aurangabad
SMART CITY

निष्काम जन सेवाये समर्पिता
Aurangabad Municipal Corporation
www.EnggRecruit.com

औरंगाबाद शहरासाठी
सक्षम रस्ते धोरण
२०२२

औरंगाबाद शहरासाठी सक्षम रस्ते धोरण बनवण्यासाठी खालील संस्थांनी एकत्र काम केले:

ASCDCL: केंद्रीय गृहनिर्माण आणि शहरविकास मंत्रालय आणि ITDP यांच्या मार्गदर्शनाखाली औरंगाबाद स्मार्ट सिटी विकास महामंडळाने सक्षम रस्ते धोरण तयार करण्यासाठी पुढाकार घेतला आहे. सदर धोरण केंद्र सरकारच्या महत्वाकांक्षी स्ट्रीट्स फॉर पिपल योजनेचा एक महत्त्वाचा भाग आहे.

औरंगाबाद महानगरपालिका: सक्षम रस्ते धोरणाची अंमलबजावणी करण्यासाठी औरंगाबाद महानगरपालिका काम बघत आहे. यासाठी महानगरपालिकेच्या सर्व अधिकाऱ्यांनी आणि अभियंत्यानी वेळोवेळी सूचना आणि अभिप्राय देत सदर धोरण खऱ्या अर्थाने सक्षम करण्यास मदत केली आहे.

अर्बन रिसर्च फाऊंडेशन ही औरंगाबादस्थित नागरी आणि प्रादेशिक शहरीकरणावर काम करणारी संस्था आहे. अर्बन रिसर्च फाऊंडेशन सर्व स्थानिक स्वराज्य संस्थांमध्ये, खासकरून नगरपालिका आणि नगर परिषद क्षेत्रांमध्ये, नवनवीन नागरिककेंद्री नगर नियोजन पद्धती राबवण्यासाठी प्रयत्नशील आहे आणि त्याची सुरुवात औरंगाबाद शहरातून केली आहे.

ITDP: ITDP ही वाहतूक नियोजनावर काम करणारी एक आंतरराष्ट्रीय संस्था आहे. भारतीय शहरे NMT धारकांसाठी अनुकूल, सुरक्षित, आरामदायक व्हावेत यासाठी ही संस्था केंद्रीय गृहनिर्माण आणि शहरविकास मंत्रालयासोबत आणि विविध राज्य सरकारांसोबत मागील बऱ्याच वर्षांपासून कार्यरत आहे.

DRAFT

सक्षम रस्ते धोरणाची गरज

शहराची वाढ होत असतांना शहरात विविध आर्थिक-सामाजिक संधीसुद्धा तयार होत असतात. तसेच, शहरातील विविध विरंगुळ्याच्या स्थानांनासुद्धा नागरिक वेळोवेळी भेट देत असतात. या सर्व गोष्टींना जोडणारा महत्त्वाचा घटक म्हणजे शहरातील रस्ते. अशा रस्त्यांवर नागरिक कधी पायी, कधी सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेने, कधी सायकलवर म्हणजेच विविध माध्यमातून त्यांच्या इच्छित ठिकाणी जात असतात. देशातील विविध शहरांचा अभ्यास केल्यास एक गोष्ट प्रकर्षाने निदर्शनास येईल की बहुतांश शहरातील रस्ते हे फक्त वाहनांच्या सोयीनेच बांधली गेली आहेत. खाजगी वाहनांची संख्या वाढत गेली आणि सर्व शहरांनी रस्त्यांची रुंदी वाढत नेली. यामुळे शहराचा पसारा वाढत गेला, वाहतूक कोंडी वाढत गेली, वायु-ध्वनि प्रदूषण वाढत गेले, पर्यावरणाचा दर्जा खालावत गेला आणि सर्वात महत्त्वाचे म्हणजे अपघात आणि जीवनशैलीशी निगडीत आजारसुद्धा वाढत गेले.

हे दुष्टचक्र तोडून शहरातील प्रवास आरामदायक, किफायतशीर आणि सुरक्षित बनवण्यासाठी राष्ट्रीय नागरी वाहतूक धोरणाने (एनयूटीपी) महत्त्वाचे पाऊल उचलले. या धोरणाने शहरांनी नॉन मोटोराइज्ड ट्रान्सपोर्ट म्हणजेच पायी चालणे, सायकल चालवणे इत्यादी वाहतूक माध्यमांना प्रोत्साहन द्यावे असे सांगितले. याच धोरणाला अनुसरून औरंगाबाद महानगरपालिकेने सक्षम रस्ते धोरण अंगीकारण्याचे महत्त्वाचे पाऊल उचलले आहे. सक्षम रस्ते म्हणजे असे रस्ते जे शहरातील विविध वाहतूक प्रकारांना, सर्व वयोगटांना, सर्व लिंगगटातील व्यक्तींना शहरात सुरक्षितरीत्या, आरामदायकपणे आणि माफक दरात विविध कामांसाठी वावरण्यास प्रोत्साहित करतात. असे सक्षम रस्ते शहरात निर्माण होणाऱ्या संधींचा उपभोग घेण्यासाठी सर्वांना मदत करतात.आजपर्यंत औरंगाबादचे रस्ते फक्त वाहनांना केंद्रस्थानी ठेऊन बांधले गेले. भविष्यातील रस्ते नागरिकांच्या आर्थिक व सामाजिक गरजा पूर्ण करणारे असावेत म्हणून हे धोरण आखले जात आहे.

DRAFT

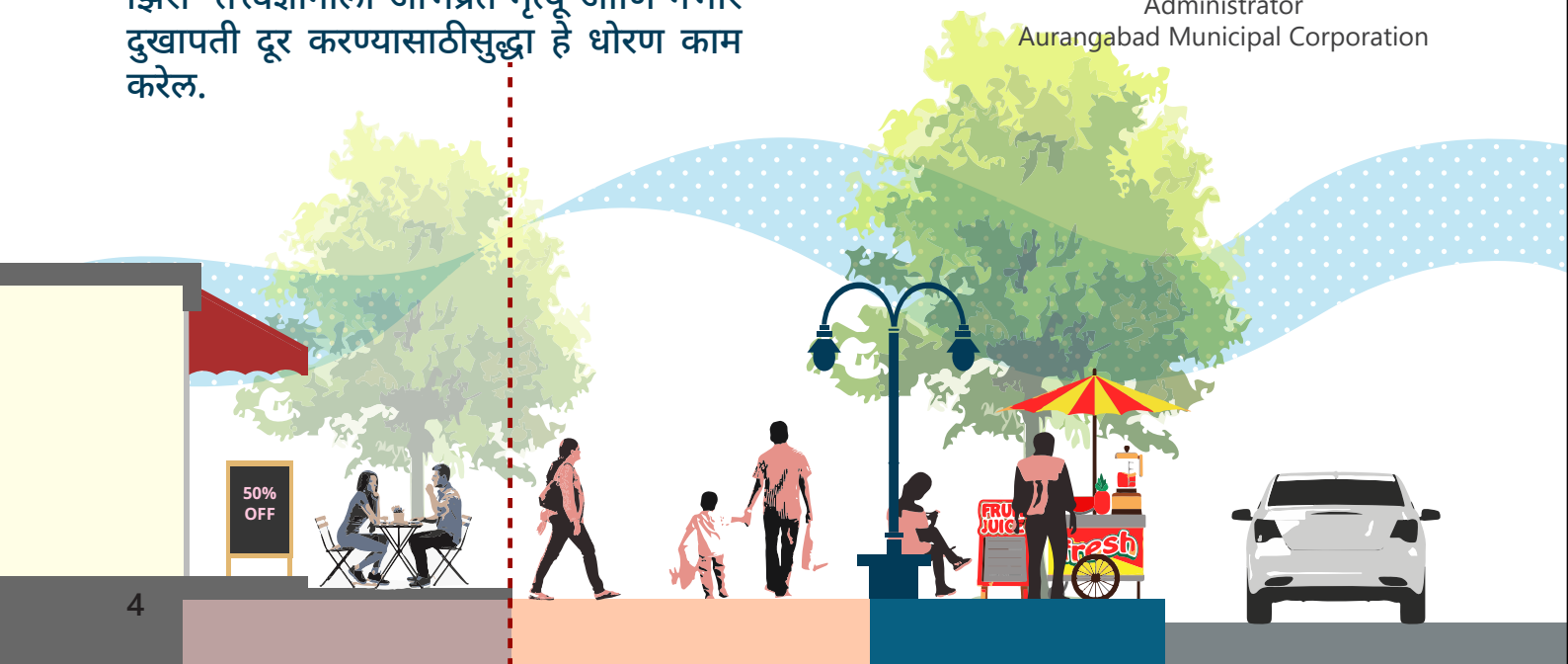
महानगरपालिका आयुक्त यांचा संदेश

कोणत्याही शहरातील वाहतूक व्यवस्थेचा नागरिकांच्या दैनंदिन जीवनावर मोठा प्रभाव पडत असतो. तसेच, वाहतूक व्यवस्था शहराच्या सामाजिक-आर्थिक विकासाचे एक महत्त्वाचे अंग असते. म्हणूनच, औरंगाबाद शहरातील नागरिकांच्या कल्याणासाठी, स्थानिक व्यवसायांना सक्षम करण्यासाठी आणि शहराची सुरक्षितता आणि राहणीमान वृद्धिंगत करण्यासाठी आपल्या शहराच्या वाहतूक व्यवस्थेत आमूलाग्र बदल घडवणे क्रमप्राप्त आहे. त्याचदृष्टीने टाकलेले एक महत्त्वाचे पाऊल म्हणजे सदरील सक्षम रस्ते धोरण हे आहे. सक्षम रस्ते धोरण ही एक मार्गदर्शक दृष्टी आहे, जी औरंगाबाद शहराच्या शाश्वत विकासासाठी धोरणात्मक बदल करण्यास हातभार लावेल.

सक्षम रस्ते धोरण वाहतूक नियोजनाच्या सर्वात मूलभूत तत्त्वाला अनुसरून तयार करण्यात आले आहे. हे तत्त्व सांगते की 'शहरातील रस्ते नागरिकांच्या वाहतुकीसाठी असतात, वाहनांच्या नाही.' या धोरणामध्ये असलेल्या तरतुदी सर्व प्रकारच्या वाहतूक प्रकारांना, खासकरून पर्यावरणास अनुकूल असणाऱ्या वाहतूक प्रकारांना (पायी चालणे, सायकल चालवणे, स्मार्टसिटी बस), सुगम्य, आनंददायी आणि सर्वसमावेशक करण्यासाठी काम करणार आहे. तसेच, अडथळा मुक्त वाहतूक आणि 'व्हिजन झिरो' तत्त्वज्ञानाला अभिप्रेत मृत्यू आणि गंभीर दुखापती दूर करण्यासाठीसुद्धा हे धोरण काम करेल.

सुरक्षित, कार्यक्षम आणि सर्वसमावेशक वाहतूक व्यवस्था प्रदान करण्यासाठी स्थानिक प्रशासनाने यापूर्वीही अनेक उपक्रम राबवले आहेत आणि काही महत्त्वकांक्षी योजना राबवण्याचे काम हाती घेतलेलेच आहे. वेगाने होत असलेले शहरीकरण आणि वातावरण बदलाकडे बघतांना सक्षम रस्ते धोरण शहराच्या भविष्यासाठी एक धाडसी व एकीकृत योजना आहे. हे ध्येय केवळ नागरिकांच्या आणि विविध भागधारकांच्या सहभागानेच शक्य होईल. त्यासाठी औरंगाबाद महानगरपालिका आणि औरंगाबाद स्मार्ट सिटी नागरिकांना आणि सर्व भागधारकांना सदर धोरण अंगीकारण्यासाठी वेळोवेळी प्रोत्साहित करेल आणि त्यांच्याकडून आलेल्या सूचनांची दखल घेईल . मला विश्वास आहे की, या संधीचा आपण एकत्रितपणे उपयोग करून औरंगाबाद शहरात सक्षम रस्ते प्रत्यक्षात आणू.

S/d-
(Dr. Abhijeet Chowdhari)
Chief Executive Officer
Aurangabad Smart City Development Corporation Limited (ASCDCL)
&
Administrator
Aurangabad Municipal Corporation

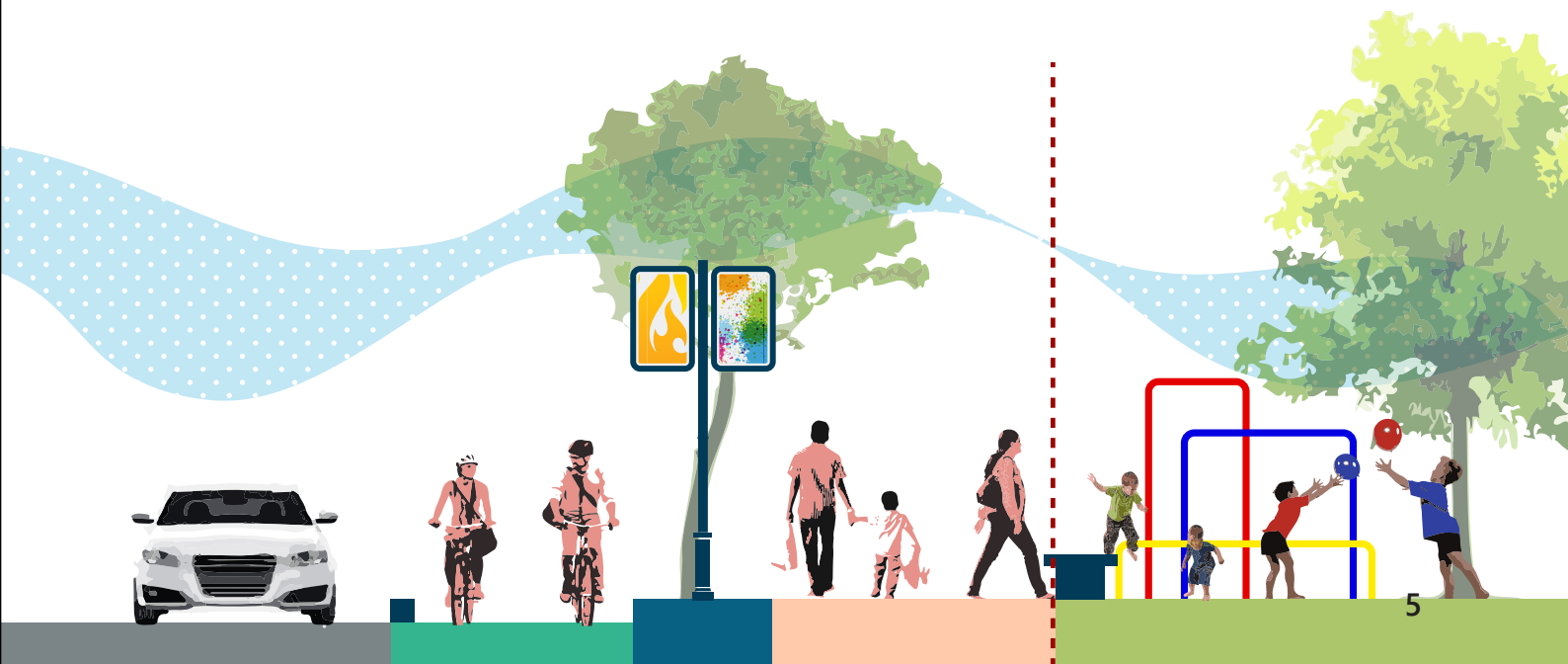


DRAFT

शहराबद्दल

२०११ च्या जनगनणेनुसार औरंगाबाद शहराने १० लाख लोकसंख्येचा टप्पा पार केला आणि औरंगाबाद महाराष्ट्रातील अजून एक महत्त्वाचे महानगर जन्माला आले. शहराच्या पूर्व आणि पश्चिमेला असणाऱ्या औद्योगिक वसाहती, जागतिक वारसा स्थळे आणि शहराचा विविध कालखंडात तयार स्वतःचा ऐतिहासिक वारस्यामुळे औरंगाबादचे महत्त्व अनन्यसाधारण आहे. यासोबतच, औरंगाबाद हे एक प्रशासकीय मुख्यालय असून देशात आणि राज्यात नावाजलेल्या विविध शैक्षणिक संस्थासुद्धा आहेत. या सर्व कारणांमुळे औरंगाबादमध्ये नागरिकांची आणि देशविदेशातील पर्यटकांची वर्दळ मोठ्याप्रमाणात होत असते. या वर्दळीचे विविध परिणामसुद्धा शहरावर मोठ्या प्रमाणात होत आहे. शाश्वत नगर विकासाची अविभाज्य पायरी वाहतूक व्यवस्थेत सुधारणा ही आहे. औरंगाबाद महानगरपालिका याचदृष्टीने पाऊल टाकत आहे.

DRAFT



प्रतिज्ञा

औरंगाबाद महानगरपालिका - प्रत्येक नागरिकासाठी- सुरक्षित, आरामदायी आणि सुलभ रस्त्यांची निर्मिती करण्याची प्रतिज्ञा करीत आहे. सदर धोरण हे शहराच्या रस्त्यांचा कायापालट करण्यासाठी आवश्यक मूलभूत उपाययोजना करण्याचे वचन देत आहे.
औरंगाबाद महानगरपालिकेच्या वतीने आम्ही सर्व संबंधित विभाग , नागरिकांमध्ये सुरक्षित रस्त्यांची तत्वे प्रतिबिंबित होतील यासाठी योग्य ती पावले उचलून अपेक्षित ध्येय गाठण्यासाठी वचनबद्ध आहोत.

