

Let's Understand the Draft Delhi Master Plan 2041

ड्राफ्ट दिल्ली मास्टर प्लान २०४१ को समझें

Title- Transport and Mobility

शीर्षक- परिवहन और गतिशीलता

What provisions are there in the Plan? | प्लान में क्या प्रावधान है?

MOB1: Improving connectivity and transport infrastructure

- Modal split of **80:20 in favor of public and shared transport** by 2041.
- Enhanced inter-city and intra-city commuter and freight movements
- Improved **utilization of land assets** associated with transportation
- Substantial migration to **smart and green mobility solutions**
- Preparation of **Comprehensive Mobility Plan** to move towards low carbon mobility
- **Electric public charging infrastructure** and retrofitting current gas stations
- **Setting up ITS** for smarter transportation

(MOB1): कनेक्टिविटी और परिवहन इंफ्रास्ट्रक्चर में सुधार

- 2041 तक **सार्वजनिक और साझा परिवहन के इस्तेमाल के पक्ष में 80:20 का विभाजन**
- शहरों के बीच और शहर के भीतर यात्री और माल ढुलाई यातायात को बढ़ाना
- परिवहन से जुड़ी **भूमि संपत्तियों का बेहतर उपयोग**
- **स्मार्ट और हरित गतिशीलता उपायों** की ओर बढ़ना
- कम-कार्बन परिवहन की ओर बढ़ने के लिए **व्यापक गतिशीलता योजना** की तैयारी
- **इलेक्ट्रिक पब्लिक चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर** और मौजूदा गैस स्टेशनों की रेट्रोफिटिंग
- बेहतर परिवहन के लिए ITS की स्थापना

What provisions are there in the Plan? | प्लान में क्या प्रावधान है?

MOB2: Shifting to shared mobility

- **Minimizing the time** and effort required for undertaking a trip (point-to-point mobility).
- Ensuring that the trip is completed with a **low carbon footprint** (green mobility).
- Land Use and Transport Integration: Intensive mix management & Regeneration Schemes in Transit Influence Zone (ToD)
- Improved **public transport accessibility levels** through fare rationalization, premium bus services, special services, improvement of quality in bus services etc.
- Multi modal integration
- Disincentivizing private transport

(MOB2): साझा आवागमन की दिशा में शिफ्ट

- यात्रा करने के लिए आवश्यक समय और प्रयास को कम करना (स्थान-से-स्थान की गतिशीलता)
- यह सुनिश्चित करना कि यात्रा कम कार्बन फुटप्रिंट (हरित गतिशीलता) के साथ पूरी हो
- भूमि उपयोग और परिवहन एकीकरण: सार्वजनिक परिवहन उन्मुख विकास (टीओडी) में गहन मिश्रण प्रबंधन और पुनर्जनन योजनाएं
- किराया युक्तिकरण, प्रीमियम बस सेवाओं, विशेष सेवाओं, बस सेवाओं में गुणवत्ता में सुधार आदि के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन तक पहुंच को बेहतर करना
- विविध परिवहन माध्यमों का एकीकरण (इंटीग्रेशन)
- निजी परिवहन को हतोत्साहित करना

What provisions are there in the Plan? | प्लान में क्या प्रावधान है?

MOB3: Making Delhi walkable and cyclable

- Street design to promote active travel
- Improving pedestrian infrastructure
- Active travel plans and walk plans
- City level active travels networks
- Other strategies for improving active travel: Tactical urbanism, micromobility, citizen engagement, employing technology for active travel

MOB4: Managing parking in Delhi

- User pays principle.
- Higher pricing of on-street parking
- Reduction in parking based on public transportation accessibility levels of the area

MOB 3: दिल्ली को पैदल चलने और साइकल चलाने के अनुकूल बनाना

1. सक्रिय यात्रा को बढ़ावा देने के लिए स्ट्रीट डिजाइन
2. पैदल यात्री बुनियादी ढांचे में सुधार
3. सक्रिय यात्रा योजनाएँ और चलने की योजनाएँ
4. शहर के स्तर पर सक्रिय यात्रा नेटवर्क
5. सक्रिय यात्रा में सुधार के लिए अन्य रणनीतियाँ: सामरिक शहरीकरण, सूक्ष्म गतिशीलता, नागरिक जुड़ाव, सक्रिय यात्रा के लिए प्रौद्योगिकी को नियोजित करना

MOB 3: दिल्ली में पार्किंग का प्रबंधन

1. उपयोगकर्ता भुगतान सिद्धांत
2. ऑन-स्ट्रीट पार्किंग का उच्च मूल्य निर्धारण
3. क्षेत्र के सार्वजनिक परिवहन पहुंच स्तर के आधार पर पार्किंग में कमी

What had the campaign asked for? | अभियान ने क्या मांगा था?

Partially addressed demands

1. Improving public transport and disincentivizing use of private vehicles
2. Promoting walkability and use of NMT
3. Multi-modal integration and intermediate public transport
4. Integrating land-use and transport
5. **Integration** between the proposed CMP and the MPD

Completely missing demands

1. **Time-bound actions** on improving walking, cycling and public transport infrastructure
2. Inclusive transport planning: **gender, disability** etc
3. Enhancing **institutional capacity**
4. City-level NMT Plans

आंशिक रूप से संबोधित मांगें

1. सार्वजनिक परिवहन में सुधार और निजी वाहनों के उपयोग को हतोत्साहित करना
2. पैदल चलने और गैर-मोटर वाहनों के उपयोग को बढ़ावा देना
3. विविध परिवहन माध्यमों का एकीकरण और मध्यवर्ती सार्वजनिक परिवहन (टेम्पो, रिक्शा, ग्रामीण सेवा आदि) से जोड़ना
4. भूमि उपयोग और परिवहन को एकीकृत करना
5. प्रस्तावित सीएमपी और मास्टर प्लान का एकीकरण

पूरी तरह से गायब मांगें

1. पैदल चलने, साइकिल चलाने और सार्वजनिक परिवहन के बुनियादी ढांचे में सुधार के लिए समयबद्ध कार्रवाई
2. समावेशी परिवहन योजना: लिंग, विकलांगता आदि
3. संस्थागत क्षमता बढ़ाना
4. शहर स्तरीय गैर-मोटर वाहन के लिए योजनाएं

What can we suggest? | हम क्या सुझाव दे सकते हैं ?

