

बिहार का बढ़ाये मान, पैदल चलने वालों का करें सम्मान
(सड़क पर पहला अधिकार पैदल चलने वाले लोगों का है)

बिहार के शहरों के लिए प्रस्तावित पैदल नीति



SUM Net India

Sustainable Urban Mobility Network

पैदल यात्री मंच, बिहार

सहयोग: सस्टनेबल अर्बन मोबिलिटी नेटवर्क (समनेट) इंडिया



SUM Net India

Sustainable Urban Mobility Network

पत्राचार हेतु पता:
पैदल यात्री मंच , बिहार
C/O बिहार स्टेट गाँधी स्मारक निधि ,
कदमकुआ
पटना-800003

बोधगया संसाधन केंद्र
प्लाट नंबर - 691
गौरा रोड, गया- डोभी रोड,
पोस्ट-मगध विश्वविद्यालय
गया-824234
बिहार

Email - pymbihar@gmail.com

Phone - 9973936658 , 9097779955

बिहार के नगरों के लिए प्रस्तावित पैदल नीति

| | |
|--|----|
| प्रस्तावना | 1 |
| शहरी परिवहन में बढ़ती जाम की समस्या और पैदल यात्री | 2 |
| पैदल नीति की जरूरत | 3 |
| मानक दिशा निर्देश व नियम | 5 |
| भविष्यदृष्टि | 7 |
| उद्देश्य | 8 |
| नीति निर्देशक सिद्धांत | 9 |
| पैदल यात्रियों के हित में सड़क डिजाइन के सिद्धांत | 14 |
| परिशिष्ट | |



प्रस्तावना

पैदल चलना मानव सभ्यता के साथ शुरू हुआ और आज के आधुनिक युग में भी जारी है। पैदल चलने से प्रदूषण का उत्सर्जन नहीं होता। नगरीय जीवन शैली में यह स्वास्थ्य के लिए फायदेमंद है और समाज में जीवंतता आती है। कोविड-19 के संकट ने एक बार फिर नगरीय जीवन की स्थापित पद्धतियों पर पुनर्विचार करने को विवश किया है। इस संकट के बाद दुनिया के अनेक देश अपने यहाँ पैदल चलने वालों के लिए फुटपाथ का निर्माण करा रहे हैं और गैर-मोटर वाहनों (NMT) को बढ़ावा देने की तरफ बढ़ रहे हैं। आवासन एवं शहरी कार्य मंत्रालय ने भी इस संकट के समय में एडवाइजरी जारी की है जिसमें लघु, मध्यम और दीर्घकालिक योजना बनाते हुए पैदल चलने वालों के लिए फुटपाथ के निर्माण व उनको मुकम्मल सुविधाएं देने को कहा है। साईकल लेन बनाने सहित गैर-मोटर चालित वाहनों (NMT) को बढ़ावा देने के सम्बन्ध में भी राज्य सरकारों को निर्देशित किया है। गरिमामयी अतीत की विरासत सहेजे बिहार के नगरों को भविष्य की चुनौतियों और वर्तमान की वस्तुगत स्थिति के बीच अपना रास्ता बनाना है।

वैसे तो बिहार राज्य ग्रामीण आबादी का राज्य माना जाता है देश में कुल 31.16% लोग शहरों में रहने के मुकाबले यहाँ 11.27% लोग ही शहरी हैं फिर भी यहाँ हाल के वर्षों में शहरीकरण तेजी से बढ़ा है। राज्य में 12 नगर निगम थीं और 2011 की जनगणना के मुताबिक उनकी कुल जनसंख्या 49,58,409 थी। इसी तरह राज्य में कुल 49 नगर परिषदें जिनकी जनसंख्या 38,84,859 और राज्य की कुल 82 नगर पंचायतों में कुल जनसंख्या 2478091 थी। इस तरह बिहार में नगर निगम, नगर परिषद और नगर पंचायतों की कुल संख्या 143 और कुल आबादी 1,13,21,359 थी। 26 दिसम्बर 2020 को बिहार कैबिनेट नये नगर निकायों का गठन और पुरानी निकायों के क्षेत्र का विस्तारीकरण के साथ कुछ के उन्नयन का फैसला लिया। जिसके तहत 5 नगर परिषदों को उन्नयन करते हुए उन्हें नगर निगम बनाया गया। इस फैसले के बाद कुल 17 नगर निगम हो गये हैं उसी प्रकार 8 नगर नई नगर परिषदों का गठन करने के साथ ही 32 नगर पंचायतों का उन्नयन नगर परिषद के रूप में किया गया है जिसके बाद नगर परिषदों की संख्या बढ़कर 84 हो गयी है उसी प्रकार 103 नई नगर पंचायतों का गठन किया है जिसके बाद इनकी संख्या बढ़कर 153 हो गयी है। 12 नगर निकायों का क्षेत्र विस्तार भी किया गया है। सड़कों पर पैदल चलने वाले लोगों के अधिकार के सवाल शहरों में रहने वाले इन करोड़ों लोगों के साथ ही शहरों में आने वाले ग्रामीण लोगों के हित भी जुड़े हैं और इस तरह शहर में पैदल चलने वाले लोगों की संख्या वहाँ की आबादी से कई गुना बढ़ जाती है।

यातायात व्यवस्था में पैदल चलने वाले लोगों को समुचित स्थान देना और उनकी बुनियादी सुविधाओं के प्रति सम्मान का नजरिया विकसित करना आज की जरूरत है। शहरी परिवहन में इसे करने के लिए नीतिगत साझा फ्रेमवर्क बनाकर समेकित रूप से कार्य करना होगा। इन सभी आयामों को समेटते हुए बिहार के नगरों के लिए पैदलयात्री नीति प्रस्तावित है।