DRAFT

<वेगवेगळ्या विभागांचे वरिष्ठ अधिकाऱ्यांच्या सह्या>

> “ वाहतूक कोंडी वाहनांमुळे होते, माणसांमुळे नाही ! ”
>
> - जेन जेकब्स, प्रख्यात अमेरिकन- कॅनेडियन लेखक, पत्रकार आणि शहरी समस्यांची अभ्यासक.

Contents

1. ध्येय 6
2. उद्दिष्टे 6
3. मार्गदर्शक तत्त्वे 8
4. अंमलबजावणीची त्रिसूत्री 10
5. भूमिका आणि जबाबदाऱ्या: 11
6. औरंगाबाद रस्ते संरचना नियमावली 14
7. सक्षम रस्ते व्यवस्थापन 16
8. सक्षम रस्त्यांचे जाळे 26
9. परिसंस्था नियमावली 27
10. जनजागृती 28
11. धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी आर्थिक तरतुदी 29
12. प्रगतीचे मूल्यमापन 30
13. संरचना कार्यपध्दती 31
14. मंजूरी कार्यपध्दती 32

DRAFT

सक्षम रस्ते धोरण

1. ध्येय

औरंगाबादचे रस्ते आनंददायक, न्याय्य, आरामदायी आणि सुगम्य बनवून नागरिकांच्या आर्थिक वृद्धीला हातभार लावणे हे औरंगाबाद शहराचे मुख्य ध्येय आहे.

2. उद्दिष्टे

शहरातील सर्व आर्थिक-सामाजिक घटकांतील नागरिकांचा विचार करता फुटपाथ, सायकल मार्ग आणि सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था अशा पयार्ववरणपूरक पायाभूत सुविधांचे सुरक्षित जाळे बनविवणे आणि NMT धारकांचे प्रमाण वाढविणे हे औरंगाबाद महानगरपालिकेचे अंतिम लक्ष्य आहे. यादृष्टीने, औरंगाबादमधील रस्ते बांधणीचा आणि पुनर्बांधणीचा आराखडे नेहमी पादचारीभिमुख, सायकलस्नेही आणि बहुमोडल (Multi-Modal) पद्धतींना सुसंगत असतील. तसेच, सुखकर जीवन, आर्थिक विकास आणि पर्यावरणाचे जतन करण्यासाठी रस्ते निगडीत सेवांचे व्यवस्थापन शाश्वत आणि पर्यावरणस्नेही पद्धतीने करण्यात येईल.

DRAFT

हेतू	१५ वर्षांचे ध्येय गाठण्यासाठी	
	ध्येय	नियोजन
पादचाऱ्यांसाठी पायाभूत सुविधा सुधारणे	शहरातील ५०% वाहतूक, पायी किंवा सायकलने व्हावी आणि हा स्तर कायम ठेवण्यात येईल सार्वजनिक वाहतुकीचा हिस्सा ५०% इतका असेल.	१२ मीटर किंवा त्यापेक्षा रुंद (ROW) असलेल्या सर्व रस्त्यांवर IRC १०३ (2012 अथवा त्यानंतरचे) आणि IRC:SP: ११७-२०१८च्या अनुषंगाने फुटपाथची बांधणी आणि पुनर्बांधणी होईल. १००% रस्ते पादचाऱ्यांसाठी सुरक्षित, सुगम्य आणि आरामदायक केले जातील. वर्षांतील किमान ३५० दिवस केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या व्यापक हवा गुणवत्ता निकषांची पूर्तता करेल किंवा त्यापेक्षा अधिक दर्जा राखले जाईल.
सायकलींसाठी पायाभूत सुविधा सुधारणे	खाजगी मोटार वाहनांचे व्हीकेटी (VkT) सद्यस्थितीतील पातळीपेक्षा 20% इतके कमी करणे	१००% रस्ते सायकलस्वारांसाठी सुरक्षित केले जातील. यासाठी सायकल मार्ग व रहदारीचा वेग कमी करण्यासाठी उपाययोजना केल्या जातील जेणेकरून रस्त्यावरील सर्व वापरकर्ते सुरक्षितपणे रस्ता वापरू शकतील रस्त्यावर प्रत्येक १०० मीटर वर विनामूल्य 'सायकल वाहनतळ' विकसित केले जातील. विकास नियंत्रण नियमावलीद्वारे सर्व इमारतींमध्ये सायकल पार्किंग असणे बंधनकारक केले जाईल. तसेच ते इमारतींच्या प्रवेशद्वारापासून जास्तीतजास्त १०० मीटर वर असेल. प्रत्येक एक लाख लोकसंख्येमागे किमान २०० सायकल याप्रमाणे सार्वजनिक सायकल सुविधा विकसित करण्यात येईल.
सार्वजनिक वाहतुकीचा आवाका वाढविणे	दर लाख लोकसंख्येमध्ये १० किंवा त्याहून कमी रस्ते अपघात	शहरातील कमीतकमी ८०% लोकसंख्या स्मार्ट सिटी बस थांब्यांच्या ४०० मीटर किंवा कमी अंतरावर असेल ताशी १२ बसेस किंवा त्याहून अधिक वारंवारिता असेल. १००% स्मार्टसिटी बस थांबे आणि स्थानके सुगम्य असतील
रस्ते सार्वजनिक आणि सांस्कृतिक केंद्रे बनवणे (Placemaking)	पादचाऱ्यांची वर्दळ असणाऱ्या सर्व रस्त्यांवर पादचारी प्लाझा बांधणे. महत्त्वाच्या बाजार बाजारपेठांचे सर्व रस्ते संपूर्ण पादचारी करणे	१२ मीटर किंवा त्यापेक्षा रुंद (NMT) असलेल्या सर्व रस्त्यांवर पादचारी आणि सायकलस्वारांसाठी आकर्षक, आनंददायी आणि आरामदायक सोईसुविधा निर्माण करणे. सर्व रस्त्यालगतच्या मोकळ्या आणि सार्वजनिक जागा सर्व वयोगटांसाठी सर्वसमावेशक, आकर्षक आणि पर्यावरणपुरकरीत्या विकसित करणे.

तक्ता क्र. 1

DRAFT

3. मार्गदर्शक तत्त्वे

सर्वसमावेशक:

नागरिकांचे शहरातील भ्रमण सर्वसमावेशक, सुगम्य, सुरक्षित, आनंददायी आणि वाजवी दरात होईल यासाठी सदर धोरण काम करेल.

शाश्वत:

सदर धोरण शहराच्या आणि नागरिकांच्या गरजा भविष्यात अबाधित ठेवण्यासाठी नेहमीच तत्पर असेल.

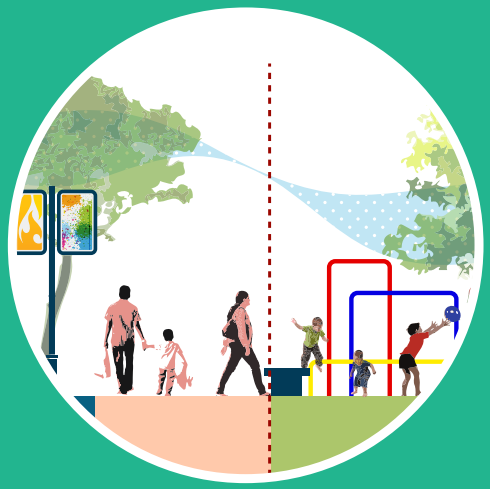
जीवनमान:

सदर धोरण नागरिकांच्या जीवनमान आणि जीवनशैलीत वृद्धी आणण्याचे काम करेल.

सक्षम रस्त्यांची निर्मिती करतांना खालील बाबींवर विशेष लक्ष पुरवण्यात येईल:

- नागरिकांच्या शहरांतर्गत प्रवासाच्या माध्यमानुसार रस्त्याचे न्याय्य वाटप (**equitable distribution**) होईल: प्रत्येक नागरिकाला रस्त्याच्या जागेचा न्याय्य हिस्सा उपलब्ध करून देण्यासाठी औरंगाबाद महानगरपालिका प्रतिबद्ध आहे.
- प्रत्येक नागरिकास आणि पर्यटकास स्वच्छ हवा मिळेल
- रस्ते अपघातातील मृत्यूचे प्रमाण ० होईल
- NMT साधनांच्या वापराचे प्रमाण आकर्षक, आनंददाई आणि वृद्धिंगत होईल
- सार्वजनिक वाहतूक सेवेची उपलब्धता वृद्धिंगत होत राहील
- शहरातील रस्ते सुगम्य असतील
- रस्त्यावर सर्व नागरिकांच्या खासकरून महिला, लहान मुले-मुली आणि वृद्ध नागरिकांच्या सुरक्षिततेवर भर दिला जाईल
- स्थानिक अर्थव्यवस्थेला चालना मिळेल
- नियोजन परिपूर्ण पर्यावरणपूरक आणि हवामान बदलाशी अनुकूल असेल

DRAFT



DRAFT

4. अंमलबजावणीची त्रिसूत्री

4.1. माहितीपूर्ण निर्णयप्रक्रिया:

या धोरणाशी संलग्न असणारे सर्व निर्णय तांत्रिक माहितीच्या आधारेच घेण्यात येतील. तसेच, वेळोवेळी या धोरणाच्या अंमलबजावणीपूर्वी आणि नंतर तयार केलेली माहितीसंच (data) नागरिक आणि स्थानिक संस्थांसाठी प्रकाशित केला जाईल.

4.2. प्रयोग-आढावा-विस्तार:

प्रस्ताव तयार झाल्यानंतर आणि नियोजनाला अंतिम रूप देण्यापूर्वी आणि त्यासाठी आर्थिक गुंतवणूक करण्यापूर्वी प्रायोगिक मार्गाने प्रस्तावाची चाचपणी करण्यात येईल. त्याचा आढावा घेऊनच अंतिम स्वरूप देण्यात येईल. या प्रक्रियेतून आलेल्या निष्कर्षांचा वापर करून संपूर्ण शहरासाठी नियोजन करण्यात येईल.

4.3. नागरिक केंद्री आणि लोकसहभागातून विकास:

रस्ते नागरिकांच्या वाहतुकीसाठी असतात वाहनांच्या नाही हे लक्षात घेऊन नागरिकांच्या उज्ज्वल भवितव्यासाठी त्यांच्या सहभागातून रस्त्यांचा आणि शहराचा विकास जाईल.

DRAFT

“जर तुम्ही जास्त गाड्या मागवल्या तर तुम्हाला जास्त गाड्या मिळतील. जर तुम्ही खाजगी वाहनांसाठीच रस्ते मोठे, चांगले आणि सुसज्ज केले तर तुम्हाला अधिक रहदारी मिळेल. जर तुम्ही सायकलसाठी जास्त पायाभूत सुविधा निर्माण केल्या तर तुम्हाला जास्त सायकली मिळतील. जर तुम्ही लोकांना जास्त चालण्यासाठी आणि सार्वजनिक जागा जास्त वापरण्यासाठी आमंत्रित आणि प्रोत्साहित केले तर तुम्हाला शहरात सुखकर, आनंदी आणि आरामदायक जीवन मिळेल. तुम्ही जे आमंत्रित करता ते तुम्हाला मिळते.”

- यान गेहल, प्रख्यात डॅनिश नगर रचनाकार आणि वास्तुविशारद

5. भूमिका आणि जबाबदाऱ्या:

5.1. औरंगाबाद महानगरपालिका

5.1.1. औरंगाबाद महानगरपालिका नवीन रस्ते बांधणीसाठी आणि पुनर्बांधणीसाठी वार्षिक आराखडे तयार करेल आणि त्यासाठी अर्थसंकल्पात योग्य ती तरतूद करेल.

5.1.2. औरंगाबाद महानगरपालिका **GIS** तंत्रज्ञानाचा वापर करून शहरातील रस्ते, फुटपाथ आणि सायकल ट्रॅकबद्दल विविधांगी माहिती देणारी यादी तयार करेल आणि ही यादी अद्ययावत ठेवण्यास वेळोवेळी उपाययोजना करेल. तसेच, अनुच्छेद १२.१ च्या अनुषंगाने **NMT** धारकांचे नियमित विविधांगी सर्वेक्षण करेल.

5.1.3. शहराची भविष्यातील वाढ लक्षात घेता औरंगाबाद महानगरपालिका **NMT** आणि सार्वजनिक वाहतुकीला प्रोत्साहन देईल.

5.1.4. औरंगाबाद महानगरपालिका शहरासाठी भविष्यात येणाऱ्या सर्व वाहतुक प्रकल्पांमध्ये सक्षम रस्ते धोरणाची ध्येय आणि उद्दिष्टांचे सुसूत्रीकरण होईल हे सुनिश्चित करेल.

5.1.5. औरंगाबाद महानगरपालिका त्यांच्या अधिकारी व अभियंतांसाठी , वाहतूक पोलिस आणि लोकप्रतिनिधींसाठी सक्षम रस्ते धोरणाच्या अंमलबजावणीच्यादृष्टीने वेळोवेळी क्षमता बांधणी कार्यशाळा आयोजित करेल. त्यासाठी औरंगाबाद महानगरपालिका नगर नियोजन आणि रचना क्षेत्रात काम करत असणाऱ्या संस्थांना नियुक्त करेल.

5.1.6. शहरातील सर्व अधिकाऱ्यांना आणि नागरिकांना **NMT** आणि सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था स्वीकारण्यासाठी औरंगाबाद महानगरपालिका प्रोत्साहित करेल.

5.1.7. औरंगाबाद महानगरपालिका सक्षम रस्ते धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी सक्षम रस्ते समितीची स्थापना करेल आणि त्याचे नियमित इतिवृत्त तयार ठेवेल. या समितीची रचना अनुच्छेद ७.२ मध्ये आहे.

5.1.8. औरंगाबाद महानगरपालिका सक्षम रस्ते धोरणाच्या अंमलबजावणीची प्रगती दर्शवणारा अहवाल दरवर्षी प्रकाशित करेल आणि त्यावर नागरिकांच्या हरकती व सूचना घेईल.

5.1.9. शहराच्या ज्या भागात **NMT** धारकांची संख्या जास्त आहे आणि जिथे **NMT** अपघातांचे प्रमाण जास्त आहे, तिथे औरंगाबाद महानगरपालिका **NMT** वृद्धीसाठी लक्ष केंद्रित करेल. औरंगाबाद महानगरपालिका सक्षम रस्ते धोरणाची सांगड प्रस्तावित विकास आराखडा, सर्वसमावेशक गतिशीलता आराखडा,औरंगाबाद वातावरण कृती आराखडा, फेरीवाले नियंत्रण नियमावली आणि पार्किंग धोरणासोबत घालेल.

5.1.10. पावसाळ्यामध्ये कोणत्याही नवीन रस्त्याचे बांधकाम केले जाणार नाही याची सर्वतोपरी काळजी औरंगाबाद महानगरपालिका घेईल. तसेच, रस्त्यांच्या डागडुगीचे सर्व कामे पावसाळ्याआधी करण्यात येतील याचीही काळजी औरंगाबाद महानगरपालिका घेईल.

DRAFT

5.1.11. औरंगाबाद महानगरपालिका सक्षम रस्ते समितीच्या साहाय्याने शहरातील सर्व चौकांचे तांत्रिक सर्वेक्षण करून चौकांच्या बांधणीसाठी आणि पुनर्रचनेसाठी वार्षिक आराखडे बनवेल. त्यासाठी दरवर्षी आर्थिक तरतूद करण्यात येईल.

5.1.12. सदर धोरण शाश्वत बनवण्यासाठी नियमित अंतरानी सर्वेक्षण आणि त्याअंती नागरिकांच्या शहरांतर्गत प्रवासाची माहिती निर्माण केली जाईल आणि त्याचे शहराच्या दृष्टीने विश्लेषण केले जाईल. या सर्वेक्षणाचा अहवाल दरवर्षी औरंगाबाद महानगरपालिकेच्या संकेतस्थळावर प्रसिद्ध केला जाईल. याआधारे धोरणात आणि त्यायोगे तयार होणाऱ्या आराखडयात योग्य बदल केले जातील. तसेच, भविष्यकालीन वाहतुकीसंबंधी योजना आणि त्यांचे स्वरूप लक्षात घेऊन धोरणात आणि आराखडयात योग्य ते बदल करण्यात येईल.

5.1.13. औरंगाबाद महानगरपालिका सक्षम रस्ते समितीने पारित केलेली रस्ते संरचना प्रत्यक्ष बांधणीपूर्वी महापालिकेच्या संकेतस्थळावर आणि संबंधित वॉर्ड कार्यालयात प्रसिद्ध करेल.

5.2. सक्षम रस्ते समिती

5.2.1. सक्षम रस्ते समितीचे अध्यक्ष औरंगाबाद महानगरपालिकेचे आयुक्त असतील अथवा आयुक्त अध्यक्षाची नेमणूक करतील.

