



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 2524]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अगस्त 2, 2019/श्रावण 11, 1941

No. 2524]

NEW DELHI, FRIDAY, AUGUST 2, 2019/SHRAVANA 11, 1941

दिल्ली विकास प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 2 अगस्त, 2019

का.आ. 2777(अ).—दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 (1957 का 61) की धारा 57 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए दिल्ली विकास प्राधिकरण केन्द्र सरकार के पूर्व अनुमोदन से एतद्वारा दिल्ली में पैदल चलने (वॉकेबिलिटी) को बढ़ावा देने हेतु विनियम बनाता है।

दिल्ली में पैदल चलने (वॉकेबिलिटी) को बढ़ावा देने हेतु विनियम

1. विनियमों की आवश्यकता

1.1. पूरे दिल्ली शहर में पैदल चलने वालों की बहुत बड़ी संख्या है। व्यक्तियों की प्रतिदिन की यात्रा में 34 प्रतिशत “केवल पदयात्रा” है, जिसमें शैक्षिक यात्रा का 58 प्रतिशत और व्यवसाय एवं सेवा यात्रा का 31 प्रतिशत पैदल यात्रा है। लगभग 50 प्रतिशत मेट्रो यात्री स्टेशनों तक आने और जाने के लिए पैदल यात्रा करते हैं। पैदल यात्रा करने वाले 77 प्रतिशत शहरी गरीबों के लिए यात्रा करने का एक प्रमुख साधन पैदल चलना है। इसके अतिरिक्त, सभी यात्रा का लगभग 60 प्रतिशत 4 कि.मी. से कम है और 80 प्रतिशत 6 कि.मी. से कम है—जो पैदल यात्रा करना और साइकिल का प्रयोग करने के लिए एक आदर्श दूरी है। इतनी अधिक संख्या में पैदल यात्री होते हुए भी दिल्ली में पैदल चलने हेतु अच्छा वातावरण वांछित स्थिति से दूर है, जिसका परिणाम यह हुआ है कि ‘वॉकेबल सिटी’ के रूप में दिल्ली की संभावना अभी पूरी तरह से खोजी और कार्यान्वित¹ नहीं की गई है।

1.2. दिल्ली में पैदल यात्रा के संबंध में मुख्य मुद्दे निम्नलिखित हैं :

- पैदल चलने वालों के स्थान और आवागमन के संबंध में यातायात नियमों का ठीक से प्रवर्तन न होना—यह सड़कों पर पैदल चलने वालों का ध्यान न रखने की कमी से संबंधित है। इससे मोटर चालक के उपद्रवी व्यवहार और सड़क अवरोध से बचने हेतु फुटपाथ का मोटरसाइकिलों, कारों और पैरा ट्रांजिट के लिए प्रयोग करना, चौराहों तथा पैदल पारपथ पर यातायात नियमों का पालन न करना, फुटपाथों तथा अन्य पैदल यात्रा करने वाले स्थानों आदि पर वाहनों को पार्क करने जैसे बड़े स्तर पर नियमों का पालन न करने के कारण दुर्घटनाएं हो जाती हैं।

¹ ये सभी आंकड़े यूटीपैक रिपोर्ट, हाल ही के शैक्षणिक अध्ययन और समाचार-पत्र के आलेखों से लिए गए हैं।

- पैदल चलने वालों के लिए उपयुक्त आधारीक संरचना की कमी— लगभग 40 प्रतिशत सड़क लम्बाई पर कोई फुटपाथ (पैदल चलने की मूल आधारीक संरचना) नहीं है । कई सड़कों पर बने हुए फुटपाथ मानक चौड़ाई और अन्य मानदण्डों के अनुसार डिजाइन नहीं किए गए हैं। यह सहायक आधारीक संरचना जैसे सीटिंग, स्ट्रीट फर्नीचर, छाँव देते पेड़, जन सुविधाएँ जैसे शौचालय और पीने के पानी के फव्वारे इत्यादि जैसी जो लगभग कमी से बनाए गए हैं पैदल चलने वालों के अनुभव में सुधार हेतु सहायता कर सकते हैं।
- पैदल यात्री के लिए उपलब्ध आधारीक संरचना का अपर्याप्त रख-रखाव—टूटी हुई और असुरक्षित फुटपाथ की सतह तथा किनारे और अनुपयोगी स्ट्रीट फर्नीचर ।
- पैदल चलने (वॉकिंग) में अवरोध की उपस्थिति—पैदल चलने वालों की वर्तमान जगह को विभिन्न उपयोगिताओं, अनियंत्रित फैलाव, पार्क किए गए वाहनों, द्वारा अवरूद्ध किया हुआ है और गृह स्वामियों तथा स्थानीय व्यापारियों द्वारा अतिक्रमण किया हुआ है ।
- पैदल चलने वालों की आधारीक संरचना सर्वव्यापी अधिगम्यता के नियमों के अनुसार डिजाइन नहीं की गई है डिजाइन और सामग्री के मानकों में बुजुर्गों, बच्चों, औरतों और दिव्यांगजनों की आवश्यकताओं को ध्यान में नहीं रखा गया है।
- रक्षा और सुरक्षा की कमी— व्यक्ति अपर्याप्त रोशनी, भवन के लम्बे ब्लॉक, निष्क्रिय सार्वजनिक स्थानों, असावधानी जैसे खुले प्रवेश—छिद्रों (मेनहोल) कूड़े का ढेर तथा फुटपाथ पर पड़ी हुई अनुपयोगी निर्माण सामग्री इत्यादि की वजह से चलने से निराश होते हैं। वायु प्रदूषण से होने वाला खतरा भी पैदल चलने से बचने का एक प्रमुख कारण है।

1.3. दिल्ली में मुख्यतः मोनो-कार्यात्मक भूमि उपयोग वर्गीकरण द्वारा ऑटोमोबिल केंद्रित योजना विशेषता का अनुभव किया गया है जिसके परिणामस्वरूप लंबी यात्रा दूरी, द्वारयुक्त क्षेत्र तथा स्ट्रीट, लंबी ब्लॉक लंबाई, केवल पैदल-यात्री वाले स्थलों के नेटवर्क की कम उपलब्धता अथवा कम गति वाली सड़कें आदि हैं । यह इसके नकारात्मक बाह्य कारणों जैसे वायु प्रदूषण तथा निजी वाहनों पर अधिक निर्भरता के कारण सड़क भीड़-भाड़, लम्बी यात्रा, दूरियों से संबंधित उत्पादन हानि, सक्रिय और पैदल चलने हेतु सार्वजनिक क्षेत्रों और सामान्यतः, शहरी पर्यावरण के घटते स्तर की सीमित उपलब्धता आदि संबंधित है। पैदल चलने वाले यात्रियों पर केंद्रित योजना दृष्टिकोण को धारणीय विकास के लिए बढ़ावा देने की गहन नीति के रूप में माना गया है । लम्बे समय तक नागरिकों के लिए प्रत्यक्ष लाभ से जुड़ी है। इसमें निम्नलिखित सम्मिलित हैं :

- बेहतर शारीरिक स्वास्थ्य और जीवन शैली संबंधी बीमारियों के कम खतरें; स्वास्थ्य सेवा के खर्चों में कमी।
- सड़क भीड़-भाड़ में कमी और बेहतर यातायात सुरक्षा।
- कार्बन उत्सर्जन और वायु प्रदूषण में कमी।
- सामाजिक परस्पर क्रिया में सुधार, व्यवसाय को करने हेतु अधिक अवसरों में बढ़ोत्तरी और पैदल चलने वाले ऐसे क्षेत्रों में पर्यटन वृद्धि जो पैदल चलने योग्य और सक्रिय हैं।
- वहनयोग्य गतिशीलता विकल्पों की प्राथमिकता के माध्यम से परिवहन इक्विटी में वृद्धि।
- समस्त रूप से शहरी विकास, सड़क सुरक्षा और बेहतर जीवन-स्तर।

1.4. अतः दिल्ली शहर के लिए पैदल चलने की पूर्ण सुगम्यता को सुधारना एक महत्वपूर्ण योजना है जो स्वस्थ, सुरक्षित, जीवंत और पारिस्थितिक धारणीय शहर होने की आकांक्षा रखती है, एक ऐसी योजना जो पैदल चलने की क्रिया को व्यक्तियों की आवश्यक दैनिक स्वतंत्रता मानती है और अवरोध रहित पैदल चलने हेतु आधारीक संरचना, निर्बाध इंटरमोडल आने जाने के साधन तथा सक्रिय सार्वजनिक क्षेत्रों, की योजना एवं विकास हेतु व्यापक रूपरेखा को स्वीकार करते हुए, आय अथवा सक्षमता पर ध्यान न करते हुए, सभी निवासियों के लिए सुरक्षित एवं समर्थ गतिशीलता विकल्प प्रदान करते हुए और शहर में सम्पूर्ण शहरी अनुभव को समृद्ध करते हुए "पैदल यात्री-पहले" दृष्टिकोण को बढ़ावा देती है ।

