मसौदा

क्षेत्रीय योजना–2041
राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार

कोर–4 बी, पहली मंजिल, भारत पर्यावास केन्द्र, लोधी रोड, नई दिल्ली–110003

वेबसाइट: http://ncrpb.nic.in

मसौदा
क्षेत्रीय योजना –2041
राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र

''राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड, नई दिल्ली द्वारा क्षेत्रीय योजना–2041 तैयार करते समय सभी सावधानियाँ बरती गयी हैं, फिर भी किसी बिन्दु पर हिन्दी व अंग्रेजी में अनुरूपता ना पायें जाने पर अंग्रेजी दस्तावेज को ही प्रामाणिक माना जाएगा।

दिसंबर 2021

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार

कोर–4बी, पहली मंजिल, भारत पर्यावास केंद्र, लोधी रोड, नई दिल्ली–110003

क्षेत्रीय योजना –2041 की परिकल्पना

नए जीवंत भारत, उभरती वैश्विक महाशक्ति, के भविष्य के लिए तैयार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के विकास के लिए एक दीर्घकालिक योजना प्रदान करना, जिसमें नागरिक केंद्रित बुनियादी ढांचा हो जो सामंजस्यपूर्ण, पर्यावरण के अनुकूल, स्मार्ट–डिजिटल प्रौद्योगिकी संचालित आर्थिक रूप से समृद्ध क्षेत्र बनाने की दिशा में संचालित हो और सतत विकास लक्ष्यों (एसडीजी) प्राप्ति के अनुरूप हो।

विषय सूची

तालिकाओं की सूची			*V*
चित्रों की सूची			*V*
परिशिष्टों की सूची			*VI*
अध्याय			**पृष्ठ संख्या**
1.	**प्रस्तावनाः पृष्ठभूमि एवं परिकल्पना**		**1-6**
	1.1	**एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पर एक झलक**	1
	1.2	**रा.रा.क्षे. की अनूठी विषेशताएं**	1
	1.3	**मुख्य चुनौतियाँ**	2
	1.4	**एनसीआरपीबी अधिनियम 1985 और अधिदेश**	2
	1.5	**क्षेत्रीय योजना की परिकल्पना–2041**	3
	1.6	**क्षेत्रीय योजना–2041 का दृष्टिकोण–एक नए जीवंत भारत की ओर**	3
	1.7	**क्षेत्रीय योजना–2041 की मुख्य विशेषताएं एवं प्राथमिकता क्षेत्र**	4
2.	**जनसांख्यिकी एवं बसावट प्रतिरूप**		**7-14**
	2.1	**वर्तमान स्थिति**	7
		2.1.1 जनसंख्या वितरण और घनत्व	7
		2.1.2 उप–क्षेत्रों में जनसंख्या वृद्धि	7
		2.1.3 काउंटर मैग्नेट क्षेत्र (सीएएम)	8
	2.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	8
	2.3	**जनसंख्या अनुमान**	9
	2.4	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	10
		2.4.1 जनसंख्या नीतियां	10
		2.4.2 बसावट विकास नीतियां	11
		2.4.3 प्रवासन सुविधा के लिए नीतियां	12
		2.4.4 बसावटों का प्रस्तावित पदानुक्रम	12
		2.4.5 काउंटर मैग्नेट क्षेत्र	13
3.	**नीति क्षेत्र एवं भूमि उपयोग**		**15-27**
	3.1	**परिचय–नीति क्षेत्र**	15
		(i) एनसीटी दिल्ली	15
		(ii) केंद्रीय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (सीएनसीआर)	15
		(iii) राजमार्ग कॉरिडोर जोन (एचसीजेड) और ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी)	15
		(iv) प्राकृतिक क्षेत्र	15
		(v) शेष एनसीआर रा.रा.क्षे.	15
	3.2	**भूमि उपयोग – वर्तमान स्थिति**	16
	3.3	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	17
	3.4	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	17
		3.4.1 नीति क्षेत्र	17
		3.4.2 विभिन्न नीति क्षेत्रों के भीतर भूमि उपयोग	22
4.	**आर्थिक विकास**		**23-51**
	4.1	**वर्तमान स्थिति**	28
	4.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	29
	4.3	**आगामी दृष्टिकोण**	31
	4.4	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	32
		i. औद्योगिक विकास एवं एमएसएमई	32

		ii. कृषि आय एवं पारंपरिक अर्थव्यवस्था	35
		iii. आर्थिक विकास कॉरिडोर	38
		iv. व्यापार करने की सुगमता	39
		v. मल्टी मोडल ट्रांस्पोर्ट एवं लॉजिस्टिक्स	40
		vi. पर्यटनः आर्थिक गुणक लाभ	41
		vii. बुनियादी ढांचे एवं सेवाओं को सक्षम करना	42
		viii. कौशल और रोजगार तालमेल	46
		ix. सर्कुलर अर्थव्यवस्था	48
		x. स्मार्ट एवं डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)	49
5.	**परिवहन एवं गतिशीलता**		**52-67**
	5.1	**वर्तमान स्थिति**	52
	5.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	54
	5.3	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	55
		A. *सामान्य नीतियां एवं प्रस्ताव*	55
		B. *रोड नेटवर्क प्रस्ताव*	56
		C. *साइकिल एवं पैदल यात्री सुविधाएं*	57
		D. *रेल नेटवर्क प्रस्ताव*	58
		E. *हवाई संपर्क प्रस्ताव*	60
		F. *अंतर्देशीय जलमार्ग प्रस्ताव*	61
		G. *इंट्रा–अर्बन सार्वजनिक परिवहन प्रणाली*	61
		H. *मल्टी–मोडल इंटीग्रेशन*	61
		I. *गोदाम एवं लॉजिस्टिक्स सुविधाएं*	62
		J. *इंटीग्रेटेड फ्रेट कॉम्प्लेक्स (आईएफसी)*	63
		K. *परिवहन प्रणाली के लिए समर्थन अवसंरचना*	63
		L. *आईसीटी एवं स्मार्ट मोबिलिटी*	64
		M. *सड़क सुरक्षा*	64
		N. *संस्थागत व्यवस्था*	65
		O. *ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी)*	66
		P. *पार्किंग*	66
		Q. *अन्य पहलू*	67
		R. *प्रमुख परियोजनाएं एवं कार्यान्वयन रणनीतियां*	67
6.	**पर्यटन एवं धरोहर**		**68-74**
	6.1	**वर्तमान स्थिति**	68
	6.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	68
	6.3	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	69
7.	**जल, जलनिकास एवं स्वच्छता**		**75-93**
	7.1	**वर्तमान स्थिति**	75
	7.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	77
	7.3	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	79
		A. *जल एवं जलनिकास*	79
		B. *स्वच्छता*	88
8.	**शहरी पुनर्उद्धार – आवास एवं पर्यावास**		**94-108**
	8.1	**वर्तमान स्थिति**	94
	8.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	96
	8.3	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	98

		A. *जनरल*	98
		B. *परिवहन (टीओडी) कॉरिडोर के साथ नियोजित विकास*	98
		C. *भूमि का कुशल उपयोग और टीडीआर*	99
		D. *किफायती आवास*	100
		E. *रेंटल हाउसिंग*	100
		F. *खाली संपत्ति पोर्टल*	100
		G. *स्लम सुधार और कम आय वाले आवास–झुग्गी मुक्त रा.रा.क्षे. की ओर*	101
		H. *औद्योगिक और निर्माण श्रमिकों के लिए आवास*	102
		I. *संस्थागत आवास*	102
		J. *पुनर्विकास और उन्नयन*	103
		K. *आवासीय धरोहर क्षेत्रों का विकास*	105
		L. *रुकी हुई परियोजनाएं*	105
		M. *सहायक अवसंरचना*	105
		N. *सुरक्षित और रहने योग्य आवासीय पड़ोस*	106
		O. *आवासन प्रौद्योगिकी*	106
		P. *लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा*	107
		Q. *अन्य पहलू*	108
9.	**ग्रामीण विकास**		**109-113**
	9.1	**वर्तमान स्थिति**	109
	9.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	109
	9.3	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	110
		A. *योजना और विकास*	110
		B. *ग्रामीण अवसंरचना*	111
		C. *अनुसंधान और विकास, प्रौद्योगिकी और कौशल उन्नयन*	112
		D. *कृषि अपशिष्ट प्रबंधन*	113
		E. *अन्य पहलू*	113
10.	**भविष्य–तैयार नागरिक आधारभूत संरचना**		**114-131**
	10.1	**संक्षिप्त विवरण**	114
	10.2	**सुरक्षा एवं आपदा प्रतिरोध**	114
	10.2.1	**वर्तमान स्थिति – सुरक्षा एवं आपदा प्रतिरोध एनसीआर (रा.रा.क्षे.):**	114
	10.2.2	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	115
		10.2.2.1 अग्नि सुरक्षा	115
		10.2.2.2 प्राकृतिक खतरों का प्रतिरोध (भूकंप, बाढ़)	116
		10.2.2.3 सड़क और रेल सुरक्षा	116
		10.2.2.4 स्मार्ट पुलिसिंग	117
		10.2.2.5 साइबर सुरक्षा	118
		10.2.2.6 महत्वपूर्ण अवसंरचना सुरक्षा	118
		10.2.2.7 सुरक्षा योजना और समन्वय में तालमेल	118
	10.3	**स्वास्थ्य, खेलकूद एवं फिटनेस**	119
	10.3.1	**वर्तमान स्थिति – स्वास्थ्य**	119
	10.3.2	**नीतियां एवं प्रस्ताव – स्वास्थ्य**	120
		10.3.2.1 स्मार्ट ई–हेल्थ अवसंरचना	120
		10.3.2.2 आपातकालीन और ट्रॉमा केयर नेटवर्क	121
		10.3.2.3 चिकित्सा सुविधाओं और पेशेवरों का विस्तार	121
		10.3.2.4 अन्य पहलू	122

	10.3.3	**वर्तमान स्थिति – खेल एवं फिटनेस**	123
	10.3.4	**नीतियां एवं प्रस्ताव – खेल और फिटनेस**	124
	10.4	**शिक्षा**	125
	10.4.1	**वर्तमान स्थिति एवं चुनौतियां**	125
	10.4.2	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	126
	10.5	**सामाजिक सहायता अवसंरचना**	128
	10.5.1	**वर्तमान स्थिति एवं चुनौतियां**	128
	10.5.2	**नीतियां एवं प्रस्ताव – केयरिंग एनसीआर (रा.रा.क्षे)**	128
	10.6	**सतत विकास लक्ष्य (एसडीजी) अभिविन्यास**	130
11.	**स्मार्ट एवं डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)**		**132-139**
	11.1	**वर्तमान स्थिति**	132
	11.2	**मुख्य समस्याएँ एवं चुनौतियाँ**	132
	11.3	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	133
		A. *उभरती नीति जोर*	133
		B. *स्मार्ट सिटीजन सेंट्रिक इंफ्रास्ट्रक्चर एवं डिजिटल प्लेटफॉर्म*	134
		C. *स्मार्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की अन्य विशेषताएं*	137
		D. *व्यवसाय करने में आसानी (ईओडीबी) के लिए डिजिटल प्रौद्योगिकी और सेवा वितरण प्लेटफॉर्म*	138
		E. *साइबर सुरक्षा एवं प्रतिरोध*	139
12.	**पर्यावरण**		**140-147**
	12.1	**वर्तमान स्थिति**	140
	12.2	**नीतियां एवं प्रस्ताव**	140
		12.2.1 सामान्य नीतियाँ	140
		12.2.2 परिवेशी वायु गुणवत्ता	141
		12.2.3 ध्वनि प्रदूषण	143
		12.2.4 सतही जल गुणवत्ता	144
		12.2.5 भूजल गुणवत्ता	145
		12.2.6 अपशिष्ट प्रबंधन	145
		12.2.7 ग्रीन एनसीआर (रा.रा.क्षे.): वन एवं जैव विविधता	146
13.	**कार्यान्वयन रणनीतियाँ एवं संग्रहण**		**148-160**
	13.1	**परिचय**	148
	13.2	**मुख्य मुद्दे**	149
		13.2.1 योजनाओं के पदानुक्रम की तैयारी	149
		13.2.2 प्रबंधन संरचना एवं संस्थागत व्यवस्था	149
		13.2.3 संग्रहण	149
		13.2.4 श्रमशक्ति की कमी	149
	13.3	**नीतियाँ एवं प्रस्ताव**	150
		13.3.1 योजनाओं के पदानुक्रम की तैयारी	150
		13.3.2 प्रबंधन संरचना एवं संस्थागत व्यवस्था	152
		13.3.3 वित्तीय संसाधन जुटाना	155
		13.3.4 श्रमशक्ति संसाधन	158
		13.3.5 प्रस्तावित नियामक परिवर्तन	158
		13.3.6 प्रमुख परियोजनाएं	160
परिशिष्ट			i–xl
शब्दपद एवं परिभाषा कोष			xli–xlvi
संकेताक्षर			xlvii–lii
समपरिवर्तन (कंवर्जन)			liii
ग्रंथ सूची और संदर्भ			liv–lvii
नीति अनुलग्नक			
डेटा अनुलग्नक			

तालिकाओं की सूची

तालिका सं	तालिका का विवरण	पृष्ठ सं
2.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की शहरी–ग्रामीण जनसंख्या, 2001–2011	7
2.2	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शहरी बसावटें (2011)	7
2.3	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) और उप–क्षेत्रों की प्रस्तावित जनसंख्या (लाख में)	9
2.4	बसावटों का प्रस्तावित सात स्तरीय पदानुक्रम, 2041	12
2.5	मेट्रो केंद्रों की अनुमानित जनसंख्या	13
3.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मौजूदा भूमि उपयोग (2015–16)	16
4.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रमुख फसलों का क्षेत्रफल एवं औसत उपज, 2017	35
4.2	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में दूध/दुग्ध उत्पादो एवं दुग्ध बूथ की जरूरतों का बाजार, 2018–2041	36
4.3	रा.रा.क्षे. में वैज्ञानिक अनुसंधान संस्थान (एसआरआई)/अनुसंधान एवं विकास केंद्र	49
5.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उप–क्षेत्रवार सड़क नेटवर्क (किमी में)	52
5.2	श्रेणीवार– सड़क घनत्व (किमी.) प्रति 100 वर्ग किमी क्षेत्र और प्रति 1000 व्यक्ति	52
5.3	इंटरचेंज के विकास के लिए प्रस्तावित चरण	57
7.1	सिंचाई/कृषि प्रयोजनों के लिए उपयोग किए जाने वाले जल की मात्रा	76
9.1	एनसीआर उप–क्षेत्रों में गांवों की संख्या	109
9.2	उप क्षेत्रवार अनुमानित ग्रामीण जनसंख्या, 2041	109
10.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उप–क्षेत्रवार खेल सुविधाएं एवं प्रशिक्षण क्षमता, 2019	124
11.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए डिजिटल प्लेटफॉर्म की सुझाई गई सूची	135
13.1	निचली पदानुक्रम योजनाएँ तैयार करने की समय–सीमा	150
13.2	केंद्रीय स्तर पर निगरानी एवं समन्वय के प्रस्तावित तंत्र	153
13.3	उप–क्षेत्रीय स्तर पर निगरानी एवं समन्वय के प्रस्तावित तंत्र	155

चित्रों की सूची

चित्र सं	चित्र का विवरण	पृष्ठ सं
1.1	रा.रा.क्षे. के संघटक क्षेत्र	1
2.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के काउंटर मैग्नेट क्षेत्र	8
2.2	शहरी बसावट प्रतिरूप–2011	9
2.3	शहरी बसावट पदानुक्रम –2011	10
2.4	शहरी बसावट पदानुक्रम –2021	10
2.5	शहरी बसावट पदानुक्रम –2031	10
2.6	शहरी बसावट पदानुक्रम –2041	10
3.1	नीति क्षेत्र	15
3.2	मौजूदा भूमि उपयोग/भूमि कवर–2015–16	16
4.1	प्रमुख विनिर्माण क्लस्टर	29
4.2	औद्योगिक आस्थानों वाले लघु और मध्यम उद्यम (एसएमई), अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी), कृषि–क्लस्टर	29
4.3	2030 तक सर्कुलर बिजनेस मॉडल से मूल्य प्राप्ति की संभावना	31
4.4	एनसीआर संघटक राज्यों की ऊर्जा आवश्यकता (एमयू) (2021–22 से 2036–37)	32
4.5	एनसीआर संघटक राज्यों की पीक डिमांड (एमयू) (2021–22 से 2036–37)	32
4.6	प्रमुख कृषि बाजार, फूड पार्क और कृषि समूह	35
4.7	प्रस्तावित आर्थिक विकास कॉरिडोर	38
5.1	मौजूदा परिवहन नेटवर्क	53
5.2	मौजूदा ईएमयू/एमईएमयू नेटवर्क	53
5.3	एलिवेटेड आउटर रिंग रोड (ईओआरआर) के संभावित संरेखण	56
5.4	कक्षीय रेल कॉरिडोर (ओआरसी) के संभावित संरेखण	58

चित्र सं	चित्र का विवरण	पृष्ठ सं
5.5	मौजूदा और प्रस्तावित एयर नेटवर्क	60
5.6	प्रस्तावित रेटिक्युलर रेल नेटवर्क	62
5.7	प्रस्तावित रेटिक्युलर सड़क नेटवर्क	62
6.1	विरासत और पर्यटन स्थल	69
6.2	प्रमुख पर्यटक आकर्षण के साथ ब्लू ग्रीन गेटअवे सर्किट	69
7.1	रा.रा.क्षे में डब्ल्यूटीपी वाले शहर, 2019	75
7.2	एरा.रा.क्षे में नहर नेटवर्क	75
7.3	यमुना नदी में बहने वाले नाले	76
7.4	रा.रा.क्षे में सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (96) और एसडब्ल्यूएम साइट (14)	76
7.5	एनसीआर (रा.रा.क्षे) में जल निकासी नेटवर्क	77
8.1	मलिन बस्तियों वाले शहरी क्षेत्र	94
10.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे) के भूकंप जोखिम क्षेत्र	114
11.1	स्वस्थ डिजिटल सेवा क्षेत्र के लिए आवश्यक तत्व	133
11.2	स्मार्ट अवसंरचना/एप्लीकेशनः जीवन के कुछ प्रमुख संकेतकों में 10 से 30 प्रतिशत तक सुधार करने के लिए	133
12.1	अधिसूचित अभयारण्य और राष्ट्रीय उद्यान	140

परिशिष्टों की सूची

परिशिष्ट	विवरण	पृष्ठ सं
परिशिष्ट 4.1	एनसीआर (रा.रा.क्षे) में औद्योगिक विकास और रोजगार सृजन के लिए क्षेत्र–विशिष्ट सिफारिशें	i-iii
परिशिष्ट 4.2	एनसीआर (रा.रा.क्षे) की आर्थिक विकास परियोजनाएं	iv-ix
परिशिष्ट 4.3	भारतमाला परियोजनाओं की सूची	x
परिशिष्ट 4.4	व्यापार सुगमता सुझाव संकेतक (विश्व बैंक)	xi
परिशिष्ट 4.5	यूपी और एनसीटी दिल्ली उप–क्षेत्र में विद्युत नेटवर्क के लिए प्रस्ताव	xii
परिशिष्ट 6.1	विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धी और विश्व स्तरीय पर्यटन सर्किट के रूप में विकास के लिए सांकेतिक सूची	xiii-xiv
परिशिष्ट 6.2	एनसीआर (रा.रा.क्षे) में विश्व धरोहर स्थल, केंद्र और राज्य संरक्षित स्मारक/स्थल	xv
परिशिष्ट 6.3	ब्लू ग्रीन अवसंरचना की अंतर्राष्ट्रीय और राष्ट्रीय पहल	xvi-xvii
परिशिष्ट 10.1	सुरक्षित शहर के लिए स्मार्ट हस्तक्षेप	xix
परिशिष्ट 10.2	सहायक स्वास्थ्य सेवाएं जिन्हें चिकित्सा सुविधा केंद्रों में विकसित किया जा सकता है	xx
परिशिष्ट 11.1	स्मार्ट सिटी – नागरिकों के लिए परिणाम	xxi
परिशिष्ट 12.1	बेहतर पर्यावरण और मृदा स्वास्थ्य के लिए फसल अवशेष प्रबंधन (आईसीएआर–आईएआरआई)	xxii-xxiii
परिशिष्ट 12.2	दिल्ली में वायु प्रदूषण और ग्रीन हाउस गैसों (जीएचजी) पर व्यापक अध्ययन की सिफारिशें	xxiv
परिशिष्ट 12.3	स्वच्छ जल आपूर्ति के वैश्विक मानदंड	xxv-xxvi
परिशिष्ट 12.4	सांकेतिक परिवेश शोर मानक	xxvii
परिशिष्ट 13.1	एनसीआरपीबी सचिवालय की स्वीकृत संख्या, रोल और प्रस्तावित कुल संख्या का विवरण	xxviii
परिशिष्ट 13.2	भविष्य–तैयार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए प्रमुख पहचान की गई परियोजनाएं	xxix-xl

1. प्रस्तावनाः पृष्ठभूमि एवं परिकल्पना

1.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पर एक झलक

(i) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (रा.रा.क्षे.) अंतर–राज्यीय क्षेत्रीय योजना और विकास का एक अनूठा उदाहरण है, जिसके अन्तर्भाग मे राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली स्थित है। रा.रा.क्षे. को भारत सरकार के एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 के तहत सभी चार राज्यों/केन्द्र शासित क्षेत्र द्वारा संसद को अधिकृत किये जाने पर बनाया गया है। रा.रा.क्षे. में वर्तमान में एनसीटी–दिल्ली, और तीन निकटवर्ती राज्यों के कई जिले शामिल है। वर्तमान में **हरियाणा के 14 जिले, उत्तर प्रदेश के 8 जिले, राजस्थान के 2 जिले शामिल हैं (चित्र 1.1 देखें)।** रा.रा.क्षे. के सामंजस्यपूर्ण नियोजित विकास के लिए गठित राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड और वैधानिक नियोजन समिति की संरचना क्रमशः अनुलग्नक–डी–1.1 और डी.1.2 में दी गई है। 2011 की जनगणना के अनुसार रा.रा.क्षे. की जनसंख्या 5.81 करोड़ थी। इसके 2031 तक लगभग 7 करोड़ और 2041 तक लगभग 11 करोड़ तक बढ़ने की उम्मीद है। आने वाले दशकों में इस क्षेत्र का अत्यधिक शहरीकरण हो जाएगा, जिसमें शहरी आबादी 2031 तक लगभग 57% और 2041 तक लगभग 67% होगी।

(ii) इसके 55,083 वर्ग किमी क्षेत्र और स्थानिक विस्तार की विशालता के कारण जटिलता बढ़ जाती है। क्षे.यो.–2001 (1989 में अधिसूचित) के अनुसार क्षेत्रफल जो 30,242 वर्ग किमी था वह 2005 में बढ़कर 33,578 वर्ग किमी (बाद में 34,144 वर्ग किमी) हो गया था और 2018 में आगे बढ़कर वह 55,083 वर्ग किमी हो गया। रा.रा.क्षे. के घटक क्षेत्रों के बारे में एक संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी.1.3** में प्रस्तुत किया गया है। रा.रा.क्षे. अब पंजाब (50,363 वर्ग किमी) और उत्तराखंड (53,483 वर्ग किमी) जैसे राज्यों के आकार से अधिक है और सिक्किम (22,429 वर्ग किमी) और केरल (38,863 वर्ग किमी) के संयुक्त क्षेत्र से भी अधिक है। इसके अलावा, विश्व स्तर पर, रा.रा.क्षे. डेनमार्क (42,924 वर्ग किमी), हॉलैंड (41,543 वर्ग किमी), स्विट्जरलैंड (41,285 वर्ग किमी), ताइवान (36,193 वर्ग किमी), कोस्टा रिका (51,100 वर्ग किमी), स्लोवाकिया (49,037 वर्ग किमी), भूटान (38,394 वर्ग किमी), आदि जैसे देशों से बड़ा है। इसलिए, इतने विशाल क्षेत्र की योजना और विकास एक बड़ी चुनौती है।

(ii) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड ने 6 निकटवर्ती राज्यों में फैले 9 काउंटर मैग्नेट क्षेत्रों (सीएमए) की भी पहचान की है, जो हिसार, अंबाला, कोटा, जयपुर, पटियाला–राजपुरा, कानपुर–लखनऊ, बरेली, ग्वालियर और देहरादून हैं।

चित्र 1.1: रा.रा.क्षे. के संघटक क्षेत्र

(iv) क्षेत्र में बुनियादी ढ़ाचे के विकास को बढ़ाने के लिए, बोर्ड ने जुलाई 2021 तक लगभग रु. 32,435 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ 366 परियोजनाओं का आंशिक वित्त पोषण किया है। एनसीआरपीबी वित्त पोषित परियोजनाओं के बारे में विवरण **अनुलग्नक–डी–1.4** में प्रदान किया गया है।

1.2 रा.रा.क्षे. की अनूठी विशेषताएं

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की अनूठी विशेषताएं इस प्रकार हैं:

(i) दिल्ली–रा.रा.क्षे. उभरती महाशक्ति भारत के शासन की गद्दी है और इसलिए, इस क्षेत्र पर ज्यादा ध्यान केंद्रित किया जाएगा और देश के अन्य मेट्रो क्षेत्रों की तुलना में इसे अद्वितीय महत्व मिलेगा।

(ii) रा.रा.क्षे. पूरे उत्तर भारत के लिए सबसे बड़ा शुष्क बंदरगाह और सबसे बड़ा लॉजिस्टिक्स हब है, जो काफी हद तक लैंडलॉक्ड है।

(iii) यह क्षेत्र 3 केंद्र शासित प्रदेशों (दिल्ली, जम्मू–कश्मीर, लद्दाख) और 5 राज्यों (यूपी, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, पंजाब, हरियाणा) के लिए प्रमुख अंतरराष्ट्रीय प्रवेश द्वार है।

(iv) यह वर्तमान में पृथ्वी पर दूसरी सबसे बड़ी आबादी का घर है और वर्ष 2030 तक, यह दुनिया की सबसे बड़ी मानव बस्तियों का समूह बनने के लिए टोक्यो से आगे निकल जाएगा।

(v) यह दुनिया का एकमात्र राजधानी क्षेत्र है जिसमें 4 राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र शामिल हैं।

(vi) यह केंद्रीय संविधि द्वारा समर्थित सहकारी संघवाद का एक अनूठा उदाहरण है।

(vii) **यह क्षेत्र पिछले कुछ वर्षों में भारतीय अर्थव्यवस्था में सबसे अधिक सकल घरेलू उत्पाद योगदानकर्ता के रूप में उभरा है और राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में लगभग 8% का योगदान देता है।**

(viii) **यह वैश्विक शीर्ष 300 महानगरीय शहरों में छठी सबसे अधिक प्रदर्शन करने वाली अर्थव्यवस्था भी है।**

(ix) **2014–16 के दौरान लगभग 6.2 लाख नौकरियों के साथ दिल्ली रा.रा.क्षे. देश में सबसे अधिक रोजगार देने वाला प्रदेश है,** जिसने मुंबई को एक तिहाई से पीछे छोड़ दिया, जिसने इसी अवधि में केवल 4.7 लाख नौकरियां सृजित कीं।

(x) समग्र योजना और ठोस प्रयासों के साथ इस क्षेत्र में भारत के 5 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर की अर्थव्यवस्था के सपने को प्राप्त करने के लिए सबसे बड़ा योगदानकर्ता होने की क्षमता है (जो कि वर्तमान में 2019–20 में अनंतिम अनुमानों के अनुसार 2.8 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर है)।

(xi) यह देश का एकमात्र क्षेत्र है और दुनिया के गिने चुने शहर मे शामिल है, जहां मेट्रो रेल, रैपिड रेल और कई एक्सप्रेसवे, अर्थव्यवस्था में सहायता प्रदान करने वाले, जन गतिशीलता को गति प्रदान करने के लिए उपलब्ध हैं।

1.3 मुख्य चुनौतियाँ

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में विकास के सामने आने वाली मुख्य चुनौतियाँ इस प्रकार हैं:

(i) चार उपक्षेत्रों में अनेक कानून।

(ii) विभिन्न भूमि संयोजन और भूमि उपयोग परिवर्तन प्रावधानों में 4 राज्यों में व्यापक रूप से भिन्नता।

(iii) उप–क्षेत्रों में विभिन्न आर्थिक गतिविधियों और यहां तक कि निर्माण के लिए अनुमोदन प्रक्रिया काफी भिन्न है।

(iv) पिछली 2 दीर्घकालिक क्षेत्रीय योजनाओं के बावजूद विभिन्न भागों में अव्यवस्थित विकास।

(v) बृहन संपूर्ण–रा.रा.क्षे. उद्देश्यों वाली परियोजनाओं के लिए कम संसाधन आवंटन।

(vi) सभी चार क्षेत्रों में समय लेने वाली, जटिल, बोझिल और गैर–डिजिटल अनुमोदन प्रक्रियाएं।

(vii) चार उप–क्षेत्रों के बीच प्रवेश की बाधाएं– स्थानीय प्राथमिकताएं।

(viii) अपर्याप्त संसाधनों, गिरते जल स्तर, बढ़ते प्रदूषण, रसाव, उपचारित अपशिष्ट जल का पुनः अनुकूलतम उपयोग न होना, अपर्याप्त उपचार सुविधाएं, अनुपयुक्त जल उपयोगकर्ता व्यवहार के कारण आसन्न जल संकट।

(ix) उच्च सड़क दुर्घटनाएं, निर्बल ट्रॉमा देखभाल तंत्र और हताहतों का उच्च प्रतिशत।

(x) वायु और जल प्रदूषण का विशेष रूप से उच्च स्तर।

(xi) उच्च शहरीकरण के साथ विशाल जनसंख्याय 2041 तक 67% की उम्मीद।

(xii) कुछ क्षेत्रों में स्वच्छता की खराब स्थिति।

(xiii) व्यापक मलिन बस्तियाँ।

(xiv) गुणवत्तापूर्ण प्राथमिक और माध्यमिक स्वास्थ्य सेवा का अपर्याप्त नेटवर्क।

(xv) दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम, आदि जैसे पुरातन कानून विकास को रोकते हैं और अराजकता बढाते हैं जैसे लाल डोरा/विस्तारित लाल डोरा, आदि।

1.4 एनसीआरपीबी अधिनियम 1985 और अधिदेश

1.4.1 एनसीआरपीबी अधिनियम, बोर्ड को रा.रा.क्षे. विकास के लिए एक दीर्घकालिक क्षेत्रीय योजना तैयार करने और इसके कार्यान्वयन का समन्वय और निगरानी करने के लिए आदेशित करता है। योजना का उद्देश्य (a) भूमि उपयोग पर नियंत्रण और (b) आधारिक संरचना का विकास, रा.रा.क्षे. के किसी भी अव्यवस्थित विकास से बचने के लिए सामंजस्यपूर्ण नीतियां विकसित करना है। अधिनियम आगे निम्नलिखित के लिए नीतियों और प्रस्तावों को शामिल करने के लिए क्षेत्रीय योजना की परिकल्पना करता है:

(i) भूमि उपयोग के लिए नीतियां और विभिन्न उपयोगों के लिए इसका नियतन और इसके उपयोग के तरीके यानी विकास या संरक्षण या अन्यथा

(ii) प्रमुख शहरी बस्ती का पैटर्न

(iii) भविष्य के विकास के लिए उपयुक्त आर्थिक आधार प्रदान करना

(iv) संचार, मुख्य मार्ग, रेलवे सहित परिवहन,

(v) पेयजल और जल निकासी की आपूर्ति

(vi) अन्य ''प्राथमिकता वाले क्षेत्रों'' का संकेत जिस पर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है

(vii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की वृद्धि और संतुलित विकास के लिए कोई अन्य विषय।

1.4.2 अधिनियम बोर्ड को यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार बनाता है कि सभी उप–क्षेत्रीय योजनाएं, कार्यात्मक योजनाएं, परियोजनाएं, क्षेत्रीय योजना का अनुसरण करें। अधिनियम की धारा 29(i) में कहा गया है कि 'क्षेत्रीय योजना के उल्लंघन से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कोई विकास नहीं होगा'। इसके अलावा धारा 27 में प्रावधान है कि एनसीआरपीबी अधिनियम का किसी भी मौजूदा गैर–अनुरूप अधिनियम/नियमों, निर्णयों आदि पर अधिभावी प्रभाव होगा।

1.4.3 अपनी स्थापना के बाद से, एनसीआरपीबी ने एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के नियोजित विकास के लिए दो क्षेत्रीय योजनाएं अर्थात क्षेत्रीय योजना–2001 और क्षेत्रीय योजना–2021 तैयार की हैं।

1.5 क्षेत्रीय योजना की परिकल्पना– 2041

नए जीवंत भारत, उभरती वैश्विक महाशक्ति के भविष्य के लिए तैयार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के विकास के लिए एक दीर्घकालिक योजना प्रदान करे, जिसमे नागरिक केंद्रित बुनियादी ढ़ाचा हो जो सामंजस्यपूर्ण, पर्यावरण के अनुकूल, स्मार्ट–डिजिटल प्रौद्योगिकी–संचालित आर्थिक रूप से समृद्ध क्षेत्र बनाने की दिशा में संचालित हो और सतत विकास लक्ष्यों (एसडीजी) की प्राप्ति के अनुरूप हो।

1.6 क्षेत्रीय योजना 2041 का दृष्टिकोण : एक नए जीवंत भारत की ओर

1.6.1 क्षेत्रीय योजना 2041 तैयार करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए थेः

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों और विशेषज्ञों के सदस्य के रूप में 14 अध्ययन समूहों की सहायता से एक संचालन समिति के माध्यम से क्षेत्रीय योजना–2021 की समीक्षा।

(ii) जनसांख्यिकी विशेषज्ञ (भारत की पूर्व जनगणना) के माध्यम से विस्तृत व्यापक जनसंख्या विश्लेषण।

(iii) 21 वैश्विक मेट्रो योजनाओं का आंतरिक अध्ययन।

(iv) क्षेत्रीय योजना –2041 की तैयारी पर चर्चा प्रारंभ करने के लिए विज्ञान भवन में एक सम्मेलन

(v) विभिन्न विशेषज्ञों, शिक्षाविदों, गैर सरकारी संगठनों, उद्योग/व्यापार संघों, विभिन्न राज्य सरकार के विभागों के अधिकारियों, केंद्रीय मंत्रालयों, नीति आयोग के अधिकारियों आदि के साथ 17 विस्तृत हितधारकों के परामर्श। क्षेत्रीय योजना के लिए आयोजित हितधारक परामर्श का एक सेक्टरवार 17 पूर्ण दिवसीय कार्यशालाओं की तैयारी का आशुचित्र **अनुलग्नक–डी–1.5** में दिया गया है।

(vi) एनसीआरपीबी वेबसाइट के माध्यम से सुझाव आमंत्रित किए गए थे।

1.6.2 **उपरोक्त दृष्टि और तैयारियों के आधार पर, और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अनूठी विशेषताओं और चुनौतियों को ध्यान में रखते हुए,** आरपी– 2041 के लिए निम्नलिखित दृष्टिकोण अपनाए गए हैंः

(i) यह सुनिश्चित करने के लिए कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी क्षेत्र नियोजित विकास के सिद्धांतों द्वारा शासित हैंय दिल्ली के मुख्य क्षेत्रों और आस–पास के मध्य एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्रों को विशेष रूप से निकटतम विकास प्राधिकरणों/नगर निकायों आदि के नियंत्रित/अधिसूचित/विकास क्षेत्रों द्वारा कवर किया जाना है।

(ii) बढ़ते शहरी विकास की वास्तविकता को स्वीकार करना और भविष्य के बुनियादी ढ़ाचे की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उपयुक्त योजना मानदंड प्रदान करना। यह तार्किक रूप से यथार्थवादी और आवश्यकता–आधारित योजना में तब्दील हो गया है जो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना बोर्ड अधिनियम को लागू करने के मूल उद्देश्यों को भी पूरा करता है यानी पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र के लिए एक विशेष योजना परिप्रेक्ष्य रखना।

1.6.3 क्षेत्र की महत्वपूर्ण आर्थिक क्षमता का निर्माण करने और उसका लाभ उठाने के भी प्रयास किए गए हैं; न केवल एनसीटी–दिल्ली, बल्कि पूरे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र को आगामी आर्थिक अवसरों का पूरी तरह से दोहन करने और एशियाई और वैश्विक अर्थव्यवस्था में अग्रणी भूमिका निभाने में भारत का समर्थन करने के लिए रणनीतियों का प्रस्ताव किया गया है। व्यापार करने में आसानी, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एकीकृत आर्थिक स्थान, महत्वपूर्ण अनुमोदन प्रक्रियाओं को भौतिक से ऑनलाइन पोर्टलों में स्थानांतरित करना, महत्वपूर्ण आर्थिक कॉरीडोर की पहचान, प्रमुख आर्थिक स्तंभों की पहचान आदि इस योजना की नीतियों और प्रस्तावों में शामिल कुछ प्रस्ताव हैं।

1.6.4 **योजना का लक्ष्य जन–केंद्रित योजना बनाना और संरक्षण के साथ सामंजस्यपूर्ण विकास सुनिश्चित करना है,** ताकि लोगों की आकांक्षाओं को पूरा किया जा सके। यह योजना जन–केंद्रित है और प्राथमिक विकास लक्ष्यों के लिए नियोजन सहायता प्रदान करने का प्रयास करती है जैसे कि उचित वैश्विक मानकों द्वारा आधुनिक, बुनियादी नागरिक सेवाएं–स्वच्छ हवाय साफ और पर्याप्त पानीय तेज, कुशल और सुरक्षित गतिशीलता विकल्पय जीवन की सुरक्षाय खेल, पर्यटन, संस्कृति सुविधाओं के संदर्भ में आत्म सुलभ पोषणय स्वास्थ्य सेवाय विकलांग नागरिकों, बुजुर्गों आदि के लिए सामाजिक सुरक्षा व्यवस्था; शासन प्रणाली के साथ निर्बाध संबंध और सबसे बढ़कर स्व–विकास के लिए उचित अवसर जैसे कि शिक्षा, कौशल के साथ–साथ जीवन–निर्वाह रोजगार के रास्ते ।

1.6.5 राष्ट्रीय प्राथमिकताओं और कार्यक्रमों को क्षेत्रीय रणनीतियों और हस्तक्षेपों के साथ जोड़ने के लिए सचेत प्रयास किए गए हैं।

1.6.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सरकार समर्थित आधारभूत संरचना परियोजनाओं और आधारभूत संरचना कार्यक्रमों में तेजी लाने के उद्देश्य से नागरिक सुविधाओं, नागरिक सेवाओं और कारोबारी माहौल में सुधार के लिए **प्रौद्योगिकी के व्यापक उपयोग** पर विशेष ध्यान दिया गया है।

1.6.7 योजना अपने मूल में समावेशी है और *'सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास'* का दर्शन शामिल है और क्षेत्र को अपने नागरिकों के लिए सुरक्षित, स्वच्छ, झुग्गी मुक्त और जीवंत बनाने के प्रयास के साथ बुजुर्ग, कमजोर, कामकाजी महिलाओं के लिए सामाजिक सेवाएं प्रदान करने का प्रयास करती है। मार्गदर्शक सिद्धांतों मे सतत विकास लक्ष्यों का अनुसरण किया गया है।

1.7 क्षे.यो. 2041 की मुख्य विशेषताएं एवं प्राथमिकता क्षेत्र

1.7.1 क्षेत्रीय योजना–2041 की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:

(i) **जनसांख्यिकी** – एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जनसंख्या 2031 तक लगभग 7 करोड़ और 2041 तक लगभग 11 करोड़ तक बढ़ने की उम्मीद है। दिल्ली के बाहर लगभग 24 जिलों होने के बावजूद आने वाले दशकों में इस क्षेत्र का अत्यधिक शहरीकरण हो जाएगा। क्षेत्र की शहरी आबादी 2031 तक लगभग 57% और 2041 तक लगभग 67% होने का अनुमान है। उप–क्षेत्रवार पंचवर्षीय अनुमानों को जिलावार अनुमानों के साथ भी तैयार किया गया है और क्षेत्रीय योजना में दिया गया है।

(ii) दिल्ली में भीड़भाड़ कम करने और पहले से ही बढ़ती आबादी के लिए व्यवस्था कराने के दोहरे दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए, योजना मौजूदा बस्तियों के ब्राउनफील्ड पुनर्विकास और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उपयुक्त स्थानों पर नई बसावटों के ग्रीनफील्ड निर्माण दोनों का प्रस्ताव करती है। उत्तर प्रदेश, हरियाणा और राजस्थान उप–क्षेत्रों में उत्पादक आर्थिक आवेगों के आधार पर 5 से 8 नई ग्रीनफील्ड टाउनशिप स्थापित करने की संभावनाओं की खोज का प्रस्ताव है। ब्राउनफील्ड सहित सभी नई बस्तियों में आधुनिक स्मार्ट नागरिक सुविधाओं का बुनियादी ढ़ाचा होगा जैसा डीएमआईसीडीसी के औरिक शहर में विकसित किया गया है।

(iii) **नीति क्षेत्रः 5 नीति क्षेत्र हैं:** i) एनसीटी दिल्ली, ii) सेंट्रल एनसीआर (रा.रा.क्षे.) यानी सीएनसीआर जो दिल्ली के बाहर पांच (05) किलोमीटर तक दिल्ली के चारों ओर बने एक्सप्रेसवे के बाहरी किनारे से परे होगा यानी ईस्टर्न पेरिफेरल एक्सप्रेसवे और वेस्टर्न पेरिफेरल एक्सप्रेसवे; यह सीएनसीआर क्षेत्र एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अवसरों का गोल्डन रिंग होगा, iii) राजमार्ग कॉरीडोर क्षेत्र और ट्रांजिट ओरिएंटेड विकास (एचसीजेड और टीओडी), iv) प्राकृतिक क्षेत्र और v) शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.)।

(iv) **भूमि उपयोग** – इन क्षेत्रों में से प्रत्येक के लिए नीतियों को अगले दशकों के महानतम वैश्विक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की जमीनी वास्तविकताओं और भविष्य की आकांक्षाओं की जुड़वां आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए फिर से तैयार किया गया है। इसलिए यथार्थवादी और आवश्यकता आधारित योजना प्रस्तावित है।

(v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) 8 प्रतिशत के साथ सबसे बड़ा सकल घरेलू उत्पाद का योगदानकर्ता है और इसमें हमारे देश के अनुमानित यूएस $5 ट्रिलियन जीडीपी के एक बड़े हिस्से का योगदान करने की क्षमता है। सीएनसीआर के ''गोल्डन रिंग ऑफ ऑपर्च्युनिटी'' की स्थिति के अलावा, वैश्विक मानकों के अनुसार शहरी पुनर्जनन को भविष्य के एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रतिमान परिवर्तन के लिए प्रस्तावित किया गया है, यह समझते हुए कि एनसीटी दिल्ली में 2011 की जनगणना के अनुसार 11,320 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी का घनत्व था। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सामंजस्यपूर्ण आर्थिक विकास के लिए **दस आर्थिक स्तंभों** की परिकल्पना की गई है। ये हैं i) एमएसएमई पर फोकस सहित औद्योगिक विकास, ii) कृषि आय और पारंपरिक अर्थव्यवस्था iii) आर्थिक विकास कॉरीडोर iv) व्यवसाय करने में आसानी सुनिश्चित करना v) मल्टी–मोडल परिवहन और लॉजिस्टिक्स vi) पर्यटन, एमआईसीई और फुर्सत vii) सक्षम बुनियादी ढ़ाचे का निर्माण viii) कौशल और रोजगार का तालमेल ix) सर्कुलर (चक्रीय) अर्थव्यवस्था x) स्मार्ट और डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)।

(vi) योजना ने नीतियों के कार्यान्वयन के लिए परियोजनाओं की एक सूची की पहचान की है और शामिल किया है। इन परियोजनाओं के लिए विस्तृत व्यवहार्यता और वित्त पोषण व्यवस्था योजना अवधि के दौरान की जाएगी।

(vii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र/सीमा के परिसीमन/संशोधन के लिए एक अभ्यास वर्तमान में चल रहा है। यदि इस तरह के परिसीमन के कारण वर्तमान एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र/सीमा में कोई परिवर्तन होता है, तो यह क्षेत्रीय योजना–2041 स्वतः संशोधित मानी जाएगी और यह संशोधित परिवर्तनों सहित इस क्षेत्रीय योजना के प्रासंगिक परिशिष्ट की अधिसूचना की तारीख से तत्काल लागू होगी।

(viii) यह उल्लेखनीय है कि 12–10–2021 को आयोजित एनसीआरपीबी की 41वीं बोर्ड बैठक में निम्नलिखित सिद्धांतों पर एनसीआर को फिर से परिभाषित करने पर सहमति हुईः

(A) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र मुख्य रूप से राजघाट (दिल्ली) से 100 किमी के दायरे का एक सन्निहित गोलाकार क्षेत्र होना चाहिए। यदि 100 किमी के परिसीमन के दोनों ओर कोई तहसील मौजूद है, तो संपूर्ण तहसील को शामिल करने या बाहर करने का निर्णय संबंधित राज्य सरकारों पर छोड़ दिया जाएगा।

(B) 100 किमी के दायरे से परे और मौजूदा एनसीआर सीमा तक, सभी अधिसूचित शहरों/कस्बों के साथ–साथ उन्हें जोड़ने वाले एक्सप्रेसवे/राष्ट्रीय राजमार्ग/राज्य राजमार्ग/क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम के दोनों ओर 01 किमी का कॉरिडोर शामिल किया जाएगा।

(C) इसके अलावा, भविष्य के कस्बों और राजमार्गों को शामिल करने के लिए राजस्थान के अनुरोध पर चर्चा की गई। यह सहमति हुई कि भविष्य में अधिसूचित कस्बों/पूर्ण एक्सप्रेसवे या राजमार्गों के कारण एनसीआर में परिवर्धन उचित समय पर किया जाएगा।

(viii) (a) यह और भी उल्लेखनीय है कि 41वीं बोर्ड बैठक में उपरोक्त विचार–विमर्श के अनुसार उत्तर प्रदेश और राजस्थान ने यह सूचित किया है कि यदि कोई तहसील राजघाट (दिल्ली) से 100 किलोमीटर के दायरे में आंशिक रूप से मौजूद है, तो ऐसी पूरी तहसील को एनसीआर क्षेत्र में शामिल किया जाए। हालांकि, हरियाणा ने केवल उन तहसीलों को एनसीआर के भीतर रखने के अपने निर्णय से अवगत कराया है, जो दिल्ली में केंद्र से 100 किमी के दायरे में पूरी तरह से सम्मिलित है।

(viii) (b) (viii) (A, B और C) और उपरोक्त (viii) (a) के अनुसार 41 वें बो.मि. में सहमत सिद्धांतों के अनुसार, उत्तर प्रदेश ने अवगत कराया है कि यूपी उपक्षेत्र में एनसीआर में कोई बदलाव नहीं होगा। एनसीआर के राजस्थान उप–क्षेत्र पर अभी काम होना बाकी है। इस बीच, हरियाणा ने कुछ अस्थायी विवरणों से अवगत कराया है कि वर्तमान में एनसीआर में 14 जिलों का कुल क्षेत्रफल 25327 वर्ग किमी है, जिसमें से भविष्य में एनसीआर में प्रस्तावित क्षेत्र 100 किमी के दायरे में शामिल है, इस दायरे में आने वाली पूरी तहसीलों को देखते हुए यह 10546.42 वर्ग किमी होता है। शामिल करने या निकालने के लिए प्रस्तावित तहसीलों के विवरण से अवगत नहीं कराया गया है)। इसके अलावा राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 9, 11, 44, 48, 148 बी, 248 ए, 334 बी, 352, 709, 709 ए और 919 के दोनों किनारों पर 1 किमी बफर को भी शामिल करने का प्रस्ताव है। हरियाणा ने आगे 26 नगरपालिका समितियों, 13 नगर परिषदों और 07 नगर निगमों की एक सूची से अवगत कराया है, जो एमबीआईआर सहित इन 18 शहरी स्थानीय निकायों जो उपरोक्त राजमार्गों के सन्निकट हैं में राज्य द्वारा प्रकाशित विकास योजनाओं के शहरी क्षेत्रों के साथ–साथ एनसीआर का हिस्सा बने रहेंगे।

(viii) (c) पुर्ननिर्धारित/संशोधित एनसीआर के प्रभावी होने के लिए इसे केंद्र सरकार द्वारा एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 के अनुरूप अधिसूचित किया जाना है। एनसीआरपीबी द्वारा 41वें बो.मि. निर्णय के अनुसार एनसीआर क्षेत्र के विस्कृत मूल्यांकन की आवश्यकता है, केंद्र सरकार द्वारा औपचारिक अधिसूचना से पहले अंतिम प्रस्तावित एनसीआर क्षेत्र पर बोर्ड की मंजूरी लेने

से पहले इस क्षेत्र का आकलन करने का प्रस्ताव है। तत्पश्चात इस क्षेत्रीय योजना–2041 में मानचित्र, तालिकायें, डेटा आदि सहित सभी प्रासंगिक डेटा को विधिवत/उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाएगा। हालांकि, उपरोक्त औपचारिक अधिसूचना के ऐसे समय तक, सभी प्रासंगिक और लागू नक्शे, तालिकायें, डेटा, नीति प्रावधान, आदि इस मसौदे में क्षे.यो.–2041 दस्तावेज (अनुलगनकों सहित) क्षे.यो.–2041 के हिस्से के रूप में और जैसे कि वर्तमान एनसीआर क्षेत्र अर्थात 55083 वर्ग किमी पर लागू है, में वैध बने रहेंगे।

1.7.2 **योजना के लिए प्रमुख प्राथमिकता वाले क्षेत्र इस प्रकार हैं:**

i) शहरी पुनर्जनन (ii) भविष्य के लिए तैयार नागरिक अवसंरचना (iii) मल्टी–मोडल परिवहन और लॉजिस्टिक्स (iv) उद्योग और एमएसएमई (v) आर्थिक कॉरीडोर (vi) पर्यटन, एमआईसीई और अवकाशिय गतिविधि (vii) कृषि आय और पारंपरिक अर्थव्यवस्था (viii) कौशल और रोजगार (ix) स्मार्ट और डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.) (x) व्यवसाय को सक्षम करने वाली अवसंरचना

1.7.3 उपरोक्त प्राथमिकता वाले क्षेत्रों के लिए नीतियों और प्रस्तावों को इस रिपोर्ट में दिए गए विभिन्न अनुवर्ती अध्यायों में विस्तारित किया गया है।

*****

2. जनसांख्यिकी एवं बसावट प्रतिरूप

2.1 वर्तमान स्थिति

(i) विश्व शहरीकरण संभावनाएं रिपोर्ट 2018 के अनुसार, दिल्ली महानगरीय क्षेत्र 2030 तक टोक्यो को पीछे छोड़कर दुनिया का सबसे बड़ा महानगर बनने के लिए तैयार है। इसका अभिप्राय यह भी है कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) दुनिया में सबसे अधिक आबादी वाला क्षेत्र बन जाएगा।

2.1.1 जनसंख्या वितरण और घनत्व

(i) वर्तमान क्षेत्र में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की कुल जनसंख्या 2001 में 474.13 लाख थी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की जनसंख्या 2011 में बढ़कर 581.87 लाख हो गई। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की शहरी–ग्रामीण आबादी **तालिका 2.1** में दी गई है। इस क्षेत्र की ग्रामीण जनसंख्या 2001 में 242.43 लाख और 2011 में 264.26 लाख थी। एनसीटी दिल्ली (रा.रा.क्षे.) मे लगभग 99 प्रतिशत शहरी आबादी है। उप–क्षेत्रवार विश्लेषण इंगित करता है कि एनसीटी दिल्ली (रा.रा.क्षे.) में सबसे अधिक जनसंख्या घनत्व 11,320 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी है, इसके बाद उत्तर प्रदेश (1,263 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी), हरियाणा (649 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी) और राजस्थान (463 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी) है। एनसीटी दिल्ली को छोड़कर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का औसत घनत्व 2011 में बढ़कर 772 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी हो गया था, जो 2001 में 627 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी था।

तालिका 2.1: – एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की शहरी–ग्रामीण जनसंख्या, 2001–2011

शहरी–ग्रामीण घटक	जनसंख्या (व्यक्ति)		प्रतिशत हिस्सा (प्रतिशत)	
	2001	2011	2001	2011
कुल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)	47,413,296	58,157,286	100	100
शहरी एनसीआर (रा.रा.क्षे.)	23,169,390	31,731,165	48.87	54.56
ग्रामीण एनसीआर (रा.रा.क्षे.)	24,243,906	26,426,121	51.13	45.44
एनसीटीडी को छोड़कर शहरी एनसीआर (रा.रा.क्षे.)	10,293,610	15,362,266	19.64	25.69

स्रोतः भारत की जनगणना (2001–2011); राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र 2016–2041 के लिए जनसंख्या अनुमानों पर रिपोर्ट।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 2011 में विभिन्न आकार की 230 शहरी बसावटें **(तालिका 2.2 देखें)** और 11,774 गांव थे।

तालिका 2.2 : – एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शहरी बसावटें (2011)

शहरी उपनिवेश/ उप क्षेत्र	क्षेणी–I (1 लाख से अधिक)	क्षेणी–II (50,000–99,999)	क्षेणी–III (20,000–49,999)	श्रेणी–IV (10,000–19,999)	क्षेणी–V (5,000–9,999)	क्षेणी–VI (5,000 से नीचे)	कुल
हरियाणा	11	6	27	20	22	3	89
राजस्थान	3	0	10	7	6	0	26
उत्तर प्रदेश	13	13	27	36	23	2	114
एन.सी.टी. दिल्ली	1	0	0	0	0	0	1
एनसीआर (रा.रा.क्षे.)	28	19	64	63	51	5	230

स्रोतः भारत की जनगणना –2011

(iii) भारत की जनगणना 2011 के अनुसार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का जनसंख्या घनत्व औसत लगभग 1,056 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी था, जो कि भारतीय औसत 382 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी से लगभग तीन गुना अधिक था। उप–क्षेत्रवार जनसंख्या घनत्व के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जनसांख्यिकी का जनसांख्यिकी आशुचित्र **अनुलग्नक डी–2.1** में दिया गया है।

2.1.2 उप–क्षेत्रों में जनसंख्या वृद्धि

(i) जनसंख्या वृद्धि के मुख्य घटक प्राकृतिक वृद्धि और प्रवास हैं। एनसीआर दिल्ली की जनसंख्या वृद्धि में प्रवासन ने महत्वपूर्ण

भूमिका निभाई है। एनसीटी दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य उप–क्षेत्रों में जनसंख्या वृद्धि और प्रवासन में दशकीय प्रवृत्तियों का विश्लेषण **अनुलग्नक डी–2.2** के रूप में दिया गया है ।

(ii) राजस्थान से एनसीटी दिल्ली में आने वाले प्रवासियों का प्रतिशत बाकी एनसीआर राज्यों से आने वाले प्रवासियों के मुकाबले सबसे कम यानि मात्र 4.27% है। राजस्थान उप–क्षेत्र में शहरी क्षेत्र की दशकीय वृद्धि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में सबसे कम यानी 36.22 प्रतिशत है। इसलिए, राजस्थान उप–क्षेत्र एनसीटी दिल्ली के शहरी विकास को अवशोषित करने की व्यापक क्षमता प्रस्तुत करता है।

2.1.3 काउंटर मैग्नेट क्षेत्र (सीएमए)/प्रत्याकर्षण क्षेत्र

(i) एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 की धारा 2(एफ) के अनुरूप, सीएमए की परिकल्पना शहरी क्षेत्रों के रूप में की गई है जो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) से पर्याप्त रूप से दूर और सार्थक आर्थिक विकास के साथ स्थित हैं। इन चिन्हित सीएमए से अपने संबंधित प्रभाव क्षेत्रों से दिल्ली–जाने वाली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.)–जाने वाली संभावित प्रवासी आबादी को आकर्षित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने की उम्मीद है। सीएमए को वृहतर क्षेत्र में जनसंख्या और आर्थिक गतिविधियों को संतुलित करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए प्रतिभार के रूप में प्रस्तुत किया जाता है जो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रवासी प्रवाह के अवरोधक के रूप में आगे भी कार्य करेगा।

(ii) बोर्ड ने 11 नवंबर 2009 को हुई अपनी 31 वीं बैठक में निर्णय लिया कि सीएमए केवल शहरी क्षेत्रों तक सीमित नहीं रहेगा और विकास को कॉरिडोर के रूप में प्रस्तावित किया जा सकता है। यह भी निर्णय लिया गया कि ये काउंटर मॅगनेट क्षेत्र अपने आसपास के 120 किमी के दायरे के भीतर के क्षेत्र को अपने प्रभाव क्षेत्र को रूप में मानेंगे। संबंधित राज्य सरकारों को अपने संबंधित सीएमए को अधिसूचित करना था और कार्यान्वयन के लिए विकास योजनाएं और संबंधित कार्य योजना तैयार करनी थी। इसलिए, कुछ सीएमए कॉरिडोर एकाधिकार अधिकार क्षेत्रों में आ रहे हैं।

चित्र 2.1 : – एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के काउंटर मैग्नेट क्षेत्र

(iii) देहरादून सीएमए को छोड़कर सभी सीएमए की विकास योजनाएं या मास्टर प्लान संबंधित राज्य सरकारों द्वारा तैयार की गई हैं। संबंधित राज्य सरकारों ने इन क्षेत्रों को काउंटर मैग्नेट क्षेत्र बनाने के आर्थिक आधार और क्षेत्रीय संबंधों को मजबूत करने के लिए कम पहल की है, जिससे वे अपनी सौंपी गई भूमिकाओं को अधिक प्रभावी ढंग से निभा सकते थे। **चित्र 2.1 में प्रस्तुत एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए छह राज्यों में फैले नौ काउंटर मैग्नेट क्षेत्र (सीएमए) निम्नलिखित हैं:**

(i) हरियाणा में हिसार और अंबाला, (ii) उत्तर प्रदेश में कानपुर–लखनऊ कॉरीडोर और बरेली, (iii) राजस्थान में जयपुर और कोटा, (iv) पंजाब में पटियाला–राजपुरा कॉरिडोर, (v) ग्वालियर शहर और आसपास के क्षेत्र, (vi) उत्तराखंड में देहरादून

2.2 मुख्य समस्याऐं एवं चुनौतियाँ

2.2.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जनसंख्या का बड़ा आकार और निरंतर वृद्धि, बुनियादी ढ़ाचे और प्राकृतिक संसाधनों पर बोझ को बढ़ाता है। भारत की 2011 की जनगणना के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 78 जनगणना शहर (सीटी) हैं, जिनमें से 34 यूपी उप–क्षेत्र में हैं, 33 हरियाणा उप–क्षेत्र में हैं और 11 राजस्थान उप–क्षेत्र में हैं। इनमें से अधिकांश कस्बों को अव्यवस्थित निर्माण, बुनियादी ढ़ाचे के विकास के अनौपचारिक प्रावधान आदि का सामना करना पड़ रहा है।

2.2.2 ऐसे कई छोटे वैधानिक शहर (50,000 से कम आबादी) हैं, जिन्हें विशिष्ट विकास योजनाओं के साथ सुव्यवस्थित योजना प्रणाली की आवश्यकता है।

2.2.3 एनसीटी दिल्ली और सीएनसीआर के बाहर के कई शहर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना, 2021 में प्रस्तावित अपनी वांछित जनसंख्या प्राप्त नहीं कर सके। विशेष रूप से दिल्ली, सीएनसीआर के गांवों और शहरों/कस्बों के शहरीकरण योग्य क्षेत्र,

बुनियादी ढ़ांचा और नियोजित विकास के मुद्दे महत्वपूर्ण भौतिक और कार्यात्मक परिवर्तन के दौर से गुजर रहे है। गांवों में मिश्रित भूमि–उपयोग, सघन निर्मित रूप, संकीर्ण परिसंचरण स्थान और कम ऊँचाई –उच्च घनत्व विकास देखने को मिलता है।

2.2.4 प्रवासन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरी क्षेत्रों की जनसंख्या वृद्धि में प्रमुख योगदानकर्ताओं में से एक है। इसका परिणाम शहरों की भीड़भाड़, झुग्गियों के निर्माण सहित अव्यस्थित विकास और शहर के बुनियादी ढ़ाचे पर दबाव के रूप में होता है।

2.2.5 हालांकि, चिन्हित नौ सीएमए में से छह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों से हैं, राज्य सरकारों की पहलों ने जिससे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पर निर्भरता और दबाव में कमी लाने हेतु एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की ओर प्रयास का मुकाबला करने के लिए चिन्हित सीएमए पर ध्यान केन्द्रित करने और विकसित करने की बजाए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में और अधिक क्षेत्रों को जोड़ने पर ध्यान केंद्रित किया है।

2.2.6 सीएमए कार्य योजना (पीओए) तैयार करने में पिछड़ते हुए प्रतीत होते है। कार्ययोजना केवल जयपुर और कोटा सीएमए के लिए तैयार की गई है। संबंधित राज्य सरकारों ने एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रवासन के अवरोधक के रूप में इन काउंटर मॅगनेट क्षेत्रों की भूमिका पर ध्यान केंद्रित किए बिना मास्टर/विकास योजनाएं तैयार की हैं।

2.2.7 अभी तक संबंधित राज्य सरकारें बड़ी विकास परियोजनाओं के साथ नहीं आई हैं। नौ सीएमए में से केवल पांच सीएमए ने वित्तीय सहायता के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना बोर्ड को कुल 14 परियोजनाएं प्रस्तुत की हैं।

2.3 जनसंख्या अनुमान

2.3.1 ''एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए जनसंख्या अनुमान (2016–2041)'' रिपोर्ट के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की जनसंख्या 2021 तक 718.2 लाख, 2031 तक 895.9 लाख और 2041 तक 1130 लाख होने का अनुमान है। **तालिका 2.3** में उप–क्षेत्रवार विवरण दिया गया है।

तालिका 2.3 – एनसीआर (रा.रा.क्षे.) और उप–क्षेत्रों की प्रस्तावित जनसंख्या (लाख में)

साल	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कुल	एन.सी.टी. दिल्ली		हरियाणा		राजस्थान		उत्तर प्रदेश	
		जनसंख्या.	कुल का प्रतिशत	जनसंख्या.	कुल का प्रतिशत	जनसंख्या.	कुल का प्रतिशत	जनसंख्या.	कुल का प्रतिशत
2016	645.51	185.23	28.70	182.74	28.31	68.71	10.64	208.84	32.35
2021	718.21	204.64	28.49	204.12	28.42	75.87	10.56	233.58	32.52
2026	801.09	226.33	28.25	229.05	28.59	83.78	10.46	261.93	32.70
2031	895.92	250.59	27.97	258.31	28.83	92.51	10.33	294.52	32.87
2036	1,004.80	277.71	27.64	292.87	29.15	102.15	10.17	332.07	33.05
2041	1,130.26	308.03	27.25	334.00	29.55	112.80	9.98	375.43	33.22

स्रोतः भारत की जनगणना (2001 और 2011); राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र 2016–2041 के लिए जनसंख्या अनुमानों पर रिपोर्ट

2.3.2 वर्ष 2021 तक रा.रा.क्षे. की कुल शहरो आबादी 425.9 लाख (कुल आबादी का 59.3%, 2031 तक 570.4 लाख (कुल आबादी का 63.6% और 2041 तक 766.5 लाख (कुल आबादी का 67.8%) होने का अनुमान है। वर्ष 2031 तक एनसीटी दिल्ली के 100%) शहरी क्षेत्र बन जाने का अनुमान है वर्ष 2021 के बाद उ. प्र. उपक्षेत्र की 50% जनसंख्या शहरी क्षेत्रो मे होगी तथा 2031 तक हरियाणा की राजस्थान उपक्षेत्र में शहरीकरण स्तर, 2021 में 20% है और वर्ष 2041 में बढ़कर 25% होने की उम्मीद है। इसके अलावा कई बडी ग्रामीण बस्तियों के भी जंनगणना शहर बन जाने की उम्मीद है। प्रमुख बस्तियों के 230 शहरो केन्द्रों **(चित्र 2.2)** और शहरी बस्ती पदानुक्रम (जनसंख्या 2011–2041) को दर्शाने वाले योजनाबद्ध मानचित्रों **(चित्र 2.3, 2.4, 2.5 और 2.6)** का संदर्भ लिया जाना चाहिए। हरियाणा और राजस्थान के मास्टर/विकास योजनाओं सहित रा.रा.क्षे. की अनुमानित जनसंख्या **अनुलग्नक डी. 2.3** में दी गई है।

चित्र 2.2 :– शहरी बसावट प्रतिरूप–2011

चित्र 2.3 : – शहरी बसावट पदानुक्रम –2011

चित्र 2.4 : – शहरी बसावट पदानुक्रम –2021

चित्र 2.5 : – शहरी बसावट पदानुक्रम – 2031

चित्र 2.6 : – शहरी बसावट पदानुक्रम –2041

2.4 नीतियां एवं प्रस्ताव

2.4.1 जनसंख्या नीतियां

i) एनसीआर राज्यों को नियोजन के बहुकेन्द्रित दृष्किोण के आधार पर एक अच्छी क्षेत्रीय बसावट प्रणाली विकसित करने का प्रयास करना चाहिए। इस क्षेत्र मे सभी बस्तियो को उनकी संभावनाओं व क्षमताओं के अनुसार विकसित होना चाहिए ताकि

क्षेत्रीय योजना 2041 के व्यापक ढांचे के भीतर विकास का लक्ष्य प्राप्त किया जा सके। क्षेत्रीय योजना 2041 के जनसंख्या अनुमान सांकेतिक हैं तथा राज्यों पर कोई प्रतिबंध नही लगाते। उदाहरणार्थ हरियाणा और राजस्थान के शहरों/कस्बों के जनसंख्या अनुमानो को राज्य द्वारा पहले से प्रकाशित विकास योजनाओं के अनुसार माना जा सकता है जो कि अनुलग्नक डी 2.3 की तालिका डी–2.3 की तालिका डी 2.3.5 (ए) व (बी) मे दी गई है।

ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को सतत विकास प्राप्त करने के लिए पुराने क्षेत्रों के ब्राउनफील्ड पुनर्विकास के साथ–साथ ग्रीनफील्ड टाउनशिप विकसित करने हेतु बसावटों के विकास में मिश्रित दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। नए स्वपूर्ण और आत्मनिर्भर स्मार्ट टाउनशिप विकास को प्रमुख परिवहन कॉरीडोर, मौजूदा/प्रस्तावित एक्सप्रेसवे, ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर और अन्य उपयुक्त स्थानों के साथ या तो कम विकसित भूमि पर या मौजूदा बस्तियों के विस्तार के रूप में विकास नोड्स के रूप में किया जा सकता है। भूमि आवंटन, ई–भूमि, स्मार्ट पानी और बिजली, केंद्रीय स्मार्ट कमांड सिस्टम, 24×7 सुरक्षा, वर्षा जल संचयन, शुद्ध शून्य जल खपत क्षेत्रों (काले और भूरे पानी का पुनर्चक्रण), आदि जैसे स्मार्ट तत्वों के साथ टीओडी दृष्टिकोण से यह किया जा सकता है।

iii) उत्पादन को प्रोत्साहित करने और ग्रामीण आय में वृद्धि करने में मदद करने के लिए उपयुक्त पदानुक्रम के अनुसार सुविधाओं और सेवाओं के प्रावधान के माध्यम से ग्रामीण विकास को बढ़ावा दिया जाना चाहिए, जो क्षेत्रीय अर्थव्यवस्था के विविधीकरण में सहायक बन सके।

2.4.2 बसावट विकास नीतियां:

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी जनगणना कस्बों (सीटी), जिसे पहले से ही औद्योगिक प्राधिकरण या किसी अन्य प्राधिकरण के रूप में अधिसूचित नहीं किया गया है, उसे वैधानिक कस्बों के रूप में मान्यता दी जाए और उनकी मास्टर/विकास योजनाएं चरणबद्ध और समयबदध तरीके से तैयार की जाए। एमओएचयूए ने पहले ही राज्यों से जनगणना कस्बों को वैधानिक कस्बों के रूप में मान्यता/अधिसूचित करने के लिए कदम उठाने का अनुरोध किया है। (उदाहरण के लिए महाराष्ट्र सरकार ने पहले ही राज्य में 19 सीटी को सांविधिक यूएलबी में परिवर्तित कर दिया है)।

(ii) शहरीकरण योग्य क्षेत्र के भीतर गांवों के पुनर्विकास के लिए व्यापक योजना संबंधित विभागों/स्थानीय निकायों द्वारा उनकी आवश्यक सुविधाओं और सेवाओं, हरित/खुले क्षेत्रों, परिसंचरण आदि और आसपास के क्षेत्रों के साथ एकीकरण के लिए तैयार की जानी चाहिए। शहर के विस्तार हेतु नए क्षेत्रों के विकास के लिए लेआउट योजना तैयार करते समय इस पहलू पर भी विचार किया जाना चाहिए।

(iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आने वाली निम्नलिखित प्रमुख राष्ट्रीय औद्योगिक क्लस्टर विकास कार्यक्रम (एनआईसीडीपी) परियोजनाओं को संबंधित उप–क्षेत्रीय योजनाओं (एसआरपी) के माध्यम से उप–क्षेत्रों की समग्र योजना और विकास के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए:

(a) ग्रेटर नोएडा में एकीकृत औद्योगिक टाउनशिप

(b) नंगल चौधरी (हरियाणा) में एकीकृत मल्टी–मॉडल लॉजिस्टिक्स हब

(c) ग्रेटर नोएडा में मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक्स हब (एमएमएलएच) और मल्टी–मोडल ट्रांसपोर्ट हब (एमएमटीएच)।

(iv) सीएनसीआर में, लेकिन एनसीटी दिल्ली के बाहर, मेट्रो केंद्रों और क्षेत्रीय केंद्रों के विकास पर जोर दिया जाना चाहिए, लेकिन जो तेज और कुशल कनेक्टिविटी प्रदान कर, आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने और अत्याधुनिक बुनियादी ढ़ाचे के विकास के द्वारा किया जा सकता है।

(v) बड़े विकास केंद्रों के महत्वपूर्ण प्रभाव को सुरक्षित करने के लिए, चिन्हित मेट्रो केंद्रों और क्षेत्रीय केंद्रों के साथ सीएनसीआर कस्बों को निवेश आकर्षित करने, उच्च गुणवत्ता वाले बुनियादी ढ़ाचे के निर्माण, मजबूत परिवहन और संचार लिंकेज, उच्च गुणवत्ता वाले आवासीय क्षेत्रों, औद्योगिक और वाणिज्यिक परिसरों के प्रावधान के माध्यम से रोजगार सृजन के लिए गहन रूप से विकसित किया जाना चाहिए। इन विकास केंद्रों को क्षेत्रीय विकास के लिए उत्प्रेरक के रूप में कार्य करने की आवश्यकता है।

(vi) इस क्षेत्र के छोटे और मध्यम शहरों को प्राथमिकता के आधार पर उप–क्षेत्रीय केंद्रों या सेवा केंद्रों के रूप में विकसित किया जाना चाहिए क्योंकि ये शहर अपने ग्रामीण इलाकों में सामाजिक–आर्थिक विकास को समर्थन देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं। यह स्थानीय संसाधनों और आवश्यकताओं के अनुसार सस्ती शिक्षा और स्वास्थ्य सुविधाओं तक पहुंच प्रदान करके और कृषि विस्तार सेवाओं और कृषि आधारित उद्योगों आदि की स्थापना करके किया जा सकता है।

(vii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को मानेसर–बावल निवेश क्षेत्र (एमबीआईआर), खुशखेड़ा–भिवाड़ी–नीमराना निवेश क्षेत्र (केबीएनआईआर) और दादरी–नोएडा–गाजियाबाद क्षेत्र (डीएनजीआईआर) के निवेश क्षेत्रों को उनके संबंधित एसआरपी में एकीकृत करने के लिए एनआईसीडीसी के साथ समन्वय कर आवश्यक कदम उठाने चाहिए।

(viii) उत्तर प्रदेश सरकार ने 20 लाख जनसंख्या वाले ग्रीनफील्ड शहर के रूप में यमुना एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास क्षेत्र (वाईआईडीए) की योजना बनाई है। यमुना एक्सप्रेसवे (दिल्ली–नोएडा–वाईआईडीए–आगरा–कानपुर) की विकास क्षमता को ध्यान में रखते हुए यमुना एक्सप्रेसवे (दिल्ली–नोएडा–येडा–आगरा–कानपुर) और जेवर में अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे और आगामी विश्व स्तरीय फिल्म सिटी जैसी बड़ी परियोजनाओं को सीएनसीआर के बाहर मेट्रो केंद्र के रूप में विकसित करने का प्रस्ताव है। इसके अलावा, हरियाणा की केएमपी एक्सप्रेसवे के आसपास के क्षेत्रों को पंचग्राम के रूप में विकसित करने की योजना है जिन्हें इनकी एसआरपी में नए ग्रीनफील्ड टाउनशिप के रूप में, यथासंभव और यथा लागू विस्तृत किया जाएगा।

(ix) ग्रामीण बसावटों को राष्ट्रीय रूर्बन मिशन (एनआरयूएम) की तर्ज पर विकसित किया जाना चाहिए और उप–क्षेत्रों में अधिक रूर्बन समूहों की पहचान की जानी चाहिए। जिलों में नियोजित विकास के लिए एसआरपी, जिला विकास योजनाएं (डीडीपी) तैयार की जानी चाहिए।

2.4.3 प्रवासन सुविधा के लिए नीतियां

i) **प्रवासी डेटा प्लेटफॉर्म:** प्रवासी पंजीकरण अनिवार्य होना चाहिए और आधार को भीतरी/बाहरी क्षेत्रीय प्रवासी प्रकिया पर नजर रखने के लिए जोड़ा जाना चाहिए। इसके लिए प्रवासी सेवा/सुविधा केंद्रों (एमएफसी) के लिए आवश्यक बुनियादी ढ़ाचे को जिले में और अधिमानतः तहसील और ब्लॉक स्तर पर भी विकसित किया जाना चाहिए और सार्वजनिक पोर्टलों के माध्यम से डेटा साझा किया जाना चाहिए।

ii) प्रवासी कामगारों को प्रधानमंत्री जन आरोग्य योजना (पीएमजेएवाई और आयुष्मान भारत) के तहत नामांकित किया जाना चाहिए ताकि उनके कार्यस्थलों पर कैशलेस चिकित्सा सुविधाओं की पहुंच बनाई जा सके।

iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा अपने एसआरपी, डीडीपी और मास्टर/विकास योजनाओं में उपरोक्त प्रवासी सुविधा प्रावधानों के विवरण शामिल किए जाएं।

2.4.4 बसावटों का प्रस्तावित पदानुक्रम

i) क्षेत्रीय योजना–2021 बसावटों के छह स्तरीय पदानुक्रम पर केंद्रित है। आरपी –2041 तालिका 2.4 में प्रस्तुत बसावटों के पदानुक्रम का प्रस्ताव करता है।

तालिका 2.4 : – बसावटों का प्रस्तावित सात स्तरीय पदानुक्रम, 2041

क्रमांक	पदानुक्रमित स्तर	घटक और प्रस्तावित जनसंख्या सीमा 2041 तक	बस्तियों की भूमिका
1.	मेट्रो केंद्र प्रस्तावित मेट्रो केंद्रों (महानगरों) की सूची तालिका 2.5 पर है।	1,000,000 और अधिक जनसंख्या वाले सभी नगर	पूंजी कार्यों और गतिविधियों को आकर्षित करने और एनसीटी दिल्ली से जनसंख्या फैलाव में मदद करने के लिए शक्तिशाली विकास नोड्स के रूप में कार्य करेगा। उनकी विशेष कार्यात्मक स्थिति और आकार को देखते हुए, इन शहरी केंद्रों में दिल्ली के समान उच्च स्तर की भौतिक, सामाजिक और आर्थिक बुनियादी ढ़ाचे को विकसित करने की आवश्यकता है। इसमें कुशल इंट्रा–अर्बन सामूहिक/जन परिवहन प्रणाली के साथ–साथ सभी कस्बों के बीच मजबूत परिवहन और संचार इंटरलिंकेज शामिल होंगे। संबंधित भाग लेने वाले राज्यों और उनकी संस्थाओ को इन मेट्रो केंद्रों में आवश्यक बुनियादी ढ़ाचे का निर्माण करना होगा और निजी क्षेत्र के निवेश को भी सुविधाजनक बनाना होगा। मेट्रो केंद्रों को प्राथमिकता के आधार पर स्मार्ट सिटी पहल के अनुरूप विकसित किया जाए।
2.	**क्षेत्रीय केंद्र (आरसी):** प्रस्तावित क्षेत्रीय केंद्र और उनकी अनुमानित आबादी **अनुलग्नक डी–2.3** की **तालिका 2.3.2** में दी गई है।	सभी जिला मुख्यालय और 300,000 से 999,999 तक की आबादी वाले सभी शहर अधिसूचित आरपी–2021 में प्रस्तावित आरसी/परिसर को भी आरपी–2041 में रखा जाएगा क्योंकि वे योजना और विकास के विभिन्न चरणों में हैं।	क्षेत्र में अच्छी तरह से स्थापित शहरी केंद्र होगा, जो अत्यधिक विशिष्ट माध्यमिक और तृतीयक क्षेत्र की गतिविधियों, उन्नत औद्योगिक और अन्य आर्थिक गतिविधियों द्वारा चिह्नित होगा, जिसमें प्रशासनिक और उच्च–क्रम सेवा कार्यों का धनत्व होगा जो सामान्य रूप से अन्य निचले क्रम के केंद्र द्वारा नहीं किया जा सकता है और रोजगार के अवसर प्रदान करेगा।

3.	उप–क्षेत्रीय केंद्र	सभी तहसील मुख्यालय और कस्बे जिन की आबादी 100,000 से 299,999 है।	आबादी के अन्य निचले पदानुक्रमों के कार्यों, पहचान और भूमिका को उप–क्षेत्रीय योजनाओं में निपटाया और वर्णित किया जाना चाहिए। अनुलग्नक–पी–2.1 में एक सांकेतिक व्यापक भूमिका दी गई है।
4.	सर्विस सेंटर या नोडल पॉइंट या आईसीएपी	10,000 – 99,999 की आबादी वाले सभी ब्लॉक मुख्यालय और सभी बस्तियां/क्लस्टर।	
5.	सेंट्रल विलेज/बाजार विलेज क्लस्टर्स	5,000–9999 . तक की आबादी वाली सभी बस्तियां	
6.	मध्यम गांव	2,000 से 4,999 तक की आबादी वाली सभी बस्तियां	
7.	छोटा गाँव	ढ2,000 आबादी वाली सभी बस्तियां।.	

तालिका 2.5 :– मेट्रो केंद्रों की अनुमानित जनसंख्या

मेट्रो केंद्र	जनसंख्या (जनगणना 2011)	अनुमानित जनसंख्या				
		2021	2026	2031	2036	2041
1. एनसीटी दिल्ली	16787941	20463515	22633050	25058682	27770711	30803207
2. गुरुग्राम	886519	2568260	1326975	4250000	1612748	9622526
3. फरीदाबाद	1414050	2684729	2116604	3955407	2572428	6814332
4. नोएडा	637272	901544	1072304	1275407	1516981	1804310
5. गाजियाबाद	1648643	2332323	2774085	3299521	3924478	4667808
6. लोनी	516082	730097	868384	1032863	1228496	1461184
7. मेरठ	1305429	1846781	2196577	2612628	3107482	3696066
8. मुजफ्फरनगर	392768	555646	660890	786068	934957	1112045
9. ग्रेटर नोएडा*	102054	डिजाइन जनसंख्या 12 लाख				
10. वाईईआईडीए*	डिजाइन जनसंख्या 12 लाख					
11. एमबीआईआर (मानेसर बावल आईआर)	डिजाइन जनसंख्या 33.15 लाख					

**यूपी सरकार द्वारा (प्रस्तावित)/एनसीआरपीबी*

2.4.5 काउन्टर मैग्नेट क्षेत्रः

2.4.5.1 सीएमए के आर्थिक आधार को मजबूत करने के लिए निम्नलिखित नीतियां प्रस्तावित हैं:

i) काउंटर चुंबकीय क्षेत्रों में विकसित किए जाने वाले प्रस्तावित आर्थिक और भौतिक बुनियादी ढ़ाचे का सार्थक उपयोग करने के लिए बाहरी इलाकों के साथ–साथ अन्य महत्वपूर्ण महानगरीय केंद्रों के साथ संबंधों को मजबूत किया जाना चाहिए।

ii) केंद्रीय मंत्रालय जैसे कि आवास और शहरी कार्य मंत्रालय, रेल मंत्रालय, पत्तन,पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ–साथ इलेक्ट्रॉनिक्स और इनफार्मेशन टेक्नॉलजी मंत्रालय (एमआईईटीवाई) एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय राजमार्गों, रैपिड रेल परिवहन प्रणालियों, हवाई अड्डों के माध्यम से कनेक्टिविटी से उच्च गति प्रदान करके परिवहन लिंकेज में सुधार करने के लिए और एक निर्दिष्ट समय सीमा के भीतर योजनाबद्ध तरीके से इन काउंटर मैग्नेट क्षेत्रों में सामाजिक–आर्थिक विकास के लिए एक उपकरण के रूप में मजबूत डिजिटल बुनियादी ढ़ांचे का निर्माण करके सीएमए को प्राथमिकता दे सकते हैं।

iii) अन्य सीएमए की संभावनाओं, अर्थात् मप्र में ग्वालियर, राजस्थान में कोटा और पंजाब में पटियाला का मूल्यांकन संबंधित राज्य सरकारों द्वारा किया जाना चाहिए क्योंकि इन्हें तुलनात्मक क्षमता वाले क्षेत्रों में पिछड़े के रूप में पहचाना गया था और तदनुसार सीएमए मूल्यांकन अभ्यास के दौरान कम प्राथमिकता पर रखा गया था।

iv) संबंधित राज्य सरकारों को काउंटर मॅगनेट क्षेत्रों (सीएमए) को मोडल औद्योगिक एस्टेट, प्रौद्योगिकी पार्क, पर्यटन केंद्र या नोड्स (जैसे जयपुर, पटियाला, ग्वालियर), शिक्षा या कोचिंग हब (जैसे, कोटा), आर्थिक निवेश आकर्षित करने के लिए विशेष आर्थिक क्षेत्र के रूप में विकसित करना चाहिए।

v) बड़े पैमाने पर आर्थिक विकास के लिए निजी निवेशकों को आकर्षित करने के लिए संबंधित राज्यों द्वारा सक्षम भौतिक और नियामक वातावरण बनाया जाना चाहिए। सीएमए में बड़े निवेश को आकर्षित करने के लिए, परियोजनाओं को राज्य सरकारों और संबंधित केंद्रीय मंत्रालयों द्वारा संयुक्त रूप से शुरू किया जाना चाहिए।

vi) सीएमए को उनके प्रभाव क्षेत्रों में लोगों के लिए अवसर क्षेत्रों और कस्बों के रूप में विकसित किया जाना चाहिए। सीएमए में आर्थिक बुनियादी ढ़ांचा को मजबूत बनाने के लिए और इन क्षेत्रों में उद्योगों को आकर्षित करने के लिए भौतिक और सामाजिक बुनियादी ढ़ांचा को वैश्विक स्तर पर विकसित करने की आवश्यकता है, जिसके लिए संबंधित विकास प्राधिकरण और राज्य सरकारें संयुक्त रूप से विकास परियोजनाएं तैयार करें, जिन्हें एनसीआरपीबी द्वारा अपने प्रचलित वित्त पोषण पैटर्न के माध्यम से वित्तीय सहायता प्रदान की जा सकती है।

vii) राज्य सरकारों को अपने–अपने राज्यों में पहचाने गए सीएमए के प्रभाव क्षेत्रों (120 किमी के दायरे) में नए निवेश लाने के लिए प्रोत्साहित करना चाहिए, राज्य स्तरीय नीतियों और संबंधित वित्तीय योजनाओं और जिला विकास योजनाओं के साथ एकीकृत विकास हस्तक्षेपों के माध्यम से निवासियों की जरूरतों और आकांक्षाओं को ध्यान में रखते हुए करना चाहिए।

viii) सीएमए में उच्च क्षमता है और वे ऐसे व्यापक क्षेत्र प्रस्तुत करते हैं जो निवेश को आकर्षित कर सकते हैं। स्थानीय आबादी के लिए रोजगार के अवसर पैदा करने के लिए, व्यावसायिक संभावनाओ के लिए उद्यमशीलता की पहल को बढ़ावा देने के लिए, राज्य सरकारों को शोषणयोग्य संसाधनों की और सीएमए के निकट स्थित क्षेत्रों में उपलब्ध क्षमताओं की पहचान करनी चाहिए।

*****

3. नीति क्षेत्र एवं भूमि उपयोग

3.1 परिचय – नीति क्षेत्र

3.1.1 क्षेत्रीय योजना 2021 में चार नीति क्षेत्रों की परिकल्पना की गई थी – एन.सी.टी. दिल्ली; सीएनसीआर; राजमार्ग कॉरीडोर; प्राकृतिक संरक्षण क्षेत्र; शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.); और उसे क्षे.यो.–2041 में बनाए रखा जा रहा है। एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 द्वारा प्रदान किए गए अद्वितीय ढांचे और आदेश के अंतर्गत राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की लॉजिस्टिक कनेक्टिविटी क्षमता का दोहन करते हुए, एक सीमित क्षेत्र में 11.3 करोड़ की आबादी की आवासीय, सामाजिक और आर्थिक जरूरतों को पूरा करने के लिए दबाव की आवश्यकताओं में इस योजना में प्रस्तावित नीति क्षेत्रों और भूमि उपयोग प्रावधानों के निर्माण का मार्गदर्शन किया है।

3.1.2 पांच नीति क्षेत्रों की परिकल्पना की गई है (चित्र 3.1 के रूप में नीति क्षेत्रों का योजनाबद्ध मानचित्र) निम्नानुसार वर्णित हैं:

(i) **एन.सी.टी. दिल्ली** – एन.सी.टी. दिल्ली का क्षेत्रफल 1483 वर्ग किलोमीटर पर स्थिर है और रहेगा। एनसीटी दिल्ली चारों तरफ से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों से घिरा हुआ है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य हिस्सों की तरह क्षैतिज विस्तार की कोई संभावना नहीं है।

(ii) **केंद्रीय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (सीएनसीआर)** – सीएनसीआर क्षेत्र को अब एनसीटी दिल्ली की सीमा से पूर्वी परिधीय एक्सप्रेसवे (ईपीई) और कुंडली–मानेसर–पलवल एक्सप्रेसवे (केएमपी) यानि एक्सप्रेसवे के इस पहले रिंग (सर्कुलर रीजनल एक्सप्रेसवे–I–यानी सीआरई–I) के आरओडब्ल्यू के बाहरी किनारे से 5 किमी तक के क्षेत्र के रूप में पुनर्परिभाषित किया जा रहा है।

(iii) **राजमार्ग कॉरिडोर जोन (एचसीजेड) और ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी)** – प्रमुख परिवहन कॉरिडोर के सभिकट अनियोजित विकास को रोकने और इन कनेक्टिविटी संरेखणों की विकास क्षमता का दोहन करने के लिए, राजमार्ग कॉरिडोर जोन (एचसीजेड) को राजमार्गों के दोनों किनारों पर 500 मीटर के भीतर नियोजित विकास को सक्षम करने के लिए पिछली योजनाओं में प्रस्तावित किया गया था। अब मेट्रो रेल नेटवर्क, रैपिड रेल ट्रांसपोर्ट सिस्टम और एक्सप्रेसवे के विकास के साथ, ये कनेक्टिविटी कॉरिडोर और उसमें ट्रांजिट नोड्स इन कॉरिडोर के साथ गहन विकास के लिए अद्वितीय अवसर प्रदान करते हैं जो परिवहन की सुगमता, परिवहन लागत को कम करने और जीवन की गुणवत्ता में सुधार, की सुविधा इन कनेक्टिविटी द्वारा मूल रूप से नियोजित आदि की तुलना में बहुत बड़ी आबादी के लिए प्रदान करेगा।

चित्र 3.1: नीति क्षेत्र

(iv) **प्राकृतिक क्षेत्र** – रा.रा.क्षे के प्रमुख प्राकृतिक विशेषताएँ जो पर्यावरण की दृष्टि से महत्वपूर्ण है, उन्हे प्राकृतिक क्षेत्र (एन जेड) के रूप में चिन्हित किया जाना है। प्राकृतिक क्षेत्र एक ऐसा क्षेत्र है जिसमे प्रकृति की क्रिया द्वारा निर्मित पर्वत व पहाड़ियाँ, नदियों और जल निकाय जैसी कोई भी प्राकृतिक विशेषता शामिल हों। प्राकृतिक विशेषताएँ ऐसी होगी जो लागू और प्रासंगिक केन्द्रीय या राज्य कानूनों के अंतर्गत संरक्षण के लिए अधिसूचित की गई है व समय के साथ उन्हे भूमि अभिलेखों में मान्यता प्राप्त है।

(v) **शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.):** एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अन्य सभी क्षेत्र, जो उपरोक्त चार क्षेत्रों में से किसी के अतर्गत शामिल नहीं किए गए हैं, शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र होंगे।

3.2 भूमि उपयोग – वर्तमान स्थिति

3.2.1 भूमि उपयोग योजना व्यापक नियोजन नीतियों और प्रस्तावों को भौतिक (स्थानिक) रूप में अनुवादित करती है ताकि यह स्पष्ट किया जा सके कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विभिन्न उद्देश्यों के लिए भूमि का उपयोग किस प्रकार किया जाना है। हालांकि, विशिष्ट भूमि उपयोग के लिए क्षेत्रों का आरक्षण, जो क्षेत्रीय या उप–क्षेत्रीय और स्थानीय महत्व के हैं, उसका विवरण, उप–क्षेत्रीय योजनाओं, जिला विकास योजनाओं, मास्टर/विकास योजनाओं और ग्राम पंचायत विकास योजनाओं आदि में दिया जाएगा, जो कि राज्यों द्वारा क्षेत्रीय योजना के समग्र ढांचे के भीतर तैयार किया जाना है। बेहतर भूमि उपयोग योजना और विकास के लिए भारत सरकार द्वारा की गई प्रमुख पहलों का संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–3.1** में दिया गया है।

3.2.2 क्षेत्रीय योजना–2021 ने क्षेत्रीय भूमि उपयोग की छह व्यापक श्रेणियां प्रदान की हैं, जो है, कृषि, निर्मित, वन, उजाड़ भूमि, जलाशय और अन्य। एनआरएससी–इसरो[1], भारत सरकार के भुवन भू–प्लेटफॉर्म के भू–उपयोग/भूमि कवर विश्लेषण के आधार पर मौजूदा व्यापक भूमि उपयोग विश्लेषण करने के लिए समान श्रेणियों का उपयोग किया गया था, जो 2015–16 के तीन सीजन संसाधनों ऑर्थो रेक्टिफाइड स्टैप्प डेटा पर आधारित था, जो 2019 में प्रकाशित हुआ था। **(तालिका 3.1 देखें)**।

तालिका 3.1– एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मौजूदा भूमि उपयोग (2015–16)

भूमि उपयोग श्रेणी	एनसीआर (रा.रा.क्षे.)		एनसीटी दिल्ली		हरियाणा उप–क्षेत्र		यूपी उप–क्षेत्र		राजस्थान उप–क्षेत्र	
	क्षेत्र (वर्ग किमी)	:	क्षेत्र (वर्ग किमी)	एनसीआर (रा.रा. क्षे.) में : हिस्सेदारी	क्षेत्र (वर्ग किमी)	एनसीआर (रा.रा. क्षे.) में : हिस्सेदारी	क्षेत्र (वर्ग किमी)	एनसीआर (रा.रा. क्षे.) में : हिस्सेदारी	क्षेत्र (वर्ग किमी)	एनसीआर (रा.रा. क्षे.) म : हिस्सेदारी
कृषि	45029.6	81.66	514.1	1.1	21481.6	47.7	12881	28.61	10152.9	22.55
निर्मित	4569.2	8.29	850.5	18.6	1995.1	43.7	1377.3	30.14	346.4	7.58
वन	1800.9	3.27	14.8	0.8	192.6	10.7	98.2	5.45	1495.3	83.03
उजाड़भूमि	2511.2	4.55	75.5	3	1010.1	40.2	96	3.82	1329.6	52.95
आर्द्रभूमि सहित जलाशय	873.1	1.58	28.1	3.2	322.7	37	386.4	44.26	135.9	15.56
अन्य	360.1	0.65	0	0	325	90.3	23.1	6.41	12	3.32
कुल	55144*	**100**	**1483**	**2.69:**	**25327**	**45.93:**	14862	**26.95:**	13472	**24.43:**

स्रोतः भुवन पोर्टल

**एनआरएससी द्वारा भुवन पर प्रकाशित जिलेवार भूमि उपयोग/भूमि कवर क्षेत्र एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के दर्ज क्षेत्र से थोड़ा अधिक (55144–55083 = 60.99 वर्ग किमी) है।*

3.2.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों ने अपने संबंधित उप–क्षेत्रों के लिए उप–क्षेत्रीय योजनाएं तैयार की हैं। इसके अलावा, प्रचलित अधिनियमों के अनुसार, राज्यों ने आरपी–2021 में प्रस्तावित सभी मेट्रो केंद्रों और क्षेत्रीय केंद्रों के लिए मास्टर प्लान/विकास योजनाएं तैयार की हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों ने उप–क्षेत्रीय केंद्रों और अन्य कस्बों के लिए मास्टर प्लान/विकास योजनाएं भी तैयार की हैं।

3.2.4 इसके अलावा, पर्यावरण के प्रति संवेदनशील प्राकृतिक क्षेत्र के संरक्षण के लिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों ने अपनी संबंधित उप–क्षेत्रीय योजनाओ और मास्टर/विकास योजनाओ में प्राकृतिक संरक्षण क्षेत्रों (एनसीजेड) की पहचान/मानचित्रण किया है।

3.2.5 भूमि उपयोग के संभावित स्थानिक वितरण को चित्र 3.2 में मौजूदा भूमि उपयोग/लैन्ड कवर–2015–16 के योजनाबद्ध मानचित्र में दर्शाया गया है।

चित्र 3.2: मौजूदा भूमि उपयोग/भूमि कवर 2015–2016

[1] *https://bhuvan-app1.nrsc.gov.in/2dresources/thematic/LULC503/lulc.pdf*

3.2.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों ने राजमार्ग 'कॉरिडोर क्षेत्रों को' कवर करने के लिए विकास/नियंत्रण/विनियमित क्षेत्रों को घोषित/विस्तारित किया है। हरियाणा ने (a) दिल्ली सीमा से सोनीपत–पानीपत के माध्यम से करनाल तक, (b) दिल्ली सीमा से फरीदाबाद–पलवल के माध्यम से होडल तक, (c) गुरुग्राम–मानेसर–बावल–धारूहेड़ा–रेवाड़ी, (d) बहादुरगढ़–रोहतक –झज्जर–रेवाड़ी, ईस क्षेत्र को ''नियंत्रित क्षेत्र'' के अंतर्गत रखा है। राजस्थान ने हरियाणा–राजस्थान सीमा से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सीमा तक के क्षेत्र को एसएनबी परिसर के माध्यम से शहरी क्षेत्रों के रूप में अधिसूचित किया है। इस तरह, उत्तर प्रदेश ने (i) गाजियाबाद–मुरादनगर–मोदीनगर–मेरठ–कटौली–मुजफ्फरनगर (एक छोटे से हिस्से को छोड़कर), (ii) गाजियाबाद–हापुड़–गढ़मुक्तेश्वर और (iii) हापुड़–बुलंदशहर को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सीमा तक विकास/विनियमित क्षेत्र घोषित किया है।

3.2.7 केंद्र सरकार की एजेंसियों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों द्वारा विशेष रूप से सीएनसीआर शहरों में भौतिक और सामाजिक बुनियादी ढ़ांचे को बनाने के लिए प्रमुख पहल की गई है। राज्यों ने मानेसर, बावल, धारूहेड़ा, झज्जर, रोहतक, ग्रेटर भिवाड़ी, नीमराना, नोएडा, ग्रेटर नोएडा, गाजियाबाद–लोनी, मेरठ आदि जैसे औद्योगिक टाउनशिप/पार्क/इस्टेट आदि विकसित किए हैं। प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले ने इस क्षेत्र को एक प्रमुख विनिर्माण केंद्र बनाने के लिए औद्योगिक क्षेत्रों /पार्कों /सम्पदाओं की योजना बनाई है।

3.2.8 आईएफएसआर 2011 और 2019 के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वन क्षेत्र में मामूली वृद्धि और घनत्व में कमी दर्ज की गई है।

3.3 प्रमुख समस्याऐं एवं चुनौतियाँ

3.3.1 शहरी/औद्योगिक/वाणिज्यिक और ग्रामीण बसावटों के विस्तार और परिवहन नेटवर्क के निर्माण के लिए भूमि की मांग को कृषि भूमि या अन्य भूमि उपयोग जैसे बंजर भूमि, आदि को परिवर्तित करके पूरा किया जाता है।

3.3.2 नियंत्रण मानदंड/योजनाबद्ध विकास की कमी के कारण अधिसूचित नियंत्रित/विकास/विनियमित क्षेत्रों के बाहर शहरी गतिविधियों/निर्माणों का बड़े पैमाने पर अव्यवस्थित विकास देखा जाता है, जिसके कारण बड़े शहरों के आसपास भी अनियोजित तदर्थ निर्माण के कई खण्ड मिलते हैं।

3.3.3 क्षेत्रीय योजना–2021 में नियोजित विकास को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ–साथ दिल्ली में अभिसरण करने वाले राजमार्ग कॉरिडोर क्षेत्र (एचसीजेड) का प्रस्ताव है। अन्य राजमार्ग और एक्सप्रेसवे कॉरीडोर की विकास क्षमता की पहचान करने की आवश्यकता है जिनका दिल्ली में अभिसरण नहीं हो रहा है। रिबन विकास का अनुभव करने वाले अन्य राजमार्ग और एक्सप्रेसवे कॉरीडोर को भी अव्यवस्थित विकास से बचने के लिए आवश्यक योजनाएँ बनाने की आवश्यकता है।

3.3.4 विभिन्न परिप्रेक्ष्य वर्षों के लिए क्षेत्र में बसावटों की मौजूदा मास्टर/विकास योजनाओं का क्षेत्रीय योजना नीतियों के अनुरूप होना महत्वपूर्ण है।

3.3.5 2041 तक बड़ी आबादी को समायोजित करने की संभावना को देखते हुए, पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.), विशेष रूप से सीएनसीआर और एनसीटी दिल्ली की प्रभावी और एकीकृत योजना और विकास, एक बड़ी चुनौती है।

3.4 नीतियां एवं प्रस्ताव

3.4.1 नीति क्षेत्र

विभिन्न क्षेत्रों से संबंधित नीतियां नीचे दी गई हैः

3.4.1.1 दिल्ली का राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्रः

i) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली केंद्रीय आर्थिक केंद्र बना रहेगा। एनसीटी–दिल्ली के पास सीमित क्षेत्र होने के कारण उपलब्ध विकल्प इस तरह से हैं (a) लंबवत (वर्टिकल) लेकिन योजनाबद्ध तरीके से विकास, और (b) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के आसपास के हिस्सों के साथ सद्भाव में एनसीटी दिल्ली के सभी हिस्सों के नियोजित विकास को सुनिश्चित करना।

ii) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के लिए नीति विकल्प वैश्विक शहरी समूहों के समान लंबवत विकास को अपनाने के साथ–साथ न केवल चिन्हित क्षेत्रों में बल्कि मलिन बस्तियों, शहरी गांवों, अन्य वर्तमान कम वृद्धि वाले क्षेत्रों आदि में भी जीरो–नेट डिस्चार्ज के साथ बड़े पैमाने पर पुनर्विकास को अपनाना है और साथ मे जीरो डिचार्ज भवन, वर्षा जल संचयन, भूजल

पुनर्भरण, जल पुनर्चक्रण और विकेन्द्रीकृत सीवरेज प्रणाली एक ओर और पहचान किए गए पर्यावरण के प्रति संवेदनशील क्षेत्रों का संरक्षण करके दिल्ली के समृद्ध विरासत क्षेत्रों का संरक्षण करना है।

iii) दिल्ली को अग्रगामी लैंड पूलिंग नीति और लैंड असेंबली के अन्य साधनों के माध्यम से नए क्षेत्रों के गहन विकास की दोहरी रणनीतियों का पालन करना होगा और साथ ही अनधिकृत कॉलोनियों, झुग्गी–झोपड़ी समूहों, लाल डोरा क्षेत्रों आदि जैसे अब तक अव्यवस्थित विकसित क्षेत्रों के व्यावहारिक भविष्योन्मुख पुनर्विकास सहित दिल्ली के पुराने हिस्सों, घने क्षेत्रों, विरासत/संरक्षण क्षेत्रों आदि का उत्थान करना होगा।

iv) मिश्रित भूमि उपयोग को न केवल स्थानीय आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, बल्कि यात्रा के समय और यातायात की भीड़ को कम करने के लिए भी प्रोत्साहित किया जाएगा। वर्टिकल और हॉरिजॉन्टल दोनों में मिश्रित भूमि उपयोग की अनुमति होगी यानि की स्थानिक विकास /पुनर्विकास /पुनर्जनन (पुनरोद्धार, आदि या अन्य किसी नाम से जाना जाता हो) की अनुमति उपरोक्त सभी क्षेत्रों में, दिल्ली के पुराने और घने हिस्से में, पर्यटन, शिक्षा, स्वास्थ्य आदि के केंद्रों के आसपास और ऐसे टीओडी के क्षेत्रों के हब के आसपास के 0.5 से 1 किमी तक होगी।

v) दिल्ली प्रदूषण नियंत्रण प्राधिकरणों के अनुसार उच्च तकनीक वाले उद्योगों को दिल्ली में अनुमति दी जाएगी। दिल्ली में भारी उद्योगों पर प्रतिबंध जारी रहेगा और केवल दिल्ली प्रदूषण नियंत्रण प्राधिकरणों द्वारा अनुमत औद्योगिक गतिविधियों की अनुमति होगी।

vi) पर्याप्त वेंटिलेशन आदि के लिए उपयुक्त ग्राउंड कवरेज के साथ सभी गहन विकास और पुनर्विकास /पुनर्जनन क्षेत्रों (पुनरोद्धार, आदि या अन्य किसी नाम से जाना जाता हो) के लिए लगभग 400 और उससे अधिक के एफएआर की सिफारिश की गई है। अतीत में दिल्ली के लंबवत और गहन विकास में सबसे बड़ी बाधा पानी की आपूर्ति की कमी रही है। जल अध्याय में एक बहु–आयामी नीति/रणनीति को शामिल करके इसे क्षेत्रीय योजना में संबोधित किया गया है। हालांकि, आवास, अन्य सभी बहुमंजिला संरचनाएं और ऊंची इमारतों को अनिवार्य वर्षा जल संचयन प्रणाली, अनिवार्य विकेन्द्रीकृत सीवेज उपचार संयंत्र (डीएसटीपी), अनिवार्य दोहरी पाइपिंग और सभी समूहों में सभी फ्लशिंग उद्देश्यों (जो लगभग 50% पानी की खपत करता है) के लिए पुनर्नवीनीकरण पानी के शत–प्रतिशत उपयोग की अनिवार्य आवश्यकता के अधीन अनुमति दी जाएगी। मौजूदा संरचनाओं की रेट्रोफिटिंग के लिए प्रोत्साहन और समयबद्ध लक्ष्य प्रस्तावित किए गए हैं। दिल्ली के लिए भवन उप–नियमों में उपरोक्त को शामिल करने के लिए संशोधित किया जाएगा और पानी/बिजली कनेक्शन आदि सहित सभी उद्देश्यों के लिए इमारतों की सभी श्रेणियों के लिए किसी भी प्रकार की ऊंचाई प्रतिबंधों को प्रतिबंधित करने वाले विशिष्ट प्रतिधान भी प्रदान किए जाएंगे।

vii) दिल्ली में संसाधन जुटाने और भूमि उपयोग नियंत्रण के रचनात्मक उपकरण के रूप में हस्तांतरणीय विकास अधिकार (टीडीआर) की शुरूआत की परिकल्पना की गई है। टीडीआर संरक्षण और विरासत क्षेत्रों के लिए भी स्वीकार्य होगा और अभिनव टाउन प्लानिंग स्कीम (टीपीएस)/लैंड पूलिंग स्कीम (एलपीएस) के साथ दिल्ली के बड़े हिस्से को सिंगापुर की तर्ज पर भविष्य के शहर में बदलने का लक्ष्य है जो शहरी गांवों से आज आधुनिक महानगर में परिवर्तित हो गया है।

viii) दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम के निरसन पर विचार किया जाएगा, जो – दिल्ली के अंदर और बाहर अपने परिवेश के साथ सद्भाव में अब तक के ग्रामीण क्षेत्रों के संगठित और व्यवस्थित विकास को सक्षम करेगा। यह आवश्यक है क्योंकि पिछले कई दशकों में कई समितियों के बावजूद (लाल डोरा प्रावधानों, खन्ना समिति और विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट महत्वपूर्ण न्यायिक निर्णय पर संक्षिप्त नोट देखें, जैसा कि **अनुलग्नक–डी–3.4** में प्रदान किया गया है), लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा क्षेत्र नियोजित क्षेत्रों के बीच अव्यवस्थित, अराजक विकास के द्वीप बने हुए है।

ix) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र–दिल्ली को अधिमानतः मलिन बस्तियों से मुक्त बनाया जाएगा, और किसी भी स्थिति में, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि कोई नई मलिन बस्ती न हो। पीएमएवाई, एआरएचसी के कार्यान्वयन सहित मलिन बस्तियों और झुग्गी झोपड़ियों, लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा क्षेत्रों अनधिकृत कॉलोनियों के पुनर्विकास के साथ, ऐसे निवासियों को संपत्ति / भूमि के स्वामित्व न केवल उच्च एफएआर और टीडीआर के साथ सुनिश्चित किया जाएगा, बल्कि गैर–प्रतिबंधात्मक समामेलन/विश्वमंडल के प्रावधान भी मलिन बस्ती मुक्त क्षेत्र और सुगम विकास के लिए लागू किए जाएंगे।

x) a) भूमि–कुशल GIS बिजली वितरण सबस्टेशन, b) भूमिगत उपयोगिताओं जैसे सीवर, नालियों, टेलीफोन लाइनों, फाइबर केबल, पावर केबल, गैस पाइपलाइन, आदि के संयुक्त कॉरीडोर के लिए मार्ग का अधिकार, c) विकेन्द्रीकृत एसटीपी, d) अपशिष्ट पृथक्करण केंद्र, e) परिपत्र अर्थव्यवस्था के लिए सामग्री वसूली केंद्र, f) ब्लू–ग्रीन–ग्रे बुनियादी ढ़ांचा, g) जल पुनर्भरण सुविधाएं हेतु भूमि का आरक्षण।

xi) दिल्ली में जीवन की सुगमता बढ़ाने और रहने की गुणवत्ता में सुधार के लिए राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में 'स्मार्ट' प्रशासन होना चाहिए। व्यवसाय करने में आसानी को बेहतर बनाने के लिए स्मार्ट आर्थिक पोर्टल भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

xii) वेयरहाउसिंग और लॉजिस्टिक्स को 'औद्योगिक' भूमि उपयोग दिया जाना चाहिए, ताकि वेयरहाउसिंग और लॉजिस्टिक्स बुनियादी ढ़ाचा के व्यवहार्य और लागत प्रतिस्पर्धी विकास को सक्षम बनाया जा सके। उल्लेखनीय है कि भारत में लॉजिस्टिक लागत वैश्विक लागत से लगभग दोगुनी है।

xiii) औद्योगिक सम्पदा में भूमि उपयोग परिवर्तन को तर्कसंगत और सुगम बनाना।

3.4.1.2 **केन्द्रीय एनसीआर (के.रा.रा.क्षे.):**– एनसीटी दिल्ली के आसपास सीएनसीआर की यह बेल्ट एनसीटी दिल्ली और बाकी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के दोनों तरफ **''रिंग ऑफ ऑपर्च्युनिटी''** बनाएगी। इसकी परिकल्पना उद्योगों के गहन विकास और शहरी विकास के लिए की गई है।

i) राष्ट्रीय राजधानी के विकास के आवेगों का दोहन करने के लिए और अव्यवस्थित और एकतरफा विकास को रोकने के लिए, पूरे सीएनसीआर को अब से पूरी तरह से नियोजित किया जाएगा और इसमें स्थित प्राधिकरणों/निकायों के अधिसूचित विकास /नियंत्रित /विनियमित क्षेत्र के तहत कवर किया जाएगा, अब तक गैर–अधिसूचित क्षेत्रों को भी नियोजित वृद्धि और विकास के लिए विकास नियंत्रण मानदंडों के तहत लाया जाएगा। अतीत में, दिल्ली से सटे विकास प्राधिकरण केवल केंद्रीय फोकल कस्बों/शहरों के आसपास के नियंत्रित विकास क्षेत्रों को अधिसूचित करते रहे हैं और इसके परिणामस्वरूप, कई क्षेत्रों को विभिन्न विकास प्राधिकरणों के बीच गैर–अधिसूचित छोड़ दिया जाता है, जिनमें से कई गैर–अधिसूचित पॉकेट दिल्ली से 15 से 20 किमी तक हैं, जहां कोई विकास नियंत्रण मानदंड लागू नहीं हैं और ऐसे क्षेत्र एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लगभग केंद्र में होने के बावजूद भी अव्यवस्थित विकास का केंद्र बन गए हैं। इसलिए एक या दूसरे प्राधिकरण द्वारा सीएनसीआर के भीतर सभी क्षेत्रों की अनिवार्य पूर्ण अधिसूचना इस उद्देश्य के साथ प्रस्तावित है कि भविष्य में दिल्ली के करीब कई, बिखरे हुए गैर–अधिसूचित इलाकों में अव्यवस्थित विकास से बचा जाएगा और इसलिए अब से इसे नियोजित और सामंजस्यपूर्ण विकास से बदल दिया जाएगा।

ii) सेंट्रल एनसीआर में लॉजिस्टिक्स हब, वेयरहाउस, ड्राई पोर्ट्स, इनलैंड कंटेनर डिपो, मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक्स इंटीग्रेशन आदि पर ध्यान देने के साथ पूरे औद्योगिक विकास होंगे। एनसीआर निर्मित उत्पादों की वैश्विक पहुंच के लिए यह क्षेत्र दिल्ली अंतरराष्ट्रीय कार्गो हब, आगामी जेवर और हिसार अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे आदि से निकटता का लाभ उठाएगा। इसके साथ ही, अन्य सही नीतियों के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) दक्षिण एशियाई लॉजिस्टिक्स हब बन सकता है।

iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) लॉजिस्टिक्स लागत को विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए लॉजिस्टिक्स लागत के भूमि लागत घटक को कम करने के लिए वेयरहाउसिंग और लॉजिस्टिक्स भूमि उपयोग को औद्योगिक गतिविधियों के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा।

iv) गहन औद्योगिक–लॉजिस्टिक्स विकास और 'शहरी पुनर्जनन' के लिए भूमि उपयोग निर्धारित किया जाना चाहिए।

v) लॉजिस्टिक पार्क, मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट हब, आईसीडी, ड्राई पोर्ट, एयर कार्गो टर्मिनल, ड्राई पोर्ट, मनोरंजक/थीम पार्क, विशेष टाउनशिप (जैसे मेडी–सिटीज, टेक–सिटीज, एडु–सिटीज आदि) स्किलिंग हब, एमएसएमई क्लस्टर जैसी गतिविधियां और अन्य गतिविधियाँ जो न केवल व्यापक भूमि मांगती हैं बल्कि जिन्हें समर्थन बुनियादी ढ़ाचे की भी आवश्यकता है, इन्हें इन क्षेत्रों में प्रोत्साहित और अनुमति दी जानी चाहिए और संबंधित मास्टर प्लान में ऐसे भूमि उपयोग के लिए स्पष्ट रूप से क्षेत्र निर्धारित किए जाने चाहिए।

vi) यह क्षेत्र एक्सप्रेसवे (ईपीई और डब्ल्यूपीई) के रिंग के भीतर कई ज्ञान/उत्पाद आधारित नई और ब्राउनफील्ड टाउनशिप के साथ दिल्ली में भीड़भाड़ कम करने के लिए गहन शहरी विकास प्रदान करेगा।

vii) **भूमि उपयोग नीति इस नीति क्षेत्र में उपरोक्त उद्देश्यों को ध्यान में रखेगी और व्यवसाय करने में आसानी के लिए प्रतिबंधित गतिविधियों की अधिमानतः (प्रिफरेवली) एक सीमित नकारात्मक सूची रखेगी और अन्य गतिविधियों के लिए क्षेत्र के कुछ संवेदनशील हिस्सों में आवश्यक होने पर विशिष्ट उपायों को निर्दिष्ट करेगी। उप–क्षेत्रों या उनके प्राधिकारियों आदि द्वारा सी.एन.आर. क्षेत्र में अनुमत गतिविधियों आदि की कोई अन्य सूची निर्धारित नहीं की जाएगी।**

viii) क्षेत्र में मौजूदा औद्योगिक पार्कों और सम्पदाओं का कायाकल्प होगा। सभी उप–क्षेत्रों द्वारा इन क्षेत्रों के लिए अधिमानतः (प्रिफरेवली) निजी भागीदारों के साथ औद्योगिक क्षेत्रों के सह–निर्माण तथा उदार और उद्योग उन्मुख भूमि उपयोग परिवर्तन की नीति की बनाई जाएगी।

ix) भूमि संयोजन पर वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के आधार पर, यह सुझाव दिया जाता है कि इसी तरह की भूमि संयोजन नीतियां हो सकती हैं इसके जिसमें 30–90 वर्षों के दीर्घकालिक पट्टों के बजाय प्लग एंड प्ले सुविधाओं के साथ 5–10 साल के छोटे भूमि पट्टों को सीएनसीआर में एक विकल्प के रूप में पेश किया जा सकता है जिससे कि परिवर्तनशील वैश्विक बाजार के अनुसार औद्योगिक उत्पादन में तेजी से बदलाव की सुविधा हो सके। भविष्य के इस चुस्त भूमि संयोजन को बनाए रखने के लिए एनसीआर में भूमि एग्रीगेटर्स की एक नई श्रेणी की परिकल्पना की गई है ।

x) सीएनसीआर जोन में उच्च एफएआर, टीडीआर, मिश्रित भूमि उपयोग, गैर–प्रतिबंधात्मक ऊंचाई और समामेलन प्रावधान, स्लम मुक्त प्रावधान, आदि की एनसीटी दिल्ली के समान स्वीकार्यता उसी जैसी समान शर्तों के साथ उपलब्ध होगी। यह एनसीटी दिल्ली क्षेत्र के आभासी विस्तार के रूप में औद्योगिक और आर्थिक आधार के लिए अतिरिक्त सुविधाओं के साथ एक शहरी समूह निरंतरता के विकास में मदद करेगा जिसमें मजबूत सुविधाएं होगी।

xi) सभी आर्थिक कॉरीडोर के लिए मिश्रित भूमि उपयोग प्रदान किया जाना चाहिए।

xii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्य भी अपने सीएनसीआर क्षेत्र के लिए एसआरपी (उप क्षेत्रीय योजना–उ.क्षे.यो.) में योजनाओं का एक अलग उप–सेट तैयार करेंगे। तथापि भारत सरकार/राज्य द्वारा चिन्हित पर्यावरण की दृष्टि से संवेदनशील क्षेत्र के संरक्षण का ध्यान रखा जाना चाहिए।

3.4.1.3 हाईवे कॉरिडोर जोन (एचसीजेड) और टीओडीः

i) पिछले क्षेत्रीय योजना 2021 की तरह सभी एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय और राज्य राजमार्ग, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के औद्योगिक फ्रेट कॉरिडोर के सन्निकट नियोजित विकास सुनिश्चित करने के लिए एचसीजेड की परिकल्पना की गई है। पिछले कुछ वर्षों में उप क्षेत्रों द्वारा कई एचसीजेड को पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है। अब, यह क्षे.यो.–2041 इन क्षेत्रों में औद्योगिक, लॉजिस्टिक्स और उच्च एफएआर के साथ शहरी विकास, लंबवत और क्षैतिज दोनों में मिश्रित भूमि उपयोग, वैल्यू कैप्चर प्रावधानों, आदि सहित गहन विकास के लिए इन एचसीजेड के भीतर पारगमन उन्मुख विकास क्षेत्रों (ट्रांजिट ओरिएन्टेड डेवलपमेंट) की अधिसूचना हेतु प्रावधारित करता है।

ii) सभी रेल ट्रांजिट कॉरिडोर (आरआरटीएस, एमआरटीएस, डीएफसी, आदि सहित), एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय राजमार्ग और उनके ट्रांजिट नोड्स के दोनों ओर 01 किमी तक के क्षेत्र में गहन विकास को प्रोत्साहित किया जाएगा। यह विकास ट्रांजिट कॉरिडोर के किनारे से या मध्यवर्ती राजस्व गांवों की बाहरी सीमा तक, जो भी पहले हो, वहां से शुरू होना चाहिए।

iii) टीओडी की पहचान राज्यों द्वारा उनके आकलन के आधार पर की जाएगी और उसके बाद उन्हें चित्रित और अधिसूचित किया जाएगा। राज्य सरकारें इन क्षेत्रों की क्षमता और स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर इन क्षेत्रों के लिए विस्तृत विकास लेआउट योजनाएँ/विकास योजनाएँ भी तैयार करेंगी। हालाँकि, इन क्षेत्रों को क्रमशः एमओआरटीएच और राज्य सरकारों की प्रचलित नीति के अनुसार कनेक्टिविटी नेटवर्क के राइट ऑफ वे (ROW) और एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग के दोनों ओर ग्रीन बफर से आगे विकसित किया जाना चाहिए।

iv) टीओडी कॉरिडोर में अन्य स्थानों के बीच घने आवासीय, कार्यालय, संस्थागत, वाणिज्यिक स्थान होंगे, जिन्हें आम तौर पर ट्रंक परिवहन सुविधाओं की आवश्यकता होती है। तदनुसार, टीओडी कॉरिडोरों में उच्च एफएआर जैसे 400 या उससे अधिक (विशेषकर दिल्ली, मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में) आवश्यकतानुसार होगा, जिसमें लंबवत और क्षैतिज दोनों रूप में मिश्रित भूमि उपयोग हो।

v) इन क्षेत्रों की योजना बनाते समय यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरतनी होगी कि इस क्षेत्र में अनुमत गतिविधियों को उचित हरित पट्टी, सर्विस रोड और राजमार्गों तक नियंत्रित पहुंच के माध्यम से राजमार्ग यातायात से अलग किया जाए।

vi) एचसीजेड और टीओडी क्षेत्रों की पहचान और उनकी व्यापक भूमि उपयोग योजनाओं की रूपरेखा एसआरपी में की जानी चाहिए और उसके बाद एसआरपी और एमपी/ डीपी के लिए निर्धारित समय सीमा के भीतर मास्टर /विकास योजनाओं में विवरण देना आवश्यक है। राज्य विशिष्ट आवश्यकताओं के आधार पर टीओडी क्षेत्र 0.5–0.2 किमी या आधिक हो सकते हैं।

3.4.1.4 प्राकृतिक क्षेत्रः

i) एनसीसीआर मे प्रमुख प्राकृतिक विशेषताऐं जो पर्यावरणीय रूप से संवेदनशील है, उन्हे प्राकृतिक क्षेत्रो (एनजेड) के रूप में चिन्हित किया जाना है। प्राकृतिक क्षेत्र एक ऐसा क्षेत्र है जिसमे प्रकृति की क्रिया द्वारा निमित पहाड व पहाडियों नदियाँ और जल निकाय, जैसी कोई भी प्राकृतिक विशेषताऐं शामिल हो, प्राकृतिक विशेषताए ऐसी होगी जो लागू और प्रासंगिक

केन्द्रीय या राज्य कानूनो के अंतर्गत संरक्षण के लिए अधिसूचना की जाती है व समय के साथ उन्हे भूमि अभिलेखों मे मान्यता प्राप्त होती है। इसमे वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंर्तगत अधिसूचित वन, वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम 1972 के अंतर्गत अधिसूचित अभ्यारण्य, पर्यावरणीय रूप से संवेदनशील क्षेत्र (इको–सेन्सिटव जोन) आर्द्रभूमि (वेटलैण्ड) और पर्यावरण संरक्षण अधिनियम, 1986 के अंर्तगत विधिवत अधिसूचित संरक्षण क्षेत्र शामिल होगे। उपरोक्त सभी अधिनियम समय समय पर संशोधित रुप मे उनके तहत जारी अधिसूचनाओं के साथ लागू होंगे और माननीय सर्वोच्य न्यायालय/उच्च न्यायालय/एनजीटी के यथा लागू विभिन्न निर्णयो के अधीन, लागू होंगे।

ii) प्राकृतिक क्षेत्रो के तहत प्राकृतिक विशेषताओ की सीमा, ग्राउन्ड ट्रूथिंग और राजस्व अभिलेखों का उपयोग करके उपरोक्त परिभाषा के अनुसार, एनसीआर प्रतिभागी राज्यों द्वारा चिन्हित, सुनिश्चित और चित्रित्र किया जाएगा।

iii) प्राकृतिक क्षेत्र के तहत इन पर्यावरणीय रूप से संवेदनशील क्षेत्रों में प्रासंगिक केंद्रीय और राज्य कानूनों या केंद्र या राज्य सरकार की कानून का प्रभाव रखने वाली, किसी भी अधिसूचना/दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमत, विनियमित और निषिद्ध गतिविधियां होंगी और माननीय सर्वोच्च न्यायालयध्उच्च न्यायालयों/एनजीटी के निर्णय, जैसा लागू होके सभी आदेशों के अधीन होंगी।

iv) ऐसे प्राकृतिक क्षेत्र क्षेत्रों में कोई भी परिवर्तन, जिसे पूर्व में छब्च्ठ द्वारा प्राकृतिक संरक्षण क्षेत्र (NCZ) के रूप में अनुमोदित किया गया है, संबंधित प्रतिभागी राज्य द्वारा राजस्व रिकॉर्ड, उपग्रह इमेजरी और ग्राउंड ट्रुथिंग के अनुसार बदला जा सकता है और ऐसे एनसीआर प्रतिभागी राज्य एनसीजेड/एनजेड के क्षेत्र में इन परिवर्तनों के बारे में एनसीआरपीबी को सूचित करेंगे।

v) विशेष विकास अधिकार जैसे नवीन गैर–वित्तीय उपकरणों की मदद से प्राकृतिक क्षेत्र को बढ़ावा और संरक्षित किया जा सकता है, जिसे ऐसे क्षेत्रों के निजी/सार्वजनिक भूमि मालिकों को प्रोत्साहित करने के लिए हस्तांतरणीय और बिक्री योग्य बनाया जा सकता है। तदनुसार, प्राकृतिक क्षेत्र (एनजेडटीडीआर) के लिए हस्तांतरणीय और बिक्री योग्य विकास अधिकार संबंधित एनसीआर भाग लेने वाले राज्यों द्वारा प्रदान किया जा सकता है।

3.4.1.5 शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.):

i) त्वरित विकास का समर्थन करने के लिए इस क्षेत्र में भूमि उपयोग की अभिनव योजना बनाई जानी चाहिए। **व्यवसाय करने में आसानी के लिए भूमि उपयोग प्रावधानों को अधिमानतः (प्रिकरवेली) निषिद्ध गतिविधियों की एक नकारात्मक सूची निर्दिष्ट करनी चाहिए; तथापित, यदि अनुमत गतिविधियों की विस्तृत सूची निर्दिष्ट की जाती है, तो ऐसी गतिविधियाँ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र की विशेष प्रकृति और इस योजना के विभिन्न प्रावधानों को लागू करने के लिए भूमि उपयोग की आवश्यकताओं को भी ध्यान में रखेंगी।**

ii) सीएनसीआर की भूमि संयोजन नीतियां और औद्योगिक क्षेत्र नीतियां, भूमि उपयोग परिवर्तन, औद्योगिक उपयोग के रूप में गोदाम, आदि, संवेदनशील क्षेत्रों के लिए समान शर्तों के साथ, शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में भी लागू होंगे।

iii) शहरी और ग्रामीण दोनों क्षेत्रों के त्वरित विकास के लिए क्षेत्रीय योजना की मूल नीति लागू की जाएगी। इस क्षेत्र में बड़े ग्रामीण निवेश क्षेत्र (आरआईए), विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजेड), भारी उद्योग, कृषि पार्क और अन्य भू विस्तार–गहन गतिविधियों की योजना बनाई जानी चाहिए।

iv) लैंड असेंबली पर वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के आधार पर, यह सुझाव दिया जाता है कि इसी तरह की भूमि संयोजन नीतियों को वर्तमान 70 से 90 वर्षों के औद्योगिक उपयोगों के बजाए 5 से 10 वर्षों के लिए भूमि के लघु और मध्यम अवधि के पट्टे की नई अवधारणा के रूप में एक विकल्प के रूप में पेश किया जा सकता है और उच्च भूमि लागत के बोझ को कम करने और बाजार के आवेगों को ध्यान में रखते हुए औद्योगिक भूमि उपयोग के परिवर्तनों को सरल बनाने हेतु सरकार में या निजी क्षेत्र या दोनों द्वारा भूमि मालिकों से भूमि व्यवस्था की नई प्रणाली के लिए तीसरे पक्ष के भूमि एग्रीगेटर्स प्रोत्साहित किया जाए। वे भू–स्वामियों से भूमि की व्यवस्था करेंगे और उन्हें एक ओर समेकित करते हुए दूसरी और निवेशकों/उद्योगों के साथ 5–10 वर्षीय पट्टा व्यवस्था में प्रवेश करेंगे। इस तरह की व्यवस्थाएं गतिशील और तेजी से बदलते वैश्विक बाजारों में जल्द अनुकूलन हेतु आर्थिक उत्पादन में द्रूत–गतीय बदलाव को सक्रिय करने के कारण एनसीआर प्रतिभागी राज्यों में आर्थिक विकास को उत्प्रेरित करेंगी। वियतनाम जैसी तेजी से बढ़ती वैश्विक अर्थव्यवस्थाएं, ताइवान, आदि पहले से ही ऐसी अल्पकालिक भूमि व्यवस्था से लाभान्वित हो रहे हैं।

v) तेज, कुशल और किफायती रेल (आरआरटीएस, ओआरसी–I, II और III, नए रेल लिंक आदि) सड़क (एक्सप्रेसवे, जैसे

सीआरई– II और III, एनएच आदि) और हवाई संपर्क इस क्षेत्र में प्रदान किए जाने चाहिए। इन क्षेत्रों में विकास को प्रेरित करने के लिए स्थानीय और क्षेत्रीय स्तरों (राज्य और केंद्र सरकारों दोनों द्वारा) पर भौतिक और सामाजिक बुनियादी ढ़ांचा को विशेष रूप से बसावटों यानी मेट्रो केंद्र, क्षेत्रीय केंद्र, उप क्षेत्रीय केंद्र आदि में पर्याप्त रूप से उन्नत किया जाना है,

vi) शहरी क्षेत्रों में मिश्रित भूमि उपयोग, उच्च एफएआर/टीडीआर/यथार्थवादी नियंत्रण (विकास) मानदंडों को 'शहरी पुनर्जनन' आवश्यकताओं के अनुसार अपनाया जाना चाहिए। आर्थिक कॉरीडोर के लिए मिश्रित भूमि उपयोग पर विचार किया जाना चाहिए।

vii) इस क्षेत्र में एमएसएमई, स्टार्टअप, खेल, खिलौने, इलेक्ट्रॉनिक, ऑटोमोबाइल पंसीलरों, हथकरघा, चमड़ा, कृषि प्रसंस्करण, हस्तशिल्प आदि जैसे औद्योगिक समूहों के विकास पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

3.4.2 विभिन्न नीति क्षेत्रों के भीतर भूमि उपयोग

3.4.2.1 उपरोक्त संदर्भित पांच नीति क्षेत्रों के लिए आरपी 2041 में नीति प्रावधान विकसित किए गए हैं। एनसीआरपीबी अधिनियम राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र भूमि उपयोग योजना के लिए एक अनूठा साधन होने के नाते, अगले दो दशकों के लिए पृथवी पर सबसे अधिक आबादी वाले समूह की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए क्षेत्रीय योजना–2041 हेतु एक अभिनव भूमि उपयोग योजना दृष्टिकोण की आवश्यकता है। पहला कदम होगा कि विकास की वास्तविकताओं को पहचानना होगा और इन जरूरतों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बेहतर संगठित भविष्य के विकास की योजना बनाते समय समायोजित करना होगा। राज्य, क्षेत्रीय योजना में दर्शाए गए विस्तृत भूमि उपयोगों का विस्तृत विवरण ऊपर उल्लिखित नीति क्षेत्रों के अनुसार और नीति क्षेत्र अनुभागों में वर्णित विस्तृत भूमि उपयोग के अनुसार, प्रस्तुत करेंगे। राज्य अपने–अपने एसआरपी, डीडीपी और मास्टर/विकास योजनाओं आदि में विकास और जोनिंग विनियमों के लिए चरणबद्ध विवरण का भी उल्लेख करेंगे।

3.4.2.2 इस क्षेत्रीय योजना ने अपने अध्यायों में अनेक क्षेत्रों को शामिल करते हुए कई नीतियों और प्रस्तावों की रूपरेखा तैयार की है। इनमें से कई नीतियों और प्रस्तावों में भूमि–उपयोग का निहितार्थ हैं। इन विभिन्न नीतियों में कि कुछ जरूरतों के लिए वर्तमान और भविष्य के उपयोग के लिए क्षेत्र/भूमि निर्धारित किए जाने की भी आवश्यक बनाया गया है। अतः राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में भाग लेने वाले राज्य यह सुनिश्चित करेंगे कि उनकी उप क्षेत्रीय योजनाएं, जिला योजनाएं, मास्टर प्लान/विकास योजनाएं न केवल इस अध्याय के नीति क्षेत्र खंड के तहत परिकल्पित भूमि उपयोग के लिए प्रावधान करें बल्कि यह भी सुनिश्चित करें कि इस क्षेत्रीय योजना के विभिन्न अध्यायों में दी गई नीतियों और प्रस्तावों को लागू करने के लिए आवश्यकतानुसार भूमि उपयोग के प्रावधान किए जाए।

3.4.2.3 भूमि उपयोग और भूमि कवर वर्गों का विवरण और परिभाषा इसरों के अनुसार और जैसा कि इस योजना में माना गया है वह **अनुलग्नक–डी–3.3** में प्रदान किया गया है। हालांकि, उपरोक्त 6 श्रेणियों के अलावा हरित आवरण की एक अन्य श्रेणी को जोड़ने का प्रस्ताव है। ''वनों'' और ''हरित आवरण'' के बीच भेद किया जाएगा जिसमें प्रचलित विधियों और विभिन्न न्यायालयों के आदेशों के अनुसार ''वनों'' के रूप में वर्गीकृत क्षेत्रों का संरक्षण जारी रहेगा, जबकि अब हरित आवरण के रूप में वर्गीकृत क्षेत्रों को अनिवार्य रूप से संरक्षित करने की आवश्यकता नहीं है। हरित आवरण की परिभाषा मौजूदा कानूनों के अनुसार होगी।

3.4.2.4 पूर्ववर्ती तीन परिच्छेदों के प्रावधानों के अधीन, और पहले के परिच्छेद 3.4.1 के तहत नीति क्षेत्रों से संबंधित प्रावधानों के अधीन, संपूर्ण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भूमि उपयोग योजनाएं मुख्यतः निम्नलिखित श्रेणियों के अंतर्गत होंगी, हालांकि, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विशेष योजना क्षेत्र होने के कारण, इन भूमि उपयोग श्रेणियों को क्षेत्रीय योजना के अधिदेश और आवश्यकता को पूरा करने के लिए एक अभिनव तरीके से विस्तृत किया जाएगा।

क) शहरीकरण योग्य क्षेत्र (मौजूदा निर्मित/शहरी क्षेत्रों सहित),

ख) अधिसूचित (नियंत्रित/विकास/विनियमित) क्षेत्रों के भीतर ग्रामीण क्षेत्र

ग) ग्रीन बफर सहित ग्रीन कवर

घ) अधिसूचित (नियंत्रित/विकास/विनियमित) क्षेत्रों के बाहर ग्रामीण क्षेत्र

3.4.2.5 तेजी से शहरीकरण और पर्यावरणीय गिरावट को ध्यान में रखते हुए और क्षेत्र में व्यवस्थित विकास सुनिश्चित करने के लिए, भूमि उपयोग नियंत्रण और विकास हेतु विस्तृत योजनाओं (एसआरपी डीडीपी, मास्टर/विकास योजनाएं) की तैयारी को सक्षम करने के लिए चार व्यापक क्षेत्रों के तहत जोनिंग विनियमन के रूप में एक विधायी उपकरण प्रस्तावित है। संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा ऐसी योजनाओं में भूमि उपयोग विवरण और जोनिंग विनियमों के विस्तार को शामिल

करने की आवश्यकता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विभिन्न शहरों/कस्बों, अधिसूचित क्षेत्रों के भीतर के ग्रामीण क्षेत्रों, और अधिसूचित क्षेत्रों से परे के क्षेत्र पिछली क्षेत्रीय योजनाओं में शामिल थे उसे संबंधित मास्टर प्लान/विकास योजनाओं आदि में निम्नानुसार विस्तृत किया गया है। यह पूर्ववर्ती परिच्छेद के अधीन तद्नुसार इंगित किया जाना जारी रहेगा, और पूर्ववर्ती परिच्छेद के प्रावधानों के अनुसार भूमि उपयोग के अलावा, नीचे दिए गए प्रावधानों के अनुसार भी निर्देशित किया जाएगाः