5.2.2. ही समिति औरंगाबाद महानगरपालिकेला धोरणाची उद्दिष्टे साध्य करण्यासाठी नवीन रस्त्यांच्या आणि जुन्या रस्त्यांच्या रचनेला मान्यता देण्याचे काम करतील.

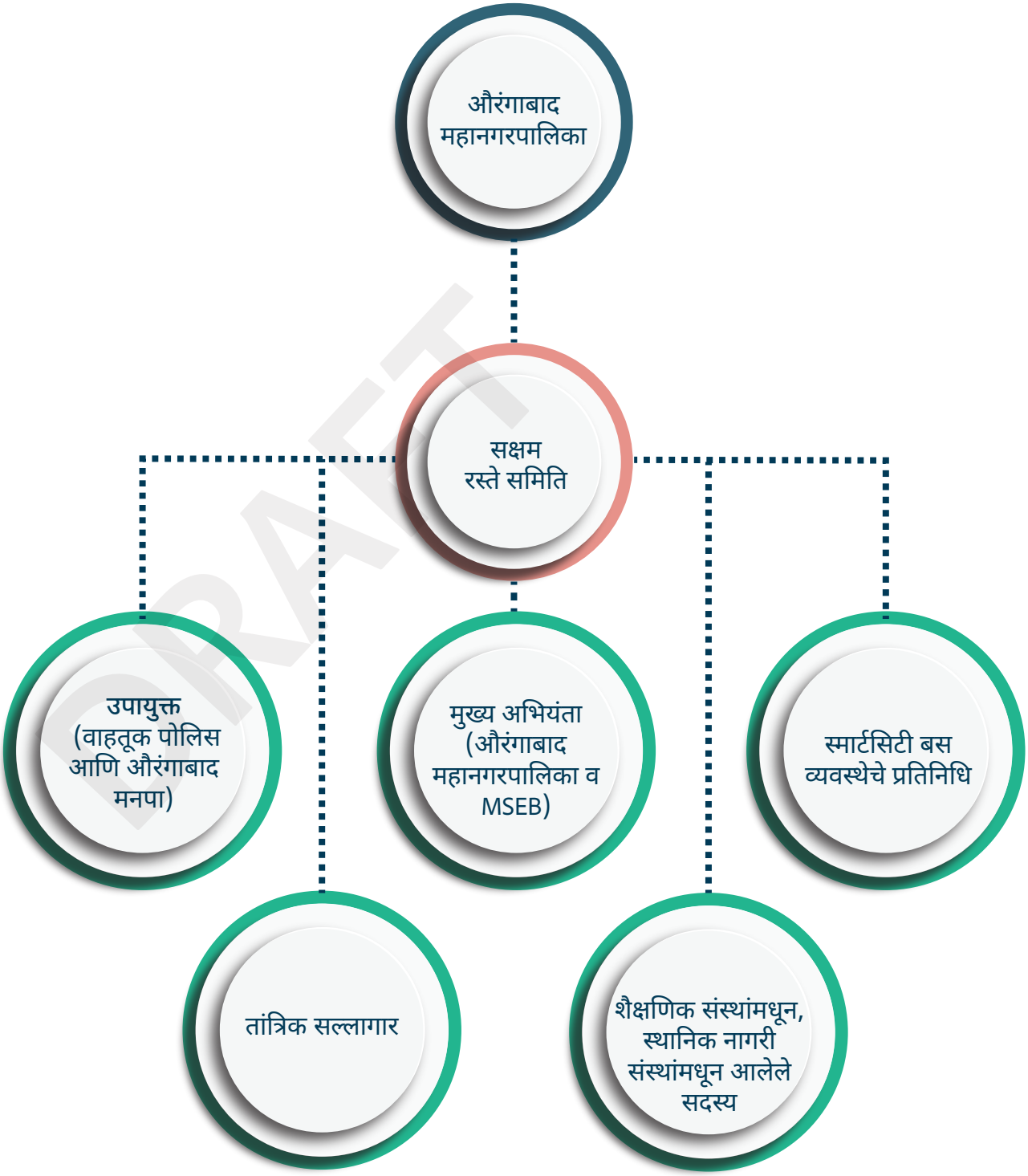
5.2.3. ही समिति औरंगाबाद महानगरपालिकेला रस्त्यांच्या व्यवस्थापन, नियमन आणि त्यासाठी लागणाऱ्या आर्थिक तरतुदींसाठी वेळोवेळी सूचना देईल.

5.2.4. सक्षम रस्ते धोरणाबद्दल जनजागृती आणि अंमलबजावणीसाठी ही समिति औरंगाबाद महानगरपालिकेला नियमित सूचना आणि मदत करेल.

5.2.5. सक्षम रस्ते समिति NMT साठी लागणाऱ्या पायाभूत सुविधा आणि रचना औरंगाबाद शहरी रस्ते संरचना नियमावलीला अनुसरून आहेत याची चाचपणी करेल.

5.2.6. सक्षम रस्ते समिति आणि तांत्रिक सल्लागार औरंगाबाद महानगरपालिकेला धोरणाच्या प्रगतीचे मूल्यमापन अनुच्छेद १५ नुसार करण्यासाठी मदत करतील.

DRAFT


औरंगाबाद महानगरपालिका
सक्षम रस्ते समिति
उपायुक्त (वाहतूक पोलिस आणि औरंगाबाद मनपा)
मुख्य अभियंता (औरंगाबाद महानगरपालिका व MSEB)
स्मार्टसिटी बस व्यवस्थेचे प्रतिनिधि
तांत्रिक सल्लागार
शैक्षणिक संस्थांमधून, स्थानिक नागरी संस्थांमधून आलेले सदस्य

DRAFT

5.3. ट्रॅफिक पोलीस विभाग

5.3.1. ट्रॅफिक पोलीस विभाग शहरात होणाऱ्या रस्ते अपघातांचा, विशेषकरून NMT धारकांच्या अपघातांचा, वार्षिक सांख्यिकी अहवाल सक्षम रस्ते समितीसमोर ठेवेल. तसेच, अपघात कमी करण्यासाठीच्या सूचना अहवाल ट्रॅफिक पोलीस विभाग सक्षम रस्ते समितीसमोर ठेवेल.

5.3.2. ट्रॅफिक पोलीस विभाग शहरातील सर्व अपघातप्रवण रस्त्यांची आणि चौकांची (ब्लॅक स्पॉट्स) माहिती सक्षम रस्ते समितीला अहवालरुपी देईल. या अहवालामध्ये विभागाच्या सूचना आणि अभिप्राय नमूद असतील.

5.3.3. राष्ट्रीय रस्ता सुरक्षा सप्ताह ट्रॅफिक पोलीस विभाग सक्षम रस्ते समिती यांच्या संयुक्त विद्यमाने साजरा केला जाईल.

5.3.4. औरंगाबाद महानगरपालिकेने आयोजित केलेल्या क्षमता बांधणी कार्यशाळेसाठी ट्रॅफिक पोलीस विभाग सर्वतोपरी सहाय्य करेल.

DRAFT

DRAFT

THIS PAGE IS INTENTIONALLY LEFT BLANK

6. औरंगाबाद रस्ते संरचना नियमावली व घटक

6.1. रस्ते संरचना प्राधान्यक्रम

रस्ते नागरिकांच्या आणि वस्तूंच्या वाहतुकीसाठी असतात वाहनांच्या नाही. म्हणूनच, नवीन रस्त्यांची रचना करतांना सुरक्षितता, आरामदायकपणा, बहूपयोगीपणा आणि सुगम्यतेला प्राधान्य देण्यात येईल. तसेच, जून्या रस्त्यांची पुनर्बांधणी खालील प्राधान्यक्रमाने होईल:

1

पायी चालणे

सायकल, सायकलरिक्षा फेरीवाले

सार्वजनिक वाहतूक , शेअर रिक्षा

2

मालवाहतूक (लहान वाहने)

टॅक्सी, ऍप्प आधारीत खासगी वाहतूक

3

मालवाहतुक (मोठे वाहने), खासगी वाहतूक,पार्किंग

DRAFT

6.2. रस्ते संरचना नियमावली

औरंगाबाद महानगरपालिका औरंगाबादमधील नवीन रस्ते बांधणी आणि पुनर्बांधणीसाठी रस्ते संरचना नियमावली तयार करेल. ही नियमावली भारतीय रोड काँग्रेसच्या ११,६५,८६,९२,९९,१०३,११९ नियमावलींना अनुसरून असतील. यामध्ये खालील बाबींचा समावेश असेल:

- रस्त्यांच्या रुंदीनुसार रस्त्याच्या रचनेचे विविध नमूने (**templates**) ज्यामध्ये सक्षम रस्ते बनवणाऱ्या विविध घटकांची (फुटपाथ, सायकल ट्रॅक, सूचनाफलके, गतिरोधक, इत्यादी) किमान मानके (**minimum standards**) असतील

- शहराचा ऐतिहासिक वारसा, पर्यटन लक्षात, वातावरण, पर्यावरणानुकूलतेच्या अनुषंगाने रस्ते बांधणीच्या साहित्यासंबंधी नियमावली आणि मार्गदर्शक तत्त्वे असतील

- पार्किंग धोरणाला अनुसरून पार्किंगसंबंधीचे नियम असतील

- फेरीवाले नियंत्रण नियमावलीला अनुसरून फेरीवाल्यासंबंधीचे नियम असतील

- सेवा रस्ता (**service lane**)

- बहूमोडल वाहतूक नियोजनासाठीचे नियम

- रस्त्यांच्या सुगम्यतेसाठी सुगम्य भारत अभियानाचे मार्गदर्शक तत्त्वे असतील

- शहराची वाहतूक सायकल वापरासाठी अनुकूल बनवण्यासाठी सायकल आराखडयाची मार्गदर्शक तत्त्वे आणि नियम

- चौक बांधणी, पुनर्बांधणी आणि व्यवस्थापनाचे नियम आणि मार्गदर्शक तत्त्वे

- रस्त्यांलगत असणारी हिरवळ आणि वृक्षारोपणासंबंधीचे नियम आणि मार्गदर्शक तत्त्वे

- सक्षम रस्त्यांचे जाळे उभे करण्यासाठीचे उपाय असतील

DRAFT

6.3. रस्ते संरचना उदाहरणे

INTERSECTION DESIGN

Intersection design involves weighing the potentially conflicting goals of safety and vehicle throughput. The quality of an intersection can vary significantly depending on its various design features. It is desirable to design an intersection that prioritises throughput of public transport, cycles, and pedestrians. This section briefly introduces the basic elements of intersections and then provides a step-by-step guide for designing intersections.

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

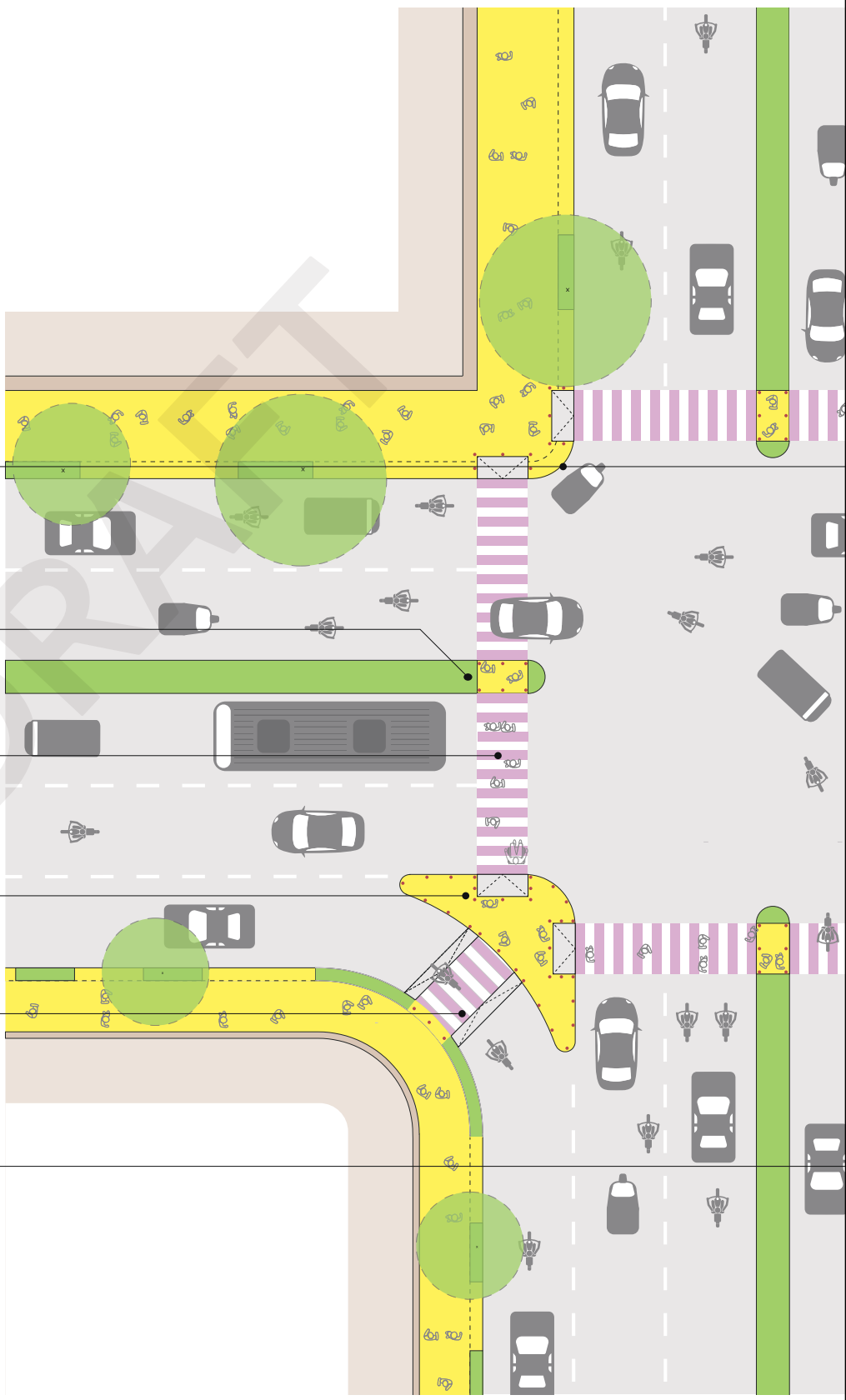
Medians
Medians reduce conflicts and enable pedestrians to analyse a single direction of traffic at a time. Tall, bushy plants should be avoided in medians as they obstruct pedestrian visibility.

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

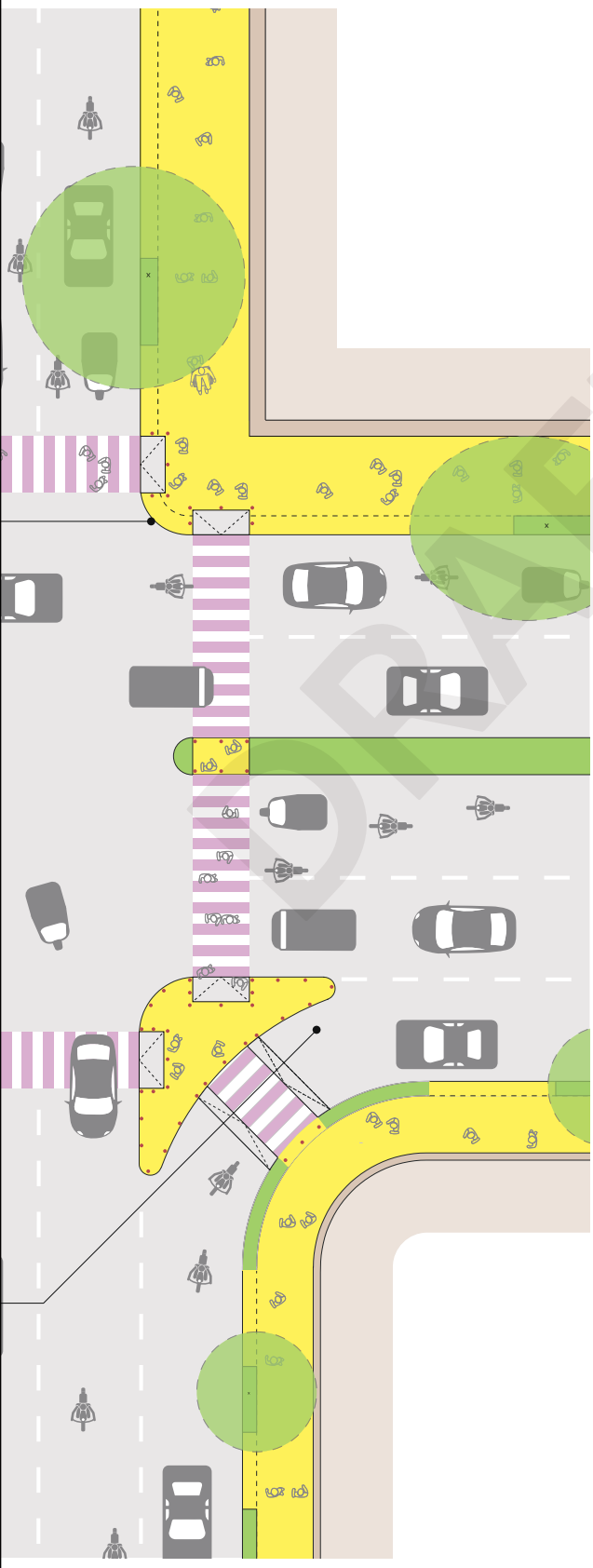
Refuge Islands
Refuge islands reduce the number of traffic lanes pedestrians must cross at a time. The island must remain free of landscaping and fencing in order to serve as a refuge for pedestrians.

