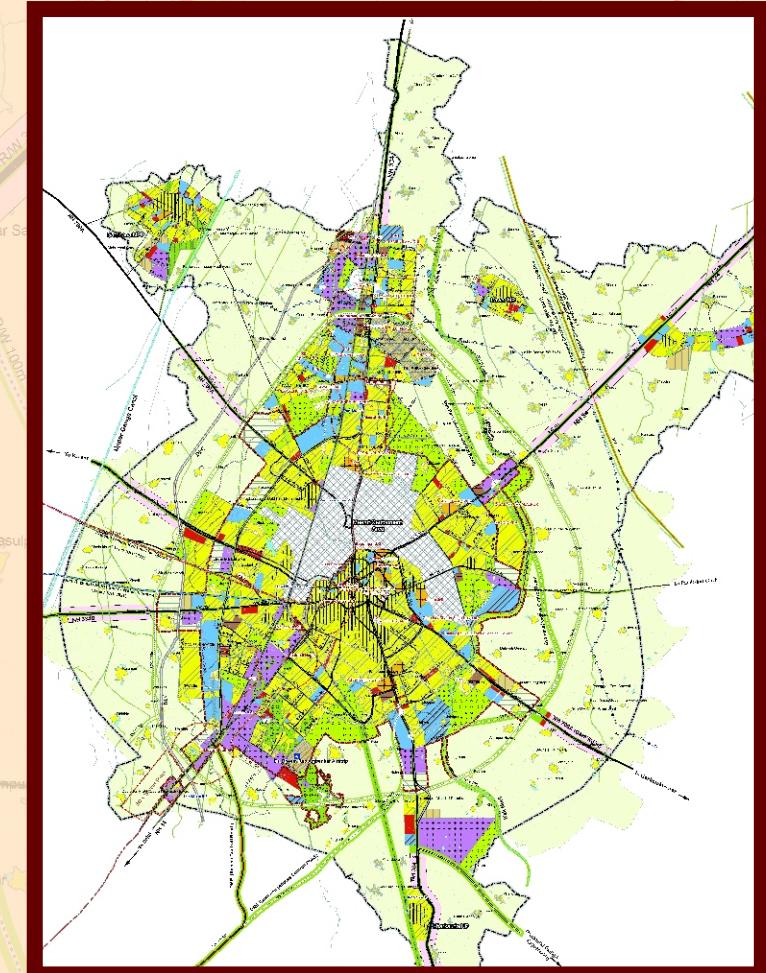


मेरठ महायोजना - 2031 (प्रारूप)



ईमेल : मेरठविकासप्राधिकरण@गूगलमेल.कोम



मेरठ

मेरठ विकास प्राधिकरण

सिविल लाईन्स, विकास भवन, मेरठ – 250003 (उ०प्र०)

वेबसाइट: www.mdameerut.in

मूल्य : ₹ 600/-

मेरठ

नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश

एवं

मेरठ विकास प्राधिकरण, मेरठ



मेरठ महायोजना

- 2031 (प्रारूप)

अमृत योजना के अंतर्गत जी.आई.एस. आधारित



लिखा नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश
एवं
मेरठ विकास प्राधिकरण

कन्सलटेन्ट – अलमांड़ज ग्लोबल इंफ्रा कन्सलटेन्ट लिमिटेड, नई दिल्ली

विषय सूची

| विवरण | पृष्ठ संख्या |
|--|--------------|
| अध्याय 1 परिचय | 1 |
| 1.1 परियोजना संक्षिप्तीकरण | 1 |
| 1.2 अमृत उप-योजना के उद्देश्य | 2 |
| 1.3 योजना का अनुक्रम | 2 |
| अध्याय 2 वर्तमान संरचना | 5 |
| 2.1 परिचय | 5 |
| 2.2 शहर की स्थानीय स्थिति एवं अन्य क्षेत्रों से सम्बन्ध | 6 |
| 2.3 योजना क्षेत्र अधिसूचना एवं विस्तार | 7 |
| 2.4 जल भू-आकृति विज्ञान एवं जलवायु सहित भौतिक विशेषतायें | 11 |
| 2.5 वर्तमान भू-उपयोग | 12 |
| 2.6 निर्मित-क्षेत्र विस्तार एवं विशेषतायें | 14 |
| 2.7 शहर एवं मेरठ विकास क्षेत्र की प्रमुख समस्यायें | 15 |
| 2.8 भौतिक विस्तार प्रवृत्ति एवं विकास सम्भावनायें | 16 |
| 2.9 प्रमुख निर्माणाधीन, निकट समय में पूर्ण अथवा प्रस्तावित परियोजनायें एवं नीतियां | 16 |
| अध्याय 3 वर्तमान महायोजना, 2021 का मूल्यांकन एवं भू-उपयोग विचलन | 20 |
| 3.1 योजना क्षेत्र के घटक | 20 |
| 3.2 भविष्य हेतु आंकलन/प्रक्षेपण | 20 |
| 3.3 यातायात एवं परिवहन | 21 |
| 3.4 सामुदायिक सुविधायें एवं सेवायें | 22 |
| 3.5 सार्वजनिक उपयोगितायें | 23 |
| 3.6 विभिन्न उपयोगों के अन्तर्गत भूमि का विकास | 24 |
| 3.7 महायोजना 2021 में सेक्टरवार प्रमुख मुद्दे एवं योजना रणनीतियां | 26 |
| 3.8 महायोजना 2021 (मेरठ एवं दौराला) में प्रस्तावित भू-उपयोग एवं देखे गये विचलन | 27 |
| 3.9 भू-उपयोग परिवर्तन की सीमा | 31 |
| 3.10 अन्य प्रमुख परियोजनाओं का मूल्यांकन, जो प्रस्तावित महायोजना 2031 को प्रभावित करेंगी | 31 |
| अध्याय 4 जनसंख्या एवं जनसांख्यिकीय | 35 |
| 4.1 शहर एवं सम्पूर्ण योजना क्षेत्र हेतु आधार तिथि पर वर्तमान योग | 35 |
| 4.2 पूर्व के दस वर्षों में विकास रुझान | 35 |
| 4.3 आयु, लिंगानुपात, साक्षरता दर एवं घरेलू आकार की वर्तमान संरचना | 37 |
| 4.4 प्राकृतिक वृद्धि एवं प्रवास के माध्यम से वर्तमान प्रवृत्ति | 38 |
| 4.5 शहर सीमान्तर्गत वर्तमान घनत्व पैटर्न | 39 |
| 4.6 आर्थिक स्थिति के आधार पर वर्तमान संरचना | 39 |
| 4.7 निष्कर्ष | 39 |
| अध्याय 5 आर्थिक आधार एवं रोजगार | 40 |
| 5.1 आधार वर्ष में कार्यबल | 40 |

| | | |
|------------------|---|-----------|
| 5.2 | वर्तमान व्यवसायिक संरचना | 41 |
| 5.3 | रोजगार एवं व्यवसायिक संरचना में वर्तमान के रुझान | 41 |
| 5.4 | अनौपचारिक क्षेत्र रोजगार | 43 |
| 5.5 | निष्कर्ष | 43 |
| अध्याय 6 | संसाधन | 44 |
| 6.1 | जनशक्ति एवं तकनीकी क्षमता | 44 |
| अध्याय 7 | आवास | 49 |
| 7.1 | वर्तमान स्थिति का विश्लेषण | 49 |
| 7.2 | सार्वजनिक, निजी, सहकारी क्षेत्रों एवं स्वयं सहायता समूहों का योगदान | 52 |
| 7.3 | आवासीय स्थिति के वर्तमान रुझान | 52 |
| 7.4 | महत्वपूर्ण चरणों हेतु आवासीय मांग का आंकलन | 52 |
| 7.5 | निष्कर्ष | 53 |
| अध्याय 8 | यातायात एवं परिवहन | 54 |
| 8.1 | वर्तमान नेटवर्क का विश्लेषण | 54 |
| 8.2 | यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति | 55 |
| 8.3 | यातायातीय प्रवाह : यात्री एवं सामग्री | 58 |
| 8.4 | निजी एवं सार्वजनिक परिवहन प्रवृत्ति | 61 |
| 8.5 | मेरठ के आसपास आगामी परिवहन प्रस्ताव | 64 |
| 8.6 | यातायात नियम एवं सामान्य नीति प्रबन्धन | 66 |
| 8.7 | निष्कर्ष | 66 |
| अध्याय 9 | उद्योग | 67 |
| 9.1 | वर्तमान स्थिति का विश्लेषण | 67 |
| 9.2 | वर्तमान के रुझान (विस्तार, समापन, अन्य उपयोगों में रूपान्तरण) | 70 |
| 9.3 | मेरठ विकास क्षेत्र के अन्तर्गत अन्य शहरों में स्थित प्रमुख उद्योग | 70 |
| 9.4 | निष्कर्ष | 71 |
| अध्याय 10 | वाणिज्य | 72 |
| 10.1 | वर्तमान स्थिति का विश्लेषण | 72 |
| 10.2 | वर्तमान प्रवृत्ति | 73 |
| 10.3 | सामान्य नीति | 73 |
| 10.4 | खरीदारी क्षेत्र का वितरण | 73 |
| 10.5 | निष्कर्ष | 74 |
| अध्याय 11 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 75 |
| 11.1 | वर्तमान स्थिति का विश्लेषण | 75 |
| 11.2 | वर्तमान प्रवृत्ति | 76 |
| 11.3 | सामुदायिक सुविधाओं एवं सेवाओं हेतु सामान्य नीतियां | 77 |
| अध्याय 12 | मूलभूत सुविधायें | 78 |
| 12.1 | वर्तमान नेटवर्क एवं संस्थापन का विश्लेषण | 78 |
| अध्याय 13 | मनोरंजनात्मक एवं विश्राम स्थल | 89 |
| 13.1 | वर्तमान स्थिति एवं क्षमता का विश्लेषण | 89 |

| | | |
|--|---|------------|
| 13.2 | मनोरंजन एवं विश्राम स्थलों हेतु वर्तमान प्रवृत्ति | 92 |
| 13.3 | मनोरंजन सुविधाओं के प्रावधान हेतु सामान्य नीति | 92 |
| अध्याय 14 संरक्षण, टाउनस्केप एवं लैंडस्केप | | 93 |
| 14.1 | शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों के वर्तमान स्वरूप का विश्लेषण | 93 |
| 14.2 | वर्तमान प्रवृत्ति | 94 |
| 14.3 | संरक्षण योजना एवं विकास नियंत्रण हेतु नीतियाँ | 95 |
| 14.4 | मनोरंजन एवं विश्राम स्थलों हेतु स्वॉट (SWOT) विश्लेषण | 96 |
| अध्याय 15 प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना एवं विकास रणनीति | | 97 |
| 15.1 | भूमि मांग अनुमान | 97 |
| 15.2 | विषयगत् अवधारणा योजना एवं योजना दृष्टिकोण (Thematic Concept Planning and Planning Approach) | 97 |
| 15.3 | जनसंख्या प्रक्षेपण (विस्तार से) | 102 |
| 15.4 | भविष्य घनत्व एवं इसका वितरण | 105 |
| 15.5 | श्रमिक जनसंख्या अनुमान एवं औद्योगिक भूमि की आवश्यकता | 106 |
| 15.6 | प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना | 106 |
| 15.7 | मेरठ विकास प्राधिकरण सीमान्तर्गत अन्य शहरी केन्द्रों हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना | 108 |
| 15.8 | मेरठ हेतु प्रस्तावित ज़ोन | 114 |
| 15.9 | भू-विकास नीतियाँ | 115 |
| अध्याय 16 सरकारी नीतियों का अनुपालन | | 123 |
| 16.1 | उत्तर प्रदेश राज्य शहरी आवास एवं पर्यावास नीति, 2014 | 123 |
| 16.2 | एकीकृत टाउनशिप नीति (लाईसेंस आधारित प्रणाली) | 124 |
| 16.3 | उत्तर प्रदेश में हाई-टेक टाउनशिप के विकास में निजी निवेश के प्रोत्साहन हेतु ड्राफ्ट नीति | 124 |
| 16.4 | उत्तर प्रदेश में सतत भूजल प्रबन्धन हेतु नीति | 125 |
| 16.5 | मिश्रित उपयोग एवं टीओडी हेतु योजना मानक, क्षेत्रीय विनियम एवं भवन उपनियम – 2015 | 125 |
| 16.6 | उत्तर प्रदेश की औद्योगिक निवेश एवं रोजगार प्रोत्साहन नीति 2017 | 125 |
| 16.7 | उत्तर प्रदेश सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम प्रोत्साहन नीति – 2017 | 126 |
| 16.8 | उत्तर प्रदेश वेयरहाऊसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति – 2018 | 126 |
| 16.9 | निजी औद्योगिक पार्कों की स्थापना को बढ़ावा देने की योजना | 127 |
| 16.10 | फिल्म नीति – 2015 | 127 |
| 16.11 | फ्रीहोल्ड एवं पुनर्विकास नीति | 128 |
| 16.12 | किफायती आवास योजना हेतु मानक | 128 |
| 16.13 | पर्यावरण नीति – 2006 | 128 |
| 16.14 | पर्यटन नीति | 129 |
| 16.15 | वर्षा जल संचयन नीति | 129 |
| 16.16 | सरकारी नीतियों का अनुपालन | 130 |
| अध्याय 17 जोनिंग रेग्युलेशन्स | | 134 |
| 17.1 | जोनिंग के उद्देश्य | 134 |
| 17.2 | जोनिंग रेग्युलेशन्स की मुख्य विशेषतायें | 134 |
| 17.3 | विभिन्न क्रियाओं / उपयोगों की अनुज्ञा श्रेणियाँ | 134 |

| | | |
|------------------|---|------------|
| 17.4 | फ्लोटिंग उपयोग | 135 |
| 17.5 | रेन—वाटर हार्वेस्टिंग | 135 |
| 17.6 | प्रभाव शुल्क | 135 |
| 17.7 | अनुज्ञा की प्रक्रिया | 136 |
| 17.8 | अन्य अपेक्षाएँ | 137 |
| 17.9 | परिभाषाएँ | 137 |
| 17.10. | भू—उपयोग परिसरों/क्रियाओं की परिभाषाएं | 137 |
| 17.11 | आवासीय | 137 |
| 17.12 | व्यवसायिक | 138 |
| 17.13 | ओद्योगिक | 139 |
| 17.14 | कार्यालय | 140 |
| 17.15 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक सुविधायें | 140 |
| 17.16 | यातायात एवं परिवहन | 145 |
| 17.17 | पार्क, खुले स्थल, हरित पट्टी एवं क्रीड़ा—स्थल | 146 |
| 17.18 | कृषि | 147 |
| 17.19 | अन्य परिसर | 147 |
| 17.20 | फ्लोटिंग उपयोग | 148 |
| 17.21 | राजमार्ग सुविधा क्षेत्र | 148 |
| 17.22 | प्रमुख भू—उपयोग जोन्स में सशर्त अनुमन्य क्रियाओं/उपयोगों हेतु अनिवार्य शर्तें एवं प्रतिबन्ध | 148 |
| 17.23 | विशेष अनुमति से अनुमन्य क्रियाओं (ACTIVITIES) हेतु अपेक्षाएँ | 149 |
| 17.24 | प्रमुख भू—उपयोग जोन्स | 151 |
| | अनुलग्नक—1 | 159 |
| | अनुलग्नक—2 | 160 |
| | अनुलग्नक—3 | 161 |
| अध्याय 18 | महायोजना का चरणबद्ध विकास | 162 |
| 18.1 | परिचय | 162 |
| 18.2 | तत्काल चरण 1: प्रमुख कार्य | 162 |
| 18.3 | महायोजना कार्यान्वयन की निगरानी | 163 |
| अध्याय 19 | कार्यान्वयन हेतु संसाधन जुटाना | 165 |
| 19.1 | प्रमुख संसाधन जुटाने हेतु स्रोत | 165 |
| 19.2 | भूमि संग्रहण एवं प्रबन्धन | 166 |

यह अध्याय अमृत योजना एवं परियोजना, मुख्य उद्देश्य एक संक्षिप्त पृष्ठभूमि प्रदान करता है : यह वैद्यानिक योजनाओं के विभिन्न स्तरों के मध्य सम्बन्ध भी स्थापित करता है जो शहरी एवं क्षेत्रीय नियोजन के विभिन्न ऐमाने पर तैयार किये जाते हैं।

१.१ परियोजना संक्षिप्तीकरण :

वर्ष 2015 में, भारत सरकार द्वारा केन्द्र प्रायोजित योजना के रूप में अटल नवीकरण एवं शहरी परिवर्तन मिशन (Atal Mission for Rejuvenation and Urban Transformation, AMRUT) प्रारम्भ किया गया। इस योजना का मुख्य उद्देश्य नागरिकों को मूलभूत सुविधायें जैसे जलापूर्ति, सीवरेज, शहरी परिवहन व पार्क आदि विकसित करने के द्वारा सभी वर्गों विशेषकर निर्धनों एवं वंचितों हेतु उनके जीवन यापन की गुणवत्ता में सुधार करना था। योजना मुख्य रूप से मूलभूत ढांचे के निर्माण पर केन्द्रित है, जिसका उच्च स्तरीय सेवाओं के प्रावधान से प्रत्यक्ष सम्बन्ध है। मिशन के प्रमुख उद्देश्यों में से एक सेट के माध्यम से शासन प्रणाली में सुधार करना है। मिशन अवधि के दौरान, 11 सुधार लागू किये गये हैं।

महायोजना/विकास योजना शहरी भूमि प्रबन्धन का प्रमुख उपकरण है, जो शहर/नगर के सतत विकास हेतु विस्तृत भू-उपयोग का प्रस्ताव प्रदान करता है। अधिकांश महायोजना/विकास योजनायें 10 से 20 वर्ष की अवधि हेतु, विभिन्न चरणों में, समीक्षा एवं संशोधन हेतु बनाई जाती हैं। महायोजना तैयार करने हेतु सबसे महत्वपूर्ण जानकारी योजना क्षेत्र का बेस मैप तैयार करना है।

“500 अमृत शहरों हेतु जीआईएस आधारित महायोजना/विकास योजनाओं का निर्माण” अमृत योजना के अन्तर्गत महत्वपूर्ण सुधारों में से एक है, जिसे अक्टूबर 2015 में 100 प्रतिशत केन्द्रीय वित्त पोषित उप-योजना के रूप में अनुमोदित किया गया है।

इस उप-योजना का उद्देश्य (1) भौगोलिक सूचना प्रणाली ‘जीआईएस’ का उपयोग कर सामान्य डिजिटल भू-संदर्भित आधार मानचित्र एवं भू-उपयोग मानचित्र विकसित करना तथा (2) अमृत शहरों के रूप में चयनित 500 शहरों हेतु महायोजना तैयार करना है।

उत्तर प्रदेश राज्य के कुल 61 शहरों को अमृत योजना के अन्तर्गत चयनित किया गया है, जिसमें 14 नगर निगम एवं 46 नगर पालिका परिषद सम्मिलित हैं। राज्य मिशन निदेशालय, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा शहरों हेतु विकास प्राधिकरणों/विनियमित क्षेत्रों की स्थापना करते समय “उत्तर प्रदेश (विनियमन एवं भवन संचालन) अधिनियम, 1958 एवं “उत्तर प्रदेश शहरी नियोजन एवं विकास अधिनियम, 1973” के अन्तर्गत जीआईएस आधारित महायोजना तैयार करने का प्रस्ताव रखा गया।

उपयोजना के एक भाग के रूप में, चयनित शहरों के सम्बन्धित नियंत्रक प्राधिकरणों ने इन शहरों के महायोजनाओं के नये/संशोधित/सुधार (रूपांतरण) तैयार करने हेतु अपने बोर्ड्स के माध्यम से प्रस्ताव पारित किया। इन योजना हेतु नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश को नोडल विभाग घोषित किया गया है।

नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग ने कुछ शहरों को एक साथ सम्मिलित करते हुये कलस्टर के रूप में वर्गीकृत किया गया एवं अमृत के अन्तर्गत महायोजना तैयार करने हेतु निविदायें आमंत्रित की। डीएमजी कंसल्टिंग प्राइवेट लिमिटेड (कंसल्टेंट के रूप में संदर्भित) के सहयोग से आल्मंड़ज ग्लोबल इंफा कन्सल्टेंट लिमिटेड को महायोजना तैयार करने हेतु सलाहकार के रूप में चुना गया।

मेरठ सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यमों के साथ प्रमुख औद्योगिक शक्ति के रूप में प्रसिद्ध औद्योगिक केन्द्र है। गंगा एवं यमुना दोआब क्षेत्र में स्थित, शहर में सम्पूर्ण वर्ष मौसम सुखद रहता है। महायोजना तैयार करते समय वर्तमान की संचालित महायोजना-2021 की तुलना में वर्तमान भू-उपयोग में हुए विचलन पर ध्यान केन्द्रित करते हुये महायोजना का वर्तमान आवश्यकताओं के अधार पर प्रस्ताव तैयार होगा। योजना प्रक्रिया में सम्बन्धित विभागों के अधिकारियों, द्वितीयक एवं प्राथमिक डाटा संग्रहण, समस्याओं/मुद्दों की विस्तृत विश्लेषणात्मक समझ के साथ-साथ आकांक्षाओं, विभिन्न क्षेत्रों

में नई एवं आगामी परियोजनाओं के साथ पूर्ण रूप से हितधारकों के साथ विचार-विमर्श आदि सम्मिलित हैं। यह प्रस्ताव शहर के समग्र विकास पर ध्यान केन्द्रित करेगा ताकि इसकी औद्योगिक क्षमता का अनुभव किया जा सके एवं इसके अनुकूल कारकों का उपयोग किया जा सके व शहर को और आगे बढ़ने हेतु प्रोजेक्ट किया जा सके।

1.2 अमृत उप-योजना के उद्देश्य :

उपयोजना का उद्देश्य, प्रत्येक अमृत शहर में भौगोक्ति सूचना प्रणाली (जीआईएस) का उपयोग करके सामान्य डिजिटल भू-संदर्भित आधार मानचित्र एवं भू-उपयोग मानचित्र विकसित करना है ताकि वे अधिक सूचित रणनीतिक निर्णय लेने में सक्षम हो सकें। योजना के प्रमुख घटक निम्नानुसार हैं –

- ◆ डिजाइन एवं मानकों के अनुसार 1:4000 के पैमाने पर बैस मैप एवं थीमैटिक मैप्स वं शहरी डाटाबेस तैयार करना।
- ◆ महायोजना का निर्माण : जीआईएस बेस मैप एवं सेक्टरवार डाटा विश्लेषण कर राज्य के नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग के एकट के अनुसार शहर की महायोजना तैयार करना। कार्यान्वयन ऐजेन्सी राज्य मिशन निदेशक/शहरी स्थानीय निकाय है।
- ◆ क्षमता निर्माण : प्रशिक्षण निम्नवत् 3 स्तरों पर है एवं कार्यान्वयन ऐजेन्सी राज्य मिशन निदेशालय है –
 - प्रशासनिक स्तर – तीन दिवसीय अवधि।
 - योजना स्तर – दो सप्ताह की अवधि।
 - ऑपरेटर एवं तकनीशियन स्तर – चार सप्ताह की अवधि।

1.3 योजना का अनुक्रम :

भारत में योजना मुख्यतः दो प्रकार की होती हैं : सामाजिक-आर्थिक एवं भौतिक। इनके तहत शहरी क्षेत्रों में विकास को निर्देशित करने हेतु विभिन्न योजनायें उपलब्ध हैं। जिला स्तर पर वे काम करते हैं, वह अलग है तथा इसी प्रकार प्रत्येक प्रकार में प्रदान की गई प्रकृति व विवरण अलग हैं। पदानुक्रम एवं योजनाओं के प्रकार नीचे दर्शाये गये हैं।

1.3.1 विभिन्न योजना के मध्य पारस्परिक सम्बन्ध :

भारत में योजना प्रणाली (परिप्रेक्ष्य योजना, क्षेत्रीय योजना, विकास/महायोजना एवं स्थानीय क्षेत्र योजना आदि) स्थानिक सीमा, योजना के पैमाने, इसके कार्य एवं स्थानिकता के आधार पर विकसित हुई है। योजनाओं के विभिन्न स्तरों के विवरण पर प्रकाश डाला गया है।

परिप्रेक्ष्य योजना : एक परिप्रेक्ष्य योजना एक दीर्घकालिक परिप्रेक्ष्य दृष्टि अभिलेख है जो राज्य जिले के इच्छित विकास की दिशा में सामाजिक, स्थानिक एवं आर्थिक विकास लक्ष्यों नीतियों, रणनीतियों एवं कार्यक्रमों को दर्शाता है। सामान्यतः योजना अवधि 20–25 वर्ष होती है जो राष्ट्रीय/राज्य पंचवर्षीय योजना के साथ मेल खाती है। यह महायोजना अथवा क्षेत्रीय योजना तैयार करने में शहरी स्थानीय निकास एवं क्षेत्रीय विकास प्राधिकरणों हेतु एक मार्गदर्शक के रूप में कार्य करता है।

क्षेत्रीय योजना : मानव बसावट एवं मूलभूत ढांचे के नियोजित संतुलित क्षेत्रीय विकास हेतु, क्षेत्रीय योजनायें चलन में आती हैं। जहां महायोजना केवल एक शहर अथवा चित्रित शहरी क्षेत्र से सम्बन्धित है, क्षेत्रीय योजना शहरी एवं ग्रामीण दोनों क्षेत्रों का गठन करती है। इस हेतु विभिन्न सरकारों/विभागों एवं नगर पालिकाओं को क्षेत्र के पारस्परिक एवं समग्र विकास हेतु मिलकर कार्य करने की आवश्यकता है।

महायोजना : महायोजना अथवा विकास योजना प्रासंगिक अधिनियम के अन्तर्गत तैयार की गई एक वैधानिक योजना है। महायोजना परिप्रेक्ष्य अथवा क्षेत्रीय योजना में सुझाई गई नीतियों को भौतिक प्रस्तावों एवं संभावित रणनीतियों को समायोजित करता है। सामान्यतः महायोजना की समय सीमा 20 वर्ष है। समय-समय पर समीक्षा एवं संशोधन हेतु, सामान्यतः एक महायोजना 5 वर्षों के चरणों में होती है।

उ.प्र में, विकास प्राधिकरण वाले शहरों का महायोजना नगर नियोजन एवं विकास अधिनियम, 1973 तथा

विनियमित क्षेत्रों के शहरों के लिये उत्तर प्रदेश (विनियमन एवं भवन संचालन) अधिनियम, 1958 के अन्तर्गत तैयार की जाती है।

स्थानीय क्षेत्र योजना/क्षेत्रीय योजना : महायोजना के कार्यान्वयन के लिये योजना को विभिन्न ज़ोन्स/क्षेत्रों में विभाजित किया गया है। ज़ोनिंग आमतौर पर भू—उपयोग की अनुकूलता को ध्यान में रखता है इस प्रकार महायोजना को जमीनी स्तर पर प्रभावी बनाने हेतु भू—उपयोग प्रस्तावों को और विस्तृत करके, सड़कों एवं अन्य सार्वजनिक उद्देश्यों हेतु भूमि को आरक्षित करता है।

1.3.2 जी.आई.एस. आधारित महायोजना तैयार करने की आवश्यकता :

एक महायोजना, किसी शहर के व्यवस्थित विकास को सुनिश्चित करता है। यह शहर के भविष्य के भौतिक विकास हेतु एक मार्गदर्शक अभिलेख के रूप में कार्य करता है एवं शहर के अद्वितीय स्वरूप को संरक्षित करने, इसकी विविधता सुनिश्चित करने, निवेश एवं वांछित परिवर्तन प्रदान करने हेतु एक ढांचा प्रदान करती है। यह उन समस्याओं को भी संतुलित करता है जो अत्यधिक जनसंख्या के कारण उत्पन्न हो जाती है। महायोजना का निर्माण बेस मैप तैयार करने, सामाजिक आर्थिक डाटा संग्रहण, वर्तमान भू—उपयोग सर्वेक्षण करने एवं भविष्य की भू—उपयोग योजना का प्रस्ताव करने के साथ प्रारम्भ होता है। महायोजना को अधिक प्रभावी बनाने हेतु, सड़कों, निर्मित संरचनाओं, भू—उपयोग, जल निकायों एवं अन्य प्राकृतिक संसाधनों आदि की वर्तमान स्थिति को दर्शाने वाला एक सटीक एवं अद्यतन आधार मानचित्र महत्वपूर्ण है।

महायोजना तैयार करने हेतु औपचारिक शैली में मानचित्रण एवं डाटा संग्रहण तीव्र जनसंख्या वृद्धि, शहरी विस्तार एवं भू—उपयोग में निरन्तर परिवर्तनों के कारण मेल नहीं रखता है। किन्तु रिमोट—सेंसिंग एवं भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) में प्रगति के सम्पूर्ण महायोजना की प्रक्रिया में तीव्रता प्रकट होती है। रिमोट सेंसिंग एवं जीआईएस की उन्नत तकनीकी के साथ, स्थानिक एवं विशेष प्रकार के डाटा संग्रहण के कारण दोनों को एकीकृत कर योजना तैयार करने की प्रक्रिया में तीव्रता आती है। इस प्रकार की नई तकनीकी के कारण कई प्रकार के विश्लेषणात्मक उपकरण उपलब्ध हैं जोकि शहरों हेतु अनुमानित जनसंख्या वृद्धि, भू—उपयोग परिवर्तन एवं भौतिक मूलभूत सुविधाओं आदि के स्थानिक विकास को परिभाषित करते हुये विस्तृत मूल्यांकन में सहायता प्रदान करते हैं। वेरी हाई—रिज़ॉल्यूशन सेटेलाइट (वीएचआरएस) छायाप्रति (इमेज) एवं जीआईएस तकनीक के आधार पर मानचित्र तैयार करना कम समय में न्यून लागत के रूप में एक प्रभावी समाधान हो सकता है। जीआईएस—आधारित महायोजना का एक अन्य प्रमुख लाभ यह भी है कि स्थानिक एवं मूल डाटा के रूप में दोनों ही प्रकार का डाटा संग्रहण एक ही प्लेटफार्म पर उपलब्ध हैं जोकि भविष्य हेतु तैयार की जाने वाली योजना के लिये महत्वपूर्ण घटक हैं।

1.3.3 महायोजना तैयार करने हेतु विज़न एवं उद्देश्य :

विज़न :

महायोजना का लक्ष्य पर्यावरण की रक्षा करके एकीकृत भौतिक एवं सामाजिक—आर्थिक विकास को प्रोत्साहित किया जाना चाहिये। साथ ही शहर की विरासत को संरक्षित करते हुये, शहरी स्थिरता को भी बढ़ावा दिया जाना चाहिये।

उद्देश्य :

दीर्घाकालीन महायोजना का उद्देश्य मुख्य रूप से अधिसूचित विकास क्षेत्र के समग्र विकास हेतु विस्तृत भू—उपयोग योजना, विकास कार्यक्रम तैयार करना है, ताकि भविष्य की सम्भावित जनसंख्या एवं शहरी क्रियाओं हेतु उपलब्ध संसाधनों का सर्वोत्तम सम्भव रूप में उपयोग किया जा सके। उपरोक्त सामान्य एवं व्यापक स्तर के उद्देश्यों को प्राप्त करने हेतु मेरठ महायोजना—2031 के अन्तर्गत निम्नलिखित कार्य लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं।

- ◆ स्थानीय संसाधनों का उपयोग करके सामाजिक—आर्थिक विकास।
- ◆ भौतिक अवसंरचना में सुधार।
- ◆ गैर—मोटर चलित परिवहन प्रणाली के उपयोग को बढ़ावा देते हुये सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को बढ़ाना।

- ◆ प्रदूषण के स्तर को कम करके एवं निर्मित वातावरण को हरित करते हुये पर्यावरणीय स्थिरता पर ध्यान केन्द्रित करना।
- ◆ सभी हेतु किफायती आवास को बढ़ावा देना।
- ◆ शहर की संस्कृति एवं विरासत/धरोहर स्थलों का प्रोत्साहन एवं संरक्षित किया जाना।

1.3.4 क्रिया विधि :

महायोजना तैयार करने हेतु में वर्तमान भू-उपयोग के शहरी विस्तार का अध्ययन का विश्लेषण, भविष्य की आवश्यकताओं हेतु मूल्यांकन, विभिन्न गतिविधियों/उपयोगों हेतु उपलब्ध भूमि की उपयुक्तता का निर्धारण, नये सड़क लिंक की योजना, सार्वजनिक सुविधाओं एवं सेवाओं हेतु भूमि आरक्षित करना, ज़ोनिंग एवं फ्रेमिंग, उपयुक्त विकास संवर्धन एवं नियंत्रण विनियम सम्मिलित हैं। महायोजना तैयार करने हेतें सम्मिलित विभन्न चरण निम्नवत् हैं –

- ◆ वर्ष 2017 में सम्मिलित क्षेत्र एवं मेरठ, दौराला दोनों हेतु वर्तमान महायोजना का मूल्यांकन।
- ◆ जीआईएस प्रौद्योगिकी का उपयोग कर आधार मानचित्र एवं वर्तमान भू-उपयोग मानचित्र तैयार करना।
- ◆ वर्तमान स्थितियों, प्रमुख समस्याओं एवं विकास सम्बन्धी मुद्दों का सर्वेक्षण एवं अध्ययन।
- ◆ आवश्यकताओं का प्रक्षेपण एवं कमियों का आंकलन।
- ◆ विकास एवं लक्ष्यों व उद्देश्यों की स्थापना।
- ◆ सार्वजनिक, निजी, सहकारी क्षेत्रों एवं अन्य सभी हितधारकों के साथ विचार-विमर्श।
- ◆ विकास नीतियां एवं प्रस्ताव।
- ◆ चरणबद्ध एवं कार्यान्वयन।
- ◆ निगरानी एवं मूल्यांकन।

यह अध्याय शहर का परिचय देता है एवं शहर के इतिहास, विकास, क्षेत्रीय संयोजकता, प्रस्तावित योजना क्षेत्र में बस्ती अनुक्रम (इंट्रेस्ट एरिया अथवा एओआई) जैसे विषयों को कवर करने वाले इसकी रूपरेखा पर ध्यान केंद्रित करता है। शहर के वर्तमान भू-उपयोग एवं इसकी निर्मित प्रकृति/चरित्र का विश्लेषण किया जायेगा। भौतिक विस्तार की प्रवृत्ति तथा नगर में प्रचलित प्रमुख विकासात्मक मुददों की चर्चा इस अध्याय में की जायेगी।

2.1 परिचय :

मेरठ शहर, उत्तर प्रदेश राज्य के मेरठ जिले का प्रशासनिक मुख्यालय है। यह एक प्राचीन शहर है जहां सिंधु घाटी सभ्यता की बस्तियां, क्षेत्र एवं क्षेत्र के आसपास पाई जाती हैं। शहर में देश की सबसे बड़ी सेना छावनी स्थित है। शहर खेल सामग्री के बड़े उत्पादकों में से एक है एवं भारत में संगीत वाद्ययंत्र का भी बड़ा उत्पादक है। शहर, सम्पूर्ण विश्व में सार्विकिल रिक्षा का बड़ा उत्पादक भी है। यह शहर पश्चिमी उत्तर प्रदेश में शिक्षा केन्द्र भी है। मेरठ शहर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एनसीआर) का दूसरा बड़ा शहर है। मेरठ जिला ऊपरी गंगा-यमुना दोआब का भाग है, जोकि 28°47'N व 29°18' उत्तरी अक्षांश के मध्य तथा 77°7' व 78°07'E पूर्वी देशांतर के मध्य स्थित है। शहर राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से केवल 70 किमी दूर स्थित है। शहर की ऐतिहासिक पृष्ठभूमि सदैव इसकी पहचान रही है। हालांकि शहर विकास की स्पष्ट स्थिति से कहा जा सकता है कि शहर से इतिहास नहीं बना है अपितु इतिहास ने ही शहर को महत्व दिया है। शहर की अवस्थिति एवं राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से निकटता व समीपवर्ती क्षेत्रों में समृद्ध कृषि गतिविधियों के कारण, मेरठ शहर वर्तमान में विविध कृषि उत्पादों जैसे गन्ना, खाद्यान्न आदि हेतु एक प्रमुख वितरण केन्द्र के रूप में कार्यकृत है। मेरठ में कई प्रकार के वृद्ध उद्योग भी स्थापित हैं।

इस क्षेत्र में शहर के महत्व को उजागर करने वाले विभिन्न तथ्यों के बावजूद यह अनियोजित एवं जैविक विकास की चुनौतियों का सामना करता है। लगभग सभी क्षेत्रों में मूलभूत सुविधाओं के अभाव के साथ-साथ अनुपातहीन रूप से निर्धन वर्ग की जनसंख्या, शहर की विकास क्षमता को सीमित करती है। हालांकि शहर में ऐसी क्षमतायें जैसे जीवंत व्यापार एवं व्यवसायिक क्षेत्र व कुटीर उद्योग, समृद्ध कृषि भूमि एवं शहरी क्षेत्रों के निकट अनुकूल भौगोलिक स्थिति, कई उच्च शिक्षण संस्थान, पर्याप्त कुशल एवं अर्द्ध-कुशल कार्यबल की उपलब्धता व राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से निकटता आदि, शहर के चरित्र में निहित हैं। इन सभी तथ्यों के अतिरिक्त, राष्ट्रीय राजधानी के गठन के माध्यम से एन.सी.टी. का प्रस्तावित विकेन्द्रीकरण एवं गतिविधियों के परिणामस्वरूप शहर की भविष्य वृद्धि हेतु एक प्रमुख कारक है।

इस खण्ड में मेरठ विकास क्षेत्र के दौराला, सरधना, मवाना, लावड़, हस्तिनापुर एवं खरखौदा जैसे नये समावेशित क्षेत्रों/नगरों का भी परिचय दिया गया है।

दौराला एक नगर पालिका परिषद (एनपीपी) है जो मेरठ शहरीकरण योग्य सीमा के निकट स्थित है। दौराला, राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से 84 किमी उत्तर में स्थित है। दौराला शहर राष्ट्रीय राजमार्ग-58 पर स्थित है एवं एक चौराहा (चौधरी चरण सिंह चौक) बनाने हेतु एक दोहरी समकोण वाली मैटल्ड सड़क है, इस मार्ग का एक खण्ड दौराला से बड़ौत में सम्मिलित होता है जबकि दूसरी ओर यह मेरठ में राष्ट्रीय राजमार्ग से जुड़ा नहीं है। मेरठ एवं दौराला के मध्य उत्कृष्ट कनेक्टिविटी है एवं इनके बीच भौतिक सीमाओं की पहचान करना अत्यन्त कठिन है।

सरधना उत्तर प्रदेश राज्य के मेरठ जिले का नगर पालिका परिषद क्षेत्र है। यह नई दिल्ली से 85 किमी उत्तर-पूर्व में स्थित है। सरधना मेरठ-करनाल राष्ट्रीय राजमार्ग से 5 किमी एवं राष्ट्रीय राजमार्ग 58 से 12 किमी दूर स्थित है। यह स्थान कपड़ा एवं लकड़ी उद्योगों तथा पौराणिक चर्च हेतु प्रसिद्ध है। मेरठ के उत्तर-पश्चिम में लगभग 19 किमी की दूरी पर भारत देश का प्रसिद्ध चर्च है जिसे लेडी ऑफ ग्रेस बेसिलिका (The basilica of our lady of Grace) के रूप में भी जाना जाता है। वर्ष 2011 की जनगणनानुसार सरधना गांव की जनसंख्या 12,465 है जिसमें 6,546 पुरुष तथा 5,919 महिलायें सम्मिलित हैं।

मवाना शहर उत्तर प्रदेश राज्य के मेरठ जिले का एक शहर है। मवाना शब्द की उत्पत्ति मुहाना शब्द से हुई है जिसका अर्थ है 'प्रवेश द्वार'। यह हस्तिनापुर साम्राज्य का मुहाना माना जाता है। हस्तिनापुर महाभारत काल का शहर है जो शहर के केन्द्र से 9 किमी दूर स्थित है। गंगा नदी मवाना से 10 किमी, रा.रा.-34 जोकि मेरठ से मवाना एवं मवाना से बिजनौर तक स्थित है। मवाना, मेरठ जिले, उत्तर प्रदेश की एक नगर पालिका परिषद है। मवाना शहर को 25 वार्डों में विभिन्न किया गया है, जिसके लिये यहां प्रत्येक 5 वर्ष में नगर पालिका चुनाव आयोजित होता है। वर्ष 2011 की भारतीय जनगणना के अनुसार, मवाना की कुल जनसंख्या 81,443 थी, जिसमें 43,029 पुरुष तथा 38,414 महिलायें सम्मिलित हैं। जनगणना 2011 अनुसार अनुसूचित जाति एवं जनसूचित जनजाति की जनसंख्या क्रमशः 8347 एवं 48 हैं एवं शहर में कुल 13,566 परिवार निवास करते हैं। कुल जनसंख्या के सापेक्ष 23,562 व्यक्ति व्यवसायिक गतिविधियों में कार्यरत हैं।

हस्तिनापुर उत्तर प्रदेश राज्य के मेरठ जिले में स्थित है। महाभारत एवं पुराणों जैसे हिन्दू धार्मिक ग्रंथों कुरु साम्राज्य की राजधानी के रूप में वर्णित है तथा हस्तिनापुर का प्राचीन जैन पाठ में भी उल्लेख किया गया है। हस्तिनापुर गंगा नदी के दाहिने किनारे पर स्थित है। वर्तमान में हस्तिनापुर भारत के उत्तर प्रदेश राज्य के दोआब क्षेत्र का एक शहर है जोकि राष्ट्रीय राजमार्ग-34 पर मेरठ शहर से लगभग 37 किमी दूर एवं देश की राजधानी दिल्ली से 96 किमी दूर उत्तर-पूर्व में स्थित है। यह एक छोटी टाउनशिप के रूप में 6 फरवरी, 1949 को तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री जवाहरलाल नेहरू द्वारा पुनः स्थापित किया गया था। भारत की जनगणना 2001 के अनुसार हस्तिनापुर की जनसंख्या 58,452 थी जिसमें पुरुषों की जनसंख्या कुल जनसंख्या 53 प्रतिशत तथा शेष 47 प्रतिशत महिलायें थीं। जनगणना के अनुसार हस्तिनापुर की जनसंख्या घटकर 21,249 हो गई थी।

लावड़ एक छोटा नगर है एवं नगर पालिका दौराला शहरी क्षेत्र के सीमा पर स्थित है। यह बहसुमा, हस्तिनापुर के समीप राष्ट्रीय राजमार्ग-34 पर स्थित नगर पालिका है।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में मेरठ शहर का स्थान :

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के सम्बन्ध में मेरठ शहर की प्रमुख विशेषतायें एवं सुअवसर निम्नानुसार हैं –

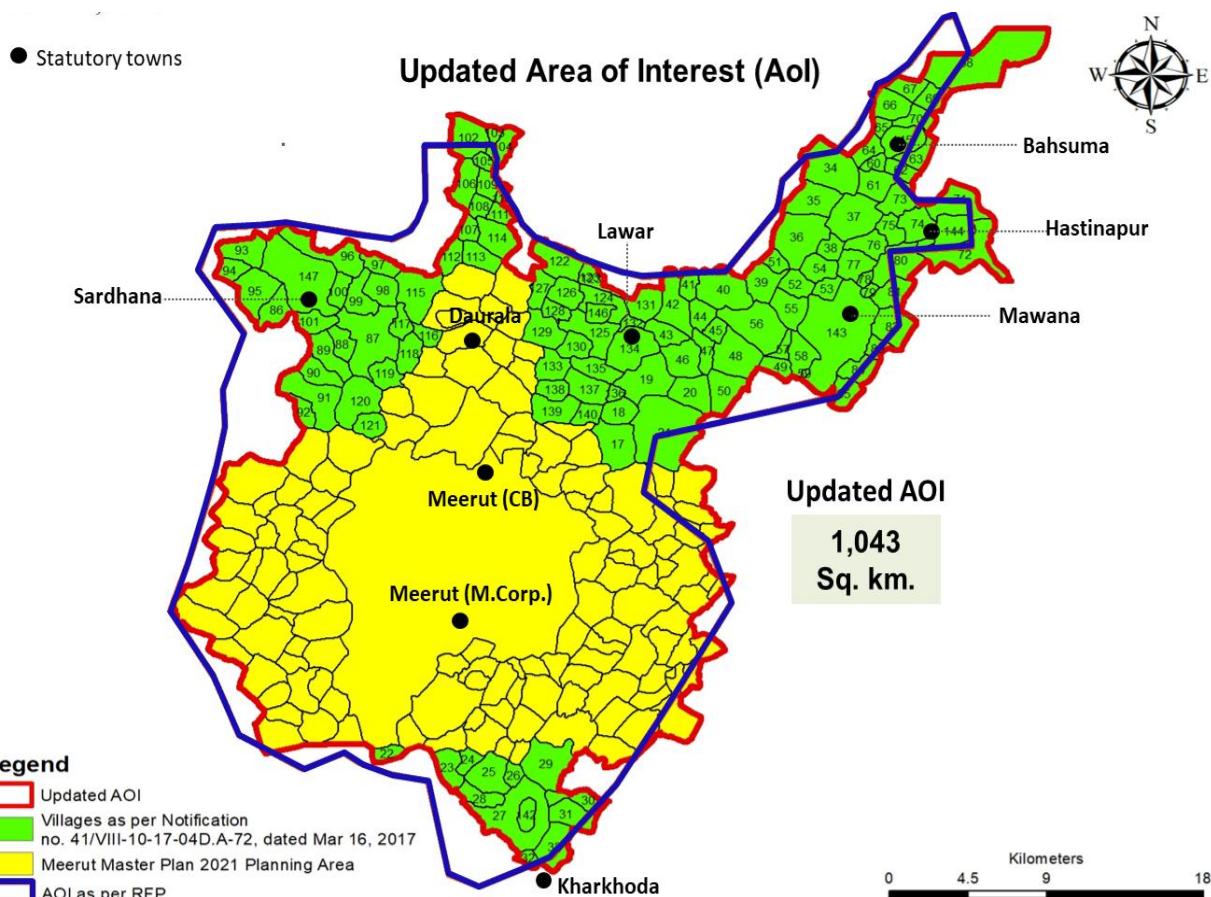
- ◆ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एन.सी.आर.) एक बहु-राज्य क्षेत्र है जिसका केन्द्र राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली है।
- ◆ मेरठ जिले एवं शहर की रा.रा.क्षेत्र में इसके विकास कारकों एवं शहरीय के प्रभावशाली गुणों के कारण एक विशेष भूमिका है।
- ◆ शहर विकास का एक सम्भावित नोड है एवं इसमें वर्ष 2001–2011 तक 15 प्रतिशत आर्थिक वृद्धि हेतु आशाजनक रुझान परिलक्षित हुये हैं।
- ◆ जिले में 15,248 पंजीकृत औद्योगिक इकाईयां हैं जिनमें से लगभग 1,68,000 श्रमिक औद्योगिक क्षेत्रों में कार्यरत हैं।
- ◆ क्षेत्रीय गतिशीलता की वृद्धि एवं क्षेत्र में आर्थिक गतिविधियों के प्रोत्साहन हेतु, एनसीआरटीसी द्वारा क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट प्रणाली (आरआरटीएस) के तीन प्राथमिकता वाले खण्डों का प्रस्ताव दिया है, जिसके सापेक्ष दिल्ली-गाजियाबाद-मेरठ कॉरिडोर निर्माणाधीन है।
- ◆ दिल्ली एवं मेरठ के मध्य यात्रा समय को कम करने एवं आर्थिक गतिविधियों के प्रोत्साहन हेतु, दिल्ली मेरठ एक्सप्रेसवे (डीएमई) का निर्माण किया गया है एवं यह अप्रैल 2021 से पूर्ण रूप से कार्यरत है।
- ◆ गंगा एक्सप्रेसवे (जी.ई.) एवं ईस्टर्न डेक्कनेट फ्रेट कॉरिडोर (ईडीएफसी) जैसी कई अन्य प्रस्तावित प्रमुख क्षेत्रीय परियोजनायें मेरठ की आर्थिक गतिविधियों में महत्वपूर्ण भूमिका निभायेंगी।

2.2 शहर की स्थानीय स्थिति एवं अन्य क्षेत्रों से सम्पर्क :

मेरठ जिला उत्तर दिशा में मुजफ्फरनगर, दक्षिण में बुलंदशहर जिलों से धिरा हुआ है जबकि गाजियाबाद एवं बागपत जिले दक्षिणी एवं पश्चिमी सीमा पर स्थित हैं। गंगा नदी पूर्व दिशा में जिले की सीमा बनाती है तथा ज़िले को मुरादाबाद एवं बिजनौर जिलों से पृथक करती है। हण्डन नदी पश्चिमी सीमा बनाती है तथा जिले को बागपत जिले से अलग करती है। शहर, छावनी क्षेत्र के दक्षिण में स्थित है एवं ब्रिटिश सरकार द्वारा इसे एक महान सैन्य स्टेशन साइट के

मानचित्र 2.1

आरएफपी के अनुसार एओआई व गांवों के साथ अद्यतन एओआई सीमा



मेरठ महायोजना—2021 के अनुसार योजना क्षेत्र

गांव : 123

शहर : 3

वर्ष 2017 की अधिसूचना के पश्चात एम.डी.ए. द्वारा बढ़ाई गई सीमा

गांव : 182

शहर: 6

कुल / अद्यतन एओआई

गांव : 305

शहर : 9

रूप में चिह्नित किया गया था जिस कारण इसका एक आधुनिक महत्व है। वर्ष 1906 में स्थापित छावनी उत्तरी सेना के 7वें डिवीजन का मुख्यालय था।

छावनी क्षेत्र प्रशासन एवं इसके शहरी एवं अन्य कार्यों का संचालन वर्तमान में मेरठ नगर निगम अधिकार क्षेत्र से बाहर है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का भाग होने के कारण मेरठ क्षेत्र समग्र आर्थिक विकास की दिशा के योगदान में एक प्रमुख भूमिका निभाता है। सड़क मार्ग द्वारा मेरठ शहर दिल्ली, नोएडा, फरीदाबाद, गाजियाबाद, हरिद्वार एवं देश के अन्य प्रमुख शहरों से उचित प्रकार से संयोजित है। शहर से एक बड़ी जनसंख्या रोजगार हेतु प्रतिदिन दिल्ली, नोएडा, ग्रेटर नोएडा, गाजियाबाद तथा गुडगांव जाते हैं। मेरठ से 3 राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमशः रा.रा.-58, रा.रा.-119 एवं रा.रा.-235 होकर निकलते हैं।

क्षेत्रीय गतिशीलता की वृद्धि एवं क्षेत्र में आर्थिक गतिविधियों के प्रोत्साहन हेतु, एनसीआरटीसी ने क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (आरआरटीएस) ने तीन प्राथमिकता वाले खण्ड प्रस्तावित किये हैं, जिनमें से दिल्ली—गाजियाबाद—मेरठ कॉरिडोर निर्माणाधीन है। वर्तमान में शहर की क्षेत्रीय संयोजकता में निम्नलिखित प्रमुख विशेषतायें हैं, जोकि नीचे उल्लिखित हैं—

- ◆ मेरठ शहर, मेरठ मण्डल का मुख्यालय, राष्ट्रीय राजधानी नई दिल्ली से 70 किमी उत्तर पूर्व तथा राज्य की राजधानी लखनऊ से 453 किमी उत्तर पश्चिम दिशा में स्थित है।
- ◆ मेरठ का महानगर शहर, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में दिल्ली के बाद जीवंत प्रगतिशील दूसरा सबसे बड़ा शहर है।
- ◆ मेरठ विकास क्षेत्र में अन्य शहर जैसे मवाना, सरधना, हस्तिनापुर, लावड़, बहसूमा एवं खरखोदा सम्मिलित हैं।
- ◆ रणनीतिक रूप से स्थित होने के कारण, मेरठ उत्तर प्रदेश में सबसे तीव्रता से विकसित होते, विकासशील शहरों में से एक है एवं दिल्ली मेरठ एक्सप्रेसवे (डीएमई) के माध्यम से दिल्ली से अच्छी तरह से जुड़ा हुआ है।
- ◆ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का भाग होने के कारण मेरठ क्षेत्र के समग्र सामाजिक आर्थिक विकास योगदान में एक प्रमुख भूमिका निभाता है।
- ◆ यह शहर एक उभरता हुआ औद्योगिक केन्द्र है, जहां मुख्य रूप से कृषि कार्यकलापों में लगे हुये प्रामुख आंतरिक कार्यबल हैं।
- ◆ सड़क मार्ग द्वारा मेरठ शहर अन्य प्रमुख शहरों जैसे दिल्ली, नोएडा, फरीदाबाद, गाजियाबाद, हरिद्वार, रुड़की, खुर्जा, बुलंदशहर, हापुड़ आदि से उचित प्रकार से संयोजित है।
- ◆ क्षेत्र में कई प्रमुख परियोजनायें जैसे दिल्ली मेरठ एक्सप्रेसवे विस्तार, गंगा एक्सप्रेसवे, क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, राष्ट्रीय राजमार्ग बाईपास दक्षिण से हापुड़ मार्ग को उत्तर में दौराला, एनसीआर ऑर्बिटल रेल एवं रोड कॉरिडोर आदि प्रस्तावित हैं।

2.3 योजना क्षेत्र अधिसूचना एवं विस्तार :

मेरठ हेतु निर्धारित कुल योजना क्षेत्र 1043 वर्ग किमी क्षेत्र में फैला हुआ है। एओआई क्षेत्र के अन्तर्गत 9 शहरी केन्द्र एवं 305 गांव हैं। शहरी केन्द्रों में एओआई के अन्तर्गत एक नगर निगम (मेरठ), एक छावनी बोर्ड (मेरठ), दो नगर पालिका परिषद (सरधना एवं मवाना) एवं पांच नगर पंचायतें (दौराला, लावड़, बहसूमा, हस्तिनापुर तथा खरखोदा) सम्मिलित हैं।

मेरठ विकास प्राधिकरण के योजना क्षेत्र के अन्तर्गत गांवों की सूची निम्न है।

तालिका-2.1
मेरठ विकास प्राधिकरण के अन्तर्गत अधिसूचित गांवों की सूची

| क्र.सं. | गांव/शहरी केन्द्र | क्र.सं. | गांव/शहरी केन्द्र | क्र.सं. | गांव/शहरी केन्द्र |
|---------|-------------------------------|---------|-----------------------|---------|--------------------------|
| 1. | अम्हैडा आदिपुर | 31. | किनानगर | 61. | पिपली खेडा |
| 2. | कसरू खेडा | 32. | हसनपुर कदीमपुर | 62. | आठ |
| 3. | कसरू बकरसर | 33. | पंचगांव पटटी अमर सिंह | 63. | बिजौली |
| 4. | रजपुरा | 34. | पंच गाँव पटटी सांवल | 64. | धनौटा |
| 5. | अब्दुल्लापुर | 35. | पंच गाँव पटटी गोपाल | 65. | भगवानपुर |
| 6. | इस्लामाबाद छिलौरा | 36. | कायस्थ बढ़ा | 66. | रुकनुददीनपुर उर्फ फफूंडा |
| 7. | भूडपुर | 37. | अम्हैडा सानी | 67. | खन्दावली |
| 8. | सलारपुर जलालपुर | 38. | पटटी खेडकी | 68. | खानपुर |
| 9. | रसूलपुर औरगाबाद | 39. | भगवानपुर खालसा | 69. | चन्द्र सारा |
| 10. | नंगला शेखू | 40. | मऊ खास | 70. | युसूफाबाद |
| 11. | कस्तला शमशेर नगर | 41. | भगवानपुर चटटा वन | 71. | सलीमपुर |
| 12. | मोरना | 42. | समयपुर | 72. | ढिकौली |
| 13. | ज्ञानपुर | 43. | नंगला मल | 73. | नरहडा |
| 14. | पचपेडा | 44. | बढ़ा गिर धरपुर | 74. | जुर्रानपुर |
| 15. | भावनपुर | 45. | नंगला कबूल पुर | 75. | बुढ़ेरा जाहिदपुर |
| 16. | जलालुददीन मसूदपुर उर्फ गांवडी | 46. | बढ़ा कैथवाडा | 76. | बाजोट |
| 17. | राली चौहान | 47. | सिसौली | 77. | फतेहउल्लापुर |
| 18. | रैसना | 48. | मुरलीपुर फूल | 78. | लिसाडी |
| 19. | दत्तावली गेसूपुर | 49. | जिठौली | 79. | नूर नगर |
| 20. | मेदपुर | 50. | कमालपुर | 80. | नंगला शेर खां |
| 21. | लडपुरा | 51. | सराय काजी | 81. | रिठानी |
| 22. | ख्वाजहौपुर | 52. | औरंग शाहपुर डिम्गी | 82. | कंचनपुर घोपला |
| 23. | स्याल | 53. | नंगला बटटू | 83. | मोहम्मदपुर गुम्मी |
| 24. | रुकनपुर | 54. | काजीपुर | 84. | ततीना सानी |
| 25. | नंगला साहू | 55. | घोसीपुर | 85. | गगोल |
| 26. | जोई | 56. | जलालपुर | 86. | अजीजपुर |
| 27. | मुबारिकपुर | 57. | हाजीपुर | 87. | खेडा बलरामपुर |
| 28. | हरसिंहपुर | 58. | अलीपुर जिजमाना | 88. | नंगला पातू |
| 29. | मानपुर | 59. | आलमपुर बुजुर्ग | 89. | सैदपुर हुसैनपुर डलना |
| 30. | बडौदा | 60. | कुठला | 90. | सोलाना |

| | | | | | |
|------|-----------------------------------|------|--------------------------|------|----------------------|
| 91. | इटाहरा | 123. | बाफर | 155. | जेवरी |
| 92. | कांशी | 124. | जानी बुजुर्ग | 156. | दांतल |
| 93. | बहादुरपुर | 125. | जानी खुर्द | 157. | जाटौली |
| 94. | अचरोन्डा | 126. | सिसौला बुजुर्ग | 158. | रोशनपुर डौरली |
| 95. | मोहिउददीनपुर | 127. | खेडकी मुजककीपुर | 159. | पावली खुर्द |
| 96. | दौलतपुर फरखाबाद उर्फ कायरथ गांवडी | 128. | किठौली | 160. | पावली खास |
| 97. | इकला | 129. | जमालपुर | 161. | मुकर्रबपुर पल्हैडा |
| 98. | अजमलपुर उर्फ छज्जपुर | 130. | अफजलपुर पावटी | 162. | पिलना सूफीपुर |
| 99. | डिमौली | 131. | ईदरीशपुर | 163. | मामीपुर |
| 100. | उपलेहडा | 132. | पेपला | 164. | मोहिउददीनपुर ललसाना |
| 101. | अमीनगर उर्फ भूड बराल | 133. | शाहपुर जैनपुर | 165. | सिखेडा |
| 102. | बराल परतापुर | 134. | शेखपुर | 166. | बहचौला |
| 103. | कुण्डा | 135. | सिसौला खुर्द | 167. | मुजफरनगर सैनी |
| 104. | सुन्दरा उर्फ पूठा | 136. | बोहला | 168. | इन्चौली |
| 105. | मोहकमपुर | 137. | आजमपुर | 169. | उलखपुर |
| 106. | हाफिजाबाद मेवला | 138. | पूठ खास | 170. | मुखत्यारपुर नंगला |
| 107. | मलियाना | 139. | अरनावली | 171. | मैथना इन्दर सिंह |
| 108. | औरंगशाहपुर गोला बड़ | 140. | दिलावरा | 172. | उल्देपुर |
| 109. | फाजलपुर | 141. | सिन्धावली | 173. | दुल्हैडा चौहान |
| 110. | खडौली | 142. | मुरलीपुर गुलाब | 174. | सिवाया जमाल उल्लापुर |
| 111. | सूडपुर उर्फ पठानपुरा | 143. | लखवाया रसूलपुर | 175. | बपरसा |
| 112. | रामपुर पावटी | 144. | शोभापुर | 176. | दौराला |
| 113. | पांचली खुर्द | 145. | इखलास नगर डाबका | 177. | बहराला |
| 114. | घाट | 146. | गोविन्द पुर उर्फ घसौली | 178. | छन्जू |
| 115. | महरौली | 147. | जंजोखर | 179. | कैलाता |
| 116. | दुंगरावली | 148. | जंगेठी | 180. | पनवाडी |
| 117. | सोहरका | 149. | दायमपुर | 181. | मौहम्मदपुर हयाक |
| 118. | अजनौली | 150. | मुहम्मदपुर लाला | 182. | मटौर |
| 119. | ढिढला | 151. | खुर्रमपुर | 183. | समौली सेलमपुर |
| 120. | पूठरी | 152. | मुस्तफाबाद उर्फ बुखारपुर | 184. | दौराला शुगर मिल |
| 121. | कलन्जरी | 153. | नंगलाताशी कासिमपुर | 185. | अछौता |
| 122. | मेवला | 154. | बटजेवरा | 186. | पवला |

| | | | | | |
|------|--------------------------|------|-------------------------|------|--------------------|
| 187. | खरदौनी शेखूपुर | 219. | कटरा | 251. | बहादुरपुर |
| 188. | मसूरी | 220. | मवाना कलाँ ग्रामीण | 252. | बुबकपुर |
| 189. | पाबला | 221. | धिकौली | 253. | दबथुवा |
| 190. | खरखौदा | 222. | राजूपुर | 254. | दबथुवा गढ़ी |
| 191. | सादुल्लापुर उर्फ चन्दपुर | 223. | समसपुर | 255. | छबडिया |
| 192. | खडबडी | 224. | बसीबीरान | 256. | चांदना |
| 193. | छत्तरी | 225. | बहसूमा देहात | 257. | जुलैहडा |
| 194. | सेत कुंआ | 226. | फतहपुर हंसापुर | 258. | सरधना ग्रामीण |
| 195. | नालपुर | 227. | जीतपुर | 259. | मदारपुरा |
| 196. | अकबरपुर सादात | 228. | मोडकलाँ | 260. | एतमादनगर अल्लीपुर |
| 197. | अस्सा | 229. | मोहम्मदपुर शक्तिमुकर्की | 261. | ठेरकी |
| 198. | कौल | 230. | सैफपुर फिरोजपुर | 262. | जाफरनगर बेगवाबाद |
| 199. | झुनझुनी | 231. | मोडखुर्द | 263. | कमरुददी नगर मदियाई |
| 200. | कोला | 232. | सदरपुर | 264. | ददरी (दौराला) |
| 201. | सालारपुर | 233. | हस्तिनापुर कौरवान | 265. | नगंला सानी |
| 202. | निलोहा | 234. | हस्तिनापुर पाण्डवान | 266. | शाहपुर पीरपुर |
| 203. | अकखेपुर | 235. | तजपुरा | 267. | मदारीपुर |
| 204. | बिसोला | 236. | माखन नगर | 268. | सकौती |
| 205. | भगवानपुर | 237. | रहमापुर | 269. | कनौडा |
| 206. | पहाडपुर | 238. | भिन्डोरा | 270. | जसरथपुर |
| 207. | दुधली बांगर | 239. | करीमपुर | 271. | जीतपुर |
| 208. | बना | 240. | भोजपुर | 272. | भरोठा |
| 209. | नंगला ईसा | 241. | हजरतपुर | 273. | जमालपुर गोमा |
| 210. | मवाना खुर्द | 242. | गनेशपुर | 274. | नगली मजरा मटौर |
| 211. | राफन | 243. | अफजलपुर उर्फ रानी नगला | 275. | वलीदपुर |
| 212. | फिटकरी | 244. | पलडा | 276. | लोईया |
| 213. | तिगरी | 245. | बहोडुपुर | 277. | मच्छरी |
| 214. | मुबारिकपुर | 246. | कुड़ी कमालपुर | 278. | सहीपुर दौराला |
| 215. | सैदीपुर सेठ | 247. | नगला जरीफ | 279. | समसपुर सुरानी |
| 216. | नीमका वीरान | 248. | मेहरमती गनेशपुर | 280. | गेसूपुर बफावत |
| 217. | खेडी मनिहार | 249. | जलालपुर खिर्वा | 281. | खिर्वा नौवाबाद |
| 218. | भैंसा | 250. | जाफराबाद दुर्वेशपुर | 282. | पौहल्ली |

| | | | | | |
|------|---------------------|------|-----------------------|------|-------------------------|
| 283. | सरसवा | 291. | जमालपुर जलालपुर | 299. | मेरठ |
| 284. | लावडजान अली ग्रामीण | 292. | लाड्डी हरनपुर | 300. | नगर पंचायत खरखौदा |
| 285. | लावड खास ग्रामीण | 293. | मामुपुर उर्फ देदवा | 301. | नगर पालिका परिषद मवाना |
| 286. | मवी मीरा | 294. | मैल | 302. | नगर पंचायत हस्तिनापुर |
| 287. | खेडी टप्पा लावड | 295. | अन्दावली | 303. | नगर पंचायत बहसूमा |
| 288. | जैनपुर | 296. | बीहटा | 304. | नगर पंचायत लावड़ |
| 289. | अझोटा | 297. | जलालाबाद उर्फ जलालपुर | 305. | नगर पालिका परिषद, सरधना |
| 290. | मीठेपुर | 298. | खनौदा | | |

स्रोत : शासन अधिसूचना संख्या 2223/9Aa-6-03-4D.A/72*, दिनांक, जून 26, 2003 एवं संख्या 41/VIII-10-17-04D.A-72**, दिनांक मार्च 16, 2017, 140 के द्वारा 140 अन्य गांवों को मेरठ विकास क्षेत्र में सम्मिलित किया गया। (सन्दर्भ संलग्नक 6)