3.4.2.6 अधिसूचित क्षेत्र अर्थात नियंत्रित/विकास/विनियमित क्षेत्रः क्षेत्रीय योजना –2041 के अनुसार अधिसूचित क्षेत्रों में विकास अर्थात नियंत्रित/विकास/विनियमित क्षेत्रों में संबंधित क्षेत्रों के लिए राज्य सरकारों द्वारा विधिवत अधिसूचित मास्टर/विकास योजनाओं के अनुसार किया जाना चाहिए बशर्ते कि ये योजनाएं पिछले पांच परिच्छेदों में प्रावधानों के अनुसार बनाई गई हों। इस क्षेत्र के उपक्षेत्र हैंः

i. शहरीकरण योग्य क्षेत्र (मौजूदा निर्मित/शहरी क्षेत्रों सहित),

ii. नियंत्रित/विकास/विनियमित क्षेत्रों के भीतर ग्रामीण क्षेत्र

iii. ग्रीन बफर सहित ग्रीन कवर

i. **शहरीकरण योग्य क्षेत्र (मौजूदा निर्मितध्शहरी क्षेत्रों सहित),**

क) मौजूदा और प्रस्तावित निर्मित क्षेत्रों को आरपी–2041 और संबंधित एसआरपी–2041 के ढांचे के भीतर जीपीडीपी सहित, मास्टर/विकास योजनाओं और स्थानीय क्षेत्र योजनाओं द्वारा विनियमित और निर्देशित किया जाएगा, बशर्ते कि वे पूर्ववर्ती परिच्छेद 3.4.2.1 से 3.4.2.5 में प्रावधानों के अनुसार बनाए गए हों। नए क्षेत्रों को विकास प्रोत्साहन क्षेत्रों के रूप में चिन्हित किया जाना चाहिए, मौजूदा क्षेत्रों को इस क्षेत्रीय योजना–2041 जनसंख्या अनुमानों के अनुसार गहन विकास के लिए चिह्नित किया जाना चाहिए और संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा विस्तृत योजनाएं तैयार की जानी चाहिए।

ख) यह सुनिश्चित किया जाना है कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालयों/विभागों की विधियों/अधिसूचनाओं/नीतियों/दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमन्य को छोड़कर, पर्यावरणीय रूप से संवेदनशील क्षेत्रों में प्रस्तावित विकास की अनुमति नहीं है।

ग) स्थानीय स्तर की उपयोगिता सेवाओं (जैसे बिजली संयंत्र, ग्रिड स्टेशन, जल और सीवेज उपचार संयंत्र, एसडब्ल्यूएम आदि), डेयरी फार्मिंग, बागवानी, इंटर एंड अंतर–शहरी परिवहन प्रणाली और अन्य आवश्यक बुनियादी ढ़ाचे के लिए मास्टर/विकास योजनाओं और जीपीडीपी में भूमि का आरक्षण करनी चाहिए। एवं आवश्यक बुनियादी ढांचे और अन्य सुविधाओं क्षेत्रीय योजना के विभिन्न अध्यायों के अनुसार।

घ) आवासन एवं शहरी कार्य मंत्रालय के अर्बन ग्रीनिंग गाइड्लाइन–2014 **(अनुलग्नक–डी–3.2 देखें)** के अनुसार शहरीकरण योग्य क्षेत्र के भीतर वृक्षों का आवरण बनाया/सृजित किया जाना चाहिए।

च) घनत्व मानदंड का निर्धारण कई मापदंडों पर आधारित होना चाहिए और यह कार्य बसावट विशिष्ट होना चाहिए। समग्र नियोजन दृष्टिकोण के लिए, बसावट आकार–वार घनत्व श्रेणियों का सुझाव एमओएचयूए के यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देश, 2014–15 के अनुसार प्रस्तावित किया है। तथापि, सघन और टीओडी विकास की योजना बनाते समय, इन घनत्वों को आवश्यकताओं के अनुरूप संशोधित किया जाना चाहिए और विस्तृत विश्लेषण पर आधारित होना चाहिए।

छ) इस उपक्षेत्र में हानिकारक, खतरनाक, ज्वलनशील पदार्थों या प्रक्रियाओं वाले खतरनाक उद्योगों और व्यापारिक गतिविधियों को प्रतिबंधित किया जाएगा।

ज) निषिद्ध गतिविधियों की विस्तृत सूची तैयार की जा सकती है और एसआरपी और संबंधित मास्टर/विकास योजनाओं में शामिल किया जा सकता है ताकि अन्य सभी गतिविधियाँ जिनका उल्लेख नहीं किया गया है, उनके लिए लागू कानूनों के अधीन अनुमन्य मानी जाएंगी। एनसीटी–दिल्ली के लिए प्रतिबंधित गतिविधियों की ऐसी सूची तैयार कर एमपीडी–2041 में शामिल की जा सकती है।

झ) स्थानीय प्राधिकरण मास्टर/विकास योजनाओं में दिल्ली के मास्टर प्लान क्षेत्र सहित निर्धारित उपयोगों के अनुसार शहरीकरण योग्य क्षेत्र के भीतर विस्तृत भूमि उपयोग को नियंत्रित करेगा। सभी शहरी क्षेत्रों की मास्टर/विकास योजनाएं क्षेत्रीय योजना–2041 के ढांचे के भीतर विशेष रूप से पूर्ववर्ती परिच्छेद 3.4.2.1 से 3.4.2.5 के अनुसार तैयार की जानी हैं जिसमें इस क्षेत्रीय योजना के जोनिंग, हाउसिंग और हैबिटेट से संबंधित प्रावधानों को अध्याय में शामिल करना सुनिश्चित करने के लिए नवाचार और जमीनी हकीकत पर विशेष जोर दिया जाएगा।

ii. नियंत्रित/विकास/विनियमित क्षेत्रों के भीतर ग्रामीण क्षेत्र

क. संबंधित नियंत्रित/विकास क्षेत्रों के मास्टर/विकास योजनाओं में प्रदान किए गए शहरी केंद्रों के नियंत्रित/विकास/विनियमित क्षेत्रों के भीतर ग्रामीण क्षेत्र के लिए नीतियों और प्रस्तावों का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए, बशर्ते कि ये योजनाएँ पूर्ववर्ती प्रावधानों परिच्छेद 3.4.2.1 से 3.4.2.5 के अनुसार बनाई गई हों। अधिसूचित योजनाओं में परिभाषित गतिविधियों के अलावा किसी अन्य गतिविधि की अनुमति नहीं दी जाए।

iii. ग्रीन बफर सहित ग्रीन कवर

क.) ''वनों'' और ''हरित आवरण'' के बीच भेद किया जाएगा, जिसमें ''वनों'' के रूप में वर्गीकृत क्षेत्रों को प्रचलित विधियों और विभिन्न न्यायालयों के आदेशों के अनुसार संरक्षित किया जाना जारी रहेगा, जबकि अब हरित आवरण के रूप में वर्गीकृत क्षेत्रों को अनिवार्य रूप से संरक्षित करने की आवश्यकता नहीं है।

ख.) शहरी क्षेत्रों की शहरीकरण योग्य सीमाओं के बाहर ग्रीन बफर्स बनाए/सृजन किए जाएंगे। एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग और रेलवे लाइनों के दोनों ओर राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) से परे ग्रीन बफर विकसित किया जाना चाहिए या क्रमशः एमओआरटीएच, राज्य सरकारों और रेलवे की प्रचलित नीति के अनुसार किया जाना चाहिए।

ग.) कृषि/बागवानी/ईंधन स्टेशन/ईवी चार्जिंग/राजमार्ग सुविधा केंद्र/आपातकालीन चिकित्सा देखभाल/ट्रॉमा केयर/आपातकालीन निकासी सेवाओं/आपदा वाहन रिकवरी सेवाओं/सेवा सड़कों/एप्रोच रोड/टोल प्लाजा, पुलिस और सुरक्षा पोस्ट/बस पंक्ति आश्रय को छोड़कर किसी भी आवासीय/संस्थागत गतिविधियों की अनुमति नहीं होगी।

3.4.2.7 नियंत्रित/विकास/विनियमित क्षेत्रों के बाहर ग्रामीण क्षेत्र

i) ऐसे क्षेत्र में न केवल ग्रामीण क्षेत्र शामिल होंगे बल्कि ऐसे शहरी क्षेत्र भी शामिल होंगे जिन्हें अभी तक नियंत्रित/विकास क्षेत्रों के रूप में अधिसूचित नहीं किया गया है जैसे गैर–सांविधिक जनगणना कस्बे आदि। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के इन क्षेत्रों को उप–क्षेत्रीय योजनाओं, जिला विकास योजनाओं और जीपीडीपी/ग्राम योजनाओं आदि द्वारा विनियमित और निर्देशित किया जाना है, जो उपरोक्त 3.4.2.1 से 3.4.2.5 में पूर्ववर्ती परिच्छेद के प्रावधानों के अधीन किया जाना हैं। यद्यपि इन क्षेत्रों में कृषि और कृषि प्रसंस्करण, आदि सहित संबद्ध गतिविधियाँ प्राथमिक भूमि उपयोग होंगी तथापि, बड़े निवेश क्षेत्र, ग्रामीण निवेश क्षेत्र, विशेष आर्थिक क्षेत्र, केंद्र औरध्या एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य सरकारों द्वारा चिन्हित/योजनाबद्ध/अनुमन्य क्षेत्रों में औद्योगिक क्षेत्र पर्याप्त प्रदूषण शमन उपायों के साथ अनुमन्य होंगे। भारी और खतरनाक उद्योगों को केवल ऐसे क्षेत्रों में अनुमति दी जाएगी।

ii) बड़े शैक्षिक, स्वास्थ्य और प्रशिक्षण संस्थानों/महाविद्यालयों को केवल एक नियोजित लेआउट और पर्याप्त बुनियादी ढ़ाचा और उपयोगिताओं के साथ ही अनुमति दी जाएगी।

iii) उपरोक्त 3.4.2.6(i)(क) के अधीन, अधिमानतः (प्रिफरेवली) गैर–अनुमत गतिविधियों की एक सूची/नकारात्मक सूची तैयार की जा सकती है और संबंधित उप–क्षेत्रीय योजनाओं में विस्तार किया जा सकता है ताकि अन्य सभी गतिविधियाँ जिसका उल्लेख नहीं किया गया वो लागू कानूनों के आधीन अनुमन्य हो।

iv) क्षेत्रीय स्तर पर, कृषि (ग्रामीण) क्षेत्र को प्राथमिक क्षेत्र के उत्पादन के लिए और एक खुले क्षेत्र के रूप में नामित किया जाना चाहिए जिसमें खेत, बाग और चारागाह आदि शामिल हों।

v) तथापि, गैर–कृषि क्षेत्र में रोजगार के नए अवसरों और शहरी विस्तार के लिए अन्य गैर–शहरी उपयोगों से कृषि भूमि और भूमि पर परिणामी जनसंख्या दबाव के कारण, निम्नलिखित प्रस्ताव पेश किए गए हैः

क) मौजूदा कृषि भूमि को जहां तक संभव हो कृषि उपयोग के लिए संरक्षित किया जाना चाहिए। सघन खेती के माध्यम से सिंचाई की सुविधा एवं अन्य आवश्यक अधोसंरचना उपलब्ध कराकर उत्पादन बढ़ाने के प्रयास किये जाए। जहां तक संभव हो बहुफसली उत्पादन वाली सिंचित भूमि को शहरी गतिविधियों से बचाना चाहिए।

ख) प्रमुख कृषि भूमि की सुरक्षा के लिए उपाय किए जा सकते है और इसे गैर–कृषि/शहरी उपयोग में अनावश्यक रूप से परिवर्तित करना सुनिश्चित करें।

ग) खेती के लिए कम जैविक क्षमता वाली भूमि का उपयोग गैर–कृषि उद्देश्यों के लिए निर्धारित / आवंटित किया जाना चाहिए, यदि भूमि कृषि उपयोग के अधीन है।

3.4.2.8 अन्य योजना और डिजाइन दिशानिर्देश

i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरों और कस्बों को अनुकूलतम उच्च वृद्धि और उच्च घनत्व मानदंडों के साथ नियोजित किया जाएगा; टीडीआर अवधारणा का अभिनव उपयोग महत्वपूर्ण होगा।

ii) आवासीय, संस्थागत, शैक्षिक, स्वास्थ्य और अन्य क्षेत्रों में बुनियादी ढ़ाचा की आवश्यकताओं के लिए आवश्यक है कि एफएआर मानदंड समान वैश्विक शहरों में सर्वोत्तम प्रथाओं के अनुसार हों। पानी की कमी की समस्या को सिंगापुर की तरह कल्पनाशील और प्रभावी ढंग से संभाला जाना चाहिए, जो कुछ दशकों में एक विशाल जल आयातक से शुद्ध जल अधिशेष में बदल गया।

iii) मास्टर प्लान के मौजूदा शहरी और शहरीकरण योग्य क्षेत्रों में मिश्रित भूमि उपयोग क्षेत्रों की पहचान की जाएगी। मिश्रित भूमि लंबवत और क्षैतिज दोनों तरह से अनुमेय होनी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) शहरों और कस्बों के पुराने क्षेत्रों को मिश्रित उपयोग की अनुमति दी जानी चाहिए क्योंकि अलग आवासीय/वाणिज्यिक/संस्थागत और इनके समान पृथक भूमि उपयोग संभव नहीं हो पाता है। मिश्रित भूमि–उपयोग विनियम तैयार किए जा सकते हैं और सभी मास्टर/विकास योजनाओं में शामिल किए जा सकते हैं।

iv) मालिकों को अपनी निजी भूमि पर लगाए गए पेड़ों को काटने/बदलने का अधिकार होना चाहिए। इस संबंध में कोई भी अनुमति जिला प्रशासन द्वारा विधिवत रूप से दी जाएगी, सिवाय इसके, जहां कि भारत सरकार /राज्य सरकार के किसी भी नियम के तहत निषिद्ध है।

v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विकसित सभी नए टाउनशिप जिनमें स्मार्ट सिटी तत्व/घटक शामिल किए जाने चाहिए हैं। उदाहरण के लिए डीएमआईसी स्मार्ट सिटी धोलेरा (गुजरात), औरिक शहर (महाराष्ट्र)। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य 2030 तक चरणबद्ध तरीके से उपरोक्त तर्ज पर मौजूदा शहरों/कस्बों या टाउनशिप के नवीनीकरण के लिए पहल करेंगे।

vi) आधुनिक शहरी विकास के लिए नए केंद्र के रूप में कार्य करने के लिए और भविष्य के महानतम एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अधिक नियोजित जनसंख्या निर्धारण की सुविधा के लिए प्रत्येक उप–क्षेत्र में करीब 2–3 औरिक शहर (महाराष्ट्र) जैसे विकास की सभी सुविधाओं और स्मार्ट सुविधाओं के साथ ग्रीनफील्ड स्व–निहित स्मार्ट नए शहरों का प्रयास करो का प्रस्ताव है। ये पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 8 होने की उम्मीद है, और प्रमुख परिवहन गलियारों–ईवे, रेल कॉरिडोर, आदि के साथ विकास नोड्स पर स्थित होंगे, जो या तो अप्रयुक्त भूमि पर या उत्पादक गतिविधियों की व्यवहार्यता के आधार पर वर्तमान छोटी बस्तियों के विस्तार के रूप में स्थित होंगे।

vii) प्रत्येक गाँव में यथा संभव कम से कम दो जल निकाय हों (पहला पीने के उपयोग में और दूसरा अन्य उपयोगों के लिए)। जल पुनर्भरण के लिए पर्याप्त क्षेत्र उपलब्ध कराया जाना चाहिए। बड़े पैमाने पर समुदाय द्वारा मान्यता प्राप्त ग्राम देवता/पवित्र वनों को स्पष्ट रूप से सीमांकित और संरक्षित किया जाना चाहिए। साथ ही, समारोहों, खेल के मैदानों, त्योहारों और मेलों, और अंतिम संस्कार आदि के लिए स्थानों की पहचान की जानी चाहिए और ग्राम, ब्लॉक, तहसील और जिला स्तर पर उनका सीमांकन किया जाना चाहिए। प्रत्येक आबादी स्तर पर स्थानीय आवश्यकताओं के अनुसार 'प्रतिष्ठित स्थानों' (आईकानिक प्लेसस) के निर्माण के प्रयास किए जाएं।

viii) एमओआरडी के रूर्बन मिशन पहल के अनुरूप संबंधित उप–क्षेत्रों में अधिक रूर्बन क्लस्टरों की पहचान और उनका विकास किया जाए। रूर्बन क्लस्टर, 2019 के लिए मॉडल योजना दिशानिर्देशों[2] का पालन किया जा सकता है। ऐसे चिन्हित रूर्बन क्लस्टरों का विवरण प्रत्येक एसआरपी में उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

ix) आरएडीपीएफआई दिशानिर्देश, 2017 जो ग्रामीण क्षेत्रों के लिए विशिष्ट भूमि उपयोग प्रावधान प्रदान करता है का पालन ग्रामीण क्षेत्रों और जिलों की योजना बनाते समय किया जाना चाहिए। जमीनी स्तर पर प्रभावी स्थानिक योजना सुनिश्चित करने के लिए जीपीडीपी दिशानिर्देश 2018 के अनुसार जीपीडीपी तैयार किया जाना चाहिए। इसके अलावा, ग्रामीण क्षेत्रों को अनधिकृत गतिविधियों से बचाने के लिए, राज्य सरकारों को ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा मार्च 2019 में अपनाए गए मॉडल स्थानिक योजना दिशानिर्देशों के प्रावधानों को अपनाकर मौजूदा स्थानीय सरकारी कानूनों में आवश्यक प्रावधान करना चाहिए।

---

[2] *रूर्बन कलस्टर मॉडल योजना दिशानिर्देश, 2019 http://rurban.gov.in/doc/Model%20Planning%20Guidelines%20for%20Rurban%20Cluster.pdf*

x) हालांकि एनसीटी दिल्ली, सीएनसीआर और शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अलग–अलग नीति क्षेत्र हैं, एक एकीकृत योजना के माध्यम से आयोजन और विकास को सीएनसीआर के साथ–साथ एनसीटी दिल्ली के लिए हरियाणा, यूपी और एनसीटी दिल्ली की सरकारों द्वारा संयुक्त रूप से परिवहन संपर्क और बुनियादी ढ़ाचा नेटवर्क और उपयोगिताओं को शामिल करके तैयार करने की आवश्यकता है।

xi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य नियोजित विकास सुनिश्चित करने के लिए सभी छोटे, मध्यम और गैर–सांविधिक जनगणना कस्बों और ग्रामीण क्षेत्रों की जीडीपी के लिए मास्टर/विकास योजनाएं तैयार करेंगे। इसके अलावा, जिला स्तर पर समग्र एकीकृत योजना और विकास के लिए डीडीपी बनाए जाने चाहिए।

xii) अमृत मिशन के अनुरूप शहरों/कस्बों की पहचान करने और उनका विकास करने के लिए राज्यों द्वारा पहल की जानी चाहिए। 2025 तक इस तरह की पहल के तहत, सभी जिला और तहसील मुख्यालयों और 01 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों/कस्बों को प्राथमिकता के आधार पर पहचाना और विकसित किया जाएगा। आवश्यक वित्तीय सहायता एमओएचयूए, एनसीआरपीबी, एचयूडीसीओ और अन्य वित्तीय संस्थानों से प्राप्त की जा सकती है।

xiii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के संबंधित विभागों/प्राधिकरणों/निकायों द्वारा विभिन्न व्यापक विशेषताओं और भूमि उपयोगों का चित्रण किया जाना चाहिए। इसे एसआरपी/मास्टर या विकास योजनाओं/स्थानीय स्तर की योजनाओं आदि में स्पष्ट रूप से सीमांकित करना होगा। नियोजित विकास सुनिश्चित करने के लिए सभी छोटे, मध्यम और गैर–सांविधिक जनगणना शहरों के लिए मास्टर/विकास योजनाएं तैयार करने की तत्काल आवश्यकता है।

xiv) एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 के प्रावधानों के तहत अधिसूचित/प्रकाशित क्षेत्रीय योजना 2041 की नीतियों को लागू करने के लिए, यदि आवश्यक हो, तो संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य सरकारों द्वारा उचित रूप से आवश्यक संशोधन किए जाएंगे।

xv) सभी योजनाएं स्थानिक और विशेषता डेटा दोनों के एकीकरण के साथ जीआईएस प्रौद्योगिकियों के आधार पर डिजिटल प्लेटफॉर्म पर तैयार/उपलब्ध हों। योजना तैयार करते समय अमृत के लिए टीसीपीओ, एमओएचयूए द्वारा तैयार किए गए डिजाइन मानकों का उपयोग किया जाना चाहिए। अमृत(अमृत) दिशा–निर्देशों के अनुसार, मानचित्रों में जहां तक संभव हो एसआरपी और डीडीपी के लिए 1:10,000 और मास्टर/विकास योजनाओं के लिए 1:4,000 का कार्य/इनपुट स्केल होना चाहिए लेकिन हस्ताक्षरित/प्रकाशित नक्शों में राज्य सरकार द्वारा उपयुक्त रूप पैमाना से तय किया जा सकता है जो जहां तक संभव हो, 1:50,000 स्केल या बेहतर हो सकता है।

xvi) शहरी क्षेत्रों के लिए टीसीपीओ की मदद से लेआउट योजनाएं जो जहां है और जिन जगहों पर नहीं है, कि वर्तमान स्थिति को स्टेज I के रूप में समझने के लिए एक जायजा लेने की कवायद शुरू की जाए। यह कार्यवाही अगले 6 महीनों के भीतर नवीनतम तकनीक के उपयोग के साथ किया जा सकता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों में सभी मास्टर/विकास योजना तैयार करने के कार्यों के लिए पहले चरण के रूप में इसी तरह का जायजा लेने की कार्यवाही की जानी चाहिए। एनसीआरपीबी प्रतिपूर्ति के रूप में वित्तीय सहायता प्रदान करने पर भी विचार कर सकता है। ड्रोन तकनीक के साथ किए जा रहे इस तरह की कार्यवाही के लिए अमृत/भारत सरकार के फंड पर भी विचार किया जा सकता है।

xvii) बिजली संयंत्रों और पारेषण लाइनों के लिए भूमि की उपलब्धता एक प्रमुख बाधा है। जमीनी स्तर पर एनसीआर में प्राथमिक चुनौतियां केबल बिछाने और आरओडब्ल्यू मुद्दों से संबंधित हैं जैसेः (a) भीड़भाड़ के कारण नए केबल बिछाने में कठिनाइयाँ (b) सड़क काटने की अनुमति में बाधा (c) मुख्य सड़कों को पार करने के लिए ट्रेंचलेस केबल बिछाने (d) समय लेने वाली फाल्ट की पहचान और बहाली, (e) त्रुटि की मरम्मत में उच्च लागत (f) केबल जिनके परिणामस्वरूप सुरक्षा समस्याएं होती हैं, आदि।

xviii) बिजली संयंत्रों के लिए भूमि की आवश्यकता को कम करने के लिए ''कॉम्पैक्ट प्लांट डिजाइन'' अपनाना चाहिए, फ्लाई ऐश के उपयोग के लिए एकीकृत परियोजनाएं स्थापित करना चाहिए एवं टाउनशिप आदि के लिए बहु–मंजिला अवधारणा को अपनाना चाहिए। निचले स्तर की योजनाओं में बिजली एजेंसियों द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार सबस्टेशन के लिए जगह होनी चाहिए।

xix) डेडिकेटेड यूटिलिटी कॉरिडोर का निर्माण किया जाना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी राज्यों द्वारा 2030 तक पहले चरण में अपने संबंधित मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में विशेषतः 2035 तक दूसरे चरण में अन्य सभी शहर; और शेष शहरी क्षेत्र में अधिमानतः (प्रिफरेवली) 2041 तक 100% भूमिगत केबलिंग सुनिश्चित की जाएगी।

xx) नियंत्रित/विनियमित/विकास से बाहर के क्षेत्रों के लिए नियोजन संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) घटक राज्यों/जिलों द्वारा एसआरपी/जिला विकास योजनाओं का हिस्सा होगी।

xxi) डेयरी फार्मिंग और संबंधित गतिविधियों को शहर केन्द्र (कोर) से परिधि में स्थानांतरित किया जाना चाहिए। डेयरी लगाने और स्थानांतरित करने के लिए निर्दिष्ट क्षेत्रों को कृषि भूमि उपयोग के तहत माना जाना चाहिए और उपयुक्त तंत्र विकसित किया जाना चाहिए।

xxii) सामाजिक बुनियादी ढ़ाचा की सुरक्षा के लिए विशेष भूमि लागत नीतियां बनाई जाएं और भूमि उपयोग के प्रावधानों को युक्तिसंगत बनाया जाए। विकास प्राधिकरणों को माध्यमिक शिक्षा और माध्यमिक स्वास्थ्य तक सुविधा के लिए अन्य सामाजिक बुनियादी ढ़ाचा जैसे वृद्धाश्रम, समाज के गरीब वर्ग के लिए आवास, केयर अन्तिम सुविधाओं, धर्मशालाओं, मानसिक स्वास्थ्य देखभाल सुविधाओं, विशेष स्कूलों, कामकाजी महिलाओं के लिए छात्रावास, क्रेच, आदि के लिए भूमि की लागत को फ्रीज करना चाहिए।

xxiii) निचली क्रम की योजनाओं की तैयारी, प्रस्तुतीकरण, अधिसूचना और संशोधन के लिए प्रदेय (डेलिवरबन्स) और समय सीमा का पालन **अध्याय 13: कार्यान्वयन रणनीतियाँ और संसाधन संग्रहण** में दिए गए अनुसार किया जाना होगा।

*****

4. आर्थिक विकास

4.1 वर्तमान स्थिति

4.1.1 दिल्ली एनसीआर (रा.रा.क्षे.), बिलियन अमेरिकी डालर जीडीपी के साथ, भारत की सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था है और राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में लगभग 8% का योगदान करती है और देश भर से बड़ी संख्या में लोगों को आकर्षित करती है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सबसे जीवंत वैश्विक आर्थिक क्षेत्रों में से एक है। दिल्ली एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ने 2010–15 के दौरान देश में 20% प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) आकर्षित किया था जो 2,49,023 करोड़ रूपी, (यूएसडी 49,410 मिलियन) होता है। यह आगे बढ़कर अप्रैल–दिसंबर 2018–2019 के दौरान देश को प्राप्त प्रत्यक्ष विदेशी निवेश का लगभग 25% हो गया। **अनुलग्नक डी–4–1** की **तालिका 4.1.1** 2011–12 से 2016–17 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सकल घरेलू उत्पाद को दिखाती है जो दर्शाती है कि क्षेत्र की जीडीपी 2011–12 में 21.5 ट्रिलियन रुपये से बढ़कर 2016.17 में 31 ट्रिलियन रुपये हो गई।

4.1.2 2017–18 में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की प्रति व्यक्ति औसत आय (पीसीआई) लगभग रु 1.37 लाख थी। उप–क्षेत्रों के औसत पीसीआई पर जानकारी इंगित करती है कि उच्चतम पीसीआई एनसीटी दिल्ली (3.66 लाख रुपये) उप–क्षेत्र का है, इसके बाद क्रमशः हरियाणा, यू.पी. और राजस्थान उप–क्षेत्र की है।

4.1.3 ब्रुकिंग्स (2018) ग्लोबल मेट्रो मॉनिटरिंग के अनुसार 300 वैश्विक शहरों मे से दिल्ली दुनिया की शीर्ष 10 सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाली मेट्रो अर्थव्यवस्थाओं में छठे स्थान पर है। 2014–16 के दौरान 6.6 प्रतिशत की औसत दर के साथ प्रति व्यक्ति सकल घरेलू उत्पाद के मामले में दिल्ली 5वें स्थान पर था। जी–20 समूह के सहायक यू–20 (शहरी 20) में इसे वैश्विक शहरी मंच के रूप में शामिल किया गया है।

4.1.4 2024 तक भारत को 5 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर की अर्थव्यवस्था बनाने और उससे आगे बढ़ने के लिए एक राष्ट्रीय संचालित प्रयास की आवश्यकता है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के मेगा–क्षेत्र को एक प्रमुख भूमिका निभानी होगी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे प्रतिभागी राज्यों के आर्थिक परिदृश्य पर एक संक्षिप्त नोट **अनुलग्नक–डी–4.1** में दिया गया है।

4.1.5 आर्थिक/राजकोषीय नीति में बदलाव, कानून, तेजी से शहरीकरण आदि जैसी आर्थिक ताकतों के कारण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की आर्थिक संरचना तेजी से परिवर्तन के दौर से गुजर रही है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बड़ी और मध्यम इकाइयों और एसएसआई से मिलकर संगठित औद्योगिक क्षेत्र कई इकाइयों के साथ–साथ विभिन्न उद्योगों, व्यापार और वाणिज्य के प्रकार के संदर्भ में विकसित हुआ है जो क्षेत्र के आर्थिक आधार का एक महत्वपूर्ण घटक है।

4.1.6 इस क्षेत्र में कई विशेष आर्थिक क्षेत्र और औद्योगिक क्लस्टर हैं, जिनमें नोएडा और गुरुग्राम शामिल हैं, जो अपने आईटी सेवा क्षेत्रों के लिए जाने जाते हैं, फरीदाबाद, एक औद्योगिक केंद्रय मेरठ, एक शिक्षा केंद्रय और गाजियाबाद, अलवर, सोनीपत, पानीपत आदि अन्य केंद्र। इसमें 100 से अधिक औद्योगिक आस्थान हैं और दिल्ली में 25 औद्योगिक आस्थान हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाकी हिस्सों में, अधिकांश क्लस्टर मेरठ, गाजियाबाद, गौतमबुद्धनगर, बुलंदशहर, गुरुग्राम, फरीदाबाद, पानीपत और अलवर जिलों में हैं, जो मुख्य रूप से ऑटो कंपोनेंट्स, टेक्सटाइल, जनरल इंजीनियरिंग, पावरलूम आदि से संबंधित हैं। **(अनुलग्नक डी–4.1.1 देखें)।**

4.1.7 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कुछ महत्वपूर्ण उद्योगों में ऑटोमोबाइल उद्योग, धातु उद्योग (मूल और गढ़े हुए), कपड़ा, परिधान और जूते उद्योग, पशु उत्पादन (डेयरी उद्योग)य कंप्यूटर, उपभोक्ता इलेक्ट्रॉनिक्स और इलेक्ट्रिक उपकरण, रबर और प्लास्टिक उद्योग, एमएसएमई, पर्यटन, रियल एस्टेट, स्टार्टअप, आदि शामिल हैं। **(अनुलग्नक–डी–4.1.1 देखें)**। इस क्षेत्र में 42 लाख से अधिक एमएसएमई हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में औद्योगिक आस्थान, अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी), कृषि–क्लस्टर आदि जैसे प्रमुख विनिर्माण क्लस्टर और लघु और मध्यम उद्यम (एसएमई) **चित्र 4.1** और **चित्र 4.2** में दिखाए गए हैं। खेल के सामान, डेयरी उत्पाद और पीतल के बर्तन जैसे उद्योगों के लिए भी अनगिनत अवसर हैं।

4.1.8 जनगणना 2011 के अनुसार, राष्ट्रीय कार्यबल भागीदारी दर (डब्ल्यूपीआर) 39–79 प्रतिशत की तुलना में उत्तर प्रदेश, हरियाणा, दिल्ली और राजस्थान के लिए डब्ल्यूपीआर क्रमशः 43.6%, 35.17%, 33.28% और 32.94% है। सकल राज्य मूल्य में प्राथमिक क्षेत्र (कृषि और संबद्ध) का मूल मूल्य पर प्रतिशत योगदान 2011–12 में 0.94% से घटकर 2017–2018 में 0.39 हो गया है। 2017–2018 में माध्यमिक क्षेत्र (उद्योग क्षेत्र) और तृतीयक क्षेत्र (सेवा क्षेत्र) का योगदान क्रमशः 15.91% और 83.70% था।

चित्र 4.1– प्रमुख विनिर्माण क्लस्टर

चित्र 4.2– औद्योगिक आस्थानों में लघु और मध्यम उद्यम (एसएमई), अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी), कृषि–क्लस्टर

4.1.9 पिछले कुछ वर्षों में, भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों/विभागों ने कई योजनाएं शुरू की हैं जिन्होंने न केवल नागरिकों को उनकी वित्तीय स्थिति में सुधार करने में मदद की है बल्कि समग्र आर्थिक विकास में भी योगदान दिया है। इसी तरह, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाली राज्य सरकारों द्वारा भी विभिन्न कदम उठाए गए हैं। इन संयुक्त प्रयासों से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सहित देश का आर्थिक विकास होगा। आर्थिक विकास और आय सृजन के लिए प्रमुख सरकारी पहलों का संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–4.1.2** में दिया गया है।

4.1.10 बिजली और ऊर्जा क्षेत्र अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देने वाले प्रमुख तत्व हैं। रिपोर्टों से संकेत मिलता है कि एनसीआर (रा.रा. क्षे.) में प्रति व्यक्ति ऊर्जा खपत 1.694 kWh (2018–19) है, जो उत्तरी क्षेत्र (यानी 953 kWh) की तुलना में बहुत अधिक है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ऊर्जा मांग घनत्व 1.9 एमयू/किमी/वर्ष[3] है। सीईए, विद्युत मंत्रालय द्वारा तैयार भारत के 19वें इलेक्ट्रिक पावर सर्वे (19वें ईपीएस) (वॉल्यूम–II) (एनसीआर (रा.रा.क्षे.)) की रिपोर्ट के अनुसार, वर्ष 2018–19 में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की 98,271 एमयू. की आवश्यकता के सापेक्ष कुल बिजली खपत 83,849 एमयू (14.68 फीसदी टीएंडडी नुकसान के साथ) थी। 2013–14 से 2017–18 के दौरान, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे विद्युत ऊर्जा आवश्यकता के मामले में 4.87% की वार्षिक वृद्धि देखी गई है। वर्ष 2018–19 में इस क्षेत्र की पीक डिमांड 15,430 मेगावाट थी। घरेलू क्षेत्र बिजली का सबसे बड़ा उपभोक्ता (35%) था, उसके बाद एचटी उद्योग क्षेत्र और वाणिज्यिक क्षेत्र एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की कुल बिजली खपत का क्रमशः 22% और 15% खपत करते थे।[4] विद्युत उत्पादन, पारेषण, वितरण, नवीकरणीय ऊर्जा आदि की एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्थिति पर एक संक्षिप्त टिप्पणी **अनुलग्नक–डी–4.3** में दी गई है।

4.2 मुख्य समस्याएं एवं चुनौतियाँ

4.2.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाकी हिस्सों की तुलना में एनसीटीडी (एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) का आधे से अधिक का गठन) और केंद्रीय एनसीआर (रा.रा.क्षे.) (नोएडा, गुरुग्राम, गाजियाबाद, फरीदाबाद, आदि) के पक्ष में आर्थिक विकास काफी केन्द्रित है।

[3] *भारतीय पावर सिस्टम कार्पोरेशन (पा.सि.का.*

[4] *भारत के 19वें इलेक्ट्रिक पावर सर्वे (खण्ड–II) (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र), सीईए, एमओपी, जीओआई*

4.2.2 लॉजिस्टिक्स की उच्च लागत, यानी 14–16% वैश्विक स्तर पर 8% की तुलना में, हमारे उद्योगों को विश्व स्तर पर गैर–प्रतिस्पर्धी बना रही है। उच्च भूमि बिक्री मूल्य/लंबे 90 साल के पट्टे की कीमत के कारण भूमि संयोजन की उच्च लागत और साथ–साथ समय लेने वाली भूमि अधिग्रहण विश्व स्तर पर बड़ी विनिर्माण सुविधाओं के निवेश को अप्रतिस्पर्धी बनाता है, जिससे ऐसे निवेशों के लिए तत्परता और कम हो जाती है।

4.2.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एमएसएमई को मजबूत करना एक चुनौती है। इस क्षेत्र में कई उद्यम/क्लस्टर भौतिक बुनियादी ढ़ाचे की उपलब्धता, कच्चे माल की खरीद, मशीनरी और उपकरण की खरीद, डिजाइन और प्रौद्योगिकी, ऋण तक पहुंच, उत्पादों के विपणन और संस्थागत समर्थन आदि से संबंधित कई समस्याओं का सामना करते हैं।

4.2.4 प्रतिभागी चार राज्यों में विभिन्न आर्थिक संरचनाएं विशेष रूप से विभिन्न गैर–जीएसटी कर, विभिन्न अनुमोदन प्रक्रियाएं, प्राधिकरणों की बहुलता, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आर्थिक विकास को बहुत बाधित करती हैं। कई अन्य प्रबंधन चिंताएं हैं जैसे सार्वजनिक इंटरफेस/अनुमोदन के लिए प्रौद्योगिकी के व्यापक उपयोग की कमी, विकास योजनाओं का गैर–अभिसरण, समन्वित नियोजन की कमी, और असंगठित श्रम बाजार के साथ–साथ भारी, अप्रबंधित प्रवासन।

4.2.5 मंडियों और विपणन सुविधाओं, सामान्य भंडारण, शीत भंडारण सुविधाओं और अपर्याप्त भोजन, फलों और सब्जियों की प्रसंस्करण सुविधाओं /उद्योगों जैसे अपर्याप्त ग्रामीण बुनियादी ढ़ाचे के कारण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में दुर्बल ग्रामीण अर्थव्यवस्था एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा है।

4.2.6 सब्जियों, फलों, दूध, फूलों और अन्य खराब होने वाली वस्तुओं का वितरण एक बड़ी लॉजिस्टिक्स चुनौती है। इसके अलावा, दिल्ली में ट्रकों की आवाजाही प्रतिबंधित है। इसलिए, कोल्ड चेन लॉजिस्टिक्स अधिक महत्व रखता है।

4.2.7 सीएनसीआर/दिल्ली के बाहर ग्रामीण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में गैर–कृषि गतिविधियों (विनिर्माण और सेवाओं) के उप अनुकूलतम विकास के कारण सीमित गैर–कृषि क्षेत्र रोजगार प्रचलित है।

4.2.8 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अधिकांश औद्योगिक एस्टेट और औद्योगिक पार्क बहुत पुराने हैं और उद्योगों की वर्तमान और भविष्य की आवश्यकताओं के अनुसार रीमॉडलिंग की तत्काल आवश्यकता है।

4.2.9 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लॉजिस्टिक्स क्षेत्र के संबंध में जिन प्रमुख चुनौतियों का समाधान करने की आवश्यकता है, उनमें अपर्याप्त और खराब डिजाइन वाले टर्मिनल बुनियादी ढ़ाचा, स्टोरेज सुविधाएं, ओ एंड एम प्रोटोकॉल, लॉजिस्टिक्स पर विनियम, भूमि, अड़चने, टैरिफ संरचना और कुशल जनशक्ति शामिल हैं। मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी) की स्थापना के लिए आवश्यक विभिन्न प्रकार के अनुमोदन और लाइसेंस (गैर–विस्तृत) भी लॉजिस्टिक्स क्षेत्र के लिए चुनौती है।

4.2.10 समाज की बढ़ती ऊर्जा जरूरतों को उचित कीमत पर पूरा करने के लिए ऊर्जा के विभिन्न रूपों का विकास और प्रबंधन मुख्य चिंता है। उच्च पारेषण शुल्क के साथ औद्योगिक बिजली की उच्च लागत दो प्राथमिक बिजली लागत मुद्दों में से एक हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) वाणिज्यिक गतिविधियों का केंद्र है और निर्बाध बिजली उपलब्धता की सुरक्षा परिवहन, स्वास्थ्य और रणनीतिक स्थानों की सुरक्षा जैसे अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों को प्रभावित करती है।

4.2.11 ट्रांसफॉर्मर खराब होने के साथ आवश्यक वोल्टेज पर निर्बाध बिजली की आपूर्ति एक चुनौती बनी हुई है। औद्योगिक, संस्थागत और वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों द्वारा कैप्टिव बिजली स्रोतों और डीजल जेनसेट पर निरंतर निर्भरता इस अविश्वसनीय बिजली आपूर्ति का संकेत है। उच्च पारेषण हानियों (लगभग 20%) के साथ–साथ कृषि जैसे क्षेत्रों में बड़े बिना मीटर वाले कनेक्शन, उपभोक्ताओं की विभिन्न श्रेणियों के लिए फीडरों का अलग–अलग न होना, इन सब की वजह से उज्ज्वल डिस्कॉम योजना (उदय) के लॉन्च के बावजूद डिस्कॉम की खराब वित्तीय स्थिति है।

4.2.12 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में लगभग 60% बिजली उत्पादन कोयला आधारित है जिससे ग्रीनहाउस गैस उत्सर्जन और प्रदूषण के स्तर में वृद्धि होती है।

4.2.13 क्राइसिस मैनेजमेंट प्लान (सीएमपी) और क्रिटिकल बुनियादी ढ़ाचा (सीआई) की पहचान के संबंध में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की तैयारी पिछड़ रही है।

4.2.14 ऊर्जा उत्पादन, पारेषण, वितरण और खपत के इष्टतमीकरण को सक्षम करने के लिए विशेष रूप से शहरी क्षेत्रों से बाहर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्मार्ट मीटरिंग और वितरण स्वचालन और स्मार्ट ग्रिड के विकास की क्षमता की प्राप्ति बाकी है।

4.3 आगामी दृष्टिकोण

4.3.1 2024 तक भारत को 5 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर की अर्थव्यवस्था बनाने और उससे आगे बढ़ने के लिए एक राष्ट्रीय संचालित प्रयास की आवश्यकता है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का मेगा–क्षेत्र एक प्रमुख भूमिका निभा सकता है।

4.3.2 वस्तुओं और सेवाओं के निर्यात का राष्ट्रीय लक्ष्य 2017–18 के 478 मिलियन अमेरिकी डॉलर को कम से कम दोगुना बढ़ाकर 2022–23 तक 800 बिलियन अमेरिकी डॉलर करने का है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी राज्यों को निर्यातोन्मुखी निर्माण को बढ़ाकर और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को उत्तर भारत के लॉजिस्टिक्स हब में परिवर्तित करके उपरोक्त लक्ष्य के साथ काम करना चाहिए। अपने अद्वितीय स्थान के कारण, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पूरे उत्तरी भारत, जो काफी हद तक लैंडलॉक है के लिए निर्यात और लॉजिस्टिक हब बनने की क्षमता रखता है।

4.3.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ऑटोमोटिव और लाइट इंजीनियरिंग उद्योग का केंद्र है, जो देश में 30% कारों और 50% दोपहिया वाहनों का उत्पादन करता है। इसके अलावा, सरकारी संस्थानों से निकटता, व्यवसाय के अनुकूल बुनियादी ढ़ाचा की उपलब्धता, कुशल पेशेवर, स्टार्ट–अप इनक्यूबेटर और एक्सेलेरेटर, मजबूत कनेक्टिविटी और बुनियादी ढ़ाचा भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक व्यवहार्य आईटी हब बनाता है।

4.3.4 10 चौंपियन क्षेत्रों के लिए ''उत्पादन लिंक्ड प्रोत्साहन'' योजना के साथ आत्मनिर्भर भारत आंदोलन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए बड़े अवसर और प्रोत्साहन प्रस्तुत करता है जिसमें एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एमएसएमई की भारी उपस्थिति ''दुनिया के लिए भारत में संयोजन'' में सहायता कर सकती है। इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) आंतरिक भंडारण की मांग को पूरा कर रहा है और पड़ोसी राज्यों और उत्तर भारत के लिए एक संचयन और प्रमुख भंडारण केंद्र भी है।

4.3.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कृषि–प्रसंस्करण उद्योग और रोजगार के विकास में एक प्रमुख भूमिका निभाने के लिए फलों, सब्जियों और मसालों के लगभग 6,690 हजार मीट्रिक टन (2015–16) के कुल उत्पादन को और बढ़ाया जा सकता है। 6–8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर से प्रतिदिन 05 मिलियन लीटर की अनुमानित मांग के साथ, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) देश का सबसे बड़ा दूध बाजार है। इस प्रकार कृषि और खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों जिनमें अर्थव्यवस्था के दो प्रमुख स्तंभों यानी कृषि और उद्योग के बीच महत्वपूर्ण संबंध और तालमेल है, के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के आर्थिक विकास में बड़ी संभावनाएं हैं।

4.3.6 ई–कॉमर्स मांग पैदा करने, विनिर्माण विस्तार, रोजगार सृजन और अधिक पारदर्शिता पर इसके प्रभाव के माध्यम से अगले दशक में समग्र आर्थिक विकास का चालक हो सकता है। 2026 तक दो अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों की सहायता से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लॉजिस्टिक हबस् का विकास होगा, जो घरेलू और अंतरराष्ट्रीय दोनों उद्देश्यों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को भारत का ई–कॉमर्स हब बनाने की क्षमता को बढ़ाएगा।

4.3.7 भारत में और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सर्कुलर अर्थव्यवस्था की व्यापक संभावनाएं हैं (चित्र 4.3 देखें)। भारत में ई–कचरे से सोने के निष्कर्षण से $1 बिलियन का मूल्य प्राप्त किया जा सकता है। वर्तमान में, भारत में 40% प्लास्टिक कचरे को रीसाइक्लिंग के लिए इकट्ठा नहीं किया जाता है। इस कचरे का उचित प्रबंधन ~14 लाख नौकरियां पैदा कर सकता है और संभावित रूप से लगभग 2 बिलियन अमेरिकी डालर के अवसर प्रस्तुत कर सकता है। 2025 में भारत में संभावित रूप से 8 मिलियन टन से अधिक स्टील पुराने वाहनों से निकाला जा सकता है, जो लगभग अमेरिकी डालर 2.7 बिलियन के अवसर प्रस्तुत करता है।

4.3.8 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बिजली की चरम मांग वर्ष 2029–30 में 5.78% सीएजीआर के साथ 29233 मेगावाट तक पहुंचने की उम्मीद है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) और उसके उप–क्षेत्र (वित्त वर्ष 2019–20 से 2029–30) के लिए बिजली पूर्वानुमान प्रदान करने वाले उन्नीसवें इलेक्ट्रिक पावर सर्वे ऑफ इंडिया (खंड–II) (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र) पर सीईए रिपोर्ट के मुख्य निष्कर्ष **अनुलग्नक–डी 4.3** में प्रस्तुत किए गए हैं और रेखांकन **चित्र 4.4** और **4.5 में** नीचे दिखाया

चित्र 4.3: 2030 तक सर्कुलर बिजनेस मॉडल से मूल्य प्राप्ति की संभावना
स्रोतः भारत की परिपत्र अर्थव्यवस्था में बदलाव, फिक्की – 2018

गया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के आर्थिक विकास में किसी भी तरह की बाधा से बचने के लिए राज्यों को इसे ध्यान में रखना होगा।

चित्र 4.4: एनसीआर (रा.रा.क्षे.) संघटक राज्यों की ऊर्जा आवश्यकता (एमयू) (2021–22 से 2036–37)

चित्र 4.5: एनसीआर (रा.रा.क्षे.) संघटक राज्यों की पिकडिमांड (एमयू) (2021–22 से 2036–37)

4.4 नीतियां एवं प्रस्ताव

4.4.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की अर्थव्यवस्था को एक क्षेत्रीय संदर्भ में देखा जाना चाहिए जो केंद्रीय एनसीआर (रा.रा.क्षे.) और शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बीच असंतुलन को दर्शाता है।

4.4.2 औद्योगिक टाउनशिप, मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स एंड ट्रांसपोर्ट हब, एमबीआईआर, केबीएनआईआर, डीएनजीआईआर, डीएमआईसी और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी), आदि सहित एनआईसीडीपी और एनआईसीडीसी की क्षेत्रीय परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर विकसित और कार्यान्वित किया जाए।

4.4.3 कम कार्यबल भागीदारी दर (डब्ल्यूएफपीआर) का मतलब निम्न प्रति व्यक्ति बचत और निम्न जीवन स्तर है।

4.4.4 इनसे निपटने के लिए, प्रमुख रणनीतियों में शामिल हैं: (a) सरकार के श्रम कल्याण कार्यक्रमों के लिए पात्र सभी श्रमिकों को लाभ का वितरण सुनिश्चित करने के लिए अनौपचारिक क्षेत्र की गतिविधियों का औपचारिकरण।

(b) कार्यबल में महिलाओं को बढ़ावा देना, सभी स्तरों पर समान काम के लिए समान वेतन सुनिश्चित करना, कार्यस्थलों को लिंग–संवेदनशील बनाना और इन स्थानों के भीतर डे केयर सेंटरों को शामिल करना, महिला समावेश को बढ़ावा दे सकता है।

4.4.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के संतुलित आर्थिक विकास के लिए बहु–आयामी रणनीति को जारी रखा जाना चाहिए जो (i) एनसीटी दिल्ली (ii) केंद्रीय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (सीएनसीआर) (iii) राजमार्ग कॉरिडोर जोन और टीओडी (iv) प्राकृतिक क्षेत्र और (v) शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.), मे भी लागू हो जैसा कि पिछले अध्याय में भूमि उपयोग नीतियों के बारे में विस्तार से बताया गया है।

4.4.6 भविष्य के एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रतिमान परिवर्तन के लिए वैश्विक मानकों के शहरी पुनर्जनन का प्रस्ताव है। सीएनसीआर को ''रिंग ऑफ ऑपर्च्युनिटी'' के रूप में स्थित करने के अलावा, दस आर्थिक स्तंभों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सामंजस्यपूर्ण आर्थिक विकास के लिए परिकल्पित किया गया है। ये हैं (i) एमएसएमई पर फोकस सहित औद्योगिक विकास, (ii) कृषि आय और पारंपरिक अर्थव्यवस्था (iii) आर्थिक विकास कॉरीडोर (iv) व्यवसाय करने में आसानी सुनिश्चित करना (v) बहु–मॉडल परिवहन और लॉजिस्टिक्स (vi) पर्यटन और एमआईसीई और अवकाश (vii) बुनियादी ढ़ाचा और सेवाओं को सक्षम करना (viii) कौशल और रोजगार तालमेल (ix) परिपत्र अर्थव्यवस्था (x) स्मार्ट और डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)।

i) औद्योगिक विकास और एमएसएमई

4.4.7 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य अपनी आर्थिक पहलों को ''असेम्बल इन इंडिया फॉर वर्ल्ड '' और ''मेक इन इंडिया'' की केंद्रीय योजनाओं के साथ एकीकृत करने के लिए आवश्यक पहल कर सकते हैं ताकि 2025 तक निर्यात बाजार हिस्सेदारी को 3.5% और 2030 तक 6% तक बढ़ाने के अपने लक्ष्य को प्राप्त करने में देश की मदद कर सके और तदनुसार ''एनसीआर

(रा.रा.क्षे.) में बनाएं/ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में असेम्बल करें'' के सिद्धांत के साथ काम कर सके।

4.4.8 औद्योगिक ब्राउनफील्ड पुनर्विकास एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा एक मिशन मोड में किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा. रा.क्षे.) के मौजूदा 300 से अधिक औद्योगिक एस्टेट (आईई) /औद्योगिक पार्कों और औद्योगिक भूखंडों को पुनर्जीवित किया जाना चाहिए और नए औद्योगिक निवेश को सक्षम करने के लिए राष्ट्रीय भूमि–उपयोग रूपांतरण नीतियों का पुनर्विकास किया जाना चाहिए। यदि आवश्यक हो तो एस्क्रो खाते के लिए क्रियाविधि का भी उपयोग किया जा सकता है। मौजूदा आईई में बुनियादी ढ़ाचा की कमियों को दूर किया जाना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी आईई को आधुनिक सपोर्ट बुनियादी ढ़ाचा और सुविधाओं से सज्ज किया जाना चाहिए। उप–क्षेत्रवार अधिक संभाव्यता क्षेत्रों के पुनर्विकास के लिए संभावित क्षेत्र दिल्ली में ओखला और बादली, हरियाणा में फरीदाबाद और बहादुरगढ़ और उत्तर प्रदेश में गाजियाबाद, मोदीनगर और मेरठ हैं। औद्योगिक क्षेत्रों के पुनर्विकास के लिए सांकेतिक रणनीतियाँ परिच्छेद 4.4.9 में उल्लिखित हैं।

4.4.9 मौजूदा औद्योगिक संपदाओंध्पार्कों के पुनरोद्धार के लिए रणनीतियां:

i) भूमि के टुकड़ों की पहचान [केवल एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे पहले से मौजूद औद्योगिक भूमि /आस्थन]

a) गैर–अनुरूपता क्षेत्र के अंतर्गत बड़े भूमि खंड या मौजूदा औद्योगिक इकाइयों के भीतर अधिशेष भूमि।

b) कार्यात्मक औद्योगिक इकाइयों के लिए रुग्ण/कम उपयोग में लाई गई भूमि के टुकड़े।

c) राज्य औद्योगिक विकास निगमध्प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में बड़ी खाली भूमि।

ii) **हितधारकों का बाय–इन [मौजूदा भूमि मालिक के द्वारा मांग, के अनुसार]**

d) आर्थिक उत्पादक में निवेश करने के लिए उपरोक्त औद्योगिक सम्पदा से आने वाले उद्योगों को प्रोत्साहन।

e) सामाजिक और व्यावसायिक पहलुओं से प्राधिकरण और सरकारी अपेक्षाओं का संरेखण।

iii) **पुनर्विकास योजना [स्थायी सिद्धांतों के साथ संरेखण]**

a) मौजूदा औद्योगिक भूमि का परिवर्तन (भूमि उपयोग/फ्रीहोल्ड में परिवर्तन)

b) प्राधिकरण और भूमि मालिक की चिंताओं को संतुलित करने के लिए कार्यान्वयन में निरीक्षण।

c) सतत विकास सिद्धांतों के ढांचे के साथ संरेखित करना।

iv) **निधि प्रबंधन** [एस्क्रो खाते के माध्यम से प्रोत्साहन]

a) नए उद्योग में निवेश/नए औद्योगिक क्षेत्र में स्थानांतरण के लिए भूमि मालिक के पक्ष में प्रथम चरण की रिहाई।

b) पुनर्विकास सहायता/रूपांतरण के लिए सरकार/राज्य को आंशिक धनराशि जारी की जाएगी।

c) औद्योगिक इकाइयों की सफल स्थापना के बाद भूमि मालिक को शेष राशि, यदि कोई हो, जारी की जाएगी।

v) **जिम्मेदारिया [सख्त निगरानी के साथ संतुलित नीति]**

a) सरकार/राज्य – पुनर्वास की सुविधा; शहर के केंद्र क्षेत्रों के बाहर औद्योगिक केंद्रों की पहचान करें, कार्यान्वयन में निरीक्षण करें।

b) भूमि मालिक – प्रासंगिक आवेदन फाइल करें, संक्रमण के लिए औद्योगिक गतिविधि/स्थान की पहचान करें और पुनर्विकास प्रक्रिया को पूरा करें।

c) अधिग्रहण विरुद्ध निजी क्षेत्र की भागीदारी

d) पुनर्विकास के लिए भूमि मालिक के साथ भागीदार

- संभावित विकल्प और भागीदारी
- अधिशेष भूमि के साथ चल रही इकाइयां – सुनिश्चित करें कि केवल अधिशेष भूमि का बेहतर उपयोग के लिए इस्तेमाल किया जाए।
- गैर–अनुरूपता क्षेत्र के अंतर्गत इकाइयां – नए क्षेत्र में पुनर्वास
- रुग्ण इकाइयाँ – वैकल्पिक आर्थिक गतिविधि प्रदान करने का विकल्प प्रदान करती हैं।
- भीड़भाड़ वाले क्षेत्र – लैंड पूलिंग विकल्प प्रदान करते है।

vi) सामाजिक और बुनियादी ढ़ाचा में सुधार मे लाभ

a) आस–पास के जलग्रहण क्षेत्र की जरूरतों के लिए अधिक उपयुक्त ऐसे सम्पदा का बेहतर उपयोग।

b) दिल्ली–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के आसपास के ग्रीनफील्ड क्षेत्रों में धीमा विकास

c) एक दशक या उससे अधिक समय से कम उपयोगध्बंद किए गए भूमि भूखंडों का मुद्रीकरण।

d) लीव–वर्क–प्ले वातावरण और आसपास के जिलों के साथ अधिक समावेशी विकास।

e) रोजगार/उद्यमिता में वृद्धि

vii) वाणिज्यिक लाभ

a) अप्रयुक्त भूमि टुकड़े पर आर्थिक गतिविधि के कारण हस्तांतरण शुल्क/रूपांतरण शुल्क/संपत्ति कर/प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष करों के रूप में सरकार के लिए उच्च राजस्व।

b) वैकल्पिक उपयोग के लिए कम उपयोग किए गए भूमि भूखंडों का उपयोग करके भूमि मालिक के लिए कुशल वित्तीय योजना।

4.4.10 अविकसित जिलों जैसे बागपत, मेवात आदि में बड़े औद्योगिक क्षेत्रों को औद्योगिक संपदा के रूप में आसानी से विकसित किया जा सकता है। पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रणनीतिक औद्योगिक स्थानों (एसआईएल) पर नए औद्योगिक एस्टेट (आईई) या औद्योगिक पार्क (आईपी) या औद्योगिक क्षेत्र (आईए) स्थापित किए जाएंगे।

4.4.11 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ऊष्मायन (इनक्यूबेशन) और दोहराव (डुप्लिकेशन) के लिए सह–निर्माण औद्योगिक पार्कों को बढ़ावा देना और समर्थन करना आवश्यक है। राज्य सरकारें अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुसार प्लग एंड प्ले पार्क (फ्लैटेड फैक्ट्रियां) स्थापित कर सकती हैं

4.4.12 फिल्म सिटी, एयरो सिटी, टेक–सिटी, मेडी–सिटी, नॉलेज सिटी, इलेक्ट्रॉनिक्स मैन्युफैक्चरिंग, आईटी सिटी आदि जैसे क्लस्टरों को बढ़ावा दिया जाना चाहिए और क्लीन–टेक इनोवेशन क्लस्टर, क्रिएटिव एंटरप्राइज जोन, फिल्म, फैशन और डिजाइन क्लस्टर आदि जैसे नए क्लस्टरों के विकास का समर्थन किया जाना चाहिए। सभी प्रस्तावित ईएसडीएम क्लस्टरों को समयबद्ध और नियोजित तरीके से विकसित किया जाना चाहिए।

4.4.13 रक्षा उत्पादन और एयरोस्पेस क्षेत्र जैसे नए अवसर हैं। गतिशीलता का भविष्य बदल गया है और ऊर्जा–कुशल उत्पाद, हरित प्रौद्योगिकियां, सेवा कौशल आदि जैसे नए आयाम सामने आए हैं। महिलाओं, मिलेनियल्स, वित्त और स्वास्थ्य के लिए उत्पाद नए युग की आवश्यकताएं हैं। फिनटेक, डेटा विश्लेषण, आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आदि अन्य में शामिल हैं। इसलिए, इस तरह की आवश्यकता का समर्थन करने के लिए संबंधित व्यवसाय, संस्थानों और उद्योगों को क्षेत्र में स्थापित करने की आवश्यकता है।

4.4.14 प्रमुख क्षेत्रों की पहचान करें और उन क्षेत्रों में मौजूदा कंपनियों का समर्थन और विस्तार करते हुए नई कंपनियों को आकर्षित करने या बनाने के लिए शैक्षणिक संस्थानों, बिजनेस इन्क्यूबेटरों, उद्यम पूंजीपतियों और अन्य के साथ काम करें।

4.4.15 इन–हाउस उद्योगों के लिए आधारभूत बुनियादी सुविधाओं (बिजली, पानी, सीवेज, अपशिष्ट उपचार, सड़क, सुरक्षा) के साथ पूर्ण ''प्लग एंड प्ले'' विनिर्माण क्षेत्रों की स्थापना साथ ही साथ श्रमिकों के लिए आवास, कौशल विकास और स्वास्थ्य सेवा की जाए।

4.4.16 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ई–कॉमर्स/ई–बिजनेस को बढ़ावा देने के लिए सपोर्ट बुनियादी ढ़ाचा तैयार किया जाए।

4.4.17 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के आसपास के भाग लेने वाले राज्यों क 24 जिलों में विशिष्ट उद्योगों/क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित करके सीएनसीआर और शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आर्थिक विकास को प्रोत्साहित किया जा सकता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में औद्योगिक विकास और रोजगार सृजन के लिए क्षेत्र–विशिष्ट सिफारिशें **परिशिष्ट–4.1** में प्रदान की गई हैं।

एमएसएमई

4.4.18 लागत कम करने और गुणवत्ता में सुधार के लिए सामान्य सुविधाओं वाले श्रम प्रधान क्षेत्रों में एमएसएमई मेगा पार्क और विनिर्माण क्लस्टर स्थापित किए जाएं। जिला स्तरीय बैंकर्स समिति की बैठकों (डीएलबीसी), प्रधानमंत्री मुद्रा योजना आदि के माध्यम से एमएसएमई को क्रेडिट लिंकेज की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए।

4.4.19 एमएसएमई क्षेत्र में, मांग में गंभीर गिरावट के रूप में कई सूक्ष्म–उद्योग उपभोक्ता की बदलती पसंद का सामना नहीं कर सकते हैं और कई इकाइयां बंद हो जाती हैं क्योंकि वे अपना कर्ज चुकाने में असमर्थ होते हैं। इस संबंध में, निम्नलिखित रणनीतियों को ध्यान में रखा जाना चाहिए:

a) ईओडीबी की सुविधा के लिए एमएसएमई इकाइयों पर अनुपालन बोझ को काफी कम करने की आवश्यकता है।

b) एमएसएमई में उत्पादन की लागत कम करने के लिए, सरकारों को इन इकाइयों को बिजली और पानी की निर्बाध और निरंतर आपूर्ति सुनिश्चित करनी चाहिए। एमएसएमई को समायोजित करने के लिए प्लग एंड प्ले कॉम्प्लेक्स का निर्माण इनपुट के लिए एक कुशल आपूर्ति श्रृंखला सुनिश्चित कर सकता है।

c) महिला उद्यमियों पर केंद्रित ऋण योजनाओं के साथ सूक्ष्म उद्यमों को औपचारिक ऋण की उपलब्धता और व्यापक वितरण सुनिश्चित करना। एमएसएमई के लिए आसानी से लोन उपलब्ध हो।

d) रोजगार को बढ़ावा देने के लिए सरकारी प्रोत्साहनों के माध्यम से स्टार्ट–अप को बढ़ावा देना।

e) विभिन्न योजनाओं के अभिसरण से लाभान्वित होने के लिए विभिन्न क्षेत्रों से संबंधित भारत सरकार और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों की नीतियों, दिशानिर्देशों, योजनाओं को सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में समय पर लागू किया जाना चाहिए।

f) एमएसएमई के लिए क्षेत्रीय और उप–क्षेत्रीय स्तरों पर नए सामान्य सुविधा केंद्र स्थापित किए जाएं और पहले से स्थापित सीएफसी केंद्रों में सुधार किया जाए ताकि एसएमई लाभान्वित हो सकें।

g) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के गांवों में सूक्ष्म, लघु और कुटीर उद्योगों को छूट, कम बाध्यता और वैधानिक आवश्यकताओं के प्रावधान के साथ बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

h) सूक्ष्म उद्यम रोजगार और आय सृजन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। सूक्ष्म उद्यम के दो भाग होते हैं – आजीविका और सेवाएँ। सूक्ष्म उद्यमों की स्थिति में सुधार के लिए आवश्यक कार्रवाई की जानी चाहिए।

i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्रांड को बढ़ावा देने के लिए, देश और विदेश में, पारंपरिक शिल्प और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उगाए गए कृषि उत्पादों का प्रचार करें।

ii) कृषि आय और पारंपरिक अर्थव्यवस्था

4.4.20 **मौजूदा परिदृश्य:** कृषि ग्रामीण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की एक प्राथमिक गतिविधि है जो इसकी लगभग 82% भूमि पर की जा रही है। हरियाणा, पश्चिमी उत्तर प्रदेश, अलवर और भरतपुर में बड़े पैमाने पर खाद्यान्न उगाने के लिए खेती की जाती है जैसे गेहूं, धान, नकदी फसल, गन्ना और अन्य जैसे सरसों, दालें, सब्जियां, फल, आदि। दिल्ली में उगाई जाने वाली फसलों में धान, गेहूं, सब्जियां, कुछ सरसों आदि शामिल हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जीवंत डेयरी गतिविधियों भी है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विभिन्न फसलों के तहत कुल क्षेत्रफल **तालिका 4.1** में दिया गया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सबसे बड़ा क्षेत्र गेहूं के तहत, उसके बाद चावल, बाजरा, ज्वार, मक्का और जौ के तहत आता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 2017–18 के दौरान औसत उपज लगभग 3,668 किलोग्राम प्रति हेक्टेयर थी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रमुख कृषि बाजारों को नीचे **चित्र–4.6** में प्रस्तुत किया गया है।

चित्र–4.6– प्रमुख कृषि बाजार, फूड पार्क और कृषि समूह

तालिका 4.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रमुख फसलों का क्षेत्रफल और औसत उपज, 2017

क्रमांक	फसल श्रेणियां	'000 हेक्टेयर' में क्षेत्रफल	औसत उपज (किग्रा प्रति हेक्टेयर)	विभिन्न फसलों के अंतर्गत क्षेत्रफल का प्रतिशत हिस्सा
1.	अनाज दाना	4,215.79	2,441.42	72.5
2.	दाल	100.88	481.50	1.7
3.	तिलहन	864.33	595.53	14.9
4.	वाणिज्यिक फसलें	632.05	11,155.22	10.9
कुल क्षेत्र		**5,813.05**	**3,668.42**	**100.0**

स्रोत: दिल्ली सांख्यिकीय पुस्तिका, 2017; हरियाणा का सांख्यिकीय सार, 2017–18य सांख्यिकीय डायरी और जिला सांख्यिकी पुस्तिका, यूपी, 2017 और राजस्थान के सांख्यिकीय सार 2015

4.4.21 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्रीय दूध बाजार 2014 तक प्रति दिन लगभग 100 लाख लीटर से बढ़कर 650 लाख लीटर प्रति दिन होने की ओर अग्रसर है। दुग्ध बूथों की संख्या की आवश्यकता भी बहुत अधिक है (तालिका 4.2)।

तलिका 4.2: एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में दूध /दुग्ध उत्पादों और दूध बूथ की जरूरतों का बाजार, 2018–2041

मापदंडों	मात्रक	18–19	20–21	25–26	30–31	35–36	40–41
बाजार का विस्तार*	एलएलपीडी	100	120	183	280	429	656
प्रति व्यक्ति खपत**	ग्राम प्रति दिन	350	369	464	560	655	750
दूध की बिक्री प्रति बूथ	लिटर प्रति दिन	1,000	1,048	1,286	1,524	1,762	2,000
भविष्य में दूध बूथों की आवश्यकता	संख्या	–	5,825	7,938	11,120	15,868	22,943

स्तोत्रः अमूल
** यह अनुमान है कि 2014 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) बाजार का आकार 9 प्रतिशत की सीएजीआर से बढ़ेगा।*
**अनुमान है कि प्रति व्यक्ति खपत 3.7 प्रतिशत की सीएजीआर से बढ़ेगी।*
नोटः वर्तमान में एक बूथ की क्षमता लगभग 1,000 लीटर प्रतिदिन है और कुल पाउच दूध की बिक्री का लगभग 10 प्रतिशत बेच रहा है।

4.4.22 सूक्ष्म और घरेलू उद्यमों के लिए ग्रामीण बस्तियों में अपार संभावनाएं हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ग्रामीण बस्तियों में काम करने वाले कुछ सूक्ष्म और घरेलू उद्यमों में मिट्टी के बर्तन, खाद्य प्रसंस्करण, खेल के सामान, कपड़ा, कालीन, मूर्तिकारी, कैंची और ब्लेड, चमड़े के काम, कृत्रिम गहने, जरी के काम आदि शामिल हैं।

4.4.23 भारत अपनी कृषि उपज का केवल 25% ही संसाधित करता है। राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स सुविधाओं के साथ निकटता का फायदा उठाके एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को कृषि–प्रसंस्करण में अग्रणी भूमिका निभाने की जरूरत है।

4.4.24 हरियाणा की पहल के अनुरूप उत्तर प्रदेश और राजस्थान उप–क्षेत्रों में विशेष फोकस के साथ उपयुक्त जिला क्षमता के अनुसार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डेयरी और निर्यात क्षेत्रों सहित कृषि–खाद्य प्रसंस्करण पार्कों को विकसित करना चाहिए और बढ़ावा दिया जाना चाहिए। ये अत्याधुनिक सुविधाओं और बुनियादी ढ़ाचा से सुसज्जित होने चहीये। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय, भारत सरकार और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों ने पहले ही खाद्य प्रसंस्करण पार्कों के लिए कुछ क्षेत्रों की पहचान कर ली है (**परिशिष्ट–4.2 के परिच्छेद ख और ग देखें**)। उप–क्षेत्रीय योजनाओं को कृषि–प्रसंस्करण समूहों के विकास को प्रोत्साहित करना चाहिए और प्रसंस्करण और संरक्षण क्षमताओं को बढ़ाना चाहिए, और उपयुक्त स्थानों पर आधुनिक सुविधाओं के साथ बाजार विकसित करना चाहिए। कौशल विकास, अन्य प्रसंस्करण और पैकेजिंग बुनियादी ढ़ाचा पर भी ध्यान देना महत्वपूर्ण है।

4.4.25 राज्य एपीईडीए की सहायता से प्रसंस्करण सुविधाओं के साथ एक कार्यात्मक, एंड–टू–एंड कोल्ड चेन सिस्टम युक्त निर्यात–उन्मुख क्लस्टर विकसित कर सकते हैं (एपीईडीए के संबंध में **अनुलग्नक–डी–4.2** देखें)।

4.4.26 राज्यों को अन्य विविध कृषि गतिविधियों जैसे डेयरी, मुर्गी पालन, मधुमक्खी पालन, मीठे पानी में मत्स्य पालन, बकरी–भेड़ पालन आदि को प्रोत्साहित करना चाहिए।

4.4.27 2000 या उससे अधिक की आबादी वाले प्रत्येक गांव/गांवों के समूह में निकटतम दूध प्रसंस्करण संयंत्र द्वारा स्थापित थोक दूध कूलर (बीएमसी) आधारित दूध खरीद प्रणाली के साथ सब्जियों और दूध सुविधा केंद्र की प्राथमिक प्रसंस्करण सुविधाएं होनी चाहिए। ये कृषि–प्राथमिक प्रसंस्करण सुविधाएं और बीएमसी अधिमानतः पंचायत घर में होनी चाहिए।

4.4'.28 दिल्ली के बाहर सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में दूध खरीद और प्रसंस्करण सुविधाओं का एक नेटवर्क स्थापित किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के हर जिले में यूएचटी (अल्ट्रा हाई टेम्परेचर) पास्चराइजेशन सुविधा के साथ दूध खरीद और प्रसंस्करण संयंत्र लंबे शेल्फ लाइफ एसेप्टिक पैकेजिंग सुविधा के साथ स्थापित किया जाना चाहिए। यह भी महत्वपूर्ण है कि इसके अतिरिक्त कम से कम एक मिल्क पाउडर की सुविधा ऐसे प्रत्येक दूध खरीद और प्रसंस्करण संयंत्र में होनी चाहिए जो कम से कम 2–3 जिलों के क्लस्टर के लिए या 30 किलोमीटर के दायरे में, जो भी कम हो के लिए हो। दूध की खरीद पारदर्शी स्वचालित गुणवत्ता /एसएनएफ (सोलीड नोट फेट) परीक्षण पर आधारित होनी चाहिए, जिसमें डेयरी किसानों के साथ ऑनलाइन रिपोर्ट साझा करने के साथ–साथ सॉफ्टवेयर /सिस्टम अलर्ट के आधार पर उनके खातों में खरीद मूल्य का तत्काल ऑनलाइन हस्तांतरण किया जाना चाहिए। ऐसी सुविधा के लिए भूमि निर्धारित की जानी चाहिए।

4.4.29 प्रसंस्कृत दूध उत्पादों जैसे पनीर, डेयरी व्हाइटनर, आइसक्रीम, मट्ठा आदि के उत्पादन के लिए डेयरी संयंत्र सुविधाओं के विविधीकरण से ऐसे कारखाने की व्यवहार्यता में और वृद्धि होगी और बदले में किसानों की आय में सुधार होगा। इसके अलावा इस क्षेत्र के विवरण के लिए 2023 तक डेयरी पर कार्यात्मक योजना तैयार की जाए।

4.4.30 राज्यों को उपयुक्त कृषि–विपणन नीतियों को अपनाकर किसानों को सशक्त बनाने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए जिनमें शामिल हो सकते हैं: a) किसान उपज का उचित पारिश्रमिक, b) अभिगम्य प्रतिस्पर्धी बाजार तक पहुंच प्रदान करना, c) निर्यात क्लस्टर, मूल्य श्रृंखला, ट्रेसिबिलिटी की क्षमता, भंडारण और परिवहन, c) बाजार की जानकारी और आसूचना, d) खरीद प्रणाली और मूल्य की कमी भुगतान प्रणाली जैसे फालबैक तंत्र।

4.4.31 **मछली पालन, हाइड्रोपोनिक्स** के साथ–साथ जल–आधारित फसलों जैसे वोटर–चेस्टनट, फॉक्स–नट, आदि, मीठे पानी में मोती की खेती, बागवानी, बागवानी पर्यटन/ चिकित्सा, फूलों की खेती, आदि जैसी गतिविधियों को जहाँ भी संभव हो, बढ़ावा दिया जाना चाहिए। केंद्रीय अंतर्देशीय मात्स्यिकी अनुसंधान संस्थान के, मछली को मरे हुए जानवर खिलाने के मॉडल को अपनाया जाना चाहिए।

4.4.32 **गैर–पारंपरिक फसलों** जैसे मशरूम, ब्रोकली, बेबी कॉर्न, बेम्बू शूट आदि और फूल, स्ट्रॉबेरी आदि फसलों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बढ़ावा दिया जाना चाहिए। किसानों को जैविक कीटनाशकों या वानस्पतिक कीटनाशकों को विकसित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। सभी जिलों में जैविक खेती के अंतर्गत कृषि क्षेत्र को अधिकतम करने का प्रयास किया जाना चाहिए। 2026 तक प्रत्येक तहसील मुख्यालय में समस्त कृषि उपज एवं कम्पोस्ट के लिए एगमार्क प्रमाणीकरण सुविधाएं स्थापित की जायेंगी।

4.4.33 **उच्च मूल्य वाली फसलों** की पहचान की जानी चाहिए और उन्हें बढ़ावा दिया जाना चाहिए क्योंकि वे किसानों की बढ़ती आय से जुड़ी हैं। यह समझना चाहिए कि खाद्य सुरक्षा के लिए खाद्यान्न आवश्यक है। मसालों और औषधीय पौधों जैसी उच्च मूल्य वाली फसलों की खेती के साथ–साथ निर्यात उत्पादन भी किया जाना चाहिए। हाइड्रोपोनिक्स कृषि को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

4.4.34 **फसलों के उत्पादन** में बदलाव की संभावना तलाशी जानी चाहिए यानि की अनाज से बागवानी फसलों (फल, सब्जियां, फूलों की खेती, दवा, सुगंधित पौधे, आदि), और मधुमक्खी पालन (पार्कों/खेतों में) और इसके नर्सरी विकास जैसी अतिरिक्त गतिविधियाँ, जिससे किसानों की आय में वृद्धि होगी।

4.4.35 **प्लग–ट्रे नर्सरी** राइजिंग और उच्च गुणवत्ता वाली सब्जी उत्पादन तकनीकों को अपनाया जाना चाहिए। खीरा, टमाटर और शिमला मिर्च आदि जैसी सब्जियां, जो प्रति एकड़ उच्च टन भार देती हैं, अच्छे लाभ–लागत अनुपात वाले को भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

4.4.36 ग्रामीण हाटों का ग्रामीण कृषि बाजार (ग्राम) में परिवर्तन, और इलेक्ट्रॉनिक किसान बाजार स्थान के साथ उनका अंतिम जुड़ाव और एक क्षेत्रीय और अखिल भारतीय संदर्भ में अपनी उपज बेचने के लिए ENAM प्लेटफॉर्म, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा समयबद्ध तरीके से किया जाएगा।

4.4.37 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ऐतिहासिक और क्षेत्रीय पहचान को बचाने के लिए विशेष फसल क्षेत्रों की पहचान की जानी चाहिए और उनका संरक्षण किया जाना चाहिए जैसे बागपत जिले में रतुल आम क्षेत्र। ऐसे क्षेत्रों को कृषि–पर्यटन के साथ–साथ व्यूहात्मक ग्रामीण निवेश क्षेत्रों के हिस्से के रूप में बढ़ावा दिया जाना चाहिए

4.4.38 पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में खाद्य फसलों, तिलहन और खराब होने वाले फलों और सब्जियों के लिए मौसम आधारित फसल बीमा अनिवार्य रूप से अपनाया जाना चाहिए। यह अधिमानतः स्वचालित मौसम स्टेशन (एडब्ल्यूएस) आधारित होना चाहिए। सीएसआर फंड और अन्य स्रोतों का उपयोग करके 2026 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी तहसीलों में एडब्ल्यूएस की स्थापना की जानी चाहिए। विशेष रूप से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अधिक संख्या में एडब्ल्यूएस स्थापित किए जाएं और मौसम के प्रति संवेदनशील फसलों के लिए फसल बीमा को बढ़ावा दिया जाए और इस क्षेत्र में अपनाया जाए।

4.4.39 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जल पम्पिंग में ऊर्जा दक्षता को अपनाया और बढ़ावा दिया जाना चाहिए और राज्य कृषि और नगरपालिका क्षेत्र में जल पंपों के ऊर्जा दक्षता (ईई) सुधार के लिए परियोजनाएं लागू कर सकते हैं। कृषि क्षेत्र में सिंचाई के लिए सौर पंपों के उपयोग को भी बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

4.4.40 बाजार संबंधों में विविधता लाने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कृषि उत्पादों के बेहतर विपणन के लिए एग्री–सेक्टर एग्रीगेटर्स को शामिल किया जाना चाहिए। ऐसे एग्रीगेटर कृषि–एक्सपो, रोड शो आदि सहित कई विपणन गतिविधियों का आयोजन कर सकते हैं।

4.4.41 गाजीपुर, आजादपुर, महरौली, ओखला, आर्य पुरा, घंटा घर, मंडावली, पुरानी दिल्ली और शाहदरा बाजारों पर विशेष ध्यान देते हुए दिल्ली के कृषि–विपणन विकास को सुदृढ़ करने पर विचार किया जा सकता है।

4.4.42 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों को कृषि–उत्पाद प्रमाणन सुविधाओं में वृद्धि सुनिश्चित करनी चाहिए। सुरक्षित उपयोग के लिए कम्पोस्ट और कचरे से उत्पादित खाद का प्रमाणीकरण अपनाया जाना चाहिए। बेहतर उपज के लिए प्रमाणित बीजों के उपयोग के संबंध में किसानों की चिंताओं को दूर किया जाना चाहिए।

4.4.43 उत्पादकता बढ़ाने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में संरक्षित खेती, पॉली हाउस आदि का अभ्यास किया जाना चाहिए। बेमौसमी फसल उत्पादन के लिए 'लो टनल तकनीक' को अपनाया जाना चाहिए क्योंकि इससे खरबूजे, ग्रीष्म स्क्वैश, करेला, लौकी आदि के लिए बेहतर लाभ–लागत (बीसी) अनुपात मिलता है।

(i) दिल्ली और अन्य प्रमुख शहरों में, जहां भी संभव हो, अत्याधुनिक मछली बाजार, विपणन बुनियादी ढ़ाचा का प्रस्ताव है।

(ii) स्वच्छ बाजार स्थान उपलब्ध कराए जाने चाहिए ताकि किसान स्वयं अपनी कृषि उपज के साथ–साथ पशुधन उत्पाद भी बेच सकें। दिल्ली और अन्य प्रमुख शहरों की खुदरा श्रृंखला के साथ किसानों को एकीकृत करने के लिए उद्योग और थोक खुदरा विक्रेता का उपयोग किया जाना चाहिए।

4.4.44 टीकाकरण कार्यक्रम, पशुओं की टैगिंग, उत्पादों का पता लगाने की क्षमता और नस्ल सुधार के माध्यम से रोग को नियंत्रित करने के लिए सभी कदम उठाए जाने चाहिए। जानवरों को हर समय स्वस्थ रखने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मोबाइल पशु चिकित्सा इकाइयों को बढ़ावा दिया जाना चाहिए। नियंत्रण कक्ष की सुविधा के साथ मोबाईल पशु चिकित्सा सेवाएं होनी चाहिए। नस्ल सुधार के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कृत्रिम गर्भाधान और भ्रूण स्थानांतरण प्रौद्योगिकी को प्रोत्साहित किया जा सकता है।

4.4.45 चारे का उत्पादन दिल्ली के बाहर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वाणिज्यिक आधार पर किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक गांव को चारे का उत्पादन करना चाहिए और इसे जिला विकास योजनाओं में अनिवार्य किया जाना चाहिए। चारे के मामले में जिलों को आत्मनिर्भर बनाया जाना चाहिए और कृषि राजस्व बढ़ाने के प्रयासों की योजना बनानी चाहिए। भारतीय चरागाह एवं चारा अनुसंधान संस्थान (आईजीएफआरआई), झांसी के तकनीकी पर्यवेक्षण के तहत एनसीआर (रा.रा. क्षे.) जिलों में बंजर भूमि को चारे की खेती के लिए लिया जाना चाहिए।

4.4.46 प्रशिक्षण और अनुसंधान के उद्देश्य से प्रत्येक उप–क्षेत्र में छात्रावास पशु चिकित्सा संस्थान स्थापित किया जाना चाहिए।

iii) आर्थिक विकास कॉरीडोर

4.4.47 औद्योगिक गलियारों (कॉरीडोर) और आर्थिक केंद्रों के आधार पर चिन्हित/मानचित्रित **(परिशिष्ट–4.2 देखें)** के रूप में आर्थिक विकास कॉरीडोर और अवसर क्षेत्रों को प्राथमिकता के आधार पर विकसित किया जाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि पहचान की गई विकास क्षमता को पूरी तरह से इस्तेमाल किया गया हो।

4.4.48 प्रस्तावित औद्योगिक कॉरीडोर और आर्थिक केंद्र जो बेहतर जुड़े हुए हैं और अधिक प्रतिस्पर्धी हो उसमे यह होना चाहिए: a) आर्थिक गलियारों (कॉरीडोर) के साथ रणनीतिक केंद्रों के लिए 30 मिनट के शहर के उद्देश्य को पूरा करने के लिए सार्वजनिक परिवहन निवेश को प्राथमिकता दे। b) प्राथमिकता वाले परिवहन निवेश जो आर्थिक गलियारों (कॉरीडोर) और केंद्रों के बीच पहुंच बढ़ाते हैं, c) आर्थिक गलियारों (कॉरीडोर) के समानांतर रणनीतिक

चित्र 4.7– प्रस्तावित आर्थिक विकास कॉरीडोर

केंद्रों में स्वास्थ्य, शिक्षा, सामाजिक और सामुदायिक सुविधाओं का सह–स्थित होना।

4.4.49 सभी प्रमुख एक्सप्रेसवे, ओआरसी, एनएच, फ्रेट कॉरिडोर आदि के साथ आर्थिक विकास कॉरिडोर विकसित किए जाने चाहिए। प्रमुख चिन्हित/प्रस्तावित कनेक्टिविटी निवेश जिनका एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में गहन आर्थिक विकास गलियारों (कॉरीडोर) की स्थापना के लिए अध्ययन किया जा सकता है (**चित्र 4.6 देखें**) वह हैं:

i) गोलाकार क्षेत्रीय एक्सप्रेसवे (गो.क्षे.ए.) रिंग्स यानी (a) सीआरई–I (b) सीआरई–II (c) सीआरई–III

ii) कॉन्सेंट्रिक ऑर्बिटल रेल कॉरिडोरः (a) ओआरसी–I (b) ओआरसी–द्वितीय (c) ओआरसी–III

iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) यानी डीएमआईसी और एकेआईसी से गुजरने वाली डीएफसी

iv) अन्य महत्वपूर्ण एक्सप्रेसवे और भारतमाला परियोजनाएं यानी (a) यमुना एक्सप्रेसवे (b) दिल्ली–मेरठ (c) दिल्ली–देहरादून, (d) दिल्ली–अमृतसर–कटरा (e) अन्य भारतमाला परियोजनाएं **(परिशिष्ट–4.3 देखें)**

v) नेशनल बुनियादी ढ़ाचा पाइपलाइन (एनआईपी) परियोजनाएं यानी (a) दिल्ली–मुंबई एक्सप्रेसवे (b) द्वारका एक्सप्रेसवे (c) ट्रांस हरियाणा उत्तर–दक्षिण एक्सप्रेसवे (d) जेवर में नया अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा।

4.4.50 भूमि को आर्थिक गलियारों के दोनों ओर आरक्षित करते हुए औद्योगिक, लॉजिस्टिक्स और शहरी विकास के लिए भविष्य के विकास के लिए उपयुक्त योजना बनाई जानी चाहिए। यह भूमि का आरक्षण और नियोजित गहन औद्योगिक और शहरी विकास के लिए अतिक्रमण और बेतरतीब विकास को रोकने के लिए आवश्यक है।

iv) व्यापार करने की सुगमता

4.4.51 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक एकीकृत आर्थिक स्थान (यूईएस) के रूप में माना जाना चाहिए जिसमें अंतरराज्यीय टोल, प्रदूषण कर, क्षेत्रीय कर साझाकरण, अनुमोदन प्रक्रियाओं और लोगों और वाहनों की आवाजाही के संबंध में राजनीतिक और कानूनी संस्थाओं (राज्यों, जिलों, स्थानीय निकायों, आदि) के बीच उपयुक्त समन्वय और तालमेल प्रदान किया जाये है। साथ ही व्यक्तिगत या एकाधिक क्षेत्रों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में निर्बाध समन्वय के लिए उदाहरण के रूप मे औद्योगिक समूहों, लॉजिस्टिक्स, पर्यटन, स्वास्थ्य, आदि की जांच और पता लगाया जा सकता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों को 2026 तक इस क्षेत्र को यूईएस बनने में सक्षम बनाने के लिए आवश्यक नीतियां/संशोधन/पहल विकसित करनी चाहिए। एनसीआरपीबी समन्वयक भूमिका निभा सकता है।

4.4.52 पर्यावरण, भूमि आदि सहित निवेश संबंधी सभी सरकारी/प्राधिकरण अनुमतियों के लिए 'सिंगल विंडो' (एसडब्ल्यू) प्रणाली के रूप में हितधारकों के परामर्श के बाद एक पैन–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) निवेश मित्र पोर्टल स्थापित किया जाना चाहिए।

4.4.53 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उद्योगों की सभी श्रेणियों पर अनुपालन बोझ को काफी कम करने की आवश्यकता है ताकि इसकी क्षमता का पुनः उपयोग किया जा सके।

4.4.54 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक जिले और उप–क्षेत्र के लिए एमएसएमई पोर्टल पर विचार किया जाना चाहिए, अधिमानतः एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) एमएसएमई पोर्टल के रूप में मिलान किया जाना चाहिए।

4.4.55 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में प्रत्येक डीआईसी (जिला उद्योग केंद्र) में बौद्धिक संपदा अधिकार (आईपीआर) हेल्प डेस्क बौद्धिक संपदा अधिकार पेटेंट आवेदन दाखिल करने के लिए स्थापित किए जाएंगे।

4.4.56 डिजिटल भुगतान सेवाओं और इसके आवश्यक प्रशिक्षण सब तक पहुंचा दी जाए, ताकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे इसके प्रवेश को मदद मिले। साथ ही, 2025 तक सभी के लिए अनिवार्य रूप से चेक या आधार–सक्षम भुगतान के माध्यम से मजदूरी के भुगतान को लागू करें।

4.4.57 सभी उप–क्षेत्रों को निम्नलिखित मानकों के साथ विकास गतिविधियों के लिए पूर्व–अनुमोदित भूमि बैंक बनाने के लिए जीआईएस आधारित मानचित्रण अपनाना चाहिएः (i) पर्यावरणीय आवश्यकताएं (ii) निर्माण के उपनियमों/बिल्डिंग बायलॉज (iii) सुरक्षा और अन्य मानदंड, आदि

4.4.58 ईओडीबी के लिए इस योजना के विभिन्न वर्गों के तहत सरलीकरण और स्थायी अनुमोदन के लिए विभिन्न नीतियों का सुझाव दिया गया है जिसमें शामिल हैं, लॉजिस्टिक्स भूमि उपयोग, ई–भूमि प्रबंधन प्रणाली, पैन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) निवेश मित्र, एमएमएलपी लॉजिस्टिक्स–सभी हितधारकों के लिए ऑनलाइन पहुंच, सभी के लिए डिजिटल प्लेटफॉर्म लाइसेंस / अनुमतियां, ई–राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) अनुमतियां, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) यूनिफाइड इकोनॉमिक स्पेस पोर्टल /एनसीआर

(रा.रा.क्षे.) मेगा पोर्टल, और अन्य।

4.4.59 राष्ट्रीय स्तर के लिए विश्व बैंक के ईओडीबी संकेतक परिशिष्ट–4.4 में दिए गए हैं। हालाकी, विश्व स्तर पर राज्यों के लिए कोई संकेतक नहीं हैं, इसलिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.), जो कि अर्थव्यवस्था के लिए सबसे बड़ा सकल घरेलू उत्पाद योगदानकर्ता है, के लिए एक विशेष ईओडीबी ढांचा होना अनिवार्य है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए यह ढांचा डीपीआईआईटी द्वारा बनाया जा सकता है या एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्य विश्व बैंक संकेतकों के अनुसार अपने उप–क्षेत्रों के लिए ईओडीबी ढांचा तैयार कर सकते हैं जैसा कि उपयुक्त परिशिष्ट में दिया गया है।

v) मल्टी–मोडल ट्रांसपोर्ट और लॉजिस्टिक्स

4.4.60 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) एक भूमि बंद क्षेत्र होने के कारण, हवाई अड्डों, फ्रेट कॉरिडोर, औद्योगिक केंद्रों आदि के निकट शुष्क बंदरगाहों, अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी), मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक हब आदि का एक उचित रूप से स्थित नेटवर्क तैयार किया जाना चाहिए और समयबद्ध तरीके से लागू किया जाना चाहिए। परिवहन कार्यात्मक योजना में इसे एक प्रमुख पहलू के रूप में शामिल करना चाहिए।

4.4.61 वाणिज्य मंत्रालय, भारत सरकार के थोक बाजार नीति दस्तावेजों के ढांचे के अनुरूप लॉजिस्टिक्स के विकास पर उचित ध्यान दिया जाना चाहिए।

4.4.62 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के पास संबंधित हितधारकों की गतिविधियों के समन्वय के लिए अपनी एकीकृत लॉजिस्टिक्स कार्य योजना (आईएलएपी) और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) लॉजिस्टिक्स मंच होना चाहिए।

4.4.63 मौजूदा गोदामों को बहुमंजिला में परिवर्तित करने की संभावनाओं को तलाशा जाना चाहिए ताकि वेयरहाउसिंग में वृद्धि की जा सके। सीएनसीआर को वेयरहाउसिंग और लॉजिस्टिक्स बुनियादी ढ़ाचा के विकास पर विशेष जोर दिया जा सकता है।

4.4.64 वेयरहाउसिंग और लॉजिस्टिक्स को 'औद्योगिक दर्जा' दिया जाना चाहिए ताकि वेयरहाउसिंग और लॉजिस्टिक्स बुनियादी ढ़ाचा के व्यवहार्य और लागत–प्रतिस्पर्धी विकास को सक्षम बनाया जा सके। यह वेयरहाउसिंग को औद्योगिक संपदाओं में स्थापित करने, संचालन की लागत को कम करने और अप्रयुक्त भूखंडों के अधिक अनुकूलतम उपयोग के लिए विकल्प प्रदान कर सकता है। गोदामों को विशेष रूप से एक्सप्रेसवे और प्रमुख राजमार्गों के समानांतर विकसित किया जाना चाहिए।

4.4.65 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति के उद्देश्यों को प्राप्त करने की दिशा में काम करना चाहिए।

4.4.66 माल की अबाध्य आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी) और ड्राई पोर्ट विकसित किए जाने चाहिए।

4.4.67 गोदामों, एमएमएलपी के लिए अनुमोदन की प्रक्रिया को सरल बनाया जाना चाहिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के पास इसके लिए एक ऑनलाइन पोर्टल होना चाहिए या सभी संबंधित अनुमोदनों को प्रस्तावित पैन एनसीआर (रा.रा.क्षे.)–निवेश मित्र पोर्टल के साथ एकीकृत करना चाहिए। इस तरह की मंजूरी भी समयबद्ध होनी चाहिए।

4.4.68 **एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को डीएमआईसी और एकेआईसी जैसे पहले से नियोजित कनेक्टिविटी–लॉजिस्टिक कॉरिडोर के संबंधित खंड के कार्यान्वयन में तेजी लानी चाहिए।**

4.4.69 प्रत्येक तहसील मुख्यालय में 'खाद्य प्रसंस्करण पार्क' होने और कार्य की लागत के आधार पर स्वयं चलने की संभावनाओं का अन्वेषण करें। पीपीपी मोड को चुनने की संभावनाओं का भी पता लगाया जा सकता है। राज्य सरकारों के पास जिला मुख्यालयों पर प्रत्येक उप–क्षेत्र में पायलट परियोजनाएं हो सकती हैं।

4.4.70 उपभोक्ताओं को जल्दी खराब होने वाले उत्पादों की आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक पहल की जानी चाहिए। यदि फसल की कटाई और बिक्री का चक्र 48 घंटे से अधिक हो तो कोल्ड चेन को प्राथमिकता दी जा सकती है। आधुनिक वैज्ञानिक कृषि लॉजिस्टिक्स के तहत कोल्ड चेन सुविधाओं को इस तरह विकसित किया जा सकता है कि यह सुविधा हब के रूप में कार्य करती रहे और आपूर्ति बिंदुओं का उत्पादन करती रहे और उपभोक्ता बाजार हब के चारों ओर प्रवक्ता के रूप में कार्य करते रहे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में दिल्ली और उसके आसपास करीब 4–5 हब बनाए जा सकते हैं।

4.4.71 गैर–आलू/ प्याज आधारित फलों, सब्जियों और फूलों के लिए बहु–कक्षीय, अंतर तापमान नियंत्रित कोल्ड स्टोरेज की अभी भी केंद्रीय बिक्री बिंदुओं/टर्मिनल बाजारों में आवश्यकता होगी, ताकि अपव्यय को रोका जा सके।

4.4.72 खराब होने वाली वस्तुओं के त्वरित परिवहन के लिए रेल डिब्बों/रिंग रेल में आवश्यक एपॉक्सी कंटेनरों को जोड़ा जा सकता है और ट्रांजिट व्यवस्था के रूप में लोडिंग और अनलोडिंग बिंदुओं पर कूल चौंबर होने की संभावना की भी जांच की जा सकती है। एपीडा और अन्य एजेंसियां जो खराब होने वाले सामानों से संबंधित हैं वह रिंग रेलवे का उपयोग कर सकती हैं।

4.4.73 फसल कटाई के बाद के नुकसान को रोकने के लिए, अल्पावधि भंडारण (विशेषकर फार्म स्तर पर) और उत्पादन क्षेत्रों में मध्यवर्ती प्रसंस्करण के लिए बुनियादी ढ़ाचा प्रदान करने के लिए पर्याप्त पहल की जानी चाहिए। एपीडा को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कृषि निर्यात में सुधार के लिए फसल कटाई से पहले और बाद के हस्तक्षेप, बुनियादी ढ़ाचा और लॉजिस्टिक्स आदि से जोड़ा जा सकता है। राज्य एपीडा की सहायता से प्रसंस्करण सुविधाओं के साथ–साथ एक कार्यात्मक, एंड–टू–एंड कोल्ड चेन सिस्टम युक्त निर्यात उन्मुख क्लस्टर विकसित कर सकते हैं।

4.4.74 आर्थिक उद्देश्यों के लिए उगाए गए फूलों के लिए स्थानांतरण, भंडारण और उपयोग के बाद उपचार के लिए विशेष सुविधाओं की योजना बनाई जानी चाहिए।

4.4.75 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों और उनकी एजेंसियों को 'मेक इन इंडिया' को बढ़ावा देने के लिए विशेष रूप से शहरी केंद्रों और उनके ग्रामीण इलाकों में आर्थिक गतिविधियों को प्रोत्साहित करने के लिए लॉजिस्टिक्स और भंडारण क्षेत्र के लिए कारोबारी माहौल में सुधार की दिशा में कार्य करना चाहिए। परिवहन और गतिशीलता अध्याय में लॉजिस्टिक्स के संबंध में आवश्यक बुनियादी ढ़ाचा का अधिक विवरण प्रदान किया गया है।

4.4.76 क्षेत्र को वैश्विक अर्थव्यवस्था से जोड़ने के प्रयास किए जाने चाहिए (i) अंतर्राष्ट्रीय व्यापार को बढ़ावा देना और क्षेत्र से निर्यात बढ़ाना, (ii) अतिरिक्त प्रत्यक्ष विदेशी निवेश आकर्षित करना, (iii) देश और दुनिया के लिए घरेलू और अंतरराष्ट्रीय गतिशीलता कनेक्शन में सुधार करना। उत्पादन क्षमता का विस्तार करना और अंतरराष्ट्रीय कनेक्शन में सुधार करना (iv) क्षेत्र के शुष्क बंदरगाहों के उपयोग को बढ़ाना और क्षेत्र के बहुविध बुनियादी ढ़ाचा का समग्र लाभ उठाना।

4.4.77 मौजूदा क्षमता, भविष्य की उम्मीदों, वाणिज्य मंत्रालय, भारत सरकार की थोक बाजार नीति और हरियाणा, राजस्थान और यूपी की अनुवर्ती नीतियों के अनुरूप लॉजिस्टिक्स के विकास के प्रति सभी विषयों पर ध्यान दिया जाना चाहिए। इसमें स्टार्ट–अप, निवेश पर प्रोत्साहन, वित्तीय (स्टांप शुल्क/बिजली शुल्क) रियायतें, और ब्याज सबवेंशन, ई–मार्केटप्लेस का विकास, खुदरा केंद्र, क्रॉस–क्षेत्रीय व्यापार, ई–कॉमर्स प्लेटफॉर्म और व्यवहार्यता अंतर वित्त पोषण शामिल होना चाहिए। यह पहल लॉजिस्टिक्स में लागत को 10% से 12% तक कम कर सकती हैं। इसके अलावा, उपयुक्त लॉजिस्टिक्स (भंडारण और परिवहन आदि) के विकास से कृषि अपशिष्ट को 25–30% की वर्तमान लाइन से 20–25% तक कम किया जा सकता है। यह ग्रामीण शहरी विभाजन और क्षेत्रीय विकास में असंतुलन को कम करेगा।[5]

vi) पर्यटनः आर्थिक गुणक लाभ

4.4.78 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पर्यटन, विरासत और प्राकृतिक स्थलों को प्रदर्शित करने वाले 75 **''स्मार्ट टूरिस्ट डेस्टिनेशन साइट्स''** विकसित करने के लिए एक मेगा प्रोजेक्ट पहल केंद्रीय और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों द्वारा संयुक्त रूप से की जा सकती है। इनमें **''विश्व स्तरीय संग्रहालय''**[6] भी शामिल हो सकते हैं। डिज्नीलैंड्स, किंगडम ऑफ ड्रीम्स इत्यादि जैसे मनोरंजन थीम पार्कों को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। यह पर्यटन क्षेत्र के लिए एक बड़ा बढ़ावा हो सकता है।

4.4.79 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य 2022 तक बैंकों और वित्तीय संस्थानों द्वारा प्राथमिकता वाले इन्फ्रास्ट्रक्चर लेंडिंग' के लिए पात्र माने जाने वाले पर्यटन परियोजनाओं को सक्षम करने के लिए आवश्यक बैंकिंग नियमों में संशोधन सहित कदम उठा सकते हैं, जिसमें 1 करोड़ रुपये या उससे अधिक का निवेश शामिल है।

4.4.80 पर्यटन और भ्रमण के लिए योजना तैयार करते समय निम्नलिखित पर विचार किया जा सकता हैः–

a) अच्छी तरह से डिजाइन और स्थित लोकेशन की एक श्रृंखला के विकास को प्रोत्साहित करना।

---

[5] आईआईपीए, क्षे.यो.–21 समीक्षा रिपोर्ट सिफारिश

[6] भा.पु.स. द्वारा 2013 में अपनाए गए संग्रहालय दिशानिर्देशों का पालन भा.पु.स. के सभी साइट सग्रहलय के संग्रहलय विकास के लिये उपयोग की जानी चाहिये।

b) केंद्रों और टाउनशिप परिसरों की सुविधा, जीवंतता और सुरक्षा को बढ़ाना, सार्वजनिक सुविधाओं में सुधार करना और रात के समय की अर्थव्यवस्था के उचित विकास का समर्थन करना।

c) कलात्मक और सांस्कृतिक गतिविधियों की जगह के विकास का समर्थन करना।

d) सांस्कृतिक और पर्यावरण–पर्यटन को बढ़ाने के लिए विरासत और जैव विविधता की रक्षा करना।

e) आगंतुक अर्थव्यवस्था को बढ़ाने के लिए महत्वपूर्ण उद्योग कौशल विकसित करना।

f) पर्यटकों की परिवहन पहुंच की जरूरतों को पूरा करने के लिए परिवहन योजना को शामिल करना।

4.4.81 स्थानीय शिल्पकारों, राजमिस्त्रियों, बढ़ई और मजदूरों को रोजगार सृजन के लिए विरासत संरक्षण और बहाली गतिविधियों के लिए लगाया जाना चाहिए। आवश्यक प्रतिभा वाले व्यक्तियों का समूह बनाने के लिए सरकार द्वारा विनियमित पर्यटन में निजी क्षेत्र के संस्थानों का समर्थन करें। यह रोजगार योग्य कौशल बनाने के लिए पर्यटन मंत्रालय की 'हुनर से रोजगार तक' पहल को वितरित करने के लिए कार्यान्वयन एजेंसियों के रूप में मान्यता प्राप्त निजी क्षेत्र के संस्थानों या निकायों की संख्या का विस्तार करके किया जा सकता है।

vii) बुनियादी ढ़ांचे और सेवाओं को सक्षम करना

4.4.82 2025 तक सभी को 24x7 गुणवत्ता वाली बिजली प्रदान करें और अनिवार्य रूप से पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्मार्ट ग्रिड और स्मार्ट मीटर को बढ़ावा दें। विद्युत आपूर्ति आवश्यकताओं के बारे में अधिक विवरण नीचे पैरा 4.4.93 में दिया गया है।

4.4.83 इसके अलावा, राष्ट्रीय गैस ग्रिड की स्थापना में तेजी लाई जाए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पाइप्ड प्राकृतिक गैस (पीएनजी) उपलब्ध कराने के लिए शहरी गैस वितरण को बढ़ावा दिया जाए।

4.4.84 राजमार्गों, पारगमन, शुष्क बंदरगाहों, हवाई अड्डों, उच्च गति वाले ब्रॉडबैंड और वायरलेस इंटरनेट, और पाइपलाइनों सहित क्षेत्र के व्यवसायों का समर्थन करने के लिए आवश्यक बुनियादी ढ़ाचा पर पर्याप्त निवेश/निधि आवंटन किया जाना चाहिए।

4.4.85 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्यों के लिए एनआईपी (अनुलग्नक डी–4.1.3 देखें) के तहत पहचान की गई गैर–लॉजिस्टिक्स प्रमुख परियोजनाओं को प्राथमिकता पर लागू किया जाना चाहिए जिसमें स्वास्थ्य देखभाल, शिक्षा और कौशल शामिल हैं– एम्स और चिकित्सा संस्थानों, आईआईटी, केंद्रीय विश्वविद्यालयों का निर्माण, एनआईटी, आईआईएम, आईआईएससी, आईआईएसईआर, एमएचआरडी संस्थान, बेहतर स्कूल बुनियादी ढ़ाचा, क्षेत्रीय शिक्षा संस्थान, सरकारी मेडिकल कॉलेजों का उन्नयन, सरकारी अस्पतालों में विशेष शिक्षा और अनुसंधान ब्लॉक की स्थापना और किफायती आवास पर ध्यान देने के साथ शहरी और ग्रामीण बुनियादी ढ़ाचा, मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम, स्मार्ट सिटी मिशन, अमृत, जल जीवन मिशन, सभी ग्रामीण घरों में शौचालय और सभी गांवों को ओडीएफ होना चाहिए।

4.4.86 राज्यों को वाणिज्य विभाग, भारत सरकार द्वारा ध्यान केंद्रित करने के लिए पहचान की गई ''12 चौंपियन सेवा क्षेत्रों'' के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में परियोजनाओं के कार्यान्वयन की निगरानी के लिए एक निगरानी तंत्र के साथ कार्य योजनाएं और कार्यान्वयन समयसीमा तैयार करनी चाहिए। इनमें शामिल हैं (i) इन्फॉर्मेशन टेक्नोलॉजी और इन्फॉर्मेशन टेक्नोलॉजी सक्षम सेवाएं (आईटी और आईटीईएस), (ii) पर्यटन और आतिथ्य सेवाएं, (iii) चिकित्सा मूल्य यात्रा, (iv) परिवहन और लॉजिस्टिक्स सेवाएं, (v) लेखा और वित्त सेवाएं, (vi) ऑडियो–विजुअल सेवाएं, (vii) कानूनी सेवाएं, (viii) संचार सेवाएं, (ix) निर्माण और संबंधित इंजीनियरिंग सेवाएं, (x) पर्यावरण सेवाएं, (xi) वित्तीय सेवाएं और (xii) शिक्षा सेवाएं। एनसीआरपीबी समन्वयक/सुविधाजनक भूमिका निभा सकता है।

4.4.87 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में उत्पादन और टर्मिनल बाजारों के आधार पर कृषि उपज के संग्रह केंद्र अनिवार्य रूप से होंगे। सभी संग्रहण केंद्रों को सीधे किसानों से जोड़ा जाए और मुख्य/टर्मिनल बाजार (हब) से मिलाया जाए।

4.4.88 कृषि–उद्योगों और थोक खुदरा विक्रेताओं को दिल्ली और अन्य प्रमुख शहरों की खुदरा श्रृंखलाओं के साथ किसानों को एकीकृत करने के लिए प्रत्यक्ष विपणन लाइसेंस अनिवार्य रूप से जारी किया जाना चाहिए।

4.4.89 खाद्य हानि और अपशिष्ट की वैश्विक समस्या का समाधान करने के लिए, सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को सतत विकास लक्ष्य (एसडीजी) 12.3 का पालन करना चाहिए, जिसका उद्देश्य खुदरा और उपभोक्ता स्तर पर प्रति व्यक्ति वैश्विक खाद्य अपशिष्ट को आधा करना और फसल के बाद के नुकसान सहित उत्पादन और आपूर्ति श्रृंखला के साथ खाद्य नुकसान को कम करना है।

4.4.90 **शक्ति और ऊर्जा दक्षता**

4.4.90.1 निकट भविष्य में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में निर्बाध, गुणवत्तापूर्ण 24×7 बिजली आपूर्ति के साथ–साथ वितरण प्रणाली को मजबूत करना सबसे महत्वपूर्ण आवश्यकता है।

4.4.90.2 ऊर्जा दक्षता, मांग पक्ष प्रबंधन और स्मार्ट मीटरिंग के साथ आने वाले वर्षों में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विद्युत प्रबंधन पर ध्यान केंद्रित किया जाना चाहिए।

4.4.90.3 सीईए/पोसोको अनुमानों के अनुसार, उत्तरी क्षेत्र में वर्तमान संचरण क्षमता निकट भविष्य में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए पर्याप्त है; हालांकि, 2026 तक ट्रांसमिशन नेटवर्क को मजबूत करने की आवश्यकता हो सकती है।

4.4.90.4 सीईए ने एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विशिष्ट 19वां इलेक्ट्रिक पावर सर्वे ऑफ इंडिया (ईपीएस) प्रमुख निष्कर्ष और डेटा सेट तैयार किया है, जिसमें ऊर्जा संबंधी आवश्यकताएं, श्रेणीवार पूर्वानुमान, पीक डिमांड पूरी नहीं हुई हैं, को व्यापक रूप से अनुलग्नक–डी–4.3 में शामिल किया गया है, ऊर्जा आवश्यकताओं, श्रेणीवार पूर्वानुमान, अधिकतम मांग को पूरा नहीं करने सहित प्रमुख निष्कर्ष और डेटा सेट, **अनुलग्नक–डी–4.3** में व्यापक रूप से शामिल हैं। नवीकरणीय ऊर्जा क्षेत्र के साथ विद्युत उत्पादन, पारेषण, वितरण की संक्षिप्त स्थिति **अनुलग्नक–डी –4.3.1** में दी गई है, जिसमें उत्तरी क्षेत्र और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को बिजली आवंटन के लिए केंद्रीय/राज्य/निजी बिजली परियोजनाओं का विवरण भी शामिल है।

4.4.90.5 सबस्टेशनों, केबलों/आरओडब्ल्यू और संबंधित उपकरणों आदि के लिए पर्याप्त स्थान प्रदान किया जाए और विश्वसनीयता, सुरक्षा और बिजली चोरी के मुद्दों के लिए और 24.7 बिजली के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए बिजली के बुनियादी ढ़ाचे के अतिक्रमण को भी रोका जाए। मुद्दों को हल करने के लिए भूमि स्वामित्व एजेंसियों और विभागों से सहायता दी जानी चाहिए। इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य बिजली उपकरणों और प्रणालियों जैसे उपकेंद्रों/लाइनों/आरओडब्ल्यू के लिए भूमि का निर्धारण/प्राथमिकता आवंटन सुनिश्चित करेंगे ।दिल्ली में लंबे समय से 18 ग्रिड सब–स्टेशनों और लगभग 600 वितरण सुविधाओं की भूमि की आवश्यकता लंबित है।

4.4.90.6 बिजली एजेंसियां अपने डीएसएम कार्यक्रमों में प्रतिभागियों और योगदानकर्ताओं को प्रोत्साहित करने के लिए डिजाइन और प्रोत्साहन की पेशकश कर सकती हैं, क्योंकि इन कार्यक्रमों के कार्यान्वयन से विद्युत ऊर्जा आवश्यकता और पीक बिजली की मांग में कमी आ सकती है।

4.4.90.7 जबकि हाई वोल्टेज सिस्टम में कम नुकसान होता है, उन्हें भी उच्च क्लियरेंस की आवश्यकता होती है। शहरी क्षेत्रों में ऐसी क्लियरेंस को ध्यान में रखते हुए भूमि विकास एजेंसियों द्वारा योजना बनानी होती है। इसके अलावा इमारतों के बड़े पैमाने पर अवैध विस्तार एलवी सिस्टम के लिए भी क्लियरेंस कम कर देता है । इस गंभीर मुद्दे के समाधान के लिए सिविक एजेंसियों की सक्रिय भूमिका की आवश्यकता है।

4.4.90.8 सुझावात्मक डीएसएम समाधान अनुलग्नक–पी–4.2 में दिए गए हैं। 2025 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 100% डीएसएम कार्यान्वयन को सक्षम करने के लिए स्वचालित डीएसएम जिसमें एससीएडीए, ईएमएस आदि शामिल हैं, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले अन्य राज्यों के संबंधित डिस्कॉम द्वारा लिया जाएगा।

4.4.90.9 2041 तक वितरण हानियों को लगभग 5% तक कम करने का प्रयास किया जाना चाहिए (वर्तमान में यूपी में 12.51%)। सीईए ने 2024–25 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में टीएंडडी घाटे को लगभग 11.51% और 2029–30 तक 10.30% तक लाने का अनुमान लगाया है। (**अनुलग्नक–डी–4.3 देखें**)

4.4.90.10 समग्र तकनीकी और वाणिज्यिक (एटीएंडसी) हानि और टीएंडडी (ट्रांसमिशन एंड डिस्ट्रीब्यूशन) हानि, कटौती रोड मैप एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में से प्रत्येक द्वारा अपनी उप–क्षेत्रीय योजनाओं के हिस्से के रूप में तैयार और लागू किया जाए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को डिस्कॉम की सेहत सुधारने के लिए जरूरी पहल करनी चाहिए।

4.4.90.11 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों में आकस्मिकताओं के लिए ब्लैक–स्टार्ट क्षमताओं के साथ पर्याप्त निर्धारित भंडार होने चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को उत्तर प्रदेश और उत्तराखंड के निकटवर्ती पहाड़ी राज्यों, हिमाचल प्रदेश आदि में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए उच्च क्षमता वाले ब्लैक–स्टार्ट जनरेटर को निर्दिष्ट करने के अलावा समर्पित भंडारण हाइड्रो पावर प्लांट लगाने की संभावनाएं तलाशनी चाहिए।

4.4.90.12 दिल्ली जीएनसीटी पावर बैक–अप और ब्लैक–स्टार्ट सुविधा के लिए अपने मौजूदा गैस आधारित संयंत्रों का उपयोग करने की संभावना का पता लगा सकती है।

4.4.90.13 विद्युत वितरण प्रणाली की दक्षता में सुधार के लिए शहरी फीडरों को ग्रामीण फीडरों से अलग किया जाना चाहिए और आगे कृषि फीडरों को समयबद्ध तरीके से गैर–कृषि ग्रामीण फीडरों से अलग किया जाना चाहिए।

4.4.90.14 सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य दिल्ली की 13वीं व्यावसायिक योजना (2017–2018 से 2021–2022) के अनुरूप प्रत्येक पांच वर्ष के लिए चरणबद्ध रूप से 2041 तक अपने–अपने क्षेत्रों के लिए व्यावसायिक योजनाएं तैयार कर सकते हैं।

4.4.90.15 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक स्वच्छ, पर्यावरण के अनुकूल क्षेत्र के रूप में विकसित करने और अक्षय ऊर्जा हब, सौर ऊर्जा उत्पादन, अपशिष्ट से ऊर्जा, जैव–ऊर्जा, स्वचालित और स्मार्ट ग्रिड पहल आदि को अपनाने के माध्यम से एक स्मार्ट हब के रूप में बढ़ावा देने की आवश्यकता है।

4.4.90.16 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सुरक्षित बिजली आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त साइबर सुरक्षा उपायों को लागू करने की आवश्यकता है। संकट प्रबंधन योजना (सीएमपी) सभी उपयोगिताओं द्वारा अनिवार्य रूप से तैयार की जानी चाहिए और चरणबद्ध तरीके से लागू की जानी चाहिए। इसके अलावा, विद्युत मंत्रालय, भारत सरकार के निर्देशों के अनुसार, उपयोगिताओं द्वारा क्रिटिकल बुनियादी ढ़ाचा (सीआई) की पहचान/सूचीबद्ध किया जाना चाहिए। पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में क्रिटिकल पावर बुनियादी ढ़ाचा मैपिंग और सुरक्षा प्रणालियों को सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

4.4.90.17 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 'स्मार्ट ग्रिड' और 'स्मार्ट मीटरिंग' को अपनाने और कार्यान्वयन किया जाना चाहिए। बिजली की मांग का प्रबंधन करने के लिए पर्याप्त डिजिटल बुनियादी ढ़ाचा /आईटी के साथ कृषि को आपूर्ति की जाने वाली बिजली की शत–प्रतिशत मीटरिंग, नेट मीटरिंग और मीटरिंग, नियंत्रण प्रणाली सुनिश्चित की जाए।

4.4.90.18 राष्ट्रीय गैस ग्रिड (एनजीजी) की स्थापना में तेजी लाना और चरणबद्ध तरीके से पाइप्ड प्राकृतिक गैस (पीएनजी) प्रदान करने के लिए शहरी गैस वितरण को बढ़ावा देना। सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों को 2030 तक पहले चरण में कवर किया जाना चाहिएय 2035 तक अन्य सभी कस्बों में; और 2041 तक सभी शेष शहरी क्षेत्र मे। राज्य ग्रामीण क्षेत्रों में भी पीएनजी आपूर्ति को बढ़ावा देने की संभावनाएं तलाश सकता है।

4.4.90.19 पंप–हाइड्रोइलेक्ट्रिक एनर्जी स्टोरेज (पीएचईएस), बैटरी एनर्जी स्टोरेज (बीईएस), आदि जैसे विकल्पों के माध्यम से अंतराल और दिन की उपलब्धता के समय से निपटने के लिए 'बैलेंसिंग पावर' सुरक्षित किया जाना चाहिए। नीतिगत समर्थन से अनुसंधान एवं विकास कार्यक्रमों के माध्यम से प्रौद्योगिकी के संवर्द्धन सहित बैटरी उद्योग के लिए पैमाना बढ़ सकता है।

4.4.90.20 अक्षय/हरित ऊर्जा को बढ़ावा देनाः अक्षय खरीद दायित्वों (आरपीओ) को सख्ती से लागू किया जाना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के बीच अक्षय ऊर्जा की अंतर–राज्य बिक्री की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए और आरपीओ प्रक्षेपवक्र (ट्रेजेक्ट) को पूरा करने के लिए प्रयास किया जाना चाहिए जैसा कि बिजली मंत्रालय द्वारा अधिसूचित किया गया है। (**अनुलग्नक डी–4.3.1 का परिच्छेद 10** देखें)।

4.4.90.21 'सौर पार्क' और 'जैव–ईंधन पार्क' की अवधारणा को बढ़ावा दिया जाए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य क्षेत्र में 'मेगा सोलर पार्क' को बढ़ावा देने के लिए विस्तृत सौर ऊर्जा नीति ला सकते हैं। दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य क्षेत्रों की बिजली की जरूरतों को पूरा करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विभिन्न जिलों जैसे भरतपुर, नूंह, बुलंदशहर आदि में मेगा सोलर पार्क स्थापित किए जा सकते हैं।

4.4.90.22 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरों और कस्बों द्वारा सिंगल विंडो क्लीयरेंस के माध्यम से सोलर रूफटॉप इंस्टॉलेशन को बढ़ावा देने के लिए कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है और तदनुसार, सभी यूएलबी /प्राधिकरण सार्वजनिक भवनों के लिए अपने बिल्डिंग बायलॉज में सोलर रूफ टॉप इंस्टॉलेशन को अनिवार्य कर सकते हैं। निजी भवन मालिकों को उचित प्रोत्साहन जैसे टीडीआर, अतिरिक्त एफएआर, आदि देकर सौर स्थापना को अपनाने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

4.4.90.23 सभी सरकारी भवनों और खाली छतों पर विशेष रूप से ग्राउंड माउंटेड और सोलर रूफ टॉप को बढ़ावा देने की आवश्यकता है। सौर नीतियों को पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लागू किया जाना चाहिए। 2024 तक सभी सरकारी भवनों में रूफ टॉप सोलर इंस्टॉलेशन किया जाना चाहिए।

4.4.90.24 जैव ईंधन नीति का उद्देश्य 2030 तक जीवाश्म आधारित ईंधनों के साथ जैव ईंधन के 20ः सम्मिश्रण को प्राप्त करने के लक्ष्य को आगे बढ़ाना है, भले ही प्रदूषण को कम करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रायोगिक आधार पर प्राथमिकता कार्यान्वयन की आवश्यकता हो। कृषि क्षेत्र में आईएसआई चिह्नित मोटर पंप सेट, पावर कैपेसिटर और फुट–रिफ्लेक्स वाल्व का अनिवार्य उपयोग सुनिश्चित करें।

4.4.90.25 ऊर्जा लेखा परीक्षकों की नियुक्ति प्रत्येक डिस्कॉम अनुमंडल में और प्रत्येक जिले में संबंधित डीसी/डीएम के अधीन की जाए। ऊर्जा दक्षता में 2025 तक 35% सुधार प्राप्त किया जाना चाहिए और इसे 2031 तक 40% तक और 2041 तक 50% तक बढ़ाया जाना चाहिए। सभी बड़े उद्योगों और उपयोगिताओं के लिए अपने सिस्टम का ऊर्जा ऑडिट करना अनिवार्य होना चाहिए।

4.4.90.26 सरकारी भवनों में एलईडी के अनिवार्य उपयोग और पुराने उपकरणों को 5 स्टार उपकरणों से बदलने को बढ़ावा देना। मानक और लेबलिंग (एस एंड एल) कार्यक्रम के तहत कवर किए जा रहे उपकरणों की संख्या बढ़ाने की संभावनाओं का पता लगाया जा सकता है। 2026 तक सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों और शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 2030 तक एलईडी लाइटिंग के माध्यम से शहर की सुविधाओं और सड़कों पर 100% प्रकाश व्यवस्था हासिल करने का प्रयास किया जाना चाहिए। राज्यों को कम आय वाले परिवारों और छोटे व्यावसायिक प्रतिष्ठानों पर उजाला (उन्नत ज्योति बाय अफोर्डेबल एलईडी फॉर ऑल) कार्यक्रम से लाभ हो सकता है।

4.4.90.27 कन्वेंशन वाहन ईंधन पर निर्भरता को कम करने के लिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को बिजली संचालित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को बढ़ावा देना चाहिए और आवश्यक चार्जिंग स्टेशनों और समर्थन बुनियादी ढ़ाचे के प्रावधान के साथ अपने पूरे सार्वजनिक परिवहन को ईवी में परिवर्तित करने के लिए समयबद्ध लक्ष्य रखना चाहिए। राज्य यात्री कारों से परे कॉर्पोरेट औसत ईंधन दक्षता मानकों[7] (सीएएफई) का विस्तार अन्य वाहन खंडों में कर सकते हैं।

4.4.90.28 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य सभी बड़े गैर–घरेलू संरचनाओं के लिए 'ग्रीन रेटिंग' प्राप्त करने के लिए वार्षिक लक्ष्य अपना, बढ़ावा और निर्धारित कर सकते हैं और तदनुसार शून्य–ऊर्जा भवन (जेडईबी) की दिशा में काम कर सकते हैं अर्थात ऊर्जा दक्षता और नवीकरणीय ऊर्जा के उपयोग के माध्यम से शून्य शुद्ध ऊर्जा खपत वाले भवन ऊर्जा और जहां भी संभव हो 'हाइड्रोजन ऊर्जा' के उपयोग की आकांक्षा और विकल्प तलाशना चाहिए।

4.4.90.29 पूरे क्षेत्र में तकनीकी और गैर–तकनीकी नुकसान को कम करने के लिए विभिन्न तरीकों और कदमों को अपनाया जाना चाहिए। टीएंडडी हानियों को कम करने के लिए कुछ सांकेतिक सुझाव **अनुलग्नक–डी–4.2** के परिच्छेद 29 में दिए गए हैं।

4.4.90.30 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी बहुमंजिला और उच्च वृद्धि वाले गैर–घरेलू प्रतिष्ठानों/भवनों में ईसीबीसी ऊर्जा दक्षता बिल्डिंग कोड का अनिवार्य कार्यान्वयन।

4.4.90.31 सभी सरकारी भवनों तथा बहुमंजिला एवं उच्च वृद्धि वाले गैर–घरेलू स्थापना भवनों में अनिवार्य ऊर्जा लेखापरीक्षा किया जा सकता है।

4.4.90.32 पैन–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ऑनलाइन अनुमोदन प्रक्रिया को व्यवस्थित प्रक्रियाओं के लिए बिजली और ऊर्जा परियोजनाओं के आरओडब्ल्यू से संबंधित मामलों के लिए अपनाया जाना चाहिए।

4.4.90.33 2,000 से अधिक आबादी वाले सभी वार्डों और बसावटों में (जनगणना 2011 के अनुसार) जीआईएस सबस्टेशनों के वितरण के लिए भूमि आरक्षित की जानी चाहिए।

4.4.90.34 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विद्युत उपयोगिताओं के स्थानांतरण के लिए एक अलग एसपीवी स्थापित किया जाना चाहिए।

4.4.90.35 सभी उप–क्षेत्रों द्वारा 2026 तक 03 लाख से अधिक आबादी वाले सभी मेट्रो केंद्रों और शहरों में बिजली लाइनों की भूमिगत केबल बिछाने के प्रयास किए जाएंगे।

4.4.90.36 योजना में व्यय को अनुकूलित करने के लिए भूमि विकास एजेंसी द्वारा सामान्य यूटिलिटी डक्ट के निर्माण की सिफारिश की गई है। यदि यूटिलिटी डक्ट उपलब्ध नहीं कराया जाता है, तो सिविक एजेंसियों से आरओडब्ल्यू प्राप्त करने में देरी के कारण खराबी के मामले में भूमिगत केबल की मरम्मत में लंबा समय लगता है। नेटवर्क की उपलब्धता बढ़ाने के लिए प्रक्रिया को और सुव्यवस्थित करने की आवश्यकता है।

4.4.90.37 उत्तर प्रदेश सरकार ने विद्युत नेटवर्क/अवसंरचना के लिए जिलेवार प्रस्तावों पर काम किया है और जीएनसीटी दिल्ली ने दिल्ली एनसीटी के लिए ट्रांसमिशन और वितरण के लिए सिस्टम सुधार आवश्यकताओं पर काम किया है, जो परिशिष्ट–4.5 में दिए गए हैं। व्यवहार्यता और कार्यान्वयन के लिए इसे शीघ्रता से लिया जाना चाहिए। इसके अलावा, पारेषण नेटवर्क को मजबूत करने के लिए कुछ सुझावात्मक मानदंड **अनुलग्नक–पी. 4.2** में दिए गए हैं।

[7] *https://www.nhtsa.gov/laws-regulations/corporate-average-fuel-economy*

4.4.90.38 इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा ऊर्जा संरक्षण गतिविधियों और कार्बन उत्सर्जन को कम करने के प्रयास **अनुलग्नक–डी–4.2** के पैरा 30 में दिए गए सुझाव के अनुसार किए जाएंगे।

viii) कौशल और रोजगार तालमेल

4.4.91 आय में सुधार के लिए हस्तशिल्प आधारित अनौपचारिक क्षेत्र की विशाल क्षमता से लाभ उठाया जाना चाहिए। ''एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्रांड'' को बढ़ावा देने के लिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पैदा हुए कृषि उत्पादों और पारंपरिक शिल्प को देश और विदेश में प्रचारित करें।

4.4.92 एनएसडीसी के सहयोग से जिला स्तर पर क्षेत्र विशेष कार्यक्रम के साथ सभी समावेशी कौशल और प्रशिक्षण केंद्रों की योजना बनाई जाएगी।

4.4.93 बाजार और कौशल केंद्रों को हब और स्पोक मोडल में जोड़ा जाना चाहिए। कुशल कारीगरों को एक समान पहचान के तहत प्रमाणित किया जाना चाहिए ताकि वे प्राथमिकता के आधार पर बाजार में पहुंच सकें और उत्पाद प्रीमियम प्राप्त कर सकें।

4.4.94 एनएसडीसी के सहयोग से मौजूदा जिला कौशल परिषदें योजना के केंद्र में होंगी। नियम बनाने की प्रक्रिया में उनकी भागीदारी और प्रतिनिधित्व को औपचारिक रूप दिया जाना चाहिए।

4.4.95 कौशल के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विशेष ध्यान देने के लिए दस सुझाए गए क्षेत्रों की सूची हैः 1) निर्माण 2) खुदरा 3) फिनटेक 4) पैरामेडिकल सेवाएं 5) घरेलू सेवाएं 6) पर्यटन 7) ड्राइविंग (आधुनिक कार्गो ड्राइविंग सहित) 8) विशेष आवश्यकताओं की देखभाल 9) ई–कॉमर्स लिंकेज सेवाएं 10) सॉफ्ट स्किल्स। हालांकि, इन क्षेत्रों की नियमित रूप से समीक्षा की जा सकती है और तदनुसार अद्यतन किया जा सकता है।

4.4.96 क्षेत्र कौशल परिषदें कौशल मांग और आपूर्ति के मिलान के लिए इंटरफेस के रूप में कार्य करती हैं। आतिथ्य, पर्यटन (गाइड), स्वास्थ्य (बुजुर्गों की देखभाल, पैरा मेडिकल स्टाफ), निर्माण, फिनटेक, सपोर्ट स्टाफ (घरेलू और प्रबंधकीय स्टाफ) जैसे क्षेत्रों में उनकी भूमिका को औपचारिक रूप दिया जाना चाहिए।

4.4.97 कौशल समन्वयक की नियुक्ति प्रत्येक गांव (2000 से अधिक आबादी) और प्रत्येक वार्ड में की जाएगी जो सभी कौशल परिषदों और जिले के एमएफसी के साथ संपर्क करेगा।

4.4.98 कौशल समन्वयक और प्रवासन सुविधा केंद्र (एमएफसी) के नेता प्रतिष्ठित व्यक्ति होने चाहिए। स्थानीय नेता, स्कूल के प्राचार्य आदि समन्वयक चयन समिति का हिस्सा हो सकते हैं। पर्याप्त महिला और एससी/एसटी/ओबीसी प्रतिनिधित्व भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

4.4.99 राज्य पैन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ''एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का जॉब–पोर्टल'' बनाने के लिए संयुक्त पहल कर सकते है। क्षेत्रवार नौकरियों तक पहुँचने के लिए 'असीम' पोर्टल (आत्मनिर्भर कुशल कर्मचारी नियोक्ता मैपिंग) के भीतर पर्याप्त फिल्टर का उपयोग किया जा सकता है, जिसमें संभावित नियोक्ता और कर्मचारी अपना विवरण साझा कर सकते हैं और बातचीत कर सकते हैं। अच्छी सेवाओं और पहुंच के साथ निजी तौर पर चलाए जा रहे अन्य पोर्टलों का भी निःशुल्क सेवाओं के लिए उपयोग किया जा सकता है।

4.4.100 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की महिला श्रम बल भागीदारी दर (एलएफपीआर) में वृद्धि सुनिश्चित की जाए जिसे एक प्रदर्शन संकेतक के रूप में मापा जा सकता है। महिला एलएफपीआर को 2022–23 तक 'नए भारत /75' के लिए नीति आयोग की रणनीति के अनुरूप कम से कम 30 प्रतिशत करने का लक्ष्य रखा जाना है और इसे 2025 तक 35 प्रतिशत तक बढ़ाया जाना है।

4.4.101 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को ''एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को रोजगार केंद्र'' बनाने के लिए अधिक रोजगार के अवसर पैदा करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए। प्रमुख रोजगार सृजन क्षेत्र पर्यटन, परिपत्र अर्थव्यवस्था, निर्माण, वित्तीय सेवाएं, विनिर्माण, इवेंट मैनेजमेंट, ई–कॉमर्स, लॉजिस्टिक्स आदि हो सकते हैं।

4.4.102 विक्रेताओं के आजीविका अधिकारों और सामाजिक सुरक्षा की रक्षा के लिए, प्रत्येक स्थानीय निकाय द्वारा 'स्ट्रीट वेंडिंग के लिए योजना' तैयार की जानी चाहिए जैसा कि **''स्ट्रीट वेंडर्स अधिनियम, 2014''** में भी अनिवार्य है। इसके अलावा, अनौपचारिक क्षेत्र और गरीबी उन्मूलन के संबंध में, गरीब व्यक्तियों और अनौपचारिक विक्रेताओं की आय में सुधार के लिए विभिन्न राष्ट्रीय स्तर की नीतियों और योजनाओं को लागू करने की आवश्यकता है।

4.4.103 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आजीवन शिक्षा सुविधाओं के तालमेल विकास के लिए शिक्षा ढांचे और राष्ट्रीय व्यावसायिक **शिक्षा योग्यता फ्रेमवर्क (एनवीईक्यूएफ)**[8]/**राष्ट्रीय कौशल योग्यता फ्रेमवर्क (एनएसक्यूएफ)**[9] को एक साथ रखा जाना चाहिए।

4.4.104 व्यावसायिक प्रशिक्षण और इंटर्नशिप कार्यक्रम जिला स्तर पर स्कूल स्तर से नवाचार और उद्यमिता को बढ़ावा देने के लिए डिजाइन किए गए हैं।

4.4.105 कौशल वृद्धि में पाठ्यक्रम प्रदान करने के लिए एनएसडीसी के परामर्श से विशेष संस्थान बनाए जाने चाहिए जैसेः स्वास्थ्य देखभाल, सौंदर्य और कल्याण, नर्सिंग, गृह सहायता, बच्चों की देखभाल, वृद्धावस्था देखभाल, अप्रेंटिस, हथकरघा, खाद्य प्रसंस्करण, कृषि और स्थानीय खाद्य प्रणाली, आदि और व्यापक प्रसार के लिए, प्रौद्योगिकी का लाभ उठाने के लिए, खुले तौर पर नेटवर्क से किया जाना चाहिए।

4.4.106 एनएसडीसी/एसएससी बैकस्टॉप्ड पाठ्यक्रम प्रत्येक शैक्षणिक संस्थान अर्थात हाई स्कूल और उसके बाद में शुरू किए जाने चाहिए।

4.4.107 सॉफ्ट स्किल्स प्रशिक्षण अधिमानतः वीडियो आधारित, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विभिन्न महत्वाकांक्षी नौकरी भूमिकाओं जैसे बुजुर्ग देखभाल करने वाले, चाइल्ड केयरटेकर, घरेलू बहुउद्देशीय कार्यकारी, होम कुक, निजी ट्यूटर /शासन, घरेलू पर्यवेक्षक, पर्यवेक्षक–डे केयर / ओल्ड एज होम / विशेष आवश्यकता घर, टिफिन सर्विस प्रोवाइडर, माली, लैंडस्केपर्स आदि को रोजगार बढ़ाने के लिए प्रदान किया जाना चाहिए।

4.4.108 एनएसडीसी की एनसीआर (रा.रा .क्षे.) में विशेष भूमिका होनी चाहिए। बेहतर तालमेल के लिए अन्य कर्मचारियों के साथ जिला कौशल रजिस्ट्री केंद्रों के कामकाज में डीएम/डीसी की सहायता के लिए प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले में एनएसडीसी समन्वयक होना चाहिए।

4.4.109 एनएसडीसी अपनी कौशल आवश्यकताओं के अनुसार प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले में प्रशिक्षण के लिए आकांक्षात्मक मूल्य प्रदर्शित करने वाले **बहु–क्षेत्रीय प्रशिक्षण केंद्रों के निर्माण** की दिशा में राज्यों के साथ काम करने की संभावनाओं का पता लगा सकता है।

4.4.110 प्रत्येक जिले में जिला कौशल समन्वयक होना चाहिए, जिसकी नियुक्ति एनएसडीसी या सेक्टर कौशल परिषदों द्वारा की जाएगी। वह एमएफसी का प्रभारी होना चाहिए /एमएफसी के साथ निकट संपर्क में होना चाहिए या एमएफसी के भीतर स्थित होना चाहिए। एमएफसी जिला मुख्यालय या संबंधित डीसी /डीएम या राज्य सरकार द्वारा तय किए गए किसी अन्य स्थान पर आईटीआई, आदि में भौतिक रूप से स्थित हो सकते हैं।