शहरी परिवहन में बढ़ती जाम की समस्या और पैदल यात्री

लगभग सभी शहरों को यातायात जाम की गंभीर समस्या का सामना करना पड़ता है। इस समस्या की जड़ में है आर्थिक गतिविधि में तेजी, जिसकी परिणति सड़कों पर बढ़ते निजी वाहनों में होती है। सड़कों पर बढ़ती वाहनों की संख्या - इन्तज़ार करने, प्रदूषण झेलने या दुर्घटनाओं के रूप में - सड़क पर पैदल चलनेवालों के लिए अधिकाधिक समस्याएं पैदा करती है। यह गलत धारणा मौजूद है कि सड़कों को छोड़ा करके, नए सड़क का निर्माण करके, फ्लाईओवर बना कर इस समस्या का समाधान किया जा सकता है। ऐसे सारे समाधान कभी पर्याप्त नहीं होते, क्योंकि वाहनों की बढ़ोत्तरी की दर इससे तेज गति से होती रहती है। इसलिए थोड़े ही समय में यह देखा जाता है कि सड़कें फिर बढ़ते ट्रैफिक के चलते जाम हो गयी हैं। इसके अलावा ऐसे तमाम वाहन-केन्द्रित कदमों से पैदल चलनेवाले लोगों के लिए स्थितियां और विकट हो जाती हैं। पैदल चलने में आने वाली दिक्कतों से वरिष्ठ नागरिकों, दिव्यानां (विकलांगों), विशेष आवश्यकताओं वाले लोगों और महिलाओं तथा बच्चों पर सबसे बुरा असर पड़ता है।

यातायात की समस्या के लिए एकमात्र दीर्घकालीन समाधान है अच्छी गुणवत्ता वाली सार्वजनिक परिवहन प्रणाली कायम करना तथा पैदल चलनेवालों और साईकल चलाने वालों के लिए सुरक्षित, पर्याप्त और उपयोगी सुविधाएं प्रदान करना।

इस बात को रेखांकित किया जा सकता है कि पैदल चलना हर नागरिक का बुनियादी अधिकार है और हर व्यक्ति किसी न किसी समय पैदल यात्री होता है। ऐसे तमाम लोग होते हैं जो यात्रा के शुरू से आखिर तक पैदल चलते हैं। इसके अलावा अन्य लोग होते हैं जो आने-जाने के लिए वाहनों का इस्तेमाल करते हैं - निजी वाहन, बस, रिक्शा आदि। उन्हें वाहन तक पहले पैदल जाना होता है और एक बार गंतव्य पर पहुंचने के बाद वाहन से निकल कर फिर पैदल जाना होता है। इस तरह यह स्पष्ट है कि हर एक नागरिक को दैनंदिन आधार पर सड़क पर चलना और उसे पार करना पड़ता है। पैदल यात्रियों के लिए बेहतर सुविधाएं अधिकाधिक लोगों को पैदल चलने और निजी वाहनों में यात्रा करने की बजाय सार्वजनिक परिवहन के साधनों का इस्तेमाल करने के लिए प्रेरित कर सकती है। इसलिए यह अत्यधिक जरूरी है कि पैदल यात्रियों के लिए हर सड़क पर सुरक्षित, पर्याप्त और उपयोगी सुविधाएं प्रदान की जाएं।



पैदल नीति की जरूरत

पैदल चलने वाले लोगों की संख्या इतनी अधिक होने के बावजूद सड़क पर सिर्फ गाड़ियों का बोलबाला रहता है। पैदल चलने वालों के सुरक्षित, बाधारहित, निधारित मानदंडों के अनुरूप फुटपाथ नहीं होने से शहरों में सुरक्षित चलना चुनौतीपूर्ण रहता है। जहाँ फुटपाथ हैं भी वहाँ अवरोध, अतिक्रमण, गाड़ियों की पार्किंग, बुनियादी सुविधाओं का अभाव होने से इस्तेमाल के लायक नहीं रहते। बिहार के शहरों में पैदल यात्रियों की स्थिति को निम्न बिन्दुओं से और स्पष्ट रूप से समझ सकते हैं-

- सुरक्षित और उपयोगी फुटपाथों की कमी
- पैदल यात्रियों के लिए सड़क पार करने के लिए सुरक्षित जेब्रा क्रासिंग और सिग्नल प्रणाली का अभाव
- पैदल यात्रियों की सुरक्षा को सुनिश्चित कराने वाले दिशा-निर्देशों जैसे IRC गाइडलाइन के अमल की कमी
- फुटपाथों और पैदल यात्रियों के सड़क क्रासिंग की उचित देखरेख की कमी
- निजी वाहनों का बढ़ता यातायात
- वाहनों की बढ़ती रफ्तार
- अनेक जगह खोले जा रहे एकल दिशा मार्ग
- योजनाकारों द्वारा सड़क पर सिर्फ गाड़ियों को प्राथमिकता देने का दृष्टिकोण
- ट्रैफिक सिग्नल-मुक्त सड़कें और जंकशन
- निजी वाहनों की अनुशासनहीनता
- पैदल यात्रियों को हीन समझने का सामाजिक नजरिया



ऐसी स्थिति में, पैदल नीति निम्न कारणों से ज़रूरी है-

- लोग आसानी से सुरक्षित चल सकें
- जन स्वास्थ्य की स्थिति बेहतर हो
- शहरों में वायु और ध्वनि प्रदूषण कम हो
- शहर जनसुलभ और सुंदर दिखे
- पारिवारिक खर्च कम होने से आर्थिक बचत बढ़े
- गाड़ियों की संख्या में कमी का वातावरण बने
- आत्मनिर्भर और टिकाऊ शहर की आधारशिला निर्मित हो
- सड़क पर लोकतंत्र दिखे
- जीवंत समाज व शहर का विकास हो