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

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



DRAFT



स्रोत : MoHUA -ITDP Complete Streets Design Workbook

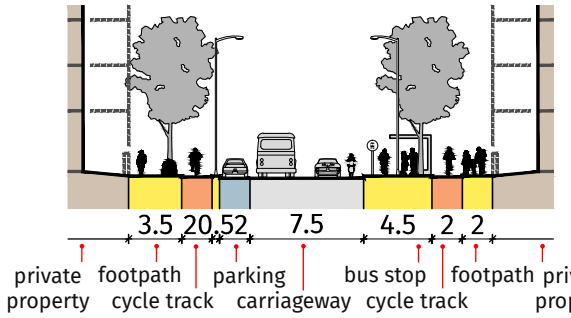
DRAFT

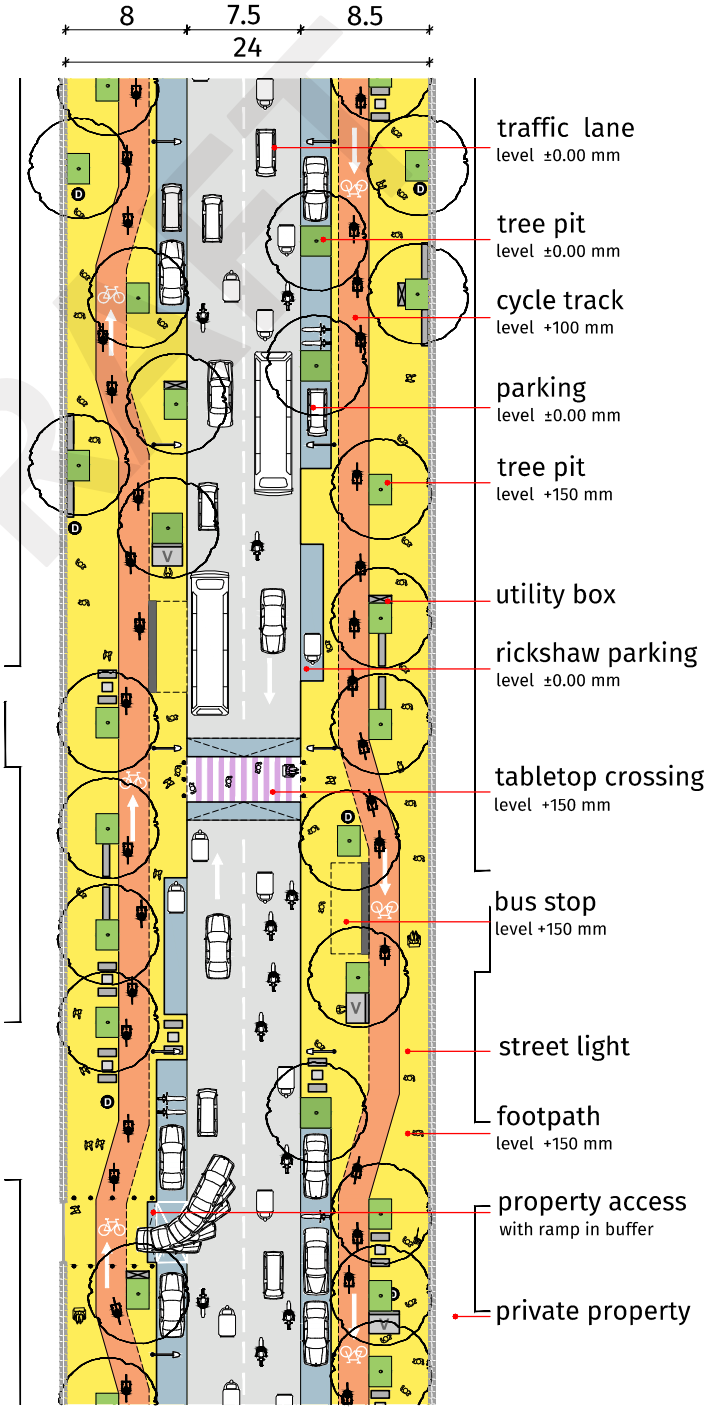
24M with cycle track on both sides

two way

footpath

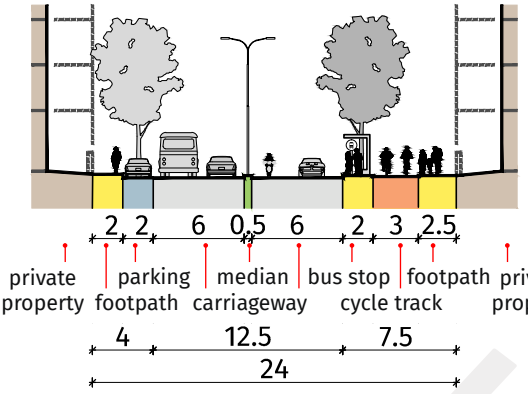
cycle track





DRAFT

with cycle track on one side 24M

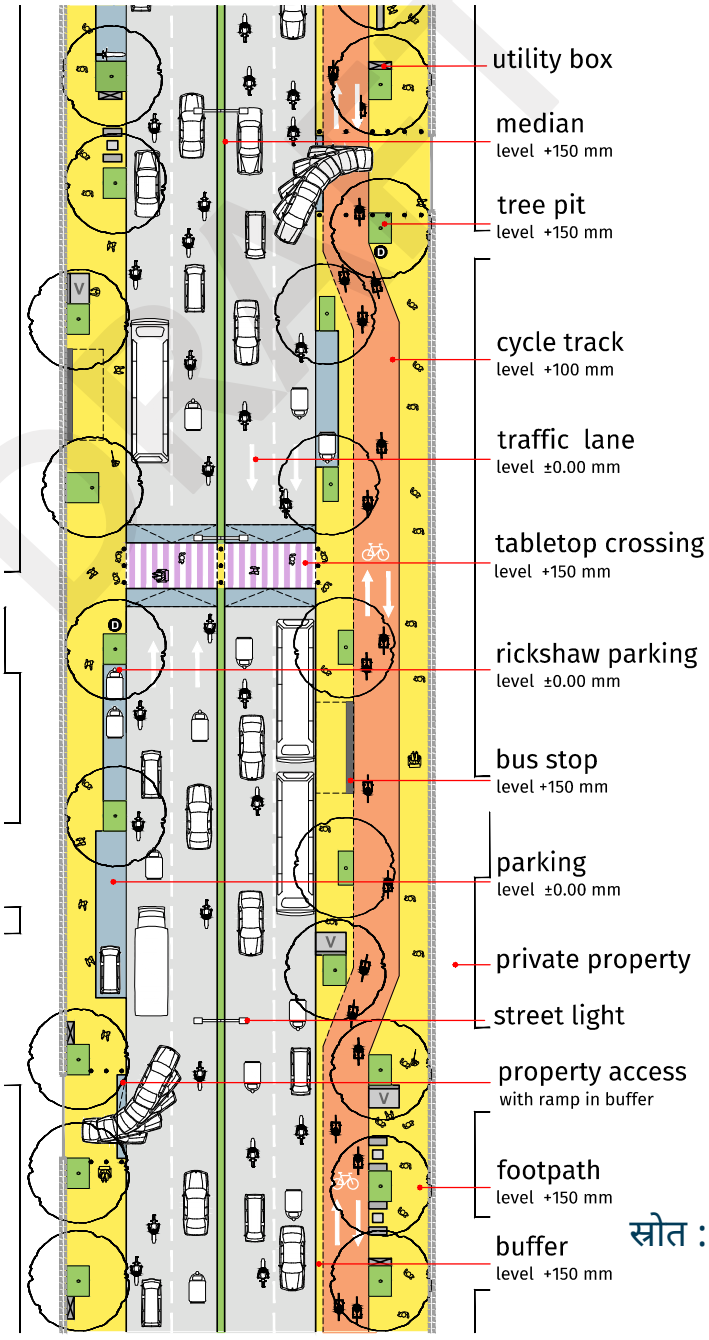


two way

footpath

cycle track

median

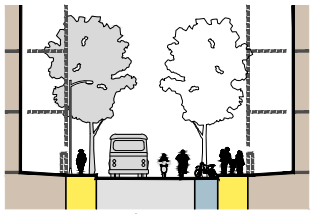


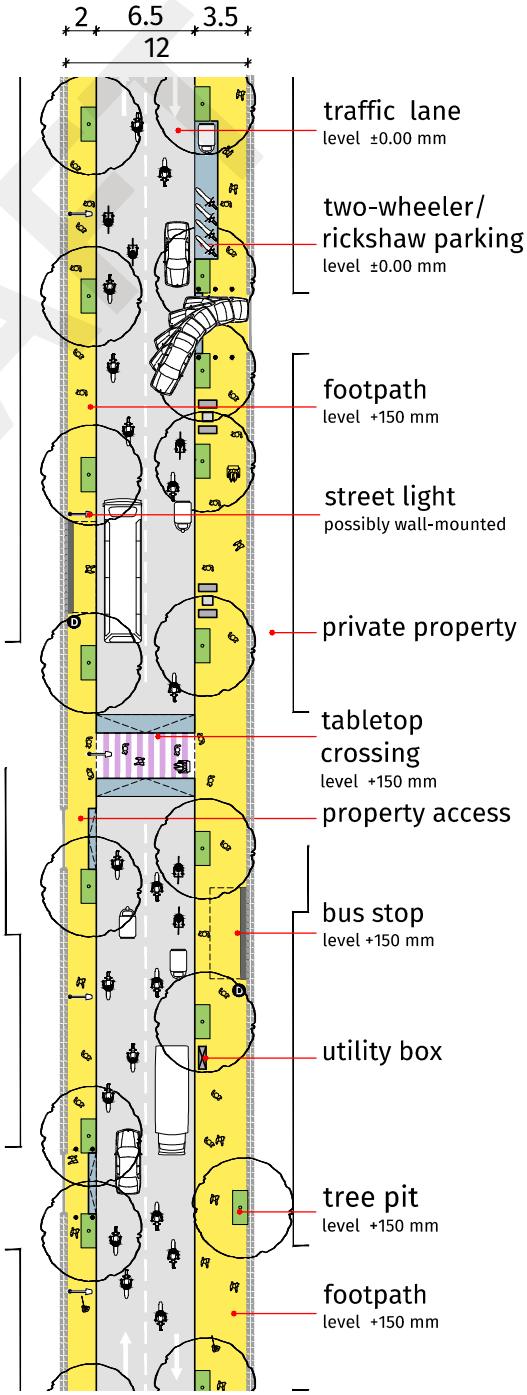
स्रोत : MoHUA -ITDP Complete Streets Design Workbook

12M two-way with parking on one side

two way

footpath





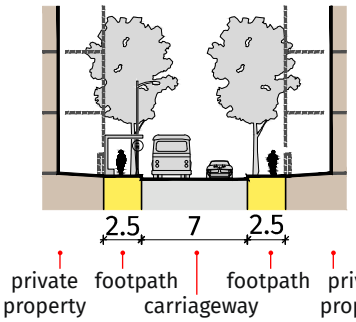
In a narrow street, if there is high commercial activity ong both edges of the street, ootpaths can be provided on both sides.

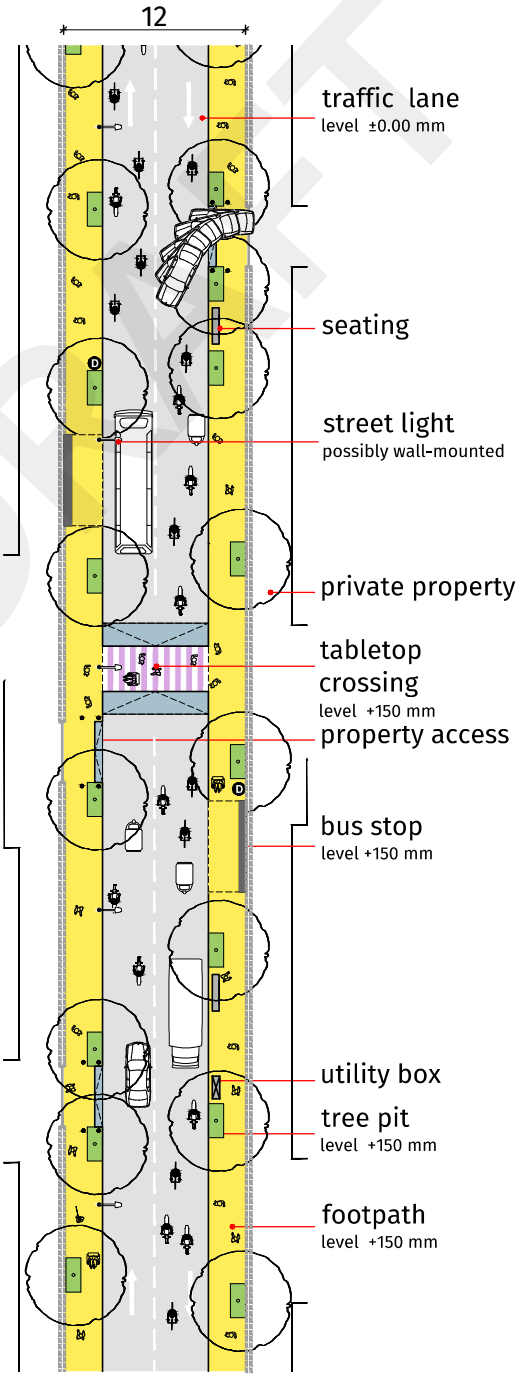
DRAFT

two-way with no parking 12M

two way

footpath





DRAFT

स्रोत : MoHUA -ITDP Complete Streets Design Workbook

7. सक्षम रस्ते व्यवस्थापन

7.1. फुटपाथ

7.1.1. फुटपाथ अतिक्रमणमुक्त केले जातील. फुटपाथची रुंदी पादचाऱ्यांना सुयोग्य अंतर ठेऊन चालता येईल आणि ते अपुरे पडणार नाही या दृष्टीने राहील. तसेच कमीत कमी रुंदी (minimum clear footpath width) IRC: १०३ नुसार २ मीटर असेल.

7.1.2. शहरातील रस्ते आणि फुटपाथ सुगम्य करण्यासाठी IRC:SP:117-2018 ने निर्देशित केलेल्या तत्त्वांचा आधार घेतला जाईल. तसेच, याचा वापर नवीन रस्ते/फुटपाथ बांधतांना, पुनर्निर्माण करतांना आणि रस्ते/फुटपाथच्या मूल्यमापनासाठीसुद्धा करण्यात येईल.१२ मीटर किंवा कमी रुंदीच्या स्मार्ट सिटी बससेवा असलेल्या रस्त्याच्या दुतर्फा किमान ३ मीटर रुंदीचे स्वतंत्र, सुगम्य, अतिक्रमणमुक्त, आणि अडथळाविरहित फुटपाथ बांधले जातील.

7.1.3. सेवा रस्त्यावर (service lane) संथ गतीची आणि वाहनांची एकेरी वाहतूक असेल. वाहनांचा वेग ताशी १५ किमीहून कमी राखला जाईल.

7.1.4. औरंगाबाद महानगरपालिका शहरातील सर्व भागधारकांसोबत चर्चा-विनिमय करून शहरातील काही रस्ते हरित आणि केवळ पादचारी रस्ते म्हणून विकसित करेल.

7.1.5. पादचाऱ्यांना अथवा सायकलस्वारांची गैरसोय होईल असे उड्डाणपूल, भुयारी मार्ग उन्नत (elevated) रस्ते आणि इतर पायाभूत सुविधांचे प्रकल्प महानगरपालिका यापुढे करणार नाही.

7.1.6. सर्व रेल्वे उड्डाणपूल आणि रेल्वे अंडरब्रिजमध्ये पादचारी प्रवेशाची सुविधा असेल याची खात्री केली जाईल.

7.1.7. शहरामध्ये पादचारी पूल आणि भुयारी पादचारी मार्गाचे बांधकाम हे धोरण अंगीकारल्यानंतार टाळले जातील. त्यांची निर्मितीची गरज असल्यास ठोस तांत्रिक कारणांशिवाय ते बांधले जाणार नाही.

DRAFT

7.2. सायकल मार्ग

7.2.1. शहरांतर्गत प्रवास सायकल चालवण्यासाठी अनुकूल व्हावा आणि पर्यटनाला चालना देण्यासाठी औरंगाबाद शहर सायकलस्नेही आराखडा तयार करण्यात येईल.

7.2.2. ३० मीटरहून अधिक रुंदीच्या रस्त्यांवर अथवा ८०% खाजगी वाहनांचा वेग ताशी ३० किमीपेक्षा जास्त असल्यास अशा रस्त्यांवर स्वयंत्र सायकल मार्ग निर्माण करण्यात येतील. जवळील रस्त्यावर पर्यायी उत्तम समांतर सायकल मार्ग उपलब्ध असल्यास एखादा अपवाद मंजूर करता येईल.