*मेरठ विकास क्षेत्र में ग्रामीण क्षेत्र के 17 गांवों एवं 1 शहरी केन्द्र को सम्मिलित किया गया।

*मेरठ विकास क्षेत्र में अतिरिक्त 123 गांवों एवं 5 शहरी केन्द्र को सम्मिलित किया गया।

2.4 जल भू-आकृति विज्ञान एवं जलवायु सहित भौतिक विशेषतायें :

जिला मेरठ उत्तरी ऊपरी गंगा मैदान का एक भाग है। यह ऊपरी गंगा दोआब में एक आयताकार आकार में स्थित है। गंगा एवं हिण्डन नदियां क्रमशः पूर्व एवं पश्चिम दिशा में इसकी सीमायें निर्धारित करती हैं। जिला लगभग एक समतल जलोढ़ मैदान है जिसमें उत्तर से दक्षिण अथवा दक्षिण से पूर्व की ओर निम्न स्तरीय ढ़लान है। सम्पूर्ण जिले में एक अच्छी उन्नत की खेती के कई मैदान हैं एवं नदी घाटियों के समीप घाटियों के क्षेत्र एवं ऊपरी इलाके में बिखरी हुई भूरड़ पर्वतमाला को छोड़कर कोई असमान भूमि नहीं है। सम्पूर्ण जिला असाधारण उपजाऊ मृदा का क्षेत्र है। भूविज्ञान, मृदा, स्थलाकृति, जलवायु एवं प्राकृतिक वनस्पति के आधार पर जिले का निम्नलिखित चार उप-सूक्ष्म क्षेत्रों में विभाजित किया गया है।

- (1) हिण्डन का मैदान
- (3) मवाना भूरड़ ट्रैक्ट

- (2) मेरठ का मैदान
- (4) गंगा खादर

हिण्डन का मैदान :

इस क्षेत्र में सरधना एवं मेरठ तहसीलों का एक छोटा सा भाग सम्मिलित है। इसका ढ़लान दक्षिण की ओर है। हिण्डन की सहायक नदियां क्षेत्र में विभिन्न स्थानों पर मिलने से पूर्व इसके समानान्तर बहती हैं। सहायक नदियां गैर-बारहमासी हैं। भौतिक दृष्टि से यह क्षेत्र नीरस है। भौगोलिक रूप से, यह क्षेत्र वर्तमान समय के जलोढ़, डन बजरी क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

मेरठ का मैदान :

यह दक्षिण की ओर ढ़लान वाला एक समतल मैदान है। इसके परिधीय क्षेत्रों की तुलना में मध्य भाग कम होता है। फिजियोग्राफी नीरस है। कुछ अवसाद मुख्य भौगोलिक विशेषतायें हैं। मैदान को पश्चिमी उत्तर प्रदेश के 'रोटी की टोकरी' पथ के रूप में कहा जा सकता है। भूविज्ञानिक रूप से यह क्षेत्र वर्तमान समय के जलोढ़, डन बजरी क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

मवाना भूरड़ ट्रैक्ट :

यह क्षेत्र मवाना तहसील में उत्तर-दक्षिण दिशा में विस्तृत आकार में फैला हुआ है। इस बेल्ट में भूरड़ अथवा रेत की लकीरों की एक श्रंखला स्थित है। इस रेत के टीलों को स्थानीय रूप से पलौता के नाम से जाना जाता है। अधिकांश रेत के टीलों को पुनः प्राप्त किया जाता है एवं इस क्षेत्र का उपयोग कृषि हेतु किया जाता है। क्षेत्र का ढ़लान दक्षिण की ओर है। भौगोलिक रूप से, यह क्षेत्र वर्तमान समय के जलोढ़, डन बजरी क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

गंगा खादर :

यह क्षेत्र मवाना तहसील में उत्तर-दक्षिण दिशा में गंगा नदी के समानांतर स्थित है। इस क्षेत्र का ढलान गंगा नदी द्वारा शासित है जो उत्तर से दक्षिण की ओर बहती है। नदियों, दलदलों, स्थानीय अवसादों की मृत भुजायें मुख्य स्थलाकृतिक विशेषतायें हैं। रेत के टीले छुटपुट रूप से स्थित हैं। भूवैज्ञानिक रूप से यह क्षेत्र वर्तमान समय के जलोढ़, उन बजारी क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

2.4.1 झेनेज :

गंगा एवं हिण्डन नदियां जिले की प्रमुख नदियां हैं। बुढ़ी गंगा, गंगा की सहायक नदी है जबकि काली नदी हिण्डन नदी की सहायक नदी है। ये सहायक नदियां गैर-बारहमासी हैं। यह क्षेत्र समतल है एवं ढलान में बहुत कम भिन्नता है। दक्षिणी भाग में हिण्डन नदी के किनारे उबड़-खाबड़ सतह के कुछ खण्ड हैं। मवाना तहसील में गंगा नदी उत्तर से दक्षिण दिशा की ओर बहती है। गंगा के किनारे कई छोटी-छोटी नदियां हैं जो वास्तव में मुख्य धारा का परित्यक्त पुराना मार्ग है। रेत के टीले छुटपुट रूप से स्थित हैं। इस पथ में नदी के किनारे भूर अथवा रेत के पुलों की एक श्रंखला है। नदी के किनारों पर भूमि असमान हो गई है। अभी भी जिले में जल निकासी की कोई समस्या नहीं है क्योंकि जिले का 90 प्रतिशत भाग जलोढ़ मैदान पर समतल है।

2.4.2 जलवायु :

इस क्षेत्र में अत्यधिक प्रकार की जलवायु भिन्नता है, जो ग्रीष्म ऋतु में अत्यधिक गर्म एवं शीत ऋतु में अत्यधिक ठंड है। मार्च के प्रारम्भ से ही तापमान बढ़ना प्रारम्भ हो जाता है जो ग्रीष्म ऋतु की प्रारंभ का प्रतीक है। पश्चिमी हवा जिसे स्थानीय रूप से 'लू' के नाम से जाना जाता है, अप्रैल में चलने लगती है। मई एवं जून में अधिकतम गर्मी होती है एवं तापमान 40–50 डिग्री सेंटीग्रेड तक पहुंच जाता है। मानसून का मौसम आर्द्ध होता है। इस प्रकार यह क्षेत्र सम्पूर्ण वर्ष विभिन्न मौसमी अनियमितता से भरा है। अक्टूबर एवं नवम्बर रबी की फसल की बुवाई हेतु आदर्श माह हैं। जिले में वर्षा की कमी बनी हुई है। आंधी ग्रीष्म एवं मानसून माह में होती है, उनकी आवृत्ति जून एवं सितम्बर के महीने में अधिक होती है। गर्मियों के दोपहर में धूल भरी हवायें चलती हैं। फसलों की कटाई समाप्त होने के पश्चात जुलाई से मार्च/अप्रैल तक जिले में फील्डवर्क विशेष रूप से कृषि कार्यों का किया जाता है।

2.4.3 मृदा :

क्षेत्र की मृदा अत्यधिक उपजाऊ एवं समृद्ध है। जिले का ढाल उत्तर से दक्षिण होने के कारण यहां विभिन्न प्रकार की मृदा के वृहद्व खण्ड मौजूद है। गांव के खादर क्षेत्र में मृदा रेतीली है जबकि हिण्डन एवं काली नदियों के आसपास के क्षेत्रों में मृदा के प्रकार भूरड़ हैं एवं मध्य भाग में मृदा कठोर है।

2.5 वर्तमान भू-उपयोग :

2.5.1 औचित्य :

भावी महायोजना की तैयारी में नियोजन प्रक्रिया का औचित्यपूर्ण अनुप्रयोग तभी सम्भव है जब वर्तमान परिस्थितियों एवं भू-उपयोग के मध्य सम्बन्धों की स्पष्ट समझ हो। इसमें वर्तमान भू-उपयोग से सम्बन्धित कमियों एवं मुददों को समझना व भविष्य हेतु महायोजना के प्रस्ताव तैयार करना, न केवल वर्तमान बल्कि अनुमानित जनसंख्या हेतु भी समिलित है। वर्तमान भूमि विकास का ज्ञान मूलभूत जानकारी प्रस्तुत करता है जिसके द्वारा भविष्य के आवासीय, व्यवसायिक, औद्योगिक एवं सार्वजनिक भू-उपयोग गतिविधियों के प्रस्तावों के सम्बन्ध में निर्णय लिया जा सकता है।

शहर के भौतिक प्रसार की योजना बनाने एवं नियंत्रित करने के उद्देश्य से, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा मेरठ विकास क्षेत्र की स्थापना के पश्चात् प्रथम महायोजना (1971–91) लागू किया गया था। महायोजना (1971–91) को वर्ष 1996 में वर्ष 2001 तक हेतु संशोधित किया गया था। द्वितीय संशोधन एवं प्रचलित महायोजना–2021 को मई 2006 में अधिसूचित किया गया था। वृहद्व स्तर पर हुए अनाधिकृत विकास को दृष्टिगत् रखते हुये भविष्य के विकास की दिशा तय की गई है। महायोजना–2031 की तैयारी हेतु एनआरएससी द्वारा वर्तमान भू-उपयोग प्रदान किया गया था, जिस पर

सलाहकार फर्म द्वारा भूस्तर पर परिवर्तमानों का अध्ययन किया गया एवं वर्ष 2031 में वर्तमान भू-उपयोग की प्रमाणिकता से तैयार किया गया। निम्न तालिका में वर्ष 2031 हेतु मेरठ विकास क्षेत्र हेतु वर्तमान भू-उपयोग भाग दर्शाया गया है।

तालिका-2.2

मेरठ विकास प्राधिकरण का वर्तमान भू-उपयोग 2021

| भू-उपयोग | क्षेत्रफल (हेक्टेयर) | प्रतिशत |
|--------------------------------|----------------------|---------------|
| आवासीय | 6,204.11 | 5.95 |
| व्यवसायिक | 229.40 | 0.22 |
| औद्योगिक | 1,151.75 | 1.10 |
| मिश्रित | 4.67 | 0.00 |
| शैक्षिक | 818.14 | 0.78 |
| स्वास्थ्य | 32.12 | 0.03 |
| केन्द्र सरकार सम्पत्ति | 100.59 | 0.10 |
| राज्य सरकार सम्पत्ति | 205.33 | 0.20 |
| रेलवे सम्पत्ति | 25.06 | 0.02 |
| सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 2,763.67 | 2.65 |
| धार्मिक स्थल | 55.05 | 0.05 |
| मनोरंजन स्थल | 147.44 | 0.14 |
| सार्वजनिक सुविधायें | 133.62 | 0.13 |
| दूरसंचार सेवायें | 3.10 | 0.00 |
| विरासत / धरोधर | 0.39 | 0.00 |
| खाली भूमि | 4,101.12 | 3.93 |
| परिवहन | 138.97 | 0.13 |
| यातायात सम्बन्धी | 85.47 | 0.08 |
| ग्रामीण | 3,846.58 | 3.69 |
| हरित क्षेत्र | 962.60 | 0.92 |
| कृषि भूमि | 77,694.55 | 74.49 |
| वेटलैंड | 12.06 | 0.01 |
| बंजर भूमि | 1,445.79 | 1.39 |
| अन्य | 296.92 | 0.28 |
| सङ्क | 2419.66 | 2.32 |
| जल निकाय | 1426.49 | 1.37 |
| योग | 1,04,304.66 | 100.00 |

स्रोत : एनआरएससी भू-उपयोग एवं वास्तविक स्थिति

तालिका-2.3
मेरठ विकास प्राधिकरण 2021 का वर्तमान भूउपयोग (ब्रोड केटेगरी)

| क्र.सं. | भू-उपयोग श्रेणी | वर्तमान भू-उपयोग | प्रतिशत |
|---------|--|------------------|--------------|
| 1 | आवासीय | 10,055.36 | 44.7 |
| 2 | व्यवसायिक | 229.40 | 1.0 |
| 3 | औद्योगिक | 1,151.75 | 5.1 |
| 4 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 4,137.08 | 18.4 |
| 5 | पार्क एवं खुले मैदान | 962.60 | 4.3 |
| 6 | यातायात एवं परिवहन | 2,644.10 | 11.7 |
| 7 | मनोरंजन स्थल | 147.44 | 0.7 |
| 8 | अन्य | 296.92 | 1.3 |
| 9 | जल निकाय, जनगम्न क्षेत्र एवं बंजर भूमि | 2,884.34 | 12.8 |
| | योग | 22,508.99 | 100.0 |

स्रोत : एनआरएससी भू-उपयोग एवं वास्तविक स्थिति

व्यापक भू-उपयोग गणना हेतु ग्रामीण क्षेत्रों के साथ आवासीय भू-उपयोग पर भी विचार किया जाता है। साथ ही, व्यापक वर्तमान भू-उपयोग की गणना कृषि एवं खाली भूमि को छोड़कर की जाती है। कृषि एवं खाली भूमि सहित कुल मेरठ विकास प्राधिकरण क्षेत्र 1,04,304.66 हेक्टेयर है।

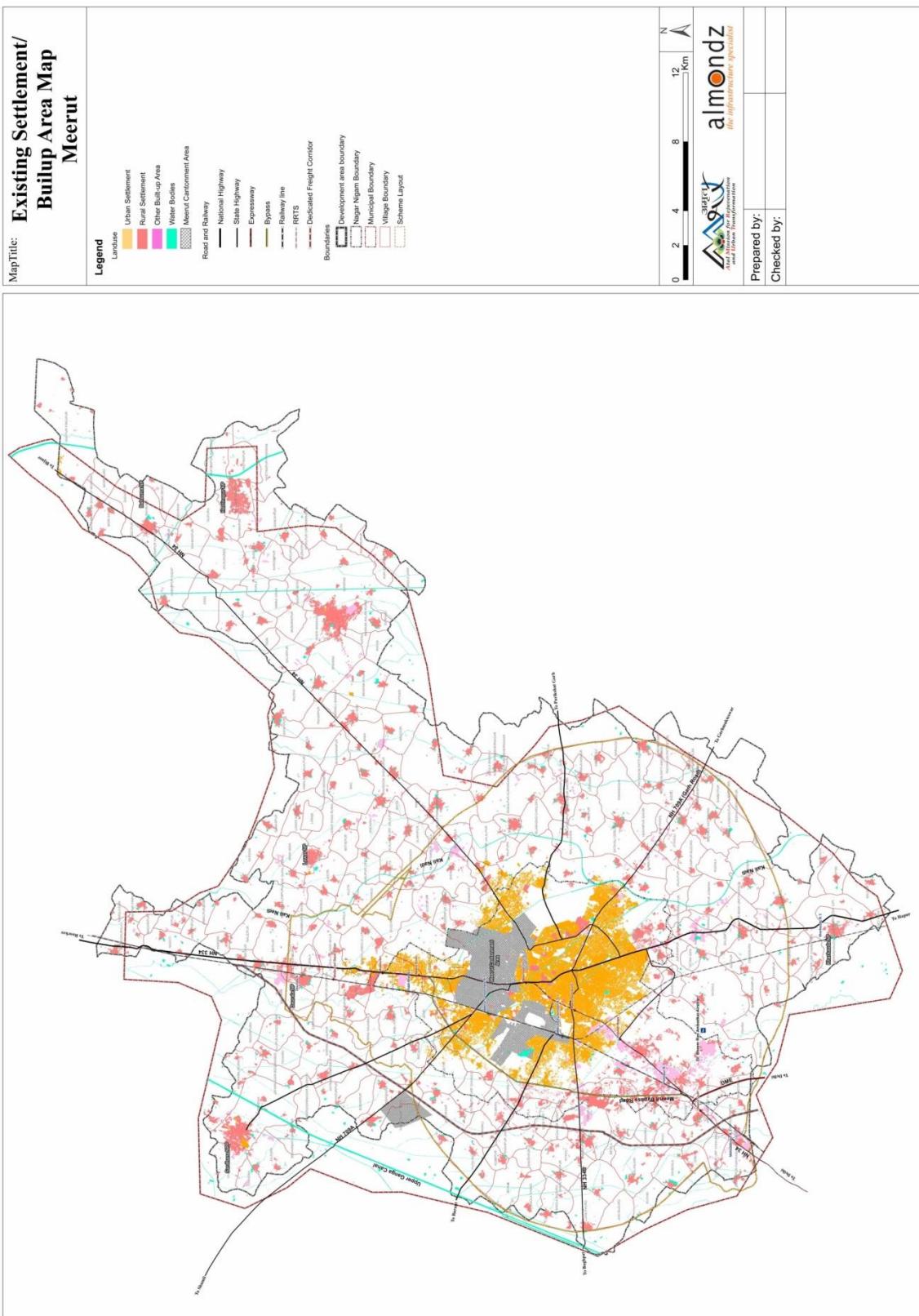
2.6 निर्मित-क्षेत्र विस्तार एवं विशेषतायें :

मेरठ शहर का विकास शहर से निकलने वाले प्रमुख रेडियल मार्गों के साथ एक उंगली के आकार के विकास पैटर्न को दर्शाता है। वर्ष 1971 तक विकास मुख्य शहरी क्षेत्रों में तथा उसके समीप तक ही सीमित था। वर्ष 1971 से 1991 तक मेरठ का विकास तीव्रता से हुआ एवं इस अवधि के दौरान विकास दक्षिणी दिशा की ओर हुआ। मेरठ बाईपास के प्रारम्भ के साथ, शहर में एक रैखिक रूप में पश्चिमी दिशा की ओर विकास देखा गया। छावनी क्षेत्र की उपस्थिति के कारण उत्तरी दिशा की ओर विकास सीमित है, यह दक्षिण की ओर विस्तार का कारण भी है। वर्ष 2001 के पश्चात् से शहर का विकास मेरठ बाईपास मार्ग तथा राष्ट्रीय राजमार्ग 234 के साथ देखा जा सकता है। शहरी विस्तार घनत्व सदैव निर्मित क्षेत्र घनत्व से कम होता है। मेरठ एक ऐतिहासिक शहर है। प्रसिद्ध प्राचीन हड्ड्या नगरीय सभ्यता के अवशेष गंगा-यमुना दोआब के कई क्षेत्रों के साथ-साथ मेरठ शहरी क्षेत्र में भी पाये जाते हैं। समय-समय पर प्राचीन बस्तियों के अवशेष मिले हैं। इनमें से कई अवशेष पुरातत्व के अनुसार 1300 से 1500 वर्ष पूर्व के हैं। प्राप्त ऐतिहासिक साक्ष्यों के अनुसार मेरठ की प्राचीन शहरी बस्ती महान सम्राट अशोक के शासनकाल से पूर्व की है, क्योंकि कलिंग युद्ध विजय के पश्चात सम्राट अशोक ने भारत के विभिन्न भागों में स्तम्भों की स्थापना की थी। यह स्तम्भ मुख्य बस्ती के पास बाह्य क्षेत्र में स्थापित किये गये थे, जिसे बाद में फिरोज़ शाह तुगलक द्वारा 1360 ईस्वी में मेरठ से स्थानान्तरित कर दिल्ली में स्थापित किया गया। इसे अब मेरठ संघ के नाम से जाना जाता है।

बीसवीं शताब्दी के प्रारम्भ तक, मेरठ शहर का विकास मुख्य रूप से प्राचीन किले एवं उसके समीपवर्ती क्षेत्र तक ही सीमित था, पश्चिम में दिल्ली-मेरठ रेलमार्ग एवं ब्रिटिश प्रशासन का सिविल लाइन क्षेत्र, पूर्व मुख्य शहर को संयोजित करता है। इस क्षेत्र में विकास बहुत ही निम्न था। 70वें दशक में, उत्तर प्रदेश आवास एवं विकास परिषद, उत्तर प्रदेश औद्योगिक विकास निगम एवं मेरठ विकास प्राधिकरण द्वारा शहर के विभिन्न बाह्य क्षेत्रों में नई आवासीय कॉलोनियों एवं औद्योगिक इकाईयों की स्थापना के साथ विकास प्रारम्भ किया गया।

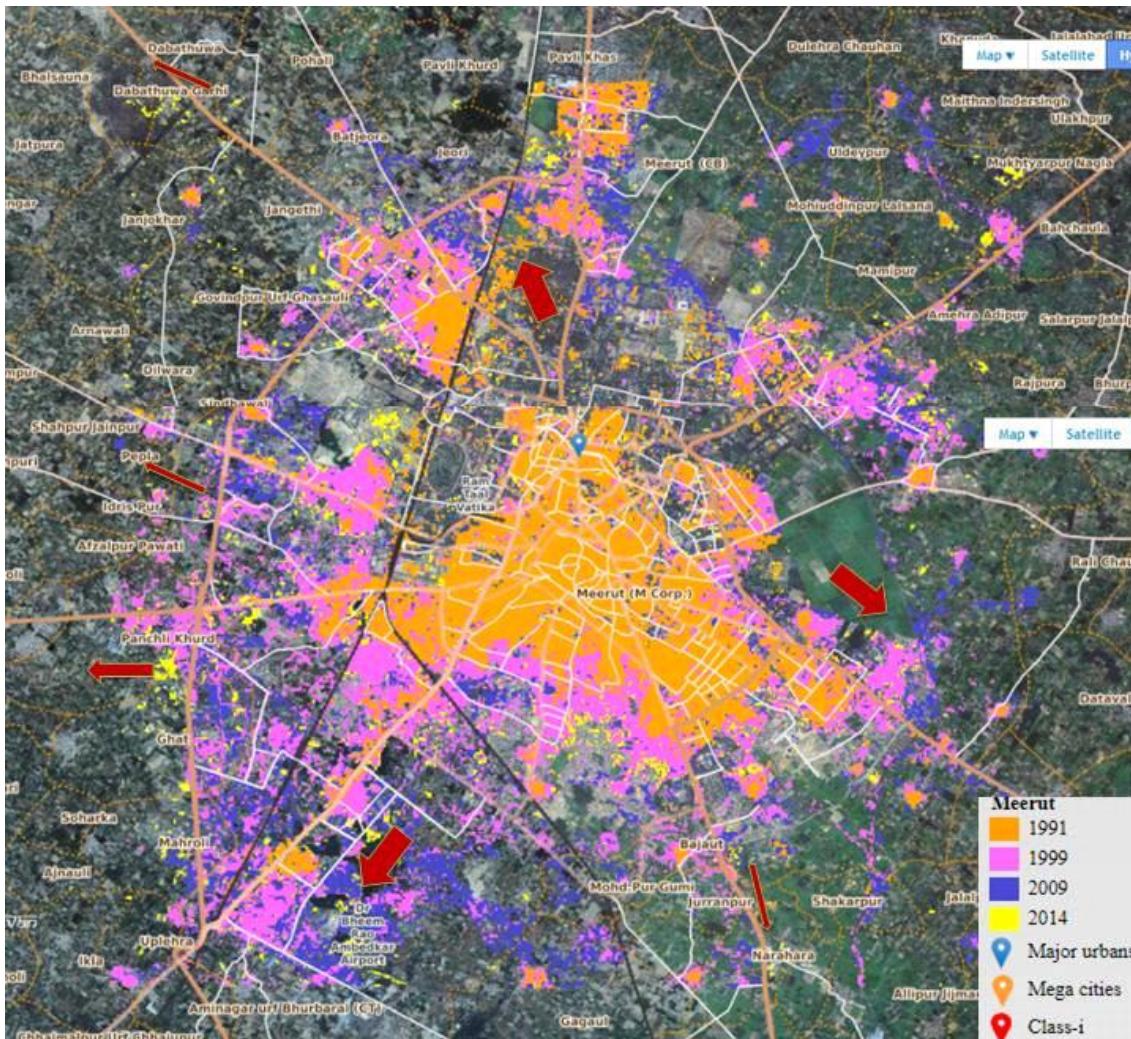
मानचित्र 2.2

निर्मित क्षेत्र विस्तार



मानचित्र-2.3

वर्ष 1991 से 2014 तक मेरठ शहर का विस्तार



स्रोत : सलाहाकार विश्लेषण

आवास एवं शहरी विकास निगम (हुडको) की वित्तीय सहायता से विकास प्रक्रिया ने 80 व 90 के दशक में तीव्र गति प्राप्त की, जिससे शहर के विभिन्न क्षेत्रों में शहर की आंतरिक क्षेत्रों के निवासियों तथा बाह्य क्षेत्रों से जनसंख्या का प्रवास आकर्षित हुआ एवं धीरे-धीरे यह शहरी क्षेत्र वर्ष 2001 तक महानगर में परिवर्तित हो गया। पूर्व के दशकों में मेरठ के काई भागों में शहरी विकास एवं विस्तार नियोजित तथा अनियोजित एवं अनियंत्रित रूप से भी हुआ है।

विकास की क्षमता के दृष्टिगत् एवं नियोजित विकास के प्रोत्साहन के उद्देश्य से प्रथम वर्ष 1965 में उत्तर प्रदेश राज्य सरकार द्वारा मेरठ नगर पालिका परिषद एवं समीपवर्ती 8 किमी के क्षेत्र को उत्तर प्रदेश निर्माण कार्य विनियमन अधिनियम 1958 की धारा 3 के अन्तर्गत विनियमित किया गया था। वर्ष 1991 तक मेरठ नगर क्षेत्र में केवल 3177.95 हेक्टेयर भू-क्षेत्र का ही विकास हुआ था। इस क्रम में वर्ष 2001 में कुल 14223.40 हेक्टेयर भूमि नगरीय गतिविधियों हेतु आरक्षित की गई थी।

वर्ष 2001 तक लगभग 5712 हेक्टेयर भूमि ही नगरीय गतिविधियों/क्रियाओं हेतु प्रयोगार्थ थी, जबकि लगभग 1000 हेक्टेयर भूमि विकसित तो की जा चुकी थी परन्तु उसका प्रयोग नगरीय गतिविधियों होना शेष था। वर्ष 2021 महायोजना के अनुसार 19,718.64 हेक्टेयर भूमि शहरी गतिविधियों हेतु प्रस्तावित है। किन्तु वर्तमान स्थिति एवं भौतिक वास्तविकता व सर्वेक्षण के अनुसार महायोजना 2021 क्षेत्र में केवल 7786.8 हेक्टेयर भूमि विकसित की गई थी। मेरठ एवं दौराला के अतिरिक्त सरधना, मवाना एवं हस्तिनापुर जैसे शहर भी तीव्र गति से बढ़ रहे हैं।

जैसे-जैसे शहर की जनसंख्या बढ़ती है, शहर में भूमि की आवश्यकता भी बढ़ती जाती है। वर्ष 1990 में निर्मित क्षेत्र शहर के मध्य भाग में स्थित था। वर्ष 2001 में समीपवर्ती 8 किमी अर्धव्यास क्षेत्र को भी विकास हेतु प्रस्तावित किया गया। वर्ष 2020 में हापुड़ मार्ग एवं दिल्ली-मेरठ मार्ग पर वृद्धि देखी गई। यह वृद्धि वर्ष 2021 हेतु प्रस्तावित महायोजना के अनुरूप है। इसमें निर्मित क्षेत्र में वृद्धि क्षेत्र में उद्योगों के विकास के मुख्य कारण है एवं यह क्षेत्र राष्ट्रीय राजमार्ग-58 के साथ है जोकि दिल्ली-मेरठ राजमार्ग है। यह मार्ग बहुत ही व्यस्त मार्ग है एवं इस मार्ग के किनारे शहरी गतिविधियां बढ़ रही हैं। अच्छे सड़क नेटवर्ग एवं क्षेत्र में औद्योगिक विकास के कारण शहर का विकास दक्षिण दिशा की ओर अधिक है।

2.7 शहर एवं मेरठ विकास क्षेत्र की प्रमुख समस्यायें :

2.7.1 आपदा सम्भावित क्षेत्र :

उत्तर प्रदेश राज्य हेतु विभिन्न आपदा सम्भावित क्षेत्र को मानचित्र में दर्शाया गया है। मानचित्र में भूकम्प ग्रस्त क्षेत्र, बाढ़ ग्रस्त क्षेत्र एवं वायु/चक्रवात क्षेत्र दर्शाये गये हैं। मेरठ शहर भूकम्प ग्रस्त क्षेत्र जॉन 4 में आता है जोकि उच्च क्षति आपदा क्षेत्र है। शहर वायु/चक्रवात आपदा हेतु बहुत अधिक आपदा ग्रस्त क्षेत्र में स्थित है।

2.7.2 मिश्रित एवं नान-कन्फर्मिंग भू-उपयोग :

मिश्रित एवं नान-कन्फर्मिंग भू-उपयोग शहर में भू-उपयोग सम्बन्धी प्रतिव्यक्ति उत्पन्न करता है। यह शहर के विस्तार से सम्बन्धी परस्पर भिन्न समस्याओं जैसे निरन्तर बढ़ती जनसंख्या, भू-उपयोग की मांग, बिना किसी योजना के भूमि की आपूर्ति आदि समस्याओं के कारण हो रहा है।

शहर में मिश्रित एवं गैर-अनुरूप भू-उपयोग के मुख्य कारक ध्वनि, वायु एवं जल प्रदूषण आदि हैं। शहर में औद्योगिक गतिविधियों के कारण अत्यधिक ध्वनि एवं गैसों के निकलने के कारण वायु प्रदूषण जैसी समस्याओं होती हैं। इसके अतिरिक्त औद्योगिक गतिविधियों से माल इत्यादि के परिवहन से वाहनों के आवागमन के कारण भी ध्वनि एवं वायु प्रदूषण भी उत्पन्न होता है। भारी मात्रा में सड़क यातायात भी भीड़ का कारण बन रहा है, जिससे समीपवर्ती निवासरत जनसंख्या भी प्रभावित होती है। औद्योगिक इकाईयों के अतिरिक्त, मुख्य मार्गों पर अनियोजित मिश्रित भूउपयोग भी निवासियों को प्रभावित करती है, जिस कारण वर्णित समस्यायें उत्पन्न होती हैं।

2.7.3 यातायात एवं परिवहन :

यातायात एवं परिवहन के सम्बन्ध में शहर जिन प्रमुख समस्याओं से ग्रस्त है, उनका विवरण निम्नवत् है –

- ◆ ऑन-स्ट्रीट/सड़कों पर पार्किंग एक सामान्य घटना है।

- ◆ पैदल चलने वालों हेतु अनुकूल मूलभूत सुविधाओं का अभाव।
- ◆ विशेष समूहों हेतु कोई सुविधा नहीं है।
- ◆ अपर्याप्त कैरिजवे चौड़ाई के कारण अत्यधिक भीड़ होती है।
- ◆ इन्टरसेक्शन्स/चौराहे राष्ट्रीय राजमार्ग-709ए के साथ सम्बद्ध है एवं कई छोटे वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों से घिरा हुआ है एवं भारी वाहनों की एक बड़ी मात्रा प्राप्त करता है। जंक्शन अपनी खराब ज्यामिति, हॉकिंग एवं अतिक्रमण, ई-रिक्शा की ऑन-स्ट्रीट पार्किंग एवं पैदल चलने वालों के भारी आवागमन के कारण भी ग्रस्त हैं।
- ◆ घंटाघर जंक्शन चौराहा बड़ी संख्या में व्यवसायिक प्रतिष्ठानों, शैक्षिक संस्थानों, सघन जनसंख्या वाले आवासीय क्षेत्रों एवं बाजारों से घिरा हुआ है एवं अत्यधिक भीड़भाड़ वाला है। यह अनुचित ज्यामिति से भी ग्रस्त है, सड़क के किनारे विक्रेताओं द्वारा बड़ी संख्या में अस्थाई एवं स्थाई अतिक्रमण, रिक्शा एवं निजी वाहनों की सड़क पर पार्किंग व बड़ी संख्या में पैदल यात्री आते हैं।

2.8 भौतिक विस्तार प्रवृत्ति एवं विकास सम्भावनायें :

जनसंख्या वृद्धि एवं आर्थिक विकास के कारण मेरठ शहर ने पूर्व के वर्षों में विस्तार का अनुभव किया है। विस्तार की प्रवृत्ति से ज्ञात होता है कि प्रमुख विकास दिल्ली-मेरठ, दिल्ली-हापुड़, दिल्ली-रुड़की एवं मेरठ-बागपत जैसे प्रमुख मार्गों के साथ हुआ है। नीचे दर्शित मानचित्र में वर्ष 2005 से 2015 तक मेरठ शहर के शहरी भूमि आवरण क्षेत्र को दर्शाया गया है।

2.9 प्रमुख निर्माणाधीन, निकट समय में पूर्ण अथवा प्रस्तावित परियोजनायें एवं नीतियां :

क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (Regional Rapid Transit System, RRTS)

दिल्ली-मेरठ क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (दिल्ली-मेरठ आरआरटीएस) दिल्ली, गाजियाबाद एवं मेरठ को जोड़ने वाला 82.15 किमी लम्बा, निर्माणाधीन, अर्द्ध-हाई स्पीड रेल कॉरिडोर है। यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परिवहन निगम (एनसीआरटीसी) की क्षेत्रीय रेपिड ट्रांस्पोर्ट सिस्टम (आरआरटीएस) परियोजना के प्रथम चरण के अन्तर्गत नियोजित तीन रैपिड-रेल कॉरिडोर में से एक है। यहां से 180 किमी/घंटा (111.85 मील प्रति घंटे) की अधिकतम गति के साथ, दिल्ली एवं मेरठ के मध्य की दूरी 60 मिनट से भी कम समय में तय की जायेगी।

दिनांक 8 मार्च 2019 को, भारत के प्रधानमंत्री द्वारा इस कॉरिडोर की आधारशिला रखी गई थी। इस परियोजना की मुख्य विशेषतायें निम्नानुसार हैं –

- ◆ चरण I में प्राथमिकता वाले तीन कॉरिडोर में दिल्ली-गाजियाबाद-मेरठ कॉरिडोर सम्मिलित हैं, जिसे 2019 में भारत सरकार द्वारा स्वीकृत किया गया है एवं यह कार्यान्वयन चरण में है।
- ◆ इसकी कुल लम्बाई 82.15 किमी है जिसके सापेक्ष 68.03 किमी भूतल से ऊपर एवं 14.12 किमी भूमिगत है।
- ◆ प्रत्येक 5–10 मिनट में ट्रेन के साथ आरआरटीएस स्टेशनों की कुल संख्या 22 है, जोकि प्रत्येक 5–10 किमी पर ट्रैफिक नोड्स की सेवा करते हैं।
- ◆ दिल्ली एवं मेरठ के मध्य अनुमानित समय यात्रा 60 मिनट है जिसमें यात्रा के समय में उल्लेखनीय कमी अर्थात् 60–70 प्रतिशत है।
- ◆ मेट्रो रेल सिस्टम के साथ एकीकरण एवं निर्बाध मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी।
- ◆ प्रतिदिन 0.8 मिलियन यात्री यात्रायें करेंगे। निजी से सार्वजनिक परिवहन में मॉडल शिप्ट 37 प्रतिशत से 63 प्रतिशत – सड़क से 0.1 मिलियन वाहन।

दिल्ली मेरठ एक्सप्रेसवे :

एनसीआर परिवहन योजना 2021 के अन्तर्गत दिल्ली से मेरठ के मध्य एक एक्सप्रेसवे प्रस्तावित किया गया था, जिसे सितम्बर 2005 में अधिसूचित किया गया था। दिल्ली से गाजियाबाद खण्ड को वर्ष 2001–11 में गाजियाबाद से

मेरठ के साथ वर्ष 2011–21 में लिया जाना था। इस परियोजना का वास्तविक निर्माण माह अगस्त 2018 में प्रारम्भ हुआ एवं परियोजना का अंतिम चरण पूर्ण होने को ही है एवं यह जनता हेतु पूर्ण रूप से चालू है।

परियोजना की मुख्य विशेषतायें निम्नानुसार हैं –

- ◆ डीएमई एक नियंत्रित-पहुंच एक्सप्रेसवे है क्योंकि यह गाजियाबाद में डासना के माध्यम से दिल्ली को मेरठ से जोड़ता है।
- ◆ परियोजना को निम्नलिखित 4 चरणों में विभाजित किया गया था।
 - चरण I: सराय काले खां से यूपी गेट का उदघाटन मई 2018 में किया गया था।
 - चरण III: डासना से हापुड़ का उदघाटन सितम्बर 2019 में किया गया था।
 - चरण II: यूपी गेट से डासना का उदघाटन माह अप्रैल 2021 में किया गया था।
 - चरण IV: डासना से मेरठ तक का उदघाटन अप्रैल 2021 में हुआ था। डीएमई मेरठ विस्तार लिंक का कार्य पूर्ण रूप से प्रगति पर है एवं शीघ्र ही इसका उदघाटन किया जा सकता है।
- ◆ पूर्व में यात्रा में लगने वाले समय 2.5 घंटे के सापेक्ष वर्तमान यात्रा समय केवल 45 मिनट ही रह गया है।
- ◆ देहरादून, ऋषिकेश, हरिद्वार जैसे पर्वतीय स्टेशनों की यात्रा का समय लगभग 2 घंटे तक कम हो गया है।

गंगा एक्सप्रेसवे :

गंगा एक्सप्रेसवे भारत के उत्तर प्रदेश राज्य में उत्तर प्रदेश एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास प्राधिकरण (UPEIDA) की स्वीकृत 594 किमी लम्बी, 6 लेन चौड़ी (8 तक विस्तार योग्य) ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे परियोजना है। फेज-1 मेरठ जिले में रा.रा.-334 पर बिजौली गांव (खरखौदा के समीप) को प्रयागराज जिले में रा.रा.-19 पर जुदापुर दांड़ु गांव से जोड़ेगा। उत्तर प्रदेश कैबिनेट ने कुंभ मेले के स्थल प्रयागराज में बैठक की एवं दिनांक 29 जनवरी 2019 को मेरठ एवं प्रयागराज के मध्य गंगा एक्सप्रेसवे के निर्माण हेतु डेक को मंजूरी दी। यह उत्तर प्रदेश के 12 जिलों (पश्चिम से पूर्व दिशा की ओर) – मेरठ, हापुड़, बुलन्दशहर, अमरोहा, संभल, बदायुं, शाहजहांपुर, हरदोई, उन्नाव, रायबरेली, प्रतापगढ़ एवं प्रयागराज से होकर निकलेगा।

इस परियोजना की मुख्य विशेषतायें निम्नानुसार हैं –

- ◆ कुल अनुमानित लागत : रु. 40,000 करोड़
- ◆ परियोजना की कुल लम्बाई : 594 किमी
- ◆ लेन : 6 (8 तक विस्तार योग्य)
- ◆ स्थिति : भूमि अधिग्रहण (11 जुलाई 2021 तक 82.04 प्रतिशत पूर्ण) एवं आरएफक्यू-आरएफपी बोली चल रही है।
- ◆ समय सीमा : घोषित नहीं
- ◆ स्वामित्व : उत्तर प्रदेश एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास प्राधिकरण (UPEIDA)

गंगा एक्सप्रेसवे परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया चल रही है।

ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (Eastern Dedicated Freight Corridor) :

ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (EDFC) परियोजना भारत के डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (DFC) परियोजना का भाग है, जिसका उद्देश्य विश्व के सबसे बड़े कार्गो ऑपरेशन्स में से एक बनाना है। ईडीएफसी परियोजना में भारतीय राज्य पंजाब के लुधियाना से पश्चिम बंगाल की राजधानी कोलकाता के समीप दानकुनी तक फैली 1,839 किमी लम्बी माल ढुलाई लाइन का निर्माण समिलित है।

परियोजना का मुख्य उद्देश्य पूर्वी कॉरिडोर पर माल ढुलाई का समर्थन करना है, जोकि पश्चिम बंगाल से प्रारम्भ होता है एवं अंत में पंजाब में समाप्त होने से पहले झारखण्ड, बिहार, उत्तर प्रदेश एवं हरियाणा राज्यों से होकर निकलता है। यह परियोजना वर्तमान रेलवे प्रणाली में भीड़भाड़ को कम करेगी, यात्री ट्रेनों हेतु यात्रा के समय को कम करेगी एवं अतिरिक्त रेल परिवहन एवं माल ढुलाई क्षमता का निर्माण करेगी।

लाइन में पश्चिम बंगाल में दानकुनी एवं उत्तर प्रदेश में खुर्जा के मध्य 1,409 किमी विद्युतीकृत डब्लू-ट्रैक लाइन साथ ही लुधियाना, खुर्जा, दादरी एवं हरियाणा में 447 किमी सिंगल-ट्रैक लाइन समिलित होगी। परियोजना को सम्भावित रूप से अतिव्यापी निर्माण कार्यक्रम के साथ तीन खण्डों में वितरित किया जायेगा। तीन खण्डों में ईडीएफसी-1, खुर्जा एवं कानपुर के मध्य एक 343 किमी डब्लू ट्रैक लाइन समिलित है।

ईडीएफसी-2 कानपुर एवं मुगलसराय के मध्य 393 किमी लम्बी डब्लू ट्रैक लाइन होगी। अंतिम खण्ड, ईडीएफसी-3, लुधियाना, खुर्जा एवं दादरी के मध्य सिंगल ट्रैक लाइन होगी जो 397 किमी की लम्बाई में विस्तारित होगी। कॉरिडोर मुगलसराय, प्रयागराज, कानपुर, इटावा, फिरोजाबाद, टूंडला, बरहान, हाथरस, अलीगढ़, हापुड़, मेरठ, सहारनपुर, अम्बाला, राजपुरा, सरहिंद, दोराहा एवं सनेहवाल सहित घनी जनसंख्या वाले शहरों को बाईपास करेगा।

ईडीएफसी-3 में खुर्जा, मेरठ, सहारनपुर, अंबाला एवं साहनेवाल के मध्य 404 किमी लम्बे विद्युतीकृत सिंगल-ट्रैक एवं खुर्जा व दादरी को जोड़ने वाली लगभग 46 किमी की विद्युतीकृत डब्लू-लाइन का निर्माण समिलित होगा। यह परियोजना मेरठ जिले सहित क्षेत्र में आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देगी।

ऑर्बिट रेल एवं सड़क कॉरिडोर (रा.रा.क्षेत्र उप क्षेत्रीय योजना 2041 में प्रस्तावित) :

प्रस्तावित क्षेत्रीय रेल एवं सड़क नेटवर्क का मुख्य उद्देश विशिष्ट कॉरिडोर की मांग को पूर्ण करने हेतु क्षेत्रीय कस्बों को एक दूसरे के साथ एवं दिल्ली के साथ समर्पित लाइनों पर जोड़ना है।

राष्ट्रीय राजधानी योजना के अनुसार, दिल्ली में यात्रा/यात्री यातायात के दबाव को कम करने हेतु, भारतीय रेलवे को सीएनसीआर कस्बों एवं क्षेत्रीय केन्द्रों से जोड़ने वाली क्षेत्रीय कक्षीय रेल को कई ट्रेनों हेतु बाईपास के रूप में प्रस्तावित किया गया है। सिमियलरी, ऑर्बिटल रोड, कॉरिडोर सड़क यातायात को कम करने का प्रस्ताव है।

उपक्षेत्रीय योजना में प्रस्तावित क्षेत्रीय रेल नेटवर्क का मुख्य उद्देश्य विशिष्ट कॉरिडोरों की मांग को पूर्ण करने हेतु क्षेत्रीय शहरों को एक दूसरे के साथ एवं दिल्ली के साथ समर्पित लाइनों पर जोड़ना है।

राष्ट्रीय राजधानी उत्तर प्रदेश की उपक्षेत्रीय योजना के अनुसार, दिल्ली में यात्रा/यात्री यातायातीय के दबाव को कम करने हेतु, सीएनसीआर कस्बों एवं क्षेत्रीय केन्द्रों से भारतीय रेलवे के 8 रेडियल को जोड़ने वाली क्षेत्रीय कक्षीय रेल को कई क्षेत्रों हेतु बाईपास के रूप में प्रस्तावित किया गया है। पानीपत—गोहाना—रोहतक—झज्जर—रेवाड़ी—पलवल—खुर्जा—बुलन्दशहर—पानीपत रेल कॉरिडोर को क्षेत्रीय ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर (आरओआरसी) के रूप में प्रस्तावित किया गया है। खुर्जा एवं मेरठ के मध्य वर्तमान रेल लिंग के साथ—साथ मेरठ—पानीपत एवं खुर्जा—पलवल के मध्य प्रस्तावित नये रेल लिंग उत्तर प्रदेश उप—क्षेत्र में आरओआरसी को पूर्ण करेंगे। रेलवे बोर्ड के अनुसार बागपत से होते हुये मेरठ सिटी—सोनीपत रेल नेटवर्क को जोड़ने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, पलवल—खुर्जा के मध्य एक रेलवे तार आरओआरसी स्थापित करेगा।

बाह्य आरओआरसी के अतिरिक्त, इनर आरओआरसी (सोनीपत—खरखौदा—सांपला—झज्जर—गुडगांव—फरीदाबाद—दादरी—गाजियाबाद—मेरठ—बागपत—सोनीपत) को राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में तीव्र कम्यूटर आवागमन को पूर्ण करने का प्रस्तावि दिया गया है। मेरठ—सोनीपत (66 किमी) एवं गुडगांव—फरीदाबाद—दादरी (53 किमी) नामक दो नई रेल लाइनों को उत्तर प्रदेश उपक्षेत्र की सीमान्तर्गत आईआरओआरसी को पूर्ण करने का प्रस्ताव है ताकि रेल प्रणाली की कनेक्टिविटी को सुदृढ़ किया जा सके। रेलवे बोर्ड के अनुसार, इनर आरओआरसी को आदर्श नगर को लोनी—गाजियाबाद से जोड़कर आसानी से स्थापित किया जा सकता है, क्योंकि गाजियाबाद—टीकेडी—दिल्ली कैंट—आदर्श नगर के मध्य पूर्व से ही कनेक्टिविटी है।

उत्तर प्रदेश राज्य सरकार की एक जिला, एक उत्पाद (ओडीओपी) योजना का उद्देश्य ऐसे स्वदेशी एवं विशिष्ट उत्पादों एवं शिल्प कला को प्रोत्साहित करना है। उत्तर प्रदेश में ऐसे उत्पाद हैं जो कहीं और नहीं मिलते हैं अर्थात प्राचीन एवं पौष्टिक कलानात्मक चावल, दुर्लभ एवं दिलचस्प गेहूं—ठंठल शिल्प, विश्व प्रसिद्ध चिकनकारी एवं जरी—जरदोजी कपड़ों पर कार्य करना व जटिल एवं आश्चर्यजनक सींग एवं हड्डी का कार्य, जिनमें मृत जानवरों के अवशेषों का उपयोग किया जाता है, हाथी दांत हेतु एक प्रकृति के अनुकूल प्रतिस्थापन आदि इनमें से कई उत्पाद जीआई—टैग किये गये हैं जिसका अर्थ है कि वे उत्तर प्रदेश में उस क्षेत्र हेतु विशिष्ट होने के रूप में प्रमाणित हैं। इनमें से कई समाप्त होती सामुदायिक परम्परायें भी थीं जिन्हें आधुनिकीकरण एवं प्रचार के माध्यम से पुनर्जीवित किया जा रहा

है। अन्य जिला-विशिष्ट उद्योग अधिक सामान्य हैं, किन्तु उनके उत्पाद अभी भी उन क्षेत्रों हेतु अद्वितीय है। हींग, देसी धी, फैसी कांच के बने सामान, गुड़, चमड़े के सामान – इन शिल्पों में विशेषज्ञताओं वाले जिले उत्तर प्रदेश में हैं एवं उत्तर प्रदेश के नागरिक एवं अन्य जन इन उत्पादों का प्रयोग कर सकते हैं। यह भी छोटे एवं मध्यम उद्योग हैं जिन्हें आधुनिकीकरण, मशीनरी एवं उत्पादकता बढ़ाने की आवश्यकता है।

मेरठ जिला अपने खेल सामग्री उद्योग हेतु विश्वभर में प्रसिद्ध है। जालंधर के पश्चात् मेरठ जिला भारत में खेल के सामान का दूसरा सबसे बड़ा उत्पादक है। यहां बने उत्पाद देश के साथ-साथ विदेशों में भी लोकप्रिय हैं। लघु एवं मध्यम स्तर की इकाईयां खेल के सामान के उत्पादन में संलिप्त हैं। इन उत्पादों के निर्यात क्षेत्र में अच्छा प्रदर्शन करने की क्षमता है। यहां निर्मित कुल खेल उत्पादों में इफलेटेबल गेंद (Inflatable balls) एवं सहायक उपकरण, जाल, सामान्य व्यायाम उपकरण, मुक्केबाजी उपकरण, खिलौने एवं खेल उत्पाद, सुरक्षात्मक उपकरण, क्रिकेट उपकरण, स्पोर्ट्सवियर, कैरम बोर्ड एवं झूला आदि समिलित हैं। यहां निर्मित खेल के सामान की आपूर्ति न केवल राष्ट्रीय स्तर पर की जाती है अपितु अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भी निर्यात किये जाते हैं।

अध्याय-३ वर्तमान महायोजना, 2021 का मूल्यांकन एवं भू-उपयोग विचलन

यह अध्याय योजना क्षेत्र, जनसंख्या एवं महायोजना 2021 का मूल्यांकन एवं इसके प्रस्तावित भू-उपयोग प्रस्तुत करता है।

मेरठ महायोजना (1971-1991) वर्ष 1978 में अधिसूचित प्रथम महायोजना थी जो मेरठ विकास क्षेत्र हेतु दिनांक 03.11.1976 को नगर योजना एवं विकास अधिनियम, 1973' के प्राविधान के अन्तर्गत तैयार की गई थी। तत्पश्चात शहर की द्वितीय महायोजना वर्ष 2001 में तैयार की गई एवं वर्ष 2004 में अधिसूचित 23 लाख जनसंख्या हेतु तैयार की गयी एवं आगे महायोजना 2021 हेतु तैयार की गयी थी।

तीव्र विकास के दृष्टिगत् मेरठ विकास प्राधिकरण की सीमा का विस्तार किया गया था तथा साथ ही साथ वर्ष 1991 से 2021 तक विभिन्न महायोजना में शहरी क्षेत्र में भी परिवर्तन हुआ है। विस्तार से पूर्व, मेरठ महायोजना 1991 में लगभग 3177.95 हेक्टेएर का शहरी क्षेत्र था जो बढ़कर 14,223.40 हेक्टेयर हो गया था। किन्तु विकास योग्य शहरी क्षेत्र के 5712 हेक्टेयर का विकास नहीं हुआ था। मेरठ शहर हेतु तैयार वर्तमान महायोजना, 2021 भी 14,223.40 हेक्टेयर के समान क्षेत्र हेतु प्रस्तावित है।

3.1 योजना क्षेत्र के घटक :

मेरठ महायोजना 2021 की समीक्षा प्रस्तावों, क्षेत्रीय योजना, जनसंख्या सेवा हेतु लक्ष्यों को प्राप्त करने एवं वर्तमान व नियोजित भू-उपयोग क्षेत्र में विचलन के चिन्हीकरण के सन्दर्भ में की गई है।

योजना क्षेत्र, मेरठ महायोजना-2021 : मेरठ महायोजना-2021 के योजना क्षेत्र में 143 गांव व 3 शहरी केन्द्र सम्मिलित हैं। मेरठ महायोजना-2021 के अन्तर्गत तीन शहरी केन्द्र क्रमशः मेरठ नगर निगम, मेरठ छावनी बोर्ड एवं दौराला नगर पंचायत हैं।

मेरठ योजना क्षेत्र सीमा : मेरठ योजना क्षेत्र के उत्तर में 17 गांवों को अधिसूचना संख्या 1223/93-6-03-4 वि.प्रा./72 दिनांक जून 26, 2003 द्वारा मेरठ योजना क्षेत्र में सम्मिलित किया गया है। अतिरिक्त क्षेत्र हेतु अलग से महायोजना तैयार करने हेतु प्रस्ताव दिया गया है।

3.2 भविष्य हेतु आंकलन/प्रक्षेपण :

3.2.1 जनसंख्या :

महायोजना 2021 के विकास क्षेत्र हेतु जनसंख्या प्रक्षेपण को 3 विधियों क्रमशः अंकगणितीय, ज्यामितीय एवं पैराबोलिक विधियों का उपयोग कर अनुमानित किया गया है एवं तीनों ही विधियों से प्राप्त आंकड़ों के औसत को अंतिम अनुमानित जनसंख्या के रूप में लिया गया है। विवरण निम्न तालिका में प्रस्तुत है।

तालिका-3.1

महायोजना-2021 के अनुसार विनियमित क्षेत्र की अनुमानित जनसंख्या

| वर्ष | जनसंख्या |
|---|---|
| आधार वर्ष 2001 | 11,70,985 |
| वर्ष 2011 हेतु प्रक्षेपित | 15,27,156 |
| वर्ष 2021 हेतु प्रक्षेपित | 20,80,000 (19,28,821 शहरी +1,50,000 ग्रामीण) |
| रा.रा.क्षेत्र योजना के अनुसार वर्ष 2021 हेतु प्रक्षेपित | 23,00,000 |

स्रोत : मेरठ महायोजना 2021

3.2.2 परिवारिक आकार :

महायोजना-2021 के अनुसान के अनुसार औसत पारिवारिक आकार 5 व्यक्ति प्रति परिवार अनुमानित किया गया था जबकि आधार वर्ष 2001 हेतु पारिवारिक आकार 6 व्यक्ति प्रति परिवार था। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार औसत पारिवारिक आकार 6.1 है।

3.2.3 व्यवसायिक संरचना :

वर्ष 2001 (आधार वर्ष) की क्षेत्रवार कार्यशील जनसंख्या एवं वर्ष 2021 हेतु अनुमानित जनसंख्या निम्न तालिका में दर्शित है।

तालिका-3.2
व्यवसायिक संरचना

| क्षेत्र | वर्ष 2001 में कार्यशील जनसंख्या का भाग (प्रतिशत) | अनुमानित कार्यशील जनसंख्या का भाग (प्रतिशत) | | जनगणना कार्यशील जनसंख्या 2011 |
|----------|--|---|------|-------------------------------|
| | | 2011 | 2021 | |
| प्राथमिक | 8 | 6 | 4 | 6 |
| द्वितीयक | 31 | 32 | 33 | 32 |
| तृतीयक | 61 | 62 | 63 | 62 |

स्रोत : मेरठ महायोजना-2021 एवं भारतीय जनगणना, 2011

3.2.4 घनत्व पैटर्न :

वर्ष 2021 में अनुमानित जनसंख्या 23 लाख हेतु वन क्षेत्र को छोड़कर, लगभग 153 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर का घनत्व प्राप्त करने का प्रस्ताव दिया गया था। यह अनुमानित था कि योजना अवधि के दौरान ही आवासीय क्षेत्र का घनत्व धीमी गति से वृद्धि के साथ 300 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर से अधिक हो जायेगा। वर्ष 2021 में मेरठ शहर की लक्षित जनसंख्या 23 लाख प्रस्तावित थी। इस प्रकार शहर की 23 लाख जनसंख्या हेतु 153 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर मानक के आधार पर कुल 15,033 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता है। वर्ष 2011 की जनगणना अनुसार मेरठ शहर का जनसंख्या घनत्व 91.97 है।

3.2.5 कार्यबल :

वर्ष 2021 हेतु अनुमानित कार्यशील जनसंख्या 7,13,000 है जोकि कुल जनसंख्या का लगभग 31 प्रतिशत है। वर्ष 2001 के अध्ययन हेतु कार्यशील जनसंख्या 3,27,875 है जोकि कुल जनसंख्या का लगभग 28 प्रतिशत है। वर्तमान में वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ शहर में कार्यशील जनसंख्या 4,07,274 है जोकि कुल जनसंख्या का लगभग 31 प्रतिशत है।

3.2.6 आवास :

महायोजना-2021 में कुल प्रस्तावित आवासीय इकाईयां 1,90,593 थीं, जिसके लिए लगभग 3600 हेक्टेयर भूमि क्षेत्र की आवश्यकता थी। कुल आवासीय इकाईयों के सापेक्ष 23 प्रतिशत अति दुर्बल आय वर्ग (ईडब्लूएस), 39 प्रतिशत निम्न आय वर्ग (एलआईजी), 34 प्रतिशत (सध्यम आय वर्ग (एमआईजी), एवं 14 प्रतिशत उच्च आय वर्ग (एचआईजी) आवासीय इकाईयों हेतु प्रस्तावित हैं।

3.3 यातायात एवं परिवहन :

3.3.1 सड़क / मार्ग नेटवर्क :

सड़क का प्रकार, साथ ही यातायात एवं परिवहन, किसी भी क्षेत्र के विकास हेतु आवश्यक हैं। यातायात एवं

परिवहन संचालन का शहर की आर्थिक एवं सामाजिक गतिविधियों के साथ—साथ इसकी भौतिक मूलभूत सुविधाओं पर महत्वपूर्ण प्रभाव रखता है। सड़क का विकास एवं निर्माण यातायात नियमों के अनुसार किया जाना चाहिये। महायोजना 2021 में सूचीबद्ध कुछ प्रमुख क्षेत्रीय मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग—58 (दिल्ली—माना पास), राष्ट्रीय राजमार्ग—34, राष्ट्रीय राजमार्ग—334, राष्ट्रीय राजमार्ग—334बी एवं राष्ट्रीय राजमार्ग—709ए हैं। अन्य अन्तरशहरीय मार्गों में मेरठ—बिजनौर (राजकीय राजमार्ग—18), गढ़मुक्तेश्वर—मेरठ—करनाल (राजकीय राजमार्ग—82), मेरठ—बागपत—सोनीपत (राजकीय राजमार्ग—14), मेरठ—बिजनौर—पौड़ी मार्ग एवं मेरठ—परिक्षितगढ़ मार्ग सम्मिलित हैं। महत्वपूर्ण शहर की मुख्य सड़क में दिल्ली मार्ग, अबू लेन, मवाना मार्ग, बुधाना मार्ग एवं बागपत मार्ग सम्मिलित हैं। यह मार्ग मुख्य रूप से अन्तरशहरीय परिवहन की वृहद्ध मात्रा को पूर्ण करती हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग एवं राजकीय राजमार्ग की कुल लम्बाई 356 किमी मानी जाती है। प्रत्येक क्षेत्रीय मार्ग पर दो ट्रांसपोर्ट नगर एवं एक बस स्टैन्ड प्रस्तावित किया गया है जिसका कुल क्षेत्रफल 1549.65 हेक्टेयर है। प्रस्तावित बाह्य रिंग रोड अभी तक पूर्ण नहीं हुआ है अर्थात् महायोजना—2021 के अनुसार आंतरिक कनेक्टिंग मार्ग केवल 30 प्रतिशत ही विकसित हुआ है।

3.3.2 बस सेवायें :

मेरठ से अन्य शहरों में आवागमन हेतु उत्तर प्रदेश परिवहन निगम की 175 निजी, 56 अनुबंधित बसें एवं 481 निजी क्षेत्र की बसें कार्यरत हैं, जिनके द्वारा प्रतिदिन औसतन 52,502 यात्री मेरठ पहुंचते हैं तथा प्रतिदिन 51,190 यात्री मेरठ से अन्य शहरों हेतु प्रस्थान करते हैं।

3.3.3 यातायात एवं परिवहन सम्बन्धी प्रस्ताव :

वर्ष 2021 हेतु अनुमानित परिवहन सम्बन्धी मांग को पूर्ण करने हेतु परिवहन एवं कनेक्टिविटी के सम्बन्ध में निम्नलिखित प्रस्तावों का सुझाव दिया गया था।

| प्रस्ताव | स्थिति |
|--|---|
| गाज़ियाबाद—मेरठ एक्सप्रेसवे | पूर्ण, किन्तु मार्ग एवं संरेखण प्रस्ताव से भिन्न है। |
| दिल्ली—सहारनपुर एवं मेरठ—हापुड़ रेलवे लाइन का चौड़ीकरण एवं विद्युतीकरण | पूर्ण |
| दिल्ली—मेरठ रैपिड रेल कनेक्टिविटी | निर्माणाधीन |
| विभिन्न स्थानों पर रेलवे ओवर ब्रिज एवं फ्लाईओवर | मुख्य रूप से राष्ट्रीय राजमार्ग एवं मेरठ विकास प्राधिकरण व हाउसिंग बोर्ड की योजनाओं पर केवल कुछ महायोजना प्रस्तावों को ही लागू किया गया था। |
| प्रमुख जंक्शनों एवं प्रमुख सड़कों का विकास | |
| इंटर एवं इंट्रा सिटी बस सेवा का सुधार | |
| मोबाइलिटी योजना की तैयारी | पूर्ण |
| शहर के बाह्य क्षेत्रों में बस स्टेशनों का स्थानांतरण | परियोजना वर्तमान तक प्रारम्भ नहीं हुई है |
| बागपत व गढ़मुक्तेश्वर मार्ग पर ट्रांसपोर्ट नगर | परियोजना वर्तमान तक प्रारम्भ नहीं हुई है |

स्रोत : मेरठ महायोजना—2021 एवं वर्तमान स्थिति विश्लेषण

3.4 सामुदायिक सुविधायें एवं सेवायें :

3.4.1 शैक्षिक :

वर्ष 2021 हेतु निम्नलिखित सुविधाओं की संख्या प्रस्तावित थी।

- ◆ प्राथमिक/जूनियर हाई स्कूल -1380

- ◆ हाई स्कूल एवं इन्टर कॉलेज – 69
- ◆ महाविद्यालय – 8

3.4.2 चिकित्सा एवं स्वास्थ्य :

- वर्ष 2021 हेतु निम्नलिखित सुविधाओं की संख्या प्रस्तावित थी।
- ◆ अस्पताल – 11
 - ◆ विशेष अस्पताल - 28
 - ◆ स्वास्थ्य केन्द्र / डिस्पेंसरी - 153
 - ◆ पॉली क्लीनिक – 28
 - ◆ चिकित्सा महाविद्यालय – 2

3.4.3 अन्य सामुदायिक सुविधायें व सेवायें (जैसे डाक एवं टेलीग्राफ, पुलिस स्टेशन, अग्निशमन, सामुदायिक केन्द्र आदि)

- वर्ष 2021 हेतु निम्नलिखित सुविधाओं की संख्या प्रस्तावित थी।
- ◆ पुलिस स्टेशन – 23
 - ◆ सामुदायिक केन्द्र – 153
 - ◆ क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्र – 2
 - ◆ क्लब – 23
 - ◆ विभिन्न सेक्टर्स में खेल क्षेत्र

3.5 सार्वजनिक उपयोगितायें :

3.5.1 जलापूर्ति :

मेरठ में भूजल स्रोत प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है किन्तु अत्यधिक कृषि गतिविधियों, औद्योगिक गतिविधियों के कारण भूजल स्रोत स्तर तीव्रता से घट रहा है। वर्ष 2021 की जनसंख्या (200 एलपीसीडी मानक के आधार पर) की सेवा हेतु 460 एलएलडी जल की आवश्यकता का अनुमान आंकित किया गया था, जिसे ऊपरी गंगा नहर एवं भूजल द्वारा प्रदान किया जाना प्रस्तावित था। मेरठ नगर निगम के अनुसार शहर में वर्तमान में 360 एमएलडी जलापूर्ति है।

3.5.2 सीवरेज एवं जल निकासी :

वर्ष 2001 में अपर्याप्त क्षेत्र को सीवर लाइन प्रणाली द्वारा आच्छादित किया गया है। अतः शेष क्षेत्रों में 3 एसटीपी के साथ सीवरेज प्रणाली का प्रस्ताव दिया गया था। इसके अतिरिक्त, वर्तमान जल निकासी लाइनों के उन्नयनों एवं उनके शुद्धिकरण (ट्रीटमेंट) का भी प्रस्ताव किया गया था। उसी आवश्यकता हेतु विस्तृत योजना एवं जल निकासी प्रबन्धन योजना तैयार करने का प्रस्ताव महायोजना-2021 के अनुसार प्रस्तावित था। वर्ष 2021 हेतु महायोजना रिपोर्ट के अनुसार अपशिष्ट जल के निस्तारण हेतु पूर्व से निर्मित तीन मुख्य नालों के माध्यम से जल का प्रवाह काली नदी में किया जाता है। शहर के लगभग 25 प्रतिशत भाग में ही सीवर प्रणाली विकसित है एवं कई स्थानों पर सीवर लाइन को जल निकासी लाइनों से भी जोड़ा गया है। मेरठ नगर निगम में कुल 155 किमी सीवर लाइन बिछाई गई है, जिसमें से 23 किमी ट्रंक लाइन एवं 132 किमी शाखा लाइन के साथ-साथ 7 पंपिंग स्टेशन भी सम्मिलित हैं।

वर्तमान में, 179 एमएलडी की कुल क्षमता के साथ 14 एसटीपी मेरठ के विभिन्न क्षेत्रों में स्थापित हैं। मेरठ विकास प्राधिकरण द्वारा विकसित कॉलोनियों हेतु पृथक क्षमताओं वाले 13 एसटीपी का रखरखाव किया जाता है। मेरठ शहर के सबसे बड़े एसटीपी जो की गढ़ मार्ग पर स्थापित है एवं इसकी क्षमता 72 एमएलडी है, का रखरखाव उत्तर प्रदेश जल निगम द्वारा किया जाता है। उपचारित सीवेज हेतु निर्वहन बिंदु काली नदी है। कमालपुर गांव में 250 एमएलडी की क्षमता वाला एक नया एसटीपी विचाराधीन है।

3.5.3 ठोस अपशिष्ट प्रबन्धन :

