6

परिवहन

6.1 पृष्ठभूमि

जनवरी 1989 में अधिसूचित राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय योजना-2001 में भूमि उपयोग के नियंत्रण और क्षेत्र में अवस्थापना के विकास के लिए नीतियों का एक सेट तैयार किया गया था । वर्ष 1995 में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड द्वारा तैयार और स्वीकृत परिवहन संबंधी प्रकार्यात्मक योजना में क्षेत्र के अन्दर माल और यात्रियों की पहुँच और उनके परिचालन में सुधार लाने के लिए एक संगठित परिवहन तंत्र की परिकल्पना की गई । परिवहन संबंधी प्रकार्यात्मक योजना में राजधानी, इसके आस-पास तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अधिक व्यस्तता वाले मार्गों पर सड़क और रेल सम्पर्क का निर्माण करने का सुझाव भी दिया गया ।

6.2 मौजूदा विशेषताएं

6.2.1 परिवहन नेटवर्क

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की परिवहन प्रणाली में आज अच्छी प्रकार से जुड़ा सड़क नेटवर्क तथा त्रिज्यात्मक रेल कोरिडोर शामिल है जो शहर के अन्दर और शहर से बाहर आने-जाने वाले यात्रियों तथा लम्बी दूरी के यातायात को सेवा प्रदान कर रहे हैं । क्षेत्र में मालभाड़ा यातायात भी पर्याप्त है तथा यह अधिकांशतः सड़कों द्वारा ले जाया जाता है । दिल्ली उत्तरी क्षेत्र के लिए संग्रहण और वितरण केन्द्र के रूप में कार्य करता है ।

i) सड़क नेटवर्क

क्षेत्र में मौजूदा सड़क नेटवर्क से यह स्पष्ट हो जाता है कि पाँच राष्ट्रीय राजमार्गों का यह मिलन बिन्दु है अर्थात् राष्ट्रीय राजमार्ग (रा.रा.) 1, 2, 8, 10 और 24 दिल्ली है तथा दो राष्ट्रीय राजमार्ग नामतः रा.रा. 58 और रा.रा. 91 गाजियाबाद में रा.रा. 24 से मिलते हैं [मानचित्र 6.1 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र: मौजूदा परिवहन नेटवर्क (सड़क) 2002)] । रा.रा.क्षे. के अधिकांश हिस्सों में यह राष्ट्रीय राजमार्ग चार लेन विभाजित परिवहन मार्ग हैं । दिल्ली-रोहतक (रा.रा. 10), दिल्ली से दिल्ली-हरियाणा सीमा तक चार से छः लेन विभाजित परिवहन मार्ग हैं, गाज़ियाबाद-मेरठ (रा.रा. 58), दो लेन परिवहन मार्ग के मेरठ उप-मार्ग को छोड़कर, चार लेन विभाजित परिवहन मार्ग हैं और गाजियाबाद-बुलन्दशहर (राष्ट्रीय राजमार्ग 91) जो दो लेन राजमार्ग है । इसके अतिरिक्त, राष्ट्रीय राजमार्ग 71, रा.रा. 71 अ और रा.रा. 71 ब भी इस क्षेत्र से जाते हैं ।

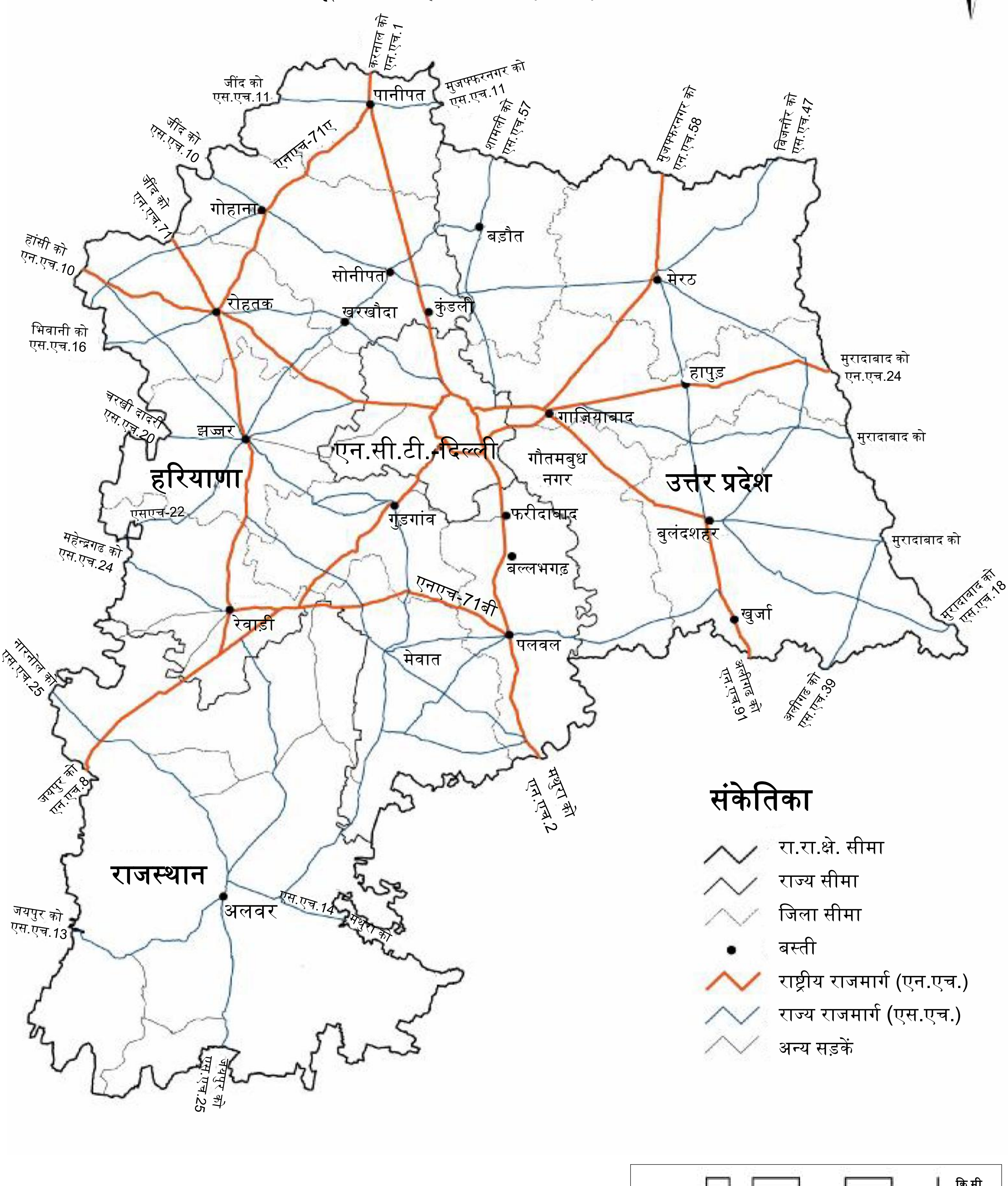
दस राज्य राजमार्ग भी क्षेत्रीय सड़क नेटवर्क को सुदृढ़ करते हैं । अधिकांश राज्य राजमार्ग एक लेन अथवा डेढ़ (इंटरमीडिएट) लेन वाले हैं ।