7.2.3. सायकल मार्ग कमीत कमी २ मीटर रुंदीचे असतील आणि खासगी वाहनांच्या रहदारीपासून सुरक्षित केले जातील. तसेच, सायकल मार्गाची संरचना औरंगाबाद रस्ते संरचना नियमावलीनुसार असेल.

7.2.4. काही ठिकाणी रस्त्याच्या मधोमध कमीतकमी ४ मीटर रुंदीचे, स्वतंत्र आणि द्विमार्गी असतील असे सायकल मार्ग- IRC ११-२०१५ च्या निकषांप्रमाणे निर्माण केले जातील.

7.2.5. रस्त्यालगत होणाऱ्या बांधकाम प्रकल्पांच्या कामांमुळे वाहतुकीला खासकरून पादचारी आणि सायकलस्वारांसाठी पर्यायी व्यवस्था करण्यात येईल.

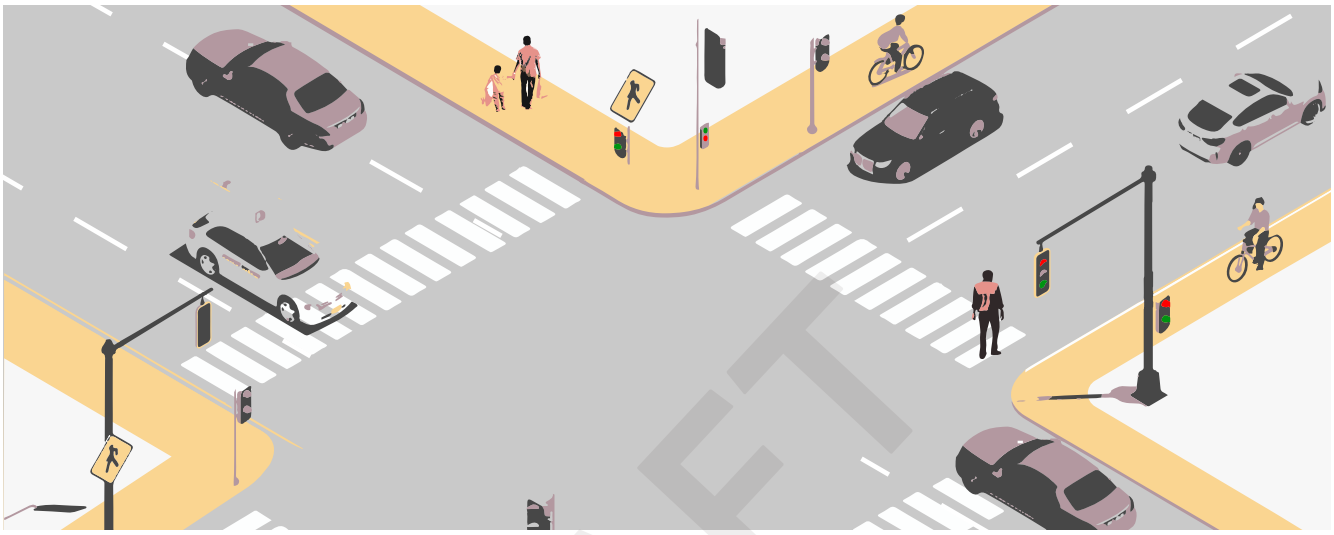
7.2.6. सर्व फुटपाथ आणि सायकल मार्ग सुस्थितीत आणि स्वच्छ ठेवण्यासाठी दुरुस्ती व देखभाल कार्यक्रम वेळोवेळी राबवण्यात येईल.

7.2.7. सदर धोरणानुसार रस्ते संरचना, नियोजन आणि वापराबाबत घेतलेल्या निर्णयांची चर्चा संबंधित संस्थांसोबत करण्यात येईल. तसेच, या धोरणामुळे प्रभावित होणाऱ्या रस्त्यालगतच्या सार्वजनिक अथवा खाजगी मालमत्ताधारकांसोबत चर्चा करण्यात येईल.

7.2.8. रस्त्याचे न्याय्य वाटप (equitable distribution) करण्यासाठी औरंगाबाद महानगरपालिका वेळोवेळी पुढाकार घेईल.

DRAFT

7.3. ट्रॅफिक व्यवस्थापन



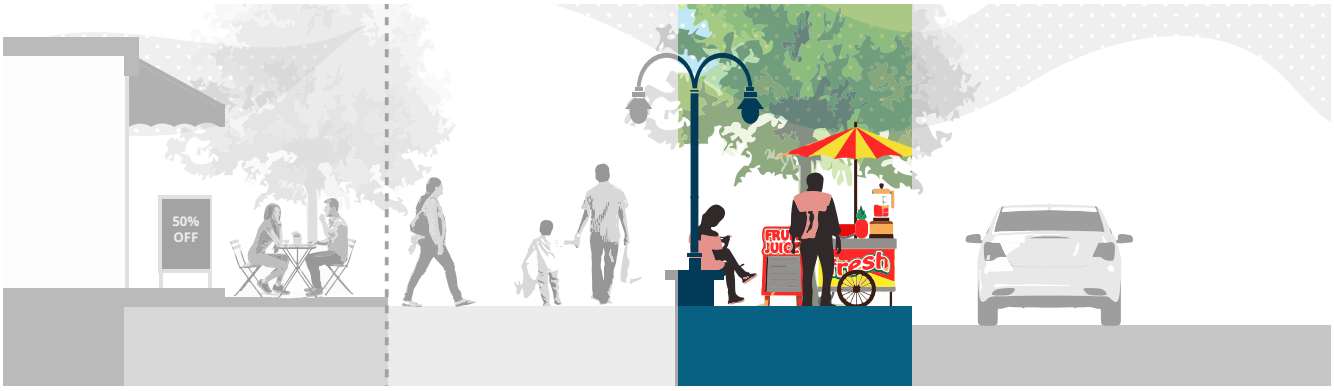
7.3.1. औरंगाबाद महानगरपालिका वाहतूक पोलिसांसोबत शहरातील ब्लॅक स्पॉट काढून त्यावर योग्य ती कारवाई करतील.

7.3.2. औरंगाबाद महानगरपालिका सर्व चौकात पादचारी सिग्नल उभे करेल आणि पादचाऱ्यांच्या वाहतुकीसाठी सिग्नलच्या टप्प्यांमध्ये पुरेसा वेळ ठेवण्यात येईल.

7.3.3. सार्वजनिक वाहतूक जलदगतीने होईल यासाठी सिग्नल ग्रीन फेज ठरवण्यात येतील.

7.3.4. विविध प्रकारे होणारी शहरांतर्गत वाहतूक खासकरून पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या दृष्टीने सुरक्षित होईल यासाठी वाहतूक विभाग काटेकोरपणे नियमावलीची अंमलबजावणी करेल.

7.4. फेरीवाल्यांचे व्यवस्थापन



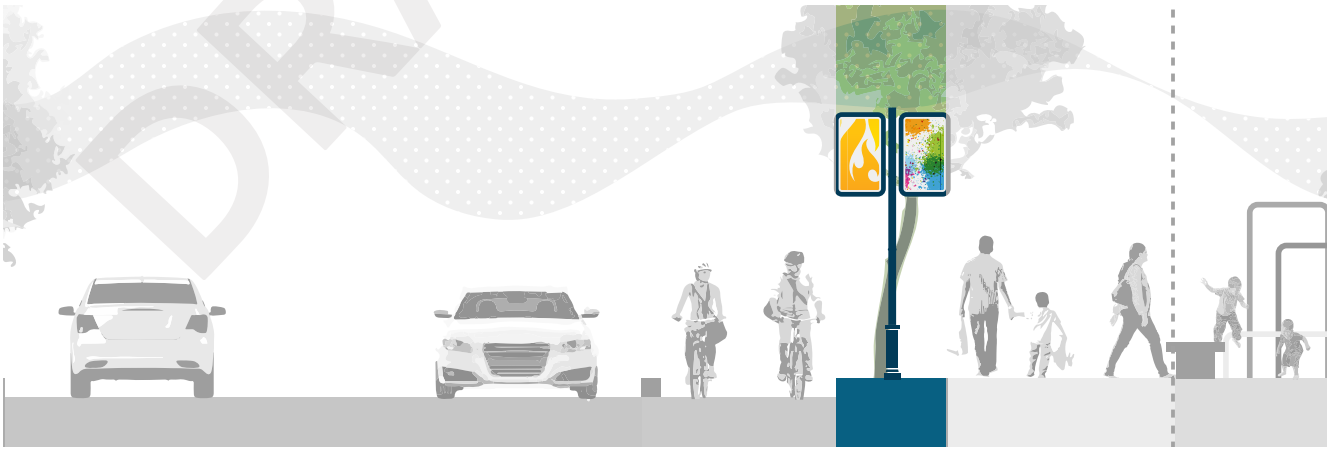
7.4.1. फेरीवाल्यांचे व्यवस्थापन करण्यासाठी औरंगाबाद शहर फेरीवाले नियंत्रण नियमावलीचा आधार घेण्यात येईल.

DRAFT

7.5. पार्किंगचे व्यवस्थापन

7.5.1. पार्किंगचे व्यवस्थापन करण्यासाठी वाहतूक विभाग औरंगाबाद शहराच्या पार्किंग धोरणाचा आधार घेईल.

7.6. जाहिरात आणि होर्डिंगचे व्यवस्थापन



7.6.2. जाहिरातफलकांची रचना आणि बांधणी पादचारी आणि सायकलस्वारांना अडथळा निर्माण होणार नाही याची दक्षता घेऊन करण्यात येईल. २ मीटर रुंद आणि २ मीटर उंच इतकी जागा मोकळी राहील अशी सोय करण्यात येईल.

7.7. भूमिगत पायाभूत सुविधा (service utility) पुरवठा सामग्रीचे व्यवस्थापन

7.7.1. पादचारी आणि सायकलस्वारांना अडथळा निर्माण होणार नाही अशाच प्रकारे भूमिगत पायाभूत सुविधांच्या प्रवेशासाठी जागा (**access points**) निश्चित करण्यात येतील. 'मॅनहोल कव्हर' हे फुटपाथ आणि सायकल मार्ग इ. सुविधांच्या समपातळीवर असतील आणि त्यांची झाकणे आवागमनास देखभाल करतांना आणि सुरक्षिततेसाठी बाधा ठरणार नाहीत अशी बसवली आणि डीजाईन केली जातील.

7.7.2. बंदिस्त गटारे इत्यादींच्या माध्यमातून रस्त्यावरील पावसाळी पाण्याची व्यवस्था केली जाईल आणि असे पाणी फुटपाथ आणि सायकलमार्गाबाहेर काढले जाईल. तसेच, पावसाचे पाणी रस्त्यावर, फुटपाथवर आणि सायकलमार्गावर साचून न राहण्यासाठी त्याच्या निचऱ्याची योग्य व्यवस्था करण्यात येईल.

7.7.3. भूमिगत पायाभूत सुविधांची बांधणी IRC-९८-२०११ नुसार होईल याची खात्री केली जाईल.

7.7.4. नवीन रस्त्यांचे बांधकाम आणि रस्त्यांचे पुनर्बांधकाम करतांना इतर भूमिगत पायाभूत सुविधा जसे की वीज, गॅस पाईपलाईन, इत्यादी गोष्टींसाठी तजवीज असेल याची खात्री केली जाईल. यासाठी कंत्राटदार आणि औरंगाबाद महानगरपालिकेमध्ये योग्य समन्वय प्रस्थापित होईल याची खात्री केली जाईल.

7.8. सार्वजनिक वाहतूक

7.8.1. रस्त्याची संरचना सार्वजनिक वाहतुकीशी संलग्नता राखून आणि बहूमोडल स्थानक (multi-modal interchanges) म्हणून केली जाईल.

7.8.2. बस थांबे ठराविक अंतराने, बस स्थानकांवर प्रवाशांना सुरक्षितरीत्या थांबता येईल आणि रस्त्यावर न उतरता बसमध्ये चढ-उतार करता येतील बनविण्यात येतील अशा पद्धतीनेच फर्निचर क्षेत्रात/ पट्ट्यात उभारल्या जातील. तसेच, स्थानकाच्या मागील बाजूस पादचाऱ्यांना चालण्यासाठी सुयोग्य जागा राखली जाईल. काही अपवादात्मक जागा वगळता (उदाहरणार्थ-रेल्वे स्थानक) बस बे बनविले जाणार नाही.

7.8.3. बस स्थानके, रेल्वे स्थानक, रिक्षा थांबे अशा विविध वाहतुकीच्या प्रकारांमधून प्रवाशांना एका प्रकारातून दुसऱ्या प्रकारे सहज प्रवास करता यावा आणि कमीत कमी अंतर चालावे लागेल या दृष्टीने संबंधित जागांची रचना केली जाईल. बस स्थानकांपर्यंत पोहोचतांना रस्ता ओलांडण्यासाठी समतल पादचारी क्रॉसिंगला प्राधान्य दिले जाईल.

7.8.4. योग्य ठिकाणी आणि ठराविक अंतरावर रिक्षा स्थानके आणि नीम्न सार्वजनिक वाहतूक स्थानके

उभारण्यात येतील.

7.8.5. बस स्थानके, रेल्वे स्थानक परिसरात आणि शहरातील प्रमुख ठिकाणांवर प्रवाशांना मार्ग शोधता यावा यासाठी सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेचे नकाशे आणि स्थानांतरच्या संधी अशाप्रकारची विविध माहिती दर्शवणारी माहितीफलके उभारण्यात येतील.

7.8.6. सार्वजनिक वाहतूक थांबे आणि स्थानकांच्याभोवतालील प्रभाव क्षेत्रात, पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या सुरक्षित आणि कार्यक्षम भ्रमणशीलतेस प्राधान्य दिले जाईल.

7.8.7. बस आणि रेल्वे स्थानकांच्या ५०० मीटरच्या परिघामधील सर्व मार्गांवर विशेषतः मुख्य ठिकाणी येणाऱ्या मार्गांवर पादचाऱ्यांसाठी आकर्षक वातावरण निर्माण करण्यात येईल.

7.8.8. बस आणि रेल्वे स्थानकांच्या परिसरात पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या जागा, प्रवासी सोडण्याच्या आणि घेण्याच्या, बस सुविधा आणि पार्किंग, इत्यादी जागा प्रवेशदाराजवळ माहितीफलकाद्वारे दर्शवल्या जातील.

7.8.9. बस आणि रेल्वे स्थानकांच्या परिसरात आणि NMT रहदारी जास्त असलेल्या भागांमध्ये मुबलक NMT सुविधा निर्माण केल्या जातील.

7.8.10. फुटपाथ आणि सायकलमार्ग स्मार्ट सिटी बसचा वापर करणाऱ्यांसाठी सुगम्य करण्यात येतील. तसेच, सक्षम रस्ते धोरण बहूमोडल वाहतूक व्यवस्थेसाठी पूरक बनवल्या जातील याची सुनिश्चितता करण्यात येईल.

7.8.11. शहरातील रस्ते प्रवासाचा पहिल्या आणि शेवटचा टप्प्यांसाठी (First and last mile connectivity) सुयोग्य बनवण्यासाठी पायी चालणे आणि सायकल या दोन वाहतूक प्रकारांना प्राधान्य दिले जाईल.

7.9. चौक

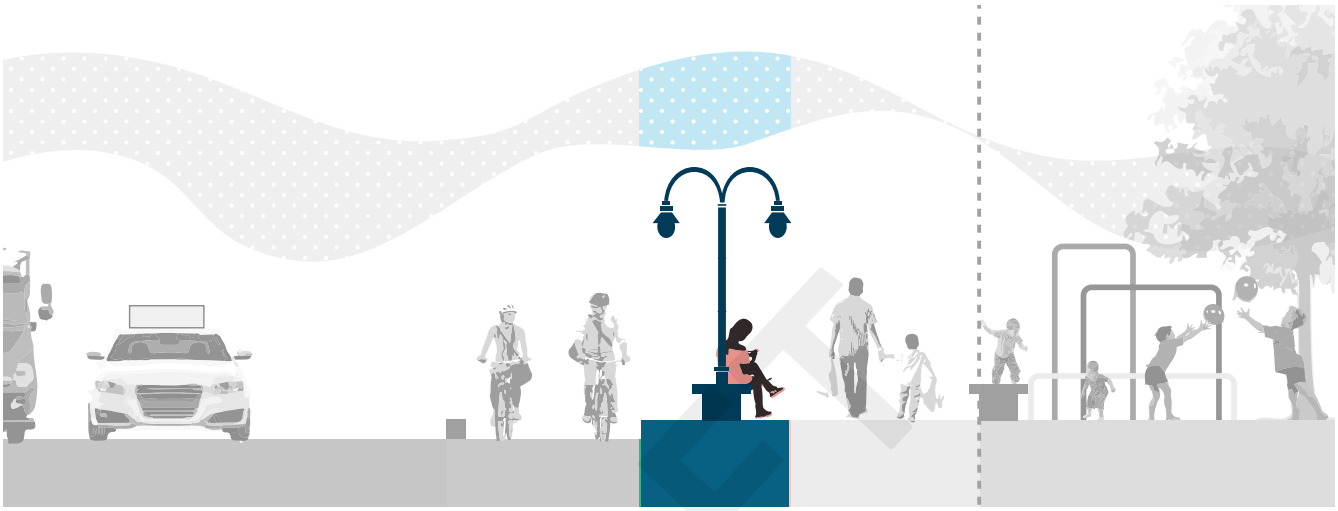
7.9.1. चौकांची बांधणी आणि पुनर्बांधणी IRC-६५-२०१७ नुसार होईल याची खबरदारी औरंगाबाद महानगरपालिका आणि कंत्राटदार घेईल.