2. दृष्टिकोण

2.1. ये विनियम दिल्ली को पैदल यात्रियों के अनुकूल शहर बनाने के लिए एक मार्गदर्शी रूपरेखा (फ्रेमवर्क) प्रदान करता है, जहाँ लोगों को छोटी यात्राएँ करने के लिए पैदल चलने को प्रथम विकल्प के रूप में प्रोत्साहित किया गया है। यह पार्किंग प्रबंधन, पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.), साइक्लिंग, ई-वाहनों, मल्टीमॉडल एकीकरण, यातायात प्रबंधन, सार्वजनिक परिवहन आदि के लिए कई नीतियों द्वारा संपूरित शहर में नगरीय परिवहन तथा धारणीय गतिशीलता हेतु बड़ी नीतियों के साथ परस्परानुबंधन करती है ।

2.2. इन विनियमों में पैदल चलने वालों को प्राथमिकता देने और 'गंतव्य तक पैदल जाना' जैसे काम, विद्यालय, पूजाघर, दुकानों, सिनेमाघरों तक अथवा सार्वजनिक ट्रांजिट तक पहुंचने हेतु पैदल जाना तथा 'मनोरंजन हेतु पैदल चलना' जैसे खाली समय में अथवा व्यायाम करते हुए चलना दोनों के लिए स्थितियां सुधारने का लक्ष्य रखा गया है।

2.2.1. पैदल यात्री आधारीक संरचना बनाने/सुधार करने के लिए क्षेत्र स्तरीय हस्तक्षेप। इसमें समीपवर्ती, पहचान किए गए वॉकेबल डिस्ट्रिक्ट, खण्ड 7 के अनुसार पहचान की गई विशेष परियोजनाओं आदि के लिए विकसित

विशिष्ट 'वॉक प्लान' के भाग के रूप में पैदल यात्री आधारीक संरचना का कार्यान्वयन अथवा सुधार शामिल होगा।

2.2.2. शहर में सभी हरित क्षेत्रों तथा ब्राउनफील्ड विकास में योजना परिणाम के रूप में पैदल चलने की सुगम्यता को सुनिश्चित करने हेतु नीति स्तर पर हस्तक्षेप। इसे प्राप्त करने हेतु 'पैदल चलने की सुगम्यता' (वॉकेबिलिटी) को सभी सुसंगत नीतियों में जो भूमि विकास, जन परिवहन, पर्यावरण, स्वास्थ्य, शिक्षा, पर्यटन, अर्थव्यवस्था और संस्कृति, मनोरंजन तथा खुले स्थानों आदि जैसे पहलुओं को समाविष्ट करती है, को एक मुख्य उद्देश्य के रूप में अन्तः स्थापित किया जाएगा। यह सुनिश्चित करेगी कि ऐसी नीति से निकलने वाली परियोजनाएँ और मध्यस्थता दिल्ली को पैदल यात्रियों के अनुकूल बनाने में सहायक हो।

2.2.3. उपयोगकर्ता अनुभव को बढ़ाने और यातायात नियमों के वृहत अनुपालन और प्रवर्तन लाते हुए पैदल यात्री सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु तकनीक का प्रयोग।

2.2.4. पैदल चलने के संबंध में जन जागरूकता पैदा करना और स्थानीय परियोजनाओं और पहलों को कार्यान्वित करने के लिए स्टेक होल्डर भागीदारी में सुधार करना। पैदल यात्री आधारीक संरचना के लिए वृहत सार्वजनिक भागीदारी और स्वामित्व सार्वजनिक वस्तुओं और संपत्तियों का बेहतर रख-रखरखाव एवं देखभाल सुनिश्चित करेगा। यह सभी आयु वर्ग के निवासियों के बीच वॉकिंग और सक्रिय जीवन शैली को भी प्रोत्साहित करेगा।

2.2.5. विधिक प्रावधानों को बनाने और उन्हें लागू करने में पैदल यात्रियों के अधिकारों को प्राथमिकता देना।

3. क्षेत्र स्तरीय सुधार/पैदल यात्री आधारीक संरचना के प्रावधान

3.1 इसमें उन क्षेत्रों में मौजूदा पैदल यात्री आधारीक संरचना को मजबूत करना शामिल होगा जहां यह अपर्याप्त या खराब रख-रखाव युक्त हैं, और उन क्षेत्रों में नए पैदल यात्री आधारीक संरचना का विकास करना जहां यह वर्तमान में उपलब्ध नहीं हैं। इसे स्थानीय आवश्यकताओं के लिए अनुकूलित हस्तक्षेप की अनुमति देते हुए 'एरिया बेस्ड अप्रोच' द्वारा किया जाएगा।

3.2 'कम्पलीट स्ट्रीट' की अवधारणा को लागू किया जाएगा, जो परिवहन के कई साधनों को स्थान उपलब्ध कराएगी, विभिन्न उपयोगों जो सार्वजनिक क्षेत्र को सक्रिय कर सके के लिए स्थान देगी, उपयोगी ट्रेंच का उपयोग करते हुए निर्बाध आवागमन प्रदान करेगी, और स्ट्रीट फर्नीचर, भू-दृश्यांकन, सुरक्षा सुविधाएँ एवं सार्वजनिक सुविधाएँ प्रदान करके पैदल चलने (वॉकिंग) के अनुभव को बढ़ाएगा।

3.3 सड़कों के क्रम पर विचार करते हुए पैदल यात्री आवागमन और आधारीक संरचना के सुधार के रूप में निम्नलिखित मुख्य घटकों को शामिल किया जाएगा:

- निर्बाध फुटपाथ की व्यवस्था करना और सतत पैदल यात्री नेटवर्क तैयार करना, जिसमें विद्यमान सार्वजनिक स्थल, पार्क, हरित क्षेत्र और खुले क्षेत्र का एकीकरण शामिल हो।
- मुख्य योजना मानदण्डों के अनुसार निर्बाध पैदल यात्री आवागमन की व्यवस्था करना, पैदल यात्री द्वारा छोटी दूरी तय करने में व्यक्तियों की सहायता करना। इसमें छूटे हुए लिंक और अन्य बाधाएँ, जो पैदल यात्रियों को न्यूनतम और सर्वोत्तम सुखद मार्ग की तलाश से रोक सकती हो, को खोलने की आवश्यकता होगी।
- क्षेत्र में पैदल यात्री के आवागमन के मूल/लक्षित और पैटर्न के सिद्धांतों के दिशानुसार ग्रेड-क्रॉसिंग, फुट-ओवर ब्रिज और भूमिगत पैदल पारपथ की सुरक्षित व्यवस्था करना, जहां तक संभव हो पैदल यात्री क्रॉसिंग ग्रेड पर होगी। जहां भूमिगत पैदल पारपथ उपलब्ध कराए जा रहे हैं, वहां इन्हें हर समय सुरक्षित और जीवंत सुनिश्चित करने के लिए व्यावसायिक कार्यकलापों, पब्लिक आर्ट, स्ट्रीट परफॉरमेंस आदि द्वारा क्रॉस-प्रोग्राम होने चाहिए।
- विशेष रूप से सार्वभौमिक पहुँच की आवश्यकता पर विचार करते हुए पैदल यात्रियों, व्हील चेयर उपयोगकर्ताओं, और साइकिल सवारों के लिए ग्रेड सेपरेटिड क्रॉसिंग पर 10-20 सेकेंड के पैदल यात्री सिग्नलों को लगवाने की वरीयता दी जाएगी।
- स्कूलों और अन्य प्रमुख पैदल चौराहों के पास पेलिकन क्रॉसिंग की व्यवस्था करना जो बच्चों, बुजुर्गों और दिव्यांग जनों का ध्यान रखे। जहां तक संभव हो पैदल यात्री क्रॉसिंग ग्रेड पर होगी।
- पब्लिक प्लाजा बनाने हेतु वाहन रहित क्षेत्रों की पहचान।
- स्ट्रीट फर्नीचर जैसे बेंच और अन्य बैठने की व्यवस्था, कूड़ेदान, दिशा, विभिन्न सार्वजनिक सुविधाओं के स्थान से संबंधित जानकारी देने वाले संकेतक (साइनेज) आदि की व्यवस्था करना।
- सार्वजनिक सुविधाओं जैसे शौचालयों और पीने के पानी के नलों की नियमित दूरी पर व्यवस्था करना।
- देशी प्रजातियों के उपयुक्त वृक्षों और अन्य भू-दृश्य तत्वों के साथ हरित सुविधाएँ जैसे प्रवेश्य सतह, जैव प्रवाल आदि की व्यवस्था करना।
- सुरक्षा और बचाव सुनिश्चित करने हेतु पर्याप्त स्ट्रीट लाइटिंग और रोशनी की व्यवस्था करना।
- सड़क विक्रेताओं और कियोस्कों, सार्वजनिक कला एवं अन्य सार्वजनिक कार्यकलापों के लिए स्थान देने हेतु बहु-उपयोगिता क्षेत्रों (एम.यू.जेड.) को निर्धारित करना।