ii) रेल नेटवर्क

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र रेल नेटवर्क में तीन जोनल रेलवे (उत्तर, पश्चिम और मध्य) अंचल तथा पांच मंडल शामिल हैं । क्षेत्र में रेल नेटवर्क में बड़ी और छोटी लाइन दोनों शामिल हैं । पांच बड़ी लाइन दिल्ली में आकर मिलती हैं [मानचित्र 6.2 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्रः मौजूदा परिवहन नेटवर्क (रेल) 2002] ।

रेल नेटवर्क में दो विशेष पहचान की गई लाइन हैं जिन्हें मालभाड़ा विमुख लाइन (जी.ए.एल.) और दिल्ली विमुख लाइन (डी.ए.एल.) के नाम से जाना जाता है । जी.ए.एल. में घने दिल्ली रेलवे स्टेशन परिसर को बाहर से छोड़ते हुए गाजियाबाद

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र
मौजूदा परिवहन नेटवर्क (सड़कें) 2002



राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड
मानचित्र 6.1

स्रोत : एनआरएसए अध्ययन

से नई दिल्ली सीधे प्रवेश करने की व्यवस्था है। डी.ए.एल. में लाजपत नगर, पटेल नगर, दया बस्ती और आजादपुर लिंक के माध्यम से प्रमुख यार्डों-तुगलकाबाद और गाजियाबद से सीधे दिल्ली-अम्बाला-कालका जाने के रास्ते की व्यवस्था है।

iii) हवाई अड्डा

इस समय दिल्ली में दो हवाई अड्डे हैं-इंदिरा गांधी हवाई अड्डा अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों के लिए तथा पालम हवाई अड्डा घरेलू उड़ानों के लिए है।

6.2.2 यातायात की मात्रा (2001)

i) यातायात गणना

एन.सी.टी.-दिल्ली की सीमा पर सबसे अधिक यातायात रा.रा. 24 (दिल्ली-गाजियाबाद) पर है, इसके बाद रा.रा. 8 (दिल्ली-गुड़गांव) का क्रम आता है (अनुलग्नक 6/I अ)। सबसे कम यातायात की मात्रा रा.रा. 57 (दिल्ली-लोनी) पर है। यमुना नदी को पार करते हुए सबसे अधिक यातायात की मात्रा आई.टी.ओ. पुल पर है इसके बाद निजामुद्दीन पुल है जबकि सबसे कम ओखला बैराज पुल पर है (ये आंकड़े फरवरी 1999 के हैं जब आई.टी.ओ. पुल और निजामुद्दीन पुल पर सुधार कार्य पूरा कर लिया गया था किन्तु दिल्ली-नोएडा चुंगी पुल वाहनों हेतु खोला नहीं गया था)।

ii) दिशात्मक प्रवाह

उद्देश्य को लेकर की गई यात्राओं के दिशात्मक विभाजन, जैसा कि अनुलग्नक 6/I ब में दिया गया है, से यह स्पष्ट है कि लोग सुबह के समय कार्य के लिए दिल्ली आ रहे हैं तथा शाम को घर वापस लौट रहे हैं। यात्री व्यवहार के बारे में निजामुद्दीन पुल पर यह स्थिति स्पष्ट हो जाती है जहाँ एन.सी.टी.-दिल्ली के लिए सुबह के समय यातायात लगभग 80% होता है। शाम के व्यस्त घण्टों में, आई.टी.ओ. पुल पर अधिकतम दिशात्मक विभाजन एन.सी.टी.-दिल्ली से बाहर जाते हुए यातायात के पक्ष में प्रदर्शित होता है (लगभग 75%)।

6.2.3 संचलन की पद्धति

एन.सी.टी.-दिल्ली के बाहरी घेरे पर सर्वेक्षण किए गए वाहनों का गंतव्य निम्नांकित सारणी में दिया गया हैः