सवाल उठता है कि क्या किसी दूसरे शहर या राज्य में ऐसी नीति है? तो जवाब है- हाँ, पुणे शहर में पैदल नीति है और अनेक अन्य शहर भी पैदल यात्रियों के लिए नीति निर्माण की तरफ बढ़ रहे हैं।



मानक दिशा निर्देश व नियम

पैदल यात्रियों की सुविधा के सम्बन्ध में इंडियन सङ्क कांग्रेस के द्वारा 1989 में ही दिशा-निर्देश जारी कर दिया गया था और बाद में 2012 में एक और स्पष्ट दिशा-निर्देश देते हुए ये कहा गया है कि शहरी सङ्कों में फुटपाथ की चौड़ाई आबादी के अनुरूप रखी जाए। राष्ट्रीय शहरी यातायात नीति (नेशनल अर्बन ट्रांसपोर्ट पॉलिसी) भी ये सब करने के लिए कहती है। इन सभी के बावजूद इनका अमल नहीं हो पाता। अभी हाल में कोविड-19 संकट के दौर से उबरने के लिए केन्द्रीय आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय द्वारा राज्यों को जारी एडवाइजरी में भी फुटपाथ बनाने की बातों का स्पष्ट उल्लेख है। उस एडवाइजरी में दीर्घकालिक योजनाओं के अंतर्गत नीति निर्माण का भी उल्लेख है। इससे बिहार में पैदल चलने वालों के लिए एक नीति की आवश्यकता के हमारे दावे को बल मिलता है।

इंडियन सङ्क कांग्रेस द्वारा 1989 में पैदल यात्रियों की सुविधाओं के लिए जारी किये गए गाइड लाइन के सामान्य उद्देश्यों में बिना बाधा के सुरक्षित पैदल मार्ग, बुनियादी सुविधाओं की उपलब्धता और समेकित योजना बनाना आदि थे। इस गाइड लाइन में (सङ्क के दोनों तरफ) फुटपाथ बनाने पर जोर देते हुए कहा गया है कि अलग-अलग इलाकों में अलग-अलग चौड़ाई के फुटपाथ बनाए जायें। इनके पांच प्रकार बताये गए हैं और साथ ही इनके अलग-अलग डिजाईन का व्यौरा भी दिया गया है। ये भी कहा गया है कि इसकी ऊँचाई इतनी हो कि लोग आसानी से चल सकें और चलने में कोई बाधा न आये। इसमें फुटपाथ को (पर्याप्त चौड़ाई में बनाते हुए) गार्डरेल बनाकर सुरक्षित करने की बातें की गयी हैं। पैदल यात्रियों को सङ्क पार करने की व्यवस्था, ग्रेड क्रासिंग और ग्रेड सेपरेटेड क्रासिंग का भी उल्लेख है।

इंडियन सङ्क कांग्रेस ने पुनः मई 2012 में पैदल यात्रियों की सुविधाओं के बारे में नयी गाइड लाइन जारी करते हुए पैदल यात्रियों के लिए सुविधाओं को और बेहतर करने की बात की है। 69 पेज के इस गाइड लाइन में कहा गया है कि फुटपाथों की न्यूनतम चौड़ाई 1.8 मीटर हो और वह पैदल यात्रियों की संख्या और सङ्क की उपयोगिता के आधार पर बढ़ाई जाए। साथ ही, इन्डियन सङ्क कांग्रेस ने सुरक्षित, बाधारहित फुटपाथ, विकलांग यात्रियों की सुविधाएँ सुनिश्चित कराने और वेंडर जोन डिजाईन की भी बात की है।

नेशनल अर्बन ट्रांसपोर्ट पॉलिसी में भी शहर में बढ़ते वाहनों की संख्या और प्रदूषण को कम करने के लिए गैर-मोटर वाहनों को प्राथमिकता देने के साथ उन्हें बढ़ावा देने की बात की गयी है जिसके खंड-28 में पैदल व साईकल यात्रियों को प्रोत्साहित करने, खंड 29 में पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षित व सुव्यस्थित पथ बनाने, खंड-30 में केंद्र सरकार द्वारा पैदल यात्रियों के लिए सभी शहरों में पथ निर्माण में प्राथमिकता देने को कहा गया है। इसके साथ खंड-31 में केंद्र सरकार द्वारा पैदल यात्रियों के द्वारा सुरक्षित सड़क पार करने के निर्माण में सहयोग देने की बात है।



भविष्यदृष्टि

उचित नीति बनाकर और उस पर अमल करके बिहार पैदल यात्रियों के लिए एक अनुकूल राज्य बन सकेगा, जहां पैदल चलने में सम्मान महसूस होगा और पैदल चलते समय सुरक्षा और जनकल्याण को सुनिश्चित किया जा सकेगा।

पैदल नीति के जरिये बिहार के शहरों में पैदल यात्रियों के लिए उच्चस्तरीय अवरचन के निर्माण को रास्ता मिले, जहां सड़कों पर जगह का समतापूर्ण आवंटन हो। शहरों की सड़कों पर ऐसा वातावरण बने जिससे पैदल चलना सभी के लिए आरामदायक अनुभव हो, और प्रदूषण के स्तर में कमी लाकर जनस्वास्थ्य में बेहतरी हो। कोविड-19 और आगे भविष्य की महामारी में ये रास्ते व्यक्तिगत दूरी को बनाकर बिना खर्च के आवागमन प्रदान करेंगे जिससे नागरिकों के जीने की गुणवत्ता बढ़ायी जा सकेगी और बिहार के शहरों को सबके रहने लायक सुन्दर शहर बनाया जा सकेगा।