महायोजना-2021 के अनुसार 1150 टीपीडी ठोस अपशिष्ट उत्पादन का अनुमान आंकित किया गया था। वर्तमान में, शहर में 2 डिपिंग साइट क्रमशः गवारी अपशिष्ट निस्तारण स्थल एवं लोहिया नगर ट्रैचिंग ग्राउण्ड उपलब्ध हैं। मेरठ शहर के सभी 90 वार्डों में ठोस अपशिष्ट का घर-घर जाकर 100 प्रतिशत संग्रहण किया जाता है।

गवारी गांव में डिपिंग हेतु कुल 45 एकड़ (18.2 हेक्टेयर) भूमि का उपयोग किया जाता है, जिसमें वर्ष 2019 में लगभग 2.5 लाख टन अपशिष्ट था। राष्ट्रीय हरित अधिकरण के दिशा-निर्देशों के अनुसार, वहां एक अपशिष्ट प्रसंस्करण संयंत्र स्थापित किया गया था, जोकि वर्ष 2019 से कार्यरत् है। साइट से प्राप्त संसाधित खाद किसानों को निशुल्क में वितरित की जा रही है। वर्ष 2020 में स्थल पर व्यापक पौधारोपण किया गया है।

लोहिया नगर ट्रैचिंग ग्राउण्ड साइट में लगभग 7-8 लाख टन ठोस अपशिष्ट निस्तारित होता है। नगर निगम मेरठ द्वारा यहां प्रोसेसिंग प्लांट लगाया गया है। प्रसंस्करण संयंत्र 600 टीपीडी की क्षमता पर कार्यरत् है। शहर का शेष ठोस अपशिष्ट, लगभग 200 टीपीडी, वर्तमान में लोहियानगर, हापुड़ रोड, मंगतपुरम एवं दिल्ली मार्ग पर डंप किया जाता है।

3.5.4 विद्युतापूर्ति :

विद्युत विभाग के अनुसार वर्ष 2021 तक महानगरीय क्षेत्र में वृद्धि होगी एवं विद्युत मांग में भी वृद्धि होगी। महायोजना-2021 की रिपोर्ट के अनुसार उत्तर प्रदेश पावर कॉर्पोरेशन ने मेरठ शहर क्षेत्र में 220 एवं 132 के, केवी। पावर स्टेशन स्थापित किये हैं, जिसके माध्यम से सम्पूर्ण शहर क्षेत्र में विद्युत आपूर्ति की जाती है, जिस हेतु कुल 16 पावर सब-स्टेशन स्थापित किये गये हैं। सेक्टरवार नए पावर स्टेशन एवं 400 केवी, 332 केवी, 33/11 केवी। के सब-स्टेशन वर्ष 2021 हेतु आंकित अंतर को पूर्ण करने हेतु आवश्यक थे, जिसे उत्तर प्रदेश पावर कॉर्पोरेशन द्वारा आपूर्ति करने का प्रस्ताव था।

3.6 विभिन्न उपयोगों के अन्तर्गत भूमि का विकास :

3.6.1 भूमि का विकास :

मेरठ शहर राज्य के अन्य प्रमुख शहरों से महत्वपूर्ण मार्गों द्वारा सम्बद्ध है। ये मार्ग शहर के केन्द्र से होकर निकलते हैं एवं शहर में एक रेडियल पैटर्न बनाते हुये शहर के विकास का विस्तार चारों ओर करती है। मेरठ महायोजना-2021 में शहर के विकास को वर्तमान शहर के निकट प्रस्तावित किया गया था तथा महायोजना में 110 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर शहर घनत्व मानक के अनुसार भू-उपयोग प्रस्तावित किया गया था। वर्ष 2001 में 15.50 लाख निश्चित जनसंख्या हेतु शहरीकरण के लिये कुल 14,223.40 हेक्टेयर भूमि प्रस्तावित की गई थी।

मेरठ महायोजना-2021 में इन क्षेत्रों को तीन रिंग रोड से जोड़कर शहर की सड़क संरचना को रिंग रेडियल पैटर्न पर प्रस्तावित किया गया था एवं शहर के विकास को वर्तमान शहर के निकट प्रस्तावित किया गया था व महायोजना में भू-उपयोग 153 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर शहर घनत्व के मानक के अनुरूप प्रस्तावित था। वर्ष 2021 हेतु निर्धारित जनसंख्या 23 लाख हेतु शहरीकरण के लिये कुल 15,590.00 हेक्टेयर भूमि प्रस्तावित की गई थी। वर्ष 2021 हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग के विपरीत 19,192.09 हेक्टेयर भूमि विकसित की गई थी। इसके परिणामस्वरूप, मेरठ का शहरी घनत्व 153 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर के सापेक्ष 119 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर था। वर्ष 1991 में शहरी घनत्व लगभग 215 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर था। इससे स्पष्ट होता है कि शहरी घनत्व लगातार कार्यशील है किन्तु यह अपेक्षाकृत धीमी गति से घट रहा है। शहरी घनत्व की घटती प्रवृत्ति के कारण निजी क्षेत्र में आवास एवं विकास परिषद, विकास प्राधिकरण एवं विकासात्मक कॉलोनियों का विकास हो रहा है, जिसमें मानकों के अनुसार खुले क्षेत्र एवं अन्य सुविधाओं के साथ-साथ चौड़ी सड़कों का निर्माण किया गया है।

मेरठ महायोजना-2021 के अनुसार, 15,607.97 हेक्टेयर भूमि विकास हेतु प्रस्तावित है किन्तु वर्ष 2001 में 5712.00 हेक्टेयर भूमि पूर्व में ही विकसित की जा चुकी थी, इस अनुसार कुल 9,895.97 हेक्टेयर भूमि का अंतर आता है। विभिन्न भू-उपयोगों के अन्तर्गत भूमि के विकास हेतु महायोजना-2021 में प्रस्तावित भू-उपयोग की तुलना यूआरडीपीएफआई दिशा-निर्देशों एवं मेट्रो शहर हेतु आरएफपी अभिलेख में वर्णित मानकों के आधार पर की गई है। यह

आंकलित है कि महायोजना 2021 में प्रस्तावित आवासीय क्षेत्र का प्रतिशत भाग आरएफपी अभिलेख एवं यूआरडीपीएफआई दिशा-निर्देशों के अनुसार अधिक है। आरएफपी अभिलेख की तुलना में शहर में यातायात एवं परिवहन सुविधा भूमि क्षेत्र में भी कमी है। व्यवसायिक एवं औद्योगिक भूमि क्षेत्र आरएफपी अभिलेख में वर्णित मानकों के अनुरूप हैं।

तालिका-3.3

आरएफपी अभिलेख एवं यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देश 2014 की तुलना में प्रस्तावित भू-उपयोग, 2021 का तुलनात्मक मूल्यांकन

| क्र.सं. | प्रस्तावित भू-उपयोग श्रेणी | प्रस्तावित क्षेत्र-2021 (हेक्टेयर) | प्रतिशत | वर्तमान भू-उपयोग 2002 | प्रतिशत | आरएफपी के अनुसार | यूआरडीपी एफआई मानकों के अनुसार | आरएफपी के साथ प्रतिशत मिलान |
|---------|-----------------------------------|------------------------------------|---------|-----------------------|---------|------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| 1 | निर्मित क्षेत्र | 1540.14 | 9.9 | - | - | - | - | - |
| 2 | आवासीय | 6201 | 39.7 | 4010.69 | 70.22% | 30-35 | 36-38 | उच्च |
| 3 | व्यवसायिक | 352.8 | 2.3 | 406.20 | 7.11% | 4-6 | 5-6 | सीमान्तर्गत |
| 4 | औद्योगिक | 1228.85 | 7.9 | 323.70 | 5.66% | 8-10 | 7-8 | सीमान्तर्गत |
| 5 | कार्यालय | 351.17 | 2.2 | | | | | - |
| 6 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 1486.65 | 9.5 | 389.06 | 6.81% | 10-12 | 10-12 | सीमान्तर्गत |
| 7 | यातायात एवं परिवहन | 1549.65 | 9.9 | 432.60 | 7.57% | 18-20 | 12-14 | कम |
| 8 | पार्क एवं खुले मैदान/हरित क्षेत्र | 2897.71 | 18.6 | 104.41 | 1.82% | 15-20 | 14-16 | उच्च |

स्रोत : महायोजना-2021, आरएफपी एवं यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देश 2014

आवासीय : उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है कि मेरठ महायोजना में प्रस्तावित 6,201 हेक्टेयर आवासीय क्षेत्र के सापेक्ष लगभग 4,010.69 हेक्टेयर भूमि पूर्व से ही विकसित हो चुकी थी एवं अभी भी 2,191 हेक्टेयर भूमि क्षेत्र का अन्तर है। वर्ष 2002 में आवासीय भू उपयोग का भाग 70.22 प्रतिशत था जोकि आरएफपी एवं यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के साथ तुलना करने पर अधिक है। वर्ष 2021 में मेरठ विकास प्राधिकरण एवं आवास एवं विकास परिषद द्वारा कार्यान्वित की जाने वाली आवास योजनाओं को आवासीय भूउपयोग में रखा गया है। वर्तमान अनाधिकृत आवासीय निर्माण को समायोजित करते हुये, वर्तमान आवासीय विकास की प्रवृत्ति का अध्ययन करने के पश्चात्, अनुमानित जनसंख्या को पूर्ण करने हेतु 6,201 हेक्टेयर आवासीय भूमि का उपयोग निर्धारित किया गया था।

व्यवसायिक : महायोजना-2021 में लगभग 352.8 हेक्टेयर भूमि व्यवसायिक उपयोग हेतु प्रस्तावित है। किन्तु वर्ष 2002 में केवल 406.20 हेक्टेयर भूमि को व्यवसायिक क्रियाओं हेतु विकसित किया गया था, जिसमें 53.4 हेक्टेयर का अंतर था। वर्ष 2021 में व्यवसायिक उपयोग का भाग 7.11 प्रतिशत था जोकि आरएफपी एवं यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के साथ तुलना करने पर अधिक है।

औद्योगिक : औद्योगिक विकास किसी भी शहर के आर्थिक आधार को सुदृढ़ करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। इसके दृष्टिगत्, कुल 1,228.85 हेक्टेयर क्षेत्र औद्योगिक गतिविधियों हेतु प्रस्तावित था। वर्ष 2002 में लगभग 323.70 हेक्टेयर भूमि पूर्व से ही विकसित थी तथा भू-क्षेत्र अन्तराल 905.17 हेक्टेयर था।

यातायात एवं परिवहन : मेरठ महायोजना—2021 में वर्तमान सड़कों के चौड़ीकरण के प्रस्ताव के साथ सभी नई प्रस्तावित क्षेत्रीय सड़कों पर बस स्टैन्ड का निर्माण प्रस्तावित था। महायोजना—2021 में लगभग 1,549.65 हेक्टेयर भूमि यातायात एवं परिवहन गतिविधियों हेतु प्रस्तावित है। वर्ष 2002 में, 432.60 हेक्टेयर भूमि पूर्व में ही 1,117.05 हेक्टेयर के अंतराल के साथ विकसित की गई थी। महायोजना—2021 में कुल प्रस्तावित भूमि का 10 प्रतिशत भाग परिवहन क्षेत्र हेतु आरक्षित किया गया था। यातायात एवं परिवहन भू—उपयोग के अन्तर्गत सभी क्षेत्रीय मार्गों पर दो ट्रांसपोर्ट नगर एवं एक—एक बस स्टैन्ड प्रस्तावित किया गया था। शहर के दक्षिण में तीन रिंग रोड प्रस्तावित करके विभिन्न क्षेत्रीय मार्गों को एक दूसरे के साथ सम्बद्ध किया गया। रेलवे स्टेशन का विस्तार करने एवं मोदीपुरम क्षेत्र में एक कार्गो स्टेशन स्थापित करने का भी प्रस्ताव है। सभी प्रस्तावों की वास्तविक प्रगति नीचे उल्लिखित है।

सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक : इन सुविधाओं हेतु 1,486.65 हेक्टेयर क्षेत्र निर्धारित किया गया था। स्थानीय आवश्यकताओं हेतु विभिन्न क्षेत्रों में सामुदायिक भू—उपयोग का प्रस्ताव था। क्षेत्रीय स्तर की सार्वजनिक सुविधाओं हेतु शहर के बाह्य क्षेत्रों में, विशेषकर बाईपास मार्ग पर सार्वजनिक सुविधायें अनुमन्य की गई थीं।

पार्क एवं खुले मैदान : शहर में स्वास्थ्य एवं स्वच्छ वातावरण प्रदान करने हेतु 2,897.71 हेक्टेयर क्षेत्र को पार्क एवं खुले मैदान के अन्तर्गत निर्धारित किया गया था। वन विभाग की लगभग 550 हेक्टेयर भूमि भी पार्क एवं खुले क्षेत्रों में सम्मिलित थी। पार्क एवं खुले मैदानों में अपशिष्ट निस्तारण एवं सीवेज उपचार संयंत्र (एसटीपी) भी प्रस्तावित था।

3.7 महायोजना 2021 में सेक्टरवार प्रमुख मुद्दे एवं योजना रणनीतियां :

महायोजना 2021 में प्रस्तावित क्षेत्रवार प्रमुख मुद्दे एवं विकासात्मक रणनीतियां इस प्रकार हैं।

| भू—उपयोग / सेक्टर | प्रमुख मुद्दे | मुख्य योजनायें / विकास रणनीतियां |
|-------------------|---|---|
| निर्मित क्षेत्र | <ul style="list-style-type: none"> ◆ आवासीय क्षेत्रों में सड़कों पर यातायात में वृद्धि। ◆ दुकानों की सड़क पर पार्किंग के परिणामस्वरूप कम राईट ऑफ वे। ◆ सीमांत क्षेत्रों में सीमित व्यवसायिक विकास। ◆ आवासीय विकास पर प्रतिकूल प्रभाव। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ मुख्य आवासीय क्षेत्रों में प्रमुख व्यवसायिक क्षेत्रों के अतिक्रमण को हतोत्साहित किया जाना चाहिये। ◆ सड़कों से सटे व्यवसायिक क्षेत्रों के लिए जोनल योजनाओं में पृथम विनियम बनाने की योजना है। ◆ भीड़भाड़ वाले स्थानों हेतु जहां भूखण्ड क्षेत्र 100 वर्ग मीटर अथवा उससे कम हो, में 1.5 मीटर सेटबैक का प्रावधान किया जाना है। ◆ भवनों में अधिकतम 3 मंजिलों की अनुमति होनी चाहिये। |
| पशुपालन एवं डेयरी | <ul style="list-style-type: none"> ◆ शहर में बिखरे छोटे—छोटे क्षेत्रों में स्थित पशु आश्रयों एवं डेयरी के कारण जानवरों द्वारा गंदगी एवं यातायात में बाधा के कारण शहर में उत्पन्न हुआ उपद्रव। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ डेयरी एवं पशु आश्रयों को किनारे पर स्थानान्तरित करना, इन्हें कृषि क्षेत्र में अनुमति देना। ◆ शहर के बाह्य क्षेत्रों में एक डेयरी नगर प्रस्ताव। |
| आवासीय | <ul style="list-style-type: none"> ◆ भू—उपयोग विचलन एवं अपंजीकृत आवासीय सम्पत्तियां ◆ गैर—अनुरूप क्षेत्रों में आवासीय विकास। ◆ सड़क के किनारे उबड़—खाबड़ उच्च घनत्व / व्यवसायिक विकास। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ पेशेवरों एवं विपक्षों के उपयुक्त मूल्यांकन द्वारा वर्तमान आवासीय क्षेत्रों को अनुमति देना एवं जोड़ना। ◆ प्रस्तावित आरआरटीएस मार्ग के साथ टीओडी विकास का प्रस्ताव। ◆ भूमि पूलिंग योजनाओं पर आधारित क्षेत्रीय विकास योजनायें। ◆ असंगत उपयोगों के कारण होने वाले प्रदूषण से बचने हेतु मुख्य आवासीय क्षेत्रों का विकास करना। |

| | | |
|----------------------------|---|---|
| व्यावसायिक | <ul style="list-style-type: none"> ◆ शहर के बाह्य भागों में विरल व्यवसायिक विकास की तुलना में मुख्य शहर में उच्च तीव्रता वाले व्यवसायिक विकास। ◆ सड़क के किनारे सटे पट्टी पैटर्न में व्यवसायिक विकास। ◆ शहर के व्यवसायिक केन्द्र के आसपास केन्द्रित। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ समर्पित पार्किंग क्षेत्रों के साथ भाहर की प्रमुख सड़कों के साथ उचित समर्पित व्यवसायिक पटिटयां (सड़कों पर अथवा सड़कों के बाहर) |
| औद्योगिक | <ul style="list-style-type: none"> ◆ शहर के कई क्षेत्रों में अव्यवस्थित औद्योगिक विकास : दिल्ली मेरठ मार्ग, हापुड मेरठ मार्ग आदि के साथ। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ प्रमुख सम्पर्क मार्गों के साथ नये औद्योगिक क्षेत्र का विकास। ◆ शहर में नये उद्योगों को प्रोत्साहित करने हेतु प्रभावी विद्युत आपूर्ति, समर्थित मूलभूत ढांचा आदि। |
| पार्क एवं खुले स्थल | <ul style="list-style-type: none"> ◆ खुले क्षेत्रों, पार्कों में अतिक्रमण। ◆ महायोजना के अनुसार पार्कों एवं खुले स्थानों का अनुपालन ना करना। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ किसी भी अन्य उपयोग हेतु प्रतिबन्धित। ◆ आवासीय क्षेत्रों एवं समान भूमि क्षेत्र हेतु इस प्रकार के उपयोग हेतु भूमि उपलब्ध कराने के इच्छुक स्वामियों को हस्तांतरणीय विकास अधिकारी। ◆ किसी भी भू-स्वामी द्वारा दी गई भूमि के एक भाग को पार्क / खुले स्थान हेतु भू-स्वामी के लिए निर्माण योग्य के रूप में प्रावधान करके प्रोत्साहन देना। |
| यातायात एवं परिवहन | <ul style="list-style-type: none"> ◆ सड़कों के अन्तर्गत भू-उपयोग के अन्तर्गत देखा गया है कि शहर में रहने वाली जनसंख्या के घनत्व में पर्याप्त वृद्धि हुई थी, जिससे सड़कों की वहन क्षमता में भीड़भाड़ एवं अपर्याप्तता हुई है। ◆ प्रस्तावित महायोजना सड़क नेटवर्क का क्रियान्वयन न होना। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ शहर में सड़कों के रेडियल पैटर्न को बनाये रखते हुए आरओडब्लू बढ़ाना। ◆ शहर की प्रमुख सड़कों का सुचारू संचालन सुनिश्चित करने हेतु रिंग कॉर्डन लगाने का प्रावधान। ◆ सरधना से बहसूमा तक सभी अधिसूचित शहरी क्षेत्रों को जोड़ने हेतु प्रस्तावित क्षेत्रीय सम्पर्क सड़क। ◆ विस्तारित शहरीकरण योग्य क्षेत्र में प्रस्तावित अन्य आंतरिक एवं बाह्य मार्ग। |
| कृषि हरित पट्टी | <ul style="list-style-type: none"> ◆ हरित पट्टी में सम्भावित अतिक्रमण के परिणामस्वरूप बेतरतीब शहर का विकास हुआ है एवं कृषि क्षेत्र सीमित हो गये हैं। | <ul style="list-style-type: none"> ◆ ज़ोनिंग रेगुलेशन में कृषि कार्य हेतु आवश्यक गतिविधियों की अनुमति देना। ◆ बसावट में 10 वर्ष से अधिक समय से निवासरत ग्रामीणों को ही निर्माण की अनुमति देना, तो अग्रिम दस वर्षों तक सम्पत्ति की बिक्री की अनुमति नहीं है। |

स्रोत : सलाहाकार विश्लेषण

3.8 महायोजना 2021 (मेरठ एवं दौराला) में प्रस्तावित भू-उपयोग एवं देखे गये विचलन

3.8.1 महायोजना, 2021 में प्रस्तावित भू-उपयोग (मेरठ एवं दौराला) :

मेरठ एवं दौराला महायोजना-2021 के अनुसार कुल 19,718.64 हेक्टेयर भूमि प्रस्तावित है। मेरठ एवं दौराला दोनों ही महायोजना-2021 हेतु प्रस्तावित भू-उपयोगों का विस्तृत विवरण तालिका 3.4 में दर्शाया गया है।

तालिका-3.4
मेरठ एवं दौराला महायोजना-2021 का प्रस्तावित भू-उपयोग

| क्र.सं. | भू-उपयोग श्रेणी | मेरठ का क्षेत्र (हेक्टेयर) | प्रतिशत | दौराला का क्षेत्र (हेक्टेयर) | प्रतिशत | कुल महायोजना क्षेत्र (हेक्टेयर) | प्रतिशत |
|---------|--------------------------------|----------------------------|---------------|------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
| 1 | निर्मित क्षेत्र | 1540.14 | 9.87 | 17.95 | 0.44 | 1558.09 | 7.90 |
| 2 | आवासीय | 6201 | 39.73 | 911.49 | 22.17 | 7112.49 | 36.07 |
| 3 | व्यवसायिक | 352.8 | 2.26 | 84.08 | 2.05 | 436.88 | 2.22 |
| 4 | औद्योगिक | 1228.85 | 7.87 | 385.62 | 9.38 | 1614.47 | 8.19 |
| 5 | कार्यालय | 351.17 | 2.25 | 28.72 | 0.70 | 379.89 | 1.93 |
| 6 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 1486.65 | 9.52 | 658.44 | 16.02 | 2145.09 | 10.88 |
| 7 | यातायात एवं परिवहन | 1549.65 | 9.93 | 683.13 | 16.62 | 2232.78 | 11.32 |
| 8 | पार्क एवं खुले मैदान | 2897.71 | 18.57 | 951.68 | 23.15 | 3849.39 | 19.52 |
| 9 | अन्य (टीओडी) | | | 389.56 | 9.48 | 389.56 | 1.98 |
| | योग | 15607.97 | 100.00 | 4110.67 | 100.00 | 19718.64 | 100.00 |

स्रोत : मेरठ एवं दौराला महायोजना-2021

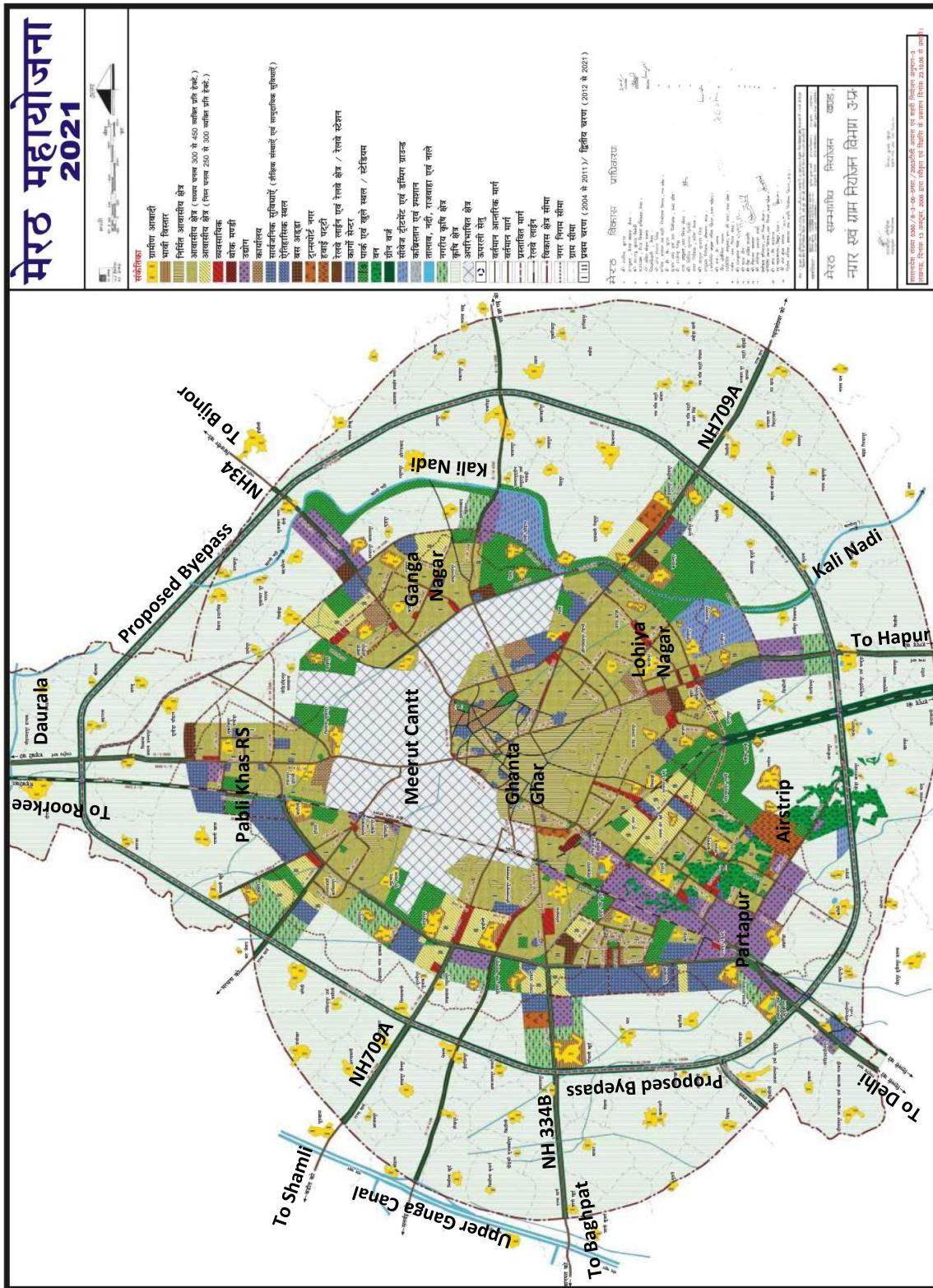
3.8.2 जीआईएस अनुसार महायोजना 2021 का क्षेत्र :

महायोजना-2021 को भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) पर डिजीटाइज एवं सुपरइम्पोज किया गया। इस प्रक्रिया के पश्चात् महायोजना-2021 में प्रस्तावित भू-उपयोग क्षेत्रों में कुछ भिन्नतायें पाई गई हैं। निम्न तालिका में दर्शित है कि कुल भूमि अंतर 44.29 हेक्टेयर (लगभग 0.22 प्रतिशत) पाया गया है।

| भू-उपयोग श्रेणी | महायोजना 2021 के अनुसार क्षेत्र | प्रतिशत | जीआईएस के अनुसार क्षेत्र | भिन्नता हेक्टेयर में | प्रतिशत | अन्तर प्रतिशत में |
|--------------------------------|---------------------------------|--------------|--------------------------|----------------------|--------------|-------------------|
| आवासीय | 8670.58 | 44.0 | 9040.7 | +370.16 | 46.0 | 2.0 |
| व्यवसायिक | 436.88 | 2.2 | 399.7 | -37.14 | 2.0 | -0.2 |
| औद्योगिक | 1614.47 | 8.2 | 1802.5 | +187.99 | 9.2 | 1.0 |
| सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 2524.98 | 12.8 | 2582.6 | +57.61 | 13.1 | 0.3 |
| पार्क एवं खुले मैदान | 3849.39 | 19.5 | 3320.7 | -528.67 | 16.9 | -2.6 |
| यातायात एवं परिवहन | 2232.78 | 11.3 | 2144.2 | -88.55 | 10.9 | -0.4 |
| अन्य | 389.56 | 2.0 | 383.9 | -5.69 | 2.0 | 0.0 |
| योग | 19718.64 | 100.0 | 19674.3 | -44.29 | 100.0 | 0.0 |

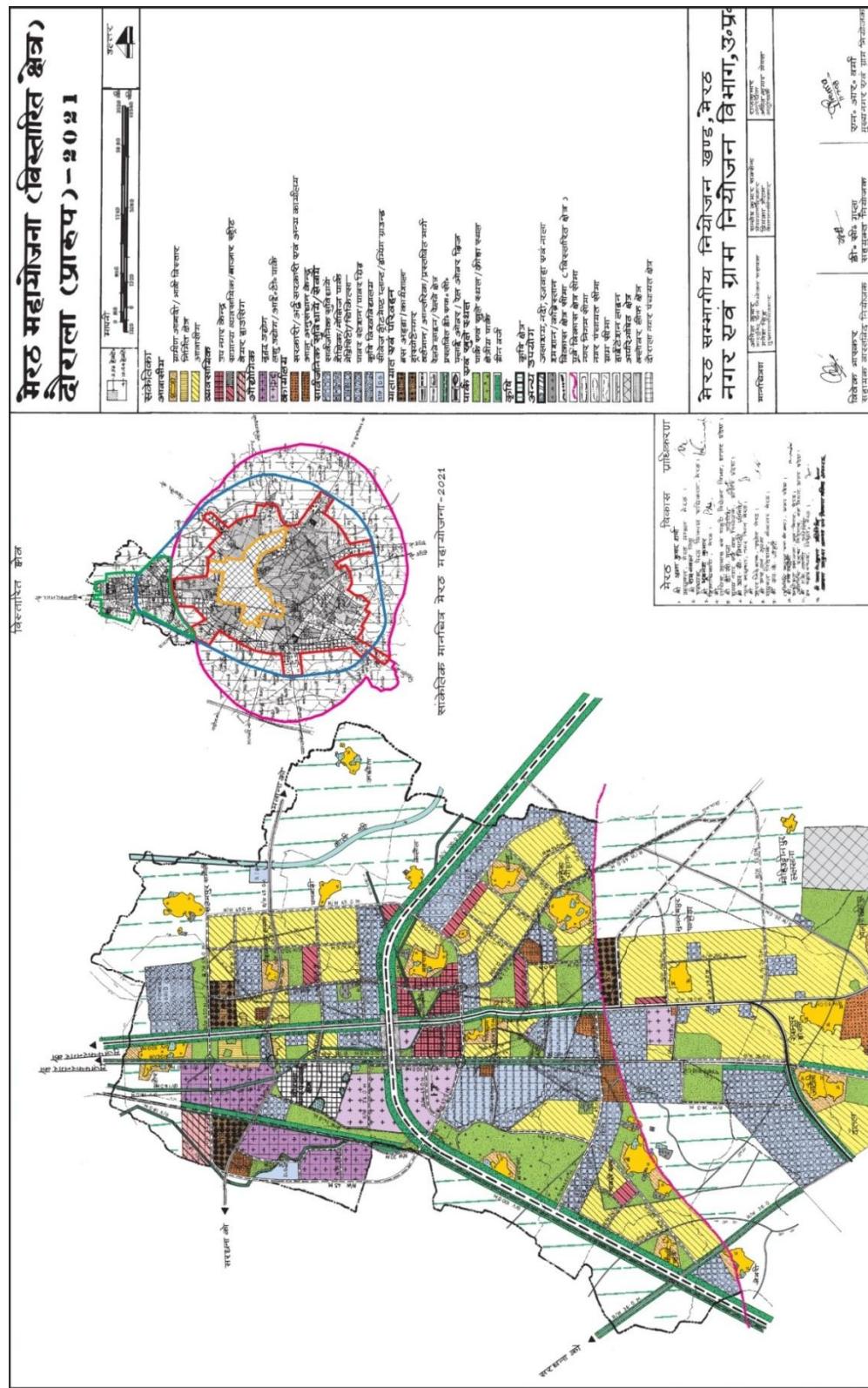
मानचित्र 3.1

मेरठ महायोजना 2021



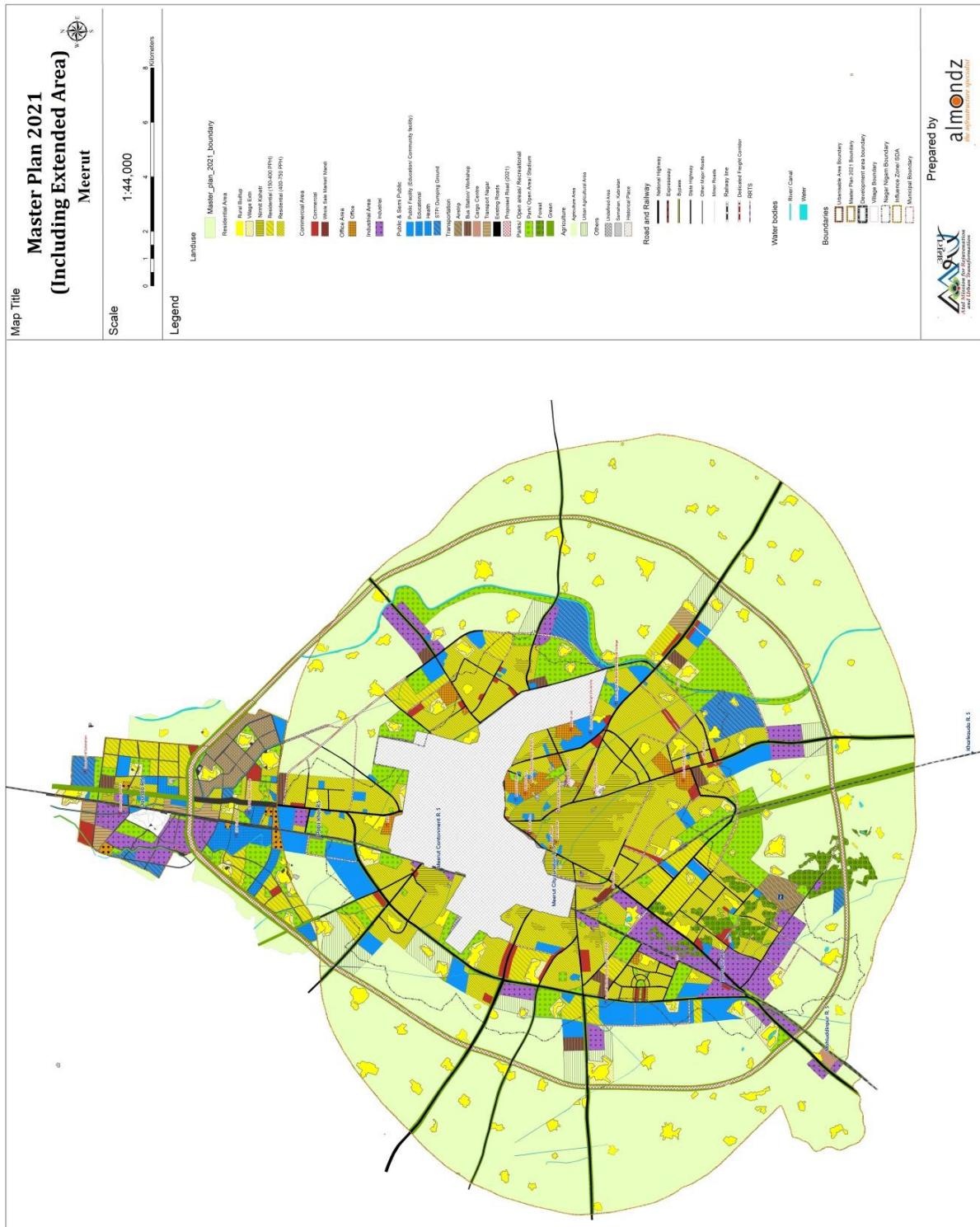
मानचित्र 3.2

दौराला महायोजना—2021



मानचित्र 3.3

मेरठ एवं दौराला महायोजना 2021 (संयुक्त)



वर्तमान में 19,674.3 हेक्टेयर क्षेत्र को महायोजना—2021 के आधार क्षेत्र के रूप में मानते हुये आगे का विश्लेषण एवं गणना की गई है। इस आधार पर महायोजना—2021 भू—उपयोग विश्लेषण किया गया है जिससे दर्शित होता है कि महायोजना—2021 क्षेत्र का लगभग 39.1 प्रतिशत क्षेत्र ही विकसित किया गया है एवं शेष क्षेत्र अभी भी विकास हेतु उपलब्ध है। महायोजना—2021 भू—उपयोग विश्लेषण निन तालिका में दर्शाया गया है।

| भू—उपयोग श्रेणी | जीआईएस के अनुसार महायोजना—2021 क्षेत्र | प्रतिशत | विकसित क्षेत्र 2021 (महायोजना सीमान्तर्गत) | प्रतिशत | अविकसित क्षेत्र 2021 (महायोजना सीमान्तर्गत) | प्रतिशत |
|--------------------------------|--|--------------|--|-------------|---|-------------|
| आवासीय | 9040.74 | 46.0 | 5324.46 | 58.9 | 3716.28 | 41.1 |
| व्यवसायिक | 399.74 | 2.0 | 181.34 | 45.4 | 218.41 | 54.6 |
| औद्योगिक | 1802.46 | 9.2 | 773.22 | 42.9 | 1029.24 | 57.1 |
| सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 2582.59 | 13.1 | 1275.36 | 49.4 | 1307.23 | 50.6 |
| पार्क एवं खुले मैदान | 3320.72 | 16.9 | 144.46 | 4.4 | 3176.25 | 95.6 |
| यातायात एवं परिवहन | 2144.23 | 10.9 | 87.93 | 4.1 | 2056.29 | 95.9 |
| अन्य | 383.87 | 2.0 | 0.00 | 0.0 | 383.87 | 100.0 |
| योग | 19674.35 | 100.0 | 7786.8 | 39.6 | 11887.6 | 60.4 |

स्रोत : सलाहाकार विश्लेषण

3.8.3 भू—उपयोग परिवर्तन की सीमा :

महायोजना 2021 में प्रस्तावित भू—उपयोग क्षेत्र लगभग 19,674.30 हेक्टेयर था, जिसके सापेक्ष 46 प्रतिशत आवासीय, 2 प्रतिशत व्यवसायिक, 9.2 प्रतिशत औद्योगिक, 13.1 प्रतिशत सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक, 16.9 प्रतिशत पार्क एवं खुले मैदान तथा 10.9 प्रतिशत यातायात एवं परिवहन सम्बन्धी गतिविधियों हेतु प्रस्तावित किया गया था। कुल विकसित क्षेत्र 7,786.8 हेक्टेयर है जोकि महायोजना—2021 में कुल प्रस्तावित भूमि का लगभग 39.6 प्रतिशत है। महायोजना के अनुसार कुल विकसित क्षेत्र 7,786.8 हेक्टेयर क्षेत्र के सापेक्ष 2,355.68 हेक्टेयर विचलन क्षेत्र सम्मिलित है जोकि महायोजना के क्षेत्रीय रेगुलेशन्स (विनियम) के अनुसार अनुमन्य है। उदाहरण हेतु औद्योगिक भू—उपयोग में आवासीय विकास की अनुमति है एवं अधिकांशतः भू—उपयोगों में सड़कों/मार्गों की अनुमति है। एक ओर जहां भू—उपयोग में कमी आई है, वहीं दूसरी ओर सीमांकित क्षेत्रों में कहीं और स्थित भू—उपयोगों का विचलन एक महत्वपूर्ण समस्या है। इसमें अनुचित एवं गैर—अनुरूप भू—उपयोग, केन्द्रित विकास एवं पंजीकृत आवासीय क्षेत्रों में अत्यधिक भीड़ एवं यातायात सम्बन्धी समस्यायें, पार्किंग क्षेत्र का अभाव एवं इस प्रकार के विकास को उत्पन्न किया है। भविष्य हेतु प्रस्तावित भू—उपयोग 2031 का उद्देश्य इस प्रकार की समस्याओं का निस्तारण एवं ऐसे विचलन व योजना रणनीतियों पर ध्यान केन्द्रित करना होगा। कई आवासीय प्रकारों में मिश्रित उपयोग का विकास हुआ है, जैसा कि पूर्ववर्ती महायोजना के अनुसार विपरीत था। इस प्रकार के उपयोग अधिक घरेलू उद्यमों, छोटी दुकानों/प्रतिष्ठानों आदि के रूप में हैं। विचलन के इस प्रकार के आंकलन से भविष्य हेतु तैयार की गई महायोजना में रणनीतिक निर्णय लेने एवं नीति तैयार करने हेतु निर्देशित करेगा।

पूर्ववर्ती महायोजना—2021 में प्रस्तावित भू—उपयोग का विश्लेषण नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है एवं पूर्व

प्रस्तावित महायोजना-2021 की तुलना में वर्तमान भू-उपयोग योजनाओं में विचलन दर्शाया गया है। वर्तमान अध्ययन हेतु किये गये वर्तमान भू-उपयोग मूल्यांकन की तुलना में भू-उपयोग पर चिह्नित विचलन हेतु महायोजना-2021 (मेरठ एवं दौराला) में प्रस्तावित भू-उपयोग मानचित्र में दर्शित है।

3.8.4 आवासीय भू-उपयोग विचलन :

महायोजना-2021 के अनुसार आवासीय क्षेत्र हेतु कुल प्रस्तावित आवासीय भू-उपयोग 9,040.74 के सापेक्ष लगभग 5,099.33 हेक्टेयर क्षेत्र विकसित किया गया था। लगभग 160.72 हेक्टेयर को विचलन (गैर-अनुरूप) के रूप में विकसित किया गया है। इस विचलन क्षेत्र के सापेक्ष 82.02 हेक्टेयर (51.03 प्रतिशत) औद्योगिक रूप में एवं 49.3 हेक्टेयर (30.67 प्रतिशत) सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक गतिविधियों के रूप में विचलन क्षेत्र था जोकि केवल अतिक्रमण है जिसके परिणामस्वरूप अत्यधिक भीड़, पार्किंग की कमी आदि जैसी समस्यायें उत्पन्न होती हैं। महायोजना रिपोर्ट 2021 में भी अतिक्रमण के मुद्दे पर चर्चा की गई थी। यह भी देखा गया है कि यह सभी समस्याएँ मेरठ शहर में भी व्याप्त हैं एवं इस पर विशेष ध्यान देना आवश्यक है।

3.8.5 व्यवसायिक भू-उपयोग विचलन :

महायोजना (मेरठ एवं दौराला) के अनुसार कुल प्रस्तावित व्यवसायिक भू-उपयोग क्षेत्र 399.742 हेक्टेयर था। इसके सापेक्ष लगभग 179.19 हेक्टेयर भूमि महायोजना-2021 के अनुसार विकसित की गई थी जोकि कुल प्रस्तावित क्षेत्र का लगभग 44 प्रतिशत है। लगभग 6.47 हेक्टेयर क्षेत्र को विचलन (गैर-अनुरूप) भू-क्षेत्र के रूप में विकसित किया गया है। इस विचलन क्षेत्र में से लगभग 3.11 हेक्टेयर (48.07 प्रतिशत) औद्योगिक तथा 3.36 हेक्टेयर (51.93 प्रतिशत) सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक क्षेत्र के रूप में विचलन है।

व्यवसायिक भू-उपयोग, आवासीय क्षेत्रों में सङ्कों के किनारे व्यवसायिक पटिटियों के रूप में अधिक देखा गया है। यह पूर्व के वर्षों से अत्यन्त गंभीर चिंताजनक विषय है। चूंकि शहर मध्य क्षेत्र में कोई निर्दिष्ट पार्किंग नहीं है जिस कारण निजी वाहन अधिकांशतः सङ्कों के किनारे ही खड़े किये जाते हैं। सङ्कों/मार्गों पर पार्किंग व्यवसायिक भाग के दोनों ओर ही होती है जिससे सङ्क की प्रभावी चौड़ाई कम हो जाती है एवं पैदल आवागमन बाधित होता है एवं यातायात के नियमित प्रवाह में बाधा उत्पन्न होती है।

3.8.6 औद्योगिक भू-उपयोग विचलन :

महायोजना (मेरठ एवं दौराला) अनुसार कुल प्रस्तावित औद्योगिक भू-उपयोग क्षेत्र 1802.46 हेक्टेयर था। इसके सापेक्ष केवल 986.19 हेक्टेयर भूमि महायोजना-2021 के अनुसार विकसित की गई थी जोकि कुल प्रस्तावित क्षेत्र का लगभग 54 प्रतिशत है। लगभग 18.87 हेक्टेयर भूमि को विचलन (गैर-अनुरूप) भूमि के रूप में विकसित किया गया है। इस विचलन क्षेत्र में से लगभग 18.38 हेक्टेयर (97.4 प्रतिशत) भूमि सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक भू-क्षेत्र के रूप में विचलन है। इस प्रकार यह कहा जा सकता है कि जैसे-जैसे एमएसएमई क्षेत्र में वृद्धि होती है, वैसे-वैसे औद्योगिक क्षेत्र मुख्य शहर में आवासों के समीप स्थापित होते हैं।

3.8.7 सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक भू-उपयोग विचलन :

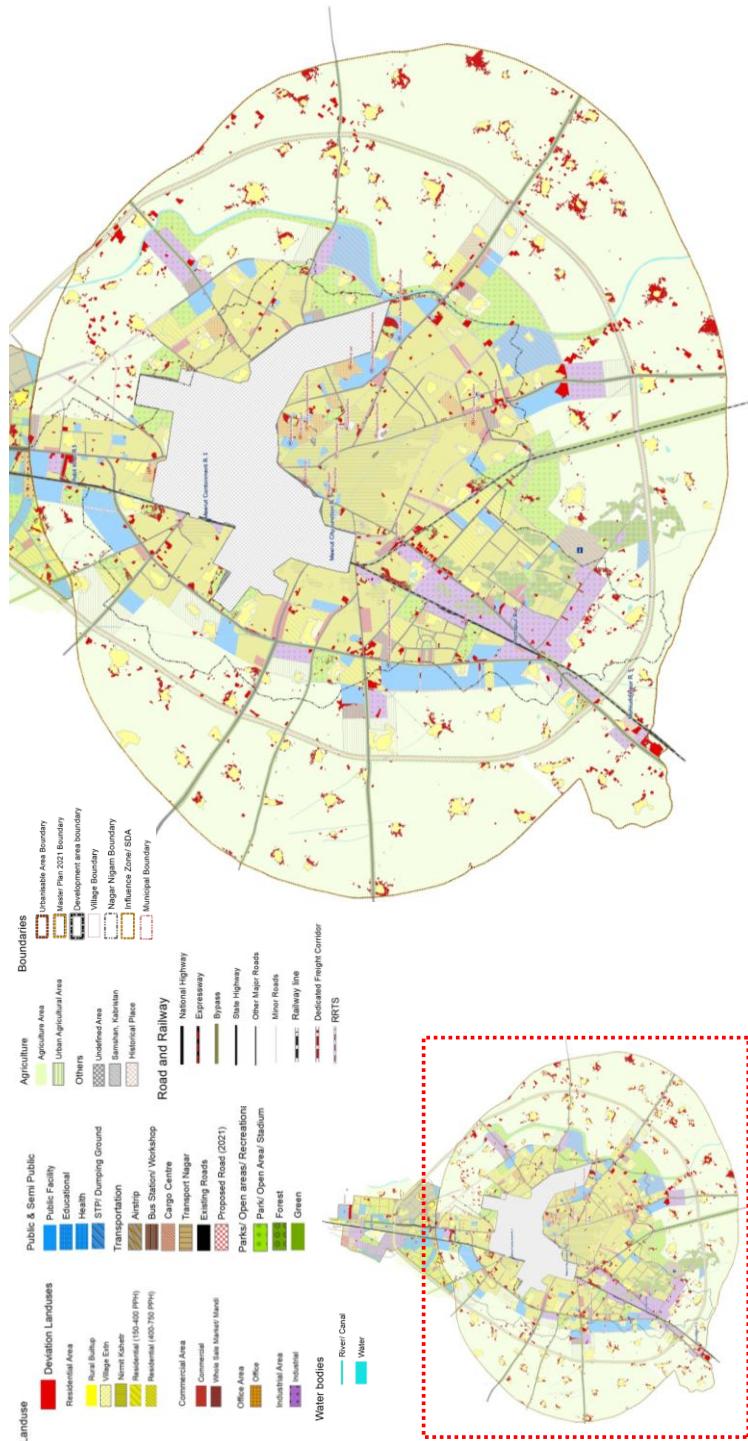
महायोजना (मेरठ एवं दौराला) अनुसार कुल प्रस्तावित औद्योगिक भू-उपयोग क्षेत्र 2,175.61 हेक्टेयर था। इसके सापेक्ष केवल 970.16 हेक्टेयर भूमि महायोजना-2021 के अनुसार विकसित की गई थी जोकि कुल प्रस्तावित क्षेत्र का लगभग 44 प्रतिशत है। लगभग 43.31 हेक्टेयर भूमि को विचलन (गैर-अनुरूप) भूमि के रूप में विकसित किया गया है। इस विचलन क्षेत्र में से लगभग 26.97 हेक्टेयर (62.2 प्रतिशत) भूमि औद्योगिक एवं 12.11 हेक्टेयर (27.9 प्रतिशत) कार्यालय के रूप में विचलन है।

3.8.8 पार्क एवं खुले स्थान भू-उपयोग विचलन :

महायोजना (मेरठ एवं दौराला) अनुसार कुल प्रस्तावित पार्क एवं खुले मैदान के रूप में 3320.42 हेक्टेयर था। इसके सापेक्ष केवल 654.51 हेक्टेयर भूमि महायोजना-2021 के अनुसार विकसित की गई थी जोकि कुल प्रस्तावित क्षेत्र

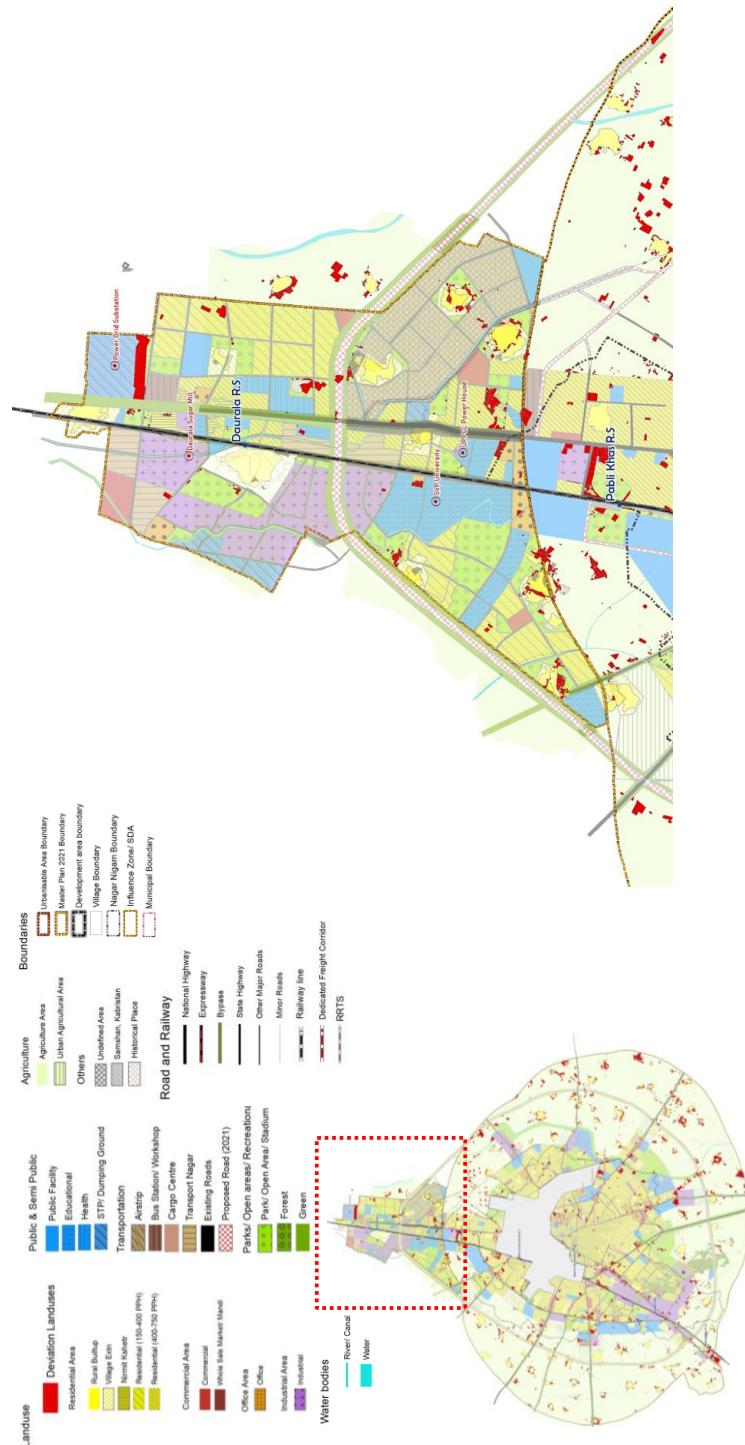
मानचित्र 3.4

वर्तमान भू-उपयोग की तुलना में मेरठ महायोजना-2021 से भू-उपयोग विचलन (डेवीयेशन)



मानचित्र 3.5

वर्तमान भू-उपयोग की तुलना में दौराला महायोजना—2021 से भू-उपयोग विचलन (डेवीयेशन)



का लगभग 19 प्रतिशत है। लगभग 236.19 हेक्टेयर भूमि को विचलन (गैर—अनुरूप) भूमि के रूप में विकसित किया गया है। इस विचलन क्षेत्र में से लगभग 143.11 हेक्टेयर (60.59 प्रतिशत) भूमि आवासीय क्षेत्र, 61.75 हेक्टेयर (26.14 प्रतिशत) सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक तथा 17.82 हेक्टेयर (7.54 प्रतिशत) औद्योगिक क्षेत्र के रूप में विचलन है। महायोजना—2021 के प्रस्तावों के अनुसार बहुत ही कम पार्क एवं खुले स्थान विकसित किये गये हैं।

इसके अतिरिक्त, यदि इनमें से खुले क्षेत्रों एवं खेल मैदानों आदि हेतु आच्छादित भूमि में अत्यधिक अतिक्रमण किया गया है। मूल्यांकन के उद्देश्य से ऐसे क्षेत्रों को हरित भू—उपयोग, आवासीय, औद्योगिक, सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक के साथ—साथ व्यवसायिक विकास के भाग के रूप में माना जाता है।

3.8.9 यातायात एवं परिवहन भू—उपयोग विचलन :

महायोजना (मेरठ एवं दौराला) के अनुसार यातायात एवं परिवहन भू—उपयोग के रूप में कुल प्रस्तावित क्षेत्र 2144.23 हेक्टेयर था। इसके सापेक्ष केवल 594.32 हेक्टेयर भूमि महायोजना—2021 के अनुसार विकसित की गई थी जोकि कुल प्रस्तावित क्षेत्र का लगभग 27 प्रतिशत है। लगभग 49.2 हेक्टेयर भूमि को विचलन (गैर—अनुरूप) भूमि के रूप में विकसित किया गया है। इस विचलन क्षेत्र में से लगभग 33 हेक्टेयर (67.07 प्रतिशत) भूमि औद्योगिक क्षेत्र एवं 14.23 हेक्टेयर (28.92 प्रतिशत) सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक क्षेत्र के रूप में विचलन है।

मुख्य रूप से भूमि अधिग्रहण के मुद्दों के कारण, महायोजना 2021 प्रस्तावों के अनुसार कोई प्रस्तावित बस स्टैन्ड एवं ट्रांसपोर्ट नगर विकसित नहीं किया गया है।

3.9 भू—उपयोग परिवर्तन की सीमा :

कुल विकसित क्षेत्र 10,142.48 हेक्टेयर है जोकि महायोजना—2021 में प्रस्तावित भू—उपयोग का लगभग 51.55 प्रतिशत है। महायोजना—2021 के अनुसार कुल क्षेत्रफल में 10,142.48 हेक्टेयर में 2355.68 हेक्टेयर विचलन क्षेत्र सम्मिलित है, जोकि महायोजना 2021 के क्षेत्रीय विनियमों के अनुसार अनुमन्य है। उदाहरण हेतु औद्योगिक भू—उपयोग में आवासीय क्षेत्र अनुमन्य है, अधिकांशतः भू—उपयोग क्षेत्रों में सड़कों/मार्गों की अनुमति है।

3.10 अन्य प्रमुख परियोजनाओं का मूल्यांकन, जो प्रस्तावित महायोजना 2031 को प्रभावित करेंगी :

महायोजना में दिये गये अन्य प्रस्तावों का उल्लेख इस खण्ड में किया गया है। महायोजना 2021 में प्रस्तावित विभिन्न परियोजनाओं की प्रगति की स्थिति का उल्लेख यहां किया गया है। कुछ परियोजनायें जैसे दिल्ली—मेरठ एक्सप्रेसवे, आरआरटीएस, मेरठ में राष्ट्रीय राजमार्ग प्रस्ताव, गंगा एक्सप्रेसवे एवं मेरठ में हवाई अडडा/हवाई पट्टी सम्मिलित हैं।

दिल्ली मेरठ एक्सप्रेसवे एवं इसका विस्तार :

दिल्ली—मेरठ एक्सप्रेसवे अथवा नेशनल एक्सप्रेसवे है, जो भारत में गाजियाबाद में डासना के माध्यम से दिल्ली को मेरठ से जोड़ता है।

- ♦ **वर्तमान स्थिति :** एक्सप्रेस वे को 4 सेक्षण में विभक्त किया गया है। प्रथम खण्ड निजामुद्दीन ब्रिज से दिल्ली यूपी बॉर्डर तक है जो अप्रैल 2018 में पूर्ण हुआ है। दूसरा खण्ड दिल्ली उ.प्र. बॉर्डर से डासना तक है 1 अप्रैल 2021 को पूर्ण हुआ है एवं अग्रिम खण्ड डासना से मेरठ हेतु है जो 1 अप्रैल 2021 को पूर्ण हुआ। वर्तमान में यह एक्सप्रेसवे पूर्ण है एवं दिनांक 1 अप्रैल 2021 से जनता हेतु खोल दिया गया है। डीएमई का विस्तार प्रगति पर है जो मेरठ को डीएमई के माध्यम से हापुड़ मार्ग पर जोड़ेगा।

गंगा एक्सप्रेसवे :

उत्तर प्रदेश एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास प्राधिकरण (UPEIDA) किमी गंगा एक्सप्रेसवे परियोजना प्रयागराज

તાલિકા-3.5 મૂ-ઉપયોગ પરિવર્તન

| ક્ર.સં. | મૂ-ઉપયોગ શ્રેણી | જીઆઇએસ-2021 કે અનુસાર પ્રસ્તાવિત મૂ-ઉપયોગ | કુલ ક્ષેત્ર વિચલન + મહાયોજના-2021 કે અનુસાર વાસ્તવિક વિકાસ અનુસાર વિકાસ | મહાયોજના-2021 કે અનુસાર વાસ્તવિક વિકાસ | પ્રચલિત મહાયોજના-2021 મેં મૂ-ઉપયોગ વિચલન એવં ઉલ્લંઘન | | | | | |
|---------|--------------------------------|---|---|--|--|-----------|----------|----------|--------------------------------|-----------------------|
| | | | | | આવસીય | વ્યવસાયિક | ઔદ્યોગિક | કાર્યાલય | સાર્વજનિક એવં અર્દ્દ-સાર્વજનિક | યાત્રાત્મક એવં પરિવહન |
| 1 | નિર્મિત ક્ષેત્ર | 1558.1 | 7.90 | 1211.45 | 6.16 | 1211.45 | 100.00 | 1211.45 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 2 | આવસીય | 7112.5 | 36.07 | 7829.29 | 39.79 | 3968.60 | 50.69 | 3807.88 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 3 | વ્યાવસાયિક | 436.88 | 2.22 | 399.742 | 2.03 | 185.66 | 46.44 | 179.19 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 4 | ઔદ્યોગિક | 1614.5 | 8.19 | 1802.46 | 9.16 | 1005.06 | 55.76 | 986.19 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 5. | કાર્યાલય | 379.89 | 1.93 | 406.98 | 2.07 | 371.73 | 91.34 | 367.22 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 6. | સાર્વજનિક એવં અર્દ્દ-સાર્વજનિક | 2145.1 | 10.88 | 2175.61 | 11.06 | 1013.47 | 46.58 | 970.16 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 7 | યાત્રાયાત એવં પરિવહન | 2232.8 | 11.32 | 2144.23 | 10.90 | 643.52 | 30.01 | 594.32 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 8 | પાર્ક એવં ખૂલે મૈદાન | 3849.4 | 19.52 | 3320.72 | 16.88 | 890.70 | 26.82 | 654.51 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 9 | કૃષિ | - | - | - | - | 852.28 | - | - | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| 10 | અન્ય | 389.56 | 1.98 | 383.87 | 1.95 | - | - | - | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| | યોગ | | 100 | 19674.3 | 100 | 10142.48 | 51.55 | 8770.93 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| | | | | | | 1371.55 | 13.52 | 777.39 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| | | | | | | | 44.47 | 355.35 | ક્ષેત્રફળ (એ.) | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| | | | | | | | | 15.81 | 174.56 | ક્ષેત્રફળ (એ.) |
| | | | | | | | | | 3.97 | 3.97 |

जिले में प्रयागराज (इलाहाबाद), बाईपास पर मेरठ जिले में राष्ट्रीय राजमार्ग-334 को राष्ट्रीय राजमार्ग-2 से जोड़ने वाले मार्ग संरेखण के साथ एक स्वीकृत 6 लेन एक्सेस-नियंत्रित सड़क है। गंगा एक्सप्रेसवे प्रयागराज होते हुये मेरठ से वाराणसी तक गंगा नदी के साथ जिलों को जोड़ेगा।

यह ग्रीनफील्ड परियोजना प्रथम बार वर्ष 2008 में घोषित की गई थी जो नोएडा को बलिया से जोड़ती है। तब से, मेरठ को प्रयागराज से जोड़ने के लिए चरण 1 में परियोजना को संशोधित किया गया है। दूसरे चरण में एक्सप्रेस-वे को उत्तर प्रदेश/उत्तराखण्ड सीमा पर तिगड़ी तक 110 किमी एवं बलिया तक 314 किमी तक बढ़ाया जायेगा।

- ◆ **वर्तमान स्थिति :** माह फरवरी 2021 में, उत्तर प्रदेश की राज्य सरकार ने मेरठ से हरिद्वार एवं प्रयागराज से वाराणसी तक दोनों छोर पर परियोजना का विस्तार करने का निर्णय लिया गया। गंगा एक्सप्रेसवे का लगभग 6,556 हेक्टेयर भूमि अधिग्रहण दिसम्बर 2020 में प्रारम्भ हुआ। अप्रैल 2021 तक 1900 हेक्टेयर का अधिग्रहण किया जा चुका है। मार्च 2021 में, UPEIDA ने एक्सप्रेसवे विकास हेतु 4 समूहों के माध्यम से 3 पैकेज वाली निविदायें (RFQ & RFP) आमंत्रित कीं। इस परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया चल रही है।

रैपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम (RRTS) :

दिल्ली-मेरठ क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम अथवा दिल्ली-मेरठ आरआरटीएस एक 82.15 किमी लम्बी निर्माणाधीन परियोजना है, जो दिल्ली, गाजियाबाद एवं मेरठ को जोड़ने वाला सेमी-हाई स्पीड रेल कॉरिडोर है। यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परिवहन निगम (NCRTC) की क्षेत्रीय रैपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम (RRTS) परियोजना के पहले चरण के अन्तर्गत नियोजित तीन रैपिड-रेल कॉरिडोर में से एक है। इसके द्वारा 180 किमी/घंटा (111.85 मील प्रति घंटे) की अधिकतम गति के साथ, दिल्ली एवं मेरठ के मध्य की दूरी 60 मिनट से भी कम समय में तय की जायेगी। इस परियोजना की लागत रु. 30,274 करोड़ (US\$4.2 billion) होगी एवं इसमें दुहाई एवं मोदीपुरम में दो डिपो सहित 24 स्टेशन होंगे। दिनांक 8 मार्च 2019 को, भारत के प्रधानमंत्री ने इस कॉरिडोर की आधारशिला रखी। मेरठ में दिल्ली-मेरठ आरआरटीएस नेटवर्क पर स्थानीय पारगमन सेवायें भी प्रदान की जायेंगी, जो स्थानीय पारगमन की आवश्यकताओं हेतु 21 किमी की अवधि के साथ हैं।

- ◆ **वर्तमान स्थिति :** दिल्ली-मेरठ आरआरटीएस कॉरिडोर का निर्माण प्रगति पर है एवं इसके वर्ष 2024 तक पूर्ण होने की सम्भावना है।

हवाई अड्डा/हवाई पट्टी (Airport/Airstrip), मेरठ :

मेरठ सरकार द्वारा मेरठ हवाई अड्डा परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण की सम्भवाना है एवं भूमि अधिग्रहण के पश्चात् इसे प्रारम्भ किया जा सकता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग, मेरठ हेतु प्रस्ताव :

मेरठ जिले में एक्सप्रेस-वे एवं हाईवे का जाल बिछाने के अतिरिक्त मेरठ शहर में जाम को समाप्त करने की योजना भी चल रही है। इस हेतु शहर के दक्षिण में हायुड रोड से गढ़मुक्तेश्वर रोड एवं बिजनौर रोड को जोड़ने वाले शहर के उत्तर में रुड़की रोड तक एक और बाई-पास का प्रस्ताव लिया गया है।

- ◆ **वर्तमान स्थिति :** भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया एवं उसके साथ-साथ में ऑनसाइट निर्माण कार्य चल रहा है।

ऑरबिट रेल एवं सड़क कॉरिडोर (रा.रा.क्षेत्र उपक्षेत्रीय योजना 2014 में प्रस्तावित) :

प्रस्तावित क्षेत्रीय रेल एवं सड़क नेटवर्क का मुख्य उद्देश्य विशिष्ट कॉरिडोर की मांग को पूर्ण करने हेतु क्षेत्रीय कस्बों को एक दूसरे के साथ एवं दिल्ली के साथ समर्पित लाइनों को जोड़ना है।

◆ वर्तमान स्थिति : इन ऑर्बिट रेल एवं सड़क कॉरिडोर की वर्तमान स्थिति वैचारिक स्तर पर है।