सारणी 6.1: वाहनों का गंतव्य एन.सी.टी.-दिल्ली के बाहरी घेरे पर

स्थल	एन.सी.टी.-दिल्ली	हरियाणा	उत्तर प्रदेश	अन्य
1	2	3	4	5
वाहनो का %	16	71	08	05

स्रोतः जेआईसीए अध्ययन दल

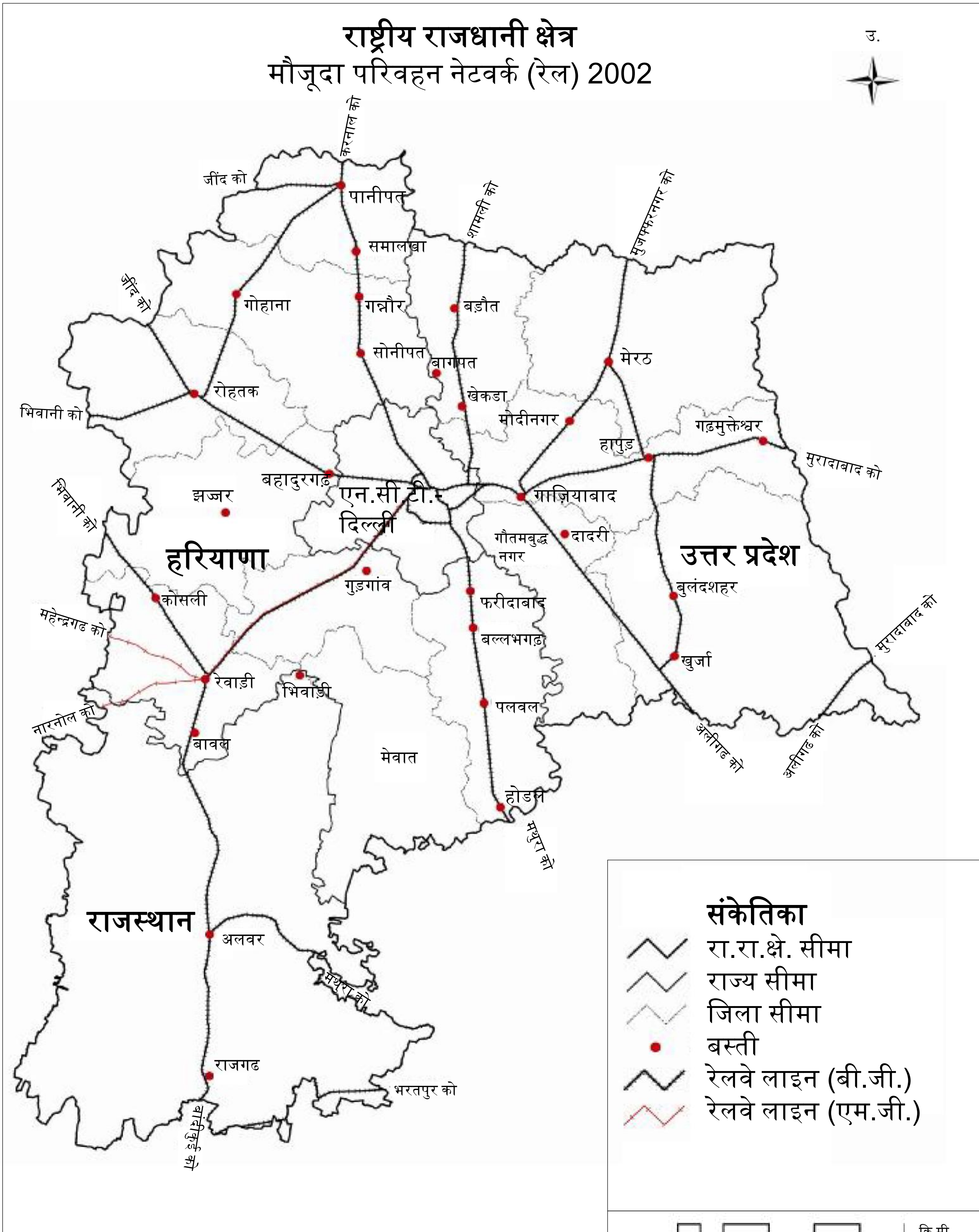
दोहरी गिनती घटक अर्थात् एक से अधिक उद्गम-गन्तव्य (ओ.डी.) साक्षात्कार स्थल से गुजरे वाहनों के आंकड़ों को ध्यान मे रखा गया है।

यातायात का उद्गम गन्तव्य अध्ययन यह दर्शाता है कि कुल 34.21 लाख यात्राओं में लगभग 78.5% यात्रा रा.रा.क्षे. के अन्दर किए जाते हैं तथा आन्तरिक-बाह्य यात्राएं (एन.सी.टी.-दिल्ली से रा.रा.क्षे.) 36.67% और बाह्य-आन्तरिक यात्राएं (रा.रा.क्षे. से दिल्ली) 41.86% शामिल हैं। बाह्य-बाह्य यात्राएं (एन.सी.टी.-दिल्ली से बाहर) कुल यात्राओं का 21.27% है। दैनिक यात्री यात्राएं, जो यातायात की संख्या तथा प्रत्येक वाहन में यात्री उपस्थिति के आधार पर तय की जाती है, का ब्यौरा अनुलग्नक 6/II अ में दिया गया है।

अलग वाहनों के प्रकार के उद्गम-गन्तव्य स्थान विशेषताओं से पता चलता है कि सार्वजनिक परिवहन का कुल हिस्सा 71.54% है जबकि निजी वाहनों का हिस्सा 28.46% है। वाहनों के प्रकार द्वारा यात्राएं विशेषताओं का ब्यौरा अनुलग्नक 6/II ब में दिया गया है।

6.3 परिवहन योजना का उद्देश्य

परिवहन योजना का उद्देश्य क्षेत्र के आर्थिक विकास को बढ़ावा देना और उसे प्रोत्साहित करना तथा राजधानी में यातायात जटिलता कम करने सहित अवसंरचना पर अत्यधिक दबाव को कम करना है। इसका उद्देश्य क्षेत्र



टिप्पणी:
मीटर गेज को ब्राड गेज में परिवर्तित किया जा रहा है।

स्त्रोत : एनआरएसए अध्ययन

के सभी भागों में सुगमता से पहुँचने की व्यवस्था करना तथा उप-मार्गों को उपलब्ध कराकर एन.सी.टी.-दिल्ली के आंतरक क्षेत्र से यात्रियों और माल को लाने-ले जाने वाले वाहनों में कमी करना है जिससे क्षेत्र के शेष भाग का आर्थिक विकास आसानी से किया जा सके ।

6.4 परिवहन मांग का पूर्वानुमान

परिवहन क्षेत्र के लिए आंकड़े विभिन्न मौजूदा अध्ययनों से एकत्र और मिलाये गए हैं । दिल्ली शहरी क्षेत्र के लिए वर्ष 2005, 2011 और 2025 के लिए परिवहन मांग का पूर्वानुमान अनुलग्नक 6/III अ में दिया गया है । एन.सी.टी.-दिल्ली में कुल अन्तरशहरीय यात्राओं का 2005 में 160.4 लाख से बढ़कर 2025 में 260.6 लाख हो जाने का अनुमान है । दिल्ली के लिए तीव्र जन परिवहन प्रणाली (एम.आर.टी.एस.) शुरू किए जाने के कारण सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के पक्ष में वाहनों की प्रकारकता का विभाजन (मॉडल स्पिलिट) बढ़कर 82% होने का अनुमान है । इस प्रकार, कुल सार्वजनिक परिवहन प्रणाली यात्राएं 2005 में 131.5 लाख यात्रा प्रतिदिन से बढ़कर वर्ष 2025 में 213.7 लाख यात्रा प्रतिदिन हो जाने की संभावना है।

दिल्ली और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए वर्ष 2005, 2011 और 2025 हेतु परिवहन माँग का पूर्वानुमान अनुलग्नक 6/III ब में दिया गया है । अनुमानित है कि वर्ष 2025 तक दिल्ली से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के बीच 80 लाख से अधिक यात्रा लगाये जाएंगे । लगभग 40% यात्राएं रेल और बस से तथा शेष 20% अन्य निजी वाहनों से लगाये जाएंगे ।

6.5 नीतियां और कार्यनीतियां

उपरोक्त विश्लेषण में टिप्पणियों और निष्कर्षों के आधार पर क्षेत्रीय योजना-2021 के समग्र लक्ष्यों को प्राप्त करने हेतु निम्नलिखित नीतिगत कार्रवाई की जानी हैः

(क) दिल्ली से गुजरने वाले यातायात का मार्ग परिवर्तित करके एन.सी.टी.-दिल्ली की सड़कों, रेल और रेल टर्मिनलों से भीड़ कम करना।