4.4.111 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक ब्लॉक में विशेषतः आधुनिक आईटीआई की स्थापना की जानी चाहिए। इसके अलावा, केंद्रीय वीडियो सामग्री के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी प्राथमिक विद्यालयों, मध्य और उच्च विद्यालयों में टेली–एजुकेशन/ई–शिक्षा अनिवार्य की जानी चाहिए।

4.4.112 सभी कौशल विकास संबंधी पहलों/कार्यक्रमों (जैसे मुद्रा, स्टार्ट अप, स्टैंड अप इंडिया) का अभिसरण आवश्यक है क्योंकि सूचना विषमता के कारण छात्र अच्छी तरह से जागरूक नहीं हैं।

4.4.113 जिला कौशल विकास समिति (डीएसडीसी) को राज्य कौशल विकास योजना के व्युत्पन्न के रूप में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक जिले के लिए जिला कौशल विकास योजना (डीएसडीपी) तैयार करनी चाहिए। डीएसडीपी जिला विकास योजना और उप–क्षेत्रीय योजना (एसआरपी) का हिस्सा होना चाहिए।

4.4.114 जिला कौशल रजिस्ट्री को आगे सीखने के लिए स्वयं पोर्टल से, आगे के कौशल के लिए और प्रमाणन प्राप्त करने के लिए एनएसडीसी पोर्टल से जोड़ा जाना चाहिए। इसे सॉफ्ट स्किल ट्रेनिंग वीडियो से भी जोड़ा जाना चाहिए, और इसका उपयोग प्रवासियों (बाहर जाने और आने) की सहायता के लिए किया जाना चाहिए और इसमें राशन कार्ड आदि का विवरण भी होना चाहिए।

4.4.115 सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में जिला मुख्यालयों पर आईटीआई या पॉलिटेक्निक के लिए अधिसूचना, जिला कौशल रजिस्ट्री के लिए, प्रवासी सुविधा केंद्र को एनएसडीसी ने सेक्टर कौशल परिषदों की मदद से बंद किया। औद्योगिक प्रशिक्षण

[8] *https://www.mhrd.gov.in/nveqf*
[9] *https://www.mhrd.gov.in/sites/upload_files/mhrd/files/NSQF%20NOTIFICATION.pdf*

संस्थान (आईटीआई) और पॉलिटेक्निक में ट्रेडों की समीक्षा और उन्नयन किया जाना चाहिए। आईटीआई और पॉलिटेक्निक में स्मार्ट और नवीनतम बुनियादी ढ़ाचा प्रदान किया जाना चाहिए।

4.4.116 सभी गिग श्रमिकों को पुलिस सत्यापन की आवश्यकता है और इसके लिए गृह मंत्रालय से पुलिस सत्यापन के लिए एक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पोर्टल की ओर जाने वाली प्रक्रिया स्थापित करने का अनुरोध किया जा सकता है, जिसमें पुलिस सत्यापन के अनुरोध को इस पोर्टल के माध्यम से संबंधित पुलिस थानों में भेजा जा सकता है।

4.4.117 छात्रों को इंटर्नशिप और शिक्षुता प्रदान करने के लिए उद्योगों को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। उद्योग एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के गांवों को इंटर्नशिप असाइनमेंट/स्थान मान सकते हैं। पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्कूल और कॉलेजों द्वारा उद्योग का दौरा अनिवार्य होना चाहिए और बिना वेतन के इंटर्नशिप, लेकिन क्रेडिट के साथ, देखा जा सकता है।

4.4.118 **सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उद्योगों द्वारा सभी सरकारी और निजी शिक्षण संस्थानों में व्यावसायिक ट्रेडों के सभी पात्र छात्रों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में शिक्षुता अनिवार्य होनी चाहिए। क्षेत्र में अनिवार्य रूप से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की विभिन्न कंपनियों में औद्योगिक एक्सपोजर दौरे आयोजित किए जाएं। प्रत्येक जिले के डीएम/कलेक्टर प्रभावी कार्यान्वयन के लिए ऐसे लिंकेज की निगरानी करेंगे।**

4.4.119 सिंगल विंडो क्लीयरेंस और उद्योग के अनुकूल नीति के साथ फिल्म सिटी जैसी बुनियादी सुविधाओं की आवश्यकता है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में योजना बनाई जा सकती है जहां मीडिया और मनोरंजन कौशल परिषद (एमईएससी) में राज्य / जिला प्रशासन के समन्वय में कुशल जनशक्ति की व्यवस्था की जा सकती है ताकि उद्योग में बेहतर अवसर प्रदान किया जा सके।

4.4.120 उप–क्षेत्रीय योजनाओं में आधारभूत संरचना, प्रबंधन और नेटवर्किंग सहायता प्रदान करके **'ऊष्मायन केंद्रों'** को बढ़ावा देना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 'कृषि–उद्यमिता' को प्रोत्साहित करना चाहिए।

4.4.121 डेयरी किसानों, मछली किसानों, बागवानी, मुर्गी पालन, मधुमक्खी पालन, फूलों की खेती, कृषि–उद्यमी, पशु स्वास्थ्य सहायकों, पशु स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं आदि के लिए कौशल विकास पाठ्यक्रम प्रत्येक जिले में संबंधित **कौशल विकास परिषद,** अकादमिक पेशेवर संस्थान, गैर सरकारी संगठन, आदि की मदद से नियमित आधार पर आयोजित किए जाने चाहिए।

4.4.122 आत्मनिर्भर भारत के हिस्से के रूप में गांवों में पारंपरिक शिल्प को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

ix) सर्कुलर अर्थव्यवस्था

4.4.123 सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को 2023 तक विशेष रूप से शहरों और निर्माण, खाद्य और कृषि और गतिशीलता और वाहन निर्माण के बारे में परिपत्र अर्थव्यवस्था योजनाओं/पहलों को प्रस्तुत करना चाहिए। इसके अलावा, राज्यों को उपभोग की गई सामग्रियों के पुनः उपयोग–पुनर्चक्रण–पुनर्पूर्ति के नेतृत्व में सर्कुलर अर्थव्यवस्था प्राप्त करने के लिए रणनीति विकसित करनी चाहिए।

4.4.124 संगठन अपने संचालन में परिपत्र पहल शुरू करने के लिए पांच अलग–अलग मॉडल अपना सकते हैं: (i) सर्कुलर सप्लाई चेन (ii) रिकवरी और रीसाइक्लिंग (iii) प्रोडक्ट लाइफ एक्सटेंशन (iv) शेयरिंग प्लेटफॉर्म, और (v) प्रोडक्ट एक सर्विस के रूप में। भारत में सर्कुलर इकोनॉमी की कुछ झलक **अनुलग्नक–डी–4.4** में दी गई हैं।

4.4.125 **विस्तारित निर्माता उत्तरदायित्व (ईपीआर)** जहां उत्पादकों को उपभोक्ता के बाद के उत्पादों के उपचार और निपटान के लिए एक महत्वपूर्ण जिम्मेदारी दी जाती है, उन्हें कम से कम ई–कचरे, प्लास्टिक कचरे और जैव–चिकित्सा कचरे के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लागू किया जाना चाहिए। सभी कंपनियों के लिए प्रत्येक जिला मुख्यालय, शहरों के हर वार्ड और प्रत्येक 2000 से अधिक आबादी वाले गांवों में ईपीआर नोडल समन्वयक बनाएं। ईपीआर समन्वयक प्रदूषण नियंत्रण कार्यालयों के साथ मिलकर काम करेगा और जिलाधिकारियों द्वारा पर्यवेक्षण किया जाएगा। अपशिष्ट प्रबंधन और स्वच्छता के लिए बजटीय आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए शहरी स्थानीय निकायों के एस्क्रो खाते में जाने वाले ईपीआर उपकर जैसे कदम राज्यों द्वारा व्यवहार्यता के अनुसार अपनाए जा सकते हैं।

4.4.126 **'लूप को बंद करें–पुनर्नवीनीकरण वस्तु खरीदें'** माल के लिए स्थायी बाजार बनाकर रीसाइक्लिंग प्रक्रिया की निरंतरता सुनिश्चित करने के लिए पुनर्नवीनीकरण या पुनः प्रयोज्य सामग्री से बने उत्पादों को खरीदना।

4.4.127 स्थानीय और जिला प्राधिकरणों को स्रोत से अपशिष्ट और बायोडिग्रेडेबल कचरे के निर्माण और विध्वंस (सी एंड डी) के अलग संग्रह प्रणाली बनाने की योजना बनानी चाहिए। अन्य सी एंड डी संबंधित नीतियां अपशिष्ट प्रबंधन के संबंधित अनुभाग में उल्लिखित हैं।

4.4.128 50,000 और उससे अधिक आबादी वाले सभी शहरों में सी एंड डी कचरा उगाही सुविधाएं होनी चाहिए, जो संबंधित नगर पालिकाओं और आरडब्ल्यूए द्वारा स्थापित की जा सकती हैं। ऐसी सी एंड डी अपशिष्ट रिकवरी सुविधाओं को आस–पास के छोटे शहरों और गांवों मे भी लागू करना चाहिए। संबंधित अधिकारियों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में सी एंड डी रिकवरी और रीसायकल सुविधाओं और बायोडिग्रेडेबल अपशिष्ट पृथक्करण और प्रसंस्करण सुविधाओं को शुरू करने के अनुभव वाले बड़े समूहों को भी प्रोत्साहित करना चाहिए। 2026 तक सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में यह सुविधा होनी चाहिए। एसआरपी में राज्यों द्वारा पुनर्नवीनीकरण सी एंड डी कचरे के उपयोग को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

4.4.129 शहर के प्रत्येक वार्ड में सामग्री रिकवरी सुविधाएं स्थापित की जानी चाहिए और 2026 तक प्रत्येक 2000 से अधिक आबादी वाले गांवों (2011 की जनगणना) के लिए कम से कम एक सामग्री रिकवरी सुविधा अनिवार्य की जानी चाहिए। उपयोग किए गए कागज के संग्रह और पुनर्चक्रण पर विशेष ध्यान दिया जाएगा, कुछ विवरण **अनुलग्नक–डी–4.4.1** में दिए गए हैं।

4.4.130 सीपीसीबी बहुत पुराने वाहनों जिसकी उम्र खत्म होने को है, उसके प्रबंधन के लिए दिशा–निर्देश लेकर आया है। इसे निर्माताओं और पुनर्चक्रणकर्ताओं के लिए उपलब्ध कराया गया है। दिशानिर्देशों[10] के अनुसार वाहनों जिसकी उम्र खत्म होने को है उसके पुनर्चक्रण के लिए बुनियादी ढ़ाचा स्थापित करना महत्वपूर्ण है। इस संबंध में, हरियाणा के नूंह क्षेत्रों या राजस्थान उप–क्षेत्र में रीसाइक्लिंग के लिए बुनियादी ढ़ाचा की स्थापना की संभावनाओं का पता लगाया जा सकता है।

x) स्मार्ट और डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)

4.4.131 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक अग्रणी ग्लोबल इनोवेशन हब बनने की आकांक्षा रखनी चाहिए, ताकि हमारा देश 2025–26 तक ग्लोबल इनोवेशन इंडेक्स में शीर्ष 50 देशों में शामिल हो सके। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की कम से कम मौजूदा 10 वैज्ञानिक अनुसंधान संस्थाए (एसआरआई) दुनिया के शीर्ष 100 में शामिल हो सकती हैं (तालिका 4.3 देखें और एसआरआई की श्रेणीवार सूची **अनुलग्नक–डी–4.5** में प्रदान की गई है)।

तालिका 4.3; एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वैज्ञानिक अनुसंधान संस्थान (एसआरआई)/अनुसंधान एवं विकास केंद्र

क्रमांक	अनुसंधान के क्षेत्र	कुल
1.	कृषि विज्ञान	10
2.	जैविक और चिकित्सा विज्ञान	14
3.	भौतिक विज्ञान और गणित	05
4.	पृथ्वी विज्ञान	02
5.	इंजीनियरिंग विज्ञान	04
6.	बहु–अनुशासनात्मक और अन्य क्षेत्र	05
कुल		**40**

स्रोतः भारतीय संस्थानों की डीएसटी सूची।

4.4.132 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए टोक्यो की तरह एक इनोवेशन सिनर्जी काउंसिल (आईएससी) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ही होनी चाहिए, ताकि शैक्षिक, व्यवसाय और सरकार के बीच घनिष्ठ सहयोग को बढ़ावा दिया जा सके।

4.4.133 सार्वजनिक वित्त पोषित अनुसंधान एवं विकास और प्रौद्योगिकी संस्थानों द्वारा प्रौद्योगिकी व्यावसायीकरण बढ़ाने के उपाय हैं:

क) इन सभी संस्थान में मूल्य संवर्धन केंद्र निम्न हेतु स्थापित किए जा सकते हैं (i) अप–स्केलिंग प्रौद्योगिकियां, (ii) प्रौद्योगिकी तैयारी स्तर (टीआरएल) 4 से टीआरएल 6/7 तक प्रौद्योगिकियों में सुधार, (iii) औद्योगिक पैमाने पर पायलट उत्पादन का प्रदर्शन, (iv) उद्यमियों को इनक्यूबेट करने के लिए निवेशकों के साथ समन्वय करना, (v) उद्योग और प्रौद्योगिकी विकास दल के बीच की खाई को काम करना, (vi) औपचारिक प्रौद्योगिकी हस्तांतरण को सक्षम करना, (vii) व्यावसायीकरण और विपणन को सक्षम करना और (viii) उत्पादन के दौरान प्रौद्योगिकी सहायता प्रदान करना।

[10] *https://mpcb.gov.in/sites/default/files/standing_orders/Guidelines_Handling_Processing_and_Recycling_ELV_26092019_0.pdf*

ख) सभी सार्वजनिक रूप से वित्त पोषित अनुसंधान और विकास संस्थानों के समन्वय में राष्ट्रीय प्रौद्योगिकी डाटा बैंक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बनाया जाना चाहिए। यह उन प्रौद्योगिकियों के लिए एक केंद्रीय डेटाबेस प्रदान करेगा जो इस्तेमाल लिए तैयार हैं या जिसका विकास जारी है।

ग) स्वच्छ पेयजल, स्वच्छता, ऊर्जा, किफायती स्वास्थ्य देखभाल, जैविक खेती आदि जैसे क्षेत्रों में सामाजिक रूप से प्रासंगिक प्रौद्योगिकियों के विकास और तैनाती पर ध्यान केंद्रित करें। इन प्रौद्योगिकियों में व्यावसायीकरण की बड़ी संभावनाएं हैं।

4.4.134 कम लागत पर अधिक उपज प्राप्त करने और उर्वरकों के कुशल उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए, भारत सरकार की मृदा स्वास्थ्य कार्ड योजना को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा अपनाया जाना चाहिए और तदनुसार किसानों को मृदा स्वास्थ्य कार्ड जारी किए जाने चाहिए।

4.4.135 बदलते डिजिटल पारिस्थितिकी तंत्र से विकास का लाभ उठाने के लिए रणनीतियों को विकसित और उन्मुख करके प्रौद्योगिकी को शामिल करे।

4.4.136 व्यवसाय पर प्रभाव डालने वाली चार चीजें वैश्वीकरण, प्रौद्योगिकी, स्थिरता और मापनीयता हैं। ऑटोमोबाइल सेक्टर के मामले में अब इलेक्ट्रिक वाहन प्राथमिकता बनते जा रहे हैं। अध्ययन कहता है कि भारत में प्रति 1000 लोगों पर 22 कारें हैं। ब्रिक देशों की तुलना में चीन के पास 179, ब्राजील में 360, रूस के पास 300 से अधिक कारें हैं। ईंधन को डीजल/पेट्रोल से इलेक्ट्रिक में बदलने से एक सामान्य कार के लगभग 2000 पुर्जे बेकार हो जाएंगे। बहुत सारे अन्य उद्योग, जो संबंधित नहीं हैं, उन्हें बंद करना होगा। इसलिए ऐसे उद्योगों के लिए विकल्प की योजना बनाई जाए।

4.4.137 चौथी औद्योगिक क्रांति, उद्योग 4.0 (14.0) वैश्विक स्तर पर होने की ओर अग्रसर है, जो साइबर और भौतिक को जोड़कर, एआई को शामिल करके और अनुकूलित और सरलता से बड़े पैमाने पर प्रौद्योगिक उत्पादन को सक्षम करके विनिर्माण प्रक्रियाओं के स्वचालन को एक नए स्तर पर ले जा रहा है। उद्योग 4.0 बेकार प्रक्रियाओं और कार्यों को कम करने और ऊर्जा और अन्य इनपुट के उपयोग को अनुकूलित करने में सक्षम बनाता है। यह डेटा कैप्चर करके, विश्लेषण करके और मशीनों, कारखानों और प्रणालियों के कामकाज में सुधार के लिए विश्लेषण का उपयोग करने के आधार पर हासिल किया जाता है। उद्योग 4.0 के लिए भारतीय कार्यक्रम का फोकस वैश्विक बाजारों के लिए प्रतिस्पर्धी दरों पर उत्पाद बनाने के लिए प्रौद्योगिकी का उपयोग करने और नवीनतम तकनीकी प्रगति के साथ 14.0 प्रौद्योगिकी को अपनाने पर है। इसके लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को भी तैयारी करनी चाहिए।

4.4.138 कार्यान्वयन रणनीतियाँ

4.4.138.1 क्षेत्रीय योजना–2041 की स्थानीय क्षमता और नीतियों के आधार पर प्रत्येक उप–क्षेत्र के आर्थिक विकास के लिए **जिलावार ब्लू प्रिंट/मैप** तैयार किया जाए।

4.4.138.2 आर्थिक नीतियों और प्रस्तावों के कार्यान्वयन के समन्वय के लिए सीओटीएस की तर्ज पर प्रधान सचिवों और अन्य हितधारकों की **अंतर–राज्य समन्वय समिति (आईएससीसी)** का गठन बेहतर समन्वय और विशेषज्ञता के आदान–प्रदान के माध्यम से और पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उत्पादकता संवर्धन पर अनुभव के आधार पर क्षेत्रीय आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के लिए एनसीआरपीबी स्तर पर प्रस्तावित किया जाना चाहिए।

4.4.138.3 भविष्य के लिए मुस्तैद एनसीआर (रा.रा.क्षे.) तैयार करने के लिए क्षेत्र में बुनियादी ढ़ांचे के विकास के लिए भारत सरकार के सभी संबंधित मंत्रालयोंधविभागों द्वारा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए **विशेष वित्तीय और बजटीय आवंटन** आवश्यक होगा।

4.4.138.4 **यूएलबी और पीआरआई (स्थानीय सरकार)** की क्षमता का क्षेत्र के समग्र आर्थिक विकास को प्राप्त करने के लिए पूरी तरह से उपयोग किया जाना चाहिए। इस संबंध में, वित्त और सेवाओं के मामले में स्थानीय निकायों के बीच क्षैतिज असंतुलन को शहर और उसके पड़ोसी क्षेत्रों के समग्र ढांचे को कवर करते हुए राजस्व बंटवारे तंत्र के माध्यम से कम किया जाना चाहिए।

4.4.138.5 क्षेत्र, राष्ट्र और अन्य जगहों पर स्थानीय सरकारों की सर्वोत्तम प्रथाओं और नवाचारों को उपयुक्त रूप से साझा किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) लोकल फोरम (एनसीआरएलएफ) को आर्थिक विकास के विभिन्न पहलुओं पर स्थानीय (सभी वर्गों) सरकारों की बातचीत और अनुभव और विशेषज्ञता को साझा करने के लिए बनाया जाए। फोरम में बैठकों, मेलों, कार्यशालाओं, संगोष्ठियों, अनुसंधान और क्षमता निर्माण को शामिल करते हुए वार्षिक कार्य योजना गतिविधियां होनी चाहिए।

4.4.139 **प्रमुख चिहिन्त परियोजना** जिन्हें को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू करने की परिकल्पना की गई है, जो आर्थिक विकास से संबंधित हैं, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं, वह **परिशिष्ठ 13.2** में दी गई हैं।

4.4.140 अन्य नीतियों के साथ आर्थिक विकास और आय सृजन से संबंधित सुझाई गई कुछ नीतियां जिन्हें उप–क्षेत्रीय योजना और स्थानीय स्तर की योजना जैसे मास्टर/विकास योजनाओं आदि में सविस्तार किया जा सकता है और बिजली और ऊर्जा दक्षता, कृषि क्षेत्र, शिक्षा और कौशल के लिए सुझाई गई नीतियां क्रमशः **अनुलग्नक–पी–4.1**, **पी–4.2, पी–4.3,** और **पी–4.4** में दी गई हैं।

*****

5. परिवहन एवं गतिशीलता

5.1 वर्तमान स्थिति

5.1.1 सड़क संजाल

5.1.1.1 परिवहन क्षेत्र के विकास का व्यापक उद्देश्य एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में यात्रियों, वस्तुओं और सेवाओं की जरूरतों को एक समान और टिकाऊ तरीके से पूरा करने के लिए पर्याप्त, सुलभ और किफायती एकीकृत मल्टी मॉडल परिवहन प्रणाली प्रदान करना होगा ताकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को भविष्य के तैयार बनाया जा सके।

5.1.1.2 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मौजूदा सड़क नेटवर्क काफी हद तक 'रेडियल' पैटर्न पर है। इसमें एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, प्रमुख जिला और अन्य जिला सड़कें शामिल है। (मौजूदा परिवहन नेटवर्क के योजनाबद्ध मानचित्र के लिए चित्र 5.1 देखे)

5.1.1.3 पांच राष्ट्रीय राजमार्ग (रा.रा.–44, रा.रा.–48, रा.रा.–9 और एनई–3) दिल्ली के रिंग रोड पर अभिसरण करते है और एक राजमार्ग (रा.रा.–34) गाजियाबाद मे एनई–3 से मिलता है। इसके अलावा, पूर्ववर्ती रा.रा.–703, रा.रा.–709, रा.रा. 919 और रा.रा.–34 भी इस क्षेत्र से होकर गुजरते है। दिल्ली–मेरठ एक्स्प्रेसवे को 2021 की शुरुआत मे यातायात के लिए खोल दिया गया है।

5.1.1.4 राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा, राज्य राजमार्ग क्षेत्रीय सड़क नेटवर्क को मजबूत करने में भी काम करते हैं। इन राजमार्गों के अलावा, एमडीआर और ओडीआर भी इन राजमार्गों के बीच महत्वपूर्ण संपर्क के रूप में कार्य करते हैं। दिल्ली में लगभग 2531 किमी (एनएच 61 किमी) का प्रमुख सड़क नेटवर्क और 17,882 किमी का कुल नेटवर्क है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) (दिल्ली के अलावा) मे उप–क्षेत्रवार सड़क नेटवर्क लंबाई के साथ तालिका 5.1 और तालिका 5.2 मे प्रस्तुत किए गए है।

तालिका 5.1. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे उप–क्षेत्रवार सड़क नेटवर्क (किमी में)

सड़कों की श्रेणी	हरियाणा	उत्तर प्रदेश	राजस्थान
एक्सप्रेसवे	182	273	–
राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)	961	893	311
राज्य राजमार्ग (एसएच)	3,469	660	1,247
प्रमुख जिला सड़क (एमडीआर)	893	518	503
अन्य जिला सड़क (ओडीआर)	10,223	31,849	918
गांव की सड़कें	1,455	8,020	7,370
कुल सड़कें	**17,183**	**42,213**	**10,350**

तालिका 5.2– श्रेणिवार– सड़क घनत्व (किमी) प्रति 100 वर्ग किमी क्षेत्र और प्रति 1000 व्यक्ति

उप क्षेत्र	लंबाई (किमी)	क्षेत्रफल	उप क्षेत्र	लंबाई (किमी)	क्षेत्रफल
हरियाणा	17,183	25,327	67.31	2,10,99,559	0.80
उत्तर प्रदेश	42,213	14,826	269.51	2,91,92,777	1.37
राजस्थान	10,350	13,447	76.97	95,06,695	1.09
एनसीआर (रा.रा.क्षे.)	69,746	53,600	125.66	5,97,99,031	1.13

स्रोतः एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मोनिट्रिंग एण्ड प्लानिंग सेल, हरियाणा सरकार, उत्तर प्रदेश सरकार और राजस्थान सरकार

5.1.2 रेलवे नेटवर्क

5.1.2.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रेलवे नेटवर्क राष्ट्रीय राजधानी नई दिल्ली के लिए कार्य करता है और एक तरफ पंजाब, हरियाणा, हिमाचल, जम्मू–कश्मीर और राजस्थान और दूसरी तरफ देश के बाकी हिस्सों के बीच यात्रीयो और माल ढुलाई के लिए पारगमन बिन्दु के रूप मे काम करता है। दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को जोड़ने वाली आठ प्रमुख रेडियल रेलवे लाइनों में दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के कस्बों के बीच लगभग 180 ट्रेनों (85 मेल/एक्स्प्रेस, 34 यात्री और 61 ईएमएस)

द्वारा सामूहिक रूप से काम किया जाता है। मौजूदा ईएमयू औरएमईएमयू नेटवर्क का योजनाबद्ध नक्शा चित्र 5.2 में दिया गया है।

5.1.2.2 दिल्ली में अभिसरण करने वाले प्रमुख रेडियल्स में, दिल्ली–गाजियाबाद लाइन मे प्रतिदिन संचालित ट्रेनों की संख्या (42) सबसे अधिक है जबकि दिल्ली–हापुड़ मे परिचालन करने वाली ट्रेनों की संख्या (2) सबसे कम है। अनुलग्नक–डी–5.1 की तालिका 5.1.1 वर्ष 2017–20 दिल्ली स्टेशन पर स्टेशन अनुसार कुल यात्रीयो की संख्या दर्शाती है। मूल यात्रीयो की कुल संख्या के संबंध मे, गाजियाबाद मे 40,830 यात्रीयो के साथ मूल यात्रीयो की संख्या सबसे अधिक है, इसके बाद 37,960 यात्रीयो के साथ नई दिल्ली और 39,960 यात्रीयो के साथ मुख्य दिल्ली है।

चित्र 5.1: मौजूदा परिवहन नेटवर्क

चित्र 5.2रू मौजूदा ईएमयू/एमईएमयू नेटवर्क

5.1.3 मेट्रो रेल प्रणाली

5.1.3.1 दिल्ली मेट्रो एक मास ट्रांजिट मेट्रो सिस्टम है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए क्षेत्रीय योजना–2021 ने दिल्ली मेट्रो रेल सिस्टम को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) शहरों में विस्तारित करने का प्रस्ताव दिया था और तदनुसार प्रारंभिक दिल्ली से नोएडा, गुरुग्राम, गाजियाबाद, फरीदाबाद और ग्रेटर नोएडा तक विस्तारित किया गया था। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कुल 396.89 किमी नेटवर्क मौजूद है, जिसमे से 291 किमी दिल्ली मे, 34.2 किमी हरियाणा मे और 71.6 किमी उत्तर प्रदेश में है। (अनुलग्नक डी–5.1 की तालिका 5.1.2)

5.1.4 सार्वजनिक परिवहन प्रणाली

5.1.4.1 दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.)/अन्य राज्यों के बीच और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भीतर इंटरसिटी बसों का संचालन कुछ निजी बस ऑपरेटर के अलावा, दिल्ली परिवहन निगम (डीटीसी), उत्तर प्रदेश आरटीसी (यूपीएसआरटीसी), हरियाण ा रोडवेज (एचआर), पेप्सू सड़क परिवहन निगम (पीआरटीसी), पंजाब रोडवेज (पीआर), हिमाचल आरटीसी (एचआरटीसी), जम्मू–कश्मीर आरटीसी (जेकेआरटीसी), राजस्थान राज्य आरटीसी (आरएसआरटीसी) द्वारा किया जाता है। एनसीआर (रा. रा.क्षे.) में 33 बस टर्मिनल और 133 बस डिपो हैं (अनुलग्नक डी–5.1 की तालिका 5.1.5 में दिए गए हैं)।

5.1.5 क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम – आरआरटीएस

5.1.5.1 परिवहन पर एनसीआरपीबी की कार्यात्मक योजना ने एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एकीकृत मल्टी–मॉडल परिवहन प्रणाली के समग्र विकास के लिए मुंबई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) की तर्ज पर रा.रा.क्षे. परिवहन निगम (एनसीआरटीसी) की

स्थापना की सिफारिश की थी। कार्यात्मक योजना 2032 ने एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आठ क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट कॉरिडोर की पहचान की है और प्राथमिकता वाले तीन कॉरिडोर दिल्ली–मेरठ, दिल्ली–पानीपत और दिल्ली–अलवर चरण –1 में हैं जो निर्माणाधीन हैं।

5.1.6 **हवाई परिवहनः**

5.1.6.1 इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, दिल्ली 2015 से देश का सबसे व्यस्त हवाई अड्डा है और देश का प्रवेश द्वार है। 2018 में, यह विश्व स्तर पर 12 वां सबसे व्यस्त हवाई अड्डा और एशिया का छठा सबसे व्यस्त हवाई अड्डा था। 2019–20 में, कुल 67.30 मिलियन यातायात संभाला गया, जिसमें से 17.83 मिलियन अंतर्राष्ट्रीय यात्री थे। हवाई अड्डे ने 0.955 मिलियन टन का कार्गो संभाला। 2034 तक प्रति वर्ष 100 मिलियन यात्रियों और 2 से 2.5 मिलियन टन कार्गो को संभालने की उम्मीद है।

5.1.7 **मौजूदा यात्रा पैटर्न**

5.1.7.1 परिवहन के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कार्यात्मक योजना अध्ययन सर्वेक्षण (2007) के अनुसार, बाहरी घेरों पर औसत दैनिक यातायात (एडीटी) लगभग 2,21,575 (3,50,694 पीसीयू) देखा गया था।

5.2 मुख्य समस्याएं एवं चुनौतियाँ

5.2.1 जनसंख्या में निरंतर वृद्धि, रोजगार के अवसरों और वाहनों की बहुतायत के कारण, इस क्षेत्र में यात्रा की मांग में लगातार वृद्धि हो रही है, लेकिन बुनियादी ढांचे में पर्याप्त अनुपात में वृद्धि नहीं हुई है, जिससे मौजूदा नेटवर्क सिस्टम अपनी क्षमता से परे कार्य कर रहा है। इसने भीड़भाड़, देरी, सुरक्षा, प्रदूषण और सिस्टम प्रबंधन की गंभीर यातायात समस्याओं को जन्म दिया है।

5.2.2 पर्याप्त क्षेत्रीय सार्वजनिक परिवहन की कमी और इसकी कम आवृत्ति, सिस्टम के एकीकरण की कमी और ज्यादा इंटरचेंज, क्षेत्र में यात्रियों के सामने आने वाली प्रमुख समस्याएं हैं। इसके अलावा, निजी परिवहन (63%) के उच्च हिस्से के कारण क्षेत्र में भीड़भाड़ से संबंधित समस्या हैं, जिसके कारण प्रमुख नगरों और शहरों में ऑफ–पीक घंटे खत्म हो जाते हैं।.

5.2.3 इसके अलावा सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के साथ आईटी समाधानों का एकीकरण अभी भी पूरे क्षेत्र के शहरोंध्कस्बों में गति पकड़ने को है।. बस प्रणाली और मेट्रो को ''कॉमन मोबिलिटी कार्ड12'' से जोड़ने का प्रयास किया गया है, लेकिन इस दिशा में अभी भी बहुत कुछ किया जा सकता है।

5.2.4 बस से संबंधित बुनियादी सुविधाएं जैसे बस टर्मिनल, आश्रय आदि ज्यादातर मामलों में यात्री सुविधाओं आदि अपर्याप्त और आंशिक/कम विकसित हैं। दिल्ली में कुछ मामलों को छोड़कर इंटर–मोडल अभिगम्यता जैसे रेलवे स्टेशन और बस स्टैंड आदि के बीच कम है।

5.2.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विशेष रूप से निजी ऑपरेटरों की बसों के लिए बस टर्मिनलों की योजना/विकास/संचालन/रखरखाव के लिए एक व्यापक नीति और एक नामित प्राधिकरण की सख्त आवश्यकता है।

5.2.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जैसे विशाल शहरी समूह के लिए बसों, मेट्रो रेल और आगामी रैपिड रेल प्रणाली के तालमेल की आवश्यकता है। वर्तमान में, सार्वजनिक परिवहन के कई साधन अक्सर पर्याप्त समन्वय के बिना कार्य करते हैं।

5.2.7 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लॉजिस्टिक्स क्षेत्र के संबंध में जिन प्रमुख चुनौतियों का समाधान करने की आवश्यकता है, उनमें अपर्याप्त और खराब डिजाइन वाले टर्मिनल बुनियादी ढ़ाचा, स्टोरेज सुविधाएं, ओ एंड एम प्रोटोकॉल, लॉजिस्टिक्स पर विनियम, भूमि, अड़चन, टैरिफ संरचना और कुशल जनशक्ति शामिल हैं। (अनुलग्नक –डी–5.1 का परिच्छेद ख देखें) मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी) की स्थापना के लिए आवश्यक विभिन्न अनुमोदन और लाइसेंस (गैर–विस्तृत) भी लॉजिस्टिक्स क्षेत्र के लिए चुनौती है।

5.2.8 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 08 मौजूदा अनारक्षित/ कम सेवा वाले छोटे हवाई अड्डे/हवाई पट्टियां हैं (करनाल, भिवानी, नारनौल, मेरठ, अलवर और भरतपुर) में और सीएमए में (बरेली, कोटा और पटियाला) हैं। छोटे हवाई अड्डों में हैंगर जैसी बुनियादी सुविधाओं का अभाव है। अधिकांश छोटे हवाई अड्डों में रात में उतरने की पर्याप्त क्षमता नहीं है।

5.2.9 यह देखा गया है कि लगभग 22% आबादी निजी कारों में चलती है जो ज्यादातर खड़ी रहती हैं और पार्किंग क्षेत्रों की मांग को बढ़ाती हैं। दिल्ली के बड़े इलाकों, खासकर सड़कों पर पार्किंग की जगहों ने कब्जा कर रखा है।

5.2.10 ऑटो रिक्शा, ई–रिक्शा, साइकिल रिक्शा जैसे मध्यवर्ती सार्वजनिक परिवहन (आईपीटी) की आमद ने सड़कों पर भीड़भाड़ को बढ़ा दिया है क्योंकि उनमें से कुछ गैर–पंजीकृत होते हैं और अक्सर यातायात और पार्किंग मानदंडों का उल्लंघन करते हैं।

5.2.11 पर्याप्त इंटरचेंज की कमी के कारण एक्सप्रेसवे, एनएच और एसएच और अन्य प्रमुख सड़कों के माध्यम से मौजूदा और आगामी कनेक्टिविटी का अनुकूलतम उपयोग अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है।

5.2.12 सड़क और परिवहन मंत्रालय (2016 और 2018) की रिपोर्ट के अनुसार, सड़क सुरक्षा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक प्रमुख चिंता का विषय है, दिल्ली में वर्ष 2016 में 1591 दुर्घटनाओं में मौतें हुई हैं, जो दस लाख से अधिक आबादी वाले शीर्ष 50 भारतीय शहरों में सबसे अधिक थी। दिल्ली में सड़क हादसों में होने वाली मौतों में से 44.3% ओवर स्पीडिंग की वजह से होती है।

5.2.13 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वाहनों का प्रदूषण भी एक प्रमुख चिंता का विषय है। पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के अनुसार, दिल्ली ने 2010–2018 के दौरान वाहनों के प्रदूषण में लगभग 40% की वृद्धि का अनुभव किया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में वाहन 40% से 50% प्रदूषण में योगदान करते हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सीएनजी की अनुपलब्धता विशेष रूप से सीएनसीआर से बाहर के क्षेत्रों में एक और समस्या है।

5.2.14 कोविड महामारी ने एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में राज्यों द्वारा सीमाओं पर यातायात प्रबंधन के हिस्से के रूप में अंतर–राज्यीय अवरोध/सीमा जांच के कारण उत्पन्न मुद्दों को उजागर किया है।

5.3 नीतियां एवं प्रस्ताव

A. सामान्य नीतियां और प्रस्ताव

5.3.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक स्मार्ट कनेक्टेड क्षेत्र बनाने की दिशा में आगे बढ़ना चाहिए जहां लोग और सामान का संचालन आसानी से और सुरक्षित रूप से हो सके। यातायात की भीड़ को कम करने और अधिक एकीकृत, उपयोगकर्ता–केंद्रित, सुलभ और किफायती परिवहन प्रणाली बनाने की दिशा में प्रयास किए जाने चाहिए।

5.3.2 इसके अलावा परिवहन निवेश को प्राथमिकता देना अनिवार्य होगा जो आर्थिक गलियारों (कॉरिडोर) और मेट्रो/क्षेत्रीय केंद्रों के बीच पहुंच को बढ़ाते है। हवाई, रेल, आरआरटीएस और एनएच/एक्सप्रेसवे के माध्यम से सीएमए, मेट्रो शहरों और क्षेत्रीय केंद्रों के बीच संपर्क को मजबूत करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएं। व्यवहार्यता के आधार पर सभी सीएमए को 2035 तक आरआरटीएस से जोड़ना चाहिए।

5.3.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में यात्रा के समय को कम से कम करना और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सीमाओं में यात्रा के समय को सुपरफास्ट ट्रेनों और हेली–टैक्सी द्वारा 30 मिनट से कम, अन्य ट्रेनों द्वारा 60 मिनट के भीतर और कार द्वारा दो से तीन घंटे का करना आवश्यक है। दिल्ली को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रमुख शहरों के साथ सुपर फास्ट ट्रेनों के माध्यम से 30 मिनट की कनेक्टिविटी मिलनी चाहिए।

5.3.4 इंट्रासिटी, इंटरसिटी के साथ–साथ इंट्रा और इंटर रीजनल दोनों स्तरों पर सभी छूटे हुए लिंक को समापन के लिए प्राथमिकता के आधार पर लिया जाना चाहिए।.

5.3.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में परिवहन/नगरपालिका प्राधिकरणों/यूएलबी द्वारा वाणिज्यिक यात्री वाहनों पर लगाए गए करों की समीक्षा करने की आवश्यकता है ताकि निजी से सार्वजनिक गतिशीलता में मोडल शिफ्ट को प्रोत्साहित किया जा सके।

5.3.6 विशेषतः उप–शहरी यात्री परिवहन को एक अलग प्रणाली के रूप में विकसित नहीं किया जाना चाहिए, लेकिन नेटवर्क के एक निर्बाध रूप से जुड़ा हुआ नेटवर्क बनाने के लिए अन्य ट्रांजिट नेटवर्क के साथ एकीकृत होना चाहिए, जहां सभी परिवहन प्रणालियों को मूल रूप से एकीकृत किया जाता है और एक दूसरे के पूरक होते हैं।

5.3.7 दिल्ली को अपनी सड़कों के लिए एक स्थानीय व्यापक निकाय के निर्माण द्वारा अधिक सुव्यवस्थित सड़क प्रबंधन की आवश्यकता है, जिसमें आवश्यकता पड़ने पर निकाय की विभिन्न उप–एजेंसियाँ हो सकती हैं।

5.3.8 अपराध नियंत्रण आदि जैसी आपात स्थितियों को छोड़कर, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में राज्यों द्वारा अंतर्राज्यीय सीमाओं को बंद करने से रोकने के लिए कदम उठाए जाएंगे। दिल्ली में 9 प्रमुख स्थान हैं जो कुल प्रवेश यातायात में 75% का

योगदान करते हैं। निर्बाध एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए इन प्रवेश बिंदुओं को पूरे वर्ष भीड़–भाड़ मुक्त रखा जाना चाहिए। राज्य की सीमाओं के आर पार सार्वजनिक और वाणिज्यिक वाहनों की आवाजाही निर्बाध होनी चाहिए।

B. रोड नेटवर्क प्रस्ताव

5.3.9 एन सी आर के सड़क नेटवर्क पदानुक्रम (हाईरेरकी) को एन सी टी दिल्ली से मेट्रो शहरों तक मजबूत संपर्क के साथ रेल–सड़क कनेक्टिविटी के लिए और आगे मेट्रो शहरों से उप–क्षेत्रीय स्तर के शहरों को जोड़ने के लिए रिंग और रेडियल पैटर्न के साथ जालीदार ग्रिड पैटर्न का पालन करना चाहिए। रेडियल नेटवर्क में केंद्र में अनावश्यक भीड़ को रोकने के लिए ऐसे रैटिक्यूलर नेटवर्क की आवश्यकता है।

5.3.10 ईस्टर्न और वेस्टर्न पेरिफेरल एक्सप्रेसवे के अलावा [अर्थात गोलाकार क्षेत्रीय एक्सप्रेसवे नंबर 1 (गो.क्षे.ए.– I),] दो और क्षेत्रीय एक्सप्रेसवे को व्यवहार्यता के आधार पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के संतुलित विकास के लिए ''ग्रोथ कॉरिडोर और अवसर क्षेत्र'' (चित्र 5.3 दें) के रूप में वकसित किया जाना चाहिए:

a.) गोलाकार क्षेत्रीय एक्सप्रेसवे नंबर 2 (गो.क्षे.ए.–द्वितीय) – पानीपत–शामली–मेरठ–जेवर को जोड़ते हुए– नूंह–भिवाड़ी–रेवाड़ी–झज्जर–रोहतक–पानीपत

b.) गोलाकार क्षेत्रीय एक्सप्रेसवे नंबर 3 (गो.क्षे.ए.–III) – करनाल–मुजफ्फरनगर–घरमुखेस्टवार–नरौरा–अलीगढ़–मथुरा –डीग–अलवर–महेंद्रगढ़–चरखी दादरी–भिवानी–जींद–कैथल–करनाल को जोड़ते हब।

5.3.11 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 50,000 न्यूनतम आबादी (जनगणना 2011 के अनुसार) से ऊपर सभी शहरी और बड़ी बस्तियों के आसपास एक व्यापक बाईपास प्रणाली हो। इसे 2026 तक सभी 01 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों के लिए प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए। ऐसे बाईपास वाले क्षेत्रों को तदर्थ/अस्थिर विकास से बचाने के लिए नियंत्रित/विनियमित क्षेत्रों के रूप में अधिसूचित किया जाना चाहिए।

5.3.12 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग का उन्नयन एमओआरटीएच द्वारा या एनएचडीपी के हिस्से के रूप में या अन्य कार्यक्रमों द्वारा अनुसूची के अनुसार किया जाना चाहिए और संबंधित राज्य की आवश्यकताओं के अनुरोधों को प्राथमिकता पर लिया जाना चाहिए।

5.3.13 निम्नलिखित के कार्यान्वयन में तेजी लाई जानी चाहिए:

i. दिल्ली–मेरठ एक्सप्रेसवे को 2022 तक पूरी तरह से चालू कर देना

ii. दिल्ली–मुंबई एक्सप्रेसवे (एक ग्रीन–फील्ड हाईवे) योजना को भारतमाला परियोजना के तहत दिल्ली–वडोदरा वाया सोहना, अलवर, दौसा, सवाईमाधोपुर, बूंदी, कोटा, रतलाम को अधिमानतः (प्रिफरेबली) 2025 तक पूरी तरह से चालू कर देना चाहिए।

iii. मेरठ को प्रयागराज से जोड़ने वाला नया गंगा एक्सप्रेसवे अधिमानतः (प्रिफरेबली) 2025 तक बनकर तैयार करना चाहिए।

iv. दिल्ली–अमृतसर–कटरा एक्सप्रेसवे

v. छह लेन ट्रांस–हरियाणा राजमार्ग (अंबाला से कोटपुतली) (राजस्थान) तक

5.3.14 राज्यों को आवश्यक जांच के आधार पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रेडियल और रेटिकुलर सड़क नेटवर्क सुनिश्चित करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर अनुपस्थित सड़क संपर्क (मिसिंग रोड लिंक) (इन्टर और इंट्रा राज्य दोनों) के निर्माण के लिए आवश्यक पहल करनी चाहिए **(चित्र 5.4 देखें)**

5.3.15 उपयुक्त व्यवहार्यता मानदंड के आधार पर, दिल्ली में बाहरी रिंग रोड के समानांतर एक एलिवेटेड या ग्रेड आउटर रिंग रोड (ईओआरआर) का प्रस्ताव है, जिसमें आवश्यकतानुसार प्रवेश और निकास के लिए उपयुक्त स्लिप रोड हो। ईओआरआर के अस्थायी

चित्र 5.3: एलिवेटेड आउटर रिंग रोड (ईओआरआर) का संभावित संरेक्षण

संरेखण का योजनाबद्ध नक्शा **चित्र 5.3** में दिया गया है।

5.3.16 चिल्ला बॉर्डर से महामाया फ्लाईओवर और गाजियाबाद एलिवेटेड रोड तक एलिवेटेड रोड को सीएनसीआर क्षेत्र के व्यापक विकास के लिए एलिवेटेड रिंग में शामिल करने पर विचार किया जा सकता है। यह व्यवहार्यता अध्ययन और डीपीआर पर आधारित होगा।

5.3.17 सीएनसीआर क्षेत्र की बेहतर कनेक्टिविटी के लिए, ईओआरआर को प्रमुख आर्थिक केंद्रों जैसे जेवर और हिसार हवाई अड्डों, आदि के लिए प्रेरित करना चाहिए। इसके अलावा, व्यवहार्यता के आधार पर, एनसीटी दिल्ली से परे एक एलिवेटेड रिंग रोड की संभावना का भी पता लगाया जा सकता है।

5.3.18 2026 तक गैर–मोटर चालित परिवहन (NMTs), सभी चार पहिये बिना के वाहनों आदि के लिए सभी एन. एच., एस. एच. और एक्सप्रेसवे आदि के साथ सर्विस लेन अनिवार्य रूप से प्रदान की जानी चाहिए। पूरे क्षेत्र में सभी एनएच/एक्सप्रेसवे पर 2 साल में और सभी एसएच पर 05 साल में वाहन दुर्घटना रिकवरी लेन प्रदान की जाएगी।

5.3.19 प्रत्येक एनएच/एसएच/एक्सप्रेसवे पर ट्रॉमा सेंटर हो, जो 50 किमी से कम के अंतराल पर या 1 घंटे (गोल्डन ऑवर) के यात्रा समय के भीतर ब्लड बैंक सहित सभी सुविधाओं के साथ स्थापित किया गया हो। ईंधन स्टेशनों के आसपास के 20–40 किमी के अंतराल के क्षेत्रों का उपयोग ट्रॉमा सेंटर विकसित करने के लिए किया जा सकता है। हवाई एम्बुलेंस के लिए हेलीपैड वाले ट्रॉमा सेंटर को राजमार्ग सुविधा केंद्र(एचएफसी) के नजदीक रखने का प्रयास करना चाहिए।

5.3.20 सभी एक्सप्रेसवे में प्रत्येक 100 किमी के हिस्से पर हेलीपैड/हवाई पट्टी होनी चाहिए ताकि आपातकालीन निकासी के वक्त हेलीध्एयर एम्बुलेंस सेवा का लाभ उठाया जा सके।

5.3.21 कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए, लगभग 15 किमी के दायरे वाले रिंग रोड/राजमार्गों द्वारा गांवों के लूप को लगातार बस सेवाओं से जोड़ने के बारें में, स्थानीय बाजार समूहों का समर्थन करने के लिए, जिससे कि सभी जुड़े गांवों की आबादी को एक बाजार में एकीकृत किया जा सके, सोचा जा सकता है। यह नए बाजार और भविष्य के शहरों के केंद्र बनाकर बहुकेंद्री विकास के लिए मददगार हो सकता है। इसे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में इंटीग्रेटेड क्लस्टर एक्शन प्लान (आईसीएपी) से जोड़ा जा सकता है।

5.3.22 मौजूदा सड़क परिवहन निवेश के अनुकूलतम उपयोग हेतु, प्रत्येक एक्सप्रेसवे के अन्य एक्सप्रेसवे और एनएच/एसएच चौराहों /क्रॉसिंग पर उपयुक्त इंटरचेंज और वायसा वरसा को शामिल करना चाहिए जिन्हें समयबद्ध तरीके से प्राथमिकता के आधार पर प्रदान करना चाहिए।

5.3.23 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सड़कें स्मार्ट और उपयोगकर्ता के अनुकूल होनी चाहिए। एलईडी, सोलर लाइटिंग आदि जैसे ऊर्जा कुशल स्रोत के माध्यम से सड़क की रोशनी की जानी चाहिए।

5.3.24 पूर्ण या आंशिक ग्रेड सेपरेटेड इंटरचेंज के साथ सक्षम महत्वपूर्ण सड़क चौराहों पर प्रवेश नियत्रण प्रदान करना आवश्यक है। उप–क्षेत्रीय और स्थानीय स्तर पर विस्तृत इंटरचेंज की पहचान की जानी चाहिए और तालिका 5.3 के अनुसार चरणों में 2026 तक प्राथमिकता पर लागू किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) परिवहन –2032 पर कार्यात्मक योजना के लिए पहचाने गए इंटरचेज की एक सांकेतिक सूची **अनुलग्नक–डी–5.1** में दी गई है।

तालिका 5.3–इंटरचेंज के विकास के लिए प्रस्तावित चरण

1	एक्सप्रेसवे और एक्सप्रेसवे के बीच	पूर्ण इंटरचेंज	2023 तक
2	एक्सप्रेसवे और क्षेत्रीय धमनी के बीच – (राष्ट्रीय राजमार्ग)	पूर्ण या आंशिक इंटरचेंज	2024 तक
3	क्षेत्रीय धमनी और क्षेत्रीय धमनी के बीच	आंशिक इंटरचेंज	2025 तक
4	क्षेत्रीय धमनी और क्षेत्रीय कलेक्टर (राज्य राजमार्ग)	आंशिक इंटरचेंज	2025 तक
5	क्षेत्रीय कलेक्टर और क्षेत्रीय कलेक्टर के बीच	ग्रेड पर (उचित सिग्नल मुक्त डिजाइन के साथ)	2026 तक

C. साइकिल और पैदल यात्री सुविधाएं

5.3.25 सभी नए शहर/शहरी बस्तियों के स्थानिक आकार/विस्तार का निर्णय ''15–मिनट शहर'' (जैसे पेरिस) की अवधारणा के आधार पर किया जाना चाहिए, जिसमें नागरिकों द्वारा आवश्यक सभी आवश्यक सेवाएं और दैनिक जरूरत की वस्तुएं पैदल/बाइक या गैर–मोटर चालित परिवहन (एनएमटी) पर 15 मिनट त्रिज्या के भीतर उपलब्ध हों।

5.3.26 प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य द्वारा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी प्रमुख शहरी क्षेत्रों में साइकिल ट्रैक, चौराहों पर इसकी निरंतरता आदि पर ध्यान केंद्रित करते हुए स्थायी परिवहन प्रणाली के एक हिस्से के रूप में निर्बाध साइकिल सवारी बुनियादी ढांचे को लागू किया जाना चाहिए।

5.3.27 सड़कों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विकलांगों के अनुकूल बनाया जाना चाहिए। यह सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए।.

D) रेल नेटवर्क प्रस्ताव

5.3.28 क्षेत्र में एक उच्च क्षमता, उच्च गति, उच्च आवृत्ति पारगमन नेटवर्क विकसित करने की आवश्यकता है। निकटतम एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सीमाओं से दिल्ली तक ''30 मिनट तेज उच्च गुणवत्ता सीमित स्टॉप मास ट्रांजिट रेल सिस्टम'' की व्यवहार्यता का अन्वेषण करें. सभी आरआरटीएस ट्रैक ''फास्ट ट्रैक'' होने चाहिए। फास्ट ट्रैक आरआरटीएस लाइनों का उपयोग 'बुलेट ट्रेनों' के लिए करने और संभावनाओं का पता लगाया जा सकता है जिससे ''30 मिनट एनसीआर (रा.रा.क्षे.)'' सक्षम हो सके।

5.3.29 तीन प्राथमिकता वाले क्षेत्रीय रैपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम (आरआरटीएस) कॉरिडोर यानी दिल्ली–मेरठ; दिल्ली–पानीपत; और दिल्ली–रेवाड़ी–अलवर को पहले चरण में समयबद्ध तरीके से निष्पादित किया जाए। दिल्ली–मेरठ कॉरिडोर का काम 2023 तक पूरा कर लिया जाए और बाकी दो कॉरिडोर के काम में तेजी लाई जाए। शेष 05 आरआरटीएस कॉरिडोर यानी दिल्ली–शाहदरा–बड़ौत; दिल्ली – हापुड़; दिल्ली – खुर्जा; दिल्ली–बल्लभगढ़–पलवल; और दिल्ली–रोहतक का काम भी समयबद्ध तरीके से किया जाए।

5.3.30 भारतीय रेलवे 2031 तक मेट्रो केंद्रों, क्षेत्रीय केंद्रों और सीएमए से जुड़ने के लिए कम्यूटर रेल सेवा संचालित करने की संभावनाओं का पता लगा सकता है।

5.3.31 निम्नलिखित अस्थायी संरेखण के अनुसार व्यवहार्यता के आधार पर 03''ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर (ओआरसी)'' का नेटवर्क विकसित करने का प्रस्ताव है:

a) **(ORC) ओआरसी–I;** हरियाणा 2025 तक पलवल–सोनीपत को जोड़ने के लिए ओआरसी विकसित कर रहा है। उत्तर प्रदेश को पलवल–खुर्जा–मेरठ–बागापत–सोनीपत को जोड़ने वाली ओआरसी विकसित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए, ताकि ऑर्बिट/सर्कल को पूरा किया जा सके। इसे 2028 तक पूरी तरह से चालू कर दिया जाए।

b) **(ORC) ओआरसी–II;** ''क्षेत्रीय कक्षीय रेल कॉरिडोर (आरओआरसी)'' पानीपत–शामली–मेरठ–जेवर–नूह–भिवाड़ी–रेवड़ी– झज्जर–रोहतक–पानीपत (सीआरई–II के साथ) को जोड़ता है और सी.एन.सी.आर. क्षेत्र को टाल कर यात्रियों और माल के क्षेत्रीय परिवहन को तेज करता है।

c) **(ORC) ओआरसी–III; ''आउटर ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर (ओओआरसी)''** 2041 तक सीआरई–III के साथ। रेल मंत्रालय इस संबंध में व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए निम्नलिखित 04 मिसिंग लिंक पर विचार कर सकता है::

i) करनाल – जींद – भिवानी – महेंद्रगढ़ –नारनौल – बहरोड़ – अलवर

ii) अलवर – डीग – कुर्जा (वाया मथुरा हो सकता है)

iii) खुर्जा–गढ़मुक्तेश्वर–हस्तिनापुर–मुजफ्फरनगर–करनाल

चित्र 5.4– कक्षीय रेल कॉरिडोर (ओआरसी) के संभावित संरेखण

5.3.32 अलवर से बांदीकुई लाइन (अलवर जिले मे कार्यान्वित), रेवाड़ी से लोहारू (महेन्द्रगढ़ जिले मे कार्यान्वित) के विद्युतीकरण और ब्रॉड गेजिंग में तेजी लाना और अलवर से डीग लाइन (डबल गेज्ड करना)।

5.3.33 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी रेलवे लाइनें 2030 तक 4 ट्रैक और 2040 तक 06 ट्रैक हो जानी चाहिए, 100% विद्युतीकृत, ब्रॉड गेज और उच्च गति, नवीनतम सुरक्षा प्रणालियों के साथ, ट्रेन ऑटोनॉमस चक्रावर्तन प्रणाली (टीएसीएस), केंद्रीकृत

यातायात नियंत्रण (सीटीसी), आदि होनी चाहिए। यदि मेरठ–बिजनौर लाइन को प्राथमिकता के आधार पर लिया जाता है तो दिल्ली–हस्तिनापुर को सीधे जोड़ा जाएगा।

5.3.34 यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाए जाएं कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) विशेष रूप से दिल्ली–मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरिडोर (डीएमआईसी) के एनसीआर (रा.रा.क्षे.) हिस्से निर्धारित समय पर पूरे हो जाएं और 2032 तक पूरी तरह से चालू हो जाएं और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डीएफसी तक फीडर रूट साथ साथ पूरे हो जाएं। गुरुगांव–मानेसर–रेवाड़ी, धारूहेड़ा और बावल से लिंक सहित डीएमआईसी कॉरिडोर को प्राथमिकता के आधार पर लागू किया जाए।

5.3.35 दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उच्च स्तर की गतिविधि वाले क्षेत्रों में आरओबी/ अंडर पास और बाड़ वाली रेलवे पटरियों को विकसित करके क्षेत्र में मवेशी क्रॉसिंग सहित सभी समपारों को समाप्त किया जाना चाहिए।

5.3.36 समग्र पहल, अंतर–शहरी रेलवे लाइनों, विशेष रूप से हाई–स्पीड रेलवे लाइनों के विकास की दिशा में होनी चाहिए।

5.3.37 हाई स्पीड रेल (एचएसआर)/ बुलेट ट्रेन कॉरिडोर के कार्यान्वयन में तेजी लाई जाए जो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) यानी दिल्ली–आगरा–लखनऊ–वाराणसी, दिल्ली–चंडीगढ़–अमृतसर और दिल्ली–जयपुर–अहमदाबाद (एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के 4 स्टेशन, द्वारका, आईएमटी मानेसर, रेवाड़ी और बहरोड़) से गुजरती है। इसके अलावा, दिल्ली के बीच प्रमुख मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों और सीएमए से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बीच एचएसआर कनेक्टिविटी होने की संभावनाओं का पता लगाया जाना चाहिए।

5.3.38 दिल्ली में मौजूदा रिंग रेल बुनियादी ढांचे का पुनरुद्धार प्रवेश/निकास के मुद्दों और बाधाओं को हल करके किया जाना चाहिए। इसका उपयोग कार्गो के लिए भी किया जा सकता है।

5.3.39 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मेट्रो रेल की गति[11] को मौजूदा औसत गति 32–35 किमी/घंटा से बढ़ाकर 2022 तक लगभग 50 किमी/घंटा और 2025 तक 70 किमी/घंटा तक बढ़ाने की संभावनाओं का अन्वेषण करें। स्किपिंग स्टेशनों के विकल्पों द्वारा या दिन की निश्चित अवधि में, सीमित स्टॉपेज को निर्दिष्ट करने वाले प्रमुख फुटफॉल वाले स्टेशनों के बीच, संभावना का पता लगाया जा सकता है। राष्ट्रीय रेल योजना में प्रमुख शहरों के लिए हाई स्पीड रेल कनेक्टिविटी का भी उल्लेख है; दिल्ली और अन्य प्रमुख मेट्रो और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के क्षेत्रीय केंद्रों को मौजूदा पटरियों पर उपरोक्त कार्यों द्वारा या मौजूदा अलाइनमेंट के साथ नई पटरियों का सेट जोड़कर इन्हें उच्च गति में परिवर्तित करके या हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के पूरी तरह से नए सेट बनाकर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) और दिल्ली मे हाई स्पीड रेल कनेक्टिविटी होनी चाहिए। शहर से शहर के कनेक्शन अधिमानतः (प्रिफरेवली) उच्च गति वाले होंगे जिसमें धीमी मेट्रो प्रणालियों के लिए इंट्रासिटी कनेक्टिविटी होगी।

5.3.40 मेट्रो रेल कॉरपोरेशन को 2030 तक विकास के लिए निम्नलिखित गलियारों का निर्माण करना चाहिए i) सोनीपत–पानीपत, ii) गाजियाबाद–मेरठ, पपप) फरीदाबाद–पलवल–जेवर (डीआईए) iv) फरीदाबाद– गुरुग्राम, v) बहादुरगढ़–रोहतक, vi) गुरुग्राम–मानेसर–रेवाड़ी.

5.3.41 सभी मेट्रो एक्सटेंशन आदि व्यवहार्यता अध्ययन और उसके बाद डीपीआर पर आधारित होंगे

5.3.42 शेष नेटवर्क से एक अलग उपनगरीय यात्री परिवहन विकसित करने का प्रयास किया जाना चाहिए और एनसीआर[12] (रा.रा.क्षे.) मे स्थानीय सरकारों के अधीन सभी प्रमुख शहरी क्षेत्रों में एक लाइट रेल ट्रांजिट सिस्टम, मेट्रो लाइट, रबर–टायर मेट्रो रेल, मोनोरेल, नियो मेट्रो आदि को स्थापित करने का प्रयास किया जाना चाहिए। शहर और उसके हवाई अड्डे/रेल स्टेशनों आदि के बीच त्वरित आवाजाही के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कस्बों में हाइपर लूप और पॉड्स की सुविधा की संभावनाओं का अन्वेषण किया जा सकता है।

5.3.43 रेलवे जंक्शन/स्टेशन की योजना स्वच्छता, सार्वजनिक सुविधाओं, सुरक्षा, सुविधा, आत्मनिर्भरता, टीओडी, आदि जैसे पहलुओं को ध्यान में रखते हुए की जानी चाहिए।

5.3.44 टियर–II शहरों (एमओएचयूए वर्गीकरण के अनुसार) को मेट्रो लाइट (मेट्रो की लागत का 30–40%) और मेट्रो नियो (मेट्रो की लागत का 20–25%) के लिए एमओएचयूए फंड द्वारा समर्थित होने की संभावनाओं का अन्वेषण करना चाहिए।.

---

[11] ''गतिमान एक्सप्रेस भारतीय रेलवे की सबसे तेज ट्रेन है, जो दिल्ली और आगरा के बीच 160 कि.मी. प्रतिघंटे की गति प्राप्त करती है। वंदे मातरम एक्सप्रेस, एक विश्व श्रेणी की बिना इंजन वाली ट्रेन में 180 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार पकड़ने की क्षमता है, लेकिन इसकी मार्ग पर अधिकतम परिचालन गति 130 कि.मी. प्रति घंटे है। इसके अतिरिक्त दिल्ली, मुंबई और दिल्ली हावड़ा मार्गों पर भी 2020–23 तक गति 160 प्रति कि.मी. प्रति घंटे तक बढ़ाने की योजना है। पैंसेजर ट्रेनों की भी औसत गति में 60 प्रतिशत की वृद्धि करने की मंजूरी मिल गई है।

[12] नीति आयोग की अभिनव भारत @75 कार्यनीति पर आधारित

5.3.45 मेट्रो और आरआरटीएस (मौजूदा/प्रस्तावित) को जालीदार ग्रिड बनाने के लिए प्रस्तावित ओआरसी से जुड़ना चाहिए। इन मार्गों पर नेविगेशन आसान और उपयोगकर्ता के अनुकूल होना चाहिए।

5.3.46 कार्गो परिवहन के लिए मेट्रो, आरआरटीएस, ईएमयू आदि के खाली/निष्क्रिय समय और ऑफ–पीक क्षमताओं के उपयोग को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एयरलाइन क्षेत्र की तरह लाभकारी रूप से सोचा जा सकता है।

E) हवाई संपर्क प्रस्ताव

5.3.47 अन्य वैश्विक महानगरीय क्षेत्रों की तरह, हवाई अड्डे के नेटवर्क की क्षमता का विस्तार करने के लिए दिल्ली/सीएनसीआर में और उसके आसपास अधिक हवाई अड्डों का विकास किया जाना चाहिए। करनाल या पानीपत और मेरठ या मुजफ्फरनगर में एक हवाई अड्डा बनाने की संभावनाओं का अन्वेषण किया जाना चाहिए।

5.3.48 ''जेवर में अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे'' और ''हिसार में विमानन हब'' (सीएमए) का विकास प्राथमिकता पर लिया जाना चाहिए और साथ–साथ दिल्ली हवाई अड्डे पर सीमित बुनियादी ढांचे का विस्तार किया जाना चाहिए। इससे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में दक्षिण एशिया के लिए एयर ट्रांजिट हब बनने की क्षमता होगी।

5.3.49 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मौजूदा जो सेवा में नहीं है जो छह छोटे हवाई अड्डे/हवाई पट्टियां नामतः करनाल, भिवानी, नारनौल, मेरठ, अलवर और बारातापुर और तीन जो सीएमए में है बरेली, कोटा और पटियाला को, 2025 तक विकसित किया जाना चाहिए और पूरी तरह से चालू कर दिया जाना चाहिए। इन हवाई अड्डों और हवाई पट्टियों को विकसित करने के लिए प्राइवेट प्लेयर्स को प्रोत्साहित किया जा सकता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए मौजूदा और प्रस्तावित एयर नेटवर्क चित्र 5.5 में दिया गया है।

5.3.50 पहुंच बढ़ाने के लिए सभी मौजूदा और भविष्य के हवाई अड्डों को विभिन्न मास ट्रांजिट सिस्टम रेल, आरआरटीएस, हाई स्पीड रेल (एचएसआर) और मेट्रो रेल स्टेशनों और बस टर्मिनलों से जोड़ें।

5.3.51 जिला मुख्यालयों, कस्बों, पर्यटन स्थलों और हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों/हेलीपैडों के बीच अच्छी कनेक्टिविटी सुनिश्चित करें। प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले में परिचालन हवाई पट्टी होनी चाहिए। नागरिक उड्डयन मंत्रालय के मानदंडों के अनुसार हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों में सुविधाएं प्रदान की जाए।

5.3.52 समर्थन बुनियादी ढांचा सरकारी पहल के माध्यम से बनाया जा सकता है, जबकि कनेक्टिविटी सेवाओं को प्राइवेट प्लेयर्स पर छोड़ दिया जा सकता है। राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन नीति[13] (एनसीएपी) 2016 के अनुसार, हेलीकॉप्टर 5000 फीट से नीचे के हवाई क्षेत्र में बिना पूर्व एटीसी मंजूरी के, बिंदु से बिंदु तक उड़ान भरने के लिए स्वतंत्र हैं। तदनुसार, ऑन–डिमांड हेलीकॉप्टर सेवाओं को शहर और राज्य परिवहन सेवाओं (जैसे, वूम, उबेर कॉप्टर और ब्लेड आदि) में एकीकृत किया जाना चाहिए। पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए प्रत्येक जिला मुख्यालय और पर्यटन स्थलों पर हेली टैक्सी सेवा प्रदान की जाए।

5.3.53 सभी महत्वपूर्ण ऊंची इमारतों में उचित अनुमति के बाद हेलीपैड बनाने की संभावनाएं तलाशी जा सकती हैं।[14]

5.3.54 **भविष्य की हवाई पुलिसिंग, ई–वाणिज्य, हवाई सर्वेक्षण, आदि की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 2026 तक सभी जिला मुख्यालयों पर ''यूएवी / ड्रोन, हेलीपैड और यूएवी लॉन्च /पार्किंग क्षेत्र'' स्थापित किए जाएंगे।**

5.3.55 2030 तक एकीकृत वायु–जल परिवहन अवसंरचना प्रदान करने के लिए प्रत्येक उप–क्षेत्र में कम से कम एक जल हवाई अड्डा'' (चित्र

चित्र 5.5: मौजूदा और प्रस्तावित वायु नेटवर्क

[13] *https://www.civilaviation.gov.in/sites/default/files/Final_NCAP_2016_15-06-2016-2_1.pdf*

[14] *टोक्यो में छत के ऊपर हैलीपेड वाले 80 भवन हैं, जबकि सियोल में 77, बुसान–दक्षिण कोरिया में 50, ओसाका में 43 और लॉस एंजलिस में छत पर हैलीपेड के साथ 41 इमारतें हैं।*

5.5 देखें) स्थापित किया जाना चाहिए। संदर्भ के लिए वाटर एयरोड्रोम की डिजाइन आवश्यकताएं अनुलग्नक–डी–5.1.1 में दी गई हैं। एनसीआरपीबी 'वाटर एयरोड्रोम' के संबंध में परिवहन पर कार्यात्मक योजना के हिस्से के रूप में अध्ययन पर विचार करेगा।

5.3.56 क्षेत्र में ट्रांस–शिपमेंट हब के निर्माण के माध्यम से ''फ्लाई–फ्रॉम–एनसीआर'' संकल्पना को अपनाकर एयर कार्गो विकास को बढ़ावा देना।

5.3.57 सभी जिला और मंडल मुख्यालयों में सीधी और कुशल हवाईअड्डा कनेक्टिविटी और चार्टर्ड विमानों के लिए अलग सुविधाएं होनी चाहिए।

5.3.58 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी मल्टीस्पेशलिटी अस्पताल, ट्रॉमा सेंटर और मल्टी–लेवल पार्किंग सुविधाएं 24 घंटे एयर एम्बुलेंस चिकित्सा आपातकालीन सेवाओं और आपदा प्रबंधन के दृष्टिकोण से ऑन–साइट हेलीपैड से पूर्ण हों।

F. अंतर्देशीय जलमार्ग प्रस्ताव

5.3.59 अंतर्देशीय राष्ट्रीय जलमार्ग (रा.ज.) – 110 (यमुना नदी) पर यात्री और कार्गो नौका सेवा के कार्यान्वयन में तेजी लाई जानी चाहिए और 2025 तक इसे पूरी तरह से चालू कर दिया जाना चाहिए। वजीराबाद और सोनिया विहार के बीच यमुना नदी में फेरी सेवा की संभावनाओं को देखा जाए और परियोजना को उपयुक्त रूप से लागू किया जा सकता है।

5.3.60 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रमुख नहर नेटवर्क जैसे आगरा नहर, ऊपरी गंगा नहर, पश्चिमी यमुना नहर, आदि पर यात्री और बल्क कार्गो (विशेष रूप से अनश्य (नान पेरिशेवल)) नौका सेवा विकसित करने की संभावनाओं का पता लगाया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की नदियों और नहरों में न्यूनतम जल स्तर बनाए रखने की आवश्यकता है ताकि साल भर नौका विहार और नौवहन और इसके संभावित उपयोग को सक्षम बनाया जा सके।

5.3.61 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को संयुक्त रूप से सिंगापुर और शंघाई की तरह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ग्रीन्स और ब्लूज (जलमार्ग) के नेटवर्क विकसित करने चाहिए। राज्य यमुना में जल परिवहन क्रॉसओवर बिंदुओं की पहचान कर सकते हैं और मौजूदा नेटवर्क के लिए सड़क संपर्क विकसित कर सकते हैं।.

G) इंट्रा–अर्बन सार्वजनिक परिवहन प्रणाली

5.3.62 05 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों को एकीकृत परिवहन प्रणाली का उपयुक्त मिश्रण प्रदान किया जा सकता हैं। अंतर शहरी स्तर पर प्रस्तावित एमआरटीएस नेटवर्क को निर्बाध इंटरचेंज के लिए क्षेत्रीय स्तर के नेटवर्क के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए।

5.3.63 कैब एग्रीगेटर्स द्वारा प्रदान की जाने वाली साझा गतिशीलता, साझा ऑटो/ साइकिल और इलेक्ट्रिक साइकिल के साथ फर्स्ट–लास्ट माइल कनेक्टिविटी और पहुंच में सुधार के लिए फीडर बसों / मिनी बसों को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

5.3.64 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रमुख परिवहन परियोजनाओं को पूर्ण मानने पर विचार करने के लिए लास्ट माइल कनेक्टिविटी एक अनिवार्य प्रावधान होना चाहिए।

5.3.65 मोबिलिटी–ऐज–ए–सर्विस (एमएएएस) के चरण–I को निर्बाध यात्रा के लिए क्षेत्र में संचालित और संचालन के लिए प्रस्तावित विभिन्न मोड के सभी डेटा को एकीकृत करके एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रस्थापित किया जा सकता है।.

5.3.66 दिल्ली के मास्टर प्लान–2021में प्रस्तावित मेट्रोपॉलिटन पैसेंजर टर्मिनल (एमपीटी) को प्राथमिकता के आधार पर विकसित किया जाना चाहिए, जिसमें एमपीटी के आवश्यक तत्व शामिल हों। इन स्थानों में आनंद विहार, बिजवासन, होलम्बी कलां, टिकरी कलां, हजरत निजामुद्दीन और कश्मीरी गेट शामिल हैं।

5.3.67 यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि सभी शहर के बेड़े (बस, मिनीबस, कचरा संग्रह और अन्य कारें और ट्रक) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में हरित ऊर्जा/ईंधन स्रोतों पर चलते हैं और उनका उपयोग उपलब्धता के अनुसार करते हैं।

H) मल्टी–मोडल इंटीग्रेशन

5.3.68 रेल (ट्रेन, आरआरटीएस, एमआरटीएस, आदि), सड़क (बस / आईपीटी / एनएमटी), वायु (हवाई जहाज / हेलीकॉप्टर), पानी (स्पीड बोट / स्ट्रीमर, आदि) को कवर करते हुए मल्टीमोडल इंटीग्रेटेड ट्रांजिट इंटरचेंज विकसित किए जाने चाहिए। प्रारंभ में, डीएमआरसी और आरआरटीएस द्वारा 60 स्टेशनों / इंटरचेंजों की पहचान की गई है (अनुलग्नक–डी–5.1 की

तालिका 5.1.6 में प्रस्तुत सूची देखें) और इस क्षेत्र में बहु–मोडल एकीकरण में सुधार के लिए ऐसे और क्षेत्रों की पहचान की जानी चाहिए।

5.3.69 सभी बिंदु जहां सड़क/रेल/मेट्रो/आरआरटीएस/एयर नेटवर्क आदि का ओवरलैपिंग मौजूद है, को प्राथमिकता के आधार पर एकीकृत तरीके से विकसित किया जाना चाहिए, ताकि यातायात की निर्बाध आवाजाही और यात्रियों और माल के हस्तांतरण को सक्षम बनाया जा सके।

5.3.70 बस, रेल और आरआरटीएस इंटरचेंज के साथ सराय काले खां और आनंद विहार जैसे संभावित स्टेशन क्षेत्रों को प्रमुख परिवहन हब के रूप में विकसित किया जाना चाहिए और सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों और सीएमए में इसी तरह के हब विकसित किए जाने चाहिए।

5.3.71 2025 तक सभी अंतरराज्यीय/अंतर–क्षेत्र और सभी शहर स्तरीय बस टर्मिनलों को अत्याधुनिक सुविधाओं और सुविधाओं के साथ विकसित और आधुनिक बनाया जाना चाहिए। सुविधाओं और सुविधाओं की एक सांकेतिक सूची अनुलग्नक–पी–5.1 में दी गई है।

I) गोदाम और लॉजिस्टिक्स सुविधाएं

5.3.72 अन्य सही नीतियों के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अपने स्थान के कारण दक्षिण एशियाई लॉजिस्टिक्स केंद्र बन सकता है।

5.3.73 उप–क्षेत्रीय योजनाओं और स्थानीय स्तर की योजनाओं में सुझाए गए भूमि उपयोग आदि के साथ लॉजिस्टिक्स क्षेत्रों हेतु स्थानों की पहचान की जानी चाहिए।

5.3.74 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रवेश करने और जाने वाले सभी कार्गो / वाणिज्यिक वाहनों के लिए वाहन ट्रैकिंग अनिवार्य कर दी जाए।.

5.3.75 राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति के उद्देश्यों के अनुरूप, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को निम्न कार्य करना चाहिएः (i) लॉजिस्टिक्स की लागत को जीडीपी के 13–14% से घटाकर 10% करना, (ii) लॉजिस्टिक्स कार्य सूचकांक (एलपीआई) में भारत की रैंक को <30 तक सुधारने में देश की मदद करें, (iii) लॉजिस्टिक्स रोजगार में योगदान दें और अतिरिक्त 10–15 मिलियन रोजगार सृजित करने के देश के लक्ष्य को प्राप्त करने में मदद करें, (iv) देश के बाकी हिस्सों के साथ समन्वयित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी लॉजिस्टिक्स डेटा के लिए सिंगल पॉइंट की सुविधा, और (v) वेयरहाउसिंग उद्योग को मजबूत करना, कोल्ड चेन दक्षता में सुधार करना और कृषि–नुकसान को <5% तक कम करना।

चित्र 5.6– प्रस्तावित रेटिक्युलर रेल नेटवर्क

चित्र 5.7– प्रस्तावित रेटिक्युलर सड़क नेटवर्क

5.3.76 ग्रामीण सीएनसीआर में लॉजिस्टिक पार्कों को पहली और दूसरी ओआरसी/एक्सप्रेसवे के बीच विकसित करने का प्रस्ताव है जो एनसीटी दिल्ली और बाकी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विकास हेतु प्रस्तावित निवेश सूत्रों हेतु कार्यों/सर्व करेंगें। सीआरई– I, II और III ओआरसी– I, II और III (चित्र 5.6 और 5.7 देखें) के आसपास और आईजीआई, जेवर, हिसार, सभी हवाई अड्डों और औद्योगिक क्षेत्रों के बीच उपयुक्त स्थानों मे और आईसीडी आदि के आसपास उपयुक्त लॉजिस्टिक्स क्षेत्रों को चिह्नित किया जाना चाहिए।

5.3.77 वेयरहाउसिंग और लॉजिस्टिक्स बुनियादी ढ़ाचा के विकास के लिए निम्नलिखित को प्राथमिकता के आधार पर विकसित किया जाना चाहिए::

i) कनेक्टिविटी और आंतरिक और बाहरी व्यापार को बढ़ाने के लिए सड़कों की कवरेज और गुणवत्ता बढ़ाएं। ईपीई और डब्ल्यूपीई का उपयोग विकास गलियारे के रूप में किया जाना चाहिए, जो शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के साथ सीएनसीआर को सिंक्रोनाइज करता है।

ii) 2025 तक, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक रेल नेटवर्क होना चाहिए जो न केवल कुशल, विश्वसनीय और सुरक्षित हो, बल्कि लोगों और सामानों की आवाजाही के संबंध में लागत प्रभावी और सुलभ भी हो। मौजूदा रेलवे बुनियादी ढांचे की क्षमता में वृद्धि करें। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी ट्रैक को हाई स्पीड बनाया जाए। इसके अलावा, मास रैपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम के नेटवर्क विकसित करना, जैसे दिल्ली मेट्रो का अन्य शहरों में विस्तार करना, आरआरटीएस और ऑर्बिटल रेल।

iii) अंतर्राष्ट्रीय और क्षेत्रीय हवाई संपर्क की उपलब्धता और सामर्थ्य को बढ़ाना। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में और अधिक ट्रांसशिपमेंट हब बनाए जाने चाहिए उदाहरण के तौर पर हिसार और जयपुर जैसे सीएमए में। पर्यटन स्थलों के लिए उड़ान कनेक्टिविटी में बेहतर बनाना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरों और कस्बों को दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, बैंगलोर, अहमदाबाद और चेन्नई जैसे बड़े शहरों से अच्छी तरह से जोड़ा जाना चाहिए और ऐसे शहरों को कुशल और निर्बाध ट्रांजिट हब में परिवर्तित किया जाना चाहिए।

iv) पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में यमुना नदी, अन्य प्राकृतिक चौनलों और जल निकायों को फिर से जीवंत करके अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी), पानी के खेल और पानी से संबंधित पर्यटन का विकास करना।.

v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों, शहरों/कस्बों और ग्राम पंचायतों (जीपी) में भौतिक डिजिटल कनेक्टिविटी 2025 तक ओएफसी/वाईफाई कनेक्टिविटी के माध्यम से सुनिश्चित की जानी चाहिए और डिजिटल रूप से सरकारी सेवाओं का वितरण अधिमानतः (प्रिफरेवली) रूप से 2022–23 तक किया जाना चाहिए। डिजिटल बुनियादी ढ़ाचे के बारे में अधिक जानकारी स्मार्ट और डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अध्याय में प्रदान की गयी है।

J) इंटीग्रेटेड फ्रेट कॉम्प्लेक्स (आईएफसी)

5.3.78 सभी मेट्रो केंद्रों, क्षेत्रीय केंद्रों, उप–क्षेत्रीय केंद्रों और 1 लाख और उससे अधिक आबादी वाले शहरी क्षेत्रों में भारी माल यातायात की सेवा के लिए शहरी परिधि में एकीकृत फ्रेट कॉम्प्लेक्स होना चाहिए और उसे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भीतर और बाहर सड़क और रेल प्रणालियों के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए। आईएफसी को प्राथमिकता के आधार पर लिया जाएगा और 2026 तक एनसीआर के शहरों सोनीपत, पलवल, बहादुरगढ़, झज्जर, गुरुग्राम, जींद, करनाल, भिवानी, महेंद्रगढ़, बुलंदशहर, बागपत, गाजियाबाद, मुजफ्फरनगर, अलवर, बहरोड़ और शाहजहांपुर या नीमराना में पूरा किया जाएगा।

5.3.79 पांच आईएफसी नामतः मदनपुर खादर, गाजीपुर, नरेला, द्वारका और शहरी विस्तार में नई साइट (रोहतक रोड) टिकरी कलां, विभिन्न राजमार्गों पर स्थित हैं और दिल्ली में सड़क और रेल द्वारा माल की आवाजाही के एकीकरण के लिए एमपीडी–2021 में भी प्रस्तावित किए गए थे उसे तेजी से क्रियान्वित किया जाना चाहिए।

5.3.80 जिन योजनाओं में इन प्रावधानों को नहीं रखा गया है, उन्हें आईएफसी के लिए भूमि प्रदान करने और उनपर अंतर–शहरी परिवहन नेटवर्क प्रणाली के साथ एकीकृत करने के लिए, समीक्षा और संशोधित करने की आवश्यकता है।

K) परिवहन प्रणाली के लिए समर्थन अवसंरचना

5.3.81 **राजमार्ग सुविधा केंद्रों (एचएफसी)** को व्यापक आधार पर नियोजित और विकसित करने की आवश्यकता है। इसमें पार्किंग, ईंधन भरना, प्रदूषण जांच बिंदु, सर्विसिंग और मरम्मत, रेस्तरां, चिकित्सा, पुलिस, गोदाम, वैब्रिज, मनोरंजन, बैंकिंग (एटीएम), और कई अन्य आवश्यक सेवाएं शामिल होंगी।

5.3.82 एचएफसी को 50–60 किमी की दूरी के साथ लगभग 2 से 5 हेक्टेयर के क्षेत्र में फैले एक्सप्रेसवे और राजमार्गों के साथ विकसित किया जाना चाहिए। इन्हें पीपीपी आधार पर भी विकसित किया जा सकता है। एचएफसी के नजदीक हवाई एम्बुलेंस सुविधाओं के लिए हेलीपैड के साथ ट्रॉमा केयर सेंटर की स्थापना करना के भी प्रयास किए जाने चाहिए।

5.3.83 ''इलेक्ट्रिक वाहनों'' को प्रोत्साहित करने के लिए, पर्याप्त ट्रंक ई–वाहन चार्जिंग बुनियादी ढ़ाचा (यात्री/कार, अंतरराज्यीय ई–बस, आदि) के साथ–साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरी क्षेत्रों में 3–बाई–3 किमी के ग्रिड में कम से कम एक सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन स्थापित किया जाए। राजमार्गों के लिए, कम से कम एक फास्ट चार्जिंग स्टेशन की योजना बनाई जानी चाहिए और प्रत्येक 100 किमी के लिए स्थापित किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में चार्जिंग स्टेशनों के एक नेटवर्क की आवश्यकता है जिसे ''ईवी के लिए चार्जिंग बुनियादी ढ़ाचा पर तकनीकी पहलू''[15] और समय–समय पर सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों और मानकों पर समिति की रिपोर्ट में सीईए के सुझाव के अनुसार स्थापित किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य एनसीटी द्वारा तैयार की गई 'ईवी नीति' के समान पहल कर सकते हैं और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को 2024 तक 25% ईवी लक्ष्य हासिल करने का ध्येय रखना चाहिए।

5.3.84 राजमार्गों पर अधिक फिटनेस परीक्षणों और प्रदूषण परीक्षणों के साथ वाहनों के प्रदूषण को प्रभावी ढंग से जांचा जाना चाहिए और कठोर ई–जुर्माना लगाया जाना चाहिए।

5.3.85 ऊर्जा कुशल ईंधन जैसे हाइड्रोजन सेल, इथेनॉल आदि को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रमुख शहरों में हरित हाइड्रोजन ईंधन भरने वाले स्टेशनों की संभावनाओं का अन्वेषण करना चाहिए।

5.3.86 विवरण के लिए शहरी परिवहन पर उप–समिति एमओएचयूए के राष्ट्रीय सतत पर्यावरण मिशन (एनएमएसएच) की रिपोर्ट सार्वजनिक परिवहन को मजबूत करने के लिए संदर्भित की जा सकती है।

L) आईसीटी और स्मार्ट मोबिलिटी

5.3.87 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा इंटेलिजेंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम (आईटीएस) का उपयोग करने वाले मोड और एजेंसियों के बीच किराए, भौतिक, परिचालन के मामले में एकीकरण और सुचारू हस्तांतरण को सक्षम करने वाले बस टर्मिनल और रेल टर्मिनलों को प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जाना चाहिए।

5.3.88 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सतत भविष्य के लिए एकीकृत स्मार्ट मोबिलिटी और ट्रांसपोर्ट सिस्टम आवश्यक रूप से बनाया जाना चाहिए।

5.3.89 नेशनल कॉमन मोबिलिटी कार्ड इकोसिस्टम को प्राथमिकता के आधार पर लागू करना चाहिए और बढ़ावा देना चाहिए।

5.3.90 मौसम अनुकूल यातायात प्रबंधन रणनीतियों का समर्थन करने के लिए आईटीएस उपकरणों और यातायात प्रबंधन क्षमताओं का विस्तार करने के प्रयास किए जाने चाहिए। इसके अलावा यातायात के प्रबंधन के लिए उन्नत यातायात प्रबंधन प्रणाली (एटीएमएस) को अपनाया जाना चाहिए।

5.3.91 संपूर्ण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एक एकीकृत गतिशीलता विकल्प ऐप बनाया जाना चाहिए ताकि किसी दिए गए मूल और गंतव्य के लिए विभिन्न मोड में सभी उपलब्ध विकल्प प्रदान किए जा सकें। महानगरों, बसों आदि के सभी मार्गों को डिजीटल किया जाना चाहिए और सॉफ्टवेयर द्वारा विभिन्न प्रकार की सेवाओं का समर्थन करना चाहिए।

M) सड़क सुरक्षा

5.3.92 दुर्घटनाओं को रोकने और क्षेत्र में सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए संबंधित सड़कों के पदानुक्रम पर लागू आईआरसी मानदंडों के अनुसार पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में गति सीमा लागू की जानी चाहिए। स्पीड गवर्नर अनिवार्य होना चाहिए और सख्ती से लागू किया जाना चाहिए।

5.3.93 पूरक बुद्धिमान परिवहन प्रणालियों, बेहतर सड़क डिजाइन और रखरखाव, बेहतर ड्राइवर प्रशिक्षण, (आधुनिक कार्गो ड्राइविंग सहित) और यातायात नियमों को लागू करने के साथ वाहन प्रौद्योगिकी में सुधार के माध्यम से सड़क सुरक्षा के लिए एक एकीकृत दृष्टिकोण अपनाया जाए।

5.3.94 राज्यों को पर्याप्त चालक प्रशिक्षण स्कूलों, स्पीड गवर्नरों की अनिवार्य स्थापना और निगरानी, कुशल सड़क /चौराहे के डिजाइन, स्ट्रीट फर्नीचर, स्ट्रीट लाइटिंग, शून्य मानव रहित क्रॉसिंग, नियमित सुरक्षा ऑडिट, रेलवे लाइनों की, ओवरलोडिंग

[15] *स्रोत: http://www.cea.nic.in/reports/others/planning/rpm/ev_cea_report.pdf*

पर सख्त जांच, परियोजना निष्पादन के दौरान कुशल यातायात प्रबंधन योजना कार्यान्वयन आदि जैसे विभिन्न पहलुओं को मजबूत करके एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शून्य सड़क मौत के लक्ष्यों को प्राप्त करने की दिशा में आगे बढ़ना चाहिए। इस संबंध में, संक्षिप्त टिप्पणी अनुलग्नक–डी–5.1.3 में दी गई है।

5.3.95 दिल्ली एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में किए गए अध्ययनों ने प्रकट किया है कि 58% माता–पिता स्कूल जाते समय अपने बच्चों के लिए सबसे बड़े जोखिम के रूप में सड़क सुरक्षा से डरते हैं, विशेष रूप से यह देखते हुए कि लगभग 70% छात्र पैदल स्कूल जाते हैं। इसलिए, सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी राज्यों द्वारा स्कूल के बच्चों की सुरक्षा पर विचार किया जाना चाहिए और आवश्यक कार्रवाई प्राथमिकता के आधार पर की जानी चाहिए।

5.3.96 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की सड़कों पर योग्य ड्राइवरों की सुविधा के लिए सभी जिलों में आधुनिक चालक प्रशिक्षण सुविधाएं/ड्राइविंग स्कूल होना चाहिए, जिसमें कम से कम एक सिम्युलेटर आधारित प्रशिक्षण स्कूल (कार्गो ड्राइविंग फोकस के साथ) हो। ड्राइविंग स्कूल के लिए भूमि उप–क्षेत्रीय योजनाओं में (लगभग 2–3 हेक्टेयर) निर्धारित की जा सकती है। इन चालक प्रशिक्षण सुविधाओं की शीघ्र स्थापना और प्रबंधन के लिए निजी निवेश पर भी विचार किया जा सकता है।

5.3.97 वाहन बीमा की लागत और लाइसेंस रद्द करने के साथ दुर्घटना इतिहास का लिंक, आईटीएस का उपयोग, बेहतर सड़क डिजाइन, दुर्घटना जांच प्रणाली, राजमार्गों पर दुर्घटना फ्लैश पॉइंट को एक्सेस कंट्रोल स्ट्रेच में बदलना, और एक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर का पैन–उपक्षेत्र दुर्घटना हैंड होल्डिंग ई–प्लेटफार्म एम्बुलेंस आदि के साथ सभी 112 सेवाओं के अभिसरण का उपयोग करे और दिल्ली पुलिस द्वारा सर्विसइड हो एवं जो सभी हितधारकों को शामिल करें, ऐसे ई–प्लेटफार्म का प्रस्ताव है।

5.3.98 गंभीर मरीजों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ग्रीन कॉरिडोर के तेजी से निर्माण के लिए एक अखिल एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लड बैंक पोर्टल और एसओपी की भी परिकल्पना की गई है, ताकि 1 घंटे (स्वर्ण घंटे) के महत्वपूर्ण यात्रा समय को प्राप्त किया जा सके।

5.3.99 प्रत्येक उप–क्षेत्र को कुछ प्रमुख उपायों के रूप में, कम शहरी गति–सीमा कारों को बाइक से अलग करने के लिएपैदल यात्री क्षेत्र और बैरियर को अपनाकर गति से अधिक प्राथमिकता सुरक्षा को देनी चाहिए। जीवन बचाने के लिए, स्वीडन की तरह, 30 किमी/घंटा की गति सीमा, [बना हुआ 1,500 किमी] ''2+1'' सड़कों का निर्माण, जहां यातायात की प्रत्येक लेन ओवरटेकिंग के लिए एक मध्य लेन का उपयोग करती है, सख्त पुलिसिंग के साथ सुरक्षित क्रॉसिंग आदि का निर्माण किया जा सकता है।

5.3.100 फिनलैंड, स्वीडन, नॉर्वे और स्विटजरलैंड में जुर्माने की राशि अपराधी और बच्चों (फिनलैंड) की कुल आय के आधार पर तय की जाती है। पेरिस ने शहर की सभी सड़कों पर अधिकतम 30 किमी/घंटा की गति सीमा की घोषणा की है। लापरवाह ड्राइविंग पर यूके मे £100 तक का जुर्माना लगाया जा सकता है और लाइसेंस नंबर में पाइंट जोड़े जाते हैं। यूके मे इसके अलावा कुछ मामलों में, परिवहन विभाग मोटर चालकों को 15 मील प्रति घंटे की गति तक प्रतिबंधित करता है और £100 का जुर्माना भरना पड़ता है, और साइकिल चालकों से आगे निकलने के लिए तीन पेनल्टी पॉइंट लगाए जाते है। इस तरह के उपाय एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों द्वारा अपनाए जा सकते हैं।

5.3.101 दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों को कम करने के लिए कदाचित दिल्ली पुलिस के अन्तर्गत समस्त एनसीआर (रा.रा.क्षे.) **दुर्घटना रेस्पांस सुविधा** केंद्र स्थापित करें।

N) संस्थागत व्यवस्था

5.3.102 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लॉजिस्टिक्स के लिए नियामक प्रणालियों को सरल बनाया जाना चाहिए और विभिन्न माध्यमों और परिवहन परियोजनाओं की श्रेणियों के लिए सभी अनुमोदन ''ऑनलाइन–प्लेटफॉर्म'' के माध्यम से समयबद्ध डीम्ड अनुमोदन के आधार पर सुलभ हों, यदि समयान्तर्गत लिखित कारणों से अस्वीकार नहीं किया जाता है।

5.3.103 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में परिवहन क्षेत्र के लिए प्राधिकरणों की बहुलता को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एक अम्ब्रेला ट्रांसपोर्ट कोऑर्डिनेटिंग बॉडी के निर्माण द्वारा प्रबंधित किया जाना चाहिए, जिसे सड़क, रेल, पानी, वायु आदि सहित परिवहन परियोजनाओं के सभी क्षेत्रों की जांच, निगरानी, अनुमोदन की सुविधा और निष्पादन, आदि के लिए अधिकार दिया जाना चाहिए।

5.3.104 एनसीआरपीबी में स्थित परिवहन सचिवों की समिति (सीओटीएस) के माध्यम से राज्य स्तर पर मौजूदा एजेंसियों के साथ योजना बनाने और समन्वय करने के लिए उप–क्षेत्रीय स्तर पर विशेष रूप से कार्य करने के लिए परिवहन नीति और योजना समूह (टीपीपीजी) की स्थापना की जानी चाहिए।

5.3.105 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी सड़क और रेल संरेखण को सीओटीएस (परिवहन सचिवों की समिति) द्वारा अंतिम रूप दिया जाना चाहिए।

5.3.106 सभी साधनों (सड़क/रेल/वायु/जल) की परिवहन सेवाओं के समन्वित नेटवर्क की योजना और विकास के दीर्घकालिक लक्ष्य वाली एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए समन्वय एजेंसी का गठन विभिन्न परिवहन प्राधिकरणों के प्रतिनिधियों के साथ किया जाए। सीओटीएस के सहयोग से एनसीआरटीसी यह भूमिका निभा सकता है

5.3.107 प्रत्येक मालवाहक वाहन के निष्क्रिय समय की निगरानी एमओआरटीएच में एक केंद्रीय एजेंसी या वाणिज्य मंत्रालय के ई–लॉजिस्टिक्स डेस्क या एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी परिवहन साधनों के समन्वय के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के एक विशेष निकाय द्वारा की जाये। ऐसी संस्था एनसीआर (रा.रा.क्षे.) लॉजिस्टिक्स सेल भी बना सकती है।

5.3.108 राष्ट्रीय रेल योजना के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के रेल बुनियादी ढांचे के कार्यान्वयन और एकीकरण के लिए एसपीवी पर विचार किया जा सकता है।

O) ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी)

5.3.109 सभी स्टेशनों पर वाणिज्यिक/संपत्ति के विकास को बढ़ावा देने के लिए संभावनाओं का पता लगाया जाना चाहिए ताकि वित्तपोषण के मामले में आत्मनिर्भर होने के उनके प्रयासों में उच्च वृद्धि और सहायक परिवहन प्रणालियों की अनुमति मिल सके।

5.3.110 शहरी और क्षेत्रीय दोनों स्तरों पर पारगमन मार्गों और इंटरचेंज के साथ/आसपास ''टीओडी और वैल्यू कैप्चर'' तंत्र को अपनाया जाना चाहिए। लैण्ड वेल्यू कैप्चर को, अतिरिक्त भूमि मूल्य कर बढ़ाकर या एकमुश्त बेहतरी लेवी, विकास शुल्क या प्रभाव शुल्क, विकास अधिकारों के हस्तांतरण (टीडीआर), या ऐसे अन्य तंत्रों के माध्यम से किया जा सकता है जिन्हें देश भर के विभिन्न राज्यों में अपनाया गया है। यह प्रस्तावित है कि टीओडी नीति प्रावधानों को विस्तृत किया जाए, और प्रत्येक उप–क्षेत्रीय योजना में प्रमुख टीओडी क्षेत्रों को चिहिन्त किया जाए।

5.3.111 निजी वाहनों के उपयोग को हतोत्साहित करने और टीओडी में पार्किंग का प्रबंधन करने के लिए, यह आवश्यक है कि टीओडी के प्रभाव क्षेत्र के भीतर पार्किंग की आपूर्ति को कम किया जाए और महंगा किया जाए।

5.3.112 सीआरई (I, II, और III), आरआरटीएस कॉरिडोर, ओआरसीस् (I, II और III), राजमार्ग, आदि ग्रोथ कॉरिडोर के साथ सतत विकास को बढ़ावा दिया जाए।

5.3.113 गैर–किराया बॉक्स राजस्व में सुधार के लिए भविष्य के मेट्रो स्टेशनों पर बढ़े हुए एफएआर के प्रावधान पर भी विचार किया जा सकता है। इसी तरह, वाणिज्यिक विकास के लिए मेट्रो स्टेशन पर या मेट्रो स्टेशन के आसपास के भूखंडों पर भी ये लाभ लागू होने चाहिए।

P) पार्किंग

5.3.114 अनधिकृत पार्किंग को प्रतिबंधित करने और ऑन–स्ट्रीट पार्किंग के कारण होने वाली भीड़भाड़ से बचने के लिए सख्त प्रवर्तन तंत्र का पालन किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरों में अनियंत्रित पार्किंग के लिए भारी जुर्माना के साथ पार्किंग नीति होनी चाहिए।

5.3.115 पार्किंग में दिन के समय के अनुसार और पार्किंग की अवधि के अनुसार मूल्य भिन्नता होनी चाहिए।

5.3.116 अधिमानतः (प्रिफरेवली) आधुनिक मशीनीकृत पार्किंग प्रणालियों से युक्त बहु–स्तरीय पार्किंग परिसरों की, उच्च हाईट के वाणिज्यिक परिसरों वाले शहर के केंद्रों में, अनिवार्य आवश्यकता होनी चाहिए और उन्हें प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

5.3.117 दिल्ली के अंदर रात भर पार्किंग के बजाय वाणिज्यिक वाहनों, बसों, कैब आदि सहित सार्वजनिक परिवहन वाहनों की अनिवार्य रात भर पार्किंग के लिए प्रवेश/निकास बिंदुओं के पास दिल्ली की परिधि में नामित पार्किंग स्थान विकसित किए जाने चाहिए। अन्य जिले उपलब्धता की जाँच कर सकते हैं और शहरी सीमा के बाहर रात भर ट्रक पार्किंग की पर्याप्त आपूर्ति को बढ़ावा दे सकते हैं।

5.3.118 क्षेत्र में, प्रचलन में कारों की संख्या को कम करने के लिए कार पूलिंग को प्रोत्साहित करें। नई कार खरीदने / रखने की अनुमति केवल तभी दी जानी चाहिए जब मालिक पार्किंग की जगह की उपलब्धता सुनिश्चित करे और धीरे–धीरे निजी वाहनों के स्वामित्व और उपयोग को कम करने की दिशा में काम करे।

5.3.119 सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों के प्रवेश/निकास बिंदुओं को 24X7 भीड़–भाड़ मुक्त रखा जाए।

Q) अन्य पहलू

5.3.120 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की लॉजिस्टिक्स क्षमता को अनलॉक करने के लिए एक लाख से अधिक आबादी (2011 जनगणना) वाले, परिधि पर सभी शहरों में समयबद्ध ऑनलाइन सरलीकृत अनुमोदन प्रक्रिया के साथ एमएमएलपी और आईएफसी प्रस्तावित हैं।

5.3.121 परिवहन मांग प्रबंधन (टीडीएम) प्रथाओं को तैयार करने और लागू करने के संबंध में संभावनाओं को तलाशा जाना चाहिए जैसे कि घर पर काम करने की सुविधा, सुविधाजनक काम के घंटे, और फ्लेकसीबल काम के अवसर जो परिवहन की मांग को कम करते हैं, और पूरे दिन यातायात का अधिक संतुलित वितरण सुनिश्चित करते हैं।

5.3.122 लंबी यात्रा की आवश्यकता को कम करने और लोगों को उनकी नौकरी के करीब लाने के लिए–''शहरी परिवर्तन की संरचना धुरी'' के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन प्रणाली पर आधारित एक विकास मॉडल का प्रयास, नए विकसित किए जा रहे क्षेत्रों, में किया जाना चाहिए।

5.3.123 अधिमानतः (प्रिफरेवली) सड़कों का निर्माण बाहरी किनारों से शुरू करके अंदर की ओर करना चाहिए, ताकि राईट ऑफ वे की रक्षा हो सके और अतिक्रमण से भी बचा जा सके। भविष्य में उपयोगिता आवश्यकताओं में वृद्धि के लिए सड़कों के साथ भूमिगत कॉमन डक्ट्/यूटिलिटी ट्रेंच के लिए स्थान निर्धारित किए जाएं। आगामी विकास के लिए सभी 1 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों में केवल मल्टी–यूटिलिटी ट्रेंच /डक्ट बिछाई जानी चाहिए। सतही जलप्रवाह को सहन करने के लिए वर्षा जल खाइयों और सड़कों के किनारे पारगम्य (परमियेबल) स्थानों को सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

5.3.124 भारत सरकार ने सड़क, रेल और विमानन क्षेत्र में परिवहन और गतिशीलता क्षेत्र को बदलने के संबंध में विभिन्न पहलें की हैं (**अनुलग्नक –डी–5.1.2** देखें), जिसे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रतिभागी राज्यों द्वारा सभी उप–क्षेत्रों में लागू किया जाना चाहिए।

R) प्रमुख परियोजनाएं और कार्यान्वयन रणनीतियां

5.3.125 विस्तृत गतिशीलता योजनाएँ बाद में बनाई जा सकती हैं, लेकिन बाढ़ कार्य योजनाएँ एसआरपी का हिस्सा होनी चाहिए, जिसे संबंधित गतिशीलता योजनाओं में विस्तृत किया जा सके।

5.3.126 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट हब के विकास के लिए, राज्य सरकार के अधिकारी भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम (आईआरएसडीसी) से परामर्श कर सकते हैं जो रेलवे स्टेशन के विकास के लिए एकल एजेंसी है।

5.3.126.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली परिकल्पित प्रमुख चिहिन्त योजनाएं, जो परिवहन और गतिशीलता से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं है, उसे परिशिष्ट 13.2 में दिया गया हैं।

5.3.126.2 परिवहन और गतिशीलता से संबंधित सुझाई गई कुछ नीतियों के साथ–साथ अन्य नीतियां जिन्हें उप–क्षेत्रीय योजना और स्थानीय स्तर की योजना जैसे मास्टर/विकास योजनाओं आदि में विस्तृत किया जा सकता है **अनुलग्नक–पी–5**.1 में दिया गया हैं।

*****

6. पर्यटन एवं धरोहर

6.1 वर्तमान स्थिति

6.1.1 भारत में 40 विश्व धरोहर स्थल हैं, इनमें से 04 स्थल एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मौजूद हैं और लगभग 06 स्थल एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के करीब हैं। इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एएसआई के तहत लगभग 295 केंद्रीय रूप से संरक्षित स्मारक हैं और राज्य पुरातत्व विभागों के तहत लगभग 70 से अधिक राज्य संरक्षित स्मारक हैं। इन सभी स्मारकों को केंद्रीय (एएसआई) और साथ ही सीएसआर गतिविधियों के वित्त पोषण से संरक्षित किया जाता है।[16] भारत आने वाले लगभग 65% पर्यटक (लगभग 12 मिलियन वार्षिक विदेशी यात्री) भारत में केवल पाँच स्थानों पर जाते हैं, भले ही वे यहाँ 15 दिनों के लिए ही क्यों न हों। इनमें से दो स्थान एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में हैं, अर्थात् लाल किला और कुतुब मीनार जबकि अन्य दो यानी ताजमहल और आगरा का किला निकट ही हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विश्व धरोहर स्थलों, केंद्र और राज्य संरक्षित स्मारकों / स्थलों और संग्रहालयों का संक्षिप्त विवरण, और उप–क्षेत्रवार स्थिति **परिशिष्ट–6.2 और अनुलग्नक–डी–6.1** में दिया गया है।

6.1.2 बहुसांस्कृतिक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उत्तर और उत्तर मध्य सांस्कृतिक क्षेत्रों का प्रभाव है जिसमें ज्यादातर पंजाब, हरियाणा, राजस्थान और गंगा संलग्न उत्तर प्रदेश शामिल हैं और विशिष्ट सामाजिक–सांस्कृतिक घटना के साथ एक अद्वितीय जीवंत संस्कृति के लिए मिश्रण है। भारत की राजधानी दिल्ली विदेशी और घरेलू पर्यटकों दोनों के लिए प्रमुख आगमन स्थलों में से एक है। यह देश के शीर्ष पर्यटन स्थलों में से एक है जहां घरेलू पर्यटकों की संख्या लगातार बढ़ रही है। यह 2012–13 में 18.49 मिलियन से बढ़कर 2014–15 में 22.62 मिलियन हो गया। 2018 में, दिल्ली हवाई अड्डे पर विदेशी पर्यटक आगमन (एफटीए) शीर्ष 10 भारतीय अंतरराष्ट्रीय चेक पोस्टों में से 28.83% था, जो 83.75% एफटीए (यानी 10.55 मिलियन के कुल एफटीए में से 8.84 मिलियन) के लिए जिम्मेदार था[17]। पर्यटन पर एनएसएसओ (72वें दौर, 2014–15) द्वारा किए गए सर्वेक्षण के अनुसार, यह दर्शाता है कि वर्ष के दौरान अधिकांश पर्यटक (95 प्रतिशत) 'छुट्टी, अवकाश और मनोरंजन' के लिए दिल्ली आए थे[18]। तीन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य यानी दिल्ली, राजस्थान और यूपी 2018 में शीर्ष 10 विदेशी पर्यटकों का दौरा प्राप्त करने वाले राज्यों में से हैं और उसी वर्ष यूपी राज्य शीर्ष 10 घरेलू पर्यटक राज्यों में भी हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विरासत और पर्यटन स्थलों का विस्तार **चित्र 6.1** में दिया गया है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की पर्यटन गतिविधियों के बारे में संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–6.1** में दिया गया है।

6.1.3 स्वदेश दर्शन, प्रसाद, ह्रदय, आईआरसीटीसी पैकेज, **''अपनी धरोहर– अपनी पहचान''**, टोल फ्री बहुभाषी पर्यटक सूचना लाइन (1800111363 या संक्षिप्त कोड 1363 पर) आदि सहित पर्यटन पर प्रमुख पहल, साथ ही भारत सरकार (पर्यटन और संस्कृति मंत्रालय), पर्यटन और आतिथ्य कौशल परिषद और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रतिभागी राज्यों की योजनाओं और पहलों का एक संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–6.1.1** में प्रदान किया गया है।

6.2 मुख्य समस्याऐ एवं चुनौतियाँ

6.2.1 पर्यटन क्षेत्र के सम्मुख आने वाली प्रमुख बाधाओं में निम्न शामिल हैं: (i) भारत के स्मारकों और विरासत स्थलों को प्रदर्शित करने वाली वेबसाइट के बारे में लोगों में जागरूकता की कमी; (ii) उच्च जीएसटी और उच्च वीजा शुल्क, हालांकि ई–वीजा ने मदद की है; (iii) मिसिंग हवाई संपर्क, हालांकि निजी एयरलाइंस को अंतरराष्ट्रीय लाइसेंस प्राप्त करने के प्रयास, भारत सरकार की उड़ान योजना जहां छोटे शहरों को एकीकृत किया गया है, बहुत मददगार हुए हैं; (iv) आराम, सुरक्षा और सलामती के मुद्दे; (v) प्रदूषणय (vi) स्वच्छता विशेष रूप से अंतरराष्ट्रीय मानकों के स्वच्छ विश्राम कक्ष की सुविधा; (vii) मिसिंग सूचनात्मक संकेत; (viii) प्रतिष्ठित स्थलों के आसपास के क्षेत्र, अंतरराष्ट्रीय मानकों के नहीं हैं; और (ix) प्रबंधन के उपाय, आदि।

6.2.2 मौजूदा पुरातात्विक अधिनियम (प्राचीन स्मारक और पुरातात्विक स्थल और अवशेष– अमासर अधिनियम) और विरासत क्षेत्र के प्रावधान बहुत कठोर हैं, और यहां तक कि पर्यटकों और कर्मचारियों के लिए इन स्थलों पर मरम्मत और नागरिक सुविधाओं में देरी का कारण बनते हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विरासत, संस्कृति और पर्यटन गतिविधियों के विकास से संबंधित अन्य प्रमुख मुद्दे और चुनौतियां **अनुलग्नक–डी–6.1** के परिच्छेद 6 में प्रदान की गई हैं।

[16] *स्रोतः भा.प.वि.नि. (ITDC)*
[17] *स्रोतः भारत पर्यटन सांख्यिकी एक नजर में, 2019*
[18] *स्रोतः दिल्ली का आर्थिक सर्वेक्षण, 2018–19, अध्याय 21–दिल्ली में पर्यटन*

6.3 नीतियां एवं प्रस्ताव

एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक पर्यटन केंद्र बनाना

6.3.1 पर्यटन को विश्व स्तर पर एक बड़े आर्थिक गुणक के रूप में स्वीकार किया जाता है और यह कई भारतीय राज्यों और क्षेत्रों में बड़ा महान आर्थिक स्तंभ रहा है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) रोजगार में काफी वृद्धि कर सकता है और फॉरवर्ड और बैक्वर्ड लिंकेज के माध्यम से समावेशी विकास और आर्थिक प्रगति के अतिरिक्त लाभ के साथ उप–क्षेत्रों में आर्थिक विकास को उत्प्रेरित कर सकता है।

6.3.2 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को अल्ट्रा–मॉडर्न और अत्याधुनिक सॉफ्ट और भौतिक बुनियादी ढ़ाचे से युक्त **'स्मार्ट टूरिस्ट हब'** के रूप में विकसित किया जा सकता है। यूनेस्को के दिशा–निर्देशों के अनुसार क्षेत्र के और विरासत स्थलों का अनुरक्षण किया जा सकता है, ताकि 2041 तक विश्व धरोहर स्थलों की कुल संख्या 4 से 10 तक बढ़ाई जा सके।

चित्र 6.1– विरासत और पर्यटन स्थल

चित्र 6.2– प्रमुख पर्यटक आकर्षण के साथ ब्लू ग्रीन गैटअवेज सर्किट

6.3.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्य को कम से कम **75 ''स्मार्ट टूरिस्ट डेस्टिनेशन / साइट्स'' की पहचान करने और विकसित करने चाहिए और प्रत्येक उप–क्षेत्र में कम से कम 5 विश्व स्तरीय सर्किट, ''एंड टू एंड पैकेजिंग'' और ''अद्वितीय स्थानीय अनुभव''** के साथ थीम–आधारित संग्रहालयों, विरासत और प्राकृतिक सुंदरता, आदि को प्रदर्शित करना चाहिए। ऐसे पर्यटन स्थानो/स्थलों जो विकसित किए जा सके की सांकेतिक सूची **अनुलग्नक–पी–6.1** में दी गई है। पर्यटन परिपथों की सांकेतिक सूची, जिन्हें विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धी और विश्व स्तरीय पर्यटन सर्किट के रूप में विकसित किया जा सकता है, **परिशिष्ट–6.1** में प्रदान की गई है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में, कई **ब्लू ग्रीन गेटअवे सर्किटों** की पहचान की जा सकती है और उन्हें वैश्विक स्तर के पर्यटन बुनियादी ढांचे के साथ विकसित किया जा सकता है। ऐसे तीन संभावित रूप से चिन्हित **ब्लू–ग्रीन नेचर गेटअवे सर्किट** का विवरण **तालिका–पी– 6.1.5 अनुलग्नक–पी–6.1** में है और **चित्र 6.2** में उल्लिखित है। एक सांकेतिक सूची जो किसी स्थान के सांस्कृतिक संसाधनों के लिए डेटाबेस के रूप में कार्य कर सकती है, **अनुलग्नक–पी–6.2** के परिच्छेद (एच) में प्रदान की गई है। अरावली रेंज और क्षेत्र में बह रही यमुना नदी के सभी हरे भरे ट्रेल्स का आपस में जोड़ते हुए इन्हें क्षेत्र में एक **एकीकृत साइकिल ट्रेल्स और ड्राइव कॉरिडोर** का हिस्सा बनाना चाहिए।

6.3.4 प्रत्येक उप–क्षेत्र में **''विश्व स्तरीय संग्रहालय''** जैसे बिलबाओ या सिंगापुर में एशियाई सभ्यता संग्रहालय जैसे विकसित करें। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक जिले में एक संग्रहालय हो सकता है। (**अनुलग्नक–डी–6.1 की तालिका 6.1.7 देखें**)। वर्ल्ड साइट पर **'वर्चुअल संग्रहालय'** सभी एएसआई संरक्षित और विश्व विरासत के लिए आकांक्षी हो सकता है, क्योंकि यह एक अनूठा अनुभव बन जाता है, खासकर जीवित विरासत को प्रदर्शित करने के लिए जैसा कि हाल ही में वाराणसी में किया गया था। सभी मेट्रो केंद्रों में वर्चुअल संग्रहालय स्थापित किए जाएं। दशाश्वमेध घाट के बगल में ऐतिहासिक मान महल में स्थित बनारस वर्चुअल अनुभवात्मक संग्रहालय का बेस्ट प्रैक्टिस के रूप में अनुसरण किया जा सकता है। जहां भी संभव हो, दिल्ली और अन्य प्रमुख शहरों में अत्याधुनिक मछली एक्वेरियम प्रस्तावित हैं। करनाल, हरियाणा के पास (आईसीएआर)–राष्ट्रीय डेयरी अनुसंधान संस्थान (एनडीआरआई) के पास देश में डेयरी संयंत्र का एकमात्र कार्यशील मॉडल है और इसे उचित रूप से एक संग्रहालय में परिवर्तित किया जाना चाहिए।

6.3.5 क्षेत्र के विकास के लिए प्रमुख कार्यों की आवश्यकता होगीः (i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सुरक्षित और सुदृढ़ पर्यटन स्थलों को सुनिश्चित करना, (ii) विरासत संरक्षण, सांस्कृतिक और पर्यटन गतिविधियों के लिए प्राइवेट निवेश को आकर्षित करना, (iii) क्षेत्र की आवश्यकताओं का समर्थन करने के लिए ढांचागत विकास, (iv) इन्टर और इंट्रा –क्षेत्रीय पर्यटन स्थलों और पर्यटक सर्किटों का विकास, (v) सर्किट के भीतर निर्बाध यात्रा, (vi) संयुक्त विपणन कार्यक्रम, – (vii) कौशल विकास के लिए मानव संसाधन विकास।

6.3.6 लक्षित बाजार को आकर्षित करने के लिए शहरों/क्षेत्र की अनूठी सांस्कृतिक, विरासत और पर्यटन क्षमता को भुनाने और 'आगमन से प्रस्थान तक कुल अनुभव प्लानिंग' के साथ 'हुक ऑफ अट्रैक्शन' और ''अद्वितीय अनुभव'' स्थापित करने के लिए कठोर प्रयासों की आवश्यकता होगी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लोगों को अपनी सांस्कृतिक विरासत के साथ–साथ अपने वर्तमान और भविष्य के साथ अटूट रूप से जोड़ना होगा और 'स्मार्ट टूरिस्ट हब' बनने के लक्ष को प्राप्त करने के लिए स्थिर[19] रहने के बजाय जीवंत होना होगा।

6.3.7 दिल्ली और पूरे क्षेत्र के धार्मिक स्थलों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की धार्मिक पर्यटन क्षमता का दोहन करने और पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए जोड़ा जा सकता है। समर्पित सर्किट आउटरीच योजना का हिस्सा हो सकते हैं। उदाहरण के लिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में बौद्ध सर्किट जिनमें जुड़ते हैं मजनूं का टीला में बौद्ध विहार, मंदिर मार्ग में बौद्ध मंदिर, इंद्रप्रस्थ पार्क में शांति स्तूप, तिब्बत हाउस, परम पावन दलाई लामा के सांस्कृतिक केंद्र, हिसार के अग्रोहा में स्तूप और मठ आदि।

6.3.8 विरासत और पर्यटन स्थलों के लिए, चार प्रमुख गुणवत्ता पहलुओं के लिए अंतर्राष्ट्रीय स्तर प्राप्त करते हुए (4क्यू) जो हैं (1) बुनियादी ढांचे/सेवाओं की गुणवत्ता (2) स्मारक/स्थल की गुणवत्ता, (3) अमूर्त की गुणवत्ता और (4) लोगों की गुणवत्ता उन्हें सुनिश्चित करना होगा।

6.3.9 **'पर्यटन के 3सी'** पर ध्यान केंद्रित करने का दृष्टिकोण यानी संरक्षण, रूपांतरण और निर्माण का संयुक्त रूप से पालन भविष्य में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को 'स्मार्ट टूरिज्म हब' के रूप में बदलने के लिए करना होगा। इसमें आगे आवश्यक एकीकरण के लिए डिजिटल प्रौद्योगिकी के साथ विरासत, पर्यटन और संस्कृति के बीच तालमेल शामिल होगा।

6.3.10 **आईकोनिक स्थानः** वैश्विक महानगरों में विशिष्ट इमारतें हैं जो प्रतिष्ठित और आधुनिक हैं। भारत के बढ़ते वैश्विक प्रभाव के अनुरूप एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आधुनिक विश्व स्तरीय प्रतिष्ठित संरचनाएं भी होनी चाहिए। सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मेट्रो, क्षेत्रीय केंद्र या 3 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों में 2024 तक कम से कम एक ऐसी विश्व स्तरीय, नये युग की, प्रतिष्ठित स्थान/ संरचनाएं होनी चाहिए। अन्य सभी 2000+ बसावटों को भी मौजूदा स्थानीय आकर्षणों को कवर करके या 2026 तक सीएसआर या धन के अन्य स्थानीय स्रोतों के उपयोग के माध्यम से नए स्थानों को बनाकर आईकोनिक स्थानों को ''स्थानीय गौरव की जगह'' के रूप में विकसित करना चाहिए।.