7.9.2. चौकांची बांधणी आणि पुनर्बांधणी करतांना NMT धारक आणि सार्वजनिक वाहतुकीला प्रथम प्राधान्य देण्यात येईल.

7.9.3. औरंगाबाद महानगरपालिका सक्षम रस्ते समितीच्या शिफारसीनुसार चौकांच्या बांधणी आणि पुनर्रचनेचा प्राधान्यक्रम ठरवेल. हा प्राधान्यक्रम ठरवतांना शहराच्या विविध भागांमधील चौकांचा अंतर्भाव असेल याची खात्री औरंगाबाद महानगरपालिका करेल.

DRAFT

7.10. स्ट्रीट फर्निचर



7.10.1. स्ट्रीट फर्निचर सक्षम रस्त्यांचा एक महत्त्वाचा घटक आहे आणि म्हणूनच औरंगाबाद महानगरपालिका स्ट्रीट फर्निचरमध्ये समाविष्ट होणाऱ्या सर्व गोष्टी शहरानुरूप, सभोवतालच्या भूउपयोगानुरूप, पर्यावरणारूप आणि दीर्घायुषी असतील याची काळजी घेईल.

7.10.2. औरंगाबाद महानगरपालिका स्ट्रीट फर्निचरमध्ये समाविष्ट होणाऱ्या सर्व गोष्टी नियमित अंतरावर आणि कोणत्याच वाहतूक प्रकाराला बाधा आणणार नाही या प्रकारे बसवेल.

7.10.3. औरंगाबाद महानगरपालिका स्ट्रीट फर्निचरमध्ये समाविष्ट होणाऱ्या सर्व गोष्टी नियमितपणे निगा राखून त्या नेहमी वापरण्यासाठी आरामदायक आणि सुरक्षित असतील याची काळजी घेईल.

7.10.4. औरंगाबाद महानगरपालिका स्ट्रीट फर्निचरमध्ये समाविष्ट होणाऱ्या सर्व गोष्टी जर शहरात निर्माण होणाऱ्या कचऱ्याच्या पुनर्वापरातून (recycle) किंवा upcycling मधून तयार होत असतील तर त्यांना प्रथम प्राधान्य देईल. तसेच, स्ट्रीट फर्निचर रस्त्यांवर बसवण्यासाठी शहरात बांधकाम क्षेत्रातून निर्माण होणाऱ्या (construction & demolition waste) कचऱ्याचा वापर करण्यास प्राधान्य देईल. औरंगाबाद महानगरपालिकेचा घन कचरा व्यवस्थापन विभाग यासाठी काम बघेल.

7.11. रस्ते सुरक्षा

7.11.1. चौक आणि रस्ते ओलंडण्याच्या सर्व ठिकाणी (सिग्नल व दुभाजक असलेले किंवा नसलेले) किमान ३ मीटर रुंदी इतकी जागा पादचाऱ्यांसाठी राखून ठेवली जाईल आणि अशी रुंदी वाढवण्यासाठी पादचाऱ्यांची वाढती संख्या लक्षात घेतली जाईल.

7.11.2. पादचाऱ्यांसाठी रस्ता ओलांडण्याच्या जागा फुटपाथच्या पातळीवर उचलून फुटपाथला समतल केल्या जातील आणि वाहनांसाठी रॅम्प बनवले जातील. वाहतुकीची गती कमी करण्यासाठी रॅम्पचा उतार कमीतकमी १:४ ठेवला जाईल.

7.11.3. रस्ते दुभाजकाची रुंदी कमीत कमी १ मीटर ठेवली जाईल आणि पादचाऱ्यांस एक टप्प्यात ५.५. मीटरपेक्षा जास्त वाहनांची मार्गिका ओलांडावी लागणार नाही याची काळजी घेतली जाईल.

7.11.4. पादचाऱ्यांना अडथळा आणणारी सर्व प्रकारची railing काढली जाईल आणि त्यांचा वापर जागेनुरूपच केला जाईल.

7.11.5. पादचारी क्रॉसिंगमध्ये पायऱ्या नसतील याची दक्षता पाळली जाईल आणि गरज वाटल्यास रॅम्पचा वापर करण्यात येईल. पादचारी क्रॉसिंगच्या ठिकाणी प्रतीक्षा क्षेत्राची(pedestrian refuge) सोय केली जाईल. रस्ते ओलांडण्याचे अंतर कमी करण्यासाठी पार्किंग पट्ट्यात बल्ब आउट बनवले जातील.

7.11.6. रस्ता ओलंडण्याचे अंतर कमी करून, मोटार वाहनांची गती कमी करून, सिग्नल चक्र सुलभ करून किंवा इतर मार्गांनी सुरक्षितपणे रस्ता ओलंडता आला पाहिजे यासाठी रस्त्यांचे पुनर्निर्माण केले जाईल.

7.11.7. रेल्वे किंवा सार्वजनिक वाहतूक टर्मिनल पादचारी पूलांना मुख्य स्थानांसाह जोडण्यासाठी 'स्कायवॉक' तयार केले जाऊ शकतील परंतु असे करतांना पादचाऱ्यांच्या मूलभूत सुविधांमध्ये तडजोड केली जाणार नाही. असे 'स्कायवॉक' बांधतांना रस्त्याच्या पातळीवरील पादचारी क्रॉसिंगमध्येसुद्धा सुधारणा केली जाईल.

7.11.8. रस्त्याच्या खाजगी वाहनांच्या मार्गांची रचना सार्वजनिक वाहतुकीची कार्यक्षम गतिशीलता राखली जाईल आणि खासगी वाहनांचा वेग मध्यम राखला जाईल अशा पद्धतीने केला जाईल.

7.11.9. रस्त्याची संरचना करतांना जागा या प्राधान्यक्रमात दिली जाईल: पायी चालणारे, सायकल चालवणारे, झाडे, सार्वजनिक वाहतूक, फेरीवाले आणि शेवटी खाजगी वाहने

7.11.10. मोटार वाहनांचा वेग कमी करण्यासाठी वाहनांच्या मार्गिकेची रुंदी मर्यादित ठेवणे आणि ठराविक अंतराने गतिरोधक बसवण्यासारख्या उपायांनी केला जाईल.

7.11.11. नागरिकांना आपल्या भागातील रस्त्यांचा अतिरिक्त वापर मोटार गाड्यांऐवजी पादचारी किंवा सायकल मार्गांसाठी वाढविणे सुकर व्हावे यासाठी विविध सोप्या उपायांची आणि पद्धतींची माहिती/यादी पुरवण्यात येईल.

7.11.12. एकेरी वाहन मार्ग ठरवतांना स्मार्टसिटी बस आणि फुटपाथला प्राधान्य दिले जाईल आणि त्यानंतर एकेरी वाहन वाहन मार्ग ठरवले जातील. तसेच, सर्व एकेरी वाहन मार्गांवर पादचारी आणि सायकलच्या दुहेरी वाहतुकीस परवानगी असेल.

7.11.13. शहरातील रस्ते खासगी वाहनांच्या वाहतुकीस प्रतिबंधित करून फक्त NMT धारकांच्या वापरासाठी निश्चित करण्यासाठी सर्व भागधारकांसोबत चर्चा केली जाईल. हा निर्णय तांत्रिक आधाराने आणि सर्व भागधारकांसोबत समन्वयाने घेतला जाईल. यासाठी खालील रस्त्यांना प्राधान्य दिले जाईल: शाळा असलेले रस्ते, ऐतिहासिक आणि सांस्कृतिक ठिकाणे, प्रमुख बाजारपेठा, इत्यादी.

DRAFT

7.12. पथदिवे

7.12.1. पथदिव्यांची संरचना शहराच्या ओळखीला साधर्म्य साधणारी असतील आणि रस्त्याच्या इतर घटकांसह त्यांचे समन्वय साधले जाईल. पथदिवे आणि त्यांचे व्यवस्थापन ब्यूरो ऑफ एनर्जी एफिशीएनसीने तयार केलेल्या मार्गदर्शक तत्त्वांना अनुसरून असतील.

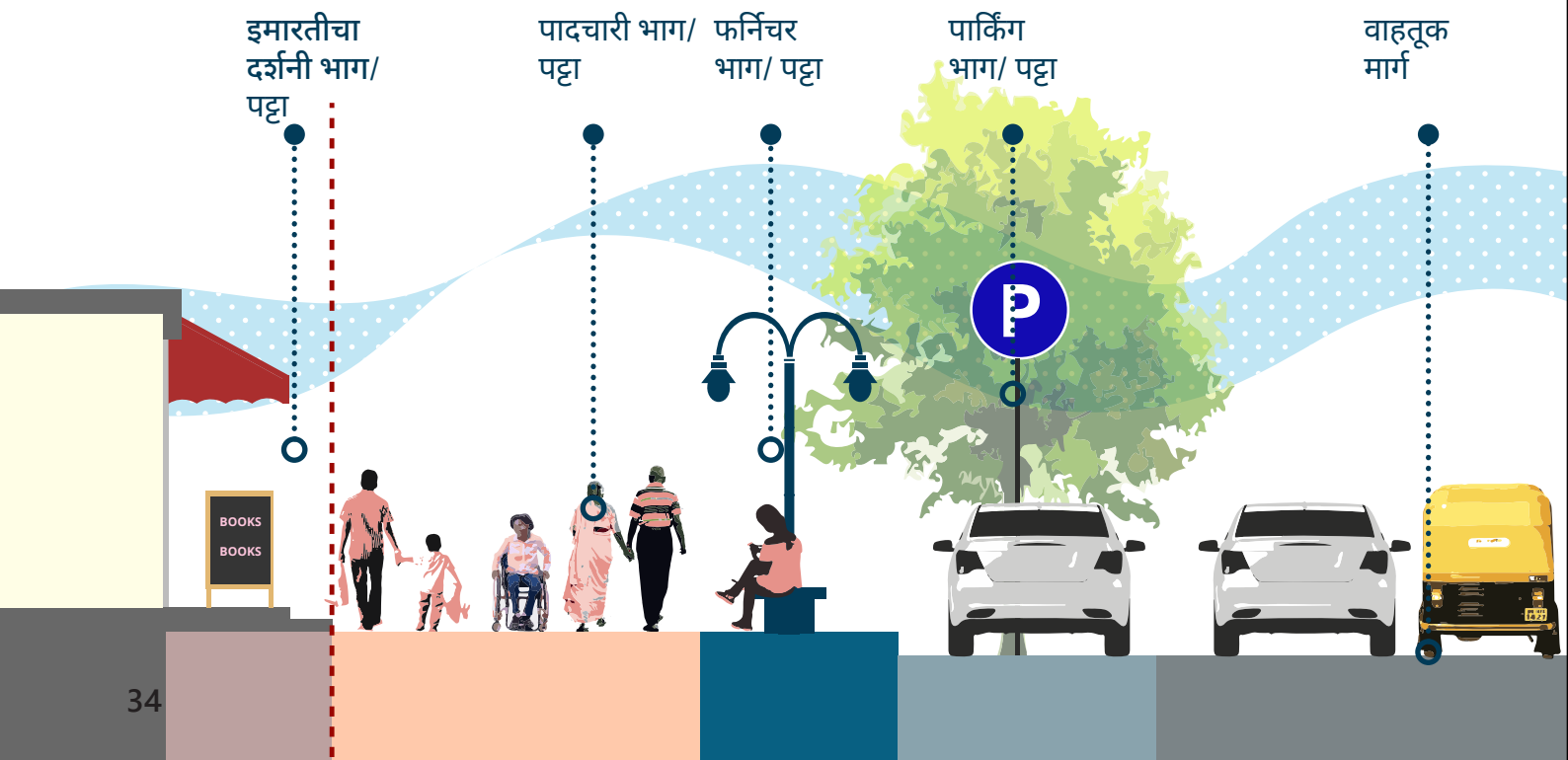
7.12.2. पथदिव्यांमध्ये योग्य अंतर, ऊंची आणि योग्य मानांकणाचा उजळपणा असेल याची दक्षता घेतली जाईल.

7.12.3. रस्त्यालगत कोणत्याही प्रकारचे गुन्हे होऊ नये यासाठी उत्तम प्रकाशव्यवस्था असणारे पथदिवे बसवण्यात येतील. विशेषतः उद्याने किंवा रिक्त जागांच्या कुंपणानजीक, फूत ओव्हर ब्रिज, इत्यादी ठिकाणी योग्य प्रकाशव्यवस्था असेल याची खात्री केली जाईल. तसेच, झाडांच्या फांद्या अथवा इतर कोणत्याही कारणांमुळे प्रकाशास अडथळा येणार नाही याची दक्षता घेतली जाईल.

7.12.4. पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या भ्रमणशिलतेत अडथळा येऊ नये याकरिता कमीत कमी २ मीटर रुंदीचा 'पादचारी पट्टा' सोडून उर्वरित जागेतच पथदिवे, जाहिरातींचे पॅनल, यूटिलीटी बॉक्स, इत्यादी बसवले जातील.

7.12.5. पथदिवे योग्यप्रकारे कार्यरत राहण्यासाठी नियमित देखभाल, बदली व साफसफाई ठेवण्यात येईल.

DRAFT



7.13. हरित आणि पर्यावरणपूरक रस्ते

7.13.1. टाऊन अँड कंट्री प्लॅनिंग ऑर्गनाझेशनने २०१४ साली प्रकाशित केलेल्या अर्बन ग्रीनिंग मार्गदर्शक तत्त्वांचा वापर रस्त्यालगतच्या आणि चौकातल्या हिरवळीसाठी (Landscaping) आणि फुटपाथ व सायकल मार्गांवर सावलीसाठी वृक्षारोपणासाठी केला जाईल.

7.13.2. झाडांच्या फांद्यामुळे दृष्टिक्षेपात आणि सुरक्षेस कोणताही अडथळा येणार नाही अशाप्रकारे झाडांची निगा राखण्यात येईल.

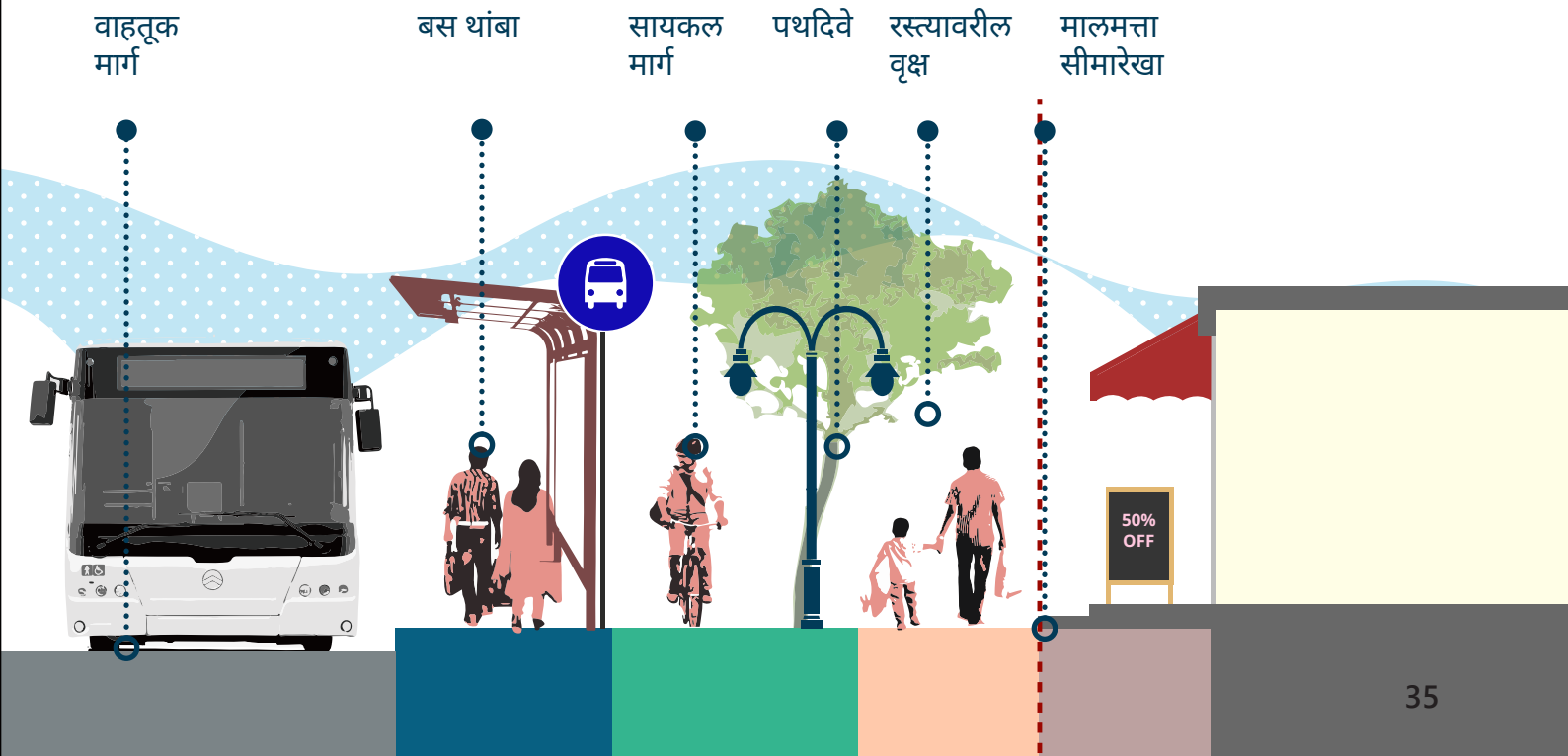
7.13.3. रस्त्यालगत असणाऱ्या झाडांच्या मुळांना इजा पोहोचू नये यासाठी बुंध्यालगत शक्य तितके प्रशस्त खड्डे अथवा पार बनवले जातील. तसेच, आधुनिक पथवृक्ष व्यवस्थापन तंत्र वापरले जाईल.