(ख) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के बाहरी क्षेत्रों में मेट्रो/क्षेत्रीय शहरी स्थानों के बीच उपयुक्त यातायात साधन उपलब्ध कराकर ।

(ग) मेट्रो/क्षेत्रीय केन्द्रों तथा एन.सी.टी.-दिल्ली के बीच तीव्र यातायात का प्रबंध करने के लिए कुशल और प्रभावी परिवहन नेटवर्क द्वारा राजधानी के साथ मेट्रो/क्षेत्रीय केन्द्रों को जोड़ना ।

(घ) उप-क्षेत्रीय केन्द्रों और अधिक आबादी वाले स्थानों के बीच यातायात की गति बढ़ाने के लिए प्रभावी और कुशल परिवहन नेटवर्क के साथ उप-क्षेत्रीय केन्द्रों को जोड़ना ।

(ङ) अधिक यात्रा उत्पन्न करने वाले और उत्पादक विशेषताओं वाले अन्य शहरी केन्द्रों को सीधे जोड़ना ।

(च) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए एक एकीकृत महानगरीय परिवहन प्राधिकरण की स्थापना करना ।

6.6 परिवहन योजना 2021

यह माना जाता है और इस बात की पुष्टि की जाती है कि बढ़ती हुई परिवहन समस्या का समाधान तथा दिल्ली की परिवहन अवस्थापना पर आबादी के दबाव को कम करने हेतु एन.सी.टी.-दिल्ली के बाहर उचित दूरी पर शहरों का विकास करना तथा दिल्ली और इन शहरों के बीच आपस में आवाजाही हेतु सम्पर्क उपलब्ध कराना है । इसलिए निम्नलिखित प्रस्ताव हैः

- बेहतर यातायात की सुविधा वाले केन्द्रीय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्रों में रेल और सड़क सम्पर्कों को ध्यान में रखते हुए गतिविधियां विकसित करना तथा इसके साथ-साथ एन.सी.टी.-दिल्ली के मौजूदा परिवहन मार्गों पर दबाव कम करना ।
- राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अन्दर बसों, टैक्सियों और आटो-रिक्शाओं का बिना रोक टोक के प्रचालन ।

- व्यावहारिक समन्वय के लिए कुछ अन्तर्राज्यीय मुद्दों (उदाहरण के लिए भूमि अधिग्रहण) पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है । निजी साझेदारी को प्रोत्साहित करने हेतु प्राथमिकता आधार पर संस्थागत यंत्रावली विकसित किए जाने की आवश्यकता है तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना के अनुसार लंबित प्रस्ताव को पूरा करना ।
- क्षेत्रीय योजना-2001 में एकीकृत तीव्र जन परिवहन प्रणाली (एम.आर.टी.एस.), क्षेत्रीय तीव्र परिवहन प्रणाली (आर.आर.टी.एस.), द्रुतमार्गों और उप-मार्गों को और विलम्ब किए बिना निष्पादित किए जाने की आवश्यकता है ।

6.6.1 सड़क नेटवर्क

क्षेत्र में परिकल्पना किए गए विकास को प्रोत्साहित करने, मार्गदर्शन देने व इसे बनाए रखने के लिए तथा एन.सी.टी.-दिल्ली व क्षेत्रीय शहरों की उच्च यातायात मांग हेतु निम्नलिखित श्रेणीबद्ध सड़क नेटवर्क को विकसित किए जाने का प्रस्ताव हैः

i) प्राथमिक सड़क नेटवर्क
ii) द्वितीयक सड़क नेटवर्क
iii) तृतीयक सड़क नेटवर्क

i) प्राथमिक सड़क नेटवर्क

क) प्राथमिक सड़कें रेडियल सड़कें हैं जो क्षेत्रीय/प्राथमिकता नगरों को एन.सी.टी.-दिल्ली के साथ जोड़ती हैं। सात रेडियल सड़कें पहले ही राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित है [मानचित्र 6.3 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्रः प्रस्तावित परिवहन नेटवर्क (सड़क) 2021] । सातों राष्ट्रीय राजमार्गों में से रा.रा.1 (दिल्ली से पानीपत), रा.रा.2 (दिल्ली से पलवल) तथा रा.रा.8 (दिल्ली से बेहरोड़) पहले ही चार लेन विभाजित परिवहन मार्ग हैं जबकि रा.रा.10 (दिल्ली से रोहतक) और रा.रा.24 (दिल्ली से हापुड़) आंशिक रूप से चार लेन वाले हैं । इसके अतिरिक्त, रा.रा.71 (रेवाड़ी से रोहतक), रा.रा.71अ (रोहतक से पानीपत), रा.रा.71ब (रेवाड़ी-सोहना-पलवल), रा.रा.58 (गाजियाबाद-मेरठ-मुजफ्फरनगर) तथा रा.रा.91 (गाजियाबाद-खुर्जा-अलीगढ़) को और स्तरीय बनाने की जरूरत है । मौजूदा रिंग सड़क, बाह्य रिंग सड़क तथा पांच रेडियल सड़क (राष्ट्रीय राजमार्ग) केन्द्रीय रा.रा.क्षे. शहरों तक को द्रुतमार्गों मानदण्डों के अनुसार (अर्थात् रा.रा.1 दिल्ली से कुंडली, रा.रा.2 दिल्ली से बल्लभगढ़, रा.रा.8 दिल्ली से गुड़गांव, रा.रा.10 दिल्ली से बहादुरगढ़ और रा.रा.24 दिल्ली से गाजियाबाद) विकसित करने का प्रस्ताव किया गया है । कुछ मामलों में यह आवश्यक हो सकता है कि यदि इन राजमार्गों की उन्नति के लिए कोई भूमि उपलब्ध नहीं है तो जमीन के ऊपर से गुजरने वाले द्रुतमार्ग की आवश्यकता होगी । अन्तर-राज्यीय संगम और दिल्ली की ओर आने वाले मार्गों में सभी बाधाओं को दूर करने के लिये सुधार किया जाना चाहिए ।

ख) लोनी-बागपत-शामली राज्य राजमार्ग कोरिडोर को चार विभाजित लेन परिवहन मार्ग में उन्नयन करने का प्रस्ताव किया जाता है । बादली से होते हुए झज्जर को दिल्ली से जोड़ने वाली मौजूदा सड़क को उन्नत किया जाना है । इन सभी का कुशल तरीके से और यातायात की क्षमता बढ़ाने हेतु चौड़ा करना व समय-समय पर उन्नयन किया जाना है। इनको 2021 तक राजमार्ग मानदण्ड पर विकसित किया जा सकता है ।

ग) अलवर, जो राजस्थान में एक क्षेत्रीय केन्द्र है, को रेडियल कोरिडोर के जरिये दिल्ली या गुड़गांव से जोड़ा जाना चाहिए ।