6.3.11 मनोरंजन हब और थीम पार्क जैसे डिज्नीलैंड, किंगडम ऑफ ड्रीम्स, फिल्म सिटी, को अच्छी कनेक्टिविटी और उपयुक्त प्रोत्साहन के साथ विशेष रूप से बड़ी भूमि उपलब्धता वाले क्षेत्रों में प्रोत्साहित किया जाएगा। ऐसी परियोजनाओं के लिए फास्ट ट्रैक ऑनलाइन अनुमोदन प्रक्रिया के साथ रियायती भूमि पर विचार किया जा सकता है, जो पैसा कमाने वाली हो सकती है, और सीएनसीआर के बाहर शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में व्यावहारिक रूप से स्थित हो सकती है। (जैसे बुलंदशहर, बागपत, मेवात, अलवर, भरतपुर आदि)।

[19] *स्रोतः INTACH*

6.3.12 **पर्यटन अवसंरचना परियोजनाएं**, जैसे होटल, रिसॉर्ट, उपकरण, पार्क आदि, जिसमें रु. 1 करोड़ का निवेश शामिल है उसे 'इंफ्रास्ट्रक्टर' के रूप में मान्यता दी जाए और प्रमोटरों को प्राथमिकता के आधार पर ऋण लेने में सक्षम बनाने के लिए आवश्यक संशोधन किया जाए।[20]

6.3.13 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य थीम पार्क आदि के लिए लगभग 300 एकड़ भूमि पार्सल (स्मार्ट सिटी मॉडल के आधार पर) के साथ विशेष पर्यटन क्षेत्र विकसित कर सकते हैं।

6.3.14 शहरी विकास और बड़े आर्थिक गुणक के बाद पर्यटन सबसे बड़ा गैर–औद्योगिक आर्थिक स्तंभ है। इस क्षेत्र को मजबूत करने और अवकाश पर्यटन में विविधता लाने के लिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को विशिष्ट पर्यटन की पहचान, प्रचार और विकास करना चाहिए जैसे की एडवेन्चर, चिकित्सा, कल्याण, गोल्फ, पोलो, प्रोत्साहन सम्मेलन और प्रदर्शनी (एमआईसीई) बैठक , ब्लू–ग्रीन प्रकृति गेटवे, थीम पार्क, ग्रामीण पर्यटन, पर्यावरण पर्यटन, फिल्म पर्यटन, सस्टेनेबल पर्यटन, क्रूज, होम स्टे, आध्यात्मिक, पारंपरिक शिल्प और खेल, बावड़ी, हवेलियाँ, कैम्पिंग–हाइक, कल्चर शो, फूड स्ट्रीट, आदि ताकि पूरे वर्ष पर्यटन गतिविधियों को हासिल कर सके। भोजन–थिएटर के साल भर चलने वाले कार्यक्रमों के कैलेंडर पर भी विचार किया जा सकता है।

6.3.15 विशिष्ट पर्यटन क्षेत्र जैसे तीर्थ पर्यटन, चिकित्सा पर्यटन, ग्राम/ग्रामीण पर्यटन, कृषि–पर्यटन, खेल पर्यटन, अवकाश पर्यटन, पर्यावरण–पर्यटन, साहसिक पर्यटन (जैसे बैलून सफारी, हवाई पर्यटन, रात के हवाई दौरे, पानी के खेल, पैदल यात्रा, बिस्त्रो, स्मृति चिन्ह की दुकानें, शहरों में उपयुक्त नाइटलाइफ आदि पारंपरिक फोकस क्षेत्र के साथ नये फोकस हो सकते है। एक लाख से अधिक आबादी वाले प्रत्येक शहर और सभी पर्यटन स्थलों के लिए पैदल टूरस् अनिवार्य हो।

6.3.16 विश्व स्तर की पर्यटन गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए स्थानीय लोगों को शामिल–शिक्षित–प्रोत्साहित करने के लिए हर उप–क्षेत्र में उचित कार्रवाई की जानी चाहिए।

6.3.17 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी राज्य विरासत स्थलों के रूप में वर्गीकृत किए गए भवनों और स्मारकों की नियमित रूप से समीक्षा करेंगे। संरक्षण और मरम्मत के साथ इन स्थलों के पुनरुद्धार/पुनर्विकास विश्व स्तरीय सुविधाओं आदि से करना, उनकी पर्यटन क्षमता के अनुकूलतम उपयोग के लिए महत्वपूर्ण हैं और विभिन्न उपायों के माध्यम से उपक्षेत्रों द्वारा किए जाएंगे।

6.3.18 विरासत क्षेत्रों के संरक्षण को बढ़ावा दिया जाएगा और प्रोत्साहित करना और सभी विरासत स्थल मालिकों के लिए विकास अधिकारों के हस्तांतरण (एच–टीडीआर) जैसे गैर–वित्तीय प्रोत्साहनों की शुरुआत करके सांस्कृतिक सुविधाओं का निर्माण किया जाए, चाहे वह निजी हो या सार्वजनिक। अनुभव से पता चलता है कि इस तरह के प्रयास अधिक सफल होते हैं यदि कल्पनाशील स्थानीय क्षेत्र योजनाओं (एलएपी) आदि के हिस्से के रूप में किए जाते हैं। इस तरह के टीडीआर का उपयोग पारंपरिक धरोहरों के चयनात्मक पुनर्विकास, पुनर्वास और संरक्षण के माध्यम से पुराने शहर के क्षेत्रों को पुनर्जीवित करने के लिए बहुत प्रभावी हो सकता है।

6.3.19 स्मारकों के संरक्षण के लिए एएसआई दृष्टिकोण को पुनः उन्मुख (रिओरिएन्ट) किया जाना चाहिए, यदि आवश्यक हो तो एएसआई नियमों में संशोधन विश्व स्तरीय रेस्टोरेशन की सुविधा प्रदान करने के लिए, और पर्यटकों और कर्मचारियों के लिए आरामदायक स्वच्छता और सुविधाएं देने के लिए किया जाए। प्रत्येक जिले के डीसी/डीएम के तहत **"संरक्षण और प्रबंधन समिति"** को स्थानीय स्तर की नियमित निगरानी और एएसआई स्मारकों और उनके आसपास की मरम्मत, रखरखाव और अनुरक्षण के संबंध में अनुमति देने की जिम्मेदारी सौंपी जा सकती है। संरक्षित स्मारकों से संबंधित कार्यों में एएसआई अनिवार्य सलाहकार होगा।

6.3.20 एएसआई द्वारा संरक्षित सभी स्थलों/स्मारकों पर पर्यटक सुविधाओं को सुगम बनाने के लिए एएसआई का पुनर्विन्यास किया जाना चाहिए।

6.3.21 प्रस्तावित 75 स्मार्ट टूरिस्ट डेस्टिनेशन/साइट और सभी एएसआई/राज्य के स्वामित्व वाले स्थलों/क्षेत्रों सहित सभी पर्यटन स्थलों के लिए उसके आसपास के क्षेत्रों/प्लाजाओं का पुनर्निर्माण किया जाना चाहिए।

6.3.22 पर्यटन क्षेत्र के लिए सिंगल विंडो क्लीयरेंस के लिए उप–क्षेत्रवार पोर्टल विकसित किए जाने चाहिए जो निवेशकों को बिना किसी भौतिक इंटरफेस के भूमि आवंटन आदि सहित निर्बाध ऑनलाइन अनुमोदन प्राप्त करने में मदद करेंगे। पर्यटन के

[20] *नीति आयोग–अभिनव भारत@75कार्यनीति– https://niti.gov.in/writereaddata/files/Strategy_for_New_India.pdf*

लिए **एकीकृत पैन–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पर्यटन सिंगल विंडो** बनाने के लिए उप–क्षेत्रों में सहक्रियाओं का लाभ उठाने के लिए इन उप–क्षेत्रवार पर्यटन अनुमोदन पोर्टलों का मिलान बहुत उपयोगी रूप से किया जा सकता है।

6.3.23 जीएनसीटीडी 100 साल पुराने भवनों के संरक्षण के लिए हेरिटेज बिल्डिंग एक्ट बनाने की प्रक्रिया में है। जीएनसीटीडी ने अब तक दिल्ली में 1462 विरासत भवनों को अधिसूचित किया है। अन्य एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य भी अपनी संस्कृति और विरासत की सुरक्षा के लिए इसी तरह के कदम उठा सकते हैं।

6.3.24 प्रत्येक प्रमुख पर्यटन स्थल के लिए एक वर्ष का कैलेंडर बनाया जाना चाहिए और मौसमी चुनौती से निपटने के लिए अच्छी तरह से प्रचारित किया जाना चाहिए। अधिमानत (प्रिफरेवली) बहुभाषी क्षमता और स्थानीय लोगों में बेहतर जानकार, सॉफ्ट स्किल्स प्रशिक्षित पर्यटक गाइडों की पर्याप्त तैनाती सुनिश्चित की जानी चाहिए । शिल्प बाजारों का विकास, स्थानीय व्यंजनों पर जोर देने के साथ बहु–व्यंजन स्वच्छ कैफेटेरिया और स्मृति चिन्हों की विविधता, दुबारा यात्राओं के लिए अद्वितीय अनुभव बढ़ाएगी। पर्यटन स्थलों के आसपास पर्याप्त चिकित्सा सहायता केंद्र, प्रशिक्षित पर्यटक पुलिस और महिला सुरक्षा केंद्र आवश्यक हैं।

6.3.25 हवाई अड्डों, रेलवे, सड़कों, जलमार्गों जैसे प्रवेश/प्रस्थान बिंदुओं के उन्नयन, बिजली, पानी की आपूर्ति, जल निकासी, सीवरेज, ठोस अपशिष्ट निपटान प्रणाली, सेवाओं और सुरक्षा प्रणालियों जैसे पर्यटन समर्थन बुनियादी ढांचे को अन्य सुविधाओं के साथ विकसित किया जाना चाहिए जैसे स्वच्छ विश्राम कक्ष, प्राथमिक चिकित्सा केंद्र, एटीएम/मनी एक्सचेंज काउंटर, लॉकर के साथ विलय की गई सार्वजनिक सुविधाएं, क्लोक रूम सुविधाएं, प्रतीक्षालय/चेंजिंग रूम आदि। परिवहन के पर्यावरण के अनुकूल साधन, पार्किंग सुविधाएं, लाइट एंड साउंड शो, पानी और साहसिक खेल, टेलीफोन बूथ, मोबाइल सेवाएं, इंटरनेट कनेक्टिविटी, वाई–फाई हॉटस्पॉट आदि जैसी पर्यटन गतिविधियों को प्रदान करने वाली आधुनिक सुविधाओं के उपयोग से पर्यटकों की संतुष्टि को और बढ़ाया जा सकता है।

6.3.26 विश्व स्तरीय हवाई यात्रा सुविधाओं और विमानन केंद्रों के निर्माण के माध्यम से **''फ्लाई–फ्रॉम–दिल्ली एनसीआर (रा.रा.क्षे.)''** को बढ़ावा देने के लिए प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिला मुख्यालय पर हेलीपोर्ट और परिचालन हवाई अड्डों के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में हवाई परिवहन का एक नेटवर्क प्रस्तावित है। मौजूदा हवाई अड्डे की क्षमता बढ़ाने, जेवर जैसे अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों को विकसित करने, क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना–उड़े देश का आम नागरिक (आरसीएस–उड़ान) को लागू करने और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में असेवित हवाई अड्डों और असेवित हेलीपैडों को पुनर्जीवित / अपग्रेड करने के माध्यम से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की अंतर्राष्ट्रीय और क्षेत्रीय हवाई कनेक्टिविटी को बढ़ाया जाना चाहिए।

6.3.27 अब तक अछूते एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में टूरिस्ट सर्किट के निर्माण पर फोकस बढ़ाकर आईआरसीटीसी भी बड़ी भूमिका निभा सकता है। यह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में गंतव्यों के आधार पर विभिन्न पैकेजों की योजना बना सकता है, जो सर्किट के अलावा गंतव्यों या स्टैंडअलोन गंतव्यों का एक समूह हो सकता है। उदाहरण के लिए स्टीम ट्रेन, जॉय राइड और रेल संग्रहालय और लोकोमोटर शेड के माध्यम से रेवाड़ी क्षेत्र को बढ़ावा दिया जा सकता है।

6.3.28 भारत सरकार की पहल के कार्यान्वयन के साथ–साथ टीडीआर सुविधा का कल्पनात्मक उपयोग – **''अडोप्ट अ हेरिटेजः अपनी धरोहर, अपनी पहचान''** पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विरासत पर्यटन को काफी प्रोत्साहन प्रदान करेगा। राज्य विभाग संरक्षण और विरासत/पर्यटन के लिए पुराने भवनों की पहचान कर सकते हैं और जैसा कि राजस्थान में बढ़ावा दिया जा रहा है, पुराने किलों, महलों और हवेलियों को हेरिटेज होटल, बुटीक रिसॉर्ट्स आदि में बदलने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में निम्न हेतु बढ़ावा दिया जा सकता हैः (i) पर्यटकों के लिए गुणवत्तापूर्ण आवास और शाही अनुभव, (ii) थीम आधारित विवाह स्थल, (iii) फिल्म शूटिंग के लिए आकर्षक सेट, (iv) जातीय व्यंजन अनुभव, आदि।

6.3.29 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्यों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अपने संबंधित उप–क्षेत्रों के लिए **'गुमनाम नायक'** के मानचित्रण पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए। इसे 2022 तक प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए क्योंकि भारत अपनी आजादी के 75वें वर्ष का जश्न मनाने जा रहा है।

6.3.30 प्रत्येक राज्य और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर पर पर्यटन सुविधा समितियां गठित की जाएं।

6.3.31 स्मारकों और प्रमुख बाजारों में जहां पर्यटकों द्वारा अक्सर दौरा किया जाता है, पर्यटक सुविधा/पर्यटक व्याख्या केंद्रों के लिए प्रावधान किए जाने चाहिए। प्रत्येक लोकप्रिय स्मारक (एएसआई या राज्य एएसआई) पर, पर्यटन विभाग / सरकार के लिए ''गाइडेड वॉक्स'' का आयोजन करना अनिवार्य होना चाहिए। यह हमारी समृद्ध सांस्कृतिक विरासत को बेहतर तरीके से प्रदर्शित करने में हमारी मदद करेगा।

6.3.32 यह प्रस्ताव है कि सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों को हॉप–ऑन–हॉप–ऑफ बसों (एचओएचओ बसें) को शुरू करने पर विचार करना चाहिए।

6.3.33 प्रत्येक स्मारक/पर्यटक आकर्षण के प्रवेश द्वार के पास पर्यटकों के लिए अलाइटिंग पॉइंट बनाया जाए। पर्यटकों को छोड़ने के बाद पर्यटक वाहन अपने निर्धारित पार्किंग स्थल पर जा सकेंगे।

6.3.34 स्मारकों के निकास बिंदु पर कार/वाहन बुलाने की सुविधा होनी चाहिए। ताकि पर्यटक उन्हें लेने के लिए पार्किंग से अपने वाहन बुला सकें।

6.3.35 पार्किंग स्थल, बस स्टॉप और मेट्रो स्टेशन से स्मारकों/पर्यटक स्थलों तक पर्याप्त छायांकित पैदल पथ प्रदान किया जाना चाहिए। यह पैदल मार्ग फेरी रहित तथा गड्ढा मुक्त एवं सुरक्षित होना चाहिए।

6.3.36 स्मारक नो हॉकर जोन होना चाहिए। उनके लिए समान अग्रभाग और रूप वाला एक क्षेत्र निर्धारित किया जाना चाहिए।

6.3.37 बच्चों, वरिष्ठ नागरिकों और गर्भवती महिलाओं को आने–जाने में आसानी के लिए स्मारकों और प्रमुख बाजारों में स्ट्रीट फर्नीचर की व्यवस्था होनी चाहिए।

6.3.38 मेट्रो स्टेशन और पर्यटन केंद्र (स्मारक और प्रमुख बाजार) पर आगंतुक अनुकूल साइनेज सिस्टम।

6.3.39 पर्यावरणीय भूनिर्माण पर विशेष रूप से स्मारकों और प्रमुख पर्यटन बाजारों में और उसके आसपास जोर दिया जाना चाहिए।

6.3.40 कॉलोनियों, बाजारों, स्मारकों, पार्किंगों, सड़कों आदि सभी प्रमुख स्थानों पर स्ट्रीट लाइट और सीसीटीवी कैमरे अनिवार्य होने चाहिए।

6.3.41 पर्यटकों द्वारा आसानी से पहचान के लिए फ्रेम/संरचना और रंग योजना की एक ही सामग्री का उपयोग करके प्रत्येक स्मारक पर मार्ग खोज सूचना मानचित्र उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

6.3.42 बैठकें, प्रोत्साहन, सम्मेलन और प्रदर्शनियां (एमआईसीई) अवसंरचना और अवकाश

6.3.42.1 एमआईसीई और अवकाश गतिविधियां पर्यटन और मनोरंजन सुविधाओं से आंतरिक रूप से जुड़ी हुई हैं।

6.3.42.2 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को सम्मेलनों, बैठकों और प्रदर्शनियों को आयोजित करने के लिए आवास और अन्य सम्मेलन समर्थन सुविधाओं के दिलचस्प संयोजन प्रदान करने से लाभ होगा। क्षेत्र में इस तरह के सम्मेलन और बैठक स्थलों पर वैश्विक मानकों से मेल खाने वाली उच्च तकनीक सुविधाओं की पेशकश की जानी चाहिए। इस तरह के और अधिक बुनियादी ढांचे को पारस्परिक, रचनात्मक, संगठनात्मक और तकनीकी कौशल सहित एमआईसीई पर्यटन प्रबंधन में उत्कृष्टता प्राप्त करने के लिए क्षेत्र–विशिष्ट विशेषज्ञता की आवश्यकता है।

6.3.42.3 एक बार पूरी तरह से चालू हो जाने के बाद आईआईसीसी परियोजना देश में सबसे बड़ी प्रदर्शनी और सम्मेलन सुविधा होगी और देश में एमआईसीई उद्योग के विकास में एक प्रमुख उत्प्रेरक होगी। इन स्थानों को टीओडी नोड्स के रूप में विकसित करने, मल्टी मोडल कनेक्टिविटी प्रदान करने, अतिरिक्त विकास क्षमता के संबंध में प्रोत्साहन आदि जैसे नीतिगत हस्तक्षेप किए जाने चाहिए।

6.3.42.4 एमआईसीई की आर्थिक क्षमता का पर्यटन और अवकाश/मनोरंजन क्षेत्रों से तालमेल के साथ लाभ उठाया जाना चाहिए।

6.3.42.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को फिल्म और टेलीविजन उद्योगों में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभाओं की ताकत और विशेषज्ञता का लाभ उठाना चाहिए, फिल्म और टेलीविजन उद्योगों के बीच सहयोग को बढ़ावा देना चाहिए। इसके अलावा, विश्व स्तर पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की स्थिति को एक उच्च सम्मेलन, प्रदर्शनी और सोर्सिंग केंद्र के रूप में बढ़ाने के प्रयास किए जाने चाहिए।

6.3.43 एनसीआरपीबी ने सदस्य सचिव, एनसीआरपीबी की अध्यक्षता में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों के पर्यटन सचिवों (सीओटीएस) की एक समिति का गठन किया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए आवश्यक नए कार्यों को एकीकृत करने के लिए केंद्र, राज्य, स्थानीय सरकार और अन्य संबंधित एजेंसियों के बीच उच्च स्तर के पार्श्व समन्वय के लिए इस प्रोटोकॉल को बनाया गया है। समिति (सीओटीएस), संबंधित पर्यटन बोर्डों, पीएचडीसीसीआई और फिक्की जैसे निकायों सहित अन्य हितधारकों के माध्यम से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पर्यटन गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए एक अंतर विभागीय / मंत्रालयी मंच के रूप में कार्य करेगी, जिनके पास पहले से ही राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय स्तर पर पर्यटन गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए अपनी संबंधित पर्यटन समिति है।

6.3.44 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली प्रमुख चिन्हित परियोजनाएं, जो विरासत, संस्कृति और पर्यटन क्षेत्र से संबंधित हैं, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं, वह **परिशिष्ट 13.2** में दी गई हैं।

6.3.45 अन्य नीतियों के साथ विरासत, संस्कृति और पर्यटन क्षेत्र से संबंधित सुझाई गई कुछ नीतियां, जिन्हें उप–क्षेत्रीय योजना और स्थानीय स्तर की योजना जैसे मास्टरधविकास योजनाओं आदि में विस्तृत किया जा सकता है, **अनुलग्नक–पी–6.2** में दी गई हैं।

*****

7. जल, जलनिकास एवं स्वच्छता

7.1 वर्तमान स्थिति

7.1.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) चार बारहमासी नदियों यमुना, हिंडन, काली और गंगा से संपन्न है। इस क्षेत्र में जल आपूर्ति के मुख्य स्रोत भू–पृष्ठ (सरफेस) जल और भूजल हैं। जबकि यू.पी. उप–क्षेत्र में प्रचुर मात्रा में भूजल है, यमुना नदी के पश्चिम क्षेत्र में गुरुग्राम, रोहतक, सोनीपत, झज्जर, चरखी दादरी जिले और हरियाणा में फरीदाबाद जिले के अधिकांश हिस्से, राजस्थान में अलवर और भरतपुर और एनसीटी दिल्ली के बड़े हिस्सो मे अपर्याप्त भूजल है जो अक्सर खराब गुणवत्ता के साथ खारा होता है। दिल्ली अपनी पानी की जरूरतों को ज्यादातर यमुना और पश्चिमी यमुना नहर से और आंशिक रूप से यमुना बेल्ट और ऊपरी गंगा नहर प्रणाली में रैनी वेल और ट्यूबवेल से पूरा करता है। आम तौर पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पानी की मांग–आपूर्ति में व्यापक अंतर है और शुष्क गर्मी के महीनों में समस्या विकट हो जाती है।

7.1.2 पानी की मौजूदा मांग को पूरा करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) बाहरी जल स्रोतों पर निर्भर है। दिल्ली को पानी का आवंटन ऊपरी यमुना समझौते पर आधारित है जो छह राज्यों के बीच हुआ है। उदाहरण के लिए, दिल्ली को अपनी अधिकांश जल आपूर्ति भाखड़ा यमुना प्रणाली से मिलती है। रेणुका बांध वह परियोजना है जहां से दिल्ली के लिए पानी की समर्पित आपूर्ति की योजना है। अलवर में पानी का एक बड़ा हिस्सा राजस्थान उप–क्षेत्र में साहिबी रूपारेल और बाणगंगा नदी बेसिन से आता है। भरतपुर में बाणगंगा, गंभीर और रूपरेल बेसिन हैं। इन दोनों जिलों की सभी नदियाँ केवल वर्षा ऋतु में बहती हैं और ये मौसमी नदियाँ हैं और बाकी मौसमों में पानी नहीं होता है।

7.1.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के जल परिदृश्य का एक स्नैपशॉट, विशेष रूप से शहरी जल आपूर्ति, वाटर टेबल और अनअक्कौन्टेड वाटर, आदि के संबंध में **अनुलग्नक–डी–7.1** में प्रस्तुत किया गया है।

7.1.4 नीचे **चित्र 7.1, 7.2, 7.3 और 7.4** मौजूदा जल उपचार संयंत्रों, नहर नेटवर्क, यमुना में गिरने वाले नालों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एसटीपी और एसडब्ल्यूएम साइटों के स्थानों को दर्शाता है।

चित्र 7.1 रा.रा.क्षे. में डब्ल्यूटीपी वाले शहर, 2019

चित्र 7.2: रा.रा.क्षे. में नहर नेटवर्क

नोटः नक्शा स्केल के मुताबिक नहीं है और दी गई जानकारी अस्थायी और सांकेतिक है
चित्र 7.3: यमुना नदी में बहने वाले नाले

चित्र 7.4: रा.रा.क्षे. में सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (96) और एसडब्ल्यूएम साइट (14)

7.1.5 रा.रा.क्षे. में उत्पन्न कुल ठोस अपशिष्ट 20,099 मीट्रिक टन प्रति दिन (एमटी/डी) है, जिसमें दिल्ली उप–क्षेत्र के एनसीटी का हिस्सा सबसे अधिक 66 प्रतिशत है। एनसीआर की स्थापित उपचार क्षमताओं के साथ–साथ ठोस अपशिष्ट उत्पादन की स्थिति और सीवेज उत्पादन पर एक संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–7.4** में प्रस्तुत किया गया है।

तालिका 7.1: सिंचाई/कृषि प्रयोजनों के लिए उपयोग किए जाने वाले पानी की मात्रा

क) हरियाणा उप क्षेत्र

क्रमांक	जिला	सीसीए (लाख हेक्टेयर मे)	जलापूर्ति की मांग		सिंचित क्षेत्र(लाख हेक्टेयर में)	पानी की वास्तविक आपूति	
			(एमएएफ में)	(एमसीएम में)		(एमएएफ में)*	(एमसीएम में)
1.	फरीदाबाद	0.35	0.151	186.257	0.04	0.007	8.634
2.	गुरुग्राम	0.22	0.095	117.181	0.03	0.005	6.167
3.	मेवात	0.62	0.268	330.575	0.16	0.028	34.538
4.	रोहतक	1.50	0.649	800.534	1.45	0.254	313.306
5.	सोनीपत	1.57	0.680	838.773	1.13	0.200	246.698
6.	रेवाड़ी	1.00	0.433	534.101	0.07	0.012	14.802
7.	झज्जर	1.47	0.636	784.499	0.50	0.087	107.314
8.	पानीपत	0.68	0.294	362.646	0.43	0.075	92.512
9.	पलवल	0.35	0.151	186.257	0.09	0.016	19.736
10.	भिवानी	3.03	1.310	1615.871	1.35	0.236	291.103
11.	चरखी दादरी	0.91	0.394	485.995	0.26	0.046	56.740
12.	महेंद्रगढ़	1.37	0.593	731.459	0.10	0.017	20.969
13.	जींद	2.40	1.040	1282.829	2.78	0.487	600.709
14.	करनाल	1.44	0.623	768.464	0.70	0.123	151.719
कुल हरियाणा उप क्षेत्र		**16.91**	**7.317**	**9,025.439**	**9.09**	**1.593**	**1,964.948**

ख.) राजस्थान उप क्षेत्र

क्रमांक	जिला	सीसीए (हेक्टेयर मे)	जलापूर्ति की मांग (एमसीएम में)	सिंचित क्षेत्र (हेक्टेयर में)	पानी की वास्तविक आपूति (एमसीएम में)
1.	भरतपुर	1,26,486	379.458	30,288	146.02
2.	अलवर	21,546	138.023	502	5.47
कुल राजस्थान उप क्षेत्र		**1,48,032**	**517.481**	**30790**	**151.49**

*स्रोतः सीडब्ल्यूसी, 2020; *1 मिलियन एकड़ फुट = 1,233.489 मिलियन क्यूबिक मीटर (एमसीएम); 'यूपी उप–क्षेत्र के लिए डेटा अप्राप्त; यूपी में पानी की कमी नहीं है'*

7.2 मुख्य समस्याएं एवं चुनौतियाँ

7.2.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जल प्रबंधन का एक महत्वपूर्ण पहलू यह है कि भूजल संसाधन समाप्त हो रहे हैं, जिससे संभावित रूप से क्षेत्र के बाहर के जल संसाधनों पर निर्भरता बढ़ रही है। इसके अलावा, कई हिस्सों में प्रदूषण के कारण पानी की गुणवत्ता भी प्रभावित होती है।

7.2.2 बढ़ती आबादी के कारण एनसीआर (रा.रा.क्षे.), पानी की लगातार बढ़ती मांग का सामना कर रहा है। पानी का घरेलू उपयोग अन्य उपयोगों की तुलना में अधिक तेजी से बढ़ रहा है।

7.2.3 उप–क्षेत्रों में जल कवरेज असमान है और शहरी और ग्रामीण दोनों क्षेत्रों में सेवा का स्तर भी निर्धारित मानकों से नीचे है।

7.2.4 जल आपूर्ति के स्थानीय स्रोत जैसे भूजल कम हो रहे है और साथ ही प्रदूषण के कारण पानी की गुणवत्ता खराब हो रही है।

7.2.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पानी की मांग के बड़े हिस्से को पूरा करने के लिए बाहरी जल स्रोतों पर निर्भरता उप–क्षेत्रों को उनके अधिकार क्षेत्र से बाहर के क्षेत्रों से आपूर्ति की अनिश्चितताओं को उजागर करती है।

7.2.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पर्याप्त संख्या में जल उपचार संयंत्र नहीं हैं और अधिकांश कस्बों में एक भी जल उपचार संयंत्र नहीं है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के कुछ जिलों जैसे शामली, मुजफ्फरनगर आदि में सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (एसटीपी) नहीं हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में उपचारित सीवेज के पानी का पुनः उपयोग नहीं किया जा रहा है, जिससे मीठे पानी के स्रोतों के उपयोग पर अधिक दबाव पड़ रहा है और मीठे पानी के स्रोत भी प्रदूषित हो गए हैं।

7.2.7 अपशिष्ट जल का कम पुनः उपयोग और अपशिष्ट जल के उपचार के लिए अपर्याप्त आधारभूत संरचना, पुनः उपयोग के द्वारा जल आपूर्ति में वृद्धि में बाधा डालती है। यह मीठे पानी के स्रोतों को भी प्रदूषित करता है।

7.2.8 एनसीआर के लिए जलापूर्ति के लिए तीन प्रस्तावित बांधों अर्थात् रेणुका बांध, लखवार बांध और किशाऊ, प्रस्तावित शारदा–यमुना लिंकेज के साथ बांध परियोजना का क्रियान्वयन लंबे समय से विलंबित है। दिल्ली एनसीआर जल सुविधा के लिए प्रस्तावित बांध के बारे में एक संक्षिप्त नोट **अनुलग्नक–डी–7.7** में दिया गया है।

7.2.9 जल निकायों के आसपास अतिक्रमण और नदी, नालों और अन्य जल निकायों का प्रदूषण, भूजल निकासी पर अत्यधिक ध्यान, आदि के कारण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के कई क्षेत्रों में पानी के उपलब्ध स्रोतों में कमी और भूजल जलभृतों का अत्यधिक दोहन हो रहा है। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि जल निकायों का संरक्षण और भूजल निष्कर्षण को विनियमित करने के उपाय, स्थायित्व प्राप्त करने के लिए महत्वपूर्ण हैं।

चित्र 7.5: एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जल निकासी नेटवर्क
स्रोतः ओपन सोर्स डेटा

7.2.10 लगभग 18 नाले दिल्ली की यमुना नदी मे गिरते है। सर्दियों की ऋतु मे नदी मे काफी भारी मात्रा मे अमोनिया प्रदूषण पाया जाता है। यमुना में पानीपत का अपशिष्ट जल प्रदूषण का मुख्य स्रोत है जो पानीपत शहर के पूरे सीवेज को लेकर आता है। नाली नंबर –6 औद्योगिक कचरे का भी वहन करती है। नालों के प्रभावी ढंग से काम करने के लिए बारिश के पानी की नालियों की गाद निकालना एक बहुत ही महत्वपूर्ण गतिविधि है। हालांकि, शहर हर साल गाद निकालने के लिए पैसा खर्च करते हैं, फिर भी नालों की प्रभावशीलता एक चुनौती बनी हुई है। चित्र 7.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के जल निकासी नेटवर्क को दर्शाता है।

7.2.11 **तालिका 7.1** में उपलब्ध कराए गए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सिंचाई के लिए पानी की खपत का विवरण हरियाणा उप–क्षेत्र के जिलों के लिए कुल मिलाकर 1,963.715 एमसीएम और राजस्थान उप–क्षेत्र की खपत 151.49 एमसीएम है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बाढ़–सिंचाई सामान्य प्रथा है, जिससे कृषि क्षेत्रों की सिंचाई के लिए पानी की अधिक खपत होती है और इसे बेकार और अक्षम माना जाता है, यह तालिका 7.1 में स्पष्ट रूप से दिखाया गया है।

7.2.12 85 प्रतिशत से अधिक पानी का उपयोग बाढ़–सिंचाई के लिए किया जाता है और घरेलू और औद्योगिक जैसे अन्य उपयोगों के लिए कम पानी उपलब्ध होता है। घरेलू और औद्योगिक उपयोग के लिए पानी की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए, सिंचाई के लिए भूजल निष्कर्षण के लिए उपयोग किए जाने वाले पानी को कम करने की आवश्यकता है और अधिक जल–कुशल सिंचाई पद्धतियों के उपयोग को प्रोत्साहित करने की आवश्यकता है।

7.2.13 बरसाती पानी के नालों, प्राकृतिक नालों और जल निकायों में ठोस अपशिष्ट डालने से बरसात के पानी को प्रभावी ढंग से अवशोषित या संप्रेषित करने की उनकी क्षमता कम हो जाती है। इस समस्या को पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में संबोधित करने की आवश्यकता है।

7.2.14 शहरी बाढ़ की घटना तेजी से आम होती जा रही हैं क्योंकि पक्के क्षेत्र काफी बढ़ रहे हैं। इससे वर्षा की समान मात्रा के लिए उत्पन्न अपवाह (रन ऑफ) मात्रा में वृद्धि हुई है।

7.2.15 सिंचाई, औद्योगिक और घरेलू जल आपूर्ति के लिए भूजल के अत्यधिक दोहन की वजह से लगातार गिरते जल स्तर के कारण, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अपने पर्यावरणीय स्वास्थ्य पर बड़े प्रभाव का सामना कर रहा है, और यह धीरे–धीरे जल असुरक्षा की ओर बढ़ रहा है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ब्लॉकों की जल निकासी स्थिति के अनुसार, सीजीडब्ल्यूबी रिपोर्ट 2017 के अनुसार, राजस्थान उप क्षेत्र के 24 ब्लॉकों में से 20 (83%), दिल्ली के 11 जिले के 7 (64%), हरियाणा उप क्षेत्र के 77 ब्लॉकों में से 44 ब्लॉक –क्षेत्र (55%); और उत्तर प्रदेश उप–क्षेत्र के 60 में से 24 प्रखंडों का अत्यधिक दोहन किया गया है। इसलिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पानी की मांग के सामने उपलब्धता का विश्लेषण करना और पानी की मांग प्रबंधन के मुख्य विकल्पों का उपयोग करके समग्र मांग को पानी की उपलब्धता के नीचे लाने के तरीकों और साधनों का पता लगाना महत्वपूर्ण है।

7.2.16 जलवायु परिवर्तन, विशेष रूप से, अल्पकालिक वर्षा तीव्रता और आवृत्ति को बढ़ा सकता है, जो शहरी जल निकासी को प्रभावित करता है। प्रभावी योजना और प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के जल और जल निकासी प्रणालियों का मानचित्रण एक बड़ी चुनौती है। मौजूदा राष्ट्रीय मानक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे 2041 के लिए उपयुक्त नहीं हो सकते हैं। राष्ट्रीय मानकों पर बीआईएस मानकों का निर्माण और संशोधन एक परिपूर्ण प्रक्रिया नहीं है। इसलिए विभिन्न प्रासंगिक कार्यों के लिए उपयुक्त नए प्रोटोकॉल विकसित करने पर विचार किया जाना चाहिए।

7.2.17 पर्याप्त जागरूकता की कमी और विकेंद्रीकृत सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (डीएसटीपी) सुविधाओं को न अपनाने के साथ–साथ दोहरी पाइपलाइनों का न होना इस समस्या के समाधान में एक बड़ी बाधा है। इसके अलावा, असुरक्षित निपटान प्रथाएं मल कीचड़ और सेप्टेज का मुद्दा हैं।

7.2.18 कचरे के ढेर के लिए भूमि की अनुपलब्धता के कारण नदियों के बाढ़ के मैदानों में, शहरी सीमा के बाहर सड़कों के किनारे या जंगलों के अंदर ऐसी सुविधाओं को बनाये जाने का प्रयास किया जा रहा है, जो सतह और भूजल की गुणवत्ता में गिरावट के लिए जिम्मेदार हैं।

7.2.19 नदियाँ, मुख्य रूप से यमुना, हिंडन और काली नदी और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विभिन्न मौसमी धाराएँ और नालियाँ, अनुपचारित सीवेज के डाउनस्ट्रीम क्षेत्रों को प्रदूषित करने के कारण गंभीर पानी की गुणवत्ता के खतरे में हैं।

7.2.20 उपचारित अपशिष्ट जल के पुनः उपयोग के लिए वैधानिक दिशा–निर्देशों का अभाव एक ऐसा मुद्दा है जिस पर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है।

7.2.21 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सीवरेज सिस्टम के संकट से संबंधित कुछ प्रमुख मुद्दे अपर्याप्त सीवरेज नेटवर्क, सीवरेज के साथ बारिश के पानी की नालियों का बार–बार पंचर करना, एसटीपी की अपर्याप्त क्षमता, पुनर्वास के लिए निवेश की कमी और मौजूदा सीवरेज नेटवर्क और एसटीपी को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करना, संचालन और रखरखाव की सामान्य कमी, परिधीय –शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में गैर–मौजूद सीवरेज सुविधाएं, औद्योगिक और होटल कचरे के उपचार की कमी, एसटीपी के लिए भूमि की अनुपलब्धता, सटीक और प्रासंगिक डेटा की अनुपलब्धता और सीवर की मैन्युअल सफाई का व्यापक प्रसार है।

7.2.22 अपशिष्ट प्रबंधन से संबंधित अन्य प्रमुख मुद्दों में स्रोत पर कचरे का कम या न होना, खराब जन जागरूकता और क्षमता निर्माण, अपर्याप्त वित्तीय संसाधन, ठोस कचरे से निपटने के लिए टुकड़ा–टुकड़ा दृष्टिकोण, उचित प्रशिक्षण और नगरपालिका कर्मचारियों के ज्ञान की कमी, अनौपचारिक क्षेत्र का बहिष्कार, सर्कुलर इकोनॉमी कॉन्सेप्ट को न अपनाना, आदि शामिल है।

7.2.23 सीवरेज और स्वच्छता क्षेत्र में संकट का, असंतुलित शहरी विकास और अपशिष्ट जल के बुनियादी ढांचे के खराब प्रावधान से स्पष्ट संबंध हैं।

7.2.24 ''नॉट इन माई बैकयार्ड'' (एनआईएमबीवाई) सिंड्रोम ने एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विकेन्द्रीकृत समाधानों की स्वीकृति को और बाधित कर दिया है, जबकि अन्य विकसित देशों ने विकेंद्रीकृत उपचार और स्थानीय पुनः उपयोग प्रावधानों को सफलतापूर्वक अनिवार्य और कार्यान्वित किया है।

7.2.25 **जल जमाव** एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शहरी क्षेत्रों की प्रमुख चुनौतियों में से एक है जो प्राकृतिक और मानव निर्मित दोनों कारकों का परिणाम हो सकता है। प्राकृतिक कारकों में प्रतिकूल उप–मृदा भूविज्ञान के परिणामस्वरूप खराब प्राकृतिक जल निकासी शामिल हो सकती है जैसे उथली गहराई पर कठोर पैन का अस्तित्व; नदियों के फैलने से कृषि भूमि जलमग्न हो जाती है; खराब प्राकृतिक जल निकासी के साथ भारी तूफानी वर्षा आदि। हालांकि, यह देखा गया है कि जल–जमाव मुख्य रूप से मानव निर्मित कारकों के कारण होता है, जो वाटरशेड के खराब रखरखाव के कारण होता है; अनियोजित विकासात्मक गतिविधियाँ जिसके परिणामस्वरूप प्राकृतिक जल निकासी अवरुद्ध हो जाती है; ऊपरी सिंचित क्षेत्रों से पानी का हाइड्रोलिक दबाव जिसके परिणामस्वरूप निचले इलाकों में रिसाव होता है; उनकी सिंचाई क्षमता के लिए मिट्टी और उप–मिट्टी की विशेषताओं को ध्यान में रखे बिना सिंचाई की शुरूआत; नहरों, वितरिकाओं और जलकुंडों से रिसना; सिंचाई के पानी का अधिक उपयोग; खराब ''खेत जल प्रबंधन'' के परिणामस्वरूप खराब जल–उपयोग क्षमता; अवास्तविक फसल पैटर्न; अपर्याप्त जल निकासी और मौजूदा जल निकासी प्रणालियों और आउटलेट का खराब रखरखाव; सतही और भूजल के संयुक्त उपयोग की कमी आदि।

7.2.26 **भूजल संदूषणः** उथले भूजल का विशिष्ट प्रवाहकत्त्व एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में 25 डिग्री सेल्सियस पर 290 माइक्रो सीमेंस/सेमी जैसे कम स्तर से लेकर 25 डिग्री सेल्सियस पर 16,000 माइक्रो सीमेंस/सेमी जितना ऊंचा स्तर का होता है। क्षेत्र के एक बड़े हिस्से में, उथला भूजल ताजा है (ईसी 3000 माइक्रो सीमेंस/सेमी 25 डिग्री सेल्सियस पर)। पानी की खारा गुणवत्ता वाले क्षेत्र (ईसी 3000–6000 माइक्रो सीमेंस / सेमी 25 डिग्री सेल्सियस पर) सोनीपत जिले के उत्तर पश्चिमी भागों, रोहतक जिले के उत्तरी और उत्तर पश्चिमी भागों, दिल्ली के एनसीटी के उत्तर–पश्चिमी और दक्षिण पश्चिमी भागों, उत्तर–पश्चिम और गुड़गांव जिले के उत्तरी भाग, रेवाड़ी जिले के पश्चिमी भाग, फरीदाबाद जिले के दक्षिण–पश्चिम भाग और बुलंदशहर जिले के दक्षिण–पश्चिमी भाग आदि में पाए जाते हैं। बुलंदशहर जिले को छोड़कर खारा भूजल (ईसी 6000 से अधिक माइक्रो सीमेंस / सेमी 25 डिग्री सेल्सियस पर) लगभग उन्हीं क्षेत्रों में होता है जहाँ खारे पानी वाले क्षेत्र हैं। पेयजल की कमी वाले मेवात जिले का भूजल खारा है। बुलंदशहर, खुर्जा, फरीदाबाद (भाग), गाजियाबाद, नोएडा और लोनी पर्याप्त रूप से मोटे, ताजे भूजल जलभृत वाले क्षेत्रों की दूसरी श्रेणी में आते हैं और नीचे खारे भूजल हैं।

7.3 नीतियां एवं प्रस्ताव

A.) जल और जल निकासी

7.3.1 उप–क्षेत्रों को उपलब्ध पेयजल के कुशल उपयोग के लिए उपायों को लागू करना चाहिए जैसे उपभोक्ता अंत तक स्काडा आधारित स्मार्ट वॉटर मीटरिंग, जल ऑडिट, सड़क अपवाह से बारिश से अधिक पानी के संरक्षण के उपायों के साथ सीवरेज नालियों और बरसाती जल नालियों को अलग करना, यमुना बाढ़ के मैदानों में पर्याप्त संख्या में पुनर्भरण कुओं की स्थापना करना।

7.3.2 कृषि जल मांग

(i) कृषि क्षेत्र में पानी की खपत के स्तर को पानी की उपलब्धता और प्राथमिकताओं के अनुसार फसलों के सही चुनाव के माध्यम से प्रबंधित किया जाना चाहिए। कृषि प्रयोजनों के लिए उपचारित पुनर्नवीनीकरण या अपशिष्ट जल या सीवेज जल का उपयोग करने के लिए सभी प्रयास किए जाने चाहिए।

(ii) सभी जल बचत उपायों के संयोजन को अपनाकर और किसानों की सामाजिक–आर्थिक स्थितियों, नए नवाचारों को स्वीकार करने की उनकी अनुकूलनशीलता, क्षमता निर्माण, संसाधनों की उपलब्धता आदि और विभिन्न संरक्षण विधियों को लागू करने के लिए विवेकपूर्ण स्थानिक वितरण देकर कृषि जल मांग का प्रबंधन किया जाए। वर्ष 2026 तक 5%, वर्ष 2031 तक 10%, वर्ष 2036 तक 15% और वर्ष 2041 तक 20% सिंचाई जल की बचत की जा सकती है। कृषि के तहत पानी की खपत को 75–80% तक कम करने का प्रयास किया जाना चाहिए।

(iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जल आपूर्ति की निगरानी और जल संरक्षण के लिए कृषि आपूर्ति मे जल मीटरिंग अनिवार्य किया जाना चाहिए। कृषि के लिए पानी और बिजली के संबंध में टैरिफ दरों की समीक्षा और संशोधन किया जाना चाहिए। डार्क और ग्रे ब्लॉक घोषित क्षेत्रों में उच्च खपत के लिए कठोर दरों को लागू करने के लिए कृषि जल आपूर्ति टैरिफ दरों में स्लैब होंगे और यदि पानी का पुनः उपयोग और पुनर्चक्रण किया जा रहा है तो महत्वपूर्ण छूट प्रदान करें। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कृषि आपूर्ति सहित सभी क्षेत्रों के लिए 100% स्मार्ट वॉटर मीटरिंग लागू की जाएगी; अगर सब्सिडी दी जाती है तो उसका हिसाब लगाया जाना चाहिए जैसा की दिल्ली में होता है। सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी राज्यों द्वारा मीटरिंग सहित अधिमानतः एक वर्ष में आवश्यक कार्रवाई की जानी चाहिए।

(iv) कृषि विभागों के कृषि वैज्ञानिकों द्वारा सिंचाई के लिए उपयुक्त उपचारित जल के मानदंडों को इंगित करते **हुए सिंचाई प्रबंधन योजना** तैयार की जानी चाहिए।

7.3.3 भूजल का निष्कर्षण

(i) **एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी बोरवेलों/ट्यूबवेलों/अन्य कुओं का पंजीकरण और जियो–टैगिंग** और भूजल की स्थिति की सेंसर जांच की जानी चाहिए। नए बोरवेल के लिए अनुमति अनिवार्य होनी चाहिए, जिसके लिए भूजल पुनर्भरण संरचना के निर्माण की आवश्यकता होगी। विकट, नाजुक और अधिक शोषित क्षेत्रों में ऐसी अनुमति केवल नेट शून्य डिस्चार्ज आधार पर दी जाएगी अर्थात आसपास के क्षेत्र में सालाना समान जल पुनर्भरण सुनिश्चित करना।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भूजल स्तर और भूजल गुणवत्ता की नियमित जांच की जानी चाहिए। कुछ क्षेत्रों में जहां कुछ हानिकारक रासायनिक और भारी धातु पाए जाते है, ऐसे क्षेत्रों में सख्ती से निगरानी की जानी चाहिए और ऐसे क्षेत्रों में बोरिंग के लिए कड़ा दंड मिलना चाहिए। उप–क्षेत्रीय योजना में ऐसे क्षेत्रों और मुद्दों पर विशेष ध्यान देना चाहिए।

(iii) अतिशोषित क्षेत्र से भूजल नहीं निकाला जाना चाहिए। जहां तक संभव हो, जल आपूर्ति सतही जल संसाधनों से और भूजल बाढ़ के मैदानी जलभृतों से की जानी चाहिए। इसे सीजीडब्ल्यूए/डीओडब्ल्यूआर/एमओजेएस के दिशा–निर्देशों और राज्यों की स्थानीय पेयजल आवश्यकताओं के अनुसार देखा जाना चाहिए। भूजल के शून्य शुद्ध निर्वहन को सुनिश्चित करने के लिए अनिवार्य समान रिचार्ज होना चाहिए। इसे लागू करने के लिए कुछ प्रोत्साहन दिए जा सकते हैं।

(iv) अतिशोषित क्षेत्रों में नए कुओं की अनुमति केवल जीरो नेट डिस्चार्ज के आधार पर दी जानी चाहिए।

(v) 1,275 उथले नलकूपों का निर्माण करके बाढ़ के मैदानी जलभृतों से कुल 1,347.7 एमसीएम/वर्ष पानी निकाला जा सकता है। इन क्षेत्रों में शामिल हैं, (i) गंगा नदी के बाढ़ मैदान के गढ़ मुक्तेश्वर जैथल और सरूरपुर–भागपुर क्षेत्र, (ii) हिंडन नदी का हिंडन बाढ़ मैदानी जलभृत और (iii) ऊपरी गंगा नहर बाढ़ मैदान का बागपत–मुराद नगर–जैनल क्षेत्र।

(vi) **नलकूपों का निर्माण**: एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाढ़ के मैदानों में हर साल 300 कुओं का निर्माण किया जा सकता है ताकि हर साल भूजल संसाधनों से 51.1 एमसीएम पानी खींचा और उपयोग किया जा सके, जैसा कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए वाप्कोस अध्ययन द्वारा सुझाया गया है।

(vii) तत्पश्चात **''एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एकीकृत भूजल योजना''** को संबंधित कार्यात्मक योजना (फंक्शनल प्लान) के हिस्से के रूप में तैयार किया जाए। इसके अलावा सभी उप–क्षेत्रीय योजना में पूरे उप–क्षेत्र के लिए पानी की मांग, उपलब्धता, उपयोग दक्षता, जल सुधार आदि सहित जल संतुलन तालिका तैयार की जाएगी। जल पर कार्यात्मक योजना 2022–23 तक प्रकाशित की जानी चाहिए।

(viii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अतिशोषित और महत्वपूर्ण क्षेत्रों में भूजल की अवैध निकासी पर सख्त प्रतिबंध लगाए जाने चाहिए।

(ix) सीजीडब्ल्यूबी रिपोर्ट, 2017 के अनुसार अलवर, भरतपुर, पलवल, गुरुग्राम और पानीपत जिले जल संकट से जूझ रहे हैं। इन जिलों को निकाले जाने वाले पानी के प्रतिशत की निगरानी और नियंत्रण के लिए तंत्र बनाना चाहिए और ऐसे क्षेत्रों के लिए निकासी की अधिकतम सीमा तय की जानी चाहिए। ऐसे जिलों को जल रिसाव (परलोकेशन) बिंदुओं के रूप में कार्य करने के लिए उपयुक्त स्थलों की पहचान करनी चाहिए।

7.3.4 भूजल रिचार्जिंग

(i) उपयुक्त वर्षा जल संचयन संरचनाओं जैसे पुनर्भरण गड्ढे, पुनर्भरण खाई, पुनर्भरण कुओं, पुनर्भरण शाफ्ट, पुनर्भरण कुओं के साथ शाफ्ट, पुनर्भरण कुओं के साथ खाई, चेक बांध और अंतःस्रावी टैंकों का निर्माण करके जलभृत का पुनर्भरण तुरंत किया जाना चाहिए।

(ii) जल स्थिरता के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में झरझरा और पारगम्य फुटपाथों और नए विकासों में खुले सार्वजनिक स्थानों का निर्माण और मौजूदा गैर–छिद्रपूर्ण फुटपाथों और खुले सार्वजनिक स्थानों के प्रतिस्थापन को अनिवार्य किया जाना चाहिए। 2026 तक सभी महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों में मौजूदा फुटपाथों और खुले सार्वजनिक स्थानों को बदलने का काम चरणबद्ध तरीके से किया जाएगा।

(iii) नदियों के किनारे पुनर्भरण को प्रेरित करने के संबंध में भी पहल की जानी चाहिए।.

(iv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को **कृत्रिम भूजल पुनर्भरण** को बढ़ावा देना चाहिए जिसमें रिज जैसे क्षेत्रों में पुनर्भरण, **छत के ऊपर वर्षा जल संचयन, सड़कों और फ्लाईओवर से अपवाह का वर्षा जल संचयन,** गांव के तालाबों और झीलों को **गहरा** और **कायाकल्प** करना आदि शामिल हैं।

(v) प्रत्येक भाग लेने वाले राज्य द्वारा स्थानीय तत्वों और संदर्भों को ध्यान में रखते हुए ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों के लिए भूजल पुनर्भरण नीतियां और दिशानिर्देश तैयार किए जाने चाहिए।

(vi) नियमित जलापूर्ति वाले क्षेत्रों में भूजल निकासी की अनुमति आपूर्ति नहीं दी जानी चाहिए।

(vii) माननीय एनजीटी द्वारा 2015 के ओए नंबर 176 में अपने आदेश में परिभाषित और 24 सितंबर, 2020 की अधिसूचना के तहत केंद्रीय भूजल प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित भूजल निकासी और बहाली शुल्क लगाया जाना चाहिए।

(viii) भूजल निष्कर्षण वर्षा जल संचयन और साइट पर उपचारित अपशिष्ट जल के उपयोग के अधीन होना चाहिए।

7.3.5 2026 तक नदियों/जल निकायों का पुनरुद्धार और कायाकल्पः

(i) यमुना नदी के **पुनरुद्धार और कायाकल्प** को दिल्ली जल बोर्ड और दिल्ली विकास प्राधिकरण के साथ–साथ अन्य संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य सरकारों और केंद्र सरकार द्वारा संयुक्त रूप से प्राथमिकता परियोजना के रूप में लिया जाना चाहिए। इसके कार्यान्वयन के लिए एक व्यवहार्य वित्तीय रणनीति पर सहयोगात्मक रूप से काम किया जा सकता है।

(ii) माननीय एनजीटी के निर्देशों के अनुपालन में, ओए 673/2018 शीर्षक ''अधिक नदी खंड अब गंभीर रूप से प्रदूषित हैं–सीपीसीबी'' में, दिल्ली से होकर बहने वाली यमुना नदी के 22 किमी खंड यानी वजीराबाद असगरपुर गाव, को कम से कम नहाने के लिए उपयुक्त करने के लिए एक कार्य योजना तैयार करने के लिए एक समिति का गठन किया गया है। अन्य उप–क्षेत्रों में भी इस तरह की पहल की जानी चाहिए।

(iii) सभी जल निकायों/आर्द्रभूमियों का पुनरुद्धार और कायाकल्प प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए और भूजल की गुणवत्ता/मात्रा में सुधार किया जाना चाहिए।

(iv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में नदियों और प्रमुख नालों के पुनरुद्धार और कायाकल्प के लिए एक एकीकृत दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिए। उदाहरण के लिए, यमुना, हिंडन, काली और साहिबी, और नजफगढ़ नाला आदि नदियों को क्षेत्रीय योजना–2041 की मंजूरी के बाद अगले 05 वर्षों में पुनरुद्धार और कायाकल्प के लिए लिया जाना चाहिए।

(v) यमुना नदी के पुनरुद्धार के लिए, अधिकारियों को सभी प्रयास करने चाहिए और वजीराबाद बैराज के अपस्ट्रीम और वजीराबाद और ओखला बैराज (दिल्ली खंड) के बीच के हिस्से पर प्राथमिकता के आधार पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए। यमुना नदी के पुनरूद्धार के लिए अपनाई जाने वाली सांकेतिक रणनीतियां और कार्रवाइयां **अनुलग्नक–डी–7.8** में दी गई हैं।

7.3.6 "जल संवेदनशील योजना"

(i) जल संवेदनशील योजना के सिद्धांतों के आधार पर प्राकृतिक जल निकासी प्रणालियों और वाटरशेड की स्पष्ट पहचान की जानी चाहिए। प्राथमिक जल उपचार, जल संचयन और भूजल पुनर्भरण के लिए राज्य सरकारों द्वारा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में नीले–हरे–भूरे बुनियादी ढांचे के निर्माण को मुख्य धारा में लाना चाहिए।

(ii) पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अनिवार्य जल–सुरक्षित योजना को प्रोत्साहित करने और सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराई जाए।

(iii) क्षेत्र में जल सुरक्षा और सस्टेनेबल विकास के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में नीले–हरे–भूरे रंग के बुनियादी ढांचे की स्थानिक योजना एकीकृत तरीके से की जानी चाहिए।

(iv) नीले बुनियादी ढांचे जैसे नदियों, नहरों, तालाबों, आर्द्रभूमि, बाढ़ के मैदानों, जल उपचार सुविधाओं आदि को हरित बुनियादी ढांचे जैसे पेड़ों, लॉन, हेजरो, पार्कों, खेतों, जंगलों आदि के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए। ग्रीन स्टॉर्म वाटर इन्फ्रास्ट्रक्चर को प्रकृति की नकल करने और जहाँ बारिश गिरती है वहाँ के पानी को पकड़ने के लिए डिजाइन किया गया है। हरित बुनियादी ढांचा अपने स्रोत पर तूफान के पानी को कम करता है और उसका उपचार करता है, साथ ही कई सामुदायिक लाभ भी प्रदान करता है जैसे कि स्थानीय बाढ़ और इसके सामाजिक–आर्थिक प्रभाव को कम करना, सामुदायिक सौंदर्य में सुधार, बेहतर पड़ोस के समाजीकरण को प्रोत्साहित करना, संपत्ति के मूल्यों में वृद्धि करके आर्थिक स्वास्थ्य में सुधार करना और अन्य लाभ देना जैसे अधिक चलने योग्य सड़कें, शांत यातायात, हरे सार्वजनिक स्थान, शेड, खुदरा क्षेत्रों में पैदल यातायात में वृद्धि इस प्रकार छोटे व्यवसायों के लिए अधिक रोजगार के अवसर प्रदान करते हैं, आदि। 'ग्रीनिंग द ग्रे' बरसाती जल प्रबंधन के लिए प्रस्तावित भविष्यवादी दृष्टिकोण है।

(v) ब्लू–ग्रीन बुनियादी ढांचे को संदर्भित करता है जिसका उद्देश्य जल प्रबंधन और हरित बुनियादी ढांचे को एक साथ लाकर सुविधा में योगदान करते हुए प्राकृतिक रूप से उन्मुख जल चक्र को बहाल करना है। जबकि ग्रे बुनियादी ढ़ाचा जल प्रबंधन के लिए मानव–इंजीनियर पारंपरिक दृष्टिकोणों को संदर्भित करता है जैसे जल पारगम्य सड़कों–फुटपाथ, पाइप, नालियां, पार्किंग स्थल, छत के शीर्ष, जल उपचार संयंत्र और अन्य कठोर सतहें। ब्लू ग्रीन बुनियादी ढ़ाचा पहलों की अंतरराष्ट्रीय और राष्ट्रीय पहलों का एक स्नैपशॉट परिशिष्ट–7.1 में दिया गया है।

7.3.7 अपशिष्ट जल का पुनः उपयोग

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा **जल शोधन संयंत्रों** और अन्य जल अवसंरचना का आवश्यक संवर्धन किया जाना चाहिए।

(ii) दिल्ली की पानी की जरूरतों को पूरा करने के लिए, डीजेबी का प्रस्ताव है कि 150 एमजीडी से 240 एमजीडी पानी मुरादनगर, यूपी के पास गंगा नहर से बचाया जा सकता है, क्योंकि कोई कमी नहीं है और अतिरिक्त पानी दिल्ली को दिया जा सकता है (**अनुलग्नक–डी देखें– 7.2**)। गंगा नहर से जल विनिमय के एवज में डीजेबी उत्तर प्रदेश को अच्छी गुणवत्ता का परीशोधित जल उपलब्ध करा सकता है। डीजेबी आधुनिक तकनीक वाला जल उपचार संयंत्र ओखला में विकसित कर रहा है। हालांकि, दिल्ली को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वे पानी की गुणवत्ता के मामले में मानदंडों का पालन करे और उल्लंघन के मामले में दंड का भुगतान किया जाना है। गुणवत्ता निगरानी के लिए संयुक्त निरीक्षण समिति का गठन किया जा सकता है।

(iii) इस नीति को लागू करने के लिए समयबद्ध योजना बनाकर सभी शहरी बस्तियों में पानी की बढ़ती मांग के आवर्धन के लिए अपशिष्ट जल के **पुनः उपयोग** को मुख्य जल नीतियों में से एक के रूप में अपनाया जाना चाहिए। इससे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाहर के मीठे पानी के स्रोतों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भीतर भूजल पर भारी निर्भरता कम होगी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को 'नॉट ए ड्रॉप टू वेस्ट' के सिद्धांत को बढ़ावा देना चाहिए। सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों के लिए पानी का पुनर्चक्रण और पुनः उपयोग अनिवार्य किया जाना चाहिए। कृषि और बागवानी प्रयोजनों, मनोरंजन प्रयोजनों, औद्योगिक उद्देश्यों और बड़े पैमाने पर सिंचाई के लिए, उपचारित जल का पुनः उपयोग अनिवार्य किया जाना चाहिए।

(iv) सिंचाई उद्देश्यों के लिए आपूर्ति किए गए अपशिष्ट जल और पुनर्नवीनीकरण अपशिष्ट जल को सीपीसीबी गुणवत्ता मानदंडों के अनुरूप होना चाहिए और बड़े वित्तीय दंड और यहां तक कि जेल की सजा देकर सख्ती से लागू किया जाना चाहिए।

(v) 2026 तक सभी शहरी क्षेत्रों में दिल्ली में पानी का पुनः उपयोग 30% से बढ़ाकर 50%, 2031 तक 70% और 2036 तक 85: किया जाएगा।

(vi) स्थानीय स्तर पर विशेष रूप से शहरी क्षेत्रों में उपयोग योग्य पानी उत्पन्न करने के लिए **विकेन्द्रीकृत अपशिष्ट जल उपचार संयंत्रों का एक नेटवर्क** स्थापित किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों के हर–दूसरे वार्ड में 2024 तक और 2026 तक अन्य 10,000 से अधिक आबादी वाले बस्तियो मे एक एफएसटीपी होनी चाहिए।

(vii) सभी नए समूह आवास और बहुमंजिला इमारतों में अनिवार्य रूप से डीएसटीपी होना चाहिए और इसे एफएसटीपी से जोड़ा जाना चाहिए।

(viii) अपशिष्ट जल के यथास्थान उपचार और उपयोग को हर आवास परिसरों में और दोहरी पाइप प्रणाली की आपूर्ति को पीने योग्य या गैर–पीने योग्य प्रणालियों के माध्यम से बढ़ावा दिया जाना चाहिए। साथ ही, वितरण हानियों को कम करने के लिए पाइप द्वारा जलापूर्ति नेटवर्क का समय पर नवीनीकरण किया जाना चाहिए।

7.3.8 जल का संवर्धन

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की आबादी के लिए पानी के नए स्रोतों का भी पता लगाया जाना चाहिए। यह पानी के स्रोतों में से एक के रूप में **अंतर–बेसिन स्थानान्तरण** को बढ़ावा देकर किया जाना चाहिए। निश्चित मात्रा में पानी निकालने के लिए शारदा–यमुना नदी लिंक (एसवाईआरएल) परियोजना जैसी नदियों को आपस में जोड़ने की संभावनाओं का पता लगाया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को पानी उपलब्ध कराने के लिए एसवाईआरएल परियोजना में तेजी लाई जानी चाहिए।

(ii) इसके अलावा, राजस्थान के अन्य जिलों के साथ–साथ अलवर और भरतपुर जिलों में सिंचाई और पेयजल की आपूर्ति के लिए पूर्वी राजस्थान नहर (ईआरसी) परियोजना के कार्यान्वयन पर गौर किया जाए और इसमें तेजी लाई जाए।

(iii) **रेणुका, लखवार और किशाऊ बांध** परियोजनाओं को संबंधित एजेंसियों द्वारा प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाना चाहिए ताकि क्षेत्र के लिए जल संसाधनों को बढ़ाया जा सके।

(iv) विशेष रूप से बड़े आकार के उद्योगों, वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों आदि के लिए गैर–पीने योग्य पानी की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए निकटतम समुद्री जल स्रोत (जैसे कांडला) से दिल्ली / सीएनसीआर में पाइपलाइन के माध्यम से समुद्री जल लाने की संभावनाओं का पता लगाया जा सकता है ताकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उपलब्ध ताजा पानी पीने योग्य उद्देश्य के लिए आरक्षित किया जा सके।

(v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) एक **''जल सुरक्षित क्षेत्र''** होना चाहिए। इसे प्राप्त करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी प्राकृतिक और मानव निर्मित जल निकायों की पहचान की जानी चाहिए और 2031 तक चरणबद्ध तरीके से पुनर्जीवित किया जाना चाहिए ताकि जल स्तर को फिर से जीवंत किया जा सके और प्रत्येक उप–क्षेत्र के लिए पांच वार्षिक जल बजट तैयार किया जा सके। उप–क्षेत्रीय योजनाओं और मास्टरधविकास योजनाओं में इस नीति को लागू करने के लिए विशिष्ट नीतियों, प्रस्तावों और परियोजनाओं का विवरण होना चाहिए।

7.3.9 कृषि में जल उपयोग दक्षता– सिंचाई

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कृषि के लिए पानी और बिजली मुफ्त नहीं दी जानी चाहिएय कम से कम एक टोकन शुल्क लिया जाना चाहिए, जिससे पानी और बिजली की आपूर्ति की मात्रा की निगरानी की जा सके। राज्य सरकारों को पानी के शुल्क लगाने के लिए स्लैब के रूप में कृषि जल आपूर्ति शुल्क विकसित करना चाहिए, और पानी की उच्च खपत के लिए उच्च दर वसूल की जानी चाहिए विशेष रूप से पानी की कमी वाले क्षेत्रों में जैसे डार्क और ग्रे ब्लॉक । पुनर्नवीनीकरण पानी का उपयोग करने वाले खेतों को पानी के शुल्क में महत्वपूर्ण छूट दी जानी चाहिए। सिंचाई के लिए जलापूर्ति के घंटे स्थानीय आवश्यकताओं के अनुसार निर्धारित किए जाने चाहिए।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भूजल निकासी पर सख्त निगरानी की जाए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी प्रकार के सभी कुओं/बोरवेलों का पंजीकरण और उनकी जियो–टैगिंग अनिवार्य होंगे। नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल (एनजीटी) द्वारा 25 फरवरी 2020 के एमए नंबर 26/2019 में दिए आदेश के अनुसार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में संबंधित राज्यों द्वारा सभी प्रकार और आकारों के मौजूदा बोरवेलों की पहचान, जियो–टैगिंग और पंजीकरण 2023 तक किया जाए।

(iii) पीएमकेएसवाई के 'प्रति बूंद अधिक फसल' के आदर्श वाक्य का पालन किया जाना चाहिए और तदनुसार, सूक्ष्म सिंचाई प्रणालियों के माध्यम से पानी के उपयोग की दक्षता को बढ़ावा दिया जाना चाहिए। फसलवार स्थिति और मांग का आकलन किया जा सकता है और तदनुसार जल बजट तैयार किया जाना चाहिए। सूक्ष्म सिंचाई कोष के लिए कृषि विभाग से संपर्क किया जा सकता है। जिन जिलों में वर्तमान में बाढ़ सिंचाई चल रही है, राज्य सरकारों को किसानों को सूक्ष्म सिंचाई

प्रणाली अपनाने की संभावनाओं के लिए प्रोत्साहित करना चाहिए। जल उत्पादकता में वृद्धि के लिए, बाढ़ सिंचाई विधियों की जगह ड्रिप (बगीचे, तिलहन) और स्प्रिंकलर आधारित सिंचाई प्रणाली (अनाज, दालें, मसाले और खेत की फसलें के लिए) को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के घटक राज्यों को कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय द्वारा तैयार पीएमकेएसवाई 2017 के "प्रति बूंद अधिक फसल" घटक के परिचालन दिशानिर्देशों के अनुसार राज्य सिंचाई योजनाएं (एसआईपी) और जिला सिंचाई योजनाएं (डीआईपी) तैयार करनी चाहिए।

(iv) जलाशयों और खेत के तालाबों को संतुलित करने के लिए सौर पंपों का उपयोग सिंचाई विधियों में उपयुक्त पाया गया है, और सभी राज्यों द्वारा अपनाया जाना चाहिए।

(v) शुष्क मौसम में सिंचाई उपलब्ध कराने के लिए कृषि क्षेत्रों में वर्षा जल संचयन संरचनाओं का निर्माण किया जाना चाहिए।

(vi) कृषि क्षेत्र में सिंचाई के लिए पानी के उपयोग को समझने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में **विशेष कार्यदल** स्थापित किए जाने चाहिए। कृषि असमान रूप से पानी का सबसे बड़ा उपभोक्ता (75 प्रतिशत से अधिक) होने के कारण, इसकी मांग और आपूर्ति प्रबंधन को आरपी –2041 के अनुमोदन के बाद एक वर्ष के भीतर प्रस्तावित कार्यदल द्वारा अलग से मूल्यांकन किया जाना चाहिए।

(vii) प्रत्येक राज्य में सिंचाई विभागों को कृषि और सिंचाई के लिए पानी की मांग क्षमता की निगरानी का कार्य भी सौंपा जाना चाहिए।

(viii) संबंधित विभागों को हाइड्रोपोनिक्स जैसी कृषि पद्धतियों को बढ़ावा देना चाहिए, जो गंदगी रहित, जगह बचाने वाली और बिना मिट्टी के उगाने की जल–प्रभावी विधि है। इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कृषि क्षेत्र में जल उपयोग दक्षता बढ़ाने के लिए सूक्ष्म सिंचाई तकनीकों को अपनाया जाना चाहिए।

(ix) राज्यों को संबंधित एसआरपी में अपनी रणनीति के हिस्से के रूप में कृषि जल की खपत को वर्तमान खपत स्तर से 75–80% तक कम करने का प्रयास करना चाहिए। ड्रिप सिंचाई को बढ़ावा देना चाहिए।

(x) ग्रामीण क्षेत्रों में **सिंचाई** जल क्षमता का मूल्यांकन किया जाना चाहिए।

(xi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में संबंधित जल प्रबंधन और योजना विभागों को जल संरक्षण और कुशल जल उपयोग को बढ़ावा देने और उपयोगकर्ताओं में आवश्यक व्यवहार परिवर्तन लाने के लिए **कृषि के लिए जल** की प्रति बूंद अधिक आय और जल की स्थिति, **कुशल जल उपयोग**, और **वर्षा जल संचयन** के लाभों और तरीकों के बारे में नियमित प्रशिक्षण कार्यक्रम और जागरूकता अभियान का आयोजन करना चाहिए ।

7.3.10 जल निकासी और बरसाती जल प्रबंधन

(i) सभी कस्बों के लिए **वर्षा का पानी निकासी** योजना तैयार करना और लागू करना।

(ii) जलभृतों के पुनर्भरण के लिए वर्षा जल अपवाह के स्थानीयकरण को शहरी और ग्रामीण विकास योजनाओं का अभिन्न अंग बनाया जाना चाहिए। राज्यों को सीवेज नालों से वर्षा के पानी की नालियों को अलग करने के लिए मिशन मोड में एक अभियान शुरू करना चाहिए ताकि **भूजल पुनर्भरण के लिए वर्षा के पानी का उपयोग किया जा सके।**

(iii) सड़क मार्गों और फुटपाथों के बीच पूर्व–निर्मित संरचनाओं की स्थापना के माध्यम से सड़कों और फुटपाथों पर बारिश के पानी के बहाव से भूजल पुनर्भरण के प्रयास भी किए जाने चाहिए।

(iv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरों और कस्बों में वर्षा जल निकासी का 100 प्रतिशत कवरेज करने का प्रयास करेंगे और इस सुविधा को ग्रामीण समूहों तक विस्तारित करने की आवश्यकता है जहां काम अधिमानतः 2031 तक चरणबद्ध तरीके से पूरा किया जाना चाहिए।

(v) स्थानीय क्षेत्रों से परे 'प्रतिशत अपवाह' को कम करने के लिए चरणवार पंचवर्षीय लक्ष्य तैयार किए जाने चाहिए और बीस वर्षों की योजना अवधि के दौरान प्रगति की निगरानी का आकलन किया जाना चाहिए।

(vi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शहरी बाढ़ सहित स्थायी जल प्रबंधन के लिए वर्षा जल संचयन और बेहतर वर्षा जल प्रबंधन हेतु उपयोगकर्ताओं की मदद करने के लिए डिजिटल वर्षा जल प्रबंधन को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

(vii) मौजूदा वर्षा जल निकासी प्रणाली पर नए प्रस्ताव के समग्र प्रभाव का अध्ययन किए बिना अलग वर्षा जल निकासी को **डिजाइन नहीं किया जाना चाहिए।**

(viii) **जल निकासी के मुद्दों को क्षेत्रीय और उप–क्षेत्रीय स्तर से देखने की आवश्यकता है** क्योंकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के तीन जल घाटियों के प्राकृतिक जल निकासी क्षेत्रों में विकास के परिणामस्वरूप अंततः बाढ़ आती है।

(ix) बाढ़ प्रवाह क्षेत्रों जैसे खाल और तालाबों, नदियों और बाढ़ जल प्रतिधारण क्षेत्रों आदि की सुरक्षा के माध्यम से बाढ़ की रोकथाम सुनिश्चित करें।

(x) **सड़कों और भू–खण्डों के विकास और पुनर्विकास में ग्रीन स्टॉर्म वाटर बुनियादी ढ़ाचा (जीएसडब्ल्यूआई)** के उपयोग को बढ़ावा दिया जाए ताकि पानी के प्रवाह को कम करने, पानी की गुणवत्ता में सुधार के लिए और वर्षा के पानी के रिसने के लिए जगह बनाई जा सके। वर्षा अपवाह को पकड़ने और साफ करने और बाढ़ को कम करने के लिए शहरी वर्षा जल प्रबंधन प्रणालियों में हरित बुनियादी ढांचे को शामिल करने के लिए जीएसडब्ल्यूआई के उपयोग को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

(xi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वर्षा के पानी की नालियों, नदियों या जल निकायों में ठोस कचरे को डंप करना और सीवेज ले जाना कानूनी रूप से प्रतिबंधित होना चाहिए। डिजिटल निगरानी विधियों जैसे सीसीटीवी, ड्रोन आदि के उपयोग सहित पर्याप्त निगरानी तंत्र विकसित किया जाना चाहिए, जिसमें चूककर्ताओं पर कठोर दंड के प्रावधान भी शामिल हैं। 2026 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) नदियों में अनुपचारित सीवेज का शून्य–निर्वहन सुनिश्चित किया जाए।

(xii) नालों की डी–सिल्टिंग को प्रौद्योगिकी आधारित बनाया जाना चाहिए, जिसमें कुशल जल निकासी प्रबंधन के लिए स्पष्ट रूप से निर्धारित कार्यक्रम के साथ जीआईएस मैपिंग, निगरानी के लिए ड्रोन, सफाई और अनक्लॉगिंग के लिए रोबोट शामिल हैं। ठेकेदारों द्वारा खंड–वार और क्षेत्राधिकार–वार डी–सिल्टिंग की अनुसूची के साथ–साथ महत्वपूर्ण विवरण जैसे कि डी–सिल्टिंग की समय सारिणी और हटाए गए गाद और मलबे की मात्रा को भी विभागीय पोर्टलों और वेबसाइटों पर प्रदर्शित किया जाना चाहिए (देखें **अनुलग्नक–पी–7.1** का परिच्छेद 1.28)।

(xiii) किसी भी वर्षा के पानी नाले और प्राकृतिक नाले के अंदर या उस पर किसी भी तरह के निर्माण और अतिक्रमण की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(xiv) सभी अतिक्रमणों को हटा दिया जाना चाहिए और मलिन बस्तियों को स्थानीय रूप से फिर से बसाया जाना चाहिए। किसी भी परिधीय पुनर्वास की अनुमति नहीं है, जैसा कि आज की प्रथा है, क्योंकि यह पानी और स्वच्छता के मौजूदा बुनियादी ढांचे को नष्ट कर देता है।

(xv) संबंधित प्राधिकारियों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि नालों से बहने वाले और नदियों और जल निकायों में गिरने वाले पानी की गुणवत्ता की अनुमति केवल तभी दी जाए जब उसे सीपीसीबी मानकों और मानदंडों के अनुसार उपचारित किया जाता है।

(xvi) हरियाणा में डायवर्जन ड्रेन 8, डायवर्सन ड्रेन 6 और डायवर्सन ड्रेन 2 के माध्यम से यमुना नदी में प्रवेश करने वाले अपशिष्ट जल के प्रदूषण स्तर पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। इसी प्रकार पानीपत नाले का दूषित जल जो डायवर्जन ड्रेन 2 में होकर यमुना नदी में प्रवेश करता है उस प्रदूषित जल का खोजकीपुर में विश्लेषण किया जाना चाहिए। इन डायवर्सन नालों के केवल उपचारित पानी (सीपीसीबी मानदंडों के अनुसार) को यमुना नदी में जाने दिया जाना चाहिए। यह कार्य क्षे.यो.–2041 की अधिसूचना से एक वर्ष में पूर्ण किया जाना चाहिए।

(xvii) सिमुलेशन मॉडलिंग दृष्टिकोण और जीआईएस का उपयोग करते हुए दिल्ली ने एनसीटी दिल्ली के लिए **जल निकासी मास्टर** प्लान तैयार किया है, जिसमे बारिश के तूफान के लिए वर्तमान रूप में एनसीटी के सभी नालों का पर्याप्तता विश्लेषण 02 साल और 05 साल की वापसी अवधि के लिए किया गया। जलवायु परिवर्तन के प्रभावों को ध्यान में रखते हुए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरी क्षेत्रों के लिए भी इसी तरह की योजना तैयार की जानी चाहिए और लागू की जानी चाहिए।

(xviii) सीजीडब्ल्यूबी द्वारा वाटरशेड, **सब–वाटरशेड** और माइक्रो–वाटरशेड की पहचान की जाती है और उनका मानचित्रण किया जाता है। इनका उपयोग संबंधित अधिकारियों द्वारा शहरों, कस्बों और गांवों को वर्षा **जल निकासी** मास्टर प्लान तैयार करने की सुविधा के लिए किया जाना चाहिए, जिसे रूर्बन कार्यक्रम के तहत तैयार किए गए आईसीएपी के साथ भी एकीकृत किया जाना चाहिए।

(xix) जल निकासी नेटवर्क और भूमि उपयोग की योजना एक साथ की जानी चाहिए। अपेक्षित नियोजित जल निकासी नेटवर्क के बिना कोई भी शहर, कस्बा और गांव विकसित नहीं किया जाना चाहिए।

(xx) अमृत दिशानिर्देशों का पालन करते हुए **जल निकासी नेटवर्क** को जीआईएस ढांचे पर रखा जाना चाहिए। इसे प्राकृतिक जल निकासी प्रणाली के उन हिस्सों की पहचान करनी चाहिए जो अतिक्रमित हैं और इन अतिक्रमणों से निपटने के लिए एक निश्चित योजना बनाई जानी चाहिए। भविष्य में होने वाले अतिक्रमण को रोकने के लिए जागरूकता एवं जनभागीदारी के लिए ऐसी सूचनाओं को सार्वजनिक किया जाना चाहिए।

(xxi) सभी बड़े या छोटे प्राकृतिक **नाले** को उनके प्राकृतिक रूप में बनाए रखा जाना चाहिए और ऐसी नालियों में किसी भी इंजीनियरिंग हस्तक्षेप को हतोत्साहित किया जाता है।

(xxii) बड़े कृषि क्षेत्रों को छोड़कर, प्राथमिक, माध्यमिक और तृतीयक वर्षा की **नालियों** को मुक्त प्रवाह पाइप और बैरल से कवर किया जाना चाहिए। केवल ट्रंक नालियों को खुला रखा जा सकता है।

(xxiii) जलभराव को कम करने के लिए बाढ़ नियंत्रण के उपाय जैसे बाढ़ नियंत्रण जलाशय और उचित जल निकासी व्यवस्था प्रदान की जानी चाहिए। साथ ही जल निकासी का निर्माण इस तरह से होना चाहिए कि पानी के कुशल प्रवाह में कोई बाधा न हो।

7.3.11 वर्षा जल संचयन

(i) **वर्षा जल संचयन** योजना को प्रोत्साहन और नियमों के उचित मिश्रण के माध्यम से लागू किया जाना चाहिए और इसमें छतों और सार्वजनिक खुले स्थानों सहित सभी संभावित तरीकों को शामिल किया जाना चाहिए। जल की कमी को नियंत्रित करने और रेल जल संचयन और संरक्षण को बढ़ावा देने के लिए केंद्र सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में एक संक्षिप्त नोट **अनुलग्नक–डी–7.3** में दिया गया है। ''बारिश के पानी का संग्रहण, जहां भी होती है, जब भी होती है, किया जाना चाहिए,'' के लिए सभी प्रयास किए जाने चाहिए।

(ii) पशुपालन, डेयरी फार्मिंग और यहां तक कि निर्वाह कृषि के लिए खेतों में सिंचाई के लिए उपयोग किए जाने वाले पानी को इकट्ठा करने के लिए **'ग्राम पंचायत तालाबों'** के निर्माण जैसे कदमों के माध्यम से ग्रामीण क्षेत्रों को वर्षा जल का दोहन करके जल संचयन में शामिल किया जाना चाहिए।

(iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों को भूजल पुनर्भरण के लिए भूमि उपलब्ध कराने के लिए उचित कदम उठाने की आवश्यकता है। जैसा कि क्षेत्रीय योजना 2021 में प्रस्तावित किया गया था, कम से कम 2 से 5 प्रतिशत शहरी क्षेत्र को जल निकायों के लिए निर्धारित किया जाना चाहिए, जिसमें प्राकृतिक के साथ–साथ मानव निर्मित जल निकाय, तालाब आदि शामिल होंगे।

7.3.12 जल प्रबंधन और प्रशासन प्रणाली

(i) जल. क्षेत्र होने के लिए, प्रत्येक उप–क्षेत्रीय योजनाओं के हिस्से के रूप में, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक उप क्षेत्र, जिले और कस्बों के लिए ''जल संतुलन तालिका'' तैयार की जानी चाहिए। इन तत्वों को मास्टर प्लान और जिला विकास योजनाओं में शामिल करने का भी प्रयास किया जाना चाहिए।

(ii) **जल संतुलन योजना** तैयार करने के लिए राज्य स्तरीय एजेंसियों को राज्यों द्वारा निर्देशित किया जाना चाहिए और इसके लिए वित्त पोषण आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के जल जीवन शहरी मिशन के माध्यम से प्राप्त किया जा सकता है।

(iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरी क्षेत्रों को **''100% पानी सुरक्षित''** बनाया जाना चाहिए। इस संबंध में, एसआरपी में लक्ष्य निर्धारित किया जाना चाहिए और इस संबंध में एमओएचयूए के पास उपलब्ध धन का उपयोग किया जाना चाहिए।

(iv) **सेवा स्तरीय बेंचमार्क (एसएलबी)** राज्यों द्वारा अपने एसआरपी में तय किए जाने चाहिए। इन एसएलबी को मास्टरध विकास योजनाओं द्वारा अपनाया जाना चाहिए और (जल जीवन मिशन शहरी) के तहत उपलब्ध वित्त पोषण को आवश्यक सेवा स्तर बेंचमार्क प्राप्त करने के लिए उपयोग किया जाना चाहिए।

(v) जल एटीएम की सुविधा उन क्षेत्रों में सुगमध्स्थापित की जानी चाहिए जहां पाइप से पानी की आपूर्ति संभव नहीं है और उन क्षेत्रों में जहां औद्योगिक गतिविधियों या आसपास के अपशिष्ट लैंडफिल के कारण पानी दूषित होता है (ठोस अपशिष्ट प्रबंधन के निकटवर्ती स्थल, खारा क्षेत्र, आदि)।

(vi) सभी राज्यों को अपनी प्राकृतिक स्थिति बनाए रखने के साथ–साथ **नदियों, झीलों और नहरों को आकर्षक बनाने के लिए** नदियों और प्राकृतिक नालों के विकास को विनियमित करने के लिए मौजूदा कानूनों में सुधार करना चाहिए।

(vii) सभी चार राज्यों को एक निश्चित समय–सीमा पर काम करना चाहिए और अपने–अपने उप–क्षेत्रों में भूजल पर स्थिति रिपोर्ट तैयार करनी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य अपनी **'जल संतुलन योजना'** तैयार करें और इसे क्षेत्रीय

योजना–2041 के प्रकाशन के बाद 02 वर्षों के भीतर एनसीआरपीबी को प्रस्तुत करें। सीडब्ल्यूसी और सीजीडब्ल्यूबी, राज्यों द्वारा प्रस्तुत जल संतुलन योजना की जांच में एनसीआरपीबी की सहायता और मार्गदर्शन करेंगे।

(viii) **''सभी पानी और जल निकासी मुद्दों को हल करने के लिए एक एकल डिजिटल प्लेटफॉर्म''** । अंतर्राज्यीय मुद्दों सहित, स्थापित किया जाना चाहिए।

(ix) सभी उप–क्षेत्रों और शहरों को उपलब्ध पानी की मात्रा का अनुमान लगाकर सभी मौजूदा जल नेटवर्क और जल स्रोतों का नक्शा तैयार करना चाहिए।

(x) पानी की गुणवत्ता की स्थिति के जिलेवार नक्शे भी तैयार कराकर योजनाकारों और अन्य नीति निर्माताओं को उपलब्ध कराएं।

(xi) जल आपूर्ति प्रणालियों की निगरानी और प्रबंधन के लिए पर्यवेक्षी नियंत्रण और डेटा अधिग्रहण (स्काड़ा) प्रणाली स्थापित की जानी चाहिए।.

(xii) इसके अलावा, व्यापक निगरानी और मूल्यांकन के लिए, संबंधित उप क्षेत्र में जल सुरक्षा प्राप्त करने के उद्देश्य से जल संसाधन दोहन और उपयोग के लिए प्रत्येक राज्य में एक अलग सेल स्थापित किया जाना चाहिए।

(xiii) जल प्रबंधन के साथ–साथ अन्य क्षेत्रों में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के एकीकृत विकास के लिए जीआईएस डेटाबेस आधारित योजना को अपनाया जाना चाहिए।

(xiv) विभिन्न डब्ल्यूटीपी पर प्राप्त पानी की मात्रा का आकलन करने के लिए, प्रत्येक डब्ल्यूटीपी में पानी के मीटर होने चाहिए। विभिन्न क्षेत्रों में प्राप्त पानी की सही मात्रा को मापने के लिए जिला जल मीटर स्थापित किया जाना चाहिए। इससे एजेंसियों को दैनिक आधार पर आपूर्ति किए जाने वाले प्रति व्यक्ति पानी के बारे में बेहतर जानकारी मिलेगी।

(xv) जल कार्यों के साथ–साथ जल उपभोक्ताओं के स्तर पर मनुष्यों के लिए निर्धारित जल गुणवत्ता की गारंटी के लिए जल विधियों में सुधार किया जाना चाहिए। बीआईएस के निर्धारित मानकों से विचलन की स्थिति में जल प्रदाताओं और वितरकों को जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिए।

(xvi) सभी जिलों और बस्तियों को मौजूदा भूमिगत जल वितरण नेटवर्क को बदलने और सुधारने और बड़े पैमाने पर नुकसान और जल प्रदूषण से बचने के लिए उन्हें रिसाव मुक्त बनाने की योजना तैयार करनी चाहिए। इन योजनाओं को चरणबद्ध तरीके से एक निर्दिष्ट समय के भीतर लेकिन 2041 से पहले लागू किया जाना चाहिए।

(xvii) किसी भी परिस्थिति में पीने योग्य पानी की आपूर्ति को उपचारित अपशिष्ट जल आपूर्ति के साथ नहीं मिलने देना चाहिए। वाणिज्यिक और संस्थागत क्षेत्रों में जल–उपयोग दक्षता बढ़ाने के लिए कार्यक्रम तैयार किए जाने चाहिए।

(xviii) पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्काडा आधारित 100% स्मार्ट **वाटर मीटरिंग और वाटर ऑडिटिंग लागू करें।**

(xix) पानी से संबंधित मुद्दों जैसे रिसाव, गुणवत्ता आदि के लिए ऑनलाइन लैब सुविधाओं का भी अन्वेषण किया जा सकता है। कम से कम मुख्य आपूर्ति निकास और मुख्य आपूर्ति सेवन बिंदुओं पर पानी की जांच सुनिश्चित की जानी चाहिए।

(xx) पानी की मांग कुशलता से पूरी हुई या नहीं, इसका पता लगाने के लिए **वाटर ऑडिट** किया जाना चाहिए। सभी प्रमुख जल उपयोग क्षेत्रों जैसे घरेलू, कृषि और उद्योग, और अन्य बड़े विकासों को कुशल जल उपयोग के लिए जल लेखा परीक्षा करनी चाहिए।

(xxi) सभी उप–क्षेत्रीय योजनाओं को जल प्रदूषण गतिविधियों और क्षेत्रों की पहचान करनी चाहिए और क्रमिक सुधारों के लिए कड़ाई से निगरानी करनी चाहिए।

(xxii) दिल्ली के एनसीटी सहित शहरी क्षेत्र के प्रत्येक प्रभाग में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा जिला मीटरिंग क्षेत्रों को बरकरार रखे जा सकते हैं ताकि एमओएचयूए द्वारा जारी दिशा–निर्देशों के अनुसार गैर–राजस्व जल को कम किया जा सके और अन–अक्काउंटेड पानी के लिए भी किया जाए ।

(xxiii) पानी की खपत की मीटरिंग और वॉल्यूम के हिसाब से बिलिंग अनिवार्य होनी चाहिए और मैकेनिकल मीटर को रिमोट रीडिंग सिस्टम के साथ डिजिटल मीटर से बदला जाना चाहिए। किसी भी छेड़छाड़, लीकेज, गुणवत्ता मानदंडों से विचलन आदि के खिलाफ ऑटो अलर्ट के लिए तंत्र विकसित और कार्यान्वित किया जाना चाहिए। इसे 2026 तक सभी उप–क्षेत्रों में चरणबद्ध तरीके से लागू किया जाना चाहिए।

(xxiv) राज्य जल सेवा रखरखाव, वितरण, और बुनियादी ढांचे के प्रतिस्थापन की लागत की वसूली सुनिश्चित करने के लिए संरक्षण मूल्य निर्धारण को अपनाने की दिशा में पहल कर सकता है।

(xxv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एकीकृत जल संसाधन प्रबंधन और जल सुरक्षा प्राप्त करने के लिए पेयजल विशेषज्ञों, शहरी और क्षेत्रीय योजना और विकास विशेषज्ञों, जल इंजीनियरों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के सिंचाई विभागों में कार्यरत इंजीनियरों को शामिल करते हुए एक **उच्चाधिकार प्राप्त स्थायी समिति** का गठन किया जाना चाहिए।

(xxvi) निवासियों और कर्मचारियों के घरों और सुविधाओं में प्रति घंटा पानी के उपयोग को देखने के लिए **''वाटर स्मार्ट पोर्टल''** बनाया जाए। ऐसे वाटर स्मार्ट प्लेटफॉर्म को लीक अलर्ट भी भेजना चाहिए, जब यह लगातार प्रति घंटा उपयोग का पता लगाता है, जिससे उपयोगकर्ता लीक को जल्दी से हल कर सकते हैं और पानी की बर्बादी को रोक सकते हैं।

(xxvii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लैंड पूलिंग क्षेत्रों की अपनी जल शोधन और पुनर्चक्रण सुविधाएं होनी चाहिए।

(xxviii) पुरी (ओडिशा) की पहल के अनुरूप 2026 तक सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में 'ड्रिंक फ्रॉम टेप' और '24X7' पेयजल सुविधाएं लागू की जानी चाहिए। इसके अलावा, 2026 तक शत–प्रतिशत शहरी और ग्रामीण पाइप जलापूर्ति प्राप्त करने का प्रयास किया जाना चाहिए।

(xxix) जल दक्षता सुनिश्चित करने के लिए समय के संबंध में वाटर रोस्टर सुधार किए जाएं।

(xxx) जल नालों की मरम्मत और नालों से पृथक्करण का कार्य प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए। इसके अलावा सीवर लाइनों से ड्रेनेज पृथक्करण भी किया जाए और पंचर करने पर जुर्माना लगाया जाए।

(xxxi) प्रत्येक शहर के लिए सभी नालों के लिए एकल प्राधिकरण बनाया जाना चाहिए ताकि जल निकासी से संबंधित सभी मुद्दों का समाधान किया जा सके।

(xxxii) 2030 तक चरणबद्ध तरीके से शहरों के सभी आपूर्ति मार्गों और आपातकालीन चिकित्सा केंद्रों आदि में जलापूर्ति पाइपों के लिए भूकंप प्रतिरोधी जोड़ों को सुनिश्चित करने के लिए पूर्ण प्रतिस्थापन प्राप्त जाना चाहिए। सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्र इसे 2026 तक हासिल कर लें।

(xxxiii) पूरे एनसीआर में पानी के बहु उपयोग को अपनाया/बढ़ावा दिया जाना चाहिए

B. स्वच्छता

7.3.13 स्वच्छता और तरल अपशिष्ट प्रबंधन

(i) **निजी सीवेज निपटान के लिए कानूनः** डयूअल इनटेक और ट्रिपल आउटलेट्स को सक्षम बनाने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में संस्थानों, शॉपिंग कॉम्प्लेक्स, मॉल और होटल आदि के लिए बिल्डिंग बाय लॉ में संशोधन करके पानी का पुनः उपयोग/पुनर्चक्रण अनिवार्य किया जाए।

(ii) सभी बड़े क्षेत्र की हाउसिंग सोसाइटियों, संस्थानों, उद्योगों, अस्पतालों आदि को अपने उपयोग किए गए पानी को सीवरेज सिस्टम में डालने से पहले आवश्यक जल गुणवत्ता दिशानिर्देशों का अनिवार्य रूप से पालन करना चाहिए। इससे नगर निगम के सीवर और एसटीपी पर लोड भी कम होगा।

(iii) नए समूह आवास और ऊँचे निर्माण/पुनर्विकास के लिए पुनर्नवीनीकरण जल सुविधा के 40–70% स्थानीय पुनः उपयोग के साथ **विकेंद्रीकृत एसटीपी** अनिवार्य। जीरो वाटर डिस्चार्ज होना चाहिए। एफएसटीपी में सिर्फ काला पानी जाना चाहिए। 3 लाख से अधिक आबादी वाले सभी मेट्रो केंद्रों और कस्बों/शहरों में 40– 70% के पुनर्नवीनीकरण पानी के उपयोग का लक्ष्य प्राथमिकता के आधार पर प्राप्त किया जाना चाहिए, यह देखते हुए कि चेन्नई ने पहले ही 40% पुनर्नवीनीकरण पानी के पुनः उपयोग को प्राप्त कर लिया है।

(iv) नीति आयोग ने राष्ट्रीय मल कीचड़ और सेप्टेज प्रबंधन गठबंधन के साथ संयुक्त रूप से विकसित 'शहरी क्षेत्रों में मल कीचड़ और सेप्टेज प्रबंधन' पर एक पुस्तक का विमोचन किया है। दस्तावेज में कई राज्यों में देखे गए 27 सर्वोत्तम अभ्यास शामिल हैं, जो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों और स्थानीय निकायों द्वारा लाभान्वित हो सकते हैं।

(v) इसके अलावा, एकीकृत ठोस और तरल अपशिष्ट प्रबंधन के लिए पीपीपी मॉडल को बढ़ावा देने के लिए नीति आयोग द्वारा आरएफपी/आरएफक्यू आदि के लिए मॉडल रियायत समझौते[21] का प्रयास किया गया है और इसका उपयोग निजी

[21] *एकीकृत ठोस तरल अपशिष्ट प्रबंधक के लिए नीति आयोग का पीपीपी मॉडलः http://www.niti.gov.in/sites/default/files/2020-09/Bidding-Documents-for-PPP-in-Integrated-Solid-Waste-Management-and-Integrated-Liquid-Waste-Management.pdf*

क्षेत्र की भागीदारी को बढ़ावा देने के लिए उचित रूप से किया जा सकता है।

(vi) **''क्लीन एनसीआर (रा.रा.क्षे.)/स्वच्छ एनसीआर (रा.रा.क्षे.)''** के लिए ठोस और तरल कचरे के व्यापक अपशिष्ट प्रबंधन को 2025 तक लक्षित किया जाना चाहिए। इस पहलू पर कार्यात्मक योजना 2022 तक प्रकाशित की जानी चाहिए।

(vii) सभी शहरों/कस्बों के लिए स्वच्छता और **अपशिष्ट प्रबंधन योजनाएं** क्षेत्रीय/उप–क्षेत्रीय रणनीतियों के अनुसार तैयार की जाए।

(viii) उपयुक्त तकनीकों को अपनाकर सभी शहरी क्षेत्रोंध्बस्तियों में 100 प्रतिशत **सीवरेज नेटवर्क कवरेज** का लक्ष्य रखे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरों में चरणबद्ध समय पर मौजूदा स्वच्छता और तरल अपशिष्ट प्रबंधन बुनियादी ढांचे की रेट्रोफिटिंग की जानी चाहिए। इसके अलावा, मौजूदा कमियों और भविष्य की जरूरतों के लिए नए सीवरेज सिस्टम बनाए जाएं।

(ix) जिन क्षेत्रों में सीवरेज नेटवर्क का निर्माण संभव नहीं है, वहां कम लागत वाले स्वच्छता उपायों को अपनाया जाना चाहिए।

(x) पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मैनूयल मैला ढोने/मशीन होल और सीवर की सफाई को पूरी तरह से समाप्त/प्रतिबंधित किया जाना चाहिए।

(xi) सभी मेट्रो, क्षेत्रीय केंद्रों, नगर निगम, यूएलबी और जिला मुख्यालयों को 2023 तक और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाकी हिस्सों में 2026 तक सभी सीवरेज सिस्टम और मशीन होल (जिसे पहले मैनहोल कहा जाता था) की 100% यांत्रिक सफाई अनिवार्य रूप से होनी चाहिए।

(xii) सार्वजनिक स्वास्थ्य/संबंधित विभाग रिमोट निरीक्षण के लिए सीवर के अंदर कैमरा और संबंधित उपकरणों को चलाने के लिए गाइडेड रेल्स शुरू करने और सीवेज के प्रवाह और रुकावट की निगरानी के लिए सेंसर लगाने की संभावनाओं का अन्वेषण कर सकते हैं।

(xiii) सभी मास्टर/विकास योजनाओं में एसटीपीध्डीएसटीपी, ईटीपी, सीईटीपी आदि के लिए भूमि निर्धारित की जानी चाहिए। कस्बों और बड़ी ग्रामीण बस्तियों के लिए, जिनके पास प्रासंगिक योजना नहीं है, संबंधित जिलों के डीसीध्डीएम यह सुनिश्चित करे कि ऐसी सुविधाओं ध बुनियादी ढांचे के लिए उपयुक्त भूमि निर्धारित की गई है।

(xiv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को विकेन्द्रीकृत स्वच्छता प्रणाली (डीएसएस) विकसित करने के लिए उपयुक्त प्रोत्साहन या सब्सिडी प्रदान करनी चाहिए, और इसके बाद अर्ध विकेन्द्रीकृत प्रणाली और उसके बाद बड़ी प्रणाली के लिए भी करना चाहिए। कई छोटे एसटीपी को बढ़ावा देने का प्रस्ताव है, जो प्राकृतिक नालियों या जलाशयों में उत्सर्जन को फैलाने में सक्षम बनाता है और सीवेज परिवहन की यात्रा की लंबाई और इसकी पंपिंग आवश्यकताओं को भी कम करता है।

(xv) भूजल संदूषण को रोकने और पानी के पुनर्चक्रण में मदद करने के लिए सोख गड्ढों को विकेन्द्रीकृत एसटीपी से बदला जाए।

(xvi) **मल कीचड़ और सेप्टेज प्रबंधन** प्रथाओं को बढ़ावा दिया जाना चाहिए। सेप्टिक टैंक से कीचड़ को संभालने के लिए, सेप्टेज प्रबंधन को अपनाने पर विचार किया जाना चाहिए। मल कीचड़ और सेप्टेज प्रबंधन पर राष्ट्रीय नीति को अनिवार्य रूप से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लागू किया जाना चाहिए ताकि यह पुनः उपयोग के लिए उपचारित अपशिष्ट जल में उच्च बीओडी, सीओडी और फॉस्फोरस स्तरों के लिए निवारक के रूप में कार्य करे।

(xvii) संबंधित अधिकारियों को सीवेज उपचार और औद्योगिक अपशिष्ट उपचार सुविधाओं से निर्वहन के लिए उपचारित **अपशिष्टों की गुणवत्ता में पर्याप्त सुधार सुनिश्चित करना चाहिए,** ताकि छोड़े गए पानी को सुरक्षित रूप से पुनः उपयोग किया जा सके या प्राकृतिक जलाशयों में छोड़ा जा सके।

(xviii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्वच्छ भारत मिशन (एसडब्ल्यूएम) सहित स्वच्छता कार्यक्रम लागू किए जाने चाहिए।

(xix) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों को ओडीएफ़ और ओडीएफ़ नीति अपनानी होगी। स्वच्छ भारत मिशन (ग्रामीण) के अनुसार उप–क्षेत्र के सभी गांवों, ग्राम पंचायतों और जिलों को उन्हें 'खुले में शौच मुक्त' (ओडीएफ) घोषित करने और ओडीएफ. की दिशा में प्रगति के लिए आवश्यक कार्य योजना तैयार करनी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को 2023 तक ओडीएफ़ बनना चाहिए, सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों को 2026 तक ओडीएफ़ और शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को 2030 तक ओडीएफ़ हासिल करना चाहिए।

(xx) कम लागत, ग्रीन फूटप्रिन्टस , आसान संरक्षण और रोजगार लाभ के लिए निर्मित आर्द्रभूमि उपचार को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

(xxi) शहरी या ग्रामीण क्षेत्रों में एसटीपी से उपचारित अपशिष्ट जल को उपयुक्त प्राकृतिक प्रणालियों जैसे फाइटोरिड प्रौद्योगिकी के माध्यम से चैनलाइज और पुनः उपयोग किया जाना चाहिए, जो सीवेज के उपचार के लिए नीरी द्वारा विकसित एक अत्यधिक कुशल और संरचित तरीका है।

(xxii) जैव प्रसंस्करण और जैव प्रौद्योगिकी आधारित अपशिष्ट और अपशिष्ट–जल उपचार को भी बढ़ावा दिया जाना चाहिए क्योंकि यह कम ऊर्जा का उपयोग करता है और ऊर्जा उत्पादन के लिए अधिक गुंजाइश प्रदान करता है।

(xxiii) जल स्रोतों की सुरक्षा के लिए एसटीपी, ईटीपी और सीईटीपी के लिए निर्वहन मानदंडों को अधिक कठोर बनाया जाना चाहिए और नए प्रोटोकॉल तैयार किए जाने चाहिए।

(xxiv) यह कड़ाई से सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि केवल आवश्यक बीओडी के साथ उपचारित अपशिष्ट जल ही यमुना, हिंडन और काली नदी, आदि और अन्य जल निकायों जैसी नदियों तक पहुंचे।

(xxv) बिल्डिंग बायलॉज को संशोधित या तैयार किया जाना चाहिए ताकि सभी नए भवनों में ग्रे वाटर के लिए अलग–अलग नेटवर्क हों और इनलेट और आउटलेट दोनों स्तरों पर अनिवार्य दोहरी पाइपिंग हो। आवश्यक कानूनों/उपनियमों में उपरोक्त सुधार 2022 तक सुनिश्चित किया जाए।

(xxvi) दिल्ली के एनसीटी के लिए 6 जुलाई 2020 के एनजीटी के आदेश[22] के अनुरूप एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 5,000 या उससे अधिक की आबादी वाले सभी शहरी क्षेत्रों और अधिमानतः बड़े गांवों में हर घर पर सीवरेज चार्ज लगाया जाना चाहिए।

(xxvii) स्थापित और परिचालन क्षमता के साथ–साथ प्रस्तावित नेटवर्क और मौजूदा सीवरेज सिस्टम की जीआईएस मैपिंग तैयार और अद्यतन की जानी चाहिए।

(xxviii) प्रत्येक उप–क्षेत्र में जल, स्वच्छता और अपशिष्ट, सभी से संबंधित सेवाओं के लिए एक 'सामान्य स्वच्छता शिकायत मंच' बनाएं जहां कॉल को रिकॉर्ड किया जाता हो, दस्तावेज और जाँच किया जाता हो और संतोषजनक समाधान तक ट्रैक किया जाता हो।

(xxix) सीवरेज और सफाई व्यवस्था के संबंध में सफाई का सिटीजन ऑडिट अपनाया जाए।

(xxx) सभी शहरी स्थानीय निकायों, विभागों और स्वास्थ्य एवं स्वच्छता कर्मियों के लिए नियमित अंतराल पर आवश्यक प्रशिक्षण प्रदान किया जाना चाहिए। सीवेज कनेक्शन को प्रोत्साहित करने, उपचारित पानी का पुनः उपयोग, स्वच्छता की आवश्यकता, कम लागत वाली स्वच्छता विधियों के उपयोग और उपलब्ध नवीनतम तकनीकों के लिए विभिन्न स्तरों पर जन जागरूकता अभियान आयोजित किए जाने चाहिए।

7.3.14 स्वच्छता और ठोस अपशिष्ट प्रबंधन

(i) **'नथिंग इज वेस्ट' और 'सर्कुलर इकोनॉमी'** की अवधारणा को कच्चे माल के रूप में कचरे का उपयोग करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्राथमिकता पर लागू किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भीतर और यहां तक कि बाहर उत्पन्न होने वाले विभिन्न प्रकार के कचरे को कच्चे माल के रूप में उपयोग करने के लिए अत्याधुनिक तकनीकों के साथ क्षेत्र में विशिष्ट संयंत्र स्थापित किए जा सकते हैं।

(ii) उपयुक्त प्रौद्योगिकियों और स्मार्ट बुनियादी ढांचे के उपयोग के माध्यम से 'कचरे से धन' और 'अपशिष्ट से ऊर्जा' प्रथाओं के साथ ठोस अपशिष्ट उपचार और निपटान को अपनाया जाना चाहिए।

(iii) सभी स्थानीय प्राधिकरणों को अपशिष्ट प्रबंधन के लिए एक रोडमैप तैयार करना चाहिए। सभी शहरों और कस्बों मे घर–घर जाकर ठोस कचरे के स्रोत पर 100 प्रतिशत संग्रह और पृथक्करण का अमल करना चाहिए।

(iv) संस्थानों, कार्यालय परिसरों, आदि द्वारा शून्य अपशिष्ट अवधारणा अपनाई जाए।

(v) दिल्ली सरकार बवाना में दिल्ली के खतरनाक कचरे के निपटान के लिए टीएसडीएफ की स्थापना की प्रक्रिया में है। इस तरह की पहल अन्य उप–क्षेत्रों में भी की जानी चाहिए।

[22] *https://images.assettype.com/barandbench/2020-07/999755b9-1aa2-4a90-a8f3-623f18aae99f/Manoj_Mishra_vs_UOI__NGT_order_on_Yamuna_rejuvenation_.pdf*

(vi) ऐसे प्रयास किए जाएं कि 90% अपशिष्ट का पुनः उपयोग किया जाए और केवल 10% बाहर/ लैंडफिल साइट पर जाए।

(vii) सभी उप–क्षेत्रों के लिए एक सीमा से अधिक अपशिष्ट उत्पादन शुल्कों को जैसा उपयुक्त माना जाए, निर्धारित किया जाना चाहिए, जैसा कि दक्षिण कोरिया में प्रचलित है।

(viii) सैनिटरी लैंडफिल साइटों को सभी विशिष्टताओं को पूरा करना होगा। दिल्ली के साथ–साथ अन्य एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्रों के लिए संयुक्त रूप से विषाक्त अपशिष्ट उपचार सुविधाओं को विकसित किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य ऐसी सुविधाओं को सहयोगात्मक रूप से विकसित करने के लिए भूमि की पहचान कर सकते हैं।

(ix) राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता हो सकती है कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उत्पन्न होने वाले बायोमेडिकल कचरे के उपचार के लिए पर्याप्त क्षमता है। यदि आवश्यक हो तो नई सामान्य जैव चिकित्सा अपशिष्ट उपचार सुविधाओं की स्थापना का समर्थन किया जाना चाहिए।

(x) 2035 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को **जीरो वेस्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.)** बनाने के लिए 4 आर यानी रिड्यूस, रिसाइकल, रीयूज और रिकवर की अपशिष्ट रोकथाम तकनीकों को अपनाया जाना चाहिए। अपशिष्ट कर के कुछ वैश्विक उदाहरण **अनुलग्नक–डी–7.5** में दिए गए हैं।

(xi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में **स्वच्छता सर्वेक्षण** मानकों का कार्यान्वयन सुनिश्चित किया जाना चाहिए और एमओएचयूए के एसडब्ल्यूएम–शहरी के 'कचरा मुक्त संकेतक' के लिए 07 स्टार रेटिंग 2023 तक सभी मेट्रो केंद्रों और 2024 तक 01 लाख और उससे अधिक आबादी वाले सभी क्षेत्रीय केंद्रों और शहरी क्षेत्रों में हासिल की जानी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाकी इलाकों को 2025 तक 03 स्टार रेटिंग हासिल कर लेनी चाहिए।

(xii) एसआरपी को सभी मेट्रो केंद्रों में 2022–23 तक, क्षेत्रीय केंद्रों में 2023–24 तक और सभी उप–क्षेत्रीय केंद्रों में 2024–25 तक 90% रीसाइक्लिंग और स्थानीय प्रबंधन को लक्षित करके एसडब्ल्यूएम और **शून्य विरासती अपशिष्ट** के लिए लक्ष्य निर्धारित करना चाहिए।

(xiii) **विरासती अपशिष्ट** के मुद्दे को प्राथमिकता के आधार पर हल करने के लिए, एनजीटी[23] के निर्देशानुसार जैव खनन और विरासत ठोस कचरे के जैव–उपचार के कार्यान्वयन के लिए सीपीसीबी की मानक परिचालन प्रक्रियाएं (एसओपी) को 2025 तक सभी शहरों/कस्बों और बड़ी ग्रामीण बस्तियों (नवीनतम जनगणना के अनुसार 2000 जनसंख्या) में अनिवार्य रूप से अपनाया जाना चाहिए। लिगेसी वेस्ट दिशा–निर्देशों का संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–7.6** में दिया गया है।

(xiv) यह सुनिश्चित करने का प्रयास किया जाना चाहिए कि जैविक कचरा और सी एंड डी कचरा दोनों लैंडफिल साइट पर नहीं जाएं, जिससे लैंडफिल साइटों के लिए भूमि की आवश्यकता में काफी कमी आएगी। जिला, उप–क्षेत्रीय और क्षेत्रीय स्तर पर अधिशेष कचरे के निपटारे और प्रबंधन के लिए एक तंत्र तैयार किया जाना चाहिए। राज्य सरकार/एजेंसियां साझेदारी कर सकती हैं और अधिशेष कंपोस्ट, सी और डी अपशिष्ट आदि की देखभाल करने के लिए आगे आ सकती हैं और इससे अन्य को और आम जनता को इसका पालन करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा ।

(xv) शहरों/कस्बों के प्रत्येक वार्ड में सामग्री रिकवरी सुविधाएं स्थापित की जानी चाहिए. प्रत्येक गांव के लिए कम से कम एक सामग्री रिकवरी सुविधाओं को अनिवार्य किया जाना चाहिए।

(xvi) **'पे–एज–यू–थ्रो नीति'** अपनाएं जिससे उपभोक्ताओं को उनके द्वारा उत्पन्न कचरे की मात्रा के लिए भुगतान करना होगा और रीसाइक्लिंग के लिए कुछ भी नहीं या न्यूनतम शुल्क देना होगा। इसके अलावा, नागरिकों को रीसाइक्लिंग के लिए प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए एक संरचना विकसित करनी चाहिए।

(xvii) प्राधिकरण और यूएलबी प्लास्टिक कचरे का उपयोग 'इको–फ्रेंडली टाइल्स' और अन्य निर्माण सामग्री बनाने के लिए कर सकते हैं।

(xviii) औद्योगिक क्षेत्रों, गेटेड परिसरों, खाद्यान्न मंडियों, डेयरी कॉलोनियों, संस्थागत क्षेत्रों, मेडी सिटीज, आवासीय कॉलोनियों आदि में **'अपशिष्ट प्रबंधन में उत्कृष्टता के पॉकेट'** बनाने का प्रयास किया जाना चाहिए ताकि अन्य क्षेत्र सीख सकें और तदनुसार लागू कर सकें।

(xix) प्राकृतिक जैविक कचरे के टिकाऊ और पर्यावरण के अनुकूल खाद को बढ़ावा देने के लिए, विभिन्न खाद विकल्प जैसे

23 https://greentribunal.gov.in/sites/default/files/all_documents/Orders_in_Compliance_of_Municipal_Solid_Waste_Management_Rules-2016.pdf

एनएडीईपी तरीका, बैंगलोर तरीका, इंदौर तरीका, वर्मी कंपोस्टिंग, बायोगैस प्रौद्योगिकी, रोटरी ड्रम कंपोस्टिंग इत्यादि का पता लगाया और कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

(xx) सभी बस्तियों में पशुधन मलमूत्र/गोबर निपटान इकाइयों जैसे वर्मी कम्पोस्ट, बायोगैस प्लांट आदि को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए, जिसके लिए जिले भर में 'गोबर खरीद केंद्र' स्थापित करने की संभावनाएं तलाशी जानी चाहिए। कम्पोस्ट/वर्मी कम्पोस्टिंग की वाणिज्यिक बिक्री को अपनाया और बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

(xxi) सभी मेगा आयोजनों, मेलों, त्योहारों आदि के लिए ऑन–साइट कम्पोस्टिंग को अनिवार्य किया जाना चाहिए। इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी धार्मिक स्थलों के लिए, स्रोत पर कचरे का पृथक्करण और पुनर्चक्रण अनिवार्य होना चाहिए।

(xxii) इसके अलावा, प्राधिकारियों/यूएलबी द्वारा प्रतिदिन 50–100 किलोग्राम अपशिष्ट उत्पन्न करने वाले थोक अपशिष्ट उत्पन्नकर्ताओं को घरेलू खाद किट प्रदान करने के लिए पहल की जानी चाहिए, जिसमें होटल, छात्रावास, शैक्षणिक संस्थान, गेटेड समुदाय और समारोह हॉल शामिल हो सकते हैं।

(xxiii) कंपोस्टिंग के माध्यम से गीले कचरे का स्रोत पर उपचार करने वाले परिवारों को प्रोत्साहित करने के लिए **'कम्पोस्ट के लिए बाजार संपर्क बनाएं'।**

(xxiv) कम्प्यूटर/इलेक्ट्रॉनिक अपशिष्ट प्रबंधन उपलब्ध कराया जाए। इसका विवरण पर्यावरण अध्याय के अपशिष्ट प्रबंधन खंड में दिया गया है।

(xxv) एनआईएमबीवाई सिंड्रोम को दूर करने के लिए अपशिष्ट प्रबंधन स्थलों/कचरा समूहों के सौंदर्यीकरण के प्रयास किए जाने चाहिए ताकि ऐसे क्षेत्र पिकनिक स्थल, सार्वजनिक स्थान आदि बन सकें।

(xxvi) 8 आर दृष्टिकोण को अपनाएं और सभी हितधारकों को बढ़ावा दें जो है अपनी पसंद पर पुनर्विचार करें, खपत को कम करें, एकल उपयोग को मना करें, हर चीज का पुनः उपयोग करें, पुराने सामान को नवीनीकृत करें, बदलने से पहले मरम्मत करें, रचनात्मक पुनः उपयोग और पुनर्चक्रण करें।

(xxvii) खुले में कूड़ा/कचरा जलाने पर प्रतिबंध को सख्ती से लागू किया जाए।

(xxviii) सभी कूड़ा बीनने वाले या पुराने कचरा संग्रहण कर्मियों को अनिवार्य रूप से सुरक्षा गियर से सज्ज किया जाना चाहिए, जिसमें दस्ताने, हेलमेट आदि शामिल हो सकते हैं। और उन्हें उचित रूप से प्रशिक्षित किया जाना चाहिए और आवश्यक **चिकित्सा बीमा** प्रदान किया जाना चाहिए।

(xxix) ठोस अपशिष्ट उत्पादन, संग्रह और निपटान (स्रोतों के साथ–साथ अंतिम निपटान बिंदु, जिसमें लैंडफिल साइट और अलगाव संयंत्र शामिल हैं) की पूरी प्रक्रिया के लिए जीआईएस आधारित डेटाबेस निर्माण किया जाना चाहिए।

(xxx) प्राधिकारियों/यूएलबी को स्मार्ट बुनियादी ढ़ाचा जैसे कचरे के डिब्बे में क्षमता सेंसर, डेटा ट्रांसफर के लिए वायरलेस नेटवर्क आदि को तैनात करने और बनाए रखने की संभावनाओं को तलाशना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहर / कस्बे एमओएचयूए के स्मार्ट सिटी दिशानिर्देशों की तर्ज पर आईटी की पहल कर सकते हैं।

(xxxi) स्थानीय/जिला स्तर पर अपशिष्ट उत्पादन क्षमता के आधार पर अधिक 'अपशिष्ट उपचार संयंत्र', 'अपशिष्ट से ऊर्जा संयंत्र' आदि स्थापित किए जाने चाहिए।

(xxxii) जैविक कचरे के जैव निम्नीकरण के आधार पर कई छोटे एसडब्ल्यूएम प्रसंस्करण स्थलों को बढ़ावा दिया जाए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य/एजेंसियां जैविक कचरे के बायोडिग्रेडेशन के आधार पर 50 और 100 टीपीडी एसडब्ल्यूएम मॉड्यूल के लिए ऊष्मायन मॉडल शुरू कर सकती हैं।

(xxxiii) अपशिष्ट प्रबंधन स्थलों के निजीकरण और अपशिष्ट प्रबंधन के व्यावसायीकरण को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

(xxxiv) सीएसआर भागीदारी को बढ़ावा और समर्थन दिया जाना चाहिए क्योंकि यह कचरा डंपिंग से बायोप्रोसेसिंग में बदलने की प्रक्रिया में मदद कर सकता है। **'एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए सीएसआर पोर्टल'** पर विचार किया जाए।

(xxxv) निर्धारित मानदंडों के विरुद्ध प्रणालियों के प्रदर्शन का मूल्यांकन करने के लिए, स्वच्छता और एसडब्ल्यूएम के बारे में जानकारी, निगरानी और फीडबैक सुविधाओं के साथ जनभागीदारी के लिए **वेब पोर्टल** पर अपलोड की जानी चाहिए।

7.3.15 **प्रमुख प्रस्तावित परियोजनाएं और कार्यान्वयन रणनीतियां**

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी संबंधित प्राधिकरणों को स्रोत में ही कम करने या कचरे की रोकथाम को अपनाना चाहिए। अपशिष्ट प्रबंधन संबंधी नियम (समय–समय पर संशोधित) जैसे एसडब्ल्यूएम नियम, 2016; प्लास्टिक अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016; निर्माण और विध्वंस अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016; खतरनाक और अन्य अपशिष्ट (प्रबंधन और सीमा पार आंदोलन) नियम, 2016; ई–अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016; जैव चिकित्सा अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016; आदि, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी यूएलबी/प्राधिकरणों द्वारा लागू किया जाना चाहिए। एसडब्ल्यूएम नियम, 2016 के नियम 22 के तहत प्रदान की गई समय सीमा का पालन किया जाना चाहिए।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरों और कस्बों मे अगले 5 वर्षों में यानी 2026 तक और सभी ग्रामीण क्षेत्रों में 2031 तक चरणबद्ध तरीके से **'जल कार्यों पर पानी की गुणवत्ता'** और **'उपभोक्ता स्तर पर पानी की गुणवत्ता'** की 100 प्रतिशत गारंटी का लक्ष्य हासिल किया जाना चाहिए। ।

(iii) राज्यों को आदर्श भूजल विधेयक, 2017 को अपनाना चाहिए और उपयुक्त भूजल कानून बनाना चाहिए और 2021 के अंत तक पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भूजल के विकास और प्रबंधन को विनियमित और नियंत्रित करना चाहिए।

(iv) एमओएचयूए के मॉडल बिल्डिंग बायलॉज, 2016 में 100 वर्गमीटर या उससे अधिक आकार के प्लॉट के सभी प्रकार के भवनों के लिए **वर्षा जल संचयन** की सिफारिश की गई है। इसके अलावा, प्रतिदिन 10,000 लीटर और उससे अधिक के न्यूनतम डिस्चार्ज वाले सभी भवनों में अपशिष्ट जल पुनर्चक्रण प्रणाली शामिल होगी। इन उपनियमों को पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अनिवार्य किया जाना चाहिए। इन उपनियमों का कार्यान्वयन 2025 तक पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

(v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों द्वारा अपने संबंधित उप–क्षेत्र में एनसीटी दिल्ली में होने के नाते बाढ़ के मैदानों का निर्धारण किया जाए।

(vi) पाइपलाइन आदि बिछाने के लिए मौजूदा परित्यक्त सूखी नहरों के उपयोग का अन्वेषण करें ताकि साफ पानी से संबंधित परियोजनाओं के लिए भूमि की अतिरिक्त लागत से बचा जा सके। इस संबंध में उपयुक्त उपाय किए जाएं और प्रत्येक उप–क्षेत्र की उप–क्षेत्रीय योजना–2041 में एक कार्य योजना तैयार करके शामिल की जाए।

(vii) अपशिष्ट जल का पुनः उपयोग, सभी परियोजनाओं में डबल पाइपिंग और सभी शहरी क्षेत्रों में वर्षा जल संचयन लागू करें।

(viii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शहरों, कस्बों और ग्रामीण क्षेत्रों की स्वच्छता के लिए वार्षिक स्टार रेटिंग एमओएचयूए द्वारा स्वच्छ सर्वेक्षण की तर्ज पर अनिवार्य रूप से की जानी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में हर छह महीने में स्वच्छ सर्वेक्षण किया जाए। छत्तीसगढ़ जैसे राज्यों की तर्ज पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को भी गोबर खरीद केंद्र के लिए योजनाएं बनानी चाहिए।

(ix) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली प्रमुख चिन्हित की गई परियोजनाएं जो पानी, ड्रेनेज और सेनिटेशन सेक्टर से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं, वह **परिशिष्ट 13.2** में दी गई है।

7.3.17 अन्य नीतियों के साथ जल, जल निकासी और स्वच्छता क्षेत्र से संबंधित सुझाई गई कुछ नीतियां, जिन्हें उप–क्षेत्रीय योजना और स्थानीय स्तर की योजना जैसे मास्टर/विकास योजनाओं आदि में विस्तृत किया जा सकता है, **अनुलग्नक –पी–7.1** में दी गई हैं।

*****

8. शहरी पुनरुद्धार – आवास एवं पर्यावास

8.1 वर्तमान स्थिति

8.1.1 तेजी से शहरीकरण और सफेदपोश प्रवासन से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वाणिज्य के लिए मजबूत विकास सुनिश्चित होने की उम्मीद है, जिसके परिणामस्वरूप आवासीय मांग में वृद्धि होगी। इसके अलावा, उपनगरों में लक्जरी आवास की पारंपरिक अवधारणा, नए युग के घर खरीदारों की मांगों से प्रभावित एक प्रमुख बदलाव देखेगी । लक्जरी आवास एक समग्र और उन्नत जीवन अनुभव को समायोजित करने के लिए विकसित होगा जिसे डेवलपर्स को शामिल करना होगा। 'सभी के लिए आवास' जैसी अवधारणाओं के साथ, किफायती आवास प्रमुख विकास चालक बना रहेगा और उप–शहरी विस्तार को अधिक कर्षण मिलेगा। साथ ही उपेक्षित, विकलांगों, बुजुर्गों आदि के लिए विशेष आवास के आवश्यकता की ओर ध्यान केंद्रित करना होगा।

8.1.2 'को–लिविंग' की अवधारणा को व्यापक स्वीकृति प्राप्त हो रही है। यह चलन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सहित देश भर के शहरों में एक संगठित किराये के बाजार को बढ़ावा दे रहा है, ठीक उसी तरह जैसे साझा कार्यालय स्थान के लिए सह–कार्यस्थलों ने किया था। गिग इकॉनमी में वृद्धि ने बड़े शहरों में सह–कार्यस्थलों की उच्च मांग को जन्म दिया है। आने वाले दशकों में इस प्रवृत्ति के बढ़ने की उम्मीद है।

8.1.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बेहतर गुणवत्ता वाले जीवन के लिए, ''रहने योग्य'', ''खुश'' और ''समावेशी'' क्षेत्र प्राप्त करने के लिए ठोस प्रयासों की आवश्यकता होगी। चूंकि एक समाधान सभी के लिए उपयुक्त नहीं हो सकता है, विभिन्न शहरों, कस्बों और गांवों को मांग और भविष्य की आवश्यकताओं के अनुसार अलग–अलग व्यवहार करने की आवश्यकता होगी।

8.1.4 भारत की 2011 की जनगणना के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 1.06 करोड़ घर थे, जबकि मुख्य रूप से आवासीय उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले घरों की संख्या लगभग 97.7लाख थी। इसके अलावा, लगभग 15 लाख घर खाली पड़े थे, लगभग 3.6 लाख घर जीर्ण–शीर्ण अवस्था में थे और लगभग 1.09 करोड़ आवासीय उपयोग के लिए उपलब्ध कुल आवासीय इकाइयाँ थीं। जबकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरी क्षेत्रों में शहरी आवास अधिशेष लगभग 5.45 लाख था, ग्रामीण क्षेत्रों में लगभग 2.54 लाख ग्रामीण आवास की कमी थी यानी उत्तर प्रदेश उप–क्षेत्र में लगभग 1.59 लाख और हरियाणा उप–क्षेत्र में लगभग 1.16 लाख की कमी थी। इसलिए, इस क्षेत्र में लगभग 2.9 लाख घरों का शुद्ध आवास अधिशेष था। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के ग्रामीण इलाकों में जर्जर घरों के प्रतिशत ज्यादा थे (करीब 55%)। स्वामित्व के मामले में, यह पाया गया कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 79 प्रतिशत घर स्व–स्वामित्व वाले थे जबकि 18 प्रतिशत किराए पर थे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का आवास परिदृश्य **अनुलग्नक–डी–8.5** में दिया गया है।

8.1.5 दिल्ली में लगभग 110 लाख आबादी कोर क्षेत्रों में रहती है जबकि शहरी विस्तार क्षेत्रों में 30 लाख आबादी है। एमपीडी– 2021 के अनुसार, आवासीय आवंटन का 42% समूह आवास में है। इसके अलावा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विभिन्न शहरों में बड़ी संख्या में अस्थायी झुग्गियां या स्लम पॉकेट हैं (चित्र 8.1 देखें)। 2011 की जनगणना के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की कुल आबादी का लगभग 7.4 प्रतिशत मलिन बस्तियों में रहता है। 2019 तक, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 200 स्लम पॉकेट हैं।

8.1.6 दिल्ली में, भूमि मालिक/मालिकों का समूह मास्टर प्लान के निर्धारित मानदंडों और दिशानिर्देशों के अनुसार विकास के लिए किसी भी आकार के भूमि पार्सल को पूल कर सकता है। दिल्ली के लि,लैंड पूलिंग पॉलिसी में कहा गया है कि प्रत्येक लैंड पूल पार्सल में, भूमि का 60% आवासीय, वाणिज्यिक, आंशिक रूप से सार्वजनिक अर्ध सार्वजनिक (पीएसपी) भूमि उपयोग के लिए भूमि मालिकों / संघ द्वारा विकसित किया जाना है और शेष 40% का उपयोग निजी क्षेत्र की भागीदारी के साथ सड़कों, हरियाली,

चित्र 8.1– मलिन बस्तियों वाले शहरी क्षेत्र।

सार्वजनिक–अर्ध–सार्वजनिक (पीएसपी) सुविधाओं, उपयोगिताओं जैसे पानी, सीवरेज, बिजली आदि के विकास सहित विभिन्न शहर स्तर की बुनियादी ढांचा आवश्यकताओं के लिए किया जाना ळें

8.1.7 राष्ट्रीय आवास और पर्यावास नीति (एनयूएचएचपी), 2007 के प्रमुख उद्देश्य हैं:

i) ईडब्ल्यूएस और एलआईजी के लिए सर्विस्ड भूमि और आवास तक पहुंच की सुविधा प्रदान करना

ii) भूमि संयोजन, विकास और निस्तारण को निजी और सार्वजनिक दोनों क्षेत्रों द्वारा प्रोत्साहित किया जाना चाहिए

8.1.8 भारत में एक जीवंत, सतत और समावेशी रेंटल हाउसिंग मार्केट बनाने की दृष्टि से आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय द्वारा राष्ट्रीय शहरी रेंटल हाउसिंग पॉलिसी (2015) तैयार की गई है। यह नीति बेघर के लिए आश्रय, सामाजिक किराये के आवास, आवश्यकता आधारित किराये के आवास (प्रवासियों, कामकाजी पुरुषों, छात्रों आदि के लिए) और बाजार आधारित किराये के आवास (यूएलबी/राज्य/पीएसयू/एनजीओ आदि के कर्मचारी) को लक्षित करती है। इसके अलावा, किफायती आवास को प्रोत्साहित करने के लिए कुछ वैश्विक उदाहरण जैसे की लंदन (बिल्ट टू रेंट मॉडल) और सिडनी (अफोर्डेबल रेंटल हाउसिंग स्ट्रैटेजी) भी **अनुलग्नक–डी–8.4** में दिए गए हैं।

8.1.9 राष्ट्रीय शहरी नीति ढांचा (एनयूपीएफ), 2018 शहरी नियोजन के भविष्य की दिशा में एमओएचयूए द्वारा तैयार किया गया एक एकीकृत और सुसंगत दृष्टिकोण है जो पाठ्यक्रम सुधार के लिए एक अवसर हो सकता है। इसके अलावा, राष्ट्रीय आवास नीति स्पष्ट रूप से किफायती और सामाजिक आवास के बीच अंतर को स्पष्ट दर्शाती है।

i) सामाजिक आवास – इन घरों के लिए, समाज के कमजोर वर्गों को पूर्ण वित्तपोषण उपलब्ध कराया जाता है जो सरकार द्वारा स्थापित पात्रता मानदंडों को पूरा करते हैं ।

ii) किफायती आवास – लागत को सरकार द्वारा 'सस्ते' समझे जाने वाले दरों पर बेंचमार्क किया जाता है। ये दर संबंधित क्षेत्र की वास्तविक आय संरचना के अनुसार बदलते रहते हैं।

8.1.10 विभिन्न एजेंसियों और देशों ने ''सस्ते आवास'' को किसी व्यक्ति की घर खरीदने की आर्थिक क्षमता के रूप में परिभाषित किया है। भारत में, भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने जुलाई 2014 में किफायती आवास की परिभाषा में बदलाव किया था। आरबीआई के अनुसार किफायती आवास के रूप में योग्य होने के लिए महानगरों और गैर–महानगरों में एक घर की लागत अब क्रमशः 6.5 मिलियन रुपये और 5 मिलियन रुपये हो सकती है। किफायती आवास, इसकी परिभाषा और तत्वों के बारे में विभिन्न विचारों पर एक छोटा नोट **अनुलग्नक–डी–8.3** में दिया गया है।

8.1.11 1998 में एमओएचयूए के तहत नेशनल रियल एस्टेट डेवलपमेंट काउंसिल (एनएआरडीईडी) को रियल एस्टेट व्यवसाय में पारदर्शिता और नैतिकता को प्रेरित करने और असंगठित भारतीय रियल एस्टेट क्षेत्र को एक परिपक्व और विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धी व्यवसाय क्षेत्र में बदलने के लिए अनिवार्य किया गया है।

8.1.12 रियल एस्टेट (विनियमन और विकास) अधिनियम, 2016 (रेरा अधिनियम) को ऐतिहासिक कानूनों में से एक माना जाता है। इसका उद्देश्य खरीदारों की शिकायतों को दूर करना और देश के रियल एस्टेट क्षेत्र में पारदर्शिता और जवाबदेही लाना है। यह भारत की विशाल और बढ़ती अर्थव्यवस्था के अनुरूप है क्योंकि भविष्य में बहुत से लोग रियल एस्टेट क्षेत्र में निवेश करेंगे।

8.1.13 प्रधानमंत्री आवास योजना (पीएमएवाई) हाउसिंग फॉर ऑल, यह भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरों में लागू किया गया है। पीएमएवाई (शहरी) को मिशन मोड में 2015 में लॉन्च किया गया था जिसका लक्ष्य 2022 तक सभी शहरी क्षेत्रों में आवास प्रदान करने का है। यह चार वर्टिकल या विकल्पों के माध्यम से लगभग 1.12 करोड़ घरों के लिए कार्यान्वयन एजेंसियों को केंद्रीय सहायता प्रदान करता है। विकल्पों में से एक विकल्प के रूप में भूमि का उपयोग करके निजी भागीदारी के साथ इन–सीटू स्लम पुनर्विकास है जहां परियोजना को वित्तीय रूप से व्यवहार्य बनाने के लिए अतिरिक्त एफएसआई / टीडीआर / एफएआर दिया जाता है। एक अन्य विकल्प निजीध्सार्वजनिक क्षेत्र के साथ साझेदारी में किफायती आवास है जहां 35% निर्मित घर ईडब्ल्यूएस श्रेणी के हैं। इसी तरह, पीएमएवाई (ग्रामीण) का लक्ष्य 2022 तक सभी बेघर या कच्चे / जीर्ण–शीर्ण गृहस्थों को बुनियादी सुविधाओं के साथ पक्का घर उपलब्ध कराना है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सरकार की पहलों पर एक संक्षिप्त नोट **अनुलग्नक–डी–8.1** मे है।

8.1.14 आवास क्षेत्र में निजी निवेश को बढ़ावा देने के लिए, सरकार ने आवास क्षेत्र में 100% एफडीआई की अनुमति दी थी और बजट (2014–15) इस दिशा में एक कदम आगे बढ़ गया है, जिसमें मलिन बस्ती पुनर्विकास को कॉर्पोरेट सामाजिक

जिम्मेदारी (सीएसआर) के तहत स्वीकृत घटक के रूप में अधिक निजी निधियों को आकर्षित करने के लिए सूचीबद्ध किया गया है।

8.1.15 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विभिन्न उप–क्षेत्रों में, संबंधित राज्य सरकारों द्वारा नए आवास प्रावधान और मलिन बस्ती सुधार के लिए नीतियां और कार्यक्रम अनुलग्नक–डी–8.1 के पैरा (बी) मे दिए गए हैं।

8.1.16 यह भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कई अनधिकृत कॉलोनियां / भूमि उप–विभाजन ऐसे भी लोगों द्वारा कराये जा रहे है जो औपचारिक आवास आपूर्ति प्रणालियों पर खर्च करने की स्थिति में नहीं हैं। यह एक विशाल और किफायती अनौपचारिक आवास बाजार है।

8.1.17 भूमि अधिग्रहण को एक विस्तृत, थकाऊ और समय लेने वाला मामला मानते हुए, विकास के लिए नए / अभिनव मॉडल जैसे पुनर्विकास, इन–फिल विकास, भूमि पूलिंग, टाउन प्लानिंग स्कीम (टीपीएस), संयुक्त विकास, हस्तांतरणीय विकास अधिकार (टीडीआर), निजी भूमि पूलिंग मॉडल, आदि आवास और संबंधित बुनियादी ढांचे के विकास के लिए अन्य उभरते विकल्प हैं। भारत में अपनाए जा रहे कुछ प्रमुख भूमि आपूर्ति मॉडल के बारे में संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–8.2** में दिया गया है।

8.2 मुख्य समस्याएं एवं चुनौतियां

8.2.1 हालांकि, जनगणना–2011 के अनुसार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरी क्षेत्रों में आवास की अधिकता थी और पर्याप्त संख्या में (15 लाख लगभग) घर खाली थे, लेकिन खरीद सामर्थ्य एक प्रमुख चिंता का विषय बना हुआ है। इसके अलावा, जबकि वर्तमान में शहरी क्षेत्रों में आपूर्ति की अधिकता है और ग्रामीण क्षेत्रों में कमी है, वर्ष 2041 तक की स्थिति शहरी और ग्रामीण दोनों क्षेत्रों में अतिरिक्त आवास की मांग करेगी और इसलिए, संबंधित एजेंसियों को आवास की अनुमानित मांग के लिए, आकार, स्थान और सामर्थ्य के संदर्भ में कमर कसने की आवश्यकता है।

8.2.2 पिछले 10–15 वर्षों में दिल्ली से कार्यालयों, उद्योगों आदि को स्थानांतरित करने के प्रयासों के बावजूद भारी जनसंख्या वृद्धि भी एक चिंता है।

8.2.3 जबकि भारत में शहरी आवास की कमी 2012 में 18.78 मिलियन यूनिट से घटकर 2019 में 10 मिलियन यूनिट हो गई है, शहरी आवास की कमी से संबंधित मुद्दा एक बड़ी चुनौती बना हुआ है। आवास की अधिकांश कमी (95% से अधिक) आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग (ईडब्ल्यूएस) और निम्न आय समूह (एलआईजी) भाग में निहित है।[24]

8.2.4 भारत में 2011 से 2030 तक अपने शहरी क्षेत्रों में 218 मिलियन लोगों के बढ़ने की उम्मीद है (संयुक्त राष्ट्र 2012)[25] जो मौजूदा आवास बुनियादी ढांचे और नए की मांग पर दबाव बढ़ाएगा।

8.2.5 द रॉयल इंस्टीट्यूशन ऑफ चार्टर्ड सर्वेयर्स (आरआईसीएस) और नाइट फ्रैंक रिपोर्ट, 2019 ने अनुमान लगाया कि 2030 तक 25 मिलियन अतिरिक्त किफायती इकाइयों की मांग होगी।[26] हालांकि, भारी मांग को पूरा करने के लिए, किफायती आवास खंड में निरंतर विकास को बनाए रखने के लिए सब्सिडी आधारित दृष्टिकोण पर्याप्त नहीं हो सकता है। मांग–आपूर्ति के विश्लेषण से पता चलता है कि प्रति वर्ष 0.2 मिलियन यूनिट की आपूर्ति के मुकाबले शीर्ष आठ शहरों (दिल्ली सहित) में हर साल औसतन लगभग 0.6 मिलियन घरों की आवश्यकता होती है। शहरी आवास की आपूर्ति में भारी अंतर है और यह ईडब्ल्यूएस और एलआईजी श्रेणी में और भी ज्यादा है ।

8.2.6 बड़े पैमाने पर अनधिकृत भूमि कालोनाइजेशन एक प्रमुख चिंता का विषय बना हुआ है। चूंकि यह औपचारिक आपूर्ति की तुलना में अधिक किफायती है, इसलिए इसकी मांग अधिक है और सख्त नियंत्रण की कमी के कारण बढ़ती रहती है ।

8.2.7 दिल्ली में लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आसपास के क्षेत्रों जैसे हरियाणा आदि, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में असंगठित विकास की पुरानी समस्या पेश करता है।

8.2.8 शहरी गाँव – दिल्ली के भीतर 300 से अधिक शहरी गाँवों का अस्तित्व दिल्ली में एक कालभ्रम और नियोजन की चुनौती प्रस्तुत करता है। दिल्ली में कई भूमि स्वामित्व एजेंसियों (16) की उपस्थिति और उनके वर्गीकरण और भूमि स्वामित्व विवरण में अस्पष्टता से स्थिति जटिल हो गई है।

[24] *http://www.businessworld.in/article/Additional-25-Million-Affordable-Units-Will-Be-Required-By-2030-Reports/05-08-2019-174391/*
[25] *https://www.pdpu.ac.in/downloads/SPM-JEM2020Chapter4.pdf*
[26] *https://content.knightfrank.com/news/13251/6506-article-1.pdf*

8.2.9 पीने योग्य और गैर–पीने योग्य उपयोगों के लिए पानी की उपलब्धता को अक्सर दिल्ली में उच्च एफएआर की अनुमति न देने के कारण के रूप में उद्धृत किया जाता है। पानी की उपलब्धता की समस्या वास्तविक है, हालांकि, एफ.एआ.र और भवन की ऊंचाई को सीमित करने के बजाय, अन्य व्यावहारिक समन्वित समाधान तत्काल आवश्यक हैं और दिल्ली के भविष्य के विकास के लिए महत्वपूर्ण हैं।

8.2.10 एफएसआई/एफएआर अन्य कारकों के साथ, जैसे कि अधिकतम भवन ऊंचाई, सेट–बैक आवश्यकताएं, प्लॉट–कवरेज अनुपात, और न्यूनतम पार्किंग आवश्यकताएं सावधानी से निपटने वाले पहलू हैं क्योंकि वे अक्सर परिवार और व्यवसायों द्वारा उपलब्ध भूमि का उपयोग करने की दक्षता को प्रभावित करते हैं। भूमि के मूल्यों का मूल्यांकन करने, संपत्ति के अधिकारों का निर्धारण करने और सार्वजनिक भूमि अधिग्रहण करने के लिए कमजोर प्रणालियों के चलते भूमि बाजारों के कुशल कामकाज में और भी अधिक बाधा उत्पन्न होती है।

8.2.11 विशाल निर्माण कार्यबल– एनसीआर (रा.रा.क्षे.) एक बहुत बड़े निर्माण कार्यबल को आकर्षित करता है, जो ज्यादातर प्रवासी श्रमिक हैं, हालांकि, उनके लिए आश्रय प्रावधान न्यूनतम हैं। एनसीटी दिल्ली के निकट वाले शहर, जैसे गुरुग्राम, फरीदाबाद, नोएडा, ग्रेटर नोएडा, गाजियाबाद, भिवाड़ी–नीमराना, आदि और दो प्रमुख औद्योगिक बेल्ट (नोएडा और ग्रेटर नोएडा और मानेसर–भिवाड़ी–बावल–दारुहेड़ा और रेवाड़ी) औद्योगिक और वाणिज्यिक गतिविधियां हब है, जबकि रोहतक, मेरठ, आदि संस्थागत हब के रूप में विकसित हो रहे हैं। ये शहर बड़ी संख्या में श्रमिकों, छात्रों और युवा एकल को आकर्षित कर रहे हैं जिन्हें अच्छी परिवहन सुविधाओं के साथ एक कमरे के आवास के रूप में आश्रय की आवश्यकता है। इसके अलावा, वृद्ध लोगों और अन्य विशेष समूहों के लिए आवास एक अन्य पहलू है जिस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

8.2.12 पुनर्विकास – एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में दिल्ली, गुरुग्राम, फरीदाबाद, नोएडा, गाजियाबाद, मेरठ आदि जैसे शहरों/कस्बों के मुख्य क्षेत्र और पर्याप्त आवास स्टॉक पुराने (50 वर्ष से अधिक) होते जा रहे हैं, यहाँ पुनर्विकास और नवीनीकरण की आवश्यकता है। वर्तमान में, अधिकांश पुनर्विकास व्यक्तिगत परिवारों द्वारा बंगले के प्लॉट पर किया जा रहा है। अनुमान बताते हैं कि पुनर्विकास दिल्ली की आवास मांग के लगभग 40% को पूरा करने में मदद कर सकता है। उदाहरण के लिए, दिल्ली के कुल क्षेत्रफल 1483 वर्ग किलोमीटर में से 2005–06 में दिल्ली का शहरी क्षेत्र 290 वर्ग किलोमीटर था, और ग्रामीण दिल्ली का क्षेत्रफल 558 वर्ग किलोमीटर था यानी 37.65%। ग्रामीण दिल्ली में जनसंख्या का हिस्सा दिल्ली के शहरी हिस्से की तुलना में बहुत कम है।

8.2.13 भविष्य में आवास की आवश्यकता को पूरा करने के लिए भूमि की आवश्यकता एक प्रमुख चिंता का विषय है क्योंकि किफायती आवास परियोजनाओं के लिए उपयुक्त भूमि बैंकों तक सीमित पहुंच है। उदाहरण के लिए, राजस्थान उप–क्षेत्र में 2031 तक लगभग 2.97 लाख डीयू की आवश्यकता होने का अनुमान है, जिसमें आवश्यक आवास स्टॉक विकसित करने के लिए 2031 तक लगभग 9758 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता होगी।

8.2.14 आवास और अन्य प्रावधानों के लिए भूमि अधिग्रहण में कई कठिनाइयाँ और विलंब हैं। उपयोगिताओं और प्रमुख परिवहन परियोजनाओं के लिए आरओडब्ल्यू के लिए भूमि अधिग्रहण से भी परिहार्य विलंब हुआ है। इसके अलावा, लैंड पूलिंग मॉडल का पर्याप्त रूप से अन्वेषण नहीं गया है और यह अनुभूत किया गया है कि इसे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अपनाया जाना चाहिए।

8.2.15 निर्माण प्रथाए – पारंपरिक निर्माण प्रथाओं की प्रबलता जिसके परिणामस्वरूप शहरी क्षेत्रों में प्रगति में देरी होती है और पूर्वनिर्मित और पूर्व–इंजीनियड़ सामग्री का सीमित उपयोग होता है। इसके अलावा, 2013 से निर्माण क्षेत्र कौशल विकास परिषद के संचालन के बावजूद प्रशिक्षित राजमिस्त्री की संख्या अपर्याप्त है।

8.2.16 अधूरी परियोजनाओं को पूरा करना और खाली आवासों को भरना एक बड़ी चुनौती है और संबंधित सरकारों के साथ–साथ संबंधित रेरा और भारत सरकार के वित्त मंत्रालय को इसका सामना करने के लिए रणनीति बनानी चाहिए।

8.2.17 आगे, यह भी चिंता का विषय है कि प्राधिकरणों द्वारा जब–जब डेवलेवर आता है, तब–तब अनुमति दे दी जाती हैं, जिसमें अधिकतर शहर की संपूर्ण स्थिति का आकलन नहीं किया जाता है, एवं इससे असंतुलित विकास उत्पन्न होता है। सार्वजनिक परिवहन के मामले में 'अंतिम मील कनेक्टिविटी' की कमी और बुनियादी समर्थन प्रणाली की अनुपलब्धता के कारण कुछ पूर्ण आवासीय अपार्टमेंट परियोजनाओं में नगण्य अधिभोग (ओक्यूप्रेन्सी) है। कई आवासीय परियोजनाएं/इकाइयां विभिन्न कारणों से खाली पड़ी हैं और बिकी नहीं हैं।

8.2.18 राजस्व की कमी – शहरी क्षेत्र लगभग 70% राजस्व उत्पन्न करने के लिए जिम्मेदार होने के बावजूद, इसका अधिकांश हिस्सा यूएलबी के साथ साझा नहीं किया जा रहा है। अन्य तुलनीय देशों में 10% हिस्सेदारी की तुलना में भारत में यूएलबी द्वारा जीडीपी का केवल 1% हिस्सा खर्च किया जाता है। राजस्व की कमी शहरी स्थानीय निकायों को प्रभावी ढंग से कार्य करने में अक्षम बनाती है। यूएलबी के पास बड़े पैमाने पर आवास परियोजनाओं को तैयार करने और डिजाइन करने की क्षमता की कमी भी है। झुग्गी बस्तियों में रहने वालों की संख्या में निरंतर वृद्धि एक परिणामी मुद्दा है जिससे कुशलतापूर्वक निपटने की आवश्यकता है।

8.3 नीतियां एवं प्रस्ताव

A) जनरल

8.3.1 वैश्विक अनुभव साबित करते हैं कि आबादी के बड़े समूह जहाँ पर्याप्त रूप से सेवायें हैं, वहां करने के लिए बहुत घनी और बहुत ऊंची इमारतें, पर्याप्त रूप से नियोजित हरित स्थान, वेंटिलेशन, सुविधाएं और नजदीक मे प्रमुख सेवा और सुविधाओं का प्रावधान है। दिल्ली–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए संयुक्त राष्ट्र द्वारा जनसंख्या अनुमान, स्पष्ट रूप से दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए इसी के समान रणनीति की आवश्यकता की तरफ इशारा करते हैं।

8.3.2 भविष्य के एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रतिमान परिवर्तन के लिए वैश्विक मानकों का शहरी उत्थान प्रस्तावित है, यह देखते हुए कि 2011 की जनगणना के अनुसार एनसीटी दिल्ली का घनत्व 11,320 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी था, जोकि 2021 तक 13,798 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी, 2031 तक 16,897 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी और 2041 तक 20,770 तक व्यक्ति प्रति वर्ग किमी बढ़ने का अनुमान है।

8.3.3 ग्रीन फील्ड टाउनशिप के विकास के लिए पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पर्याप्त संभावनाएं हैं। ये टाउनशिप न केवल दिल्ली और अन्य प्रमुख शहरों से दबाव हटाने में मदद कर सकती हैं बल्कि भविष्य के बहुकेंद्रित विकास का केंद्र बन सकती हैं। ये नए ग्रीन फील्ड टाउनशिप मेडी–सिटीज, टेक–सिटीज, एडु सिटी, मल्टीपल थीम पार्क वाले मनोरंजन शहर आदि जैसे विशेष टाउनशिप हो सकते हैं।

8.3.4 **उप–क्षेत्रीय आवास कार्य योजनाएं** – उप क्षेत्रों में संबंधित विभागों को आवास आपूर्ति, मांग और सामर्थ्य का आकलन करने और जिलेवार आवास कार्य योजना तैयार करने सहित, टेन्यूर के अनुसार स्थानीय आवास बाजार की स्थितियों का आकलन करने की आवश्यकता है। हाउसिंग टाइपोलॉजी और घनत्व का परिणाम, कॉम्पैक्ट, पैदल चलने योग्य पड़ोस और प्लाजा, सार्वजनिक परिवहन से संबंधित अखंड साइकिलिंग ट्रैक, में होना चाहिए। विभिन्न शहरों, कस्बों और गांवों को उनकी मांग और भविष्य की आवश्यकताओं के लिए अलग तरह से देखा जाना चाहिए।

B) परिवहन (टीओडी) कॉरिडोर के साथ नियोजित विकास

8.3.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में, आवास परियोजनाओं की योजना बनाई जानी चाहिए और उन्हें समूह स्तर पर आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विकसित किया जाना चाहिए और विशिष्ट शहर या कस्बे तक सीमित नहीं होना चाहिए। इन परियोजनाओं में शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में पर्याप्त आवास इकाइयों का निर्माण शामिल होना चाहिए और प्रत्येक परिवार को एक पक्का घर, पाइप से पानी का कनेक्शन, 24X7 बिजली की आपूर्ति और पहुंच और शौचालय की सुविधा आदि प्रदान करना चाहिए। राज्य निवास हेतु और आम जनता की प्रवृत्ति के संबंध में अपनी आबादी के पसंदीदा स्थानों/क्षेत्रों की पहचान कर सकते हैं और ऐसे क्षेत्रों को प्राथमिकता के आधार पर विकसित कर सकते हैं। गुरुग्राम, फरीदाबाद, रेवाड़ी, गाजियाबाद, मेरठ, हापुड़, रोहतक, पानीपत, आदि से आगे के क्षेत्रों और मेट्रो रेल, आरआरटीएस और एक्सप्रेसवे जैसे परिवहन कॉरिडोर के संलग्न क्षेत्रों को भविष्य की आवास परियोजनाओं के लिए देखा जा सकता है ताकि आवास और परिवहन आपस में जुड़े रहें। पारगमन उन्मुख विकास (टीओडी) के साथ प्रोत्साहन ऐसी परियोजनाओं को बनाने में काफी मददगार होगा। जो सुलभ हो और जल्दी से भर जाये ।

8.3.6 पारगमन उन्मुख विकास (टीओडी)– एक्सप्रेसवे, हाईवे, मास ट्रांजिट रेलवे, मेट्रो/आरआरटीएस/ओआरसी आदि जैसे उच्च मात्रा वाले परिवहन गलियारों के अनुकूलतम उपयोग का लाभ उठाने के लिए और फीडर परिवहन प्रणाली की लागत को कम करने के लिए, कई देशों ने प्रावधान किए हैं जो न केवल प्रोत्साहित करते हैं बल्कि ऐसे मास ट्रांजिट कॉरिडोर से निर्धारित दूरी के भीतर नए आवासीय, संस्थागत, कार्यालय परिसर सभी के निर्माण का जनादेश देते हैं। उदाहरण के लिए हांगकांग में बड़े पैमाने पर/तेजी से पारगमन गलियारों के 500 मीटर के दायरे में महत्वपूर्ण आवास, कार्यालय और वाणिज्यिक स्थान हैं। आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने एक टीओडी नीति भी अधिसूचित की है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.)