- बस शेल्टरों और साइकिल पार्किंग, ई-चार्जिंग की आधारीक संरचना के साथ सड़क पर पार्किंग हेतु स्थान, निजी वाहनों, टैक्सी के लिए बैठाने और उतारने हेतु स्थान इंटरमीडिएट पैरा ट्रांजिट (आई.पी.टी.), यथा अपेक्षित समर्पित साइकिल लेन हेतु प्रावधान ।
 - पैदल यात्रियों अथवा साइकिल सवारों, साइकिल पार्किंग, और आवागमन तथा आवश्यकता के आधार पर आपातकाल वाहनों के लिए पार्किंग स्थल हेतु अतिरिक्त आवागमन स्थल प्रदान करने के लिए दिन में अलग-अलग समय पर अथवा आपातकाल में सड़क पर पार्किंग स्थान का वैकल्पिक उपयोग ।
 - लोगों के सुगमता से आवागमन की व्यवस्था करने और एम.एल.सी.पी., ट्रांजिट स्टेशनों के समीप तथा क्षेत्र की आवश्यकता के अनुसार यातायात हेतु जोन का सीमांकन करना, जहाँ सड़क पर पार्किंग का निषेध किया जाएगा ।
 - सड़क के भागों, बैठने के क्षेत्रों, बहु-उपयोगिता क्षेत्रों (एम.यू.जेड.) और सार्वजनिक प्लाजा को डिजाइन करने में स्थान बनाने के पहलुओं पर विशेष ध्यान दिया जाएगा ताकि सड़क जीवन और गतिविधि के लिए सक्रिय एवं सौंदर्य की दृष्टि से आकर्षक स्थान बनाए जाएं ।
- 3.4 सभी आधारीक संरचना और सड़क सुधार नवीनतम आई.आर.सी. कोड और यू.टी.टी.आई.पी.ई.सी. (यूटीपैक) सड़क डिजाइन दिशा-निर्देशों में निर्धारित डिजाइन मानकों एवं दिशा निर्देशों पर आधारित होंगे । यूटीपैक एक नोडल एजेंसी के रूप में कार्य करेगा, जो सुनिश्चित करेगा कि उचित डिजाइन मानक और दिशा-निर्देश खण्ड 8 में बताए गए सभी मूल तत्वों के लिए उपलब्ध करा दिए गए हैं । बुजुर्गों, बच्चों, दिव्यांग जनों की पहुंच को सुनिश्चित करने के लिए सभी सुधारों में आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के हार्मानाइज्ड गाइडलाइन्स एण्ड स्पेस स्टैण्डर्ड फॉर बेरियर फ्री बिल्ट एन्वायरमेंट फॉर पर्सन्स विद डिसेबिलिटी एण्ड एलडरली पर्सन्स 2016 के अनुसार यूनिवर्सल डिजाइन सिद्धांतों सहित अनिवार्य रूप से अनुपालन किया जाएगा ।
- 3.5 पैदल चलने की आधारीक संरचना को सुधारने के लिए समर्पित वॉक प्लान को स्थानीय क्षेत्रीय योजनाओं, सभी ले-आउट प्लानों, विरासत जोन/सीमा प्रबंधन प्लान, टी.ओ.डी. नोड्स हेतु प्रभाव जोन योजनाओं, ग्रीन-ब्लू कॉरिडोरो के लिए विशेष परियोजनाएँ लैंड पूलिंग जोन में सेक्टर स्तरीय ले-आउट प्लान, आदि के भाग के रूप में शामिल किया जाएगा । इस तरह के वॉक प्लान संबंधित क्षेत्रों की विशिष्ट जरूरतों के अनुकूल होंगे और स्थानीय आवश्यकताओं को समझने के लिए स्थानीय स्टेक होल्डरों के परामर्श से तैयार किया जाएंगे । वॉक प्लान में ऐसी किसी चल रही/भावी परियोजनाओं का उचित ध्यान भी रखा जाएगा, जिसके पैदल आधारीक संरचना को प्रभावित करने की संभावना होगी ।
- 3.6 दि.वि.प्रा./यूटीपैक अथवा यूटीपैक के परामर्श से संबंधित स्थानीय निकाय वॉकेबल डिस्ट्रिक्ट के रूप में विकसित किए जाने वाले नीतिपरक शहर-स्तरीय महत्व के विशेष क्षेत्रों की समय-समय पर पहचान और रूप रेखा प्रस्तुत करेगा ।
- 3.6.1 इनमें महत्वपूर्ण स्थान नोड्स जैसे मेट्रो स्टेशन और इंटरचेंज, मल्टी मोडल हब्स, बाजार क्षेत्र, विरासत सीमा और शहर-स्तरीय महत्व के सांस्कृतिक केंद्र के आस-पास के क्षेत्र शामिल हैं ।
- 3.6.2 संबंधित प्राधिकरण द्वारा ऐसी वॉकेबल डिस्ट्रिक्ट हेतु समर्पित वॉक प्लान समयबद्ध तरीके से तैयार और कार्यान्वित किया जाएगा ।
- 3.6.3 वॉक प्लान में विनिर्दिष्ट स्थान नोड्स के आस-पास के कम से कम 400-500 मी. (5-10 मिनट की पैदल दूरी) के प्रभाव क्षेत्र सम्मिलित होंगे । सुधार क्षेत्र की वास्तविक रूपरेखा पैदल-यात्री शेड और/या आवश्यकता पर आधारित होगी ।
- 3.6.4 उस क्षेत्र में आधारीक संरचना के प्रावधान/प्रचालन एवं रखरखाव के लिए उत्तरदायी संबंधित स्थानीय निकाय और सभी अन्य एजेंसियाँ ऐसे वॉक प्लान को इस सिद्धांत पर कार्यान्वित करेंगे कि प्रत्येक एजेंसी आधारीक संरचना के अपने हिस्से को विकसित/उसमें सुधार करेंगी ।
- 3.7 दि.वि.प्रा./यूटीपैक निम्नलिखित प्रायोगिक क्षेत्रों के लिए प्राथमिकता आधार पर वॉक प्लान तैयार करेगा :-
- आई.टी.ओ. जंक्शन
 - दिल्ली विश्वविद्यालय (नॉर्थ और साउथ कैंपस)
 - उत्तम नगर क्रॉसिंग
 - चांदनी चौक
 - सभी अंतर्राज्यीय बस अड्डे
 - आई.एन.ए. मार्किट और मेट्रो स्टेशन
 - हौज खास-आई.आई.टी. दिल्ली
 - नेहरू प्लेस
 - भीकाजी कामा प्लेस
 - करोल बाग
 - साकेत-मालवीय नगर
 - कमला नगर
 - लाजपत नगर
 - लक्ष्मी नगर

- सेक्टर-21, मेट्रो स्टेशन, द्वारका
- अरविंदो मार्ग का अधिचिनी क्षेत्र
- पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन
- नई दिल्ली रेलवे स्टेशन
- मंडी हाउस
- पुराना किला, प्रगति मैदान एवं दिल्ली चिड़ियाघर क्षेत्र
- इन्द्रलोक स्टेशन क्षेत्र
- राजेन्द्र प्लेस स्टेशन एवं डी.सी. क्षेत्र
- आजादपुर मंडी एवं मेट्रो स्टेशन क्षेत्र
- आसफ अली रोड एवं जवाहर लाल नेहरू मार्ग क्षेत्र

3.8 वॉक प्लान में निम्नलिखित सम्मिलित होगा:

3.8.1 **किसी चयनित क्षेत्र की पैदल पथ संबंधी लेखा परीक्षा में खण्ड 3.3 में दिए गए घटकों के संदर्भ में** विद्यमान पैदल-पथ की आधारीक संरचना का स्थिति विश्लेषण, सैर की मात्रा, वांछित लाइन एवं सबसे छोटे/एकदम सीधे मार्ग की पहचान, इन मार्गों में विद्यमान संकीर्ण मार्ग एवं बाधाओं की पहचान और प्रभाव क्षेत्र तक पहुंचने के लिए एक पेड-शेड इत्यादि शामिल हैं।

3.8.2 **सुगम पैदल पथ नेटवर्क योजना—** इसमें दि.मु.यो.-2021 के प्रावधानों और यू.टी.टी.आई.पी.ई.सी के सड़क डिजाइन दिशा-निर्देशों (जैसे प्रति 80-100 मीटर सी/सी पर पैदल पथ ग्रिड) के अनुसार, मीडियन कट के खुलने हेतु अवस्थितियों, सार्वजनिक सड़कों पर गेटों को खोलना (यदि कोई हो), केवल पैदल यात्रियों के चलने हेतु नए क्रॉसिंग का प्रावधान, स्क्रैम्बल क्रॉसिंग, सिग्नलाइज्ड पैदल-पथ क्रॉसिंग, एफ.ओ.बी/भूमिगत मार्ग (यदि आवश्यक हो), इत्यादि शामिल हैं।

3.8.3 **पैदल-पथ आधारीक संरचना सुधार योजना—** खंड 3.3 में दिए गए घटकों के अनुसार इसमें डेड जोन, वॉकिंग जोन और बहु उपयोगिता जोन (एम.यू.जैड.) को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए पैदल-पथ के स्थानों के पुनर्वितरण हेतु विद्यमान सड़कों की रिट्रोफिटिंग शामिल होगी। बहु-उपयोगी जोन में पैदल-यात्रियों के आराम हेतु सुविधाएं और ऐसी सुविधा जैसे कि बैठना, पेड़ों के लिए बनाए जाने वाले गद्दे, पेयजल, संकेतक, आसानी से पढ़े जा सकने वाले सड़क मानचित्र, जिसमें आस-पास के गंतव्य स्थानों के लिए छोटे पैदल मार्गों और यातायात साधनों के साथ-साथ विक्रेताओं/कियोस्कों के लिए स्थानों का चित्रण हो, जिससे सड़क पर आवाजाही बनी रहे, शामिल हैं।

3.8.4 **यातायात प्रबंधन योजना—** इसमें केवल पैदल मार्ग वाली सड़क और सार्वजनिक क्षेत्र, ऑन स्ट्रीट पार्किंग क्षेत्र का विनियमन, यातायात पर दिशात्मक प्रतिबंध (एक तरफा/दो-तरफा मार्ग) बहु-मॉडल एकीकरण आदि, शामिल हैं।

3.9 स्कूलों और अस्पतालों के नजदीक पैदल चलने योग्य मार्ग के सुधार के लिए वॉक प्लान तैयार किए जाने चाहिए। ऐसी योजनाओं के लिए प्रभावी क्षेत्र पेड-शेड और/अथवा डिजायर लाइनों पर आधारित होगा। इन योजनाओं को संबंधित स्थानीय क्षेत्र योजना के साथ एकीकृत किया जा सकता है अथवा संबंधित स्थानीय निकाय द्वारा निर्धारित की गई प्राथमिकता के आधार पर स्टैण्ड-एलोन आधार पर शुरू किया जा सकता है।

4 विभिन्न नीतियों और योजनाओं में वॉकेबिलिटी का समाकलन

4.1 शहर के लिए बनाई गई सभी नीतियों में पैदल चलने योग्य मार्ग एक मूल उद्देश्य के रूप में निहित होगा। इसमें दिल्ली मुख्य योजना के अंतर्गत बनाई गई नीतियों के साथ-साथ स्थानीय निकायों और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार (जी.एन.सी.टी.डी.) द्वारा बनाई गई अन्य नीतियों, विशेषतः यातायात विभाग, लोक निर्माण विभाग और पर्यटन विभाग, दिल्ली पुलिस, दिल्ली यातायात पुलिस और भूमि विकास, सार्वजनिक परिवहन, पर्यावरण, स्वास्थ्य, शिक्षा, पर्यटन, आर्थिक एवं सांस्कृतिक, मनोरंजनात्मक और खुले स्थान इत्यादि क्षेत्र की अन्य संबंधित एजेंसियों द्वारा कार्यान्वित की जाने वाली योजनाओं में शामिल होना चाहिए।

4.2 विशेष पैदल पथ आधारीक संरचना के प्रावधानों के अतिरिक्त, निम्नलिखित शहर स्तरीय परिणामों को विभिन्न मौजूदा नीतियों और अधिनियमों के माध्यम से सामूहिक रूप से लक्ष्य बनाया जाएगा :

- विविध उपयोग—यह विविध अनुपूरक गंतव्य स्थलों को घर अथवा कार्यालय से पैदल की दूरी पर स्थापित करने को सुगम बनाएगा।
- पैदल योग्य भूमि खण्ड की लम्बाई—लगभग 80-100 मी. के आदर्श ब्लॉक आकार का अनुपालन करके अधिक पैदल योग्य अड़ोस-पड़ोस और सम्पूर्ण सड़क नेटवर्क सघनता को बढ़ावा दिया जाएगा।
- मल्टी मॉडल एकीकरण—सफल मल्टी-मॉडल एकीकरण और इंटरचेंज में सुधार करना (आखिरी छोर तक पहुंच के लिए पैरा-ट्रांजिट और फीडर सेवाओं हेतु ई-वाहनों सहित)

- मार्ग सुगम्य नगरीय ट्रांजिट सेवा – अच्छी तरह से निर्मित स्टॉप और शैल्टर्स के साथ निरंतर और विश्वसनीय नगरीय ट्रांजिट सेवा, निजी वाहनों के उपयोग के स्थान पर एक विश्वसनीय विकल्प प्रदान करती है ।
 - पैदल यात्री अनुकूल नगरीय ढाँचा-भवन स्थापना, बिल्ड-टू-लाइन्स, सक्रिय अग्रभाग, सड़क जुड़ाव और सौंदर्यीकरण के लिए नियंत्रण और मानदण्ड ।
 - जुड़े हुए सार्वजनिक क्षेत्र-सड़कों, खुले स्थानों, हरित क्षेत्रों, सांस्कृतिक स्थलों और ऐतिहासिक/पारिस्थितिक रूचि के स्थलों के बीच पैदलयात्री अनुकूल संयोजन की स्थापना और इसको बढ़ावा देना ।
 - यातायात/परिवहन नीतियों में पैदल यात्रियों के लिए उच्च प्राथमिकता प्रदान करना-सड़क के स्थान की हिस्सेदारी, सिग्नल पर प्राथमिकता देने, पार्किंग प्रबंधन, पैदल यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा को ध्यान में रखते हुए यातायात नियमों के प्रवर्तन इत्यादि के संबंध में ।
- 4.3 उपर्युक्त उल्लिखित योजना उद्देश्यों को प्राप्त करने हेतु दिल्ली के लिए भविष्य की सभी नीतियों में विशिष्ट दिशा-निर्देश और विकास नियंत्रण (मौजूदा अथवा नए, यदि आवश्यक हो) को विशेष रूप से शामिल किया जाएगा ।