क्षेत्रीय रेल कॉरिडोर (रा.रा.क्षेत्र उपक्षेत्रीय योजना 2021 में प्रस्तावित) :

रा.रा.क्षेत्र की उपक्षेत्रीय योजना 2021 क्षेत्रीय रेल नेटवर्क का मुख्य उद्देश्य विशिष्ट कॉरिडोर की मांग को पूर्ण करने हेतु क्षेत्रीय शहरों को एक दूसरे के साथ एवं दिल्ली के साथ समर्पित लाइनों पर जोड़ना है।

◆ वर्तमान स्थिति : इन क्षेत्रीय रेल कॉरिडोर की वर्तमान स्थिति वैचारिक स्तर पर है।

स्लम फ्री सिटी प्लान ऑफ एक्शन :

शहर, राज्य एवं राष्ट्र के समावेशी एवं सत्‌त विकास को प्राप्त करने हेतु स्लम मुक्त कार्य योजना प्रारम्भ की गई थी। मेरठ शहर हेतु स्लम फ्री सिटी प्लान ऑफ एक्शन शहर में मौजूद मलिन बस्तियों के विकास एवं विद्यमान समस्याओं के निस्तारण हेतु एक व्यवस्थित एवं समग्र दृष्टिकोण प्रदान करने हेतु तैयार किया गया था। ताकि भविष्य में नई मलिन बस्तियों के निर्माण को रोका जा सके।

यह अध्याय शहर की जनसांख्यिकीय रूपरेखा एवं राज्य व जिले के संदर्भ में इसकी समग्र स्थिति का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करता है। यह जनसंख्या वृद्धि प्रवृत्तियों, स्थानिक वितरण एवं शहर की अन्य जनसांख्यिकीय विशेषताओं का भी वर्णन करता है। इसके अतिरिक्त, शहर की क्षमता के आधार पर पूर्व के रुझानों को वर्णित करता है। भविष्य की जनसंख्या का अनुमान वैज्ञानिक विधियों के माध्यम से लगाया गया है जिसे रिपोर्ट के प्रस्ताव (खण्ड 3) में दर्शाया गया है।

4.1 शहर एवं सम्पूर्ण योजना क्षेत्र हेतु आधार तिथि पर वर्तमान योग :

वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ शहर की जनसंख्या 13,05,429 है, जिसमें 6,88,118 पुरुष (52.71%) एवं 6,17,311 महिलायें (47.29%) हैं एवं यह राज्य में 1 लाख से अधिक जनसंख्या वाले शहरों में 5वां सबसे बड़ा शहर है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार मेरठ नगर निगम का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 141.94 वर्ग किमी है। शहर का जनसंख्या घनत्व 9197 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी है। मेरठ नगर निगम में जिले की कुल जनसंख्या लगभग 38 प्रतिशत भाग है।

तालिका-4.1

वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार उत्तर प्रदेश, मेरठ जिले एवं मेरठ शहर की जनसंख्या

| प्रशासनिक इकाई | वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार जनसंख्या (लाख) | | | शहर की जनसंख्या का कुल जनसंख्या के सापेक्ष प्रतिशत |
|----------------|--|--------------|-------------|--|
| | योग | ग्रामीण | शहरी | |
| उत्तर प्रदेश | 1,99,812,341 | 1,55,317,278 | 4,44,95,063 | 22.27% |
| जिला मेरठ | 34,43,689 | 16,84,507 | 17,59,182 | 51.08% |
| शहर मेरठ | 13,05,429 | 0 | 13,05,429 | 100.00% |

स्रोत : भारतीय जनगणनाए, 2011

वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार शहर में कुल 80 वार्ड थे, जिनकी कुल जनसंख्या 13,05,427 है। वार्ड संख्या 11 की जनसंख्या सबसे अधिक अर्थात् 28,576 एवं वार्ड संख्या 55 की जनसंख्या सबसे कम अर्थात् 8,096 है।

एओआई क्षेत्र के अन्तर्गत 9 शहरी केन्द्र एवं 305 गांव हैं। शहरी केन्द्रों में एओआई के अन्तर्गत एक नगर निगम (मेरठ), एक छावनी बोर्ड (मेरठ), दो नगर पालिका परिषद (सरधना एवं मवाना) एवं पांच नगर पंचायतें (दौराला, लावड़, बहसुमा, हस्तिनापुर तथा खरखोदा) सम्मिलित हैं।

एओआई के गांवों एवं शहरी केन्द्रों की कुल जनसंख्या 22,64,787 है।

4.2 पूर्व के दस वर्षों में विकास रुझान :

मेरठ शहर हेतु जनसंख्या वृद्धि का वक्र दर्शाता है कि पूर्व के वर्षों में जनसंख्या में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। (सन्दर्भ तालिका 4.2)

तालिका-4.2
मेरठ नगर निगम की दशकीय जनसंख्या वृद्धि — 1901 से 2011

| वर्ष | जनसंख्या | दशकीय वृद्धि | वृद्धि प्रतिशत |
|------|----------|--------------|----------------|
| 1901 | 122981 | - | - |
| 1911 | 121477 | -1504 | -1.22% |
| 1921 | 126996 | 5519 | 4.54% |
| 1931 | 97580 | -29416 | -23.16% |
| 1941 | 129309 | 31729 | 32.52% |
| 1951 | 167315 | 38006 | 29.39% |
| 1961 | 211326 | 44011 | 26.30% |
| 1971 | 286345 | 75019 | 35.50% |
| 1981 | 442405 | 156060 | 54.50% |
| 1991 | 753778 | 311373 | 70.38% |
| 2001 | 1068772 | 314994 | 41.79% |
| 2011 | 1305429 | 236657 | 22.14% |

स्रोत : भारतीय जनगणनाएँ 1901 to 2011

4.2.1 जनसंख्या घनत्व :

वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार मेरठ नगर निगम का कुल क्षेत्रफल 141.94 वर्ग किमी है। तदानुसार इसका जनसंख्या घनत्व 92 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर है। उत्तर प्रदेश राज्य, मेरठ जिले एवं मेरठ शहर का जनसंख्या घनत्व निम्न चित्र में दर्शाया गया है।

एओआई के अन्तर्गत मेरठ एवं अन्य शहरी केन्द्रों का जनसंख्या घनत्व विवरण नीचे दिया गया है। सरधना नगर पालिका परिषद में 117 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर के साथ सबसे अधिक जनसंख्या घनत्व है, इसके पश्चात् नगर पालिका परिषद मवाना का जनसंख्या घनत्व 109 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर, मेरठ नगर निगम का जनसंख्या घनत्व 92 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर एवं सबसे कम जनसंख्या घनत्व दौराला का अर्थात् 12 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर है।

तालिका-4.3

एओआई क्षेत्रके अन्तर्गत शहरी केन्द्रों का जनसंख्या घनत्व विवरण, 2011

| शहरी केन्द्र | जनसंख्या (2011) | क्षेत्र (हेक्टेयर) | जनसंख्या घनत्व (व्यक्ति प्रति हेक्टे.) |
|-------------------|-----------------|--------------------|---|
| मेरठ (नगर निगम) | 13,05,429 | 14,194 | 92 |
| मवाना (न.पा.प.) | 81,443 | 750 | 109 |
| सरधना (न.पा.प.) | 58,252 | 500 | 117 |
| हस्तिनापुर (न.प.) | 26,452 | 757 | 35 |

| | | | |
|--------------------|--------|------|----|
| दौराला (न.प.) | 19,776 | 1600 | 12 |
| लावड़ (न.प.) | 22,024 | 800 | 28 |
| बहसुमा (न.प.) | 11,753 | 379 | 31 |
| खरखोदा (न.प.) | 14,364 | 400 | 36 |
| मेरठ (छावनी बोर्ड) | 93,312 | 3567 | 26 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

4.3 आयु, लिंगानुपात, साक्षरता दर एवं घरेलू आकार की वर्तमान संरचना :

4.3.1 आयु रूपरेखा :

शहर हेतु आयु रूपरेखा का आंकलन वर्ष 2011 की जनगणना के आंकड़ों से किया गया है जो दर्शाता है कि अधिकांश जनसंख्या युवा है। प्रवृत्ति राष्ट्रीय स्तर की प्रवृत्ति के समान है जहां अधिकांश जनसंख्या युवा है। मेरठ में, कुल जनसंख्या का लगभग 68 प्रतिशत आयु 0–35 वर्ष के मध्य है एवं कुल जनसंख्या का लगभग 33 प्रतिशत 10 से 25 वर्ष की आयु के मध्य है। यह एक सुदृढ़ संकेत है, जिसने इस तथ्य पर प्रकाश डाला है कि मेरठ में एक मूल्यवान युवा समूह है जो शहर के भविष्य के आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं।

तालिका-4.4
मेरठ शहर की आयु रूपरेखा—2011

| आयु वर्ग | प्रतिशत संरचना |
|----------|----------------|
| 0—4 | 8.92% |
| 5—9 | 10.07% |
| 10—14 | 11.07% |
| 15—19 | 11.63% |
| 20—24 | 10.63% |
| 25—29 | 8.62% |
| 30—34 | 7.06% |
| 35—39 | 6.80% |
| 40—44 | 5.71% |
| 45—49 | 4.99% |
| 50—54 | 3.82% |
| 55—59 | 2.93% |
| 60—64 | 2.49% |
| 65—69 | 1.55% |
| 70—74 | 1.12% |

| | |
|----------------|-------|
| 75—79 | 0.54% |
| 80+ | 0.75% |
| Age not stated | 1.28% |

स्रोत : भारतीय जनगणना ए 2011

4.3.2 लिंगानुपात :

लिंगानुपात किसी भी शहर अथवा जिले के प्रमुख सामाजिक संकेतकों में से एक है। मेरठ शहर का लिंगानुपात वर्ष 2001 में 881 से बढ़कर वर्ष 2011 में 897 हो गया। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ जिले का लिंगानुपात 886 है, जो राज्य के लिंगानुपात 912 एवं भारत देश के लिंगानुपात 943 की अपेक्षा कम है।

शिशु लिंगानुपात को 0—6 वर्ष की आयुर्वर्ग के 1000 लड़कों के सापेक्ष लड़कियों की संख्या के रूप में परिभाषित किया गया है। मेरठ शहर एवं जिला दोनों राज्य के समान शिशु लिंगानुपात में गिरावट का रुझान देखा गया है। मेरठ जिले हेतु, वर्ष 2001 एवं वर्ष 2011 के मध्य शिशु लिंगानुपात 857 से घटकर 852 हो गया है जबकि शहर हेतु यह 861 से घटकर 847 हो गया है।

4.3.3 साक्षरता दर :

वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार मेरठ शहर की साक्षरता दर 75.66 प्रतिशत है, जोकि राज्य की साक्षरता दर 67.70 प्रतिशत की अपेक्षा अधिक है। वर्ष 2001 की तुलना में, वर्ष 2011 में पुरुष एवं महिला साक्षरता दर में सुधार के साथ समग्र साक्षरता दर में वृद्धि देखी गई है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार जिला स्तर पर मेरठ जिले की साक्षरता दर 72.8 प्रतिशत है।

4.3.4 परिवारिक आकार :

मेरठ शहर में परिवारों की संख्या वर्ष 2001 में 1,71,142 से बढ़कर वर्ष 2011 में 2,32,144 हो गई, जोकि लगभग 36 प्रतिशत की दशकीय वृद्धि दर के अनुसार अधिक थी। मेरठ शहर में परिवारिक आकार में अत्यधिक कमी देखी गई है अर्थात् वर्ष 2001 के परिवारिक आकार 6.2 की तुलना में वर्ष 2011 में 5.6 हुआ है। शहर का परिवारिक आकार राज्य एवं जिला स्तर के परिवारिक आकार की तुलना में कम है।

4.4 प्राकृतिक वृद्धि एवं प्रवास के माध्यम से वर्तमान प्रवृत्ति :

उत्तर प्रदेश की वार्षिक स्वास्थ्य सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2010—13 के मध्य में जन्म दर में वृद्धि हुई है। वर्ष 2010—12 के मध्य मृत्यु दर स्थिर है एवं वर्ष 2013 में इसमें निम्न स्तरीय कमी देखी गई है। वर्ष 2010—13 के मध्य शिशु मृत्यु दर में कमी आई है जोकि राज्य सरकार द्वारा लागू की गई विभिन्न योजनाओं के कारण स्वास्थ्य सम्बन्धी मूलभूत ढांचे के सुधार को दर्शाता है। वर्ष 2010—2013 के मध्य प्राकृतिक विकास दर में कमी आई है जैसा कि निम्न तालिका में दर्शाया गया है। वर्ष 2011 की जनगणना के आंकड़ों के अनुसार शिशु मृत्यु दर के सन्दर्भ में मेरठ 62वें स्थान पर है।

तालिका—4.5

वर्षवार स्वास्थ्य जनसंख्या वृद्धि हेतु उत्तरदायित्वों को इंगित करता है

| | 2010—2011 | 2011—2012 | 2012—2013 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| अशोधित जन्म दर (%) | 24.6 | 24.3 | 23.9 |
| अशोधित मृत्यु दर (%) | 6.4 | 6.4 | 6.3 |
| शिशु मृत्यु दर (%) | 56 | 52 | 50 |
| प्राकृतिक विकास दर (%) | 18.2 | 17.0 | 17.7 |

स्रोत : वार्षिक स्वास्थ्य सर्वेक्षण रिपोर्ट (उत्तर प्रदेश)

4.5 शहर सीमान्तर्गत वर्तमान घनत्व पैटर्न :

मेरठ नगर निगम की कुल जनसंख्या 13,05,429 है एवं वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार मेरठ नगर निगम का कुल क्षेत्रफल 14,194 हेक्टेयर है। तदानुसार मेरठ नगर निगम का घनत्व 91.9 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर है जो मेरठ जैसे महानगरीय शहरों हेतु 200—250 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर के मानक से कम है। मेरठ नगर निगम में जिले की कुल जनसंख्या का लगभग 38 प्रतिशत भाग है।

4.6 आर्थिक स्थिति के आधार पर वर्तमान संरचना :

मेरठ महानगरीय क्षेत्र में स्लम बस्तियों के रूप में बस्तियां नहीं हैं, किन्तु कई ऐसी बस्तियां कच्चे / पक्के भवनों के अनाधिकृत समूह के रूप में विकसित हुई हैं, जिनमें मूलभूत सुविधाओं की कमी है। ये बस्तियां अधिकांशतः शहर के दक्षिणी भाग में हैं। जनसंख्या का अत्यधिक घनत्व के कारण सार्वजनिक सुविधाओं जैसे जलापूर्ति, सीवरेज, अपशिष्ट निस्तारण, स्ट्रीट लाइटिंग आदि का अभाव है। इन बस्तियों में अधिकांश लोग आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों के हैं। इन सभी स्लम बस्तियों में मूलभूत सुविधायें एवं सेवायें उपलब्ध कराना एक बहुत ही जटिल कार्य है।

सरकार द्वारा इन स्लम बस्तियों की बेहतरी हेतु कई प्रभावी कदम उठाये गये हैं किन्तु साथ ही इन स्लम क्षेत्रों का विस्तार भी हो रहा है। इन स्लम बस्तियों के सुधार हेतु नीति के रूप में निम्नलिखित कदम उठाये जा सकते हैं :

- ◆ सभी आवासीय योजनाओं में 15 प्रतिशत आवासीय भूखण्ड/भवन निम्न आय वर्ग एवं अनौपचारिक क्षेत्र एवं भवन निर्माण कार्य में लगे श्रमिकों हेतु आरक्षित किये जा सकते हैं। प्राधिकरण को स्वयं निम्न आय वर्ग हेतु प्राथमिकता के आधार पर आवास योजनायें विकसित करनी चाहिये व निजी विकासकर्ताओं को भी इन क्षेत्रों में आवासीय कॉलोनियां विकसित करने के लिये प्रोत्साहित किया जाना चाहिये।
- ◆ स्लम क्षेत्रों में भवनों के निर्माण एवं सुधार हेतु आसान शर्तों पर ऋण उपलब्ध कराने का प्रयास किया जाना चाहिये।
- ◆ स्लम बस्तियों में आधारभूत सुविधाओं का विकास प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिये।

महायोजना 2021 में प्रस्तावित विभिन्न भू-उपयोगों के अपेक्षित विकास के अभाव के कारण शहर की वर्तमान समस्यायें और भी अधिक विकराल हो गई हैं। महायोजना में यातायात एवं परिवहन के प्रस्ताव पर कोई प्रतिक्रिया नहीं होने के कारण यातायात की समस्या बढ़ गई है। शहर में विभिन्न स्थानों पर अक्सर जाम की स्थिति बनी रहती है। पार्कों एवं खुले स्थानों के प्रस्तावों पर अमल नहीं होने से शहर का वातावरण प्रदूषित हो गया है। औद्योगिक क्षेत्र में समुचित विकास न होने के कारण शहर का आर्थिक आधार कमजोर हो गया है। सामाजिक सुरक्षा, नियोजित विकास के प्रति उदासीनता, निर्धनता एवं अन्य कारणों से शहर के दक्षिणी क्षेत्र में कई अनाधिकृत एवं अनियोजित आवासीय क्षेत्रों के विकास के कारण मूलभूत सुविधाओं की कमी में वृद्धि हुई है। शहर के सभी भागों में मुख्य सड़कों के साथ-साथ व्यवसायिक गतिविधियों के निरन्तर प्रसार एवं उनके द्वारा सड़कों का उपयोग करने की बढ़ती प्रवृत्ति के कारण, कई ऐसी समस्यायें उत्पन्न हुई हैं, जिनके लिये वैकल्पिक नीतियों का निर्धारण बहुत आवश्यक है।

4.7 निष्कर्ष :

पूर्व एवं वर्तमान जनसंख्या के विश्लेषण से यह निष्कर्ष निकलता है कि भारत की जनगणना के रूप में शहर की जनसंख्या वर्ष 1991 से 2011 तक निरन्तर दर से बढ़ रही है। वर्ष 2001 में मेरठ की जनसंख्या 10,68,772 एवं वर्ष 2011 में 2,36,657 व्यक्ति वृद्धि के साथ 13,05,429 तक हो गई है। मेरठ नगर निगम की दशकीय वृद्धि दर 22.14 प्रतिशत है। आयुवर्ग रूपरेखा अनुसार सबसे अधिक प्रतिशत 15 से 19 वर्ष की आयु वर्ग के अन्तर्गत आता है। मेरठ नगर निगम के लिंगानुपात में भी वर्ष 2001 से 2011 तक सुधार हुआ है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार मेरठ नगर निगम क्षेत्र में 80 वार्ड हैं। वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार मेरठ नगर निगम का जनसंख्या घनत्व 22 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर है।

मेरठ महत्वपूर्ण औद्योगिक शहरों में से एक है एवं साथ ही कुछ क्षेत्रों के साथ एक कृषि क्षेत्र है जोकि फसल रोपण के उद्देश्य हेतु उपयुक्त नहीं है। चूंकि मेरठ शहर दिल्ली के निकट है, अतः यहां उद्योग स्थापित करने हेतु एक अच्छा स्थल है। हथकरघा एवं यहां तक कि कैंची उद्योग का कार्य बहुत ही पूर्व काल से चालू है। शहर के कुछ प्रमुख उद्योग कपड़ा, टायर, चीनी, ट्रांसफार्मर, रसायन, आसवनी, कागज एवं इंजीनियरिंग, खेल सामग्री एवं प्रकाशन हैं। आईटी एवं आईटीईएस जैसे कुछ उद्योगों में विकास की कुछ सम्भावनायें हैं। मेरठ में कुछ प्रसिद्ध दवाई कम्पनियां जैसे बेस्टोकेम, मैनकाइंड फार्मा, पर्क फार्मास्यूटिकल्स आदि भी स्थित हैं। यह क्षेत्र खेल के सामान निर्माण हेतु देश के सबसे समृद्ध क्षेत्रों में से एक है।

5.1 आधार वर्ष में कार्यबल :

वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ शहर में 13,05,429 की कुल जनसंख्या में से 4,07,274 पंजीकृत श्रमिक थे। मेरठ शहर में कार्यबल भागीदारी दर अनुपात (डब्लूएफपीआर) 31 प्रतिशत है, जिसका अर्थ है कि शहर में प्रत्येक 100 व्यक्ति हेतु लगभग 31 लोग आर्थिक गतिविधियों में कार्यरत् हैं। वर्ष 2001 एवं 2011 के मध्य डब्लूएफपीआर 26 प्रतिशत से बढ़कर 31 प्रतिशत हो गया।

तालिका—5.1

मेरठ शहर का कार्यबल भागीदारी अनुपात — 2001 एवं 2011

| वर्ष | कुल श्रमिक | कुल जनसंख्या | डब्लूएफपीआर |
|------|------------|--------------|-------------|
| 2011 | 4,07,274 | 13,05429 | 29.50% |
| 2001 | 2,75,880 | 10,68,772 | 28.00% |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2001.2011

पुरुषों में कार्यबल भागीदारी अनुपात लगभग 50 प्रतिशत है जबकि मेरठ में महिलाओं में यह केवल लगभग 11 प्रतिशत है। निम्न तालिका वर्ष 2011 में मेरठ शहर के नगर निगम क्षेत्राधिकार क्षेत्र में सक्रिय वर्तमान श्रमिकों की पूर्ण संख्या एवं श्रमिकों के लिंगवार विवरण को दर्शाती है।

तालिका—5.2

मेरठ शहर में कार्यबल — 2011

| शहर | कुल श्रमिक | मुख्य श्रमिक | सीमांत श्रमिक | गैर—श्रमिक |
|----------|------------|--------------|---------------|------------|
| मेरठ शहर | 4,07,274 | 3,40,730 | 66,544 | 8,98,155 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

तालिका—5.3

मेरठ शहर में कार्यबल (लिंगवार वितरण) — 2011

| शहर | कुल श्रमिक | मुख्य श्रमिक | | सीमांत श्रमिक | | गैर—श्रमिक | | |
|----------|------------|--------------|----------|---------------|--------|------------|----------|----------|
| | पुरुष | महिला | पुरुष | महिला | पुरुष | महिला | पुरुष | महिला |
| मेरठ शहर | 3,41,008 | 66,266 | 2,96,839 | 43,891 | 44,169 | 22,375 | 3,15,724 | 4,77,168 |

5.2 वर्तमान व्यवसायिक संरचना :

निम्न तालिका मुख्य श्रमिकों को उनके व्यवसायिक ढांचे के आधार पर वर्गीकरण को दर्शाती है। श्रमिकों के वर्गीकरण में कृषक, खेतिहर मजदूर, घरेलू उद्योग के श्रमिक एवं अन्य गतिविधियों में कार्यरत् श्रमिक सम्मिलित हैं। नीचे दिया गया आंकड़ा मेरठ भाहर में मुख्य श्रमिकों के विभिन्न वर्गों के प्रतिशत वितरण को दर्शाता है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार लगभग 8 प्रतिशत मुख्य श्रमिक कृषि से सम्बन्धित गतिविधियों में कार्यरत् थे एवं लगभग 6 प्रतिशत घरेलू औद्योगिक गतिविधियों में संलिप्त हैं। कुल मुख्य श्रमिकों के सापेक्ष 88 प्रतिशत कृषि एवं घरेलू उद्योगों के अतिरिक्त अन्य गतिविधियों में कार्यरत् हैं।

तालिका-5.4

मेरठ शहर में मुख्य कार्यकर्ता वर्गीकरण – 2011

| शहर | कुल मुख्य कृषक | कुल मुख्य कृषि मजदूर | कुल मुख्य घरेलू उद्योग कार्यकर्ता | कुल मुख्य अन्य श्रमिक |
|----------|----------------|----------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| मेरठ शहर | 6,106 | 12,719 | 21,710 | 3,00,195 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

इसी प्रकार वर्ष 2011 के दौरान मेरठ शहर में सीमांत श्रमिकों का वितरण नीचे दर्शाया गया है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार, लगभग 8 प्रतिशत सीमांत श्रमिक कृषि सम्बन्धी गतिविधियों में कार्यरत् हैं एवं लगभग 8 प्रतिशत घरेलू औद्योगिक गतिविधियों में कार्यरत् थे। कुल सीमांत श्रमिकों में से 83 प्रतिशत कृषि एवं घरेलू उद्योगों के अतिरिक्त अन्य गतिविधियों में लगे हुये थे।

तालिका-5.5

मेरठ शहर में सीमान्त श्रमिक वर्गीकरण – 2011

| शहर | कुल सीमान्त श्रमिक | कुल सीमान्त कृषि मजदूर | कुल सीमान्त घरेलू उद्योग श्रमिक | कुल सीमान्त अन्य श्रमिक |
|----------|--------------------|------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| मेरठ शहर | 1,591 | 4,079 | 5,359 | 55,515 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

5.3 रोजगार एवं व्यवसायिक संरचना में वर्तमान के रुझान :

मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश के महत्वपूर्ण औद्योगिक शहरों में से एक है जो पुराने समय से हथकरघा कार्यों एवं कैंची उद्योग हेतु प्रसिद्ध है। मेरठ उत्तरी भारत के प्रथम शहरों में से एक था जहां 19वीं शताब्दी के दौरान प्रकाशन की स्थापना की गई थी। यह वर्ष 1960 एवं 1970 के दशक के दौरान व्यवसायिक प्रकाशन का एक प्रमुख केन्द्र था। मेरठ जिला अपने खेल सामग्री उद्योग हेतु सम्पूर्ण विश्व में प्रसिद्ध है। जालंधर के पश्चात् मेरठ जिला भारत में खेल के सामान एवं सामग्री हेतु दूसरा सबसे बड़ा उत्पादक शहर है। खेल सामग्री उत्तर प्रदेश सरकार की एक जिला-एक उत्पाद योजना के अन्तर्गत मेरठ हेतु चयनित उत्पाद है।

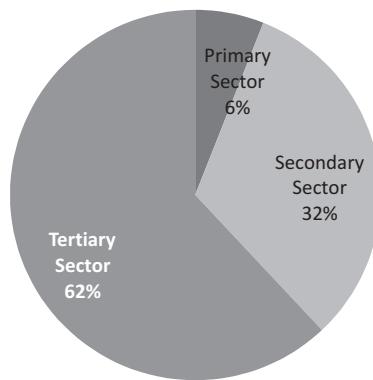
तालिका-5.6
मेरठ शहरी क्षेत्र में नियोजित एवं अनुमानित श्रमिकों की संख्या

| क्र.सं. | Commercial Class | मेरठ शहरी क्षेत्र में नियोजित एवं अनुमानित श्रमिकों की संख्या | | | | | | | |
|----------|------------------------------|---|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | | 1991 | | 2001 | | 2011 | | 2021 | |
| | | कुल श्रमिक | प्रतिशत | कुल श्रमिक | प्रतिशत | कुल श्रमिक | प्रतिशत | कुल श्रमिक | प्रतिशत |
| 1 | प्राथमिक क्षेत्र | 23,912 | 10.25 | 26,230 | 8 | 27,030 | 6 | 28,520 | 4 |
| | 1.1 कृषक | 7,358 | 3.15 | 6,557 | 2 | 6,758 | 1.5 | 7,130 | 1 |
| | 1.2 कृषि मजदूर | 12,905 | 5.53 | 13,935 | 4.25 | 13,514 | 3 | 14,260 | 2 |
| | 1.3 पशुपालन | 3,649 | 1.57 | 5,738 | 1.75 | 6,758 | 1.5 | 7,130 | 1 |
| 2 | द्वितीयक क्षेत्र | 71,399 | 30.61 | 1,01,641 | 31 | 1,44,163 | 32 | 2,35,290 | 33 |
| | 2.1 घरेलू उद्योग | 12,178 | 5.22 | 17,213 | 5.25 | 24,778 | 5.5 | 39,215 | 5.5 |
| | 2.2 घरेलू उद्योग के अतिरिक्त | | | | | | | | |
| | अन्य उद्योग | 51,109 | 21.91 | 72,133 | 22 | 1,01,365 | 22.5 | 1,63,990 | 23 |
| | 2.3 निर्माण गतिविधियाँ | 8,112 | 3.84 | 12,295 | 3.75 | 18,020 | 4 | 32,085 | 4.5 |
| 3 | तृतीयक क्षेत्र | 1,37,929 | 59.14 | 2,00,004 | 61 | 2,79,317 | 62 | 4,49,190 | 63 |
| | 3.1 व्यापार एवं वाणिज्य | 49,174 | 21.08 | 68,854 | 21 | 96,860 | 21.5 | 1,53,295 | 21.5 |
| | 3.2 परिवहन एवं संचार | 15,197 | 6.52 | 24,591 | 7.5 | 36,041 | 7.5 | 60,605 | 8.5 |
| | 3.3 अन्य उद्योग | 69,784 | 29.9 | 1,06,559 | 32.5 | 1,46,416 | 32.5 | 2,35,290 | 33 |
| | 3.4 सीमांत श्रमिक | 3,810 | 1.64 | — | — | — | — | — | — |
| | कुल श्रमिकों की संख्या | 2,33,240 | 100 | 3,27,875 | 100 | 4,50,510 | 100 | 7,13,000 | 100 |
| | जनसंख्या | 8,49,799 | | 1170985 | | 15,27,156 | | 2300000 | |
| | श्रमिक भागीदारी का अनुपात | | 27.44 | | 28 | | 29.5 | | 31 |

स्रोत : सलाहाकार विश्लेषण

वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ नगर निगम की आर्थिक गतिविधि का भाग माध्यमिक एवं तृतीयक क्षेत्र की तुलना में सेवा क्षेत्र की ओर से अधिक है। श्रमिकों का क्षेत्रीय भाग नीचे दिये गये आंकड़ों में दर्शाया गया है। पूर्व के रुझानों से रोजगार क्षेत्र में वर्तमान के रुझानों की गणना की जाती है। मेरठ में श्रमिकों की कुल संख्या एवं वहाँ की व्यवसायिक संरचना का उल्लेख उपरोक्त तालिका में किया गया है। पिछले रुझानों से यह अनुमान लगाया जाता है कि कार्यबल भागीदारी दर अनुपात निरन्तर बढ़ रहा है एवं यह मेरठ में औद्योगिक गतिविधियों में वृद्धि के कारण है।

वित्र-5.1
मेरठ की व्यवसायिक संरचना 2011



स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

शहरी केन्द्र में व्यवसायिक संरचना का उल्लेख उपरोक्त चित्र में किया गया है। इसमें मुख्य श्रमिकों, सीमांत श्रमिकों, अन्य श्रमिकों एवं गैर-श्रमिकों के भाग का उल्लेख किया गया है। मवाना एवं सरधना में सीमांत श्रमिकों का प्रतिशत कम है एवं गैर-श्रमिकों का प्रतिशत नियमों से अधिक है। आधुनिक आर्थिक विकास के सन्दर्भ में में कम प्रगति की सूचना है। मेरठ जिले में कुछ प्रमुख चुनौतियों में सम्मिलित हैं –

- ◆ भूमि अधिग्रहण एवं भूमि उपलब्धता।
- ◆ कई पुराने औद्योगिक समूहों के बावजूद मेरठ अच्छा प्रदर्शन करने में असमर्थ है।
- ◆ एमएसएमई हेतु व्यापक नीति लगभग न के समान है।

5.4 अनौपचारिक क्षेत्र रोजगार :

भारत के अधिकांश कस्बों या शहरों में अर्थव्यवस्था का एक बड़ा क्षेत्र होता है जिसे अनौपचारिक क्षेत्र या असंगठित क्षेत्र कहा जाता है। यद्यपि अनौपचारिक क्षेत्र स्थानीय अर्थव्यवस्था का एक महत्वपूर्ण हिस्सा बनाता है, इसे कभी-कभी परेशानी और असहनीय के रूप में कलंकित किया जाता है। मेरठ शहर भी इसका अपवाद नहीं है। चूंकि मेरठ एक बहुत ही महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर है, इससे क्षेत्र में अनौपचारिक क्षेत्र का विकास होगा। हथकरघा उद्योग खेल के सामान का उत्पादन इन सभी को लघु और सूक्ष्म उद्योगों में शामिल किया गया है, इसलिए वे अनौपचारिक क्षेत्र के विकास को भी आगे बढ़ाते हैं। मेरठ सबसे अधिक कलात्मक कार्यों का घर है।

चमड़े के जूते-उत्पाद, उपकरण और हाथ से कालीन, जरी का काम और कपड़ा हाथ से मुद्रित, कुछ सामान्य कारीगरी के काम हैं जो इस क्षेत्र में प्रचलित हैं। अनौपचारिक क्षेत्र के श्रमिक अस्थिर और तुलनात्मक रूप से कम आय अर्जित करते हैं, और बुनियादी सुरक्षा और सेवाओं तक उनकी पहुंच नहीं होती है। अनौपचारिक व्यवसायों में भी वृद्धि की संभावना का अभाव है, कर्मचारियों को अनिश्चित काल के लिए नौकरशाही की नौकरियों में फंसाना। दूसरी ओर, अनौपचारिक क्षेत्र आबादी के एक बड़े हिस्से को अत्यधिक गरीबी से बचने और जीवित रहने के लिए संतोषजनक आय अर्जित करने की अनुमति दे सकता है।

पथ विक्रेता :

महानगरीय भारत में स्ट्रीट वेंडिंग एक असाधारण सामान्य और अपरिहार्य मौद्रिक कार्रवाई है। यह सबसे बड़ा आकर्षिक क्षेत्र है जो महानगरीय गरीबों के कब्जे को कायम रखता है। सड़क व्यापारी महानगरीय आबादी के एक बड़े हिस्से को हर दिन की जरूरतों के माल को कीमत पर बेचकर या ब्लॉक मोर्टर की दुकानों में पाए जाने वाले सामानों को बेचकर सहायता प्रदान करते हैं। अनौपचारिक क्षेत्र में राष्ट्रीय उद्यम आयोग (एनसीईयूएस) के अनौपचारिक क्षेत्र में काम की स्थिति और आजीविका के संवर्धन पर रिपोर्ट, 2007 की सिफारिश है कि विक्रेताओं का लाभ कम है। इस तथ्य के बावजूद कि वे एक एक्सचेंज से दूसरे में उतार-चढ़ाव करते हैं और एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में। किसी भी शेष शहरी क्षेत्रों और कस्बों की तरह, मेरठ में भी बड़ी संख्या में स्ट्रीट वेंडर हैं।

5.5 निष्कर्ष :

संपूर्ण मेरठ विकास क्षेत्र में, मेरठ शहर आधुनिक समय में अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है जिसमें व्यापार और वाणिज्य, पर्यटन और तीर्थयात्रा, परिवहन और वितरण शामिल हैं। 2001 में मेरठ का कार्यबल भागीदारी अनुपात 26% है, 2011 में यह 31% तक पहुंच गया। मास्टर प्लान 2021 के अनुसार यह 31 फीसदी है। कुल मुख्य श्रमिकों में से 88% कृषि और घरेलू उद्योगों के अलावा अन्य गतिविधियों में लगे हुए थे। WFPR में यह वृद्धि मेरठ में व्यापार और वाणिज्य, उद्योग और पर्यटन आदि क्षेत्रों की वृद्धि के कारण है। और यह भविष्य में राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से मेरठ की अच्छी कनेक्टिविटी और शहर में मौजूद प्राकृतिक संसाधनों के कारण बढ़ने वाला है।

6.1 जनशक्ति एवं तकनीकी क्षमता :

इस अध्याय में मेरठ में शहरी विकास के लिए मौजूदा संस्थागत ढांचे का व्यापक मूल्यांकन शामिल है। मेरठ में शहरी प्रबंधन में शामिल विभिन्न एजेंसियां मुख्य रूप से हैं।

मेरठ विकास प्राधिकरण (MDA) :

एमडीए का गठन 3 नवंबर, 1976 की अधिसूचना, के शासनादेश 6218/37-2-4 डीए/72 द्वारा प्रकाशित किया गया था और यह उत्तर प्रदेश शहरी योजना एवं विकास अधिनियम, 1973 द्वारा शासित है। एमडीए का प्राथमिक उद्देश्य विकास क्षेत्र के लिए विकास योजना तैयार करना एवं उसका क्रियान्वयन है, जिसमें मेरठ नगर निगम का क्षेत्र और आसपास के गांवों का अधिकार क्षेत्र शामिल है। यह क्षेत्रीय परियोजनाओं को भी निष्पादित करता है और इन परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए, अधिनियम एमडीए को विकास शुल्क लगाने का अधिकार देता है और उन्हें बैंकों और अन्य वित्तीय संस्थानों से ऋण के माध्यम से संसाधन जुटाने की अनुमति देता है। संगठनात्मक संरचना निम्नवत है।

मेरठ नगर निगम (MNN) :

एमएनएन नगर की मुख्य नागरिक सेवाओं के प्राविधान और रखरखाव से संबंधित कार्यों की एक विस्तृत शृंखला को पूरा करता है और शहर के एक सुव्यवस्थित और व्यवस्थित विकास को सुनिश्चित करता है। निगम नगर निगम अधिनियम—1959, धारा 114 और 115 के प्रावधान के अनुसार विभिन्न उपयोगकर्ताओं से शुल्क और राजस्व भी एकत्र करता है एवं अनिवार्य और विवेकाधीन कार्य करता है। निगम के पास निगम के भौगोलिक क्षेत्राधिकार में निर्वाचित क्षेत्रों से लोकतांत्रिक रूप से निर्वाचित नेतृत्व होता है। अधिनियम 1994 यूपी एक्ट 12, 1995 के यूपी एक्ट 26 द्वारा संशोधित किया गया है और संविधान की 12 वीं अनुसूची में दिये गये कार्यों सहित 74 वें सीएए, 992 में किये गये संशोधनों को शामिल करता है। प्रशासन का नेतृत्व नगर निगम के आयुक्त के रूप में एक कार्यकारी अधिकारी द्वारा किया जाता है। मेरठ नगर निगम के शासी निकाय या निर्वाचित विंग में एक मेयर और 90 वार्ड पार्शद होते हैं (संगठनात्मक संरचना के लिए नीचे दिया गया आंकड़ा देखें)।

एमएनएन द्वारा नागरिकों के लिए की गई कुछ महत्वपूर्ण सेवाओं/कर्तव्यों में शामिल हैं :

- ◆ सार्वजनिक सड़कों और नालियों की स्वच्छता और सफाई
- ◆ सार्वजनिक शौचालयों और मूत्रालयों की सफाई
- ◆ नालियों की मरम्मत और रखरखाव
- ◆ मृत कुत्तों का निपटान
- ◆ संक्रामक रोग के प्रसार को नियंत्रित करने के उपाय (गन स्प्रे का उपयोग करके जीवाणुरोधी स्प्रे का छिड़काव—मूल रूप से मलेरिया आदि जैसे रोग)
- ◆ कचरे के ढेर को हटाना
- ◆ मलबा हटाना
- ◆ कचरा घरों की स्वच्छता और सफाई
- ◆ कूड़ा निस्तारण से संबंधित अन्य कार्य
- ◆ मवेशी पकड़ना (उग्र जानवरों को पकड़ना)
- ◆ कुत्ता पकड़ना (आवारा/आक्रामक कुत्तों को पकड़ना)
- ◆ मृत गाय और भैंस के शवों का निपटान
- ◆ पार्कों का रखरखाव

- ◆ सार्वजनिक स्थानों पर हरे पेड़ों को सुरक्षित करना
- ◆ खतरनाक और सूखे पेड़ों के निपटान की कार्यवाही

उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम (UPSRTC) :

यूपी राज्य में यात्री सड़क परिवहन सेवाएं 15 मई, 1947 को लखनऊ-बाराबंकी मार्ग पर तत्कालीन यूपी शासकीय रोडवेज द्वारा बस सेवा के संचालन के साथ शुरू हुई (संगठनात्मक संरचना के लिए आंकड़ा नीचे देखें)।

इसके बाद, चौथी पंचवर्षीय योजना के दौरान, पूर्ववर्ती यूपी शासकीय रोडवेज को निम्नलिखित उद्देश्यों के साथ सड़क परिवहन अधिनियम, 1950 के प्रावधानों द्वारा दिनांक 1-6-72 को उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम (यूपीएसआरटीसी) के रूप में फिर से नामित किया गया था :

- ◆ सड़क परिवहन क्षेत्र के विकास के लिए जो व्यापार और उद्योग के समग्र विकास से सम्बन्धित होगा।
- ◆ परिवहन के अन्य साधनों के साथ सड़क परिवहन सेवाओं के समन्वय के लिए।
- ◆ राज्य के निवासियों को पर्याप्त, किफायती और प्रभावी ढंग से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए।

निगम का कॉर्पोरेट कार्यालय लखनऊ में स्थित है। निगम का पुनर्गठन 30.10.03 को उत्तरांचल राज्य में सेवाओं के साथ एक अलग निगम की स्थापना के साथ किया गया है।

कुशल संचालन के लिए निगम को 20 क्षेत्रों में विभाजित किया गया है, जिनमें से 1 क्षेत्र शहरी और उपनगरीय सेवाओं का संचालन करता है। प्रत्येक क्षेत्र में एक क्षेत्रीय कार्यशाला होती है जहाँ प्रमुख रूप से मरम्मत और रखरखाव कार्य के साथ-साथ असेंबली रिकंडीशनिंग कार्य किया जाता है।

प्रत्येक क्षेत्र को आगे डिपो नामक परिचालन इकाइयों में विभाजित किया गया है। कार-सेक्षन सहित निगम में डिपो की कुल संख्या 115 है। सहायक रखरखाव सुविधाएं प्रदान करने के लिए प्रत्येक डिपो में एक डिपो वर्कशॉप होता है।

ये बसें जो 4.1 मिलियन किलोमीटर से अधिक की यात्रा करती हैं, 1.8 मिलियन से अधिक लोगों की यात्रा आवश्यकताओं को पूरा करती हैं और प्रतिदिन 119.8 मिलियन रुपये से अधिक की कमाई करती हैं। आत्मनिर्भरता और विकास के लिए पर्याप्त कमाई करते हुए, यात्रियों को पर्याप्त, कुशल, अच्छी तरह से समन्वित, आरामदायक और किफायती सेवाओं का प्रावधान।

उत्तर प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम (UPSIDC/UPSIDA) :

UPSIDA, उत्तर प्रदेश निगम का एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम, जो पिछले 56 वर्षों से राज्य में औद्योगिक बुनियादी ढांचे के विकास का नेतृत्व कर रहा है, 42,000 एकड़ से अधिक भूमि पर औद्योगिक क्षेत्रों, टाउनशिप और औद्योगिक पार्कों के विकास में अग्रणी है, जिसमें 26,000 से अधिक इकाइयाँ हैं।

UPSIDA उद्यमियों को प्रमुख उद्देश्य के रूप में समकालीन बुनियादी सुविधाएं और सेवाएं प्रदान करता है। उच्च तकनीक गुणवत्ता वाले बुनियादी आधुनिक मांगों को पूरा करने के लिए, निगम ने ट्रांस गंगा और सरस्वती हाई-टेक शहरों जैसे उच्च तकनीक एकीकृत औद्योगिक टाउनशिप जैसे प्लास्टिक सिटी, एग्रो पार्क विशिष्ट औद्योगिक क्षेत्रों को विकसित करके कई नए क्षेत्रों में कार्य किया है। अपैरल पार्क, लेदर पार्क, आदि।

यूपीएसआईडीसी द्वारा प्रदान किए गए विशेष बुनियादी ढांचे और सुविधाओं के कारण, अमूल, ऐलन कूपर, एशियन पेंट्स, अरिहंत इंडस्ट्रीज, एवन साइकिल, अंबुजा, एग्रो, भूषण स्टील सहित हमारे विभिन्न औद्योगिक क्षेत्रों में हजारों छोटी, मध्यम और बड़ी औद्योगिक इकाइयां स्थापित की गई हैं। भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बिड़ला सीमेंट, बिसलेरी, कोका-कोला, कॉनएग्रो, सेंट्रल इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड। डाबर, डालमिया, एस्कॉर्ट्स, ज्ञान डायरी, नेरोलैक, हॉकिन्स, हिंदुस्तान पेट्रोलियम, इंडो-गल्फ फर्टिलाइजर्स, जेपी इंडस्ट्रीज, पियाजियो, निरमा, पेप्सी, पार्ले, रौनक, रेमंड्स, राठी स्टील्स, रेड चीफ, टेल्को, टाटा फर्टिलाइजर, डेज मेडिकल, प्रिसिजन टूल्स एण्ड कास्टिंग आदि कुछ नाम हैं।

उत्तर प्रदेश जल निगम (UPJN) :

जल निगम शहर में पानी की आपूर्ति, सीवरेज नेटवर्क, जल निकासी, वर्षा जल निकासी की योजना, डिजाइन और निर्माण के लिए जिम्मेदार है, जबकि इसका संचालन और रखरखाव मेरठ नगर निगम के साथ है। यूपी जल निगम जल आपूर्ति और सीवरेज अधिनियम 1975 के तहत बनाया गया था।

जिला शहरी विकास प्राधिकरण (DUDA) :

झूड़ा के पास मेरठ के शहरी स्लम क्षेत्रों में रेजिडेंट कम्युनिटी वालंटियर्स (RCVs) नेबरहुड ग्रुप्स (NHGs), नेबरहुड कमिट्स (NHCs) और कम्युनिटी डेवलपमेंट सोसाइटीज (CDS) का एक संरचनात्मक नेटवर्क है। झूड़ा के पदाधिकारी सार्वजनिक और निजी चिकित्सकों के साथ मिलकर काम करते हैं।

लोक निर्माण विभाग (PWD) :

मेरठ में पीडब्ल्यूडी नगरपालिका सीमा के बाहर सरकारी भवनों, सड़कों, पुलों और पुलों के निर्माण आदि के निर्माण, रखरखाव और मरम्मत कार्य के लिए जिम्मेदार है, जबकि नगर निगम सीमा के अन्दरुनी क्षेत्रों के लिए, एमएनएन रखरखाव और मरम्मत कार्यों का ध्यान रखता है। अधीक्षण अभियंता पीडब्ल्यूडी विभाग का प्रमुख होता है और सभी कार्यकारी अभियंता कार्यालयों के लिए जिम्मेदार होता है, जिसमें निर्माण प्रभाग, अस्थायी विभागीय निर्माण इकाई (भवन), और राष्ट्रीय राजमार्ग प्रभाग कार्यालय सम्मिलित हैं।

उत्तर प्रदेश आवास एवं विकास बोर्ड (UPHDB) :

UPHDB की स्थापना 1965 के अधिनियम के अन्तर्गत अप्रैल 1966 में की गई थी। यह MDA की स्थापना से पूर्व आवास और विकास परियोजनाओं को लागू करता था। यह मेरठ में प्रमुख निष्पादन/योजना एजेंसी के रूप में भी कार्य कर रहा था। परियोजनाओं के त्वरित कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए, एमडीए ने विकास कार्य (भवन निर्माण गतिविधियों सहित) शुरू किया। यूपीएचडीबी के अधिकांश कार्यों को एमडीए ने अपने हाथ में ले लिया है, हालांकि यूपीएचडीबी अभी भी मेरठ में विभिन्न आय समूहों के लिए कुछ आवास परियोजनाएं शुरू कर रहा है।

नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग (TCPD) :

नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग (टीसीपीडीपी), यूपी, जोनल विकास योजना के साथ-साथ शहरों और कस्बों के लिए मास्टर प्लान तैयार करने का सरकारी विभाग है। विभाग शहरी नियोजन से सम्बंधित सभी कार्यों के लिए सरकार का तकनीकी सलाहकार भी है। यह उत्तर प्रदेश राज्य के सभी विकास प्राधिकरणों, विनियमित क्षेत्रों और शहरी स्थानीय निकायों को मार्गदर्शन और तकनीकी सहायता भी प्रदान करता है। इसके अलावा विभाग उत्तर प्रदेश राज्य के आवास और शहरी नियोजन विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण के संदर्भ में राज्य आवास नीतियां, भवन उपनियम, जोनिंग रेगुलेशन्स तैयार करने में भी शामिल है। विभाग नए विनियमित क्षेत्रों, विकास प्राधिकरणों और विशेष क्षेत्र विकास प्राधिकरणों आदि के निर्माण के लिए भी सरकार की सहायता करता है। नगर और ग्राम नियोजन विभाग का उद्देश्य मास्टर प्लान, सेक्टर क्षेत्रीय योजनाओं, योजनाओं की तैयारी के माध्यम से कस्बों के भौतिक विकास का मार्गदर्शन करना है। विभिन्न सरकारी विभागों, स्थानीय निकायों और अन्य सरकारी एजेंसियों को तकनीकी सलाह प्रदान करता है।

उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (UPPCB) :

केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण अधिनियमों से सम्बंधित गतिविधियों के कार्यान्वयन, पर्यवेक्षण और निगरानी के लिए सीपीसीबी के नियमों के तहत यूपीपीसीबी का गठन किया गया है। मेरठ स्थित क्षेत्रीय कार्यालय उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड का संचालन करता है जो मुख्य रूप से विभिन्न तत्वों और पर्यावरण मानकों की गुणवत्ता की निगरानी और विभिन्न प्रवर्तन उपायों के माध्यम से जिम्मेदार है:

- ◆ प्रदूषण नियंत्रण और रोकथाम को नियंत्रित करने वाले विभिन्न अधिनियमों के प्रावधानों का कार्यान्वयन
- ◆ सीपीसीबी के म्यूनिसिपल सॉलिड वेस्ट (प्रबंधन और हैंडलिंग) नियम, 2006 का कार्यान्वयन
- ◆ शहरी क्षेत्रों में भूजल, परिवेशी वायु और खाद की गुणवत्ता

मेरठ में सेवाओं का पूर्वालोकन :

गतिविधि द्वारा मेरठ शहर में सेवा प्रावधान में शामिल विभिन्न संस्थानों की क्षेत्रवार जिम्मेदारी नीचे तालिका में प्रस्तुत की गई है:

तालिका-6.1 संस्थागत् उत्तरदायित्व

| शहरी मूलभूत सुविधायें | क्रियान्वयन एवं डिजाइन | निर्माण | संचालन एवं रखरखाव (O & M) |
|-------------------------------------|---|---|---|
| जलापूर्ति | उ.प्र. जल निगम | उ.प्र. जल निगम | मेरठ नगर निगम |
| सीवरेज | उ.प्र. जल निगम | उ.प्र. जल निगम | मेरठ नगर निगम |
| जल निकासी | उ.प्र. जल निगम | उ.प्र. जल निगम | मेरठ नगर निगम |
| वर्षा जल निकासी | उ.प्र. जल निगम | उ.प्र. जल निगम | मेरठ नगर निगम |
| ठोस अपशिष्ट निस्तारण | मेरठ नगर निगम | मेरठ नगर निगम | मेरठ नगर निगम |
| नगर निकाय सड़कें (फ्लाईओवर सहित) | लोक निर्माण विभाग, मेरठ नगर निगम, मेरठ विकास प्राधिकरण, छावनी बोर्ड, उत्तर प्रदेश ब्रिज कॉरपोरेशन | लोक निर्माण विभाग, मेरठ नगर निगम, मेरठ विकास प्राधिकरण, छावनी बोर्ड, उत्तर प्रदेश ब्रिज कॉरपोरेशन | लोक निर्माण विभाग, मेरठ नगर निगम, छावनी बोर्ड |

निजी क्षेत्र की भागीदारी :

यहां बुनियादी सुविधाओं के प्रावधान में निजी क्षेत्र की न्यूनतम भूमिका है। निम्न तालिका बुनियादी शहरी सुविधाओं के प्रावधान में निजी क्षेत्र की भागीदारी को दर्शाती है:

तालिका-6.2

मेरठ में शहरी मूलभूत संरचना सेवाओं में निजी क्षेत्र की भूमिका

| शहरी मूलभूत सुविधायें | निजी क्षेत्र की भूमिका |
|-----------------------|--|
| जलापूर्ति | निजी संस्थायें पानी के टैंकरों द्वारा जलापूर्ति करते हैं। |
| सीवरेज | - |
| वर्षा जल निकासी | - |
| ठोस अपशिष्ट निस्तारण | <ul style="list-style-type: none"> ◆ एनवायरन ऑर्गेनिक वर्क्स एण्ड सप्लायर (EOWS) को मेरठ नगर निगम (MMC) द्वारा लैंडफिल साइट हेतु अनुबंधित किया गया है। ◆ ठोस अपशिष्ट को पृथक करने में सहायता प्रदान करने हेतु अपशिष्ट बीनने वालों की असंगठित भागीदारी। |
| स्ट्रीट लाइट | एक निजी कम्पनी एनर्जी एफिशियेंसी सर्विसेज लिमिटेड (EESL) को एमएनएन द्वारा सभी सोडियम लाइटों को एलईडी में परिवर्तन हेतु नियुक्त गया है। |

यदि शहरों को विकास में गतिशील भूमिका निभानी है तो शहरी शासन के संस्थागत ढांचे में बड़े बदलाव की जरूरत है। वर्तमान संस्थागत ढांचा बहुत प्रभावी नहीं है।

शहरी बुनियादी ढांचे के विकास और बुनियादी सार्वजनिक सेवाओं के वितरण की प्रमुख चुनौतियों में से एक संस्थागत जिम्मेदारियों (यूएलबी में अंतर-विभागीय समन्वय) की समस्या है। यह सुनिश्चित करना महत्वपूर्ण है कि अधिकार प्राप्त कार्यालय में जिम्मेदारियां मिलती हैं। एक अन्य चुनौती यूएलबी स्तर पर कर्मचारियों की संस्थागत क्षमता है। यदि शहर को एक सामाजिक-आर्थिक वातावरण प्रदान करना है जो समावेशी हो, जीवन की बेहतर गुणवत्ता में योगदान दे, और तेजी से विकास को बनाए रखने के लिए एक आमूलचूल परिवर्तन की आवश्यकता हो।

शहर के कार्यकारी प्रमुख को शहरी सेवाओं को वितरित करने की एक कुशल प्रणाली को चलाने के लिए सशक्त बनाने की आवश्यकता है जो समूह अर्थशास्त्र का उपयोग करता है, भीड़भाड़ की आर्थिकता को कम करता है, और एक सामाजिक-आर्थिक वातावरण बनाता है जो निवेश को आकर्षित करता है और संवैधानिक आवश्यकताओं का पालन करते हुए आजीविका उत्पन्न करता है। एक विधिवत निर्वाचित विधायी निकाय, सरकार का तीसरा स्तर है।

7.1 वर्तमान स्थिति का विश्लेषण :

यह खंड वर्तमान में आवासी स्टॉक और आवास की गुणवत्ता के संदर्भ में शहर के वर्तमान आवास परिदृश्य का विस्तृत विवरण प्रदान करता है। उपलब्ध जनगणना के आंकड़ों से शहर की आवास स्थिति का आंकलन किया जा सकता है। जनगणना के आधार पर घरों को इसके उपयोग, छत सामग्री के प्रकार, फर्श सामग्री, कमरों की संख्या और स्वामित्व की स्थिति के आधार पर वर्गीकृत किया जा सकता है। 1991 से 2011 तक जनगणना में घरों की संख्या में क्रमिक वृद्धि हुई है जैसा कि निम्न तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका—7.1

मेरठ शहर में जनगणनीय भवनों का विवरण वर्ष 1991 से 2011

| वर्ष | 1991 | 2001 | 2011 |
|-------------------------|----------|----------|----------|
| जनगणनीय भवनों की संख्या | 1,78,315 | 2,28,067 | 3,09,467 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

भारत की जनगणना 2011 के अनुसार शहर में वर्तमान में आवासीय स्टॉक का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका—7.2

मेरठ शहर में वर्तमान आवासीय स्टॉक — 2011

| जनगणनीय भवनों की कुल संख्या | रिक्त जनगणनीय भवनों की कुल संख्या | अधिकृत जनगणनीय भवनों की कुल संख्या |
|-----------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 309,467 | 25,424 | 2,84,043 |

भारत की 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ शहर में कुल 3,09,467 घरों में से, 2,84,043 (92%) पर कब्जा है और केवल 25,424 (7%) खाली हैं। कुल कब्जे वाले घरों में से लगभग (69%) आवासीय हैं और लगभग 5% आवासीय—सह—अन्य उपयोगों के हैं। साथ ही 29,197 यानी कुल कब्जे वाले घरों में से 9% दुकान/कार्यालय हैं।

तालिका—7.3

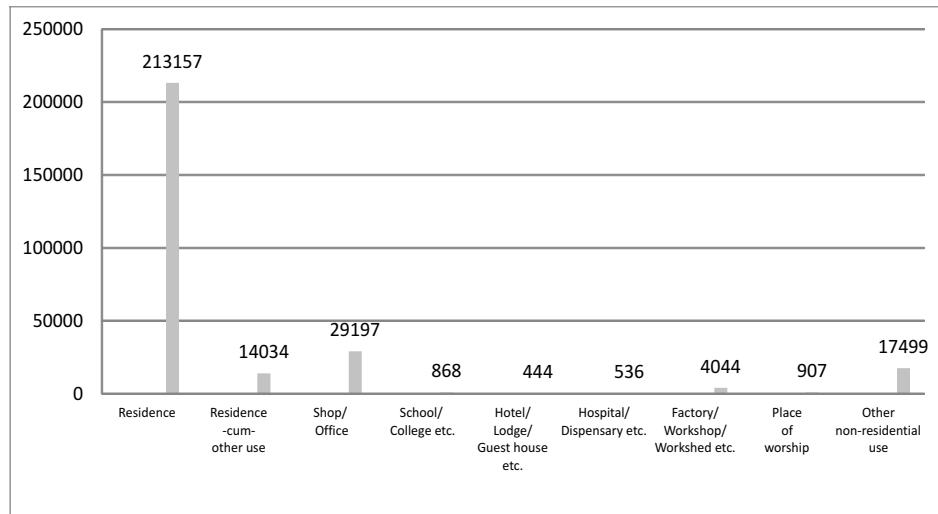
मेरठ शहर में अधिकृत आवास उपयोग — 2011

| अधिकृत जनगणनीय भवनों की कुल उपयोगवार संख्या | | | | | | | | |
|---|-----------------|---------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------------|--------------|-----------------------|--------|
| निवासरत् सह अन्य उपयोग | दुकान/ कार्यालय | विद्यालय/ महाविद्यालय आदि | होटल/ लॉज/ गेस्ट हाउस | अस्पताल/ औषधालय आदि | कारखाना/ कार्यशाला/ वर्कशेड आदि | धार्मिक स्थल | अन्य गैर आवासीय उपयोग | |
| 213,157 | 14,034 | 29,197 | 868 | 444 | 536 | 4,044 | 907 | 17,499 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

चित्र-7.1

मेरठ शहर में अधिकृत आवास उपयोग – 2011



7.1.1 आवासीय स्थिति :

भारत की 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ शहर में आवास स्टॉक की गुणवत्ता से पता चलता है कि कुल घरों में से लगभग 65% अच्छी स्थिति में हैं और 33% रहने योग्य स्थिति में हैं। कुल आवास स्टॉक का केवल 2% ही जीर्ण-शीर्ण स्थिति में है।

तालिका-7.4

मेरठ शहर में जनगणनीय आवासों की स्थिति–2011

| योग | जनगणनीय भवन की स्थिति (बन्द/खाली मकानों को छोड़कर) | | | | | | | | | | |
|----------|--|------------|-------------|----------|----------|------------|-------------|------------------------|-------|------------|-------------|
| | कुल | | | निवासरत् | | | | निवासरत् सह अन्य उपयोग | | | |
| | अच्छा | रहने योग्य | जीर्ण-शीर्ण | योग | अच्छा | रहने योग्य | जीर्ण-शीर्ण | योग | अच्छा | रहने योग्य | जीर्ण-शीर्ण |
| 2,27,191 | 1,46,828 | 76,116 | 4,247 | 2,13,157 | 1,38,756 | 70,363 | 4,038 | 14,034 | 8,072 | 5,753 | 209 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

आवासीय और आवासीय-सह-अन्य उपयोग घरों की गुणवत्ता के आगे के विश्लेषण से पता चलता है कि लगभग 65% आवासीय और लगभग 58% आवासीय-सह-अन्य उपयोग किए गए घर अच्छी स्थिति में हैं। लगभग 33% आवासीय और लगभग 41% आवासीय-सह-अन्य उपयोग वाले घर रहने योग्य स्थिति में हैं। आवासीय और आवासीय-सह-अन्य घरों में जीर्ण-शीर्ण स्थिति में आवास स्टॉक क्रमशः केवल 2% और लगभग 1% हैं।

7.1.2 आवासीय स्टॉक का प्रकार एवं आवास सामग्री की गुणवत्ता :

निम्न तालिका शहर की छत और दीवारों के लिए प्रयुक्त सामग्री के प्रकार के आधार पर जनगणना घरों के वितरण को दर्शाती है।

तालिका-7.5
मेरठ शहर में आवास का प्रकार – 2011

| | कच्चा | टाइल्स की छत एवं कच्चे फर्श के साथ पक्का | अर्द्ध-पक्का | आरसीसी छत एवं फर्श के साथ पक्का | अन्य | कुल योग |
|--------------------|--------|--|--------------|---------------------------------|------|----------|
| मेरठ (नगर निगम) | 17,359 | 5,374 | 1,54,581 | 1,02,564 | 808 | 2,80,686 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

7.1.3 स्वामित्व :

निम्न तालिका, अलग-अलग संख्या में रहने वाले कमरों वाले परिवारों को दर्शाती है। जिन घरों में कोई विशेष कमरे नहीं हैं, उन्हें शहर में आवास की कमी का योगदानकर्ता माना जाता है जो कि कुल घरों की संख्या का लगभग 1.4% (3221) है।

तालिका-7.6
मेरठ शहर में आवासों के स्वामित्व की स्थिति – 2011

| जिन परिवारों के आवासों में कमरों की संख्या है | | | | | | | | |
|---|------------------------|---------------------|---------|---------|----------|----------|-----------|------------------------|
| स्वामित्व की स्थिति | कुल परिवारों की संख्या | कोई विशेष कमरा रहित | एक कमरा | दो कमरे | तीन कमरे | चार कमरे | पांच कमरे | छ: अथवा उससे अधिक कमरे |
| कुल योग | 2,28,991 | 3,221 | 70,912 | 69,498 | 43,258 | 24,930 | 8,779 | 8,393 |
| स्वामित्व | 1,89,592 | 2,479 | 49,368 | 58,484 | 39,114 | 23,596 | 8,439 | 8,112 |
| किराया | 34,803 | 584 | 19,870 | 9,436 | 3,311 | 1111 | 275 | 216 |
| अन्य | 4,596 | 158 | 1,674 | 1578 | 833 | 223 | 65 | 65 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

नीचे दी गई तालिका अलग-अलग आवास कक्षों वाले घरों में विवाहित जोड़ों की संख्या दर्शाती है। भारत की 2011 की जनगणना के अनुसार, मेरठ शहर में जिन घरों में विवाहित जोड़ों की संख्या विशिष्ट कमरों की संख्या से अधिक है, वे लगभग 10,650 हैं और यह शहर में आवास की कमी का हिस्सा है।

तालिका-7.7
विभिन्न आवास कक्षों वाले घरों में विवाहित जोड़ों की संख्या

| आवासों में कमरों की संख्या | | | | | | | | |
|------------------------------------|------------------------|---------------------|---------|---------|----------|----------|-----------|------------------------|
| एक घर में विवाहित जोड़ों की संख्या | कुल परिवारों की संख्या | कोई विशेष कमरा रहित | एक कमरा | दो कमरे | तीन कमरे | चार कमरे | पांच कमरे | छ: अथवा उससे अधिक कमरे |
| कुल योग | 2,28,991 | 3,221 | 70,912 | 69,498 | 43,258 | 24,930 | 8,779 | 8,393 |
| कोई नहीं | 16,370 | 1079 | 6,655 | 4,504 | 2,302 | 1127 | 356 | 347 |
| 1 | 1,61,082 | 1,611 | 58,593 | 50,876 | 28,199 | 13,770 | 4,403 | 3,630 |

| | | | | | | | | |
|----|--------|-----|-------|--------|-------|-------|-------|------|
| 2 | 38,299 | 391 | 4,951 | 12,002 | 9,456 | 6,700 | 2,473 | 2326 |
| 3 | 10,118 | 104 | 572 | 1731 | 2,736 | 2494 | 1104 | 1377 |
| 4 | 2358 | 26 | 110 | 299 | 446 | 676 | 327 | 474 |
| 5+ | 764 | 10 | 31 | 86 | 119 | 163 | 116 | 239 |

स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

7.2 सार्वजनिक, निजी, सहकारी क्षेत्रों एवं स्वयं सहायता समूहों का योगदान :

सरकारी योजनायें / परियोजनायें

आवासहीन जनसंख्या हेतु सरकार द्वारा कई योजनायें कार्यान्वित की जा रही हैं। निम्न तालिका में मेरठ शहर में प्रधानमंत्री आवास योजना की प्रगति की स्थिति को दर्शाया गया है।

तालिका—7.8

प्रधानमंत्री आवास योजना की प्रगति

| जिले का नाम | पूर्व के पांच वर्षों के दौरान निर्मित आवास | आवासीय इकाई का आकार वर्ग मीटर में | आवास की कीमत | भुगतान का प्रकार | लाभार्थी परिवारों की संख्या |
|-------------|--|-----------------------------------|--------------|--------------------|-----------------------------|
| मेरठ | 9,616 | 30 | 3,80,827.00 | Online PFMS portal | 9,616 |

स्रोत : जिला नगरीय विकास अभिकरण (डूड़ा)

7.3 आवासीय स्थिति के वर्तमान रुझान :