क्षेत्र में एक बड़ा मेट्रो नेटवर्क है और भविष्य में कई आरआरटीएस कॉरिडोर बनाने की योजना है। इसलिए यह प्रस्तावित है कि सभी ट्रांजिट कॉरिडोर और ट्रांजिट नोड्स शहरी घनत्व की धुरी होंगे। उच्च एफएआर के साथ गहन विकास, मिश्रित भूमि उपयोग, ऊंचाई प्रतिबंधों से छूट पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ऐसे उच्च वॉल्यूम ट्रांजिट कॉरिडोर और टीओडी नोड्स से संलग्न क्षेत्र में अनुमन्य होगी और नियोजित औद्योगिक और गहन विकास गतिविधियों के लिए भूमि आरक्षित की जाएगी।

8.3.7 जैसे–जैसे आवासीय क्षेत्र में आबादी विकसित होती है, प्रदान की जाने वाली सुविधाओं को भी उनकी बदलती जरूरतों को पूरा करने के लिए वृद्धि लानी चाहिए। आवास की आपूर्ति सही क्षेत्रों में होनी चाहिए और स्थानीय पड़ोस के अद्वितीय चरित्र को ध्यान में रखते हुए सही प्रकार से होनी चाहिए। नए शहरों की योजना और डिजाइन प्रौद्योगिकी के साथ बनाई जानी चाहिए ताकि निवासियों की भलाई के लिए सुविधाएं और प्रकृति को उनके करीब लाया जा सके।

C) भूमि का कुशल उपयोग और टीडीआर

8.3.8 चूंकि भूमि सीमित आपूर्ति में है और अधिग्रहण, वन संसाधनों आदि की चुनौतियों से आगे विवश है, इसलिए यह आवश्यक है कि उपलब्ध भूमि का उपयोग अनुकूलतम स्तर पर किया जाए। इसके लिए उच्च घनत्व को बढ़ावा देने की जरूरत इसके अलावा, केंद्र/राज्य सरकारों के विभिन्न रुग्ण/नुकसान उठाने वाले सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (पीएसयू) के पास बेकार पड़ी भूमि का उपयोग **"हाउसिंग फॉर ऑल"** के तहत किफायती आवास परियोजनाओं के लिए किया जा सकता है।

8.3.9 विकास अधिकारों का उपयोग बहुत ही संरचित लेकिन कल्पनाशील तरीके से किया जा सकता है। एनसीआर (रा.रा. क्षे.) में विकास अधिकारों के हस्तांतरण (टीडीआर) की अनुमति दी जानी चाहिए ताकि जो लोग एक निश्चित स्थान पर भूमि का विकास नहीं कर सकते, वे विकास के अधिकार दूसरे स्थान पर स्थानांतरित कर सकते हैं। इसके अलावा, एफएआर/एफएसआई/टीडीआर प्रावधानों के अनुकूलतम उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए ये हस्तांतरणीय विकास अधिकार दूसरों को बिक्री योग्य होने चाहिए। प्रत्येक उप–क्षेत्र में टीडीआर के लिए एक नीति होनी चाहिए और भूमि के अनुकूलतम उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए सभी संबंधित हितधारकों द्वारा इसे लागू किया जाना चाहिए।

8.3.10 आवास प्रावधान के लिए पारंपरिक भूमि अधिग्रहण से जुड़ी कठिनाइयों को देखते हुए, भूमि संयोजन के वैकल्पिक तरीकों को भी एक साथ अपनाया जा सकता है ताकि परियोजनाओं को समय पर ढंग से लागू किया जा सके।

8.3.11 स्थानीय क्षेत्र योजना प्रणाली (एलएपी) के साथ गुजरात टाउन प्लानिंग स्कीम (टीपी योजना) दृष्टिकोण भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उपयोगी और लाभदायक हो सकता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विभिन्न शहरों में लैंड पूलिंग मॉडल अपनाए और विकसित किये जाने चाहिए। स्थानीय क्षेत्र की योजनाओं की तैयारी शहर के बड़े हिस्सों के लिए टीडीआर, उच्च एफएआर, यथार्थवादी नियंत्रक मानदंडों का उपयोग करते हुए की जानी तैयारी चाहिए, जिसके साथ ही सेटबैक या संरचनाओं के अंदर खुले बरामदे के संबंध में क्षेत्र की पसंद अनुसार की जानी चाहिए।

8.3.12 प्राकृतिक/विरासत क्षेत्रों को उनके आंतरिक मूल्यों के अनुसार देखा जाना चाहिए और ऐसे क्षेत्रों के संरक्षण को बाजार के सिद्धांतों के आधार पर प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। विरासत और प्राकृतिक क्षेत्रों के लिए संरक्षण टीडीआर को सार्वजनिक और निजी दोनों संपत्तियों के लिए अनुमति दी जानी चाहिए।

8.3.13 2022–23 तक 'सभी के लिए आवास' के लक्ष्य को प्राप्त करने की चुनौतियों को कम करने के लिए शहरी शासन मे सुधार की भी आवश्यकता है। यदि मास्टर प्लान में आवासीय उद्देश्यों के लिए चिह्नित क्षेत्रों में परिवर्तन शुल्क का भुगतान किया जाता है तो आवासीय निर्माण के लिए अलग भूमि परिवर्तन अनुमति की आवश्यकता नहीं होगी। मिश्रित भूमि उपयोग प्रावधान की अनुमति शैक्षिक और चिकित्सा केंद्रों, पर्यटन स्थलों के आसपास 1–2 किलोमीटर (मास्टर प्लान द्वारा तय की गई दूरी) तक और एक लाख से कम आबादी वाले सभी शहरों के सभी हिस्सों में और सभी बड़े शहरों के सभी पुराने हिस्सों में तर्कसंगत विकास मानदंड सुनिश्चित करने और नागरिकों की कठिनाइयों को कम करने के लिए होंगी। शैक्षिक/स्वास्थ्य केंद्रों और पर्यटन स्थलों के आसपास के क्षेत्रों में ऐसी सुविधाओं के संगठित विकास के लिए मिश्रित उपयोग और उदार एफएआर की भी अनुमति दी जानी चाहिए।

8.3.14 एफ.एआ.र/एफ.एस.आई. के प्रावधानों का कुशलतापूर्वक उपयोग किया जाना चाहिए ताकि आगे भूमि अधिग्रहण से बचा जा सके। एफएआर/एफएसआई के उचित उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक उप–क्षेत्र के लिए एक तंत्र विकसित किया जाना चाहिए और जब तक एफएआर/एफएसआई मानदंडों का पूरी तरह से इस्तेमाल नहीं किया जाता है, तब तक विकास के लिए कोई नया भूमि अधिग्रहण प्रस्तावित/ कार्यान्वित नहीं किया जाना चाहिए।

D) किफायती आवास

8.3.15 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ' घरविहीनता की समाप्ति', बेहतर गुणवत्ता और सुरक्षित रहने योग्य आवास प्राप्त करने के लिए, पूरे क्षेत्र में भौतिक और सामाजिक बुनियादी ढांचे को समर्थन के साथ–साथ संतुलित तरीके से उचित आकार, मात्रा और मूल्य के आपूर्ति के लिए स्थितियां बनाकर किफायती आवास बनाने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाने होंगे। एनसीआर (रा.रा. क्षे.) मे प्रतिभागी सरकारों को कम पार्किंग आवश्यकताओं, सुव्यवस्थित और प्राथमिकता वाली अनुमोदन प्रक्रियाओं, सार्वजनिक रूप से स्वामित्व वाली संपत्ति पट्टे पर बाजार दर से कम, और वित्तीय उपायों जैसे उपायों के माध्यम से किफायती आवास विकास को प्रोत्साहित और सुविधाजनक बनाना चाहिए।

8.3.16 भारतीय संदर्भ में, पीएमएवाई (शहरी) के चार विकल्पों में से एक, इन–सीटू पुनर्विकास के लिए संसाधन के रूप में भूमि का उपयोग करने वाले निजी डेवलपर्स को परियोजना व्यवहार्यता के लिए अतिरिक्त एफएसआई/टीडीआर/एफएआर की अनुमति देता है। जबकि पीएमएवाई (शहरी) में किफायती आवास विकल्प के लिए सरकार से वित्तीय सहायता की अनुमति है, यह सुझाव दिया जाता है कि चूंकि ब्याज सब्सिडी या वित्तीय सहायता के माध्यम से लागत समर्थन में, अतिरिक्त एफएसआई या अतिरिक्त एफएआर की अनुमति देने की तुलना में, अधिक वित्तीय निहितार्थ हैं, इसलिए, कम से कम एनसीआर (रा.रा. क्षे.) क्षेत्र में अतिरिक्त एफएसआई या अतिरिक्त एफएआर सार्वजनिक / निजी डेवलपर्स दोनों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में किफायती आवास प्रदान करने के लिए उपलब्ध कराया जाना चाहिए, बशर्ते ये ऊंची इमारतें पानी/सीवरेज के लिए दोहरे इनलेट और दोहरे आउटलेट नेटवर्क के साथ साइट पर विकेन्द्रीकृत समर्पित एसटीपी के साथ नेट जीरो डिस्चार्ज मॉडल पर बनाई गई हों और फ्लशिंग उद्देश्यों के लिए स्थानीय रूप से पुनर्नवीनीकरण पानी का अनिवार्य उपयोग हो; यह उल्लेखनीय है **कि घरेलू क्षेत्रों में फ्लशिंग प्रयोजनों के लिए उपयोग किया जाने वाला पानी घरेलू उद्देश्यों के लए खपत किए गए कुल पानी का लगभग 50% है।**

E) रेंटल हाउसिंग

8.3.17 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सबसे महत्वपूर्ण आर्थिक विकास इंजनों में से एक है, जो बड़ी संख्या में प्रवासियों को आकर्षित करता है। इन प्रवासियों को रहने के लिए जगह चाहिए होगी क्योंकि ये आर्थिक विकास के लिए महत्वपूर्ण हैं। प्रवासियों के लिए आवास की आवश्यकता को पूरा करने के लिए, स्वामित्व आधारित आवास मॉडल के बजाय किराये के आवास बाजार को विकसित किया जाना चाहिए।

8.3.18 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र के लिए रेंटल हाउसिंग योजनाएं शुरू करनी चाहिए। सीएसआर गतिविधियों और ऐसी सुविधाओं से लाभान्वित होने वालों के माध्यम से भी प्रयास का समर्थन किया जाना चाहिए। अफोर्डेबल रेंटल हाउसिंग कॉम्प्लेक्स (एआरएचसी) योजना और आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार के मॉडल टेनेंसी एक्ट, 2021 को लागू किया जाना चाहिए।

8.3.19 कम या कम से मध्यम आय वाले परिवारों के लिए किफायती किराये की इकाइयों की आपूर्ति नीतियों के माध्यम से समर्थित होनी चाहिए, जैसे कि घनत्व बोनस प्रावधान जैसे एफएआर, टीडीआर, समावेशी जोनिंग या अन्य तंत्र, विशेष रूप से उन क्षेत्रों में जहाँ पारगमन की अच्छी सेवा उपलब्ध हैं। लोगों को अपनी संपत्ति किराए पर देने के लिए प्रोत्साहित करने के लिए संपत्ति कर में रियायतें दी जा सकती हैं। विभिन्न प्रकार के रेंटल के लिए एग्रीगेटर्स को उपयुक्त नीतिगत उपायों के माध्यम से प्रोत्साहित करने की आवश्यकता है।

8.3.20 स्थानीय निकायों/विकास प्राधिकरणों को किफायती दर पर छात्रावास/डॉरमिटरी के रूप में प्रभावी और कुशल किराये के आवास के लिए भूमि का निर्धारण और व्यवस्था करनी चाहिए और भोजन, पर्याप्त शौचालय, स्नानघर/धोने के स्थान, सुरक्षित पेयजल, क्रेच और मनोरंजक स्थान आदि जैसी बुनियादी सेवाओं का भी प्रावधान होना चाहिए।

F) खाली प्रॉपर्टी पोर्टल

8.3.21 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रत्येक शहरी क्षेत्र और कस्बे/शहर के लिए मकान, फ्लैट, कार्यालय की जगह आदि सहित खाली संपत्तियों के लिए एक पोर्टल बनाया जाना चाहिए। रिक्त संपत्तियों का सर्वेक्षण कराया जाए और ऐसे खाली मकानों जिसमे कोई नहीं रहता उसे हतोत्साहित किया जाए। सभी विकास प्राधिकरण, यूएलबी, पैरा–स्टेटल पीएसयू/एजेंसियां और रेरा के साथ पंजीकृत सभी डेवलपर्स/एजेंसियां और राज्यों के प्राधिकरणों/यूएलबी को पंजीकरण करना चाहिए और उनकी खाली संपत्तियों का विवरण प्रदान करना चाहिए। यह पोर्टल प्रत्येक उप–क्षेत्रीय स्तर पर बनाया जाना चाहिए और खाली संपत्तियों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पोर्टल से जोड़ा जा सकता है। इससे खाली पड़ी संपत्तियों की आसानी से पहचान

हो सकेगी। इस पोर्टल में सुपर एरिया, बिल्ट अप एरिया, कारपेट एरिया के साथ–साथ समापन के दर और चरण और कब्जे के लिए तैयारी, अंतिम किराये का विवरण आदि सब का विवरण होना चाहिए। इन पोर्टलों का प्रबंधन संबंधित जिलाधिकारियों द्वारा किया जा सकता है और स्थानीय विकास प्राधिकरण / नगर निकाय / एसडीएम द्वारा पर्यवेक्षण किया जा सकता है। इस पोर्टल पर सूचीबद्ध संपत्तियों की तीसरे पक्ष द्वारा सत्यापन की भी एक प्रणाली होनी चाहिए। यह उपलब्ध रेंटल स्पेस के बारे में मार्केट इंटेलिजेंस की सुविधा प्रदान करेगा और रेंटल ऑफिस स्पेस, रेंटल हाउस, रेंटल कमर्शियल स्पेस आदि के लिए एक एग्रीगेटर के रूप में भी काम कर सकता है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में व्यापार और आर्थिक विकास को आसान बनाएगा।

8.3.22 **सामान्य रेंटल पूलः यह रिक्त संपत्ति पोर्टल का एक अभिन्न अंग होगा।** आवास संपत्ति, दोनों सरकारी और निजी, को सामान्य किराये के पूल में रखा जाए, अगर पांच साल में किराए पर / उसपर कब्जा नहीं किया गया है। संबंधित नगर निगम, विकास प्राधिकरण, आवास बोर्ड आदि इस पहलू को उठा सकते हैं और इसकी निगरानी कर सकते हैं, जैसा लागू हो।

G. स्लम सुधार और कम आय वाले आवासः स्लम मुक्त एनसीआर की ओर

8.3.23 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी मलिन बस्तियों का विशिष्ट मानचित्रण और टीडीआर, पीएमएवाई, आदि के माध्यम से उन्हें आधुनिक पुनर्विकसित क्षेत्रों में बदलने के लिए कार्य योजनाएं राज्यों द्वारा अपने एसआरपी और इसके कार्यान्वयन में समयबद्ध तरीके से तैयार की जाएंगी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों में सभी मौजूदा मलिन बस्तियों को प्राथमिकता के आधार पर 2026 तक पुनर्विकसित क्षेत्रों से बदल दिया जाएगा। अन्य एनसीआर (रा.रा.क्षे.) शहर 2028 तक इसे सुनिश्चित करेंगे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को स्लम मुक्त बनाया जाना चाहिए। इसे टीडीआर टूल का उपयोग करके और विकसित भूमि क्षेत्र का 10–15% या एफएआर का 20–25%, जो भी अधिक हो, को ईडब्ल्यूएस और एलआईजी के लिए आरक्षित करके प्राप्त करने का प्रस्ताव है। यदि पीएमएवाई योजना को विस्तारित किया जाता है तो एलएपी/टीपी योजनाओं के साथ टीडीआर जैसे गैर–वित्तीय साधनों के अभिनव उपयोग के साथ विचार किया जाना चाहिए

8.3.24 जनवरी, 2021 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पीएमएवाई के तहत लगभग 97,376 आवास इकाइयों का निर्माण किया गया था, 82,911 निर्माणाधीन थे और 3,90,806 आवास इकाइयों को परिवारों के लिए बनाने का प्रस्ताव था, (अनुलग्नक–डी–8.1 की तालिका 8.1.1 देखें)। हालांकि 2011 की जनगणना के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की स्लम आबादी लगभग 43,22,468 (यानी लगभग 8,64,493 घर) थी, जो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को 2011 की जनगणना के अनुसार मलिन बस्ती मुक्त बनाने के लिए या एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में नई झुग्गी आबादी / पॉकेट से बचने के लिए आवश्यक लगभग 3 लाख घरों (8,64,493–5,71,093 = 2,93,400) के अंतर को दर्शाती है। इस संबंध में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए 'विशेष पीएमएवाई' जैसी विशेष योजना पर विचार किया जा सकता हैं।

8.3.25 कम किराए के आवास, सार्वजनिक किराये के आवास और पुनर्वास आवास आदि प्रदान करके सामाजिक आवास प्रणाली को पूरा करें। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रत्येक शहर / कस्बे में सभी आवासों का 8%–10% कम आय वाले आवास के लिए होना चाहिए। आवास परियोजनाओं में पर्याप्त आरक्षण किए जाने की आवश्यकता है ताकि निम्न आय वाले परिवारों के लिए 'छोटे आकार–कम कीमत' आवास का निर्माण किया जा सके।

8.3.26 शहरी स्थानीय निकायों/प्राधिकरणों को स्लम क्षेत्रों की पहचान करनी चाहिए और इन–सीटू विकास योजना तैयार करनी चाहिए या वैकल्पिक रूप से आवश्यक भूमि निर्धारित करनी चाहिए जहां मलिन बस्तियों का पुनर्वास किया जा सकता है और तदनुसार पहल की जा सकती है। इन–सीटू स्लम पुनर्विकास के लिए, गैर–राजकोषीय संसाधनों जैसे टीडीआर, उच्च एफएआर के साथ एलएपी, टीपीएस, आदि के कल्पनाशील उपयोग के अतिरिक्त एमओएचयूए फंड को भी प्राप्त किया जा सकता है। राज्यों को सामाजिक आवास और मिश्रित उपयोग आवासीय विकास के लिए छूट प्रदान करने के लिए आवश्यक संशोधन/प्रावधान करने चाहिए। मिश्रित उपयोग के विकास को सक्षम करने के लिए भूमि पुनर्समायोजन/पूलिंग के लिए आवश्यक ढांचा तैयार किया जाएगा।

8.3.27 दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य हिस्सों में अनधिकृत कॉलोनियों, मलिन बस्तियों, झुग्गी–झोपड़ी समूहों का पुनर्विकास किया जाना चाहिए। स्वैच्छिक पुनर्विकास की भी अनुमति दी जाएगी और इन परियोजनाओं में समान टीडीआर और एफएआर सुविधाएं दी जाएंगी।

8.3.28 राज्य यूएलबी जैसी एजेंसियों/संगठनों के साथ सहयोगात्मक कार्यक्रम ला सकते हैं। विकास प्राधिकरण, हाउसिंग बोर्ड, डूसिब, एनबीसीसी, एनएचबी, हुडको, रेरा, बीएमटीपीसी, नारेडको, क्रिडाई आदि को विभिन्न चौनलों के माध्यम से एनसीआर में सामाजिक आवास विकसित करना चाहिए। सामाजिक आवास के लिए ऐसी सहयोगी योजनाएं 2023 तक तैयार/विकसित की जानी चाहिए और 2026 तक सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में लागू की जानी चाहिए।

8.3.29 कमजोर वर्ग को आवंटित मकानों का आगे स्थानांतरण आदर्श रूप से प्रतिबंधित किया जाना चाहिए, और यदि फिर भी किया जाता है तो उसे अमान्य किया माना जाना चाहिए। हालांकि, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि यदि स्थानांतरण होता है और अनुमति दी जानी है, तो इसे केवल कमजोर वर्ग के व्यक्तियों के लिए ही माना जाना चाहिए। पंजीकरण के समय पर विशेष प्रावधान किए जाएं। इस तरह के प्रयास सभी के लिए आवास के परिकल्पित लाभों को प्राप्त करने में मदद करेंगे। यदि आवश्यक हो तो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य इस संबंध में आवश्यक कानून/नियम ला सकते हैं। विचार यह है की विशेष रूप से कमजोर वर्ग के लिए बनाए गए बुनियादी ढांचे का गैर–लक्षित वर्गों या दूसरों द्वारा (जो कमजोर वर्ग श्रेणी में नहीं है) हस्तांतरण और/या उपयोग नहीं होने देना है।

8.3.30 प्रत्येक उप–क्षेत्र को अनधिकृत कालोनियों के विकास, अवैध आश्रय जमावड़ा और मलिन बस्तियों के प्रसार के खिलाफ सख्त कार्रवाई करनी चाहिए। आधारभूत संरचना विस्तार परियोजनाओं जैसे की सड़क चौड़ीकरण, नयी सड़क का निर्माण आदि से प्रभावित लोगों को वैकल्पिक आवास इकाइयाँ उसी क्षेत्र के भीतर या आस–पास प्रदान की जानी चाहिए, या परामर्श के आधार पर प्रत्यक्ष मुआवजा दिया जाना चाहिए।

H) औद्योगिक और निर्माण श्रमिकों के लिए आवास

8.3.31 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के औद्योगिक क्षेत्रों जैसे नोएडा, ग्रेटर नोएडा, मानेसर–भिवाड़ी–बावल–धारूहेड़ा, रेवाड़ी, आदि में, संबंधित अधिकारियों / एजेंसियों द्वारा स्थानीय स्तर पर औद्योगिक श्रमिकों / मजदूरों के लिए आश्रय की व्यवस्था की जानी चाहिए, ताकि मलिन बस्तियों के फैलाव से बचा जा सके। बड़े उद्योगों को भूमि आवंटित की जा सकती है और उन्हें अपने स्वयं के कर्मचारियों/श्रमिकों के लिए आवास विकसित करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सकता है ताकि वे अपने काम के स्थान के करीब रह सकें और इस तरह काम के आवागमन को कम कर सकें और उत्पादकता में वृद्धि कर सकें। औद्योगिक भूखंडों के लिए भूमि उपयोग में भूखंड के अंदर आवासीय और अन्य सहायक सेवाओं का भी प्रावधान होना चाहिए।

8.3.32 भवन एवं अन्य निर्माण श्रमिक (रोजगार एवं सेवा शर्तों का विनियमन) अधिनियम, 1996 के तहत निर्माण श्रमिक निधि का उपयोग श्रमिकों के लिए भूमि/आवास इकाइयों के अधिग्रहण के लिए किया जाना चाहिए। साथ ही, अंतर–राज्यीय प्रवासी कामगार (रोजगार का विनियमन और सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1979, जैसा कि लागू है, का विधिवत पालन किया जाना चाहिए। इस निधि का उपयोग उन निर्माण श्रमिकों के लिए आवास सुविधाओं के निर्माण के लिए किया जाना चाहिए जो प्रमुख रूप से प्रवासी हैं। इस निधि के उपयोग की निगरानी राज्य रेरा या राज्य श्रम विभागों द्वारा जिला मजिस्ट्रेट के माध्यम से की जानी चाहिए। घरों के निर्माण के लिए आवास का आकार 30 वर्ग मीटर तक या पीएमएवाई (शहरी) के ईडब्ल्यूएस मानकों के अनुसार हो सकता है। इस तरह के निर्माण निजी डेवलपर्स के माध्यम से सख्त निगरानी में किए जा सकते हैं।

8.3.33 एमओएचयूए के अफोर्डेबल रेंटल हाउसिंग कॉम्प्लेक्स (एआरएचसी) फंड का उपयोग जहां भी संभव हो, श्रमिकों के आवास के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

8.3.34 संबंधित यूएलबी/प्राधिकरण, प्रवासी सुविधा केंद्रों (एमएफसी) के समन्वय में, इन निर्माण श्रमिकों को आधार कार्ड आधारित कौशल मानचित्रण और अस्थायी आश्रय के साथ निर्माण श्रमिकों का विस्तृत लेखा–जोखा बनाए रखना चाहिए और उनके परिवारों को आवश्यकता के अनुसार स्थानीय स्तर पर सुविधा प्रदान की जानी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में संबंधित यूएलबी/प्राधिकरण द्वारा निर्माण श्रमिकों को काम पर रखने/लाने वाले ठेकेदार के स्तर से कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

I) संस्थागत आवास

8.3.35 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी संस्थानों को अधिमानतः अपनी संस्थागत भूमि पर आवश्यक आवास सुविधाओं का निर्माण करना चाहिए ताकि आवासीय अपार्टमेंट, छात्रावास और पारगमन आवास आदि के माध्यम से उनकी विभिन्न आवास आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके। संस्था को आवंटित भूमि का लगभग 15–20% संस्थानों में काम करने वाले या पढ़ने वाले लोगों

के लिए आवासीय उपयोग के लिए पात्र होगा। संस्थागत उपयोगों के साथ आवासीय उपयोग की अनुमति दी जानी चाहिए ताकि 2025 तक परिसर के 15 मिनट के भीतर छात्रों और श्रमिकों के लिए वॉक–टू–वर्क सुविधाओं को विकसित किया जा सके और आवास के अवसरों की सुविधा प्रदान की जा सके।

8.3.36 **विशेष समूहों के लिए आवासः** (छात्र, एकल पुरुष / महिला श्रमिक, बुजुर्ग, टर्मिनली बीमार, दिव्यांग)–कई विशेष आवश्यकता समूह हैं, जैसे छात्र, एकल कार्यकर्ता, बुजुर्ग, धर्मशाला, टर्मिनल केयर होम, समर्थित आवास, सपोर्टेड होम, सेवानिवृत्ति गृह, आदि, जिनकी विशेष आवश्यकताएं हैं। परियोजनाओं को इन घटकों के लिए विकसित किया जाना चाहिए, जो यथा संभव हो, या तो स्वामित्व या किराये के आधार पर हो, उपयुक्त रियायतों के साथ। इन समूहों के लिए सरकार से अतिरिक्त एफएआर/अतिरिक्त एफएआर जैसे गैर–वित्तीय प्रोत्साहनों पर विचार किया जा सकता है। उचित सेवा स्तर समझौतों (एसएलए) के साथ ऐसे वंचित और कमजोर समूहों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों पर भूमि के विशेष दरों पर उचित और पारदर्शी सेवा वितरण हेतु विचार किया जाना चाहिए।

J) पुनर्विकास और उन्नयन

8.3.37 अगले 10 वर्षों में पृथ्वी पर सबसे बड़े मानव समूह के लिए आवासीय, वाणिज्यिक, औद्योगिक और संस्थागत आवश्यकताओं के लिए स्पष्ट रूप से दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) शहरी क्षेत्रों के बड़े पैमाने पर पुनर्विकास की आवश्यकता है क्योंकि भूमि एक सीमित संसाधन है। यह निम्नलिखित रणनीतियों द्वारा प्राप्त किया जा सकता हैः

(i) फ्लोर स्पेस इंडेक्स (एफएसआई) / फ्लोर एरिया रेश्यो (एफएआर) गैर–वित्तीय साधन हैं जो किसी भी स्थानिक क्षेत्र में आवश्यक उपयोगों में विकास को प्रोत्साहित करने के लिए सरकार के पास उपलब्ध हैं। भविष्य की बहुपक्षीय आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इनका उपयोग एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कल्पनात्मक रूप से किया जाना चाहिए। जबकि सड़क, बिजली आदि जैसी उपयोगिताओं का प्रावधान तुलनात्मक रूप से आसान है, पानी की आपूर्ति, सीवरेज जैसी सुविधाएं एक बड़ी चुनौती पेश करती हैं। पानी और सीवरेज की इन दोहरी चुनौतियों का समाधान निम्नलिखित प्रावधानों का अनिवार्य रूप से पालन करके किया जाएगाः

a) सभी नए ऊंची इमारतों की अनुमति केवल तभी दी जाएगी जब वे शून्य–शुद्ध पानी की खपत/निर्वहन के आधार पर बने हों और उनके पास साइट पर पर्याप्त क्षमता का समर्पित, विकेन्द्रीकृत सीवरेज उपचार संयंत्र (डीएसटीपी) हो और आगे बशर्ते कि ऐसा भवनों पानी की आपूर्ति और सीवरेज के लिए इनलेट और आउट लेट दोनों स्तरों पर दोहरी पाइपिंग है और ऐसी इमारतों में कम से कम सभी फ्लशिंग पानी की आवश्यकताओं को स्थानीय रूप से पुनर्नवीनीकरण पानी से पूरा किया जाता है। शौचालयों से निकलने वाले काले पानी की एक अलग आउट लेट लाइन होनी चाहिए, जिसे साइट पर एफएसटीपी (फेकल स्लज ट्रीटमेंट प्लांट) तक ले जाया जा सके, जो कि प्रत्येक व्यक्तिगत हाईराइज बिल्डिंग के लिए साइट पर हो सकती है या ऐसे हाईराइज के क्लस्टर के लिए बनाई जा सकती है। दिल्ली जल बोर्ड/शहर जल आपूर्ति/स्थानीय भूमिगत जल स्रोतों से पीने योग्य पानी की आपूर्ति अधिमानतः केवल पीने योग्य उद्देश्यों के लिए होनी चाहिए और केवल आवासीय/अन्य भवनों के रसोई घर या पेंट्री में ही आपूर्ति की जानी चाहिए। इमारत में अन्य सभी स्रोतों के पानी को पर्याप्त रूप से साइट पर विकेन्द्रीकृत एसटीपी से सीपीएचईईओ मानकों या एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मानकों, जो भी स्वच्छतर हो, से उपचारित किया जाना चाहिए। इससे जलापूर्ति की उपलब्धता और सीवेज निस्तारण दोनों मुद्दों का समाधान होगा।

b) ऐसी ऊंची इमारतों में अनिवार्य रूप से पर्याप्त वर्षा जल संचयन और भूजल पुनर्भरण सुविधाएं होनी चाहिए, जैसा कि एमओएचयूए द्वारा तैयार किए गए मॉडल बिल्डिंग बायलॉज 2016 के अनुसार उस भूखंड और भवन के आकार के लिए निर्धारित किया गया है जिसमें सभी प्रकार के भवनों के लिए वर्षा जल संचयन और अपशिष्ट जल पुनर्चक्रण प्रणाली के प्रावधान शामिल हैं। भविष्य के सभी भवनों विशेष रूप से ऊंची इमारतों में अनिवार्य रूप से इंजीनियर संरचनाएं होनी चाहिए क्योंकि लगभग पूरा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भूकंपीय क्षेत्र IV में है। सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्र इसे 2026 तक सुनिश्चित करें। मौजूदा ऊंची इमारतों को भी फिर से रेट्रोफिट करने के प्रयास किए जाने चाहिए।

(ii) जीवन की गुणवत्ता में सुधार और परिवहन लागत और परिवहन बुनियादी ढांचे पर दबाव को कम करने के लिए, पैदल या साइकिल से ''15 मिनट पड़ोस'' और 'वॉक टू वर्क' की योजना एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे सभी नए विकास क्षेत्रों में और सभी पुनर्विकास क्षेत्रों में, जिसमें मलिन बस्तियों आदि शामिल हैं भी बनाई जानी चाहिए, इसके लिए आवश्यक रूप से मिश्रित–प्रयुक्त क्षेत्रों के निर्माण की आवश्यकता होगी जो दोनों स्थानिक क्षैतिज रूप से और लंबवत रूप से हो और साथ ही मौजूदा क्षेत्रों / पुनर्विकास क्षेत्रों, टीओडी क्षेत्रों और अन्य क्षेत्रों में आवश्यकतानुसार मिश्रित उपयोग क्षेत्रों की मान्यता/

अनुमति द्वारा मिश्रित उपयोग हेतु क्षेत्रों को निर्धारित करना होगा।

(iii) भविष्य में सबसे अधिक आबादी वाले एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए इस तरह के बड़े पैमाने पर आवश्यक विकास के लिए पार्किंग आवश्यकताओं का बड़े युक्तिकरण करने की आवश्यकता है। रात में पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में निर्दिष्ट पार्किंग स्थल के अलावा किसी भी प्रकार की पार्किंग की अनुमति नहीं होगी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा निवारक दंड लगाने और ऐसे वाहनों को टो करने की व्यवस्था की जाएगी।

(iv) ऐसे प्रत्येक गगनचुंबी इमारतों में बहु–स्तरीय भूमिगत पार्किंग होगी या बहु–स्तरीय पार्किंग के लिए पर्याप्त ऊँची इमारतें होंगी जिन्हें अधिमानतः मशीनीकृत किया जाना चाहिए। ऐसी ऊंची इमारतों के प्रत्येक समूह के लिए आपातकालीन निकासी के लिए अधिमानतः एक हेलीपैड होना चाहिए। 2026 तक ब्यूरो ऑफ एनर्जी एफिशिएंसी (बीईई) के दिशानिर्देशों के अनुसार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी ऊंची इमारतें भी ऊर्जा कुशल होंगी।

8.3.38 वर्तमान में दिल्ली में विभिन्न एमसी के ऊंचाई प्रतिबंध, संबंधित प्राधिकरणों द्वारा कुछ ऊंचाई से अधिक पानी और बिजली कनेक्शन को प्रतिबंधित करते हैं, जो कि ज्यादातर जगहों पर 15 मीटर है, और कुछ क्षेत्रों में 21 मीटर तक जाता है। भविष्य के लिए तैयार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे ये ऊंचाई प्रतिबंध हटा दिए जाने चाहिए, ऐसे ऊंचाई प्रतिबंध केवल दिल्ली में ही नहीं बल्कि पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में, केवल सुरक्षा हेतु एवं चिन्हित विरासत क्षेत्रों में ही लागू होने चाहिए।

8.3.39 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी विकास प्राधिकरणों/यूएलबी द्वारा समायोज्य एफएसआई, ग्राउंड कवरेज, सेटबैक (सेटबैक के बजाय आंगनों के लिए विकल्प), ऊंचाई आदि संबंधित नियंत्रण मानदंड प्रदान किए जाने चाहिए।

8.3.40 सुरक्षा/नागरिक उड्डयन मानदंडों को छोड़कर गैर–संरक्षण क्षेत्रों में किसी भी प्रकार के पुनर्विकास/पुनर्जनन/पुनरुद्धार गतिविधियों पर कोई ऊंचाई–प्रतिबंध या पदचिह्न (फुटप्रिंट) निर्देश नहीं लगाया जाना चाहिए।

8.3.41 आकार के निरपेक्ष, भूमि का समामेलन और उप–विभाजन तथा सुरक्षा कारणों को छोड़कर सभी ऊंचाई प्रतिबंधों को स्पष्ट रूप से हटाने का प्रस्ताव शहरी पुनर्विकास और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विकास में प्रतिमान बदलाव की सुविधा के लिए एवं बाधाओं को दूर करने के लिए किया गया है। चिन्हित बढ़ती आबादी के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विकास को प्रतिष्ठित विरासत संरचनाओं को छोड़कर, बिना किसी प्रतिबंध के लंबवत, गहन और फुटप्रिंट्स को फिर से (रिड्रा करके) आगे बढ़ना होगा।

8.3.42 मुहल्ले के सभी नए विकास या पुराने मुहल्ले का पुनर्विकास अनिवार्य रूप से गुणवत्तापूर्ण शिक्षा, गुणवत्तापूर्ण स्वास्थ्य देखभाल, गुणवत्तापूर्ण मनोरंजन और अच्छे खेल के मैदानों और खेल सुविधाओं के साथ जीवंत व्यावसायिक स्थान प्रदान करेगा। ये ब्लूग्रीन इन्फ्रास्ट्रक्चर के साथ–साथ पर्याप्त हरे भरे स्थान, पैदल चलने वाले क्षेत्र भी प्रदान करेंगे।

8.3.43 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी संबंधित प्राधिकरणों और यूएलबी को विभिन्न शहरों और कस्बों के पुराने क्षेत्रों की पहचान करनी चाहिए और शहरों के बड़े हिस्से के लिए जिसमें मलिन बस्तियों, पुरानी आवास परियोजनाओं/क्षेत्रों (50 वर्ष से ऊपर) शामिल हैं, पुनर्विकास योजना तैयार करनी चाहिए, और इन भूमि पार्सल के अधिक गहन और फायदेमंद उपयोग के लिए अधिक आवास और संबंधित सुविधाओं की संभावना सुविधा हेतु करना चाहिए। हाउसिंग स्टॉक या आवश्यक बुनियादी ढांचे को अधिकतम करने के लिए इन–फिल डेवलपमेंट के विकल्पों का अन्वेषण करना चाहिए। बड़े शहरों में पुनर्विकास में स्वयंसेवी पुनर्विकास और अनिवार्य पुनर्विकास का अनुकूलतम मिश्रण शामिल हो सकता है। इसके अलावा, पुनर्विकास को प्रोत्साहित किया जा सकता है। उच्च एफएआर, मिश्रित उपयोग दोनों स्थानिक लंबवत, को टीओडी और आर्थिक गलियारों आदि में भी अनुमति दी जानी चाहिए।

8.3.44 पुनर्विकास/पुनरुत्थान/पुनरुद्धार गतिविधियों को करते समय कुछ मिश्रित उपयोग पर विचार किया जाना चाहिए। विशेष रूप से मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों के पुराने हिस्सों, शैक्षिक, स्वास्थ्य, पर्यटन और टीओडी केंद्रों के आसपास, छोटे शहरों में मिश्रित उपयोग की अनुमति दी जानी चाहिए।

8.3.45 दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य हिस्सों में अनधिकृत कॉलोनियों, मलिन बस्तियों, झुग्गी–झोपड़ी समूहों का पुनर्विकास किया जाना चाहिए। स्वैच्छिक पुनर्विकास की भी अनुमति दी जाएगी और इन परियोजनाओं में समान टीडीआर और एफएआर सुविधाएं दी जाएंगी।

8.3.46 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जीर्ण–शीर्ण घरों की संख्या में वृद्धि एक प्रमुख चिंता का विषय है। 2023 तक दो साल के भीतर संबंधित शहरी स्थानीय निकायों द्वारा स्थानीय आवश्यकता के अनुसार रेट्रोफिटिंग मानदंड तय किए जाने चाहिए। लक्षित

'उच्च जोखिम वाले भवनों' से निपटने के लिए, शहर के भीतर एक बहुआयामी दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिए ताकि स्वास्थ्य और सुरक्षा के लिए खतरा पैदा करने वाले 'उच्च जोखिम वाले भवनों' की पहचान, लक्षित और उन्नयन किया जा सके।

8.3.47 2011 की जनगणना के आधार पर सभी महानगरों, क्षेत्रीय केंद्रों और एक लाख से अधिक आबादी वाले अन्य शहरों में कम से कम चिन्हित हिस्सों और मुख्य मार्गों पर, संरचनाओं के अग्रभाग (फेसाड) के संरक्षण और सौंदर्य को सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

K) आवासीय विरासत क्षेत्रों का विकास

8.3.48 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कस्बों में विरासत आवासीय क्षेत्रों की पहचान करने की जरूरत है और उन्हें संरक्षित करने के लिए एक उपयुक्त रणनीति तैयार करने की आवश्यकता है।

8.3.49 विरासत क्षेत्र और विरासत भवन विशेष एफएआर हिस्से के हकदार होंगे, जिसका उपयोग जगह के विकास के लिए किया जा सकता है और एफएआर के महत्वपूर्ण हिस्से को टीडीआर के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है, जिसका उपयोग विरासत संरक्षणवादी निवेशकों (एचसीआई) द्वारा उसी शहर मे नए विकास क्षेत्रों या पुनर्विकास क्षेत्रों जैसे निर्दिष्ट क्षेत्रों में किया जा सकता है। जहां ऐसे भवन और क्षेत्र एएसआई संरक्षित या पहचाने जाते हैं, वहां एएसआई ऐसी परियोजनाओं के लिए अनिवार्य सलाहकारों में से एक होगा। ऐसे क्षेत्रों में सड़कों को पैदल चलने वालों की सुविधाओं, पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था, विश्राम स्थलों और विश्राम कक्ष, पीने के पानी, पर्याप्त सीसीटीवी निगरानी, खुली हवा में कैफे, स्वच्छ भोजनालयों आदि के साथ अच्छी तरह से नियोजित किया जाना चाहिए।

8.3.50 इसके अलावा निजी/सार्वजनिक संस्थाओं के स्वामित्व वाले विरासत संरक्षण क्षेत्रों और भवनों को संरक्षित करने की आवश्यकता है। विरासत स्थल जो ऐसी स्थिति प्रस्तुत करते हैं, जहां ऐसे स्थानों के मालिक को आर्थिक कारणों से इन क्षेत्रों को विरासत स्थलों के रूप में संरक्षित करने के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं है, और यह देखा जाता है कि ऐसे कई विरासत भवनों को उनके अतीत और वर्तमान मालिकों द्वारा नष्ट/संशोधित/पुनर्गठित किया गया है। ऐसे हेरिटेज स्थल मालिक को संरक्षण हस्तांतरणीय विकास अधिकार (सीटीडीआर) के लिए हकदार/ योग्य होना चाहिए, जिसे अन्य उपयुक्त स्थान पर स्थानांतरित किया जा सकता है, बशर्ते कि हेरिटेज स्थल को समानांतर रूप से बहाल (रेस्टोर) किया जाए और आवश्यकतानुसार संरक्षित किया जाए।

L) रुकी हुई परियोजनाएं

8.3.51 अधूरे प्रोजेक्ट पर नजर रखने, निगरानी में रखने और उन्हें पूरा करने की जरूरत है ताकि खरीदारों को कब्जा सौंपा जा सके। इस संबंध में राज्य सरकारों/प्राधिकरणों/एजेंसियों के साथ–साथ केंद्र सरकार द्वारा आवश्यक कदम उठाए जाने की आवश्यकता है। इसके लिए कानूनी प्रावधान रेरा कानून में पहले से ही उपलब्ध हैं। इसके अलावा, सुरक्षित और त्वरित सार्वजनिक परिवहन लिंक और पर्याप्त भौतिक और सामाजिक बुनियादी ढांचे को सुनिश्चित करने से परियोजना के अधिभोग में मदद मिलेगी। सभी रुके हुए और अधूरे आवासीय अपार्टमेंट 2025 तक पूरे हो जाने चाहिए और संबंधित राज्य सरकारें संबंधित रेरा और केंद्र सरकार के सहयोग से अपने एसआरपी में इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए रणनीति तैयार करें।

M) समर्थन अवसंरचना

8.3.52 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कस्बों के तेजी से विकास को सुनिश्चित करने के लिए, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि परियोजनाएं अच्छी तरह से कार्यान्वित हों। यह तभी हो सकता है जब स्कूलों, सार्वजनिक परिवहन और सुरक्षा के मामले में अच्छा सपोर्ट बुनियादी ढ़ाचा हो। दिल्ली के आसपास के क्षेत्रों विशेष रूप से मेरठ, बागपत, नोएडा, ग्रेटर नोएडा, गाजियाबाद, येडा, गुरुग्राम–मानेसर–सोहना, फरीदाबाद–बहादुरगढ़, सोनीपत–कुंडली, बल्लभगढ़, भिवाड़ी–एसएनबी कॉम्प्लेक्स, आदि को उच्च गुणवत्ता और उच्च गति इंटर एंड इंट्रा सिटी ट्रेन और बस सेवाओं से जोड़ा जाना चाहिए। शिक्षा, स्वास्थ्य, दैनिक जरूरतों, मनोरंजन सुविधाओं आदि जैसे पर्याप्त सामाजिक बुनियादी ढांचे को स्थानीय स्तर पर बनाया जाना चाहिए और आवासीय क्षेत्रों और आवास परिसरों की सुरक्षा सुनिश्चित की जानी चाहिए। इससे खाली पड़े आवासों को तेजी से कब्जे में लेने में भी मदद मिलेगी।.

8.3.53 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी प्रत्येक राज्यों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि आवास परियोजनाओं के भीतर और बाहर आवश्यक आधारभूत संरचना का विकास किया जाए। इस उद्देश्य के लिए बाहरी विकास शुल्क (ईडीसी) का प्रभावी ढंग से उपयोग किया जा सकता है।

8.3.54 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी महानगरी और क्षेत्रीय केंद्रों में तुलनीय और अच्छी गुणवत्ता वाली नागरिक अवसंरचना होनी चाहिए। सामान्य उपयोगिताओं को एकीकृत तरीके से नियोजित और कार्यान्वित किया जाना चाहिए। किसी भी समूह आवास, या उच्च वृद्धि, या बड़ी परियोजना के पूरा होने को प्रमाणित करने के लिए एक व्यवस्थित और पूर्ण तरीके से बाहरी ट्रंक बुनियादी ढांचे को पूरा करना अनिवार्य बनाया जाएगा। यह स्थानीय निकाय/विकास प्राधिकरण द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

8.3.55 पैरास्टेटल एजेंसियों या निजी डेवलपर्स द्वारा विकसित किए जा रहे समूह आवास के मामले में, आवश्यक समर्थन बुनियादी ढांचा कभी–कभी या तो लापता होता है या विकसित नहीं होता है या पूरी तरह से चालू नहीं होता है। इसलिए आवासीय समूह आवास/अन्य बड़े वाणिज्यिक या संस्थागत परियोजना पर कब्जा दिये जाने से पहले, बाहरी ट्रंक सेवाओं जैसे सड़क, जल निकासी, स्ट्रीट लाइट, सीवरेज इत्यादि को आंतरिक यूटिलिटीज के साथ विकसित किया जाना चाहिए। सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कस्बों में आवास परियोजनाओं को अनिवार्य रूप से विभिन्न 'हरित भवन' विशेषताओं को अपनाने के लिए निर्दिष्ट जाना चाहिए और इसके लिए संबंधित भवन उपनियमों में प्रावधान किया जाना चाहिए। सभी नई परियोजनाओं में सभी प्रकार के उपयोग के लिए हरित भवन, सौर प्रकाश व्यवस्था और वर्षा जल संचयन प्रावधान का अनिवार्य रूप से पालन और लागू किया जाना चाहिए। मौजूदा क्षेत्रों के लिए आवश्यक हस्तक्षेप किया जाना चाहिए और ऐसे प्रावधान कराने की संभावनाओं का अन्वेषण करना चाहिए।

8.3.56 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी नई समूह आवास परियोजनाओं/बड़े वाणिज्यिक या संस्थागत परिसरों में अनिवार्य रूप से विकेन्द्रीकृत सीवरेज और ऑनसाइट जल उपचार प्रणाली/सुविधाएं (एसटीपी/डब्ल्यूटीपी) होनी चाहिए।

8.3.57 महामारी सेन्सिटिव योजना – आवास के बुनियादी ढांचे /टाउनशिप, सभी समूह आवास, बहुमंजिला भवन, आदि को इस तरह से विकसित किया जाना चाहिए कि भविष्य में कोविड–19 जैसी महामारी को प्रभावी ढंग से नियंत्रित किया जा सके। उचित तरीके से वेंटिलेशन, टावरों के बीच की दूरी, एयर कंडीशनिंग सिस्टम आदि को डिजाइन करने के लिए विशेष सावधानी रखी जानी चाहिए।

N) सुरक्षा और रहने योग्य आवासीय पड़ोस

8.3.58 सड़को पर जीवंत माहौल लाने वाले वाले मिश्रित उपयोग वाली इमारतों को प्रोत्साहन मिलना चाहिए, विशेष रूप से उन्हें जो सार्वजनिक परिवहन कॉरिडोर या स्टेशनों के नजदीक है, जहां शहर का तरक्की और विकास स्व–लागू नियमों के माध्यम से उन्मुख होता है, शहरी भूमि को अनुकूलित करते हैं और इसी मध्य आवासीय पड़ोस के संरक्षण की सुविधा देते हैं।

8.3.59 आवासीय क्षेत्रों की सुरक्षा और सौंदर्य संबंधी बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए 'फसाड नियमों' को अधिसूचित और कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

8.3.60 जीर्ण–शीर्ण फसाडस को, प्रारंभ में सभी महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों में एवं कातांतर में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में हतोत्साहित किया जाना चाहिए।

8.3.61 सुलभ और पैदल चलने वालों के अनुकूल माहौल बनाएं जहां बच्चों, वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांग, परिवार सुरक्षित रूप से चल सकें, बाइक चला सकें और नौकरियों और रोजगार के लिए सार्वजनिक परिवहन इस्तेमाल कर सकें।

O) आवासन प्रद्योगिकिया

8.3.62 PMAY(U) के तहत सोलह नई उभरती प्रौद्योगिकियों की पहचान, मूल्यांकन और प्रचार किया गया है[27]। ये वैकल्पिक और टिकाऊ प्रौद्योगिकियां सुरक्षित और आपदा प्रतिरोधी किफायती आवास प्रदान करती हैं और राज्यों/क्षेत्रों में लागत प्रभावी और पर्यावरण के अनुकूल तरीके से निर्माण की गुणवत्ता में सुधार करेंगी और शहरी क्षेत्रों में पैमाने की अर्थव्यवस्थाएं प्राप्त करेंगी। इन तकनीकों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अपनाया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को भारत सरकार द्वारा शुरू की गई ग्लोबल हाउसिंग टेक्नोलॉजी[28] चौलेंज से लाभान्वित होना चाहिए जो अंतरराष्ट्रीय स्तर पर सिद्ध निर्माण प्रौद्योगिकियों को अपनाने के लिए लाएगा और सभी हितधारकों को दुनिया भर में सर्वोत्तम प्रथाओं से सीखने में सक्षम करेगा। साथ ही, पूर्वनिर्मित संरचनाएं, बीएमटीपीसी अनुशंसित प्रौद्योगिकियों और स्थानीय निर्माण प्रौद्योगिकियों को भी बढ़ावा दिया जाना चाहिए ताकि स्थानीय लोगो के अनुरूप आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।

[27] *अभिनव भारत के लिये नीति आयोग की कार्यनीति*

[28] *ग्लोबल हाउसिंग टेक्नोलाजी चैलेंज– https://ghtc-india.gov.in/Content/ConceptNote_on_GHTC-India.pdf*

8.3.63 घरों की 3डी प्रिंटिंग को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए ताकि त्वरित निष्पादन सुनिश्चित किया जा सके; स्लम पुनर्विकास, किफायती आवास, पीएमएवाई, अफोर्डेबल रेंटल हाउसिंग आदि को विशेष रूप से 2026 तक इस तकनीक को अपनाना चाहिए।

8.3.64 प्राधिकरणों/शहरी स्थानीय निकायों को सरकारी भूमि की सुरक्षा के लिए ड्रोन, जियो–फेंसिंग आदि सहित प्रौद्योगिकी का उपयोग करना चाहिए, ताकि ऐसी भूमि पर अनौपचारिक बस्तियों/कब्जे से बचा जा सके।

8.3.65 उन एजेंसियों को वित्तीय सहायता प्रदान की जानी चाहिए जो कचरे से बने पुनर्नवीनीकरण उत्पादों का उपयोग करती हैं। ऐसे उत्पादों के उपयोग को मानकीकृत किया जाना चाहिए और शॉर्टलिस्ट किए गए डिजाइन प्रकारों और पूर्व–निर्मित तकनीकों के अनुकूल होना चाहिए।

8.3.66 आवास सूचना प्रणाली (एचआईएस) यह आवश्यक है कि संपूर्ण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एक आवास सूचना प्रणाली विकसित की जाए। यह सार्वजनिक, सरकारी एजेंसियों और निजी क्षेत्र के लिए एक इंटरैक्टिव वेब–पोर्टल होना चाहिए। यह सभी आवास संबंधी डेटा के लिए एक 'वन स्टॉप शॉप' होगा ताकि उपभोक्ताओं, योजनाकारों, सरकारी एजेंसियों, रियल एस्टेट डेवलपर्स आदि की मदद की जा सके।

P) लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा

8.3.67 दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य हिस्सों में लाल डोरा (एलडी) और विस्तारित लाल डोरा (ईएलडी) विशेष रूप से बहुत पुराने राजस्व और नगरपालिका कानूनों के जटिल मिश्रण के कारण एक पुरानी समस्या प्रस्तुत करते रहे हैं। विभिन्न न्यायालयों और यहां तक कि माननीय सर्वोच्च न्यायालय के हस्तक्षेप के बावजूद इन क्षेत्रों में स्थिति लगातार बिगड़ती जा रही है। आज की दिल्ली में लंबे समय से 200 से अधिक अवमानक, गंदगी और अव्यवस्थित विकास के तंग विस्तार हैं, जो अग्नि सुरक्षा के लिए गंभीर खतरा पैदा करते हैं और धन कमाने के गुप्त तरीकों की संभावनाओं को पैदा करते हैं। तजिंदर खन्ना समिति की रिपोर्ट और दिल्ली में एलडी और ईएलडी पर विशेषज्ञ समिति (2007) की रिपोर्ट ने इन क्षेत्रों में जटिल स्थितियों पर विस्तार से प्रकाश डाला है।

8.3.68 विशेषज्ञ समिति (2007) ने टीडीआर की सिफारिश की है और इसे लागू करने के लिए तर्कसंगत तंत्र के रूप में ऐसे क्षेत्रों में हस्तांतरणीय एफएआर दिया जाएगा और 400 से 500 का एफएआर 40% ग्राउंड कवरेज के साथ क्रमशः 2000/4000 वर्ग मीटर और उससे अधिक के प्लॉट आकार के लिए, ताकि गांवों के निवासियों के लिए ग्रुप हाउसिंग हेतु कम से कम 12 मीटर चौड़ी सड़क के साथ हाईराइज ग्रुप हाउसिंग के लिए इनके छोटी भूमि के टुकड़ों को पूल किया जा सके। समिति ने बार–बार, विरासत संरचनाओं वाले गांवों और आरक्षित वन और रिज क्षेत्र जिन्हें विशेष योजना और विकास की आवश्यकता है उन्हें छोड़कर ऐसे क्षेत्रों में मिश्रित भूमि उपयोग की सिफारिश की है।

8.3.69 दिल्ली लाल डोरा/ईएलडी क्षेत्र शहरी क्षेत्रों जैसे क्षेत्रों की अधिसूचना के लिए संबंधित अधिनियमों की धाराओं के अधीन हैं; दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम ऐसे क्षेत्रों में लागू होता है जो शहरी क्षेत्रों के रूप में अधिसूचित नहीं हैं। उल्लेखनीय है कि डीडीए ने जुलाई, 2021 तक 23 गांवों को छोड़कर एलडी/ईएलडी के तहत ऐसे सभी गांवों को शहरी क्षेत्रों के रूप में अधिसूचित किया है। डीडीए ने अपने एमपीडी–2021 में पूर्ववर्ती एलडी/ईएलडी क्षेत्रों के लिए विशेष नियम बनाए हैं जिन्हें अब शहरी क्षेत्र घोषित किया गया है। तथापि शहरी घोषित किए गए इन एलडी/ईएलडी क्षेत्रों में अव्यवस्थित और अराजक विकास जारी है। अब यह प्रस्तावित है कि संबंधित राजस्व कानून जो 50 साल से अधिक पहले बनाए गए थे, उनकी दिल्ली और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की वर्तमान समय और भविष्य की आवश्यकता के अनुसार समीक्षा की जानी चाहिए। तदनुसार, सामंजस्यपूर्ण विकास के लिए यह अनुशंसा की जाती है कि दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम, 1954 की समीक्षा की जाए और दिल्ली के ग्रामीणों को दिल्ली से सटे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के गांवों में ग्रामीणों के समान अधिकार देने के लिए संशोधित किया जाए जैसे की स्वामित्व के मामले में, भूमि के उपयोग, गिरवी रखना, स्थानांतरण, हस्तांतरण के बाद अंतिम उपयोग, आवासीय इकाइयों में सुधार, भूमि का मिश्रित उपयोग आदि। वस्तुतः यह आवश्यक है कि दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम को निरस्त किया जाये और लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा के सभी गांवों को शुरू में डीडीए के नियोजित विकास के तहत और कालांतर में, वर्तमान प्रचलन के अनुसार, संबंधित यूएलबी में लाया जाए। हालांकि, विरासत संरचनाओं जैसे विशेष चरित्र वाले क्षेत्र वाले गांवों को विरासत क्षेत्रों के अनुरूप विकसित किया जाना चाहिए, और आरक्षित वन या रिज क्षेत्र में बस्तियों को उपयुक्त पर्यटन/संरक्षण गतिविधियों के साथ विकसित किया जाना चाहिए जैसा कि इस अध्याय के विकास प्रावधान के विरासत और संरक्षण में इंगित प्रावधानों के अनुसार या वन निपटान/ रिज क्षेत्र के संबंध

में एमओईएफ और सीसी की नीतियों के अनुसार किया जाना चाहिए। ऐसे गांवों में जहां औद्योगिक गतिविधियां प्रचलित हैं, उन्हें इस क्षेत्रीय योजना के स्वीकार्य औद्योगिक अनुमेय मानदंडों के अनुरूप होना चाहिए। यह भी अनुशंसा की जाती है कि सामंजस्यपूर्ण विकास के लिए दिल्ली के अन्य क्षेत्रों की तरह लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा और इन गावों का का पुनर्विकास प्रबलतापूर्वक किया जाना चाहिए।

8.3.70 शहरी क्षेत्रों में संपत्तियों के भूमि स्वामित्व विवरण की अनुपलब्धता एक नियमित समस्या रही है, जहाँ मुख्यतः पर संपत्ति कर रजिस्टर ही स्वामित्व को दर्शाते हैं। आधुनिक सर्वेक्षण तकनीकों जैसे ड्रोन, जीआईएस मैपिंग आदि के साथ शहरी भूमि प्रबंधन में इस कमी को आसानी से ठीक किया जा सकता है। अतः यह प्रस्तावित है कि प्रत्येक व्यक्तिगत भूखंड और प्रत्येक समूह आवास/वाणिज्यिक परिसर आदि के लिए शहरी भू–स्वामित्व अभिलेख शीघ्रता से तैयार किए जाएंगे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरी क्षेत्रों में चरणबद्ध तरीके से जीआईएस आधारित भू–लेख मानचित्रों के साथ डिजीटल मोड पर भूमि रिकॉर्ड प्रबंधन प्रणाली होनी चाहिए। मौजूदा लाल डोरा/विस्तारित लाल डोरा क्षेत्रों सहित दिल्ली के सभी हिस्से, सभी मेट्रो केंद्र और सभी क्षेत्रीय केंद्र 2024 तक इलेक्ट्रॉनिक भूमि रिकॉर्ड प्रबंधन प्रणाली (ई–एलआरएमएस) तैयार और संचालित करेंगे और शेष शहरी क्षेत्र 2026 तक इसे पूरा करेंगे।

8.3.71 सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कस्बों और शहरों में उनकी मास्टर/विकास योजनाओं के हिस्से के रूप में उपर्युक्त पुनर्विकास नीतियां शामिल होंगी।

8.3.72 नगरीय क्षेत्रों में भूखण्ड के स्वामित्व के प्रावधान को अंगीकार करके ई–मोड पर किया जाए। भू–कर मानचित्र जीआईएस प्लेटफॉर्म पर होना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरी और ग्रामीण आबादी क्षेत्रों के लिए सभी भूमि रिकॉर्ड अनिवार्य होने चाहिए।

Q) अन्य पहलू

8.3.73 सभी उप–क्षेत्रीय योजनाओं और मास्टर प्लानों को सार्वजनिक खुले स्थानों के पदानुक्रम के लिए भूमि को सुरक्षित करना चाहिए और महत्वपूर्ण खुले स्थानों की पहचान करनी चाहिए जिन्हें विकास से संरक्षित करने की आवश्यकता है और उनकी सुरक्षा के लिए संस्थागत संरचना का निर्माण करना चाहिए। सभी एसआरपी और मास्ट/धविकास योजनाओं को भी भविष्य के लिए भूमि आरक्षित करना/आर्टीरीअल परिवहन ग्रिड के लिए राइट ऑफ वे प्राप्त करना सुनिश्चित करना चाहिए।

8.3.74 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरी क्षेत्रों को अपनी मास्टर/विकास योजनाओं में मिश्रित भूमि उपयोग विकास के लिए नीतिगत प्रावधान शामिल करने होंगे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरों/कस्बों में, मिश्रित भूमि उपयोग को अपनाया जाएगा और शहरों/कस्बों को लंबवत (वर्टिकल) विकास पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए। जनसंख्या के उच्च घनत्व को, उच्च घनत्व वाले शहरी विकास के अनुकूल होने की आवश्यकता है।

8.3.75 मोहल्लों को बेहतर बनाने के लिए, राष्ट्रीय राजमार्गों और एक्सप्रेसवे को छोड़कर, मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में विशेष रूप से दिल्ली में सभी सड़कों को उनके रखरखाव सहित एक प्राधिकरण के अधीन होना चाहिए। यदि आवश्यक हो तो इस प्राधिकरण में उप–एजेंसियां हो सकती हैं। इसी प्रकार सभी नालों के लिए भी एक कॉमन एजेंसी होनी चाहिए जिसमें आवश्यकता अनुसार ऐसी उप–एजेंसियाँ हों सकती है।

8.3.76 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में निर्माण क्षेत्र के पेशेवरों, बिल्डरों को अपने खरीदारों को उनके निर्माण / परामर्श में किसी भी दोष के लिए क्षतिपूर्ति करने के लिए 10 साल के लिए अनिवार्य बीमा लेना चाहिए।

8.3.77 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली प्रमुख चिन्हित परियोजनाएं जो आवास बुनियादी ढ़ाचा से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं, वह परिशिष्ट 13.2 में दी गई है।

8.3.78 अन्य नीतियों के साथ आवास क्षेत्र से संबंधित सुझाई गई कुछ नीतियां, जिन्हें उप–क्षेत्रीय योजना और स्थानीय स्तर की योजना जैसे मास्टरधविकास योजना आदि में विस्तृत/विस्तृत किया जा सकता है, **अनुलग्नक –पी–8.1** में दी गई हैं।

*****

9. ग्रामीण विकास

9.1 वर्तमान स्थिति

9.1.1 भारत की 2011 की जनगणना के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 2.64 करोड़ ग्रामीण आबादी है, जो 11,774 गांवों में रहने वाले क्षेत्र की कुल आबादी का 45.44 प्रतिशत है, जिनमें से 4659 गांवों में 2000 से अधिक आबादी है। जब तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के ग्रामीण क्षेत्रों को क्षेत्रीय योजना में शामिल नहीं किया जाता है, तब तक एक बड़ा क्षेत्र और जनसंख्या नियोजित विकास से छूट जाएगी। उल्लेखनीय है कि एनसीआरपीबी को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सामंजस्यपूर्ण विकास के लिए क्षेत्रीय योजना तैयार करने का अधिदेश दिया गया है। ग्रामीण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में 1991 में कुल जनसंख्या का लगभग 43.61 प्रतिशत था, जो बढ़कर 2011 में 45.44 प्रतिशत हो गया (भारत की जनगणना, 2011 के अनुसार)। एनसीआर (रा. रा.क्षे.) में उप–क्षेत्रवार गांवों की संख्या तालिका 9.1 में दर्शाई गई है।

तालिका 9.1.: एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों में गांवों की संख्या

क्रमांक	क्षेत्र और उप–क्षेत्र	गांवों की संख्या	गांवों का प्रतिशत हिस्सा	2000 जनसंख्या वाले गांवों की संख्या (2011 की जनगणना)
1	दिल्ली	357	3.03	07
2	हरियाणा	3,987	33.86	1958
3	उत्तर प्रदेश	3,790	32.19	1939
4	राजस्थान	3,640	30.92	755
	कुल एन सी आर	**11,774**	**100.00**	**4659**

स्रोतः जनगणना, 2011य हरियाणा सांख्यिकीय सार, 2018–19। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना और निगरानी प्रकोष्ठ, यूपी और हरियाणा 2019, और http://rajpanchayat.rajasthan.gov.in/Portals/_default/tree-example/pr_dir_eng_2020.html

9.1.2 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ग्रामीण आबादी की दशकीय वृद्धि कम है लेकिन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पूर्ण ग्रामीण आबादी में भारी वृद्धि होगी **(तालिका 9.2)।**

तालिका 9.2: उप–क्षेत्रवार अनुमानित ग्रामीण जनसंख्या, 2041

साल	दिल्ली		हरियाणा उप–क्षेत्र		उत्तर प्रदेश उप–क्षेत्र		राजस्थान उप क्षेत्र	
	जनसंख्या	%	जनसंख्या	%	जनसंख्या	%	जनसंख्या	%
2011	419,042	1.59	10,439,814	39.51	10,494,174	39.71	5,073,091	19.20
2016	274,248	0.99	10,961,931	39.5	10,978,441	39.56	5,538,428	19.96
2021	179,486	0.61	11,510,160	39.39	11,485,056	39.30	6,046,448	20.69
2026	117,467	0.38	12,085,807	39.21	12,015,049	38.99	6,601,067	21.42
2031	76,878	0.24	12,690,244	39	12,569,499	38.62	7,206,560	22.14
2036	50,314	0.15	13,324,910	38.74	13,149,536	38.23	7,867,592	22.88
2041	32,929	0.09	13,991,316	38.47	13,756,338	37.82	8,589,259	23.62

नोटः प्रक्षेपण उद्देश्यों के लिए जनसंख्या की घातीय वृद्धि को माना गया है।

9.1.3 रुर्बन मिशन ने रा.रा.क्षे. में 12 क्लस्टरों को कवर किया है, जिनमें कुल स्वीकृत निवेश रु. 1,526 करोड़ और लगभग 4.55 लाख आबादी लाभान्वित हुई है। रा.रा.क्षे.में रूर्बन समूहों के बारे में संक्षिप्त विश्लेषण अनुलग्नक–डी–9.1 में दिया गया है

9.2 मुख्य समस्याएं एवं चुनौतियाँ

9.2.1 निम्न आय स्तर, गुणवत्तापूर्ण शिक्षा तक सार्वभौमिक पहुंच की कमी, अच्छी बुनियादी स्वास्थ्य सेवाओं की कमी, असुरक्षित पेयजल और स्वच्छता सेवाओं की कमी ग्रामीण रा.रा.क्षे.के लक्षण है। यह संभावना है कि आय के स्तर में सुधार और बुनियादी सेवाओं की उपलब्धता से रा.रा.क्षे.में ग्रामीण जीवन की गुणवत्ता में उल्लेखनीय सुधार हो सकता है। ग्रामीण रा.रा.

क्षे.में बेरोजगारी सबसे बड़ा मुद्दा नजर आ रहा है।

9.2.2 रा.रा.क्षे. में 74वें संविधान संशोधन अधिनियम के तहत कोई जिला विकास योजना तैयार नहीं की गई है। उन जिलों के संबंध में, जो रा.रा.क्षे. का हिस्सा हैं, 1985 का एनसीआरपीबी अधिनियम एनसीआर के लिए एक क्षेत्रीय योजना तैयार करने का जनादेश देता है। जब क्षेत्रीय योजना 2001 और 2021 लागू थी, क्षेत्रीय योजना 2001 में ग्रामीण क्षेत्रों में सुविधाओं में सुधार के लिए प्रावधान किए गये थे और क्षेत्रीय योजना, 2021 मे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भीतर आने वाले जिलों के लिए जिला विकास योजना तैयार करने की वकालत की गई थी। तथापि, संबंधित राज्यों ने जिला विकास योजनाएं तैयार नहीं की थी।

9.2.3 एनसीटी दिल्ली में कुल 357 गांव हैं, इन ग्रामीण क्षेत्रों में विनियमित विकास करना मुश्किल हो जाता है। (रा.रा.क्षे.) दिल्ली के ग्रामीण क्षेत्रों के लिए रुर्बन मिशन के तहत कोई एकीकृत क्लस्टर कार्य योजना तैयार नहीं की गई है।

9.3 नीतियां एवं प्रस्ताव

A) योजना और विकास

9.3.1 एसआरपी सावधानीपूर्वक चयनित विकास मानकों (जैसे आय, रोजगार, संसाधन, भूमि, साक्षरता, जीवन प्रत्याशा, शिशु मृत्यु दर, उत्पादकता और प्रति व्यक्ति आय, आदि) के आधार पर अपेक्षाकृत कम विकसित जिलों की पहचान करेंगे और इन जिलों के संतुलित विकास के लिए रणनीतियों की सिफारिश करेंगे ।

9.3.2 एनसीआर का बड़ा हिस्सा अधिसूचित नियंत्रित/विनियमित क्षेत्रों से बाहर है और बेतरतीब विकास के लिए प्रवण है। प्रत्येक एनसीआर भाग लेने वाले राज्यों में मौजूदा/भविष्य के ग्रामीण/शहरी संरचनाओं के माध्यम से पूरे उप–क्षेत्र में नियोजित विकास और बेतरतीब विकास को रोकने के लिए भूमि उपयोग और विकास नियंत्रण का प्रयोग करने के लिए उपयुक्त उप–क्षेत्रीय स्तर की योजना और विकास तंत्र स्थापित करना और सामंजस्यपूर्ण विकास को सुगम बनाना वांछनीय है। यह धीरे–धीरे उन क्षेत्रों में किया जा सकता है जो वर्तमान में शेष एनसीआर में विनियमित क्षेत्रों के दायरे से बाहर हैं।

9.3.3 भारत के संविधान के अनुच्छेद 243 जेड डी के तहत अनिवार्य रूप से सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में जिला योजना समितियां (डीपीसी) होनी चाहिए। डीपीसी जिले में पंचायतों और नगर पालिकाओं द्वारा तैयार की गई योजनाओं की तैयारी और समेकन की सुविधा प्रदान कर सकती है और तदनुसार, पूरे जिले के लिए विकास योजना का मसौदा तैयार कर सकती है। 73वें संविधान संशोधन अधिनियम के अनुसार राज्यों द्वारा ग्राम विकास योजना (वीडीपी) और स्थानिक जिला विकास योजना (डीडीपी) तैयार की जानी चाहिए। डीडीपी और वीडीपी तैयार करने के लिए पंचायती राज मंत्रालय के आरएडीपीएफआई, दिशानिर्देश, 2017 और जीपीडीपी दिशानिर्देश, 2018 को संदर्भित किया जाना चाहिए।

9.3.4 डीडीपी और वीडीपी/जीपीडीपी में स्थानिक योजना बनाते समय, चराई, अंतिम संस्कार, मेलों, त्योहारों, समारोहों, आईकोनिक स्थानों के लिए स्थान निर्धारित किया जाना चाहिए। जिले इसके अलावा, शहरी क्षेत्रों से ग्रामीण क्षेत्रों में मंडियों के स्थानांतरण की सुविधा के लिए भूमि और जगह की पहचान कर सकते हैं।

9.3.5 राज्यों को ऐसे विभिन्न विकास केंद्र विकसित करने की दिशा में काम करना चाहिए जो लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करते हों। विकास केंद्रों को माननीय प्रधानमंत्री की दृष्टि ''आत्मा गांव की हो और सुविधायें शहर की हो'' की भावना के साथ विकसित किया जा सकता है। लोगों को बनाए रखने और आकर्षित करने वाले अधिक विकास केंद्रों की पहचान और निर्माण के पहलुओं पर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए।

9.3.6 नगरों के लिए विकास योजनाएँ तैयार करते समय शहरीकरण योग्य क्षेत्र के भीतर और बाहर बड़े गाँवों के लिए बुनियादी ढांचा (भौतिक और सामाजिक) योजनाएँ तैयार की जा सकती हैं और संबंधित शहर के प्रस्तावित शहरीकरण योग्य क्षेत्रों के साथ एकीकृत की जा सकती हैं।

9.3.7 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ग्रामीण–शहरी 'संक्रमणकालीन क्षेत्रों' को एसआरपी और डीडीपी में पहचाना जाना चाहिए और इन क्षेत्रों के विकास की गतिशीलता को सूक्ष्म स्तर पर देखा जाना चाहिए। जिले चिन्हित सकते हैं कि इस संक्रमण के परिणाम, परिवर्तन कैसे और क्यों हो रहे हैं।

9.3.8 एसआरपी को आर्थिक विकास के लिए पसंदीदा क्षेत्रों को इंगित करना चाहिए जिन्हें ग्रामीण निवेश क्षेत्र (आरआईए) कहा जा सकता है ताकि संबंधित सरकारी एजेंसियों, निजी क्षेत्र, गैर सरकारी संगठनों और सीबीओ के बीच रणनीतिक साझेदारी के

माध्यम से विकास को बढ़ावा दिया जा सके। इन क्षेत्रों को डी.डी.पी में और ग्राम विकास योजनाओं के लिए ज्यादा विस्तृत किया जाना चाहिए। ग्रामीण क्षेत्रों में मंडियों, कोठार और गोदामों (ई–कॉमर्स का समर्थन करने वाले), कोल्ड स्टोरेज, शैक्षिक संस्थानों (छात्रावास सुविधाओं का विस्तार करने की योजना बनाने वाले संस्थान या कॉलेज), सोलर पार्क आदि जैसी बड़ी भूमि उपभोग गतिविधियों के लिए ग्रामीण क्षेत्रों में आरआईए विकसित किये जा सकते हैं। इस तरह की गतिविधियां सीमांत क्षेत्रों और शहरी बसावट के परिधीय गांवों में स्थित हो सकती हैं।

9.3.9 **ग्रामीण बसावट की एक 4–स्तरीय प्रणाली अर्थात** नोडल, बड़ा (बाजार), मध्यम और छोटे गांव (एनबीएमएस) की बंदोबस्त संरचना को अधिक ठोस, वैज्ञानिक और प्राकृतिक बनाने के लिए देखी जा सकती है, जैसा कि जनसांख्यिकी और आबादी पैटर्न अध्याय के अनुलग्नक–पी–2.1 में दर्शाया गया है।

9.3.10 प्रत्येक एसआरपी और डीडीपी को गांवों के डिजिटल एकीकरण के लिए ब्लू प्रिंट प्रस्तुत करना चाहिए।

9.3.11 कृषि–जलवायु क्षेत्र के साथ–साथ उप–कृषि–जलवायु क्षेत्रों हेतु भी कृषि और संबंधित गतिविधियों की योजना बनाने में उपयोगी होंगे, जिन्हें एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रत्येक उप–क्षेत्रीय योजनाओं में परिभाषित और मैप किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य इन क्षेत्रों के सीमांकन के लिए आईसीएआर की मदद ले सकते हैं।

9.3.12 2000 से अधिक आबादी वाले प्रत्येक गांव, कस्बे, बस्ती में अधिमानतः एक स्थानीय आइकॉनिक स्थान होना चाहिए जो स्थानीय संस्कृति, विरासत, आकांक्षाओं आदि का प्रतीक हो, जो केंद्र मे स्थित हो और जहां विभिन्न वर्गों के सभी लोगों को अच्छा महसूस हो। ऐसे आइकॉनिक स्थानों को ''प्राइड ऑफ सेटलमेंट'' के रूप में कार्य करना चाहिए। इसे ग्राम विकास के कार्यक्रमों और योजनाओं में शामिल किया जाना चाहिए और 2026 तक ऐसे प्रतिष्ठित स्थान बनाए जाने चाहिए। ऐसे प्रतिष्ठित स्थानों के विकास के लिए सीएसआर फंड, एमपी फंड, ग्राम निधि, स्वैच्छिक स्रोतों से धन आदि का उपयोग किया जाना चाहिए।

B) ग्रामीण बुनियादी ढांचा

9.3.13 ग्राम पंचायतों को संस्थागत बनाने के साथ–साथ उनके कामकाज में पारदर्शिता लाने के लिए, जैसा कि हरियाणा सरकार द्वारा योजना बनाई गई है, प्रत्येक ग्राम पंचायत के लिए ग्राम सचिवालय स्थापित किए जाएंगे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी ग्राम सभाओं में इसका अनिवार्य रूप से पालन किया जाना चाहिए। इन ग्राम सचिवालयों में सीएससी और स्वास्थ्य सेवा केंद्रों के साथ आईटी केंद्र, दैनिक दूध संग्रह केंद्र और थोक दूध कूलर, प्राथमिक कृषि और बागवानी प्रसंस्करण केंद्र, खराब होने योग्य विपणन योग्य अधिशेष के लिए पैकिंग केंद्र, कौशल समन्वयक केंद्र आदि भी होने चाहिए।

9.3.14 ग्रामीण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डोरस्टेप गवर्नेंस प्रदान करने के लिए, बहु–सुविधा वाले ग्राम सचिवालय में राजस्व और विकास विभाग के कर्मचारियों के साथ–साथ जेई, कौशल विशेषज्ञ, स्वास्थ्य कार्यकर्ता, कृषि–विपणन एग्रीगेटर, कृषि–बीमा कार्यकर्ता, पशु चिकित्सक, सरकारी योजना हेल्प डेस्क, अच्छा कॉमन हॉल, आदि होना चाहिए।

9.3.15 पांच–सात राजस्व गांवों के प्रत्येक समूह में छोटी मात्राओं हेतु एक आधुनिक पैकेजिंग इकाई एवं केन्द्र होनी चाहिए जहाँ उच्च तकनीक ट्रेसबिलिटी के साथ गुणवत्ता स्टैम्पिंग, सुरक्षित और स्वच्छ पैकिंग आदि हों। यह अधिमानतः प्रत्येक सीएससी के कवरेज क्षेत्र के साथ होना चाहिए और ई–मार्केटिंग के लिए सीएससी का उपयोग किया जाना चाहिए। ऐसी आधुनिक पैकेजिंग इकाई/केंद्र 3 वर्ष के भीतर विकसित किए जाएं।

9.3.16 सीएसआर हस्तक्षेपों के साथ प्राकृतिक संसाधनों का दोहन, कृषि–प्रसंस्करण इकाइयों की स्थापना, और हथकरघा उद्योग को पुनर्जीवित करना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पहले से मौजूद एमएसएमई/बहुराष्ट्रीय कंपनियों के माध्यम से चिन्हित गए क्लस्टर विकासों और रूर्बन क्लस्टरों में निजी क्षेत्र के निवेश के साथ–साथ सीएसआर ट्रस्टों/फाउंडेशनों को आकर्षित और प्रोत्साहित करना चाहिए।

9.3.17 उप–क्षेत्रों को ग्रामीण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रूर्बन मिशन की नीतियों को उनके कन्बर्जन्स के विचार सहित, अपनाना चाहिए। कम विकसित जिलों को एक वर्ष के भीतर प्राथमिकता देते हुए सभी जिलों में आईसीएपी तैयार किया जाए। उप–क्षेत्रीय योजनाओं और डीडीपी में सेवा केंद्रों और केंद्रीय गांवों की पहचान की जानी चाहिए जिससे आईसीएपी की तैयारी और कार्यान्वयन हो सके। क्लस्टर के लिए कमियों और जरूरतों की पहचान की एक सांकेतिक सूची **अनुलग्नक–पी–9.3** में दी गई है, जिसे ग्रामीण समूहों के भीतर वांछनीय घटकों के लिए संभावित अभिसरण के लिए केंद्रीय क्षेत्र और केंद्र प्रायोजित योजनाओं की संकेतक सूची के साथ पालन किया जाना चाहिए जैसा कि **अनुलग्नक–पी–9.2** में दिया गया है।

9.3.18 कृषि, ग्रामीण घरेलू उपयोग, ग्रामीण उद्योगों और ग्रामीण निवेश क्षेत्रों (आरआईए) के लिए अलग फीडर प्रदान करते हुए ग्रामीण विद्युतीकरण के लिए परियोजनाएं शुरू की जानी चाहिए।

9.3.17 प्रत्येक उप–क्षेत्र के लिए एक साझा डिजिटल प्लेटफॉर्म बनाया जाए, जहां विभिन्न मंत्रालयों/एजेंसियों के तहत चल रही सभी ग्रामीण संबंधित योजनाओं को लाया जाए, उनका विश्लेषण किया जाए और उनकी निगरानी की जाए। जिले के आधारभूत आंकड़े तथा जिले में कार्यान्वित की जा रही परियोजनाओं/योजनाओं का भी अनुरक्षण किया जाना चाहिए। ब्लॉक कार्यालय अपने क्षेत्रों के लिए इस तरह के डेटा का संरक्षक होगा और मुख्य विकास अधिकारी/एडीएम (डी) को एसआरपी/डीडीपी में विभिन्न योजनाएं विकसित करनी चाहिए। प्रत्येक ग्रामीण घर में शत–प्रतिशत नल से जलापूर्ति सुनिश्चित की जानी चाहिए।

9.3.20 ग्रामीण क्षेत्रों में शहरी सुविधाएं प्रदान करना जैसे किफायती सुरक्षित आवास और भूमिहीनों के लिए आवास स्थल, सार्वजनिक स्वास्थ्य और स्वच्छता, शिक्षा और कौशल, जल आपूर्ति, संचार प्रणाली, बेहतर कनेक्टिविटी, 24X7 बिजली, सामाजिक बुनियादी ढांचा, सिंचाई सुविधाएं, आदि समयबद्ध तरीके से अनिवार्य की जानी चाहिए। ग्रामीण/रुरबन/अर्द्ध शहरी (मुफस्सिल क्षेत्रों) में जीवन की गुणवत्ता में सुधार के लिए ऑनलाइन मंडियों, स्वास्थ्य देखभाल और कृषि सहायता आदि जैसी सुविधाएं और सहायता आकांक्षात्मक हो सकती हैं।

9.3.21 सभी ग्रामीण क्षेत्रों में स्मार्ट उपयोगिताओं (स्मार्ट पानी और बिजली मीटर), स्मार्ट स्कूल, टेली–शिक्षण सुविधाओं के साथ आंगनवाड़ी, कक्षा 6 से व्यावसायिक प्रशिक्षण विकल्प, टेलीमेडिसिन, मेडिकल स्टोर, पक्की नालियां, डीएसटीपी, अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाएं आदि होनी चाहिए।

9.3.22 गांवों के लूप को रिंग रोड से लगभग 15 किमी के दायरे में जोड़ने के लिए भूमि अधिग्रहण और ग्रीनफील्ड रोड के निर्माण की आवश्यकता होगी। इस तरह के विकास में लागत आएगी और इसलिए ऐसे विकास के लिए भुगतान करने वाली संस्था को सुव्यवस्थित करना महत्वपूर्ण है। इस संबंध में, यह प्रस्तावित है कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पीएमजीएसवाई को इस कार्य को लागू करने के लिए संशोधित करने पर विचार किया जा सकता है क्योंकि 500 आबादी तक बसावटों को जोड़ने का मूल अधिदेश पहले ही पूर्ण कर लिया गया है।

C) अनुसंधान और विकास, प्रौद्योगिकी और कौशल उन्नयन

9.3.23 निरंतर प्रशिक्षण कार्यक्रम द्वारा सूक्ष्म उद्यमिता, स्थानीय उत्पादों के प्रसंस्करण, व्यावसायिक कौशल उन्नयन आदि में और मुर्गी पालन, डेयरी, मिट्टी के बर्तन, हथकरघा, हस्तशिल्प और ग्रामीण पर्यटन जैसी कृषि–आर्थिक गतिविधियों को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। सूक्ष्म उद्यम शुरू करने के लिए वित्तीय प्रोत्साहन और ऋण योजनाओं पर काम किया जाना चाहिए और जिला योजनाओं के माध्यम से वितरित किया जाना चाहिए।

9.3.24 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र के लगभग 30 प्रतिशत हिस्से में खारा पानी है। जिन क्षेत्रों में खारा पानी पाया जाता है, उन्हें उप–क्षेत्रीय योजनाओं में चिन्हित किया जाना चाहिए और नमकीन पानी की मछलियों जैसे मिल्क मछली, सोल मछली आदि को शामिल करके मछली पालन की संभावनाओं का अन्वेषण करना चाहिए। इसके अलावा, सिंगी, पाबड़ा आदि मछलियों को बहुत कम घुलित ऑक्सीजन वाले क्षेत्रों में पालना चाहिए और ऐसी मछलियों की खेती को गाँव के तालाबों में बढ़ावा दिया जा सकता है। गांव के तालाबों को आईसीएपी के हिस्से के रूप में बनाया जाना चाहिए।

9.3.25 सभी गांवों में प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए एमएफसी और सीएससी का उपयोग किया जाना चाहिए। सीएससी समन्वयक गांव में पदेन कौशल मित्र/कौशल समन्वयक हो सकता है। जहां सीएससी उपलब्ध नहीं हैं, वहां ग्राम पंचायत/ग्राम सचिवालयों में ऐसी प्रशिक्षण सुविधाएं होनी चाहिए। ऐसी सभी सुविधाओं के लिए ओएफसी नेटवर्क कनेक्टिविटी सुनिश्चित की जानी चाहिए।

9.3.26 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी गांवों में 100% ओएफसी कनेक्टिविटी प्राथमिकता के आधार पर सुनिश्चित की जाए। इसके अलावा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए प्राथमिकता के आधार पर 5जी नेटवर्क कवरेज सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

9.3.27 ग्रामीण क्षेत्रों में मोबाइल कौशल केंद्रों या ग्राम साइबर/आईटी हब के माध्यम से मास वीडियो फिल्मों आदि के माध्यम से ऑफलाइन और ऑनलाइन सॉफ्ट स्किलिंग अवसरों की सुविधाओं की व्यवस्था करने की आवश्यकता है। एमएफसी को ग्रामीण क्षेत्रों में सभी के लिए कैशलेस लेनदेन और डिजिटल एप्लिकेशंस के उपयोग पर व्यावहारिक प्रशिक्षण की व्यवस्था करनी चाहिए। संबंधित विभागों और जिला प्रशासन द्वारा चिन्हित नोडल गांवों में समय–समय पर सेमिनार/कार्यशालाओं का आयोजन किया जाना चाहिए।

9.3.28 दिल्ली के साथ निकटता मेट्रो निवासियों की सुखद ग्रामीण जीवन अनुभव की आकांक्षा के कारण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ग्रामीण पर्यटन की विशाल गुंजाइश है जिसका लाभ उचित विकास और ऐसी संभावनाओं के विपणन द्वारा उठाया जा सकता है।

D) कृषि अपशिष्ट प्रबंधन

9.3.29 कई संगठनों ने पराली या चारा जलाने के प्रबंधन के लिए सिफारिशें की हैं। भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान (आईएआरआई)[29],पूसा ने पराली जलाने की समस्या से निपटने के लिए किफायती तकनीक (जिसमें पराली को घोलने के लिए जैव–जीव का उपयोग शामिल है) विकसित की है जो प्रदूषण को और कम करती है और खेतों की नमी को लंबे समय तक बनाए रखते हुए मिट्टी को उपजाऊ बनाती है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य ऐसी तकनीकों को अनिवार्य रूप से अपनाने और इससे लाभान्वित होने के लिए आईएआरआई के साथ सहयोग कर सकते हैं।

E) अन्य पहलू

9.3.30 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली परिकल्पित प्रमुख परियोजनाएं जो ग्रामीण विकास से संबंधित हैं, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं, **परिशिष्ट 13.2** में दी गई हैं।

9.3.31 ग्रामीण विकास से संबंधित सुझाई गई कुछ नीतियां, अन्य नीतियों के साथ, जिन्हें उप–क्षेत्रीय योजना और स्थानीय स्तर की योजना जैसे मास्टर/विकास योजनाओं आदि में भी विस्तृत किया जा सकता है, **अनुलग्नक–पी–9.1** में दिए गए हैं।

*****

[29] *https://krishijagran.com/agriculture-world/this-5-rs-capsule-will-solve-stubble-burning-problem-reduce-pollution-make-soil-fertile/*

10. भविष्य–तैयार नागरिक आधारभूत संरचना

10.1 संक्षिप्त विवरण

10.1.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 55% शहरी आबादी की हिस्सेदारी के साथ तेजी से शहरीकरण की प्रवृत्ति के लिए बिजली, पानी, स्वच्छता आदि जैसी यूटिलिटीज के अलावा नागरिक सेवाओं पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। बिजली पानी, ड्रेनेज, स्वच्छता और अपशिष्ट प्रबंधन जैसी यूटिलिटीज पर इस योजना में अन्यत्र पर विस्तृत विवरण दिया गया है।

10.1.2 भविष्य के लिए तैयार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक सुविधाजनक नागरिक जीवन के लिए कई अन्य पहलुओं को संबोधित करने की आवश्यकता है। स्वास्थ्य, शिक्षा, खेल, विशेष सामाजिक देखभाल प्रणाली, अवकाश और मनोरंजन ऐसी अन्य प्राथमिकता नागरिक बुनियादी ढांचे की आवश्यकताओं में से हैं।

10.1.3 भारत का राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, अन्य राष्ट्रीय राजधानियों से सामाजिक और नागरिक बुनियादी ढांचे में अगर बेहतर नहीं, तो तुलनीय होना चाहिए। भारत एक उभरती हुई महाशक्ति है और यह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जल्द ही इस ग्रह पर सबसे बड़ा समूह होगा, जो टोक्यो को पीछे छोड़ देगा।

10.2 सुरक्षा एवं आपदा प्रतिरोध

10.2.1 वर्तमान स्थिति – सुरक्षा एवं आपदा प्रतिरोध एनसीआर (रा.रा.क्षे.):

(i) नागरिकों की सुरक्षा किसी भी राज्य की पहली प्राथमिकता है, इसलिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के नागरिकों की प्राकृतिक या मानव निर्मित आपदाओं और अपराध से सुरक्षा और बचाव के लिए नीतियों की आवश्यकता है। यह किसी भी योजना की प्राथमिक आवश्यकता होती है।

ii) सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य अपराध और आपराधिक ट्रैकिंग नेटवर्क और सिस्टम (सीसीटीएनएस) से कवर किए हुए हैं जो यौन अपराधों के लिए जांच ट्रैकिंग सिस्टम (आईटीएसएसओ) का उपयोग करते है। आईपीसी के अपराध डेटा अनुसार 2018 में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे, संज्ञेय आईपीसी अपराधों की कुल संख्या 4,02,509 थी; उप–क्षेत्र–राज्यवार विवरण **अनुलग्नक–डी–10.1** में दिया गया है।

iii) दिल्ली में, दिल्ली पुलिस के पास विभिन्न नियंत्रण कक्ष, कार्यशालाएं और प्रशिक्षण केंद्र आदि हैं और वर्तमान में इसकी सभी प्रणालियां साइबर हाईवे कनेक्टिविटी द्वारा एकीकृत हैं। (दिल्ली पुलिस की पहल के संबंध में **अनुलग्नक डी–10.1.1 देखे**)। इसी दिशा में उत्तर प्रदेश पुलिस की पहल का संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक डी–10.1.2** मे दिया गया है। उत्तर प्रदेश के मामले में, गांव की सीमाओं और पुलिस थाने के अधिकार क्षेत्र के लिए डिजिटल मैपिंग की गई है।

iv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राष्ट्रीय महत्व के रणनीतिक संस्थानों का घर है इसीलिए यहा साइबर सुरक्षा सरकार की प्राथमिकता होनी चाहिए।

v) **भूकंपः** भवन निर्माण सामग्री और प्रौद्योगिकी संवर्धन परिषद (बीएमटीपीसी), आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय द्वारा प्रकाशित भारत की भेद्यता (वल्नरेबिलिटी) एटलस (वीएआई) **(चित्र 10.1 देखें)** के अनुसार, फॉल्ट लाइन निम्न हैं: ग्रेट बाउंड्री फॉल्ट (जीबीएफ), महेंद्रगढ़–देहरादून सब सरफेस फॉल्ट (एमडीएसएसएफ), मुरादाबाद फॉल्ट, दिल्ली सरदोधा रिज (डीएसआर) और साथ ही सोहना फॉल्ट और मथुरा फॉल्ट। उपरोक्त के अनुसार, दिल्ली वीएआई के अनुसार श्रेणी IV के अंतर्गत आता है और एनसीआर में फॉल्ट लाइनों और हिमालयी रेंज (टेक्टोनिक प्लेट्स) से निकटता के कारण भूकंप आपदा की आशंका है।

चित्र 10.1– एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भूकंप जोखिम क्षेत्र

अन्य आपदा जोखिमः एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उच्च भूकंपीय जोखिम, बाढ़ जोखिम और मानव निर्मित खतरों जैसे आग, सीबीआरएन (रासायनिक, जैविक, रेडियोलॉजिकल और परमाणु) खतरों के प्रति संवेदनशील है। घटनाओं, कारणों, मुकाबला करने के लिए मौजूदा बुनियादी ढांचे, आदि सहित इन पर एक संक्षिप्त नोट **अनुलग्नक–डी–10.1** और **अनुलग्नक–डी–10.1.4** और **डी–10.1.5** में प्रदान किया गया है। खराब बुनियादी ढांचे के कारण आग बार–बार लगती है और बड़े पैमाने पर नुकसान पहुंचाती है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में, एक फायर स्टेशन लगभग 4.10 लाख आबादी की सेवा करता है; अपर्याप्त अनुपालन और खराब उपकरण समस्या को बढ़ाते हैं। एक राष्ट्रीय आपदा प्रतिक्रिया बल (एनडीआरएफ) बटालियन एनसीआर के ग्रेटर नोएडा में में स्थित है। आपातकालीन संचालन केंद्र केवल 60% एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में स्थापित किए गए हैं; आपदा प्रबंधन प्रावधानों को गैर–दिल्ली एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मास्टर/विकास योजना में बड़े पैमाने पर शामिल किया जाना बाकी है।

(vii) **अन्य सुरक्षा चिंताए**

a) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रहने की योग्यता और जीवन की अच्छी गुणवत्ता प्राप्त करने के लिए प्रमुख चिंताओं में से एक संवेदनशील वर्ग यानी महिलाओं, बच्चों और बुजुर्गों की सुरक्षा है।

b) सड़क दुर्घटनाएं और अपराध के मुद्दे भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में नागरिकों की सुरक्षा और सलामती चिंताओं के अधीन हैं। यातायात नियमों की अवहेलना, तेज गति से वाहन चलाना, जल्दबाजी मे वाहन चलाना, रोड रेज की वजह से दुर्घटनाएं और मौत होती है।

c) अंतर्राज्यीय और अंतर–जिला समन्वय, अंतर–एजेंसी समन्वय और विभिन्न एजेंसियों के परस्पर विरोधी विचारों का संतुलन, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिये चिंताओं में से एक है। सार्वजनिक सुरक्षा स्थिति के लिए विलंबित प्रतिक्रिया और जीवन/संपत्ति के नुकसान के लिए पुलिस, अग्निशमन एजेंसी, आपदा प्रबंधन एजेंसियों, स्वास्थ्य आपातकालीन सेवाओं, हेल्पलाइन, विश्वसनीय 24X7 नागरिक सहायता सेवाओं और सामाजिक गैर सरकारी संगठनों, स्थानीय गैस डीलर, आदि जैसी सार्वजनिक सुरक्षा एजेंसियों मे मतभेद कारक हैं।

10.2.2 नीतियां और प्रस्ताव

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक सुरक्षित, सलामत और प्रतिरोधी क्षेत्र के रूप में विकसित किया जाना चाहिए। राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय दोनों स्तरों पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बारे में सुरक्षा की धारणा में सुधार लाने और नागरिक सुरक्षा पर अंतर्राष्ट्रीय मानकों को प्राप्त करने के प्रयासों का लक्ष्य होना चाहिए।

10.2.2.1 अग्नि सुरक्षाः

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अधिक फायर स्टेशनों का प्रावधान, 2024 तक महानगरों/क्षेत्रीय केंद्रों में प्रत्येक वार्ड में और 2026 तक अन्य शहरी वार्डों और सभी 2000 गांवों में एक स्टेशन इस आवर्ती खतरे से निपटने के लिए आवश्यक है।

(ii) सभी फायर स्टेशनों पर गैर–पानी बुझाने वाले यंत्रों की उपलब्धता की योजना और नवीनतम वैश्विक अग्निशमन उपकरणों जैसे रसायन, ऊंची सीढ़ी, फायरमैन सुरक्षा सेट, आदि के लिए अच्छे संसाधन आवंटन और फास्ट ट्रैक खरीद की आवश्यकता है।

(iii) पुरानी दिल्ली क्षेत्रों की अग्नि सुरक्षा में सुधार के लिए लाल डोरा प्रतिबंधों के उन्मूलन के साथ संकुचित गलियों आदि को चौड़ा करना आवश्यक है.

(iv) सभी महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों आदि में आपातकालीन निकासी और सभी भीड़भाड़ वाले क्षेत्रों में राहत के लिए छत के ऊपर हेलीपैड के प्रावधान की शुरुआत सरकारी भवनों से करनी चाहिए। सिंगापुर में ऊंची इमारतों पर ऐसे करीब 700 हेलीपैड हैं।

(v) सभी उप–क्षेत्रों को प्रशिक्षित कर्मचारियों के साथ आधुनिक अग्निशामक प्रणालियों को अपनाना चाहिए। सभी घने इलाकों और अधिमानतः सारे गावों को वायु अग्निशामक प्रणालियों सहित रासायनिक आधारित, विश्वस्तरिय सर्वोत्तम सुरक्षा उपकरणों से पर्याप्त रूप से सुसज्जित किया जाना चाहिए।

(vi) अग्रसक्रिय दृष्टिकोण के लिए समर्पित अधिकारियों की एक टीम की आवश्यकता होती है जो संबंधित भवन उपनियमों / भारत के राष्ट्रीय भवन संहिता के अनुसार भवन योजनाओं की जांच के लिए, अग्नि सुरक्षा दिशानिर्देशों को जारी करने, अग्नि सुरक्षा प्रणालियों के सत्यापन और अग्नि एनओसी जारी करने के लिए आवश्यक है।

(vii) एक तंत्र विकसित किया जाना चाहिए ताकि प्रत्येक भवन के अग्नि और जीवन सुरक्षा से संबंधित डेटा जीआईएस सक्षम डिजिटल प्लेटफॉर्म पर दर्ज किया जा सके। ऐसे अग्नि निवारण और निरीक्षण अधिकारियों का स्तर किसी जिले/वार्ड में आग लगने की संभावना वाले अधिभोगों की संख्या पर आधारित होगा और प्रति अधिकारी 500 भवन रखे जा सकते हैं। इसके अलावा, अधिकारियों को विकसित देशों के साथ गति से मेल खाने के लिए निरीक्षण के दृश्य या वीडियो रिकॉर्ड करने के लिए सॉफ्टवेयर से भरी हुई टैबलेट जैसी नवीनतम तकनीक से सज्ज होना आवश्यक है।

(viii) चूंकि अग्निशमन सेवाएं लगभग हर आपात स्थिति जैसे आग, इमारत ढहने, दुर्घटनाएं आदि के लिए पहली प्रतिक्रिया हैं, इसलिए उपकरण और जनशक्ति के मामले में अग्निशमन सेवाओं को मजबूत करना भी एक अनिवार्य आवश्यकता है। प्रतिक्रिया समय में सुधार करने के लिए, समर्पित अग्नि/आपातकालीन लेन, प्रति 01 लाख की आबादी पर एक अग्निशमन केंद्र, विशेष उपकरण जैसे हाइड्रोलिक प्लेटफॉर्म, अग्निशामक रोबोट/यूएवी, पूरी तरह से कंप्यूटर सहायता प्राप्त प्रेषण प्रणाली आदि की आवश्यकता है।

(ix) प्रौद्योगिकी के उपयोग में अग्निशामक को अद्यतन रखने और उच्चतम स्तर की फिटनेस सुनिश्चित करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक उप–क्षेत्र में अत्याधुनिक प्रशिक्षण केंद्र विकसित करने की आवश्यकता है। इन प्रशिक्षण केन्द्रों में समर्पित स्टाफ/अग्नि इंजीनियरों की टीम, विशेष रूप से अनुसंधान और प्रशिक्षण उद्देश्यों के लिए तैनात प्रशिक्षकों की आवश्यकता है।

10.2.2.2 प्राकृतिक खतरों का प्रतिरोध (भूकंप, बाढ़)

(i) प्राकृतिक आपदाओं के प्रभावों को कम करने के लिए उप–क्षेत्र/जिला स्तर और स्थानीय स्तर पर मजबूत बिल्डिंग परमिट सिस्टम के माध्यम से भूमि उपयोग योजना, बिल्डिंग कोड के विनियमन और प्रवर्तन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी नए हाईराइज ढांचों और मौजूदा संरचनाओं की रेट्रोफिटिंग के लिए इंजीनियर्ड संरचनाएं अनिवार्य होंगी क्योंकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रमुख हिस्से खतरनाक भूकंपीय क्षेत्र में स्थित हैं।

(iii) वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के आधार पर भवन अनुमति कानूनों में सुधार को प्रोत्साहित करें और तटवर्ती क्षेत्रों के लिए भी सभी सुरक्षा उपायों के साथ टोक्यो, हांगकांग, सिंगापुर जैसे प्रौद्योगिकी आधारित समाधानों की शुरूआत करें।

(iv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी प्राकृतिक जल निकासी के लिए राइट ऑफ वे को मान्यता देते हुए, सक्रिय बाढ़ के मैदानी क्षेत्रों के संरक्षण, पूर्ण सार्वजनिक ज्ञान और ऑडिट के साथ नालियों की समय पर सफाई, उल्लंघन के लिए दंड के साथ जल निकासी और सीवेज लाइनों को अलग करके बाढ़ प्रतिरोध का प्रस्ताव है।

(v) मानव निर्मित आपदाओं के संबंध में, कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जो बीमारियों का प्रसार करते हैं; उच्च संचारी रोगों वाले क्षेत्र (यदि कोई हो); विषैले भूजल से प्रभावित क्षेत्रों, औद्योगिक खतरों वाले क्षेत्रों आदि की पहचान करने और उनके लिए योजना बनाने की आवश्यकता है।

10.2.2.3 सड़क और रेल सुरक्षा

i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को भारत की वर्तमान दुर्घटना मृत्यु राजधानी से ''शून्य–सड़क दुर्घटना मृत्यु'' क्षेत्र में बदलना होना चाहिए।

ii) 2026 तक, सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि केवल जीपीएस और स्पीड गवर्नर सक्षम सार्वजनिक परिवहन और माल वाहन सड़कों पर हों।

iii) सभी राजमार्गों पर हर 50–60 किलोमीटर पर रणनीतिक स्थानों पर ट्रॉमा सेंटरों पर सुसज्जित एम्बुलेंस, एयर एम्बुलेंस का नेटवर्क बनाया जा सकता है और उसे 112 ईआरएस के साथ एकीकृत किया जाए।

iv) वाहनों और पैदल चलने वालों दोनों के लिए रोड इंजीनियरिंग में सुधार(यानी साइनेज, रोड मार्किंग और ट्रैफिक कंट्रोल, लाइटिंग); प्रौद्योगिकी आधारित यातायात नियामक प्रणाली स्थापित करें।

v) दोपहिया वाहनों के लिए समर्पित लेन होने की संभावना का अन्वेषण करें (शहर के मोडल स्प्लिट डेटा के अनुसार); अंतिम छोर तक कनेक्टिविटी प्रदान करने और प्रदूषण और भीड़भाड़ को कम करने के लिए पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बिना रुके साइकिल ट्रैक विकसित करना(सभी सार्वजनिक स्थानों पर साइकिल स्टैंड के साथ); यातायात व्यवस्था और सुरक्षा में सुधार के लिए कार–पूलिंग को प्रोत्साहित करने के लिए कार पूल लेन का विस्तार करें।

vi) विशेष रूप से कार्गो ड्राइवरों के लिए सिमुलेटर के साथ अधिक संख्या में ड्राइविंग स्कूलों के माध्यम से चालक प्रशिक्षण में सुधार करें, प्रति जिले में एक 'ड्राइविंग स्कूल' होना चाहिए ।

vii) सख्त लाइसेंसिंग प्रक्रियाओं को लागू करे।

viii) राजमार्ग–रेल ग्रेड क्रॉसिंग पर पैदल चलने वालों, रेल ऑपरेटरों और मोटर चालकों के लिए सुरक्षा बढ़ाने की आवश्यकता है।

10.2.2.4 स्मार्ट पुलिसिंग

i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की सुरक्षा प्रणाली अनिवार्य रूप से आधुनिक और गैर–आक्रामक होनी चाहिए, हालांकि यह भविष्य और प्रौद्योगिकी संचालित होनी चाहिए।

ii) वास्तविक समय में अपराध और आपराधिक सूचना (सीसीआई) साझा करने और 2022 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अपनाने के मुख्य उद्देश्य के साथ 2004 में शुरू की गई क्षेत्रीय एकीकृत पुलिस नेटवर्क (जिपनेट) को मजबूत करना (अनुलग्नक डी–10.1.3 देखें)।

iii) एनसीटी दिल्ली क्षेत्रों और प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले में हेलीपोर्ट और ड्रोन पार्किंग के नेटवर्क के आधार पर स्मार्ट पुलिसिंग, आपातकालीन प्रतिक्रिया, निकासी आदि के लिए ड्रोन और हेलीकॉप्टर आधारित एयर पुलिसिंग व्यवस्था, प्रत्येक मेट्रो केंद्र, क्षेत्रीय केंद्र में चरणबद्ध तरीके से 2024 तक और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिला मुख्यालय में और अंततः सभी शेष कस्बों / शहरों में 2026 तक स्थापित किया जाएगा।

(iv) सीसीटीवी / पीटीजेड कैमरों का एक नेटवर्क यानी आटोमेटिक इंसिडेट डिटेक्शन सिस्टम स्थापित करने का प्रस्ताव है, अंतरराष्ट्रीय आगंतुकों / पर्यटकों के लिए विशेष रूप से अंतर–राज्य / शहर में प्रवेश / मौजूदा बिंदुओं पर ,बाजार, शिक्षा संस्थानों और स्वास्थ्य सुविधाओं, प्रमुख चौराहों, परिवहन केंद्रों, मनोरंजन क्षेत्रों, मंडियों, व्यापार केंद्रों, पर्यटन स्थलों आदि के आसपास महत्वपूर्ण जानकारी और आराम और सुरक्षा को साझा करने के लिए आपस में जोड़ा जाना चाहिए। यह शुरू में 2024 तक सभी मेट्रो केंद्रों और क्षेत्रीय केंद्रों में प्रस्तावित है, इसके बाद 2026 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शेष क्षेत्रों / शहरों और कस्बों में प्रस्तावित है।

(v) इमरजेंसी कैमरा इमेज ट्रांसमिशन सिस्टम (इसीआईटीएस) स्थापित करने की संभावनाओं का अन्वेषण करें, जो आतंकवाद जैसी बड़े पैमाने पर आपदा की स्थिति में साइट पर क्षति की स्थिति को समझने के लिए निजी सुरक्षा कैमरों के उपयोग को सक्षम बनाता है।

(vi) सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों में निर्बाध पुलिसिंग के लिए एक केंद्रीकृत कमांड और नियंत्रण केंद्र कक्ष स्थापित किया जाए। हरियाणा ने अभी तक आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रणाली (ईआरएसएस) को लागू नहीं किया है। स्मार्ट पुलिसिंग में गांव की सीमाओं और पुलिस स्टेशन की सीमाओं का डिजिटलीकरण बहुत उपयोगी होगा। यूपी पहले ही यह कर चुका है।

(vii) सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में चरणबद्ध तरीके से पर्याप्त और पूरी तरह से सुसज्जित महिला पुलिस थानों के साथ–साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मौजूदा महिला पुलिस स्टेशनों में बुनियादी ढांचे में सुधार अनिवार्य है। क्षेत्र में महिलाओं की सुरक्षा और सलामती बढ़ायें और शहरों/क्षेत्रों को महिलाओं और बच्चों के अनुकूल बनायें जिसमें ऐसे उपाय शामिल हों जो घरेलू हिंसा और पीछा किए जाने के शिकार लोगों की मदद करते हैं। इसके अलावा, डीएनए विश्लेषण और साइबर फोरेंसिक सुविधाओं को मजबूत करने के लिए हरियाणा जैसे कुछ उप–क्षेत्रों द्वारा निर्भया फंड का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया गया है।

(viii) वरिष्ठ नागरिकों को निशाना बनाने वाले घोटालों खतरनाक ड्रग्स पर नियंत्रण के लिए पहल भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सुरक्षा की भावना देने के लिए जरूरी हैं।

(ix) बच्चों, महिलाओं, वृद्धों और शारीरिक रूप से दिव्यांग जैसे समूहों के लिए देर रात यात्रा विकल्प और सुरक्षित परिवहन सहित सुरक्षित और सुविधाजनक यात्रा प्रदान करने के उद्देश्य से नीतियों को लागू करने की आवश्यकता है, साथ ही पार्कों और सार्वजनिक स्थानों को अधिक सुलभ, अच्छी तरह से प्रकाशित और सड़कों से दृश्यमान भी बनाया जाना चाहिए।

(x) पुलिस और पर्यटन मंत्रालय के अधिकारियों के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अपराध नियंत्रण के लिए एक केंद्रीकृत पर्यटक सहयोग / सहायता केंद्र स्थापित करना आवश्यक है जो पर्यटकों से संबंधित अपराध/मामले से संबंधित जानकारी के लिए एकल खिड़की के रूप में कार्य करेगा और पुलिस/ अप्रवासन /हवाई अड्डे की सुरक्षा के लिए अग्रणी सॉफ्ट कौशल

प्रशिक्षण भी प्रदान करेगा।

(xi) प्रत्येक कस्बे/बस्तियों में समर्पित कमांड एंड कंट्रोल सेंटर स्थापित किए जाने की आवश्यकता है, जो महत्वपूर्ण सूचनाओं को साझा करने और अंतरराष्ट्रीय आगंतुकों/पर्यटकों के लिए आराम और सुरक्षा को साझा करने के लिए परस्पर जुड़े होने चाहिए, ट्रांजिट हब (जैसे प्रमुख रेलवे स्टेशनों और इसे स्टेशनों जो सीधे हवाई अड्डे तक पहुंच प्रदान करते हैं) पर बहुभाषी समर्थन के माध्यम से भाषा बाधाओं को दूर किया जाना होगा।

10.2.2.5 साइबर सुरक्षा

i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य सरकारों को राष्ट्रीय साइबर सुरक्षा रणनीति 2020 (ड्राफ्ट एज फाइनलिज्ड) का पालन करना चाहिए।

ii) राज्यों को केंद्र सरकार के भारतीय साइबर अपराध समन्वय प्रकोष्ठ (I 4 C) के तहत साइबर अपराध के बारे में जागरूकता फैलाने, साइबर से संबंधित अलर्ट / सलाह जारी करने, क्षमता निर्माण को बढ़ावा देने आदि के लिए पहलों को लागू करना चाहिए ताकि साइबर अपराध को रोका जा सके और जांच में तेजी लाई जा सके।

iii) राष्ट्रीय साइबर अपराध रिपोर्टिंग पोर्टल के प्रभावी नागरिक लाभों के लिए उप–क्षेत्रों का तालमेल आवश्यक है।

iv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य विभागों के सभी सीआईएसओ और आईटी सुरक्षा अधिकारी अनिवार्य रूप से मुख्य सूचना सुरक्षा अधिकारियों (सीआईएसओ) के लिए डैशबोर्ड का उपयोग शुरू कर सकते हैं और आईटी उद्योग को सार्वजनिक उपयोग के लिए रखे जा रहे ऐप्स की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पहल करनी चाहिए।

v) स्मार्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर द्वारा उत्पन्न डेटा सेट की सुरक्षा और सलामती की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।

10.2.2.6 महत्वपूर्ण अवसंरचना सुरक्षा

i) इंजीनियरों, राजमिस्त्री, बार–बेंडर्स आदि के प्रशिक्षण के साथ महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे और चयनात्मक रेट्रोफिटिंग का संरचनात्मक सुरक्षा मूल्यांकन आवश्यक है ।

ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के संबंधित विभाग महत्वपूर्ण सूचना अवसंरचना संरक्षण के संबंध में निर्दिष्ट राष्ट्रीय नोडल एजेंसी, राष्ट्रीय महत्वपूर्ण सूचना अवसंरचना संरक्षण केंद्र (एनसीआईआईपीसी) के साथ सक्रिय रूप से संलग्न हो; प्रत्येक जिले में महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे की स्थापना की पहचान करें जिसमें बिजली / ऊर्जा उत्पादन / वितरण केंद्र, उपचार संयंत्र, आईटी हब, मंडियां, खाद्य भंडारण, अस्पताल, व्यापार केंद्र, हवाई अड्डे / परिवहन कॉरिडोर आदि शामिल हो सकते हैं और विशिष्ट बुनियादी ढांचा सुरक्षा योजना बना सकते हैं।

iii) राज्य सरकारें पावर ग्रिड के लिए एक रेसिलिएन्ट स्व–उपचार सक्षम साइबर सुरक्षा ढांचे के लिए कार्रवाई/पहल कर सकती हैं।

iv) इमारतों, सड़कों, स्कूलों, अस्पतालों आदि सहित पूरे स्पेक्ट्रम में नियमित सुरक्षा ऑडिट करना।

v) आपदा जोखिम का सामना कर रहे ऐतिहासिक भवनों की सूची तैयार करना और रक्षण, संरक्षण और जोखिम न्यूनीकरण की पहलों को प्राथमिकता के आधार पर बनाया जाना चाहिए।

10.2.2.7 सुरक्षा योजना और समन्वय में तालमेल

i) एनसीआरबी में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अपराध समन्वय सहायता कार्यालयध सेल स्थापित करने का भी प्रस्ताव है।

ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के किसी भी हिस्से में निर्बाध नागरिक सुरक्षा की सुविधा के लिए सभी 4 उप–क्षेत्रों को कवर करते हुए समन्वय और हैंडहोल्डिंग के लिए एक अखिल–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) एकीकृत और समान पुलिस केंद्र के स्थापन का सोचा गया है; यह नागरिकों और व्यापार दोनों के लिए सुरक्षा धारणा को बहुत बढ़ाएगा। इसे दिल्ली पुलिस द्वारा सेवित किया जा सकता है और इसमें वरिष्ठ पुलिस अधिकारी रोटेशनल हेड के रूप में हो सकते हैं।

iii) सभी आपातकालीन सेवाओं को एक छत्र के नीचे लाया जाना चाहिए जैसे एनडीआरएफ पुलिस, चिकित्सा सेवाएं और अग्निशमन सेवाएं, तथा आपदा जोखिम प्रतिक्रिया के लिए एजेंसी वार जिम्मेदारी मैट्रिक्स राज्य और जिला स्तर पर प्रचारित किया जाना चाहिए।

iv) राज्य सुरक्षा प्रणालियों से संबंधित त्वरित घटना/दुर्घटना प्रतिक्रिया प्रणाली को सक्षम करने की आवश्यकता है।

v) यह प्रस्तावित है कि न्याय वितरण प्रणाली में तेजी लाने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में न्याय प्रणाली को विशेष रूप से राजस्व अदालतों में वर्चुअल सुनवाई की ओर बढ़ना चाहिए।

vi) फोरेंसिक विज्ञान प्रयोगशाला, जो आधुनिक वैज्ञानिक आपराधिक/नागरिक न्याय वितरण प्रणाली का एक अभिन्न अंग है, पुलिस/निवेश एजेंसी को रेंज/जिलावार वैज्ञानिक सहायता में मोबाइल फोरेंसिक की स्थापना के लिए पर्याप्त बुनियादी ढांचे के प्रावधान की आवश्यकता है। इसके अलावा, प्रणाली को बढ़ाने के लिए आधुनिक वैज्ञानिक विधियों के प्रशिक्षण और विकास के लिए फोरेंसिक विज्ञान बुनियादी ढांचे के विकास की भी आवश्यकता है। इसलिए, एसआरपी में आवश्यक बुनियादी ढांचे की आवश्यकता को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

vii) अन्य एजेंसियों का समर्थन करने के लिए पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के तहत संस्थागत तंत्र को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अन्य संबंधित विभागों द्वारा लाभकारी रूप से उपयोग करने की आवश्यकता है।

viii) पुनर्प्राप्ति प्रक्रिया के दायरे और दृष्टिकोण से संबंधित प्रशिक्षण के संदर्भ में क्षमता विकास, पुनर्निर्माण और पुनर्वास विभिन्न एजेंसियों के अधिकारियों और समुदायों सहित अन्य हितधारकों को भी प्रदान किया जाना चाहिए।

ix) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के नागरिकों की सुरक्षा और सलामती सुनिश्चित करने के लिए स्मार्ट हस्तक्षेप अपनाना चाहिए। सुरक्षित शहर के लिए कुछ स्मार्ट हस्तक्षेप जिन्हें एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अपनाया जा सकता है, **परिशिष्ट–10.1** में दिए गए हैं।

x) सुरक्षा और सुरक्षा, और आपदा जोखिम प्रबंधन के लिए सुझाई गई नीतियां जिन्हें एसआरपी और अन्य स्थानीय स्तर की योजनाओं में विस्तृत किया जा सकता है, **अनुलग्नक–पी–10.1** और **अनुलग्नक–पी–10.2** में दी गई हैं।

xi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू किए जाने के लिए परिकल्पित प्रमुख चिन्हित परियोजनाएं जो सुरक्षा और सलामती और आपदा प्रबंधन से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं, **परिशिष्ट–13.2** में दी गई हैं।

10.3 स्वास्थ्य, खेलकूद एवं फिटनेस

10.3.1 वर्तमान स्थिति – स्वास्थ्य

(i) हाल ही में कोविड –19 महामारी ने किसी भी नागरिक बस्ती के लिए स्वास्थ्य और संबंधित बुनियादी ढांचे के अत्यधिक महत्व को उजागर किया है। भारत विशेष रूप से भेद्य है क्योंकि निम्न और मध्यम वर्ग के प्रमुख आउट–ऑफ–पॉकेट खर्च बीमारी से संबंधित अवसर लागत और चिकित्सा व्यय से संबंधित हैं। प्रमुख अस्पतालों में भारी भीड़, दूरदराज के गांवों में चिकित्सा पहुंच की चुनौतियां, और चिकित्सा पर्यटन केंद्र के रूप में दिल्ली–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की बढ़ती अंतरराष्ट्रीय प्राथमिकता आदि आगे की चुनौतियां पेश करती हैं। इन चुनौतियों के समाधान के लिए अभिनव योजना आवश्यक है।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लगभग 150 सरकारी अस्पताल, 200 से अधिक सीएचसी और 580 से अधिक पीएचसी हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 2000 से अधिक निजी और धर्मार्थ स्वास्थ्य सुविधाएं हैं, लगभग 426 बिस्तरों की क्षमता वाले एनसीआर (रा. रा.क्षे.) में लगभग 19 ट्रॉमा सेंटर हैं, और इस क्षेत्र में लगभग 177 ब्लड बैंक सरकारी स्वामित्व वाले (50) और निजी क्षेत्र (127) संचालित हैं। इसके अलावा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राष्ट्रीय ई–रक्तकोश पोर्टल का भी हिस्सा है – एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ब्लड बैंक और ट्रॉमा सेंटरों के मूल्यांकन के साथ–साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्वास्थ्य बुनियादी ढांचे की एक केंद्रीकृत ब्लड बैंक प्रबंधन प्रणाली[30] उप–क्षेत्रवार स्थिति। **(अनुलग्नक –डी– 10.2 देखें)**।

(iii) भारत और विदेशों में स्वास्थ्य सेवा क्षेत्र में पीपीपी की सर्वोत्तम प्रथाओं का स्नैपशॉट अनुलग्नक–डी–10.2.1 में दिया गया है। भारत सरकार की स्वास्थ्य क्षेत्र से संबंधित पहलों के बारे में व्यापक तथ्य अनुलग्नक –डी–10.2.2 में दिए गए हैं।

(iv) स्वास्थ्य सेवा क्षेत्र में एक बड़ा अवसर है क्योंकि विश्व बैंक ने 2030 तक वैश्विक स्तर पर 80.2 मिलियन कर्मियों की कमी की भविष्यवाणी की है और भारत को उस समय तक 2 मिलियन डॉक्टरों और 6 मिलियन नर्सों की आवश्यकता होगी। राज्य स्वास्थ्य सेवा और राष्ट्रीय स्वास्थ्य प्रोफाइल निदेशालय, 2018 के अनुसार, 1 डॉक्टर / 1000 व्यक्तियों के डब्ल्यूएचओ मानक के सापेक्ष, उत्तर प्रदेश के एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य (1/19,962), हरियाणा (1/10189), राजस्थान (1/10,976) और यहां तक कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली (1/2203) भी बहुत पीछे हैं। डॉक्टरों की कमी पर एक संक्षिप्त टिप्पणी अनुलग्नक–डी–10.2.3 में भी उपलब्ध कराई गई है। हालाँकि, 2017 के दौरान, 1.33 बिलियन भारतीय आबादी को 1.8 मिलियन पंजीकृत मेडिकल स्नातकों द्वारा सेवा दी जा रही थी, यदि हम दोनों आधुनिक चिकित्सा डॉक्टरों और आयुष डॉक्टरों को शामिल करते हैं। यानि, 2017 तक 1,000 भारतीय नागरिकों के लिए 1.34 डॉक्टरों का अनुपात था[31]। तथापि,

[30] *https://www.eraktkosh.in/BLDAHIMS/bloodbank/about.cnt*

[31] *http://www.jfmpc.com/article.asp?issn=2249-4863%3Byear%3D2018%3Bvolume%3D7%3Bissue%3D5%3Bspage%3D841%3Bepage%3D844%3Baulast%3DKumar#:~:text=World%20Health%20Organization%20%28WHO%29%20has,population%20ratio%20as%201%3A1%2C000.*

आधुनिक चिकित्सा स्नातक डब्ल्यूएचओ के मानदंडों से कम हैं। इसके अलावा, उनमें से अधिकांश शहरी क्षेत्रों में रहना और काम करना पसंद करते हैं जिससे पिछड़े जिलों और ग्रामीण क्षेत्रों में भारी कमी हो जाती है।

(v) भारतीय स्वास्थ्य प्रणाली के नीति आयोग के गहन मूल्यांकन से पता चलता है कि भारत की स्वास्थ्य प्रणाली और तदनुसार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विभिन्न पहलुओं पर तुलनीय देशों से पिछड़ रहा है जैसे जीडीपी के प्रतिशत के रूप में वर्तमान स्वास्थ्य व्यय; जीडीपी के प्रतिशत के रूप में राजकोषीय स्वास्थ्य व्यय; वर्तमान स्वास्थ्य व्यय का आउट–ऑफ–पॉकेट व्यय प्रतिशत; नवजात मृत्यु दर; ग्लोबल हेल्थकेयर रैंक; रोग का बोझ (प्रति 100,000 जनसंख्या पर डीएएफवाईस) स्वस्थ जीवन प्रत्याशा (एचएएलई) सूचकांक, आदि।

(vi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की बढ़ती आबादी, बड़े अस्पतालों के आसपास बिखरे मरीजों/परिवारों के लिए असंगठित सुविधाएं, मरीजों की सुरक्षा, डॉक्टरों की सुरक्षा कुछ अन्य मुद्दे हैं।

10.3.2 नीतियां एवं प्रस्ताव – स्वास्थ्य

10.3.2.1 स्मार्ट ई–स्वास्थ्य अवसंरचना

(i) आपात स्थिति, गर्भधारण और सुरक्षा कारणों को छोड़कर, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पहले ऑनलाइन परामर्श के साथ रेफरल प्रणाली अनिवार्य होनी चाहिए।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रत्येक 2000 ग्राम में नागरिक सेवा केंद्र (सीएससी) और/या ग्राम सचिवालय में टेली–मेडिसिन सुविधा होनी चाहिए। प्रत्येक 2000 गाँव में टेली–मेडिसिन सेंटर के साथ एक जन औषधि केंद्र ग्रामीणों के लिए चिकित्सा और परिवहन लागत को कम करने में एक बड़ी भूमिका निभा सकता है।

(iii) सभी 20 बिस्तर वाले अस्पतालों में एक प्रचारित रोस्टर होना चाहिए जिसमें उनके सलाहकार टेलीकंसल्टेशन के लिए उपलब्ध हों

(iv) जागरूकता के माध्यम से यूनिवर्सल टेलीमेडिसिन प्लेटफॉर्म का निर्माण/विस्तार किया जाना चाहिए। प्रतीक्षा समय को कम करने के लिए, सरकार द्वारा आंशिक रूप से या पूरी तरह से भुगतान किए गए स्वयंसेवक डॉक्टरों का एक पूल बनाया जा सकता है। आईएमए/जिला स्वास्थ्य समितियां एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए युवा स्नातकों की भर्ती/सूचीबद्ध होने के माध्यम से इस संभावना का पता लगा सकती हैं। ऑनलाइन पंजीकरण प्रणाली और ऑनलाइन प्रणालीध्वेब पोर्टल के माध्यम से पहले से मरीज का डेटा संग्रह, ऑनलाइन रेफरल तंत्र को सुव्यवस्थित कर सकते हैं।

(v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों/उपक्षेत्रों को ई–क्लाउड पर ई–हेल्थ रिकॉर्ड सिस्टम/ई–हेल्थ रजिस्ट्री और हेल्थ मैपिंग सिस्टम की स्थापना के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रहने वाले हर मरीज के फोन में उनका मेडिकल रिकॉर्ड होना चाहिए ताकि उन्हें आउट–पेशेंट विजिट के दौरान मोटी फाइलों को साथ रखने की जरूरत न पड़े। फोन में रोगी का मेडिकल रिकॉर्ड अस्पताल के इलेक्ट्रॉनिक मेडिकल रिकॉर्ड का हिस्सा होना चाहिए।

(vi) अस्पताल से डिस्चार्ज होने वाले प्रत्येक मरीज को डिस्चार्ज होने के एक सप्ताह के भीतर उस अस्पताल के जिम्मेदार डॉक्टर से ऑनलाइन परामर्श सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

(vii) अस्पतालों के गैर–पीक आवर्स में क्रिटिकल केयर– शाम 6 बजे के बाद अगले 8 बजे तक इंटेंसिविस्ट द्वारा घर से प्रबंधित किया जाना चाहिए, प्रत्येक इंटेंसिविस्ट ऑनलाइन शिफ्ट में सिर्फ चार घंटे काम करेगे, प्रत्येक इंटेंसिविस्ट कई अस्पतालों को कवर कर सकते है। इंटेंसिविस्ट के पास अपने मोबाइल फोन से कहीं से भी रोगी के इलेक्ट्रॉनिक मेडिकल रिकॉर्ड्स (ईएमआर) तक पहुंच होनी चाहिए।

(viii) अस्पतालों और उनके बुनियादी ढांचे, रोगियों और डॉक्टरों के प्रकार और स्थान या निवास आदि के विवरण के साथ एक 'एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्वास्थ्य रजिस्ट्री' की स्थापना करें। राष्ट्रीय स्वास्थ्य मिशन जिसमें स्वास्थ्य प्रबंधन सूचना प्रणाली शामिल है, के समन्वय से इलेक्ट्रॉनिक स्वास्थ्य रिकॉर्ड प्रणाली को उन्नत करने का प्रयास किया जाना चाहिए।

(ix) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एक 'मरीजों के लिए चिकित्सा रजिस्ट्री' और 'स्वास्थ्य सेवा प्रदाताओं के लिए रजिस्ट्री' बनाई जानी चाहिए, जिसे राष्ट्रीय डिजिटल स्वास्थ्य मिशन (एनडीएचएम) के साथ जोड़ा जा सकता है। ये रजिस्ट्रियां एनडीएचएम के निर्माण खंड हैं और इन्हें केंद्रीय स्तर पर राष्ट्रीय स्वास्थ्य प्राधिकरण (एनएचए) द्वारा विकसित किया जाना है।

(x) प्रत्येक अस्पताल में क्लाउड पर इलेक्ट्रॉनिक मेडिकल रिकॉर्ड के साथ अस्पताल प्रबंधन प्रणाली होनी चाहिए जिसका भुगतान ''सॉफ्टवेयर एज ए सर्विस (एसएएएस)'' मॉडल पर किया जा सकता है। आईएमए के माध्यम से स्वास्थ्य विभाग

विभिन्न प्लेटफार्मों (मोबाइल, स्मार्ट फोन, टैबलेट, पीसी, आदि) और डेटा प्रवाह के लिए उपयुक्त संक्षिप्त, मानकीकृत डेटा एंट्री प्रोटोकॉल विकसित कर सकते हैं जिन्हें जिला कार्यक्रम प्रबंधन इकाइयों (डीपीएमयू) के माध्यम से समन्वित किया जा सकता है।

(xi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डोर स्टेप स्वास्थ्य सुविधाओं को लक्षित करने वाले स्वास्थ्य क्षेत्र के लिए कार्यात्मक योजना 2022 तक प्रकाशित की जानी चाहिए।

10.3.2.2 आपातकालीन और ट्रॉमा केयर नेटवर्क

(i) सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अस्पतालों को सड़क एम्बुलेंस के आवश्यक चार प्रकारों के साथ राष्ट्रीय एम्बुलेंस कोड (अनुलग्नक–डी–10.2.5 देखें) का पालन करना चाहिए। इसके अलावा, सभी 100 बिस्तर वाले अस्पतालों द्वारा हवाई एम्बुलेंस सुविधा भी शुरू की जानी चाहिए।

(ii) प्रत्येक 50 अस्पताल को पर्याप्त संख्या में एम्बुलेंस के साथ–साथ दुर्घटना के मामलों आदि के लिए सभी नैदानिक और उपचार सुविधाओं के साथ रोग विशिष्ट तीव्र देखभाल और ट्रॉमा केयर सेंटर प्रदान करने की क्षमता से लैस होना चाहिए।

(iii) आपातकालीन वाहनों के रूप में हर समय राज्य की सीमाओं के पार एम्बुलेंस की आवाजाही की अनुमति दी जानी चाहिए।

(iv) ट्रॉमा केयर नेटवर्क दृ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बहुत अधिक दुर्घटनाओं और मृत्यु दर को ध्यान में रखते हुए, राजमार्गों पर हर 50 से 60 किमी में एयर एम्बुलेंस के साथ ट्रामा केयर सुविधाएं रखने की सिफारिश की गई है, जिनमें सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) या किसी भी मॉडल पर, 24X7 ब्लड बैंक, आपातकालीन डॉक्टरों के लिए आवासीय /आराम की सुविधा, नैदानिक सुविधाएं, एक्स–रे, सीटी स्कैनिंग, पैथोलॉजी, अन्य बुनियादी सुविधाएं, आदि जैसी सुविधाओं के साथ। क्रेन के साथ वाहन रिकवरी की सुविधा भी चौबीसों घंटे उपलब्ध कराई जानी चाहिए। इसके अलावा टेलीमेडिसिन लिंक, सुपर स्पेशलिस्ट के साथ तृतीयक (टरशियरी) देखभाल केंद्र, जिसकी कुछ मामलों में आवश्यकता हो सकती है, पर भी विचार किया जाना चाहिए। ऐसी ट्रॉमा केयर सुविधाओं में मरीजों की एयर एम्बुलेंस निकासी के लिए हेलीपैड भी होने चाहिए। इन ट्रॉमा केयर सुविधाओं के लिए एक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर का पोर्टल हो सकता है जिसमें स्थानों की मैपिंग और सड़कों से दूरी आदि शामिल है। पोर्टल में एम्बुलेंस नेटवर्क (विविध प्रकार के विवरण के साथ); एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सरकारी औषधालयों का नेटवर्क भी इससे जुड़ा हुआ हो सकता है।

(v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लोगों को लाभ पहुंचाने वाले अपने प्रयासों के तहत भारतीय रेडक्रॉस सोसायटी को एक गतिशील ऑनलाइन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) रक्तदाता पोर्टल बनाए रखने, विभिन्न रक्त समूहों की उपलब्ध इकाइयों की उपलब्ध संख्या को वास्तविक समय अपडेट करने, बीमारियों के लिए जांच आदि के साथ–साथ सक्रिय रक्तदाताओं की सूचियों के साथ उनके अद्यतन फोन और संपर्क विवरण के साथ शामिल किया जा सकता है।

10.3.2.3 चिकित्सा सुविधाओं और पेशेवरों का विस्तार

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रत्येक उप केंद्र और पीएचसी को नीति आयोग के दिशानिर्देशों के अनुसार 2023 तक स्वास्थ्य और कल्याण केंद्र बनाया जाएगा। प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लॉक में वेलनेस सेंटर स्थापित किए जाएं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी सार्वजनिक और निजी स्वास्थ्य केंद्रों को चरणबद्ध तरीके से 2024 तक आईपीएचएस मानकों की प्राप्ति करनी चाहिए।

(ii) प्रत्येक वार्ड में सामुदायिक क्लिनिक, मुख्य शहर और नई टाउनशिप में 3 किमी के दायरे में और उपनगरों / ग्रामीण क्षेत्रों में 5 किमी के दायरे में प्राथमिक चिकित्सा केंद्र की पहुंच सुनिश्चित की जानी चाहिए।

(iii) ग्रामीण क्षेत्रों के लिए प्रत्येक जिले में कम से कम एक हास्पिस/टर्मिनल इलनेस केयर सुविधा सृजित की जाए और जिलों में प्रत्येक नगर/शहर में अलग से एक की व्यवस्था जाए।

(iv) 50 बिस्तरों वाले सभी सार्वजनिक और निजी अस्पतालों में वृद्धावस्था और गैर–संचारी रोगों के कारण उत्पन्न होने वाली बीमारियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए जराचिकित्सा क्लीनिक और उपशामक देखभाल क्लिनिक होना चाहिए।

(v) शहर की परिधि में बड़े अस्पतालों की योजना बनाई जाए, सभी मौजूदा / प्रस्तावित स्वास्थ्य देखभाल सुविधाओं के लिए अस्पतालों के साथ–साथ सहायक सुविधाओं / सेवाओं (नैदानिक, चिकित्सीय और हिरासत आदि) के साथ क्लस्टर दृष्टिकोण अपनाया जाए। सहायक सेवाओं का संक्षिप्त विवरण **परिशिष्ट–10.2** में दिया गया है।

(vi) स्वास्थ्य प्रणालियों की महामारी तत्परता एक आपात आवश्यकता है। जीवन रक्षक उपयोगिताओं जैसे ऑक्सीजन संयंत्र आदि को कम से कम 50 बिस्तरों और उससे अधिक के सभी अस्पतालों के आंतरिक बुनियादी ढांचे का हिस्सा होना चाहिए और

इन्हें उपयोगिताओं के रूप में माना जाएगा और एफएआर गणना से छूट दी जाएगी।

(vii) अस्पतालों में इन–हाउस बुनियादी ढ़ाचा के हिस्से के रूप में इंटेंसिविस्ट, ऑक्सीजन प्लांट, लैब आदि स्थापित करने के लिए विशेष प्रोत्साहन दिया जा सकता है।

(viii) **ग्रामीण आधारित महिला एवं बाल रोग विशेषज्ञ चिकित्सक के लिए प्रोत्साहन प्रस्तावित किया जाना चाहिए। कोविड –19 महामारी की कमी के लिए योग्य इंटेंसिविस्ट, पल्मोनोलॉजिस्ट, संक्रामक रोग विशेषज्ञों, प्रयोगशालाओं आदि को शामिल करने पर विशेष जोर देने की आवश्यकता है।**

(ix) यूपी उप–क्षेत्र में एक और राजस्थान उप–क्षेत्र में एक एम्स स्थापित करने से इन क्षेत्रों से एम्स दिल्ली और अन्य रेफरल अस्पतालों पर बोझ कम होगा।

(x) प्रत्येक जिले में एक मेडिकल कॉलेज और नर्सिंग प्रशिक्षण केंद्र भी होना चाहिए। ऐसे कॉलेज और नर्सिंग प्रशिक्षण केंद्र गुणवत्तापूर्ण छात्रावासों/आवास सुविधाओं से सुसज्जित हों।

(xi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों को मौजूदा जिला/रेफरल अस्पताल से जुड़े नए मेडिकल कॉलेज स्थापित करने की योजना का लाभ मिलना चाहिए। मौजूदा जिला/रेफरल अस्पतालों से जुड़े नए मेडिकल कॉलेजों की स्थापना के लिए केंद्र प्रायोजित योजना का संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–10.2.6** में दिया गया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिला अस्पतालों को पोस्ट ग्रेजुएट प्रवेश में वरीयता अंकों के बदले में उसी जिले के ग्रामीण क्षेत्रों में सेवा देने के लिए 2–3 साल की संक्षिप्त बांड अवधि के साथ शिक्षण अस्पतालों में अपग्रेड किया जा सकता है।[32]

(xii) 100 बिस्तरों वाले प्रत्येक अस्पताल को विशेष रूप से सरकारी अस्पतालों में राष्ट्रीय परीक्षा बोर्ड के माध्यम से डिप्लोमा चिकित्सा पाठ्यक्रम (डीएनबी) शुरू करना चाहिए। सभी 100 बिस्तरों वाले अस्पतालों को उनकी विशेषता के लिए मेडिकल कॉलेज भी माना जा सकता है।

(xiii) इसी तरह, 50 बिस्तरों और उससे अधिक के साथ हर अस्पताल में अनिवार्य रूप से नर्सिंग और पैरामेडिकल कॉलेज होना चाहिए ताकि कार्यबल को प्रशिक्षित किया जा सके, ऐसे अस्पतालों से 5–10 किमी के भीतर पात्र स्थानीय आबादी को वरीयता दी जाए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा 2022 तक इस संबंध में आवश्यक नियम बनाए/संशोधित किए जा सकते हैं ताकि घरेलू और अंतरराष्ट्रीय रोगियों को पूरा करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भीतर गुणवत्तापूर्ण कार्यबल उपलब्ध हो सके।

(xiv) मौजूदा पाठ्यक्रमों की निगरानी और मानकीकरण के साथ–साथ दूरस्थ शिक्षा के लिए संबद्धता के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक अंतरराष्ट्रीय स्तर का केंद्रीय सार्वजनिक स्वास्थ्य विश्वविद्यालय स्थापित करें।

(xv) सभी गांवों में मेडिकल स्टोर और ई–स्वास्थ्य सुविधा–पंचायत कार्यालय/एसएचसी स्थापित किया जाना चाहिए। इसके अलावा, सभी प्रसव/एनआईसीयू/ऑक्सीजन आपूर्ति/महत्वपूर्ण दवाओं के भंडार आदि के लिए ग्रामीण स्वास्थ्य बुनियादी ढांचे को ब्लॉक स्तर पर बनाया जाना चाहिए।

(xvi) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वैज्ञानिक अनुसंधान संस्थान यह सुनिश्चित करें कि वे स्वास्थ्य प्रणालियों में तकनीकी अंतराल (गैप) को दूर करने के लिए औषधि विकास और नई स्वास्थ्य प्रौद्योगिकियों के लिए सुविधाएं प्रदान करें।

(xvii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों और केंद्रीय एजेंसियों द्वारा भविष्य में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में किसी भी सार्वजनिक स्वास्थ्य आपात स्थिति/महामारी का प्रबंधन करने के लिए रोग निगरानी प्रणाली को मजबूत किया जा सकता है।

10.3.2.4 अन्य पहलू

(i) कुपोषण एक ऐसा मुद्दा है जो राष्ट्रीय प्राथमिकता है, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को शिशु और मातृ मृत्यु दर (आईएमआर और एमएमआर) में सर्वोत्तम भारतीय मानकों के साथ समानता का लक्ष्य रखना चाहिए। शून्य कुपोषण से होने वाली मौतों, < 1% आईएमआर और <4% एमएमआर की आकांक्षा 2026 तक होनी चाहिए। उप–क्षेत्र नीति आयोग द्वारा जारी राष्ट्रीय पोषण रणनीति का संदर्भ ले सकते हैं **(अनुलग्नक–पी–10.3 का परिच्छेद 12 देखें)**।

(ii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में योग, प्राकृतिक चिकित्सा और स्वस्थ जीवन शैली को बढ़ावा दिया जा सकता है। स्वास्थ्य के प्रति जागरूक जीवनशैली व्यवहार को बढ़ावा देने के लिए योग पार्क और ध्यान केंद्र स्थापित/उन्नत किए जा सकते हैं।

(iii) **खाद्य सुरक्षा और दवाएं:** एफएफएसएआई के विनियमों का पालन किया जाना चाहिए और सख्ती से लागू किया जाना चाहिए। विश्व स्तर पर बेंचमार्क खाद्य मानकों और प्रथाओं की संभावनाओं का पता लगाया जाना चाहिए और मानकीकृत

[32] *तमिलनाडु की तरह*

परीक्षण विधियों और प्रोटोकॉल के साथ खाद्य परीक्षण किया जाना चाहिए।

(iv) राष्ट्रीय रोगी सुरक्षा कार्यान्वयन ढांचा (एनपीएसआईएफ) 2022 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लागू किया जाए।

(v) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी के लिए स्वास्थ्य को किफायती बनाने के लिए चिकित्सा बीमा एक अन्य फोकस क्षेत्र है। निम्न और मध्यम मध्यम वर्ग के लिए चिकित्सा बीमा योजना की एक नई श्रेणी पर विचार किया जा सकता है।

(vi) प्रधानमंत्री सुरक्षा बीमा योजना, आयुष्मान भारत के तहत प्रधानमंत्री जन आरोग्य योजना और ईएसआईसी, आरएसबीवाई जैसी अन्य श्रम संबंधी बीमा योजनाओं जैसी चिकित्सा बीमा योजनाओं के लिए समयबद्ध चरणों में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी उपक्षेत्रों में सभी पात्र व्यक्तियों का शत–प्रतिशत नामांकन करना चाहिए। ऐसे दावों के निपटान की निगरानी जिला और उप–क्षेत्रीय स्तर पर की जाएगी और ऐसे सभी नामांकन, दावों के लिए डिजिटल पोर्टलों पर निगरानी रखी जाएगी और उनकी निगरानी जिला, उपक्षेत्रों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर पर सहयोग करके की जानी चाहिए।

(vii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सीजीएचएस सहित चिकित्सा बीमा अर्थपूर्ण होने के लिए कैशलेस होना चाहिए और निजी अस्पतालों द्वारा शीघ्र और इच्छुक ध्यान सुनिश्चित करना चाहिए। बिस्तरों के लिए सीजीएचएस और बीमा रोगियों की प्रतिस्पर्धा एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य स्वस्थ और नकद भुगतान करने वाले रोगियों के साथ है। कैशलेस बीमा में दावों को संसाधित करने में आसानी, मंद और दर्दनाक सीजीएचएस दावों के साथ निजी अस्पतालों के लिए एक प्रमुख प्रेरक है जैसा कि कोविड –19 महामारी में भी देखा गया है। इसे एनसीआर में एक राष्ट्रीय पायलट के रूप में देखा जा सकता है।

(viii) अच्छे सर्विस लेवल एग्रीमेंट्स (एसएलए) के साथ उचित कीमत पर जमीन की उपलब्धता एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आम आदमी पर चिकित्सा लागत बोझ को कम करने में मदद कर सकती है। अधिकारियों द्वारा उचित मूल्य की स्वास्थ्य सेवाओं की शर्त पर अगले आरपी तक वर्तमान स्तर पर भूमि की कीमतों को फ्रीज/स्थिर करते हुए केवल प्रतिष्ठित चिकित्सा संस्थानों को लॉटरी के माध्यम से (हर दो साल, यदि आवंटित नहीं) पर्याप्त भूमि का आवंटन अनिवार्य है। यह गुणवत्तापूर्ण प्राथमिक और माध्यमिक स्वास्थ्य देखभाल सुविधाओं को सुनिश्चित करने के लिए महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों के प्रत्येक वार्ड और एक लाख से अधिक आबादी वाले प्रत्येक शहर के लिए सुनिश्चित किया जा सकता है।

(ix) सभी एक लाख से अधिक जनसंख्या वाले एनसीआर (रा.रा.क्षे.) शहरों में मेडिकल हब के आसपास 1–2 किलोमीटर तक के क्षेत्र में मिश्रित भूमि उपयोग की अनुमति दी जानी चाहिए, ताकि ऐसे केंद्रों के आसपास संगठित सुविधाएं सुनिश्चित की जा सकें।

(x) राष्ट्रीय शहरी स्वास्थ्य मिशन (एनयूएचएम) के तहत एनसीआरपीबी के संसाधनों को स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के साथ जोड़कर राज्यों द्वारा चिन्हित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्वास्थ्य ढांचे में सुधार और उन्नयन किया जा सकता है।

(xi) अन्य पारंपरिक स्वास्थ्य प्रणालियों जैसे योग, आयुर्वेद, यूनानी, होम्योपैथी, एक्यूपंक्चर आदि पर भी जागरूकता और गैर–क्रोनिक बीमारियों की देखभाल के लिए विचार किया जाना चाहिए।

(xii) आरएसबीवाई–आयुष्मान भारत के तहत निम्न और मध्यम वर्ग के परिवारों के लिए 100: नामांकन सुनिश्चित किया जाना चाहिए। आयुष्मान भारत के बारे में संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी– 10.2.4** में दिया गया है।

(xiii) स्वास्थ्य और फिटनेस क्षेत्र के लिए सुझाई गई नीतियां, जिनका विवरण एसआरपी और अन्य स्थानीय स्तर की योजनाओं में दिया जा सकता है, **अनुलग्नक–पी–10.3** में दी गई हैं।.