लक्ष्य

इस नीति के जरिये भविष्यदृष्टि के अनुकूल निम्नलिखित उद्देश्यों को हासिल किया जाएगा-

- बिहार की शहरी सड़कों के किनारे फुटपाथ को इस तरह विकसित करना जहाँ सभी उम्र, वर्ग और लिंग के पैदल चलने वालों की सुरक्षा और आराम को सुनिश्चित हो सके और बूढ़े, महिलाएं, बच्चे और दिव्यांग (विकलांग) लोग भी आसानी से और अपने-आप आ-जा सकें।
- पैदल, साईकल सहित अन्य गैर-मोटरचालित वाहनों के प्रयोग को बढ़ावा देना जिससे प्रदूषण और आवागमन पर खर्च को कम करने की दिशा में मदद मिलेगी और शहरी जीवन को प्रदूषण-मुक्त, सुविधाजनक और सतत बनाया जा सकेगा।
- बिहार के शहरों को पैदल यात्रियों के नजरिये से सुंदर बनाने से शहर में नागरिक सुविधाओं के साथ नागरिक बोध को बढ़ावा देना जिससे बिहार में पैदल चलने वालों के लिए सम्मान का नजरिया विकसित होगा और समता की संस्कृति विकसित होगी।
- बिहार के नागरिकों को बेहतर स्वास्थ्य को बढ़ावा देने वाले यातायात संरचना को विकसित करना जिससे कोरोना जैसे महामारियों के समय आसानी से लोग दूरी बनाते हुए भी चल सकेंगे।
- सड़क पर पहला अधिकार पैदल चलने वालों का हो- इस समझ को बिहार के शहरों में रहने वालों में फैलाना
- कार और अन्य निजी वाहनों को बढ़ावा देने से रोकना
- स्ट्रीट शॉपिंग, शौकिया घूमने-फिरने और साइकिलिंग आदि को बढ़ावा देना
- कार्बन क्रेडिट सिस्टम के जरिये पैदल व गैर-मोटरचालित वाहनों के लिए बेहतर सुविधा देने के लिए वित्त प्रबंधन करना।



नीति निर्देशक सिद्धांत

इस भाग में उन निर्देशक सिद्धांतों को स्पष्ट किया गया है जिनका पालन शहर में पैदल यात्रियों की सुरक्षा के लिए तथा सड़क एवं यातायात के लिए आवश्यक अवरचना के नियोजन, डिजाइन, अमल और प्रबंधन के सन्दर्भ में किया जाना चाहिए। ये सिद्धांत हैं:

- 1) बिहार के शहरों की सड़कों पर ऐसे साफ-सुधरे, कम ऊंचाई वाले गार्ड-रेलिंग युक्त, निरंतर और निर्बाध फुटपाथ का नेटवर्क बनाया जाए जहाँ दिन और रात में पर्याप्त रौशनी रहे, ज्यादा से ज्यादा छाया रहे और अन्य बुनियादी जनसुविधायें उपलब्ध रहें, और यह निर्माण इन्डियन सड़क कांग्रेस की 2012 की गाइडलाइन के अनुरूप किया जाए
- 2) पहले से बनी हुई सड़कों पर भी इसी गाइडलाइन के अनुरूप पैदल यात्रियों की सुविधा की व्यवस्था की जाए
- 3) बिहार के शहरों में सड़क पार करने की व्यवस्था में इन्डियन सड़क कांग्रेस की 2012 की गाइड लाइन में दिए गये डिजाइन के मुताबिक सुधार किये जायें जिससे पैदल चलने वाले लोग आसानी से सड़क पार कर सकें

सड़क पार करने के नियमों में शामिल हैं:

- पैदल यात्रियों के लिए निर्दिष्ट पार पथ का उपयोग (ग्रेड क्रासिंग पर, फुट-ओवर ब्रिज या सबवे पर, जैसी की स्थिति हो)
- सड़क पार करने के लिए 'पैदल यात्रियों के लिए तय चरण' के लिए इन्तजार
- यातायात पुलिस/वार्डन द्वारा दिए गए संकेतों, मार्गदर्शनों और दिशानिर्देशों का पालन करना

ये सभी उपरोक्त नियम तभी लागू होंगे जब सम्बंधित उपयुक्त प्रावधान और प्रयोग करने योग्य सुविधाओं को पैदल यात्रियों को प्रदान किया जाए।

4) फुटपाथ व सड़क किनारे पैदल लेन से अतिक्रमण व सभी प्रकार के अवरोध को हटाते हुए वहां फिर से अवरोध नहीं हो, इसकी दिशा में बुनियादी कार्य किये जायें

5) जहाँ-तहाँ फुटपाथ की ऊंचाई ज्यादा है और कहीं फुटपाथ एकाएक समाप्त होते हैं, वैसे स्थानों पर IRC के मानक डिजाइन से फुटपाथ बनवाने का कार्य किया जाए

6) पैदल यात्रियों के सड़क पार करने की ग्रेडिंग व्यवस्था की संरचना को ठीक कराना साथ ही चौराहों पर लाइट को ठीक से संचालित करते हुए इसका अनुपालन सुनिश्चित कराना और इस प्रसंग में दिव्यांग (विकलांग) यात्रियों का विशेष ध्यान रखा जाए

7) पैदल यात्रियों और फूटपाथी दुकानदारों (स्ट्रीट वेंडर) के बीच टकराव की स्थिति न आए, इसलिए फूटपाथी दुकानदारों के लिए बने कानूनों का अनुपालन कर उनके लिए वेंडिंग जोन बनाने की दिशा में साझा कार्य किये जाएँ और उन्हें उजाड़कर भगाने की बजाए उनकी आजीविका का प्रबंधन करने की दिशा में साझा कार्य किये जाएँ