5 वॉकेबिलिटी में सुधार के लिए तकनीक का उपयोग

- 5.1 शहर के सम्पूर्ण यातायात प्रबंधन के सुधार के लिए और पैदल यात्रियों के अनुभव और सुरक्षा बढ़ाने के साथ-साथ सार्वजनिक यातायात के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न पैमानों पर स्मार्ट तकनीक कार्यान्वित की जाएगी। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार तथा स्थानीय निकायों द्वारा स्मार्ट समाधानों के माध्यम से शहर स्तर पर विभिन्न क्षेत्रों में विकसित और एकीकृत विभिन्न वॉक प्लान के एक भाग के रूप में कार्यान्वित किया जाएगा ।
- 5.2 वॉक योजनाओं के सफल कार्यान्वयन और पैदल चलने में सार्वजनिक रूचि बढ़ाने के लिए निम्नलिखित घटक आवश्यक होंगे। इन्हें अत्याधुनिक तकनीक के उपयोग द्वारा शुरू किया जाएगा :
- पूरे शहर में सुव्यवस्थित यातायात प्रबंधन प्रणाली (आई.टी.एम.एस.) के कार्यान्वयन के माध्यम से यातायात प्रबंधन में सुधार और यातायात की भीड़-भाड़ तथा वायु प्रदूषण में कमी ।
 - सार्वजनिक यातायात के लिए सार्वजनिक सूचना प्रणाली का कार्यान्वयन (रूकने के स्थान पर, ट्रांजिट के अंदर और एप के माध्यम से) और सामान्य गतिशीलता कार्ड का प्रावधान, जनता को समीप के ट्रांजिट नोड्स तक पैदल जाने और सार्वजनिक यातायात का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करना ।
 - नागरिकों के लिए आधारीक संरचना और सुविधाओं से संबंधित मामलों की सूचना देने के लिए एक तंत्र उपलब्ध करवाते हुए अडोस-पडोस तक पैदल चलने की सुगमता के अंकन और शहरों के बीच श्रेणी निर्धारण की अनुमति प्रदान करते हुए वॉक ऑडिट ऐप्स का कार्यान्वयन ।
 - ऐसे ऐप्स विभिन्न पैदल यात्राओं (हेरिटेज वाक्स, नेचर ट्रेल्स, फूड वाक्स, इत्यादि) के बारे में सूचना, ट्रांजिट सेवाओं के स्थान की सूचना, समीपवर्ती पार्किंग क्षेत्रों की अवस्थिति और उपलब्धता, लोकप्रिय गंतव्य स्थलों, भोजनालयों, सांस्कृतिक-कार्यक्रमों के साथ-साथ जन उपयोगी सुविधाओं जैसे सार्वजनिक टॉयलेट्स, पेयजल स्रोत इत्यादि के बारे में सूचनाएं भी उपलब्ध करवा सकते हैं ।
 - नागरिकों को वायु की गुणवत्ता पर महत्वपूर्ण जानकारी देते हुए यातायात सिग्नल, स्ट्रीट लाइट, इत्यादि पर वायु की गुणवत्ता के आकलन के लिए स्मार्ट सेंसर का उपयोग ।
 - फुटपाथ के लिए ऊर्जा उत्सर्जित करने वाले टाइल्स के जैसे नए उपकरणों और यन्त्रों का उपयोग जो सौर ऊर्जा से जुड़ी हुई है, का उपयोग सड़क पर प्रकाश की व्यवस्था करने के साथ-साथ सड़क के साथ बैठने और आराम करने के स्थानों पर मोबाइल और अन्य विद्युत यंत्रों को चार्ज करने के लिए किया जा सकता है ।
 - पैदल चलने वालों की सुरक्षा, यातायात नियमों का अनुपालन और स्ट्रीट फर्नीचर को नुकसान पहुंचाने की रोकथाम को सुनिश्चित करने के लिए अत्याधुनिक निगरानी प्रौद्योगिकी का उपयोग ।

6 सार्वजनिक भागीदारी को सुविधाजनक बनाना

- 6.1 दिल्ली यातायात पुलिस, परिवहन विभाग, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार, शहरी स्थानीय निकायों और दि.वि.प्रा. विभिन्न नागरिक समूहों को पैदल चलने के लाभों के बारे में सूचित करने हेतु जागरूकता सृजन के शहरी स्तर के कार्यक्रमों की शुरुआत करेंगे । स्कूली बच्चों, बुजुर्गों, दिव्यांगजनों के लिए छोटे मार्गों पर सूचनाएं उपलब्ध करवाने, सुरक्षा मानदण्डों को अपनाने और पैदल पथ की आधारीक संरचना में सुधार के लिए विशिष्ट क्षेत्र पर आधारित जागरूकता कार्यक्रमों की शुरुआत की जाएगी ।
- 6.2 ऐसे जागरूकता कार्यक्रमों द्वारा स्थानीय स्तर की नीतियों के बारे में सूचना उपलब्ध करवाकर जन-भागीदारी को प्रोत्साहित किया जाएगा जिनको आस-पडोस के निवासियों द्वारा सामूहिक रूप से लागू किया जा सकता है जैसे कि होम जोनों का सृजन (केवल स्ट्रीट सैक्शन पर चलना), प्ले स्ट्रीट, राहगिरी अथवा हैप्पी स्ट्रीट आदि जैसे पहलों के माध्यम से सप्ताह के अंत में गलियों को सांस्कृतिक स्थलों में बदलना । ऐसी पहलों को स्थानीय निकाय और दिल्ली यातायात पुलिस द्वारा सुगम बनाया जाएगा ताकि यातायात के प्रवाह और आवाजाही में किसी बड़े अवरोध को रोका जा सके । आर.डब्ल्यू.ए. और स्थानीय स्टेक होल्डरों को ऐसे ब्लैक स्पॉट, स्थानों की पहचान करने में शामिल होना चाहिए जहां तक पहुंच में सुधार करने की आवश्यकता है ।

- 6.3 संबंधित स्थानीय निकाय लोकल रेजिडेंट्स एसोसिएशन और व्यापारी संगठनों (ट्रेडर एसोसिएशन) और स्थानीय स्टेक-होल्डर्स के साथ संबंध के माध्यम से सार्वजनिक सुविधाओं और पैदल पथ आधारिक संरचना के रख-रखाव के साथ-साथ निगरानी के लिए स्थानीय सांस्थानिक ढांचे बनाने का प्रयास करेंगे ।
- 6.4 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के परिवहन विभाग 'वॉक दिल्ली' वेबसाइट और मोबाइल एप्लीकेशन तैयार करेगा और इनका रखरखाव करेगा, जो पैदल चलने के बारे में दी जाने वाली सूचनाओं को समर्पित होगी, जिसमें शहर की पैदल चलने की स्पर्धाओं और गतिविधियों के वार्षिक कैलेंडर की जानकारी प्रदान करना शामिल है । ऐसे इंटरफेस का उपयोग सड़कों के नागरिक आधारित लेखा परीक्षा, पहचान और मामलों की सूचना देने और स्थानीय स्तर पर चलने की सुविधा में सुधार के लिए नागरिकों द्वारा किए गए विभिन्न स्थानीय कार्यक्रमों/पहलों को बढ़ावा देने के लिए भी किया जा सकता है ।
- 6.5 दिल्ली यातायात पुलिस विशेष रूप से पैदल चलने वालों के अधिकारों पर जोर देने के लिए यातायात नियमों और विनियमों के सख्त प्रवर्तन से संबंधित केंद्रित अभियान का आयोजन करेगी । ये अभियान पैदल चलने के स्थानों, यातायात नियमों का पालन करने और संबंधित दण्डों और असभ्यता के विरुद्ध की जाने वाली कार्रवाई को समझने आदि के संबंध में लोगों को शिक्षित करेंगे ।

7 विशेष परियोजनाओं का विकास

- 7.1 दि.वि.प्रा/यूटीपैक, विरासत/सांस्कृतिक परिसम्पत्तियां और/अथवा पारिस्थितिक परिसम्पत्तियां, जैसे नालों, जंगलों, जैव-वैविध्य पार्को, जिसमें निरंतर चलने वाले मार्गों के रूप में विकसित होने की संभावना हो, को जोड़ने वाले सिटी ट्रेल्स की पहचान करेगा। सांस्कृतिक अथवा ग्रीन-ब्लू कॉरिडोर को शहर के लिए सामरिक महत्व और मूल्य की प्राथमिक परियोजनाओं के रूप में विकसित किया जाएगा ।
- 7.2 दि.वि.प्रा. और संबंधित एजेंसियों ऐसे विकास के लिए ऐसे कॉरिडोर के परियोजना क्षेत्रों की पहचान करेंगी और इनका सीमांकन करेंगी और परियोजना क्षेत्रों के लिए विस्तृत वॉक प्लान तैयार करेंगी ।
- 7.3 दि.वि.प्रा. सार्वजनिक निजी भागीदारी, सी.एस.आर. पहल, लाभकारी रीयल एस्टेट परियोजनाओं की पहचान के माध्यम से संबंधित स्थानीय निकायों और अन्य संबंधित विभाग/एजेंसी के सहयोग से समयबद्ध तरीके से ऐसी परियोजनाओं को लागू करेंगे ।