(xiv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली प्रमुख पहचानी गई परियोजनाएं जो स्वास्थ्य और फिटनेस से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं है, **परिशिष्ट–13.2** में दी गई हैं।

10.3.3 वर्तमान स्थिति – खेल और फिटनेस

10.3.3.1 भारत को मधुमेह की दुनिया की राजधानी के रूप में समझा जाता है, देश में मधुमेह की आबादी 2025 तक 69.9 मिलियन और 2030 तक 80 मिलियन के खतरनाक निशान को छूने के करीब है। मोटापा एक और समस्या है जो बढ़ रही है। इसलिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्वस्थ, सक्रिय और कुशल नागरिकों को सुनिश्चित करने के लिए खेल क्षेत्र उचित महत्व का पात्र है।

10.3.3.2 भारतीय खेल प्राधिकरण (एसएआई), जो एक शीर्ष राष्ट्रीय खेल निकाय है, के देश में विभिन्न प्रशिक्षण केंद्र, उत्कृष्टता केंद्र और शैक्षणिक संस्थान हैं। पटियाला, जो पहले से ही एनसीआर का एक नामित काउंटर मैग्नेट एरिया (सीएमए) है, एसएआई के दो खेल शैक्षणिक संस्थानों में से एक है, जिसका नाम नेताजी सुभाष नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ स्पोर्ट्स है।

एसएआई के दस ''साई क्षेत्रीय केंद्रों'' (एसआरसी) में से एक एनसीआर (रा.रा.क्षे.)–सोनीपत में और दूसरा लखनऊ में है, जो (रा.रा.क्षे.) के सीएमए में से एक है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में साई के खेल प्रशिक्षण केंद्र और इसके सीएमए में लखनऊ (यूपी), पटियाला (पंजाब), हिसार, सोनीपत, भिवानी (हरियाणा में), जयपुर और अलवर (राजस्थान में) और दिल्ली में बवाना शामिल हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में खेल के बुनियादी ढांचे का एक संक्षिप्त विवरण **अनुलग्नक–डी–10.2.7**. में प्रदान किया गया है।

10.3.3.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 300 से अधिक खेल प्रशिक्षण संस्थान हैं जो राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय खिलाड़ियों को खेल शिक्षा और प्रशिक्षण प्रदान करते हैं। दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) के पास दिल्ली में खेल परिसरों (14) का एक नेटवर्क है जो खेल आवश्यकताओं को पूरा करता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के उत्तर प्रदेश और हरियाणा उप क्षेत्रों में स्पोर्ट्स क्लब और स्टेडियम के रूप में अच्छी संख्या में खेल सुविधाएं हैं। राजस्थान में भी जिला स्तर पर एक स्टेडियम है और अलवर में एक बहुउद्देशीय इंडोर स्टेडियम है, जो एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का भी हिस्सा है। खेल अवसंरचना परिदृश्य और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में खेले जाने वाले खेलों के प्रकार **तालिका 10.1** में दिए गए हैं।

तालिका 10.1: एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उप–क्षेत्रवार खेल सुविधाएं और प्रशिक्षण क्षमता, 2019

उप क्षेत्र	खेल संस्थानों की संख्या	मालिकी			प्रशिक्षण क्षमता		
		केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकार	निजी	राष्ट्रीय	अंतर राष्ट्रीय	अन्य
एन सी टी दिल्ली	91	83	8	280	छ।	छ।	छ।
* हरियाणा	193	छ।	173	20	621	88	7362
* यूपी	22	2	18	2	460	212	450
* राजस्थान	1	छ।	1	छ।	छ।	छ।	छ।
एनसीआर	**307**	**85**	**200**	**302**	**1081**	**300**	**7812**

स्रोतः एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मॉनिटरिंग एंड प्लानिंग सेल, एनसीटी दिल्ली सरकार, हरियाणा सरकार, यूपी सरकार और राजस्थान सरकार
**नोटः एनसीटीडी– प्रशिक्षण क्षमता पर डेटा को छोड़कर, एचएसआरः खेल सुविधाओं के संबंध में फरीदाबाद और पानीपत के डेटा को छोड़कर और रोहतक, महेंद्रगढ़, मेवात एवं पलवल जिलों को प्रशिक्षण क्षमता, यूपीएसआरः हापुड़ जिले के डेटा को छोड़कर, आरएसआर : भरतपुर जिले के डेटा को छोड़कर*

10.3.3.4 दिल्ली–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ने पिछले कुछ वर्षों में कई खेल आयोजनों की मेजबानी की है, जिसमें 1951 और 1982 में दिल्ली में एशियाई खेल और 2010 में कामन्वेल्थ खेल और हॉकी विश्व कप शामिल हैं। दिल्ली और उसके आसपास के क्षेत्र ने हमेशा देश में प्रमुख खेल आयोजनों में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।.

10.3.3.5 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उत्तर प्रदेश और हरियाणा उप–क्षेत्रों में उपलब्ध विभिन्न खेल सुविधाओं में लगभग 212 अंतर्राष्ट्रीय खिलाड़ियों और 600 से अधिक राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ियों को प्रशिक्षित किया जा रहा है।

10.3.3.6 विश्व स्तर पर भारत के बढ़ते कद के साथ, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को आने वाले दशकों में राष्ट्रमंडल खेलों, ग्रीष्मकालीन युवा ओलंपिक, पैरा ओलंपिक खेलों और एशियाई खेलों और यहां तक कि ग्रीष्मकालीन ओलंपिक आदि जैसे प्रमुख बहु–खेल आयोजनों की मेजबानी का नेतृत्व करने की आवश्यकता है। (रा.रा.क्षे. में खेल के प्रकार का संदर्भ **अनुलग्नक–डी–10.2.7** में दिया गया है)

10.3.4 नीतियां एवं प्रस्ताव – खेल और फिटनेस

(i) नागरिको का स्वास्थ्य सुनिश्चित करने के लिए स्वास्थ्य और खेल को पूरक के रूप में देखा जाना चाहिए

(ii) स्कूलों और कॉलेजों में केवल योग्य खेल प्रशिक्षक होने चाहिए

(iii) गैर–शैक्षणिक समय का उपयोग और सह–साझाकरण और द्वारा खेल सुविधाओं को अनुकूलित किया जा सकता है।

(iv) सभी समूह आवास योजनाओं में वर्तमान में निर्धारित इनडोर खेल और हरित क्षेत्रों के अलावा खेल का मैदान होना चाहिए।

(v) दिल्ली ने एशियाड और अन्य वैश्विक खेल आयोजनों की मेजबानी की है। अब राष्ट्रीय राजधानी 2030 के बाद ओलंपिक की मेजबानी के लिए तुरंत बिड करने पर विचार कर सकते हैं।

(vi) यूपी उपक्षेत्र के मेरठ जिले में एक खेल विश्वविद्यालय स्थापित करने का प्रस्ताव है।

(vii) युवा खिलाड़ियों को तैयार करने के लिए अधिक खेल महाविद्यालयों की स्थापना और मौजूदा खेल प्रशिक्षण सुविधाओं का अनुकूल उपयोग महत्वपूर्ण है।

(viii) जागरूकता और शिक्षा के माध्यम से खेलों में महिलाओं और लड़कियों की भागीदारी को प्रोत्साहित किया जा सकता है। औपचारिक शिक्षा व्यवस्था से छूटे बच्चों के लिए खेलकूद प्रतियोगिताएं आयोजित की जाएं। इस तरह की 'ओपन स्पोर्ट्स प्रतियोगिता' हर छह महीने में ब्लॉक स्तर पर आयोजित की जा सकती है।

(ix) कबड्डी, खो–खो, मल्लखंब आदि जैसे पारंपरिक खेलों के समर्थन के लिए पारंपरिक खेल और गेम पार्क बनाए जा सकते हैं। कम बुनियादी ढांचे की आवश्यकता वाले पारंपरिक खेल बच्चों की खेल गतिविधियों में शामिल होने की आवश्यकता को पूरा करने में मदद कर सकते हैं, जो बदले में युवा ऊर्जा के सकारात्मक चौनलाइजेशन में मदद कर सकते हैं।[33]

(x) यह सुनिश्चित करने के लिए मानदंड तैयार करने का प्रयास किया जाना चाहिए कि खेल का बुनियादी ढांचा सामाजिक और आर्थिक स्थिति के बावजूद सभी के लिए सुलभ हो।

(xi) खेल के बुनियादी ढांचे के विकास के लिए पीपीपी को प्रोत्साहित किया जाए। इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य अपने संबंधित उप–क्षेत्रों में निजी खेल अकादमियों की स्थापना/शुरू करने की सुविधा के लिए एसआरपी में उपयुक्त प्रावधान/मानदंड शामिल कर सकते हैं।

(xii) खिलाड़ियों को मकानों की कम लागत या सरकारी आवास परियोजनाओं में आरक्षण का लाभ दिया जा सकता है। मुंबई महानगर क्षेत्रीय विकास प्राधिकरण (एमएमआरडीए) में ऐसे प्रावधान हैं।

(xiii) खेल क्षेत्र में निवेश की संभावनाएं पूरी आपूर्ति श्रृंखला में फैली हुई हैं, जिसमें उपकरण और परिधान के निर्माण और खुदरा के साथ–साथ विज्ञापन, प्रतिभा प्रबंधन और प्रशिक्षण शामिल हैं। इस क्षमता का उपयोग एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों द्वारा किया जाना चाहिए, विशेष रूप से मेरठ जैसे खेल के सामान उत्पादन आदि में विशेषज्ञता रखने वाले द्वारा किया जाना चाहिये।

(xiv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विश्व स्तरीय सुविधाओं के लिए उच्च प्रदर्शन वाले खेल बुनियादी ढांचे में निवेश बढ़ाने और आकर्षित करने के लिए सक्रिय प्रयासों की आवश्यकता है जहां खिलाड़ियों को अंतरराष्ट्रीय स्तर की प्रतियोगिताओं के लिए प्रशिक्षित किया जा सकता है।

(xv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को ''अंतर्राष्ट्रीय खेल गंतव्य'' के रूप में विकसित करने के प्रयास किए जाने चाहिए। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के राज्यों को क्रिकेट में आईपीएल, प्रो कबड्डी आदि जैसे अंतरराष्ट्रीय/राष्ट्रीय खेल आयोजनों को नियमित रूप से आयोजित करने के लिए आवश्यक व्यवस्था करनी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में खेल आयोजनों को प्रोत्साहित करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) वार्षिक स्पोर्ट्स कैलेंडर ला सकता है।

(xvi) मिजोरम राज्य ने खेलों को 'उद्योग' का दर्जा दिया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्यों को एनसीआर (रा.रा.क्षे) में खेलों को बढ़ावा देने के लिए इसी तरह का कदम उठाने पर विचार करना चाहिए।

(xvii) खेल क्षेत्र के लिए सुझाई गई नीतियां जिनका विवरण एसआरपी और अन्य स्थानीय स्तर की योजनाओं में दिया जा सकता है, **अनुलग्नक–पी–10.4** में दी गई हैं।

10.3.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली परिकल्पित प्रमुख परियोजनाएं जो खेल क्षेत्र से संबंधित हैं, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं, **परिशिष्ट 13.2** में दी गई हैं।

10.4 शिक्षा

10.4.1 वर्तमान स्थिति एवं चुनौतियां

10.4.1.1 2011 की जनगणना के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का गठन करने वाले 23 जिलों और एनसीटी दिल्ली में से, एनसीटी दिल्ली के नई दिल्ली जिले में सबसे अधिक साक्षरता (89.4 प्रतिशत) है, जबकि हरियाणा के मेवात जिले में 56.1 प्रतिशत और उत्तर प्रदेश के उप क्षेत्र में शामली जिले में 58.7 प्रतिशत साक्षरता दर है जो सबसे कम साक्षरता दर वाले दो जिले हैं। 2016–17 के यूडीआईएसई आंकड़ों के अनुसार, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 45,261 प्राथमिक विद्यालय और 12,200 माध्यमिक /उच्च माध्यमिक विद्यालय हैं। 2016–17 में प्रति लाख जनसंख्या पर प्राथमिक विद्यालयों की संख्या 74.44 थी। **अनुलग्नक–डी– 10.3** एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्राथमिक और माध्यमिक विद्यालयों का एक स्नैपशॉट देता है।

10.4.1.2 दिल्ली/एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र में भारत के लगभग 6 उत्तरी राज्यों के करीब होने के कारण कई बहु–राष्ट्रीय कंपनियां शामिल हैं। इसलिए, इन कंपनियों के आसपास के विभिन्न शैक्षणिक संस्थानों के साथ नियमित सहयोग से, छात्र महत्वपूर्ण

[33] *ब्राजील एक ऐसा उदाहरण है जहां बच्चों को विभिन्न गतिविधियों जैसे रात्रि खेलों में शामिल किए जाने से रात को अपराध कम हुए है।*

एक्सपोजर प्राप्त कर सकते हैं। देश के 903 विश्वविद्यालयों में से लगभग 25 प्रतिशत विश्वविद्यालय और 39,050 कॉलेजों में से 28 प्रतिशत से अधिक कॉलेज 4 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में स्थित हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शिक्षा सुविधाओं और साक्षरता का प्रसार अनुलग्नक–डी–10.3.1 में दिया गया है और **अनुलग्नक–डी–10.3** की तालिका 10.3.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में उच्च शिक्षण संस्थानों का स्नैपशॉट देती है।

10.4.1.3 इस क्षेत्र के जिलों और सामाजिक समूहों के बीच शैक्षिक असमानता बहुत अधिक है। यह क्षेत्र शिक्षा और रोजगार के लिए अन्य राज्यों से राष्ट्रीय राजधानी में प्रवास की उच्च घटनाओं का भी सामना करता है। संस्थानों में दी जाने वाली शिक्षा की गुणवत्ता के मामले में शैक्षणिक संस्थानों के बीच एक बड़ा अंतर मौजूद है।

10.4.1.4 कोविड–19 महामारी ने शिक्षा सहित भारत में विभिन्न क्षेत्रों को महत्वपूर्ण रूप से बाधित कर दिया था। केवल कुछ ही निजी विद्यालय ऑनलाइन शिक्षण विधियों को अपना सके और दूसरी ओर कम आय वाले निजी और सरकारी स्कूल समकक्ष ई–लर्निंग समाधानों तक पहुंच न होने के कारण गैर–कार्यात्मक रहे।

10.4.1.5 भूमि की कमी से नए संस्थानों का स्थापन करने और मौजूदा सुविधाओं का विस्तार करने में समस्या होती है, क्योंकि शिक्षा का बुनियादी ढांचा भूमि गहन है।

10.4.1.6 अकेले दिल्ली में कुशल श्रमिकों की अनुमानित मांग लगभग 28.2 लाख है।[34] कुशल श्रम की आवश्यकता वाले प्रमुख क्षेत्रों में परिवहन और लॉजिस्टिक्स, खुदरा, स्वास्थ्य सेवा, मीडिया और मनोरंजन, दूरसंचार, बुजुर्गों की देखभाल आदि शामिल हैं।

10.4.1.7 आवधिक श्रम बल सर्वेक्षण (पीएलएफएस) 2017–18 की रिपोर्ट के अनुसार, यूपी मे देश के सबसे ज्यादा बेरोजगार लोग है और इसमे राजस्थान 8 वें स्थान पर था। देश भर में, लगभग 61% बेरोजगार व्यक्ति 21 से 30 वर्ष के आयु वर्ग के हैं। उपयुक्त कौशल और शिक्षा से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बेरोजगारी को कम किया जा सकता है।

10.4.2 नीतियां एवं प्रस्ताव–शिक्षा

10.4.2.1. कक्षा 5 के बाद एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी स्कूलों में कौशल शिक्षा अनिवार्य होनी चाहिए।

10.4.2.2. 2024 तक प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लॉक में आधुनिक औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान (आईटीआई) स्थापित किए जाएंगे। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में माध्यमिक विद्यालयों में व्यावसायिक शिक्षा का आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए। अधिकांश विद्यालयों में प्रस्तावित एक या दो ट्रेड पुराने हैं। बाजार की आवश्यकताओं के अनुसार ट्रेडों की समीक्षा हर पांच साल में की जानी चाहिए। इसके अलावा, मौजूदा औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान (आईटीआई) और पॉलिटेक्निक में भी, न केवल ट्रेडों की समीक्षा करने की आवश्यकता है, बल्कि कई पुराने आईटीआई और पॉलिटेक्निक में नए बुनियादी ढांचे को उन्नत करने और प्रदान करने की भी आवश्यकता है।

10.4.2.3. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्यों को डिजिटल नेतृत्व वाले विकास की अगली लहर के लिए प्रतिभा को विकसित करने और आकर्षित करने के लिए शैक्षणिक संस्थानों का लाभ उठाना चाहिए। शिक्षा संस्थानों को बाधा मुक्त शिक्षण स्थान बनाया जाना चाहिए ताकि शिक्षा सभी के लिए सुलभ हो सके। विभिन्न उच्च शिक्षा संस्थानों और उद्योग के बीच संबंध स्थापित किए जाने चाहिए ताकि शिक्षा संस्थानों को सैद्धांतिक शैक्षणिक अभ्यास और उद्योगों के साथ–साथ छात्रों को इंटर्नशिप और शिक्षुता प्रदान करने के लिए नौकरी के अनुभव के साथ–साथ छात्रों को अधिक समायोज्य प्रदान करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सके। डीएम और डीआईसी (जिला उद्योग केंद्र) के माध्यम से सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में शिक्षुता अधिनियम को प्रभावी ढंग से लागू किया जाए।

10.4.24. जैसा कि स्किलिंग एंड एम्प्लॉयमेंट सिनर्जी सेक्शन में आर्थिक विकास अध्याय में वर्णित है सेक्टर स्किल परिषदों (एसएससी) और राष्ट्रीय कौशल विकास निगम (एनएसडीसी) द्वारा समर्थित प्रवासी सुविधा केंद्रों के साथ जिला कौशल रजिस्ट्री, कौशल मानचित्रण और कौशल उन्नयन में बहुत उपयोगी होगी। इन एमएफसी के माध्यम से सॉफ्ट स्किल्स के साथ एनएसक्यूएफ अनुपालन प्रशिक्षण दिया जाएगा।

10.4.25. जिला कलेक्टरों द्वारा निगरानी के माध्यम से प्रवासियों और श्रमिकों की प्रशिक्षण, बीमा, आवास (किफायती किराये के आवास–एआरएचसी को बढ़ावा देने के लिए) की जरूरतों के लिए श्रम कल्याण निधि का उपयोग सुनिश्चित किया जाए। प्रवासियों के लिए इन एमएफसी कार्यालयों द्वारा पीडीएस की जरूरत, रोजगार सहायता आदि का भी आयोजन किया जाना चाहिए।

[34] *स्रोतः राष्ट्रीय कौशल विकास परिषद (एनएफडीसी)*

10.4.2.6. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कौशल प्रवृति को सभी शहरी वार्डों और हर 2000 गांवों के लिए एनएसडीसी/एसएससी द्वारा कौशल मित्र प्रावधान के साथ बढ़ावा मिलेगा।

10.4.2.7. रोजगार मेलों, अन्य कार्यक्रमों, औद्योगिक स्थलों के माध्यम से एमएफसीएस/कौशल मित्रों द्वारा एक्सपोजर और रोजगार की सुविधा के साथ–साथ भारत सरकार के एएसईईएम और अन्य पोर्टलों के माध्यम से नौकरी–मिलान सुविधा कुशल श्रमिकों और उद्योगों दोनों की मदद करेगी।

10.4.2.8. ई–प्लेटफॉर्म के माध्यम से स्मार्ट शिक्षा और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी प्राथमिक, मध्य और उच्च विद्यालयों के लिए साझा केंद्रीय सामग्री को अनिवार्य किया जाना चाहिए। एक विशेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्मार्ट शिक्षा पहल शुरू की जा सकती है। डिजिटल प्लेटफॉर्म के माध्यम से शिक्षा का लोकतंत्रीकरण करने के लिए उच्च गुणवत्ता वाले पाठ्यक्रम बनाए जाने चाहिए। औपचारिक स्कूली शिक्षा को बदलने के लिए डिजिटल नवाचार और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्कूली शिक्षा के एकीकरण के साथ अच्छी डिजिटल शिक्षण सामग्री की सिफारिश की गई है। स्कूलों के डिजिटल एकीकरण को इंटरनेट और आईओटी के माध्यम से हासिल किया जाना चाहिए ताकि शिक्षण डेटा को, स्कूलों में सीखने के डेटा और डिजिटल संसाधनों को साझा करने में सक्षम बनाया जा सके। विश्व स्तर पर, एडटेक **(अनुलग्नक–डी–10.3.2 देखें)** का उपयोग कई चुनौतियों और विभिन्न मामलों से निपटने के लिए किया जा रहा है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के स्कूलों में एडटेक का बड़े पैमाने पर इस्तेमाल किया जा सकता है।

10.4.2.9. शैक्षिक संस्थानों के लिए भूमि की कमी को पश्चिमी देशों जैसे संस्थानों के लंबवत उत्थान (वर्टिकल राइस) को सक्षम करके संबोधित किया जा सकता है। शैक्षिक केन्द्रों के आसपास 1–2 किलोमीटर तक मिश्रित भूमि उपयोग का प्रावधान भी ऐसे केन्द्रों के आसपास संगठित विकास में मदद करेगा।

10.4.2.10. अच्छी एसएलए के साथ गुणवत्तापूर्ण शिक्षा के लिए उचित दरों पर भूमि का प्रावधान, सभी महानगरों/क्षेत्रीय केंद्रों में स्वास्थ्य सुविधाओं की तर्ज पर विचार किया जाना चाहिए। शिक्षा और कौशल संस्थानों के लिए मास्टर प्लान/विकास योजनाओं में उपयुक्त भूमि आवंटन किया जाना चाहिए।

10.4.2.11. संस्थागत हब बनाएं और संस्थानों के बीच बुनियादी ढांचे जैसे मैदानों और प्रयोगशालाओं और अन्य उपकरणों को साझा करने की अनुमति दें और छात्र समुदाय को लाभान्वित करें। इंजीनियरिंग कॉलेजों और मेडिकल कॉलेजों की प्रयोगशालाओं को चौबीसों घंटे खुला रखने की संभावनाओं का अन्वेषण करे। स्कूल सुविधाओं को जैसे खेल के मैदान और खेल सुविधाओं को सार्वजनिक उपयोग के लिए खोलने के लिए एक दोहरे उपयोग की योजना तैयार की जा सकती है।

10.4.2.12. दीक्षा पोर्टल सहित दूरस्थ/ऑनलाइन शिक्षा को बढ़ावा देना और प्रत्येक 2000 गांव और एनसीआर के अन्य 1 लाख से अधिक शहरों के सभी वार्डों में स्थानों की योजना बनाई जानी चाहिए और 2026 तक पूरे एनसीआर में परिचालन करना चाहिए।

10.4.2.13 प्रमाणन पाठ्यक्रमों तक पहुंच बढ़ाने के लिए ओपन एंड डिस्टेंस लर्निंग, मल्टीपल ओपन ऑनलाइन कोर्स (एमओओसी) और विशेष क्षेत्रों में लर्निंग और सर्टिफिकेशन की हाइब्रिड प्रणाली के माध्यम से उच्च शिक्षा संस्थानों तक पहुंच का विस्तार करके आजीवन सीखने के अवसर पैदा किए जा सकते हैं। समायोज्य क्रेडिट आधारित प्रमाणपत्रों के साथ इन्हें कम से कम एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रायोगिक तौर पर शुरू किया जाना चाहिए।

10.4.2.14. सभी राज्य, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक और आईआईएम होने की संभावना का अन्वेषण करेंगे, संभवतः राजस्थान उप–क्षेत्र के भरतपुर जिले या यूपी उप क्षेत्र के जिलों में। हरियाणा उप–क्षेत्र में आईआईएम है ।

10.4.2.15 उच्च विद्यालयों और व्यावसायिक प्रशिक्षण, तकनीकी प्रमाणन कार्यक्रमों, सामुदायिक कॉलेजों और क्षेत्र के अन्य उच्च शिक्षा संस्थानों के बीच संबंधों में सुधार और विस्तार करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में संबंधित गतिविधियों की निगरानी और प्रबंधन के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों के शैक्षिक और कौशल विकास पदाधिकारियों को शामिल करते हुए एक संयुक्त कार्य बल का गठन किया जाना चाहिए।

10.4.2.16 इस 8% जीडीपी योगदान वाले क्षेत्र में बाजार के नेतृत्व वाले नवाचार को बढ़ावा देने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अनुसंधान / उच्च शिक्षण संस्थानों, उद्योगों और सरकार के बीच सक्रिय सहयोग के लिए टोक्यो की तरह एक इनोवेशन सिनर्जी काउंसिल (आईएससी) का गठन किया जाए।

10.4.2.17. बौद्धिक संपदा अधिकार दाखिल करने के लिए आईपीआर हेल्प डेस्क प्रत्येक डीआईसी (जिला उद्योग केंद्र) और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में पेटेंट आवेदन स्थापित किए जाएंगे।

10.4.18. भविष्य के लिए तैयार, उद्योग 4.0 से संबंधित कौशल प्रदान करने पर ध्यान केंद्रित करने का सुझाव दिया गया है कि वे वैश्विक प्रथाओं और आवश्यकताओं को बदलते रहें। इंटरनेट ऑफ थिंग्स, बिग डेटा, आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस जैसी संबंधित प्रौद्योगिकी में विशेषज्ञता वाली स्वतंत्र एजेंसियों/संगठनों को प्रशिक्षण भागीदारों के रूप में साथ लाया जा सकता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि स्किलिंग मॉड्यूल अद्यतित हैं और बाजार की आवश्यकताओं को पूरा करते हैं।

10.4.2.18. 2041 के लिए जनसंख्या अनुमानों के आधार पर, भविष्य की आवश्यकता का आकलन करने की आवश्यकता है और यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के अनुसार स्कूलों, कॉलेजों आदि की भविष्य की आवश्यकता को उप–क्षेत्रीय योजनाओं में प्रस्तुत करने की आवश्यकता है।

10.4.2.19. शिक्षा क्षेत्र के लिए सुझाई गई नीतियां जिनका विवरण एसआरपी और अन्य स्थानीय स्तर की योजनाओं में दिया जा सकता है, **अनुलग्नक –पी–10.5** में दी गई हैं।

10.4.2.20. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली परिकल्पित प्रमुख परियोजनाओं जो शिक्षा क्षेत्र से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं है, **परिशिष्ट 13.2** में दिए गए हैं।

10.5 सामाजिक सहायता अवसंरचना

10.5.1 वर्तमान स्थिति एवं चुनौतियां

10.5.1.1 उप क्षेत्र में बनाई गई सामाजिक सहायता प्रणालियों के संबंध में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे प्रतिभागी राज्य सरकारों की प्रमुख पहलें **अनुलग्नक –डी– 10.4.2** में संक्षिप्त हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का सामाजिक समर्थन अवसंरचना परिदृश्य **अनुलग्नक–डी–10.4** में प्रदान किया गया है। पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में छात्रावास सुविधाओं और वृद्धाश्रमों का विस्तार **अनुलग्नक–डी– 10.4.1** में प्रस्तुत किया गया है।

10.5.1.2 भविष्य, उम्र के अनुकूल शहरों की मांग करता है, जहाँ उम्र बढ़ने से संबंधित जरूरतों और वरीयताओं के लिए लचीले ढंग से प्रतिक्रिया करता हो, उनके निर्णयों और जीवन शैली विकल्पों का सम्मान करता हो और सामुदायिक जीवन के सभी क्षेत्रों में उनके समावेश और योगदान को बढ़ावा देता हो। शारीरिक और मानसिक रूप से दिव्यांग के लिए पर्याप्त प्रावधानों के साथ शहरों/आवासों को उम्र के अनुकूल शहर होने की आवश्यकता है, जबकि सबसे संवेदनशील लोगों के लिए भागीदारी/समावेशी और सुरक्षात्मक होना आवश्यक है। अधिक कामकाजी महिलाओं और एकल परिवारों में वृद्धि के साथ, प्रत्येक तहसील और जिला मुख्यालय और अन्य शहरी केंद्रों में पर्याप्त बाल देखभाल केंद्र, शिशु देखभाल केंद्र तत्काल भविष्य की जरूरत है।

10.5.2 नीतियां एवं प्रस्ताव – केयरिंग एनसीआर (रा.रा.क्षे.):

10.5.2.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) और उसके उप–क्षेत्रों में कामकाजी महिलाओं पर फोकस होना चाहिए। प्रत्येक तहसील एवं जिला मुख्यालय पर जनसंख्या अनुमान के अनुसार पर्याप्त संख्या में कार्यरत महिला छात्रावास एवं शिशु देखभाल केंद्र की योजना बनाई जाये। ये उपयुक्त सेवा स्तर समझौतों (एसएलए) के साथ समूहों में पीपीपी उद्यमों के रूप में व्यवहार्य हो सकते हैं और रिमोट वीडियो लॉगिन सुविधाओं के साथ महिलाओं और बच्चों की सुरक्षा के लिए पर्याप्त सुरक्षा और निगरानी प्रणाली हो सकती है। स्कूल समय के बाद बच्चों के लिए ''आफ्टर–स्कूल क्लब'' जैसे सुरक्षित स्थान बनाएं और प्रोत्साहित करें।

10.5.2.2 विधवाओं और युद्ध विधवाओं, दहेज और बलात्कार से बचे लोगों के लिए, एसिड अटैक सर्वाइवर्स और बर्न पीड़ित; घरेलू हिंसा की शिकार महिलाएं और यहां तक कि महिलाएं जो अपने करियर को फिर से शुरू करने की उम्मीद कर रही हैं। उनके लिए परामर्श, स्वास्थ्य और आधुनिक कौशल / व्यावसायिक प्रशिक्षण के साथ सहायता केंद्र बनाने के प्रयास किए जाएं।

10.5.2.3 विश्व स्तर पर सबसे बड़ा समूह बुजुर्गों के अनुकूल भी होना चाहिए। प्रत्येक उप–क्षेत्र जिले और तहसीलों में जनसंख्या अनुमानों के अनुसार पर्याप्त वृद्धाश्रम, सेवानिवृत्ति गृह, वृद्ध देखभाल केंद्र और बुजुर्ग क्लब स्थापित करने की आवश्यकता है। यह परिवारों जिनके बच्चे कमाते है उनके लिए यह एक व्यवहार्य पीपीपी उद्यम हो सकता है। इसके अलावा रियायती किराये की योजना भी बुजुर्गों के लिए शुरू की/बनाई जा सकती है।

10.5.2.4 विशेष रूप से दिव्यांग बच्चों के लिए स्कूल और मानसिक अस्वास्थ्य और दिव्यांगजनों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के हर जिले में घरों की योजना बनाई जानी चाहिए और स्थापित कि जानी चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ऐसे कई विशेष स्कूल हैं, लेकिन और की जरूरत है।

10.5.2.5 लंबी उम्र और घर पर लंबे समय तक चिकित्सा देखभाल की आवश्यकता वाली लाइलाज बीमारियों के आगमन के साथ, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को वैश्विक शहरों जैसे 'हास्पिसेस' बनाने की आवश्यकता है जो निवासियों को घर जैसे वातावरण में लंबे समय तक सशुल्क चिकित्सा देखभाल प्रदान करने के लिए पूरी तरह से सुसज्जित होंगे। प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले को कम से कम एक ऐसी सुविधा का लक्ष्य रखना चाहिएय सभी महानगरों और सभी क्षेत्रीय केंद्रों को 2024 तक ऐसे 'हास्पिसेसं' स्थापित करनी चाहिए।

10.5.2.6 परिवारों के साथ–साथ टेली–परामर्श, टेली–मेडिसिन आदि के लिए व डिजिटल कनेक्टिविटी के लिए, प्रौद्योगिकी का उपयोग ऐसे सभी 'हास्पिसेस' बुजुर्गों की देखभाल के घर और आश्रय और विशेष रूप से विकलांगों के लिए स्कूल में सन्निहित/बिल्टइन होना चाहिए। डोर स्टेप डिलीवरी सेवाएं भी सुनिश्चित की जाएं।

10.5.2.7 सार्वजनिक स्थानों (परिवहन, लिफ्ट, शॉपिंग सेंटर / बाजार, पैदल मार्ग, बसों की सीढ़ियां, स्वास्थ्य संस्थानों, मनोरंजन सुविधाओं, आदि) में विकलांगों के अनुकूल और बुजुर्गों के अनुकूल योजना, डिजाइन और निर्माण के साथ–साथ अन्य बुनियादी ढांचे को सुनिश्चित करना चाहिए।

10.5.2.8 सामाजिक न्याय एवं सशक्तिकरण विभाग तथा उनकी ड्रग डिमान्ड रीडक्शन के लिए राष्ट्रीय कार्य योजना (एनएपीडीडीआर) के समन्वय से एनसीटी के जिलों में एकीकृत ड्रग पुनर्वास/सुधार केन्द्रों की योजना बनाई जानी चाहिए। **(अनुलग्नक –डी–10.4.2** का परिच्छेद **VIII** से **XI** देखें)

10.5.2.9 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उचित एसएलए के साथ गुणवत्तापूर्ण सामाजिक देखभाल बुनियादी ढांचा प्रदान करने के लिए स्वास्थ्य बुनियादी ढांचे के पैटर्न पर उचित लागत पर भूमि की उपलब्धता के साथ नवीन भूमि लागत नीतियों पर विचार किया जाएगा। मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्र 2026 तक प्राथमिकता के आधार पर ऐसी सुविधाएं स्थापित करेंगे।

10.5.2.10 अन्य हैप्पी सिटी नीतियां

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ''हैप्पी सिटी'' की अवधारणा को अपनाया जाना चाहिए और नियमित अंतराल पर खुशी की स्थिति का आकलन करने के लिए मानसिक स्वास्थ्य मानचित्रण शुरू किया जाना चाहिए।

(ii) सभी हरे–भरे स्थान और पैदल मार्ग / फुटपाथ अच्छी तरह से बनाए हुए, सुरक्षित, पर्याप्त सुलभ आश्रय, शौचालय की सुविधा और बैठने के साथ बुजुर्गों के अनुकूल होने चाहिए। सार्वजनिक/निजी क्षेत्रों में सभी पैदल मार्ग पैदल चलने वालों के अनुकूल हों (यहां तक कि एंटी–स्किड टाइलों के साथ स्तर और सड़क पर कम कर्ब वाले व्हीलचेयर को समायोजित करने के लिए पर्याप्त चौड़ा), अवरोधों से मुक्त हों (जैसे स्ट्रीट वेंडर, पार्क की गई कार, पेड़, कचरा, ड्रॉपिंग, आदि) और आसानी से सुलभ सार्वजनिक सुविधाओं द्वारा समर्थित हो।

(iii) सार्वजनिक परिवहन के साथ चलने और साइकिल चलाने के नेटवर्क की परेशानी मुक्त निर्बाध कनेक्टिविटी सुनिश्चित की जानी चाहिए।

(iv) गैर–सार्वजनिक स्थानों में अच्छी गुणवत्ता वाले/स्वच्छतापूर्ण सशुल्क शौचालयों के लिए प्रयास किए जाने चाहिए, जिसमें महिलाओं और विकलांगों के लिए अलग सुविधाएं शामिल हो, जो शहरी क्षेत्रों या अन्य क्षेत्रों में जहां ऐसी सुविधाओं की आवश्यकता होती है, वह अधिमानतः प्रत्येक 01 किमी के भीतर होना चाहिए।

(v) सर्दी के मौसम में विशेष रूप से बाजार/सार्वजनिक जमाव क्षेत्रों में 'मोबाइल शौचालय' की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए।

(vi) पार्कों, परिवहन सुविधा स्टॉप और सार्वजनिक स्थानों में विशेष रूप से बाहर बैठने की जगह नियमित अंतराल पर रखी जानी चाहिए और सभी द्वारा सुरक्षित पहुंच सुनिश्चित करने के लिए गश्त की जानी चाहिए।

(vii) इमारतें सुलभ हों और लिफ्ट, रैंप, पर्याप्त साइनेज, सीढ़ियों पर रेलिंग, सीढ़ियों पर हाइलाइटर, कम राइजर वाली सीढ़ियां, एंटी–स्किड फर्श, आरामदायक कुर्सियों और चेंजिंग रूम सुविधाओं के साथ आराम क्षेत्र आदि जैसी सुविधाओं से सज्ज हानी चाहिए।

(viii) व्यस्त सड़कों को पार करने के लिए पैदल चलने वालों की सहायता के लिए सड़कों को न फिसलने वाली, नियमित रूप से दूरी वाले पैदल यात्री क्रॉसिंग, अच्छी तरह से डिजाइन किए गए और उचित रूप से यातायात द्वीपों, ओवरपास या

अंडरपास के साथ प्रदान किया जाना चाहिए। पैदल चलने वालों के लिए क्रॉसिंग लाइटें ऐसी होनी चाहिए जो वृद्ध लोगों को सड़क पार करने के लिए और दृश्य और श्रव्य दोनों संकेतों के साथ पर्याप्त समय देती हैं। सुविधाजनक जेब्रा क्रासिंग पर पैदल चलने वालों के लिए मार्ग का पहला राइट ऑफ वे अधिकार सुनिश्चित किया जाए ।

(ix) परिवहन स्टॉप और स्टेशन सुलभ होना चाहिए और रैंप, एस्केलेटर, लिफ्ट, उपयुक्त प्लेटफॉर्म, सार्वजनिक शौचालय, और सुपाठ्य और अच्छी तरह से लगाए गए साइनेज, मौसम से आश्रय के साथ, स्वच्छ और सुरक्षित, और पर्याप्त रूप से रोशनी के साथ होने चाहिए। एमआरटी/आरआरटी स्टेशनों में पहुंच को बढ़ाया जाना चाहिए और इनमें इंटरमॉडल इंटरचेंज पर भवन को जोड़ने वाले रैंप होंने चाहिए।

(x) बसों में चढ़ने के लिए रैंप के साथ–साथ एक स्वचालित सीढ़ी होना चाहिए जो आसानी से पहुंच के लिए जमीन पर नीचे आती हो।

(xi) हरित स्थान, पैदल मार्ग, परिवहन टर्मिनल सहित सभी बाहरी स्थान सार्वभौमिक रूप से सुलभ होने चाहिए, सुरक्षित विश्राम कक्ष की सुविधा होनी चाहिए और अनुरक्षित किए जाने चाहिए। प्रत्येक जिला एवं तहसील मुख्यालय में कम से कम एक कार्यरत महिला छात्रावास की स्थापना की जाये।

(xii) अनाथालयों/रात्रि आश्रयों/बहुउद्देशीय सामुदायिक हॉलय योग ध्यान, आध्यात्मिक और धार्मिक प्रवचन केंद्र; संगीत/नृत्य एवं नाटक प्रशिक्षण केन्द्र, प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र आदि को बनाने का आयोजन करना चाहिए।

(xiii) दूध (बूथ)/दूध और फल और सब्जी बूथ, एलपीजी गोदामों आदि जैसी सुलभ और प्रमाणित/अनुमोदित वितरण सेवाओं के लिए योजना बसावट के आकार अनुसार करना चाहिए।

(xiv) श्मशान भूमि, कब्रिस्तान और कब्रिस्तान के लिए नवीनतम सुविधाओं जैसे इलेक्ट्रिक / सीएनजी श्मशान के साथ अनुमोदित / प्रशिक्षित कर्मचारियों के साथ, आवश्यक सेवाएं आश्रय सहित प्रदान करने की योजना बनानी चाहिए।

(xv) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डाकघरों का प्रावधान (यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के अनुसार), डाक बुनियादी ढांचे का पुनरुद्धार और मूल्यवर्धन के साथ बुनियादी ढांचे का उपयोग 'नागरिक केंद्रित सेवाओं' और सभी ई–सेवा सेवाओं और ड्रोन सुविधाओं के उपयोग के माध्यम से किया जाना चाहिए। बुनियादी ढांचा समुदाय संचालित संस्था हो और हरियाणा मॉडल जहां पंचायत भवनों में डाकघर है, शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अपनाया जा सकता है।

(xvi) मौजूदा मास्टर प्लान/विकास योजनाओं, क्षेत्रीय योजनाओं आदि में स्ट्रीट वेंडर्स एक्ट 2014 के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक संशोधन किए जाएं और क्षेत्र में स्ट्रीट वेंडिंग के नियमन की दिशा में महत्वपूर्ण कदम उठाए जाएं।

10.5.2.11 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) निवासियों मे सामाजिक और मनोवैज्ञानिक रूप से दिव्यांग वर्गों के साथ सभी विशेष श्रेणियों की आबादी की सहायता के लिए उप–क्षेत्र और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर पर प्रत्येक जिले में हेल्पलाइन का भी प्रस्ताव है।

10.5.2.12 सामाजिक देखभाल, स्वास्थ्य और शिक्षा सुविधाओं के लिए अच्छी एसएलए के साथ सस्ती भूमि प्रदान की जानी चाहिए।

10.5.2.13 सामाजिक समर्थन बुनियादी ढांचे के विकास के लिए पर्याप्त भौतिक बुनियादी ढांचे के लिए कार्य योजना, संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों द्वारा अपनी उप–क्षेत्रीय योजनाओं और मास्टर/विकास योजनाओं में तैयार की जानी चाहिए। ऐसी कार्य योजना में सामाजिक देखभाल सुविधाओं की मैपिंग भी शामिल होनी चाहिए।

10.5.2.14 सामाजिक समर्थन प्रणाली के लिए सुझाई गई नीतियां जिनका विवरण एसआरपी और अन्य स्थानीय स्तर की योजनाओं में दिया जा सकता है, **अनुलग्नक –पी–10.6** में दी गई हैं।

10.5.2.15 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू किए जाने के लिए परिकल्पित प्रमुख पहचान की गई परियोजनाओं जो सोशल सपोर्ट सिस्टम–केयरिंग एनसीआर (रा.रा.क्षे.) से सम्बंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं है, **परिशिष्ट 13.2** में दिए गए हैं।

10.6 सतत विकास लक्ष्य (एसडीजी) अभिविन्यास;

10.6.1 यह देखते हुए कि विश्व एक वैश्विक परिवर्तन के कगार पर है, संयुक्त राष्ट्र ने 17 सतत विकास लक्ष्यों के रूप में एक ऐतिहासिक योजना को गति प्रदान की है जिसका उद्देश्य वर्ष 2030 तक अधिक समृद्ध, अधिक समान और अधिक सुरक्षित विश्व का निर्माण करना है।

10.6.2 169 संकेतकों/लक्ष्यों के साथ 17 एसडीजी सितंबर 2015 में संयुक्त राष्ट्र महासभा शिखर सम्मेलन में 193 सदस्य देशों द्वारा अपनाए गए सतत विकास के लिए 2030 एजेंडा का हिस्सा हैं और 1 जनवरी 2016 को लागू हुए थे। एसडीजी का उद्देश्य गरीबी, भूख, स्वास्थ्य और कल्याण, शिक्षा, लैंगिक समानता, पानी और स्वच्छता, ऊर्जा, आर्थिक विकास और अच्छे काम,

बुनियादी ढांचे, उद्योग और नवाचार, असमानताओं को कम करने, स्थायी शहरों, खपत और उत्पादन, जलवायु कार्रवाई, पारिस्थितिकी तंत्र, शांति और न्याय, और साझेदारी के महत्वपूर्ण क्षेत्रों में कार्रवाई को प्रोत्साहित करना है।

10.6.3 इस वैश्विक एजेंडा के मूल में सार्वभौमिकता का सिद्धांत हैः 'किसी को पीछे न छोड़ें' जो लक्ष्यों के कार्यान्वयन के लिए महत्वपूर्ण है कि वे सभी हितधारकों के लिए सुसंगत हों। अपने सभी आयामों में विकास सभी लोगों के समावेशी होना चाहिए, हर जगह, और हर किसी की भागीदारी के माध्यम से बनाया जाना चाहिए, विशेष रूप से सबसे संवेदनशील और हाशिए पर स्थित लोग के लिए।

10.6.4 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सहित भारत 2030 एजेंडा/एसडीजी के लिए दृढ़ता से प्रतिबद्ध है। भारत के राष्ट्रीय विकास लक्ष्यों और इसके ''सब का साथ, सब का विकास'' या ''सभी के साथ विकास, और सभी के लिए,'' समावेशी विकास के लिए नीतिगत पहल एसडीजी के साथ अच्छी तरह से मिलती हैं। जैसा कि माननीय प्रधानमंत्री ने कहा, ''ये लक्ष्य सामाजिक, आर्थिक और पर्यावरणीय संबंधों के बारे में हमारी विकसित समझ को दर्शाते हैं जो हमारे जीवन को परिभाषित करते हैं।''

10.6.5 नीति आयोग को एसडीजी के समन्वय का कार्य सौंपा गया है और उन्होंने एसडीजी और उनके लक्ष्यों से संबंधित योजनाओं की मैपिंग भी की है, और प्रत्येक लक्ष्य के लिए नेतृत्व और सहायक मंत्रालयों की पहचान की है। उन्होंने सतत विकास के लिए सरकार के व्यापक दृष्टिकोण को अपनाया है, जिसमें आर्थिक, सामाजिक और पर्यावरणीय स्तंभों में एसडीजी की परस्पर प्रकृति पर जोर दिया गया है। राज्यों को सलाह दी गई है कि वे केंद्र प्रायोजित योजनाओं सहित अपनी योजनाओं की इसी तरह से मैपिंग करें। इसके अलावा, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय (एमओएसपीआई) एसडीजी के लिए राष्ट्रीय संकेतक विकसित करने के लिए चर्चा का नेतृत्व कर रहा है। नीति आयोग ने देश के लिए एक एसडीजी इंडिया इंडेक्स और डैशबोर्ड 2020–21 विकसित किया है जिसमें प्रत्येक एसडीजी के सामने लक्ष्य के साथ विस्तृत ढांचा दिया गया है। लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए इस ढांचे का आरोपण संबंधित राज्य सरकारों द्वारा किया जाना है।

10.6.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए क्षेत्रीय योजना–2041 के प्रत्येक अध्याय में दी गई नीति और प्रस्ताव इस क्षेत्र में एसडीजी के लक्ष्यों को प्राप्त करने और सामंजस्य और योजना विकसित करने की दिशा में प्रयास करते हैं। यह एसडीजी का उचित संज्ञान देता है और एक सहयोगी और समावेशी दृष्टिकोण के साथ इसे आगे बढ़ाने की योजना बनता रहा है, और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को देश में क्षेत्रीय स्तर पर संबंधित पहलों को प्रदर्शित करने के लिए एक प्रमुख उदाहरण बना रहा है।

10.6.7 नीति आयोग के एसडीजी फ्रेमवर्क और इंडिया इंडेक्स 2020–21 के आधार पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए प्रत्येक एसडीजी के लिए लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं जो सलाहकार प्रकृति के हैं और संबंधित राज्यों द्वारा प्रत्येक उप–क्षेत्रीय योजना–2041/मास्टर प्लान या विकास योजना में प्रत्येक जिले और शहर के लिए विस्तृत रूप से तैयार किए जाने हैं। राज्य सरकारों को एसडीजी के लिए दूरदर्शिता, योजना, बजट और कार्यान्वयन और निगरानी प्रणालियों के विकास पर भी आवश्यक ध्यान देने की जरूरत है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य सामाजिक, पर्यावरण के साथ–साथ आर्थिक क्षेत्रों के लिए सेवाओं के वितरण की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए विशिष्ट आईसीटी पहलों के माध्यम से अनुलग्नक–पी–10.7 में दिए गए एसडीजी के प्रमुख लक्ष्यों को प्राप्त करने की दिशा में काम कर सकते हैं। इन एसडीजी के प्रमुख लक्ष्यों का उपयोग राज्यों द्वारा केपीआई–2030 के रूप में किया जा सकता है और क्षेत्रीय योजना की नीतियों के अनुरूप संबंधित एसआरपी में क्षेत्रीय योजना/एसआरपी के कार्यान्वयन ढांचे को तैयार करने के लिए उपयोग किया जा सकता है। हालांकि, नीति आयोग द्वारा सलाहकार प्रकृति के होने के नाते, ये आकांक्षात्मक और गैर–अनिवार्य रहेंगे।

10.6.8 सभी 17 एसडीजी लक्ष्यों का अनुपालन क्षेत्रीय योजना–2041 में किया जा रहा है, लक्ष्य संख्या 14 को छोड़कर, जो लैंडलॉक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए प्रासंगिक नहीं है क्योंकि यह लक्ष्य ''पानी के नीचे जीवन'' से संबंधित है।

*****

11. स्मार्ट एवं डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)

11.1 वर्तमान स्थिति

11.1.1 यह व्यापक रूप से माना जाता है कि डिजिटल प्रौद्योगिकी आर्थिक विकास के लिए बुनियादी ढांचे का एक महत्वपूर्ण घटक है और इसलिए मेगा दिल्ली–एनसीआर के लिए विशेष महत्व है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डिजिटल बुनियादी ढांचे का एक बड़ा नेटवर्क है और यह हमेशा विभिन्न क्षेत्रों के लिए नई प्रौद्योगिकियों के विकास में अग्रणी रहा है। 'स्मार्ट सिटीज' और 'डिजिटल इंडिया' के नए युग में नेतृत्व की इस भूमिका को जारी रखने की जरूरत है। पांचवीं पीढ़ी के सेलुलर नेटवर्क (5जी नेटवर्क), इंटरनेट ऑफ थिंग्स (आईओटी), मशीन से मशीन संचार आदि जैसी नई प्रौद्योगिकियों के संदर्भ में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए योजना की भूमिका पर ज्यादा जोर नहीं दिया जा सकता है।

11.1.2 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर पर 25.66 लाख वायरलाइन कनेक्शन हैं, यानी डेडिकेटेड एक्सचेंज लाइन (डीईएल), 16.05 लाख वायरलाइन ब्रॉडबैंड कनेक्शन, 4.17 करोड़ वायरलेस ब्रॉडबैंड कनेक्शन, 49,605 पब्लिक कॉल ऑफिस (पीसीओ) और 1354 गांव पब्लिक टेलीफोन (वीपीटी) कनेक्शन एनसीआर में स्थापित है । इसके अलावा, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 45,500 बेस ट्रांसीवर स्टेशन (बीटीएस) स्थापित हैं और जिनमें से लगभग 14,000 (33%) ऑप्टिकल फाइबर के माध्यम से जुड़े हुए हैं। सभी 166 ब्लॉक मुख्यालय (बीएचक्यू) (दिल्ली को छोड़कर) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के तहत उप–क्षेत्र / जिलों में फाइबर से जुड़े हुए हैं, सेवा प्रदान करने वाले प्रमुख खिलाड़ियों में बीएसएनएल, एयरटेल, वोडाफोन–आइडिया, आरकॉम, आरजियो और टाटा शामिल हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में मौजूदा डिजिटल बुनियादी ढांचे और सुविधाओं का संक्षिप्त विवरण अनुलग्नक–डी–1.1 में दिया गया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों में राईट ऑफ वे नियम नीति के कार्यान्वयन की स्थिति अनुलग्नक–डी–11.1की तालिका 11.1.6 में दी गई है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा ई–गवर्नेंस या ई–सेवाओं के लिए की गई विभिन्न पहल अनुलग्नक –डी–11.2 में प्रदान की गई हैं।

11.1.3 यह इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय वर्तमान में देश में सभी 2.50 लाख ग्राम पंचायतों को कवर करने के लिए ''डिजिटल इंडिया कार्यक्रम'' के स्तंभ–III के तहत सामान्य सेवा केंद्र (सीएससी) योजना (कार्यान्वयन का वर्तमान चरण यानी सीएससी–2.0: एक रास्ता आगे) ई–सेवाओं के प्रसार के लिए कम से कम एक (1) कार्यात्मक सीएससी की स्थापना करके मुख्य रूप से जी2सी, बी2सी और अन्य नागरिकों को उनके इलाके के भीतर, लागू कर रहा है। वर्तमान चरण के कार्यान्वयन के तहत अपनाया गया मॉडल आत्मनिर्भर, सेवा वितरण और लेनदेन उन्मुख है। नागरिकों के लिए सीएससी के डिजिटल सेवा (डीएस) पोर्टल पर वर्तमान में उपलब्ध ई–सेवाओं की सूची के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सीएससी की अद्यतन रोल–आउट स्थिति अनुलग्नक–डी–11.1 में प्रस्तुत की गई है।

11.2 मुख्य समस्याएं एवं चुनौतियां

11.2.1 अंतिम छोर की कनेक्टिविटी को सुविधाजनक बनाने के लिए फाइबर बिछाने के लिए भूमि की उपलब्धता और राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) के लिए अनुमतियां फाइबर बिछाने के लिए कॉमन डक्ट्स का निर्माण समय, लागत और प्रयास बचाने के लिए भी एक चुनौती है। इन–बिल्डिंग सॉल्यूशंस जैसे डिजिटल दूरसंचार बुनियादी ढांचे की स्थापना के लिए नलिकाओं के प्रावधान, रिक्त स्थान का निर्धारण सुनिश्चित करने की आवश्यकता है ।

11.2.2 ग्रामीण–शहरी डिजिटल विभाजन को जोड़ने के लिए, प्रत्येक गाँव, कस्बे और शहर में डिजिटल कनेक्टिविटी प्रदान करना एक बहुत बड़ा काम है और इसमें 230 से अधिक शहरों / कस्बों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लगभग 13000 गाँवों (लगभग 6000 गाव 2011 की जनगणना के अनुसार 2000 हैं) को राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर के माध्यम से जोड़ना शामिल होगा। एक और चुनौती यह सुनिश्चित करने की होगी कि ब्रॉड बैंड का प्रत्येक यूएलबी और पंचायत बिंदु तय हो और कार्यात्मक हो।

11.2.3 विभिन्न सेवाओं की ऑनलाइन डिलीवरी की सुविधा के लिए इंटरनेट की उच्च गति भी एक प्रमुख उपयोगिता होगी। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) लंबे समय से कम इंटरनेट स्पीड का अनुभव कर रहा है। डिजिटल संक्रमण से निपटने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कम और विलंबित दूरसंचार बुनियादी ढांचे का विकास डिजिटल फिट और स्मार्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्राप्त करने के लिए एक और चुनौती है।

11.2.4 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सेवा क्षेत्र बहुत खंडित है।

11.3 नीतियां और प्रस्ताव

A. उभरती नीति जोर

11.3.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक स्मार्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के रूप में विकसित करना चाहिए जिसमें सभी नागरिक–सरकारी इंटरफेस स्मार्ट यानी डिजिटल, सुचारू और परेशानी मुक्त हों। स्मार्ट गांव और स्मार्ट शहरी केंद्र इस स्मार्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अभिन्न अंग हैं। सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) निवासियों के पास निर्बाध और इन्टेलिजन्ट सेवाओं तक डिजिटल पहुंच होनी चाहिए।

11.3.2 आवश्यक सेट–अप और बुनियादी ढांचे को एक ''स्मार्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.)'' हेतु बनाया जाना चाहिए, जिसमें (i) डिजिटल डिवाइड को पाटने के लिए, (ii) एसडीजी प्राप्त करने (iii) सुरक्षित और सलामत साइबर स्पेस, (iv) प्रणालियों की निर्बाध कनेक्टिविटी, (v) अंतरसंचालनीयता सुविधाओं को बढ़ावा देने और (vi) नागरिक भागीदारी के लिए, निर्बाध डिजिटल आधारभूत संरचना होनी चाहिए।

11.3.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को स्मार्ट क्षेत्र बनाने के लिए लागू किए जाने वाले 'डिजिटल इंडिया' कार्यक्रम के तीन प्राथमिक फोकस क्षेत्र निम्नानुसार हैं:

(i) प्रत्येक नागरिक के लिए डिजिटल इन्फ्रास्ट्रक्चर –हाई स्पीड इंटरनेट, विशिष्ट डिजिटल पहचान, मोबाइल फोन और बैंक खाता, कॉमन सर्विस सेंटर तक पहुंच, क्लाउड पर निजी स्पेस और सुरक्षित साइबर स्पेस सुनिश्चित करना।

(ii) मांग पर डिजिटल सेवाएं और शासन – एकीकृत सेवाओं के माध्यम से, ऑनलाइन और मोबाइल प्लेटफॉर्म के माध्यम से सेवाओं की उपलब्धता, क्ला. उड पर पोर्टेबल नागरिक अधिकार, ईओडीबी, इलेक्ट्रोनिक और कैशलेस वित्तीय लेनदेन, आदि।

(iii) नागरिकों का डिजिटल सशक्तिकरण – डिजिटल साक्षरता और संसाधनों, सहयोगी डिजिटल प्लेटफार्मों, ऑन लाइन बिल्डिंग प्लान अनुमोदनों और दस्तावेजों को भौतिक रूप से बिना प्रस्तुत करने, के माध्यम से।

11.3.4 इंटरनेट ऑफ थिंग्स (आईओटी), क्लाउड, ब्लॉकचैन, बिग डेटा, वर्चुअल रियलिटी आदि पर आधारित डिजिटल बुनियादी ढ़ाचा और आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस (एआई) के उपयोग को अपनाया जाना चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को डेटा समृद्ध से डेटा

चित्र 11.1: स्वस्थ डिजिटल सेवा क्षेत्र के लिए आवश्यक तत्व

चित्र 11.2: स्मार्ट अवसंरचना/एप्लीकेशन: जीवन के कुछ प्रमुख गुणवत्ता संकेतकों में 10 से 30 प्रतिशत तक सुधार करने के लिए[35]

[35] *स्रोत: https://www.enisa.europa.eu/topics/iot-and-smart-infrastructures/smart-infrastructure*

इंटेलिजेंट क्षेत्र में बदलने के लिए बढ़ावा दिया जाना चाहिए। 'डिजिटल एज अ सर्विस' इंटरकनेक्शन, एकीकरण और वर्चुअलाइजेशन प्रदान करके जगह, सेवाओं और संरचना (3एस) का प्रवर्तक होगा।

11.3.5 हाई स्पीड इंटरनेट को भविष्य की आवश्यकता के लिए एक प्रमुख उपयोगिता के रूप में सुनिश्चित किया जाना चाहिए। केंद्रीय मंत्रालयों/विभागों/एजेंसियों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के साझा सहयोग से किए गए प्रयास इस क्षेत्र को डिजिटल रूप से सशक्त समाज और ज्ञान अर्थव्यवस्था में बदल देंगे। शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों के बीच डिजिटल विभाजन को उच्च क्षमता वाले ओएफसी नेटवर्क के माध्यम से कस्बों/शहरों और पंचायतों को जोड़कर पाटना चाहिए, जिसे अन्य समान बुनियादी ढांचे द्वारा समर्थित और सहयोग किया जाना चाहिए। भारत सरकार की विभिन्न योजनाओं, पहलों और महत्वाकांक्षी परियोजनाओं जैसे स्मार्ट सिटीज और भारतनेट आदि का प्रभावी क्रियान्वयन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्राथमिकता के आधार पर सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

11.3.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डिजिटल इंडिया कार्यक्रम की सफलता के लिए उच्च स्तर की डिजिटल साक्षरता और जागरूकता हासिल करना एक प्रमुख मील का पत्थर होगा।

B. स्मार्ट सिटीजन सेंट्रिक बुनियादी ढ़ाचा और डिजिटल प्लेटफॉर्म

11.3.7 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को एक आर्थिक केंद्र के रूप में विकसित करने और इस क्षेत्र में ईज ऑफ लिविंग (ईओएल) और ईज ऑफ डूइंग बिजनेस (ईओडीबी) को बढ़ाने के लिए डिजिटल प्रौद्योगिकी को एक आवश्यक बुनियादी ढांचे के रूप में मान्यता दी जानी चाहिए। तदनुसार, एक स्वस्थ डिजिटल सेवा क्षेत्र के लिए जिन प्रमुख तत्वों पर ध्यान केंद्रित करने की आवश्यकता है, उन्हें चित्र 11.1 में दर्शाया गया है। इसके अलावा, विभिन्न स्मार्ट बुनियादी ढ़ाचा अनुप्रयोगों के माध्यम से जीवन की गुणवत्ता में 10–30% तक सुधार हो सकता है जैसा कि चित्र 11.2 में दिखाया गया है।

11.3.8 संबंधित विभागों द्वारा नियोजन और निर्णय लेने की प्रक्रिया में एआई के माध्यम से उत्पादित डेटा के उपयोग को शामिल करने के लिए मानक संचालन प्रक्रिया को परिभाषित/संशोधित किया जा सकता है।

11.3.9 स्मार्ट विलेज और स्मार्ट टाउन/सिटी के तत्वः

11.3.9.1 प्रत्येक राज्य द्वारा अपने संबंधित उप–क्षेत्र के लिए लोक सेवा वितरण (पीएसडी) के लिए एक जिम्मेदार सार्वजनिक डिजिटल प्लेटफॉर्म (पीडीपी) बनाया जाए। सार्वजनिक सेवा वितरण के लिए पीडीपी आधारित दृष्टिकोण के लिए एक संक्षिप्त विवरण अनुलग्नक–पी–11.1 में दिए गए अनुसार संदर्भित किया जा सकता है। नागरिक और व्यावसायिक सेवाएं अंग्रेजी, हिंदी और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की अन्य स्थानीय भाषाओं में उपलब्ध होनी चाहिए।

11.3.9.2 भारत मे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के गांवों और कस्बों में कॉमन सर्विस सेंटर (सीएससी) पहले से ही कई सरकारी सेवाएं ऑनलाइन प्रदान कर रहे हैं। ऐसी सभी नागरिक सेवाएं जो वर्तमान में सीएससी के माध्यम से ऑनलाइन उपलब्ध हैं, उन्हें एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में फिर से उन्मुख किया जाना चाहिए ताकि नागरिकों के मोबाइल/कंप्यूटर पर किसी भी स्थान से प्रदान किया जा सके। नागरिकों के आधार प्रमाणीकरण के साथ–साथ सरकारी अधिकारियों द्वारा डिजिटल हस्ताक्षर/आधार आधारित ई–हस्ताक्षर ऐसी ई–नागरिक सेवाओं का सहारा होगा है।

11.3.9.3 स्मार्ट यूटिलिटीसः बिजली, पानी, स्वच्छता, गैस, इंटरनेट, टेलीविजन सामग्री आदि जैसी नागरिक उपयोगिताओं को स्मार्ट होना चाहिए। (रा.रा.क्षे.) के निवासी कनेक्शन, संशोधन, समर्पण आदि के लिए ऑनलाइन आवेदन करने और अनुमोदन प्राप्त करने में सक्षम होना चाहिए और अपने मोबाइल / मेल पर उपयोगिता ब्रेक, लीकेज, शटडाउन आदि के लिए ऑनलाइन स्वचालित अलर्ट प्राप्त करना चाहिए। ऐसी सभी यूटिलिटीज की स्मार्ट मीटरिंग महत्वपूर्ण है। ऑनलाइन बिलिंग और यूटिलिटीज का भुगतान अब भी काफी आसानी से उपलब्ध है। तथापि, भविष्य की स्मार्ट यूटिलिटीज में ऑनलाइन शिकायत निवारण भी शामिल है, जिससे शिकायतों को ऑनलाइन दर्ज किया जा सकता है और मुद्दों के समाधान तक यूटिलिटी प्रदाताओं द्वारा ऑनलाइन फीडबैक दिया जाएगा।

11.3.9.4 स्मार्ट नागरिक सेवाएंः ई–बैंकिंग, ई–मेडिसिन, ई–शिक्षा, ई–फिटनेस, ई–मनोरंजन, ई–कॉमर्स सहित ई–फूड डिलीवरी, विभिन्न नौकरियों के लिए ई–हैंडिमेन, स्मार्ट ट्रैफिक टिकटिंग, यात्रा के लिए ई–टिकटिंग, मनोरंजन, पर्यटन, स्मार्ट पुलिसिंग और ई–आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रणाली (ईआरएस) आदि सभी तत्व हैं जो नागरिकों और सेवा प्रदाताओं के कठिन परिश्रम को कम करते हैं और समय और संसाधनों के अधिक उत्पादक उपयोग की अनुमति देते हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी गांवों और शहरी केंद्रों की ऐसी सुविधाओं तक पहुंच होनी चाहिए; एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में इसकी सुविधा के लिए उपयुक्त बुनियादी ढांचा तैयार किया जाना चाहिए।

11.3.9.5 स्मार्ट स्वीकृति और लाइसेंसः नागरिक और व्यवसाय (निजी और सार्वजनिक) अनुमोदन, अनुमति, लाइसेंस आदि सभी श्रेणियों में जिनमें बंदूक लाइसेंस, फार्मेसी लाइसेंस, भवन, परियोजनाएं, राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू), भूमि आवंटन, पर्यावरण मंजूरी, आदि पूरी तरह से ई–प्लेटफॉर्म पर होना चाहिए।

11.3.9.6 व्यापार और नागरिक अनुमतियों, अनुमोदनों, लाइसेंसों के लिए ई–प्लेटफॉर्म में विभिन्न विभागों और हितधारकों के बीच निर्बाध नेटवर्किंग होनी चाहिए, जिनमें न केवल नागरिक /व्यवसाय और सरकार के बीच, बल्कि अंतर–विभागीय परामर्श आदि के लिए सरकार से सरकार के बीच भी नगण्य / न्यूनतम भौतिक इंटरफेस आवश्यकताओं की जरूरत होनी चाहिए।

(i) जीवन की गुणवत्ता प्रदान करने और पृथ्वी पर कल के सबसे बड़े समूह के नागरिकों के लिए जीवन की सुगमता को सक्षम करने की दृष्टि से नागरिक केंद्रित सेवाएं प्रदान करने के लिए आवश्यकतानुसार डिजिटल प्लेटफॉर्म बनाए जाने चाहिए। **परिशिष्ट–11.1** (स्मार्ट सिटी – नागरिकों के लिए परिणाम) डिजिटल और स्मार्ट सेवाओं को लागू करके नागरिक लाभ की विशाल संभावनाओं को रेखांकित करता है।

(ii) इसके अलावा, डिजिटल प्लेटफॉर्म न केवल वेब आधारित होना चाहिए बल्कि फोन के साथ भी संगत होना चाहिए। इसके अलावा, यदि ये प्लेटफॉर्म स्थानीय भाषाओं में आवाज, एसएमएस प्रारूपों के साथ संवादात्मक प्रतिक्रिया आधारित हैं, तो उपयोगकर्ताओं के लिए उनकी उपयोगिता कई गुना बढ़ जाएगी ।

(iii) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अगले पांच वर्षों में 2025 तक विचार और कार्यान्वित किए जा सकने वाले डिजिटल/ई–प्लेटफॉर्मों की सुझाई गई सूची नीचे **तालिका–11.1** में दर्शाई गई है।

तालिका 11.1– एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए डिजिटल प्लेटफॉर्म की सुझाई गई सूची

क्रमांक	एनसीआर के लिए नागरिक अनुकूल डिजिटल पोर्टल
1.	**एनसीआर पर्यटन मंच पोर्टल** – एनसीआर राज्यों में एएसआई साइटों सहित सभी साइटों के लिए ऑनलाइन पर्यटन बुकिंग और टिकटिंग व्यवहार्य होनी चाहिए और एनसीआर उप–क्षेत्रों / राज्यों में विदेशी मुद्राओं से सभी पर्यटन और साइटों के ऑनलाइन पर्यटन टिकटिंग में भी सक्षम होना चाहिए। एनसीआर उप क्षेत्रीय/राज्य पोर्टलों को आगे एनसीआर पर्यटन पोर्टल के रूप में जोड़ा जा सकता **है।**
2.	एनसीआर का जॉब पोर्टल– एनसीआर के प्रत्येक जिले में प्रवासी सुविधा केंद्रों के साथ प्रत्येक एनसीआर उप–क्षेत्र में जिला स्तर पर केंद्रीय कौशल रजिस्ट्री ऑनलाइन होनी चाहिए और जिला क्षेत्र कौशल परिषदों के साथ जिलेवार नौकरी उप–पोर्टल के रूप में संयुक्त होनी चाहिए। इन जिलेवार जॉब पोर्टल्स को एनसीआर उप–क्षेत्रोंध्राज्यों के स्तर पर और एनसीआर स्तर पर एनसीआर स्किल पोर्टल दूसरी ओर, असीम पोर्टल (आत्मनिर्भर कुशल कर्मचारी नियोक्ता मानचित्रण), भारत सरकार को भी (रा.रा.क्षे.) स्तर पर अपना उप–पोर्टल बनाना चाहिए। कौशल–धारकों और कौशल–उपभोक्ताओं दोनों के लाभ के लिए कौशल–सेट आवश्यकताओं के साथ मैक्रो स्किल–सेट मैपिंग प्रदान करने के लिए असीम एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सब–पोर्टल और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्किल पोर्टल को पुनः डिजिटल प्लेटफॉर्म के समन्वयक के रूप में विलय किया जाना चाहिए।
3.	मौजूदा और प्रस्तावित सीवरेज सिस्टम की जीआईएस मैपिंग के साथ वेब पोर्टल – निगरानी और प्रतिक्रिया सुविधाओं के साथ
4.	अपशिष्ट प्रबंधन प्रणालीः मौजूदा और जीआईएस मैपिंग के साथ वेब पोर्टल प्रस्तावित अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली – निगरानी और प्रतिक्रिया सुविधाओं के साथ
5.	सामान्य स्वच्छता शिकायत मंच– सभी जल, स्वच्छता और अपशिष्ट संबंधित सेवाओं के लिए। मौजूदा और प्रस्तावित जल आपूर्ति प्रबंधन प्रणालीः मौजूदा और प्रस्तावित जल आपूर्ति प्रणालियों की जीआईएस मैपिंग के साथ वेब पोर्टल– निगरानी और प्रतिक्रिया सुविधाओं के साथ
6.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए सीएसआर पोर्टल बनाया जाए
7.	**ईवी चार्जिंग बुनियादी ढ़ाचा पोर्टल बनाया जाये**
8.	**एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्वास्थ्य पोर्टलः** ''पे एज यू यूज'' सॉफ्टवेयर पर क्लाउड आधारित सेवाओं के साथ ई–हेल्थ रिकॉर्ड सिस्टम और ई हॉस्पिटल मैनेजमेंट सिस्टम के निर्माण के साथ सभी रा.रा.क्षे. स्वास्थ्य सुविधाओं का मानचित्रण।
9.	**एयर एम्बुलेंस, ब्लड बैंक आदि के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ट्रॉमा केयर नेटवर्क पोर्टल बनाया जाना चाहिए**
10.	सरकारी योजनाओं का जिला–वार पोर्टल जिसे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्र/राज्य स्तर पर जोड़ा जा सकता है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर पर आगे जोड़ा जा सकता है।

क्रमांक	एनसीआर के लिए नागरिक अनुकूल डिजिटल पोर्टल
11.	पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए ऑनलाइन ट्रैफिक चालान पोर्टल यातायात की आवाजाही में आसानी के लिए महत्वपूर्ण है। मौजूदा एनआईसी सॉफ्टवेयर जो मुफ्त है, का उपयोग इंटरनेट अंतराल के लिए राज्यों के समर्थन से किया जा सकता है या 100% विश्वसनीयता के साथ किसी अन्य विक्रेता द्वारा बनाया गया पोर्टल और 24X7 उपलब्धता बनाई जा सकती है।
12.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) वर्चुअल कोर्ट (राजस्व) पोर्टलः एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्रों के लिए प्रत्येक जिला स्तर और राज्य स्तर पर राजस्व मामलों के लिए वर्चुअल कोर्ट पोर्टल पर विचार किया जा सकता है। इससे ट्रैफिक जाम को कम करने में काफी मदद मिलेगी। वर्चुअल कोर्ट पोर्टल के लागू होने के बाद, अनुमान के अनुसार केवल 20% मामलों में फिजिकल हियरिंग की आवश्यकता हो सकती है। दस्तावेजों की ई–फाइलिंग को कानून विभागों द्वारा विशेष रूप से अनुमति देने की आवश्यकता हो सकती है।
13.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) होम बायर्स पोर्टलः यह प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों के लिए प्रस्तावित है जो पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्र के लिए आगे मिलाया जाएगा। आरईआरए, आवासीय इकाइयों को बेचने वाले सरकारी प्राधिकरणों/संगठनों और साथ ही निजी रियल एस्टेट प्लेयर्स के साथ–साथ घर खरीदारों को इस पोर्टल पर पंजीकृत किया जा सकता है, जहां आरईआरए द्वारा वर्तमान में नहीं उठाए जा रहे मुद्दों को पारदर्शी, समयबद्ध तरीके से उठाया जा सकता है।
14.	जिला /राज्य और रा.रा.क्षे. दोनों स्तरों पर आईटी, दूरसंचार, बिजली, सड़क, रेल, गैस आदि जैसी सभी रैखिक उपयोगिताओं के लिए ई–राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) अनुमति पोर्टल। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्तर पर क्लब किए गए प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य के लिए ऑनलाइन और समयबद्ध आरओडब्ल्यू अनुमतियों के लिए ई–आरओडब्ल्यू पोर्टल की आवश्यकता है।
15.	ई–भूमि प्रबंधन प्रणाली पोर्टलः एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक उप–क्षेत्र, प्रत्येक जिले और राज्य स्तर पर भूमि का प्रबंधन करने वाले सभी प्राधिकरणों/संगठनों को भूमि उपयोग आवंटन, भूमि उपयोग में परिवर्तन आदि के लिए इस पोर्टल में पंजीकृत किया जाना चाहिए और इन अनुमतियों को इस पोर्टल के माध्यम से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के संपूर्ण उप–क्षेत्रों के लिए सुगम बनाया जाना चाहिए।
16.	**ऑनलाइन भवन स्वीकृति, निर्माण परमिट पोर्टल** बनाया जाना चाहिए।
17.	**एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए पर्यावरण अनुमति पोर्टल** बनाया जाना चाहिए।
18.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पुलिस, एम्बुलेंस, आग के लिए व्यापक आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रणाली बनाया जाना चाहिए।
19.	**एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्राइम मॉनिटरिंग पोर्टल बनाया जाना चाहिए।**
20.	पूर्व क्षेत्रीय योजनाओं या क्षेत्रीय योजना–2041 के तहत लागू या प्रस्तावित 10 करोड़ रुपये से अधिक की सभीसरकारी परियोजनाओं के लिए अनुमोदन आदि सहित कार्यान्वयन की परियोजना निगरानी के लिए पोर्टल। इस पोर्टल का एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों/राज्यवार ऑनलाइन पोर्टल/आरओडब्ल्यू पोर्टल और ऊपर बताए गए अन्य पोर्टलों के साथ अंतर्निहित लिंक भी होना चाहिए।
21.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) एकीकृत आर्थिक स्पेस पोर्टल या एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मेगा पोर्टल–इसे विशेष रूप से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए उपरोक्त सभी पोर्टलों के लिए एक सुपर ऐप के रूप में तैयार किया जाना चाहिए और आवश्यकतानुसार ऐसे मौजूदा अन्य पोर्टल भी शामिल किए जाने चाहिए।
22.	नागरिक शिकायत इंटरएक्टिव वेब–पोर्टल के साथ–साथ 'एयरसेवा' जैसे मोबाइल ऐप।

11.3.9.7 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को सभी गांवों और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरी केंद्रों के लिए उच्च बैंडविड्थ के साथ उच्च गति और विश्वसनीय इंटरनेट कनेक्टिविटी जैसे सहायक डिजिटल बुनियादी ढांचे, जिलों में डेटाबेस का व्यापक डिजिटलीकरण, कार्यालयों, मानकीकृत प्रारूपों पर विभाग, ऑनलाइन प्रसंस्करण और अनुमोदन के लिए प्रोटोकॉल का विकास और मेन–स्ट्रीमिंग, डिजिटल हस्ताक्षर सक्षम करना, आधार या डीएससी (डिजिटल सिग्नेचर सर्टिफिकेट) द्वारा सभी सरकारी अधिकारियों (फ्रंटडेस्क या अन्यथा) को केंद्र सरकार सहित उप–क्षेत्रों में जिलों और विभागों में, विभिन्न हितधारकों के साथ बैकएंड पर आय साझा करने के लिए प्रोटोकॉल के डिजाइन के साथ सरकारी विभागों द्वारा भुगतान गेटवे का व्यापक उपयोग (उदाहरण के लिए, पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) या यहां तक कि एक उप–क्षेत्र के लिए एकल पर्यटन टिकट के मामले में) की आवश्यकता होगी।

11.3.9.8 सभी केंद्र सरकार के मंत्रालयों में डिजिटल हस्ताक्षर के साथ आंतरिक फाइल संचालन के लिए ई–ऑफिस का व्यापक उपयोग सभी केंद्र सरकार के कार्यालयों के लिए सार्वभौमिक होना चाहिए, और जिला स्तर तक के सभी राज्य सरकार के कार्यालयों में, जिसमें विभिन्न पैरास्टेटल निकाय, स्थानीय निकाय और ऐसे राज्य/पैरास्टेटल कार्यालयों से जुड़े अन्य निजी भागीदार शामिल हैं।

11.3.9.9 इस तरह के बड़े पैमाने पर डिजिटलीकरण के लिए न केवल बहुत उच्च क्षमता और बहुत विश्वसनीय इंटरनेट बैकबोन की

आवश्यकता होगी, लेकिन इसके लिए कड़े साइबर सुरक्षा उपायों और रीयल–टाइम, विशाल क्षमता वाले डेटा रिकवरी/मिरर डेटा केंद्रों की भी आवश्यकता होगी।

C. स्मार्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की अन्य विशेषताएं;

11.3.10 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी शहर/कस्बों और गांवों को स्मार्ट होना चाहिए और वास्तविक समय विश्लेषण के लिए ऑनलाइन नेटवर्क वाली प्रयोगशालाओं सहित नेटवर्क सूचनाओं पर काम करना चाहिए। सहायक बुनियादी ढांचे के साथ 100% डिजिटल कनेक्टिविटी हासिल करने के लिए राज्यों को अपने एसआरपी में विशिष्ट लक्ष्य और चरणबद्ध तरीके से आगे आना चाहिए। चरण–I (2021–23) में सभी जिला मुख्यालयों और प्रमुख शहरों (10,000 और अधिक आबादी) के साथ–साथ सभी चिन्हित रूरबन 2000 और अधिक आबादी वाले ग्रामीण क्षेत्रों में स्मार्ट आधारभूत संरचना होना चाहिए। इसी प्रकार, चरण–II (2024–26) में सभी तहसील/उप–जिला मुख्यालयों, ब्लॉक मुख्यालयों और अन्य कस्बों और ग्रामीण समूहों में स्मार्ट बुनियादी ढ़ाचा होना चाहिए। इन चरणों के भीतर भारत नेट ओएफसी स्प्रेड भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

11.3.11 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए डिजिटल सेवा मंच': एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य संयुक्त रूप से भविष्य के लिए स्मार्ट एप्लिकेशन की योजना बना सकते हैं और उन्हें बढ़ावा दे सकते हैं। सेक्टर–वार स्मार्ट बुनियादी ढ़ाचा/एप्लिकेशन अनुलग्नक–डी–11.3 में दिए गए हैं जिन्हें एक साथ एक व्यापक ढांचे में रखा जा सकता है। प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले और यूएलबी इस संबंध में साझा मंच और सामान्य डेटाबेस बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों को लक्ष्य प्राप्त करने के लिए क्रमशः इस पहलू पर विशिष्ट परियोजना रिपोर्ट तैयार करनी चाहिए।

11.3.12 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों को डेटा साझा करने के लिए साझा डिजिटल प्लेटफॉर्म का उपयोग करना चाहिए जो एक महत्वपूर्ण कारक है। इस मंच के माध्यम से विभिन्न सरकारी पहलों जैसे सरकारी भूमि सूचना प्रणाली (जीएलआईएस), खनन मंत्रालय की खनन निगरानी प्रणाली (एमएसएस), डीपीआईआईटी की औद्योगिक सूचना प्रणाली (आईआईएस), एमओआरटीएच की सड़क सूचना प्रणाली, आदि के लिए सूचना का प्रवाह सुनिश्चित किया जाना चाहिए। राज्यों द्वारा समान डिजिटल प्लेटफॉर्म की दक्षता का समर्थन और सुधार करने के लिए इसी तरह के कार्यक्रम विकसित किए जाने चाहिए।

11.3.13 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एक क्षेत्रीय बिग डेटा एकीकृत पायलट जोन के विकास के लिए मास्टर डेटाबेस/बिग डेटा रिपोजिटरी बनाया जाना चाहिए और इसकी प्रभावशीलता के लिए उचित रूप से प्रबंधित किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी आईटी प्लेटफॉर्म को सर्विस ओरिएंटेड आर्किटेक्चर (एसओए) मॉडल का पालन करना चाहिए। एसओए मॉडल को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों और अन्य सभी हितधारकों द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए। उद्योगों, वर्षा–जल, उपयोगिताओं और अन्य उपयोगकर्ताओं जैसे सभी क्षेत्रों की एजेंसियों के बीच समन्वित प्रयास सुनिश्चित किए जाएं ताकि एकत्रित डेटा सभी उद्देश्यों के लिए लागू हो सके।

11.3.14 स्मार्ट एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की अन्य विशेषताएं:

i. दिल्ली सेवा क्षेत्र (मेट्रो सर्कल जिसमें दिल्ली से सटे यूपी और हरियाणा के शहर शामिल हैं) को पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विस्तारित करना होगा, ताकि क्षेत्र में निर्बाध और समान नियामक ढांचे की गारंटी मिल सके।

ii. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उपक्षेत्रों को बिजली, पानी, ओएफसी केबल्स, आईबीएस, एफटीटीएक्स, गैस इत्यादि जैसी सभी उपयोगिताओं के लिए बहु–उपयोगिता स्मार्ट ट्रेंच/डक्ट्स और मोबाइल टावर, सेल ऑन व्हील्स (सीओडब्ल्यू), माइक्रो–साइट, वाई–फाई हॉटस्पॉट, आवासीय, औद्योगिक और वाणिज्यिक क्षेत्रों के भीतर जीआईएस पावर सबस्टेशन, जैसे उपयोगिता स्थानों के लिए समान स्थान प्रदान करने के लिए अनिवार्य प्रावधान तैयार करना होगा। ये साझा करने योग्य डिजिटल बुनियादी ढांचे को तैनात करने के लिए महत्वपूर्ण हैं। एसआरपी और मास्टर प्लान में इनका विवरण होना चाहिए।

iii. स्थानीय सरकारों द्वारा नेटवर्क, सीसीटीवी, यातायात/अपशिष्ट प्रबंधन के लिए सेंसर (सीसीटीवी, पार्किंग सेंसर, ट्रैफिक लाइट नियंत्रक, आदि के लिए स्ट्रीटलाइट पोल का उपयोग) जैसे बुनियादी ढांचे को साझा करने के लिए तकनीकी/स्मार्ट पहल की जानी चाहिए और समान बुनियादी ढांचे पर सभी जानकारी प्रवाहित होनी चाहिए।

iv. एमओएचयूए के स्मार्ट सिटीज मिशन से प्रेरणा लेते हुए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य एकीकृत डेटा सेंटर, हाई स्पीड कम्युनिकेशन नेटवर्क, जीआईएस पोर्टल और समान प्रोटोकॉल और मानकों का पालन करने वाले सेंसर नेटवर्क जैसी समान आईसीटी सुविधाओं के साथ 3 लाख से अधिक आबादी वाले सभी शहरों में ''एकीकृत कमांड और नियंत्रण केंद्र''

(आईसीसीसी) प्रणाली स्थापित कर सकते हैं। यह 2024 तक किया जाना चाहिए और अन्य प्रमुख शहरों में 2024 तक किया जाना चाहिए।

v. 2023 तक 10 हजार से अधिक आबादी वाले सभी शहरी क्षेत्रों और 2000 की आबादी वाले ग्रामीण क्षेत्रों में सार्वजनिक वाई–फाई हॉटस्पॉट स्थापित किए जा सकते हैं। इसके अलावा रा.रा.क्षे. में अधिमानतः प्रत्येक मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में 2023 तक कम से कम 10 ऐसे स्पॉट स्थापित किए जाएंगे। सभी रेलवे स्टेशनों, बस टर्मिनलों, मेट्रो/आरआरटी स्टेशनों के साथ–साथ सभी केंद्रीय/राज्य पुरातत्व स्थलों और संरक्षित स्मारक स्थानों/स्पॉटों, प्रति वर्ष उच्च पर्यटक फुटफॉल के साथ सभी पर्यटन स्थलों में 2024 तक सार्वजनिक वाई–फाई हॉटस्पॉट होना चाहिए।

D. व्यवसाय करने में आसानी (ईओडीबी) के लिए डिजिटल प्रौद्योगिकी और सेवा वितरण प्लेटफॉर्म

11.3.15 2023 तक सभी मेट्रो केंद्रों और क्षेत्रीय केंद्रों में और 2026 तक सभी शेष शहरी बसावटों में 100: ऑनलाइन भवन योजना अनुमोदन प्रणाली (ओबीपीएएस) को अपनाया और चालू किया जाए। प्राधिकरण/एजेंसियां/यूएलबी जहां ओबीपीएएस पहले से ही प्रचालन में हैं, वे अन्य कस्बों/क्षेत्रों को सहायता प्रदान कर सकते हैं जो पिछड़ रहे हैं और जिन्हे अभी इसे अपनाना बाकी हैं ।

11.3.16 इसी तरह, 2022 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सड़कों (जैसे टेलीग्राफ आरओडब्ल्यू), बिजली, उद्योग आदि सहित अर्थव्यवस्था से संबंधित मामलों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में डीम्ड अप्रूवल और समयबद्ध निर्णय के साथ 100% ऑनलाइन अनुमति सुनिश्चित की जानी चाहिए।

11.3.17 भारतीय टेलीग्राफ (आईटी) अधिनियम के आरओडब्ल्यू नियम 2016 रा.रा.क्षे. में 100% अनिवार्य होना चाहिए।

11.3.18 आधार को पूरे क्षेत्र में सुशासन के लिए एक उपकरण के रूप में उपयोग किया जाना चाहिए और आधार बायोमेट्रिक्स का उपयोग व्यक्तिगत प्रमाणीकरण के लिए किया जाना चाहिए।

11.3.19 उमंग (यूनिफाइड मोबाइल एप्लिकेशन फॉर न्यू–एज गवर्नेंस) ऐप जैसी पहल जो पूरे भारत में सरकार के विभिन्न क्षेत्रों में विभिन्न उपयोगकर्ता अनुप्रयोगों को सक्षम बनाती है, इसे उप–क्षेत्रों द्वारा मेनस्ट्रीम्ड और लोकप्रिय बनाया जाना चाहिए।

11.3.20 डिजिटल भुगतान मोड जैसे एनईटीसी फास्टैग, भीम यूपीआई, एनसीएमसी, आदि को विभिन्न सेवाओं जैसे टोल प्लाजा (सभी राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, एक्सप्रेसवे), शहर के टोल प्लाजा, प्रवर्तन वाहन से जुड़े जुर्माना, ईंधन भुगतान, पार्किंग शुल्क, उपयोगिता बिलों/बकायों का भुगतान, टिकटिंग, आदि के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लागू और पालन किया जाता है।

11.3.21 सुरक्षा निगरानी, अग्निशामक, आपातकालीन सेवाओं / प्रतिक्रियाओं, मानवीय सहायता और आपदा राहत, प्राकृतिक संसाधनों के संरक्षण और सलामती, स्वास्थ्य देखभाल, कृषि, अपशिष्ट प्रबंधन, निर्माण निगरानी और बुनियादी ढांचे के विकास, शहरी नियोजन, परिवहन, दूरसंचार, विज्ञापन, सेवा वितरण, आदि के लिए ड्रोन या यूएवी की सेवाओं को बढ़ावा देना, समर्थन करना और पेश करना चाहिए।

11.3.22 2023 तक प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा संचालन, निगरानी और नियंत्रण और संबंधित बुनियादी ढांचे के लिए ड्रोन या यूएवी के लिए उपयुक्त दिशानिर्देश तैयार किए जाएं।

11.3.23 घरेलू और औद्योगिक कार्यों, बुजुर्गों की देखभाल, शारीरिक सामाजिक मानव रोगों जैसे कोविड –19, आदि से संबंधित बीमारियों में स्वास्थ्य देखभाल, आदि के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रोबोट सेवाओं (बीओटी) के उपयोग को अपनाना चाहिए।

11.3.24 सार्वजनिक स्वास्थ्य/संबंधित विभाग रिमोट निरीक्षण के लिए सीवर के अंदर कैमरा और संबंधित उपकरणों को चलाने के लिए गाइडेड रेल शुरू करने की संभावनाओं का अन्वेषण कर सकते हैं और सीवेज के प्रवाह और रुकावट की निगरानी के लिए सेंसर लगा सकते हैं ।

11.3.25 ऐसे प्रयास किए जाएं कि एआई मैनुअल गतिविधियों में विशेष रूप से बिजली, पानी, सीवरेज, चिकित्सा देखभाल आदि जैसी उपयोगिताओं में सहायता और सह–अस्तित्व में रहे। एआई को 4डी यानी डल, डर्टी, डियर, डेंजरस वर्क्स में शारीरिक मैनुअल भागीदारी को बदलने के लिए भी अन्वेषण किया जा सकता है। इन गतिविधियों में सीवरों की सफाई, आपदा प्रबंधन, बम निपटान, अपशिष्ट पृथक्करण और ऐसी गतिविधियाँ शामिल हो सकती हैं जो समग्र दक्षता को बढ़ाती हैं और लागत को कम करने में मदद करती हैं।

11.3.26 सरकारी ई–मार्केटप्लेस (जीईएम) का व्यापक रूप से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में खरीदारों और विक्रेताओं को शुरू से अंत तक सेवाएं और लाभ प्रदान करने के लिए उपयोग किया जाना चाहिए।

11.3.27 विशेष रूप से कृषि क्षेत्र के लिए स्मार्ट लॉजिस्टिक समाधान विकसित किए जाएं। राज्यों को अपने संबंधित क्षेत्रों के लिए अभिनव और स्मार्ट समाधान बनाने के लिए इफको, नेफेड, एपीडा जैसे विशिष्ट संगठनों के साथ सहयोग करना चाहिए। किसानों के कल्याण, विकास और मदद के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ई–नाम सुविधा को व्यापक रूप से अपनाया और बढ़ावा दिया जाना चाहिए। इसे क्षेत्र के हर ब्लॉक मुख्यालय तक पहुंचने के लिए लिंकेज होना चाहिए।

11.3.28 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्मार्ट और पर्यावरण के अनुकूल गतिशीलता के लिए इलेक्ट्रिक और स्वायत्त वाहनों के उपयोग को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

11.3.29 सभी विभागों/एजेंसियों/प्राधिकरणों/यूएलबी/पंचायतों को सतत शहरों की सेवाएं प्रदान करने की दिशा में काम करना है। स्मार्ट वाटर/ऊर्जा/परिवहन/अपशिष्ट/स्वास्थ्य देखभाल/शिक्षा/सुरक्षा जैसी विभिन्न क्षेत्रों की प्रबंधन प्रणालियों को कवर करने के लिए, भवन प्रबंधन प्रणालियों पर ध्यान दिया जा सकता है।

11.3.30 उप–क्षेत्रीय/जिला/शहर/नगर/ग्राम/स्थानीय स्तर योजनाओं की योजना बनाते समय उप क्षेत्र जीआईएस प्लेटफॉर्म का उपयोग करें। ग्रामीण क्षेत्रों की योजना के लिए जीआईएस का उपयोग करने के भी प्रयास किए जा सकते हैं। ऐसे प्रयासों के साथ–साथ जीआईएस आधारित भूमि और संपत्ति प्रबंधन प्रणाली भी बनाई जा सकती है।

11.3.31 डेटा का मुद्रीकरण गैर–पारंपरिक राजस्व का स्रोत है और संबंधित राज्य विभागों द्वारा इस पहलू का पता लगाया जा सकता है।

E. साइबर सुरक्षा और रिजिल्यन्स

11.3.32 सुरक्षा की दिशा में मजबूत कदम उठाते हुए, सभी सेवा क्षेत्र/एजेंसियां प्रत्येक महत्वपूर्ण डेटा की पहचान कर सकती हैं और संबंधित आपदा वसूली योजना तैयार कर सकती हैं।

11.3.33 सभी विभाग अनिवार्य रूप से यह सुनिश्चित करें कि उनके सभी आईटी प्लेटफॉर्म, डेटा सेंटर और मिरर डेटा सेंटर द्वारा समर्थित हैं ।

11.3.34 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) डिजिटल पायलटों के लिए सैंडबॉक्स हो सकता है।

11.3.35 सभी संबंधित विभागों द्वारा निम्नानुसार साइबर सुरक्षा के स्तर को बढ़ाया जाना चाहिएः–

(i). संचार नेटवर्क, सूचना प्रणाली और डेटा संसाधनों की सुरक्षा

(ii). सूचना बुनियादी ढांचे की विश्वसनीयता, और सूचना सुरक्षा और संरक्षण के स्तर को ऊपर उठाना,

(iii). उन्नत प्रौद्योगिकी का सक्रिय उपयोग और सरकारी विभागों और वित्तीय संस्थानों आदि में सुरक्षित संचार प्रौद्योगिकी के उपयोग की सुविधा।

(iv). साइबर और सूचना सुरक्षा मामलों के लिए एक मजबूत अधिसूचना और चेतावनी तंत्र स्थापित करनाए

(v). वास्तविक समय की निगरानी, अधिसूचना और चेतावनी के साथ–साथ आपातकालीन प्रतिक्रिया को तेज करें, और एक व्यापक साइबर सुरक्षा रक्षा प्रणाली स्थापित करें।

11.3.36 एमईआईटीवाई अपने साझेदार ज्ञान विशेषज्ञों के साथ प्लेटफॉर्म आधारित सार्वजनिक सेवाओं की डिलीवरी के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विशिष्ट पहल कर सकता है और डिजिटल नागरिक केंद्रित आवश्यकताओं को पूरा कर सकता है।

11.3.37 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य अधिक जीवंत भविष्य के लिए डिजिटल समाधानों के कार्यान्वयन पर भी विचार कर सकते हैं जैसा कि **परिशिष्ट–11.1** में दिया गया है। परिशिष्ट में दर्शाए गए अपेक्षित परिणामों के लिए इन्हें 2031 तक लागू किया जाना चाहिए।

11.3.38 स्मार्ट/डिजिटल बुनियादी ढांचे के लिए सुझाई गई नीतियां, जिनका विवरण एसआरपी और अन्य स्थानीय स्तर की योजनाओं में दिया जा सकता है, **अनुलग्नक–पी–11.2** में दी गई हैं।

11.3.39 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली प्रमुख चिन्हित परियोजनाएं जो स्मार्ट/डिजिटल बुनियादी ढांचे से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं है, और **परिशिष्ट–13.2** में दी गई हैं।

*****

12. पर्यावरण

12.1 वर्तमान स्थिति

12.1.1. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में दो प्रमुख नदियाँ यमुना और गंगा उत्तर से दक्षिण दिशा की ओर बहती हैं। यमुना नदी लगभग बीच से होकर गुजरती है जबकि गंगा नदी क्षेत्र की पूर्वी सीमा बनाती है। अर्ध–शुष्क जैव–भौगोलिक क्षेत्र में स्थित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ऊपरी गंगा के मैदानों और ट्रांस गंगा मैदानों के अंतर्गत आता है और कांटेदार जंगलों, कई आर्द्रभूमि, झीलो, तालाबों और 11 अधिसूचित वन्यजीव अभयारण्यों /राष्ट्रीय उद्यानों के लिए शुष्क पर्णपाती और रिज, जंगल, नदियाँ, हरे क्षेत्र, आदि जैसे अन्य पर्यावरणीय रूप से समृद्ध प्राकृतिक विशेषताओं से संपन्न है। एमओईएफएंडसीसी द्वारा अधिसूचित 11 संरक्षित क्षेत्र अर्थात एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अधिसूचित अभयारण्य और राष्ट्रीय उद्यान **चित्र 12.1** में दिखाए गए हैं और **अनुलग्नक–डी–12.1** की **तालिका–12.1.2** में सूचीबद्ध हैं।

12.1.2. हवा और पानी का प्रदूषण, ध्वनि प्रदूषण, पानी की कमी, अपर्याप्त सीवरेज उपचार क्षमता, नदी अतिक्रमण, वन आवरण को कम करना और संरक्षण चुनौतियां एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सामने आने वाले कुछ मुद्दे हैं। एक स्नैपशॉट **अनुलग्नक–डी–12.1** में दिया गया है।

चित्र–12.1: अधिसूचित अभ्यारण्य और राष्ट्रीय उद्यान

12.2 नीतियां एवं प्रस्ताव

(i) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जैसे किसी भी क्षेत्र के लिए सतत पर्यावरण का मुख्य फोकस स्वच्छ हवा, स्वच्छ पानी, शांत वातावरण, स्वच्छ नदियों, व्यापक ठोस और तरल अपशिष्ट प्रबंधन सहित उचित स्वच्छता, मौजूदा प्राकृतिक संसाधनों के संरक्षण, पर्याप्त हरित आवरण और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के निवासी के लिए इसके असंख्य रंगों में प्रकृति के साथ जुड़ने और उसका आनंद लेने के लिए पर्याप्त अवसर होना चाहिए। यह योजना इन सभी को प्रदान करने का प्रयास करती है और इसका उद्देश्य केंद्र और राज्य सरकार के नियमों के अनुरूप प्राकृतिक संसाधनों का संरक्षण करना भी है।

12.2.1 सामान्य नीतियां

12.2.1.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इस क्षेत्र में पर्यावरण की सुरक्षा और क्षेत्रीय पारिस्थितिकी तंत्र में सुधार के लिए विकास और निर्माण गतिविधियों को अंजाम दिया जाए।

12.2.1.2 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पर्यावरण निगरानी नियमित रूप से की जा रही है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में हवा, पानी, ध्वनि गुणवत्ता विश्लेषण के लिए पर्याप्त संख्या में सुसज्जित प्रयोगशालाएं और निगरानी के लिए ऑनलाइन रीयल टाइम मॉनिटरिंग सिस्टम (आरटीएमएस) स्थापित किए गए हैं और विभिन्न पर्यावरणीय गुणों को प्रभावी ढंग से और कुशलता से लागू किया जाता है और परिचालन में लाया जाता है।

12.2.1.3 2024 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक जिले में और 2026 तक प्रत्येक तहसील मुख्यालय में निरंतर स्वचालित मौसम निगरानी स्टेशन अनिवार्य रूप से स्थापित किए जाएं।

12.2.1.4 हरियाणा में हथिनीकुंड और दिल्ली में ओखला में बैराज के डाउनस्ट्रीम यमुना नदी में अपेक्षित पर्यावरणीय प्रवाह बनाए रखने के लिए, राज्यों को सचिव जल संसाधन भारत सरकार की अध्यक्षता में प्रधान समिति की 2014 की रिपोर्ट की सिफारिशों का पालन करना चाहिए, जिसे 2015 में एनजीटी ने भी माना था, ताकि नदी के इकोलोजिकल कार्यों की बहाली के लिए आगरा तक नदी में पर्याप्त ताजा पानी बहता रहे और यूपी और हरियाणा में आसपास के इलाकों के साथ–साथ एनसीटी दिल्ली में यमुना बाढ़ के मैदानों के संरक्षण और कायाकल्प में मदद मिल सके। हिंडन और अन्य नदियों के लिए भी इन सिफारिशों का पालन किया जा सकता है, जैसा लागू हो।

12.2.1.5 क्षेत्र के सभी सीईटीपी, एसटीपी, डब्ल्यूटीपी आदि के लिए **सोशल ऑडिटिंग** अनिवार्य होनी चाहिए।

12.2.1.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी सूखे / घटते झीलों[36] और जल निकायों को प्राकृतिक जल निकासी चैनलों और गाद की सफाई के बाद चरणबद्ध तरीके से पुनर्जीवित किया जाना चाहिए, इसके बाद उपयुक्त प्रजातियों के प्रकार का वृक्षारोपण किया जाना चाहिए।[37]

12.2.1.7 जिला और स्थानीय स्तर पर तैयार की जा रही नीतियों और योजनाओं में इकोलोजिकल तंत्र सेवाओं के मूल्यों को ध्यान में रखा जाए। शहरी जैव विविधता को समग्र योजना का एक अभिन्न अंग माना जाना चाहिए, क्योंकि यह मूल्य वापस देता है। पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बिगड़ी हुई हरी–भरी जगहों का कायाकल्प करने का प्रयास किया जाए।

12.2.1.8 प्रत्येक शहरी क्षेत्र में अपने नागरिकों के लिए अनुकूलतम हरे भरे खुले स्थान होने चाहिए। एमओएचयूए के यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रत्येक शहरी क्षेत्र को अपने आवासीय क्षेत्रों में पर्याप्त खुले स्थान, प्रत्येक आवासीय क्षेत्र या किसी भी नियोजित शहरी स्थानों में हरे रंग के रूप में आरक्षित उपयुक्त भूमि के साथ चिह्नित किया जाना चाहिए। सभी जलाशयों के किनारों को इस तरह से विकसित किया जाना चाहिए कि वे पेड़ों से आच्छादित हों[38]।

12.2.1.9 सड़कों के किनारे पेड़ लगाकर मनोरंजन क्षेत्रों के बेहतर उपयोग को बढ़ावा देना, अधिक हरे शहरी स्थान, हरित अग्रभाग, छत के बगीचे या हरित छतें बनाना और नए तरीकों से हरित तत्वों का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहन प्रदान करना। इसी तरह की एक अन्य गतिविधि पार्कों और खुले स्थानों की बेहतर सफाई और संरक्षण हो सकती है।

12.2.1.10 राज्यों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि **पर्यावरण निगरानी** नियमित रूप से की जा रही है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में वायु, पानी, शोर, गुणवत्ता विश्लेषण के लिए पर्याप्त संख्या में सुसज्जित प्रयोगशालाएं स्थापित की गई हैं और विभिन्न पर्यावरणीय गुणों के लिए **ऑनलाइन रीयल टाइम मॉनिटरिंग सिस्टम (आरटीएमएस)** को प्रभावी ढंग से और कुशलता से कार्यान्वित किया जाता है और परिचालन में लाया जाता है।

12.2.1.11 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक जिले में निरंतर **मौसम निगरानी स्टेशन** अनिवार्य रूप से स्थापित किया जाए।

12.2.1.12 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में उत्पन्न फसल अवशेषों के बेहतर उपयोग के लिए और ''अपशिष्ट से ऊर्जा मिशन'' का पालन करने के लिए, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में फसल अवशेषों के प्रबंधन के लिए बायोगैस संयंत्रों को अपनाया जाना चाहिए। यह अनुमान है कि बड़े पैमाने पर औद्योगिक बायोगैस संयंत्र प्रतिदिन लगभग 5000 घन मीटर बायो गैस उत्पन्न कर सकते हैं और छोटे परिवार प्रकार के बायोगैस संयंत्र प्रति दिन 01 से 10 घन मीटर बायोगैस उत्पन्न कर सकते हैं।

12.2.1.13 सप्ताहांत पर परिवहन नेटवर्क पर भीड़भाड़ मूल्य निर्धारण जैसे विभिन्न पर्यावरण अनुकूल उपायों को उप क्षेत्रीय योजना में लागू किया जा सकता है।

12.2.1.14 प्रत्येक एसआरपी में समग्र हरित स्थानों के संरक्षण के लिए क्षेत्रीय स्तर पर बड़े हरित क्षेत्रों को आपस में जोड़ने का प्रावधान किया जाना चाहिए।

12.2.1.15 प्रत्येक उप–क्षेत्र में मास्टर/विकास योजनाएं तैयार करते समय और शहरीकरण योग्य क्षेत्र की सीमाओं का निर्धारण करते समय, संबंधित राज्य सरकारों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि खतरनाक उद्योग, भविष्य के विकास की दिशाओं और बस्तियों की आर्थिक रूपरेखा को ध्यान में रखते हुए उपयुक्त नियोजित औद्योगिक क्षेत्रों में सबसे अनुकूलतम/रणनीतिक तरीके से स्थित होने चाहिए, ताकि बस्ती के लोगों पर ऐसे खतरनाक उद्योगों के प्रतिकूल पर्यावरणीय प्रभावों को कम किया जा सके।

12.2.2 परिवेशी वायु गुणवत्ता

12.2.2.1 राज्यों को प्रत्येक आवासीय क्षेत्र में ग्रीन के लिए आवश्यक भूमि के लिए न्यूनतम क्षेत्र निर्धारित करना चाहिए, जो कि एमओएचयूए के यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के अनुसार मास्टर/विकास योजना स्तर में समग्र भूमि उपयोग में होना चाहिए, जिसे वन के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाएगा। इसे एसआरपी में व्यापक रूप से रेखांकित किया जाना चाहिए।

12.2.2.2 व्यक्तियों और निजी संस्थानों द्वारा वृक्षारोपण को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। गैर–संरक्षित वन भूमि पर वृक्षों को काटने की अनुमति मौजूदा सरकार की नीतियों के अनुसार दी जानी चाहिए। सार्वजनिक हित में और जलवायु परिवर्तन से निपटने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में निजी भूमि पर संरक्षित वनों के संरक्षण को, भूमि पार्सल के बदले टीडीआर प्रदान करके प्रोत्साहित किया जा सकता है।

[36] *चेन्नई अपनी 18 एकड़ ओटरी सूखी झील का जीर्णोद्वार कर रहा है।*
[37] *चेन्नई अपनी 18 एकड़ सूखी हुई ओटरी झील का जीर्णोद्वार किया है।*
[38] *नया रायपुर विकास योजना*

12.2.2.3 बफर के रूप में कार्य करने और विशेष रूप से आवासीय और संस्थागत क्षेत्रों में वायु और ध्वनि प्रदूषण के प्रभावों को कम करने में सक्षम बनाने के लिए सड़कों के किनारे जहां भी संभव हो, **ग्रीन कॉरिडोर / ट्री बैरियर** विकसित किए जाने चाहिए।

12.2.2.4 वाहनों से होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए पूरे क्षेत्र में स्वच्छ वाहन ईंधन (सीएनजी, बिजली, सौर बैटरी, हाइड्रोजन ईंधन, आदि) को अपनाया जाना चाहिए।

12.2.2.5 राज्यों को कटाई तकनीक को बदलने के लिए पहल करनी चाहिए और किसानों को कम्बाईन्स जिसके परिणामस्वरूप फिटिंगों की ऊंचाई के कारण लंबे तने वाले हिस्से को बिना काटे छोड़ दिया जाता है, के स्थान पर पर्यावरण के अनुकूल कटाई तकनीकों और/या बैक्टीरियल स्लरी आधारित मल्चिंग का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करना चाहिए।

12.2.2.6 **पराली जलाने से निपटने** के लिए प्रत्येक गांव या गांवों के समूह में कटाई के उपकरण का बैंक/पूल होना चाहिए। प्रत्येक ग्राम सभा/पंचायत को एक या दो हैप्पी सीडर मशीन खरीदने और रोस्टर के माध्यम से किसानों को पट्टे पर देने के विकल्प का अन्वेषण करना चाहिए और इसका उपयोग आय सृजन गतिविधि के रूप में किया जा सकता है।

12.2.2.7 राज्य **बेहतर कटाई तकनीकों** को अपना सकते हैं जैसे कि इन–सीटू प्रबंधन जिसमें जमीन में पराली को वापस जोतना, हैप्पी सीडर मशीन या फिर केवल काटके, समेटना और पुआल को कार्डबोर्ड कारखानों या बायो–मास आधारित बिजली संयंत्रों आदि में ले जाना शामिल है। पेश किए जा रहे विकल्पों को उपयुक्त वित्तीय या संस्थागत तंत्र से जोड़ा जाना चाहिए।

12.2.2.8 भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान (आईएआरआई)[39], पूसा ने पराली जलाने के मुद्दे से निपटने के लिए बायो–डिकम्पोसर कैप्सूल की किफायती तकनीक विकसित की है जो प्रदूषण को और कम करती है और लंबे समय तक खेतों की नमी बनाए रखते हुए मिट्टी को उपजाऊ बनाती है। ऐसी तकनीकों को अनिवार्य रूप से अपनाने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य आईएआरआई के साथ सहयोग कर सकते हैं।

12.2.2.9 बायोडीकंपोजर कैप्सूल की आईएआरआई तकनीक सभी ग्रामीणों/किसानों को कटाई के समय से कम से कम 15 दिन पहले उपलब्ध कराई जानी चाहिए, साथ ही इसके उचित उपयोग के लिए विस्तृत दिशा–निर्देश, तरीके आदि भी उपलब्ध कराए जाने चाहिए। इसे राज्यों के कृषि विभाग द्वारा वितरित किया जा सकता है क्योंकि वे बीज और अन्य कृषि संबंधी वस्तुओं की आपूर्ति करते हैं। इस पर ग्राम पंचायत प्रधान/पीआरआई और कृषि विभाग को साथ मिलकर काम करना चाहिए। बेहतर पर्यावरण और मृदा स्वास्थ्य के लिए फसल अवशेष प्रबंधन के संबंध में आईएआरआई की सिफारिशों पर संक्षिप्त टिप्पणी **परिशिष्ट –12.1** में दी गई है।

12.2.2.10 एमओईएफएंडसीसी/सीपीसीबी या किसी अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा एसपीएम और अन्य उत्सर्जन के लिए निर्धारित मानदंडों और मानकों को सख्ती से लागू किया जाना चाहिए।

12.2.2.11 2024 तक व्यापक वायु गुणवत्ता स्तरों में 30% की कमी प्राप्त करे और मध्यम, संतोषजनक और अच्छी वायु गुणवत्ता वाले दिनों की संख्या में वृद्धि करे। दिल्ली में वायु प्रदूषण और ग्रीन हाउस गैसों (जीएचजी) पर व्यापक अध्ययन'' की व्यापक स्थूल **परिशिष्ट–12.2** में दी गई हैं)।

12.2.2.12 राज्य एजेंसियों को प्रत्येक जिले/शहरी क्षेत्रों में वायु प्रदूषण के स्रोतों और हॉटस्पॉट की पहचान करनी चाहिए और वायु प्रदूषण को कम करने के लिए कार्य योजना तैयार करनी चाहिए।

12.2.2.13 बहुत सवेरे के समय या रात की सफाई के दौरान सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) कस्बों में प्रमुख सड़कों (2 लेन और ऊपर) की यांत्रिक सफाई को बढ़ाया जाए।

12.2.2.14 औद्योगिक उत्सर्जन के लिए मजबूत अनुपालन तंत्र लागू करें। विश्वसनीय **निरंतर उत्सर्जन निगरानी प्रणाली (सीईएमएस) डेटा** का उपयोग उद्योगों द्वारा स्व–निगरानी और रिपोर्टिंग के लिए किया जा सकता है।

12.2.2.15 क्षेत्र में रेत, कोयला, फ्लाई ऐश, निर्माण सामग्री और ऐसी अन्य वस्तुओं के लिए केवल पूरी तरह से ढके और बंद कैरिज/माल ढुलाई की अनुमति दी जानी चाहिए।

12.2.2.16 बड़े उद्योगों से संबंधित सड़क परिवहन द्वारा प्रदूषण को कम करने के लिए संयंत्रों में वाहनों के प्रवेश और रेक में थोक सामग्री हैंडलिंग पर पॉलुशन अन्डर कंट्रोल (पीयूसी) जाचों को बढ़ावा दिया जाए।

12.2.2.17 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरी वार्डों और गांवों में समयबद्ध तरीके से वायु गुणवत्ता निगरानी उपकरण स्थापित किए जाने चाहिए जोकि पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए ऑनलाइन हो । सीपीसीबी यह कार्य कर सकता है या किसी एजेंसी

[39] *https://krishijagran.com/agriculture-world/this-5-rs-capsule-will-solve-stubble-burning-problem-reduce-pollution-make-soil-fertile/*

को नामित कर सकता है।

12.2.2.18 प्रत्येक उप–क्षेत्र में उल्लंघन पर तत्काल कार्रवाई के लिए प्रभावी लोक शिकायत निवारण मंच जैसे मोबाइल ऐप विकसित किये जाने चाहिए।

12.2.2.19 राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एसपीसीबी) को नियमित रूप से वायु गुणवत्ता की निगरानी करनी चाहिए और अपने संबंधित उप–क्षेत्रों में आवश्यक उपकरण स्थापित करना चाहिए।

12.2.2.20 सीपीसीबी के सुझाव के अनुसार सड़क निर्माण एजेंसियों द्वारा सड़क धूल निरोधकों का उपयोग किया जाना चाहिए।

12.2.2.21 राज्य को अनिवार्य रूप से समयबद्ध और चरणबद्ध तरीके से सभी औद्योगिक स्थानों, सभी जल निकायों, प्रमुख यातायात चौराहों, अस्पतालों / स्कूलों आदि के पास स्वचालित और निरंतर वायु गुणवत्ता रीडिंग के मानदंडों को अपनाना चाहिए। इसके लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पीबी/सीपीसीबी या एसपीसीबी से फंड की व्यवस्था की जा सकती है।

12.2.2.22 उन्नत प्रौद्योगिकी, उनकी रीडिंग की विश्वसनीयता और नियमित आधार पर अपनी रिपोर्ट के सार्वजनिक प्रकटीकरण को अपनाकर वायु गुणवत्ता निगरानी उपकरणों का आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए।

12.2.2.23 राज्य एजेंसियों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी शहर के बेड़े (बस, मिनीबस, कचरा संग्रह और अन्य कारें और ट्रक) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में हरित ऊर्जा/ईंधन स्रोतों पर चलते हैं और उनका उपयोग करते हैं।

12.2.2.24 कार्बन मुक्त यात्रा का समर्थन करने के लिए, **तेजी से ई–वाहन चार्जिंग पॉइंट** के साथ **हाइड्रोजन री–फ्यूलिंग स्टेशनों** का प्रावधान किया जाना चाहिए। 2030 तक जीवाश्म आधारित ईंधन के साथ जैव ईंधन के 20% सम्मिश्रण को प्राप्त करने के उद्देश्य से जैव ईंधन नीति को प्रदूषण को कम करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में लागू किया जाना चाहिए।[40] मैकेनिकल कलेक्टर, वेट स्क्रबर, फैब्रिक फिल्टर (बैगहाउस), इलेक्ट्रोस्टैटिक कम्बशन सिस्टम (थर्मल ऑक्सीडाइजर्स), कंडेनसर, एब्जॉर्बर आदि जैसी स्वच्छ और स्मार्ट तकनीकों को अपनाएं और ईंधन को स्वच्छ ईंधन में बदलें।

12.2.2.25 अन्य वायु प्रदूषण नियंत्रण उपायों जैसे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी थर्मल पावर प्लांटों में इलेक्ट्रोस्टैटिक प्रेसिपिटेटर की स्थापना, सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) थर्मल पावर प्लांटों द्वारा एनसीएएपी का अनुपालन, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अनिवार्य कोयला/फ्लाई ऐश आदि केवल ढके/बंद वैगनों/ट्रकों आदि का एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी राज्यों द्वारा सख्ती से सुनिश्चित किया जाएगा। साथ ही ऐसे स्थलों के आसपास प्रदूषण को कम करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी निर्माण स्थलों की अनिवार्य बाड़/आवरण के लिए मौजूदा प्रावधान भी उप–क्षेत्रों और संबंधित स्थानीय प्राधिकरणों और भवन योजना मंजूरी देने वाली एजेंसियों द्वारा सुनिश्चित किए जाएंगे।

12.2.2.26 स्मॉग टावर, स्मॉग गन जैसी प्रदूषण शमन तकनीकें स्थापित की जानी चाहिए। दिल्ली ने 2020 में पहले ही स्मॉग टावर लगाना शुरू कर दिया है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के अन्य शहरी क्षेत्रों को भी इसका पालन करना चाहिए।

12.2.2.27 सूक्ष्म जलवायु आधारित हस्तक्षेपों के लिए एयर फिल्टर लाने के लिए एयर फिल्टर प्रौद्योगिकी, आयनीकरण आदि को अपनाने का अन्वेषण करें। पीएम के स्तर को नीचे लाने के लिए इसे प्रमुख यातायात चौराहों पर स्थापित किया जा सकता है।

12.2.2.28 वाहन प्रदूषण के प्रबंधन के लिए वाहन रखरखाव, सुरक्षित और ईंधन कुशल ड्राइविंग और पीयूसी जांच के महत्व पर ड्राइवरों (ट्रांसपोर्टरों) के बीच जागरूकता पैदा की जानी चाहिए।

12.2.2.29 इस क्षेत्र में बढ़ते वायु प्रदूषण के साथ, राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्य योजना[41] के तहत एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 05 शहरों यानी दिल्ली, गाजियाबाद, नोएडा, खुर्जा और अलवर की पहचान नॉन अटेन्मेंट स्थलों के रूप में की गई है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्य यह सुनिश्चित कर सकते हैं कि वर्तमान एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के ये 5 शहर राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्य योजना के लिए आवश्यक सभी उपायों को तेजी से लागू करेंगे और संबंधित उप–क्षेत्रीय योजनाओं में उपयुक्त नीतियों को रेखांकित किया जाएगा और मास्टर / विकास योजनाओं में विस्तृत किया जाएगा।

12.2.3 ध्वनि प्रदूषण

12.2.3.1 सभी राजमार्गों में शोर अवरोधक/वृक्षों के कॉरिडोर होंगे, खासकर जब वे आवासीय क्षेत्रों, अस्पतालों, वृद्धाश्रमों, शैक्षणिक संस्थानों, अदालतों, धार्मिक स्थलों आदि से गुजर रहे हों या उनके पास से गुजर रहे हों। शोर/वृक्ष गलियारों के तत्वों को समग्र राजमार्ग निर्माण/विकास/सुधार लागत, जैसा लागू हो, के हिस्से के रूप में शामिल किया जाना चाहिए। ऐसे क्षेत्रों में सड़कों के किनारे समुचित सघन वृक्षारोपण किया जाना चाहिए।

[40] *https://pib.gov.in/Pressreleaseshare.aspx?PRID=1532265*
[41] *प्र.नि.बो.–https://cpcb.nic.in/list-of-non-attainment-cities/*

12.2.3.2 शोर स्तर के मानदंडों को सभी धार्मिक स्थानों में संबंधित स्थान के अनुसार जागरूकता लाकर सख्ती से लागू किया जाना चाहिए, न कि केवल बल द्वारा।

12.2.3.3 वाहनों के ध्वनि उत्सर्जन पर सीमाएं लागू की जानी चाहिए।[42] वाहनों के लिए ध्वनि दबाव के स्तर की सीमाएं इंजनों से ध्वनि उत्सर्जन को कम करती हैं। हालांकि, राजमार्गों पर मुख्य शोर यातायात का रोलिंग शोर है। इसे शांत सड़क सतहों (छिद्रपूर्ण डामर, ''ड्रेन डामर'') या किसी भी सड़क पर सुचारू सवारी के लिए शांत टायरों के उपयोग को बढ़ावा देकर कम किया जा सकता है।

12.2.3.4 आवासीय, अस्पतालों, वृद्धाश्रमों, शैक्षणिक संस्थानों, अदालतों आदि जैसे स्थानों के आसपास 100 मीटर से कम के क्षेत्र को ''साइलेंटजोन'' के रूप में नामित किया जाना चाहिए, जिसमें शोर की सीमा दिन के समय 50 डीबी और रात के समय 40 डीबी से कम होनी चाहिए। [43]सांकेतिक परिवेशीय शोर मानकों को **परिशिष्ट–12.4** में दिया गया है।

12.2.3.5 कई देशों ने हॉर्न बजाने पर प्रतिबंध लगा दिया है और यह ध्वनि प्रदूषण को रोकने का बहुत प्रभावी तरीका साबित हुआ है। राज्यों द्वारा इसी तरह के कदम उठाए जाएं और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में चरणबद्ध तरीके से हॉर्न बजाने पर प्रतिबंध लगाया जाए। सबसे पहले सीबीडी (सेंट्रल बिजनेस डिस्ट्रिक्ट) और सघन आवासीय क्षेत्र में शुरू किया जाए।

12.2.3.6 निरंतर वास्तविक समय शोर निगरानी नेटवर्क विकसित किया जाना चाहिए।

12.2.3.7 पड़ोसियों की असुविधा को कम करने के लिए उचित परिधीय आड़ के साथ निर्माण स्थलों, उद्योगों आदि पर कम शोर के स्तर को बनाए रखा जाना चाहिए।

12.2.4 सतही जल गुणवत्ता

12.2.4.1 राज्यों को स्वच्छ जल आपूर्ति के वैश्विक मानदंडों को अपनाना चाहिए और टीडीएस मानदंड विश्व मानकों के साथ तुलनीय होने चाहिए। इस संबंध में यूएलबी/संबंधित एजेंसियों को संबंधित राज्य सरकारों द्वारा समर्थित किया जाना चाहिए। स्वच्छ जल आपूर्ति के वैश्विक मानदंड **परिशिष्ट –12.3** में दिए गए हैं।

12.2.4.2 नदियों और प्राकृतिक नालों की ड्रेजिंग और नियमित सफाई की जानी चाहिए और कचरे का उचित तरीके से निपटान किया जाना चाहिए, ताकि यह नदी / नहरों में वापस न जा सके।

12.2.4.3 सभी संबंधित विभागों/जिला प्रशासन/शहरी स्थानीय निकायों को अपने–अपने उप–क्षेत्रों में जल निकायों के **पुनरुद्धार,** सफाई और सौंदर्यीकरण के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए, जैसा कि जल, जल निकासी और स्वच्छता के अध्याय में कहा गया है।

12.2.4.4 एमओईएफएंडसीसी ने वानिकी हस्तक्षेप सहित 13 नदियों के कायाकल्प के लिए पहल की है। गंगा और यमुना नदी इस पहल का हिस्सा हैं। इसी तरह, राजस्थान और हरियाणा उप–क्षेत्र में साहिबी नदी के कायाकल्प और पुनर्जीवन की जांच करने की संभावनाएं तलाशी जानी चाहिए। इसके **पुनरुद्धार/कायाकल्प** के लिए सीपीसीबी द्वारा 2022 तक एक कार्य योजना तैयार की जा सकती है, ताकि 2024 तक मुद्दों का समाधान किया जा सके।

12.2.4.5 2026 तक पूरे क्षेत्र के सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा नदियों (यमुना, हिंडन, काली) में अनुपचारित सीवेज और औद्योगिक निर्वहन के **शून्य निर्वहन को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।**

12.2.4.6 यमुना, हिंडन और काली नदियों में स्नान के प्रयोजनों के लिए आवश्यक पानी की गुणवत्ता और स्वीकार्य पानी प्राप्त करने के प्रयास किए जाने चाहिए।

12.2.4.7 सभी महत्वपूर्ण सतही जल निकायों और शोधन संयंत्रों की जल गुणवत्ता की निगरानी नियमित आधार पर की जानी चाहिए। उपचारित सीवेज बहिःस्राव के पुनर्चक्रण और पुनः उपयोग के प्रयास किए जाने चाहिए।

12.2.4.8 नदियों और जल निकायों से कचरा साफ करने और इकट्ठा करने के लिए **फ्लोटिंग वाटर ड्रोन / रोबोट तकनीक** के उपयोग को बढ़ावा दिया जाना चाहिए। स्वायत्त ड्रोन प्रौद्योगिकी जैसे अपशिष्ट– शार्क/एक्वा–ड्रोन[44] जो वैक्यूम क्लीनर के समान काम करते हैं, उन्हें एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा नदियों/चौनलों और जल निकायों की सफाई और जल प्रदूषण को कम करने में मदद के लिए अपनाया जाना चाहिए।

---

[42] यूरोप में,, अधिकतम अनुमेय शोर का स्तर मोटर वाहनों के लिये 69DBA से लेकर कारों के लिए 77 DBA और भारी दोपहिया वाहनों के लिए 83 DBA से लेकर 84 DBA तक होता है।

[43] https://tspcb.cgg.gov.in/Environment/Ambient%20Noise%20Standards.pdf

[44] https://en.reset.org/blog/wastesharks-how-floating-drones-are-helping-clean-our-seas-09262018and https://www.delltechnologies.com/en-us/perspectives/how-trash-eating-drones-are-taking-on-water-pollution/#scroll=off