8) फुटपाथों व पैदल मार्ग की सफाई, बुनियादी सुविधाओं जैसे स्ट्रीट लाइट, पानी, छायादार ठहराव, जगह-जगह शौचालय की व्यवस्था की जाए और इनके सतत प्रबंधन का कार्य जिम्मेदारीपूर्वक किया जाए

9) अलग-अलग मानकों के प्रावधानों में अगर कोई विवाद दिखाई दे तो सड़कों की डिजाइन और स्थान आवंटन में पैदल यात्रियों की सुरक्षा एवं सुविधा को प्राथमिकता दी जाए

10) इस नीति के अनुसार फ्लाईओवर और अंडरपास में भी पैदल यात्रियों के लिए उचित अवरचना प्रदान की जाए

11) ऐसी सड़कों के मामले में जहां अतिरिक्त पंक्ति उपस्थित हो या जिसकी चौड़ाई परिवर्तनीय हो, वहाँ वाहनों के लिए बने मार्ग को वास्तविक जरूरत के हिसाब से और एकसमान चौड़ाई के हिसाब से डिजाइन किया जाए। ऐसी सड़कों के मामले में, मिसाल के तौर पर औद्योगिक सड़क पर, उपलब्ध अतिरिक्त स्थान को फुटपाथ को और चौड़ा बनाने के लिए इस्तेमाल किया जा

सकता है, भले ही वह सड़क के एक ही तरफ हो। ऐसे चौड़े फुटपाथों को बेंच, आश्रय, कूड़ादान का प्रावधान करके या उसका लैण्डस्केपिंग (भूनिर्माण) करके, वहाँ छायादार वृक्ष लगा कर जीवंत सार्वजनिक दायरों में रूपांतरित किया जा सकता है। ऐसे जगहों पर लोग इकट्ठा हो सकते हैं, सामाजिक तौर पर मिलकर आपस में सम्बाद कर सकते हैं, गपशप कर सकते हैं और आम तौर पर ऐसे स्थानों पर रुचिकर समय बिता सकते हैं। इस बात को सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि ऐसी सुविधाएं और प्रावधान इस ढंग से फुटपाथ पर बनाये गए हों ताकि पैदल यात्रियों के लिए बाधारहित रास्ता हमेशा ही उपलब्ध हो।

12) सड़कों, जंक्शन, फुटपाथों आदि का किसी भी किस्म का सौंदर्यीकरण (जैसे फव्वारे लगाये जाएं, लैण्डस्केपिंग किया जाए, फुलवारी बनाई जाए, भित्तिचित्र/मुराल, मूर्ति खड़ी की जाए, आदि) करते हुए यह ध्यान रखा जाए कि वह पैदल चलने के लिए उपलब्ध रास्ते को किसी भी किस्म से कम नहीं करे तथा फुटपाथों, सड़क क्रासिंग, ट्रैफिक आइलैंड और पैदल यात्रियों के लिए बने आश्रय में बाधारहित संचलन सम्भव रखें। आम तौर पर फुलवारियां, जिनकी नियमित तौर पर ठीक से देखरेख नहीं की जा सकती, वहाँ बनाई नहीं जानी चाहिए, क्योंकि फिर ऐसे प्रावधानों का कूड़ेदान के तौर पर दुरुपयोग होता है, जिससे बेहद अरुचिकर और अस्वास्थ्यकर स्थितियां उत्पन्न होती हैं।

13) सड़क पर ऐसे अन्तरालों पर या स्थानों पर निर्दिष्ट क्रासिंग पॉइंट हों, जिससे 200 मीटर से अधिक चक्कर न लगाना पड़े (संदर्भ: शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा प्रकाशित ‘स्टैण्डर्ड फॉर द नेशनल मिशन फॉर स्टेनेबल हैबिटेट्स’ एवं ‘मिड ब्लॉक क्रासिंग’ आईआरसी: 103-2012)। ‘चक्कर’ को इस तरीके से परिभाषित किया जाता है कि वह अतिरिक्त दूरी होती है जो पैदल यात्री को पूरी करनी पड़ती है ताकि वह अपने नियत स्थान पर पहुंचे जिसमें उसे सीधे रास्ता पार करने की बजाय उसे उस मार्ग को अपनाना पड़ता है जिसमें निर्दिष्ट क्रासिंग पाइंट शामिल होते हैं।

14) पैदल यात्रियों के लिए सबसे सुविधाजनक होती है ‘एट ग्रेड’ क्रासिंग और पहली पसंद के तौर पर उन्हें ही अपनाना चाहिए। जब ‘एट ग्रेड’ क्रासिंग को बनाने के सारे उपाय असफल हो जाएं तभी पैदल यात्रियों के लिए ग्रेड सेपरेटेड सड़क क्रासिंग/फुट ओवर ब्रिज, सबवे अन्तिम विकल्प के तौर पर बनने चाहिए।