घ) ग्रिड सड़केंः इनमें निम्नलिखित रास्तों के साथ मौजूदा सड़कों को सुदृढ़ और चौड़ा करना शामिल हैः
- सोनीपत-बहालगढ़-बागपत-मेरठ
- मेरठ-हापुड़-बुलन्दशहर-खुर्जा-पलवल
- पलवल-सोहना-रिवाड़ी
- रेवाड़ी-झज्जर-रोहतक-सोनीपत
- रोहतक-गोहाना-पानीपत

ड़) परिधीय द्रुतमार्गोः सभी के.रा.रा.क्षे. शहरों को परिधीय द्रुतमार्गों जरिये आपस में जोड़ा जाना चाहिए जिसमें कुंडली-मानेसर-पलवल (केएमपी) पश्चिमी परिधीय द्रुतमार्गों तथा कुंडली-गाजियाबाद-पलवल (केजीपी) पूर्वी परिधीय द्रुतमार्गों

(फरीदाबाद-नोएडा-गाजियाबाद कोरिडोर और गाजियाबाद-कुंडली कोरिडोर) शामिल हैं । इन्हें प्रथम चरण में प्राथमिकता पर कार्यान्वित किया जाना है । गाजियाबाद-मेरठ द्रुतमार्गों, जिसके लिए साध्यता अध्ययन (फीजिबिलिटी स्टडी) किया गया है, को अगले चरण में लिया जाना है ।

च) अंतर्बदल (इंटरचेंजों) के जरिए दिल्ली में मेजर आर्टीरियल सड़कों के माध्यम से उपर्युक्त द्रुतमार्गों में पहुँचने की व्यवस्था की जाए । एन.सी.टी.-दिल्ली के अन्दर इन मेजर आर्टीरियल सड़कों पर आंशिक नियंत्रण होना चाहिए। ये आर्टीरियल सड़के दिल्ली में द्रुतमार्गों के लिए, बड़े जिला केन्द्रों तथा रोजगार/व्यापारिक केन्द्रों के लिए वितरक सड़कों के रूप में कार्य करेंगी । एन.सी.टी.-दिल्ली को केन्द्रीय रा.रा.क्षे के नगरों के साथ जोड़ने वाली सभी आर्टीरियल सड़कों को सुदृढ़ किया जाएगा ताकि एन.सी.टी.-दिल्ली आने-जाने वाले मार्गों में सुधार हो ।

छ) आर्टीरियल सड़कों से निकलने वाली सब-आर्टीरियल सड़कें छोटे व्यापार, रोजगार केन्द्रों, रिहायशी क्षेत्रों आदि में पहुंचाएगीं और आर्टीरियल सड़कें मेजर आर्टीरियल सड़कों के जरिये द्रुतमार्ग तक पहुंचाने का प्रबंध करेगी ।

ज) पारगामी (पेरिमीटर)/रिंग रोडः क्षेत्र में सभी मेट्रो और क्षेत्रीय केन्द्रों को द्रुतमार्ग मानक स्तर के बराबर पारगामी सड़कों द्वारा जोड़ने की व्यवस्था की जाएगी ताकि यातायात के लिए उप-मार्ग के रूप में कार्य करें । सभी प्राथमिक शहरों के लिए अन्तर-शहरी यातायात की जरूरतों का प्रबन्ध करने के लिए क्षेत्रीय नगरों हेतु उपयुक्त श्रेणीबद्ध सड़क प्रणाली विकसित किए जाने का प्रस्ताव है ।

ii) द्वितीयक सड़क नेटवर्क

द्वितीयक सड़क नेटवर्क में प्रमुख जिला सड़कें शामिल है जो क्षेत्र के प्राथमिक नगरों को छोटे कस्बों से क्षेत्र की प्राथमिक सड़क नेटवर्क से जोड़ती हैं । उप-क्षेत्रीय योजनाओं के ज़रिये प्राथमिकता तय किया जाना है तथा उप-क्षेत्र में सभी कस्बों को 2021 तक क्षेत्रीय कस्बों के साथ प्राथमिक सड़क नेटवर्क के द्वारा जोड़ा जाना है । इन सड़कों को दो/मध्यम/एक लेन की बनाये जाने का प्रस्ताव है । इनकी चौड़ाई परिकल्पित यातायात और समीपवर्ती क्षेत्रों के साथ आवागमन की गतिविधि पर निर्भर करेगा है । अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे को द्रुतमार्गों से जोड़ने वाली सड़कों को उन्नत किया जाना चाहिए । उप-क्षेत्रीय योजना में इन सड़कों के उन्नयन के लिए कार्य योजना को प्राथमिकता दिया जाना है ।

iii) तृतीयक सड़क नेटवर्क

सभी गाँवों, कार्य स्थलों, छोटे व्यापार, रोजगार केन्द्रों, रिहायशी क्षेत्रों तथा कृषि/वन क्षेत्रों को तृतीयक सड़क नेटवर्क के ज़रिये मार्ग मुहैया कराया जाना है । इसमें एक/मध्यम/दोहरी लेन वाली पक्की सड़कें शामिल होंगी जो उप-क्षेत्रीय कस्बों को जाड़ेगी और यातायात के संचालन व क्षेत्र में संतुलित विकास को आगे बढ़ाने हेतु क्षेत्र की द्वितीयक सड़क प्रणाली को कुशल बनाना होगा ।