12.2.4.9 जीएनसीटी दिल्ली ने योजनाबद्ध तरीके से जलाशयों को फिर से जीवंत करने की पहल की है और झीलों के शहर परियोजना के लिए जल निकायों के कायाकल्प के लिए संचालन प्रक्रियाओं (एसओपी) का एक मानक सेट तैयार किया है, जिसमें परियोजनाओं को एकल रूप से करने के बजाय, 30–50 जल निकाय, समान मापदंडों के एक पैकेज के तहत क्लब किये जाएंगे और समानांतर में बोलियों के बाद इन परियोजनाओं को निष्पादित किया जाएगा। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के कस्बों और शहरों में सभी जल निकायों के कायाकल्प के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा इसी तरह की पहल की जा सकती है। ऐसी प्रत्येक साइट में नजफगढ़ क्षेत्र के लिए दिल्ली परियोजना के आधार पर एसटीपी क्षमता के 50% के लिए पुनर्भरण गड्ढे बनाने होंगे।

12.2.4.10 विभिन्न नहरों, विशेष रूप से अनलाइन्ड और बारहमासी नहरों के मसलों का मूल्यांकन करने की आवश्यकता है ताकि भूजल पुनर्भरण में उनके योगदान की जांच की जा सके। आगरा नहर प्रदूषित पानी ले जाती है और इसके प्रभाव का आकलन करने की जरूरत है।

12.2.4.11 दिल्ली के आर्द्रभूमि प्राधिकरण का गठन किया गया है जो दिल्ली में जल निकायों की बहाली और संरक्षण की निगरानी कर रहा है। इस तरह की पहल अन्य उप–क्षेत्रों में भी की जानी चाहिए।

12.2.5 भूजल गुणवत्ता

12.2.5.1 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के कुछ क्षेत्रों में कुछ हानिकारक रसायन और धातु पाए जाते हैं जो त्वचा और अन्य बीमारियों का कारण बनते हैं। पानी में भारी धातु/रसायनों पर पूरे क्षेत्र में सख्ती से निगरानी की जानी चाहिए और ऐसे क्षेत्रों में बोरिंग पर कड़ी सजा मिलनी चाहिए। उप–क्षेत्रीय योजना में ऐसे क्षेत्रों और मुद्दों पर विशेष ध्यान देना चाहिए।

12.2.5.2 अनुमेय रासायनिक उत्सर्जन/मुक्ति के संबंध में पर्यावरण एवं वन मंत्रालय/सीपीसीबी या किसी अन्य सक्षम प्राधिकारी द्व ारा निर्धारित मानदंडों और मानकों को सख्ती से लागू किया जाना चाहिए।

12.2.5.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी चिन्हित जल पुनर्भरण संरचनाओं को अच्छी तरह से बनाए रखा जाना चाहिए और उन्हें साफ रखा जाना चाहिए।

12.2.5.4 स्थिरता के लिए, राज्य पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जल चैनलों के पर्यावरण के प्रति संवेदनशील क्षेत्रों की पहचान करने के लिए आवश्यक कदम उठा सकते हैं।

12.2.6 अपशिष्ट प्रबंधन

12.2.6.1 'अपशिष्ट से ऊर्जा' और 'सर्कुलर अर्थव्यवस्था' की अवधारणा को पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में व्यापक रूप से अपनाया जाना चाहिए और इस संबंध में संबंधित राज्यों द्वारा प्रोत्साहन सहित आवश्यक कार्रवाई की जानी चाहिए।

12.2.6.2 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों को सभी उद्योगों द्वारा उत्सर्जन में कमी को प्रोत्साहित करना चाहिए।

12.2.6.3 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी यूएलबी / प्राधिकरणों और डीलिंग एजेंसियों द्वारा नवीनतम और नई संग्रह और निस्तारण प्रौद्योगिकियों को अपनाया जाना चाहिए।

12.2.6.4 रासायनिक अपशिष्ट (जैसे तैलीय कीचड़, हेलोजिनेट विलायक, आदि) को निर्धारित मानदंडों के अनुसार ठीक से संभाला जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) क्षेत्रों में हवा, मिट्टी और पानी में रासायनिक और खतरनाक कचरे के निस्तारण को रोका जाना चाहिए और दंडित किया जाना चाहिए।

12.2.6.5 चूंकि इलेक्ट्रॉनिक कचरा एक गंभीर सार्वजनिक स्वास्थ्य और पर्यावरणीय मुद्दे के रूप में उभर रहा है।[45] एनसीआर (रा.रा. क्षे.) को संगठित तरीके से ई–कचरे के उचित प्रबंधन में देश के लिए एक उदाहरण पेश करना चाहिए और यथासंभव पुनः उपयोग को बढ़ावा देना चाहिए।

12.2.6.6 विस्तारित उत्पादक उत्तरदायित्व (ईपीआर) को पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सख्ती से लागू किया जाना चाहिए, जिसमें जिला स्तर के ईपीआर समन्वयक प्रदूषण नियंत्रण कार्यालयों के साथ मिलकर काम कर रहे हो और डीसी/डीएम द्वारा पर्यवेक्षण किया जाना चाहिए।

12.2.6.7 सीपीसीबी एंड ऑफ लाइफ वाहनों के प्रबंधन के लिए दिशानिर्देश लेकर आया है। इसे निर्माताओं और पुनर्चक्रणकर्ताओं के लिए उपलब्ध कराया गया है। दिशानिर्देशों[46] के अनुसार काफी पुराने वाहनों के पुनर्चक्रण के लिए अधिमानतः बुनियादी ढाँचा स्थापित करना महत्वपूर्ण है जो नूंह (हरियाणा), भरतपुर (राजस्थान), बुलंदशहर और बागपत (यूपी), आदि में हो सकता है,

[45] *संयुक्त राष्ट्र की ग्लोबल ई–वेस्ट मॉनिटर 2020 के अनुसार, चीन तथा अमेरिका के बाद भारत ''दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा इलेक्ट्रोनिक कचरा उत्पादक'' है।*

[46] *https://mpcb.gov.in/sites/default/files/standing_orders/Guidelines_Handling_Processing_and_Recycling_ELV_26092019_0.pdf*

जिनके पास बहुत सारी खाली जमीन है।

12.2.6.8 औद्योगिक क्षेत्रों से औद्योगिक अपशिष्ट जल को सीईटीपी तक ले जाने के लिए औद्योगिक क्षेत्रों में परिवहन प्रणाली (पाइपलाइन) के निर्माण के प्रयास किए जाने चाहिए। उद्योगों द्वारा स्वयं सीईटीपी उपचारित पानी का उपयोग करने के लिए रिवर्स पाइपलाइन (यानी सीईटीपी से व्यक्तिगत उद्योग तक) प्रदान की जानी चाहिए।

12.2.6.9 सीईटीपी में मौजूदा उपचार सुविधा को रिवर्स ऑस्मोसिस (आरओ) सिस्टम प्रदान करके अपग्रेड किया जाना चाहिए, ताकि उपचारित पानी का उपयोग उद्योगों द्वारा प्रक्रिया में ही किया जा सके।[47] यह विश्वविद्यालयों और कॉलेजों सहित संस्थागत और आवासीय परिसरों में भी किया जा सकता है। यह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रत्येक औद्योगिक क्लस्टर/संपदा आदि के लिए अनिवार्य होगा।

12.2.6.10 सीपीसीबी/एसपीसीबी के मापदंडों के अनिवार्य अनुपालन के अलावा, प्रत्येक औद्योगिक क्षेत्र की क्षमता के अनुसार बंद संवहन (कन्वेयन्स) प्रणाली, आरओ सिस्टम, रिवर्स पाइपलाइन आदि अनिवार्य होना चाहिए।

12.2.7 ग्रीन एनसीआर (रा.रा.क्षे.) : वन और जैव विविधता

12.2.7.1 निर्धारित वनरोपण और संरक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से आरक्षित और संरक्षित वनों में छत्र आवरण में सुधार के प्रयास किए जाएं। आरक्षित वनों में वनरोपण अभियान, संबंधित राज्य वन विभागों द्वारा किया जा सकता है।

12.2.7.2 राज्य अवक्रमित वनों को बहाल करने के लिए प्रोत्साहन दे सकते हैं जो ग्रामीण रोजगार को भी बढ़ावा दे सकते हैं।

12.2.7.3 वन्यजीवों के सुचारू आवागमन के लिए 'एनिमल ब्रिज' और 'एनिमल अंडरपास' प्रदान करके वन्यजीव क्रॉसिंग के लिए किसी भी / सभी परिवहन संबंधी बाधाओं को दूर करने और प्रमुख वन्यजीव आवास गलियारों को फिर से जोड़ने के लिए राज्यों द्वारा आवश्यक पहल की जानी चाहिए। एसआरपी को इसके लिए यथा लागू विशेष प्रावधान करना चाहिए।

12.2.7.4 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वन्यजीव / पक्षी अभयारण्य, राष्ट्रीय उद्यान के रूप में कई संरक्षित क्षेत्र हैं जिनमें असोला भट्टी वन्यजीव अभयारण्य, सुल्तानपुर राष्ट्रीय उद्यान, नाहर वन्यजीव अभयारण्य, भिंडावास वन्यजीव अभयारण्य, खापरवास वन्यजीव अभयारण्य, ओखला पक्षी अभयारण्य, हस्तिनापुर वन्यजीव अभयारण्य, सरिस्का टाइगर रिजर्व, बांध बरेठा वन्यजीव अभयारण्य और केवलादेव वन्यजीव अभयारण्य आदि शामिल हैं। इनमें से इको–सेंसिटिव जोन[48] की पहचान कर उन्हें अधिसूचित कर दिया गया है। उन्हें भूमि उपयोग और भूमि कवर मानचित्रों में शामिल करना होगा और लागू नियमों/दिशानिर्देशों के अनुसार क्षेत्र के भीतर विकास को विनियमित करना होगा।

12.2.7.5 दिल्ली में 07 जैव विविधता पार्क हैं (100 एकड़ से 700 एकड़ तक का क्षेत्र)। इसी तरह, गुरुग्राम और नोएडा में जैव विविधता पार्क विकसित किया गए हैं । एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्राधिकरण/यूएलबी को अन्य क्षेत्रों में भी इसी तरह के जैव विविधता पार्क विकसित करने चाहिए और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जैव विविधता में उच्चतम मानकों को प्राप्त करने की दिशा में काम करना चाहिए।

12.2.7.6 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों/एजेंसियों/विकास प्राधिकरणों/यूएलबी आदि द्वारा प्रयास किए जाने चाहिए कि अधिमानतः 2030 तक प्रत्येक मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्र में कम से कम एक बॉटनिकल गार्डन और चिड़ियाघर हो।

12.2.7.7 दर्शनीय और सांस्कृतिक परिदृश्य क्षेत्रों के दृश्यों को चिन्हित करने और उनकी रक्षा करने का प्रयास किया जाना चाहिए।

12.2.7.8 वृक्षारोपण अभियान और लैण्डस्केपिंग के लिए देशी प्रजातियों को वरीयता दी जानी चाहिए।

12.2.7.9 एसआरपी/डीडीपी/मास्टर/विकास योजनाओं को उन क्षेत्रों को परिभाषित करना चाहिए जिन्हें महत्वपूर्ण पर्यावरणीय सेवाएं प्रदान करने के लिए संरक्षित किया जाना चाहिए, जैसे जैव विविधता संरक्षण, बाढ़ नियंत्रण, जल उत्पादन, क्षरण नियंत्रण और हीट आइलैंड्स का शमन, आदि।

12.2.7.10 एसआरपी/डीडीपी/मास्टर प्लान इत्यादि में क्षेत्रों का निर्धारण और मानचित्रण में दर्शाना चाहिए कि इकोलाजिकल रूप से महत्वपूर्ण क्षेत्रों और प्राकृतिक विशेषताओं का प्रबंधन कैसे किया जाएगा (जैसे ढलान और घाटियां, और अन्य प्राकृतिक विशेषताएं)। पर्यावरण के प्रति संवेदनशील क्षेत्रों के संरक्षण और सुरक्षा के लिए प्रयास करें और हरित स्थान की मात्रा और कनेक्टिविटी में वृद्धि के प्रयास करे।

12.2.7.11 सड़क किनारे वृक्षारोपण और सामाजिक वृक्षारोपण कार्यक्रमों को सभी संबंधित एजेंसियों और समुदाय जैसे स्कूलों के इको–क्लब, आरडब्ल्यूए, आदि को शामिल करके एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में समग्र हरित/वृक्ष आवरण को बढ़ाने की

[47] *जैसा कि औद्योगिक क्षेत्र भिवाड़ी के मामले में किया गया है।*

[48] *संदर्भ - http://moef.gov.in/rules-and-regulations/esz-notifications-2/*

आवश्यकता है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों को **शहरी–ग्रामीण पार्क प्रणाली** स्थापित करने की दिशा में काम करना चाहिए जो राष्ट्रीय पार्कों, क्षेत्रीय पार्कों, शहरी पार्कों, स्थानीय पार्कों और सामुदायिक पार्कों पर केंद्रित हो।

12.2.7.12 सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा जलमार्गों के साथ लीनियर पार्क और हरित क्षेत्रों को विकसित करने का प्रयास किया जाना चाहिए। नीले–हरे रंग के नेटवर्क को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के जिलों और उप–क्षेत्रों में नेचर ट्रेल्स के साथ सहजता से जोड़ा जाएगा ताकि परिवारों और हाईकरस के लिए प्रकृति से सानिध्य के लंबे खंड तैयार किए जा सकें।

12.2.7.13 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों को नया खुला स्थान प्रदान करने के अवसरों की जांच करनी चाहिए ताकि सभी आवासीय क्षेत्र खुले स्थान के 400 मीटर के भीतर हों और सभी उच्च घनत्व वाले आवासीय क्षेत्र (60 आवास/हेक्टेयर से अधिक) खुले स्थान के 200 मीटर के भीतर हों।

12.2.7.14 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा जलमार्गों के साथ **लीनियर पार्कों और हरित क्षेत्रों** को विकसित करने के प्रयास किए जाएं। नदियों/चौनलों और बड़े जल निकायों के आसपास के जलग्रहण क्षेत्रों में एक उपयुक्त बफर, अधिमानतः लगभग 100 मीटर ग्रीन बफर होना चाहिए और उसे साफ रखा जाना चाहिए।

12.2.7.15 प्रत्येक उपक्षेत्र के प्राकृतिक क्षेत्र को संबधित राज्य सरकार द्वारा पैरा 3.1.2 (iv) और पैरा 3.4.1.4 के अनुसार चिन्हित, सुनिश्चित और चित्रित किया जाएगा। प्राकृतिक क्षेत्र के अंतर्गत इन पर्यावरण के प्रति संवेदनशील क्षेत्रो में लागू और प्रासंगिक केन्द्रीय और राज्य कानूनो अथवा राज्य/केन्द्र सरकार की किसी भी अधिसूचना/दिशानिर्देश के अनुसार अनुमेय, विनियमित और निषद्ध गतिविधियाँ ही होगी और वे सभी माननीय उच्चतम न्यायालय/उच्च न्यायालयों/एनजीटी, जैसे लागू हों, के आदेशों के निर्णय अधीन होगी। ऐसे प्राकृतिक क्षेत्रो मे जिसे पूर्व मे रा.रा.क्षे.यो. द्वारा प्राकृतिक संरक्षण क्षेत्र (एनसीजेड) के रूप मे नुमोदित किया गया है संबंधित राज्य सरकार द्वारा राजस्व रिकार्ड, उपग्रह इमेजरी तथा ग्राउंड ट्रूथिंग के आधार पर कोई भी परिवर्तन किया जा सकता है ऐसे प्रतिभागी राजय एनजेड/एनसीजेड क्षेत्रों मे बदलावों की सूचना रा.रा.क्षे.यो. बो. (एनसीआरपीबी) को देगे।

12.2.7.16 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को हरित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) और एक – प्रकृति प्रेमी का स्वर्ग बनाने के लिए सभी प्रयास किए जाने हैं।

12.2.8 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शुरू की जाने वाली परिकल्पित प्रमुख परियोजनाए जो पर्यावरण से संबंधित है, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं है, **परिशिष्ट 13.2** में दी गई हैं।

*****

13. कार्यान्वयन रणनीतियाँ एवं संग्रहण

13.1 परिचय

13.1.1 क्षेत्र की आर्थिक क्षमता का लाभ कई आर्थिक चालकों – वाणिज्यिक, औद्योगिक और सेवाओं के साथ–साथ योग्य, शिक्षित, कुशल और मोबाइल आबादी की उपलब्धता के माध्यम से लगाया जा सकता है। साथ ही, एनसीआरपीबी को क्षेत्रीय आर्थिक विकास को बढ़ावा देते हुए संघटक उप–क्षेत्रों की संघीय पहचान को बनाए रखना है।

13.1.2 एनसीटी–दिल्ली और केंद्रीय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (सीएनसीआर) महानगरों में तेजी से शहरीकरण से उत्पन्न होने वाले विकास के लाभों को क्षेत्र के अन्य हिस्सों में समान रूप से फैलाना है। हालांकि गुरुग्राम, फरीदाबाद, गाजियाबाद और नोएडा जैसे कस्बों का विकास काफी दिखाई दे रहा है, लेकिन इस क्षेत्र में नागरिक सेवाओं की तेजी से बढ़ती मांग के साथ भौतिक और सामाजिक दोनों प्रमुखों के प्रावधान में बुनियादी ढांचे की स्थिति ने तालमेल नहीं रखा है । बुनियादी ढांचे तक पहुँच और प्रावधान के संदर्भ में मापे गया विकास के लाभ अभी भी असमान रूप से वितरित किए जाते हैं, जिससे पर्यावरणीय तनाव पैदा होता है।

13.1.3 एनसीआरपीबी अधिनियम बोर्ड को क्षेत्रीय योजना तैयार करने की जिम्मेदारी सौंपता है। इसके अलावा, अधिनियम, धारा 7 (सी) के माध्यम से, एनसीआरपीबी को भाग लेने वाले राज्यों और केंद्र शासित प्रदेश के माध्यम से क्षेत्रीय योजना, कार्यात्मक योजनाओं, उप–क्षेत्रीय योजनाओं और परियोजना योजनाओं के प्रवर्तन और कार्यान्वयन का समन्वय करने के लिए भी अधिदेशित करता है।

13.1.4 एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा तैयार उप–क्षेत्रीय योजनाओं (एसआरपी) की धारा 19 के तहत बोर्ड द्वारा जांच की जानी आवश्यक है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि एसआरपी क्षेत्रीय योजना के अनुरूप है। एनसीआरपीबी अधिनियम की धारा 20 के अनुसार विधिवत रूप से अंतिम रूप दिए गए एसआरपी और परियोजना योजनाओं का कार्यान्वयन प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्य / केंद्र शासित प्रदेश की जिम्मेदारी है।

13.1.5 तदनुसार, क्षेत्रीय योजना, कार्यात्मक योजनाओं, एसआरपी, परियोजना योजनाओं आदि में नीतियों, प्रस्तावों और परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए संसाधनों को जुटाना भी बड़े पैमाने पर भाग लेने वाले राज्यों की जिम्मेदारी है; हालांकि, अधिनियम के निगरानी उद्देश्य के साथ एनसीआरपीबी की समन्वय भूमिका, एनसीआरपीबी को केंद्र सरकार के मंत्रालयों/विभागों/एजेंसियों के साथ राज्यों की अन्य पैरास्टेटल एजेंसियों को शामिल करने में सक्षम बनाती है। एनसीआरपीबी को एक कोष स्थापित करने का भी अधिकार है जिसमें भारत सरकार/राज्यों से अनुदान, केंद्र सरकार से ऋण, उधार सहित अन्य स्रोत शामिल हैं। इस फंड का उपयोग एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों और काउंटर मैग्नेट क्षेत्रों को एसआरपी, परियोजना योजनाओं आदि के कार्यान्वयन के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए भी किया जा सकता है। एनसीआरपीबी ने अब तक सितंबर 2020 तक कुल 5,572.72 करोड़ रुपये की राशि जुटाई है, जिसमें से केंद्र सरकार से योजना निधि 1,501. 60 करोड़ रुपये, एनसीटी दिल्ली सरकार से योगदान के साथ–साथ बांड के माध्यम से 350.75 करोड़ रुपये और एडीबीध केएफडब्ल्यू से क्रेडिट की लाइनों के माध्यम से 3,720.35 करोड़ रुपये है। वर्षवार विवरण **अनुलग्नक –डी–13.1** में दिया गया है।

13.1.6 धारा 29(1) में कहा गया है कि एक बार क्षेत्रीय योजना के कार्यान्वयन के लिए अधिसूचित होने के बाद, इस योजना के उल्लंघन में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कोई भी विकास नहीं हो सकता है। क्षेत्रीय योजना के उल्लंघन के मामले में, एनसीआरपीबी अधिनियम 1985 की धारा 29(2) के प्रावधानों के अनुसार, बोर्ड संबंधित भाग लेने वाले राज्य या केंद्र शासित प्रदेश को इस तरह की गतिविधि को रोकने और संबंधित भाग लेने वाले राज्य या केंद्र शासित प्रदेश से वित्तीय सहायता वापस लेने का निर्देश दे सकता। एनसीआरपीबी अधिनियम का एक अन्य प्रावधान यानी धारा 27, इस अधिनियम के अधिनियमन के समय किसी भी अन्य अधिनियम, कानून या नियम पर इस अधिनियम को अधिभावी प्रभाव देता है। यह उल्लेखनीय है कि अधिनियम, धारा 33 के तहत, बोर्ड को सर्वेक्षण आदि के सीमित उद्देश्यों के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में किसी भी परिसर में प्रवेश करने की शक्ति प्रदान करता है। हालांकि, ये प्रावधान अकेले एनसीआरपीबी को अपने निगरानी उद्देश्यों के निर्वहन में पर्याप्त रूप से सशक्त बनाने के लिए पर्याप्त नहीं हो सकते हैं। इसके अलावा, पूर्व में एनजीटी के फैसलों सहित न्यायिक हस्तक्षेपों ने बोर्ड के कामकाज को प्रभावित किया है। इसके लागू होने की तारीख से, क्षेत्रीय योजना को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्यों द्वारा कार्यान्वयन के लिए लिया गया है और कार्यान्वयन के इस पाठ्यक्रम

के दौरान, एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 के तहत प्रासंगिक प्रावधानों को देखते हुए, विभिन्न न्यायालयों ने क्षेत्रीय योजना को क्षेत्रीय विकास का एक प्रमुख साधन माना है। कुछ प्रमुख न्यायालय आदेशों/निर्देशों के अंश **अनुलग्नक–डी–13.2** मे हैं।

13.2 मुख्य मुद्दे

13.2.1 योजनाओं के पदानुक्रम की तैयारी

i) पिछली क्षेत्रीय योजनाओं के कार्यान्वयन से पता चलता है कि सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य अपनी संबंधित उप क्षेत्रीय योजनाओं (एसआरपी) को समय पर अंतिम रूप नहीं दे पाए हैं। इसके अलावा, हालांकि राज्यों ने मास्टर और विकास योजनाएँ तैयार करने में पहल की, सभी कस्बों और शहरों को कवर नहीं किया जा सका है। इसके अलावा, क्षितिज अवधि भी एसआरपी और आरपी क्षितिज से भिन्न थी, जिसके परिणामस्वरूप परिहार्य मुद्दे उत्पन्न हुए। जिला विकास योजनाओं की तैयारी या डीपीसी और एमपीसी के गठन के संबंध में राज्यों द्वारा बहुत कम ध्यान दिया जा सका।

13.2.2 प्रबंधन संरचना और संस्थागत व्यवस्था

i) यह देखा गया कि राज्य स्तरीय संचालन समितियां (एसएलएससी) विभिन्न विभागों के शामिल न होने के कारण बहुत प्रभावी नहीं हो सकती हैं जो वास्तव में नीतियों और प्रस्तावों को धरातल पर लागू करने के लिए हैं। यह भी देखा गया कि एसएलएससी की बैठकें नियमित रूप से आयोजित नहीं की जा सकीं।

ii) योजना और निगरानी प्रकोष्ठ (पीएमसी) का तंत्र वांछित परिणाम प्राप्त नहीं कर सका। दिल्ली ने अपने सेल में कोई रिक्ति नहीं भरी है। राजस्थान, यूपी और हरियाणा में पदों के पुनर्गठन के बाद भी स्वीकृत पदों के खिलाफ पिछले कई वर्षों से कई रिक्तियां हैं। ये पीएमसी बड़े पैमाने पर उप क्षेत्रों में कस्बों के लिए पानी, सीवरेज, जल निकासी और व्यापक अपशिष्ट प्रबंधन के लिए मास्टर प्लान तैयार करने में सक्षम नहीं हैं।

13.2.3 संग्रहण

i) किसी योजना की सफलता प्राप्त करने के लिए पूंजी और कुशल जनशक्ति दोनों ही संसाधन सबसे महत्वपूर्ण तत्व हैं। योजना की सफलता के लिए विभिन्न परियोजनाओं का वित्तपोषण महत्वपूर्ण है। परिवहन, बिजली, पानी और स्वच्छता, डेटा प्रबंधन जैसे बुनियादी ढांचे और स्वास्थ्य और शिक्षा जैसे सामाजिक क्षेत्रों में भी बड़े निवेश की आवश्यकता है। इसके लिए कुशल/योग्य श्रमशक्ति का होना भी महत्वपूर्ण है।

ii) क्षेत्रीय योजना की समीक्षा के अनुसार, एनसीआरपीबी निधि काफी कम है और एनसीपीआरबी को क्षेत्र के नियोजित विकास में प्रभावी भूमिका निभाने के लिए अपनी रणनीतिक स्थिति का लाभ उठाने से रोकता है। शहरी विकास पर संसदीय स्थायी समिति (2008–09) ने देखा कि यह [कॉर्पस] उपग्रह कस्बों और सीएमए को पुल केंद्रों के रूप में काम करने में सक्षम होने के लिए शायद ही लाभ पहुंचा सकता है जो दिल्ली में प्रवासन को रोक देगा। इसलिए, एनसीआरपीबी के बजटीय समर्थन को पर्याप्त रूप से बढ़ाने की आवश्यकता है।

iii) इसलिए, यह स्पष्ट है कि इस क्षेत्र में बड़े पैमाने पर परियोजनाओं के वित्तपोषण में एनसीआरपीबी के पास संसाधनों की कमी रही है, जिसके कारण क्षेत्रीय योजना–2021 में परिकल्पित क्षेत्रीय बुनियादी ढांचे के कार्यान्वयन में बाधा उत्पन्न हुई है। इस क्षेत्र में विकास कार्यक्रमों के वित्तपोषण में एनसीआरपीबी के साथ संसाधनों की कमी और संयुक्त रूप से वित्तपोषित परियोजनाओं के मौजूदा तौर–तरीकों को ध्यान में रखते हुए एनसीआरपीबी अपने घटक राज्यों को अनुदान के रूप में कोई वित्तीय सहायता प्रदान करने की सुविधा प्रदान करने के लिए कुछ नहीं कर सकता है ।

iv) विभिन्न एजेंसियों द्वारा किए गए विकास गतिविधियों को एकीकृत करने के लिए सभी स्रोतों से उपलब्ध निधि का एक व्यापक दृष्टिकोण लिया जाना आवश्यक है। एक समर्पित निधि के तंत्र के बिना, क्षेत्रीय योजना 2041 में परिकल्पित विभिन्न गतिविधियों को प्रभावी ढंग से करना संभव नहीं होगा।

13.2.4 श्रमशक्ति की कमी

i) क्षेत्रीय योजना के कार्यान्वयन के लिए एक बहु–विषयक दृष्टिकोण की आवश्यकता होती है, जिसमें न केवल क्षेत्रीय योजना की नीतियों और प्रस्तावों के समन्वय और निगरानी की जबरदस्त भाग शामिल है, बल्कि एनसीआरबी द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं सहित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कार्यान्वित की जा रही परियोजनाओं की निगरानी भी शामिल है। हालांकि,

क्षेत्रीय योजना 2021 में स्वीकृत जनशक्ति की आवश्यकता को कभी भी स्वीकृत नहीं किया गया है। इस जनशक्ति की कमी के कारण एनसीआरपीबी में गंभीर संगठनात्मक मसले हुए हैं और क्षेत्रीय योजना 2021 के कार्यान्वयन के प्रभावी और सुचारू समन्वय को प्रभावित किया है। पिछले एक दशक में जब से भौगोलिक क्षेत्र और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की आबादी लगभग दोगुनी हो गई है, समस्याएं केवल अभूतपूर्व रूप से बढ़ी हैं।

13.3 नीतियां एवं प्रस्ताव

क्षेत्रीय योजना 2041 के प्रत्येक तत्व से संबंधित विभिन्न नीतिगत प्रावधानों और प्रमुख परियोजनाओं को इस रिपोर्ट में दर्शाया गया है। नीचे अन्य प्रमुख कार्यान्वयन और संसाधन जुटाने की रणनीतियाँ प्रस्तुत की गई हैं।

13.3.1 योजनाओं के पदानुक्रम की तैयारी

i. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए क्षेत्रीय योजना को बुनियादी ढांचे और सेवाओं के स्तर में सुधार पर ध्यान केंद्रित करने के साथ क्षेत्र के लिए समूह रणनीति के रूप में माना जाना चाहिए। संबंधित राज्य सरकारों की जिम्मेदारी, क्षेत्रीय योजना रणनीतियों को प्राप्त करने के लिए विस्तृत योजनाओं को तैयार करने और लागू करने की होगी। चूंकि क्षेत्रीय योजना–2041 नीतियों और प्रस्तावों को राज्य सरकार की निचली पदानुक्रम योजनाओं (जैसे एसआरपी, डीडीपी, मास्टरधविकास योजनाओं और परियोजना योजनाओं) के माध्यम से लागू किया जाना है, एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों को भी यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि इन योजनाओं को एक समयबद्ध तरीके तैयार और अंतिम रूप दिया गया है।

ii. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि प्रकाशित आरपी –2041 और संबंधित एसआरपी –2041 के विपरीत उनके संबंधित उप–क्षेत्र में कोई विकास नहीं किया गया है।

iii. एनसीआरपीबी अधिनियम की धारा 27 के मद्देनजर, एनसीआर राज्यों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि एनसीआर के तहत क्षेत्रों पर लागू सभी संबंधित राज्य कानून आवश्यक संशोधनों के माध्यम से एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 के अनुरूप हैं। इसके अलावा, जहां केंद्रीय कानूनों में संशोधन की आवश्यकता होती है, ऐसे संशोधन उचित प्रक्रिया के अनुसार शुरू किए जा सकते हैं।

iv. क्षेत्रीय योजना नीतियों और प्रस्तावों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों द्वारा और संबंधित एसआरपी में विवरण के साथ विस्तृत किया जाना चाहिए। संबंधित स्तर पर स्थानीय योजना और विकास आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इन्हें संबंधित विभागों/प्राधिकारियों/यूएलबीध्ग्राम पंचायतों आदि द्वारा डीडीपी, मास्टर/विकास योजनाओं, जीपीडीपी और ग्राम विकास योजनाओं आदि में और विस्तृत किया जाना है। इन योजनाओं को क्षेत्रीय योजना और संबंधित उप–क्षेत्रीय योजना के अनुरूप होना चाहिए।

v. विभिन्न योजनाओं के लिए समय–सीमा, विस्तृत किए जाने वाले तत्वों और अन्य पहलुओं को नीचे तालिका 13.1 में प्रस्तुत किया गया है:

तालिका:13.1 निचली पदानुक्रम योजनाएं तैयार करने की समय–सीमा

योजना	समयरेखा	विवरणधटिप्पणी
प्रारूप उप–क्षेत्रीय योजनाएं **(एसआरपी) –2041 रा. रा.क्षे. उप–क्षेत्रों के लिए आरपी 2041 के साथ समन्वयित होंगी**	• एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भागीदारी राज्यों द्वारा एनसीआरपीबी अंतिम आरपी–2041 की अधिसूचना की तारीख से 12 महीने के भीतर	• मानचित्र में, जहां तक संभव हो, 1:10,000 का कार्यशील/इनपुट पैमाना होना चाहिए, एसआरपी लेकिन हस्ताक्षरित/प्रकाशित नक्शों में पैमाना उपयुक्त रूप से राज्य सरकार द्वारा तय किया जा सकता है जहां तक संभव हो, 1:50,000 का या और अच्छा पैमाना हो • विभिन्न आरपी–2041 नीतियों और प्रावधान के लिए विस्तृत कार्य योजना और विवरण प्रदान करें • एसआरपी की समीक्षा आरपी के अनुरूप हर 05 साल में की जाएगी और संशोधित की जाएगी और उचित कदम अग्रिम रूप से शुरू किए जाएंगे। • क्षेत्रीय योजना के अनुरूप एसआरपी एनसीआर सहभागी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा तैयार किया जाएगा । इन्हें टिप्पणियों सहित यदि कोई हो बोर्ड के सामने रखा जाएगा।

योजना	समयरेखा	विवरणधटिप्पणी
जिला विकास योजनाएं (डीडीपीस) – प्रत्येक जिले द्वारा तैयार की जाएंगी	● राज्य सरकार द्वारा अंतिम एसआरपी की अधिसूचना की तारीख से 06 महीने के भीतर या अंतिम आरपी–2041 की अधिसूचना के 01 वर्ष के भीतर, जो भी पहले हो, को अंतिम रूप दिया जाएगा।	● मानचित्र में, जहां तक संभव हो, 1:10,000 का कार्यशील/इनपुट पैमाना होना चाहिए, डीडीपी लेकिन हस्ताक्षरितध्प्रकाशित नक्शों में पैमाना उपयुक्त रूप से राज्य सरकार द्वारा तय किया जा सकता है जहां तक संभव हो, 1:50,000 का या और अच्छा पैमाना हो ● आरपी–2041 और संबंधित एसआरपी–2041 के समग्र ढांचे के भीतर स्थानिक–आर्थिक पहलुओं के आधार पर ● एसआरपी के तत्वों को विस्तार से बताएं ● टेली मेडिसिन, ई–लर्निंग, ई–स्किलिंग के माध्यम से नागरिक केंद्रित सेवाओं पर ध्यान केंद्रित किया जाना चाहिए, क्योंकि नागरिक सेवा केंद्र (सीएससी) को आदि ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए हब के रूप में कार्य करना है ● मूल तत्वों में परिवहन, जल, अपशिष्ट प्रबंधन, बिजली, स्वास्थ्य, शिक्षा, अर्थव्यवस्था, पर्यटन और विरासत, सिंचाई, सामाजिक बुनियादी ढांचा (वृद्धाश्रम और खेल सहित), कौशल, लैंडयूज एसआरपी के अनुरूप हो सकते हैं। ● समेकित एवं समन्वित ग्रामीण विकास एवं संसाधन आवंटन के लिए जिला पंचायतों (जेडपीस) के स्तर पर ग्रामीण समूहों की पहचानध्स्थापना की जाए।
परिप्रेक्ष्य वर्ष 2041 के लिए कार्यात्मक योजनाएं (एफपीएस)	● 01–02 वर्ष के भीतर अंतिम रूप दिया जाए और अंतिम आरपी–2041 की अधिसूचना के तुरंत बाद एफपीएस तैयार करने के लिए अध्ययन शुरू किया जाए यदि पहले नहीं	● आरपी–2041 के चयनित तत्वोंध्क्षेत्रों के लिए प्राथमिकता के आधार पर तैयार किया जाएगा, जिसमें शामिल है एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए परिवहन लेकिन उसी तक सीमित नहीं (सीएनसीआर के लिए माइक्रो लेवल प्लान के साथ)य पानीय जल निकासीय सीवेज और सीडब्ल्यूएमय आवास, स्वास्थ्य, पर्यटन, एमएसएमई, कौशल विकासय पुनर्विकास (स्लम पुनर्विकास सहित पुराने क्षेत्रों का) ● परिवहन में सीओटीएस जैसी विभिन्न प्रतिनिधि समितियों की देखरेख में एनसीआरपीबी और रा.रा.क्षे. राज्यों द्वारा पानी, सीवरेज, पर्यटन आदि क्षेत्रों में एसपीवी संरचनाओं का पता लगाया जा सकता है ।ण
उप क्षेत्रों में मास्टरध विकास योजनाएं	● क्षेत्रीय योजना 2041 की अंतिम अधिसूचना की तारीख से 18 महीने के भीतर या उनकी अंतिम उप–क्षेत्रीय योजनाए 2041 की अधिसूचना की तारीख से 06 महीने के भीतर, जो भी पहले हो, अधिसूचित किया जाना है।	● परिप्रेक्ष्य वर्ष क्षेत्रीय योजना और एसआरपी के अनुरूप परिप्रेक्ष्य वर्ष 2041 के लिए तैयार करना। ● एमपीडी –2041 सहित सभी मास्टरधविकास योजनाओ के जीआईएस प्लेटफॉर्म पर अनिवार्य रूप से तैयार किए गए मानचित्र, जहां तक संभव हो, मास्टरध विकास योजनाओं के लिए 1:4000 का वर्किंगध्इनपुट स्केल हो लेकिन हस्ताक्षरितध प्रकाशित नक्शों का पैमाना राज्य द्वारा उपयुक्त रूप से तय किया जा सकता है, जहाँ तक संभव हो, 1:50,000 के पैमाने या उस से बेहतर और सभी मास्टरध विकास योजनाएं, आरपी –2041 नीतियां और इसके क्षितिज वर्ष के अनुरूपध समन्वय में होंगी ● एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अमृत कस्बों के मामले में, मास्टर प्लान के दूसरे चरण को आरपी –2041 के साथ, क्षितिज वर्ष 2041 के लिए लक्षित किया जाना चाहिए। ● परिवहन, जल, अपशिष्ट प्रबंधन, बिजली, स्वास्थ्य, शिक्षा, अर्थव्यवस्था, पर्यटन और विरासत, सिंचाई, सामाजिक बुनियादी ढांचा (वृद्धाश्रम और खेल सहित), कौशल, लैंडयूज को आरपी/एसआरपी के साथ सिंक में शामिल करना । आरपी/एसआरपी के तत्वों का ब्यौरा देते हुए इस योजना में टेली मेडिसिन, ई–लर्निंग, ई–स्किलिंग आदि के माध्यम से नागरिक केंद्रित सेवाओं पर भी ध्यान केंद्रित करना चाहिए । ● एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 की धारा 29(1) की भावना को ध्यान में रखते हुए एनसीआर राज्यों द्वारा योजनाएं/विकास योजनाएं तैयार की जाएंगी और क्षेत्रीय योजना (एसआरपी) अनुरूप प्रमाण पत्र के साथ एनसीआरपीबी को भेजी जाएँगी । यदि एसआरपी राज्य द्वारा प्रकाशित नहीं किया जाता है एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 क्षेत्रीय योजना के साथ 'अनुरूपता का प्रमाण पत्र' दिया जाना चाहिए

योजना	समयरेखा	विवरणधटिप्पणी
		● मास्टर/विकास योजनाओं के सम्बन्ध में संबंधित राज्यों के एनसीआर योजना और निगरानी प्रकोष्ठ यह सुनिश्चित करने में राज्य सरकार की मदद करेंगे कि उप–क्षेत्रीय योजना के साथ मास्टर/विकास योजनाएं क्षेत्रीय योजना के अनुरूपता हैं। एनसीआरपीबी राज्योंध्संघ की एनसीआर योजना और निगरानी प्रकोष्ठ की आवश्यक क्षमता निर्माण करना सुनिश्चित करेगा और एसआरपी/क्षेत्रीय योजना के अनुरूप राज्यों/संघ की मास्टर/विकास योजनाएँ तैयार करने में सहायता करेगा ।

vi. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का प्रत्येक शहर/कस्बा आरपी–2041/संबंधित एसआरपी 2041 के समग्र ढांचे के भीतर स्थानिक–आर्थिक पहलुओं के आधार पर अपनी मास्टर/विकास योजना तैयार करेगा।

vii. एसआरपी, डीडीपी और मास्टर प्लान/विकास योजनाओं के लिए चेकलिस्ट अनुलग्नक–पी–13.1 मे दी गई हैं। ये इन निम्न पदानुक्रम योजनाओं की तैयारी को सुविधाजनक बनाने के लिए हैं, लेकिन ये संपूर्ण नहीं हैं। इसलिए, प्रत्येक उप–क्षेत्र/विकास प्राधिकरण/यूएलबी को अपनी संबंधित योजनाओं को तैयार करने के लिए इस क्षेत्रीय योजना का अपना विस्तृत विश्लेषण करना चाहिए और तदनुसार इस योजना की नीतियों के अनुरूप रणनीति तैयार करनी चाहिए।

viii. आरपी–2041 के समग्र समन्वय के लिए समन्वय मैट्रिक्स तैयार किया जाना चाहिए।

13.3.2 प्रबंधन संरचना और संस्थागत व्यवस्था

i. क्षेत्रीय योजना में बताई गई नीतियों और प्रस्तावों का कार्यान्वयन मुख्य रूप से केंद्रीय/राज्य विभागों और स्थानीय प्राधिकरण ों द्वारा भारत सरकार और संबंधित राज्य और स्थानीय सरकारों के समग्र समन्वय के तहत निकट भागीदारी में काम किया जाएगा।

ii. राज्य स्तर पर प्रभावी निगरानी के लिए, यह सुझाव दिया जाता है कि राज्य स्तरीय संचालन समितियों, सचिव, शहरी विकास और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना और निगरानी प्रकोष्ठों के प्रभारी, राज्य स्तर पर एनसीआरपीबी के लिए नोडल विभाग के रूप में क्षेत्रीय योजना–2041 में दी गयी नीतियों, प्रस्तावों और परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए सभी राज्य विभागोंध्एजेंसियों के साथसमन्वय के लिए एक अधिक गतिशील भूमिका निभानी चाहिए।

iii. सार्वजनिक सेवाओं के प्रावधान में समन्वय के लिए, विभिन्न राज्य और केंद्र सरकार के विभागों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सूचना के अभाव के कारण उनका काम साइलो और/या क्रॉस उद्देश्यों में नहीं है। आपसी और जनहित में सामान्य लक्ष्यों के लिए कार्यों को लागू करते समय प्रत्येक विभाग की स्वायत्तता और शक्तियों का परस्पर सम्मान किया जाना चाहिए। एनसीआरपीबी को उनके बीच एक सूत्रधार की भूमिका निभाने के लिए एक अद्वितीय संगठन के रूप में बनाया गया है।

iv. शहरी सेवाओं और अन्य बुनियादी ढांचे के संबंध में प्रदर्शन संकेतकों को संस्थागत बनाया जाना चाहिए ताकि परियोजनाओं की निगरानी इन संकेतकों के साथ बेंचमार्क हो।

v. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाली राज्य सरकारों को आपसी सम्मान के आधार पर आपस में समन्वय और सहयोग करना चाहिए, और संयुक्त रूप से अंतर्राज्यीय परियोजनाएं तैयार करनी चाहिए। उन्हें संयुक्त रूप से बुनियादी ढांचे, उद्योगों के विकास, जल, परिवहन, पर्यटन, डिजिटल सेवाओं, स्वास्थ्य, ईओडीबी, कौशल, पर्यावरण संरक्षण, आदि सहित क्षेत्रों में विशिष्ट योजनाओं / परियोजनाओं को आगे बढ़ाना चाहिए।

vi. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप क्षेत्रों के अवसरों और सहक्रियाओं का लाभ उठाकर आर्थिक विकास को बढ़ावा देने और आय सृजन रोजगार को प्रोत्साहित करने के लिए एक रा.रा.क्षे. एकीकृत आर्थिक स्थान (यूईएस) की कल्पना की गई है।

vii. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप क्षेत्रों में सभी आर्थिक गतिविधियों, भवन अनुमतियों, भूमि व्यवस्थाओं आदि के लिए सामान्य एनसीआर (रा.रा.क्षे.) वाइड ऑनलाइन, समयबद्ध सिंगल विंडो क्लीयरेंस प्लेटफॉर्म के साथ मिलकर एक यूईएस एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को अगले पांच से दस वर्षों के भीतर शीर्ष पांच वैश्विक आर्थिक क्षेत्रों में बड़ी छलांग लगाने में सक्षम बना सकता है। इस तरह के यूईएस को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के व्यापक निवेशमित्र प्लेटफॉर्म के साथ स्थापित करने की सिफारिश की गई है।

viii. सार्वजनिक क्षेत्र क्षेत्रीय बुनियादी ढांचे के कम से कम कुछ प्रारंभिक चरणों (जैसे सड़क / रेल नेटवर्क, एक्सप्रेसवे के

लिए भूमि संयोजन), उच्च शिक्षा और चिकित्सा संस्थानों के सामाजिक बुनियादी ढांचे, आश्रय और, आर एंड डी और नीति नियमों आदि जैसी आवश्यक सहायता सुविधाएं प्रदान करने के कार्यान्वयन में अग्रणी भूमिका निभाएगा।

ix. वांछित भूमि उपयोग को बनाए रखने के लिए, भूमि मालिकों को निर्धारित भूमि उपयोग और घनत्व बनाए रखने की नीति के कारण उनके आर्थिक नुकसान की भरपाई के लिए बिक्री योग्य हस्तांतरणीय एफएआर / विकास अधिकार दिए जाएं।

x. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे भाग लेने वाले राज्यों को पारदर्शिता लाने के लिए आवश्यक डिजिटल पहलों को अपनाना चाहिए। रीयल–टाइम सूचना की लाइव रिपोर्टिंग से पारदर्शिता आएगी। उभरती प्रौद्योगिकियों, आईटी, आईसीटी, 5जी, डिजिटल भुगतान मोड आदि का उपयोग लोगों की सुविधा के लिए और पूरे क्षेत्र में 'जीवन की सुगमता' प्राप्त करने के लिए प्रभावी ढंग से किया जाना चाहिए।

xi. एमओएचयूए के ''ईज ऑफ लिविंग इंडेक्स'' और ''नगरपालिका प्रदर्शन सूचकांक'' 2020 में प्रदान किए गए प्रदर्शन संकेतकों का पालन किया जाना चाहिए और 2026 तक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केंद्रों में हासिल किया जाना चाहिए।

xii. इसलिए इसके लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता है:

a) सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) परियोजनाओं के लिए आधिकारिक मंजूरी/अनुमोदन/एनओसी संसाधित करने के लिए ऑनलाइन और सिंगल विंडो सिस्टम की स्थापना

b) विभिन्न परियोजना घटकों के लक्षित लाभार्थियों (उपभोक्ताओं) की शिकायतों के त्वरित निवारण के लिए मशीनरी की स्थापना

c) वांछित परिणाम प्राप्त करने और सुचारू कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए योजनाओं का शासन और निगरानी सुनिश्चित की जानी चाहिए।

xiii. रा.रा.क्षे. के आर्थिक आधार को मजबूत करने के लिए निम्नलिखित अंतर–क्षेत्रीय एंकरिंग कार्यों का सुझाव दिया गया है:

a) अंतरराज्यीय आर्थिक अभिसरण के लिए क्षेत्रीय नीतियां/योजनाएं

b) एकीकृत आर्थिक स्थान के लिए योजना

c) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एकीकृत लॉजिस्टिक्स कार्य योजना

d) आर्थिक कॉरिडोर विकास / एक्सप्रेसवे की समय समय पर जांच

e) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) एमएसएमई सुविधा परिषद–व्यापार का अधिकार अधिनियम

f) सभी संबंधित केंद्रीय मंत्रालय और राज्य सरकारों द्वारा आर्थिक विकास के लिए विशेष/एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना.

g) निवेश, ब्याज सबवेंशन, खुदरा केंद्र, ई–कॉमर्स प्लेटफॉर्म, वीजीएफ

h) ई–नाम का उपयोग करके किसान/उत्पादक/एपीएमसी/विपणन समस्या समाधान

i) एमओसी की थोक बाजार नीति का उपयोग करते हुए राज्य लॉजिस्टिक्स योजना

j) आसानी से नियामक व्यापार अनुपालन

xiv. प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले के स्थानीय कौशल और स्थानीय ब्रांड जैसा लागू हो, समर्थित, हाइलाइट, प्रचारित और लाभान्वित होना चाहिए। नागरिक / प्रवासन सुविधा केंद्र, स्किल सेट डेटा एकत्र करने, विश्लेषण करने और लोगों को सही कौशल के लिए मार्गदर्शन करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाए, संबंधित कौशल और उन्नयन केंद्र और क्षेत्र में विकास गतिविधियों के लिए कुशल जनशक्ति के लिए प्रमुख सुविधा के रूप में कार्य करे।

xv. **तालिका 13.2** विभिन्न केंद्रीय स्तरों पर प्रस्तावित निगरानी और समन्वय के तंत्र को दर्शाती है:

तालिका 13.2 केंद्रीय स्तर पर निगरानी और समन्वय के प्रस्तावित तंत्र

एनसीआर (रा.रा.क्षे.) बोर्ड की बैठक	• एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्लानिंग बोर्ड केंद्रीय स्तर पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए उच्चतम स्तर का निर्णय लेने का प्राधिकरण है जिसकी अध्यक्षता मंत्री आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार करते है। • सदस्यों में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के माननीय मुख्यमंत्रियों और संबंधित केंद्रीय मंत्री शामिल हैं। • बोर्ड की बैठक 06 माह में कम से कम एक बार आयोजित की जाएगी।

एम्पावर्ड समिति (ईसी)	● सचिव, एमओएचयूए, भारत सरकार की अध्यक्षता में ● एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्यों के मुख्य सचिवों के परामर्श से विभिन्न अंतर–राज्यीय मुद्दों को हल करने के लिए गठित। ● अंतर्राज्यीय परियोजनाओं के निर्माण और निगरानी कार्यान्वयन और ऐसे अन्य पहलुओं को शामिल करने के लिए ईसी के दायरे का विस्तार किया जा सकता है। ● **बैठकें 06 माह में एक बार होंगी,** जिससे क्षेत्रीय परियोजनाओं के क्रियान्वयन पर निगरानी रखी जा सके और उनका समय पर पूरा होना सुनिश्चित किया जा सके
योजना समिति (पीसी) एक सांविधिक समिति है	● सदस्य सचिव, एनसीआरपीबी की अध्यक्षता में ● एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 की धारा (4) के अनुसार एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना बोर्ड की सहायता के लिए गठित ● उक्त एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 की धारा (9) के तहत कार्य निर्धारित हैं ● अपने कार्यों का प्रभावी ढंग से निर्वहन करने के लिए प्रत्येक तिमाही में नियमित रूप से बैठकें आयोजित की जाएंगी।
परियोजना स्वीकृति और निगरानी समूह (पीएसएमजी)–I और II, बैठकें	● 20 करोड़ रुपये से अधिक की अनुमानित लागत वाली परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता स्वीकृत करने और 50 लाख रुपये और उससे अधिक मूल्य के बोर्ड की ओर से सर्वेक्षण और अध्ययन शुरू करने के लिए भारत सरकार के सचिव की अध्यक्षता में पीएसएमजी–I ● 20 करोड़ रुपये तक की अनुमानित लागत वाली परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता स्वीकृत करने और 50 लाख रुपये तक की लागत वाले बोर्ड की ओर से सर्वेक्षण और अध्ययन शुरू करने के लिए एनसीआरपीबी के सदस्य सचिव की अध्यक्षता में पीएसएमजी–II ● बोर्ड द्वारा वित्तपोषण के लिए बोर्ड द्वारा अनुमोदित योजनाओं के विरुद्ध व्यक्तिगत परियोजनाओं की पहचान करने, इसके लिए किश्तें जारी करने और परियोजनाओं की प्रगति की निरंतर समीक्षा करने के लिए गठित किया गया ● अपने कार्यों का प्रभावी ढंग से निर्वहन करने के लिए हर तिमाही में नियमित रूप से पीएसएमजी की बैठकें बुलाई जाएंगी।

xvi. एनसीआरपीबी स्तर पर, महत्वपूर्ण क्षेत्रों के लिए परिवहन सचिवों / आयुक्तों (सीओटीएस) की समिति की तर्ज पर समितियों का गठन किया जाएगा जैसे स्वास्थ्य, विरासत और पर्यटन, जल, कौशल, आईटी, रेलवे और विमानन, आर्थिक विकास, आवास और निवास, स्वच्छता, सड़क सुरक्षा, झुग्गी–झोपड़ी से मुक्त, प्रदूषण का मुकाबला, कौशल, आरओडब्ल्यू, उपयोगिता स्थानांतरण, टेलीमेडिसिन और ई–स्वास्थ्य रजिस्ट्री, बहु–मोडल परिवहन एकीकरण और इंटरचेंज, ऊर्जा दक्षता, पर्यटन, ईवी चार्जिंग, ई–शिक्षा, अपशिष्ट उपचार और अन्य जिन्हें समय–समय पर प्राथमिकता के आधार पर लिया जा सकता है। क्षेत्रीय योजना 2041 आदि में उल्लिखित विभिन्न क्षेत्रों में महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के अनुमोदन और कार्यान्वयन की निगरानी के लिए भी इसी तरह की समिति का गठन किया जा सकता है। इस योजना के विभिन्न अध्यायों में उल्लिखित और कार्यान्वयन रणनीति के तहत सभी नागरिक केंद्रित सिविल बुनियादी ढ़ाचा के लिए उपयुक्त सेवा स्तर पैरामीटर (एसएलए/एसएलबी) के साथ एसपीवी बनाया जाना चाहिए।

xvii. एनसीआरपीबी के अध्यक्ष को क्षेत्रीय योजना कार्यान्वयन स्थिति की त्रैमासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करने की एक प्रणाली शुरू की जाएगी।

xviii. यह सुनिश्चित करने के लिए कि नीतियों और रणनीतियों को ग्राउन्ड पर परिणामों में परिवर्तित किया जाए, इसके लिए एक कुशल प्रबंधन प्रणाली की आवश्यकता है (i) योजना नीतियों और प्रस्तावों का त्वरित कार्यान्वयन और निगरानी, (ii) परियोजनाओं की उचित निगरानी। केंद्रीय मंत्रालयों/विभागों/एजेंसियों जैसे रेलवे, आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, बिजली, पर्यावरण आदि से संबंधित आरपी–2041 की नीतियों और प्रस्तावों को संबंधित विभागों द्वारा लागू किया जाना चाहिए। इसलिए, निम्नलिखित कार्य करने की आवश्यकता है:

xix. आरपी 2041 सेक्टरों के अनुसार केंद्र सरकार के प्रत्येक संबंधित मंत्रालय/विभाग/एजेंसी/संबंधित सचिवालय में एक वरिष्ठ अधिकारी के पदनाम जैसी उपयुक्त व्यवस्था, नोडल अधिकारी के रूप में, जो आरपी 2041 की नीतियों/प्रस्तावों के इनपुट प्रदान करने और कार्यान्वयन की निगरानी के लिए एनसीआरपीबी के साथ संपर्क कर सकता है, बनाया जाये और केंद्रीय क्षेत्रों से संबंधित आरपी–2041 की नीतियों और प्रस्तावों के कार्यान्वयन की स्थिति की प्रभावी निगरानी और रिपोर्टिंग सुनिश्चित की जाए। विशेष रूप से एनएचएआई, रेलवे बोर्ड, एनईजीडी/एमईआईटीवाई, पर्यटन, स्वास्थ्य, ग्रामीण विकास, कौशल विकास, जल संसाधन आदि के कार्यकारी निदेशक स्तर के अधिकारियों का क्षेत्रीय योजना कार्यान्वयन के लिए नोडल अधिकारी के रूप में नामांकन सुचारू समन्वय में बहुत उपयोगी होगा।

xx. नामित नोडल अधिकारी भी राज्य नोडल अधिकारियों की तरह बोर्ड की योजना समिति की बैठकों में एक विशेष आमंत्रित सदस्य हो सकते हैं, जो योजना के लिए दोनों इनपुट प्रदान करेंगे और रा.रा.क्षे. में निष्पादित की जा रही नीतियों/प्रस्तावों

और एनसीआरपीबी को परियोजनाओं के कार्यान्वयन की स्थिति को नियमित रूप से अपडेटधरिपोर्ट भी प्रदान करेंगे।

xxi. **तालिका 13.3** निगरानी और समन्वय के उप–क्षेत्रीय तंत्र को दर्शाती है:

तालिका 13.3 उप–क्षेत्रीय स्तर पर निगरानी और समन्वय के प्रस्तावित तंत्र

राज्य स्तरीय संचालन समितियां (एसएलएससी) हैं:	● संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्य के मुख्य सचिव की अध्यक्षता में ● क्षेत्रीय योजना और निगरानी के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए गठित, जिसमें सभी संबंधित एजेंसियां/विभाग/प्राधिकरण सदस्य होंगे ● वर्ष में कम से कम तीन बार नियमित बैठकें सुनिश्चित करेंगे। वीसी के माध्यम से भागीदारी को प्रोत्साहित कि जाए। ● क्षेत्रीय योजना, एफपीएस, एसआरपी, डीडीपी और परियोजना योजनाओं, मास्टर/विकास योजनाओं और अपने–अपने उप–क्षेत्र में ऐसी अन्य योजनाओं के प्रवर्तन और कार्यान्वयन का समन्वय करने और नियमित आधार पर एनसीआरपीबी को अपडेट करते रहने के लिए ● सदस्यों में क्षेत्रीय योजना तत्वों से संबंधित सभी संबंधित प्रधान सचिव और अधिकारी शामिल हो सकते हैं। तदनुसार अंतिम आरपी–2041 की अधिसूचना की तारीख से 03 महीने के भीतर समिति का पुनर्गठन किया जा सकता है। इसकी जिम्मेदारी प्रत्येक उप–क्षेत्र में संबंधित राज्य नोडल अधिकारियों की होगी। ● यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उनके संबंधित उप–क्षेत्र के लिए राज्य कानून/उपनियम क्षेत्रीय योजना 2041 की आवश्यकताओं और कथित लक्ष्यों के अनुरूप हैं।

xxii. चूंकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों को एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 द्वारा क्षेत्रीय योजना की नीति को लागू करने के लिए अनिवार्य किया गया है, इसलिए सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) प्रतिभागी राज्य सरकार की कार्यान्वयन एजेंसियां क्षेत्रीय योजना के कार्यान्वयन को सुनिश्चित करेंगी।

xxiii. एसआरपी, जिला विकास योजनाओं और मास्टर/विकास योजनाओं की तैयारी और विभिन्न एजेंसियों के माध्यम से इन योजनाओं के कार्यान्वयन के संबंध में एसएलएससी का अधिक कुशलता से उपयोग किया जा सकता है और राज्य शहरी विकास / नगर नियोजन विभाग जो एनसीआरपीबी के लिए नोडल विभाग है, संचालन समिति की ओर से सभी राज्य विभागों के लिए केंद्र (एंकर) बिंदु भी बन सकता है।

xxiv. संभागीय आयुक्त और जिला कलेक्टर/जिला मजिस्ट्रेट संबंधित जिलों में आरपी, एफपी, एसआरपी और परियोजना योजनाओं के प्रवर्तन और कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार होंगे।

xxx. प्रदर्शन और क्षेत्र में परिवर्तन की रिपोर्ट करने का एक व्यापक ढांचा सुझाया गया है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले राज्यों द्वारा अपने एसआरपी और मास्टर/विकास योजनाओं और डीडीपी में संकेतक प्रदर्शन निगरानी मानकों को मापने योग्य परिणामों में विकसित किया जा सकता है।

13.3.3 वित्तीय संसाधन जुटाना

i. संबंधित केंद्रीय मंत्रालयोंधविभागों को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विकास के लिए उपयुक्त रणनीतियां तैयार करनी चाहिए और क्षेत्रीय योजना 2041 की नीतियों, प्रस्तावों और परियोजनाओं को लागू करना चाहिए। संबंधित केंद्रीय मंत्रालयों/वभागों को साझा पहल करने और अपने भौतिक और वित्तीय प्रयासों के माध्यम से आरपी 2041 नीतियों, परियोजनाओं और प्रस्तावों को लागू करने की जरूरत है, जो इन्हें अपनी संबंधित वार्षिक योजनाओं और कार्य कार्यक्रमों में दर्शाने है।

ii. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को शीर्ष 5 पसंदीदा वैश्विक गंतव्यों में बनाने के लिए निम्नलिखित वित्त पोषण तंत्र प्रस्तावित हैं

iii. अंतर्राज्यीय राजकोषीय नीति को निम्नलिखित के आधार पर सुव्यवस्थित किया जा सकता है:

a) एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का विशेष इकाई के रूप में संज्ञान

b) राज्य और स्थानीय कर–निर्धारण नीति की रूपरेखा समीक्षा

c) गैर–आर्थिक शुल्क और टोल की समीक्षा

d) संसाधन असंतुलन में सुधार–स्थानीय वित्त/एसएफसी

iv. सभी केंद्रीय मंत्रालय एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विकास के लिए 8.10% धनराशि निर्धारित करेंगे

v. सभी राज्य एनसीआर (रा.रा.क्षे.) से कम से कम 50–75% राजस्व का स्थानीय खर्च सुनिश्चित करें

vi. बाजार उधारी, बहुपक्षीय–द्विपक्षीय उधारी;

vii. क्षेत्रीय योजना –2041 एसडीजी उन्मुख होने के कारण, घरेलू और अंतरराष्ट्रीय निवेशकों द्वारा इसके कार्यान्वयन के लिए एसडीजी केंद्रित धन के स्रोत के लिए उपयोगी रूप से लीवरेज किया जा सकता है।

viii. एनसीआरपीबी को केंद्र और राज्य की संप्रभु गारंटी प्रदान की जाए

ix. डीईए, डीओई से एनसीआरपीबी को अन्य बुनियादी ढांचा विकास निधि

x. शून्य या नाममात्र ब्याज और लंबी अवधि के साथ अधीनस्थ लोन

xi. पीएसएमजी में डीओई को भी शामिल किया जा सकता है।

xii. एनसीआरपीबी को केंद्र सरकार द्वारा शुरू की गई विभिन्न योजनाओं/मिशनों से धन का उपयोग करना चाहिए। चूंकि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सबसे बड़ा जीडीपी योगदान देने वाला क्षेत्र है और राष्ट्रीय जीडीपी का लगभग 8% योगदान देता है, सभी केंद्रीय मंत्रालयों के लगभग 8–10% फंड को एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के विकास के लिए निर्धारित किया जा सकता है ताकि यह क्षेत्र 5 ट्रिलियन अमरीकी डालर अर्थव्यवस्था के राष्ट्रीय लक्ष्य की दिशा में पर्याप्त योगदान दे सके।

xiii. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए समर्पित कोष का एक संस्थागत तंत्र विकसित करने में केंद्र और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के राज्यों के स्तर पर संबंधित विभागों/एजेंसियों द्वारा विशेष रूप से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए विकासात्मक निधियों का निर्धारण शामिल हो सकता है, विशेष रूप से आरपी–2041 में संदर्भित/उल्लेखित तत्वों के लिए, और यह एक 'महानतम एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विकास पहल' हो सकता है। '

xiv. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को विशेष फंडिंग के लिए ''विशेष महानगर क्षेत्र'' के रूप में माना जाना चाहिए जैसा कि पहले मुंबई महानगर क्षेत्र के लिए माना जाता था। इससे दुनिया के सबसे बड़े शहरी समूह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बुनियादी ढांचे के विकास में तेजी आएगी। अगर ठोस रणनीति और समर्पित संसाधनों के माध्यम से समर्थन किया जाए तो एनसीआर (रा.रा. क्षे.) अगले दशक में शीर्ष पांच शहरों में पहुंचने के लिए छलांग लगा सकता है। मोटे अनुमान बताते हैं कि इस क्षेत्र को विश्व स्तरीय नागरिक और व्यावसायिक बुनियादी ढांचा प्रदान करने के लिए अगले 20 वर्षों तक प्रति वर्ष लगभग 1.00 लाख करोड़ रूपये की आवश्यकता हो सकती है।

xv. विभिन्न बजट हेड के तहत एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए विशिष्ट आवश्यक निधि आवंटन को, आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के अन्तर्गत एनसीआरपीबी के माध्यम से एनसीआर (रा.रा.क्षे.) बजट हेड के तहत, अलग से संकलित किया जा सकता है। इससे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) विकास के लिए आवंटित धन की बेहतर निगरानी और कुशल उपयोग में मदद मिलेगी।

xvi. बुनियादी आवश्यकताओं के प्रावधान के लिए और जीवन की सुगमता के लिए आवश्यक स्मार्ट नागरिक सेवाओं के प्रावधान के लिए आवश्यक भारी मात्रा में धन के साथ–साथ परिवहन कनेक्टिविटी, बिजली वितरण, अन्य सामाजिक संरचना के लिए विशाल बुनियादी ढांचे के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में बड़े निवेश की आवश्यकता होगी। एनसीआरपीबी को बहुत कम या बिना ब्याज के अधीनस्थ ऋण की महत्वपूर्ण मात्रा की सुविधा, भारत के इस सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले आर्थिक केंद्र के बुनियादी ढांचे को समान वैश्विक राजधानियों के बराबर लाने के लिए एक बड़ा योगदान होगा।

xvii. शहरी विकास कोष (यूडीएफ) को एमओएचयूए, भारत सरकार के साथ एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के संबंधित शहरी क्षेत्रों में निवेश प्रयासों के पूरक के लिए उपयोग किया जाना चाहिए।

xviii. निजी क्षेत्र, विशेष रूप से और/या केंद्रीय/राज्य एजेंसियों के साथ संयुक्त रूप से, अधिक धन जुटाने के लिए शामिल किया जा सकता है और भूमि विकास, उद्योगों और थोक व्यापार, सामाजिक बुनियादी ढांचे, स्थानीय और ट्रंक सेवाओं, आवास सहित विभिन्न बुनियादी ढांचे और सेवाओं, एक्सप्रेसवे का निर्माण, प्रशिक्षण संस्थान, जन परिवहन प्रणाली, बिजली उत्पादन, बिजली पारेषण और वितरण, दूरसंचार सेवाएं के कुशल वितरण के लिए प्रोत्साहित किया जा सकता है।

xix. शहरी पुनर्विकास और प्राकृतिक संरक्षण और विरासत बहाली और सौंदर्यीकरण करने के लिए एफएआर, टीडीआर आदि जैसे गैर–वित्तीय साधनों का उपयोग कल्पनाशील और प्रभावी ढंग से किया जाना चाहिए।

xx. क्षेत्र में विभिन्न विकास कार्यक्रमों के वित्तपोषण के लिए भूमि को एक व्यवहार्य संसाधन के रूप में इस्तेमाल करने के कुछ तरीकों में शामिल हो सकते हैं:

a) भविष्य की आवश्यकताओं के उपयोग के लिए सार्वजनिक एजेंसियों द्वारा भूमि बैंकों का निर्माण

b) लैंड पूलिंग

c) वैल्यू कैप्चरः निजी क्षेत्र को भूमि विकसित करने की अनुमति देना और इस तरह के अनुमत विकास के कारण मूल्य वर्धित मूल्य का एक हिस्सा वसूल करना

d) निजी क्षेत्र द्वारा कीमती भूमि के व्यावसायिक उपयोग की अनुमति देना और उस भूमि पर रहने वालों के लिए सामाजिक आवास/विकास के रूप में रिटर्न प्राप्त करना।

e) भूमि पुनरचक्रण से उस पर स्थित उद्योग इकाई/बाजार आदि को स्थानांतरित करने की सुविधा मिलेगी ।

xxi. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी प्रकार के वाहनों के लिए एकल कर–निर्धारण व्यवस्था की सिफारिश की गई है। यह कर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रवेश बिंदुओं पर डिजिटल रूप से लगाया जाना चाहिए और राज्य आय को आनुपातिक रूप से साझा कर सकते हैं।

xxii. सामान्य बजटीय सहायता और आईईबीआर (आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधन) के अलावा संसाधन सृजन के अधिक नवीन तंत्र का पता लगाया जाना चाहिए, ताकि परिकल्पित विकास कार्यक्रमों को उचित समय–सीमा के भीतर कार्यान्वित किया जा सके।

xxiii. परियोजनाओं को व्यावसायिक रूप से व्यवहार्य बनाकर पूंजी बाजार तक पहुंच और निजी क्षेत्र की भागीदारी के माध्यम से बाजार आधारित निधियों पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

xxiv. बुनियादी ढाँचे और निजी वित्त तक पहुँच को टुकड़े–टुकड़े/मामले दर मामले के आधार पर कायम नहीं रखा जा सकता है। प्रबंधन दक्षता और ऋण–योग्यता प्राप्त करने के लिए बसावटों की संस्थागत, वित्तीय और आर्थिक प्रणालियों में सुधार आवश्यक होंगे जो बुनियादी ढांचे के निवेश के दीर्घकालिक कार्यक्रम को बनाए रखते हैं। तदनुसार, धन जुटाने के लिए नगरपालिका बांड जैसे विकल्पों का उपयोग किया जाना चाहिए।

xxv. गैर–कर स्रोतों में, ''उपयोगकर्ता शुल्क'', लागत वसूली का सबसे महत्वपूर्ण तंत्र होता है, परन्तु, वास्तविक व्यवहार में नगरपालिका सरकारें ओ एंड एम लागतों की भी वसूली नहीं कर पा रही हैं, इसके अलावा यूएलबी आमतौर पर तर्कसंगत उपयोगकर्ता शुल्क नहीं लगाते हैं इसलिए उन्हें कम से कम ओ एंड एम लागत वसूल करना भी प्रभावित किया जाए।

xxvi. केंद्रीय मंत्रालय स्मार्ट शहरों, अमृत, स्वच्छ भारत मिशन, पीएमएवाई–यू एंड जी, डीएवाई–एनयूएलएम, पर्यटन, हृदय, शहरी परिवहन, ग्राम स्वराज अभियान, रूरबन (एनआरयूएम), स्वच्छ ग्राम आदि जैसी शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों के लिए अपनी विभिन्न योजनाओं/मिशनों के तहत एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए एक भागीदार के रूप में एनसीआरपीबी का उपयोग करने पर विचार कर सकते हैं। यह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए इन निधियों को प्रभावी ढंग से निर्धारित करके संबंधित राज्य सरकारों द्वारा भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप क्षेत्रों में अधिक केंद्रित हस्तक्षेप की सुविधा प्रदान करेगा।

xxvii. कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व (सीएसआर) के तहत निधियों के कुशल, प्रभावी और संरचित उपयोग को केंद्र और राज्य दोनों स्तरों पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए देखा जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के लिए सीएसआर पोर्टल केंद्रित हस्तक्षेपों में मदद कर सकता है।

xxviii. तुलनात्मक रूप से कम वित्तीय आंतरिक रिटर्न दर (एफआईआरआर) वाले परियोजना घटकों को अन्य परियोजना घटकों के साथ जोड़ा जा सकता है, जिनमें उच्च दर का रिटर्न होता है, ताकि दोनो का संयुक्त लाभ पूरी परियोजना को व्यवहार्य बना सके। एक्सप्रेसवे को निजी क्षेत्र के माध्यम से बीओटी आधार पर एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में टीओडी लाभों के साथ लेने का प्रस्ताव दिया जा सकता है, जिससे अच्छा रिटर्न मिल सके और उनके एफआईआरआर में सुधार हो सके।

xxix. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को विभिन्न भविष्य के हस्तक्षेपों के लिए एक पायलट के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है।

xxx. अग्निशमन प्रणाली, सुरक्षा निगरानी प्रणाली, अपशिष्ट संग्रह, पृथक्करण और पुनर्चक्रण / सामग्री रिकवरी सुविधाओं, विकेन्द्रीकृत एसटीपी और मल एसटीपी, ऊर्जा लेखा परीक्षा और ऊर्जा दक्षता, ग्रामीण क्षेत्रों और भीड़भाड़ वाले शहरी वार्ड के लिए टेलीमेडिसिन केंद्रों, प्रत्येक वार्ड/गांव आदि में गुणवत्तापूर्ण प्राथमिक और मध्य विद्यालय शिक्षा सुविधाएं जैसे क्षेत्रों के लिए उपयुक्त सेवा स्तर के बेंचमार्क के साथ पीपीपी मार्ग पर विचार किया जा सकता है।

xxxi. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पीएमएवाई (शहरी और ग्रामीण) परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए उचित प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए

xxxii. यूएलबी के कार्यों और वित्त के बीच बेमेल को यूएलबी के वित्त पोषण को बढ़ाने और उनकी राजस्व संसाधन सृजन क्षमताओं में सुधार के प्रयासों के माध्यम से संबोधित किया जाना चाहिए। साथ ही, यूएलबी की जनशक्ति का नियमित कौशल उन्नयन

सुनिश्चित किया जाए। इस संबंध में निम्नलिखित कार्रवाइयां, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं, प्रस्तावित हैं:

a) प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले में यूएलबी के कौशल उन्नयन के लिए एक वार्षिक योजना होगी

b) शहरी स्थानीय निकायों द्वारा कर आधार वृद्धि के लिए क्षेत्रीय सर्वेक्षण प्रत्येक दो वर्ष में किया जाएगा।

c) ग्राम पंचायतों की तरह एनसीआर (रा.रा.क्षे.) स्थित यूएलबी को सीधे फंड ट्रांसफर किया जाना चाहिए।

13.3.4 श्रमशक्ति संसाधन

i. जैसा कि नीति आयोग द्वारा सुझाया गया है, प्रासंगिकता के अनुसार एनसीआरपीबी की मानव संसाधन क्षमता, प्रत्येक उप–क्षेत्र में इसके नियोजन और निगरानी सेल के साथ–साथ स्थानीय नियोजन निकायों का मूल्यांकन किया जाना चाहिए। इसमें तकनीकी रूप से योग्य कर्मचारियों की संख्या और 'भविष्य' योजनाओं को शुरू करने/कार्यान्वयन करने के लिए तकनीकी क्षमता के संदर्भ में वर्तमान क्षमता की पहचान शामिल हो सकती है। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना के विजन को संपूर्णता से प्राप्त करने के लिए आवश्यक कौशल के आधार पर मॉडल टीम संरचना और कार्य विवरण विकसित किया जा सकता है। (इस संबंध में टोक्यो, सिंगापुर आदि की संगठनात्मक संरचनाओं और क्षमताओं की वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं का भी उल्लेख किया जा सकता है)।

ii. वर्तमान में, एनसीआरपीबी लगभग 40 कर्मचारियों के साथ कार्य कर रहा है, जिसमें से केवल 7 नियोजन कर्मचारी तकनीकी कर्मचारियों के रूप में उपलब्ध हैं।

iii. तकनीकी अनुभाग के सुदृढ़ीकरण के आधार पर, वित्त और प्रशासन और परियोजना विंग में कर्मचारियों और सहायक स्टाफ की आवश्यकता को पर्याप्त रूप से मजबूत करना होगा। एनसीआरपीबी सचिवालय के रोल पर स्वीकृत संख्या और प्रस्तावित कुल संख्या का विवरण **परिशिष्ट–13.1** में दिया गया है। एनसीआरपीबी को मजबूत करना जरूरी है और अधिक योजनाकारों, क्षेत्र विशेषज्ञों, योजना सहायक और तकनीकी सहायकों, जीआईएस विशेषज्ञों और परियोजना योजना/निगरानी विशेषज्ञों आदि के साथ कर्मचारियों की संरचना को पिरामिडनुमा बनाने की जरूरत है।

iv. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) योजना और निगरानी प्रकोष्ठों का पुनर्गठन और सुदृढ़ीकरण, जो उप–क्षेत्रीय स्तर पर संबंधित एनसीआर (रा.रा.क्षे.) भाग लेने वाले राज्यों के प्रशासनिक नियंत्रण में हैं, की भी आवश्यकता होगी। इसके अलावा, उनके कामकाज को इस तरह से सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि योग्यता के आधार पर सिंगल लाइन कमांड और नियंत्रण की सुविधा हो।

v. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में केंद्र और राज्य सरकारों की प्रमुख परियोजनाओं (10 करोड़ रुपये से अधिक) के त्वरित निष्पादन के लिए आवश्यक निगरानी और समस्या समाधान के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) पीएमजी (परियोजना निगरानी समूह) का सुझाव दिया गया है; केंद्र और राज्यों के साथ अपने समन्वय से लाभ प्राप्त करने के लिए एनसीआरपीबी द्वारा इसका कार्य किया जाना चाहिए।

vi. एनसीआरपीबी पहले की तरह इन लागतों की प्रतिपूर्ति करते हुए सभी एसआरपी तैयारी लागतों को निधि देगा। विलम्ब से बचने के लिए, यह प्रस्तावित है कि ऐसी प्रतिपूर्ति को प्रत्येक एक चौथाई विलंब के लिए लागत के 10% तक कम करने पर विचार किया जा सकता है।

vii. एनसीआरपीबी यह सुनिश्चित करने के बाद कि वे क्षेत्रीय योजना 2041 के प्रावधानों के अनुरूप हैं, मास्टर प्लान तैयार करने के लिए आंशिक लागत की प्रतिपूर्ति पर भी विचार कर सकता है।

13.3.5 प्रस्तावित नियामक परिवर्तन

i. एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 की धारा 29(1) की भावना को ध्यान में रखते हुए एनसीआर में भाग लेने वाले राज्यों द्वारा मास्टर प्लान/विकास योजनाएं तैयार की जाएंगी और उप–क्षेत्रीय योजना (एसआरपी) के अनुरूपता प्रमाण पत्र के साथ एनसीआरपीबी को भेजी जाएंगी। यदि एनसीआरपीबी अधिनियम, 1985 के अनुसार राज्य द्वारा एसआरपी प्रकाशित नहीं किया जाता है तो राज्यों द्वारा मास्टर/विकास योजनाओं के संबंध में क्षेत्रीय योजना के अनुरूप 'अनुरूपता का प्रमाण पत्र' दिया जाना होगा।

ii. मास्टर/विकास योजनाओं के संबंध में, संबंधित राज्यों के एनसीआर योजना और निगरानी प्रकोष्ठ उप–क्षेत्रीय योजना और क्षेत्रीय योजना के साथ मास्टर/विकास योजनाओं की अनुरूपता सुनिश्चित करने में राज्य सरकार की मदद करेंगे। एनसीआरपीबी एसआरपी/क्षेत्रीय योजना के अनुरूप मास्टर/विकास योजनाएं तैयार करने के संबंध में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सहायता करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के एनसीआर योजना और निगरानी प्रकोष्ठों की आवश्यक क्षमता

निर्माण सुनिश्चित करेगा।

iii. अगले दशक में शीर्ष 5 वैश्विक आर्थिक पूंजी केंद्रों में इस सबसे बड़े जीडीपी योगदानकर्ता को रखने के लिए दिल्ली और उसके आसपास के क्षेत्रों की क्षमता को पूरी तरह से अनलॉक करने और देश को 5 अरब अमेरिकी डॉलर की अर्थव्यवस्था के अपने लक्ष्य को प्राप्त करने में मदद करने के लिए सभी आर्थिक संबंधित गतिविधियों के लिए एकीकृत आर्थिक स्पेस (यूईएस) के रूप में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) का निर्माण किया जाना चाहिए।

iv. पैन–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) आर्थिक गतिविधियों में भूमि व्यवस्था, निर्माण, सुधार, पेड़ काटने आदि सहित विशेष रूप से ऑनलाइन और निर्बाध अनुमोदन प्रक्रियाओं के आधार पर अनुमतियां होनी चाहिए।

v. वेयरहाउसिंग/लॉजिस्टिक्स का वर्गीकरण व्यावसायिक की जगह औद्योगिक गतिविधि के रूप में किया जाना चाहिए।

vi. बिजली, पानी की अनिवार्य स्मार्ट मीटरिंग, के साथ कृषि जल कनेक्शन, लेकिन इनमें से किसी एक या सभी पर मौजूदा या प्रस्तावित सब्सिडी प्रभावित नहीं होनी चाहिए।

vii. एनसीआरपीबी अधिनियम के अक्षर और भावना का उल्लंघन न हो ये सुनिश्चित करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी मास्टर प्लान को अंतिम रूप देने में, क्षेत्रीय योजना/ उप–क्षेत्रीय योजनाएं यदि एनसीआरपीबी अधिनियम के अनुसार प्रकाशित की जाती हैं, के अनुरूप अनिवार्य करने के लिए संबंधित शहरी विकास कानूनों में सुधार करना चाहिए। आधुनिक टाउनशिप, आवास और स्लम मुक्त एनसीआर (रा.रा.क्षे.) से संबंधित आरपी अनुभाग में प्रस्तावित गेम चेंजिंग प्रावधानों को लागू करने के लिए यह विशेष रूप से महत्वपूर्ण हैं।

viii. दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम 1954 का निरसन, दिल्ली के विकास की मुख्यधारा में लाल डोरा और विस्तारित लाल डोरा क्षेत्रों और उनके गांव को सुचारू रूप से एकीकृत करने के लिए, क्योंकि 1980 के बाद से अन्य सभी प्रयास पूरी तरह से सफल नहीं हुए हैं।

ix. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी समूह आवास और सभी बहु मंजिला, गैर घरेलू भवनों जैसे संस्थागत, औद्योगिक और वाणिज्यिक संरचनाओं में ईसीबीसी ऊर्जा दक्षता बिल्डिंग कोड का अनिवार्य कार्यान्वयन होना चाहिए।

x. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी बोरवेलों का अनिवार्य पंजीकरण और जियो–टैगिंग और नए बोरवेल के लिए अनुमति की आवश्यकता

xi. मौजूदा महामारी के बाद भी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में टेलीमेडिसिन की अनुमति जारी रहनी चाहिए। गर्भधारण, दुर्घटनाओं और अन्य आपात स्थितियों आदि को छोड़कर परामर्श के पहले स्तर के रूप में टेली–मेडिकल परामर्श अनिवार्य किया जाना चाहिए। यह नागरिकों के लिए डोरस्टेप पर स्वास्थ्य सेवाएं प्रदान करेगा जबकि एनसीआर के प्रमुख रेफरल संस्थानों के बोझ को कम करने में भी मदद करेगा । निजी सहित सभी अस्पतालों में, जिनके पास इनडोर सुविधाएं हैं, उनके विशेषज्ञ डॉक्टरों की टेली–परामर्श उपलब्धता का रोस्टर होगा।

xii. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 10 बिस्तरों वाले चिकित्सा प्रतिष्ठानों के साथ अनिवार्य ई–स्वास्थ्य रिकॉर्ड बनाए रखनाय एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ई–स्वास्थ्य रजिस्ट्री के निर्माण और रखरखाव को अनिवार्य करना।

xiii. निकटवर्ती जिलों में गुणवत्तापूर्ण स्वास्थ्य सेवाएं प्रदान करने के लिए सभी जिला अस्पतालों और 100 बिस्तरों वाले अस्पतालों को अनिवार्य रूप से क्रमशः शिक्षण अस्पतालों और विशेष शिक्षण अस्पतालों में अपग्रेड करने के लिए मान्यता प्रावधानों में सुधार करना चाहिए।

xiv. इसी तरह, गुणवत्तापूर्ण स्वास्थ्य देखभाल को बढ़ावा देने और स्थानीय रोजगार के अवसर प्रदान करने के लिए सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) 50 बिस्तरों वाले अस्पतालों को पैरामेडिकल स्टाफ को प्रशिक्षित और प्रमाणित करने के लिए पैरामेडिकल कॉलेजों के मान्यता प्रावधानों में सुधार करे।

xv. सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में जिला मुख्यालय पर आईटीआई या पॉलिटेक्निक के लिए अधिसूचना में जिला कौशल रजिस्ट्री और एनएसडीसी द्वारा सेक्टर कौशल परिषदों की मदद से प्रवासी सुविधा केंद्र को बैकस्टॉप किया जाना चाहिए।

xvi. अस्पतालों, शिक्षा, बुजुर्गों की देखभाल, सहायता पुर्व रहन सहन, क्रेच और कामकाजी महिला छात्रावासों, धर्मशालाओं आदि जैसी अच्छी गुणवत्ता वाले सामाजिक बुनियादी ढांचे के लिए विकास प्राधिकरणों द्वारा अच्छे सेवा स्तर समझौतों (एसएलए) पर टिकाऊ और रियायती भूमि लागत की सुविधा के लिए विनियम लागू करे।

xvii. दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों को कम करने के लिए पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) मे दुर्घटना प्रतिक्रिया सुविधा केंद्र होना चाहिए जो कदायित दिल्ली पुलिस द्वारा सेवित हो।

xviii. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में समग्र सुरक्षा में सुधार के लिए सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्यों के साथ सहायता और समन्वय करने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अपराध समन्वय सहायता कार्यालय होना चाहिए जो कदाचित एनसीआरबी द्वारा सेवित हो।

xix. 1 करोड़ रुपये से अधिक के निवेश वाले **पर्यटन अवसंरचना परियोजनाओं,** जैसे होटल, रिसॉर्ट, उपकरण, पार्क आदि को 'बुनियादी ढांचे' के रूप में मान्यता दी जानी चाहिए और प्रमोटरों को प्राथमिकता के आधार पर लोन प्राप्त करने में सक्षम बनाने के लिए आवश्यक संशोधन किया जाना चाहिए।[49]

xx. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) राज्य डिज्नीलैंड, किंगडम ऑफ ड्रीम्स, सियाम निरमित (थाईलैंड) आदि जैसे थीम पार्कों के लिए 300 एकड़ भूमि पार्सल (स्मार्ट सिटी मॉडल के आधार पर) के साथ विशेष पर्यटन और अवकाश क्षेत्रों का समर्थन और विकास करने के लिए नीतियां बनाएंगे।

xxi. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी नागरिक इंटरफेस प्रक्रियाएं डिजिटल होनी चाहिए और संबंधित अधिकारी/कर्मचारी के पास अनिवार्य रूप से डिजिटल/आधार सक्षम हस्ताक्षर सुविधाएं होनी चाहिए।

xxii. एनसीआर में पीएमजीएसवाई को लगभग 15 किमी के दायरे के रिंग रोड से गांवों के लूप को जोड़कर ग्रामीण राजमार्ग कनेक्टिविटी लक्ष्य को लागू करने के लिए संशोधित किया जा सकता है, क्योंकि पीएमजीएसवाई 500 आबादी तक की बस्तियों को जोड़ने का मूल अधिदेश पहले ही एनसीआर में हासिल कर लिया गया है ।

xxiii. **इस योजना में संबंधित अध्यायों विशेष रूप से स्वास्थ्य (टेलीमेडिसिन, ई–स्वास्थ्य रजिस्ट्री, प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले में मेडिकल और नर्सिंग कॉलेज), कृषि जल मीटरिंग, स्मार्ट उपयोगिताओं का प्रावधान, सभी अनुमोदनों के लिए डिजिटल प्लेटफॉर्म सामाजिक बुनियादी ढांचे के लिए स्थायी भूमि लागत, कौशल, मिश्रित भूमि उपयोग और भंडारण भूमि उपयोग सहित भूमि उपयोग, औद्योगिक संपदा नीतियां, उपयोगिताओं और अन्य सामाजिक क्षेत्र सेवाओं के एसपीवी आधारित कार्यान्वयन, आदि में कई क्षेत्रीय नियमों का शोधन प्रदान किया गया है।**

xxiv. एनसीआरपीबी का सुदृढ़ीकरण – एनसीआरपीबी के कार्यालय को योग्य तकनीकी और गैर–तकनीकी कर्मचारियों के साथ पर्याप्त रूप से मजबूत किया जाना चाहिए। इसके अलावा, एनसीआरपीबी को अनुकूल वित्तीय संसाधनों, शक्तियों के प्रत्यायोजन आदि के लिए विचार करने की आवश्यकता है। आवास और शहरी कार्य मंत्रालय को इस संबंध में प्रक्रियाओं को तेज करना चाहिए।

13.3.6 प्रमुख परियोजनाएं

i) दस्तावेज में बताए गए विभिन्न नीतिगत उपायों को परियोजनाओं की एक प्रमुख सूची में तैयार करने का प्रयास किया गया है, जो आने वाले दशकों में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) को भविष्य के लिए तैयार होने के अपने मिशन को साकार कर सकता है। इसमे ऐसे प्रस्ताव शामिल है जिसे जमीन पर उतारने की तत्काल आवश्यकता हो सकती है और ऐसे भी जिन्हें कार्यान्वयन के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के साथ आगे बढ़ने से पहले विस्तृत व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता होती है। परियोजनाओं के स्पेक्ट्रम में कम लागत वाली उच्च प्रभाव वाली परियोजनाएं और पूंजी गहन पहल जिनका उद्देश्य राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर एक प्रमुख भूमिका निभाने का है भी शामिल हैं।

ii) इसके अलावा, बेहतर और अधिक समावेशी और सामंजस्यपूर्ण एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की परिकल्पना के लिए प्रस्तावित नियामक सुधारों और प्लेटफार्मों की एक श्रृंखला है।

iii) जबकि सूचीबद्ध कुछ परियोजनाओं के लिए समय–सीमा संबंधित खंडों में निर्दिष्ट की गई है, विशेष रूप से मेट्रो केंद्रों और क्षेत्रीय केंद्रों के संबंध में, अधिकांश प्रमुख परियोजनाओं को 2030 तक पूरा और चालू करने का सुझाव दिया गया है। समयबद्ध परियोजनाओं सहित सभी परियोजनाओं का कार्यान्वयन जहां आवश्यक हो, परियोजना की व्यवहार्यता और धन की उपलब्धता के अधीन होगा।

iv) एनसीआर में इस क्षेत्रीय योजना के तहत प्रस्तावित प्रमुख परियोजनाओं के आवश्यक पूंजी निवेश के बारे में एक स्थूल विचार प्रस्तुत करने के प्रयास हेतु बॉल पार्क लागत अनुमान (भूमि लागत को छोड़कर) प्रदान किया गया है। भविष्य के लिए तैयार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए चिन्हित की गई प्रमुख परियोजनाओं की सूची **परिशिष्ट–13.2** में दी गई हैं ।

*****

[49] *नीति आयोग–अभिनव भारत@ 75 - https://niti.gov.in/writereaddata/files/Strategy_for_New_India.pdf*

परिशिष्ट–4.1

एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में औद्योगिक विकास और रोजगार सृजन के लिए क्षेत्र–विशिष्ट सिफारिशें

क्रमांक	क्षेत्र	सिफारिशे
I.	**एनसीटी दिल्ली**	• दिल्ली प्रदूषण नियंत्रण प्राधिकरणों द्वारा अनुमत गैर–खतरनाक उद्योग • शहरी, वाणिज्यिक, संस्थागत, आवासीय स्थानों और पुराने क्षेत्रों का लंबवत विकास और बड़े पैमाने पर पुनर्विकास। • भूमि उपयोग परिवर्तन में आसानी के साथ औद्योगिक क्षेत्रों का पुनर्विकास।
II.	**सीएनसीआर – रिंग ऑफ ओपॉरचयूनिटीस**	• लॉजिस्टिक पार्क, मल्टी–मोडल ट्रांसपोर्ट हब, आईसीडी, ड्राई पोर्ट्स, रिक्रिएशनल थीम पार्क, स्पेशलाइज्ड टाउनशिप, सर्विस सेक्टर, हाई वैल्यू मैन्युफैक्चरिंग आदि। • भूमि उपयोग परिवर्तन में आसानी के साथ औद्योगिक क्षेत्रों का पुनर्विकास. • शहरी, वाणिज्यिक, संस्थागत, आवासीय स्थानों और पुराने क्षेत्रों का लंबवत विकास और बड़े पैमाने पर पुनर्विकास
III.	**शेष एनसीआर (रा.रा.क्षे.)**	• बड़े ग्रामीण निवेश क्षेत्र, एसईजेड, भारी उद्योग • उद्योगों, कृषि पार्कों आदि सहित आर्थिक गतिविधियों के लिए 5–10 साल के भूमि पट्टे की नई अवधारणा। • वैश्विक बाजार स्थितियों के अनुसार भूमि उपयोग, आदि में गतिशील परिवर्तन को सक्षम करने के लिए तृतीय पक्ष भूमि एग्रीगेटर • तेज और कुशल सड़क, रेल और हवाई संपर्क
1.	कषि आधारित और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	• हरियाणा उप–क्षेत्र में खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं. • बागवानी उपज के लिए बुलंदशहर और झज्जर में फल एवं सब्जी प्रसंस्करण पार्क। • भरतपुर में तिलहन प्रसंस्करण इकाइयाँ। • चीनी उद्योग मुजफ्फरनगर और शामली • मेरठ और बुलंदशहर में डेयरी उद्योग • चावल मिल/धान प्रसंस्करण हापुड़–फिलखुवा • पानीपत
2.	इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना और संचार प्रौद्योगिकी	• एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अनुमोदित और परिचालन आईटी/आईटीईएस एसईजेड की संख्या के बीच अंतर को ध्यान में रखते हुए, यह सिफारिश की जाती है कि निर्यात को बढ़ावा देने के लिए अनुमोदित एसईजेड के संचालन के लिए उपयुक्त नीतिगत हस्तक्षेप किए जाएं। • एनसीटी–दिल्ली, गुड़गांव, अलवर और नोएडा में सॉफ्टवेयर विकास (विशेषकर एनसीटी–दिल्ली के मामले में गहनता की आवश्यकता है)।
3.	ऑटोमोबाइल और ऑटोमोटिव कंपोनेंट्स	• ऑटोमोबाइल और ऑटो घटकों के लिए आईएमटी मानेसर और बावल में प्रेरित क्लस्टर (कुशल श्रमशक्ति और श्रमिकों के छात्रावास आदि जैसे बुनियादी ढांचे की आवश्यकता है) • ऑटो–पार्क (उदाहरण के लिए, अलवर में आगामी ऑटो–पार्क) और अनुसंधान संस्थानों (उदाहरण के लिए, हरियाणा में आगामी राष्ट्रीय ऑटोमोटिव परीक्षण, अनुसंधान और विकास बुनियादी ढांचा परियोजना) के लिए फॉरवर्ड और बैकवर्ड लिंकेज सहित समर्थन बुनियादी ढांचे का पर्याप्त स्तर स्थापित किया जाना है। • फरीदाबाद, गुड़गांव, नोएडा, मेरठ और अलवर के लिए ऑटो कंपोनेंट के लिए बुनियादी ढ़ाचा सपोर्ट।

क्रमांक	क्षेत्र	सिफारिशे
4.	हथकरघा, होजरी, कपड़ा और वस्त्र निर्माण	• भारत सरकार की निर्यात योजना के लिए परिधान पार्क के तहत गुड़गांव एसईजेड और बरही (सोनीपत) में परिधान पार्क। • पानीपत में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार और कन्वेंशन सेंटर। • वस्त्रों के प्रचार के लिए गुड़गांव में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार केंद्र। • अलवर जिले में टेक्सटाइल पार्क. • फरीदाबाद और गाजियाबाद जिलों में रंगाई घर। • ओखला में कपड़ा कौशल विकास केंद्र। • बागपत, हापुड़–फिलखुवा में हथकरघा
5.	जूते, चमड़े के वस्त्र और एक्सेसरीज	• बहादुरगढ़, हरियाणा में चमड़े के विकास के लिए अवसंरचना। • अलवर (रामगढ़/राजगढ़)
6.	जनरल इंजीनियरिंग	• फरीदाबाद, नोएडा, गुड़गांव – अधिकांश इकाइयां एमएसएमई प्रकृति की हैं और उन्हें विपणन पहल, प्रौद्योगिकी और कच्चे माल की उपलब्धता जैसे क्षेत्रों में समर्थन की आवश्यकता है।
7.	लोजीसटिक्स (रसद)	• प्रमुख जिलेः झज्जर, सोनीपत, गुरुग्राम, चरखी–ददरी, गाजियाबाद, जीबी नगर, बुलंदशहर, बागपत, अलवर • डीएफसी और डीएमआईसी परियोजनाओं को ध्यान में रखते हुए, जिसमें हरियाणा और उत्तर प्रदेश उप–क्षेत्रों का हिस्सा शामिल है, यह अनुशंसा की जाती है कि लॉजिस्टिक्स अवसंरचना जैसे अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी), कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस), एकीकृत फ्रेट कॉम्प्लेक्स इन उप–क्षेत्रों में रणनीतिक स्थानों पर स्थापित किए जाएंगे। • नंगल चौधरी, महेंद्रगढ़ में मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक्स हब (आईएमएलएच)
8.	पर्यटन और आतिथ्य	• अलवर, भरतपुर, हापुड़ (गढ़मुक्तेश्वर), गुरुग्राम, हस्तिनापुर (मेरठ), करनाल, मुजफ्फरनगर
9.	चिकित्सा और स्वास्थ्य सहायता सेवाएं	• नोएडा, गाजियाबाद, गुरुग्राम, फरीदाबाद, रेवाड़ी, मेरठ.
10.	निर्माण क्षेत्र	• ग्रेटर नोएडा, येडा, गाजियाबाद, गुरुग्राम, फरीदाबाद, सोनीपत
11	सामग्री/अपशिष्ट वसूली सुविधाओं, सी एंड डी, ई–कचरा, पुराने वाहनों से स्टील की वसूली सहित परिपत्र अर्थव्यवस्था।	• बागपत, बुलंदशहर, नूंह (मेवात), झज्जर, अलवर/भरतपुर
12	खेल के सामान	• मेरठ–तकनीकी उन्नयन के लिए पहले से ही इस उद्देश्य के लिए समर्पित एक तकनीकी संस्थान है.
13	मिट्टी के बर्तन	• खूर्जा, मेवात
14	हस्तशिल्प	• अलवर (मूर्ति/मूर्तिकला), रेवाड़ी (पीतल के बर्तनों), मेवात (क्रोशै)
15	खिलौने	• मेरठ, ग्रेटर नोएडा, सोनीपत

क्रमांक	क्षेत्र	सिफारिशे
16	बड़ी परिपत्र (सरक. ूलर) अर्थव्यवस्था परियोजनाएं	• पुराने वाहनों से कबाड़ वसूली की सुविधा– नूंह, बागपत, भरतपुर, अलवर, बुलंदशहर, भिवानी • सी एंड डी अपशिष्ट वसूली सुविधाएं– भरतपुर, बागपत, नूंह • ई–कचरा वसूली – बागपत, नूंह, रेवाड़ी, झज्जर
17	पर्यटन	• एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में संभावित संभावनाएं
18	सौर ऊर्जा पार्क	• भरतपुर, बुलंदशहर

स्रोतः एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के आर्थिक विकास के लिए कार्यात्मक योजना (2016) और बाजार अनुसंधान

परिशिष्ट–4.2

एनसीआर (रा.रा.क्षे.) की आर्थिक विकास परियोजनाएं

A. **विकास कॉरिडोर और अवसर क्षेत्र** – आर्थिक कॉरिडोर/नोड या औद्योगिक एस्टेट/क्लस्टर, कारीगरों के समूहों और सेवाओं के संदर्भ में, बाकी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कस्बों की पहचान आर्थिक गतिविधियों के पुनरुद्धार और प्रचार के लिए और उनके ग्रामीण इलाकों में एक सेवा केंद्र के रूप में संचालित करने के लिए की गई है।

ग्रोथ कॉरिडोर (जीसी) और अवसर क्षेत्रों (ओए) का मैट्रिक्स

आर्थिक कॉरिडोर/नोड या औद्योगिक संपदा, जीसी और ओएएस के रूप में	
दिल्ली मुंबई औद्योगिक कॉरिडोर (DMIC)	**टिप्पणियां**
1. ग्रेटर नोएडा में एकीकृत औद्योगिक टाउनशिप परियोजना	• भूमि 745.5 एकड़ • लगभग 634.40 करोड़ का निवेश
2. वैश्विक शहर प्रोजेक्ट	• एसपीवी– ''डीएमआईसी हरियाणा ग्लोबल सिटी प्रोजेक्ट लिमिटेड।'' • GoHry द्वारा स्वीकृत मास्टर प्लान • GoHry अपने आप प्रोजेक्ट लागू करेगा
3. मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (MRTS) परियोजना	• एसपीवी– ''डीएमआईसी हरियाणा एमआरटीएस प्रोजेक्ट लिमिटेड'' • GoHRY द्वारा अनुमोदित डीपीआर
स्मार्ट सामुदायिक परियोजनाएं: 4. मॉडल सौर परियोजना, नीमराना, राजस्थानः 5 MW सोलर पावर प्लांट 2015 और 1MW माइक्रो ग्रिड सोलर पावर प्लांट 2017 मे	• परियोजना पूर्ण
अमृतसर कोलकाता औद्योगिक कॉरिडोर (AKIC)	**टिप्पणियां**
5. एकीकृत विनिर्माण क्लस्टर (आईएमसी) – पंजाब (राजपुरा–पटियाला)	
6. एकीकृत विनिर्माण क्लस्टर (आईएमसी) – हरियाणा (साहा) अंबाला	
7. भारत अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन और एक्सपो केंद्र (IICC) द्वारका मे स्थित DPIIT द्वारा – प्रदर्शनी और सम्मेलन स्थान, अखाड़ा, ट्रंक–इन्फ्रास्ट्रक्चर, मेट्रो/एनएचएआई कनेक्टिविटी, होटल, कार्यालय और रिटेल स्पेस, आदि.	• 25,703 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत • 2025 तक पूरा किया जाना है
सड़क/परिवहन आधारित कॉरिडोर	**टिप्पणियां**
8. यमुना एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास क्षेत्र (YEIDA), उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा	• YEIDA अधिसूचित क्षेत्र छह जिलों में पड़ने वाले लगभग 2,689 वर्ग किलोमीटर को कवर करता है • 165 किमी यमुना एक्सप्रेसवे {6 लेन (8 लेन तक विस्तार योग्य)} दिल्ली, आगरा के अंतरराष्ट्रीय पर्यटन स्थलों को जोड़ता है
9. GoHRY द्वारा पंचग्राम– (पांच–शहर परियोजना)–केएमपी एक्सप्रेसवे के साथ प्रस्तावित	

10. पूर्वी और पश्चिमी पेरिफेरल एक्सप्रेसवे कॉरिडोर	समाप्त
11. प्रस्तावित कक्षीय रेल कॉरिडोर– GoHry द्वारा।	
MoRTH द्वारा भारतमाला परियोजना के तहत एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में आर्थिक कॉरिडोर	
12. उत्तर–दक्षिण कॉरिडोर	13. दिल्ली – कानपुर – (424 किलोमीटरः दिल्ली – गाजियाबाद – अलीगढ़ – कन्नौज – कानपुर)
14. सिरसा – हिसार – रोहतक – दिल्ली (278 किमी)	15. बिलासपुर – नई दिल्ली – (302 किमीः बिलासपुर – जगाधरी – यमुनानगर – सहारनपुर – रुड़की – मुजफ्फरनगर – मेरठ – गाजियाबाद – दिल्ली)
16. दिल्ली–लखनऊ– (494 किमीः दिल्ली–मुरादाबाद–बरेली–शाहजहांपुर–हरदोई–लखनऊ)	17. जयपुर – दौसा – भरतपुर – आगरा (240 किमी)
भारतमाला परियोजना के तहत एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में इंटर कॉरिडोर रूट	
18. गुड़गांव – सीकर (210 किमी)	19. जयपुर–आगराशाखा (भरतपुर–अलवर) (86 किमी)
20. रोहतक – रेवाड़ी (78 किमी)	21. रोहतक – पानीपत (56 किमी)
भारतमाला परियोजना के तहत एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में फीडर रूट	
22. भिवानी – नारनौल (130 किमी)	23. गुड़गांव – पटौदी – रेवाड़ी (55 किमी)
24. करनाल – मेरठ (101 किमी)	25. दिल्ली – सिरसा (शाखा से भिवानी) (38 किलोमीटर)
26. सिकंदरा – रेवाड़ी – शाखा 2 (76 किमी)	27. गुड़गांव – झज्जर (38 किमी)
28. बिलासपुर– नई दिल्लीः ऋषिकेश और देहरादून की शाखा (60 किमी)	29. धारूहेड़ा – सोहना (28 किमी)
30. रोहतक – जींद (58 किमी)	31. दिल्ली – सिरसा (शाखा से झज्जर) (23 किमी)
ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे	**टिप्पणियां**
32. दिल्ली–मेरठ एक्सप्रेसवे (96 किमी)	समाप्त
33. दिल्ली–अमृतसर–कटरा (हरियाणा में 135 किमी के साथ 600 किमी)	आगामी परियोजना लागत 30,000 करोड़.
34. दिल्ली – जयपुर (274 किमी)	
35. दिल्ली–मुंबई एक्सप्रेसवे (1261 किमी)	निर्माणाधीन (लागत 90,000 करोड़ रुपये)
36. गंगा एक्सप्रेसवे – मेरठ से प्रयागराज (602 किमी – पहला चरण) {6 लेन (8 लेन तक बढ़ाई जा सकती है)}	2025 तक पूरा किया जाना है
GoUP और GoH द्वारा एविएशन हब	**टिप्पणियां**
37. जेवर में अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा	

38. इंटीग्रेटेड एविएशन हब हिसार 39. दिल्ली से हिसार तक सिक्स लेन नियंत्रित एक्सेस हाईवे 40. रैपिड रेल कनेक्टिविटी निर्माणाधीन है (हवाई अड्डे तक विस्तारित की जाएगी) 41. अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे और विमानन विश्वविद्यालय और प्रशिक्षण केंद्र और एयरोस्पेस विनिर्माण	4200 एकड़ से अधिक भूमि
42. आईजीआई दिल्ली से चंडीगढ़ लिंक (240 किमी)	हरियाणा सरकार द्वारा प्रस्तावित हाईवे/एक्सप्रेसवे 120 किमी प्रति घंटे की गति से 2 घंटे में दिल्ली से चंडीगढ़ पहुंचने के लिए– 2023 तक पूरा किया जाना है। निर्माणाधीन एक्सप्रेसवे, पूर्ण लिंक और आगामी दिल्ली–कटरा एक्सप्रेसवे का उपयोग करें
43. अंबाला से 06 लेन ट्रांस–हरियाणा राजमार्ग (304 किमी) कोटपुतली (इस्माइलबाद के माध्यम से)	

प्रमुख वेयरहाउसिंग क्लस्टर[50]			
44. बहादुरगढ़	45. धनकोट	46. वृषभ	47. पिलखुवा
48. झज्जर	49. कुलाना–लुहारी	50. सोहना	51. गाजियाबाद–हापुड़
52. बादली	53. पटौदी–जमालपुर रोड	54. पलवल	55. सोनीपत
56. फारुख नगर	57. धारूहेड़ा – भिवाड़ी	58. दादरी–ग्रेटर नोएडा–नोएडा	
प्रमुख विनिर्माण केंद्र[51]			
59. पानीपत	60. ओखला	61. फरीदाबाद – बल्लभगढ़	62. बावल–रेवाड़ी
63. सोनीपत–किंडली	64. मेरठ	65. पलवल	66. रोहतक
67. बहादुरगढ़	68. गाजियाबाद	69. गुरुग्राम–मानेसारी	70. अलवर (तपुखेड़ा)
71. बवाना	72. धारूहेड़ा और भिवाड़ी		
इलेक्ट्रॉनिक्स सिस्टम डिजाइन और विनिर्माण (ईएसडीएम) क्लस्टर[52]			
73. भिवाड़ी	74. गाजियाबाद	75. गुरुग्राम	76. सोनीपत
77. नीमराना	78. यमुना एक्सप्रेसवे क्षेत्र	79. बावल	80. झज्जर
81. नोएडा – ग्रेटर नोएडा	82. फरीदाबाद – पलवल	83. धारूहेड़ाः	

[50] *Knight Frank Research, India Warehousing Market Report 2019*

[51] *Knight Frank Research, NCR WAREHOUSING MARKET REPORT*

[52] *https://meity.gov.in/writereaddata/files/Notification-EMC-Gazette.pdf*

मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी)	टिप्पणियां
84. दादरी ग्रेटर नोएडा में मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स हब (एमएमएलपी)	• शेष पार्सल भूमि अधिग्रहण के साथ आगे बढ़ रही राज्य सरकार
85. नोएडा– ग्रेटर नोएडा में मल्टीमोडल परिवहन हब (एमएमएलपी)	• शेष पार्सल भूमि अधिग्रहण के साथ आगे बढ़ रही राज्य सरकार
86. नंगल चौधरी, जिला महेंद्रगढ़ (डीएमआईसी) में इंटीग्रेटेड मल्टीमोडल हब (आईएमएलएच)	• भूमि लगभग 886 एकड़ • SPV ''डीस्मआईसी' हरियाणा मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स हब प्रोजेक्ट लि.'' • लगभग 5000 करोड़ रुपये का निवेश (1852 करोड़ भारत सरकार)
शुष्क बंदरगाह ड्राई पोर्ट	**टिप्पणियां**
87. गढ़ी हरसरू (गुरुग्राम)	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
88. बल्लभगढ़ – फरीदाबाद	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
89. तुगलकाबाद	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो, एक्जिम टर्मिनल
90. ओखला	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो, डोम। टर्मिनल
91. रेवाड़ी	संयुक्त टर्मिनल
92. कठूवास (नीमराना)	संयुक्त टर्मिनल
93. बाबरपुर (पानीपत)	एक्जिम टर्मिनल
94. दादरी	संयुक्त टर्मिनल
95. अंतर्देशीय कंटेनर डिपो – लोनी सीडब्ल्यूसी	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो

एसएमई क्लस्टर – यूएनडीओ[53]	टिप्पणियां
96. वजीरपुर, बादली – उत्तर पश्चिम दिल्ली	स्टेनलेस स्टील के बर्तन और कटलरी
97. ओखला, मायापुरी – दक्षिण और पश्चिम दिल्ली	रसायन
98. नारायणा और ओखला – पश्चिम और दक्षिण दिल्ली	इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग उपकरण और इलेक्ट्रॉनिक सामानय कागज के सामानय प्लास्टिक उत्पाद
99. लॉरेंस रोड– उत्तरी दिल्ली	खाद्य उत्पाद
100. ओखला, वजीरपुर फ्लैटेड फैक्टरी कॉम्प्लेक्स – दक्षिणी दिल्ली	चर्म उत्पाद
101. ओखला, मायापुरी, आनंद पर्वत – दक्षिण, पश्चिम दिल्ली	मैकेनिकल इंजीनियरिंग उपकरण

[53] https://dcmsme.gov.in/clusters/clus/smelist.htm#clus

102. नारायणा, ओखला, पटपड़गंज – पश्चिम, दक्षिण, पूर्वी दिल्ली	पैकेजिंग सामग्री
103. नारायणा, ओखला, शिवाजी मार्ग, नजफगढ़ रोड – पश्चिम, दक्षिण, उत्तर पश्चिम दिल्ली	रबड़ उत्पाद
104. शाहदरा और विश्वासनगर – उत्तर पूर्वी दिल्ली	तार ड्राइंग
105. मायापुरी और वजीरपुर	धातु का निर्माण
106. कीर्तिनगर और तिलक नगर – पश्चिम और उत्तर पूर्व	फर्नीचर
107. वजीरपुर–उत्तर पश्चिम दिल्ली	इलेक्ट्रो प्लेटिंग
108. ओखला, मायापुरी, नारायणा, वजीरपुर बादली और जी.टी. करनाल रोड– दक्षिण, पश्चिम और उत्तर–पश्चिम दिल्ली	ऑटो कंपोनेंट्स
109. शाहदरा, गांधीनगर, ओखला और मैदानगढ़ी – उत्तर पूर्वी दिल्ली, पूर्वी दिल्ली और दक्षिणी दिल्ली	होजरी
110. ओखला और शाहदरा – दक्षिण और उत्तर पूर्व	रेडीमेड कपड़े
111. ओखला, दक्षिणी दिल्ली	सैनिटरी फिटिंग
112. भिवानी	पावरलूम और स्टोन क्रशिंग
113. फरीदाबाद	ऑटो कंपोनेंट्स, इंजीनियरिंग क्लस्टर, स्टोन क्रशिंग
114. गुरुग्राम	ऑटो कंपोनेंट्स, इलेक्ट्रॉनिक सामान, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग उपकरण, रेडीमेड गारमेंट्स, मैकेनिकल इंजीनियरिंग उपकरण
115. करनाल	कृषि उपकरण, राइस मिल्स
116. पानीपत– समालखा	राइस मिल्स, पावरलूम, घटिया यार्न, फाउंड्री, कॉटन स्पि. निंग, नट/बोल्ट्स
117. अलवर	रसायन
118. खुर्जा – बुलंदशहर	मिट्टी के पात्र
119. नोएडा–गौतम बुद्ध नगर	इलेक्ट्रॉनिक सामान, खिलौने, रसायन, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग उपकरण, गारमेंट्स, मैकेनिकल इंजीनियरिंग उपकरण, पैकेजिंग सामग्री, प्लास्टिक उत्पाद
120. गाजियाबाद	रसायन, मैकेनिकल इंजीनियरिंग उपकरण, पैकेजिंग सामग्री
121. मेरठ	खेल का सामान, कैंची,
122. मुजफ्फरनगर	राइस मिल्स

B. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रमुख मेगा फूड पार्क परियोजनाएं (27–02–2020 तक)[54] (स्रोतः खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय)			
राज्य	**एसपीवी/आईए नाम**	**शहर का नाम**	**स्थिति**
हरियाणा	हरियाणा स्टेट इंडस्ट्रियल एंड इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड (एचएसआईआईडीसी)	सोनीपत	कार्यान्वयन के तहत
	हरियाणा स्टेट कोऑपरेटिव सप्लाई एंड मार्केटिंग फेडरेशन लिमिटेड (हैफेड)	रोहतक	कार्यान्वयन के तहत

C. कृषि–प्रसंस्करण समूहों की अवसंरचना के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा अनुमोदित कृषि–प्रसंस्करण कलस्टर (खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय)			
परियोजना निष्पादन एजेंसी	**परियोजना का स्थान**	**जिला और राज्य**	**स्थिति**
मेसर्स के आर फूड एपीसी	ग्राम भिरावती, तहसील और जिला नूंह, मेवात, हरियाणा	मेवात, हरियाणा	कार्यान्वयन के तहत
मैसर्स करनाल फूड पैक क्लस्टर लिमिटेड	एग्रो पार्क, मुगल माजरा रोड, कुंजपुरा, जिला। करनाल, हरियाणा	करनाल, हरियाणा	कार्यान्वयन के तहत

D. **गनौर, सोनीपत में अंतर्राष्ट्रीय मंडी परियोजना विचाराधीन है.**

[54] https://dcmsme.gov.in/clusters/clus/smelist.htm#clus

परिशिष्ट–4.3

भारतमाला परियोजनाओं की सूची

एनसीआर में पड़ने वाले आर्थिक कोरिडोर
1. उत्तर–दक्षिण कॉरिडोर
2. सिरसा – हिसार – रोहतक – दिल्ली (278 किमी)
3. दिल्ली–लखनऊ– (494 किमीः दिल्ली–मुरादाबाद–बरेली–शाहजहांपुर–हरदोई–लखनऊ)
4. दिल्ली – कानपुर – (424 किमीः दिल्ली – गाजियाबाद – अलीगढ़ – कन्नौज – कानपुर)
5. बिलासपुर – नई दिल्ली – (302 किमीः बिलासपुर – जगाधरी – यमुनानगर – सहारनपुर – रुड़की – मुजफ्फरनगर – मेरठ – गाजियाबाद – दिल्ली)
6. जयपुर – दौसा – भरतपुर – आगरा (240 किमी)
एनसीआर में पड़ने वाले इंटर कॉरिडोर रूट
7. गुड़गांव – सीकर (210 किमी)
8. जयपुर–आगरा शाखा (भरतपुर–अलवर) (86 किमी)
9. रोहतक – रेवाड़ी (78 किमी)
10. रोहतक – पानीपत (56 किमी)
एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पड़ने वाले फीडर रूट
11. भिवानी – नारनौल (130 किमी)
12. करनाल – मेरठ (101 किमी)
13. सिकंदरा – रेवाड़ी – शाखा 2 (76 किमी)
14. बिलासपुर – नई दिल्ली : शाखा ऋषिकेश और देहरादून (60 किमी)
15. रोहतक – जींद (58 किमी)
16. गुड़गांव – पटौदी – रेवाड़ी (55 किमी)
17. दिल्ली – सिरसा (शाखा से भिवानी) (38 किमी)
18. गुड़गांव – झज्जर (38 किमी)
19. धारूहेड़ा – सोहना (28 किमी)
20. दिल्ली – सिरसा (शाखा से झज्जर) (23 किमी)
ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे
21. दिल्ली–मेरठ एक्सप्रेसवे (96 किमी)
22. दिल्ली–अमृतसर–कटरा (ह्वी में 135 किमी के साथ 600 किमी)
23. दिल्ली – जयपुर (274 किमी)
24. दिल्ली–मुंबई एक्सप्रेसवे (1261 किमी)
25. गंगा एक्सप्रेसवे – मेरठ से प्रयागराज (602 किमी – प्रथम चरण) {6 लेन (8 लेन तक विस्तार योग्य)}

परिशिष्ट– 4.4

व्यापार सुगमता सुझाव संकेतक (विश्व बैंक)

ईओडीबी परिवेश में भारत की रैंकिंग में और सुधार करने के लिए, भारत सरकार ने केंद्रीय स्तर पर विभिन्न पहल की हैं और विभिन्न दिशा–निर्देशों को लागू करने में राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों का मार्गदर्शन करने के लिए राज्य व्यापार सुधार कार्य योजना (बीआरएपी) 2019 पेश की है। यह राज्यों को एक विशिष्ट व्यवसाय के जीवन चक्र में फैले 10 सुधार क्षेत्रों में फैली नियामक प्रक्रियाओं, नीतियों और प्रक्रियाओं को लागू करने और निरीक्षणों को सुव्यवस्थित करने और देश को 'इंस्पेक्टर राज' से मुक्त करने में मदद करेगा। बीआरएपी के तहत कार्यान्वयन गाइड[55] निम्नलिखित 12 प्रमुख वर्गों का अवलोकन प्रदान करता है:

1) जानकारी और पारदर्शिता प्रवर्तकों तक पहुंच	2) सिंगल विंडो सिस्टम
3) भूमि प्रशासन और भूमि और संपत्ति का हस्तांतरण	4) भूमि की उपलब्धता और आवंटन
5) निर्माण परमिट समर्थक	6) पर्यावरण पंजीकरण प्रवर्तक
7) श्रम विनियमन प्रवर्तक	8) उपयोगिता परमिट प्राप्त करना
9) करों का भुगतान	10) निरीक्षण सक्षमकर्ता
11) परिशिष्ट प्रवर्तन	12) क्षेत्र विशेष

इसके अलावा, विश्व बैंक समूह ने अपनी रिपोर्ट – ''डूइंग बिजनेस 2020, इकोनॉमी प्रोफाइल इंडिया'' में कुछ संकेतकों को सूचीबद्ध किया है, जिन्हें एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में अपनाया जा सकता है और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में प्रतिस्पर्धी ईओडीबी परिवेश रखने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में भाग लेने वाले प्रत्येक राज्य द्वारा विस्तृत किया जा सकता है। ईओडीबी संकेतक इस प्रकार हैं:

1. व्यवसाय शुरू करना	सीमित देयता कंपनी शुरू करने के लिए प्रक्रियाएं, समय, लागत और भुगतान की गई न्यूनतम पूंजी
2. निर्माण परमिट से निपटान	गोदाम बनाने के लिए सभी औपचारिकताएं पूरी करने की प्रक्रिया, समय और लागत और निर्माण अनुमति प्रणाली में गुणवत्ता नियंत्रण और सुरक्षा तंत्र
3. बिजली प्राप्त करना	विद्युत ग्रिड से जुड़ने के लिए प्रक्रियाएं, समय और लागत, और बिजली आपूर्ति की विश्वसनीयता और टैरिफ की पारदर्शिता
4. संपत्ति का पंजीकरण	संपत्ति के हस्तांतरण की प्रक्रिया, समय और लागत और भूमि प्रशासन प्रणाली की गुणवत्ता
5. क्रेडिट प्राप्त करना	चल संपार्श्विक कानून और क्रेडिट सूचना प्रणाली
6. अल्पसंख्यक निवेशकों की रक्षा करना	संबंधित पक्ष के लेन–देन और कॉर्पोरेट प्रशासन में अल्पसंख्यक शेयरधारकों के अधिकार
7. करों का भुगतान	भुगतान, समय, कुल कर और एक फर्म के लिए सभी कर विनियमों के साथ–साथ फाइलिंग के बाद की प्रक्रियाओं का अनुपालन करने के लिए योगदान दर
8. सीमाओं के पार व्यापार	तुलनात्मक लाभ के उत्पाद को निर्यात करने और ऑटो पार्ट्स आयात करने का समय और लागत
9. परिशिष्ट लागू करना	एक वाणिज्यिक विवाद और न्यायिक प्रक्रियाओं की गुणवत्ता को हल करने में लगने वाला समय और लागत
10. दिवाला समाधान	एक वाणिज्यिक दिवाला के लिए समय, लागत, परिणाम और वसूली दर और दिवाला के लिए कानूनी ढांचे की ताकत
11. काम पर रखने वाले कर्मचारी	रोजगार विनियमन और अतिरेक लागत में लचीलापन

स्रोतः डूइंग बिजनेस 2020, इकोनॉमी प्रोफाइल इंडिया, वर्ल्ड बैंक ग्रुप

[55] *https://dipp.gov.in/sites/default/files/Implementation_Guide_2019_dated_04022019.pdf*

परिशिष्ट– 4.5

यूपी और एनसीटी दिल्ली उपक्षेत्र में विद्युत नेटवर्क के प्रस्ताव

विद्युत नेटवर्क (नए सब–स्टेशन और जोड़े जाने के लिए आवश्यक अवसंरचना) के लिए जिलेवार प्रस्तावों में निम्नलिखित शामिल हैं:

a) 33/11 केवी सब–स्टेशन (कुल संख्या 926 और कुल लागत 5986 करोड़ रुपये)

b) 33 केवी लाइन (कुल लंबाई 8480 किमी और कुल लागत 6546 करोड़ रुपये)

c) 11 केवी फीडर (कुल लंबाई 13462 किमी और कुल लागत 9933 करोड़ रुपये)

d) भूमिगत केबल (कुल लंबाई 13000 किमी और कुल लागत 14550 करोड़ रुपए)

e) एबी केबल (कुल लंबाई 36500 किमी और कुल लागत 5850 करोड़ रुपये)

f) वितरण टी/एफ (कुल संख्या 8720 और कुल लागत 15355 करोड़ रुपये)

g) स्काडा कार्य के साथ ऑटो री–क्लोजर/आरएमयू (कुल संख्या 7035 और कुल लागत 10500 करोड़ रुपये)

1. दिल्ली ट्रांसमिशन नेटवर्क

दिल्ली ट्रांसमिशन नेटवर्क प्रस्तावों का सारांश नीचे दिया गया है:

वोल्टेज स्तर	मौजूदा सबस्टेशन (एस/एस)	कार्यान्वयन के तहत एस/एस	प्रस्तावित एस/एस	संबधित ROW आवश्यकता
765 केवी	01	01	02	ओवरहेड (O/H) ट्रांसमिशन लाइन (T/L) के लिए 67m ROW
400 केवी	07 (मंडोला सहित)	03	09	ओवरहेड (ओ/एच) ट्रांसमिशन लाइन (टी/एल) के लिए 52 मीटर ROW
220 केवी	41	04	37	O/H T/L के लिए 35m ROW या U/G केबल के लिए 2x2 mtr

परिशिष्ट– 6.1

विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धी और विश्व स्तरीय पर्यटन सर्किट के रूप में विकास के लिए सांकेतिक सूची

A) विभिन्न श्रेणियों के ट्रांस–एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सर्किट जैसेः–

1. धार्मिक सर्किट

a) **महाभारत सर्किट**– सिनौली, हस्तिनापुर, किला परीक्षितगढ़, बरनवा, गढ़मुक्तेश्वर, शुक्रताल – मेरठ और सहारनपुर क्षेत्रों को कवर करते हुए (पश्चिमी उत्तर प्रदेश के अधिकांश भाग जैसे मेरठ, बागपत, गाजियाबाद, गौतमबुद्धनगर, बुलंदशहर, सहारनपुर और मुजफ्फरनगर) – हस्तिनापुर के महाभारत स्थल और भगवान श्रीकृष्ण द्वारा प्रस्तावित पांच गांवों को पांडवों को दिया जाना चाहिए, शांति की खातिर और विनाशकारी युद्ध को टालने के लिए, जिसमें इंद्रप्रस्थ (दिल्ली), स्वर्णप्रस्थ (सोनीपत), पंचप्रस्थ (पानीपत), व्याघप्रस्थ (बागपत) और तिलप्रस्थ (तिलपत) शामिल थे।

b) **ब्रज भूमि धार्मिक सर्किट, भरतपुर राजस्थान**[56]– पूरा भरतपुर राजस्थान में ब्रज संस्कृति का प्रतिनिधित्व करता है, गोवर्धन पर्वत ब्रज के 84 कोस परिक्रमा का केंद्र है जो भरतपुर की लगभग आधी लंबाई तक चलता है।

2. रा.रा.क्षे. के भीतर प्राकृतिक स्थलों के लिए सर्किट जैसे – सरिस्का, केवलादेव, ओखला, सुल्तानपुर राष्ट्रीय उद्यान, आदि।

B) जहां तक संभव हो दिल्ली और अन्य प्रमुख शहरों के आसपास हरियाली और जलमार्गों का एक नेटवर्क विकसित किया जाना चाहिए। एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में कुछ प्रस्तावित ब्लू ग्रीन गेटवे सर्किटः

सर्किट का नाम	स्थल
एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लू ग्रीन गेटअवे सर्किट–I	5–ओखला पक्षी अभयारण्य, सूरज कुंड झील–बडकल झील– दमदमा झील–असोला भट्टी वन्यजीव
एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लू ग्रीन गेटअवे सर्किट–II	9–ओखला पक्षी अभ्यारण्य–असोला भट्टी, वन्यजीव अभ्यारण्य–सूरजकुंड झील–बडकल झील– दमदमा झील–सुल्तानपुर, पक्षी अभयारण्य–खापरवास वन्यजीव अभयारण्य–भिंडवास वन्यजीव अभयारण्य–नाहर वन्यजीव अभयारण्य.
एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लू ग्रीन गेटअवे सर्किट–III	4–केवलादेव राष्ट्रीय उद्यान–बैंड बरेठा वन्यजीव अभयारण्य– राजघर सिरिस्का टाइगर रिजर्व के माध्यम से– सिलिसर झील

प्रत्येक उप–क्षेत्र में कुछ भिन्न सर्किटः–

1. **राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली,** एकीकृत विकास के लिए निम्नलिखित दो परिपथों की पहचान की गई हैः

a) सर्किट 1– एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विरासत स्मारकों और संरचना को कवर करने वाला हेरिटेज सर्किट

b) सर्किट 2– **धार्मिक** सर्किट, महत्वपूर्ण पूजा स्थलों जैसे अक्षरधाम, बहाई मंदिर, जामा मस्जिद, निजामुद्दीन दरगाह, गुरुद्वारा बंगला साहब आदि को कवर करता है।

2. **राजस्थान उप–क्षेत्र,** भरतपुर पर्यटक सर्किट, जो पक्षी अभयारण्य, अलवर की सिलिसर झील को भी कवर करता है, विकसित किया जाना चाहिए।

a) अभयारण्य और आर्द्रभूमि सर्किटः सरिस्का – सिलिसर–केवलादेव–बरेठा

3. **यूपी उप–क्षेत्र**

a) हस्तिनापुर अभयारण्य और सूरजपुर आर्द्रभूमि सर्किट

b) गढ़मुक्तेश्वर और ब्री घाट सर्किट

[56] *Source:* https://devasthan.rajasthan.gov.in/Braj/braj84parikrama.pdf&https://devasthan.rajasthan.gov.in/Braj/braj.htm

4. **हरियाणा उप–क्षेत्र**

a) बड़खल झील – सूरजकुंड–बसई वेटलैंड – दमदमा झील सर्किट

b) सुल्तानपुर राष्ट्रीय उद्यान – मसानी बैराज – खापरवास वन्यजीव अभयारण्य सर्किट

c) कर्ण झील – रोहतक तिलयार झील – भिंडावास वन्यजीव अभयारण्य सर्किट

C) **सहक्रियाओं का लाभ उठाने के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाहर पूरक साइटों सहित विभिन्न श्रेणियों के सर्किट**

1. गोल्डन ट्राएंगल टूरिस्ट सर्किट – राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली, आगरा और जयपुर को जोड़ता है

2. एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के बाहर लेकिन करीब, वेटलैंड्स और आस–पास के अभयारण्यों सहित सर्किट

D) **अन्य सर्किट कपड़ा, हस्तशिल्प आदि जैसे सर्किट के अनुरूप हो सकते हैं।**

E) **सर्किट की भी योजना बनाई जा सकती है जहां आईआरसीटीसी जैसी पर्यटन क्षेत्र की सेवा प्रदाता एजेंसियां प्रमुख भूमिका निभा सकती हैं।**

परिशिष्ट– 6.2

एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विश्व धरोहर स्थल, केंद्र और राज्य संरक्षित स्मारक/स्थल

एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के भीतर और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के करीब विश्व धरोहर स्थल

एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विश्व धरोहर स्थल	साल'	स्थान
1. केवलादेव राष्ट्रीय उद्यान	1985	भरतपुर, राजस्थान
2. हुमायूँ का मकबरा	1993	दिल्ली
3. कुतुब मीनार और उसके स्मारक	1993	दिल्ली
4. लाल किला परिसर	2007	दिल्ली
एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में और एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के आसपास विश्व धरोहर स्थल		
1. आगरा का किला	1983	आगरा, यू.पी.
2. ताजमहल	1983	आगरा, यू.पी.
3. फतेहपुर सीकरी	1986	आगरा, यू.पी.
4. जंतर मंतर	2010	जयपुर
5. राजस्थान के पहाड़ी किले	2013	राजस्थान
6. जयपुर शहर	2019	राजस्थान

*स्रोतः अतुल्य भारत पोर्टल, पर्यटन मंत्रालय – *विश्व धरोहर स्थल के रूप में मान्यता का वर्ष.*

परिशिष्ट– 6.3

ब्लू ग्रीन अवसंरचना की अंतर्राष्ट्रीय और राष्ट्रीय पहल

1. ग्लोबल ब्लू–ग्रीन अवसंरचना की चयनित पहलें

स्थान/क्षेत्र (वर्ग कि. मी. में)/जनसंख्या (लाख में)	पहल	स्तर	संस्था	प्रयोजन
• वैंकूवर, कनाडा • क्षेत्र– 114 • जनसंख्या –6.31	**रेन सिटी स्ट्रैटेजी** कार्य योजनाएँ: सड़कें और सार्वजनिक स्थानय भवन और स्थलय पार्क और समुद्र तट	शहर	पार्क और मनोरंजन बोर्ड, वैंकूवर शहर	वैंकूवर पानी की गुणवत्ता में सुधार और सुरक्षा स्थायी जल प्रबंधन के माध्यम से वैंकूवर रिजिल्यन्स बढ़ाएँ। प्राकृतिक और शहरी पारिस्थितिक तंत्र में सुधार करके वैंकूवर की रहने की क्षमता में सुधार करें।
• सिंगापुर • क्षेत्र – 718 • जनसंख्या–56.90	**सक्रिय, सुंदर, स्वच्छ (एबीसी) जल कार्यक्रम**	शहर	सार्वजनिक उपयोगिता बोर्ड, पर्यावरण मंत्रालय और जल संसाधन, सरकार सिंगापुर.	17 जलाशयों और 8,000 किलोमीटर के नालों, नहरों और नदियों के उत्तरोत्तर विकसित जल निकासी नेटवर्क की पूरी क्षमता को जानने के लिए पानी, जीवन की गुणवत्ता में सुधार और मनोरंजक मूल्य को बढ़ावा देने के लिए उन्हें एकीकृत करना।
• होक्सचे • वार्ड, नीदरलैंड्स • क्षेत्र– 325.8 • जनसंख्या –6.53	**ब्लू–ग्रीन नेटवर्किंग के माध्यम से कृषि–भूमि सुधार**	क्षेत्रीय	डच सरकार, स्थानीय हितधारक	अनूकूल कृषि–जैव विविधता, कीटनाशकों को कम करना, कुशल संसाधन प्रबंधन, और भूमि के लिए अधिक बहुआयामी मूल्य
30 स्थान, नीदरलैंड	**नदी के लिए जगह**	क्षेत्रीय	प्रांतों, नगर पालिकाओं, क्षेत्रीय जल प्राधिकरणों और रिजक्सवाटरस्टाटा सहित 19 भागीदार	चार नदियों में उच्च जल स्तर का प्रबंधन करें और नदियों के किनारे बाढ़ की घटनाओं को रोकें, बाढ़ की घटनाओं के दौरान नदी प्रतिधारण क्षमता में सुधार करें। 'नदी के लिए जगह' दृष्टिकोण उन स्थानों में नदी के प्राकृतिक बाढ़ मैदान को बहाल करने के लिए है जहां यह उन क्षेत्रों की रक्षा के लिए सबसे कम हानिकारक है जिसका बचाव करने की जरूरत है

स्थान/क्षेत्र (वर्ग कि. मी. में)/जनसंख्या (लाख में)	पहल	स्तर	संस्था	प्रयोजन
• पोर्टलैंड, यूएसए • क्षेत्र – 375.5 • जनसंख्या –6.65	**ग्रे टू ग्रीन पहल** पाइप्ड बुनियादी ढ़ाचा सिस्टम पर लोडिंग को कम करने और शहरी जलमार्गों पर प्रतिकूल प्रभाव को कम करने और पोर्टलैंड वाटरशेड मैनेजमेंट योजना को लागू करने में मदद करना। प्राकृतिक संसाधनों की रक्षा के लिए, महत्वपूर्ण पारिस्थितिक तंत्र को बहाल करने और तूफानी जल समाधानों को लागू करने के लिए शहरी क्षेत्र को प्राकृतिक पर्यावरण के साथ एकीकृत करना।	शहर	स्थानीय हितधारकों के साथ समन्वय में पर्यावरण सेवाएं और अन्य विभाग, पोर्टलैंड शहर, ओरेगन.	सालाना 18 मिलियन गैलन बारिश का पानी पर कब्जा, 867 नए स्ट्रीटप्लांटर्स जोड़े गए, आक्रामक पौधों की प्रजातियों के लिए 7,400 एकड़ भूमि को उपचारित किया गया, पांच पुलियों को बदला गया, 398 ईको–रूफ से 11 एकड़ से अधिक क्षेत्र को कवर किया गया, 406 एकड़ प्राकृतिक भूमि पार्सल अधिग्रहित, और निजी और सार्वजनिक संपत्ति के मालिकों के साथ परामर्श से 4,100 एकड़ तक की स्वदेशी वनस्पति को बहाल किया गया है।
• वुहान, चीन • क्षेत्र– 8569 • जनसंख्या –106	**स्पंज सिटी कार्यक्रम शहरी** बुनियादी ढांचे में अवशोषण क्षमता सुनिश्चित करना 2020 तक स्पंज सुविधाओं के साथ 20 प्रतिशत भूमि प्रदान करना (70 प्रतिशत तक वर्षा को अवशोषित करने और उपयोग करने के लिए) 2030 तक लगभग 80 प्रतिशत भूमि तक बढ़ाना।	शहर	आवास और शहरी–ग्रामीण विकास मंत्रालय, जल संसाधन मंत्रालय, वित्त मंत्रालय, निजी क्षेत्र और शहर की नगर पालिकाएं	वुहान ने वार्षिक वर्षा जल अवशोषण, और प्री–जोनिंग स्पंज क्षेत्रों से संबंधित तकनीकी लक्ष्य निर्धारित किए थे।

स्रोतः ऑब्जर्वर रिसर्च फाउंडेशन, समसामयिक पेपर, अंक संख्या 317, मई 2021

2. भारतीय ब्लू–ग्रीन अवसंरचना पहल

स्थान/क्षेत्र (वर्ग कि. मी. में)/जनसंख्या (लाखों में, जनगणना 2011 के मुताबिक)	पहल	स्तर	संस्था	प्रयोजन
• दिल्ली • क्षेत्र – 1483 • जनसंख्या–167	ब्लू–ग्रीन मास्टर प्लान	शहर	दिल्ली विकास प्राधिकरण	प्रदूषण को कम करने और जलवायु चुनौतियों के अनुकूल होने के लिए यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ब्लू और ग्रीन विशेषताओं को समकालिक रूप से नियोजित किया गया है।
• भोपाल • क्षेत्र –1017 • जनसंख्या –18	ब्लू ग्रीन मास्टर प्लान	शहर	भोपाल नगर पालिका निगम और भोपाल स्मार्ट सिटी लिमिटेड	हरित आवरण को बनाए रखने और विकसित करने के लिए,
• मदुरै • क्षेत्र– 148 • जनसंख्या –10.2	ब्लू ग्रीन कार्य योजना	शहर	मदुरै म्युनिसिपल निगम	बाढ़ को कम करने और अनुकूल बनाने के लिए
• बेंगलुरु • क्षेत्र –1307 • जनसंख्या–91	ब्लू–ग्रीन एक्शन प्लान जिसकी परिणति जल और सीवरेज मास्टर प्लान 2050 में हुई है	शहर	बैंगलोर जल बोर्ड और बैंगलोर नगर निगम	संसाधन सुरक्षा, जलवायु प्रतिरोध, निम्न कार्बन अर्थव्यवस्था की ओर एक कदम, और पारिस्थितिकी तंत्र संरक्षण प्राप्त करने के लिए।

स्रोतः ऑब्जर्वर रिसर्च फाउंडेशन, समसामयिक पेपर, अंक संख्या 317, मई 2021

परिशिष्ट– 10.1

सुरक्षित शहर के लिए स्मार्ट हस्तक्षेप

सुरक्षित शहर सेवाओं में पुलिस सेवाएं, यातायात प्रबंधन और जन परिवहन प्रणाली, घटना प्रतिक्रिया, सामुदायिक पुलिसिंग, आपातकालीन और आपदा प्रबंधन, निगरानी और रखवाली, महत्वपूर्ण अवसंरचना ढांचे की सुरक्षा और सलामती और सार्वजनिक स्थानों की सुरक्षा शामिल हो सकती है।

किसी भी घटना के लिए एकीकृत प्रतिक्रिया प्रदान करने के लिए विभिन्न सार्वजनिक बचाव और सुरक्षा एजेंसियों के बीच सहयोग बढ़ाने के लिए सभी शहर सेवाओं को एकीकृत करने की आवश्यकता है।

सुरक्षित शहर के लिए प्रासंगिक कुछ प्रमुख स्मार्ट सिटी प्रौद्योगिकियों में शामिल हैं:

1. **सार्वजनिक स्थानों पर पैनिक बटन और एसओएस मोबाइल एप्लिकेशन:** आपातकालीन स्थिति में पुलिस को अलर्ट करने के लिए प्रमुख सार्वजनिक स्थानों पर पैनिक बटन को फिजिकल बटन के रूप में प्रदान किया जा सकता है। एसओएस मोबाइल एप्लिकेशन किसी आपात स्थिति के दौरान प्रभावी प्रतिक्रिया प्रदान करने के लिए भौगोलिक स्थान के साथ अलर्ट और घटना रिपोर्टिंग ट्रिगर कर सकता है। अलर्ट न केवल पुलिस नियंत्रण कक्ष को भेजा जा सकता है बल्कि फोन बुक से कुछ चुनिंदा नंबरों पर भी भेजा जा सकता है।

2. **वीडियो एनालिटिक्स–सक्षम एकीकृत शहर कमान और संचालन केंद्र:** वीडियो निगरानी कैमरों का उपयोग शहर की निगरानी के लिए किया जाता है। लेकिन सार्वजनिक सुरक्षा एजेंसियों के लिए किसी भी घटना के लिए कमांड सेंटर में इन हजारों कैमरों की चौबीसों घंटे निगरानी करना व्यावहारिक रूप से कठिन हो जाता है। इसलिए ज्यादातर समय, वीडियो निगरानी का उपयोग केवल जांच के बाद के उद्देश्य के लिए ही किया जाता है।

   वीडियो एनालिटिक्स लाइव कैमरा फीड पर चलता है और स्वचालित रूप से सार्वजनिक सुरक्षा मुद्दों जैसे कि छोड़ी गई वस्तु, संदिग्ध व्यवहार आदि जो सार्वजनिक सुरक्षा एजेंसियों के लिए सक्रिय रूप से पता लगाना आसान बनाता है । जिससे सार्वजनिक सुरक्षा एजेंसियों के लिए सार्वजनिक सुरक्षा मुद्दों का सक्रिय रूप से पता लगाना और घटनाओं से बचने के लिए कार्रवाई करना आसान हो जाता है। वीडियो एनालिटिक्स सक्षम एकीकृत शहर कमान और संचालन केंद्र आपात स्थिति और आपदाओं की निगरानी कर सकता है ताकि आपात स्थिति के मामले में प्रभावी सहयोगात्मक प्रतिक्रिया प्रदान की जा सके।

3. **हेल्पलाइन:** 24x7 आपातकालीन हेल्पलाइन नंबर किसी भी घटना/मुद्दों/चिंताओं को एक केंद्रीकृत/स्थानीय कॉल सेंटर में उठाने के लिए जो पुलिस स्टेशनों, अस्पतालों आदि के साथ एकीकृत हो।

4. **दूरस्थ प्राथमिकी केंद्र:** कई बार प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफआईआर)/पुलिस शिकायत विभिन्न कारणों से दर्ज नहीं होती है। नागरिकों को दूर से प्राथमिकी दर्ज करने में मदद करने के लिए कियोस्क/सिस्टम, फिर चाहे जहां अपराध हुआ है उस क्षेत्राधिकार का स्थान शहर में कुछ भी हो। शिकायतकर्ता अनुभव के हिस्से के रूप में दस्तावेजों पर हस्ताक्षर, प्रिंट और स्कैन कर सकता है।

5. **सामुदायिक स्वयंसेवक नेटवर्क मंच:** स्थानीय सुरक्षा और सुरक्षा मुद्दों के लिए पुलिस के साथ सहयोग करने के लिए समुदाय/सामुदायिक समूहों के लिए सोशल मीडिया और मोबाइल सक्षम मंच है।

6. सड़क इंजीनियरिंग में सुधार करने, प्रौद्योगिकी आधारित यातायात नियामक प्रणाली स्थापित करने, लेन ड्राइविंग अभियान को बढ़ावा देने, अच्छी तरह से सुसज्जित एम्बुलेंस और ट्रॉमा सेंटर प्रदान करने, पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में साइकिल ट्रैक विकसित करने, कार पूल लेन फैलाने के लिए नीतियां, यातायात व्यवस्था में सुधार के लिए कार–पूलिंग को प्रोत्साहित करने और सुरक्षा के लिए और उप–क्षेत्रीय योजनाओं में विस्तृत विवरण दिया जाए।

परिशिष्ट– 10.2

सहायक स्वास्थ्य सेवाएं जिन्हें चिकित्सा सुविधा केंद्रों में विकसित किया जा सकता है:

सहायक स्वास्थ्य सेवाओं में निम्नलिखित शामिल हो सकते हैं:

1. डायग्नोस्टिक

a) प्रयोगशाला सेवाएं
b) आनुवंशिक परीक्षण
c) ऑडियोलॉजी सेवाएं
d) कार्डीऐक मोनीटोरींग
e) डायलिसिस सेवाएं
f) मोबाइल डायग्नोस्टिक सेवाएं
g) रेडियोलॉजी/डायग्नोस्टिक इमेजिंग

2. चिकित्सीय

a) एक्यूपंक्चर
b) व्यवहारिक स्वास्थ्य और संज्ञानात्मक चिकित्सा
c) पारंपरिक दर्द प्रबंधन
d) मालिश चिकित्सा
e) पोषण सेवाएं
f) भौतिक चिकित्सा
g) मादक द्रव्यों के सेवन की सेवाएं (इनपेशेंट और आउट पेशेंट)
h) कल्याण और पूरक चिकित्सा

3. कस्टोडीअल

a) गृह स्वास्थ्य देखभाल सेवाएं
b) घरेलू आसव चिकित्सा सेवाएं
c) धर्मशाला देखभाल सेवाएं
d) व्यक्तिगत देखभाल सहायक सेवाएं
e) निजी ड्यूटी नर्सिंग
f) कुशल नर्सिंग सेवाएं
g) मेडिकल डे केयर (वयस्क और बाल चिकित्सा)
h) पुनर्वास सेवाएं (इनपेशेंट और आउट पेशेंट)
i) स्लीप लैबोरेटरी सेवाएं

4. अन्य

a) एम्बुलेंस सेवाए
b) एम्बुलेटरी सर्जरी सेंटर (एएससी) सेवाएं
c) टिकाऊ चिकित्सा उपकरण (डीएमई)
d) श्रवण सेवाएं
e) ऑर्थोटिक्स और प्रोस्थेटिक्स
f) भाषा सेवाएं
g) वेंटिलेटर सेवाएं
h) घाव देखभाल सेवाएं

परिशिष्ट– 11.1

स्मार्ट सिटी – नागरिकों के लिए परिणाम

स्रोतः मैकिन्से ग्लोबल इंस्टीट्यूट, मैकिन्से एंड कंपनी, ''स्मार्ट सिटीजः डिजिटल सॉल्यूशंस फॉर ए मोर लिवेबल फ्यूचर, 2018'' पर रिपोर्ट

परिशिष्ट– 12.1

बेहतर पर्यावरण और मृदा स्वास्थ्य के लिए फसल अवशेष प्रबंधन (आईसीएआर–आईएआरआई)

1. फसल अवशेष जलने की समस्या

1.1 हर साल सितंबर के अंत से नवंबर की शुरुआत में, मुख्य रूप से पंजाब, हरियाणा और पश्चिम यूपी के किसान चावल की कटाई के बाद अपने खेतों से अनुमानित 35 मिलियन टन फसल अवशेष जलाते हैं, जो कम लागत वाली भूसा–निपटान प्रथा के रूप में कटाई और दूसरी (सर्दियों) फसल के लिए बुवाई के बीच टर्नअराउंड समय को कम करने के लिए है।

1.2 नीति आयोग (2018) के अनुसार, बायोमास जलाना अक्टूबर और नवंबर के महीनों में दिल्ली में वायु गुणवत्ता में गिरावट के प्रमुख स्रोतों में से एक है, जो कि एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के पड़ोसी राज्यों में कृषि बायोमास अवशेष को जलाना या फसल अवशेष जलाना (सीआरबी) है।

तालिका 12.1.1– प्रमुख राज्यों मे उत्पन्न अवशेष, अधिशेष और जला दिया गया अवशेष (मिलियन टन)

क्रमांक	राज्य	उत्पन्न अवशेष	अधिशेष अवशेष	जलाया गया अवशेष
1	हरियाणा	27.83	11.22	9.08
2	पंजाब	50.75	24.83	19.65
3	राजस्थान	29.32	8.52	1.78
4	उत्तर प्रदेश	59.97	13.53	11.92

स्रोतः फसल अवशेषों के प्रबंधन के लिए राष्ट्रीय नीति

2 फसल अवशेष जलाने के कारण

i) धान की कटाई और गेहूं की बुवाई के बीच बहुत कम समय होता है

ii) पुनर्चक्रण के लिए उचित तकनीक का अभाव।

iii) अन्य प्रबंधन विकल्प महंगे और श्रम गहन है।

iv) श्रम उपलब्धता की कमी

v) चावल के भूसे को जानवरों के लिए खराब चारा माना जाता है.