- 15) यातायात संकेत प्रणाली में पैदल यात्रियों के लिए संकेतक लगाए जायें जिसमें पार करने की लम्बाई के हिसाब से पैदल यात्रियों के लिए पर्याप्त चरण उपलब्ध हो तथा दृष्टिबाधित व्यक्तियों के लिए जरूरी श्रवणीय उपकरण लगा हो।
- 16) सड़क के हर हिस्से में पैदल यात्री सुरक्षित ढंग से रास्ता पार कर सकें, इसलिए ट्रैफिक सिग्नल पर वाहनों के लिए बांयी तरफ बिना रोकटोक गुजरने का विकल्प भी समाप्त किया जाए।
- 17) मिड ब्लॉक क्रासिंग के पहले ही यातायात को नियंत्रित रखने के उपाय किए जाएं ताकि वाहन पर्याप्त रूप में धीमे चलें तथा पैदल यात्रियों के लिए रास्ता पार करना सुगम हो। पैदल यात्रियों की सुविधा के लिए सभी सड़कों पर, सड़क जंक्शन और मिड ब्लॉक क्रासिंग पर विभिन्न स्थानों पर यातायात पुलिस और वार्डन तैनात किए जाएं।
- 18) फुटपाथों और सड़क क्रासिंग को अतिक्रमणों से तथा अन्य बाधाओं से (जिनमें ढलान, सीढ़ियां, बाहरी दिशा में खुलनेवाले दरवाजे, कूड़ेदान, निर्माण सामग्री का संचयन, मलबे का गिराना आदि) से बचाया जाए, ताकि पैदल यात्री बिना किसी बाधा के आवाजाही कर सकें।
- 19) पैदल यात्रियों के लिए नयी सुविधाओं को जुटाने तथा आपरेशन, रखरखाव/मेन्टेनेन्स, अस्तित्वमान ग्रेड सेपरेटेड क्रासिंग/फुट ओवर ब्रिज, सबवे (भूमिगत मार्ग) की सुरक्षा और अन्य इन्तजामों के लिए सालाना स्तर पर पर्याप्त बजटीय प्रावधान किए जाएं। इसमें कार्बन क्रेडिट फंड का निर्माण कर इसके लिए बढ़ावा देने की दिशा में कार्य हो।
- 20) पैदल यात्रियों के लिए फुटपाथ, सड़क क्रासिंग आदि/ सड़कों पर सुरक्षित, सुविधाजनक, बाधारहित और उपयोगी सुविधाएं / अवरचना प्रदान करने के मसले को सम्बोधित करने के लिए एक बुनियादी/नोडल यूनिट के तौर पर एक प्रभावी व्यवस्था और प्रणाली /इकाई/महकमा कायम की जाए, तथा उसके लिए जरूरी वित्तीय प्रावधान और समर्पित कार्यबल भी दिया जाए। इकाई/महकमा पैदल यात्रियों के लिए बनी अवरचना परियोजनाओं और यातायात योजनाओं/नक्शों की समीक्षा करेगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि पैदल यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा के लिए उचित प्रावधान समाहित किए गए हैं। बिहार के नगर निगम के सड़क विभाग के एक वरिष्ठ अधिकारी को नोडल आफिसर के तौर पर जिम्मेदारी सौंपी जाएगी ताकि वह सभी सम्बोधित महकमों व व्यक्तियों के साथ गतिविधियों का समन्वय करे।

- 21) फुट ओवर ब्रिज के दोनों तरफ आईआरसी के दिशानिर्देशों के मुताबिक विज्ञापनों के प्रदर्शनों की अनुमति दी जाए ताकि पैदल यात्रियों के लिए बनी इस सुविधा के संचालन और रखरखाव के लिए राजस्व इकट्ठा किया जा सके। उचित डिज़ाइन संशोधनों के साथ पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षा को भी सुनिश्चित किया जाए।
- 22) मुख्य बाजारों, शहर का केन्द्र आदि इलाकों में जहां पैदल यात्रियों की संख्या/ गतिविधि बहुत अधिक होती है, वाहनों के संचालन पर उचित प्रतिबंध लगाए जाएं। ये प्रतिबन्ध या तो पूरी तरह या केवल दिन में या किसी समयसारिणी के अनुसार लगाए जा सकते हैं।
- 23) शहर में वाहनों की गति को विशिष्ट इलाकों के हिसाब से तयशुदा सुरक्षा सीमाओं तक ही सीमित रखा जाए। किसी भी तरह से वाहनों की गति को बढ़ावा देने की कोई कोशिश नहीं की जाए (जैसे सड़क-डिज़ाइन को तब्दील करके या यातायात योजना में बदलाव करके) क्योंकि वह पैदल यात्रियों की सुरक्षा को भी प्रभावित करती है तथा यातायात सुरक्षा पर भी उसका असर होता है। कुछ मामलों में गति को धीमा करने की भी जरूरत पड़ सकती है। इसके अलावा पैदल यात्रियों के लिए बनी योजनाओं का फोकस सबसे पहले सुगमता पर और फिर गतिशीलता पर होना चाहिए।
- 24) यातायात में अनुशासनहीनता यानि यातायात के मानक नियमों के पालन की अवहेलना को किसी भी परिस्थिति में बर्दाशत नहीं किया जाए।
- 25) यातायात संकेतकों का उल्लंघन करनेवालों को चिन्हित करने के लिए अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी इस्तेमाल की जाए और उल्लंघनकर्ताओं पर जबरदस्त जुर्माना ठोंका जाए। इससे जो पैसे इकट्ठे हों, उनका इस्तेमाल शहर में पैदल यात्रियों की सुविधा बढ़ाने के लिए किया जाए।
- 26) सड़क के सभी उपयोगकर्ताओं- पैदल यात्री, साईकल सवार, बस के यात्री, निजी वाहन, टैम्पो और रिक्शा में चलने वाले, आदि- में सड़क सुरक्षा, व्यवहार, अनुशासन और सुविधाओं के उचित इस्तेमाल को लेकर जागरूकता पैदा की जाए।



पैदल यात्रियों के हित में सड़क डिजाईन के सिद्धांत

इस भाग में बिहार के शहरों में पैदल यात्रियों के लिए जरूरी अवरचना के निर्माण के लिए जरूरी डिजाइन सिद्धांत तथा उसके आवश्यक पहलू बयां किए गए हैं।