6.6.2 रेलवे नेटवर्क

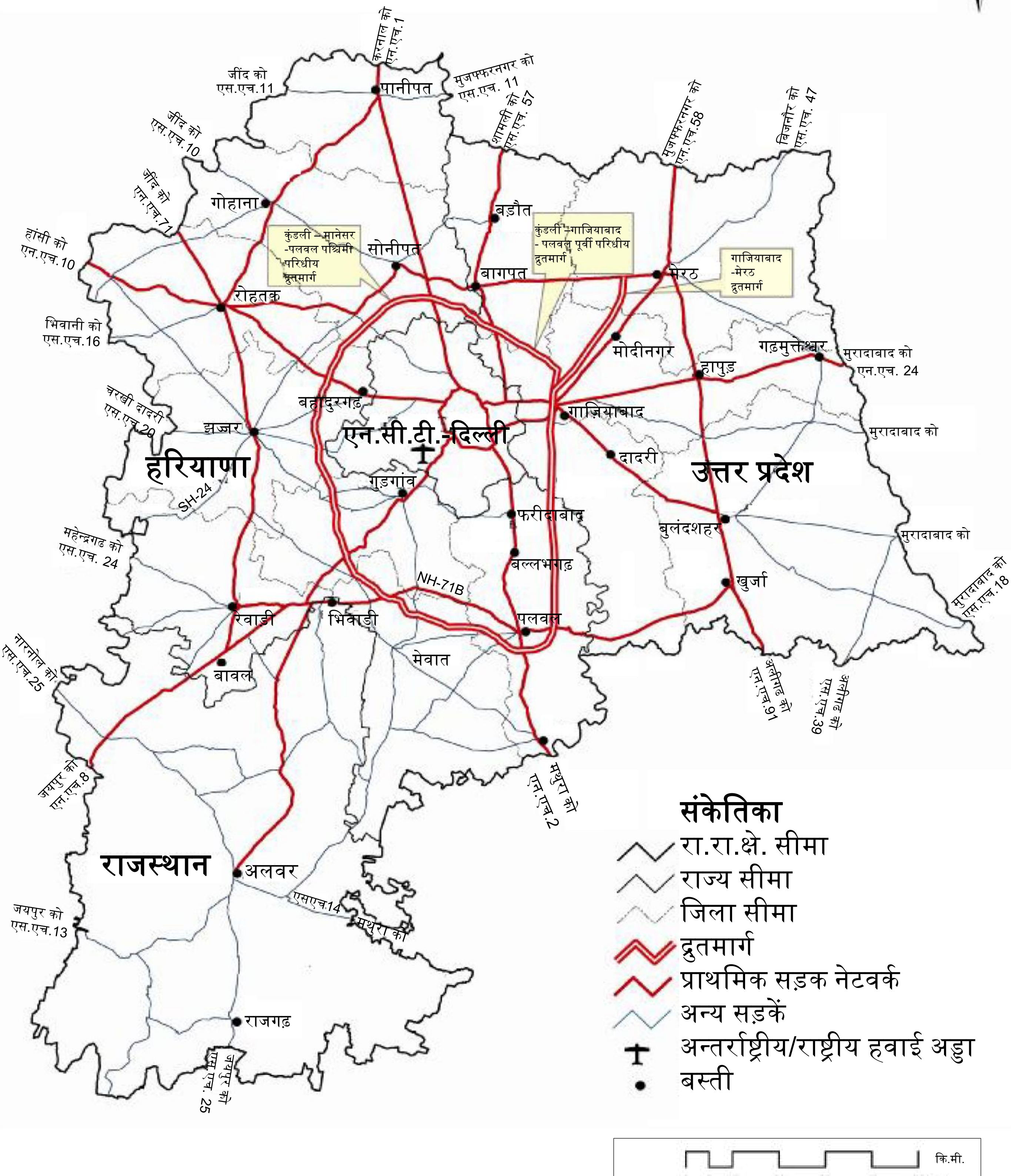
राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में परिवहन की मांग को पूरा करने के लिए केवल सड़क नेटवर्क का विकास करना ही पर्याप्त नहीं होगा। इसलिए मांग और आपूर्ति में अन्तर को पूरा करने के लिए सहायक रेल नेटवर्क विकसित करना होगा । एकीकृत तरीके से कार्य करने के लिए इस नेटवर्क में प्रणाली को विकसित करना आवश्यक है, जैसा कि मानचित्र 6.4 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र: प्रस्तावित परिवहन नेटवर्क (रेल) 2021 में दिखाया गया है ।

i) तीव्र क्षेत्रीय पारगमन प्रणाली

राइट्स द्वारा वर्ष 1999 में तैयार की गई रिपोर्ट "राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और दिल्ली में यात्रियों की यात्रा के लिए रेल परियोजनाओं की पहचान" के अनुसार विशेष कोरिडोरों पर मांग को पूरा करने हेतु समर्पित लाइनों के जरिये क्षेत्रीय कस्बों को आपस में और दिल्ली के साथ प्राथमिक क्षेत्रीय रेल नेटवर्क से जोड़ा जाना चाहिए । इसे तीव्र क्षेत्रीय पारगमन प्रणाली (आरआरटीएस) के रूप में विकसित किया जाना चाहिए । इन कोरिडोरों का विवरण अनुलग्नक 6/IV में दिया गया है ।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र

प्रस्तावित परिवहन नेटवर्क (सड़कें) 2021



टिप्पणी: द्रुतमार्गों का संरेखण अंतरिम है।

स्रोत : एनआरएसए अध्ययन

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड

मानचित्र 6.3

ii) क्षेत्रीय रेल नेटवर्क

रेल नेटवर्क को उप-क्षेत्रीय केन्द्रों तक बढ़ाया जाना आवश्यक है ताकि यह आरआरटी प्रणाली हेतु पोषक (फीडर) प्रणाली के रूप में कार्य कर सके तथा क्षेत्र में विकास प्रक्रिया में तेजी लायी जा सके । इस संबंध में, यह प्रस्तावित है कि रेवाड़ी से भिवाड़ी के बीच रेल सम्पर्क को प्राथमिकता पर लिया जाना चाहिए । दिल्ली और हिसार (काउन्टर-मेगनेट शहर) के बीच संचालन मुहैया कराने हेतु रोहतक से हांसी के बीच रेल सम्पर्क भी शुरू किया जा सकता है । झज्जर से होकर रेवाड़ी और रोहतक के बीच रेल सम्पर्क को भी प्राथमिकता के तौर पर लिया जाना चाहिए ।

iii) त्रिज्यात्मक (आर्बीटल) रेल कोरिडोर

केन्द्रीय रा.रा.क्षे. कस्बों को भारतीय रेल के त्रिज्यात्मक रेल कोरिडोर से जोड़कर तथा दिल्ली के आसपास क्षेत्रीय यातायात को बाहर से ले जाने हेतु निर्देशात्मक टर्मिनलों को जोड़ने वाले त्रिज्यात्मक रेल कोरिडोर का प्रस्ताव है । यह प्रस्तावित परिधीय द्रुतमार्गों के समानान्तर होगा ।

iv) दिल्ली व के.रा.रा.क्षे. शहरों के लिए एम.आर.टी.एस.