7.13.4. रस्त्यांची आणि फुटपाथची निर्मिती शहराच्या भूजल पातळीत वाढ होईल अशापद्धतीने करण्यात येईल. यासाठी विशेष बांधकाम पद्धती आणि साहित्याचा वापर करण्यात येईल.

DRAFT

“विकसनशील देशांमध्ये शहरातील संरक्षित सायकल मार्ग हे एक शक्तिशाली प्रतीक आहे, जे दर्शविते की $30 सायकलवरील नागरिक $30,000 किमतीच्या वाहनामधील नागरिकाएवढाच महत्त्वाचा आहे.”

- एनरिके पेन्यालोसा लोनद्यानो, बोगोटा शहराचे माजी महापौर

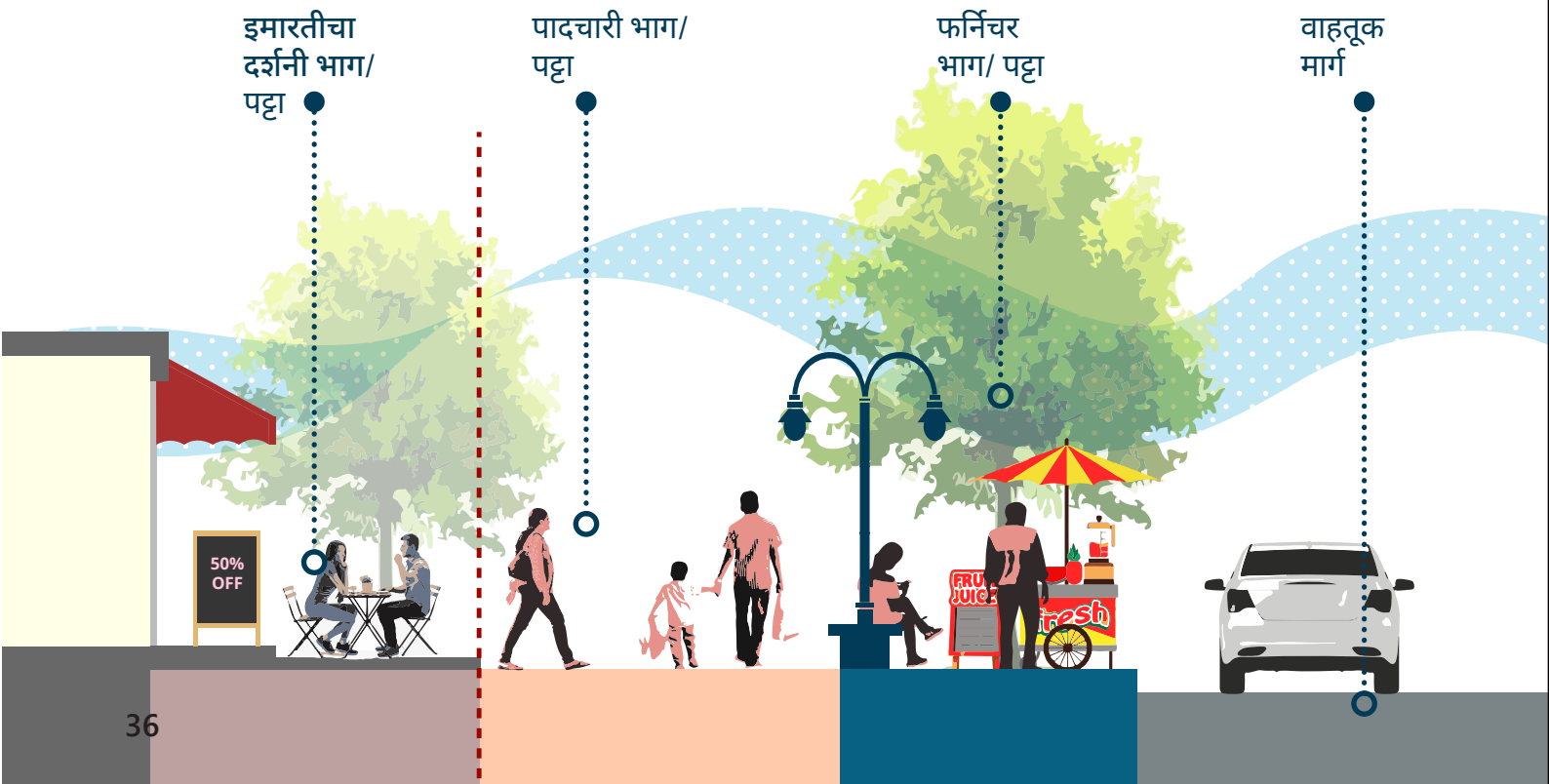


इमारतीचा दर्शनीय पट्टा / Frontage Zone
हा भाग कंपाउंड वॉलला लागून किमान ०. ५मी आणि व्यावसायिक क्षेत्रात किमान १मी इतका असावा. (IRC :१०३-२०२२)

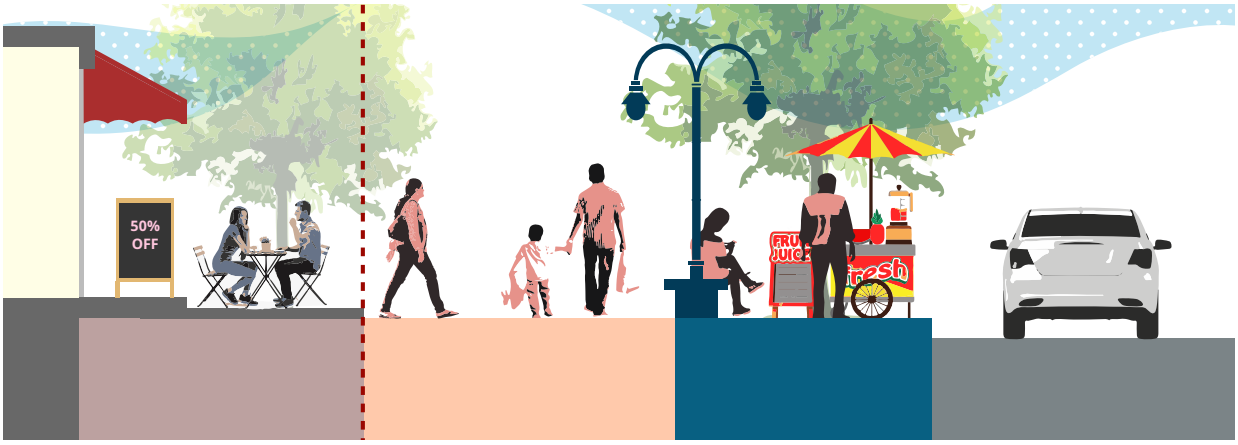
पादचारी मार्ग
हा भाग चालण्यासाठी आणि अडथळाविरहित असणे अनिरवार्य आहे. ह्याची किमान रुंदी २मी असावी जेणेकरून २ फिरत्या-खुर्च्या (व्हील चेअर) आजूबाजूने जाणे शक्य असेल आणि पूर्णपणे अडथळाविरहित असेल. (IRC :१०३-२०२२)

फर्निचर झोन / मल्टि युटिलिटी झोन
मॅनहोल , चेंबर, वृक्ष, बेंच, विजेचे खांब, लाईट पोल, कचरापेटी, डीपी बॉक्स इत्यादी गोष्टी ज्या चालण्यात अडथळे आणू शकतात त्या फर्निचर झोन मध्ये असाव्यात, चालण्याच्या मार्गात नाही. (IRC :१०३-२०२२)

DRAFT



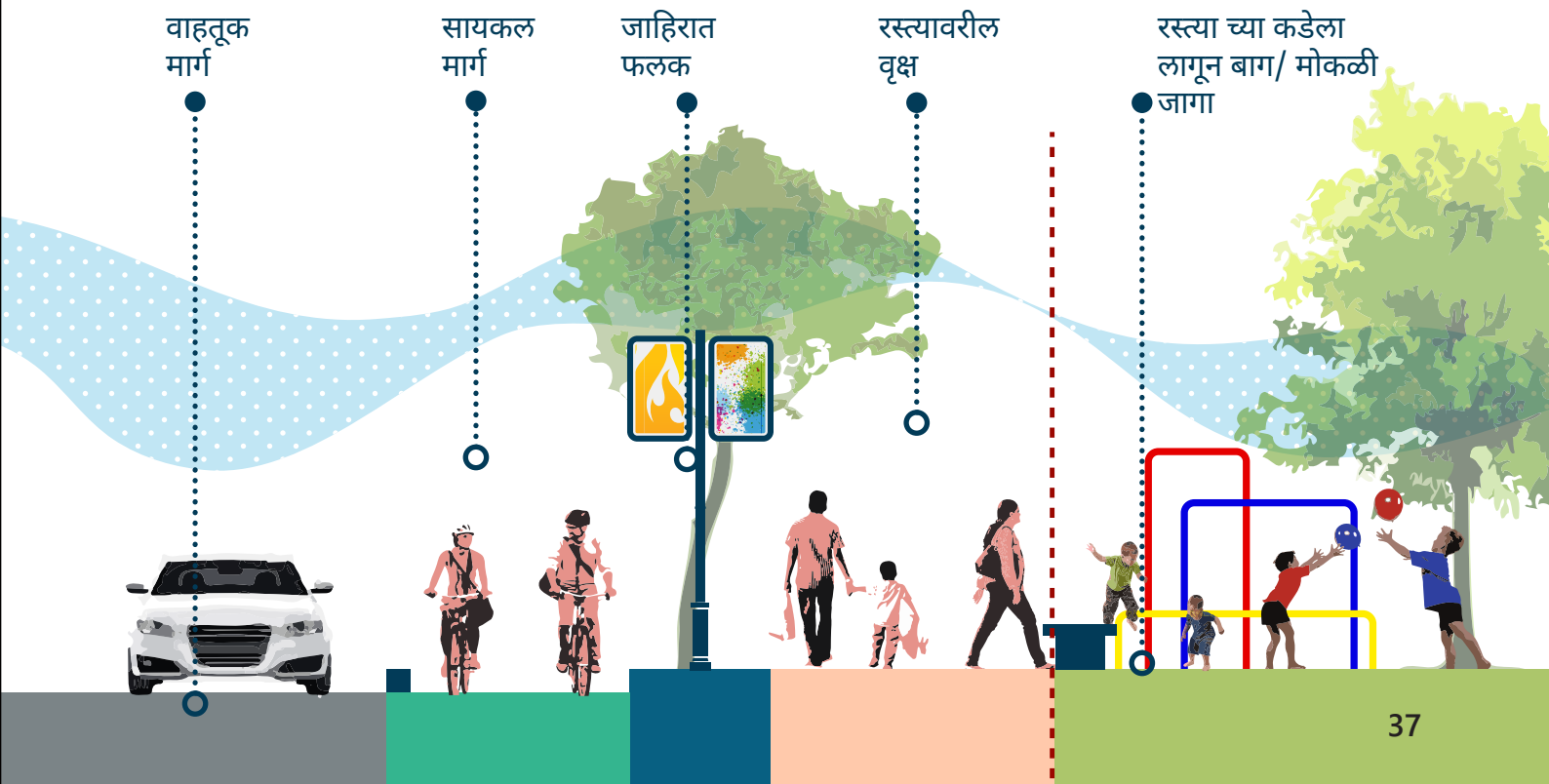
व्यावसायिक क्षेत्र



इमारतीचा दर्शनी भाग/ पट्टा किमान १मी + पादचारी मार्ग किमान २.५ मी + फर्निचर झोन किमान १.५ मी = किमान ५ मी

गर्दी असलेल्या बाजारपेठा

इमारतीचा दर्शनी भाग/ पट्टा किमान १मी + पादचारी मार्ग किमान ४मी + फर्निचर झोन किमान १.५ मी = किमान ६.५ मी



DRAFT

8. सक्षम रस्त्यांचे जाळे

औरंगाबाद महानगरपालिका शहरात असणाऱ्या विविध विकास प्राधिकारणांना त्यांच्या अखत्यारीत येणाऱ्या रस्त्यांना सक्षम रस्ते बनवण्यासाठी आणि सक्षम रस्त्यांचे एकीकृत जाळे उभे करण्यासाठी आणि एकत्र येऊन सक्षम रस्ते धोरणाची उद्दिष्टे साध्य करण्यासाठी आवाहन करते.

8.1. सक्षम रस्त्यांचे जाळे बनवण्याचा प्राधान्यक्रम

8.1.1. शहरातील प्रमुख ऐतिहासिक वारसे, महत्त्वाची सरकारी कार्यालये, शाळा, प्रमुख सार्वजनिक उद्याने आणि मैदाने जोडणारे प्रमुख रस्ते (mobility corridor)

8.1.2. वरील प्रमुख रस्त्यांना जोडणारे आणि सार्वजनिक आणि नीम्न-सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था मोठ्या प्रमाणात असणारे रस्ते (arterial and sub-arterial roads)

8.1.3. नागरी वसाहती जोडणारे रस्ते (collector streets)

8.2. विस्तृत जाळे

8.2.1. पायी चालण्यासाठी आणि सायकल चालवण्यासाठी सक्षम रस्त्यांचे विस्तृत जाळे औरंगाबाद महानगरपालिका इतर विकास प्राधिकारणांसोबत बनवेल. पादचारी मार्गांचे जाळे कमीतकमी ८० पादचारी प्रति चौक प्रति चौरस किलोमीटर तर सायकल मार्गांचे जाळे कमीतकमी ३५० मीटर प्रति सायकल प्रति चौरस किलोमीटर असेल याची खात्री केली जाईल.

8.2.2. दोन प्रमुख गंतव्य स्थानांमध्ये जर शहरातील उद्याने, सरकारी कार्यालये, ऐतिहासिक वारसे येत असतील आणि त्यामधले अंतर कमी असल्यास पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या सुविधेसाठी मुक्त प्रवेशाची सुविधा देण्यात येईल.

8.2.3. कल-डी-सॅक रस्ते बांधणीवर प्रतिबंध घालण्यात येईल. सर्व नागरिकांचा खासकरून पादचाऱ्यांना कमीत कमी अंतर कापावे लागेल या दृष्टीने सक्षम रस्त्यांचे जाळे निर्माण केले जाईल.

8.2.4. सर्व नवीन बांधकाम आणि पुनर्विकास कामे करतांना ब्लॉक आकार मर्यादित ठेवण्यात येईल जेणेकरून ब्लॉकची लांबी १५० मीटरपेक्षा जास्त नसेल.

DRAFT

9. परिसंस्था नियमावली

महानगरपालिकेच्या सर्व इमारती आणि मालमत्ता पादचारीस्नेही असतील याची काळजी औरंगाबाद महानगरपालिका घेईल. तसेच, इतर संबंधित संस्थांनाही त्यासंबंधी आवाहन केले जाईल. औरंगाबादच्या प्रस्तावित विकास आराखडा आणि विकास नियंत्रण नियमावलीच्या कागदपत्रांमध्येही खालील परिसंस्था नियमावलीचा समावेश करण्यात येईल:

9.1. नियमावली

9.1.1. कमीतकमी ७५% इमारतींमध्ये फ्रंट सेट बॅक हा सक्रिय आणि सुरक्षित पादचारी क्षेत्र निर्माण करणारा असावा. खुली प्रवेशद्वारे, पारदर्शक तावदाने (खिडक्या, इत्यादी.) यामार्फत हे साध्य करता येईल.

9.1.2. उपहारगृहे, स्टोअरफ्रंटस आणि रहिवासी असलेल्या घरांचा प्रवेशद्वारांचा या नियमावलीत समावेश असू शकतो. दुकानांची आणि इमारतींची रस्त्याच्या दर्शनी भागांची संख्या सरासरी प्रति १०० मीटर आणि कमीतकमी ५ इतकी असावी.

9.1.3. खाजगी इमारती रस्त्यांना सामोऱ्या असतील तर किमान 'बिल्ड-टू-लाइन' प्रमाणे त्या बांधल्या जाव्यात.

9.1.4. व्यावसायिक इमारतींसाठी 'बिल्ड-टू-लाइन' पाळले जावे. निवासी इमारतींसाठी जास्तीत जास्त सेटबॅक ३ मीटर असावा. इमारतींचा कमीतकमी ४०% भाग हा 'बिल्ड-टू-लाइन' असावा.