वर्तमान में मेरठ में संपत्तियों की कीमतें लगभग 2.10 लाख रुपये से शुरू होती हैं जबकि मेरठ में संपत्तियों की औसत कीमत 62.48 लाख रुपये है। मेरठ में लगभग 5 इलाके हैं जो ऊपर की ओर प्रवृत्ति दिखा रहे हैं, ये जागृति विहार, रोहटा रोड, शताब्दी नगर, दौराला—मसूरी रोड तथा मेरठ बाईपास रोड हैं, जबकि 3 इलाकों में गिरावट देखी जा रही है। कुल मिलाकर, मेरठ में कीमत का रुझान है जो पिछले छह महीनों से बढ़ रहा है। प्राथमिक टोही सर्वेक्षणों के आधार पर आवास में हाल के रुझानों के सम्बन्ध में कुछ अवलोकन निम्न हैं:

- ◆ अच्छी स्थिति वाले घरों की संख्या में वृद्धि हुई। साथ ही रहने योग्य घरों के अनुपात और संख्या में वृद्धि की प्रवृत्ति देखी गई।
- ◆ सड़कों के किनारे निर्माण में वृद्धि।
- ◆ मवाना, सरधना और हस्तिनापुर जैसे अन्य शहरों में आवास की वृद्धि।

7.4 महत्वपूर्ण चरणों हेतु आवासीय मांग का आंकलन :

किसी भी शहर के लिए आवास की मांग विभिन्न कारकों जैसे प्रवास, वर्तमान घरों की स्थिति, मलिन बस्तियों और उनके रहने की स्थिति, इसके अतिरिक्त शहर की प्राकृतिक वृद्धि, किराये के घरों की संख्या और उनके कार्यकाल आदि का कार्य है।

आवास की मांग का आंकलन आधार वर्ष में कमी और जनसंख्या की प्राकृतिक वृद्धि के कारण मांग पर विचार करके किया जाता है। आवास की कमी का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2011 की जनगणना के आंकड़ों पर विचार किया जाता है। जिन विभिन्न श्रेणियों पर विचार किया गया है उनमें जीर्ण—शीर्ण घर, कच्चे घर, बिना किसी विशेष कमरे वाले घर, किराये के घर और बेघर परिवार शामिल हैं। प्रत्येक श्रेणी के अंतर्गत परिवारों की संख्या निम्न तालिका में दर्शाई गई है।

तालिका-7.9
मेरठ शहर के आवास में वर्तमान अभाव – 2011

| क्र.सं. | श्रेणी | परिवारों की संख्या |
|---------|--|--------------------|
| A | जीर्ण-शीर्ण भवन | 4,247 |
| B | कच्चे भवन (छत एवं दीवार सामग्री के आधार पर) | 17,359 |
| C | ऐसे भवन जहां विवाहित जोड़ों की संख्या विशिष्ट कमरों की संख्या से अधिक है | 10,650 |
| D | किराये के भवन | 34,803 |
| E | आवासहीन परिवार | 453 |
| | योग | 67,512 |

7.5 निष्कर्ष :

वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार मेरठ में कुल 3,09,467 जनगणना घर हैं। जिनमें से 25,424 खाली हैं। इसका कारण इन घरों की जर्जर स्थिति है। ये खाली घर आवास की कमी को बढ़ाते हैं। घर की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता है क्योंकि जनसंख्या बढ़ रही है इसलिए आवास की मांग भी बढ़ेगी। आवास की स्थिति के सम्बन्ध में अधिक जानकारी प्राप्त करने के लिए मवाना एनपी, हस्तिनापुर एनपी, सरधना एनपीपी के शहरों में आवास के विवरण का और अधिक विश्लेषण करने की आवश्यकता है।

8.1 वर्तमान नेटवर्क का विश्लेषण :

8.1.1 सड़क / मार्ग :

मेरठ में प्रमुख सड़कों परिवहन नेटवर्क में विभिन्न अपर्याप्तियों के कारण यातायात की भीड़ से ग्रस्त हैं। इनमें क्षमता की कमी, सड़क पदानुक्रम की खराब परिभाषा, अतिक्रमण, ऑन-स्ट्रीट पार्किंग, खराब यातायात प्रबंधन, अक्षम सुरक्षा यातायात नियमों का अपर्याप्त प्रवर्तन, पैदल यात्री क्षेत्रों की कमी और अपर्याप्त स्ट्रीट फर्नीचर शामिल हैं। पहले से ही भीड़भाड़ वाली सड़कों के साथ आगामी विकास, फेरीवालों द्वारा अतिक्रमण, और अनाधिकृत ऑन-स्ट्रीट पार्किंग क्षेत्र में यातायात और पार्किंग समस्याओं को बढ़ाते हैं।

राष्ट्रीय राजमार्ग (NH) और राज्य राजमार्ग (SH) की कुल लम्बाई 356 किमी मानी गई है। मेरठ निगम क्षेत्राधिकार में लगभग सभी प्रमुख सड़कों का निर्माण और रखरखाव मेरठ नगर निगम द्वारा किया जाता है, जबकि राजमार्ग और अन्य जिला स्तर की सड़कों लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) से संबंधित हैं। कॉलोनियों में बनी आंतरिक सड़कों का उत्तरदायित्व मेरठ विकास प्राधिकरण (एमडीए) और संबंधित निजी विकासकर्ताओं की है।

नगर निगम द्वारा अनुरक्षित कुल सड़क लगभग 920 किमी है, जिसमें कच्ची (बिना सतह वाली) सड़कें कुल सड़क की लम्बाई का लगभग 50% है।

तालिका-8.1 सड़क / मार्गों का श्रेणीवार वितरण

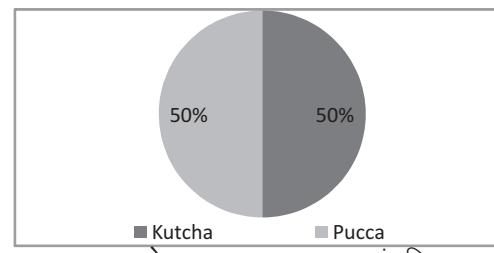
| सड़क का प्रकार | सड़क लम्बाई (किमी में) | सड़क लम्बाई का प्रतिशत | उत्तरदायित्व |
|--------------------|------------------------|------------------------|--------------|
| राष्ट्रीय राजमार्ग | 12 | 0.90% | NHAI |
| राजकीय राजमार्ग | 243 | 19.10% | PWD |
| जिला मार्ग | 100 | 7.90% | PWD |
| निगम मार्ग | 920 | 72.10% | M. Corp. |
| योग | 1275 | 100% | |

स्रोत : सलाहकार द्वारा आंकलित

चार राष्ट्रीय राजमार्ग (NH-34, NH-334, NH-334B और NH-709A) मेरठ से होकर गुजरते हैं। ऊपरी गंगा नहर एक्सप्रेसवे, जो शहर के बाहरी इलाके से होकर गुजरता है, विकास के अधीन है। ये सड़कें मुख्य रूप से 'यातायात के माध्यम से' को पूरा करती हैं, हालांकि 'नियत यातायात' भी एक निश्चित प्रतिशत के लिए जिम्मेदार है। अन्य इंटर-सिटी सड़कों में मेरठ-बिजनौर (एसएच-18), गढ़मुक्तेश्वर-मेरठ-करनाल (एसएच-82), मेरठ-बागपत-सोनीपत (एसएच-14), मेरठ-बिजनौर-पौड़ी रोड और मेरठ-परीक्षितगढ़ रोड शामिल हैं।

महत्वपूर्ण शहर की मुख्य सड़क में दिल्ली मार्ग, आबू लेन, मवाना मार्ग, बुढ़ाना मार्ग एवं बागपत मार्ग सम्मिलित हैं। ये सड़कें मुख्य रूप से इंट्रासिटी ट्रैफिक की बड़ी मात्रा को पूर्ण करती हैं। नगर निगम द्वारा अनुरक्षित कुल सड़क लगभग 920 किमी है, जिसमें कच्ची (बिना सतह वाली) सड़कें कुल सड़क की लम्बाई का लगभग 50 प्रतिशत हैं।

सड़क की स्थिति के अनुसार प्रतिशत विभाजन



8.1.2 हवाई अड्डा :

मेरठ शहर का निकटतम प्रमुख हवाई अड्डा नई दिल्ली में इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है जो सड़क मार्ग लगभग 86 किलोमीटर दूर है। मेरठ का अम्बेडकर हवाई अड्डा जो 47 किलोमीटर में फैला है, वर्तमान में केवल कार्यात्मक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाता है, जैसे कि ईंधन भरना, उतरना आदि। पिछले कुछ वर्षों में एक-दो बार बंद होने के बाद, इस हवाई पट्टी को एक पूर्ण राष्ट्रीय हवाई अड्डे के रूप में विकसित करने को अंतिम रूप देने और आगे बढ़ाने के लिए राज्य सरकार ने आगे बढ़ने का संकेत दिया है। देहरादून में जॉली ग्रांट हवाई अड्डा सड़क मार्ग से शहर से लगभग 181 किलोमीटर दूर है।

8.1.3 रेलवे :

मेरठ शहर में 3 रेलवे स्टेशन हैं, जिनका नाम मेरठ जंक्शन, मेरठ सिटी छावनी स्टेशन और परतापुर रेलवे स्टेशन हैं। इनमें से मेरठ सिटी जंक्शन शहर का प्रमुख रेलवे स्टेशन है। यह मेरठ-बुलंदशहर-खुर्जा लाइन और दिल्ली-मेरठ-सहारनपुर लाइन का एक जंक्शन है। यह दिल्ली मंडल के अंतर्गत भारत के उत्तर रेलवे क्षेत्र में स्थित है। मेरठ छावनी शहर का एक अन्य प्रमुख रेलवे स्टेशन है।

तालिका-8.2

रेल ट्रांजिट का विवरण

| घटक | विवरण |
|----------------------------------|-------------|
| रेलवे स्टेशनों की संख्या | 3 |
| रेल नेटवर्क की लम्बाई (किमी में) | 44 |
| रेल गेज का प्रकार | Broad gauge |
| यार्ड की संख्या | 1 |

8.2 यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति :

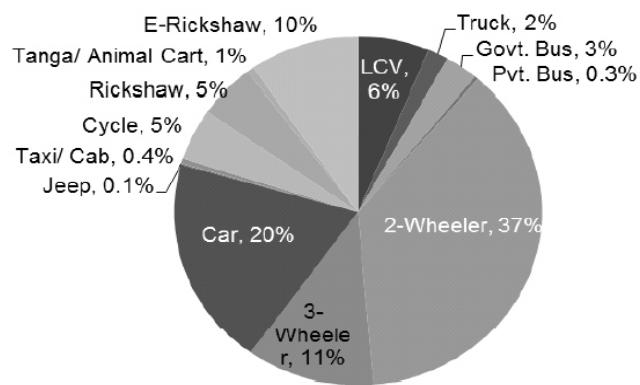
8.2.1 मॉडल स्पलिट (Modal split)

मेरठ में एक बड़ी आबादी विभिन्न स्थानों पर आने-जाने के लिए दोपहिया वाहनों का उपयोग करती है। मेरठ में कुल वाहनों की आवाजाही में दो पहिया वाहनों की हिस्सेदारी 37 फीसदी है। इसके बाद कारों और तिपहिया वाहनों का नंबर आता है, जो क्रमशः 20% और 11% हैं। एलसीवी (6%) और ट्रक (2%) सहित माल ढोने वाले वाहन, सामूहिक रूप से कुल यातायात का 8% हिस्सा हैं। साइकिल (5%), रिक्षा (5%), और पशु-चालित गाड़ियां (1%) सहित गैर-मोटर चालित मोड़, सामूहिक रूप से कुल यातायात का 11% सम्मिलित हैं।

8.2.2 वाहन पंजीकरण एवं स्वामित्व :

जैसा कि अग्र तालिका 8.3 में दिखाया गया है, 2011 से 2020 तक पंजीकृत वाहनों की संख्या में लगभग 2.7% की वार्षिक औसत वृद्धि हुई है। यातायात की संरचना के संदर्भ में, यह देखा गया है कि 2-व्हीलर्स का 2020 में कुल

चित्र-8.2
मेरठ शहर में मॉडल वर्गीकरण



पंजीकृत वाहनों में सबसे बड़ा हिस्सा 54,096 है, जबकि 2019 में 76,323 कुल पंजीकृत वाहनों की तुलना में 29% की गिरावट दर्ज की गई है।

तालिका—8.3

वर्षावार वाहन पंजीकरण विवरण

| सङ्क का प्रकार | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| यात्री वाहन | | | | | | | | | | |
| दो पहिया | 37,045 | 39,752 | 42,496 | 47,380 | 47,980 | 49,078 | 56,749 | 67,452 | 60,547 | 40,764 |
| श्री व्हीलर | 842 | 1,410 | 1,440 | 1,247 | 1,057 | 1,243 | 4,140 | 1,750 | 1,127 | 1,334 |
| हल्के यात्री वाहन | 7,149 | 7,751 | 7,714 | 8,640 | 9,212 | 9,600 | 11,792 | 12,368 | 12,063 | 10,444 |
| मध्यम यात्री वाहन | 41 | 47 | 54 | 44 | 44 | 48 | 37 | 96 | 78 | 36 |
| वृहद्ध यात्री वाहन | 208 | 157 | 157 | 115 | 106 | 410 | 222 | 105 | 77 | 25 |
| सामग्री वाहन | | | | | | | | | | |
| हल्के सामग्री वाहन | 891 | 1,092 | 1,198 | 1,161 | 797 | 932 | 1,300 | 1,904 | 1,763 | 1,159 |
| मध्यम सामग्री वाहन | 146 | 98 | 61 | 40 | 63 | 78 | 112 | 112 | 116 | 58 |
| वृहद्ध सामग्री वाहन | 563 | 508 | 349 | 435 | 610 | 661 | 900 | 957 | 485 | 195 |
| अन्य | . | 1 | 1 | 1 | 15 | 8 | 15 | 49 | 67 | 81 |
| योग | 46,885 | 50,816 | 53,470 | 59,063 | 59,884 | 62,058 | 75,267 | 84,793 | 76,323 | 54,096 |

स्रोत : Vahan dashboard (updated 2020), GoI

वर्ष 2019 में कुल पंजीकृत वाहनों की संख्या 8,66,416 के सापेक्ष वर्ष 2020 में 9,20,512 हो गई है।

तालिका—8.4

शहर में कुल पंजीकृत वाहनों की संख्या

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| कुल पंजीकृत वाहन | 3,44,742 | 3,95,558 | 4,49,028 | 5,08,091 | 5,67,975 | 6,30,033 | 7,05,300 | 7,90,093 | 8,66,416 | 9,20,512 |

स्रोत : Vahan dashboard (updated 2020), GoI

8.2.3 यात्रा पैटर्न एवं महत्वपूर्ण कारक :

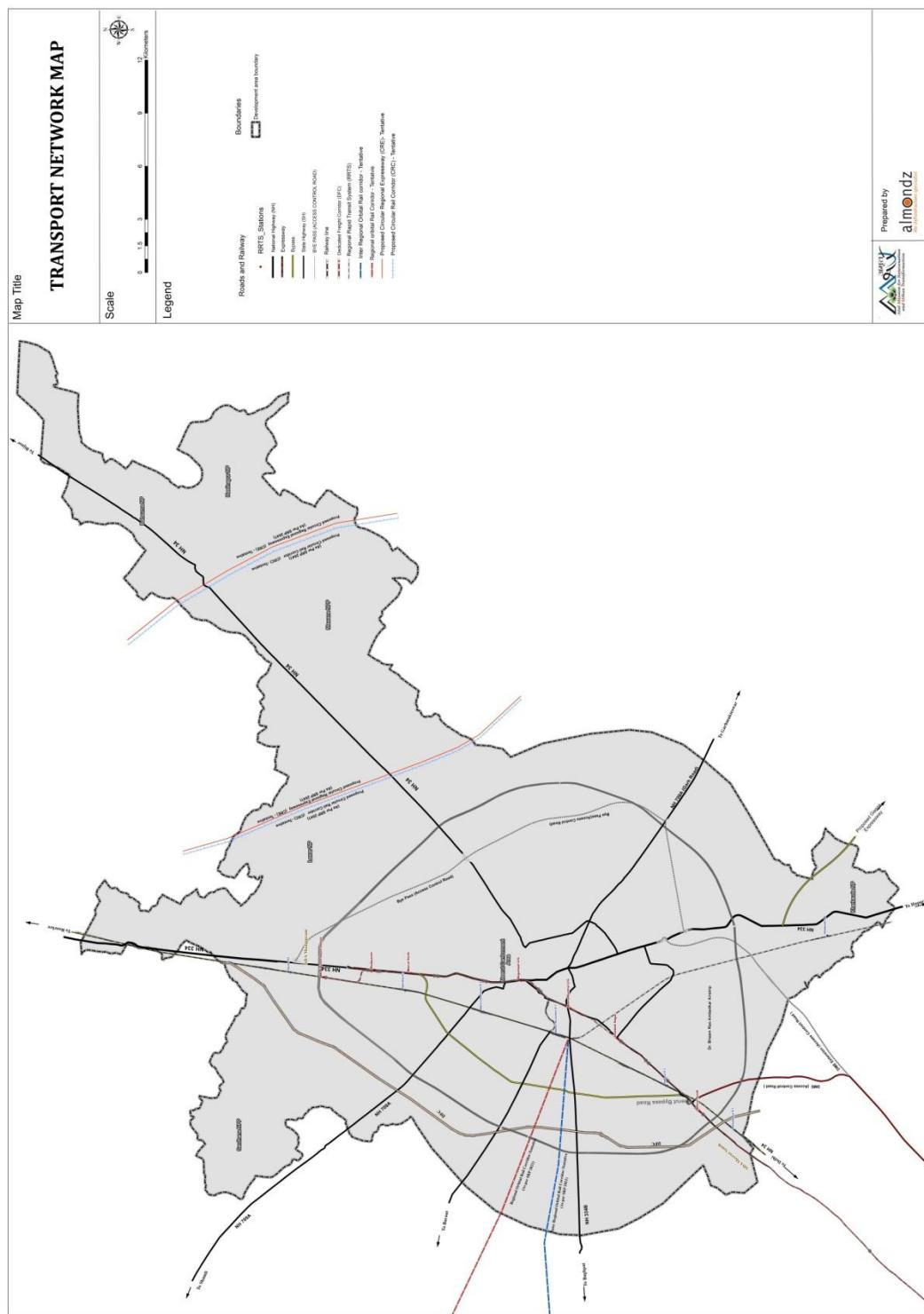
8.2.3.1 केन्द्रीय एवं मुख्य क्षेत्रों की समस्याएँ :

अधिकतर सभी व्यवसायिक क्षेत्रों को शहर के केंद्र की ओर जमा हुआ देखा जा सकता है। शहर की मुख्य

मानचित्र 8.1

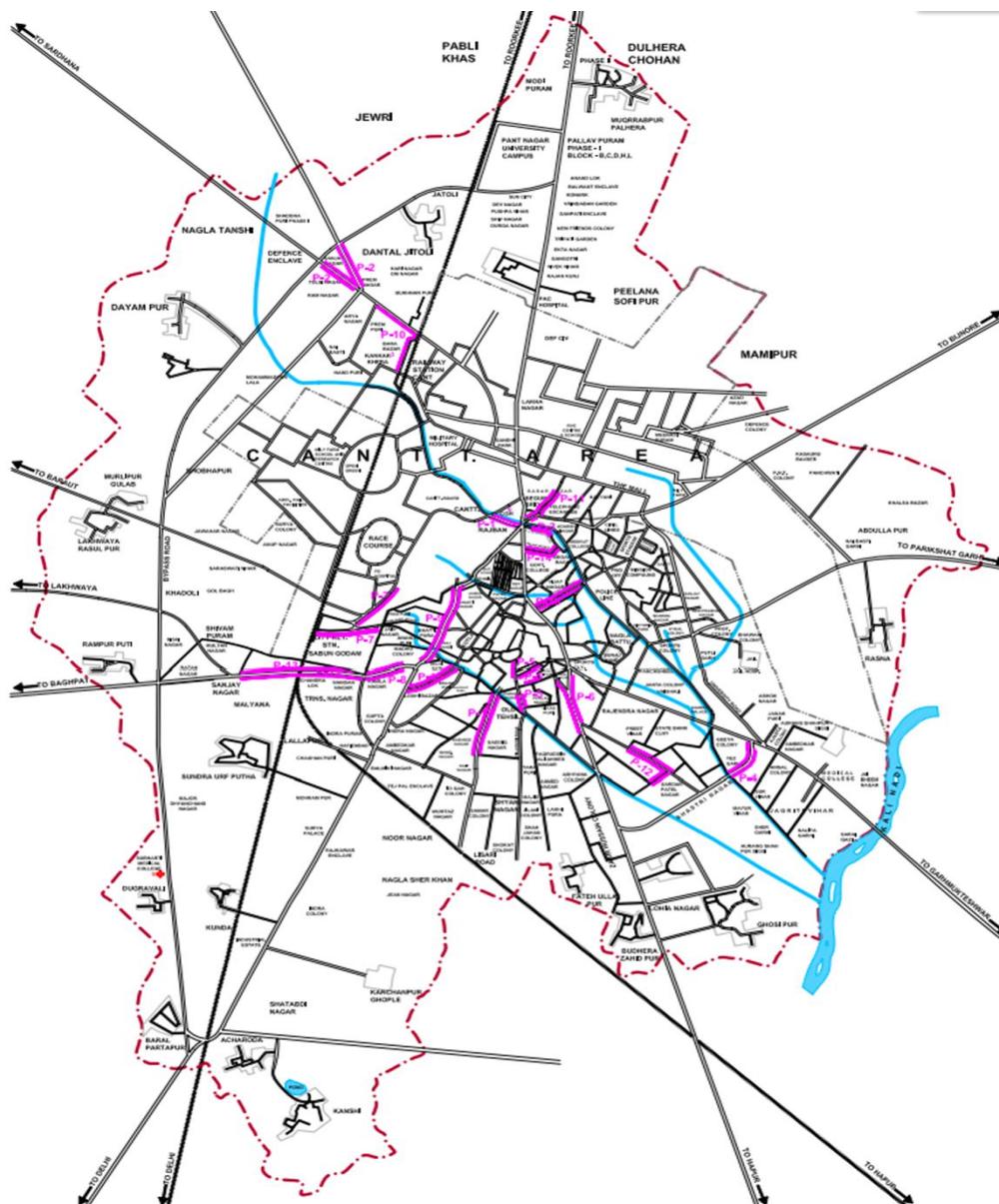
विभिन्न श्रेणियों की सड़कों पर प्रकाश डालते हुए मेरठ एओआई

का सड़क नेटवर्क मानचित्र



मानचित्र 8.2

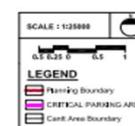
पार्किंग क्षेत्र मानचित्र



ON STREET PARKING

- P-1 BEGUM PUL-ABU LANE
- P-2 SAGDAM ROAD
- P-3 LOKHARA ROAD
- P-4 SHASTRI MARG
- P-5 GHATA GHAR ROAD
- P-6 HARIBHOGI CHHAGAT SINGH MARKET
- P-7 WESTERN COURT ROAD
- P-8 BAGH PAT ROAD
- P-9 KABADI BAZAR ROAD
- P-10 (SADAR BAZAR | NAYA BAZAR)
- P-11 SADAR BAZAR
- P-12 CENTRAL MARKET SHASTRI NAGAR
- P-13 TRASNPORI NAGAR
- P-14 KALI NAGAR
- P-15 SARRAFIA BAZAR
- P-16 BALI BAZAR
- P-17 KAIR NAGAR

DETAILS OF CRITICAL PARKING LOCATIONS IN THE CITY



सड़कों के साथ शहर के नए हिस्सों में व्यवसायिक क्षेत्रों का विकास किया गया है। दिल्ली रोड, हापुड़ रोड, बच्चा पार्क जंक्शन, गढ़ रोड और लोहिया नगर के पास बड़े थोक बाजार विकसित होते देखे जा सकते हैं। भले ही कई थोक बाजारों को शहर के बाहरी इलाके में स्थानांतरित कर दिया गया है, केंद्रीय शहर कपड़ा और वस्त्र, सोना और खाद्यान्न की थोक गतिविधि का केंद्र बना हुआ है।

शहर के पुराने हिस्से में घटाघर क्षेत्र, वैली बाजार, सरफा, बुढ़ाना गेट, लिसाड़ी गेट, लाला का बाजार और सुभाष बाजार मुख्य बाजार क्षेत्र हैं जो मुख्य रूप से पहली मंजिल पर आवासीय परिसर के साथ चल रहे हैं। बाजार की इन गलियों में संकरी सड़कें जाम का प्रमुख कारण हैं। दुकान—मालिकों और फेरीवालों द्वारा किए गए अतिक्रमण से आरओडब्ल्यू कम हो जाता है, जिससे स्थिति और खराब हो जाती है। इन बाजार क्षेत्रों के साथ पार्किंग की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। इन बाजारों में आने वाले उपयोगकर्ता आमतौर पर अपने वाहनों को सड़क के किनारों पर पार्क करते हैं, जिससे बेतरतीब यातायात प्रवाह होता है।

यह इन स्थानों पर यातायात को आसान बनाने के लिए वाणिज्यिक परिसरों को विकसित करने की आवश्यकता को इंगित करता है। बाजार के अन्दर संकरी गलियों में से कुछ को दुकानों तक आसान पहुंच के लिए पैदल भी बनाया जाना चाहिए। इन बाजारों के पास साइकिल—रिक्शा और ई—रिक्शा की पार्किंग सबसे महत्वपूर्ण चिंताओं में से एक है, क्योंकि ये इन व्यवसायिक क्षेत्रों में यातायात के रुकने का प्रमुख कारण हैं।

8.2.3.2 पार्किंग :

व्यक्तिगत मोटर वाहनों में वृद्धि के साथ, वर्तमान में शहरी केन्द्रों के समक्ष सबसे बड़ी समस्याओं में से एक पार्किंग स्थलों का अभाव है। पर्याप्त व्यवस्थिति पार्किंग स्थल एवं सुविधाओं के अभाव में वाहनों की पार्किंग हेतु मूल्यवान सड़क स्थान का उपयोग किया जा रहा है। शहर में पार्किंग को निम्नलिखित श्रेणियों में विभाजित किया जा सकता है।

- (i) सड़कों के किनारे
- (ii) नियोजित व्यवसायिक केन्द्रों में
- (iii) आवासीय कॉलोनियों में, तथा
- (iv) वृहद्व रस्तीय संस्थागत परिसरों में

आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय द्वारा परिभाषित वर्ष 2011 के सत्र आवास पर राष्ट्रीय मिशन (एनएमएसएच) के पैरामीटर बताते हैं कि पार्किंग प्रबंधन रणनीतियों का उद्देश्य मौजूदा पार्किंग सुविधाओं के अधिक कुशल उपयोग को प्रोत्साहित करना, पार्किंग की मांग को कम करना और स्थानांतरण करना होना चाहिए। गैर—निजी मोड़ की यात्रा। निजी वाहन को पार्किंग के लिए जगह के उपयोग के लिए भुगतान करना चाहिए। उत्पन्न राजस्व का एक हिस्सा स्थानीय समुदायों की भागीदारी के साथ फुटपाथ, साइकिल ट्रैक और सुविधाओं के रखरखाव के स्थानीय सुधार के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है।

- 1 बस पार्किंग :** सार्वजनिक/निजी बसों एवं व्यवसायिक वाहनों की पार्किंग हेतु व्यस्त समय में उपयोग के लिये बड़ी सार्वजनिक पार्किंग सुविधाओं, फ्लाईओवर के नीचे, चौड़ी मुख्य सड़कों एवं शहर के निम्न स्तरीय उपयोग वाले क्षेत्रों को उचित दरों पर प्रभार्य होने की अनुमति दी जानी चाहिये। शहर की परिधि में निजी बसों, निजी व्यवसायिक/वाणिज्यिक वाहनों, ट्रकों एवं लॉजिस्टिक टर्मिनलों हेतु स्थल की योजना एवं प्रावधान की जोनल योजना स्तर पर तैयार की जानी चाहिये।
- 2 आवासीय पार्किंग :** शुल्क सहित ऑन—स्ट्रीट पार्किंग को दीर्घकालिक एवं अल्पकालिक पार्किंग प्रावधानों हेतु विकसित किया जाना चाहिए।
- 3 सार्वजनिक पार्किंग :** नामित व्यवसायिक केन्द्रों एवं क्षेत्रों में जहां मिश्रित उपयोग के रूप में महत्वपूर्ण व्यवसायिक गतिविधियां विकसित हुई हैं, वहां सार्वजनिक सुविधाओं के निर्माण हेतु प्रमुख प्रयास भी किए जाने चाहिये। भीड़ भाड़ वाले क्षेत्रों में पैदल चलने पर भी विचार किया जाना चाहिये।

मेरठ में विभिन्न सड़कों पर बड़ी संख्या में बाजार, वाणिज्यिक एवं अन्य गतिविधि केन्द्र अपर्याप्त पार्किंग सुविधाओं से ग्रस्त हैं। इनमें से अधिकांश भागों में, सड़क पर भीड़ का मूल कारण ऑन—स्ट्रीट पार्किंग होता है।

8.2.3.3 प्रमुख मूल गंतव्य पेयर :

यात्री यात्राओं के प्रमुख मूल गंतव्य जोड़े का मूल्यांकन चित्र 8.4 में प्रस्तुत किया गया है।

8.2.3.4 पर्यावरणीय प्रभाव :

यातायातीय भीड़ वाहन उत्सर्जन में वृद्धि करती है एवं परिवेशी वायु गुणवत्ता को कम करती है एवं वर्तमान के अध्ययनों ने प्रमुख सड़क मार्गों के समीप रहने वाले ड्राईवरों, यात्रियों एवं व्यक्तियों हेतु अधिक अस्वस्थता एवं मृत्यु दर को दर्शाया है।

वाहनों के माध्यम से निकलने वाली प्रमुख हानिकारक गैसें निम्नानुसार हैं –

कार्बन मोनोऑक्साइड Carbon monoxide (CO) :

यह एक जहरीली गैस है जो अपूर्ण दहन के परिणामस्वरूप उत्पन्न होती है।

अद्वैत हाइड्रोकार्बन Un-burnt hydrocarbons (HC) :

यह पेट्रोल के वाष्णीकरण एवं केवल आंशिक रूप से जले हुये हाईड्रोकार्बन के निर्वहन के कारण होती है।

अन्य गैसें एवं जमाव (Other gases and deposits) :

नाईट्रोजन ऑक्साइड, टेट्राएथिल लेड एवं कार्बन डिस्ट पार्टिकल्स।

कृषि क्षेत्र में फसलों का नुकसान एवं जीवमंडल पर प्रभाव :

फसलों के साथ-साथ जंगलों एवं अन्य पारिस्थितिक तंत्रों को एसिड के जमाव, ओजोन एक्सपोजर एवं सोडियम ऑक्साइड (SO_2) से नुकसान होता है।

जैव विविधता एवं परिस्थितिक तंत्र पर प्रभाव (मृदा एवं जल/भूजल) :

मृदा एवं भूजल पर प्रभाव मुख्य रूप से नाईट्रोजन ऑक्साइड के जमाव के कारण यूट्रोफिकेशन एवं अम्लीकरण के साथ-साथ भारी धातुओं (टायर टूट-फूट से) के संदूशण के कारण होता है।

8.3 यातायातीय प्रवाह : यात्री एवं सामग्री :

शहर में यातायात पैटर्न एवं परिवहन विशेषताओं की वर्तमान स्थिति का आंकलन करने हेतु, शहर में प्रमुख सड़कों एवं जंकशनों पर यातायात सर्वेक्षण किया गया। यातायात मूल्यांकन का मुख उद्देश्य परियोजना सड़क पर आधार वर्ष हेतु दैनिक यातायात एवं यात्रा विशेषताओं सहित एक विश्वसनीय यातायात डाटाबेस स्थापित करना एवं उसके पश्चात् भविष्य के वर्षों हेतु यातायात के स्तर की पहचान करना है।

इस खण्ड में सड़क कॉरिडोर्स एवं जंकशनों के मूल्यांकन हेतु सलाहकार द्वारा किए गये यातायातीय अध्ययन एवं विश्लेषण को प्रस्तुत किया गया है, जैसा कि पूर्व के अध्यायों में वर्णित है। विश्लेषण के परिणाम नेटवर्क अंतराल की पहचान करके एवं क्षमता वृद्धि प्रस्तावों को विकसित करने शहर में परिवहन प्रणाली को बढ़ाने हेतु इनपुट दिये गये हैं।

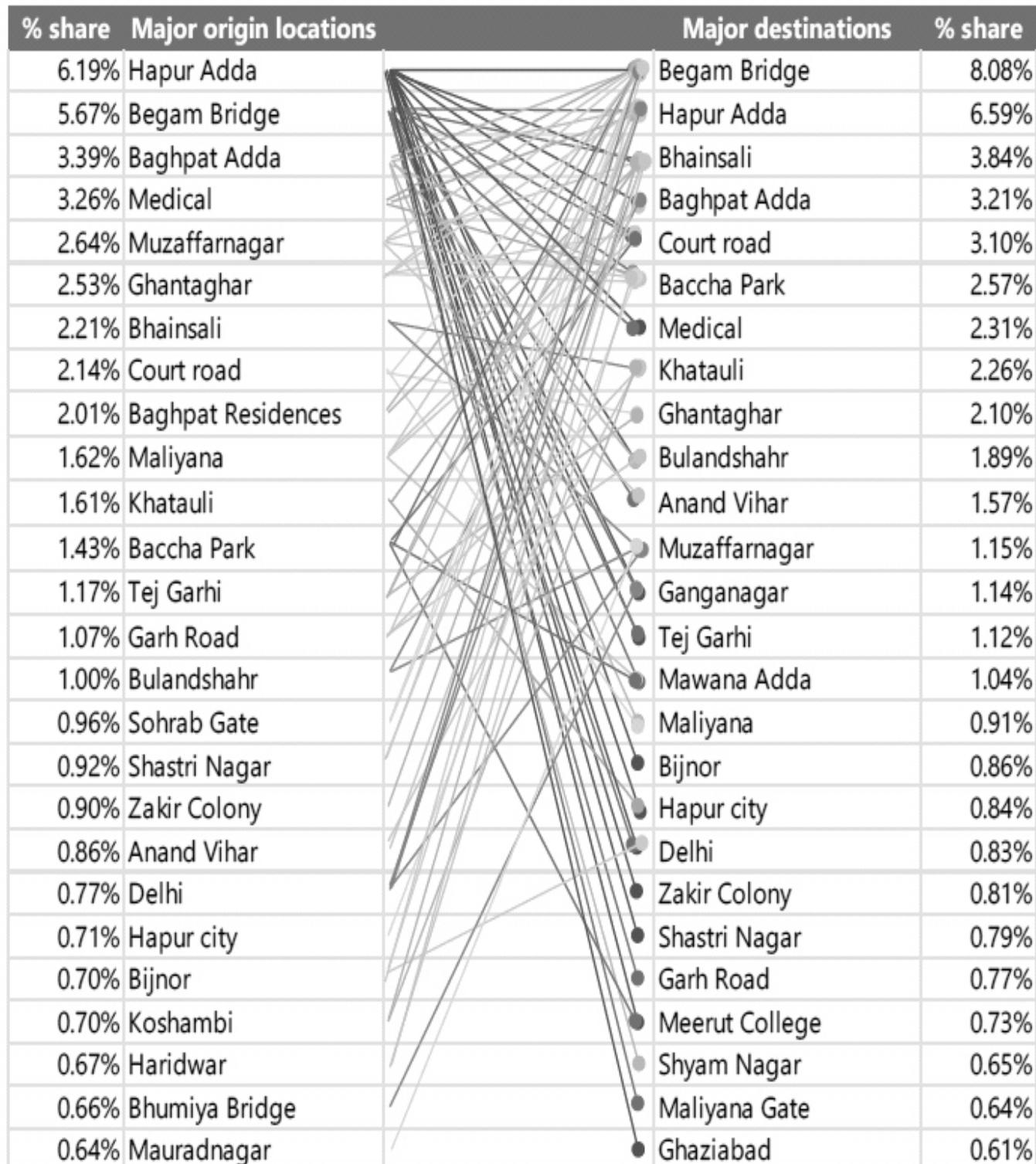
8.3.1 प्राथमिक सर्वे :

मेरठ में किये गये प्राथमिक सर्वे में निम्नलिखित बिन्दु सम्मिलित किये गये हैं :

- वर्गीकृत ट्रैफिक वॉल्यूम गणना (वर्गीकृत टीवीसी), जिसने शहर की यातायातीय संचालन, औसत दैनिक यातायात, यातायात की प्रति घंटा भिन्नता एवं सम्पूर्ण दिन में व्यस्तम् घंटों की पहचान की गई है।
- परियोजना सड़क के प्रभाव क्षेत्र, ट्रिप जनरेशन एवं ट्रिप आकर्षण क्षेत्रों एवं यात्रा के उद्देश्यों की पहचान करने हेतु मूल-गंतव्य (ओडी सर्वे) सर्वेक्षण।
- टर्निंग मूवमेंट काउन्ट (Turning Movement Count, TMC)

सभी किये गये सर्वेक्षण एवं जांच प्रासंगिक आईआरसी एवं अन्य प्रकाशनों व अच्छी उद्योग प्रथाओं के अनुरूप

चित्र-8.3
यात्री यात्राओं हेतु प्रमुख ओडी



Source: Primary Survey

Source Primary Survey

है। इनमें से प्रत्येक सर्वेक्षण एवं जांच के एक संक्षिप्त विवरण का इस अध्याय में उल्लेख किया गया है।

(a) वर्गीकृत यातायातीय मात्रा गणना (Classified Traffic Volume Count, TVC)

वर्गीकृत टीवीसी सर्वे सड़क यातायात की एक मोड़वार भौतिक गणना प्रदान करता है। प्रत्येक चिन्हित सर्वेक्षण स्थान पर निरन्तर 3 कार्य दिवसों हेतु 24 घंटे की अवधि के लिये टीवीसी सर्वे किया गया है।

सभी यातायात सर्वेक्षणों हेतु उपयोग की जाने वाली सर्वेक्षण पद्धति एवं वाहन वर्गीकरण आईआरसी दिशानिर्देश IRC: 64-1990 and IRC: SP-41:1994 पर आधारित हैं। प्रशिक्षित सर्वेयर द्वारा प्रत्येक दिन घंटे एवं आठ घंटे की पाली में यातायात की गणना मैन्युअल रूप से की जाती थी। पर्यवेक्षकों के एक समूह ने वाहनों एवं वाहन यात्रियों की दिशाओं का वर्गीकरण दर्ज किया गया। गणना डाटा 15 मिनट के अंतराल पर दर्ज किया गया था, हस्त प्रतिलिपि का प्रयोग कर एवं प्रत्येक वाहन श्रेणी हेतु प्रति घंटे कुल वाहनों की गणना की गई थी।

सम्बन्धित साइटों से एकत्रित किये गये डाटा का विश्लेषण सभी सर्वेक्षण स्थानों पर दैनिक भिन्नता एवं यातायात की प्रति घंटा भिन्नता, पीक औवर शेयर, ट्रैफिक संरचना एवं औसत दैनिक ट्रैफिक (ADT) का अध्ययन करने हेतु किया जाता है।

यातायात सर्वेक्षण डाटा का विश्लेषण परियोजना सड़क पर निम्नलिखित यातायात जानकारी प्रदान करता है।

1. औसत दैनिक ट्रैफिक (ADT)
2. यातायात संचरना
3. वार्षिक औसत दैनिक यातायात (AADT);
4. यातायात समरूप वर्गों की पहचान
5. सर्वेक्षण अवधि के दौरान यातायात की मात्रा में दैनिक परिवर्तन
6. एक दिन में यातायात की प्रति घंटा भिन्नता
7. पीक औवर समय में पीक फलो
8. एडीटी का दिशात्मक वितरण

ओडी सर्वेक्षण हेतु पांच प्रमुख मार्गों का चयन किया गया है, प्रथम मार्ग शिवाजी चौक से बेगमपुल तक है। द्वितीय रास्ता बेगमपुल से शिवाजी चौक तक है। तृतीय रुट बच्चा पार्क से हापुड़ अड्डा, चतुर्थ रुट भागपत से बेगमपुल एवं पांचवा रुट फुटबॉल चौराहा मार्ग से दिल्ली पीएसएनजीआर का है। वहां से दैनिक, साप्ताहिक एवं मासिक आधार पर वाहनों की आवृत्ति की गणना की जाती है। नीचे दिया गया आंकड़ा शिवाजी चौक से बेगमपुल तक यातायात के आवृत्ति प्रतिशत को दर्शाता है। यह इंगित करता है कि सर्वेक्षण की गई कुल जनसंख्या में से 65 प्रतिशत जनसंख्या किसी कार्य के कारण इन स्थानों पर दैनिक आधार पर आती है, 22 प्रतिशत सर्वेक्षण की गई जनसंख्या साप्ताहिक आधार पर इन स्थानों का यात्रा करती है एवं 13 प्रतिशत जनसंख्या मासिक आधार पर इस स्थान की यात्रा करती है।

शहर में यातायात प्रवाह की आवृत्ति की जांच हेतु पांच प्रमुख मार्गों का चयन किया जाता है। नीचे दिया गया आंकड़ा दैनिक, साप्ताहिक एवं मासिक आधार पर यातायात प्रवाह की आवृत्ति को दर्शाता है। सर्वेक्षण पूर्ण करने के पश्चात् यह निष्कर्ष निकलता है कि कुल जनसंख्या का 65 प्रतिशत दैनिक आधार पर इन स्थानों का दौरा करता है। ये मुख्य क्षेत्र हैं, अतः लोग कार्य एवं कुछ अन्य उद्देश्यों हेतु दैनिक आधार पर इन स्थानों पर जाते हैं।

8.3.2 चौराहों पर टर्निंग मूवमेंट काउन्ट सर्वे :

चौराहों पर ट्रैफिक के वर्गीकृत टर्निंग मूवमेंट की जानकारी प्राप्त करने हेतु प्रमुख चौराहों पर इंटरसेक्शन टर्निंग मूवमेंट सर्वे किया गया। IRC SP-41:1994 में निर्दिष्ट दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रत्येक दृष्टिकोण से सभी सम्भावित मोड़ आवागमनों हेतु सभी प्रकार के वाहनों की वर्गीकृत यातायात मात्रा गणना पृथक रूप तैयार की जाती है। प्रशिक्षित प्रगणकों की सहायता से कार्य दिवसों पर 24 घंटों हेतु प्रत्येक निरन्तर 15 मिनट के अंतराल के लिये यातायात रिकॉर्ड

करके सर्वेक्षण किया गया था।

उपयुक्त स्थानों पर पर्याप्त संख्या में प्रशिक्षित प्रगणकों को तैनात करके चौराहे पर प्रत्येक मोड़ आवागमन को रिकॉर्ड किया गया था। दैनिक टर्निंग फलो एवं पीक ऑवर टर्निंग फलो के डाटा का उपयोग आसपास के रोड नेटवर्क में ट्रैफिक की आवाजाही को समझाने हेतु किया जाता है। यह चौराहों के डिजाइन के आधार के रूप में कार्य करता है।

8.3.3 मूल गंतव्य (Origin Destination, OD) सर्वे :

अध्ययन कॉरिडोर के साथ यात्री यातायात के यात्रा पैटर्न का अध्ययन करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ मूल—गंतव्य सर्वेक्षण किया गया था। कार्यदिवसों में 24 घंटे ओडी सर्वेक्षण किये गये। अधिकांश सन्दर्भों में, यह सर्वेक्षण उसी स्थान पर आयोजित किये गये थे जहां वर्गीकृत यातायात मात्रा गणना अर्थात् यातायात मात्रा गणना के समानांतर सर्वेक्षण किया गया था। सर्वेक्षण हेतु सड़क किनारे साक्षात्कार पद्धति अपनाई जाती है जिसमें पुलिस की सहायता से यादृच्छिक नमूना आधार पर वाहनों को रोका गया है। प्रशिक्षण प्रगणकों ने आवश्यक डाटा (मूल, गंतव्य, यात्रा की लम्बाई, यात्रा का उद्देश्य, वस्तु प्रकार, आवृत्ति आदि विभिन्न वाहन प्रकारों हेतु लागू) प्राप्त करने के लिए ड्राईवरों का साक्षात्कार लिया।

इस सर्वेक्षण के परिणाम परियोजना सड़क के प्रभाव क्षेत्र की पहचान करने के साथ—साथ विभिन्न ओडी जोड़ों के मध्य परिचालन यातायात की वृद्धि का आंकलन करने हेतु उपयोगी है। प्रत्येक मोड हेतु अलग—अलग ओडी मैट्रिसेस प्रथम देखे गये नमूने हेतु एवं फिर देखे गये कुल ट्रैफिक हेतु नमूना ओडी मैट्रिसेस को व्यय करके उत्पन्न किये जाते हैं। यह मैट्रिक्स वर्तमान में प्रत्येक सर्वेक्षण स्थान हेतु विकसित किये गये हैं। यह मैट्रिक्स वर्तमान में प्रत्येक सर्वेक्षण स्थान हेतु विकसित किये गये हैं। ओडी डाटा का विश्लेषण परियोजना सड़क पर निम्नलिखित यातायातीय जानकारी प्रदान करता है।

परियोजना प्रभाव क्षेत्र में प्रमुख ट्रिप जेनरेटिंग जोन एवं कुल ट्रिप में इसका भाग :

- परियोजना सड़क पर वाहनों की आवाजाही का लीड एवं लोड पैटर्न
- परियोजना सड़क पर चलने वाली वस्तुओं के प्रकार, तथा
- यात्रा की आवृत्ति एवं उद्देश्य

8.4 निजी एवं सार्वजनिक परिवहन प्रवृत्ति :

मुख्य लेन में यातायात हेतु अवरोधों से बचने के लिये, बस बे को अधिमानतः कर्ब शोल्डर को पीछे करके प्रदान किया जाता है। बस व चौराहों के बहुत निकट नहीं होनी चाहिये। नीचे दी गई तालिका में आमतौर पर बस बे विकसित करने हेतु उपयोग किए जाने वाले दिशानिर्देशों को दर्शाया गया है।

तालिका—8.5

बसबे के डिजाइन हेतु दिशानिर्देश

| घटक | विवरण |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| सिंगल बस स्टॉप की न्यूनतम लम्बाई | 15 मीटर |
| एकाधिक बस स्टॉप हेतु न्यूनतम लम्बाई | अतिरिक्त 15 मीटर प्रति बस स्टॉप |
| सिंगल बस स्टॉप की न्यूनतम गहराई | 4.5 मीटर |
| एकाधिक बस स्टॉप की न्यूनतम गहराई | 7 मीटर |
| चौराहे से दूरी | न्यूनतम 75 मीटर |

चोत : एकीकृत यातायात एवं परिवहन अवसंरचना (योजना एवं इंजीनियरिंग) केन्द्र (UTTIPEC)

मेरठ में निजी वाहनों का अत्यधिक प्रभाव है। इंट्रा-सिटी बसें शहर में एक प्रमुख सार्वजनिक परिवहन साधन हैं। इंटरसिटी यात्री आवाजाही की एक बड़ी मांग को पूर्ण करने हेतु, कई बस मार्गों को चालू किया गया है।

8.4.1 इंट्रा-सिटी बस रूट :

निम्न तालिका में पहचाने गये 20 मार्गों के साथ इंट्रा-सिटी बसें चलती हैं। शहर में 112 बसें हैं, जो सार्वजनिक परिवहन नेटवर्क के माध्यम से कुल शहर के 60 प्रतिशत भाग को कवर करती है।

तालिका-8.6

इंट्रा-सिटी बस सेवाओं का विवरण

| क्र.सं. | इंट्रा-सिटी बस रूट | बस का प्रकार | बसों की संख्या |
|---------|--|--------------|----------------|
| 1 | भगवती विद्यालय – राधागोविन्द | मिनी बस | 16 |
| 2 | भगवती विद्यालय – राधागोविन्द | लो-फ्लोर | 1 |
| 3 | सिटी स्टेशन – हापुड़ स्टैन्ड – मेडीकल कॉलेज | मिनी बस | 7 |
| 4 | सिटी स्टेशन – सीसीएसयू – मेडीकल कॉलेज | मिनी बस | 6 |
| 5 | ढाढ़ेरा – एसएटी – बीएचई – मेरठ | मिनी बस | 1 |
| 6 | गंगासागर – रिठानी – कलंजरी | मिनी बस | 1 |
| 7 | किनानगर – हापुड़ स्टैन्ड | मिनी बस | 3 |
| 8 | लोहिया नगर – काशीराम – जेल – सिटी स्टेशन | मिनी बस | 1 |
| 9 | मसूरी – मोदीनगर | मिनी बस | 8 |
| 10 | मोदीपुरम – मोदीनगर | मिनी बस | 13 |
| 11 | मोदीपुरम – मोदीनगर | लो-फ्लोर | 7 |
| 12 | पिथौली – भैंसाली | मिनी बस | 3 |
| 13 | सरलपुर – भैंसाली | मिनी बस | 4 |
| 14 | सतवई – मेडीकल कॉलेज | मिनी बस | 2 |
| 15 | छावनी स्टेशन – हापुड़ स्टैन्ड – मेडीकल कॉलेज | बड़ी बस | 4 |
| 16 | दौराला / सिवाया – राधागोविन्द | बड़ी बस | 6 |
| 17 | खानपुर – राधागोविन्द | बड़ी बस | 4 |
| 18 | किठौर – हापुड़ स्टैन्ड – सोहराबगेट | बड़ी बस | 9 |
| 19 | मोदीनगर – भैंसाली – राधागोविन्द | बड़ी बस | 6 |
| 20 | सरधना – भैंसाली | बड़ी बस | 10 |

स्रोत : मेरठ सिटी ट्रांसपोर्ट सर्विस लिमिटेड (एमसीटीएसएल), 2019

8.4.2 प्रमुख बस टर्मिनल

8.4.2.1 भैंसाली बस स्टैन्ड :

उच्च पार्किंग सुविधा एवं व्यावसायिक विकास के साथ, वर्ष 2019 में भैंसाली बस स्टैन्ड का उन्नयन किया गया था। यह अनुचित रखरखाव है एवं बहुत भीड़ है। इसमें बैठने, पेयजल एवं शौचालय की समुचित व्यवस्था का अभाव है। बस स्टैन्ड एवं सड़क के मध्य कोई बफर स्पेस नहीं है, जिससे बड़े ट्रैफिक रुकते हैं एवं भीड़भाड़ होती है। सड़क बड़ी

संख्या में छोटे व्यवसायिक प्रतिष्ठानों एवं अतिक्रमण से घिरी हुई है, जिससे आरओडब्लू कम हो गया है।

बस स्टैन्ड पर एक दिन (24 घंटे) तक यात्रियों का सर्वे किया गया। सर्वेक्षण हेतु सड़क किनारे साक्षात्कार पद्धति को अपनाया गया। यादृच्छिक नमूना आधार पर यात्रियों को रोका गया : प्रशिक्षित प्रगणकों ने यात्रियों का साक्षात्कार लिया एवं आवश्यक जानकारी / डाटा एकत्रित किया गया।

1. **ट्रिप जेनरेटिंग जोन :** सर्वेक्षण से ज्ञात होता है कि प्रमुख ट्रैफिक घंटाघर, दिल्ली, मेरठ छावनी, हापुड़ अड़डा, शामली एवं गाजियाबाद से उत्पन्न होता है, जोकि बस स्टैन्ड से आने वाले यात्री यातायात का 30 प्रतिशत है।
2. **ट्रिप अट्रैक्टिव जोन :** प्रमुख ट्रिप अट्रैक्टिव जोन में आनन्द बिहार, गाजियाबाद, शामली, हरिद्वार, बरेली एवं नोएडा सम्मिलित हैं। ये क्षेत्र सामूहिक रूप से भैंसाली बस स्टैन्ड से निकलने वाले बाहरी यात्री यातायात का लगभग 35 प्रतिशत आकर्षित करते हैं।
3. **यात्रा का उद्देश्य :** बस स्टैन्ड पर 20–40 वर्ष आयु वर्ग के यात्रियों का 64 प्रतिशत यातायात होता है। सामाजिक यात्रायें कुल यात्राओं का 27 प्रतिशत भाग है, इसके बाद शैक्षिक यात्रायें हैं, जो कुल यातायात का 20 प्रतिशत है।
4. **यात्रा के दौरान समस्यायें :** लगभग 40 प्रतिशत यात्री यातायात बस स्टैन्ड की दयनीय सफाई एवं रखरखाव से सहमत हैं। अन्य मुद्दों में बस स्टैन्ड पर बैठने के अभाव एवं सुरक्षा व सुरक्षा सम्बन्धी चिंतायें सम्मिलित हैं। सीसीटीवी कैमरों एवं पुलिस निगरानी की कमी के कारण कम विश्वसनीय यात्रायें होती है, एवं यह बस स्टैण्ड की बड़ी समस्यायें हैं।

8.4.2.2 मेरठ शहर रेलवे स्टेशन :

मेरठ सिटी रेलवे स्टेशन उत्तरी क्षेत्र में आता है एवं यह शहर का सबसे व्यस्त रेलवे स्टेशन है। स्टेशन में कोयला, सीमेंट, उर्वरक एवं पेट्रोलियम जैसे माल लदान एवं उत्तराई हेतु एक समर्पित कार्गो साइडिंग भी है।

सड़क छोटे व्यवसायिक प्रतिष्ठानों एवं अतिक्रमण से घिरी हुई है, जिससे आरओडब्लू कम हो गया है।

दोनों दिशाओं में लगातार 3 दिनों (24 घंटे) हेतु सड़क के किनारे एक मध्य-ब्लॉक स्थान पर सर्वेक्षण किया गया था। गणना डाटा प्रत्येक दिशा में प्रत्येक वाहन समूह हेतु 15 मिनट के अंतराल पर दर्ज किया गया था।

अनुभवी पर्यवेक्षकों ने कैचर किये जा रहे डाटा की नमूना जांच के साथ-साथ यातायात सर्वेक्षण का पर्यवेक्षण किया।

1. **ट्रिप जेनरेटिंग जोन :** सर्वेक्षण से ज्ञात होता है कि प्रमुख ट्रैफिक घंटाघर, दिल्ली, मेरठ छावनी, बेगम ब्रिज, माधवपुरम् एवं गाजियाबाद से उत्पन्न होता है, जो रेलवे स्टेशन पर आने वाले यात्री यातायात का 40 प्रतिशत है।
2. **ट्रिप अट्रैक्टिव जोन :** प्रमुख ट्रिप अट्रैक्टिव जोन में आनन्द बिहार, गाजियाबाद, शामली, हरिद्वार, बरेली एवं नोएडा सम्मिलित हैं। ये क्षेत्र सामूहिक रूप से भैंसाली बस स्टैण्ड से निकलने वाले बाहरी यात्री यातायात का लगभग 80 प्रतिशत आकर्षित करते हैं।
3. **यात्रा का उद्देश्य :** रेलवे स्टेशन पर 20–40 वर्ष आयु वर्ग के यात्रियों का 62 प्रतिशत यातायात होता है। सामाजिक यात्रायें कुल यात्राओं का 28 प्रतिशत भाग है, इसके बाद शैक्षिक यात्रायें हैं, जो कुल यातायात का 21 प्रतिशत है।
4. **यात्रा के दौरान समस्यायें :**

लगभग 29 प्रतिशत यात्री यातायात रेलवे स्टेशन की दयनीय सफाई एवं रखरखाव से सहमति व्यक्त की हैं। अन्य मुद्दों में महंगा किराया, रेलवे स्टेशन पर बैठने के अभाव एवं सुरक्षा व सुरक्षा सम्बन्धी चिंतायें सम्मिलित हैं।

यात्रा में अधिक समय लगने के कारण, अधिकांश यात्री ट्रेन के अतिरिक्त बस से यात्रा करना पसंद करते हैं। इसके अतिरिक्त, बस स्टैन्ड की तुलना में रेलवे स्टेशन हेतु फीडर सेवायें कम एवं निरन्तर महंगी हो रही हैं।

8.4.2.3 सोहराबगेट बस स्टैन्ड :

सोहराब गेट बस स्टैन्ड का रखरखाव अत्यन्त दयनीय है एवं बहुत अधिक भीड़ है। इसमें बैठने, पेयजल एवं भौचालय की उचित सुविधा का अभाव है। बस स्टैन्ड एवं सड़क के मध्य कोई बफर स्पेस नहीं है, जिससे बड़े ट्रैफिक रुकते हैं एवं भीड़भाड़ होती है।

सड़क बड़ी संख्या में छोटे व्यावसायिक प्रतिष्ठानों एवं अतिक्रमण से घिरी हुई है, जिससे आरओडब्लू कम हो गया है।

बस स्टैन्ड पर 1 दिन (24 घंटे) तक यात्रियों का सर्वे किया गया था। सर्वेक्षण हेतु सड़क किनारे साक्षात्कार पद्धति को अपनाया गया।

1. **ट्रिप जेनरेटिंग जोन :** सर्वेक्षण से ज्ञात होता है कि बरेली, दिल्ली, घंटाघर, हापुड़ अड़ा, शामली एवं गाजियाबाद से प्रमुख यातायात उत्पन्न होता है, जो बस स्टैन्ड पर आने वाले यात्री यातायात का 25 प्रतिशत है।
2. **ट्रिप अट्रैकिट्व जोन :** प्रमुख ट्रिप अट्रैकिट्व जोन में आनन्द बिहार, गाजियाबाद, शामली, सहारनपुर, हरिद्वार, बरेली एवं मुजफ्फरनगर सम्मिलित हैं। ये क्षेत्र सामूहिक रूप से बस स्टैण्ड से निकलने वाले बाहरी यात्री यातायात का लगभग 38 प्रतिशत आकर्षित करते हैं।
3. **यात्रा का उद्देश्य :** बस स्टैण्ड पर 20–40 वर्ष आयु वर्ग के यात्रियों का 59 प्रतिशत यातायात होता है। सामाजिक यात्रायें कुल यात्राओं का 28 प्रतिशत भाग हैं, इसके बाद सामाजिक यात्रायें हैं, जो कुल यातायात का प्रतिशत है एवं तत्पश्चात् व्यापारिक यात्रायें हैं जोकि कुल यातायात का 22 प्रतिशत हैं।
4. **यात्रा के दौरान समस्यायें :**

लगभग 38 प्रतिशत यात्री यातायात बस स्टैन्ड की दयनीय सफाई एवं रखरखाव हेतु सहमत हैं। अन्य मुद्दों में बस स्टैन्ड पर बैठने के अभाव एवं महंगे किराये जैसी चिंतायें सम्मिलित हैं।

सीसीटीवी कैमरों, पुलिस निगरानी की कमी एवं असामियक बस शेड्यूल के कारण कम विश्वनीय यात्रायें होती हैं, एवं यह बस स्टैन्ड की बड़ी समस्यायें हैं।

8.5 मेरठ के आसपास आगामी परिवहन प्रस्ताव :

मेरठ शहर एवं उसके आसपास कई आगामी परिवहन सम्बन्धी परियोजनायें आ रही हैं, जिसका विवरण परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति के साथ यहां दिया गया है। इन परियोजनाओं से मेरठ विकास क्षेत्र के शहरी एवं समग्र ढांचे में महत्वपूर्ण परिवर्तन आएगा। कुछ प्रमुख परियोजनायें दिल्ली–मेरठ एक्सप्रेसवे, आरआरटीएस, गंगा एक्सप्रेसवे, ऑर्बिटल मार्ग / रेलवे, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर एवं मेरठ में हवाई अड्डे का विस्तार सम्मिलित है। इस परियोजनाओं का विवरण ऊपर वर्णित खण्ड 2.9 में भी दर्शाया गया है।

(a) दिल्ली मेरठ एक्सप्रेसवे एवं इसका विस्तार :

दिल्ली–मेरठ एक्सप्रेसवे अथवा नेशनल एक्सप्रेसवे 3 नियंत्रित–पहुंच एक्सप्रेसवे है, जो भारत में गाजियाबाद में डासना के माध्यम से दिल्ली को मेरठ से जोड़ता है।

- ◆ **वर्तमान स्थिति :** एक्सप्रेस वे को 4 सेक्षण में विभक्त किया गया है। प्रथम खण्ड निजामुद्दीन ब्रिज से दिल्ली यूपी बॉर्डर तक है यह अप्रैल 2018 में पूर्ण हुआ है। दूसरा खण्ड दिल्ली उ.प्र. बॉर्डर से डासना तक है एवं यह 1 अप्रैल 2021 को पूर्ण हुआ है एवं अग्रिम खण्ड डासना से मेरठ हेतु है एवं 1 अप्रैल 2021 को पूर्ण हुआ वर्तमान में यह एक्सप्रेसवे पूर्ण है एवं दिनांक 1 अप्रैल 2021 से जनता हेतु खोल दिया गया है। डीएमई का विस्तार प्रगति पर है जो मेरठ को डीएमई के माध्यम से हापुड़ मार्ग पर जोड़ेगा।

(b) गंगा एक्सप्रेसवे :

उत्तर प्रदेश एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास प्राधिकरण (UPEIDA) गंगा एक्सप्रेसवे परियोजना प्रयागराज जिले में प्रयागराज (इलाहाबाद), बाईपास पर मेरठ जिले में राष्ट्रीय राजमार्ग-334 को राष्ट्रीय राजमार्ग-2 से जोड़ने वाले मार्ग संरेखण के साथ एक स्वीकृत 6 लेन एक्सेस-नियंत्रित सड़क है। गंगा एक्सप्रेसवे प्रयागराज होते मेरठ से वाराणसी तक गंगा नदी के साथ जिलों को जोड़ेगा।

यह ग्रीनफील्ड परियोजना प्रथम बार वर्ष 2008 में घोषित की गई थी जो नोएडा को बलिया से जोड़ती है। तब से, मेरठ को प्रयागराज से जोड़ने के लिए चरण I में परियोजना को संशोधित किया गया है। दूसरे चरण में एक्सप्रेस-वे को उत्तर प्रदेश/उत्तराखण्ड सीमा पर तिगड़ी तक 110 किमी एवं बलिया तक 314 किमी तक बढ़ाया जायेगा।

- ◆ **वर्तमान स्थिति :** माह फरवरी 2021 में, उत्तर प्रदेश की राज्य सरकार ने मेरठ से हरिद्वार एवं प्रयागराज से वाराणसी तक दोनों ओर पर परियोजना का विस्तार करने का निर्णय लिया गया। गंगा एक्सप्रेसवे का लगभग 6,556 हेक्टेयर भूमि अधिग्रहण दिसम्बर 2020 में प्रारम्भ हुआ। अप्रैल 2021 तक 1900 हेक्टेयर का अधिग्रहण किया जा चुका है। मार्च 2021 में, UPEIDA ने एक्सप्रेसवे विकास हेतु 4 समूहों के माध्यम से 3 पैकेज वाली निविदायें (RFQ & RFP) आमंत्रित कीं। इस परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया चल रही है।

(c) रैपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम (RRTS) :

दिल्ली-मेरठ क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम अथवा दिल्ली-मेरठ आरआरटीएस एक 82.15 किमी लम्बी निर्माणाधीन परियोजना है, जो दिल्ली, गाजियाबाद एवं मेरठ को जोड़ने वाला सेमी-हाई स्पीड रेल कॉरिडोर है। यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परिवहन निगम (NCRTC) की क्षेत्रीय रैपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम (RRTS) परियोजना के पहले चरण के अन्तर्गत नियोजित तीन रैपिड-रेल कॉरिडोर में से एक है। इसके द्वारा 180 किमी/घंटा (111.85 मील प्रति घंटे) की अधिकतम गति के साथ, दिल्ली एवं मेरठ के मध्य की दूरी 60 मिनट से भी कम समय में तय की जायेगी। इस परियोजना की लागत रु. 30,274 करोड़ (US\$4.2 billion) होगी एवं इसमें दुहाई एवं मोदीपुरम में दो डिपो सहित 24 स्टेशन होंगे। दिनांक 8 मार्च 2019 को, भारत के प्रधानमंत्री ने इस कॉरिडोर की आधारशिला रखी। मेरठ में दिल्ली-मेरठ आरआरटीएस नेटवर्क पर स्थानीय पारगमन सेवायें भी प्रदान की जायेंगी, जो स्थानीय पारगमन की आवश्यकताओं हेतु 21 किमी की अवधि के साथ हैं।

- ◆ **वर्तमान स्थिति :** दिल्ली मेरठ आरआरटीएस कॉरिडोर का निर्माण प्रगति पर है एवं इसके वर्ष 2024 तक पूर्ण होने की सम्भावना है।

(d) हवाई अड्डा/हवाई पट्टी, मेरठ (Airport/Airstrip) :

सरकार द्वारा मेरठ हवाई अड्डा परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण की सम्भावना है एवं भूमि अधिग्रहण के पश्चात इसे प्रारम्भ किया जा सकता है।

(e) राष्ट्रीय राजमार्ग, मेरठ हेतु प्रस्ताव :

मेरठ जिले में एक्सप्रेस-वे एवं हाईवे का जाल बिछाने के अतिरिक्त मेरठ शहर में जाम को समाप्त करने की योजना भी चल रही है। इस हेतु शहर के दक्षिण में हापुड़ रोड से गढ़मुक्तेश्वर रोड एवं बिजनौर रोड को जोड़ने वाले शहर के उत्तर में रुड़की रोड तक एक अन्य बाय-पास का प्रस्ताव लिया गया है।