एम.आर.टी. प्रणाली को के.रा.रा.क्षे. कस्बों तक बढ़ाया जाए तथा दिल्ली में उन्नत रिंग रेलवे के साथ एकीकृत किया जाए तथा प्रस्तावित आर.आर.टी.एस. के साथ एकीकृत किया जाए । यह प्रस्ताव है कि एम.आर.टी.एस. और आर.आर.टी.एस. को उपयुक्त एकीकृत पोषक रेल/सड़क सेवाओं के साथ नियोजित किया जाना है ।

6.6.3 अन्तर-नगरीय शहरी यातायात

शहरों मे अन्तर-नगरीय यातायात की मांग को पूरा करने के लिए, यात्रियों के लिए जन यातायात प्रणाली जैसे हल्की रेल पारगमन प्रणाली (एल.आर.टी.एस.), उच्च गति ट्राम प्रणाली (एच.एस.टी.एस.), उच्च क्षमता बस सेवा (एच.सी.बी.टी.), मेट्रो रेल, ट्राली बसों, स्काई ट्राम प्रणाली अथवा कोई अन्य ऐसी प्रणाली, जो साध्य हो, लागू की जानी चाहिए, पोषक प्रणाली के साथ पांच लाख से अधिक आबादी वाले शहरों के लिए विकसित किया जाना चाहिए ।

6.6.4 वायु मार्ग

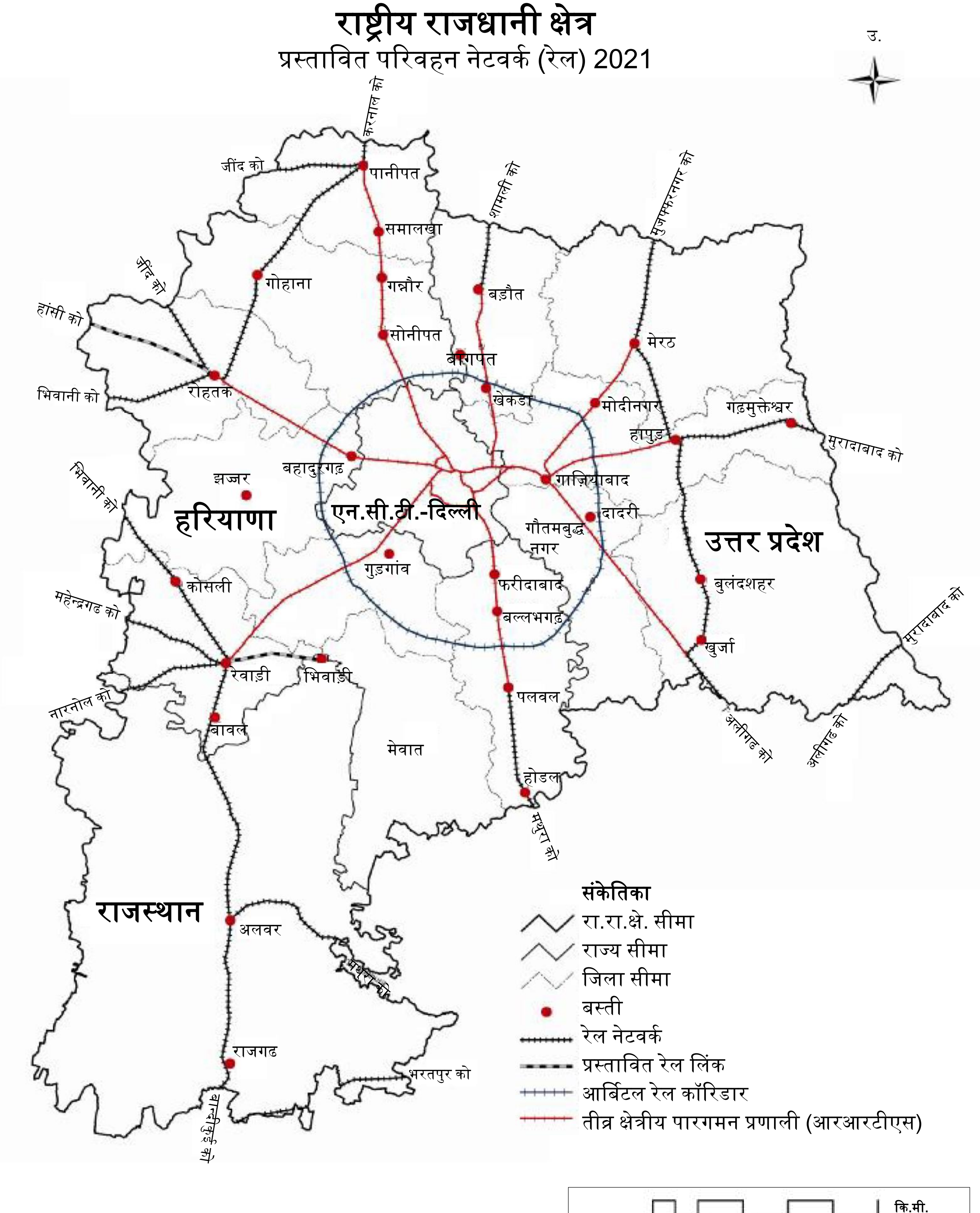
हवाई यातायात के बढ़ने के साथ ही दिल्ली में मौजूद अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के विकल्प के रूप में कार्य करने के लिए क्षेत्र में उपयुक्त स्थल पर एक अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का विकास होना चाहिए । घरेलू हवाई टर्मिनलों को भी विकसित करने का सुझाव है ।

6.6.5 कार्य योजना

रा.रा.क्षे. में क्षेत्रीय परिवहन की समस्याएं विभिन्न प्रकार की हैं । वर्तमान में, विभिन्न परिवहन प्राधिकरण/अभिकरण परिवहन सुविधाओं और सेवाओं के नियोजन, विकास और प्रबंधन के लिए उत्तरदायी हैं । इस क्षेत्र के बड़े भागों में वे परस्पर स्वतंत्र रूप से कार्य करती हैं । इससे यात्रा का समय और खर्च दोनों बढ़ जाते हैं जिनसे बचा जा सकता है । परिवहन संबंधी सुविधाएं उपलब्ध कराने और नियम व विनियम लागू करने की जिम्मेदारी ठीक से बटी हुई नहीं हैं और अस्पष्ट है । जिन अभिकरणों को यह जिम्मेदारियां सौंपी गई हैं उन्हें सशक्त करना आवश्यक है और विभिन्न परिवहन प्राधिकरणों के प्रतिनिधियों के साथ एक समन्वयन अभिकरण गठित करने की जरूरत है जो क्षेत्र की संपूर्ण परिवहन प्रणाली को समग्र और एकीकृत रूप से देखते हुए उसका समन्वय करेगी । परिवहन सेवाओं के समन्वित नेटवर्क की योजना बनाने और उन्हें विकसित करने के दीर्घावधि लक्ष्य के साथ यह अभिकरण संपूर्ण क्षेत्र के लिए कार्य करेगी ।

अतः, संविधान के अनुच्छेद 252 की धारा (i) के तहत नए कानून द्वारा प्राधिकरण गठित किया जा सकता है, स्वयं इस क्षेत्र के लिए सहभागी राज्यों की सहमति से हो अथवा बोर्ड द्वारा अपने आप संकल्प पारित कर सकता है, जो गैर स्पष्टतः सांविधिक होगा।