9.1.5. निवासी इमारतींच्या सीमाभिंती ३०० मिमीच्या उंचीवर पारदर्शक असतील याची खात्री केली जाईल.

DRAFT

10. जनजागृती

औरंगाबाद महानगरपालिका शहरात असणाऱ्या विविध विकास प्राधिकारणांना त्यांच्या औरंगाबाद महानगरपालिका आणि औरंगाबाद वाहतूक पोलिस यांच्या संयुक्त विद्यमाने सक्षम रस्ते धोरणाचे फायदे, गरज आणि उपयुक्ततेसाठी जनजागृती आणि माहिती अभियान राबवले जाईल. केंद्र आणि राज्य सरकारच्या उपक्रमांसोबतसुद्धा जनजागृती केली जाईल आणि त्यासाठी सर्वतोपरी पाठबळ मिळवले जाईल.

10.1. जनजागृती आणि माहिती अभियान

10.1.1. औरंगाबाद महानगरपालिका दरवर्षी एक दिवस सक्षम रस्ते धोरण दिवस म्हणून साजरा करेल.

10.1.2. औरंगाबाद महानगरपालिका या धोरणाची उद्दिष्टे साध्य करण्यासाठी स्थानिक व्यापारी महासंघासोबत, स्थानिक नागरी संघटनांसोबत अभिनव उपक्रम राबवेल, जे खालीलप्रकारे असू शकतात:

- विविध वृत्तपत्रांचे पत्रकार, स्थानिक आणि लोकप्रिय समाज माध्यमांचे प्रतिनिधी, रेडिओ जॉकी आणि निवेदक यांसाठी कार्यशाळा
- NMT अथवा सार्वजनिक वाहतूक प्रकाराने येणाऱ्या कर्मचाऱ्यांना आणि ग्राहकांना प्रोत्साहानपर बक्षीस/सवलत/ सूट देणे
- कर्मचार्यांना छोट्या कामांसाठी किंवा प्रवासासाठी सायकल पुरवणे
- सायकल दुरुस्तीसाठी वेगवेगळ्या गोष्टींचा पुरवठा करणे आणि सायकल दुरुस्ती स्थानके उभी करणे.
- कर्मचार्यांना सायकलसंबंधी असलेली सर्व कौशल्ये शिकवण्यासाठी प्रशिक्षण देणे. यासाठी स्थानिक सायकल संघांसोबत कार्यक्रम आयोजित करणे
- स्थानिक मालवाहतूक करणाऱ्या सेवांसाठी सायकलचा वापर करणे
- स्थानिक सायकल संघांसोबत सायकल रॅली, कार्यशाळा इत्यादी आयोजित करणे
- सायकलवर येणाऱ्या कर्मचाऱ्यांसाठी कपडे बदलण्यासाठी आणि शॉवरची सुविधा उपलब्ध करून देणे.

DRAFT

11. धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी आर्थिक तरतुदी

औरंगाबाद महानगरपालिका अर्थसंकल्पामध्ये नागरी वाहतूक या शीर्षकाखाली सार्वजनिक वाहतूक, सक्षम रस्ते बांधणी व देखभाल आणि हरित निधी या तीन गोष्टी एकत्रित करेल. तसेच, सदर धोरण अंगीकारल्यानंतर औरंगाबाद महानगरपालिका सक्षम रस्ते बांधणी आणि देखभालीसाठी आर्थिक तरतुदीमध्ये दरवर्षी उत्तरोत्तर वाढ करत जाईल.

- केंद्र आणि राज्य सरकारच्या विविध योजनांमधून मिळालेला निधी
- आंतरराष्ट्रीय संस्थांकडून निधी ऋणरूपात मिळालेला निधी .
- जिल्हा नियोजन समितिमधूनआलेला निधी
- खासदार आणि आमदार स्थानिक विकास निधींमधून दरवर्षी काही ठराविक रक्कम
- पार्किंग शुल्कातून मिळालेला महसूल
- जाहिरातींमधून आलेला महसूल महसूल
- कार्बन क्रेडिटच्या विक्रीतून आलेला ठराविक महसूल
- नवीन येणाऱ्या वाहनांच्या खरेदीनुसार त्यावर लावलेला कररूपी निधी
- CSR योजनेतून उभा केलेला निधी

DRAFT

12. प्रगतीचे मूल्यमापन

औरंगाबाद महानगरपालिका धोरणाच्या प्रगतीचे मूल्यमापन खालील निर्देशकांना अनुसरून करेल:

- पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या संख्येत वाढ
- पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या अपघातात घट
- फुटपाथ आणि सायकल मार्गाचा विस्तार
- सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेच्या उपयोगात वाढ

DRAFT

हेतू	१५ वर्षांचे ध्येय गाठण्यासाठी	
	ध्येय	नियोजन
पादचाऱ्यांसाठी पायाभूत सुविधा सुधारणे	शहरातील ५०% वाहतूक, पायी किंवा सायकलने व्हावी आणि हा स्तर कायम ठेवण्यात येईल सार्वजनिक वाहतुकीचा हिस्सा ५०% इतका असेल.	१२ मीटर किंवा त्यापेक्षा रुंद (ROW) असलेल्या सर्व रस्त्यांवर IRC १०३ (2012 अथवा त्यानंतरचे) आणि IRC:SP: ११७-२०१८च्या अनुषंगाने फुटपाथची बांधणी आणि पुनर्बांधणी होईल. १००% रस्ते पादचाऱ्यांसाठी सुरक्षित, सुगम्य आणि आरामदायक केले जातील. वर्षांतील किमान ३५० दिवस केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या व्यापक हवा गुणवत्ता निकषांची पूर्तता करेल किंवा त्यापेक्षा अधिक दर्जा राखले जाईल.
सायकलींसाठी पायाभूत सुविधा सुधारणे	खाजगी मोटार वाहनांचे व्हीकेटी (VkT) सद्यस्थितीतील पातळीपेक्षा 20% इतके कमी करणे	१००% रस्ते सायकलस्वारांसाठी सुरक्षित केले जातील. यासाठी सायकल मार्ग व रहदारीचा वेग कमी करण्यासाठी उपाययोजना केल्या जातील जेणेकरून रस्त्यावरील सर्व वापरकर्ते सुरक्षितपणे रस्ता वापरू शकतील रस्त्यावर प्रत्येक १०० मीटर वर विनामूल्य 'सायकल वाहनतळ' विकसित केले जातील. विकास नियंत्रण नियमावलीद्वारे सर्व इमारतींमध्ये सायकल पार्किंग असणे बंधनकारक केले जाईल. तसेच ते इमारतींच्या प्रवेशद्वारापासून जास्तीतजास्त १०० मीटर वर असेल. प्रत्येक एक लाख लोकसंख्येमागे किमान २०० सायकल याप्रमाणे सार्वजनिक सायकल सुविधा विकसित करण्यात येईल.
सार्वजनिक वाहतुकीचा आवाका वाढविणे	दर लाख लोकसंख्येमध्ये १० किंवा त्याहून कमी रस्ते अपघात	शहरातील कमीतकमी ८०% लोकसंख्या स्मार्ट सिटी बस थांब्यांच्या ४०० मीटर किंवा कमी अंतरावर असेल ताशी १२ बसेस किंवा त्याहून अधिक वारंवारिता असेल. १००% स्मार्टसिटी बस थांबे आणि स्थानके सुगम्य असतील
रस्ते सार्वजनिक आणि सांस्कृतिक केंद्रे बनवणे (Placemaking)	पादचाऱ्यांची वर्दळ असणाऱ्या सर्व रस्त्यांवर पादचारी प्लाझा बांधणे. महत्त्वाच्या बाजार बाजारपेठांचे सर्व रस्ते संपूर्ण पादचारी करणे	१२ मीटर किंवा त्यापेक्षा रुंद (NMT) असलेल्या सर्व रस्त्यांवर पादचारी आणि सायकलस्वारांसाठी आकर्षक, आनंददायी आणि आरामदायक सोईसुविधा निर्माण करणे. सर्व रस्त्यालगतच्या मोकळ्या आणि सार्वजनिक जागा सर्व वयोगटांसाठी सर्वसमावेशक, आकर्षक आणि पर्यावरणपुरकरीत्या विकसित करणे.

तक्ता क्र. 2

DRAFT

५ वर्षांचे ध्येय गाठण्यासाठी	
ध्येय	**नियोजन**
• अंतिम ध्येयाच्या किमान 25% उद्दिष्ट गाठले जाईल. • सर्व वाहतूक फेऱ्यांमध्ये पर्यावरणस्नेही वाहतुकीचा वाटा 3०% असेल. • सर्व मोटारगाड्यांद्वारे होणाऱ्या फेऱ्यांमध्ये सार्वजनिक वाहतूकीचा वाटा 3०% असेल.	१२ मीटर किंवा त्याहून अधिक रुंदी असलेल्या कमीतकमी २५% रस्त्यांवर पदपथ असतील. फुटपाथचे जाळे वाढविणे शाश्वत वाहनांचा वाढता वापर (चालणे, सायकली आणि सार्वजनिक वाहतूक)
• खाजगी मोटार वाहनांद्वारे व्हीकेटी हे आधार रेखा वर्षांच्या पातळीपेक्षा १५ - २०%किंवा त्यापेक्षा कमी असेल.	अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल.
• अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल	अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल.
• अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल	अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल.

DRAFT

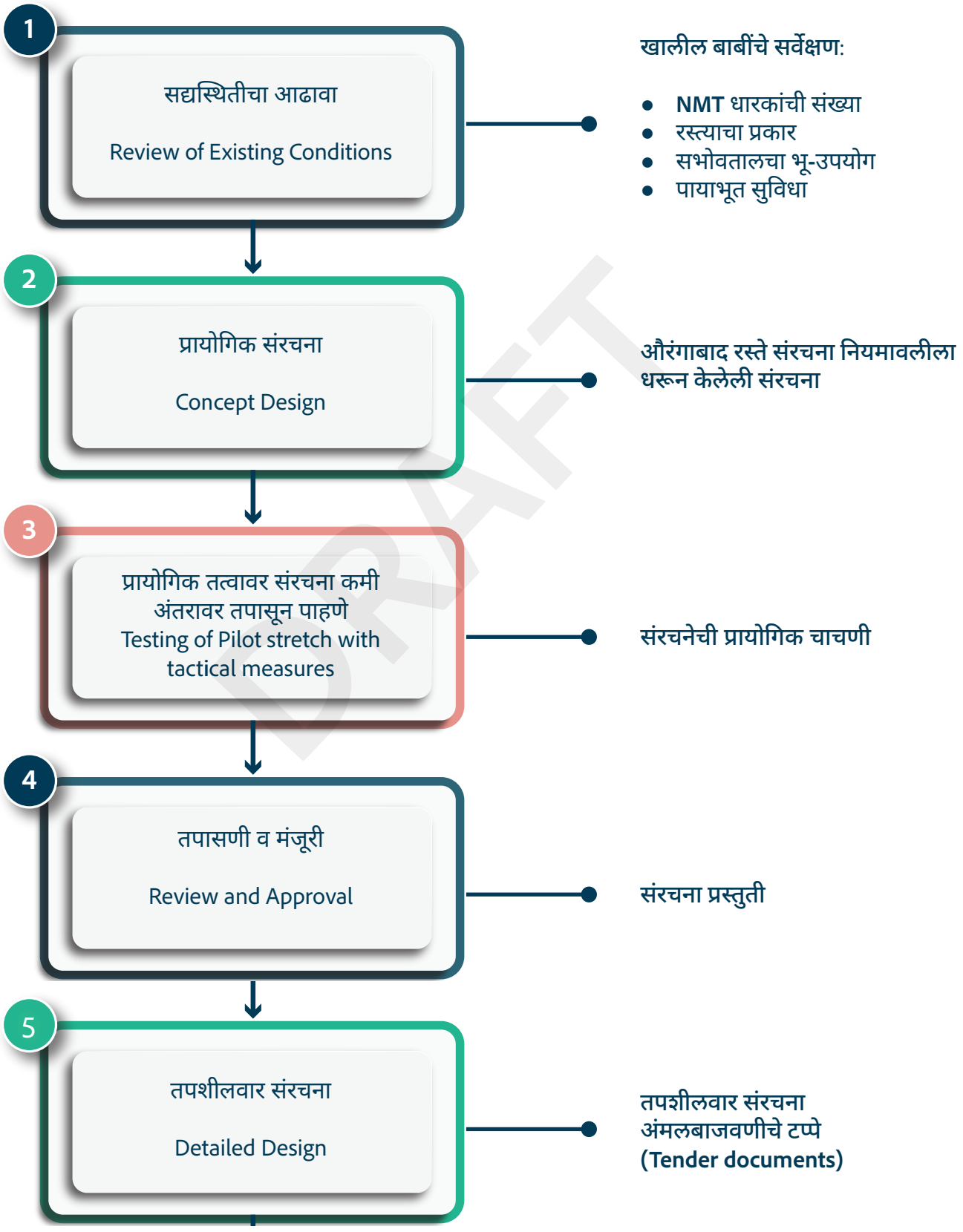
तक्ता क्र. 3

१० वर्षांचे ध्येय गाठण्यासाठी	
ध्येय	**नियोजन**
• अंतिम ध्येयाच्या किमान ८०% उद्दिष्ट गाठले जाईल. • सर्व वाहतूक फेऱ्यांमध्ये पर्यावरणस्नेही वाहतुकीचा वाटा ४०% असेल. • सर्व मोटारगाड्यांद्वारे होणाऱ्या फेऱ्यांमध्ये सार्वजनिक वाहतूकीचा वाटा ४०% असेल.	१२ मीटर किंवा त्याहून अधिक रुंदी असलेल्या कमीतकमी ७५% रस्त्यांवर पदपथ असतील.
• खाजगी मोटार वाहनांद्वारे होणारे Vehicle Kilometers Travelled (व्हीकेटी) 5 आणि 15 वर्षांच्या पातळीपैकी मोठ्या आकड्याइतके किंवा त्यापेक्षा कमी ठेवली जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान ७५% गाठले जाईल.
• अंतिम ध्येयाचे किमान ७५%गाठले जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान ७५% गाठले जाईल.
• अंतिम ध्येयाचे किमान ७५%गाठले जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान ७५% गाठले जाईल.

DRAFT

तक्ता क्र. 4

13. संरचना कार्यपध्दती



DRAFT

14. संरचना मंजूरी कार्यपध्दती

DRAFT

महत्त्वाच्या व्याख्या

- **NMT**: मानवीय शक्तिने होणारे वाहतुकीचे पर्याय जसे की पायी चालणे, सायकल चालवणे, सायकल रिक्षा, हातगाडी, इत्यादी.

- सक्षम रस्ते: सक्षम रस्ते म्हणजे असे रस्ते जे सर्व प्रकारच्या वाहतुक प्रकारांना सुरक्षितता, आरामदायकपणा आणि सुगम्यता प्रदान करतात.
- सार्वजनिक वाहतूक: स्मार्ट सिटी बस
- **Intermediate public transport (IPT)** : काळी-पिवळी रिक्षा
- मालवाहतूक: शहरातील अर्थव्यवस्थेसाठी लागणाऱ्या कच्च्या, पक्क्या किंवा विक्रीयोग्य मालाची वाहतूक
- **TCPO**: Town and Country Planning Organization
- इमारतीचा दर्शनी भाग/पट्टा/क्षेत्र: पादचारी आणि रस्त्याच्या कडेवरच्यामध्ये असलेला भाग
- पादचारी भाग/पट्टा/क्षेत्र : पायी चालणाऱ्यांसाठी अखंड आणि अडथळाविरहित असलेला भाग
- गंभीर दुर्घटना स्थळे: सतत अपघात होण्यासाठी कुप्रसिद्ध असणारे रस्ते किंवा जागा
- रस्त्यावरची सुरक्षा दृष्टी (**Eyes on the street**): रस्त्यावर चालणाऱ्या निरनीराळ्या उपक्रमांमुळे रस्त्यावर निर्माण होणारी सुरक्षितता किंवा सुरक्षेची भावना
- बहूमोडल वाहतूक व्यवस्था (**Multi-modal transport system**): अशी व्यवस्था जी विविध वाहतूक प्रकारांना एकत्र आणते.
- स्ट्रीट फर्निचर: उदाहरणार्थ सिमेंटचे बेंच, कचरापेट्या, इत्यादी.

DRAFT

- **Traffic calming:** ट्रॅफिक कामिंग म्हणजे रस्त्यांवर वाहनांची गती नियंत्रित ठेवण्याच्यादृष्टीने केलेले उपाय.

- **Chicane parking:** एक विशेष प्रकारचा पार्किंग प्रकार

- **Visual Clutter:** रस्त्यावरच्या विविध घटकांमुळे दिसणारा अव्यवस्थितपणा

- VKT: a unit of measure of traffic flow, determined by multiplying the number of vehicles on a given road or traffic network by the average length of their trips measured in kilometers.

- फर्निचर झोन / मल्टि युटिलिटी झोन:
मॅनहोल , चेंबर, वृक्ष, बेंच, विजेचे खांब, लाईट पोल, कचरापेटी, डीपी बॉक्स इत्यादी गोष्टी ज्या चालण्यात अडथळे आणू शकतात अशा गोष्टी असलेला पट्टा.