- ◆ **वर्तमान स्थिति :** भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया एवं उसके साथ-साथ में ऑनसाइट निर्माण कार्य चल रहा है।

- (f) ऑरबिट रेल एवं सड़क कॉरिडोर (रा.रा.क्षेत्र उपक्षेत्रीय योजना 2041 में प्रस्तावित) : प्रस्तावित क्षेत्रीय रेल एवं सड़क नेटवर्क का मुख्य उद्देश्य विशिष्ट कॉरिडोर की मांग को पूर्ण करने हेतु क्षेत्रीय कर्सों को एक दूसरे के साथ एवं दिल्ली के साथ समर्पित लाइनों को जोड़ना है।
- ◆ वर्तमान स्थिति : इन ऑर्बिट रेल एवं सड़क कॉरिडोर की वर्तमान स्थिति वैचारिक स्तर पर है।
- (g) क्षेत्रीय रेल कॉरिडोर्स (रा.रा.क्षेत्र उपक्षेत्रीय योजना 2021 में प्रस्तावित) : रा.रा.क्षेत्र की उपक्षेत्रीय योजना 2021 क्षेत्रीय रेल नेटवर्क का मुख्य उद्देश्य विशिष्ट कॉरिडोर की मांग को पूर्ण करने हेतु क्षेत्रीय शहरों को एक दूसरे के साथ एवं दिल्ली के साथ समर्पित लाइनों पर जोड़ना है।
- ◆ वर्तमान स्थिति : इन क्षेत्रीय रेल कॉरिडोर की वर्तमान स्थिति वैचारिक स्तर पर है।

8.6 यातायात नियम एवं सामान्य नीति प्रबन्धन :

मेरठ में प्रमुख सड़कों परिवहन नेटवर्क में विभिन्न अपर्याप्तताओं के कारण यातायातीय भीड़ से ग्रस्त हैं। इनमें क्षमता की कमी, सड़क पदानुक्रम की खराब स्थिति, अतिक्रमण, ऑन-स्ट्रीट पार्किंग, खराब यातायात प्रबन्धन, अक्षम सुरक्षा एवं सुविधा, यातायात नियमों का अपर्याप्त प्रवर्तन, पैदल यात्री क्षेत्रों की कमी एवं अपर्याप्त स्ट्रीट फर्नीचर सम्मिलित हैं। पूर्व से ही भीड़भाड़ वाली सड़कों के साथ आगामी विकास, फेरीवालों द्वारा अतिक्रमण एवं अनाधिकृत ऑन-स्ट्रीट पार्किंग क्षेत्र में यातायात एवं पार्किंग आदि समस्यायें क्षेत्र की समस्याओं में वृद्धि करते हैं। इस सभी समस्याओं के दृष्टिगत् उत्तर प्रदेश राज्य सरकार ने यातायात नियमों के उल्लंघन हेतु राज्य में नया यातायात जुर्माना लागू किया है। ये नियम मोटर वाहन अधिनियम के नवीनतम संशोधन के अनुरूप हैं।

राष्ट्रीय परिवहन नीति :

- ◆ परिवहन नीति का प्राथमिक उद्देश्य एक प्रभावी प्रणाली का निर्माण अथवा समर्थन करना होना चाहिये जो उपयोग किये गये संसाधनों की अवधि में सबसे कम लागत पर अच्छी परिवहन सुविधायें प्रदान करे।
- ◆ कुशल किफायती एवं सुरक्षित परिवहन प्रणाली प्रदान करके देश के आर्थिक विकास में योगदान देना।
- ◆ लोगों की परिवहन आवश्यकताओं को प्रदान करने के द्वारा जीवन की गुणवत्ता में सुधार के साथ-साथ जीवन को बनाये रखने एवं सुधारने हेतु।

8.7 निष्कर्ष :

मेरठ में सड़क नेटवर्क में दिन-प्रतिदिन-दिन सुधार हो रहा है, फिर भी शहर में पार्किंग स्थलों की कमी के कारण सड़क पर पार्किंग जैसी कुछ समस्यायें हैं। अवैध अतिक्रमण भी क्षेत्र की प्रमुख समस्यायें में से एक हैं। महायोजना 2021 में तीन रिंग्स दिये गये हैं, जोकि पूर्ण हुये अपने उद्देश्यों की पूर्ती कर रहे हैं। अभी भी क्षेत्र में सड़क नेटवर्क में सुधार की आवश्यकता है ताकि भीड़भाड़ की समस्या का निवारण किया जा सके। इस प्रयोजन हेतु प्रस्ताव रिपोर्ट के खण्ड 3 में दिए गए हैं।

मेरठ उत्तर प्रदेश राज्य में महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर है। यहां कृषि के साथ-साथ कपड़ा, टायर, चीनी, ट्रांसफार्मर, रसायन, आसवनी, कागज और इंजीनियरिंग, खेल सामग्री और प्रकाशन हैं। आईटी और आईटीईएस जैसे कुछ उद्योगों में विकास की अच्छी संभावनायें हैं। कुछ प्रसिद्ध दवाई कंपनियों की मेरठ में उपस्थिति है जैसे बेस्टोकेम, मैनकाइंड फार्मा, पर्क फार्मास्यूटिकल्स आदि। यह क्षेत्र खेल के सामान निर्माण के लिए देश के सबसे समृद्ध क्षेत्रों में से एक है। मुख्य रूप से एसजी ब्रांड के क्रिकेट आइटम का निर्माण मेरठ शहर में किया जाता है। इस कंपनी के पास बहुत सारे निर्यात उत्पाद भी हैं जो मेरठ में काम करते हैं। भारत में संगीत वाद्ययंत्र सबसे अधिक मेरठ शहर में निर्मित होते हैं। उत्तर भारत के विभिन्न शहरों में, मेरठ उन प्रथम शहरों में से था जहां प्रकाशन उदयोग आया। 19वीं शताब्दी के दशक के 1960 में, यह स्थान व्यवसायिक प्रकाशन के लिए एक महत्वपूर्ण स्थान बन गया है।

9.1 वर्तमान स्थिति का विश्लेषण :

9.1.1 उद्योगों का प्रकार एवं पैमाना :

मेरठ, विश्वभर में खेल सामग्री हेतु प्रसिद्ध है एवं समय के साथ विभिन्न प्रकार की खेल सामग्री की मांग में वृद्धि हुई है। निम्नलिखित तालिका मेरठ में उद्योगों के वर्तमान परिदृश्य को दर्शाती है।

तालिका—9.1
उद्योगों के प्रकार एवं पैमाने

| क्र.सं. | घटक | इकाई | विवरण |
|---------|---|---------|----------|
| 1 | पंजीकृत औद्योगिक इकाईयां | संख्या | 8197 |
| 2 | कुल औद्योगिक इकाईयां | संख्या | 8197 |
| 3 | पंजीकृत मध्यम एवं वृहद्व इकाईयां | संख्या | 13 |
| 4 | लघु उद्योगों में नियोजित लोगों की अनुमानित औसत संख्या | संख्या | 48280 |
| 5 | वृहद्व एवं मध्यम उद्योगों में रोजगार | संख्या | 3325 |
| 6 | औद्योगिक क्षेत्र की संख्या | संख्या | 4 |
| 7 | लघु उद्योगों का टर्नओवर | लाख में | 66856.49 |
| 8 | मध्यम एवं वृहद्व उद्योगों का टर्नओवर | लाख में | 10325 |

स्रोत : डीआईसी मेरठ

मेरठ में निर्मित प्रमुख निर्यात योग्य वस्तुओं में खेल के सामान, संगीत वाद्ययंत्र एवं मांस प्रसंस्करण आदि सम्मिलित हैं। जिले में प्रमुख वृहद्व स्तरीय औद्योगिक इकाईयां में मोदी टायर्स कम्पनी प्रा. लि., मोदीनगर व मवाना में शुगर वर्कर्स, दिल्ली रोड पर आल्प्स इंडस्ट्रीज लिमिटेड, बागपत रोड में पसवाड़ा इम्पेक्स लिमिटेड, मवाना में संगल पेपर लिमिटेड एवं देवप्रिया पेपर्स प्राईवेट लिमिटेड, आदि हैं। जिले में विद्यमान सूक्ष्म, लघु उद्यमों एवं कारीगर इकाईयों का विवरण तालिका 9.2 में दर्शाया गया है।

तालिका-9.2

मेरठ जिले में विद्यमान सूक्ष्म एवं लघु उद्योगों व कारीगर इकाईयों का विवरण

| एनआईसी कोड संख्या | उद्योग का प्रकार | इकाईयों की संख्या | निवेश धनराशि (लाख में) | रोजगार |
|-------------------|--|-------------------|------------------------|--------|
| 20 | कृषि आधारित | 304 | 2484.95 | 1791 |
| 22 | सोडा - वाटर | - | - | - |
| 23 | सूती कपड़ा | 76 | 620.92 | 447 |
| 24 | ऊनी, रेशमी एवं कृत्रिम ट्रैंड आधारित कपड़े | 23 | 187.91 | 135 |
| 25 | जूट एवं जूट आधारित | - | - | - |
| 26 | तैयार वस्तु एवं कढ़ाई | 807 | 6593.19 | 4753 |
| 27 | लकड़ी/लकड़ी आधारित फर्नीचर | 213 | 1740.21 | 1255 |
| 28 | कागज एवं कागज उत्पाद | 63 | 514.71 | 371 |
| 29 | चमड़ा आधारित | 221 | 1805.57 | 1302 |
| 31 | रासायनिक/रासायनिक आधारित | 57 | 465.69 | 336 |
| 30 | रबर, प्लास्टिक एवं पेट्रो आधारित | 52 | 424.84 | 306 |
| 32 | खनिज आधारित | 4 | 32.68 | 24 |
| 33 | धातु आधारित (स्टील फैब) | 537 | 4381.29 | 3163 |
| 35 | इंजीनियरिंग इकाईयां | 103 | 841.51 | 607 |
| 36 | विद्युत मशीनरी एवं परिवहन उपकरण | 67 | 547.39 | 395 |
| 97 | मरम्मत एवं सर्विसिंग | 2981 | 24240.46 | 17557 |
| 1 | अन्य (उत्पादित इकाई) | 2689 | 21969.13 | 15838 |
| | योग | 8,197 | 66,856.49 | 48,280 |

स्रोत : डीआईसी मेरठ

9.1.2 स्थिति विश्लेषण :

तालिका 9.3 जिले में औद्योगिक क्षेत्र की वर्तमान स्थिति का विवरण दर्शाया गया है। सरकारी औद्योगिक सम्पदा, परतापुर द्वारा अधिग्रहित भूमि क्षेत्र 16.18 एकड़ है। प्रचलित दर ₹. 3350 प्रति वर्ग मीटर है। शासकीय औद्योगिक सम्पदा परतापुर के अन्तर्गत प्लाटों की संख्या 97 है। स्पोर्ट्स गुड्स कॉम्प्लेक्स में प्रचलित दरें ₹. 8000 प्रति मीटर है, जोकि अधिक है।

तालिका—9.3
मेरठ जिले में औद्योगिक क्षेत्रों की वर्तमान स्थिति

| क्र.सं. | औद्योगिक क्षेत्र का नाम | अधिग्रहित भूमि (एकड़ में) | विकसित भूमि (एकड़ में) | प्रचलित दर प्रति वर्ग मीटर (रु.में) | भूखण्डों की संख्या | आवंटित भूखण्डों की संख्या | रिक्त भूखण्डों की संख्या | उत्पादन में इकाईयों की संख्या |
|---------|-----------------------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------------------|--------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1 | सरकार इंडस्ट्रियल एस्टेट, परतापुर | 16.18 | 16.18 | 3350 | 97 | 97 | Nil | 92 |
| 2 | खेल सामग्री परिसर | 12.72 | 8.536 | 8000 | 51 | 51 | Nil | 39 |
| 3 | परतापुर औद्योगिक क्षेत्र | 12.34 | 6.54 | 4000 | 40 | 40 | Nil | 30 |
| 4 | उद्योगपुरम | 96.436 | 72.83 | 4000 | 312 | 312 | Nil | 216 |
| | योग | 137.676 | 104.086 | | 403 | 403 | Nil | 377 |

स्रोत : डीआईसी मेरठ

9.1.3 पर्यावरणीय प्रभाव :

औद्योगिक विकास के साथ पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। मेरठ शहर में एक बड़ा औद्योगिक सेटअप है जो किसी न किसी प्रकार से शहर में प्रदूषण के स्तर में योगदान हेतु उत्तरदायी है। प्रदूषणकारी उद्योगों की दृष्टि से मेरठ शहर में बूचड़खाने, रंगाई उद्योग, मांस प्रसंस्करण उद्योग आदि के रूप में 40 प्रदूषणकारी उद्योग हैं।

तालिका—9.4
मेरठ में प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों का विवरण

| क्र.सं. | उद्योगों के प्रकार | उद्योगों की संख्या |
|---------|---------------------------|--------------------|
| 1 | स्लॉटर हाउस / बूचड़खाना | 1 |
| 2 | डिस्टिलरी | 2 |
| 3 | डेयरी एवं दूध उत्पाद | 2 |
| 4 | कागज उद्योग | 2 |
| 5 | कीटनाशक | 4 |
| 6 | रंगाई उद्योग | 25 |
| 7 | मांस प्रसंस्करण इकाईयां | 1 |
| 8 | इलेक्ट्रोप्लेटिंग इकाईयां | 3 |

स्रोत : उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड

9.2 वर्तमान के रुझान (विस्तार, समापन, अन्य उपयोगों में रूपान्तरण) :

तालिका 9.5 पंजीकृत औद्योगिक इकाईयों की वर्षावार प्रवृत्ति दर्शाती है। तालिका में औद्योगिक इकाईयों की संख्या व नियोजित व्यक्तियों की संख्या को दर्शाया गया है।

तालिका—9.5

मेरठ जिले में पंजीकृत औद्योगिक इकाईयों का वर्षावार रुझान

| क्र.सं. | वर्ष | पंजीकृत इकाईयों की संख्या | रोजगार | निवेश (रु. लाख में) |
|---------|---------|---------------------------|---------------|---------------------|
| 1 | 2006.07 | 2,549 | 18,336 | 21,876.49 |
| 2 | 2007.08 | 1,412 | 7,222 | 3,579 |
| 3 | 2008.09 | 1,411 | 7,440 | 3,611 |
| 4 | 2009.10 | 1,413 | 7,545 | 26,115 |
| 5 | 2010.11 | 1,412 | 7,737 | 11,675 |
| | योग | 8,197 | 48,280 | 66,856.49 |

स्रोत : डीआईसी मेरठ

मेरठ जिला अपने खेल सामग्री उद्योग हेतु विश्वभर में प्रसिद्ध है। जालंधर के पश्चात् मेरठ जिला भारत में खेल उत्पादों का दूसरा सबसे बड़ा उत्पादक जिला है। यहां बने उत्पाद देश के साथ-साथ विदेशों में भी लोकप्रिय हैं। लघु एवं मध्यम स्तर की इकाईयां खेल सामग्री के उत्पादन में संलिप्त हैं। इन उत्पादों के निर्यात क्षेत्र में अच्छा प्रदर्शन करने की क्षमता है। यहां निर्मित खेल उत्पादों में इफलेटेबल गैंड (Inflatable balls) एवं सहायक उपकरण, जाल, सामान्य व्यायाम उपकरण, मुक्केबाजी उपकरण, खिलौने एवं खेल उत्पाद, सुरक्षात्मक उपकरण, क्रिकेट उपकरण, स्पोर्ट्सवियर, कैरम बोर्ड एवं झूला आदि सम्मिलित हैं। यहां निर्मित खेल सामग्री की आपूर्ति न केवल राष्ट्रीय स्तर पर की जाती है, अपितु निर्यात भी किये जाते हैं।

9.2.2 प्रधानमंत्री स्वानिधि योजना :

प्रधानमंत्री स्ट्रीट वेंडर की आत्म निर्भर निधि रेहड़ी-पटरी वालों को किफायती ऋण उपलब्ध कराने की एक योजना है। इस योजना के अनुसार, जो लोग 24 मार्च, 2020 तक वेंडिंग कर रहे थे, वे योजना का लाभ उठा सकते हैं, जिसकी अवधि मार्च 2020 तक है। विक्रेता 10,000 रुपये तक का कार्यशील पूँजी ऋण प्राप्त कर सकते हैं, जो एक वर्ष के कार्यकाल में किश्तें मासिक रूप से चुकाने योग्य है। ऋण के समय पर अथवा अधिक चुकौती पर, छह माह के आधार पर प्रत्यक्ष लाभ हस्तांरण के माध्यम से लाभार्थियों के बैंक खातों में प्रति वर्ष सात प्रतिशत की ब्याज सब्सिडी जमा की जायेगी। ऋण की शीघ्र चुकौती पर कोई जुर्माना नहीं लगेगा।

9.3 मेरठ विकास क्षेत्र के अन्तर्गत अन्य शहरों में स्थित प्रमुख उद्योग :

मेरठ के अतिरिक्त मेरठ विकास क्षेत्र में कई बड़े उद्योग स्थित हैं। ये उद्योग इस क्षेत्र के अर्थशास्त्र में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहे हैं। इन प्रमुख उद्योगों का विवरण निम्न है।

- (a) **मवाना चीनी मिल** : मवाना शुगर्स लिमिटेड भारत में निजी क्षेत्र की छठी सबसे बड़ी चीनी निर्माता कम्पनी है, मिल ने दिसम्बर 2003 में परिचालन प्रारम्भ किया गया था। मिल की 29,500 गन्ना पेराई की स्थापित क्षमता है एवं यह मवाना एवं नंगलामल में विनिर्माण इकाईयों में फैली हुई है, ये भारत में पश्चिमी उत्तर प्रदेश के उपजाऊ गन्ना समृद्ध क्षेत्र में स्थित है। इस उद्योग में करीब 500 प्रत्यक्ष कर्मचारी कार्यरत हैं।

- (b) सरधना में लघु उद्योग : सरधना में कई लघु उद्योग स्थित हैं जो स्थानीय स्तर पर रोजगार साबित करते हैं। प्रमुख उद्योग हंस टेक्सटाइल्स, सरधना पेपर्स, पाल एग्रो, हिन्द टेक्सटाइल्स आदि स्थापित हैं। इन लघु उद्योग में लगभग 1500 प्रत्यक्ष कर्मचारी कार्यरत हैं।
- (c) हस्तिनापुर में लघु स्तरीय इमारती लकड़ी उद्योग : हस्तिनापुर क्षेत्र में कई छोटे स्तरीय लकड़ी उद्योग स्थित हैं। ये उद्योग स्थानीय स्तर पर रोजगार प्रदान कर रहे हैं। प्रमुख उद्योग खेल के सामान जैसे क्रिकेट बैट, होकी स्टिक आदि के निर्माता हैं।

9.4 निष्कर्ष :

मेरठ शहर में एक बड़ा औद्योगिक सेटअप है जो किसी न किसी तरह से शहर में प्रदूषण के स्तर में योगदान हेतु उत्तरदायी है। प्रदूषणकारी उद्योगों के संदर्भ में, मेरठ शहर में बूचड़खाने, रंगाई उद्योग, मांस प्रसंस्करण उद्योग हैं। उद्योगों में कार्यरत कुल कर्मचारियों में लगभग 94 प्रतिशत लघु एवं कुटीर उद्योग में कार्यरत हैं। क्षेत्र में प्रदूषण के स्तर को कम करने हेतु वर्तमान एवं प्रस्तावित उद्योगों का प्रबन्धन करने की आवश्यकता है। एक एकीकृत औद्योगिक टाउनशिप विकसित करने की भी तत्काल आवश्यकता है क्योंकि शहर में विकसित औद्योगिक भूखण्डों का भारी अभाव है।

10.1 वर्तमान स्थिति का विश्लेषण :

मेरठ औद्योगिक विकास क्षेत्र में, कानपुर के पश्चात् उत्तर प्रदेश राज्य के श्रेणी—I शहरों में से एक है। यद्यपि वर्ष 1976 में स्थिति बदल दी गई थी जब गाजियाबाद जिले को मेरठ जिले से अलग कर दिया गया था। परिणामस्वरूप मेरठ जिला कृषि प्रधान हो गया है। मेरठ की लाभकारी भौगोलिक स्थिति एवं प्रचुर मात्रा में उत्पादक समृद्ध उपजाऊ भूमि की उपलब्धता शहर हेतु एक सुदृढ़ आर्थिक विकास का आधार है।

परम्परागत रूप से मेरठ से मुख्य आर्थिक गतिविधियां मुख्यतः व्यापार एवं व्यवसायिक, संगीत वाद्ययंत्रों का निर्माण, खेल उपलकरण, कैंची, प्रकाशन एवं छपाई, कपड़ा एवं वस्त्र, इंजीनियरिंग उपकरण एवं मशीन टूल्स, सोने के गहने आदि थे।

शॉपिंग मॉल विभिन्न प्रकार के रिटेल स्टोर एवं सेवाओं के साथ—साथ मूवी थियेटर वाला शॉपिंग मॉल है। यह मॉल शहर के केन्द्र में है एवं आसानी से पहुंचा जा सकता है। तेज गढ़ी शॉपिंग कॉम्प्लेक्स, ईरा मॉल, पैराडाइज मॉल, राजकमल फर्नीचर मॉल ये सभी शहर के केन्द्र में स्थिति हैं। आबूलेन मेरठ का मुख्य बाजार है, जहां मंहगें शोरूम हैं।

यह लगभग 1 किमी लम्बा बाजार है, जिसके दोनों ओर परिसरों में दुकानें हैं। विभिन्न स्थानों पर बहुत सारे खाद्य विक्रेता, जिनमें सदैव भीड़ रहती है एवं लोग कुछ स्नैक्स लेने हेतु लाइन में लगते हैं। मार्केट में कुछ अच्छे रेस्टोरेंट भी हैं। बाजार की एकमात्र समस्या पार्किंग की उचित जगह नहीं है।

10.1.1 व्यवसायिक केन्द्रों का वितरण एवं पहुंच :

परम्परागत रूप से मेरठ में मुख्य आर्थिक गतिविधियां व्यापार एवं वाणिज्य रही हैं। मेरठ शहर के मुख्य क्षेत्र में प्रमुख व्यवसायिक केन्द्र विद्यमान हैं। शॉपिंग कॉम्प्लेक्स एवं होटल मुख्य क्षेत्र में मौजूद हैं। व्यवसायिक क्षेत्र शहर का हृदय है अतः उन क्षेत्रों में कई गतिविधियां होती हैं।

शॉपिंग कॉम्प्लेक्स रुड़की रोड एवं गढ़ रोड के साथ स्थित हैं एवं कुछ मॉल राजकीय राजमार्ग 14 पर भी स्थित हैं। आबूलेन एवं पिलोखड़ी सड़कें शहर की मुख्य व्यवसायिक सड़कें हैं। बस स्टैन्ड से इन मॉल एवं होटलों की पहुंच बहुत अच्छी है।

सोहराब गेट बस स्टैन्ड से तेज गढ़ी शॉपिंग कॉम्प्लेक्स की दूरी 1.98 किमी है। बस स्टैन्ड से व्यवसायिक परिसरों की पहुंच 2 किमी से भी कम है। निम्न मानचित्र में बस टर्मिनलों से व्यवसायिक स्थानों की दूरी का उल्लेख दर्शाया गया है।

तालिका—10.1
बस स्टैन्ड से शॉपिंग कॉम्प्लेक्स की पहुंच

| बस स्टैन्ड | शॉपिंग मॉल | दूरी |
|----------------------|-----------------------|-----------|
| सोहराबगेट बस स्टैन्ड | तेजगढ़ी शॉपिंग मॉल | 1.98 किमी |
| सोहराबगेट बस स्टैन्ड | मिनर्वा शॉपिंग मॉल | 1.40 किमी |
| बागपत बस स्टैन्ड | दुल्हन शॉपिंग केन्द्र | 1.06 किमी |
| बागपत बस स्टैन्ड | ईरा मॉल | 1.91 किमी |
| मेरठ बस स्टैन्ड | गौरव शॉपिंग मॉल | 1.23 किमी |
| मेरठ बस स्टैन्ड | आबू प्लाजा | 0.77 किमी |
| हापुड़ बस स्टैन्ड | मिनर्वा शॉपिंग मॉल | 1.73 किमी |

10.2 वर्तमान प्रवृत्ति :

10.2.1 शॉपिंग मॉल :

शहरी क्षेत्रों में, जैसे—जैसे लोगों की वित्तीय स्थितियां बदलती है, खरीदारी के बेहतर अनुभव की अकांक्षायें भी बढ़ती हैं। इन मांगों को पूर्ण करने हेतु शहर में कई शॉपिंग मॉल खुल गये हैं। मेरठ शहर में, शॉप्रिक्स मॉल, गौरव शॉपिंग मॉल, तेजगढ़ी शॉपिंग मॉल, मिनर्वा शॉपिंग मॉल, अबू प्लाजा, दुल्हन शॉपिंग मॉल आदि जैसे कई शॉपिंग मॉल हैं। इन मॉल का स्थान नीचे मानचित्र में दर्शाया गया है।

10.2.2 मोबाइल शॉप :

मोबाइल फोन हमारे जीवन का अभिन्न अंग बन गये हैं। मोबाइल शॉप व्यवसाय भारत में प्रारम्भ करने हेतु सबसे अच्छे लघु व्यवसाय विचारों में से एक है। किसी भी अन्य शहर की तरह मेरठ में भी कई मोबाइल की दुकानें हैं। नीचे दिये गये मानचित्र में कुछ मोबाइल दुकानों का स्थान दर्शाया गया है।

10.3 सामान्य नीति :

उत्तर प्रदेश खुदरा व्यापार नीति 2016 का ड्राफ्ट उत्तर प्रदेश में खुदरा व्यापार हेतु प्रमुख स्थलों में से एक बनने की अपार सम्भानायें हैं। यह इसके बड़े उपभोक्ता आधार, प्रति व्यक्ति आय में वृद्धि, तेजी से शहरीकरण एवं कच्चे माल की प्रचुरता से प्रबलित है। वर्ष 2014–15 के अग्रिम अनुमानों के अनुसार राज्य की प्रति व्यक्ति आय में 11.37 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है, जो जीवन स्तर में वृद्धि एवं क्रय शक्ति में वृद्धि को दर्शाती है। राज्य की कुल जनसंख्या में शहरी जनसंख्या के प्रतिशत में भी वृद्धि हुई है, जो वर्ष 2011 में 22.27 प्रतिशत तक पहुंच गई है। इस वृद्धि में राज्य में खुदरा पारिस्थितिकी तंत्र के विकास में सहायता की है।

लक्ष्य :

- ♦ वर्ष 2021 तक इस क्षेत्र में 5,000 करोड़ के नये निवेश आकर्षित करें।
- ♦ वर्ष 2021 तक इस क्षेत्र में 20,000 अतिरिक्त रोजगार के अवसर उत्पन्न करें।

यह नीति मेरठ में खुदरा बाजार को बेहतर बनाने में सहायता प्रदान करेगी क्योंकि प्राचीन काल से मेरठ की लाभकारी भौगोलिक स्थिति एवं प्रचुर उत्पादक समृद्ध उपजाऊ भूमि की उपलब्धता शहर हेतु एक सुदृढ़ आर्थिक आधार है एवं यह संसाधन भविष्य में मेरठ को एक अच्छा खुदरा बाजार केन्द्र बनाने में सहायता करेगी।

10.4 खरीदारी क्षेत्र का वितरण :

10.4.1 वेयर हाऊस :

राज्य के भण्डारण निगम के प्रमुख गोदामों में से एक नवीन मंडी में स्थित है। जैसा कि मेरठ में बहुत सारी औद्योगिक गतिविधियां होती हैं। मेरठ में कई गोदाम स्थित हैं। मोदामों की सूची निम्न तालिका में उल्लिखित है।

तालिका-10.2
गोदामों के स्थानों की सूची

| क्र.सं. | जिला | गोदामों, भण्डारण एवं रसद केन्द्रों का स्थान |
|---------|------|--|
| 1 | मेरठ | यूपीएसडब्लूसी मेरठ, नवीन मण्डी |
| 2 | मेरठ | एचएलएस वेयरहाउसिंग, बागपत रोड |
| 3 | मेरठ | अजन्ता सोया लिमिटेड मेरठ डिपो, मंगल पाण्डे नगर |

स्रोत : जी.एम., डी.आई.सी. मेरठ

मवाना, हस्तिनापुर एवं सरधना जैस अन्य शहरों में शॉपिंग मॉल का चलन नहीं है। शहरों में स्थित प्रमुख व्यवसायिक स्थानीय स्तर की दुकानें ही हैं। आने वाले दिनों में बड़े स्तर के कमर्शियल की सम्भावना है क्योंकि शॉपिंग मॉल का चलन दिन प्रतिदिन बढ़ता ही रहा है।

10.5 निष्कर्ष :

परम्परागत रूप से मेरठ से मुख्य आर्थिक गतिविधियां मुख्यतः से व्यापार एवं व्यवसायिक, संगीत वाद्ययंत्रों का निर्माण, खेल उपलकरण, कैंची, प्रकाशन एवं छपाई, कपड़ा एवं वस्त्र, इंजीनियरिंग उपकरण एवं मशीन टूल्स, सोने के गहने आदि थे। व्यापार एवं वाणिज्य गतिविधियां प्राथमिक हैं। शहर में रोजगार सृजनकर्ता जो भाहर में कुल रोजगार का 21.6 प्रतिशत से अधिक है, जबकि अन्य सेवाओं का भाहर में कुल कार्यबल का लगभग 30 प्रतिशत भाग है। उद्योगों में कार्यरत् कुल कर्मचारियों में से लगभग 94 प्रतिशत लघु एवं कुटीर उद्योग में कार्यरत् हैं। व्यापार एवं वाणिज्य को अधिक विनियमित तरीके से बढ़ावा दिया जा सकता है एवं शहर व उसके विकास क्षेत्र के आर्थिक विकास की ओर अग्रसर किया जा सकता है।

11.1 वर्तमान स्थिति का विश्लेषण :

11.1.1 शैक्षिक :

मेरठ में बच्चों हेतु कई प्ले स्कूल हैं जो कम आयु में बच्चों हेतु पोषण का वातावरण प्रदान करते हैं। ये प्ले स्कूल प्रतिदिन नई चीजें सीखने एवं खोजने का माहौल प्रदान करते हैं। मेरठ शहर की सीमान्तर्गत किड्स प्ले स्कूलों का स्थान निम्नवत् मानचित्र में अंकित है।

प्राथमिक एवं उच्च प्राथमिक शिक्षा हेतु क्रमशः सर्व शिक्षा अभियान (SSA) के केन्द्र प्रायोजित कार्यक्रमों के अन्तर्गत बुनियादी शिक्षा तक पहुंच प्रदान करने के दूरी मानकों एवं जनसंख्या मानकों पर आधारित है। यह मानक 1 किमी के दायरे में एक प्राथमिक विद्यालय (कक्षा 1 से 5 तक), प्रदान करने का है एवं न्यूनतम 300 जनसंख्या एवं 3 किमी के क्षेत्र में एक उच्च प्राथमिक विद्यालय (कक्षा 6 से 8 तक) प्रदान करने का मानक है। सर्व शिक्षा अभियान के अन्तर्गत कम से कम 800 की जनसंख्या शिक्षा का अधिकार अधिनियम (आरटीई) के तहत 14 वर्ष तक के बच्चों को मुफ्त एवं अनिवार्य शिक्षा प्रदान करने के संकल्प को पूर्ण करने हेतु प्रतिबद्ध है।

मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश का एक महत्वपूर्ण शिक्षा केन्द्र है। मेरठ न केवल शहर हेतु अपितु सम्पूर्ण क्षेत्र व मेरठ की समीपवर्ती ग्रामीण जनसंख्या हेतु उच्च शिक्षा की आवश्यकता को पूर्ण करता है। मेरठ शहर में कई प्राथमिक, माध्यमिक, उच्च माध्यमिक एवं महाविद्यालय हैं। मेरठ में 645 प्राथमिक विद्यालय, 104 जूनियर हाई स्कूल, 74 उच्च माध्यमिक विद्यालय एवं 12 माध्यमिक विद्यालय कार्यरत हैं। उच्च शिक्षा हेतु 2 विश्वविद्यालय, 1 चिकित्सा महाविद्यालय, 4 आईटीआई एवं 8 अन्य ऐसे उच्च शिक्षण संस्थान संचालित होते हैं। राज्य सरकार द्वारा उच्च शिक्षा नीति, निजी संस्थानों को प्रोत्साहित किया जाता है एवं कई निजी कम्पनियां वहां संस्थान स्थापित कर रही हैं। यह शहर सम्पूर्ण उत्तर भारत हेतु एक महत्वपूर्ण शैक्षिक केन्द्र के रूप में विकसित हो रहा है। यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के अनुसार, 5,000 जनसंख्या हेतु एक प्राथमिक विद्यालय एवं 7500 की जनसंख्या हेतु एक उच्च माध्यमिक विद्यालय आवश्यक है। इसी प्रकार 1.25 लाख जनसंख्या हेतु एक महाविद्यालय तथा 10 लाख की जनसंख्या हेतु चिकित्सा महाविद्यालय आवश्यक है व 10 लाख जनसंख्या हेतु ही आईटीआई जैसे तकनीकी शिक्षा संस्थान आवश्यक हैं।

11.1.2 स्वास्थ्य :

शहर में उपलब्ध वर्तमान स्वास्थ्य सुविधाओं को नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका—11.1

अस्पतालों का विवरण

| अस्पताल का प्रकार | इकाईयों की संख्या | | बैड्स की संख्या | | चिकित्सकों की संख्या | | नर्सों की संख्या | | पैरामेडिकल स्टाफ की संख्या | | रोगियों की संख्या | |
|-----------------------------------|-------------------|------|-----------------|------|----------------------|------|------------------|------|----------------------------|------|-------------------|------|
| | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी |
| अस्पताल | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी | सर. | निजी |
| एलोपैथिक | 2 | 110 | 1466 | 4094 | 146 | 736 | 158 | 682 | 59 | 732 | 1421377 | NA |
| आयुर्वेदिक | 15 | NA | 81 | NA | 12 | NA | 1 | NA | 19 | NA | 231763 | NA |
| होम्योपैथिक | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| यूनानी | 3 | NA | 12 | NA | 2 | NA | 0 | NA | 1 | NA | 36995 | NA |
| परिवार कल्याण एवं मातृत्व केन्द्र | 1 | 61 | 100 | 536 | 13 | 936 | 12 | 89 | 11 | 109 | 102413 | NA |
| अन्य | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

औषधालय

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|----|-----|----|---------|----|
| एलोपैथिक | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| आयुर्वेदिक | 3 | 257 | 0 | NA | 2 | 257 | 0 | 0 | 4 | NA | 36893 | NA |
| होम्योपैथिक | 12 | NA | 0 | NA | 9 | NA | 0 | NA | 5 | NA | 130831 | NA |
| यूनानी | 1 | 68 | 0 | 0 | 0 | 68 | 0 | NA | 1 | NA | 14216 | NA |
| अन्य | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| प्राथमिक | 69 | | 544 | | 158 | | 68 | | 187 | | 1232404 | |
| नर्सिंग होम | 61 | | 876 | | 936 | | 162 | | 69 | | NA | |

मेरठ शहर के प्रमुख अस्पतालों का उल्लेख मानचित्र संख्या 11.2 में किया गया है।

11.1.3 सामुदायिक हॉल :

मेरठ में लगभग 10 सामुदायिक हॉल हैं। सामुदायिक हॉल की स्थिति निम्न मानचित्र में दर्शायी गई है। ये सामुदायिक हॉल सम्पूर्ण शहर में फैले हुए हैं।

11.1.4 पुलिस स्टेशन :

मेरठ में कुल 11 थाने – लिसाडी गेट थाना, पुलिस चैक पोस्ट, थाना नौचंदी, सिटी कोतवाली थाना, पुलिस चौकी, अबूलेन थाना, पुलिस चौकी तोपखाना, थाना कंकर खेड़ा एवं पुलिस चैक पोस्ट कीर्ति पैलेस हैं।

11.1.5 अग्निशमन स्टेशन :

दमकल केन्द्रों का वर्तमान विवरण निम्न है। मेरठ में कुल 5 अग्निशमन स्टेशन – परतापुर, फायर स्टेशन मवाना, यूनिटेक फायर सर्विसेज (आर्य नगर एवं पटेल नगर में यूनिटेक फायर सर्विसेज) हैं।

11.1.6 डाक घर :

डाकघरों का स्थान नीचे मानचित्र में दर्शाया गया है। मेरठ में कुल 10 डाकघर स्थित हैं। छावनी डाकघर छावनी स्टेशन रोड के पास स्थित है तथा मेरठ शहर का प्रधान डाकघर अप्सरा सिनेमा रोड के समीप स्थित है।

11.2 वर्तमान प्रवृत्ति :

शैक्षिक सुविधाओं, चिकित्सा सुविधाओं, सामुदायिक सेवाओं, पुलिस एवं अग्निशमन स्टेशन सेवाओं के वर्तमान प्रवृत्तियों का उल्लेख तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका-11.2

सार्वजनिक / अर्द्ध सार्वजनिक सुविधाओं की वर्तमान प्रवृत्ति

| श्रेणी | जनसंख्या मानक (यूआरडीपीएफआई) | वर्तमान इकाईयां |
|-----------------------------|------------------------------|-----------------|
| शैक्षिक (प्राथमिक विद्यालय) | 2500 | 330 |
| उच्च माध्यमिक विद्यालय | 7500 | 124 |
| महाविद्यालय | 1,25,000 | 27 |
| इंजीनियरिंग महाविद्यालय | 10,00,000 | 14 |
| चिकित्सा महाविद्यालय | 10,00,000 | 2 |

| | | |
|-----------------|----------|----|
| औषधालय | 15,000 | 8 |
| नर्सिंग होम | 1,00,000 | 33 |
| विशेष अस्पताल | 1,00,000 | 20 |
| सामान्य अस्पताल | 2,50,000 | 3 |
| सामुदायिक हॉल | 15,000 | 32 |
| पुलिस स्टेशन | 90,000 | 11 |
| अग्निशमन स्टेशन | 2,00,000 | 5 |

11.3 सामुदायिक सुविधाओं एवं सेवाओं हेतु सामान्य नीतियां :

सामुदायिक सुविधाओं एवं सेवाओं के तत्वों में सार्वजनिक सुविधाओं हेतु नीतियां एवं कार्य सम्मिलित हैं जो स्वास्थ्य अन्य सेवायें एवं साथ ही सामुदायिक सुविधायें प्रदान करते हैं जिसमें पुस्तकालय, पुलिस स्टेशन एवं अन्य नगर निकाय सुविधायें जैसे रखरखाव यार्ड सम्मिलित हैं। एक अच्छे प्रकार की संतुलित एवं पर्याप्त सार्वजनिक सुविधा प्रणाली से इसके निवासियों हेतु स्थिरता व जीवन की गुणवत्ता में वृद्धि होगी। सामुदायिक सुविधाओं एवं सेवाओं का लक्ष्य नगर निकाय सेवाओं के कुशल, न्यायसंगत एवं लचीला वितरण का समर्थन करने हेतु उच्च गुणवत्ता, पहुंच, कुशलता से प्रबन्धित व उचित रूप से वित पोषित सामुदायिक सुविधाएँ प्रदान करना है।

12.1 वर्तमान नेटवर्क एवं संस्थापन का विश्लेषण :

12.1.1 जलापूर्ति—जल कार्य एवं जलाशय :

यह मेरठ शहर में स्रोत से उपभोक्ता तक वर्तमान जलापूर्ति प्रणाली का विवरण प्रदान करता है। यह खण्ड जलापूर्ति से सम्बन्धित विषयों एवं वर्तमान सेवा स्तरों की स्थिति को भी प्रस्तुत करता है। जलापूर्ति कार्यों का प्रतिपादन जल निगम एवं नगर निगम द्वारा किया जाता है। जल निगम जलापूर्ति प्रणालियों की योजना, डिजाइन, निर्माण एवं कार्यान्वयन में सम्मिलित है। जबकि नगर निगम केवल संचालन एवं रखरखाव करता है।

वर्तमान स्थिति/नेटवर्क :

वर्तमान में, भूजल ही शहर के लिये पानी का मुख्य स्रोत है। कोई सतही जल स्रोत नहीं है। शहर में विभिन्न स्थानों पर 157 नलकूप स्थापित हैं। इन स्रोतों से उपलब्ध कुल क्षमता 259 एमएलडी है। प्रति व्यक्ति जलापूर्ति 175 एलपीसीडी आंकी गई है। मेरठ शहर में पाइप जलापूर्ति की वर्तमान स्थिति निम्न तालिका में दर्शायी गई है।

तालिका—12.1

मेरठ शहर में जलापूर्ति की वर्तमान स्थिति, 2011

| जनसंख्या – 13,05,429 | | | |
|------------------------|----------------------|------------------------|--|
| | पेयजल स्रोत का स्थान | परिवारों की कुल संख्या | उपचारित स्रोत से नल द्वारा जल प्राप्त करने वाले परिवार |
| 2011 (जनगणनानुसार) | स्वयं के परिसर में | 53,911 | 28,747 |
| | परिसर के समीप | 34,626 | 6,539 |
| | परिसर से दूर | 13,208 | 842 |
| | कुल | 1,01,745 | 7,844 |
| 2015 (नगर निगम अनुसार) | जनसंख्या— 14,86,303 | | |
| | योग | 2,32,144 | 1,17,526 |

स्रोत : अमृत स्लिप (AMRUT SLIP)

जलापूर्ति हेतु शहर को 9 जोन्स में विभक्त किया गया है। तालिका 12.2 में कनेक्शनों की संख्या एवं जलापूर्ति के क्षेत्रवार कवरेज को दर्शाया गया है।

तालिका—12.2

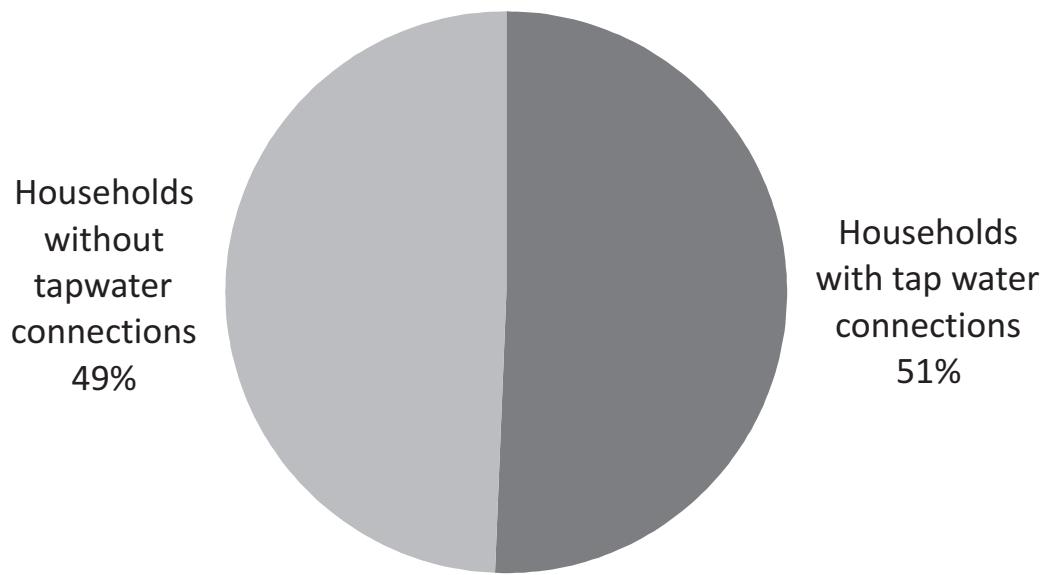
मेरठ में जलापूर्ति का कवरेज

| ज़ोन | नल के पानी के कनेक्शन वाले परिवार | नल के पानी के कनेक्शन के बिना परिवार |
|--------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| ज़ोन 1 | 13,951 | 13,602 |
| ज़ोन 2 | 10,018 | 9,767 |

| | | |
|--------|----------|----------|
| ज़ोन 3 | 12,219 | 11,914 |
| ज़ोन 4 | 14,731 | 14,363 |
| ज़ोन 5 | 17,559 | 17,120 |
| ज़ोन 6 | 6,796 | 6,626 |
| ज़ोन 7 | 19,420 | 18,934 |
| ज़ोन 8 | 17,395 | 16,960 |
| ज़ोन 9 | 5,453 | 5,316 |
| योग | 11,7,542 | 1,14,602 |

स्रोत : अमृत स्लिप (AMRUT SLIP)

चित्र-12.1 मेरठ शहर में नल द्वारा जलापूर्ति कवरेज



मेरठ शहर में उपभोक्ताओं को सीधे पम्पिंग के साथ—साथ ऐलिवेटेड जलाशयों के माध्यम से जलापूर्ति की जाती है। उपलब्ध जल का लगभग 55 प्रतिशत प्रत्यक्ष पम्पिंग के माध्यम से आपूर्ति की जाती है एवं 45 प्रतिशत जलाशयों के माध्यम से आपूर्ति की जाती है। शहर में कुल जल संग्रहण क्षमता 83.7 एमएल है। ऐलिवेटेड टैंकों की क्षमता 67.7 एमएल है। 56 अवर जलाशयों एवं 3 भूमिगत पानी के टैंक हैं।

जलापूर्ति स्रोत एवं आपूर्ति : अग्र तालिका 12.3 में शहर में जलापूर्ति का वार्डवार विवरण दर्शाती है।

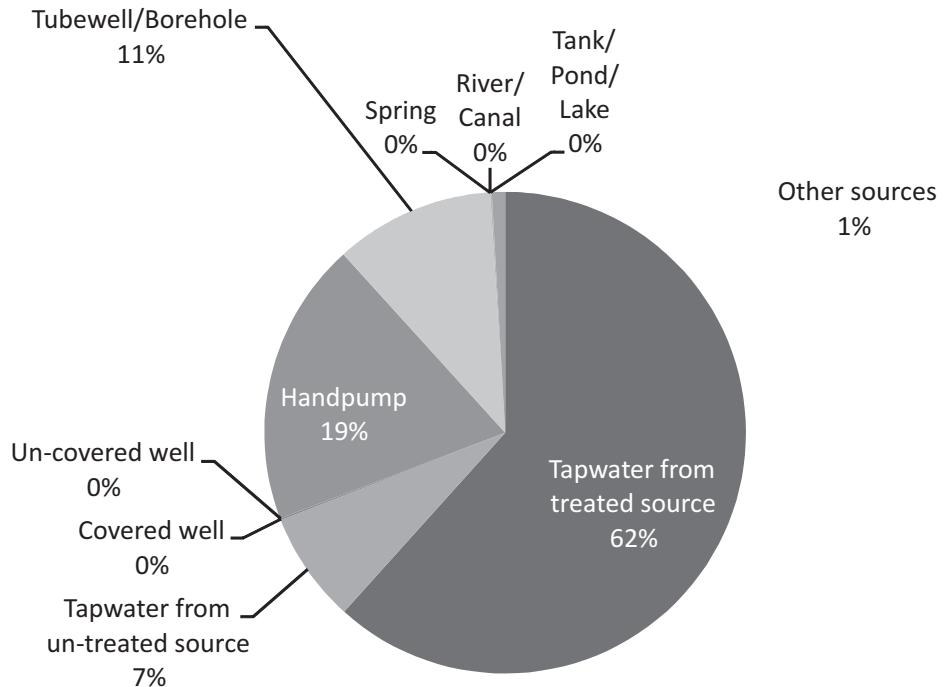
तालिका-12.3
शहर में जलापूर्ति का वार्डवार विवरण

| वार्ड संख्या | जलापूर्ति द्वारा कवर किये गये परिवारों की संख्या | | | | | | | | | |
|-----------------|--|---------------------------------|------------------|-------------------|-----------|---------------------|------|-----------|-------------------|------------|
| | नल द्वारा | | बंद कुयें द्वारा | खुले कुयें द्वारा | हैण्डपम्प | ट्र्यूबवैल / बोरहोल | झरना | नदी / नहर | टैक / तालाब / झील | अन्य स्रोत |
| | उपचारित स्रोत से नल द्वारा जल | अनुपचारित स्रोत से नल द्वारा जल | | | | | | | | |
| मेरठ (नगर निगम) | 143233 | 17179 | 232 | 0 | 44107 | 24839 | 0 | 0 | 232 | 2089 |
| वार्ड सं.1 | 1451 | 89 | 15 | 0 | 1625 | 627 | 0 | 0 | 0 | 62 |
| वार्ड सं.2 | 2653 | 293 | 0 | 3 | 27 | 42 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| वार्ड सं.3 | 744 | 397 | 2 | 0 | 517 | 554 | 0 | 0 | 2 | 100 |
| वार्ड सं.4 | 1279 | 266 | 4 | 0 | 1214 | 1009 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| वार्ड सं.5 | 1573 | 464 | 16 | 0 | 1307 | 582 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| वार्ड सं. 6 | 968 | 311 | 3 | 0 | 1521 | 343 | 0 | 0 | 0 | 124 |
| वार्ड सं.7 | 1106 | 114 | 30 | 0 | 2165 | 166 | 0 | 0 | 0 | 107 |
| वार्ड सं.8 | 1954 | 374 | 3 | 5 | 40 | 261 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.9 | 566 | 271 | 10 | 0 | 1484 | 1119 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| वार्ड सं.10 | 1617 | 169 | 4 | 0 | 1278 | 639 | 0 | 0 | 0 | 49 |
| वार्ड सं.11 | 1364 | 79 | 5 | 0 | 3154 | 585 | 5 | 0 | 0 | 74 |
| वार्ड सं.12 | 2052 | 386 | 6 | 0 | 454 | 272 | 0 | 0 | 0 | 71 |
| वार्ड सं.13 | 1498 | 286 | 5 | 0 | 2164 | 700 | 0 | 0 | 0 | 47 |
| वार्ड सं.14 | 2195 | 740 | 8 | 0 | 870 | 349 | 0 | 0 | 0 | 46 |
| वार्ड सं.15 | 2741 | 529 | 4 | 0 | 49 | 449 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| वार्ड सं.16 | 2151 | 80 | 14 | 0 | 412 | 828 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| वार्ड सं.17 | 3428 | 185 | 0 | 0 | 4 | 78 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| वार्ड सं.18 | 3006 | 72 | 0 | 0 | 130 | 192 | 0 | 0 | 0 | 24 |
| वार्ड सं.19 | 1916 | 149 | 3 | 3 | 109 | 668 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| वार्ड सं.20 | 2002 | 195 | 3 | 3 | 678 | 328 | 0 | 0 | 0 | 39 |
| वार्ड सं.21 | 1648 | 335 | 10 | 3 | 400 | 876 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| वार्ड सं.22 | 2030 | 19 | 0 | 0 | 26 | 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------|------|-----|----|---|------|------|---|---|----|----|
| वार्ड सं.23 | 882 | 42 | 7 | 4 | 1813 | 682 | 0 | 0 | 0 | 84 |
| वार्ड सं.24 | 1830 | 102 | 3 | 0 | 900 | 319 | 0 | 0 | 13 | 29 |
| वार्ड सं.25 | 2341 | 935 | 0 | 5 | 1028 | 848 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| वार्ड सं.26 | 907 | 89 | 4 | 7 | 2585 | 55 | 0 | 0 | 0 | 41 |
| वार्ड सं.27 | 2350 | 294 | 10 | 0 | 1224 | 1157 | 0 | 5 | 31 | 98 |
| वार्ड सं.28 | 2509 | 242 | 4 | 0 | 304 | 1018 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| वार्ड सं.29 | 2842 | 97 | 0 | 0 | 3 | 181 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| वार्ड सं.30 | 3456 | 343 | 4 | 0 | 59 | 314 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.31 | 3007 | 31 | 7 | 0 | 114 | 215 | 0 | 0 | 0 | 94 |
| वार्ड सं.32 | 1391 | 74 | 0 | 0 | 322 | 834 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| वार्ड सं.33 | 521 | 177 | 7 | 0 | 2483 | 413 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| वार्ड सं.34 | 2839 | 459 | 4 | 0 | 36 | 240 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| वार्ड सं.35 | 1938 | 187 | 0 | 0 | 84 | 66 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.36 | 2123 | 12 | 0 | 0 | 74 | 99 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| वार्ड सं.37 | 2283 | 21 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| वार्ड सं.38 | 1193 | 675 | 2 | 0 | 29 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.39 | 1553 | 194 | 3 | 0 | 420 | 1106 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| वार्ड सं.40 | 1345 | 196 | 2 | 2 | 41 | 334 | 0 | 0 | 39 | 4 |
| वार्ड सं.41 | 2539 | 144 | 0 | 0 | 23 | 122 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.42 | 2222 | 5 | 0 | 2 | 0 | 122 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.43 | 1972 | 322 | 0 | 0 | 20 | 161 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.44 | 1401 | 123 | 0 | 0 | 76 | 6 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| वार्ड सं.45 | 1913 | 96 | 0 | 0 | 11 | 106 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.46 | 2908 | 19 | 0 | 3 | 34 | 137 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| वार्ड सं.47 | 2528 | 203 | 0 | 0 | 6 | 200 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| वार्ड सं.48 | 1186 | 462 | 0 | 0 | 3 | 42 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.49 | 2579 | 385 | 0 | 0 | 22 | 96 | 0 | 0 | 6 | 12 |
| वार्ड सं.50 | 1922 | 51 | 0 | 0 | 12 | 288 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| वार्ड सं.51 | 1606 | 254 | 0 | 0 | 11 | 38 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| वार्ड सं.52 | 2442 | 248 | 0 | 0 | 14 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|--------------|---------------|--------------|------------|-----------|--------------|--------------|-----------|-----------|------------|-------------|
| वार्ड सं.53 | 2097 | 204 | 0 | 0 | 54 | 88 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| वार्ड सं.54 | 1449 | 642 | 4 | 0 | 13 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.55 | 871 | 321 | 1 | 0 | 4 | 213 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.56 | 1916 | 19 | 2 | 0 | 8 | 168 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| वार्ड सं. 57 | 3407 | 124 | 4 | 0 | 62 | 520 | 0 | 0 | 4 | 8 |
| वार्ड सं.58 | 1474 | 739 | 0 | 0 | 262 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.59 | 1261 | 49 | 2 | 0 | 79 | 278 | 2 | 0 | 0 | 5 |
| वार्ड सं.60 | 2128 | 277 | 0 | 0 | 26 | 128 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| वार्ड सं.61 | 1857 | 16 | 0 | 0 | 6 | 76 | 0 | 0 | 30 | 4 |
| वार्ड सं.62 | 1771 | 35 | 18 | 4 | 61 | 61 | 2 | 0 | 0 | 8 |
| वार्ड सं.63 | 731 | 67 | 15 | 3 | 1963 | 202 | 0 | 3 | 0 | 76 |
| वार्ड सं.64 | 1911 | 2 | 0 | 0 | 83 | 128 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.65 | 1462 | 188 | 7 | 0 | 66 | 122 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| वार्ड सं.66 | 1819 | 17 | 0 | 0 | 32 | 9 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| वार्ड सं.67 | 1480 | 410 | 3 | 0 | 1213 | 89 | 0 | 0 | 116 | 103 |
| वार्ड सं.68 | 2257 | 81 | 0 | 0 | 10 | 38 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| वार्ड सं.69 | 1495 | 412 | 2 | 0 | 112 | 106 | 0 | 0 | 0 | 28 |
| वार्ड सं.70 | 1403 | 206 | 0 | 0 | 58 | 43 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| वार्ड सं.71 | 2720 | 114 | 23 | 4 | 467 | 425 | 0 | 0 | 0 | 42 |
| वार्ड सं.72 | 979 | 255 | 9 | 0 | 1231 | 323 | 0 | 3 | 0 | 132 |
| वार्ड सं.73 | 1925 | 243 | 7 | 3 | 979 | 110 | 3 | 3 | 0 | 57 |
| वार्ड सं.74 | 179 | 24 | 4 | 0 | 1443 | 197 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| वार्ड सं.75 | 690 | 85 | 3 | 0 | 1722 | 53 | 0 | 0 | 0 | 98 |
| वार्ड सं.76 | 644 | 40 | 7 | 0 | 944 | 76 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| वार्ड सं.77 | 1096 | 139 | 5 | 0 | 866 | 347 | 0 | 0 | 0 | 27 |
| वार्ड सं.78 | 551 | 141 | 0 | 0 | 1037 | 710 | 0 | 0 | 0 | 42 |
| वार्ड सं.79 | 1466 | 70 | 2 | 4 | 162 | 219 | 2 | 0 | 16 | 18 |
| वार्ड सं.80 | 1372 | 30 | 2 | 2 | 16 | 153 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| योग | 286114 | 34414 | 555 | 61 | 88483 | 49715 | 18 | 16 | 491 | 4151 |

चित्र-12.2
मेरठ शहर में जलापूर्ति स्रोत
Water supply sources



स्रोत : भारतीय जनगणना, 2011

वर्ष 2021 की महायोजना के अनुसार मेरठ शहर में 258 एमएलडी की आपूर्ति प्रस्तावित है किन्तु वर्तमान स्थिति के अनुसार शहर में 360 एमएलडी जलापूर्ति की जाती है। जलापूर्ति का समय 8 घण्टे है, कुल कनेक्शनों की संख्या 123855 है। प्रति व्यक्ति खपत 155 एलपीसीडी है। अभी तक जलापूर्ति शुल्क प्राप्त करने हेतु मीटरिंग की सुविधा उपलब्ध नहीं है। वार्डवार जलापूर्ति का विवरण निम्न तालिका में दिया गया है।

तालिका-12.4

कुल वार्ड आपूर्ति विवरण वर्ष 2020–21

| वार्ड | जलापूर्ति जल की मात्रा (एमएलडी) | प्रतिदिन जलापूर्ति के समय घंटे | कनेक्शनों की संख्या | प्रति व्यक्ति खपत | मीटरिंग प्रणाली |
|-------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------|-------------------|-----------------|
| 90 | 360 | 8 | 1,23,855 | 155 | मीटन नहीं |

स्रोत : जलापूर्ति विभाग, मेरठ

मेरठ में कुल ओवर हैड टैंकों/जलाशयों की संख्या—52 अवर जलाशय तथा 4 रिजर्व जलाशय हैं। शहर में एक जल उपचार संयंत्र (Water Treatment Plant) 100 एमएलडी क्षमता का भी स्थापित है। कुल आपूर्ति किये गये जल के प्रतिशत के रूप में उपचारित आपूर्ति 100 प्रतिशत है। मेरठ के सभी वार्डों हेतु आपूर्ति अवसंरचना 2020–21 का उल्लेख तालिका 12.5 में दर्शाया गया है।

तालिका-12.5
जलापूर्ति अवसंरचना 2020-21

| वार्ड | ओवर हैड टैक / जलाशयों की संख्या | डब्लू.टी.पी. की क्षमता | उपचारित जल की कुल जलापूर्ति प्रतिशत के रूप में |
|-------|---------------------------------|------------------------|--|
| 80 | 52 OHT, 04 Reserves | 100 | 100% |

स्रोत : जलापूर्ति विभाग, मेरठ

12.1.2 मेरठ विकास प्राधिकरण के अन्तर्गत अन्य शहरों में जल भण्डारण की उपलब्धता एवं क्षमता :

अवर जलाशय मवाना, हस्तिनापुर एवं सरधना शहरों में स्थित हैं। जल भण्डारण की क्षमता निम्न है :

- ◆ मवाना - 890 किलो लीटर (ओ.एच.टी.)
- ◆ सरधना - 225 किलो लीटर (ओ.एच.टी.)
- ◆ हस्तिनापुर - 100 किलो लीटर (ओ.एच.टी.)
- ◆ बहसुमा - 650 किलो लीटर (ओ.एच.टी.)
- ◆ खरखौदा - 200 किलो लीटर (ओ.एच.टी.)
- ◆ लावड़ - 350 किलो लीटर ,ओ.एच.टी.द्व

जल मांग को पूर्ण करने हेतु अन्य स्रोत ट्यूबवैल, बोरवेल एवं हैण्डपम्प हैं जोकि भूजल की खपत करते हैं।

वर्षा जल संचयन (Rain Water Harvesting) :

मेरठ प्रशासन, शहर में वर्षा जल संचयन योजना के क्रियान्वयन हेतु कार्य कर रहा है। मेरठ विकास प्राधिकरण की अधिसूचना संख्या 1703A/9-A-1-29/ 98(A.B) दिनांक अप्रैल, 2001 के अनुसार वर्षा जल संचयन योजना के अन्तर्गत जल संरक्षण हेतु विभिन्न कदम उठाये गये हैं, जोकि निम्नानुसार हैं।

20 एकड़ अथवा इससे अधिक क्षेत्र की विभिन्न योजनाओं हेतु कुल नियोजन क्षेत्र की लगभग 5 प्रतिशत भूमि पर तालाब जलाशयों का निर्माण किया जाना चाहिये। 20 एकड़ से कम क्षेत्रफल की योजना में तालाब जलाशयों का निर्माण किया जाये। भू-जल पुनर्भरण हेतु समस्त सामूहिक आवासीय योजनाओं में सभी खुले स्थानों एवं छतों से 300 वर्ग मीटर व उससे अधिक क्षेत्रफल के समस्त उपयोग के भूखण्डों पर वर्षा जल संचयन को अनिवार्य किया जाये। पूर्व में निर्मित शासकीय भवनों में अपनाई गई रुफटॉप रेन वाटर हार्वेस्टिंग एवं रिचार्ज प्रणाली एवं विकास हेतु राशि विभाग द्वारा अपने स्वयं के बजट से ही एकत्रित की जानी चाहिये।

मुद्रे :

शहरी विकास मंत्रालय ने मूलभूत शहरी सेवाओं के प्रदर्शन का आंकलन करने हेतु सेवा-स्तरीय बैंचमार्क (SLB) ढूलकिट तैयार किया है। यह कार्यों की निगरानी एवं सेवा वितरण में सुधार हेतु आवश्यक कार्यवाही करने के लिये एक उपयोगी उपकरण है। निम्न तालिका वर्ष 2015 हेतु मेरठ शहर में जलापूर्ति के लिये सेवा-स्तरीय बैंचमार्क को दर्शाती है।

तालिका-12.6

मेरठ शहर में जलापूर्ति हेतु सेवा स्तरीय बैंचमार्क संकेतक

| क्र.सं. | सूचक | वर्तमान स्थिति शहरी | विकास मंत्रालय बैंचमार्क |
|---------|---|---------------------|--------------------------|
| 1 | जलापूर्ति कनेक्शन का कवरेज (117526/232144) | 50.63% | 100% |
| 2 | प्रति व्यक्ति जलापूर्ति | 175 एलपीसीडी | 135 एलपीसीडी |

| | | | |
|---|--|------|------|
| 3 | जल कनेक्शन की मीटरिंग की सीमा | 0% | 100% |
| 4 | गैर-राजस्व जल का विस्तार | 65% | 20% |
| 5 | आपूर्ति किये गये जल की मात्रा | 100% | 100% |
| 6 | जलापूर्ति सेवाओं की लागत वसूली | 40% | 100% |
| 7 | जलापूर्ति सम्बन्धित प्रभारों के संग्रहण में दक्षता | 70% | 90% |

स्रोत : अमृत स्लिप (AMRUT SLIP)

सेवा स्तरीय बैंचमार्क संकेतक मूल्यांकन से ज्ञात होता है कि शहर में वर्तमान में पूर्ण कवरेज प्राप्त करने के लिये लगभग 50 प्रतिशत जलापूर्ति कनेक्शनों का अभाव है। शहरी विकास मंत्रालय के बैंचमार्क के अनुसार वांछित स्तर से पर्याप्त प्रति व्यक्ति जलापूर्ति उपलब्ध है। वर्तमान में, शहर में कोई भी जल कनेक्शन मीटर प्रणाली नहीं है एवं लागत वसूली केवल 40 प्रतिशत के समीप ही है।

12.1.3 सीवरेज—सीवरेज नेटवर्क एवं सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट :

वर्तमान स्थिति / नेटवर्क :

मेरठ शहर में सीवरेज प्रणाली आंशिक रूप से विकसित है। मेरठ नगर निगम में सीवरेज नेटवर्क की कुल लम्बाई लगभग 209 किमी ट्रंक सीवर है। शहर में शौचालयों वाले कुल घरों का विवरण निम्न तालिका में दिया गया है।

तालिका-12.7

शौचालय एवं स्वच्छता सुविधाओं वाले घरों की संख्या

| | जनसंख्या | कुल परिवारों की संख्या | शौचालय सुविधा सहित कुल परिवारों की संख्या |
|---------------------|-----------|------------------------|---|
| जनगणना डाटा (2011) | 13,05,429 | 2,28,991 | 2,18,286 |
| विभागीय डाटा (2015) | 14,86,303 | 2,32,144 | 1,17,526 |

स्रोत : अमृत स्लिप (AMRUT SLIP)

मेरठ शहर में सीवरेज नेटवर्क का क्षेत्रवार कवरेज विवरण निम्न तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका-12.8

मेरठ शहर में सीवरेज नेटवर्क का क्षेत्रवार कवरेज विवरण

| जोन संख्या | कुल परिवारों की संख्या | सीवरेज नेटवर्क सहित कुल परिवारों की संख्या | कवरेज |
|------------|------------------------|--|--------|
| 1 | 27,554 | 20,800 | 75% |
| 2 | 19,785 | 8,000 | 40% |
| 3 | 24,133 | 14,500 | 60% |
| 4 | 29,094 | 11,600 | 40% |
| 5 | 34,680 | 15,500 | 50.40% |
| 6 | 13,421 | 10,100 | 75% |

| | | | |
|-----|----------|----------|--------|
| 7 | 38,354 | 17,889 | 50.60% |
| 8 | 34,355 | 13,700 | 40% |
| 9 | 10,769 | 5,453 | 50.64% |
| योग | 2,32,144 | 1,17,542 | 50.63% |