8 कार्यान्वयन और निगरानी

- 8.1 पैदल चलना एक महत्वपूर्ण परिणाम है जिसे दिल्ली में काम करने वाले सभी विभागों और एजेंसियों द्वारा व्यापक रूप से लक्ष्य बनाया जाना चाहिए । शहर में सार्वजनिक कार्यों के नीति-निर्माण और कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार सभी एजेंसियां चलने की क्षमता में सुधार के लिए वार्षिक योजना तैयार करेंगी, जिसमें वर्ष के दौरान निष्पादित होने वाली प्रस्तावित परियोजनाओं की पहचान शामिल है।
- 8.2 ऐसी सभी एजेंसियां जैसे स्थानीय निकाय, परिवहन विभाग, दिल्ली यातायात पुलिस, पर्यटन विभाग इत्यादि इस उद्देश्य के लिए पर्याप्त संसाधनों को आबंटित करके समयबद्ध तरीके से सार्वजनिक कार्यों को कार्यान्वित करेंगे । विशेष परियोजनाओं अथवा किसी भी कार्य, जो विशेष रूप से किसी भी एजेंसी को नहीं दिया जा सकता है, के मामले में निधि, शहरी विकास निधि अथवा अन्य अनुदान के अंतर्गत प्राप्त की जा सकती है ।
- 8.3 सार्वजनिक एजेंसियां राजस्व के संभावित व्यावसायिक स्रोतों की भी पहचान करेंगी जैसे कि विज्ञापन अधिकार, भूमिगत मार्ग और पार्किंग शुल्क इत्यादि में व्यावसायिक स्थानों को पट्टे पर देना और सड़क सुधार कार्यों को निधि प्रदान करने के लिए निजी भागीदारों द्वारा सड़कों को गोद लेने की योजनाओं, सी.एस.आर. निधि का एकत्रीकरण, कम्पनी और निजी विकास-कर्ता को को-ब्रांडिंग अधिकार उपलब्ध कराना आदि जैसी नवीन व्यवस्थाओं का पता लगाना ।
- 8.4 प्रक्रिया पर तेजी से नजर रखने के लिए विशेष प्रयोजन वाहनों (एस.पी.वी.) के निर्माण के माध्यम से पैदल चलने की विभिन्न योजनाओं का कार्यान्वयन किया जा सकता है ।
- 8.5 सभी विभाग/एजेंसियां प्रस्तावित हस्तक्षेप/योजनाओं के साथ अपने जागरूकता अभियान और सार्वजनिक व्यवस्था की नीतियों को एकीकृत करेंगे ।
- 8.6 दिल्ली यातायात पुलिस एक केंद्रीयकृत नियंत्रण कक्ष (निर्देश एवं नियंत्रण कक्ष) के माध्यम से एकीकृत एक शहर व्यापी डिजिटल निगरानी और चौकसी प्रणाली स्थापित करेगी और सभी पैदल यात्री केंद्रित यातायात नियमों के सख्त प्रवर्तन को सुनिश्चित करेगी ।
- 8.7 ऐसी सभी विभागीय योजनाएं एक शहर-स्तरीय 'वॉक दिल्ली' समन्वय और निगरानी समिति को प्रस्तुत की जाएंगी, जो विभिन्न एजेंसियों के प्रयासों के समन्वय और निगरानी के लिए स्थापित की जाएगी । समिति में, दिल्ली के उपराज्यपाल की अध्यक्षता में सभी संबंधित विभागों, नागरिक समूहों और अन्य स्टेक-होल्डर समूहों के प्रतिनिधि शामिल होंगे । यह विभिन्न परियोजनाओं को निष्पादित करने वाली कई एजेंसियों और रखरखाव के लिए जिम्मेदार एजेंसियों के बीच समन्वय को सुगम बनाएगा । समिति, शहर में परिणामों की समग्र प्रगति का आकलन नियमित रूप से करेगी ।
- 8.8 यूटीपैक पैदल चलने की विभिन्न योजनाओं और संबंधित परियोजनाओं/पहलों के वित्तपोषण और कार्यान्वयन के निगरानी हेतु समिति को तकनीकी सहायता प्रदान करेगा ।

[सं. एफ1(331)2018/यूटीपैक]

डी. सरकार, आयुक्त एवं सचिव

DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY**NOTIFICATION**

New Delhi, the 2nd August, 2019

S.O.2777 (E).—In exercise of powers conferred by **Section 57 of Delhi Development Act, 1957** (61 of 1957), the Delhi Development Authority, with the prior approval of the Central Government, hereby makes the **Regulations for Enhancing Walkability in Delhi**.

REGULATIONS FOR ENHANCING WALKABILITY IN DELHI**1. NEED FOR THE REGULATIONS**

- 1.1. Delhi has high volumes of pedestrian movement throughout the city. As many as 34% of all daily person trips are ‘walk-only’, with 58% of all education trips and 31% of all business and service trips being walking trips. Almost 50% of metro users travel to/from the stations on foot. Walking is also the dominant mode of travel for 77% of the urban poor who commute on foot. Additionally, almost 60% of all trips are less than 4km and 80% below 6km - an ideal distance for walking and cycling. Despite such high numbers of people actually walking, the quality of walking environments in the city is far from desirable, with the result that Delhi’s potential as a ‘walkable city’ has not been fully explored and realised ¹.
- 1.2. Following are the major issues related to walking in Delhi:
- Weak enforcement of traffic rules concerning pedestrian space and movement -this leads to general lack of respect for pedestrians on streets. Accidents occur due to unruly motorist behaviour in the form of use of footpaths by motorised vehicles, non-compliance with traffic rules at intersections and pedestrian crossings, parking of vehicles on footpaths and other pedestrian-only areas, etc.
 - Absence of adequate pedestrian infrastructure - almost 40% of road length has no footpaths (basic walking infrastructure). In several stretches the existing footpaths are not designed as per standard widths and other norms. This is compounded by the lack of supporting infrastructure like seating, street furniture, shade-giving trees, public utilities like toilets and drinking water fountains, etc. that can improve the pedestrian experience.
 - Inadequate maintenance of available pedestrian infrastructure – leading to broken and unsafe footpath surfaces and kerbs and unusable street furniture.
 - Presence of barriers to walking – existing pedestrian space is blocked by various utilities, unregulated hawking, parked vehicles, and encroachment by home owners and local businesses.
 - Pedestrian infrastructure is not designed as per principles of universal accessibility –the needs of the elderly, children, women or those with disabilities are not considered in the standards of design and materials.
 - Lack of safety and security – People are discouraged from walking due to inadequate illumination, long block lengths of buildings, inactive public spaces, negligence in the form of open manholes and piles of garbage or unutilized construction material occupying space on footpaths etc. The threat of exposure to air pollution is also a major deterrent to walking.
- 1.3 Delhi has largely experienced an automobile-centric planning characterised by mono-functional land use distribution resulting in long trip distances, gated areas and streets, long block lengths, low availability of pedestrian-only or low-speed street networks, etc. This has led to negative externalities such as air pollution and road congestion due to overt dependence on private vehicles, loss of productivity associated with long travel distances, limited availability of active and walkable public areas and in general, a reduced quality of urban environment. Moving to a more pedestrian-centric planning approach is widely recognised as a critical strategy for ensuring sustainable development, leading to direct benefits for citizens in the long term. These include:
- improved physical health and reduced risk of lifestyle diseases; reduced healthcare costs
 - reduced congestion and improved traffic safety
 - reduced carbon emissions and air pollution
 - improved quality of public spaces for social interaction, enhanced opportunities to attract businesses, and increased tourism in areas that are walkable and active
 - increased transportation equity through prioritization of affordable mobility options

¹ All figures are taken from UTTIPEC Reports, recent academic studies and news paper articles.

- overall improvement in the urban environment and quality of life of citizens

1.4 Improving overall walkability is therefore an important policy imperative for Delhi, which aspires to become a healthy, safe, vibrant and ecologically sustainable city, which acknowledges walking as an essential every-day freedom of an individual and promotes a 'pedestrian-first' approach by adopting a comprehensive framework for planning and development of barrier-free pedestrian infrastructure, seamless intermodal connectivity and an active public realm, thereby offering safe and healthy mobility options to all residents, irrespective of age or ability, and enriching the overall urban experience in the city.