क. फुटपाथ / छायादार रास्ते

1) पैदल आवागमन को सुविधापूर्ण बनाने करने के लिए सुगम पैदल पथ (फुटपाथ) का निर्माण किया जाए

2) फुटपाथ की ऊंचाई आईआरसी: 103-2012 के मुताबिक और बच्चों तथा वरिष्ठ नागरिकों के लिए सुविधाजनक रहे और जहां जरूरत हो वहां नियंत्रित ढलान का प्रावधान भी है। कुछ अपरिहार्य कारणों से जहां फुटपाथ की ऊंचाई को 150 मिलीमीटर से अधिक रखना हो वहां शहरी डिज़ाइनर या आर्किटेक्ट की सलाह से सीढ़ियों वाली ढलान या नियंत्रित ढलान का निर्माण सुनिश्चित किया जाए।

3) फुटपाथ की चौड़ाई उस इलाके में पैदल यात्रियों के घनत्व के अनुरूप रखी जाए (जिसमें वर्तमान तथा भविष्य की जरूरतों पर गौर किया गया हो) और फुटपाथ की पूरी लम्बाई में यही चौड़ाई बनी रहे। फुटपाथ की समूची लम्बाई तथा चौड़ाई में पैदल चलने के लिए कम से कम 2.5 मीटर चौड़ा रास्ता उपलब्ध होना चाहिए।

4) जहां स्थायी बाधा/व्यवधान हो (जैसे पेड़) वहां फुटपाथ की चौड़ाई को उचित तरीके से बढ़ाया जा सकता है ताकि पैदल यात्रियों के लिए चलने का न्यूनतम मार्ग उपलब्ध हो तथा उन्हें सड़क पर उतरना न पड़े।

5) फुटपाथ का स्तर लम्बाई और चौड़ाई दोनों ओर समान होना चाहिए।

6) फुटपाथ की फर्श फिसलनविरोधी किस्म की और अच्छी गुणवत्ता की होनी चाहिए।

7) जहां जरूरी है वहां रेलिंग का भी प्रावधान करना चाहिए (आम तौर पर प्रमुख चौराहों पर) और इस बात को भी सुनिश्चित करना चाहिए कि फुटपाथ की उपयोगी चौड़ाई कम नहीं हुई है।

8) फुटपाथ को निरंतर होना चाहिए तथा उसमें मध्यवर्ती रूप में कोई विराम नहीं होना चाहिए।

9) हर पैदल मार्ग की बाकी के मार्ग के साथ उचित कनेक्टिविटी होनी चाहिए जहां किसी तरह का व्यवधान अनिवार्य रूप से हो।

10) सड़क जंकशन पर फुटपाथों के कोनों पर पूरी चौड़ाई की कनेक्टिविटी होनी चाहिए, जहां उचित घुमाव भी होना चाहिए ताकि मुड़ते हुए वाहनों की गति धीमी हो। कोणों पर गड्ढे बनने से बचाया जाए।

11) सड़क जंकशनों पर बने फुटपाथों की सड़क के दूसरी ओर बने फुटपाथ के साथ कनेक्टिविटी जेब्रा क्रासिंग के जरिए और पैदल यात्रियों के लिए बने आश्रयों के माध्यम से होनी चाहिए।

12) आम तौर पर किसी प्रॉपर्टी के प्रवेशद्वार के सामने फुटपाथ के स्तर पर कोई बदलाव नहीं होना चाहिए। वाहनों के संचालन के लिए सुविधाजनक ढलान और वाहनों के प्रवेश को रोकने के लिए रक्षास्तंभ का प्रावधान करना चाहिए। जहां स्तर को बनाये न रखा जा सके, वहां पैदल यात्रियों के सुरक्षित एवं सुगम यात्रा के लिए प्राप्टरी प्रवेश के स्थान पर फुटपाथ को ही थोड़ा ढलान दी जा सकती है।

13) फुटपाथों पर वाहनों के प्रवेश, संचालन और पार्किंग को रोकने के लिए फुटपाथ पर तथा मिड ब्लॉक सड़क क्रासिंग पर बैरियर/रूकावटें खड़े किये जा सकते हैं।

14) सड़क के बगल में वाहनों की पार्किंग को इस ढंग से अनुमति दी जाए ताकि वाहन के किसी भी हिस्से का फुटपाथ पर अतिक्रमण ना हो।

15) सड़कों पर रौशनी, यातायात संकेतक खंभे, संकेतक और अन्य (मिसाल के तौर पर एमएसईडीसीएल के फीडर खंभे) को इस ढंग से बिना अव्यवस्था से समन्वित किया जाना चाहिए ताकि पैदल यात्रियों के लिए बिना किसी बाधा के न्यूनतम 2 मीटर चौड़ा मार्ग उपलब्ध हो।

16) फुटपाथों पर और सड़क क्रासिंग- जिसमें ट्रैफिक आइलैंड और पैदल यात्रियों के लिए बने आश्रय भी शामिल हैं – पर विज्ञापनों के बोर्ड (स्थायी और अस्थायी किस्म के फ्लैक्स होर्डिंग) को सख्ती से रोका जाएगा।