नीति और नियोजन दलः एक नीति और नियोजक दल (पीपीजी) का गठन किया जाना चाहिए जिसको विशिष्ट रूप से राज्य स्तर पर कार्य करने तथा राज्य स्तर पर अभिकरणों के साथ योजना बनाने और उन्हें समन्वित करने के लिए बनाया जाना



टिप्पणी: प्रस्तावित ऑर्बिटल कॉरिडोर और प्रस्तावित रेल लिंक का संरेखण अंतरिम है।

स्रोत : एनआरएसए अध्ययन

चाहिए । इस दल को क्षेत्र के लिए समग्र स्थानिक योजना के तहत बनाए गए दिशा-निर्देशों का भी ध्यान रखना चाहिए । इस दल को समुदाय की सहभागिता भी सुनिश्चित करनी चाहिए । इस दल को प्रभावी बनाने के लिए इसकी अध्यक्षता राज्य परिवहन मंत्री द्वारा की जानी चाहिए । इस दल के मुख्य कार्यकलाप निम्नलिखित होंगेः

- राज्य के लिए युक्तिसंगत परिवहन योजना (एस.टी.पी.) तैयार करने के लिए ध्येय निर्धारित करना और नीतिगत दिशा निर्देश बनाना तथा रा.रा.क्षे. के साथ जोड़ने के लिए बहु-आर्दश योजना बनाना ।
- योजना तैयार करने की अवस्था में विभिन्न दलों/अभिकरणों के गतिविधि का समन्वय करना ।
- समन्वित विकास के लिए विभिन्न अभिकरणों को धनराशि के आबंटन की देखरेख करना ।
- परिवहन संबंधी परियोजनाओं के विकास के लिए पहचान, आरक्षण और संरक्षण पर विशेष बल देते हुए भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करना ।

यातायात प्रबंधक दलः यातायात प्रबंधक दल (टीएमजी) यातायात प्रबंधन संबंधी युक्तिसंगत कार्य योजनाएं तैयार करेगा जिसमें यात्रियों और माल के आवागमन पर ध्यान दिया जाएगा । आम जनता की सक्रिय सहभागिता से क्षेत्र स्तरीय यातायात प्रबंधन कार्यक्रम तैयार की जानी चाहिए जिन्हें समयबद्ध कार्यक्रम के अनुसार कार्यान्वित करना होगा ।

प्रवर्तन दलः प्रस्तावित प्रवर्तन दल (ई.जी.) में यातायात पुलिस और स्थानीय निवासियों के अतिरिक्त व्यवसायिक परामर्शदाता, स्थानीय निकायों के संबंधित अधिकारी होंगे और यह सभी प्रकार के वाहनों को बाधारहित और सुरक्षित आवागमन सुनिश्चित कराने के लिए युक्तिसंगत कार्य योजनाएं तैयार करेंगे ।

6.7 चरणबद्ध परियोजनाएं

यह योजना दो चरणों में विभाजित है अर्थात् प्रथम चरण 2001-2011 तक और द्वितीय चरण 2011-2021 । योजना के प्रथम चरण में निम्नलिखित परियोजनाओं का कार्यान्वयन शुरू किया जाएगाः

क) पश्चिमी परिधीय द्रुतमार्ग

ख) पूर्वी परिधीय द्रुतमार्ग

ग) तीव्र रेल पारगमन प्रणाली
- § शाहदरा-गाजियाबाद
- § साहिबाबाद-मिंटो ब्रिज
- § दयाबस्ती-गुड़गांव
- § नया आजादपुर-नरेला-सोनीपत
- § पटेल नगर-नांगलोई-बहादुरगढ़
- § न्यू तिलक ब्रिज-तुगलकाबाद-बल्लभगढ़
- § न्यू तिलक ब्रिज-नोएडा-बृहत नोएडा

घ) मौजूदा रिंग सड़क, बाह्य रिंग सड़क तथा के.रा.रा.क्षे. शहरों तक पांच राष्ट्रीय राजमार्गों (रेडियल सड़क) को द्रुतमार्ग मानदण्डों के अनुसार बनाना ।

ड़) निम्नलिखित सड़कें चार लेन की बनाई जाएंगीः
- § बहादुरगढ़-रोहतक-रा.रा.क्षे. की सीमा तक (रा.रा.10)
- § रोहतक-रा.रा.क्षे. की सीमा तक (रा.रा.71)
- § गाजियाबाद-मेरठ-रा.रा.क्षे. की परधी तक (रा.रा.58)
- § गाजियाबाद-बुलन्दशहर-खुर्जा-रा.रा.क्षे. की परधी तक (रा.रा.91)
- § गुड़गांव-अलवर (पुराना रा.रा.8)
- § पानीपत-गोहाना-रोहतक
- § झज्जर-रेवाड़ी रोड (राष्ट्रीय राजमार्ग 71 और राष्ट्रीय राजमार्ग 71 अ)
- § बदरपुर के पास दिल्ली को फरीदाबाद से जोड़ने के लिए ऊपरी सड़क
- § सभी अन्य सड़कें जो के.रा.रा.क्षे. नगरों को दिल्ली से जोड़ रही है

च) रेवाड़ी-भिवाड़ी रेल लिंक

छ) रोहतक-हांसी कोरीडोर

योजना के दूसरे चरण में निम्नलिखित परियोजनाओं का कार्यान्वयन शुरू किया जाएगाः

क) गाजियाबाद-मेरठ द्रुतमार्ग

ख) तीव्र रेल परगमन प्रणाली

- § गाजियाबाद-मेरठ
- § गाजियाबाद-हापुड़
- § गाजियाबाद-खुर्जा
- § शाहदरा-शामली
- § सोनीपत-पानीपत
- § गुड़गांव-रेवाड़ी
- § बल्लभगढ़-पलवल

ग) त्रिज्यात्मक रेल कोरीडोर

- § गाजियाबाद-नोएडा-फरीदाबाद गुड़गांव-बहादुरगढ़-कुंडली-गाजियाबाद

घ) ग्रिड सड़कों का उन्नयन

- § भिवाड़ी-रेवाड़ी
- § रोहतक-सोनीपत
- § सोनीपत-बागपत
- § बागपत-मेरठ
- § मेरठ-हापुड़
- § हापुड़-बुलन्दशहर
- § बुलन्दशहर-खुर्जा
- § खुर्जा-पलवल
- § पलवल-भिवाड़ी

6.8 निवेश आवश्यकता

योजना प्रस्तावों के प्रथम चरण को लागू करने के लिए कुल निवेश की राशि 2001 की कीमतों पर 19,141 करोड़ रूपये होगी ।