MPD 2041 should have the following targets:

- By 2041, 9 in 10 of all peak-hour journeys are by walk, cycle, public transport (including intermediate public transport).
- At least 90% of the residents have access to frequent bus-based public transport within 5 minutes walking distance.
- All new affordable housing within 5 minutes of frequent bus-based public transport.
- Create a sustainable urban mobility plan linking transport with GHG emissions.

Integration of **comprehensive mobility plan** as a separate chapter of MPD 2041.

MPD 2041 must provide a clear **timeline and framework for UMTA** including its composition, management, powers and functions.

दिल्ली मास्टर प्लान 2041 में निम्नलिखित लक्ष्य होने चाहिए:

- 2041 तक, सभी पीक-ऑवर यात्राओं में 10 में से 9 पैदल, साइकिल, सार्वजनिक परिवहन (मध्यवर्ती सार्वजनिक परिवहन सहित) हों
- कम से कम 90% निवासियों के पास 5 मिनट की पैदल दूरी के भीतर लगातार बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन तक पहुंच हो
- लगातार बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन के 5 मिनट के भीतर सभी नए किफायती आवास
- परिवहन को ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन से जोड़ने वाली एक स्थायी शहरी गतिशीलता योजना बनाएं

एमपीडी 2041 के एक अलग अध्याय के रूप में **व्यापक गतिशीलता योजना** का एकीकरण

एमपीडी 2041 को यूएमटीए के लिए इसकी संरचना, प्रबंधन, शक्तियाँ और कार्यों सहित एक स्पष्ट समयरेखा और ढांचा प्रदान करना चाहिए

What can we suggest? | हम क्या सुझाव दे सकते हैं ?

- Creating gender inclusive, universally accessible bus terminals with recommended facilities.
 - Including distances to determine the location of amenities in DCN and encourage walking, cycling and the use of public transport.
 - Creating gender-disaggregated targets for cycling and public transport.
 - Collecting and reporting gender, age and income-disaggregated data on travel patterns, sexual harassment, perceptions and experience.
 - Comprehensive review of street design guidelines.
 - Improvement of existing roads to meet street design guidelines, especially for **pedestrian mobility**, should be mandatory and time-bound.
- अनुशंसित सुविधाओं के साथ लिंग समावेशी, सार्वभौमिक रूप से सुलभ बस टर्मिनल बनाना
 - डीसीएन में सुविधाओं के स्थान का निर्धारण करने के लिए दूरियों सहित और पैदल चलने, साइकिल चलाने और सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को प्रोत्साहित करना
 - साइकिलिंग और सार्वजनिक परिवहन के लिए लिंग-पृथक लक्ष्य बनाना
 - यात्राओं के पैटर्न, यौन उत्पीड़न, धारणाओं और अनुभव पर लिंग, आयु और आय से जोड़कर डेटा एकत्र करना और रिपोर्ट करना
 - सड़क डिजाइन दिशानिर्देशों की व्यापक समीक्षा।
 - मौजूदा सड़कों में सुधार, विशेष रूप से **पैदल चलने वालों** के लिए, सड़क डिजाइन दिशानिर्देशों के अनुसार अनिवार्य और समयबद्ध होना चाहिए

What can we suggest? | हम क्या सुझाव दे सकते हैं?

- Criteria for calculating **Public Transit Accessibility Level** grading values needs to be explained clearly.
- Aim for expanding **fare-free transport** to the whole city across all modes of public transit (at present available for women on buses).
- **Fare rationalization** if any should be carried out with the objective of ensuring affordability instead of profit, and financial sustainability through subsidies from fuel tax and non-fare revenue.
- Multi-modal integration should reduce overall travelling expenses for the public through **fare integration** for all modes including IPT & first and last-mile, with options like fare caps, fare zones and flat fares.
- **पब्लिक ट्रांजिट एक्सेसिबिलिटी लेवल** ग्रेडिंग वैल्यू की गणना के लिए मानदंड को स्पष्ट रूप से समझाया जाना चाहिए।
- सार्वजनिक परिवहन के सभी साधनों (जैसे वर्तमान में बसों में महिलाओं के लिए सफर मुफ्त है) को पूरे शहर में **किराया-मुक्त** विस्तार देने का लक्ष्य होना चाहिए
- **किराया युक्तिकरण** यदि किया जाए तो ईंधन कर और गैर-किराया राजस्व से प्राप्त सब्सिडी के माध्यम से यात्रियों के लिए सेवायें सुलभ बनायीं जायें और और वित्तीय स्थिरता सुनिश्चित की जाए न कि जन परिवहन को आर्थिक रूप से लाभकारी बनाने का प्रयास किया जाये
- विविध परिवहन माध्यमों के एकीकरण से आईपीटी और अंतिम मील की दूरी सहित सभी माध्यमों के लिए **किराया एकीकरण** के माध्यम से जनता के लिए समग्र यात्रा व्यय को कम करना चाहिए, जिसमें अधिकतम किराया की सीमा तय करके, किराया क्षेत्र बनाकर और फ्लैट किराए जैसे विकल्प शामिल हैं।



Thank you

धन्यवाद