- 17) बस स्टॉप शेल्टर फुटपाथ पर नहीं अवस्थित होने चाहिए बल्कि फुटपाथ के बगल में सड़क पर होने चाहिए ताकि फुटपाथ पर बनी पैदल चलने की जगह अप्रभावित रहे।
- 18) अगर सड़क की दिशा में विक्रेताओं के लिए स्थान देना हो तो पैदल यात्रियों के बाधारहित चलने के लिए (न्यूनतम 2 मीटर) पर्याप्त जगह सुनिश्चित करनी चाहिए।
- 19) भूमिगत और सतह के ऊपर की उपयोगिताओं तक सुगम पहुंच तथा पैदल यात्रियों की आवाजाही के बीच कोई बाधा नहीं होनी चाहिए। मैनहोल कवर्स फुटपाथ की सतह के स्तर पर ही होने चाहिए। मैनहोल कवर्स को जालीनुमा नहीं होना चाहिए, जो पैदल यात्रियों के लिए असुरक्षित होते हैं।
- 20) फुटपाथ पर बारिश के पानी के संचयन को रोकना चाहिए और उनकी उचित तरीकों से निकासी की व्यवस्था करनी चाहिए।
- 21) पैदल यात्रियों की दृश्यता और सुरक्षा के लिए फुटपाथों पर उचित रौशनी का प्रबंधन होना चाहिए।
- 22) जहां फुटपाथ संभव नहीं है, सड़क के बगल में पैदल चलने का रास्ता सड़क की सतह के स्तर पर ही बनाना चाहिए और वाहनों के अतिक्रमण को रोकने के लिए तथा पैदल चलने के रास्ते तथा वाहनों के रास्ते को अलग करने के लिए रेलिंग या पत्थर लगाने चाहिए।
- 23) बिना फुटपाथ के ऐसी पतली सड़कों पर, सड़क के बगल में पार्किंग की अनुमति आम तौर पर नहीं देनी चाहिए। अगर निहायत जरूरी हो तो सड़क के एक किनारे उसे अनुमति दी जा सकती है और दूसरी दिशा को पैदल यात्रियों के चलने के मार्ग के तौर पर खाली रखा जा सकता है।
- 24) सड़क के बगल की पार्किंग गली को निरंतर/अविरल नहीं होना चाहिए और उसे जहां जरूरी हो बाधित करना चाहिए ताकि फुटपाथ/चलने के मार्ग के लिए पर्याप्त जगह मिल सके और सड़क पार करने के बाद फुटपाथ तक पहुंचने के लिए पैदल यात्रियों को आसानी हो सके।

25) जब सड़क पर कोई काम प्रगति पर हो, तो घिराव करके पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षित चलने का मार्ग अलग रखा जाना चाहिए।

26) जब फुटपाथ पर काम प्रगति पर हो, तब सड़क के बगल में फुटपाथ से लगाकर बैरिकेट खड़े करके पैदल चलने का अस्थायी मार्ग बनाना चाहिए। उस हिस्से में वाहनों की पार्किंग को अस्थायी तौर पर रोक देना चाहिए।



परिशिष्ट

बिहार नगर पालिका विधेयक-2007

धारा 293- सार्वजनिक मार्गों का वर्गीकरण

(1) धारा 10 के उपबंधो के अधीन सशक्त स्थायी समिति नगर पालिका क्षेत्र में सभी मार्गों का निम्नलिखित श्रेणियों में वर्गीकरण करेगी:

श्रेणी-1 मुख्य मार्ग

श्रेणी-2 उपमुख्य मार्ग

श्रेणी-3 सम्पर्क पथ

श्रेणी-4 स्थानीय पथ

श्रेणी-5 पैदल

पगड़ंडी

(3) सशक्त स्थाई समिति समय-समय पर सार्वजनिक सड़कों की विभिन्न कोटियों की न्यूनतम चौड़ाई उनकी विद्यमान चौड़ाई पर विचार किये बिना विनिर्दिष्ट करेगी। परन्तु यह की कोटि-1 या कोटि-2 या कोटि-3 या कोटि-4 में सम्मिलित किसी आम सड़क की चौड़ाई सीमावर्ती पगड़ंडी,(यदि हो) सहित 10 मीटर से कम नहीं होगी और कोटि-5 में शामिल सार्वजनिक सड़कों की चौड़ाई 6 मीटर से कम नहीं होगी। परन्तु यह की न्यूनतम चौड़ाई समय-समय पर पुनररक्षित की जा सकेगी।

धारा 293- सार्वजनिक मार्गों का वर्गीकरण

(1) नगर पालिका युक्ति-युक्त समय के भीतर तथा संसाधनों की उपलब्धता के अधीन यह सुनिश्चित करेगा की कोटि 1, कोटि 2, कोटि 3, के अधीन आने वाली सभी सार्वजनिक सड़कों के साथ पगड़ंडी लगी हो।

(2) मौजूदा परिस्थिति के होते हुए भी सशक्त स्थाई समिति कोटि 1, कोटि 2, कोटि 3, के अधीन सार्वजनिक सड़कों से लगी पगड़ंडियों के लिए अलग न्यूनतम चौड़ाई विनिर्दिष्ट करेगी ताकि वह किसी भी मामले में दोनों तरफ 1.5 मीटर से कम न हो। परन्तु यह की विभिन्न समीपवर्ती भूमि उपयोग के कारण विभिन्न आवश्कताओं को पूरा करने के लिए सार्वजनिक सड़क की प्रत्येक कोटि से लगी पगड़ंडी के लिए एक से अधिक न्यूनतम चौड़ाई विनिर्दिष्ट की जा सकेगी। परन्तु यह और की किसी सार्वजनिक सड़क की नियमित सीमा अथवा पुनरीक्षित करते समय यह नियत किया जायेगा की सड़क के लिए न्यूनतम चौड़ाई के विनिर्देशन का पालन हो।

(3) उपधारा (2) में निर्दिष्ट न्यूनतम चौड़ाई का पुनरीक्षण सशक्त स्थाई समिति द्वारा किया जा सके।

नोट- पैदल चलने वाले रास्ते को बोलचाल की भाषा में पगड़ंडी भी कहते हैं।





SUM Net India

Sustainable Urban Mobility Network