2. APPROACH

- 2.1. The Regulations provide a guiding framework for making Delhi pedestrian-friendly where more people are encouraged to walk as the first choice to undertake short journeys. These shall be dovetailed with the larger strategies for urban transport and sustainable mobility in the city, and complemented by a number of policies for parking management, transit-oriented development, cycling, e-vehicles, multi-modal integration, traffic management, public transport, etc.
- 2.2. These Regulations aim to prioritize pedestrians and improve conditions both for 'destination walking' i.e. walking to work, school, place of worship, stores, theatres, public transit etc., as well as 'recreation walking' i.e. walking for leisure or exercise. The following multi-pronged strategy shall be adopted to enhance walkability across the city:
 - 2.2.1. Area level interventions to create/improve pedestrian infrastructure. This will include implementation or improvement of pedestrian infrastructure as part of specific 'Walk Plans' developed for neighbourhoods, identified walkable districts, special projects identified as per Clause 7, etc
 - 2.2.2. Policy level interventions to ensure walkability as a planning outcome across all greenfield and brownfield developments in the city. To achieve this, 'walkability' will be embedded as a core objective in all relevant policies for land development, public transport, environment, health, education, tourism, economy and culture, recreation and open spaces, etc. This will ensure that projects and interventions arising from such policies facilitate the creation of a pedestrian-friendly Delhi.
 - 2.2.3. Use of technology to enhance user experience and ensure pedestrian safety by bringing in greater compliance and efficient enforcement of traffic rules.
 - 2.2.4. Generating public awareness regarding the benefits of walking and improving stakeholder participation for implementing local projects and initiatives. Greater public participation and ownership towards pedestrian infrastructure will ensure better maintenance and upkeep of such common public goods and assets. This will also encourage walking and active lifestyle amongst residents of all ages.
 - 2.2.5. Giving priority to the rights of pedestrians in the development of legal provisions and their enforcement.

3. AREA-LEVEL IMPROVEMENT/PROVISION OF PEDESTRIAN INFRASTRUCTURE

- 3.1. This will include strengthening of existing pedestrian infrastructure in areas where it is inadequate or ill-maintained and development of new pedestrian infrastructure in areas where it is not presently available. This will be done through an 'area-based approach' allowing the interventions to be customised to local needs.
- 3.2. The concept of 'Complete Streets' shall be applied that will accommodate multiple modes of transport, provide space for various uses that can activate the public realm, provide barrier free movement using utility trenches, and enhance the experience of walking by providing street furniture, landscaping, safety features and public amenities.
- 3.3. The following key components will be included as part of improvement of pedestrian movement and infrastructure, taking into consideration the hierarchy of roads:
 - Provision of barrier-free footpaths and creation of a continuous pedestrian network, including integration with existing public places, parks, green areas and open spaces.
 - Provision of a seamless pedestrian network as per master plan norms, facilitating people to cover short distances on foot. This would require opening up of missing links and other impediments which may be preventing pedestrians from finding the shortest and most comfortable routes.
 - Provision of safe at-grade crossings, foot-over bridges and subways, as per desire lines of origin/destination and patterns of pedestrian movement in the area. Pedestrian crossings shall be at-

grade as far as possible. Wherever subways or foot over bridges are provided, the same should be cross-programmed through commercial activity, public art, street performances etc. to ensure these remain safe and vibrant at all times.

- Installation of 10-20 second pedestrian signals shall be preferred over grade-separated crossings for pedestrians, wheelchair users, and cyclists, especially considering the need for universal accessibility.
 - Provision of pelican crossings near schools and other major pedestrian crossings which cater to children, elderly and infirm.
 - Identification of no-vehicle zones for creating public plazas.
 - Provision of street furniture such as benches and other seating, garbage receptacles, signage giving information regarding directions, location of various public utilities, etc.
 - Provision of public utilities such as restrooms and drinking water spouts at regular intervals.
 - Provision of appropriate trees of native species and other landscaping elements, as well as green features such as pervious surface, bio-swales etc.
 - Provision of adequate street lighting and illumination to ensure safety and security.
 - Earmarking of multi-utility zones (MUZs) to accommodate street vendors and kiosks, spaces for public art, and other public activities.
 - Provision for bus shelters and bicycle parking, space for on-street parking with e-charging infrastructure, bays for pick-up and drop-off for private vehicles, taxis and intermediate para-transit (IPT), dedicated bicycle lanes as required.
 - Alternate utilization of on-street parking space at different times of the day or at time of emergency for providing extra movement space for pedestrians or cyclists, cycle parking, and movement and parking space for emergency vehicles on need basis.
 - Demarcation of zones where on-street parking shall be prohibited to provide efficient dispersal of people and traffic such as near MLCPs, transit stations and as per needs of the area.
 - Special attention shall be given to the aspect of place-making in the design of street sections, seating areas, MUZs and public plazas so as to create active and aesthetically attractive spaces for street life and activity.
- 3.4. All infrastructure and street improvements will be based on design standards and guidelines prescribed in the latest IRC Code and UTTIPEC Street Design Guidelines. UTTIPEC shall act as a nodal agency to ensure that appropriate design standards and guidelines are made available for all elements detailed in Clause 8. All improvements shall mandatorily comply with universal design principles as per the Harmonised Guidelines and Space Standards for Barrier Free Built Environment for Persons with Disability and Elderly Persons 2016 of the MoHUA to ensure accessibility to the elderly, children and those with disabilities.
- 3.5. Dedicated Walk Plans for improving walking infrastructure shall be included as part of local area plans, all layout plans, heritage zone/precinct management plans, influence zone plans for TOD Nodes, special projects for green-blue corridors, sector-level layout plans in the land pooling zones, etc. Such Walk Plans will be customized to specific needs of the respective areas and shall be prepared in consultation with stakeholders to understand local needs. The Walk Plans shall also take due cognizance of any ongoing/upcoming projects that are likely to impact the design of pedestrian infrastructure.
- 3.6. DDA/UTTIPEC or concerned local body in consultation with UTTIPEC shall identify and delineate special areas of strategic city-level importance to be developed as walkable districts from time to time:
- 3.6.1. These shall include areas around critical destination nodes such as metro stations and interchanges, multi-modal hubs, market areas, heritage precincts and cultural hubs of city-level significance.
 - 3.6.2. Dedicated Walk Plans shall be prepared and implemented in a time bound manner for such walkable districts by the concerned authority.
 - 3.6.3. The Walk Plan must cover an influence zone of at least 400-500m (5-10 minutes walking distance) around the specific destination node. Actual delineation of improvement area shall be based on ped-sheds and/or desire lines.
 - 3.6.4. The concerned local body and all other agencies responsible for provision/ O&M of infrastructure in that area shall implement such Walk Plans on the principle that each will develop/improve their part of the infrastructure.

- 3.7. On a priority basis, DDA/UTTIPEC may prepare Walk Plans for the following pilot areas:
- ITO junction
 - Delhi University (North Campus and South Campus)
 - Uttam Nagar crossing
 - Chandni Chowk
 - All ISBTs
 - INA market and metro station
 - Hauz Khas – IIT Delhi
 - Nehru Place
 - Bhikaji Cama Place
 - Karol Bagh
 - Saket – Malviya Nagar
 - Kamla Nagar
 - Lajpat Nagar
 - Lakshmi Nagar
 - Sector-21 metro station, Dwarka
 - Adhchini area on Aurobindo Marg
 - Old Delhi Railway Station
 - New Delhi Railway Station
 - Mandi House
 - Purana Qila, Pragati Maidan and Delhi Zoo area
 - Inderlok Station area
 - Rajendra Place Station and DC area
 - Azadpur Mandi and Metro station area
 - Asaf Ali Road and JLN Marg area
- 3.8. A Walk Plan shall include the following:
- 3.8.1. **Walkability Audit** of the selected area, which shall comprise of status analysis of existing pedestrian infrastructure with reference to the components detailed in Clause 3.3, volume of walk trips, identification of desire lines and the shortest/ most direct routes, identification of the bottlenecks and barriers existing in these routes and a ped-shed to assess influence area, etc.
- 3.8.2. **Seamless Pedestrian Network Plan** – including locations for opening of median cuts, opening of gates on public roads (if any), provision of new pedestrian-only crossings, scramble crossings, signalized pedestrian crossings, FOBs/ subways (if necessary), etc., as per MPD-2021 provisions & UTTIPEC Street Design Guidelines (e.g. pedestrian grid every 80-100m c/c)
- 3.8.3. **Pedestrian Infrastructure Improvement Plan** as per components detailed in Clause 3.3. This will include retrofitting of existing streets to redistribute pedestrian space with clearly defined Dead Zone, Walking Zone and Multi-Utility Zone (MUZ). The MUZ shall incorporate amenities for pedestrian comfort and convenience such as seating, tree pits, drinking water, signage, easy-to read maps showing shortest walking routes to near-by destinations and transport modes as well as space for vendors/ kiosks to support an active street life.
- 3.8.4. **Traffic Management Plan** – including identification of walk-only streets and public areas, regulation of on-street parking areas, restrictions on traffic directionality (one-way/ two way), multi-modal integration, etc.