स्रोत : अमृत स्लिप (AMRUT SLIP)

सीवर निस्तारण :

घरों एवं व्यवसायिक प्रतिष्ठानों का अपशिष्ट जल प्रत्यक्ष रूप में सड़कों के किनारे निष्काषित होने वाली खुली व बंद नालियों के माध्यम से प्रवाहित होता है। ये खुली नालियां अपशिष्ट जल प्रवाह एवं वर्षा जल के प्रवाह हेतु संयुक्त उद्देश्यों की पूर्ति करती हैं। जबकि शौचालयों से प्रवाहित अपशिष्ट जल घरेलू स्तर पर निजी तौर पर निर्मित सेप्टिक टैंकों में प्रवाहित होता है। व्यक्तिगत स्तर पर घरों द्वारा समय—समय पर यह सेप्टिक टैंक साफ किये जाते हैं।

सीवेज उत्पादन :

वर्तमान में शहर में लगभग 378.5 एमएलडी सीवेज उत्पन्न होता है जिसमें से 366.91 एमएलडी मेरठ नगर निगम क्षेत्र व 11.59 एमएलडी छावनी बोर्ड क्षेत्र से उत्पन्न होता है।

सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट एवं इसकी क्षमता :

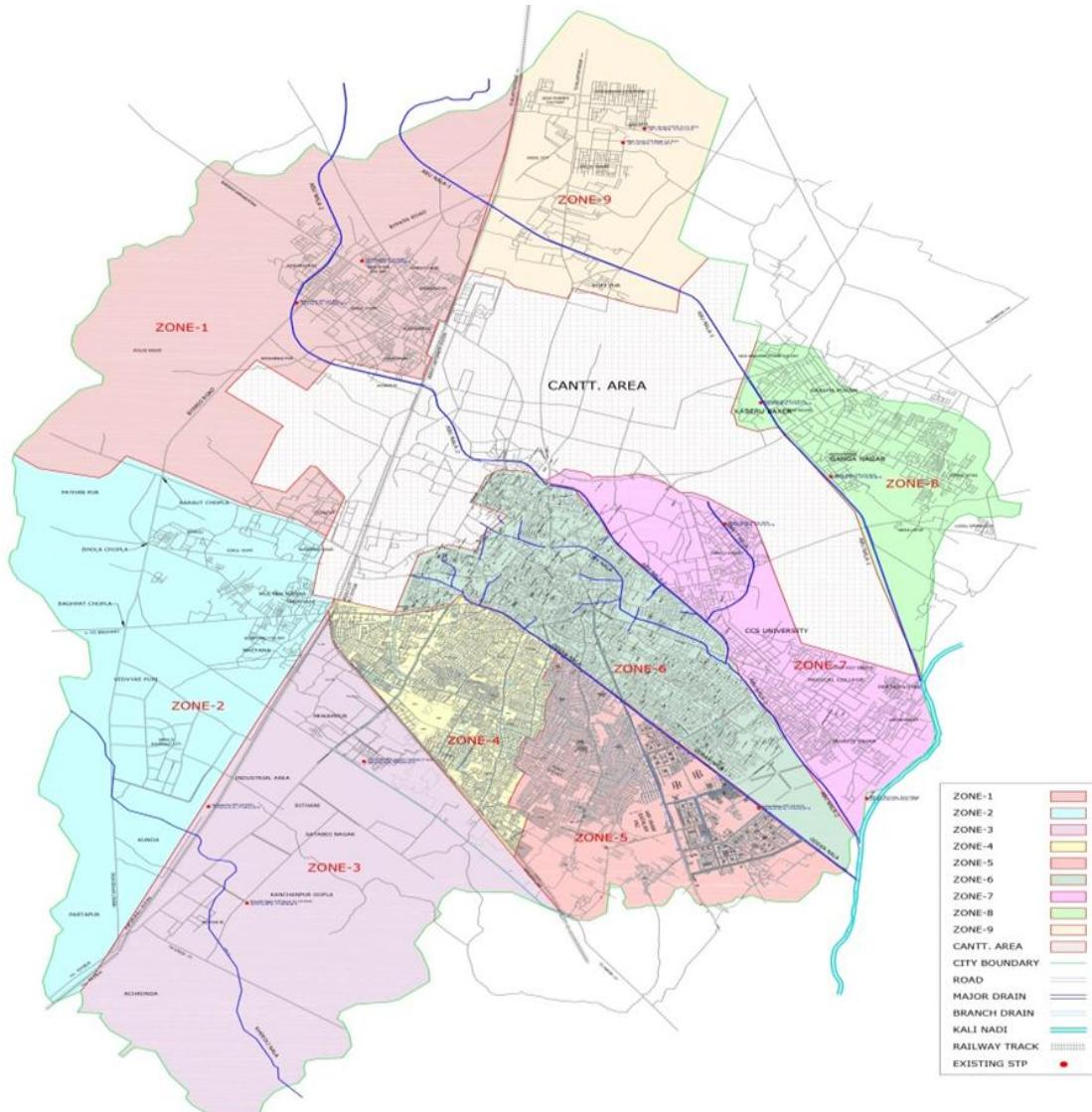
वर्तमान में, मेरठ शहर में अलग—अलग क्षमता के कुल 14 सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट स्थापित हैं। इसमें से 13 का रखरखाव मेरठ विकास प्राधिकरण द्वारा तथा कमालपुर में स्थित 72 एमएलडी क्षमता के सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट का रखरखाव उत्तर प्रदेश जल निगम के माध्यम से मेरठ नगर निगम द्वारा किया जाता है। नीचे वर्णित तालिका में शहर में स्थापित एसटीपी का विवरण दर्शाया गया है।

तालिका—12.9

शहर में सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट का विवरण

| क्र.सं. | स्थिति | एमएलडी में एसटीपी की क्षमता | वर्तमान संग्रहण एवं उपचार (एमएलडी) | प्रवाह | रखरखाव एवं संचालन |
|---------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|--------------|----------------------|
| 1 | पल्लवपुरम फेज 2 | 11 | 8 | आबू नाला - 1 | मेरठ विकास प्राधिकरण |
| 2 | पल्लवपुरम फेज 1 | 7 | 6.5 | आबू नाला - 1 | |
| 3 | रक्षापुरम | 6 | 4.4 | आबू नाला - 1 | |
| 4 | अंसल कॉलीनी | 5 | 3.5 | आबू नाला - 1 | |
| 5 | गंगा नगर | 10 | 3.8 | आबू नाला - 1 | |
| 6 | पाण्डव नगर | 3 | 2.7 | आबू नाला - 2 | |
| 7 | शृद्धापुरी फेज 1 | 6 | 5.9 | आबू नाला - 2 | |
| 8 | सैनिक विहार / शृद्धापुरी फेज 2 | 6 | 5.6 | आबू नाला - 2 | |
| 9 | वेद व्यासपुरी | 15 | 4.5 | खड़ौली नाला | |
| 10 | शताब्दी नगर | 15 | 4.8 | खड़ौली नाला | |

मानचित्र 12.1
अवसरंचना वितरण एवं सुविधा जोन



| | | | | | |
|----|-------------------|-----|-------|-------------|---------------|
| 11 | खेल सामग्री परिसर | 7 | 4 | खड़ौली नाला | |
| 12 | लोहिया नगर | 10 | 2 | ओडियन नाला | मेरठ नगर निगम |
| 13 | मोदीपुरम तिराहा | 5 | 4.9 | | |
| 14 | कमालपुर गांव | 72 | 65 | काली नदी | |
| | योग | 179 | 127.6 | | |

स्रोत : एसटीपी की राष्ट्रीय सूची, मार्च 2021 सी.पी.सी.बी., दिल्ली

12.1.4 मेरठ विकास प्राधिकरण की सीमान्तर्गत अन्य शहरों में सीवरेज निस्तारण की व्यवस्था :

मेरठ विकास प्राधिकरण की सीमान्तर्गत अन्य शहरों में कोई भी उचित सीवरेज प्रणाली नहीं है। केवल हस्तिनापुर में ही पिट टाइप सीवरेज प्रणाली है। शहरों में स्थित सीवरेज निस्तारण की व्यवस्था निम्नानुसार है –

- ◆ **मवाना** – खुली सीवर नाली
- ◆ **सरधना** – खुली सीवर नाली
- ◆ **हस्तिनापुर** – सीवरेज प्रणाली ;पिट टाइपद्व
- ◆ **बहसुमा** – खुली सीवर नाली
- ◆ **खरखौदा** – खुली सीवर नाली
- ◆ **लावड** – खुली सीवर नाली

साफ-सफाई एवं उचित स्वच्छता हेतु शहरों में उचित सीवरेज व्यवस्था प्रदान कराने की नितान्त आवश्यकता है।

12.1.5 ठोस अपशिष्ट प्रबन्धन :

मेरठ शहर में ठोस अपशिष्ट का 100 प्रतिशत घर-घर जाकर संग्रहण किया जाता है। मेरठ शहर में ठोस अपशिष्ट का उत्पादन प्रतिदिन 800 टन होने का अनुमान है। मेरठ शहर को 80 वार्डों में विभक्त किया गया है। सभी 80 वार्डों में घर-घर जाकर ठोस अपशिष्ट का संग्रहण किया जा रहा है। ठोस अपशिष्ट का आंशिक स्रोत पृथक्करण किया जाता है। शहर के गांव ग्वारी में 150 टीपीडी का एयर बैलिस्टिक सेपरेटर है, जिसमें अपशिष्ट को प्लास्टिक अपशिष्ट, निष्क्रिय अपशिष्ट एवं बायो डिग्रेडेबल अपशिष्ट से अलग किया जाता है। प्लास्टिक अपशिष्ट को अलग करने के उपरान्त, मोहिउद्दीनपुर दिल्ली मार्ग, मेरठ में 1.0 मेगावाट क्षमता के अपशिष्ट से ऊर्जा संयंत्र में प्रेषित किया जाता है। निष्क्रिय अपशिष्ट घटक के निस्तारण हेतु भूमि उपलब्ध नहीं है।

बायो डिग्रेडेबल घटक को अव्यवस्थित स्थलों पर डम्प किया जा रहा है एवं अस्थाई उपायों जैसे कूड़े के मिश्रण आदि के माध्यम से खाद बनाई जाती है। शहर में शेष ठोस अपशिष्ट लगभग 650 टीपीडी, वर्तमान में लोहिया नगर, हापुड़ रोड एवं मंगतपुरम, दिल्ली रोड पर डम्प किया जा रहा है। तालिका से स्पष्ट है कि उपचार एवं प्रसंस्करण सुविधा के अभाव में एकत्रित अधिकांश अपशिष्ट या तो जला दिया जाता है अथवा डम्पिंग स्थलों में फेंका जाता है। इससे शहर की वायु गुणवत्ता और भी अधिक खराब होती जा रही है। मेरठ विकास प्राधिकरण की सीमान्तर्गत अन्य शहरों में ठोस अपशिष्ट प्रबन्धन की कोई उचित व्यवस्था नहीं है।

12.1.6 वितरण प्रणाली :

वितरण प्रणाली भौतिक मूलभूत ढांचे की योजना का अत्यधिक महत्वपूर्ण घटक है, वर्तमान शहर जोनल योजना का उल्लेख मानचित्र 12.1 में दर्शाया गया है। इस मानचित्र में शहर में वर्तमान सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट की स्थिति का उल्लेख है। प्रमुख नालों एवं शाखा नालों का भी ज़ोन्स के अनुसार उल्लेख किया गया है। शहर को कुल 9 जोन में

बांटा गया है। 9 जोन में कुल 14 सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट स्थित हैं।

12.1.7 प्रतिबद्धताएँ (Commitments) :

1. मोदीपुरम, मेरठ, उत्तर प्रदेश में वर्षा जल निकासी एवं वर्षा जल संचयन प्रणाली वर्तमान में कार्य प्रगति पर हैं एवं कार्यों का स्कोप अँफ वर्क निम्नानुसार है –
 - ◆ कारखाना क्षेत्र में वर्षा जल संचयन एवं संरक्षण उपायों/संरचनाओं की योजना तैयार करना एवं डिजाइन बनाना।
 - ◆ छत के ऊपर वर्षा जल संचयन प्रणाली योजना एवं डिजाइनिंग।
 - ◆ **कृत्रिम रिचार्ज :** परिसर के अन्दर योजना बनाना।
 - (a) क्षेत्र में जल निकासी का डिजाइन
 - (b) जल निकासी पैटर्न का अध्ययन एवं कृत्रिम संचयन हेतु योजना
 - (c) कृत्रिम संचयन संरचनाओं हेतु डिजाइन
 - (d) संचयन संरचनाओं के साथ जल निकासी का एकीकरण
 - ◆ वर्षा जल निकासी प्रणाली (Storm Water Drain System)

13.1 वर्तमान स्थिति एवं क्षमता का विश्लेषण :

13.1.1 मेरठ में पार्क एवं अन्य मनोरंजन स्थल :

वर्तमान में शहर में उपलब्ध पार्कों की कुल संख्या 394 है, जिसका कुल क्षेत्रफल लगभग 67.6 हेक्टेयर है। शहर में खुले स्थान की उपलब्धता लगभग 0.46 वर्ग मीटर प्रति व्यक्ति है जो 3 वर्ग मीटर की मानक आवश्यकता से कम है। पार्कों का रखरखाव नगर निगम, मेरठ विकास प्राधिकरण एवं यूपीएवीपी द्वारा संयुक्त रूप से किया जाता है। निम्न तालिका शहर में संगठित पार्कों के पदानुक्रम को दर्शाती है।

| क्र.सं. | श्रेणी | पार्कों की संख्या | श्रेणी के अन्तर्गत क्षेत्र (वर्ग मीटर में) |
|---------|--|-------------------|--|
| 1 | हाइसिंग एरिया पार्क (5000 वर्ग मीटर से कम) | 384 | 452555 |
| 2 | निकटवर्ती पार्क (5000–10000 वर्ग मीटर तक) | 5 | 41500 |
| 3 | सामुदायिक पार्क (10000–50000 वर्ग मीटर तक) | 4 | 97246 |
| 4 | जिला पार्क (50000–250000 वर्ग मीटर तक) | 1 | 85000 |
| 5 | उप-शहर पार्क (250000–वर्ग मीटर से अधिक) | . | . |
| | योग | 394 | 676301 |

13.1.2 पर्यटन/तीर्थयात्रा क्षेत्र :

मेरठ में प्रमुख पर्यटन/तीर्थ क्षेत्र इस खण्ड में उल्लिखित है।

अष्टपद तीर्थ :

अष्टपद तीर्थ मेरठ के प्रमुख धार्मिक और पर्यटक आकर्षणों में से एक है। यह मेरठ शहर और मेरठ सिटी रेलवे जंक्शन से लगभग 40 किलोमीटर दूर मेरठ के हस्तिनापुर में स्थित है। यह एक 151 फीट ऊंचा मंदिर है जिसमें भगवान ऋषभदेव जी की चार मूर्तियां हैं, जो चारों दिशाओं में हैं और प्रार्थना कक्षों से जुड़े चार रंग मंडप (द्वार) हैं।

अष्टपद तीर्थ की स्थापना श्री हस्तिनापुर जैन श्वेतांबर तीर्थ ट्रस्ट द्वारा 31 जनवरी, 1996 को की गई थी। इसका उद्घाटन आचार्य भगवंत श्रीमद विजय इंद्रदित्र सूरेश्वर ने किया था और यह भगवान श्री आदिनाथ जी को समर्पित एक मंदिर है। अष्टपद तीर्थ मेरठ जिले की सबसे ऊंची ईट की संरचना मानी जाती है। इसे 2 दिसंबर, 2009 को गछड़ीपति आचार्य नित्यानंद सूरेश्वर द्वारा पुनः स्थापित किया गया था।

औघड़नाथ मन्दिर :

औघड़नाथ मन्दिर मेरठ शहर के सबसे पुराने मंदिरों में से एक है और भगवान शिव को समर्पित है। मंदिर का भारत के इतिहास में बहुत महत्व है और इसे काली पलटन मंदिर भी कहा जाता है। यह सेना के बैरक के पास स्थित है और कई स्वतंत्रता सेनानियों को रखा गया है जो काली पलटन (काली सेना) नामक सेना के प्रमुख से मिलने आए थे। युद्ध के सेनानियों ने इस मंदिर और उसके आसपास अपनी गतिविधियों का संचालन किया। 10 मई 1857 को भारतीय सैनिकों ने इस मंदिर के मैदान में ब्रिटिश राज को हराने की शपथ ली थी। औघड़नाथ मन्दिर मूल रूप से पेड़ों से घिरी एक छोटी संरचना और कुछ दूरी पर स्थित एक कुएं से बना था। इस कुएं का इस्तेमाल स्वतंत्रता सेनानियों ने अपनी प्यास बुझाने के लिए किया था। हालांकि, मुख्य मंदिर अब एक भव्य परिसर का हिस्सा है जिसे आधुनिक वास्तुकला में बनाया गया है।

भाई धर्म सिंह गुरुद्वारा :

भाई धर्म सिंह गुरुद्वारा सैफपुर गंव में स्थित एक गुरुद्वारा है, जो हस्तिनापुर शहर से 2.5 किमी दूर है। यह पंज प्यारे के पांच सिक्खों में से एक भाई धर्म सिंह को समर्पित है, जिन्होंने खालसा का पहला बैच बनाया और गुरु गोबिंद सिंह से खंडा दी पाहुल या दोधारी तलवार का संस्कार प्राप्त किया। 3 नवंबर 1666 को जन्मे, भाई धर्म सिंह एक किसान थे, जब उन्होंने गुरु गोबिंद राय के अनुरोध का जवाब दिया, जिसके कारण वे पंज प्यारे (पांच प्यारे) में से एक बन गए, खालसा में दीक्षित होने वाले पहले पांच सिक्ख। वह 33 वर्ष के थे जब उन्हें खालसा में दीक्षित किया गया था। वह हस्तिनापुर के भाई संत राम और माई साभो के पुत्र थे। 1708 में नांदेड़ में धर्म सिंह की मृत्यु हो गई और यह गुरुद्वारा भाई धर्म सिंह की स्मृति को संरक्षित करता है। इस प्रकार गुरुद्वारा का नाम भाई धर्म सिंह के नाम पर रखा गया है और यह सिक्ख समुदाय के लिए सबसे पवित्र स्थानों में से एक है। गुरुद्वारा का अर्थ है गुरु का द्वार' (गुरु + द्वार)। वर्षों से, सिख गुरु श्रद्धेय आध्यात्मिक प्रशिक्षक थे जिन्होंने सिक्ख धर्म का निर्माण किया। सिक्ख गुरुद्वारों में, सभी धर्मों के लोगों के साथ-साथ किसी भी धर्म का दावा नहीं करने वालों का स्वागत है।

सिक्खों के वर्तमान और चिरस्थायी गुरु ग्रंथ साहिब को प्रत्येक गुरुद्वारे में एक विशिष्ट केंद्रीय स्थिति में तखलमलोलट (एक ऊंचा सिंहासन) पर रखा गया है। गुरुद्वारे 'लंगर' में सभी के लिए मुफ्त शाकाहारी भोजन उपलब्ध कराते हैं। भाई धर्म सिंह गुरुद्वारा अपनी सुंदर वास्तुकला, विशाल आंतरिक सज्जा, शांतिपूर्ण, दिव्य और शांत वातावरण के लिए जाना जाता है और सिक्ख संस्कृति के सच्चे प्रतीक के रूप में खड़ा है। मंदिर में आमतौर पर भीड़ नहीं होती है और इसलिए उन लोगों के लिए दर्शन हेड सुझाव दिया जाता है जो दैनिक दिनचर्या के नीरस जीवन से छुट्टी चाहते हैं।

भोले की झाल :

भोले की झाल भगवान शिव (भोलेनाथ) के नाम पर रखा गया है और यह भगवान शिव और पार्वती जी के मंदिर के पास स्थित है। इस स्थान पर गंगा नहर की एक शाखा बहती है और जल को पवित्र माना जाता है। यह मेरठ से लगभग 15 किलोमीटर की दूरी पर भोवला रोड पर स्थित है।

इसमें एक ब्रिटिश टाइम पावर प्लांट, नहरों का एक नेटवर्क और एक जल उपचार संयंत्र है जो वास्तव में इस जगह का मुख्य आकर्षण है। एक छोटा रजवाहा इसके माध्यम से चलता है जहाँ लोग गर्मियों के दौरान आराम से तैरने या जल्दी स्नान करने का आनंद लेते हैं। उनकी यात्रा के दौरान पानी के उपयोग, परिवहन और उपचार की विभिन्न तकनीकों के बारे में भी जान सकते हैं। इसके अलावा, इसका एक भक्ति पहलू भी है क्योंकि तीर्थयात्री पास के मंदिर में भगवान शिव की पूजा करने जाते हैं। वास्तव में, यहां आने वाले अधिकांश लोग भगवान शिव के भक्त हैं और गंगा नहरों के आसपास की प्राकृतिक सुंदरता इसे एक ही समय में एक अद्भुत पिकनिक और तीर्थस्थल बनाती है।

गांधी पार्क :

गांधी पार्क जिसे कंपनी गार्डन के नाम से भी जाना जाता है, मेरठ की प्रतिष्ठा के लिए एक उपहार स्थल है। यह मेरठ की व्यस्त जीवन शैली से अलग रखा गया एक अर्ध-प्राकृतिक स्थान है। मनोरंजन और आनंद के उद्देश्यों के लिए विशेष रूप से जाना जाता है। वर्तमान में इसका रखरखाव मेरठ छावनी बोर्ड द्वारा किया जाता है लेकिन इसे वास्तव में ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा शुरू किया गया था। यह पर्यटकों को हमारे मुखर अतीत की याद दिलाता है।

सरकारी स्वतंत्रता संग्राम संग्रहालय :

गवर्नर्मेंट फ्रीडम स्ट्रगल म्यूजियम, 1997 में स्थापित, मेरठ शहर के मुख्य आकर्षणों में से एक है, जो शहर के समृद्ध इतिहास और स्वतंत्रता संग्राम में योगदान की तलाश में आगंतुकों के लिए मुख्य आकर्षण है। संग्रहालय मेरठ शहर के केंद्र से मात्र 1. 5 किमी की दूरी पर, शहर की सीमा में स्थित है। यह संग्रहालय दिल्ली रोड से शहीद स्मारक या शहीद स्तंभ के परिसर में, मेरठ, यूपी. में छावनी क्षेत्र में सिर्फ 6 किमी दूर है।

1857 का विद्रोह जो 10 मई 1857 को मेरठ में ईस्ट इंडिया कंपनी की सेना में सैनिकों के विद्रोह के रूप में शुरू हुआ, संग्रहालय मुख्य आकर्षण है। संग्रहालय में कुल पाँच दीर्घाएँ हैं जिनमें से तीन आगंतुकों के लिए खुली हैं। पहली गैलरी में पेंटिंग, भित्ति चित्र और प्राचीन पत्र हैं जो विद्रोह की प्रारंभिक और विभिन्न घटनाओं को दर्शाते हैं जो 1857 के युद्ध का कारण बने।

संग्रहालय अपने शिष्यों को रोटियां (चपाती) बांटते हुए एक मायावी फकीर की पेंटिंग को प्रदर्शित करता है। यह फकीर 1857 के विद्रोह में एक प्रमुख व्यक्ति माना जाता है और भारतीय सैनिकों में विद्रोह के बीज बोने के लिए प्रसिद्ध है। एक अन्य पेंटिंग जिसमें सैनिकों को गाय और सुअर की खाल से ग्रीस किए गए कारतूसों का उपयोग करने से मना करने का चित्रण किया गया है, संग्रहालय की पहली गैलरी में रखी गई है। कारतूसों का उपयोग करने से मना करने पर 85 सैनिकों के कोर्ट-मार्शल को चित्रित करने वाली अन्य पेंटिंग और उसके बाद की घटनाओं को भी संग्रहालय में संरक्षित किया गया।

दूसरी गैलरी में युद्ध की अन्य महान घटनाओं को चित्रित करने वाली पेंटिंग और कलाकृतियां हैं जैसे कि बागपत ब्रिज, लखनऊ बाग पर हमला और टूटना और लखनऊ की घेराबंदी, सती चौरा घाट आदि। गैलरी में पौराणिक योद्धा और आइकन की पेंटिंग भी संरक्षित है। नारी शक्ति की रानी लक्ष्मीबाई, युद्ध के दौरान झांसी की रानी। संग्रहालय के इस हिस्से में कई संग्रहणीय और अमूल्य वस्तुएं जैसे तलवारें, बंदूकें और युद्ध के दौरान इस्तेमाल किए गए कारतूस संग्रहालय के इस हिस्से में प्रदर्शित हैं। तीसरी गैलरी में प्राचीन सिक्के और शिलालेख हैं जो शहर के पास कई उत्थनन स्थलों से एकत्र किए गए हैं जो मेरठ शहर की विरासत का प्रतिनिधित्व करते हैं। संग्रहालय में एक पुस्तकालय भी है जिसमें देश के स्वतंत्रता संग्राम की घटनाओं से सम्बन्धित किताबें हैं।

सरधना चर्च :

सरधना चर्च जिसे हमारी लेडी ऑफ ग्रेसेस का बेसिलिका भी कहा जाता है, सरधना में एक रोमन कैथोलिक चर्च है। यह मेरठ, उत्तर प्रदेश के उत्तर-पश्चिम में लगभग 20 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। यह वर्जिन मैरी को समर्पित है और इसे 1809 में बेगम समरुद्धारा बनाया गया था, जो 1781 में रोमन कैथोलिक धर्म में परिवर्तित हो गयी थी।

चर्च उत्तर भारत में सबसे बड़ा है, जिसके निर्माण में लगभग 4 लाख रुपये की लागत आई थी; जो उन दिनों बहुत बड़ी रकम थी। वेदी और उसके चारों ओर रंगीन पत्थरों के साथ संगमरमर के सेट हैं और इंटीरियर उच्चतम शिल्प कौशल का है। चर्च को एक ऊँची वेदी पर अर्ध-कीमती पत्थर के काम और तीन रोमन गुंबदों के उपयोग के लिए जाना जाता है जो इमारत की भव्यता को बढ़ाते हैं। केक पर चेरी बेगम के मकबरे के ऊपर 18 फीट ऊँची एक राजसी इमारत है जो अद्भुत है। जगह के चारों ओर की आभा अद्भुत है और मकबरे की उपस्थिति को अवशोषित करने में कोई अच्छा समय व्यतीत कर सकता है।

हस्तिनापुर वन्यजीव अभयारण्य :

हस्तिनापुर वन्यजीव अभयारण्य हस्तिनापुर कौरवां, उत्तर प्रदेश में एक राष्ट्रीय उद्यान है। यह 2073 वर्ग किलोमीटर में फैला है और मेरठ से 37 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। मेरठ से बसें सुबह 7 बजे से रात 8:30 बजे तक उपलब्ध हैं। हस्तिनापुर पहुंचने और रास्ते में कुछ सुंदर दृश्यों को लेने के लिए कोई भी राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 119 पर जा सकता है।

हस्तिनापुर अभयारण्य की स्थापना 1986 में हुई थी। यह गंगा नदी के पश्चिमी तट पर स्थित है और इसका नाम प्राचीन शहर हस्तिनापुर के नाम पर रखा गया है। यहाँ के वन्य जीवनों में जंगली सूअर, बाघ, लकड़बग्धा, जंगली पक्षी और यहाँ तक कि हमारे राष्ट्रीय पक्षी, मोर भी शामिल हैं। अभयारण्य के अधिक दलदली क्षेत्रों में, बारह सींग वाले हिरण (बारासिंह) भी हैं।

कुछ पर्यटकों को गंगा में डॉल्फिन की भी झलक मिलती है। प्रसिद्ध शुक देव मंदिर और ब्रज घाट पर स्नान घाट अभयारण्य के पास कुछ प्रमुख पर्यटक आकर्षण हैं।

13.2 मनोरंजन एवं विश्राम स्थलों हेतु वर्तमान प्रवृत्ति :

जनगणना वर्ष 2011 के अनुसार मेरठ में सात स्टेडियम, 20 सिनेमा थिएटर और 15 सामुदायिक हॉल हैं। आरएफपी दस्तावेज के अनुसार 3 प्रतिशत भूमि मनोरंजक गतिविधियों के तहत होनी चाहिये। लेकिन वर्तमान में केवल 0.11 प्रतिशत भूमि ही मनोरंजन स्थलों के अधीन है। युआरडीपीएफआई के दिशानिर्देशों के अनुसार 1 लाख की आबादी के लिए एक मनोरंजक क्लब की आवश्यकता है और मनोरंजक क्लब के लिए आवश्यक क्षेत्र 10,000 वर्गमीटर है।

13.3 मनोरंजन सुविधाओं के प्रावधान हेतु सामान्य नीति :

विशेष रूप से युवाओं, बच्चों और बुजुर्गों के लिए बुनियादी तत्वों के निर्माण और उन्नयन सहित मनोरंजक सुविधाएं प्रदान करने और बनाने का उद्देश्य। कायाकल्प में विकास को टिकाऊ बनाने के लिए पार्क के रखरखाव में स्थानीय नागरिकों और समूहों को समिलित करना भी शामिल है। इस घटक की लागत अमृत मिशन के तहत पार्कों के विकास के लिए 2.5 प्रतिशत वार्षिक आवंटन से पूरी की जाएगी और इसके दिशानिर्देशों के अनुसार उपयोग की जाएगी।

अमृत मिशन द्वारा प्रदान किए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार, हरित स्थानों और पार्कों का विकास बच्चों के अनुकूल घटकों के लिए विशेष प्रावधान के साथ किया जाना है। पार्कों के लिए, यूएलबी को स्थानीय निवासियों की भागीदारी के साथ रखरखाव के लिए एक प्रणाली स्थापित करनी होगी। भारत सरकार द्वारा परियोजना लागत का आधा और इन परियोजनाओं पर कुल व्यय राज्य वार्षिक कार्य योजना (एसएएपी) के 2.5% से अधिक नहीं होगा।

14.1 शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों के वर्तमान स्वरूप का विश्लेषण :

14.1.1 स्थलाकृति विषेशतायें (Landscape) :

मेरठ जिला भारत के भारत—गंगा के मैदानों में $28^{\circ}57'$ से $29^{\circ}02'$ उत्तरी अक्षांश और $77^{\circ}40'$ से $77^{\circ}45'$ पूर्वी देशांतर के बीच स्थित है। यह उत्तर में मुजफ्फरनगर जिले से, दक्षिण में बुलंदशहर जिले से घिरा है जबकि गाजियाबाद और बागपत जिले दक्षिणी और पश्चिमी सीमा बनाते हैं। गंगा नदी पूर्वी सीमा बनाती है और जिले को मुरादाबाद जिले और बिजनौर जिले से अलग करती है।

हिंडन पश्चिमी सीमा बनाती है और जिले को बागपत से अलग करती है। जमीन पथरीली नहीं है और न ही पहाड़ हैं। मिट्टी प्लेइस्टोसिन और उप—हाल ही में जलोढ़ तलछट से बनी है जो हिमालय क्षेत्र से नदी की क्रिया द्वारा ले जाया और जमा किया गया है। ये जलोढ़ निक्षेप असंगठित हैं। लिथोलॉजिकल, तलछट में मिट्टी, गाद और महीन से लेकर खुरदरी रेत होती है। फसल उगाने विशेष रूप से गेहूं, गन्ना और सब्जियों के लिए भूमि बहुत उपजाऊ है।

14.1.2 बस्ती स्वरूप एवं प्रवृत्ति :

सङ्कों के किनारे हरित आवरण प्रदान किया गया है और शहर में कई पार्क और खुले स्थान हैं। शहर में कुल 4493.25 हेक्टेयर क्षेत्र पार्कों और खुले स्थानों के अंतर्गत आता है जैसा मानचित्र में दिखाया गया है।

14.1.3 ऐतिहासिक स्मारक एवं पुरातत्व स्थल :

राज्य एवं केन्द्र द्वारा चिन्हित किये गये स्मारक :

AMASR अधिनियम, 1958 के प्रावधानों के तहत भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (ASI) राष्ट्रीय महत्व के स्मारकों, स्थलों और अवशेषों की सुरक्षा करता है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अनुसार, प्राचीन स्मारक का अर्थ किसी भी संरचना, निर्माण या स्मारक, या किसी भी ठच्युमुलस या अंतराल की जगह, या कोई गुफा, रॉक—मूर्तिकला, शिलालेख या मोनोलिथ है जो ऐतिहासिक, पुरातात्विक या कलात्मक रूचि का है और जो कम से कम 100 वर्षों से अस्तित्व में है और इसमें भी शामिल है—

- ◆ एक प्राचीन स्मारक के अवशेष।
- ◆ एक प्राचीन स्मारक का स्थल।
- ◆ प्राचीन स्मारक के स्थल से सटे भूमि का ऐसा भाग जो ऐसे स्मारक को बाड़ लगाने अथवा ढकने या अन्यथा संरक्षित करने हेतु आवश्यक हो।
- ◆ एक प्राचीन स्मारक तक पहुंचने के साधन एवं सुविधाजनक निरीक्षण।

मेरठ शहर राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली के पास स्थित है और भारत का एक महत्वपूर्ण प्राचीन शहर है। यह शहर एक महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर भी है और भारत में संगीत वाद्ययंत्र और खेल के सामान आदि का सबसे बड़ा निर्माता है।

इस क्षेत्र में बसावट सिंधु धाटी सभ्यता से पहले की है और प्राचीन महाकाव्य महाभारत में शहर का उल्लेख हस्तिनापुर के रूप में किया गया है। मौर्य साम्राज्य के दौरान मेरठ भी बौद्ध धर्म का एक महत्वपूर्ण केंद्र था।

तालिका—14.1

पुरातत्व स्मारक एवं स्थल

| क्र.सं. | स्मारकों/स्थलों का नाम | स्थान | जिला |
|---------|------------------------|-------|------|
| 1 | भोलेश्वरनाथ मन्दिर | मेरठ | मेरठ |
| 2 | बेगम समरु महल | सरधना | मेरठ |
| 3 | औघड़नाथ मन्दिर | मेरठ | मेरठ |

| | | | |
|---|--|------------|------|
| 4 | हस्तिनापुर | हस्तिनापुर | मेरठ |
| 5 | रोमन कैथोलिक गिरजाघर | सरधना | मेरठ |
| 6 | हस्तिनापुर वन्यजीव अभ्यारण्य | हस्तिनापुर | मेरठ |
| 7 | टीला उल्टा खेड़ा (टीला अथवा रघुनाथ के नाम से जाना जाता है) | हस्तिनापुर | मेरठ |
| 8 | शाहपीर का मकबरा | मेरठ | मेरठ |
| 9 | खोरकली एवं जलापर नाम के दो टीले (खेड़ा) | सेवारा | मेरठ |

स्रोत : www.asi.nic.in

14.2 वर्तमान प्रवृत्ति :

14.2.1 अतिक्रमण :

क्षेत्र में अतिक्रमण के कारण क्षेत्र में यातायात की समस्या उत्पन्न हो जाती है। मेरठ में अतिक्रमण की समस्या के कारण मेरठ में कई ऐसे बिंदु हैं जो अत्यधिक भीड़भाड़ वाले हैं और उस क्षेत्र में हमेशा जाम की स्थिति बनी रहती है। अतिक्रमण रेहड़ी-पटरी वालों या दुकानदारों द्वारा किया जाता है।

14.2.2 वायु गुणवत्ता :

वायु गुणवत्ता मानक विनियमों द्वारा निर्धारित वायु प्रदूषकों के स्तर को संदर्भित करते हैं जिन्हें एक परिभाषित क्षेत्र में निर्दिष्ट समय के दौरान पार नहीं किया जा सकता है। जब गैसों और पार्टिकुलेट मैटर की सांद्रता मानकों से अधिक हो जाती है, तो इसका परिणाम वायु प्रदूषण होता है। वायु गुणवत्ता सूचकांक, AQI दैनिक वायु गुणवत्ता की रिपोर्टिंग के लिए एक सूचकांक है। 0–50 का एक्यूआई मान अच्छी वायु गुणवत्ता का प्रतिनिधित्व करता है जिसमें सार्वजनिक स्वास्थ्य को प्रभावित करने की कोई संभावना नहीं है, जबकि 300 से अधिक एक्यूआई मान खतरनाक वायु गुणवत्ता का प्रतिनिधित्व करता है जैसा कि निम्न तालिका में दिखाया गया है।

तालिका—14.2

वायु गुणवत्ता सूचकांक

| वायु गुणवत्ता सूचकांक (AQI) | गुणवत्ता वर्गीकरण | टिप्पणी | कलर कोड |
|-----------------------------|--|-------------|---------|
| 0–50 | न्यूनतम प्रभाव | अच्छा | |
| 51–100 | संवेदनशील लोगों को स्वांस लेने में थोड़ी कठिनाई | संतोषजनक | |
| 101–200 | फेफड़े, हृदय रोग, शिशुओं एवं बड़े व्यस्कों को स्वांस लेने में कठिनाई | संतुलित | |
| 201–300 | लम्बे समय पर एक्सपोजर पर लोगों को स्वांस लेने में कठिनाई | गम्भीर | |
| 301–400 | लम्बे समय पर एक्सपोजर पर लोगों को स्वांस की बीमारी | अधिक गम्भीर | |
| >401 | स्वस्थ लोगों पर भी स्वांस प्रभाव | गम्भीर | |

स्रोत : <http://www.uppcb.com/>

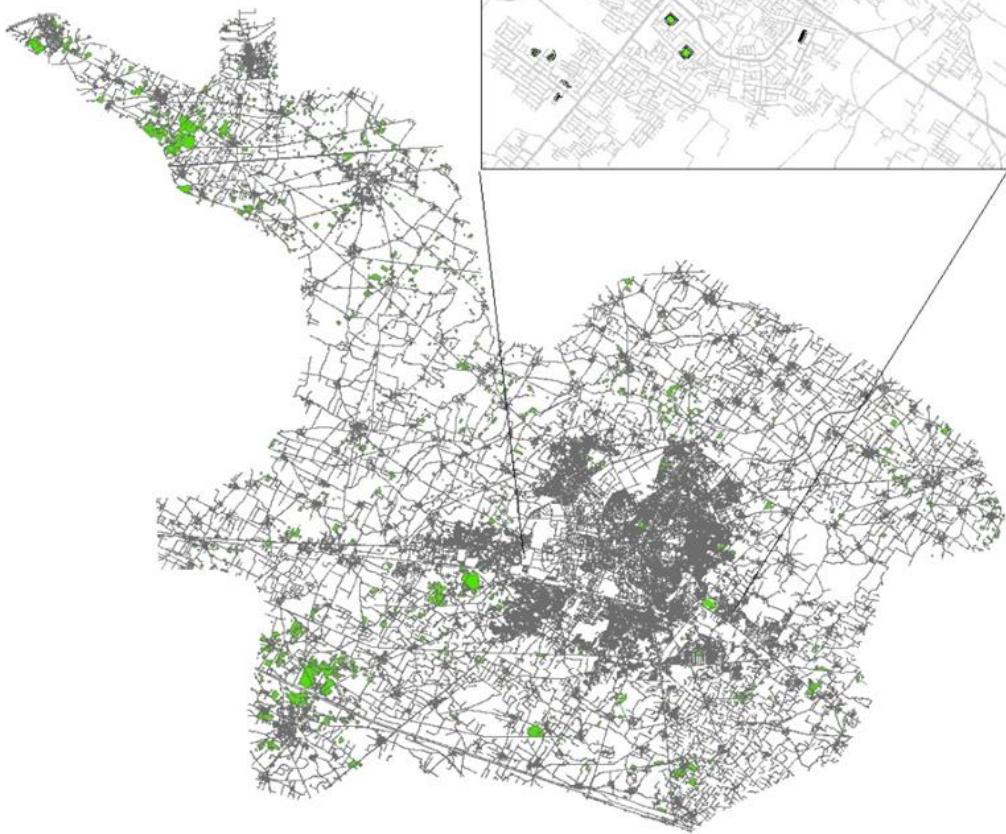
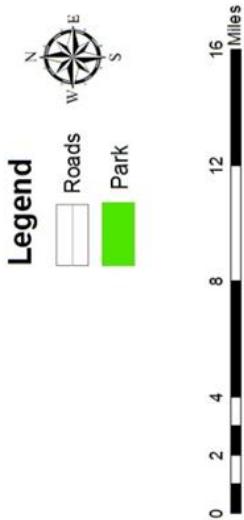
तालिका 14.3 में मेरठ शहर के लिए वर्ष 2018–2019 में प्राप्त वार्षिक औसत परिवेशी वायु गुणवत्ता डेटा प्रदान किया गया है। प्रदूषण का सबसे बड़ा मानव निर्मित स्रोत, जो साल भर स्थिर रहता है, वाहनों से होने वाला उत्सर्जन है।

जबकि अन्य स्रोत जैसे बायोमास और अन्य कृषि अवशेषों जैसे पुआल और पत्तियों के जलने से प्रदूषण और आतिशबाजी का व्यापक उपयोग वर्ष के विशिष्ट समय पर होता है, वाहनों से होने वाला प्रदूषण पूरे वर्ष स्थिर रहता है।

मानचित्र-14.1

पार्क एवं खुले स्थल

Parks And Open Spaces



मेरठ भी कुछ गंभीर प्रदूषण की समस्याओं का सामना कर रहा है, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है, मेरठ शहर में वायु गुणवत्ता सूचकांक मध्यम है लेकिन कुछ दिनों में मूल्य अधिक हो जाता है।

तालिका—14.3

मेरठ शहर का औसत परिवेशी वायु गुणवत्ता डाटा (नवम्बर 2018—अक्टूबर, 2019)

| क्र.सं. | शहर | स्थान | श्रेणी | मानकवायु | | | गुणवत्ता सूचकांकAQI | |
|---------|------|--|-----------|---------------------------------------|------|-------|------------------------|--|
| | | | | (Values in $\mu\text{g}/\text{m}^3$) | | | | |
| | | | | PM 10 | SO2 | NO2 | | |
| | | औद्योगिक, आवासीय, ग्रामीण एवं अन्य क्षेत्रों हेतु अनुमन्य मानक | | 60 | 50 | 40 | (0-100) | |
| 1- | मेरठ | बेगम ब्रिज | व्यवसायिक | 224.46 | 10.4 | 76.43 | 181.66 (संतुलित) | |
| | | केसरगंज रोड | आवासीय | 196.99 | 7.4 | 47.01 | 164.83 (संतुलित) | |

स्रोत : <http://www.uppcb.com/>

नोट : $\mu\text{g}/\text{m}^3 = \text{microgram per cubic meter}$ (Unit of amount of chemical vapors, fumes, or dust in the ambient air),
 $PM 10 = \text{Particles of 10 micrometers or less}$, $SO_2 = \text{Sulphur Dioxide}$, $NO_2 = \text{Nitrogen Dioxide}$

14.2.3 ध्वनि प्रदूषण :

तेजी से बढ़ता औद्योगिकरण (मशीनरी, मोटर, डीजी सेट आदि) और परिवहन के कारण शोर का स्तर बढ़ गया है और मेरठ में पर्यावरण प्रदूषण का एक प्रमुख स्रोत है। मेरठ में ध्वनि प्रदूषण का स्तर 58.13 है जो सामान्य है।

14.2.4 जल प्रदूषण :

पानी की गुणवत्ता बायोकेमिकल ऑक्सीजन डिमांड (बीओडी), घुलित ऑक्सीजन (डीओ) और कुल कॉलीफॉर्म काउंटर (सीसी), कठोरता, क्षारीय आदि जैसे मापदंडों पर मापी जाती है। केंद्रीय भूजल बोर्ड, सीजीडब्ल्यूबी निगरानी स्टेशनों के जल स्तर की गहराई से लेकर 7.28 से 17.78 एमबीजीएल है। भूजल की गुणवत्ता तक पहुंचने के लिए जल गुणवत्ता मानकों का मूल्यांकन किया गया। भौतिक-रासायनिक विश्लेषण की व्याख्या से पता चलता है कि मेरठ शहर में भूजल ताजा खारा और क्षारीय प्रकृति का है, जो पीने और कृषि उद्देश्यों के लिए अच्छा है।

अध्ययन क्षेत्र के प्रमुख धनायन (Ca और Mg) और प्रमुख आयन (क्लोराइड, बाइकार्बोनेट, सल्फेट और नाइट्रेट) पूरे क्षेत्र के लिए अनुमेय सीमा में हैं। प्रमुख स्थानों पर कुल कठोरता सामान्यतः भूजल में सीमा में होती है, जो अध्ययन क्षेत्र के भूजल को पीने के लिए उपयुक्त बनाती है। सामान्य तौर पर मेरठ शहर में भूजल की गुणवत्ता मेरठ के अधिकांश क्षेत्रों में अच्छी और मध्यम है।

14.3 संरक्षण योजना एवं विकास नियंत्रण हेतु नीतियां :

विरासत स्थल के संरक्षण हेतु विकास प्राधिकरण उपनियम :

सड़कों, विरासत परिसरों, क्षेत्रों और (जहां विरासत संरक्षण समिति द्वारा आवश्यक समझा जाता है) उप-नियम के प्रावधानों के अनुसार प्रकाशित प्राकृतिक विशेषताओं के सम्बन्ध में, विकास की अनुमति के लिए निर्धारित विशेष अलग उप-नियमों के अनुसार दी जाएगी। सड़कें, प्रांगण/प्राकृतिक विशेषताएं, क्षेत्र जो प्राधिकरण द्वारा विरासत संरक्षण समिति की सलाह पर सरकार के पूर्व अनुमोदन से तैयार किए जाएंगे।

परिसरों, गलियों, प्राकृतिक विशेषताओं, क्षेत्रों के लिए विशेष उप-नियमों को अंतिम रूप देने से पहले, प्राधिकरण द्वारा विरासत संरक्षण समिति की ओर से सुझाव आमंत्रित करने के उद्देश्य से क्षेत्र में व्यापक रूप से परिचालित दो प्रमुख समाचार पत्रों में प्रकाशित किया जाएगा। उक्त प्रारूप के समाचार पत्रों में प्रकाशन की तिथि से 30 दिनों की अवधि के अन्तर्गत प्राप्त सभी सुझावों और आपत्तियों पर प्राधिकरण द्वारा पुरातत्व संरक्षण समिति की सलाह के अनुसार विचार किया जाएगा।

उत्तर प्रदेश प्राचीन एवं ऐतिहासिक स्मारक व पुरातत्व स्थल और अवशेष संरक्षण अधिनियम, 1956

संसद द्वारा कानून द्वारा राष्ट्रीय महत्व के घोषित किए गए स्मारकों के अलावा उत्तर प्रदेश में प्राचीन और ऐतिहासिक स्मारकों और पुरातात्त्विक स्थलों और अवशेषों के संरक्षण के लिए एक अधिनियम।

प्राचीन स्मारक एवं पुरातत्व स्थल व अवशेष अधिनियम, 1958 :

प्राचीन और ऐतिहासिक स्मारकों और पुरातात्त्विक स्थलों और राष्ट्रीय महत्व के अवशेषों के संरक्षण के लिए, पुरातात्त्विक उत्खनन के नियमन के लिए और मूर्तियों, नक्काशी और अन्य समान वस्तुओं के संरक्षण के लिए प्रदान करने के लिए एक अधिनियम।

14.4 मनोरंजन एवं विश्राम स्थलों हेतु स्वॉट (SWOT) विश्लेषण :

स्वॉट विश्लेषण वर्तमान परिस्थितियों का प्रतिनिधित्व करने हेतु किया जाता है। मेरठ शहर हेतु स्वॉट विश्लेषण किया गया है जिसका उद्देश्य सम्भावित एवं समस्या क्षेत्र की पहचान करना है, जो मेरठ शहर के संतुलित विकास को प्राप्त करने हेतु परिकल्पित दृष्टिकोण को प्राप्त करने के लिए ये तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है।

शक्ति :

- ◆ राष्ट्रीय राजधानी के साथ मेरठ की कनेक्टिविटी एवं एनसीआर नियोजन अनिवार्यताओं पर इसका महत्व।
- ◆ खेल के सामान के निर्माण में, हथकरघा क्षेत्र में एवं पारम्परिक कौंची उद्योग में काफी सुदृढ़ स्थानीय आर्थिक विकास।
- ◆ उपजाऊ एवं कृषि की दृष्टि से समृद्ध साथ ही 'चीनी उद्योग बैल्ट' का भाग।
- ◆ अपने तत्काल क्षेत्र हेतु एक शैक्षिक, स्वास्थ्य एवं व्यापार केन्द्र।

दोष :

घटते जल संसाधनों के साथ खराब गुणवत्ता वाला मूलभूत ढांचा विकास में बाधक है।

- ◆ वायु एवं जल प्रदूषण का स्तर खतरनाक स्तर तक बढ़ रहा है।
- ◆ शहर में एक अच्छी एवं कुशल सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था का अभाव है।
- ◆ सड़कों पर भीड़भाड़ है एवं पार्किंग सुविधाओं का अभाव है।
- ◆ सुरक्षा एक प्रमुख सामाजिक सरोकार है जो कमांड एवं नियंत्रण केन्द्रों के माध्यम से स्मार्ट उपकरणों के उपयोग की गारन्टी देता है।

अवसर :

- ◆ हाई स्पीड मेट्रो एवं रोड एक्सप्रेसवे के तेजी से बनने से दिल्ली हेतु सम्भावित 'सैटेलाइट सिटी'।
- ◆ पश्चिमी उत्तर प्रदेश के एक प्रमुख व्यापारिक एवं भौतिक केन्द्र के रूप में विकसित होने की क्षमता है।
- ◆ हवाई अड्डा आधुनिकीरण शहर को घरेलू एवं वैश्विक बाजार में रणनीतिक विकास के पथ पर ला सकता है।
- ◆ मेरठ में पश्चिमी उत्तर प्रदेश चैम्बर ॲफ कॉमर्स की स्थापना से खेल उद्योग को वैश्विक व्यापार भागीदारों के साथ एवं अधिक प्रोत्साहन मिला है।
- ◆ 'देश का पहला हिन्दी केन्द्र' स्थापित करने का प्रयास।

भय :

- ◆ नियोजित विकास, आवास एवं आधारभूत संरचना, दोनों भौतिक एवं सामाजिक सुविधाओं एवं सेवाओं/उपयोगिताओं का अभाव एक प्रभावी विकास को धीमा कर सकता है एवं स्लम गठन को प्रोत्साहित कर सकती है, जिससे नियोजित विकास में बाधा उत्पन्न हो सकती है एवं उनके परिणामी संघर्षों के साथ ध्रुवीकृत सांप्रदायिक गुटों के उभरने की सम्भावना है।

अध्याय–15 प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना एवं विकास रणनीति

15.1 भूमि मांग अनुमान :

महायोजना की तैयार किये जाने हेतु, अनुमानित जनसंख्या एवं आवासीय घनत्व, मूलभूत संरचना, सामाजिक एवं सांस्कृतिक सुविधाओं को समायोजित करने के लिये व मूलभूत ढांचे में अंतर को कम करने हेतु प्रस्तावित भूमि के अतिरिक्त भविष्य की भूमि की आवश्यकता की गणना महत्वपूर्ण है। मेरठ एवं इसके विकास क्षेत्र हेतु, जनसंख्या एवं श्रमिकों का अनुमान आर्थिक एवं भौतिक अनुपातों के आधार पर लगाया जाता है। इन पर संक्षेप में इस प्रकार चर्चा की गई है –

15.1.1 जनसंख्या प्रक्षेपण, घनत्व एवं भूमि की आवश्यकता :

जनसंख्या प्रक्षेपण : जनसंख्या प्रक्षेपण एक महत्वपूर्ण कार्य है एवं विभिन्न प्रकार के माध्यम से अंगणित किया जाता है, ताकि अग्रिम वर्ष में शहर की आवश्यकताओं का अनुमान लगाया जा सके एवं महायोजना में तदानुसार ऐसी आवश्यकताओं को पूर्ण किया जा सके। मेरठ नियोजन क्षेत्र हेतु जनसंख्या अनुमान इस रिपोर्ट में पूर्व में ही किया जा चुका है। पूर्वानुमान में पूर्व के रुझानों के अनुमानों के साथ-साथ निकटवर्ती गांवों से प्रेरित प्रवाह भी सम्मिलित हैं, एक प्रवृत्ति जो शहर के पूर्व के वर्षों में देखी गई है।

शहर में आर्थिक, भौतिक, सामाजिक एवं सांस्कृतिक पहलुओं एवं उनकी आवश्यकताओं ने वर्ष 2031 तक शहर के विकास को प्रगति दी है। अनुमानित जनसंख्या क्षितिज वर्ष हेतु विभिन्न भौतिक मूलभूत सुविधाओं जैसे पेयजल आपूर्ति, सीवरेज प्रणाली, ठोस अपशिष्ट प्रबन्धन आदि एवं सामाजिक मूलभूत सुविधाओं जैसे स्कूलों, स्वास्थ्य केन्द्रों, पार्कों आदि की मांग का आंकलन करने में सहायता प्रदान करेगी।

जनसंख्या प्रक्षेपण हेतु मेरठ नगर निगम, शहरी फैलाव एवं निकटवर्ती गांवों के क्षेत्रों में सम्मिलित किया गया है। यह अनुमानित है कि मेरठ के प्रस्तावित योजना क्षेत्र की जनसंख्या वर्ष 2031 तक लगभग 30.46 लाख होगी।

| जनसंख्या प्रक्षेपण | वर्ष 2021 | वर्ष 2031 |
|--|-----------|-----------|
| मेरठ नगर निगम | 16,68,540 | 21,17,941 |
| मेरठविकास प्राधिकरण अन्तर्गत अन्य शहरी केन्द्र | 391,398 | 4,70,990 |
| निकटवर्ती गांव | 3,02,580 | 4,57,292 |
| योजना क्षेत्र की कुल जनसंख्या | 23,62,519 | 30,46,223 |

15.2 विषयगत् अवधारणा योजना एवं योजना दृष्टिकोण (Thematic Concept Planning and Planning Approach) :

15.2.1 योजना दृष्टिकोण एवं विचार :

15.2.1.1 क्षेत्रीय एवं आर्थिक सम्पर्क : शहर का भावी विकास :

- पिछले दो दशकों में शहर रेलवे स्टेशन के चारों ओर स्थानिक रूप से विकसित हुआ है, जो दृष्टि से शहर का केन्द्र प्रतीत होता है। रैखिक (रेडियल) रूप में सभी दिशाओं के साथ राष्ट्रीय राजमार्ग के माध्यम से शहर समुचित रूप से अन्य शहरों से जुड़ा हुआ है।
- जिले के भीतर, मेरठ शहर प्रमुख शहरी केन्द्र है एवं आसपास के गांवों के स्थानीय लोगों हेतु रोजगार के

अवसर, संसाधन एवं बाजार प्रदान करते हुये, सम्पूर्ण आन्तरिक क्षेत्र में कार्य करता है। इसके अतिरिक्त, यह जनसंख्या के सन्दर्भ में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का दूसरा सबसे बड़ा शहर है।

- ◆ पूर्व दशक में शहर में तीव्र वृद्धि देखी गई है, जनसंख्या में वृद्धि के साथ, कई नये संस्थान, चिकित्सा सुविधायें विकसित हुई हैं। ये न केवल स्थानीय जनसंख्या बल्कि निकटवर्ती शहरी केन्द्रों को भी पूर्ण करता हैं।
- ◆ शहर के सुदृढ़ क्षेत्रीय संपर्क हैं, मेरठ शहर स्वयं में रणनीतिक रूप से इस क्षेत्र के प्रमुख शहरों के केन्द्र बिन्दु है। प्रमुख शहरी केन्द्रों जैसे दिल्ली, नोएडा, फरीदाबाद, गाजियाबाद, हरिद्वार, रुड़की, खुर्जा, बुलन्दशहर, हापुड़ आदि से भी मेरठ नगर की निकटता है।
- ◆ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से निकटता। नए प्रस्तावित दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे के कारण शहर की संयोजकता और अधिक सुदृढ़ होने जा रही है, जिससे राजधानी दिल्ली से सीधी एवं तीव्र कनेक्टिविटी हो सकेगी। साथ ही प्रस्तावित गंगा एक्सप्रेसवे क्षेत्र शहर को अन्य क्षेत्रों एवं आर्थिक विकास के साथ कनेक्टिविटी को और अधिक बढ़ावा देगा।
- ◆ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र एवं राष्ट्रीय राजधानी उपक्षेत्र भाग से समीपता के कारण अवसरों में वृद्धि एवं रा.रा. क्षे. की आर्थिक रूपरेखा के अनुसार, मेरठ क्षेत्र में कृषि आधारित उद्योगों एवं लॉजिस्टिक केन्द्रों के विकास की अत्यधिक सम्भावनाएँ हैं।
- ◆ अग्रिम नई क्षेत्रीय सम्पर्क परियोजनायें जैसे डीएमई एवं इसका विस्तार, गंगा एक्सप्रेसवे, कक्षीय रेल एवं सड़क कॉरिडोर आदि मेरठ शहर व इसके विकास क्षेत्र के शहरी परिवृद्धि को बदल देंगे।

15.2.1.2 औद्योगिक विकास क्षमता :

- ◆ क्षेत्र में आर्थिक विकास को प्रेरित करने हेतु सुदृढ़ क्षेत्रीय एवं स्थानीय संपर्क मूलभूत आवश्यकता है। यह शहर एवं मेरठ के आन्तरिक क्षेत्रों में औद्योगिक सम्भावनाओं का उपयोग करने के अवसर प्रदान करता है।
- ◆ शहर में छोटे उद्यमों की संख्या में वृद्धि हुई है। हालांकि यह पृथक-पृथक रूप में है। यह परिकल्पित है कि शहर हेतु उत्पाद के रूप में ओडीओपी नीति एवं लकड़ी के काम के प्रारम्भ के साथ, निवेश एवं रोजगार के अवसरों को प्रोत्साहित करेगा।
- ◆ विस्तृत कनेक्टिविटी न केवल उद्योगों हेतु ऊपर एवं नीचे वार्ड लिंकेज में सहायता करेगी एवं एक्स-आईएम को प्रोत्साहित करेगी, अपितु शहर में कुशल एवं तकनीकी जनशक्ति को भी चलायेगी।
- ◆ औद्योगिक विकास की अपार सम्भावनाओं का कम उपयोग हुआ प्रतीत होता है, इसका उपयोग करने की आवश्यकता है एवं इस दिशा में उचित पहल की जानी चाहिये।
- ◆ किसी भी शहर में निवेश के प्रोत्साहन हेतु, प्रत्यक्ष समर्पक, निवेशक अनुकूल माहौल, प्लग एंड प्ले इंफ्रास्ट्रक्चर एवं संस्थागत् समर्थन प्रमुख मानदंड हैं। उपरोक्त बिन्दुओं पर विचार कर शहर हेतु अवसर तलाशे जा सकते हैं।
- ◆ श्रेष्ठ मूलभूत ढांचे एवं उपयोगिताओं से रोजगार सुजन के अवसरों की अपेक्षित संख्या में वृद्धि होगी।
- ◆ नये अधिसूचित क्षेत्रों जैसे मवाना, सरधना एवं हस्तिनापुर आदि में वृहद्व आवासीय विकास क्षेत्र प्रस्तावित किये जा सकते हैं एवं महायोजना के मध्य क्षेत्रों/बाह्य क्षेत्रों, में भविष्य के विकास की सम्भावनायें अधिक हैं। यह शहर का एक माध्यमिक केन्द्र हो सकता है।

15.2.1.3 योजना तैयार करने हेतु स्थानिक स्थिति के अनुसार विचार :

- ◆ मेरठ शहर में वर्तमान में मुख्य क्षेत्रों एवं दिल्ली, हापुड़, रुड़की एवं बागपत को सम्बद्ध करने वाले प्रमुख राजमार्गों पर सघन विकास जैसी समस्यायें परिलक्षित होती हैं। बाह्य क्षेत्रों की ओर विकास की पहल हेतु संतुलित विकास को प्रोत्साहित किया जायेगा। हाउसिंग सोसाइटी, टाउनशिप, औद्योगिक क्षेत्र आदि ऐसी परियोजनाओं को भूमि की उपलब्धता के अनुसार सीमांत क्षेत्रों में प्रस्तावित किया जा सकता है। इनका सम्पूर्ण क्षेत्र में एक सकारात्मक प्रभाव होगा।
- ◆ इस क्षेत्र में व्यवसायिक विकास मुख्य क्षेत्र में पटियों के रूप में सड़क के किनारे केन्द्रित है। इस प्रकार के पैटर्न को अपनाया जा सकता है एवं मूलभूत सुविधाओं की योजना जैसे सड़कें, लेआउट आदि के माध्यम से बनाई जायेगी।
- ◆ मुख्य आन्तरिक शहर के पुनर्विकास, पुनर्वास और भीड़ को कम किया जायेगा। ऐसी ही चर्चा इस अध्याय में आगे की गई है।
- ◆ औद्योगिक क्षेत्र शहर के बाह्य किनारे पर स्थित हैं। ऐसे क्षेत्रों को औद्योगिक केन्द्रों के रूप में विकसित किया जा सकता है। प्रमुख सड़क तक सीधी पहुंच एवं क्षेत्रीय व स्थानीय लिंकेज हेतु कनेक्टिविटी प्रस्तावित की जा सकती है।
- ◆ ग्रीनफील्ड विकास, एकीकृत टाउनशिप, विकास केन्द्रों आदि पर ध्यान केन्द्रित करके सतत विकास को बढ़ावा देना। शहरी ग्रामीण संपर्क को सुदृढ़ करना एवं पिछड़े क्षेत्रों/अविकसित क्षेत्रों के उत्प्रेरक विकास को बढ़ावा देना ताकि ग्रामीण क्षेत्रों में विकास को बढ़ावा दिया जा सके।

उपरोक्त विकास मापदंडों एवं रणनीतियों का अनुवाद महायोजना हेतु क्षेत्रवार रणनीतियों में किया जायेगा, जिसकी रिपोर्ट में आगे चर्चा की गई है।

15.2.2 योजना अवधारणा (Planning Concept) :

15.2.2.1 योजना सम्बन्धी विचार – IZ and SDA :

- ◆ आरआरटीएस के विकास के कारण मेरठ को ट्रांजिट ओरियेंटेड डेवलपमेंट का लाभ है। प्रस्तावित विभिन्न टीओडी क्षेत्रों में प्रभाव क्षेत्र (Influence Zones, IZ) एवं विशेष विकास क्षेत्र (Special Development Areas, SDA) सम्मिलित हैं। टीओडी नीतियों के अनुसार टीओडी क्षेत्रों में आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

प्रभाव क्षेत्र (Influence Zones, IZ) :

- ◆ आरआरटीएस कॉरिडोर के साथ प्रभाव क्षेत्र प्रस्तावित है। यह आरआरटीएस स्टेशनों पर 1.5 किमी के रेडियस में एवं ट्रैक के दोनों ओर 50 मीटर रेडियस क्षेत्र को कवर करता है।
- ◆ मेरठ में प्रस्तावित आईज़ेड का कुल क्षेत्रफल 4890 हेक्टेयर है।

विशेष विकास क्षेत्र (Special Development Areas, SDA) :

- ◆ मेरठ में दो एसडीए प्रस्तावित हैं, एक मेरठ दक्षिण एवं दूसरा मोदीपुरम में उत्तर की ओर है।
- ◆ मोदीपुरम हेतु प्रस्तावित एसडीए 342 हेक्टेयर है।
- ◆ मेरठ के दक्षिण हेतु प्रस्तावित एसडीए 409 हेक्टेयर है।

प्रस्तावित प्रभाव क्षेत्र (IZ) एवं विशेष विकास क्षेत्र (SDA)



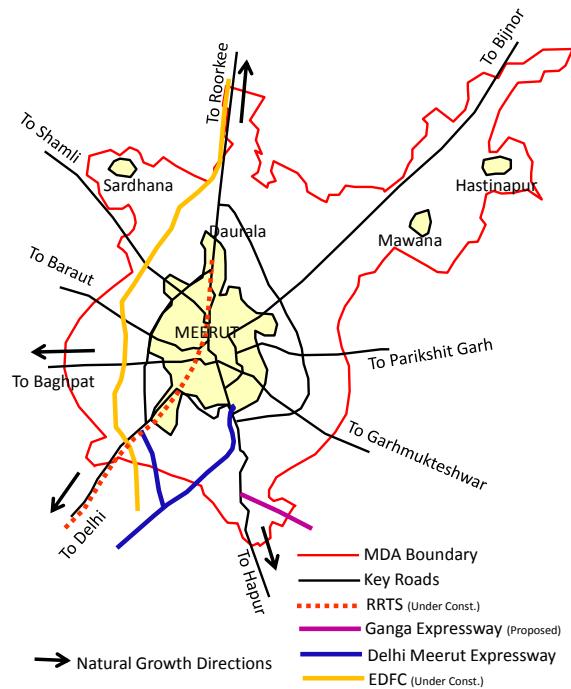
15.2.2.2 योजना सम्बन्धी चिन्हित समस्याओं के निस्तारण हेतु तर्क/विचार :

रिपोर्ट के पिछले अनुभागों में बताये गये चिन्हित योजना सम्बन्धी समस्याओं के निराकरण हेतु निम्नलिखित तर्कों/विचारों का अनुपालन किया जा सकता है—