3 फसल अवशेष प्रबंधन विकल्पः

i) बायोचार/गैसीकरण

ii) चारा/मशरूम, अन्य उद्देश्य

iii) मिट्टी में समावेश और मल्चिंग/कम्पोस्टिंग

iv) जीरो–टिल या हैप्पी सीडर/सुपर सीडर द्वारा सीधी सीडिंग

v) ब्रिकेटिंग – ईंधन के रूप में घरेलू/औद्योगिक उपयोग के लिए बेलिंग बाइंडर

4 **बायोचार उत्पादन** जिसमें उर्वरक के रूप में उच्च कार्बन सामग्री होती है, हानिकारक गैसों के उत्सर्जन को स्थिर और कम करता है। यह तरल ईंधन के लिए या सीधे बिजली/गर्मी उत्पादन के लिए ऊर्जा–समृद्ध गैसों को छोड़ता है। कार्बन के दीर्घकालिक भंडारण में प्रमुख भूमिका निभाता है और उर्वरता, जल प्रतिधारण को बढ़ाता है और पोषक तत्वों के खनिजकरण को बढ़ाता है।

5 **इन–सीटू/एक्स–सीटू विधियों द्वारा फसल अवशेषों का खाद बनाना** : आईएआरआई, पूसा ने मल्चिंग के लिए घोल (गुड़ आदि के साथ) के रूप में उपयोग के लिए पूसा डीकंपोजर कैप्सूल नामक विशिष्ट जीवाणु संवर्धन विकसित किया है। इससे अच्छे परिणाम मिले हैं। इसमें बहुत कम समय लगता है क्योंकि घोल लगाने से लेकर भूसे के सड़ने तक में केवल 20–25 दिन लगते हैं, जिससे तीन महीने का समय कम हो जाता है। इसके अलावा यह एक हेक्टेयर के लिए पर्याप्त 4 कैप्सूल के लिए केवल 20 रुपये की लागत से बहुत सस्ता है। यह उल्लेखनीय है कि दिसंबर, 2019 में एनसीआरपीबी के

पर्यावरण पर हितधारकों के परामर्श वर्कशॉप में आईएआरआई पूसा वैज्ञानिक द्वारा एक विशेष सत्र शामिल किया, जिन्होंने अचल समस्या के लिए पूसा डीकंपोजर कैप्सूल विकसित किया है।

6 **चारा/मशरूम की खेती उपयोगः** धान के भूसे को अन्य स्रोतों के साथ मिलाकर या मूल्यवर्धन के माध्यम से चारे के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है। आगे मशरूम उत्पादन के लिए धान के भूसे का उपयोग भी आम है।

7 **ईंधन के लिए ब्रिकेटिंग :** ब्रिकेट लगभग 6:1 अनुपात में बायो–मास संपीड़ित है संपीड़न यांत्रिक या हाइड्रोलिक दबाने वाली मशीनों के माध्यम से किया जाता है। ढीले बायोमास को संपीड़ित ब्रिकेट में परिवर्तित किया जाता है जो 3–4 इंच लंबे सिलेंडर होते हैं। डाई को बदलकर विभिन्न आकार बनाए जा सकते हैं। उच्च तापमान पर पर्याप्त ऑक्सीजन की उपस्थिति में नियंत्रित वातावरण मंक ब्रिकेट का दहन कम उत्सर्जन उत्पन्न करता है। लगभग 13 टन बायोमास प्रतिदिन 10 टन ब्रिकेट का उत्पादन करने में सक्षम है, यह मानते हुए कि इकाई प्रति दिन लगभग 10 घंटे काम करेगी।

8 **अवशेष प्रबंधन में उपकरणों का उपयोगः**

i) अतिरिक्त भूसा प्रबंधन उपकरण के साथ/बिना कम्बाइन हार्वेस्टर (16–20 लाख रुपये)

ii) बेलर हार्वेस्टर (रुपये –2.25 से 18.00 लाख)

iii) धान का भूसा चोपर/मल्चर– (2.00 लाख रुपये)

iv) जीरो–टिल बुवाई (0.35–0.40 लाख रुपये)

v) हैप्पी सीडर (1.50 लाख रुपये)

9 **फसल अवशेष प्रबंधन के अन्य तरीकेः**

i) बायोमास से तरल ईंधन

ii) धान–भूसे से जैव–इथेनॉल

iii) धान–भूसे से जैव–ऊर्जा

iv) चावल जैव पार्क

v) कंप्रेस्ड बायो मीथेन (बायो सीएनजी)

10 **अवशेष प्रबंधन को बढ़ावा देने के लिए सिफारिशें**

i) फसल अवशेषों का मूल्य सृजित करना और किसानों को इसके उपयोग के बारे में जागरूक करना

ii) केंद्र और राज्य सरकारों द्वारा समन्वित प्रयास और प्रदर्शन, प्रशिक्षण और क्षमता निर्माण के माध्यम से जागरूकता के माध्यम से प्रचार के लिए अधिक सहायता।

iii) किसानों द्वारा मशीनरी की खरीदी के लिए सब्सिडी प्रणाली की समीक्षा करना

iv) ग्रामीण स्तर पर छोटे और सीमांत किसानों के लिए महंगे उपकरणों की आसान पहुंच के लिए ज्यादा कस्टम हायरिंग केंद्रों को बढ़ावा दिया जा सकता है

v) विभिन्न अवशेष प्रबंधन कार्यों को अपनाने के लिए किसानों को प्रोत्साहित करना

vi) आर एंड डी/तकनीकी उन्नयन के वित्तपोषण के लिए सहायता

vii) चावल की कम अवधि वाली किस्मों को बढ़ावा देना

viii) अनुसंधान–विस्तार–इंजीनियरिंग–नीति निर्माताओं के बीच बेहतर समन्वय

ix) विभिन्न योजनाओं जैसे एनएफएसएम, एनएमओओपी, एमआईडीएच आदि में फार्म मशीनीकरण घटकों को प्रभावी कार्यान्वयन और सहायता की एकरूपता के लिए एक ही छत्र के नीचे लाया जाना चाहिए।

परिशिष्ट –12.2

दिल्ली में वायु प्रदूषण और ग्रीन हाउस गैसों (जीएचजी) पर व्यापक अध्ययन की सिफारिशें[57]

अध्यन अनुशंसा करता है कि वायु गुणवत्ता में सुधार के लिए निम्नलिखित नियंत्रण विकल्पों की प्रगतिशील तरीके से लागे किया जाना चाहिए।

1) होटल/रेस्टोरेंट में कोयले का इस्तेमाल बंद किया जाए।

2) सभी को एलपीजी

3) MSW जलना बंद करेः संग्रह और निपटान में सुधार (ऊर्जा संयंत्रों के लिए लैंडफिल और अपशिष्ट)

4) निर्माण और विध्वंसः निर्माण क्षेत्र को पतली खड़ी स्क्रीन से कवर करें, कच्चे माल की हैंडलिंग और भंडारण (पूरी तरह से सामग्री को कवर करे), वाटर स्प्रे और विंड ब्रेकर और कचरे को उचित कवर के साथ परिसर के अंदर संग्रहीत करें। निर्माण सामग्री की सड़क पर आवाजाही के समय इसे पूरी तरह से ढक कर रखना चाहिए।

5) कंक्रीट बैचिंगः वाटर स्प्रे, विंड ब्रेकर, साइलो में बैग फिल्टर, बाड़े, हुड, पर्दे, टेलिस्कोपिक शूट, कवर ट्रांसफर पॉइंट और कंन्वेयर बेल्ट.

6) सड़क की धूलः प्रमुख सड़कों की वैक्यूम सफाई (महीने में चार बार), शोल्डर की कार्पेटिंग, वाटर वॉश के साथ यांत्रिक सफाई

7) मिट्टी की धूलः छोटी झाड़ियाँ, बारहमासी चारा, घास के आवरण लगाएं

8) वाहनोंः

a) डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर का रेट्रो फिटमेंट

b) भारी शुल्क वाले वाहनों (गैर–सीएनजी बसों और ट्रकों) और एलसीवी (गैर–सीएनजी) सहित सभी डीजल वाहनों के लिए बीएस–VI का कार्यान्वयन

c) वाहनों का निरीक्षण/रखरखाव

d) अल्ट्रा लो सल्फर फ्यूल (<10 पीपीएम)); बीएस–VI अनुपालन

e) 2–Ws मल्टी पॉइंट फ्यूल इंजेक्शन (MPFI) सिस्टम के साथ या समकक्ष

f) इलेक्ट्रिक/हाइब्रिड वाहनः 2W's का 2%, 3W's का 10% और 2% 4W'sः नए आवासीय और वाणिज्यिक भवन मे चार्जिंग की सुविधा होनी चाहिए।

9) उद्योग और डीजी सेटः

a) औद्योगिक ईंधन (एलडीओ, एचएसडी) में सल्फर की मात्रा को 500 पीपीएम से कम करें

b) 2–KVA या छोटे डीजी सेटों पर प्रतिबंध लगाते हुए, निर्बाध बिजली आपूर्ति का उपयोग कम से कम करें

10) दिल्ली के 300 किमी के दायरे में बिजली संयंत्रों में De-SOx प्रणाली हो

11) दिल्ली के 300 किमी के दायरे में बिजली संयंत्रों में De-NOx प्रणाली हो

12) पेट्रोल पंपों पर वाष्प रिकवरी सिस्टम के माध्यम से ईंधन उतारने और फिर से ईंधन भरने के दौरान वाष्पीकरणीय नुकसान को नियंत्रित करना

13) हरियाणा, पंजाब और अन्य स्थानीय बायोमास जलने में फसल अवशेष जलाने का प्रबंधन, संभावित विकल्पः ऊर्जा उत्पादन, बायोगैस उत्पादन

14) मवेशियों के लिए वाणिज्यिक फीडस्टॉक, खाद बनाना, बायोचार में रूपांतरण, उद्योग के लिए कच्चा माल

15) विंड ब्रेकर, पानी का छिड़काव, वृक्षारोपण, सुधार

---

[57] *http://environment.delhigovt.nic.in/wps/wcm/connect/735190804acf830c8eec8f09c683c810/Final+Report09Jan2016.pdf?MOD=AJPERES&lmod=1109294014&CACHEID=735190804acf830c8eec8f09c683c810*

परिशिष्ट –12.3

स्वच्छ जल आपूर्ति के वैश्विक मानदंड

तालिका 12.3.1:– सिंचाई के लिए पानी की गुणवत्ता की व्याख्या के लिए मापदंडों के दिशानिर्देश

संभावित सिंचाई समस्या	यूनिट	उपयोग पर प्रतिबंध की डिग्री		
		कोई नहीं	थोड़े से माध्यम	गंभीर
खारापन (फसल के पानी की उपलब्धता को प्रभावित करता है)				
EC_w	dS/m	<0.7	0.7-3.0	>3.0
[or]				
TDS	mg/l	<450	400-2000	> 2000
रिसाव मिट्टी में पानी के रिसाव दर को प्रभावित करती है। ईसीडब्ल्यू और एसएआर का एक साथ उपयोग करके मूल्यांकन करें)[3]				
SAR = 0 – 3 and EC_w =		>0.7	0.7 – 0.2	<0.2
= 3 - 6 =		> 1.2	1.2 – 0.3	< 0.3
= 6 – 12 =		>1.9	1.9-0.5	<0.5
= 12 – 20 =		>2.9	2.9- 1.3	< 1.3
= 20 – 40 =		>5.0	5.0 – 2.9	<2.9
विशिष्ट आयन विषाक्तता (संवेदनशील फसलों को प्रभावित करती है)				
सोडियम (Na)[4]				
सतही सिंचाई	SAR	< 3	3 – 0	> 9
छिड़काव सिंचाई	me/l	< 3	> 3	
क्लोराइड (Cl)[4]				
सतही सिंचाई	me/l	<4	4-10	>10
छिड़काव सिंचाई	me/l	<3	>3	
बोरॉन (B)[5]	mg/l	<0.7	0.7 - 3.0	>3.0
ट्रैस तत्वों (संवेदनशील फसलों को प्रभावित करता है)				
विविध प्रभाव (संवेदनशील फसलों को प्रभावित करता है)				
नाइट्रोजन (NO_3 - N)[6]	Mg/l	<5	5 – 30	>30
बाई कार्बोनेट (HCO_3)				
(केवल उपरि छिड़काव)	Me/l	< 1.5	1.5 – 8.5	>8.5
पीएच		सामान्य सीमा 6.5 – 6.4		

स्रोतः एयर्स और वेस्टकोट से जल गुणवत्ता दिशानिर्देशों पर एक वैश्विक संग्रह का विकास और संशोधन, 1985।

Table 12.3.2: डब्ल्यूएचओ, यूरोपीय संघ और अमेरिका और ऑस्ट्रेलिया के राष्ट्रीय मंत्रालयों द्वारा प्रदान किए गए दिशानिर्देशों से चयनित मापदंडों में पेयजल गुणवत्ता दिशानिर्देशों की तुलना। स्रोतः यूएनईपी और जीईएमएस, 2007, बीआईएस–2020

पैरामीटर	डब्ल्यू एच ओ	ईयू T	यूएसपीए	ऑस्ट्रेलिया	भारत
अमोनिया	1.5 mgL^{-1}	0.50 mg L^{-1}	No GL	0.50 mg L^{-1}	0.5 mg/l
पीएच	6.5-8	No G L^{-1}	6.5-8.5	6.5-8.5	6.5-8.5
क्लोराइड	250 mg L^{-1}	250 mg L^{-1}	250 mg L^{-1}	250 mg L^{-1}	250 mg/l
आइअर्न	0.3 mgL^{-1}	0.2 mg L^{-1}	0.3 mg L^{-1}	0.3 mg L^{-1}	0.3 mg/L
लेड	0.01 mgL^{-1}	0.01 mgL^{-1}	0.015 mg L^{-1}	0.01 mg L^{-1}	0.01 mg/L
आर्सेनिक	0.01 mgL^{-1}	0.01 mgL^{-1}	0.01 mg L^{-1}	0.007 mg L^{-1}	0.01 mg/L
कॉपर	2.0 mgL^{-1}	2.0 mgL^{-1}	1.3 mg L^{-1}	2.0 mg L^{-1}	0.05 mg/L
फेकल कोलीफॉर्म बैक्टीरिया	0 counts / 100 mL	0 counts / 100 mL	0 counts / 100 mL	No GL	0 counts / 100 mL

तालिका 12.3.3: पानी के नामित सर्वोत्तम उपयोग

नामित सर्वोत्तम उपयोग	श्रेणी	मानदंड
पारंपरिक उपचार के बिना लेकिन कीटाणुशोधन के बाद पेयजल स्रोत	A	1.कुल कॉलीफॉर्म जीव एमपीएन/100ml – 50 या उससे कम होना चाहिए
		2. पीएच 6.5 और 8.5 के बीच
		3. घुलित ऑक्सीजन 6mg/l या अधिक
		4. बायोकेमिकल ऑक्सीजन डिमान्ड, 5 दिन 20 डिग्री सेल्सियस, 2 mg/1 या उससे कम
आउटडोर स्नान (संगठित)	B	1. कुल कॉलीफॉर्म जीव एमपीएन/100 ml – 500 या उससे कम होगा
		2. पीएच 6.5 और 8.5 के बीच
		3. घुलित ऑक्सीजन 5mg/1 या अधिक
		4. बायोकेमिकल ऑक्सीजन डिमान्ड 5 दिन 20 डिग्री सेल्सियस, 3 mg/l या उससे कम
पारंपरिक उपचार और कीटाणुशोधन के बाद पेयजल स्रोत	C	1. कुल कॉलीफॉर्म जीव एमपीएन/100 ml 5000 या उससे कम होगा
		2. पीएच 6 और 9 के बीच
		3. घुलित ऑक्सीजन 4mg/1 या अधिक
		4. बायोकेमिकल ऑक्सीजन डिमान्ड 5 दिन 20 डिग्री सेल्सियस, 3 mg/1 या उससे कम
वन्य जीवन और मत्स्य पालन का प्रसार	D	1. पीएच 6.5 और 8.5 के बीच
		2. घुलित ऑक्सीजन 4mg/l या अधिक
		3. मुक्त अमोनिया (एन के रूप में)
		1. बायोकेमिकल ऑक्सीजन डिमान्ड 5 दिन 20 डिग्री सेल्सियस, 2 mg/1 या उससे कम
सिंचाई, औद्योगिक शीतलन, नियंत्रित अपशिष्ट निपटान	E	1. पीएच 6.0 और 8.5 के बीच
		2. 25 डिग्री सेल्सियस माइक्रो mhos/cm पर विद्युत चालकता, अधिकतम 2250
		3. सोडियम अवशोषण अनुपात मैक्स 26
		I) बोरॉन ज्यादा से ज्यादा 2 mg/1
	E के नीचे	A, B, C, D और E, मानदंडों में से किसी को पूरा नहीं करना

स्रोतः केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी)

परिशिष्ट –12.4

सांकेतिक परिवेश शोर मानक

शोर के संबंध में परिवेशी वायु गुणवत्ता मानक

क्षेत्र कोड	क्षेत्र/जोन की श्रेणी	डीबी (ए) एलईक्यू में सीमाएं।	
		दिन के समय	रात के समय
(A)	औद्योगिक क्षेत्र	**75**	**70**
(B)	व्यवसायिक क्षेत्र	**65**	**55**
(C)	आवसीय क्षेत्र	**55**	**45**
(D)	साइलेंस जोन	**50**	**40**

नोटः –

1. दिन का समय प्रातः 06:00 बजे से रात 10:00 बजे तक और रात का समय रात के 10:00 बजे से सुबह 06:00 बजे तक होगा.
2. अस्पतालों, शैक्षणिक संस्थानों, अदालतों, धार्मिक स्थलों या किसी अन्य क्षेत्र के आसपास कम से कम 100 मीटर का क्षेत्र साइलेंस जोन हो जिसे सक्षम अधिकारियों द्वारा घोषित किया गया हो।
3. सक्षम प्राधिकारियों द्वारा मिश्रित श्रेणियों के क्षेत्रों को उपरोक्त चार श्रेणियों में से एक के रूप में घोषित किया जा सकता है।

   डीबी (ए) एलईक्यू स्केल ए पर डेसिबल में ध्वनि के स्तर के समय भारित औसत को दर्शाता है जो मानव श्रवण से संबंधित है

परिशिष्ट– 13.1

एनसीआरपीबी सचिवालय की स्वीकृत संख्या, ऑन रोल और प्रस्तावित कुल संख्या का विवरण

क्रमांक	पद का नाम	स्वीकृत*	ऑन रोल	क्षे.यो. 2041 प्रस्ताव
1	सदस्य सचिव	1	1	**1**
2	निदेशक (ए एंड एफ)	1	1	**1**
3	मुख्य क्षेत्रीय योजनाकार	1	1	**1**
4	अडिश्नल मुख्य क्षेत्रीय योजनाकार			**1**
5	संयुक्त निदेशक (तकनीकी)	2	0	**4**
6	संयुक्त निदेशक (वित्त)			**1**
7	संयुक्त निदेशक (पीएमसी)			**1**
8	संयुक्त निदेशक (प्रशासन)			**1**
9	कानून अधिकारी	1	0	**1**
10	उप. निदेशक (तकनीकी)	2	4	**8**
11	उप. निदेशक (वित्त)			**1**
12	उप. निदेशक (पीएमसी)			**0**
13	वित्त एवं लेखा अधिकारी	1	1	**1**
14	उप. निदेशक (प्रशासन)	1	1	**2**
15	सहायक निदेशक (तकनीकी)	4	2	**16**
16	सहायक निदेशक (पीएमसी)			**0**
17	सहायक निदेशक (एफएम/एसजी)	2	0	**2**
18	सहायक निदेशक (कानूनी)			**1**
19	प्रमुख निजी सचिव			**1**
20	निजी सचिव	1	1	**2**
21	सहायक निदेशक (वित्त प्रशासन)	4	3	**6**
22	योजना सहायक (जीआईएस कुशल)	1	0	**4***
23	हिंदी अनुवादक	1	1	**1**
24	सहायक ग्रेड–I/अधिनियम सहायक	2	2	**6**
25	कानूनी सहायक			**1**
26	स्टेनोग्राफर ग्रेड. 'सी'	6	6	**8**
27	स्टेनोग्राफर ग्रेड. 'डी'	6	6	**9**
28	ड्राफ्ट्समैन (सिविल)	1	0	**2***
29	सहायक ग्रेड–II (यूडीसी)	7	6	**7**
30	स्टाफ कार चालक	1	1	**1**
31	जूनियर सहायक (पूर्व में ग्रेड 'डी' कर्मचारी)	7	7	**7**
	कुल	**53**	**44**	**98**

**जीआईएस कुशल*

परिशिष्ट–13.2

भविष्य–तैयार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए प्रमुख पहचान की गई परियोजनाएं

क्षेत्रवार पहचान की गई परियोजनाओं का सारांशः

क्रमांक	क्षेत्र	परियोजना जहां लागत अनुमानित है		परियोजना जहां लागत का अनुमान लगाया जाना बाकी है	परियोजनाओं की कुल संख्या
		परियोजनाओं की संख्या	कुल अनुमानित लागत (रु. करोड़ में)	परियोजनाओं की संख्या	
1	आर्थिक विकास एवं आय सृजन	17	3,44,084	19	36
2	परिवहन एवं गतिशीलता	24	12,07,574	9	33
3	पर्यटन एवं धरोहर	2	3,500	8	10
4	जल, जलनिकास एवं स्वच्छता	16	3,13,841	15	31
5	शहरी पुनरुद्धार – आवास एवं पर्यावास	1	10,900	6	7
6	ग्रामीण विकास	3	7,951	11	14
7	भविष्य–तैयार नागरिक आधारभूत संरचना	16	52,508	18	34
8	स्मार्ट एवं डिजिटल एनसीआर	-	-	5	5
9	पर्यावरण.	8	15,806	3	11
	कुल	**87**	**19,56,164**	**94**	**181**

1. आर्थिक विकास

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु. करोड़ में)
A.	निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता वाली परियोजनाएं	
1	निम्नलिखित संकेंद्रित परिवहन रिंगों के साथ आर्थिक कॉरिडोर के विकास के लिए व्यवहार्यता अध्ययनः (a) ई एंड डब्ल्यू परिधीय एक्सप्रेसवे (270 किमी) (b) पानीपत–शामली–मेरठ–जेवर–नूह–भिवाड़ी–रेवाड़ी–झज्जर–रोहतक–पानीपत (508 किमी) (c) करनाल–मुजफ्फरनगर–गढ़मुक्तेश्वर–नरौरा–अलीगढ़–मथुरा–डीग–अलवर–महेंद्रगढ़–चरखी दादरी–भिवानी–जींद–कैथल–करनाल (744 किमी)	11,263
2	टर्मिनल कृषि–बाजार योजना के साथ–साथ आसपास के जिलों में संग्रहण केंद्र	6,000
B.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
3	डेयरी और निर्यात क्षेत्रों सहित मेगा कृषि–खाद्य प्रसंस्करण पार्कों के विकास के लिए परियोजनाएं	2,640
4	फिल्म सिटी, एयरो सिटी (जेवर), हिसार एविएशन हब, टेक–सिटी, मेडी–सिटी, नॉलेज सिटी आदि जैसे औद्योगिक क्लस्टर विकसित करने के लिए परियोजनाएं।	
a	फिल्म सिटी	400
b	मेडी–सिटी	3,000

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु. करोड़ में)
5	ईएसडीएम (इलेक्ट्रॉनिक सिस्टम डिजाइन एंड मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर) क्लस्टर के विकास और उन्हें पूरी तरह से चालू करने के लिए परियोजनाएं	800
6	एमएसएमई मेगा पार्कों और विनिर्माण समूहों के विकास के लिए परियोजनाएं	10,200
7	मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी) और ड्राई पोर्ट्स की पहचान और विकास के लिए परियोजनाएं	18,000
8	एपीडा के सहयोग से मेगा एग्रो–प्रोसेसिंग पार्कों और निर्यात क्षेत्रों के लिए योजनाएं तैयार की जानी चाहिए	2,640
9	सी एंड डी कचरा वसूली सुविधाओं के लिए परियोजनाओं को आस–पास के छोटे शहरों और गांवों को पूरा करना चाहिए.	800
10	शहर और ग्राम स्तर पर सामग्री वसूली सुविधाओं के लिए परियोजनाएं	1,038
11	विस्तारित उत्पादक उत्तरदायित्व (ईपीआर) द्वारा ई–कचरा वसूली सुविधा	3,200
12	''एंड ऑफ लाइफ वाहनों'' के लिए पुनर्चक्रण संयंत्रों की स्थापना के लिए परियोजनाएं	80
13	प्रवासन पंजीकरण/सुविधा केंद्रों (एमएफसी) और का विकास कौशल मानचित्रण	230
	कुल लागत	**60,291**
C.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**	
1	सभी आर्थिक गतिविधियों के अनुमोदन के लिए एक पैन एनसीआर (रा.रा.क्षे.)–निवेश मित्र पोर्टल का विकास	
2	मौजूदा औद्योगिक संपदाओं/पार्कों के उन्नयन के लिए परियोजनाएं.	
3	अंतरराष्ट्रीय उत्पादकता मानकों के अनुसार प्लग एंड प्ले पार्क (चपटे कारखाने) स्थापित करने के लिए परियोजनाएं।	
4	कम से कम 10 वैज्ञानिक अनुसंधान संस्थानों को अपग्रेड करने की परियोजनाएं	
5	विनिर्माण के लिए अनुसंधान एवं विकास केंद्र और स्टार्ट–अप के लिए ऊष्मायन केंद्र (आईसी) स्थापित करने के लिए परियोजनाएं।	
6	प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिले में खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं।	
7	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रणनीतिक स्थानों पर मंडियों का निर्माण।	
8	आवासीय, वाणिज्यिक और सरकारी भवनों में सौर जल के उपयोग पर योजना।	
9	वस्त्रों के प्रचार के लिए गुड़गांव में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार केंद्र।	
10	जूते, चमड़े के वस्त्र और सहायक उपकरण पर परियोजना	
11	प्रत्येक उप–क्षेत्र में स्थानीय उत्पादों और गोदामों पर आधारित क्षेत्रीय प्रदर्शनी केंद्र।	
12	उपक्षेत्रवार कंटेनर डिपो का निर्माण	
13	विभिन्न खराब होने वाले कृषि उत्पादों के लिए बहु–कक्षीय, अंतर तापमान नियंत्रित शीत भंडारों का विकास।	
14	छोटे और सीमांत किसानों के लिए महंगे उपकरणों की आसान पहुंच के लिए कस्टम हायरिंग केंद्रों की स्थापना	

1.1 विद्युत एवं ऊर्जा क्षेत्र

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में 'मेगा सोलर पार्क' की योजना के लिए परियोजना।	1,68,000
2.	यूपी उपक्षेत्र में विद्युत वितरण प्रणाली को सुदृढ़ करने की योजनायें	68,720
3.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) उप–क्षेत्रों में सभी 11 केवी फीडर और ट्रांसफार्मर की मीटरिंग के लिए परियोजनाएं	13,173
4.	100: 'स्मार्ट मीटरिंग' सुनिश्चित करने के लिए परियोजनाएं	33,900
	कुल लागत	**2,83,793**
B.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**	
1	दिल्ली के लिए ट्रांसमिशन नेटवर्क	
2	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शहरी क्षेत्रों में पीएनजी सुनिश्चित करने के लिए राष्ट्रीय गैस ग्रिड (एनजीजी) को पूरा करना।	
3	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों में 100: भूमिगत केबलिंग को शामिल करते हुए समर्पित उपयोगिता कॉरिडोर के लिए उप–क्षेत्रवार योजनाएं	
4	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों में रूफटॉप पीवी सिस्टम के लिए योजना शुरू करें।	
5	बिजली के नुकसान को कम करने और सिस्टम में सुधार के लिए सभी मापदंडों जैसे कंडक्टर आकार, लाइन की लंबाई आदि के साथ पूर्ण प्राथमिक और माध्यमिक वितरण प्रणाली की जीआईएस मैपिंग के लिए परियोजना।	

2. परिवहन एवं गतिशीलता

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता वाली परियोजनाएं**	
1.	सर्कुलर रीजनल एक्सप्रेसवे नंबर 2 – (सीआरई– II) लगभग 508 किमी के विकास के लिए परियोजनाएं।	5,080
2.	सर्कुलर रीजनल एक्सप्रेसवे नंबर 3 – (सीआरई– III) लगभग 744 किमी के विकास के लिए परियोजनाएं	7,440
3.	मेट्रो केंद्रों और क्षेत्रीय केंद्रों (लगभग 675 किमी) को जोड़ने वाले आरआरटीएस के निर्माण के लिए परियोजनाएं	2,36,000
4.	मेट्रो रेल/एलआरटी/मोनोरेल (एमआरटीएस)/बीआरटीएस, आदि जैसे इंट्रा–अर्बन ट्रांजिट सिस्टम का निर्माण।	2,40,000
5.	गुम रेल लिंक/नई रेल लाइनों के विकास के लिए परियोजनाएं। व्यापक रूप से पहचाने गए लिंक हैं: a) करनाल – जींद – भिवानी – महेंद्रगढ़ – नारनौल – बहरोड़ – अलवर 295 किमी b) अलवर – डीग – खुर्जा (वाया मथुरा हो सकता है) 185किमी c) खुर्जा – गढ़मुक्तेश्वर – मुजफ्फरनगर – करनाल 230 किमी d) मेरठ – पानीपत 90किमी e) फारुख नगर और झज्जर 40किमी	33,600
6.	ओआरसी (ओआरसी–I) 260 कि.मी. के निर्माण के लिए परियोजनाएं	10,400

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
7.	क्षेत्रीय ओआरसी (ओआरसी–II) 500 किमी का निर्माण	20,000
8.	बाहरी ओआरसी (ओआरसी–III) का निर्माण 733 किमी	29,320
9.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सीमा से दिल्ली तक 30 मिनट की रेल कनेक्टिविटी के लिए फास्ट रेल कनेक्टिविटी परियोजनाएं	1,50,000
10.	नदियों और प्रमुख नहरों पर अंतर्देशीय जलमार्ग विकसित करना।	170
B.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
11.	पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ईवी चार्जिंग स्टेशन और संबंधित आधारभूत संरचना की स्थापना के लिए परियोजनाएं।	1,700
12.	बस टर्मिनल/महानगरीय यात्री टर्मिनलों का विकास और आधुनिकीकरण	11,200
13.	मल्टी मॉडल एकीकृत स्टेशनों का विकास	55,000
14.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में रेडियल और रेटिकुलर नेटवर्क के लिए आवश्यक अंतर्राज्यीय मिसिंग लिंक परियोजनाओं के निर्माण को कवर करने वाली परियोजनाएं: 1) राजगढ़ (अलवर) –खेरली (भरतपुर) 42 किमी 2) तिजारा (अलवर) – नूंह (मेवात) 25 किमी 3) तिजारा (अलवर) – नगीना (मेवात) 14किमी 4) कमान (भरतपुर) – पुन्हाना (मेवात) 24 किमी 5) नंगल चौधरी– बहरोड़ 17 किमी 6) भाकाली (रेवाड़ी) दृ फारुखनगर (झज्जर) 35 किमी 7) करनाल– जलालाबाद (शामली) 42किमी 8) पलवल – जेवर 38किमी 9) बागपत – डोघाट 30 किमी 10) भोकरहेड़ी – सिकंदरपुर – मवाना – गढ़मुक्तेश्वर –सियाना – अनूपशहर (सीआरई III का 140 किमी भाग) 11) आवश्यक लिंक के साथ गाजियाबाद में ट्रोनिका सिटी को दिल्ली के बुरारी क्षेत्र से जोड़ने वाला यमुना ब्रिज 10 किमी विशेष रूप से उद्योग विहार और सेक्टर 18 गुड़गांव स्थानों पर NH–48 से उत्तरी परिधीय ई–वे से कनेक्टिविटी में सुधार किया जाना चाहिए। (सीआरई II का 80 किमी हिस्सा)	3,072
15.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक्सप्रेसवे/एनएच/एसएच के साथ आपातकालीन सेवा लेन/दुर्घटना के लिए लेन का विकास	2,712
16.	15 किमी के दायरे के लूप द्वारा ग्रामीण राजमार्ग संपर्क के लिए परियोजनाएं	33,908
17.	शहरी और प्रमुख ग्रामीण बस्तियों के आसपास बाईपास का निर्माण	30,900
18.	दिल्ली में एलिवेटेड आउटर रिंग रोड	9,350
19.	जिला स्तरीय हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के विकास के लिए परियोजना	2,88,000
20.	सभी प्रमुख एनसीआर (रा.रा.क्षे.) शहरों के बीच हेलिटैक्सी सेवाएं	1,248
21.	नए हेलीपैड / हेलीपोर्ट विकसित करें	2,500
22.	पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में यूएवी (ड्रोन) और पार्किंग क्षेत्रों का नेटवर्क रखने की योजना	35,000
23.	राजमार्ग सुविधा केंद्रों का विकास (एचएफसी)	525

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
24.	पीटीजेड कैमरे, यातायात में आईटीएस. दुर्घटना में कमी	449
	कुल लागत	**12,07,574**
C. परियोजनाएं जिनके लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:		
1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ई–वे/एनएच/एसएच/धमनी सड़कों के संबंध में इंटरचेंज का विकास	
2	सीएमए को एक्सप्रेसवे से जोड़ने की परियोजनाएं	
3	सीएमए को जोड़ने वाले आरआरटीएस के निर्माण के लिए परियोजनाएं	
4	दिल्ली में रिंग रेलवे का विकास और संवर्द्धन	
5	प्रत्येक उप–क्षेत्र में एक जल हवाई अड्डे का विकास	
6	सीएमए में हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के विकास के लिए परियोजनाएं	
7	सभी मेट्रो/आरआरटीएस/आईएसबीटी टर्मिनलों पर निर्बाध, मल्टीमोडल सुनिश्चित करने के लिए परियोजनाएं।	
8	सभी महानगरों, क्षेत्रीय केंद्रों में चलने और साइकिल चलाने का व्यापक नेटवर्क।	
9.	**2025 तक पूरा करने के लिए एनएचएआई द्वारा पहचानी गई अन्य सड़क परियोजनाएं**	
9.1	रेवाड़ी बाईपास Pkg–IV को चार लेन का बनाना (लंबाई 14.4 किमी)	
9.2	द्वारका एक्सप्रेसवे पैकेज– II (लंबाई 4.2 किमी)	
9.3	पनियाला मोड़ (NH–48 जं) से NH–148B के नारनौल सेक्टर और NH–11 (Pkg–I) के नारनौल से पचेरी कलां सेक्टर (लंबाई 45.3 किमी)	
9.4	एनएच 11 के रेवाड़ी–अटेली मण्डी खंड के 4 लेन का 11.780 किलोमीटर से रेवाड़ी तक अटेली मण्डी के निकट पूर्व किलोमीटर 43.445 का उन्नयन (लंबाई 30.45 किलोमीटर)	
9.5	ईपीसी पर एनएच–152डी ग्रीनफील्ड संरेखण के ढांड खंड के पास करनाल–पेहवा रोड (एसएच–9) के साथ करनाल–पेहवा रोड (एसएच–9) के साथ एनएच–152डी पर इस्माइलाबाद से शुरू होने वाला सिक्स लेन एक्सेस नियंत्रित राजमार्ग (एनएच–152डी)–(ch.0+000 से 23+000 तक); (लंबाई 23 किमी)	
9.6	ढांड गांव के निकट करनाल–पेहवा रोड के साथ जंक्शन से जंक्शन तक शुरू होकर सिक्स लेन एक्सेस कंट्रोल्ड हाईवे (एनएच–152डी) का निर्माण। (ch. 23+000 से 56+000; (लंबाई 33 किमी)	
9.7	राजौंद के पास कैथल–सफीदों रोड के साथ जंक्शन से शुरू होकर जींद सफीदों रोड के साथ जंक्शन तक सिक्स–लेन एक्सेस कंट्रोल्ड हाईवे (NH–152D) का निर्माण। (ch. 56+000 से 80+000; (लंबाई 24 किमी)	
9.8	खीरी गांव के पास जींद सफीदों रोड के साथ जंक्शन से शुरू होकर जुलाना के पास एनएच–352 (जींद–गोहाना सेक्शन) जंक्शन से शुरू होने वाले सिक्स–लेन एक्सेस कंट्रोल हाईवे (एनएच–152डी) का निर्माण (ch. 80+000 से 108+000; (लंबाई 28 कि.मी.)	
9.9	खीरी गांव के पास जींद सफीदों रोड के साथ जंक्शन से शुरू होकर जुलाना के पास एनएच–352 (जींद–गोहाना) से जंक्शन से एनएच–9 (रोहतक–जींद सेक्शन) खरकारा के पास जंक्शन से शुरू होकर सिक्स–लेन एक्सेस कंट्रोल्ड हाईवे (एनएच–152डी) का निर्माण (एनएच–152डी) (ch. 108+000 से 131+000; लंबाई (लंबाई 23 किमी)	
9.10	चरखी दादरी के पास NH–334B (चरखी दादरी–झज्जर सेक्शन) के साथ खरकरा के पास जंक्शन से NH–9 (रोहतक–जींद सेक्शन) के साथ जंक्शन से शुरू होकर छह लेन एक्सेस नियंत्रित राजमार्ग (NH–152D) का निर्माण (ch. 131+000 से 165+000); (लंबाई 34 किमी)	

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
9.11	चरखी दादरी के पास NH–334B (चरखी दादरी–झज्जर सेक्शन) के साथ जंक्शन से शुरू होकर कनीना के पास रेवाड़ी–कनीना रोड (SH-24) के साथ जंक्शन तक छह लेन एक्सेस नियंत्रित राजमार्ग (NH-152D) का निर्माण (ch. 165+000 से 200+000); (लंबाई 35 किमी)	
9.12	डीएनडी फ्लाईओवर से फरीदाबाद–बल्लभगढ़ बाईपास से केएमपी पर दिल्ली वडोदरा एक्सप्रेसवे का इंटरचेंज (किमी 0.00 से किमी 9.00) (लंबाई 9 किमी)	
9.13	डीएनडी फ्लाईओवर से फरीदाबाद–बल्लभगढ़ बाईपास से केएमपी पर दिल्ली वडोदरा एक्सप्रेसवे का इंटरचेंज (किमी 9.00 से किमी 33.00) (लंबाई 24 किलोमीटर)	
9.14	डीएनडी फ्लाईओवर से फरीदाबाद–बल्लभगढ़ बाईपास से केएमपी पर दिल्ली वडोदरा एक्सप्रेसवे का इंटरचेंज (किलोमीटर 33.00 से किमी 66.00) (लंबाई 27.00 किमी)	

3. पर्यटन एवं धरोहर

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता वाली परियोजनाएं**	
1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में स्मार्ट टूरिज्म हब।	2,000
B.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
2	ऑनसाइट सुविधाओं सहित 75 विश्व स्तरीय पर्यटन स्थलः एंड टू एंड एक्सपीरियंस, वीकेंड गेटवे, गाइड, साइनेज, प्राथमिक चिकित्सा, ऑडियो विजुअल विरासत स्थलों की बहाली।	1,500
3	वर्चुअल संग्रहालय (प्रत्येक उप–क्षेत्र में कम से कम एक)	
4	विरासत स्थलों आदि का जीर्णोद्धार।	
5	एनसीआर (रा.रा.क्षे.), सभी महानगरों और क्षेत्रीय केंद्रों में प्रतिष्ठित स्थानों का विकास।	
	कुल लागत	**3,500**
C.	**परियोजनाएं जिनके लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना हैः**	
1	सभी उप–क्षेत्रों में ब्लू ग्रीन गेटअवे	
2	विश्व धरोहर स्थल के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए प्रत्येक उप–क्षेत्र में एक विरासत स्थल का विकास	
3	बार–बार आने वाले पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए पर्यटक सुविधाओं के पुनर्निर्माण पर परियोजना।	
4	साइट और आसपास के क्षेत्रों के सौंदर्य को विकसित करके पर्यटन स्थलों को अधिक व्यवहार्य और आमंत्रित करने के लिए परियोजनाएं।	
5	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ग्रामीण पर्यटन, बागवानी पर्यटन और प्राकृतिक चिकित्सा को बढ़ावा देने के लिए परियोजनाएं।	

4. जल, जलनिकास एवं स्वच्छता

4.1 जल एवं जलनिकास

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1.	रेणुका बांध से संबंधित कार्य का पूरा करना।	6,946

2.	लखवार बांध से संबंधित कार्य को पूरा करना।	5,747
3.	किशाऊ बांध से संबंधित कार्यों का निष्पादन, समापन।	11,550
4.	शारदा–यमुना नदी लिंक परियोजना का निष्पादन, समापन।	35,405
5.	यमुना नदी के पुनरुद्धार, कायाकल्प और रिवरफ्रंट विकास के लिए योजना।	15,930
6.	पूर्वी राजस्थान नहर (ईआरसी) परियोजना का कार्यान्वयन	40,000
7.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जल उपचार संयंत्रों पर परियोजना	20,000
8.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी शेष घरों की जल मीटरिंग	650
9.	जल पुनर्भरण संरचनाओं और उथले कुओं पर परियोजना	560
10.	पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ड्रेनेज सिस्टम की मरम्मत	1,68,800
11.	पानी और स्वच्छता की स्थिति और शिकायत निवारण और निगरानी के लिए ग्राहक हेल्पलाइन पोर्टल के विकास पर परियोजना	7
	कुल लागत	**3,05,595**
B. परियोजनाएं जिनके लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:		
1	पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी बोर–वेल और अन्य कुओं की जियो–टैगिंग और पंजीकरण।	
2	भू–जल के लिए प्रत्येक ब्लॉक में निगरानी स्टेशन	
3	यमुना, हिंडन और गंगा नदियों के बाढ़ के पानी को बैराजों के निर्माण, विनियमित बाढ़ के जलाशयों और हरित बारिश के पानी की आधारभूत संरचना (जीएसडब्ल्यूआई) आदि के माध्यम से संग्रहीत करने की योजनाएँ।	
4	यमुना नदी में प्रवेश करने से पहले नालों के पानी के उपचार के लिए परियोजनाएं।	
5	पानी की खपत वाले प्रमुख क्षेत्रों के लिए शत–प्रतिशत जल मीटरिंग और जल ऑडिटिंग की योजनाएँ।	
6	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रमुख शहरों में मौजूदा गैर–छिद्रपूर्ण और पारगम्य फुटपाथों के प्रतिस्थापन के लिए योजनाएं।	
7	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में पानी की मांग और पानी की गुणवत्ता का मानचित्रण।	
8	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी 1 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों में जल की गुणवत्ता और जल प्रबंधन प्रणाली के महत्वपूर्ण बिंदुओं के पानी के दबाव के लिए स्काडा आधारित ऑनलाइन रीयल टाइम मॉनिटरिंग सिस्टम स्थापित करने की परियोजना।	
9	नालों की गाद निकालने और बाड़ लगाने पर परियोजना।	

4.2 तरल अपशिष्ट प्रबंधन

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सीवेज सिस्टम की मरम्मत	5,520
2.	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) – महानगरों, क्षेत्रीय केंद्रों, 1 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों में विकेन्द्रीकृत एसटीपी के साथ सोख गड्ढों को बदलने की परियोजनाओं को प्राथमिकता।	1,200
3	एफएसटीपी और स्काडा प्रणालियों के विकास के लिए परियोजनाएं (स्वच्छता सेवाओं के लिए)	550
4	सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) शहरों में सीवेज सफाई यांत्रिक उपकरण पर परियोजना	736
	कुल लागत	8,006

B.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**
1	एसटीपी/डीएसटीपी के लिए परियोजनाएं
2	कॉमन एफ्लुएंट ट्रीटमेंट प्लांट्स (सीईटीपी)
3	शहरी क्षेत्रों में उच्च गुणवत्ता के उपचारित अपशिष्ट जल को वितरित करने के लिए जल नेटवर्क पर परियोजना।
4	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सीवरेज और ड्रेनेज सिस्टम की जीआईएस मैपिंग

4.3 ठोस अपशिष्ट प्रबंधन

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी शहरों में स्वच्छता योद्धाओं के लिए सुरक्षा उपकरण	240
	कुल लागत	**240**
B.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**	
1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में 1 लाख से अधिक आबादी वाले सभी महानगरों, क्षेत्रीय केंद्रों और कस्बों में सामान्य जैव चिकित्सा अपशिष्ट उपचार सुविधाएं	
2	स्रोत पर कचरे का शत–प्रतिशत पृथक्करण सुनिश्चित करने की और घर–घर जाकर संकलन परियोजना।	

5. शहरी पुनरुद्धार – आवास एवं विरासत

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता वाली परियोजनाएं**	
1.	पुनर्विकास/शहरी कायाकल्प/नवीनीकरण के लिए परियोजनाएं	10,900
	कुल लागत	10,900
B.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**	
1	इन–सीटू विकास/पुनर्विकास के माध्यम से ''मलिन बस्ती मुक्त एनसीआर (रा.रा.क्षे.)'' के लिए परियोजनाएं	
2	छात्रावास सुविधाओं को बढ़ाने/विकसित करने के लिए परियोजनाएं (छात्र/युवा छात्रावास, क्रेच, कामकाजी पुरुष और महिला छात्रावास, विशेष आवश्यकता वाले छात्रावास, आदि)	
3	सामाजिक आवास और समर्थित और विशिष्ट आवास के विकास के लिए परियोजनाएं (या तो स्वामित्व या किराये के आधार पर, सेवानिवृत्ति गृह, धर्मशाला, टर्मिनल देखभाल केंद्र आदि)	
4	किराये के आवास के विकास के लिए परियोजनाएं	
5	निर्माण श्रमिकों के आवास के विकास के लिए परियोजनाएं	
6	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के प्रत्येक जिले में प्रभावी ढंग से कार्यरत एकीकृत पुनर्वास/सुधार केंद्रों की स्थापना के लिए परियोजनाएं	

6. ग्रामीण विकास

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	

1	सभी ग्रामीण क्षेत्रों में कॉमन सर्विस सेंटर (सीएससी) सहित ग्राम सचिवालय की स्थापना के लिए परियोजनाएं	7,653
2	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी ग्रामीण क्षेत्रों में ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए परियोजनाएं	256
3	डेटा, सेवा वितरण, लोगों की प्रतिक्रिया आदि के लिए एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में सभी यूएलबी और पंचायतों के लिए सार्वजनिक पोर्टल का विकास	42
	कुल लागत	**7,951**
B. जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:		
1	प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लॉक में कम से कम एक आईसीएपी के माध्यम से विकास केंद्रों के साथ रूर्बन क्लस्टर के विकास के लिए परियोजनाएं ।	
2	ग्रामीण जल आपूर्ति के लिए परियोजनाएं ।	
3	PMAY के अलावा ग्रामीण आवास के लिए परियोजनाएं ।	
4	मॉडल कृषि बाजार/टर्मिनल बाजार विशेष रूप से खराब होने वाली कृषि उपज (एफएंडवी, मछली और फूल आदि) में ।	
5	कृषि के लिए आपूर्ति किए जाने वाले पानी की शत–प्रतिशत मीटरिंग पर परियोजना ।	
6	वर्षा जल संचयन संरचनाओं के लिए योजनाएं ।	
7	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक्सप्रेसवे और राजमार्गों के साथ गोदामों और कोल्ड चेन विकसित करने की परियोजना ।	
8	ग्रामीण कृषि बाजारों (GrAMs) को e-NAM से जोड़ने की परियोजना ।	
9	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में कृषि–उत्पाद प्रमाणन केंद्र बनाने की परियोजना ।	
10	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) के सभी जिलों में खाद या अपशिष्ट आधारित खाद प्रमाणन केंद्र बनाने की परियोजना ।	
11	भोजन की बर्बादी को कम करने के लिए सभी एक लाख से अधिक शहरों में फूड बैंक बनाने की परियोजना ।	

7. भविष्य–तैयार नागरिक आधारभूत संरचना

7.1 सुरक्षा और आपदा प्रबंधन

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1.	फायर सर्विस स्टेशन स्थापित करना	3,960
2.	प्रत्येक जिला स्तर पर ''एकीकृत कमान और नियंत्रण केंद्र'' स्थापित करने के लिए प्रत्येक जिला आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (डीडीएमए) के बुनियादी ढांचे का उन्नयन	1,250
	कुल लागत	**5,210**
B.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**	
1.	प्रत्येक जिले में प्रशिक्षण सुविधाओं और मोबाइल फोरेंसिक सेटअप के बुनियादी ढांचे के साथ फोरेंसिक विज्ञान प्रयोगशाला।	
2.	अग्नि सुरक्षा और अग्निशमन उपकरण, हाइड्रोलिक सीढ़ी, रासायनिक अग्निशामक आदि का उन्नयन।	

3.	एनसीआरबी में एनसीआर (रा.रा.क्षे.) अपराध समन्वय सहायता कार्यालय /सेल स्थापित करने की परियोजना
4.	आपातकालीन प्रतिक्रिया, निकासी आदि के लिए ड्रोन और हेलीकॉप्टर का उपयोग करके स्मार्ट एयर पुलिसिंग के लिए परियोजना।
5.	रडार की स्थापना के लिए परियोजना (रडार वर्षामापक सहित)
6.	प्रमुख सार्वजनिक स्थानों पर पैनिक बटन का कार्यान्वयन।

7.2 स्वास्थ्य और फिटनेसः

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1	प्रत्येक ब्लॉक में सामुदायिक क्लिनिक औरध्या स्वास्थ्य देखभाल केंद्र होने के या उन्नयन/सुधार के लिए परियोजना	2,400
2	2 नए एम्स के निर्माण की परियोजना	4,500
3	50 किमी से अधिक दूरी पर सभी राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों और एक्सप्रेसवे पर ट्रामा सेंटर सुविधाओं/अस्पतालों का विकास (कुल लंबाई लगभग 10363 किमी)	2,102
4	सभी 2000 गांवों और शहरी वार्डों में टेलीमेडिसिन सुविधाएं	11,770
5	प्रत्येक जिले में मेडिकल कॉलेज और नर्सिंग कॉलेज होने की परियोजना	9,200
6	ब्लड बैंक का निर्माण	2,815
7	ई स्वास्थ्य रजिस्ट्री और रिकॉर्ड प्रणाली के लिए परियोजनाएं	13
8	उपकरण और अन्य लागतों के साथ – एयर एम्बुलेंस की स्थापना के लिए परियोजना	260
	कुल लागत	**33,060**
B.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना हैः**	
1	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में ऑक्सीजन संयंत्रों के लिए सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में सेवाओं के लिए परियोजनाएं– सभी 50 बिस्तर अस्पताल	
2	सहायक सुविधाओं/सेवाओं (नैदानिक, चिकित्सीय और हिरासत आदि) के साथ चिकित्सा सुविधाओं के समूह बनाने के लिए परियोजना।	
3	नर्सिंग हॉस्टल और पैरा मेडिकल स्टाफ के लिए आवास की परियोजना।	
4	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में एक अंतरराष्ट्रीय स्तर के केंद्रीय सार्वजनिक स्वास्थ्य विश्वविद्यालय की स्थापना की परियोजना	

7.3 खेलः

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना हैः**	
1	सभी शहरी वार्डों, 2000+ गांवों में पार्कों में फिटनेस सेंटर, खुले व्यायामशालाओं के लिए परियोजनाएं।	
2	प्रत्येक जिले में पारंपरिक खेल पार्क (पारंपरिक खेल, मार्शल आर्ट, आदि) की स्थापना के लिए परियोजनाएं	
3	प्रत्येक जिले में खेल की चोट से संबंधित चिकित्सा/पुनर्वास केंद्रों के लिए परियोजनाएं।	

7.4 शिक्षाः

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1	विश्व स्तरीय विश्वविद्यालयों के विकास के लिए परियोजनाएं	1,600
2	प्रत्येक एनसीआर (रा.रा.क्षे.) ब्लॉक में पॉलिटेक्निक की स्थापना/उन्नयन के लिए परियोजनाएं तैयार करे	6,620
3	सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) 2000 गांवों में स्मार्ट स्कूल।	3,050
4	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में खेल अनुसंधान केंद्र और प्रयोगशालाएं स्थापित करने के लिए परियोजनाएं	2,028
5	खेल विश्वविद्यालय की स्थापना/विकास के लिए परियोजना	700
	कुल लागत	**13,998**
B.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना हैः**	
1	विशेष आवश्यकता विद्यालय के लिए परियोजनाएं/योजनाएं	
2	प्रत्येक जिले और तहसील मुख्यालय में एनएसडीसी के परामर्श से बहु–क्षेत्रीय प्रशिक्षण केंद्र स्थापित करने के लिए परियोजनाएं।	
3	शिक्षक प्रशिक्षण एवं संकाय विकास संस्थान की स्थापना/उन्नयन हेतु परियोजनाएं	
4	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में विदेशी भाषा संस्थानों की स्थापना।	
5	प्रत्येक उप क्षेत्र में पशु चिकित्सा विश्वविद्यालय, छात्रावासों, प्रशिक्षण केंद्रों आदि के साथ।	

7.5 सामुदायिक देखभाल

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
1	महिला पुलिस स्टेशनों में बुनियादी ढांचे में सुधार और सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) जिलों में नए महिला पुलिस स्टेशन स्थापित करने के लिए परियोजनाएं	240
	कुल लागत	**240**

8. स्मार्ट एवं डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं
A.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**
1	RP–2041 के अनुसार डिजिटल प्लेटफॉर्म का विकास (21 परियोजनाओं की संभावित सूची दी गई है)
2	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में वाई–फाई हॉटस्पॉट का विकास
3	सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) गांवों में ओएफसी कनेक्टिविटी
4	सभी एनसीआर (रा.रा.क्षे.) सार्वजनिक कार्यालयों की डिजिटल हस्ताक्षर/ई–हस्ताक्षर क्षमता।
5	परियोजनाओं का कार्यान्वयन और ई–प्लेटफार्मों का निर्माण।

9. पर्यावरण

क्रमांक	प्रस्तावित परियोजनाएं	कुल अनुमानित लागत (रु.करोड़ में)
A.	**निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता वाली परियोजनाएं**	
1	यमुना नदी का बाढ़ मैदान विकास: हरियाणा खंड एनसीटी दिल्ली खंड यूपी खंड	100
2	जैव–विविधता पार्कों का विकास	48
B.	**जिन परियोजनाओं को निष्पादन से पहले व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता नहीं हो सकती है**	
3	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में नॉन–अटेन्मेन्ट शहरों को अटेन्मेन्ट शहरों में बदलने के लिए कार्य करे	2,500
4	वायु गुणवत्ता निगरानी स्टेशनों की स्थापना और उपकरणों के आधुनिकीकरण के लिए परियोजनाएं	6,941
5	पराली का मुकाबला करने के लिए परियोजना: जैव कृषि उपचार, पट्टे पर दिए गए उपकरण, स्मॉग टावर्स आदि	4,055
6	पूरे एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में शोर स्तर निगरानी स्टेशन स्थापित करने के लिए परियोजनाएं	518
7	एनसीआर (रा.रा.क्षे.) में जल गुणवत्ता निगरानी स्टेशनों की स्थापना के लिए परियोजनाएं	819
8	वृक्षारोपण: राजमार्गों के किनारे, शहरी वन, चिड़ियाघरों के विकास और जैव–विविधता पार्कों के विकास के लिए परियोजना	825
	कुल लागत	**15,806**
C.	**जिन परियोजनाओं के लिए लागत अनुमान तैयार किया जाना है:**	
1	सफाई और सौंदर्यीकरण सहित प्रमुख जल निकायों के पुनरुद्धार के लिए परियोजनाएं।	
2	हिंडन और काली नदी का बाढ़ मैदान विकास	
3	नए कॉमन एफ्लुएंट ट्रीटमेंट प्लांट (सीईटीपी) के विकास के लिए परियोजनाएं	

शब्दपद एवं परिभाषा कोष

अध्याय–2–जनसांख्यिकी एवं बसावट प्रतिरूप

1. शहरी आबादी की **प्राकृतिक वृद्धि** शहरी क्षेत्रों में होने वाली मौतों की तुलना में अधिक जन्मों के परिणामस्वरूप होती है.

2. जब भी ग्रामीण क्षेत्रों से या विदेशों से शहरों में आने वाले **प्रवासियों** की संख्या बाहर जाने वालों की संख्या से अधिक हो जाती है, तो शहरी विकास में योगदान मिलता है। मूल या गंतव्य के क्षेत्रों में रहने वाली आबादी की तुलना में प्रवासी अक्सर औसतन जवान होते हैं।

3. **पुनर्वर्गीकरण** शहरी क्षेत्रों के आकार को बढ़ाकर शहरी विकास में योगदान देता है। जब शहर विकसित होते हैं, तो वे पड़ोसी बसावटें एवं उनकी आबादी को शामिल करते हैं, जिन्हें पहले ग्रामीण क्षेत्रों में वर्गीकृत किया गया था। ग्रामीण क्षेत्रों में जनसंख्या वृद्धि के परिणामस्वरूप ग्रामीण से शहरी बस्तियों का पुनर्वर्गीकरण हो सकता है, इस प्रकार शहरीकरण की गति में तेजी आती है।

4. भारत की जनगणना 2011 में दी गई **टाउन** की परिभाषा इस प्रकार है;

   1. नगर पालिका, निगम, छावनी बोर्ड या अधिसूचित नगर क्षेत्र समिति आदि वाले सभी स्थान।

   2. अन्य सभी स्थान जो निम्नलिखित मानदंडों को पूरा करते हैं:

i) 5,000 की न्यूनतम जनसंख्या;

ii) पुरुष मुख्य कामकाजी आबादी का कम से कम 75 प्रतिशत गैर–कृषि कार्यों में लगा हुआ हो; एवं

iii) जनसंख्या का घनत्व कम से कम 400 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी

नगरीय इकाइयों की प्रथम श्रेणी को सांविधिक नगरों के रूप में जाना जाता है। इन शहरों को उनकी जनसांख्यिकीय विशेषताओं पर ध्यान दिए बिना, जैसा कि 31 दिसंबर 2009 को माना गया है। संबंधित राज्यध्संघ राज्य क्षेत्र सरकार द्वारा कानून के तहत अधिसूचित किया गया है और उनके पास स्थानीय निकाय जैसे नगर निगम, नगर पालिकाएं, नगरपालिका समितियां आदि हैं, नगरों की दूसरी श्रेणी (जैसा कि ऊपर आइटम 2 में है) को सेन्सस नगर के रूप में जाना जाता है।

अध्याय–4–आर्थिक विकास

1. **श्रम बल** वास्तव में काम करने वाले या काम करने के इच्छुक व्यक्तियों की संख्या को संदर्भित करता है। हालाँकि, कार्यबल वास्तव में काम करने वाले व्यक्तियों की संख्या को संदर्भित करता है। कार्यबल मे उन लोगों को नहीं माना जाता जो काम करने के इच्छुक हैं। श्रम बल और कार्यबल के बीच अंतर बेरोजगार व्यक्तियों की कुल संख्या है।

2. **कार्यबल** मजदूरी दरों को ध्यान में नहीं रखता है। दूसरी ओर, श्रम आपूर्ति विभिन्न मजदूरी दरों के अनुरूप श्रम की आपूर्ति को संदर्भित करती है।

   बेरोजगार व्यक्तियों की संख्या =श्रम बल– कार्यबल

3. **श्रम बल की भागीदारी दर** (एलएफपीआर) की गणना श्रम शक्ति को कुल कार्यशील जनसंख्या से विभाजित करके की जाती है। कामकाजी उम्र की आबादी 15 से 64 साल के लोगों को संदर्भित करती है। यह सूचक आयु समूह द्वारा विभाजित किया जाता है और इसे प्रत्येक आयु वर्ग के प्रतिशत के रूप में मापा जाता है। एलएफपीआर को प्रति 1000 व्यक्तियों पर श्रम बल में व्यक्तियों की संख्या के रूप में परिभाषित किया जाता है। उदाहरण के लिए, यदि जनसंख्या 1000 है, और 400 लोग वास्तव में काम कर रहे हैं जबकि 300 लोग काम करने के लिए इच्छुक हैं, फिर, एलएफपीआर 700 होगा। एलएफपीआर भी प्रतिशत में दिखाया जा सकता है, जिससे उपरोक्त आंकड़ा 70% हो जाएगा।

4. **श्रमिक जनसंख्या अनुपात (डब्ल्यूपीआर)** श्रमिक जनसंख्या अनुपात (डब्ल्यूपीआर) को प्रति 1000 व्यक्तियों पर नियोजित व्यक्तियों की संख्या के रूप में परिभाषित किया गया है।

5. **सामरिक औद्योगिक स्थानों (एसआईएल)** को विकास के लिए आर्थिक, पर्यावरण, परिवहन और सामाजिक ढांचे की स्थापना करते हुए स्थानिक विकास रणनीति के रूप में नामित किया जा सकता है। एसआईएल औद्योगिक और संबंधित क्षेत्रों, जैसे लॉजिस्टिक्स, अपशिष्ट प्रबंधन एवं पर्यावरण उद्योगों, उपयोगिताओं, थोक बाजारों, आदि की जरूरतों को पूरा करने के लिए उपयुक्त स्थानों पर पर्याप्त संख्या में गुणवत्ता वाली साइटें प्रदान करता है। एसआईएल दो प्रकार के हो सकते हैं: (a) पसंदीदा औद्योगिक स्थान (पीआईएल), जो सामान्य औद्योगिक, हल्के औद्योगिक, अपशिष्ट प्रबंधन आदि के लिए विशेष रूप से उपयुक्त हैं और (b) औद्योगिक व्यापार पार्क (आईबीपी), जो अनुसंधान और विकास और अन्य गतिविधियों के लिए विशेष रूप से उपयुक्त हैं इनके लिए बेहतर गुणवत्ता वाले पर्यावरण की आवश्यकता होती है। लंदन योजना के अनुसार अधिकांश एसआईएल आकार में 20 हेक्टेयर से अधिक होती हैं, हालांकि लगभग 10 हेक्टेयर के कुछ छोटे क्षेत्र सामरिक महत्व के हो सकते हैं जहां औद्योगिक भूमि पर दबाव होता है। आम तौर पर, एसआईएल सड़कों, रेल, नदियों, नहरों और सुरक्षित घाट जैसे सामरिक परिवहन बुनियादी ढांचे के करीब स्थित रहती हैं।

6. **औद्योगिक संपदा** –औद्योगिक संपदा को औद्योगिक उद्यमों के नियोजित क्लस्टरिंग के रूप में परिभाषित किया गया है, जो विकसित साइटों पूर्व–निर्मित फैक्ट्री आवास में रहने वालों के लिए सेवाओं और सुविधाओं का प्रावधान करते हैं। इसे औद्योगिक उद्यमों के नियोजित क्लस्टरिंग के रूप में भी संदर्भित किया जा सकता है जो मांग से पहले मानक कारखाने की इमारतों की पेशकश करते हैं एवं रहने वालों को विभिन्न प्रकार की सेवाएं और सुविधाएं प्रदान करते हैं।

7. **औद्योगिक पार्कों** को ''उच्च गुणवत्ता वाले बुनियादी ढांचे की सुविधा प्रदान करने वाले स्व–निहित द्वीप'' के रूप में संदर्भित किया जा सकता है। एकीकृत औद्योगिक पार्क विकसित भूखंडों/पूर्व–निर्मित कारखानों, बिजली, दूरसंचार, पानी और अन्य सामाजिक बुनियादी ढांचे के साथ औद्योगिक, आवासीय एवं वाणिज्यिक क्षेत्रों की पेशकश करते हैं।

8. **लॉजिस्टिक्स** को एक व्यवसाय से दूसरे व्यवसाय में या निर्माता/वितरक/खुदरा विक्रेता से अंतिम उपभोक्ता तक अर्ध–तैयार या तैयार उत्पाद के प्रभावी और कुशल संचलन से संबंधित व्यापक श्रेणी की गतिविधियों के रूप में परिभाषित किया गया है। यह माल ढुलाई परिवाहन भंडारण सामग्री हैंडलिंग, रक्षात्मक, पैकेजिंग, इन्वेंटरी नियंत्रण ऑर्डर प्रोसेसिंग एवं विपणन, पूर्वानमान एवं अन्य मूल वर्धित सेवाओ से संबंधित है।

9. **मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क** (एमएमएलपी) लॉजिस्टिक्स पार्क का परिष्कृत रूप है जहां रेल/सड़क आधारित परिवहन के अलावा विभिन्न मूल्य वर्धित सेवाएं प्रदान की जाती हैं। यह आजकल एक विश्व स्तर पर पहचाना जाने वाला आपूर्ति प्रबंधन है और विभिन्न देशों में विभिन्न नामों से जाना जाता है।

10. **इन्क्यूबेटर** को इन्क्यूबेशन केन्द्रों के माध्यम से आधारभूत संरचना, प्रबंधन और नेटवर्किंग सहायता प्रदान करके प्रारंभिक चरण के स्टार्टअप के पोषण की प्रक्रिया के रूप में परिभाषित किया जाता है। बिजनेस इनक्यूबेशन सेंटर स्टार्टअप कंपनियों को परामर्श, बिजनेस प्लान सहायता, विकास त्वरण, उत्पाद प्रोटोटाइपिंग, ऑफिस स्पेस, आधारभूत संरचना मेंटरशिप और प्रारंभिक मूलधन के लिए सहायता प्रदान करता है।

11. **सह–निर्माण औद्योगिक पार्क** उच्च तकनीक पार्कों के माध्यम से इनक्यूबेशन को संदर्भित करते हैं, विश्वविद्यालयों और अनुसंधान संस्थानों ने क्षेत्र के हिस्से में इनक्यूबेटरों का निर्माण शुरू किया है, जिसके बाद हाई–टेकपार्क के माध्यम से डुप्लीकेशन, सफल अनुभव और पर्याप्त संसाधनों के साथ, नए पार्क बनाने के लिए कॉपी–पेस्ट दृष्टिकोण लेते हैं। एन्क्लेवों के माध्यम से उत्पादन को आगे बढ़ाया जाता है जहां एक क्षेत्र/शहर–आधारित कंपनियां दूसरे क्षेत्र/शहरों में जाती हैं और विकास सहायता निधि, और विनियमों आदि के संबंध में अधिमान्य उपचार के मामले में मुख्य शहर में शामिल समकक्ष एक ही नीति उपचार का परिपूर्ण उपयोग करती है।

12. **''इलेक्ट्रॉनिक व्यवसाय (ई–व्यवसाय)''** इंटरनेट पर व्यवसाय संचालन का विस्तार करने के लिए कंपनी द्वारा किए गए प्रयासों का वर्णन करता है। यह एक व्यापक शब्द है, जो डिजिटल सूचना और संचार तकनीकों का उपयोग करने की किसी भी विधि को संदर्भित करता है ताकि व्यावसायिक प्रक्रियाओं को तैयार करने से लेकर कार्यान्वयन तक समर्थन या सुव्यवस्थित किया जा सके।

13. **''ई–कॉमर्स''** का अर्थ है ऑनलाइन उत्पादों और सेवाओं का व्यापार करना, और यह केवल ई–व्यवसाय के केवल एक पहलू की बात है।

14. **स्मार्ट पर्यटक गंतव्य स्थल** – स्मार्ट पर्यटन गंतव्य का विचार स्मार्ट सिटी की अवधारणा से लिया गया है, जहां गतिशीलता, जीविका, लोगों, शासन, अर्थव्यवस्था और पर्यावरण में स्मार्टनेस शामिल है (गिफिगर और अन्य, 2007)।

'स्मार्ट टूरिज्म डेस्टिनेशन' को अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी के बुनियादी ढांचे पर निर्मित एक अभिनव पर्यटन गंतव्य के रूप में परिभाषित किया जा सकता है, जो पर्यटन क्षेत्रों के सतत विकास की गारंटी देता है, आगंतुक की बातचीत को उसके या उसके आस–पास के एकीकरण की सुविधा देता है, गंतव्य पर अनुभव की गुणवत्ता को बढ़ाता है और निवासियों के जीवन की गुणवत्ता में सुधार करता है (एविला, 2015)। एक स्मार्ट गंतव्य में, सरकार को स्मार्ट हब के रूप में कार्य करना चाहिए जो सभी प्रासंगिक सूचनाओं का समन्वय करता है और वास्तविक समय में इसे उपयोग करने के लिए उपयोगकर्ता को सुलभ बनाता है। मुख्य व्यवसाय प्रक्रियाओं के डिजिटलीकरण, सटीक बाजार लक्ष्यीकरण, सेवा प्रावधान और सक्रियता के द्वारा, यह एक पर्यटन अनुभव का निर्माण करता है (हेडलंड, 2012)। यह उत्कृष्टता का केंद्र होना चाहिए, साथ ही पर्यटन में नवाचार के लिए नेतृत्व करना चाहिए। स्थानीय सरकार की भूमिका ओपन डेटा का समर्थन करना, डेटा गोपनीयता को विनियमित करना और सार्वजनिक–निजी भागीदारी का समर्थन करना है (बुहलिस और अमरंगगाना, 2015; हेडलंड, 2012)। स्मार्ट टूरिज्म डेस्टिनेशन अपने निवासियों के बजाय पर्यटकों के अनुभव को बढ़ाने पर अधिक जोर देता है।

15. नेशनल मिशन फॉर एन्हांस्ड एनर्जी एफिशिएंसी (एनएमईईई) के तहत **परफॉर्म अचीव एंड ट्रेड** (पीएटी) योजना ऊर्जा दक्षता ब्यूरो का प्रमुख कार्यक्रम है। (एनएमईईई) वर्ष 2008 में भारत सरकार द्वारा शुरू की गई जलवायु परिवर्तन पर राष्ट्रीय कार्य योजना (एनएपीसीसी) के तहत आठ राष्ट्रीय मिशनों में से एक है।

16. **ऊर्जा संतुलन** का उपयोग बिजली प्रणालियों में आपूर्ति–मांग संतुलन को शीघ्रता से बहाल करने के लिए किया जाता है। पवन और सौर ऊर्जा जैसे परिवर्तनीय अक्षय ऊर्जा स्रोतों (वीआरई) के उपयोग से इसकी आवश्यकता बढ़ जाती है।

17. **पीकिंग पावर प्लांट्स**, जिन्हें पीकर प्लांट्स के रूप में भी जाना जाता है, और कभी–कभी ''पीकर्स'' के रूप में भी जाना जाता है, ऐसे पावर प्लांट हैं जो आम तौर पर तभी चलते हैं जब बिजली की उच्च मांग हो, जिसे पीक डिमांड के रूप में जाना जाता है।

18. सिंक्रोनस कंडेनसर या सिंक्रोनस कम्पेसाटर एक सिंक्रोनस मोटर है जो बिना यांत्रिक सहायता से चल सकता है। यह फील्ड वाइंडिंग के एक्साइटैशन को बदलकर रिएक्टिव वोल्ट–एम्पीयर (वीएआर) को उत्पन्न या अवशोषित कर सकता है। इसे अपने फील्ड वाइंडिंग के अति– एक्साइटैशन के साथ एक अग्रणी करंट लेने के लिए बनाया जा सकता है।

अध्याय–6–पर्यटन और विरासत

1. **पर्यटक सर्किट**

टूरिस्ट सर्किट को ऐसे मार्ग के रूप में परिभाषित किया जाता है जिसमें कम से कम तीन प्रमुख पर्यटन स्थल होते हैं जो अलग और दूर होते हैं। सर्किट में अच्छी तरह से परिभाषित प्रवेश और निकास बिंदु होने चाहिए। प्रवेश करने वाले पर्यटकों को सर्किट में पहचाने गए अधिकांश स्थानों पर जाने के लिए प्रेरित होना चाहिए।

एक सर्किट को एक राज्य तक सीमित किया जा सकता है एवं एक क्षेत्रीय सर्किट हो सकता है जो एक से अधिक राज्य/केंद्र शासित प्रदेश को कष्ट करें। इन सर्किटों में एक प्रमुख थीम और अन्य उप– थीम हो सकती हैं।

स्किम के तहत परियोजनाएं निम्नलिखित चिन्हित थीम के तहत होंगी, पारिस्थितिकी पर्यटन, वन्यजीव, बौद्ध, रेगिस्तान, आध्यात्मिक, रामायण, कृष्ण, तटीय, पूर्वोत्तर, ग्रामीण, हिमालय, आदिवासी और विरासत

2. **स्मारकों – प्राचीन स्मारक और पुरातत्व स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 एक 'प्राचीन स्मारक' को निम्नानुसार परिभाषित करता है:–**

प्राचीन स्मारक का अर्थ है कोई भी संरचना, निर्माण या स्मारक, या दफनाने की जगह, या कोई गुफा, रॉक–मूर्तिकला, शिलालेख या मोनोलिथ जो ऐतिहासिक, पुरातात्विक या कलात्मक रुचि का है और जो कम से कम 100 वर्षों से अस्तित्व में है और इसमें शामिल हैं:

(i) प्राचीन स्मारक के अवशेष,

(ii) प्राचीन स्मारक का स्थल,

(iii) प्राचीन स्मारक के स्थल से सटे भूमि का ऐसा भाग जो ऐसे स्मारक को बाड़ लगाने या ढकने या अन्यथा संरक्षित करने के लिए आवश्यक हो, और

(iv) प्राचीन स्मारक तक पहुँचने और सुविधाजनक निरीक्षण के साधन;

''पुरातात्विक स्थल और अवशेष'' का अर्थ है एक ऐसा क्षेत्र जिसमें ऐतिहासिक या पुरातात्विक महत्व के अवशेष शामिल हैं, जो कम से कम एक सौ वर्षों से अस्तित्व में हैं, और इसमें शामिल हैं।

- क्षेत्र से सटे भूमि का ऐसा भाग जो बाड़ लगाने या ढकने के लिए या अन्यथा संरक्षित करने के लिए आवश्यक हो सकता है,और
- क्षेत्र तक पहुँचने और सुविधाजनक निरीक्षण के साधन;

3. हिबटेड एवं रेगुलेटेड एरिया (सेक्शन 20a और 20b)– हर क्षेत्र, जो संरक्षित क्षेत्र या संरक्षित स्मारक की सीमा से शुरू होकर, सभी दिशाओं में एक सौ मीटर की दूरी तक विस्तृत हों ऐसे संरक्षित क्षेत्र या स्मारक को निषिद्ध क्षेत्र के रूप में जाना जाएगा।

बशर्ते कि केंद्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, प्राधिकरण की सिफारिश पर, किसी भी संरक्षित क्षेत्र के वर्गीकरण के संबंध में निषिद्ध क्षेत्र से एक सौ मीटर से अधिक के क्षेत्र को निषिद्ध क्षेत्र निर्दिष्ट कर सकती है।

4. **विनियमित क्षेत्र** – प्रत्येक क्षेत्र, जो प्रत्येक प्राचीन स्मारक और पुरातात्विक स्थलों और अवशेषों के संबंध में निषिद्ध क्षेत्र की सीमा से शुरू होता है, जिसे राष्ट्रीय महत्व के रूप में घोषित किया जाता है और सभी दिशाओं में 200 मीटर की दूरी तक विस्तारित किया जाता है, प्रत्येक प्राचीन स्मारकों और पुरातात्विक स्थलों और अवशेषों के संबंध में विनियमित क्षेत्र होगा।

5. **विरासत उपनियम (धारा 20ई(1))**– सक्षम प्राधिकारी, इंडियन नेशनल ट्रस्ट फॉर आर्ट्स एंड कल्चरल हेरिटेज के परामर्श से, भारतीय ट्रस्ट अधिनियम, 1882 के तहत पंजीकृत एक ट्रस्ट होने के नाते, या केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित ऐसे अन्य विशेषज्ञ विरासत निकाय, प्रत्येक संरक्षित स्मारक और संरक्षित क्षेत्र के संबंध में विरासत उप–नियम तैयार करेगा।

विरासत उप–नियमों में विरासत नियंत्रण से संबंधित मामले शामिल हो जैसे कि ऊंचाई, अग्रभाग, जल निकासी प्रणाली, सड़क और सेवा अवसंरचना (इलेक्ट्रिक पोल, पानी और सीवर पाइपलाइन सहित)।

केंद्र सरकार, नियमों द्वारा, प्रत्येक संरक्षित क्षेत्र या संरक्षित स्मारक या निषिद्ध क्षेत्र या विनियमित क्षेत्र के संबंध में विस्तृत साइट योजनाओं को तैयार करने के तरीके को निर्दिष्ट करेगी, वह समय जिसके भीतर इस तरह के विरासत उप–नियम तैयार किए जाएंगे और विवरण जिसे ऐसे प्रत्येक विरासत उप–नियमों में शामिल किए जाने है भी निर्दिष्ट करेगी।

6. **एग्री पर्यटन या एग्रो पर्यटन** सामान्य रूप से खेतों से संबंधित है। यह यात्रियों को ग्रामीण जीवन का अनुभव करने, स्थानीय वास्तविक भोजन का स्वाद लेने और विभिन्न कृषि कार्यों से परिचित होने का अवसर देता है। इस प्रकार के पर्यटन को इटली में फार्म स्टे के रूप में भी जाना जाता है। कृषि पर्यटन के कुछ प्रकार हैं प्रत्यक्ष बाजार कृषि पर्यटन, अनुभव और शिक्षा कृषि पर्यटन, और स्पर्धा और मनोरंजन कृषि पर्यटन।

7. **वैकल्पिक पर्यटन,** जिसे विशिष्ट रुचि पर्यटन (एसआईटी) के रूप में भी जाना जाता है, इसमें यात्रा शामिल होती है जो स्थानीय सरकार, लोगों और समुदायों के साथ जुलने मिलने को प्रोत्साहित करती है। कई यात्री वैकल्पिक पर्यटन चुनते हैं क्योंकि वे प्रकृति से प्यार करते हैं और इसे संरक्षित करना चाहते हैं। वैकल्पिक पर्यटन के कुछ दृष्टिकोणों में पर्यावरण पर्यटन, साहसिक पर्यटन, ग्रामीण पर्यटन, सतत पर्यटन, एकजुटता पर्यटन आदि शामिल हैं।

8. **एकजुटता पर्यटन** यात्रा के लिए एक नैतिकता है जो स्थानीय समुदाय के लिए आर्थिक अवसरों का निर्माण, अतिथि और मेजबान के बीच एक–पर–एक बातचीत के माध्यम से सकारात्मक सांस्कृतिक आदान–प्रदान, पर्यावरण की सुरक्षा, और राजनीतिक/ऐतिहासिक शिक्षा को अपने केंद्रीय लक्ष्यों के रूप में रखती है।

9. **वैल्यू कैप्चर फाइनेंसिंग (वीसीएफ)** एक प्रकार का सार्वजनिक वित्तपोषण है जो कर संग्रह तंत्र के रूप में कार्य करता है और इसका उद्देश्य निजी भूस्वामियों के लिए बुनियादी ढाँचे से उत्पन्न होने वाले मूल्य का हिस्सा या पूर्ण वसूली करना है। यह निवेश के लिए एक धन स्रोत के रूप में कार्य करता है।

अध्याय–7– जल, जलनिकास और स्वच्छता

1. अधिकांश भारतीय शहरों में **पानी की आपूर्ति** बुनियादी ढांचे के लेआउट को संदर्भित करती है, यानी पाइप्ड वाटर सप्लाई लाइन, ड्रेनेजलाइन, सीवेज लाइन और सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (एसटीपी)।

2. **ड्रेनेज सिस्टम** चौनलों, हाइड्रोलिक कंट्रोल स्ट्रक्चर्स या तटबंध का एक नेटवर्क है जो इसे संभावित बाढ़ से बचाता है। वे मानव निर्मित या प्राकृतिक हो सकते हैं। महत्वपूर्ण रूप से, वे वर्षा के संचयन का लाभ भी प्रदान करते हैं, जिससे पानी आसानी से जलभृतों में प्रवेश कर जाता है। जल निकासी प्रणाली चौनलों, नालियों, हाइड्रोलिक नियंत्रण संरचनाओं, तटबंधी और पंपिंग तंत्र के नेटवर्क को संदर्भित करती है जो भूमि को सूखा देती है या संभावित बाढ़ से बचाती है।

3. **ग्रीन स्टॉर्म वाटर इन्फ्रास्ट्रक्चर** (जीएसआई) पानी की गुणवत्ता के मुद्दों के लिए एक प्रकृति–आधारित समाधान है जो शहरी वर्षा के पानी के प्रवाह का कारण बनता है और पारंपरिक (या ''ग्रे'') वर्षा जल समाधानों की तुलना में अधिक लाभ प्रदान करता है। जीएसआई आर्थिक और पर्यावरण की स्थिरता, अनुकूलनशीलता, लचीलापन और सामाजिक इक्विटी को जोड़ती है।जीएसआई को मृदा–जल–संयंत्र प्रणालियों के रूप में परिभाषित किया गया है जो वर्षा जल को रोकते हैं, इसके एक हिस्से को जमीन में रिसाव करते हैं, इसके एक हिस्से को हवा में वाष्पित करते हैं, और कुछ मामलों में इसके एक हिस्से को धीरे–धीरे वापस सीवर सिस्टम में छोड़ देते हैं। बेहतर वर्षा जल प्रबंधन प्रथाओं और बेहतर जल गुणवत्ता के अलावा, जीएसआई सुशोभित समुदायों, बेहतर सार्वजनिक स्वास्थ्य, पारिस्थितिक आवास का निर्माण, और उन्नत स्थानीय आर्थिक जीवन शक्ति जैसे लाभ प्रदान करता है।

4. **बेहिसाब पानी** (यूएफडब्ल्यू) ''शुद्ध उत्पादन'' (एक नेटवर्क में वितरित पानी की मात्रा) और ''खपत'' (पानी की मात्रा जिसे वैध खपत के लिए जिम्मेदार ठहराया जा सकता है, चाहे पैमाइश की गई हो या नहीं) के बीच अंतर का प्रतिनिधित्व करता है। एक नेटवर्क में पानी पहुंचाया गया और अधिकृत खपत का बिल भेजा गया।

5. **संरक्षण मूल्य** निर्धारण में जल उपयोगिता के लिए सर्वोत्तम जल दर संरचना की खोज शामिल है जो उपभोक्ता मांग को कम करती है, सभी उपयोगकर्ताओं के लिए उचित और न्यायसंगत है और जल सेवा रखरखावकी लागत की वसूली, वितरण और बुनियादी ढांचे का प्रतिस्थापन करती है।

6. **स्वच्छता** शौचालय से मानव मल के सुरक्षित प्रबंधन के लिए सुविधाओं और सेवाओं के प्रावधान को संदर्भित करता है, जिसमें कंटेनर और भंडारण और ऑनसाइट, उपचार एवं वाहन, उपचार और अंतिम सुरक्षित अंत उपयोग एवं निपटान शामिल हैं। विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यूएचओ) के अनुसार व्यापक रूप से स्वच्छता में ठोस अपशिष्ट और पशु अपशिष्ट का सुरक्षित प्रबंधन भी शामिल है।

7. **ठोस अपशिष्ट प्रबंधन** को ठोस अपशिष्ट के उत्पादन, संग्रह, भंडारण, स्थानांतरण और परिवहन, प्रसंस्करण और निपटान के नियंत्रण से जुड़े अनुशासन के रूप में परिभाषित किया जा सकता है। शहरी क्षेत्रों की तुलना में ग्रामीण क्षेत्रों में ठोस कचरे का रखरखाव तुलनात्मक रूप से बहुत आसान है।

8. **विकेन्द्रीकृत स्वच्छता प्रणालियों** को अधिकतम 20 व्यक्तियों की क्षमता वाले एकल या कई परिवारों तक सीमित करने के लिए परिभाषित किया गया था। चुनी गई दो विकेन्द्रीकृत स्वच्छता प्रणालियां घरेलू पिटलैट्रिन और हाउसहोल्ड सेप्टिक टैंक थीं। यह माना जाता था कि पिटलैट्रिन का निर्माण और रखरखाव उपयोगकर्ता द्वारा किया जा सकता है और एक सूखी या पोर फ्लश प्रणाली के रूप में संचालित किया जा सकता है।

9. **अर्ध–केंद्रीकृत प्रणालियों** को साहित्य में विभिन्न तरीकों से परिभाषित किया गया है। उन्हें आम तौर पर केंद्रीय सीवरेज सिस्टम के सापेक्ष घरों के कनेक्शनों की संख्या, या सीवर सिस्टम की रूपरेखा के आधार पर वर्गीकृत होते है। (जैसे, बस्तियां, गांव, छोटे शहर और उपनगर)।

10. **केंद्रीकृत प्रणालियों** में आम तौर पर एक विस्तृत श्रृंखला होती है और बड़ी संख्या में लोग जुड़े होते हैं।

अध्याय–11–स्मार्ट और डिजिटल एनसीआर

1. **डिजिटल इन्फ्रास्ट्रक्चर**– एक इंटरकनेक्टेड और इंस्ट्रूमेंटेड वर्ल्ड के लिए प्रमुख सक्षम तकनीकों में से एक को संदर्भित करता है जो 'इंटरनेट ऑफ थिंग्स' (प्वज) को सक्षम बनाता है। डिजिटल बुनियादी ढांचे में आम तौर पर एक दूसरे के साथ सूचनाओं का आदान–प्रदान करने वाले जुड़े उपकरणों का एक पारिस्थितिकी तंत्र होता है। इसमें शामिल हैः

a) गति का पता लगाने, छवियों को कैप्चर करने आदि के द्वारा डेटा निकालने और एकत्र करने के लिए हार्डवेयर घटक जैसे सेंसर, कैमरा और माइक्रोफोन

b) सूचना का विश्लेषण और प्रक्रिया करने के लिए सेमीकंडक्टर

c) एक डिवाइस को दूसरे से जोड़ने के लिए दूरसंचार नेटवर्क और सूचना–विनिमय, और आगे उन्हें क्लाउड आधारित नेटवर्क से बांधना।

d) डेटा को एकीकृत करने और यूजर इंटरफेस, एनालिटिक्स, ऑटोमेशन टेक्नोलॉजी, आदि बनाने के लिए सॉफ्टवेयर एप्लिकेशन और प्लेटफार्म।

इसे संयुक्त फाइबर–ऑप्टिक और वायरलेस–आधारित उन्नत सूचना और संचार प्रौद्योगिकी प्लेटफॉर्म के रूप में भी समझा जा सकता है जिसमें एम्बेडेड बहु–कार्यात्मक अनुप्रयोग सेवाएं हैं जो उत्पादन संपत्तियों के दूरस्थ प्रबंधन की अनुमति देने के लिए परिचालन नेटवर्क में नोड्स के बीच 24/7 ऑनलाइन रीयल–टाइम कनेक्टिविटी की सुविधा प्रदान करती हैं।

2. **'इंटरनेट ऑफ थिंग्स' (ईओटी)** – एक ऐसी घटना का वर्णन करने के लिए उपयोग किया जाता है जहां भौतिक वस्तुएं जैसे कि उपकरण स्मार्ट और कनेक्टेड हैं, डेटा एकत्र करने और साझा करने की क्षमता के साथ, जो नई इनरैक्शन बना सकते हैं जो प्रौद्योगिकी के एक नए युग को शुरू करने में मदद करेंगे।

3. सीओडब्ल्यू एक सामान्य संक्षिप्त नाम है जिसका उपयोग दूरसंचार उद्योग में ''सेल ओन व्हील'' के लिए किया जाता है। सीओडब्ल्यू एक मोबाइल सेल साइट उत्पाद है जिसमें एक टावर और ट्रांसीवर के साथ–साथ अन्य सभी आवश्यक अकरण शामिल हैं, जिन्हें ट्रेलर या ट्रक पर सावधानीपूर्वक बनाया गया है।

4. **सेवा–उन्मुख वास्तुकला (एसओए)**– सेवा–उन्मुख वास्तुकला अनिवार्य रूप से सेवाओं का एक संग्रह है। ये सेवाएं एक दूसरे के साथ संचार करती हैं। संचार में या तो साधारण डेटा पासिंग शामिल हो सकता है या इसमें कुछ गतिविधियों को समन्वयित करने वाली दो या दो से अधिक सेवाएं शामिल हो सकती हैं। सेवाओं को एक दूसरे से जोड़ने के कुछ साधनों की आवश्यकता है।

सर्विस–ओरिएंटेड आर्किटेक्चर (एसओए), सर्विस इंटरफेस के माध्यम से सॉफ्टवेयर घटकों को पुनः प्रयोज्य बनाने के लिए परिभाषित करता है। ये इंटरफेस इस तरह से सामान्य संचार मानकों का उपयोग करते हैं ताकि उन्हे हर बार गहन एकीकरण किए बिना नए अनुप्रयोगों में तेजी से शामिल किया जा सकता है।

5. **आईटी/ओटी अभिसरण** घटनाओं, प्रक्रियाओं और उपकरणों की निगरानी के लिए उपयोग की जाने वाली परिचालन प्रौद्योगिकी प्रणालियों के साथ डेटा केंद्रित कंप्यूटिंग के लिए की जाने वाली आईटी प्रणालियों का एकीकरण है, जो उधम और औद्योगिक संचालन में समायोजन करते हैं।

संकेताक्षर

3 डी.	तीन आयामी
ए.सी.आई.	एयरपोर्ट काउंसिल इंटरनेशनल
ए.सी.एस	आपूर्ति की वास्तविक लागत
ए.डी.एस.एम.	स्वचालित मांग प्रबंधन प्रणाली
ऐ.आई.	कृत्रिम बुद्धिमता
ए. के. आई. सी.	अमृतसर कोलकाता औद्योगिक कॉरिडोर
ए.एम. ए. एस. आर.	प्राचीन स्मारक और पुरातत्व स्थल और अवशेष
ए.पी.ई.डी.ए.	कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य निर्यात विकास प्राधिकरण
ए.पी.ए.म.सी.	कृषि उपज मंडी समिति
ए.आर.आर.	प्राप्त औसत राजस्व
ए.एस.आई.	भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण
ए.सोचौम.	एसोसिएटेड चौंबर्स ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ऑफ इंडिया
ए.टी. एंड. सी.	कुल तकनीकी और वाणिज्यिक
बी. 2 सी.	व्यावसाय 2 उपभोक्ता
बी.बी.एन.एल.	भारत ब्रॉडबैंड नेटवर्क लिमिटेड
बी.ई.ई.	ऊर्जा दक्षता ब्यूरो
बी.ई.एस.	बैटरी ऊर्जा भंडारण
बी.एच.आई.एम.	भारत इंटरफेस फोर मोनी
बी.एच.क्यू.	प्रखंड मुख्यालय
बी.ओ.टी.	निर्माण, स्वामित्व तथा अंतरण
बी.टी.एस.	बेस ट्रांसीवर स्टेशन
सी.ए.ए.फ.ए.	कॉर्पोरेट औसत ईंधन दक्षता मानक
सी.ए.जी.आर.	चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर
सी.सी.टी.वी.	क्लोज्ड सर्किट टेलीविजन
सी.सी.ए.	खेती योग्य कमान क्षेत्र
सी.–डैक.	प्रगत संगणन विकास केन्द्र
सी.ई.ए.	केंद्रीय विद्युत प्रधिकरण
सी.ई.जेड.	कॉमन इकोनॉमिक जोन
सी.आई.	क्रिटिकल इंफ्रास्ट्रक्चर (संवेदनशील आधारभूत संरचना)

सी.आई.एल.	कोल इंडिया लिमिटेड
सी.एम.पी.	संकट प्रबंधन योजना
सी.एन.सी.आर.	केंद्रीय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र
सी.ओ.टी.एस.	पर्यटन सचिवों की समिति
सी.ओ.डब्ल्यू.	सेल ऑन व्हील्स
सी.एस.आर.	कॉर्पोरेट सोशल रिस्पासिबिलिटी
सी.टी.सी.	केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण
डी.डी.ए.	दिल्ली विकास प्राधिकरण
डी.डी.यू.जी.जे.वाई.	दीन दयाल उपाध्याय ग्राम ज्योति योजना
डी.ई.एल.एस.	समर्पित एक्सचेंज लाइन
डी.ई.पी.ए.	डेटा सशक्तिकरण और संरक्षण आर्किटेक्चर
डी.एफ.सी.	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर
डी. आई. एस. सी. ओ. एम.	वितरण कंपनी
डी.एम.आई.सी.	दिल्ली–मुंबई औद्योगिक कॉरिडोर
डी. ओ. टी.	दूरसंचार विभाग
डी. पी. आई. आई. टी.	उद्योग एवं आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग
डी. एस. टी. पी.	विकेन्द्रीकृत सीवेज उपचार संयंत्र
डी. एस. एम.	मांग पक्ष प्रबंधन
ई. ई.	ऊर्जा दक्षता
ई. एम. सी.	इलेक्ट्रॉनिक्स विनिर्माण क्लस्टर
ई. एम. एफ.	विद्युत चुम्बकीय क्षेत्र
ई.एम.एस.	ऊर्जा प्रबंधन प्रणाली
ई–एनएएम	इलेक्ट्रॉनिक राष्ट्रीय कृषि बाजार
ई.ओ.डी.बी.	ईज ऑफ डूइंग बिजनेस
ई.पी.एस.	विद्युत शक्ति सर्वेक्षण
ई.आर.	पूर्वी क्षेत्र
ई.एस.प्रमा.	ऊर्जा बचत प्रमाणपत्र
ई.एस.सी.ओ.	ऊर्जा सेवा कंपनियां
ई.एस.डी.एम.	इलेक्ट्रॉनिक्स सिस्टम डिजाइन और विनिर्माण
ई.वी.	इलेक्ट्रिक वेहिकल–बिजली चालित वाहन
एफ.डी.आई.	प्रत्यक्ष विदेशी निवेश–फारेन डाइरेक्ट इन्वेस्टमेन्ट

एफ.जी.डी.	ग्रिप गैस डिसल्फराइजेशन
एफ.आई.सी.सी.आई.	फेडरेशन ऑफ इंडियन चैंबर्स ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री
एफ.एम.बी.	क्षेत्र माप पुस्तकें
एफ.एम.सी.जी.	तेजी से बढ़ते उपभोक्ता
एफ.एस.ए.	ईंधन आपूर्ति समझौते
एफ.एस.टी.पी.	मल कीचड़ उपचार संयंत्र
एफ.टी.ए.	विदेशी पर्यटकों का आगमन
एफ.टी.टी.एक्स.	फाइबर टू द एक्स
एफ वाई	वित्तीय वर्ष
जी .2 सी.	सरकार से नागरिक
जी.डी.पी.	सकल घरेलु उत्पाद
जी.ई.एम.	सरकार ई–बाजार
जी.आई.एल.	गैस इंसुलेटेड लाइन्स
जी.आई.एस.	गैस इंसुलेटेड सबस्टेशन
जी.आई.एस.	भौगोलिक सूचना प्रणाली
जी.एल.आई.एस.	सरकारी भूमि सूचना प्रणाली
जी.एन.सी.टी.डी.	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार
जी.एस.टी.	वस्तु एवं सेवा कर
जी.वी.ए.	सकल मूल्य जोड़ा गया
जी.डब्ल्यू.	गीगावाट
एच.आर.आई.डी.ए.वाई.	विरासत शहर विकास और विस्तार योजना
एच.एस.आर.	हाई स्पीड रेल
एच.वी.डी.सी.	हाई–वोल्टेज, डायरेक्ट करंट
आई.बी.एस.	इन–बिल्डिंग समाधान
आई.सी.टी.	सूचना संचार प्रौद्योगिकी
आई.ई.	औद्योगिक सम्पदा
आई.आई.एस.	औद्योगिक सूचना प्रणाली
आई.ओ.टी.	इंटरनेट ऑफ थिग्स
आई.आर.सी.टी.सी.	भारतीय रेलवे खानपान और पर्यटन निगम
आई.एस.टी.एस.	अंतर–राज्यीय पारेषण प्रणाली
आई.टी.	सूचान प्रौद्योगिकी

के.पी.आई.	मुख्य निष्पादन संकेतक
के.डब्ल्यू.एच.	किलोवाट्ट घंटा
एल.ई. डी.	प्रकाश उत्सर्जक डायोड
आई.आई.सी.सी.	इंडिया इंटरनेशनल कन्वेंशन एंड एक्सपो सेंटर
एल.पी.आई.	रसद प्रदर्शन सूचकांक
एल.एस.ए.	लाइसेंस प्राप्त सेवा क्षेत्र
एल.टी.	कम तनाव
एल.टी.ई.	दीर्घकालिक विकास
एमबीपीएस.	मेगाबाइट्स प्रति सेकेंड
मीट.वाई.	इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय
एम.ई.एस.सी.	मीडिया और मनोरंजन कौशल परिषद
एम.एच.ए.	गृह मंत्रालय
एम.आई.सी.ई.	बैठकें, प्रोत्साहन, सम्मेलन और प्रदर्शनियाँ
एम.एल.एल.पी.	मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क
एम.एन.आर.ई.	नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय
एम.ओ.सी.	वाणिज्य मंत्रालय
एम.ओ.एच.यू.ए.	आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय
एम.ओ.पी.	विद्युत मंत्रालय
एम.ओ.यू.	समझौता ज्ञापन
एम.आर.एफ.	सामग्री वसूली सुविधाएं
एम.एस.एच.	मेती का स्टार्ट–अप हब
एम.एस.एम.ई.	सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम
एम.एस.एस.	खनन निगरानी प्रणाली
एम.टी.	मीट्रिक टन
एम.यू.	मिलियन यूनिट
एम.यू.डी.आर.ए.	सूक्ष्म इकाई विकास एवं पुनर्वित्त एजेंसी
एम. डब्ल्यू.	मेगावाट
एन.सी.आर.	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र
एन.सी.आर.एल.एफ.	एनसीआर स्थानीय फोरम
एन.सी.टी.	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र–नेशनल केपिटल टेरिटरी क्षेत्र
एन.डी.सी.	राष्ट्रीय स्तर पर निर्धारित योगदान

एन.ई.आर.	उत्तर पूर्वी क्षेत्र
एन.ई.टी.सी.	राष्ट्रीय इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रह
एन.जी.जी.	राष्ट्रीय गैस ग्रिड
एन.जी. ओ.	गैर लाभकारी संगठन
एन.आई.यू.ए.	शहरी मामलों के राष्ट्रीय संस्थान
एन.आई.सी.डी.पी.	राष्ट्रीय औद्योगिक क्लस्टर विकास कार्यक्रम
एन.आई.सी.डी.सी.	राष्ट्रीय औद्योगिक कॉरिडोर विकास निगम
एन.पी.सी.आई.	भारतीय राष्ट्रीय भुगतान निगम
एन.पी.ई.	इलेक्ट्रॉनिक्स पर राष्ट्रीय नीति
एन.आर.	उत्तरी क्षेत्र
एन.एस.डी.सी.	राष्ट्रीय कौशल विकास निगम
एन.एस.एस.ओ.	राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण कार्यालय
ओ.एम.सी.	तेल विपणन कंपनियां
पी.ए.टी.	प्रदर्शन, उपलब्धि और व्यापार
पी.एफ.ए.	सभी के लिए बिजली
पीएच.डी.सी.सी.आई.	पीएचडी चौंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री
पी.एन.जी.	पाइप्ड प्राकृतिक गैस
पी.पी.ए	बिजली खरीद करार
पी.पी.पी.	सरकारी निजी कंपनी भागीदारी
आर.आई.सी.एस.	रॉयल इंस्टीट्यूशन ओफ चार्टर्ड सर्वेयर
पी.आर.ए.एस.ए.डी.	तीर्थयात्रा कायाकल्प और आध्यात्मिक संवर्धन अभियान
पी.आर.ए.एस.एच.ए.डी.	तीर्थयात्रा कायाकल्प और आध्यात्मिक विरासत संवर्धन अभियान
आर.ओ. डब्ल्यू.	मार्ग – अधिकार
आर.पी.ओ.	अक्षय खरीद दायित्व
एस.सी.पी.	विशेष घटक योजना
एसडीए	राज्य नामित एजेंसियां
एस.डी.जी.	सतत विकास लक्ष्यों
एस.ई.जेड.	विशेष आर्थिक क्षेत्र
एस.आई.आई	सामाजिक प्रभाव पहल
एस.आई.एल.	सामरिक औद्योगिक स्थान
एस.आई.टी.	विशिष्ट रुचि पर्यटन

एस.एल.ए.	सेवा स्तर परिशिष्ट
एस. डब्ल्यू	एकल विंडो
टी. एंड डी.	पारेषण एवं वितरण
टी.डी.आर.	विकास अधिकारों का हस्तांतरण
टी.एच.एस.सी.	पर्यटन और आतिथ्य कौशल परिषद
टी.ओ.डी.	टाइम ऑफ डे
टी.ओ.डी.	पारगमन उन्मुख विकास – ट्रांजिट ओरिएन्टेड डेवलेपमेन्ट
टी.ए.सी.एस.	ट्रेन स्वायत्त परिक्रमा प्रणाली
यू.डी.ए.एन.–आर.सी.एस.	उड़े देश का आम नागरिक – क्षेत्रीय संपर्क योजना
यू.डी.ए.वाई.	उज्ज्वल डिस्कॉम एश्योरेंस योजना
यू.ई.एस.	एकीकृत आर्थिक स्थान – यूनिफाईड इकोनॉमिक स्पेस
यूनेस्को	संयुक्त राष्ट्र शैक्षिक, वैज्ञानिक और सांस्कृतिक संगठन
यू.एन.एफ.सी.सी.सी.	जलवायु परिवर्तन पर संयुक्त राष्ट्र फ्रेमवर्क कन्वेंशन
वी.एस.सी.	वोल्टेज सोर्स कन्वर्टर्स
डब्ल्यू.आर.	पश्चिमी क्षेत्र
वाई.ई.आई.डी.ए.	यमुना एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास क्षेत्र/प्राधिकरण
जेड.ई.बी.	जीरो–एनर्जी बिल्डिंग

समपरिवर्तन (कंवर्जन)

गैर–मेट्रिक को मेट्रिक में

लीनियर

बदलने के लिए	गुणा करें
इंच को मिलीमीटर में	25.4
इंच को सेंटीमीटर में	2540
इंच को मीटर में	2540 x 10
फीट को सेंटीमीटर में	30.48
फीट को मीटर में	0.3048
गज को मीटर में	0.9144
मील को किलोमीटर में	1609.344
	0.609344

मास

बदलने के लिए	गुणा करें
औस को ग्राम में	28.3495
पाउंड को ग्राम में	453.6
पाउंड को किलोग्राम में	0.4536
टन को किलोग्राम में	1016.047
ताहिल्स को ग्राम में	37.799
काती को किलोग्राम में	0.60479
ग्रेन्स को ग्राम में	0.648

क्षेत्रफल

बदलने के लिए	गुणा करें
वर्ग इंच को वर्ग सेंटीमीटर में	6.4516
वर्गफीट को वर्ग सेंटीमीटर में	929.03
वर्गफीट को वर्ग मीटर में	0.092903
वर्गगज को वर्ग मीटर में	0.8361
वर्गमी को वर्ग किलोमीटर में	2.58999
वर्गमी को हेक्टेयर में	258.999
एकड़ को वर्गमीटर मे	4046.856
एकड़ को हेक्टेयर मे	0.4069

वेग

बदलने के लिए	गुणा करें
फीट प्रति सेकेंड को सेंटीमीटर प्रति सेकेंड में	30.48
फीट प्रति सेकेंड को मीटर प्रति सेकेंड में	0.3048
मील प्रति घंटे को किमी प्रति घंटे में	1.609344

ऊर्जा

बदलने के लिए	गुणा करें
हार्सपावर को किलोवाट में	0.7457
होर्सपावर को मीट्रिक हार्सपावर में	1.01387
फूट पौंडस फोर्स/सेकेंड को किलोवाट में	0.001356

आयतन और क्षमता

बदलने के लिए	गुणा करें
घन इंच को घन सेंटीमीटर में	16.3871
घन इंच को लीटर में	0.016387
घन फीट को घन मीटर में	0.028317
घन गज को घन मीटर में	0.7646
पिंटस को लीटर में	0.56826
कॉर्टस को लीटर में	1.13652
यूके गैलन को लीटर में	4.54609
यूएस गैलन को लीटर में	3.7854

बल

बदलने के लिए	गुणा करें
पाउंड बल को न्यूटन में	4.44822
पाउंड को न्यूटन में	0.138255

डिग्री फॉरेनहाइट = 9/5 (^{0}C-32)

मेट्रिक को गैर–मेट्रिक में

लीनियर

बदलने के लिए	गुणा करें
मिलीमीटर को इंच में	0.03937
मिलीमीटर को फीट में	3.281x10
सेंटीमीटर को इंच में	0.3937
मीटर को फीट में	3.281
मीटर को गज में	1.09361
किलोमीटर को गज में	1093.61
किलोमीटर को मील में	0.62137

मास

बदलने के लिए	गुणा करें
ग्राम को औस में	0.3527
ग्राम को ग्रेन्स में	15.4324
ग्राम को ताहिल्स में	0.02646
किलोग्राम को पौंड में	2.2046
किलोग्राम को टन में	0.0009842
किलोग्राम को कैंटिस में	1.553
किलोग्राम को स्टोन में	0.1575
किलोग्राम को हंड्रेडवेट में	0.01968

क्षेत्रफल

बदलने के लिए	गुणा करें
वर्ग मिलीमीटर को वर्ग इंच में	1.550x10
वर्ग सेंटीमीटर को वर्ग इंच में	0.1550
वर्ग मीटर को वर्ग फीट में	10.7639
वर्ग मीटर को वर्ग गज में	1.19599
वर्ग मीटर को एकड़ में	2.47105x10
वर्ग किलोमीटर को वर्ग मील में	0.3861
वर्ग किलोमीटर को एकड़ में	247.105
हेक्टेयर को एकड़ में	2.47105

वेग

बदलने के लिए	गुणा करें
सेंटीमीटर प्रति सेकेंड को फीट प्रति सेकेंड में	0.03281
मीटर प्रति सेकेंड को फीट प्रति सेकेंड में	3.281
मीटर प्रति सेकेंड को फीट प्रति मिनट में	196.9
किलोमीटर प्रति घंटे को मील प्रति घंटे में	0.6214

ऊर्जा

बदलने के लिए	गुणा करें
किलोवाट को हार्सपावर में	1341
मीट्रिक हार्सपावर को होर्सपावर में	0.98632
मैट्रिक एचपी को फीट पौडस बल/सेकेंड	542.48

आयतन और क्षमता

बदलने के लिए	गुणा करें
घन सेंटीमीटर को घन इंच में	0.06102
घन मीटर को घन फीट में	35.3147
घन मीटर को घन गज में	1.30795
लीटर को घन इंच में	61.03
लीटर को पिंटस में	1.7598
लीटर को क्वाईस में	0.8799
लीटर को यूके गैलन में	0.219976
लीटर को यूएस गैलन में	0.264178

बल

बदलने के लिए	गुणा करें
न्यूटंस को पौंडस बल में	0.2248
न्यूटंस को पौंडस में	7.2330

डिग्री सेल्सियस = 9/5(^{0}F–32)

1 एम.सी.एम./दिन = 1000 मिलियन मीटर प्रति दिन (एमएलडी) 1 मिलियन एकड़ फुट = 1,233.489 एम.सी.एम.

इकाइयाँ

हा – हेक्टेयर
एम.सी.एम – मिलियन क्यूबिक मीटर,
वर्ग किमी – वर्ग किलोमीटर
के.एम – किलोमीटर
एम.जी.डी. मिलियन गैलन प्रति दिन
के.वी – किलो वाट
एम.एल.डी – मिलियन लीटर प्रति दिन,
एल.पी.सी.डी. – लीटर प्रति व्यक्ति प्रति दिन
एम.टी. – मेट्रिक टन, एम.डब्ल्यू – मेगा वाट

ग्रंथ सूची और संदर्भ

1. प्रस्तावना : पृष्ठभूमि एवं परिकल्पना

ग्लोबल मेट्रो मॉनिटर 2018 ब्रुकिंग्स, यूनाइटेड स्टेट्स

2. जनसांख्यिकी

विश्व शहरीकरण संभावनाएं 2018 (यूएन). https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf
https://www.nicdc.in/projects.aspx?mpgid=15andpgidtrail=15andProjid=26
https://www.nicdc.in/projects.aspx?mpgid=15andpgidtrail=15andProjid=36
https://www.nicdc.in/projects.aspx?mpgid=15andpgidtrail=15andProjid=47
20,000 हेक्टेयर का अनुमानित शहरीकरण योग्य क्षेत्र।
https://www.firstpost.com/india/centre-launches-initiative-to-address-malnutrition-improve-sex-ratio-1717455.html

3. नीति क्षेत्र एवं भूमि उपयोग

उपयोग http://amrut.gov.in/upload/uploadfiles/files/designandStandards_AMRUT(3).pdf
http://smartcities.gov.in/upload/uploadfiles/files/What%20is%20Smart%20City.pdf

जीपीडीपी दिशानिर्देश

रूर्बन क्लस्टर, 2019 के लिए मॉडल योजना दिशानिर्देश
http://rurban.gov.in/doc/Model%20Planning%20Guidelines%20for%20Rurban%20Cluster.pdf
http://mohua.gov.in/upload/uploadfiles/files/G%20G%202014(2).pdf
मसौदा राष्ट्रीय वन नीति
नीतिः https://smartnet.niua.org/sites/default/files/resources/draft_national_forest_policy_2018.pdf
https://bhuvan-app1.nrsc.gov.in/2dresources/thematic/LULC503/lulc.pdf
रूर्बन क्लस्टर, 2019 के लिए मॉडल योजना दिशानिर्देश
http://rurban.gov.in/doc/Model%20Planning%20Guidelines%20for%20Rurban%20Cluster.pdf

4. आर्थिक विकास

स्रोतः https://www.siliconindia.com/news/general/Top-10-Economic-Hubs-of-India-in-2015-nid-183937-cid-1.html/2

स्रोतः https://www.visualcapitalist.com/top-10-cities/

http://ficci.in/spdocument/22977/FICCI-Circular-Economy.pdf

भारत में सर्कुलर अर्थव्यवस्था . **https://smartnet.niua.org/sites/default/files/resources/circular-economy-in-india_5-dec_2016_0.pdf**

https://unctad.org/topic/trade-and-environment/circular-economy

https://www.healthline.com/nutrition/servings-of-vegetables-per-day#:~:text=Summary%20Eating%20around%208%20ounces,disease%20and%20increase%20your%20lifespan.

https://www.thebetterindia.com/155455/milk-benefits-nutritionist-news/

https://krishijagran.com/agriculture-world/this-5-rs-capsule-will-solve-stubble-burning-problem-reduce-pollution-make-soil-fertile/

बिजली एवं ऊर्जा

https://www.recindia.nic.in/saubhagya

https://www.recindia.nic.in/power-for-all

स्रोतः दिखाया गया डेटा 2016 के लिए है - https://www.worldometers.info/coal/india-coal/
ऊर्जा दक्षता ब्यूरो– बिजली और ऊर्जा पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में प्रदान किए गए इनपुट

https://pib.gov.in/Pressreleaseshare.aspx?PRID=1532265 एवं

https://vikaspedia.in/energy/policy-support/ujwal-bharat

स्रोतः http://www.cea.nic.in/reports/committee/nep/nep_dec.pdf (पेज/पृष्ठ 12.16)
पावर सिस्टम्स कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (पॉसोको) – बिजली और ऊर्जा पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में प्रदान किए गए इनपुट
भारत के 19वें विद्युत सर्वेक्षण (खंड–II) (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र), सीईए, विद्युत मंत्रालय, भारत सरकार रिपोर्ट

https://www.electricalindia.in/losses-in-distribution-transmission-lines/
भारत के 19वें विद्युत सर्वेक्षण (खंड–II) (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र), सीईए, विद्युत मंत्रालय, भारत सरकार रिर्पोट
रिपोर्ट https://mercomindia.com/mnre-tariff-caps-solar-wind-tenders/

स्रोतः नए भारत के लिए रणनीति @ 75 - https://niti.gov.in/writereaddata/files/Strategy_for_New_India.pdf
https://www.nhtsa.gov/laws-नियमन/कॉर्पोरेट–औसत–ईंधन–अर्थव्यवस्था

स्रोतः https://www.prayaspune.org/peg/publications/item/281-demand-side-management-in-india-an-overview-of-state-level-initiatives.html

स्रोतः http://www.cea.nic.in/reports/others/planning/rpm/ev_cea_report.pdf

5. परिवहन एवं गतिशीलता

न्यू इंडिया @75 के लिए नीति आयोग की रणनीति पर आधारित
https://www.civilaviation.gov.in/sites/default/files/Final_NCAP_2016_15-06-2016-2_1.pdf

https://theconversation.com/this-is-what-our-cities-need-to-do-to-be-truly-liveable-for-all-83967

https://sti-india-uttoolkit.adb.org/mod4/se2/001.html

6. पर्यटन एवं धरोहर

स्रोतः https://www.incredibleindia.org/content/incredible-india-v2/en/experiences/unesco-world-heritage-sites.html

स्रोतः श्री कमल वर्धन राव, अध्यक्ष, आईटीडीसी

स्रोतः http://www.nma.gov.in/announcements/Draft%20Categorisation(3).pdf

स्रोतः भारत का तीसरा पर्यटन उपग्रह खाता, 2015–16, पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार।

स्रोतः दिल्ली का आर्थिक सर्वेक्षण, 2018–19, अध्याय 21–दिल्ली में पर्यटन

स्रोतः भारत पर्यटन सांख्यिकी एक नजर में, 2019

स्रोतः भारत पर्यटन सांख्यिकी, 2019 (पृष्ठ 104)

http://tourism.gov.in/sites/default/files/Other/India%20Tourism%20Statistics%202019.pdf

स्रोतः इनटैक पर्यटन और विरासत पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में प्रदान किए गए इनपुट

http://www.indiaculture.nic.in/scheme-safeguarding-intangible-cultural-heritage-and-diverse-cultural-traditions-india

स्रोतः http://www.indiaculture.nic.in/scheme-financial-assistance-promotion-art-and-culture

स्रोतः http://swadeshdarshan.gov.in/index.php?page/guidelines

भारतीय पर्यटन अवसंरचना – निवेश के अवसर और चुनौतियाँ–फिक्की

http://ficci.in/spdocument/23099/FICCI-report-TIM-2019.pdf

https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=186491

नीति आयोग – नए भारत के लिए रणनीति @ 75 - https://niti.gov.in/writereaddata/files/Strategy_for_New_India.pdf

भारतीय पर्यटन अवसंरचना – निवेश के अवसर एवं चुनौतियाँ–फिक्की

http://ficci.in/spdocument/23099/FICCI-report-TIM-2019.pdf

7. जल, जलनिकास एवं स्वच्छता

http://amrut.gov.in/upload/uploadfiles/files/designandStandards_AMRUT(3).pdf

http://smartcities.gov.in/upload/uploadfiles/files/What%20is%20Smart%20City.pdf

जीपीडीपी दिशानिर्देश

रूर्बन क्लस्टर, 2019 के लिए मॉडल योजना दिशानिर्देश

http://rurban.gov.in/doc/Model%20Planning%20Guidelines%20for%20Rurban%20Cluster.pdf

http://mohua.gov.in/upload/uploadfiles/files/G%20G%202014(2).pdf

मसौदा राष्ट्रीय वन नीतिः

https://smartnet.niua.org/sites/default/files/resources/draft_national_forest_policy_2018.pdf

https://bhuvan-app1.nrsc.gov.in/2dresources/thematic/LULC503/lulc.pdf

रूर्बन क्लस्टर, 2019 के लिए मॉडल योजना दिशानिर्देश

http://rurban.gov.in/doc/Model%20Planning%20Guidelines%20for%20Rurban%20Cluster.pdf

स्वच्छता और अपशिष्ट प्रबंधन

रा.रा.क्षे.यो.वो. **द्वारा प्रदान किया गया डेटा**

https://images.assettype.com/barandbench/2020-07/999755b9-1aa2-4a90-a8f3-623f18aae99f/Manoj_Mishra_vs_UOI__NGT_order_on_Yamuna_rejuvenation_.pdf

https://greentribunal.gov.in/sites/default/files/all_documents/Orders_in_Compliance_of_Municipal_Solid_Waste_Management_Rules-2016.pdf

8. शहरी पुनरुद्धार – आवास एवं पर्यावास

https://www.financialexpress.com/money/6-key-trends-that-will-shape-real-estate-in-india-in-2020/1814378/

http://www.businessworld.in/article/Additional-25-Million-Affordable-Units-Will-Be-Required-By-2030-Reports/05-08-2019-174391/

https://www.pdpu.ac.in/downloads/SPM-JEM2020Chapter4.pdf

https://content.knightfrank.com/news/13251/6506-article-1.pdf

नए भारत के लिए नीति आयोग की रणनीति

वैश्विक आवास प्रौद्योगिकी चुनौती - https://ghtc-india.gov.in/Content/ConceptNote_on_GHTC-India.pdf

10. भविष्य–तैयार नागरिक आधारभूत संरचना

बचाव, सुरक्षा, एवं आपदा प्रबंधन

सीईआरटी–इन – डिजिटल इंफ्रास्ट्रक्चर पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में प्रदान किए गए इनपुट

स्रोतः ग्लोबल रिस्क इंटरकनेक्शन मैप 2020

https://reports.weforum.org/global-risks-report-2020/survey-results/the-global-risks-interconnections-map-2020/

https://www.unisdr.org/files/44983_sendaiframeworkchart.pdf

https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf

https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf

https://ndma.gov.in/images/policyplan/dmplan/ndmp-2019.pdf

https://ndma.gov.in/images/covid/response-to-covid19-by-kerala.pdf

https://www.prsindia.org/uploads/media/13financecommissionfullreport.pdf

स्वास्थ्य

स्रोतः https://www.ibef.org/industry/healthcare-india.aspx

https://www.eraktkosh.in/BLDAHIMS/bloodbank/about.cnt

http://www.indiascienceandtechnology.gov.in/organisations/centres-of-higher-learning/aiims/all-india-institute-medical-sciences-aiims-jha-jjar

स्रोतः https://nhm.gov.in/index1.php?lang=1&level=2&sublinkid=971&lid=154

http://www.jfmpc.com/article.asp?issn=2249-4863%3Byear%3D2018%3Bvolume%3D7%3Bissue%3D5%3Bspage%3D841%3Bepage%3D844%3Baulast%3DKumar#:~:text=World%20Health%20Organization%20%28WHO%29%20has,population%20ratio%20as%201%3A1%2C000.

स्रोतः https://pib.gov.in/PressReleseDetailm.aspx?PRID=1595204

स्रोतः स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय, राष्ट्रीय शहरी स्वास्थ्य मिशन – स्वास्थ्य पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में उपलब्ध कराए गए इनपुट

नवाचार और अनुवाद अनुसंधान, भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली – स्वास्थ्य पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में प्रदान किए गए इनपुट

खेल और सामाजिक सहायता प्रणाली https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf+

स्रोतः http://nsap.nic.in/Guidelines/nsap_guidelines_oct2014.pdf

http://mohua.gov.in/upload/uploadfiles/files/Retirement%20Model%20Guidelines%20Book.pdf

विश्व जनसंख्या संभावनाएँः 2019 संशोधन : 2019 Revision-www.un.org/en/sections/issues-depth/ageing/

मिशन निदेशक (आयु देखभाल), हेल्प एज इंडिया

https://newatlas.com/tgo-green-heart-electricity-generating-gym/23078/

https://newatlas.com/tgo-green-heart-electricity-generating-gym/23078/

शिक्षा एवं कौशल

https://diksha.gov.in/

https://storage.googleapis.com/swayam1-pub-data/wqimgtest_def7ed99-3086-48a1-9148-a0dc7ab7d461.pdf

https://pib.gov.in/Pressreleaseshare.aspx?PRID=1585558

राष्ट्रीय कौशल विकास परिषद (एनएसडीसी) – शिक्षा एवं कौशल पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में प्रदान किए गए इनपुट

कौशल विकास एवं उद्यमिता मंत्रालय (MSDE) – शिक्षा एवं कौशल पर रा.रा.क्षे.यो.वो. की कार्यशाला में प्रदान किए गए इनपुट

https://www.mhrd.gov.in/nveqf

https://www.mhrd.gov.in/sites/upload_files/mhrd/files/NSQF%20NOTIFICATION.pdf

11. स्मार्ट एवं डिजिटल एनसीआर (रा.रा.क्षे.)

https://www.akamai.com/us/en/multimedia/documents/state-of-the-internet/q4-2016-state-of-the-internet-connectivity-report.pdf

12. पर्यावरण

https://www.unsdsn.org/the-role-of-sustainable-development-solutions-networks-sdsns-in-the-protection-of-the-environment

https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2F978-981-15-4327-2.pdf

CPCB – http://cpcbenvis.nic.in/airpollution/finding.htm

स्रोतः PIB &Livemint

https://www.livemint.com/Politics/b8RKgXRbZ35c18LRMUecpN/89-per-cent-people-in-Delhi-feel-sickness-or-discomfort-due.html

https://www.thehindubusinessline.com/opinion/why-air-pollution-in-delhi-ncr-hasnt-been-tackled-effectively/article31081532.ece

https://tspcb.cgg.gov.in/Environment/Ambient%20Noise%20Standards.pdf

http://moef.gov.in/wp-content/uploads/2019/05/NCAP_Report.pdf

https://krishijagran.com/agriculture-world/this-5-rs-capsule-will-solve-stubble-burning-problem-reduce-pollution-make-soil-fertile/

Reference - http://moef.gov.in/rules-and-regulations/esz-notifications-2/

https://en.reset.org/blog/wastesharks-how-floating-drones-are-helping-clean-our-seas-09262018and https://www.delltechnologies.com/en-us/perspectives/how-trash-eating-drones-are-taking-on-water-pollution/#scroll=off

https://mpcb.gov.in/sites/default/files/standing_orders/Guidelines_Handling_Processing_and_Recycling_ELV_26092019_0.pdf

https://tspcb.cgg.gov.in/Environment/Ambient%20Noise%20Standards.pdf

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार

कोर–4 बी, पहली मंजिल, भारत पर्यावास केन्द्र, लोधी रोड, नई दिल्ली–110003

वेबसाइट: http://nrpb.nic.in