- 3.9. Walk Plans shall also be prepared for improving walkability near schools and hospitals. The influence area for such plans shall be based on ped-sheds and/or desire lines. Such plans may be integrated with respective Local Area Plans or taken up on a stand-alone basis as per priority accorded by the concerned local body.

4. INTEGRATION OF WALKABILITY INTO VARIOUS POLICIES AND PLANS

- 4.1. Walkability will be embedded as a core objective in all policies for the city. This will include policies developed under the Master Plan for Delhi as well as any other policies implemented by the local bodies and the Government of National Capital Territory of Delhi (GNCTD), particularly the Department of Transport, Public Works Department, and Department of Tourism, Delhi Police, Delhi Traffic Police, and any other concerned agencies in the areas of land development, public transport, environment, health, education, tourism, economy and culture, recreation and open spaces, etc.
- 4.2. In addition to provision of specific pedestrian infrastructure, the following city-level outcomes will be targeted collectively through the various existing policies and Statutes:
- Mix of uses – This will facilitate the placement of multiple complementary destinations within walking distance of a home or office.
 - Walkable block lengths – Implementing ideal block size of approximately 80-100m leading to more walkable neighbourhoods and increasing the overall road network density.
 - Multi-modal integration - Improving efficient multi-modal integration and interchange (including e-vehicles for para-transit and feeder services for last mile connectivity)
 - Accessible city transit service – Frequent and reliable city transit service with well-placed stops and shelters providing a reliable alternative to use of private vehicles.
 - Pedestrian-friendly urban form - Controls and norms for building placement, build-to lines, active frontage, street connectivity, and aesthetics.
 - Connected public realm – establishing and fostering pedestrian-friendly linkages between streets, open spaces, greens, cultural spaces and sites of historic/ecological interest
 - Accordance of highest priority to pedestrians in traffic/transport policies – in terms of share of street space, prioritization at signals, parking management, enforcement of traffic rules concerning safety and convenience of pedestrians, etc.
- 4.3. All future policies for Delhi shall incorporate specific guidelines and development controls (existing or new if required) for achieving the above-mentioned planning objectives.

5. USE OF TECHNOLOGY TO IMPROVE WALKABILITY

- 5.1. Smart technology shall be implemented at various scales to improve overall traffic management in the city and enhance pedestrian experience and safety, as well as encourage use of public transport. This will be implemented as part of various Walk Plans developed for different areas and integrated at the city level through smart solutions developed by the GNCTD and local bodies.
- 5.2. The following elements shall be necessary for the successful implementation of Walk Plans and for raising public interest in walking. These shall be enabled through the use of state-of-the-art technology:
- Improved traffic management and reduction in traffic congestion and air pollution through implementation of city-wide intelligent traffic management systems (ITMS);
 - Implementation of public information systems for public transport (at stops, within transit, and through apps), provision of common mobility cards, encouraging people to walk to the nearest transit nodes and use public transport;
 - Implementation of walk audit apps allowing scoring on walkability of neighbourhoods and ranking across the city, providing a mechanism for citizens to report issues regarding infrastructure and facilities;
 - Such apps can also provide information on various walking tours (heritage walks, nature trails, food walks, etc.), information on location of transit services, location and availability of nearest parking spots, popular destinations, eateries, cultural events as well as locations of utilities like public toilets, drinking water fountains, etc.;
 - Use of smart sensors for measurement of air quality at traffic signals, street lights, etc. providing vital information such as air quality to citizens;

- Use of innovative materials and devices such as energy generating tiles for pavements, which coupled with solar energy can be used to power street lights as well as provide charging points for mobiles and other electronic gadgets near seating or resting spots along streets;
- Use of state-of-the-art surveillance technology to ensure safety of pedestrians, adherence to traffic rules and prevention of vandalism of street furniture.

6. FACILITATING PUBLIC PARTICIPATION

- 6.1. The Delhi Traffic Police, the Transport Department, GNCTD, urban local bodies and DDA shall undertake dedicated city level programmes of awareness generation for various citizen groups to inform them about the benefits of walking. Specific area-based awareness programmes for school children, elderly and people with disability shall be undertaken to provide information on shortest routes, safety measures adopted and improvements in pedestrian infrastructure.
- 6.2. Such awareness programmes will also encourage people's participation by providing information about local level strategies that can be implemented collectively by residents of a neighbourhood such as creation of home zones (walk-only street sections), play streets, converting streets into cultural spaces on weekends through initiatives similar to Raahgiri or Happy Streets, etc. Such public initiatives will be facilitated by the local body and Delhi Traffic Police so as to prevent any major disruptions in traffic flow and movement. RWAs and other local stakeholders should be involved in identifying black spots, locations in need of improved accessibility, etc.
- 6.3. Concerned local bodies shall endeavour to create local institutional frameworks for watch and ward as well as upkeep of public facilities and pedestrian infrastructure through tie-ups with local Residents' Associations and Traders' Associations and other local stakeholders.
- 6.4. The Transport Department of GNCTD shall develop and maintain a 'Walk Delhi' website and mobile application dedicated to providing walking information including annual calendar of city-wide walking events and activities. Such interfaces can also be used for citizen-based audit of streets, identification and reporting of issues, and promotion of various local events/initiatives taken by citizens to improve local level walkability.
- 6.5. Delhi Traffic Police shall organise focused campaigns regarding strict enforcement of traffic rules and regulations especially in support of rights of pedestrians. These campaigns shall educate people to respect pedestrian spaces, follow traffic rules and understand the related penalties and action that may be taken against violation of traffic rules, vandalism, etc.

7. DEVELOPMENT OF SPECIAL PROJECTS

- 7.1. DDA/UTTIPEC shall identify city level trails connecting key heritage/cultural assets and/or ecological assets such as nallahs, forests, bio-diversity parks, with the potential to be developed as continuous walking trails. Such 'cultural' or 'green-blue' corridors will be developed as priority projects of strategic importance and value to the city.
- 7.2. DDA and concerned agencies shall identify and delineate project areas for development of such corridors, and make detailed Walk Plans for the project areas.
- 7.3. DDA shall implement such projects in a time bound manner in collaboration with concerned local bodies, and any other concerned department/agency through public private partnerships, CSR initiatives, identification of remunerative real estate projects, etc.

8. IMPLEMENTATION AND MONITORING

- 8.1. Walkability is a critical outcome that must be targeted in a comprehensive manner by all departments and agencies working in Delhi. All agencies responsible for policy making and implementation of public works in the city shall prepare annual plans for improving walkability, including identification of projects proposed to be executed during the year.
- 8.2. All such agencies like local bodies, Transport Department, Delhi Traffic Police, Tourism Department, etc. will implement the public works in a time bound manner by allocating adequate own resources for the purpose. In case of Special Projects or any works that cannot be specifically attributed to any agency, the funds can be obtained under the Urban Development Fund or other grants.
- 8.3. Public agencies shall also identify potential commercial sources of revenue such as advertisement rights, leasing of commercial spaces in sub-ways and parking fees, etc. and explore innovative arrangements such as street adoption schemes by private partners, pooling of CSR funds, providing co-branding rights to companies and private developers etc. to fund the street improvement works.

- 8.4. Implementation of various Walk Plans can be undertaken through creation of Special Purpose Vehicles (SPVs) for fast-tracking the process.
- 8.5. All departments/agencies shall integrate their awareness campaigns and public engagement strategies with the proposed interventions/plans.
- 8.6. Delhi Traffic Police shall set up a city-wide digital surveillance and monitoring system integrated through a centralised control room (command and control centre) and ensure strict enforcement of all pedestrian-centric traffic rules.
- 8.7. All such departmental plans shall be submitted to a city-level 'Walk Delhi' Coordination and Monitoring Committee, which will be set up to coordinate and monitor the efforts of various agencies. The Committee shall comprise of representatives from all concerned departments, citizens' groups and other stakeholder groups, with the Lieutenant Governor of Delhi as the Chairperson. It shall also facilitate coordination between multiple agencies executing the various projects and those responsible for maintenance. The Committee shall regularly measure the overall progress of outcomes in the city.
- 8.8. UTTIPEC shall provide technical support to the Committee for monitoring the financing and implementation of various Walk Plans and related projects/initiatives.

[No. F.1(331)/2018/UTTIPEC]

D. SARKAR, Commissioner-Cum-Secy.