- ◆ वर्तमान भौतिक एवं सामाजिक मूलभूत सुविधाओं का अधिकतम उपयोग।
- ◆ महायोजना-2031 में आगामी विकास एवं प्रस्तावित क्षेत्रीय परियोजनाओं का एकीकरण।
- ◆ स्थानिक योजना एवं मूलभूत ढांचे के प्रस्तावों के मध्य सम्बन्ध।
- ◆ आवश्यकता एवं शहर के विकास के अनुसार उपयुक्त होने हेतु लचीले प्रस्ताव।
- ◆ महायोजना-2031 में आगामी एवं क्रियाशील परियोजनाओं जैसे शहर विकास योजना, कार्य योजनाओं आदि का एकीकरण।
- ◆ शहर की मांग एवं विकास विकल्पों हेतु उपर्युक्त कुशल विकास नियंत्रण एवं ज़ोनिंग नियम।
- ◆ प्रस्तावित महायोजना के अनुसार यातायात एवं परिवहन भू-उपयोग क्षेत्र को विकसित करने हेतु नीतियों का निर्माण।
- ◆ प्रमुख ऐजेंसीज़ के मध्य समन्वय के माध्यम से महायोजना का कार्यान्वयन एवं निगरानी।
- ◆ यथार्थवादी योजना मानकों एवं विनियमों के साथ सतत एवं समावेशी विकास का निर्माण।

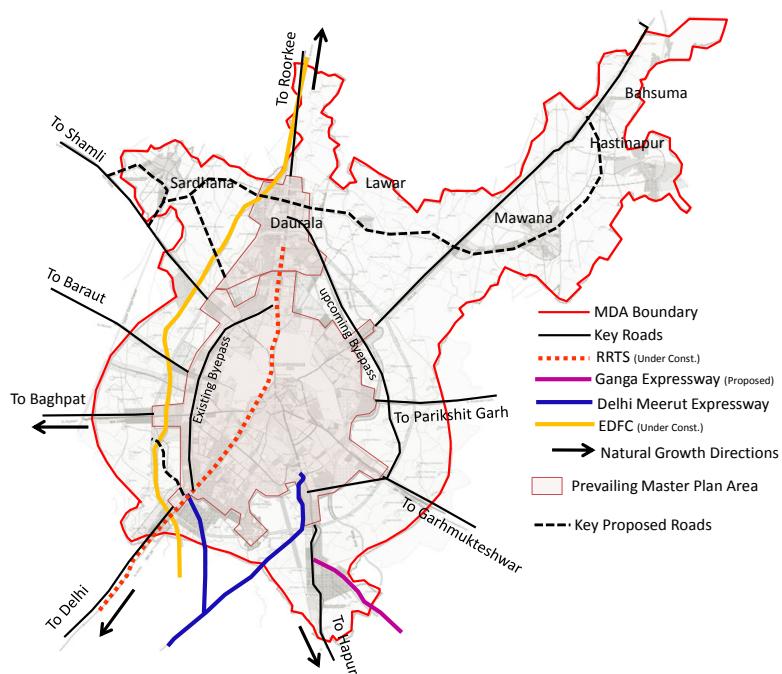
मानचित्र 15.2

वैचारिक योजना (Conceptual Plan)



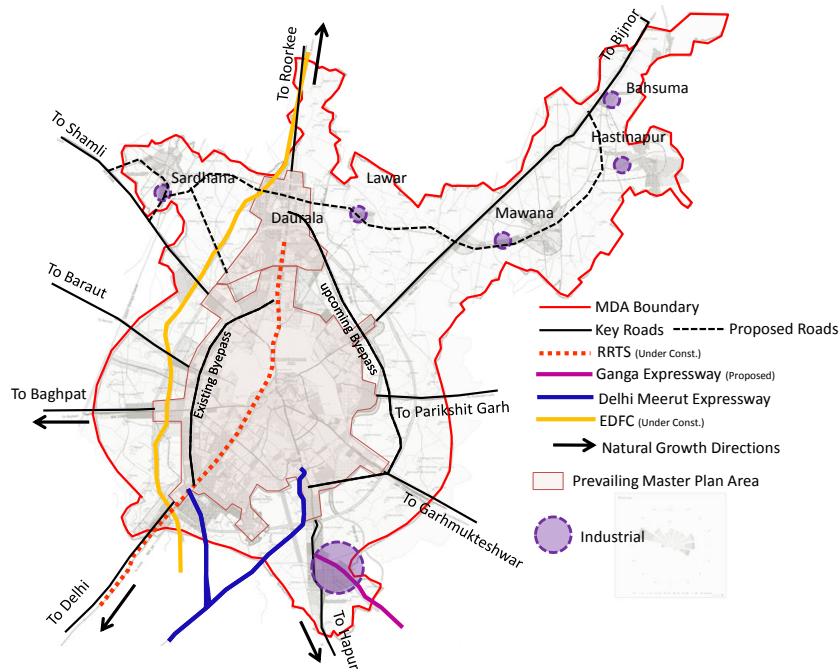
मानचित्र 15.3

वैचारिक योजना – सम्पर्क



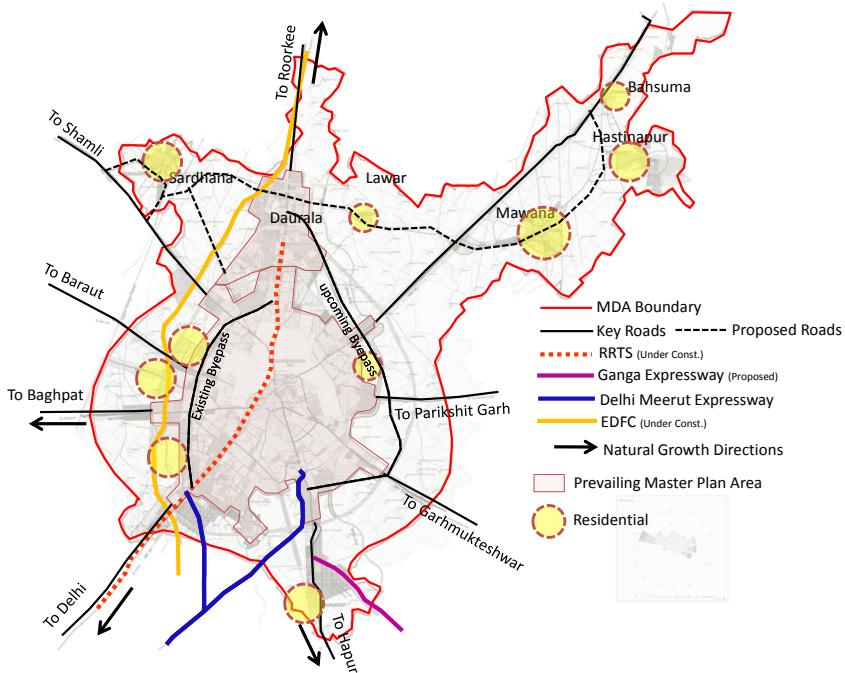
मानचित्र 15.4

वैचारिक योजना – औद्योगिक क्षेत्र



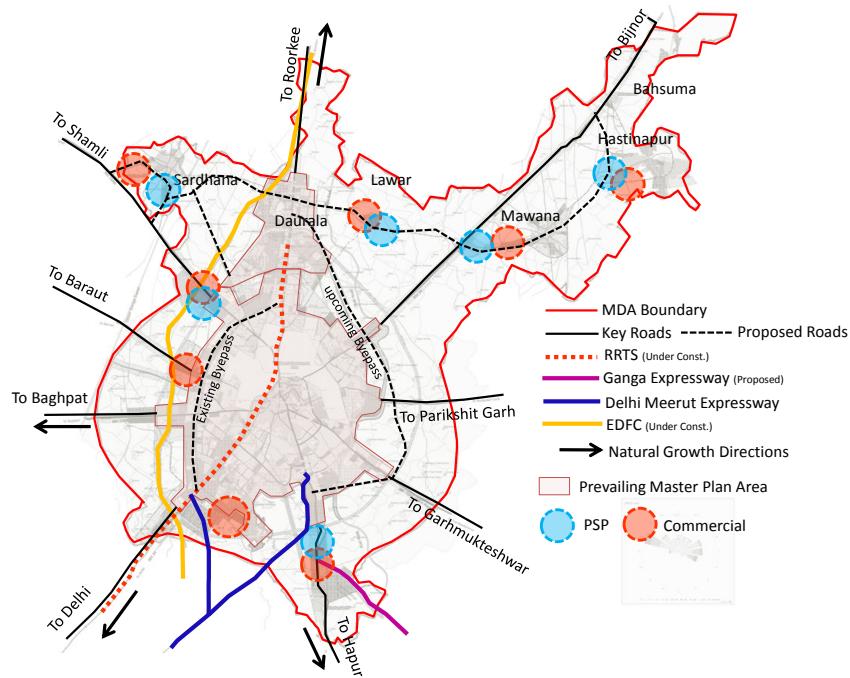
मानचित्र 15.5

वैचारिक योजना – आवासीय क्षेत्र



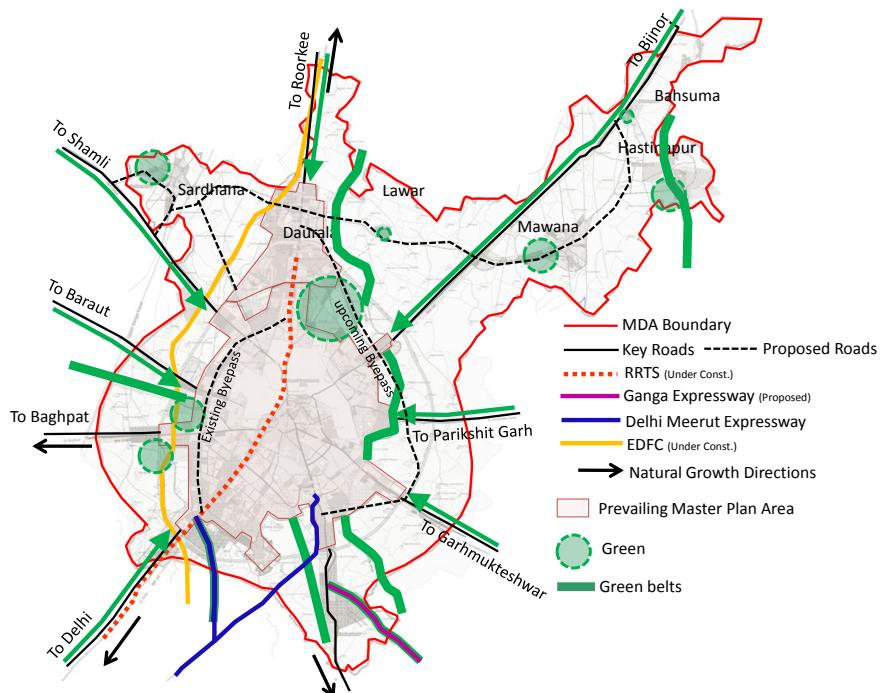
मानचित्र 15.6

वैचारिक योजना – व्यावसायिक एवं सार्वजनिक व अर्द्ध सार्वजनिक



मानचित्र 15.7

वैचारिक योजना – हरित क्षेत्र



15.2.2.3 भविष्य की योजना हेतु विचार किये जाने वाले कारक :

- शहर हेतु भविष्य योजना एवं प्रस्तावित महायोजना-2031 के लिये नीचे दिये गये प्रमुख कारक हैं।
- ◆ दिल्ली मेरठ एक्सप्रेसवे (डी.एम.ई.) का विकास एवं शहर के दक्षिण में इसकी कनेक्टिविटी।
 - ◆ शहर के दक्षिण में राष्ट्रीय राजमार्ग-334 (हापुड़ मेरठ मार्ग) पर गंगा एक्सप्रेसवे की कनेक्टिविटी।
 - ◆ दिल्ली मेरठ मार्ग के साथ क्षेत्रीय रेल ट्रांजिट सिस्टम (आरआरटीएस), शहर एवं छावनी क्षेत्र से होते हुये मोदीपुरम तक।
 - ◆ प्रभाव क्षेत्र (आईजेड) एवं विशेष विकास क्षेत्रों (एसडीए) कॉरिडोर के साथ प्रस्तावित विभिन्न टीओडी ज़ोन।
 - ◆ मेरठ विकास क्षेत्र के मेरठ शहरीकरण योग्य सीमा से निकलते हुये शहर के पश्चिम सीमा तक जाने वाला पूर्वी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (Eastern Dedicated Freight Corridor, EDFC)।
 - ◆ मेरठ विकास क्षेत्र से निकलने वाले प्रस्तावित क्षेत्रीय कक्षीय रेल एवं सड़क कॉरिडोर।
 - ◆ मेरठ-दिल्ली मार्ग, मेरठ-हापुड़ मार्ग, मेरठ-रुड़की मार्ग एवं मेरठ-बागपत मार्ग की ओर वर्तमान प्राकृतिक विकास।
 - ◆ नये अधिसूचित क्षेत्रों अर्थात् मवाना नगर पालिका परिषद, सरधना नगर पालिका परिषद, हस्तिनापुर नगर पंचायत, लावड़ नगर पंचायत, बहसुमा नगर पंचायत एवं खरखोदा नगर पंचायत का विकास।
 - ◆ नये अधिसूचित शहरी क्षेत्रों को संयोजित करने वाली क्षेत्रीय सड़क।

15.2.3 वैचारिक योजना (Conceptual Plan) :

वर्तमान स्थिति एवं सम्भावित विकास मानकों के दृष्टिगत् शहर के भविष्य के विकास हेतु एक वैचारिक योजना विकसित की गई है। मेरठ के प्रस्तावित महायोजना-2031 हेतु वैचारिक विचार नीचे दर्शाये गये हैं।

15.2.3.1 संपर्क (Connectivity) :

सरधना से बहसुमा तक सभी अधिसूचित शहरी क्षेत्रों को संयोजित करने वाली क्षेत्रीय सम्पर्क मार्ग/सड़क। विस्तारित शहरीकरण योग्य क्षेत्रों में अन्य आंतरिक एवं बाह्य मार्गों का विकास।

15.2.3.2 औद्योगिक क्षेत्र :

वर्तमान औद्योगिक प्रवृत्ति दिल्ली, हापुड़ एवं बागपत मार्गों की ओर है। साथ ही नवनिर्मित दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे एवं प्रस्तावित गंगा एक्सप्रेसवे को ध्यान में रखते हुये, हापुड़ मार्ग पर गंगा एक्सप्रेसवे के साथ औद्योगिक क्षेत्र प्रस्तावित हैं।

15.2.3.3 निर्मित आवासीय क्षेत्र :

मेरठ महायोजना-2021 में प्रस्तावित निर्मित आवासीय क्षेत्र को सामान्यतः यथावत रखा गया है तथा इसके अतिरिक्त नए प्रस्तावित क्षेत्रों यथा मवाना, हस्तिनापुर, सरधना, लावड़ तथा बहसुमा में भी निर्मित आवासीय क्षेत्र प्रस्तावित किये गये हैं। इस क्षेत्र में वर्तमान में आवासीय भवनों को तोड़कर व्यवसायिक भवन निर्माण की प्रवृत्ति को निरोत्साहित करने के लिये नीतियां निर्धारित की गयी हैं। निर्मित आवासीय क्षेत्र में मुख्य रूप से आवासीय निर्माण अनुमन्य किया गया है। व्यवसायिक क्रियायें केवल निर्धारित बाजार क्षेत्र एवं सघन बाजार क्षेत्र में अनुमन्य की गयी हैं।

15.2.3.4 आवासीय क्षेत्र :

दिल्ली, हापुड़, बड़ौत, शामली एवं बागपत मार्गों के साथ प्रमुख प्रस्तावित आवासीय क्षेत्र। नये अधिसूचित क्षेत्रों अर्थात् सरधना न.पा.प., मवाना न.पा.प., हस्तिनापुर न.प., लावड़ न.प. लावड़ न.प., बहसुमा न.प. एवं खरखोदा न.प. में प्रस्तावित आवासीय क्षेत्र।

15.2.3.5 मिश्रित भू-उपयोग :

आवासीय क्षेत्र में मिश्रित क्रियायें अनुमन्य करने के लिये महायोजना मार्गों को चिन्हित कर दिया गया है। 45 मीटर से कम चौड़े महायोजना मार्ग पर 75 मीटर गहराई तक एवं 45 मीटर से अधिक चौड़े मार्ग पर 120 मीटर गहराई तक मिश्रित भू-उपयोग निर्धारित किया गया है। इस मिश्रित भू-उपयोग के अन्तर्गत बहु मंजिले भवन अनुमन्य किये जायेंगे।

15.2.3.6 व्यवसायिक एवं सार्वजनिक व अर्द्ध-सार्वजनिक :

विस्तारित आवासीय क्षेत्रों के पास नये व्यवसायिक एवं सार्वजनिक व अर्द्ध-सार्वजनिक क्षेत्र प्रस्तावित हैं। डॉ भीमराव अम्बेडकर हवाई पट्टी के समीप एवं दिल्ली, हापुड़ मार्ग के साथ प्रमुख व्यवसायिक क्षेत्र प्रस्तावित हैं।

15.2.3.7 हरित क्षेत्र :

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र मानकों के अनुसार सभी प्रमुख सड़कों/मार्गों, नहरों एवं जलाशयों के साथ प्रस्तावित हरित क्षेत्र एवं अनिवार्य हरित पट्टी के साथ पार्क एवं खुले स्थल प्रस्तावित किये गये हैं।

15.2.3.8 यातायात एवं परिवहन :

महायोजना-2031 में यातायात एवं परिवहन भू-उपयोग हेतु कुल 2338.65 हेक्टेयर (महायोजना-2021 की 2144.23 हेक्टेयर भूमि सहित) भूमि प्रस्तावित की गई है। मेरठ के ट्रैफिक को बाईपास करने हेतु शहर की पूर्व दिशा में एक नयी बाईपास रोड प्रस्तावित की गई है, जोकि हापुड़ रोड से रुड़की रोड को जोड़ेगी। सभी नोटिफाईड शहरी क्षेत्रों को सरधना और बहसूमा से जोड़ने हेतु एक क्षेत्रीय सम्पर्क मार्ग भी प्रस्तावित किया गया है। मेरठ के निर्मित सड़क नेटवर्क के साथ-साथ सभी नयी प्रस्तावित सड़कों का समेकित व पदानुक्रमित सिस्टम का पालन किया जाएगा।

पूर्व की महायोजना 2021 के ट्रांसपोर्ट नगर के साथ-साथ मेरठ-हापुड़ मार्ग पर प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र जोकि प्रस्तावित गंगा एक्सप्रेसवे से जुड़ेगा, एक नया ट्रांसपोर्ट नगर भी प्रस्तावित है। इसके अतिरिक्त सरधना, मवाना, हस्तिनापुर, लावड़ व बहसूमा प्रत्येक में एक नया बस स्टैण्ड प्रस्तावित है। प्रस्तावित मेरठ महायोजना 2031 में आर.आर.टी.एस. स्टेशन व डिपो की स्थिति भी समाहित की गई है।

15.3 जनसंख्या प्रक्षेपण (विस्तार से) :

15.3.1 जनसंख्या प्रक्षेपण (मेरठ विकास प्राधिकरण) :

जनसंख्या प्रक्षेपण एक महत्वपूर्ण प्रक्रिया है एवं अग्रिम वर्षों में किसी शहर की आवश्यकताओं का अनुमान लगाने एवं महायोजना में तदानुसार ऐसी आवश्यकताओं को पूर्ण करने हेतु विभिन्न विधियों के माध्यम से आंकलित किया जाता है। पूर्वानुमान में पूर्व वर्षों की प्रवृत्तियों के अनुमानों के साथ-साथ निकटवर्ती गांवों से प्रवास अर्थात् एक ऐसी प्रवृत्ति जो शहर में पूर्व के वर्षों में देखी गई है भी सम्मिलित है। शहर में आर्थिक, भौतिक, सामाजिक एवं सांस्कृतिक पहलुओं एवं उनकी आवश्यकताओं ने वर्ष 2031 तक शहर के विकास को गति दी है।

मेरठ महानगर की भविष्य जनसंख्या के प्रेक्षण हेतु प्राकृतिक वृद्धि एवं जनसंख्या का प्रवास मुख्य आधार है। जनसंख्या का प्रवास शहर के आर्थिक सामाजिक गतिविधियों, मूलभूत सुविधाओं की उपलब्धता, सुरक्षा, स्वस्थ्य वातावरण आदि पर निर्भर करता है। विभिन्न शहरों की दीर्घकालिक महायोजना तैयार करते समय, जनसंख्या का प्रक्षेपण पूर्व के वर्षों की जनसंख्या वृद्धि दर एवं शर्तों का अनुमान लगाते समय लगाया जाता है। पिछले दशकों में जनसंख्या वृद्धि एवं इसी के आधार पर अन्य गतिविधियों का अनुमान लगाते हुये महायोजना प्रस्तावों को श्रेणीबद्ध/चरणबद्ध किया जाता है। पूर्व के दशकों की जनसंख्या वृद्धि एवं मेरठ महानगर क्षेत्र की भविष्य की आर्थिक एवं सामाजिक गतिविधियों के दृष्टिगत, जनसंख्या वृद्धि के विभिन्न गणितीय मापदण्डों के आधार पर वर्ष 2031 हेतु अनुमानित जनसंख्या का आंकलन किया गया है। जनसंख्या प्रक्षेपण हेतु अंकगणितीय प्रक्षेपण (Arithmetic Projection), ज्यामितीय प्रक्षेपण (Geometric Projection), वृद्धिशील वृद्धि (Incremental Increase) एवं एक्सपोनेन्शियल वृद्धि दर (Exponential Growth Rate) को सम्मिलित किया गया है।

तालिका-15.1

मेरठ विकास क्षेत्र-2031 हेतु प्रक्षेपित जनसंख्या

| | | विगत् वर्षों की जनसंख्या | | | | जनसंख्या प्रक्षेपण | |
|---|--|--------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|
| वर्ष | | 1981 | 1991 | 2001 | 2011 | 2021 | 2031 |
| मेरठ नगर निगम | | 4,17,395 | 7,53,778 | 10,68,772 | 13,05,429 | | |
| प्रक्षेपण विधियां | अंकगणितीय Arithmetic | | | | | 16,01,440 | 18,97,452 |
| | ज्यामितीय Geometric | | | | | 18,54,902 | 26,35,656 |
| | वृद्धिशील वृद्धि विधि Incremental Increase method | | | | | 15.51,577 | 17,47,863 |
| | एक्सपोनेनशियल वृद्धि दर Exponential Growth Rate | | | | | 18,46,781 | 26,12,628 |
| | अनुपात अनुमान Ratio Estimator | | | | | 14,88,001 | 16,96,106 |
| औसत जनसंख्या | | | | | | 16,68,540 | 21,17,941 |
| मे.वि.प्रा. में सम्मिलित अन्य नगरीय केन्द्र | | 2,10,900 | 2,49,889 | 2,83,572 | 3,27,376 | | |
| प्रक्षेपण विधियां | अंकगणितीय | | | | | 3,66,867 | 4,04,652 |
| | ज्यामितीय | | | | | 3,85,223 | 4,57,515 |
| | वृद्धिशील वृद्धि विधि | | | | | 3,68,608 | 4,12,250 |
| | एक्सपोनेनशियल वृद्धि दर | | | | | 4,63,137 | 6,55,196 |
| | अनुपात अनुमान | | | | | 3,73,156 | 4,25,338 |
| औसत जनसंख्या | | | | | | 3,91,398 | 4,70,990 |
| समीपवर्ती गांव | | 1,56,929 | 1,91,916 | 2,24,699 | 2,61,884 | | |
| प्रक्षेपण विधियां | अंकगणितीय | | | | | 8,27,880 | 9,25,444 |
| | ज्यामितीय | | | | | 8,65,219 | 10,25,039 |
| | वृद्धिशील वृद्धि विधि | | | | | 8,30,946 | 9,34,640 |
| | अनुपात अनुमान | | | | | 8,51,179 | 9,92,042 |
| औसत जनसंख्या | | | | | | 8,43,806 | 9,69,291 |
| आंकिति जनसंख्या | | | | | | 3,02,580 | 4,57,292 |
| कुल जनसंख्या | | 7,85,224 | 11,95,583 | 15,77,043 | 18,94,689 | 23,62,519 | 30,46,223 |

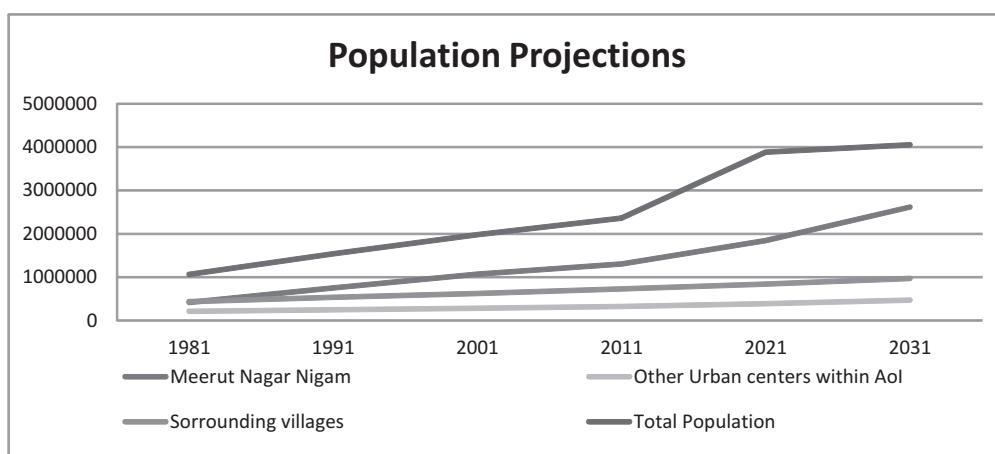
स्रोत : सलाहकार द्वारा प्रक्षेपित

मेरठ में पूर्व के वर्षों में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। शहर की कुल जनसंख्या जोकि वर्ष 1981 में 4.17 लाख थी वर्ष 1991 में 7.54 एवं वर्ष 2001 में 10.69 तथा वर्ष 2011 में 13.05 लाख तक पहुंच गई थी। भविष्य हेतु जनसंख्या आंकलन हेतु, विभिन्न विधियों का प्रयोग किया गया है। जनसंख्या प्रक्षेपण हेतु अपनाई गई विधियों में अंकगणितीय प्रक्षेपण (Arithmetic Projection), ज्यामितीय प्रक्षेपण (Geometric Projection), वृद्धिशील वृद्धि (Incremental Increase) एवं एक्सपोनेनशियल वृद्धि दर (Exponential Growth Rate) सम्मिलित हैं।

जनसंख्या प्रक्षेपण हेतु योजना क्षेत्र में मेरठ नगर निगम, एओआई के अन्तर्गत आने वाले अन्य शहरी केन्द्रों एवं समस्त गांवों को सम्मिलित किया गया है। जनसंख्या प्रक्षेपण हेतु अंकगणितीय, ज्यामितीय एवं पैराबोलिक (Parabolic) विधियों का उपयोग करते हुये क्षितिज वर्ष 2031 हेतु 30,46,223 जनसंख्या आंकलित की गई है। जनसंख्या का अनुमान राश्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड के अनुसार किया गया है।

चित्र-15.1

क्षितिज वर्ष 2031 हेतु जनसंख्या प्रक्षेपण



15.3.2 जनसंख्या अनुमान (शहरी केन्द्रवार पृथक्करण) :

तालिका-15.2

मेरठ विकास प्राधिकरण सीमान्तर्गत शहर एवं शहरी केन्द्रों की अलग—अलग अनुमानित जनसंख्या

| क्र.सं. | जनसंख्या प्रक्षेपण | 2021 | | | 2031 | | |
|---------|--------------------------------------|--------------|----------------|-----------|--------------|----------------|-----------|
| | | शहरी क्षेत्र | निकटवर्ती गांव | योग | शहरी क्षेत्र | निकटवर्ती गांव | योग |
| 1 | मेरठ, मेरठ छाबनी बोर्ड दौराला खरखौदा | 18,14,353 | 2,07,070 | 20,21,423 | 22,87,881 | 2,37,864 | 25,25,745 |
| 2 | मवाना | 1,00,729 | 39,418 | 1,40,147 | 1,24,247 | 90,561 | 2,14,808 |
| 3 | सरधना | 70,752 | 27,210 | 97,962 | 85,766 | 62,512 | 1,48,278 |
| 4 | हस्तिनापुर | 33,174 | 13,087 | 46,261 | 41,250 | 30,066 | 71,316 |
| 5 | लावर | 27,029 | 10,545 | 37,573 | 33,237 | 24,225 | 57,462 |
| 6 | बहसुमा | 13,902 | 5,251 | 19,153 | 16,551 | 12,063 | 28,614 |
| | योग | 20,59,939 | 3,02,580 | 23,62,519 | 25,88,931 | 4,57,292 | 30,46,223 |

स्रोत : सलाहकार द्वारा आंकलित

चूंकि मेरठ विकास क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले विभिन्न शहरी केन्द्र मेरठ से बहुत दूर स्थित हैं एवं मेरठ के गांवों के रूप में अपनी एक अलग पहचान बना रहे हैं। अतः सरधना, मवाना, हस्तिनापुर, लावर एवं बहसुमा जैसे विभिन्न शहरों हेतु महायोजना पृथक रूप से तैयार किए जाते हैं एवं उनका जनसंख्या प्रक्षेपण भी अलग तैयार किए जाते हैं। मेरठ छाबनी बोर्ड, खरखौदा एवं दौराला मेरठ शहर से सटे हुए हैं। अतः महायोजना उददेश्यों हेतु इन शहरों के लिए जनसंख्या अनुमानों को एक साथ माना जाएगा। विवरण तालिका—15.2 में दर्शाया गया है।

15.4 भविष्य घनत्व एवं इसका वितरण :

वर्तमान जनसंख्या के आधार पर मेरठ शहर को मेट्रो शहर के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। यूआरडीपीएफआई दिशा-निर्देशों के अनुसार मेट्रो शहरों का घनत्व 200–250 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर के मध्य होना चाहिये। प्रस्तावित विकसित क्षेत्र का औसत घनत्व 240 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर है। जनसंख्या का अनुमान लगाने के पश्चात् एवं क्षेत्र की पहचान करने के पश्चात् घनत्व की गणना मेरठ क्षेत्र हेतु की गई है।

तालिका—15.3

वर्ष 2031 हेतु अनुमानित घनत्व (मेरठ क्षेत्र)

| प्रक्षेपित जनसंख्या (2031) | क्षेत्र (हेक्टेयर) | आंकलित घनत्व (व्यक्ति प्रति हेक्टेयर) |
|----------------------------|--------------------|---------------------------------------|
| 25,25,745 | 23,387 | 108 |

जैसा कि तालिका में दर्शाया गया है, मेरठ शहर की अनुमानित जनसंख्या 25,25,745 है एवं गणना क्षेत्र 23,387 हेक्टेयर है। अग्रलिखित बिन्दुओं के आधार पर शहर हेतु आंकलित घनत्व 108 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर है।

- ◆ महायोजना 2021 के अनुसार वर्तमान घनत्व केवल 90 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर के समीप है।
- ◆ महायोजना 2021 में प्रस्तावित घनत्व आज तक भी पूर्ण नहीं किया जा सका है।
- ◆ गाजियाबाद, दिल्ली आदि जैसे अन्य मेट्रो शहरों के विपरीत यहां मेरठ में हाई राइज फ्लैट पद्धति (High rise flat) लोकप्रिय नहीं हैं। अधिकांश लोग भूखण्ड में निर्मित भवनों में निवास करते हैं एवं इसी अनुसार रहना चाहते हैं। अतः आने वाले दशकों में धीरे-धीरे 200 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर के घनत्व तक पहुंचने की अनुशंसा की गई है एवं वर्तमान में महायोजना 2031 हेतु माना जाता है कि 100 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर का जनसंख्या घनत्व वर्ष 2031 तक प्राप्त किया जा सकता है।

15.4.1 अन्य शहरी केन्द्रों हेतु प्रस्तावित जनसंख्या घनत्व :

जनसंख्या के आधार पर, मेरठ विकास प्राधिकरण सीमान्तर्गत स्थित शहरी केन्द्रों में छोटे एवं मध्यम शहरों के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। यूआरडीपीएफआई दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्रकार के शहरों का घनत्व

तालिका—15.4

वर्ष 2031 हेतु अनुमानित घनत्व (अन्य शहरी केन्द्र)

| शहरी केन्द्र | प्रक्षेपित जनसंख्या (2031) | क्षेत्र (हेक्टेयर में) | आंकलित घनत्व (पीपीएच) |
|--------------|----------------------------|------------------------|-----------------------|
| मवाना | 2,14,808 | 2,141 | 100 |
| सरधना | 1,48,278 | 1,478 | 100 |
| हस्तिनापुर | 71,316 | 711 | 100 |
| लावड़ | 57,462 | 573 | 100 |
| बहसुमा | 28,614 | 285 | 100 |

200–250 व्यक्ति प्रति हेक्टेयर के मध्य होना चाहिये। प्रस्तावित विकास क्षेत्र का औसत घनत्व 223 व्यक्ति प्रति हेक्टेअर है। जनसंख्या का अनुमान लगाने के पश्चात् एवं क्षेत्र की पहचान करने के पश्चात् मेरठ विकास प्राधिकरण की सीमान्तर्गत स्थित सभी शहरी केन्द्रों हेतु घनत्व की गणना मेरठ क्षेत्र हेतु की गई है।

15.5 श्रमिक जनसंख्या अनुमान एवं औद्योगिक भूमि की आवश्यकता :

निम्न तालिका क्षितिज वर्ष 2031 हेतु श्रमिकों की जनसंख्या के अनुमान एवं औद्योगिक भूमि की आवश्यकता को दर्शाया गया है। गणना हेतु मेरठ के औद्योगिक श्रमिकों का प्रतिशत मेट्रो शहर के मानकों के अनुसार 25 प्रतिशत लिया जाएगा एवं अन्य शहरी क्षेत्रों हेतु औद्योगिक श्रमिकों का प्रतिशत छोटे एवं मध्यम शहरों के मानकों के अनुसार 20 प्रतिशत लिया जाएगा। इसके अतिरिक्त औद्योगिक क्षेत्र की आवश्यकता को भी में दर्शाया गया है।

तालिका—15.5

श्रमिक जनसंख्या अनुमान एवं औद्योगिक भूमि आवश्यकतायें

| क्र.सं. | शहरी क्षेत्र | अनुमानित जनसंख्या 2031 | कार्यबल भागीदारी (जनसंख्या का 33 प्रतिशत) | औद्योगिक श्रमिकों का प्रतिशत | औद्योगिक श्रमिकों की संख्या | औद्योगिक श्रमिकों हेतु माना गया घनत्व | आवश्यक औद्योगिक क्षेत्र (हेक्टे.) |
|---------|--------------|------------------------|---|------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | मेरठ | 25,25,745 | 8,33,496 | 25 | 2,08,374 | 125 | 1,667 |
| 2 | मवाना | 2,14,808 | 70,887 | 20 | 14,177 | 100 | 142 |
| 3 | सरधना | 1,48,278 | 48,932 | 20 | 9,786 | 100 | 98 |
| 4 | हस्तिनापुर | 71,316 | 23,534 | 20 | 4,707 | 100 | 47 |
| 5 | लावड़ | 57,462 | 18,962 | 20 | 3,792 | 100 | 38 |
| 6 | बहसुमा | 28,614 | 9,443 | 20 | 1,889 | 100 | 19 |

स्रोत : सलाहकार द्वारा आंकित

15.6 प्रस्तावित भू—उपयोग संरचना :

महायोजना का सबसे महत्वपूर्ण भाग शहर में भविष्य की कार्यवाही का आंकलन करना एवं तदानुसार विभिन्न भू—उपयोगों हेतु क्षेत्र एवं उसकी स्थिति को इस प्रकार से निर्धारित करना है ताकि विभिन्न उपयोगों में आपसी समन्वय आवश्यकता के अनुसार किया जा सके। विभिन्न उपयोगों की स्थिति, विभिन्न भौतिक बाधाओं के साथ वर्तमान एवं प्रस्तावित मार्ग संरचना, वायु दिशा एवं जल की उपलब्धता पर निर्भर करती है। मेरठ विकास क्षेत्र में रेल मार्ग एवं छावनी क्षेत्र जैसे भौतिक अवरोध हैं जोकि शहर के विकास की निरन्तरता को बाधित करते हैं। लेकिन मेरठ विकास प्राधिकरण द्वारा रेल मार्ग एवं छावनी क्षेत्र के बाहर प्रमुख योजनाओं के क्रियान्वयन से इन भौतिक बाधाओं की समस्या समाप्त हो गई है। मेरठ शहर के चारों ओर समतल भूमि एवं स्वादिष्ट भूजल उपलब्ध है। अतः विभिन्न भू—उपयोगों की स्थिति एवं प्रस्तावित मार्ग संरचना एक दूसरे कारकों के अनुसार ही ली गई है।

विज्ञन: “महायोजना—2031 में मेरठ शहर को विकास के एक सुदृढ़ क्षेत्रीय केन्द्र एवं राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में एक समृद्ध व रहने योग्य शहर के रूप में देखा गया है।”

प्रस्तावित भू—उपयोग योजना को नीचे दर्शाया गया है। निम्न दर्शित तालिका महायोजना—2031 हेतु कुल क्षेत्र की आवश्यकताओं एवं महायोजना—2021 के शहरीकरण योग्य क्षेत्र के बाहर आवश्यक अतिरिक्त क्षेत्र को इंगित करती है। वर्ष 2031 हेतु कुल 30,325.7 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता है। भू—उपयोग संरचना इस प्रकार है –

तालिका—15.6
मेरठ शहर हेतु प्रस्तावित भू—उपयोग—2031

| क्र.सं. | भू—उपयोग श्रेणी | मानकों के अनुसार % | वैचारिक प्रतिशत | कुल क्षेत्र की आवश्यकता 2031 (हेक्टेयर) | जीआईएस के अनुसार महायोजना क्षेत्र (हेक्टेयर) | प्रतिशत | वर्तमान भू—उपयोग 2020 एनआर एससी (म.यो. सीमा के अन्तर्गत) | महायो—जना 2021 के अन्तर्गत उपलब्ध खाली क्षेत्र (है.) | अति—रिक्त आवश्यक क्षेत्र (है.) |
|---------|--------------------------------|--------------------|-----------------|---|--|---------------|--|--|--------------------------------|
| 1 | आवासीय | 30—35 | 45.00 | 10,523.94 | 9,040.74 | 45.95 | 5,324.46 | 3,716.28 | 1,483.20 |
| 2 | व्यवसायिक | 4—6 | 2.50 | 584.66 | 399.74 | 2.03 | 181.34 | 218.41 | 184.92 |
| 3 | औद्योगिक | 8—10 | 10.00 | 2,338.65 | 1,802.46 | 9.16 | 773.22 | 1,029.24 | 536.19 |
| 4 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक | 10—12 | 10.00 | 2,338.65 | 2,582.59 | 13.13 | 1,275.36 | 1,307.23 | -243.94** |
| 5 | पार्क एवं खुले मैदान | 15—20 | 19.00 | 4,443.44 | 3,320.72 | 16.88 | 144.46 | 3,176.25 | 1,122.72 |
| 6 | यातायात एवं परिवहन | 18—20 | 10.00 | 2,338.65 | 2,144.23 | 10.90 | 87.93 | 2,056.29 | 194.43 |
| 7 | मनोरंजनात्मक एवं अन्य | Balance | 3.50 | 818.53 | 383.87 | 1.95 | - | 383.87 | 434.66 |
| | कुल शहरीकरण क्षेत्र | 100 | 100.00 | 23,386.53 | 19,674.35 | 100.00 | 7,786.77 | 11,887.57 | 3,712.18 |

स्रोत : सलाहकार द्वारा ऑफिलिट

नोट— *आर.एफ.पी. अभिलेख के अनुसार मेट्रो शहरों हेतु प्रस्तावित भू—उपयोग संरचना।

“महायोजना 2021 में सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक सुविधाओं हेतु भू—उपयोग क्षेत्र पूर्व से ही अधिक प्रदान किया गया है। यद्यपि महायोजना, 2031 में अतिरिक्त प्रस्तावित क्षेत्रों हेतु 35 हेक्टेयर का अतिरिक्त क्षेत्र प्रदान किया गया है।

आवासीय क्षेत्र का प्रतिशत बाह्य विकास कारकों एवं शहर की बढ़ती आवासीय प्रवृत्ति व डीएमई, आरआरटीएस, गंगा एक्सप्रेसवे आदि जैसी आगामी क्षेत्रीय परियोजनाओं के कारण शहर में उच्च स्तरीय माना गया है।

यदि ड्राफ्ट महायोजना—2031 में यदि किसी क्षेत्र को वन क्षेत्र/छावनी क्षेत्र/जलाशय/तालाब अथवा कोई अन्य सरकारी सम्पत्ति/भूमि क्षेत्र आदि के रूप में दर्शाया गया है तो सम्बन्धित विभाग से उक्त भूमि की अनापत्ति प्रमाण पत्र (एन.ओ.सी.) प्राप्त करने के उपरान्त ऐसी भूमि का भू—उपयोग संयुक्त भूमि से संसक्त (adjacent) प्रस्तवित भू—उपयोग माना जायेगा।

दिनांक 25 नवम्बर 2021 को लखनऊ में आयोजित सीईआरसी बैठक में ड्राफ्ट महायोजना—2031 को प्रस्तुत किया गया था, जिसमें समिति से कुछ सुझाव प्राप्त हुये थे। सभी सुझावों एवं टिप्पणियों को संशोधित ड्राफ्ट महायोजना—2031 में सम्मिलित किया गया है। इसके अतिरिक्त संशोधित ड्राफ्ट महायोजना—2031 को दिनांक 20 अप्रैल 2022 को आयोजित मेरठ विकास प्राधिकरण बोर्ड की बैठक में प्रस्तुत किया गया था, जिसमें बोर्ड द्वारा कुछ सुझाव प्राप्त हुए थे। ड्राफ्ट महायोजना—2031 को पुनः संशोधित किया गया एवं 09 मई 2022 को पुनः मेरठ विकास प्राधिकरण बोर्ड की बैठक में प्रस्तुत किया गया, जहां ड्राफ्ट महायोजना—2031 पर सार्वजनिक आपत्तियों एवं सुझावों को प्राप्त करने हेतु प्रकाशन के लिये अनुमोदित किया गया।

15.7 मेरठ विकास प्राधिकरण सीमान्तर्गत अन्य शहरी केन्द्रों हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना :

15.7.1 मेरठ विकास प्राधिकरण के अन्तर्गत शहरी केन्द्रों का शहरीकरण योग्य क्षेत्र :

निम्न तालिका में मेरठ विकास क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले निम्नलिखित अधिसूचित शहरी केन्द्रों हेतु प्रस्तावित शहरीकरण योग्य क्षेत्र को दर्शाया गया है।

तालिका—15.7

शहरी केन्द्रों का शहरीकरण योग्य क्षेत्र

| क्र.सं. | शहरी केन्द्र | क्षेत्र (हेक्टेयर) |
|---------|--------------|--------------------|
| 1 | सरधना | 1,478 |
| 2 | मवाना | 2,141 |
| 3 | हस्तिनापुर | 711 |
| 4 | बहसूमा | 285 |
| 5 | लावड़ | 573 |

15.7.2 सरधना हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग 2031 :

सरधना में आवासीय क्षेत्र हेतु प्रस्तावित क्षेत्र 664.92 हेक्टेयर है। यहां पूर्व से विद्यमान आवासीय क्षेत्र के विकास पैटर्न का पालन किया जाता है। आवासीय क्षेत्र ऐसे स्थलों पर प्रदान किया गया है जहां तक पर्याप्त पहुंच है। सरधना में प्रस्तावित व्यवसायिक क्षेत्र 51.72 हेक्टेयर है जोकि वर्तमान एवं प्रस्तावित आवासीय क्षेत्र की मांग के अनुसार है। सरधना में प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र 118.21 हेक्टेयर है, उद्योगों के स्थान का चयन पवन दिशा विश्लेषण द्वारा किया जाता है। सरधना में 118.21 हेक्टेयर एवं प्रस्तावित हरित क्षेत्र 221.64 हेक्टेयर (कुल शहरीकरण योग्य क्षेत्र का 15 प्रतिशत) प्रस्तावित है।

तालिका—15.8

सरधना हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग, 2031

| क्र.सं. | भू-उपयोग श्रेणी | मानकों* के अनुसार % | वैचारिक प्रतिशत | कुल क्षेत्र की आवश्यकता 2031 (हेक्टेयर) |
|---------|--------------------------------|---------------------|-----------------|---|
| 1 | आवासीय | 40–45 | 45.00 | 664.92 |
| 2 | व्यवसायिक | 3–4 | 3.50 | 51.72 |
| 3 | औद्योगिक | 6–8 | 8.00 | 118.21 |
| 4 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 8–10 | 8.00 | 118.21 |
| 5 | पार्क एवं खुले मैदान | 15–18 | 15.00 | 221.64 |
| 6 | यातायात एवं परिवहन | 12–15 | 17.00 | 251.19 |
| 7 | मनोरंजनात्मक एवं अन्य | Balance | 3.50 | 51.72 |
| | कुल शहरीकरण क्षेत्र | 100 | 100.00 | 1,477.61 |

स्रोत : सलाहाकार द्वारा आंकित

नोट—*आर.एफ.पी. अभिलेख के अनुसार छोटे एवं मध्यम शहरों हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना।

15.7.3 मवाना हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग 2031 :

मवाना में आवासीय क्षेत्र हेतु प्रस्तावित क्षेत्र 963.26 हेक्टेयर है। मवाना में प्रस्तावित व्यवसायिक क्षेत्र 85.62 हेक्टेयर है तथा प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र 128.44 हेक्टेयर है। मवाना में उपलब्ध कराई गई सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाओं हेतु प्रस्तावित क्षेत्र 192.65 हेक्टेयर है। मवाना में हरित क्षेत्र हेतु कुल प्रस्तावित क्षेत्र 385.31 हेक्टेयर (कुल शहरीकरण योग्य क्षेत्र का 18 प्रतिशत) है।

तालिका-15.9

मवाना हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग, 2031

| क्र.सं. | भू-उपयोग श्रेणी | मानकों* के अनुसार % | वैचारिक प्रतिशत | कुल क्षेत्र की आवश्यकता 2031 (हेक्टेयर) |
|---------|--------------------------------|---------------------|-----------------|---|
| 1 | आवासीय | 40-45 | 45.00 | 963.26 |
| 2 | व्यवसायिक | 3-4 | 4.00 | 85.62 |
| 3 | औद्योगिक | 6-8 | 6.00 | 128.44 |
| 4 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 8-10 | 9.00 | 192.65 |
| 5 | पार्क एवं खुले मैदान | 15-18 | 18.00 | 385.31 |
| 6 | यातायात एवं परिवहन | 12-15 | 12.00 | 256.87 |
| 7 | मनोरंजनात्मक एवं अन्य | Balance | 6.00 | 128.44 |
| | कुल शहरीकरण क्षेत्र | 100 | 100.00 | 2,140.59 |

स्रोत : सलाहाकार द्वारा आंकिति

नोट— *आर.एफ.पी. अभिलेख के अनुसार छोटे एवं मध्यम शहरों हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना।

15.7.4 हस्तिनापुर हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग 2031 :

हस्तिनापुर में आवासीय क्षेत्र हेतु प्रस्तावित क्षेत्र 319.80 हेक्टेयर है। हस्तिनापुर पूर्व से ही नियोजित शहर है। यह अपने जैन मन्दिरों हेतु भी बहुत प्रसिद्ध है एवं यहां धार्मिक पर्यटन की अपार सम्भावनाएँ हैं। हस्तिनापुर में प्रस्तावित व्यवसायिक क्षेत्र 28.43 हेक्टेयर है। हस्तिनापुर में प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र 56.85 हेक्टेयर में है। हस्तिनापुर में उपलब्ध कराया गया हरित क्षेत्र 127.92 हेक्टेयर (कुल शहरीकरण योग्य क्षेत्र का 18 प्रतिशत) प्रस्तावित है।

तालिका-15.10

हस्तिनापुर हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग, 2031

| क्र.सं. | भू-उपयोग श्रेणी | मानकों* के अनुसार % | वैचारिक प्रतिशत | कुल क्षेत्र की आवश्यकता 2031 (हेक्टेयर) |
|---------|-----------------|---------------------|-----------------|---|
| 1 | आवासीय | 40-45 | 45.00 | 319.80 |
| 2 | व्यवसायिक | 3-4 | 4.00 | 28.43 |
| 3 | औद्योगिक | 6-8 | 8.00 | 56.85 |

| | | | | |
|---|--------------------------------|------------|---------------|---------------|
| 4 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 8–10 | 8.00 | 56.85 |
| 5 | पार्क एवं खुले मैदान | 15–18 | 18.00 | 127.92 |
| 6 | यातायात एवं परिवहन | 12–15 | 12.00 | 85.28 |
| 7 | मनोरंजनात्मक एवं अन्य | Balance | 5.00 | 35.53 |
| | कुल शहरीकरण क्षेत्र | 100 | 100.00 | 710.67 |

स्रोत : सलाहाकार द्वारा आंकिलित

नोट—*आर.एफ.पी. अभिलेख के अनुसार छोटे एवं मध्यम शहरों हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना।

15.7.5 लावड़ हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग 2031 :

लावर में आवासीय क्षेत्र हेतु प्रस्तावित क्षेत्र 257.68 हेक्टेयर है। लावड़ में प्रस्तावित व्यवसायिक क्षेत्र 22.90 हेक्टेयर है तथा प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र 34.36 हेक्टेयर है। लावड़ में उपलब्ध कराई गई सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाओं हेतु प्रस्तावित भूमि क्षेत्र 45.81 हेक्टेयर है। लावड़ में हरित क्षेत्र हेतु कुल प्रस्तावित क्षेत्र 85.89 हेक्टेयर (कुल शहरीकरण योग्य क्षेत्र का 15 प्रतिशत) है।

तालिका-15.11

लावड़ हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग, 2031

| क्र.सं. | भू-उपयोग श्रेणी | मानकों* के अनुसार % | वैचारिक प्रतिशत | कुल क्षेत्र की आवश्यकता 2031 (हेक्टेयर) |
|---------|--------------------------------|---------------------|-----------------|---|
| 1 | आवासीय | 40–45 | 45.00 | 257.68 |
| 2 | व्यावसायिक | 3–4 | 4.00 | 22.90 |
| 3 | औद्योगिक | 6–8 | 6.00 | 34.36 |
| 4 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 8–10 | 8.00 | 45.81 |
| 5 | पार्क एवं खुले मैदान | 15–18 | 15.00 | 85.89 |
| 6 | यातायात एवं परिवहन | 12–15 | 15.00 | 85.89 |
| 7 | मनोरंजनात्मक एवं अन्य | Balance | 7.00 | 40.08 |
| | कुल शहरीकरण क्षेत्र | 100 | 100.00 | 710.67 |

स्रोत : सलाहाकार द्वारा आंकिलित

नोट— *आर.एफ.पी. अभिलेख के अनुसार छोटे एवं मध्यम शहरों हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना।

15.7.6 बहसूमा हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग 2031 :

बहसूमा में आवासीय क्षेत्र हेतु प्रस्तावित क्षेत्र 128.31 हेक्टेयर है। बहसूमा में प्रस्तावित व्यवसायिक क्षेत्र 11.41 हेक्टेयर है तथा प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र 22.81 हेक्टेयर है। बहसूमा में उपलब्ध कराई गई सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाओं हेतु प्रस्तावित भूमि क्षेत्र 22.81 हेक्टेयर है। बहसूमा में हरित क्षेत्र हेतु कुल प्रस्तावित क्षेत्र 42.77 हेक्टेयर (कुल शहरीकरण योग्य क्षेत्र का 15 प्रतिशत) है।

तालिका-15.12
बहसूमा हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग, 2031

| क्र.सं. | भू-उपयोग श्रेणी | मानकों* के अनुसार % | वैचारिक प्रतिशत | कुल क्षेत्र की आवश्यकता 2031 (हेक्टेयर) |
|---------|--------------------------------|---------------------|-----------------|---|
| 1. | आवासीय | 40-45 | 45.00 | 128.31 |
| 2 | व्यवसायिक | 3-4 | 4.00 | 11.41 |
| 3 | औद्योगिक | 6-8 | 8.00 | 22.81 |
| 4 | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक | 8-10 | 8.00 | 22.81 |
| 5 | पार्क एवं खुले मैदान | 15-18 | 15.00 | 42.77 |
| 6 | यातायात एवं परिवहन | 12-15 | 12.00 | 34.22 |
| 7 | मनोरंजनात्मक एवं अन्य | Balance | 8.00 | 22.81 |
| | कुल शहरीकरण क्षेत्र | 100 | 100.00 | 285.14 |

नोट—*आर.एफ.पी. अभिलेख के अनुसार छोटे एवं मध्यम शहरों हेतु प्रस्तावित भू-उपयोग संरचना।

15.7.7 आवासीय मांग :

मेरठ विकास प्राधिकरण एवं आवास एवं विकास परिषद द्वारा क्रियान्वित एवं कार्यरत आवासीय योजनाओं को भी आवासीय के रूप में रखा गया है, अनाधिकृत आवासीय निर्माण को स्थान में रखते हुये तथा जनसंख्या की आवश्यकता को पूर्ण करने हेतु वर्तमान आवासीय विकास की प्रवृत्ति का अध्ययन किया गया है।

तालिका-15.13

मेरठ हेतु आवास की मांग का अनुमान

| वर्ष | आधार जनसंख्या (2011) | प्रक्षेपित जनसंख्या | दशकीय वृद्धि | अनुमानित घरेलू आकार | प्राकृतिक विकास के कारण अतिरिक्त आवास मांग |
|------|----------------------|---------------------|--------------|---------------------|--|
| 2021 | 14,32,881 | 20,21,423 | 5,88,542 | 5 | 1,17,708 |
| 2031 | | 25,25,745 | 5,04,322 | 5 | 1,00,864 |

तालिका-15.14

मवाना हेतु आवास की मांग का अनुमान

| वर्ष | आधार जनसंख्या (2011) | प्रक्षेपित जनसंख्या | दशकीय वृद्धि | अनुमानित घरेलू आकार | प्राकृतिक विकास के कारण अतिरिक्त आवास मांग |
|------|----------------------|---------------------|--------------|---------------------|--|
| 2021 | 81,443 | 1,40,147 | 58,704 | 5 | 11,741 |
| 2031 | | 2,14,808 | 74,661 | 5 | 14,932 |

तालिका-15.15
सरधना हेतु आवास की मांग का अनुमान

| वर्ष | आधार जनसंख्या (2011) | प्रक्षेपित जनसंख्या | दशकीय वृद्धि | अनुमानित घरेलू आकार | प्राकृतिक विकास के कारण अतिरिक्त आवास मांग |
|------|-------------------------|---------------------|--------------|------------------------|---|
| 2021 | 58,252 | 97,962 | 39,710 | 5 | 7,942 |
| 2031 | | 1,48,278 | 50,316 | 5 | 10,063 |

तालिका-15.16
हस्तिनापुर हेतु आवास की मांग का अनुमान

| वर्ष | आधार जनसंख्या (2011) | प्रक्षेपित जनसंख्या | दशकीय वृद्धि | अनुमानित घरेलू आकार | प्राकृतिक विकास के कारण अतिरिक्त आवास मांग |
|------|-------------------------|---------------------|--------------|------------------------|---|
| 2021 | 26,452 | 46,261 | 19,809 | 5 | 3,962 |
| 2031 | | 71,316 | 25,055 | 5 | 5,011 |

स्रोत : सलाहकार द्वारा आंकित

तालिका-15.17
लावड़ हेतु आवास की मांग का अनुमान

| वर्ष | आधार जनसंख्या (2011) | प्रक्षेपित जनसंख्या | दशकीय वृद्धि | अनुमानित घरेलू आकार | प्राकृतिक विकास के कारण अतिरिक्त आवास मांग |
|------|-------------------------|---------------------|--------------|------------------------|---|
| 2021 | 22,024 | 37,573 | 15,549 | 5 | 3,110 |
| 2031 | | 57,462 | 19,889 | 5 | 3,978 |

स्रोत : सलाहकार द्वारा आंकित

तालिका-15.18
बहसूमा हेतु आवास की मांग का अनुमान

| वर्ष | आधार जनसंख्या (2011) | प्रक्षेपित जनसंख्या | दशकीय वृद्धि | अनुमानित घरेलू आकार | प्राकृतिक विकास के कारण अतिरिक्त आवास मांग |
|------|-------------------------|---------------------|--------------|------------------------|---|
| 2021 | 11,753 | 19,153 | 7,400 | 5 | 1,480 |
| 2031 | | 28,614 | 9,461 | 5 | 1,892 |

स्रोत : सलाहकार द्वारा आंकित

15.7.8 राजमार्ग सुविधा ज़ोन (Highway Facility Zone, HFZ) :

ड्राफ्ट महायोजना-2031 में प्रस्तावित शहरीकरण क्षेत्र के बाहर स्थित राष्ट्रीय राजमार्ग, प्रांतीय राजमार्ग एवं निर्मित/निर्माणाधीन/प्रस्तावित बाईपास के दोनों ओर, शहर की सम्भावित विकास क्षमता का आकलन करने के पश्चात् उपरोक्त मार्गों पर एन.सी.आर. नीतियों के अनुसार निर्धारित हरित पट्टी (ग्रीन बेल्ट) छोड़ी जाने के उपरान्त राजमार्ग सुविधा ज़ोन 300 मीटर गहरायी तक प्रस्तावित किया जायेगा। अनुमन्य उपयोग एवं राजमार्ग सुविधा ज़ोन से सम्बन्धित विवरण ज़ोनिंग रेगुलेशन्स अध्याय में वर्णित किये गये हैं। राजमार्ग सुविधा ज़ोने का प्रस्ताव देने हेतु निम्नलिखित सुझाव निर्धारित किये गये हैं –

- ◆ राजमार्ग सुविधा क्षेत्र की श्रेणी को केवल कृषि भू-उपयोग के भाग के रूप में माना जायेगा।
- ◆ यदि राजमार्ग सुविधा क्षेत्र में कोई भूखण्ड/भूमि राष्ट्रीय राजमार्ग, प्रांतीय राजमार्ग एवं बाईपास से जुड़ी है व साथ ही यदि वह चक रोड से भी सम्बन्धित है, तो उक्त के मध्य से कम से कम 12.0 मीटर का चक मार्ग सुनिश्चित करना होगा, जिसमें किसी भी प्रकार के निर्माण की अनुमति नहीं होगी।
- ◆ राजमार्ग सुविधा ज़ोन हेतु ज़ोनिंग रेगुलेशन्स का ड्राफ्ट संलग्न किया जा रहा है जिसे आपत्तियां/सुझाव प्राप्त करने के पश्चात् अंतिम रूप देना होगा।
- ◆ उपरोक्त ज़ोनिंग रेगुलेशन्स के अनुसार भूमि के अंतर्गत प्रस्तावित राजमार्ग सुविधा क्षेत्र में स्थित भूखण्डों पर प्रस्तावित कार्यों हेतु प्रभावी भवन निर्माण एवं विकास उप-विधि में कृषि भू-उपयोग के अन्तर्गत अधिकतम भू-आच्छादन, एफएआर आदि के प्रावधान अनुमन्य हैं।

15.7.9 विकास अधिकार क्षेत्र (Development Rights Zone) :

दौराला क्षेत्र में मेरठ-रुड़की मार्ग पर प्रस्तावित 100 मीटर रिंग रोड एवं इनर रिंग रोड के मध्य विकास अधिकार क्षेत्र प्रस्तावित किया गया है, जिसके अंतर्गत विभिन्न गतिविधियों के विकास हेतु 389.59 हेक्टेयर भूमि का प्रावधान किया गया है। विकास अधिकार क्षेत्र में मिश्रित गतिविधियों जैसे आवासीय, व्यवसायिक, कार्यालय, संस्थागत एवं सार्वजनिक सुविधाओं की योजना एकीकृत रूप से तैयार की जाएगी। उक्त ज़ोन के अंतर्गत महायोजना मानचित्र में वाहनों के मार्ग की योजना बनाई गई है, अन्य क्षेत्रों में मुख्य रूप से पैदल पथ यात्री होंगे, भवन बहुमंजिला होंगे एवं उच्च घनत्व वाले विकास किये जायेंगे। इस क्षेत्र में विकास हेतु लाइसेंस के सम्बंध में सम्बन्धित पक्षों को ध्यान में रखकर इस क्षेत्र में विकास हेतु लाइसेंस के सम्बन्ध में प्राधिकरण द्वारा आर.आर.टी.एस परियोजना के वित पोषण को ध्यान में रखते हुए पृथक नियम तैयार किये जायेंगे।

15.7.10 प्रभाव क्षेत्र (Influence Zone, IZ) एवं विशेष विकास क्षेत्र (Special Development Area (SDA) :

विशेष विकास क्षेत्र दो पृथक-पृथक स्थानों पर रखा गया है। अनुमन्य उपयोग एवं अन्य विवरण उत्तर प्रदेश राज्य सरकार की प्रचलित टीओडी नीति के अनुसार होंगे।

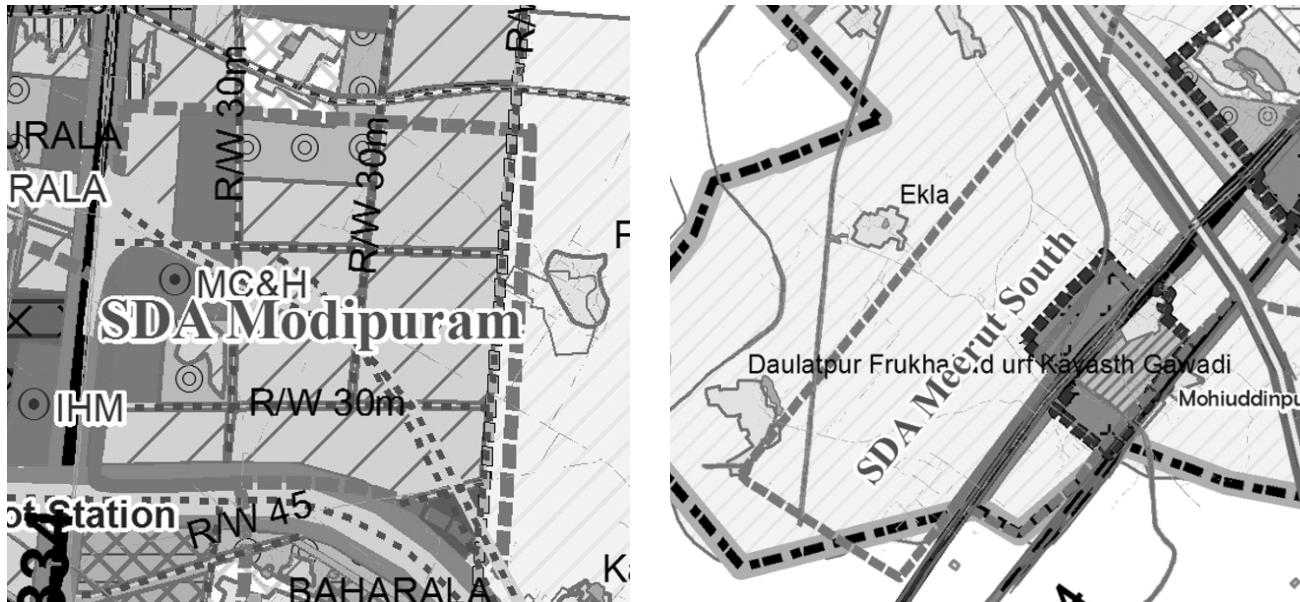
आआरटीएस के विकास के कारण मेरठ को ट्रांजिट ओरिएंटेड डेव्हलपमेंट का लाभ है। प्रस्तावित विभिन्न टीओडी क्षेत्रों में प्रभाव क्षेत्र (आईजेडे) एवं विशेष विकास क्षेत्र (एसडीए) सम्मिलित हैं। विस्तृत योजना के अनुसार दोनों टीओडी क्षेत्रों में भूमि उपयोग प्रस्तावित किया जाएगा एवं उसी के जोनिंग नियम टीओडी नीतियों के अनुसार प्रदान किये जायेंगे।

प्रभाव क्षेत्र (Influence Zone, IZ) —

- ◆ आरआरटीएस कॉरिडोर के साथ प्रभाव क्षेत्र प्रस्तावित है। यह आरआरटीएस स्टेशनों पर 1.5 किमी के दायरे में एवं ट्रैक के दोनों ओर 500 मीटर के दायरे को कवर करता है।
- ◆ मेरठ में प्रस्तावित आईजेडे का कुल क्षेत्रफल 4890 हेक्टेयर है।
- ◆ विशेष विकास क्षेत्र (Special Development Area (SDA) —
- ◆ मेरठ में दो एसडीए, एक मेरठ दक्षिण में एवं दूसरा मोदीपुरम में उत्तर की ओर प्रस्तावित हैं।

- ♦ मोदीपुरम हेतु प्रस्तावित एसडीए 342 हेक्टेयर है।
- ♦ मेरठ दक्षिण हेतु प्रस्तावित एसडीए 409 हेक्टेयर है।

विशेष विकास क्षेत्र को ज़ोनिंग योजना में और विस्तृत किया जायेगा एवं ज़ोनिंग रेगुलेशन्स को टीओडी नीतियों के अनुसार प्रदान किया जायेगा।



15.8 मेरठ हेतु प्रस्तावित ज़ोन :

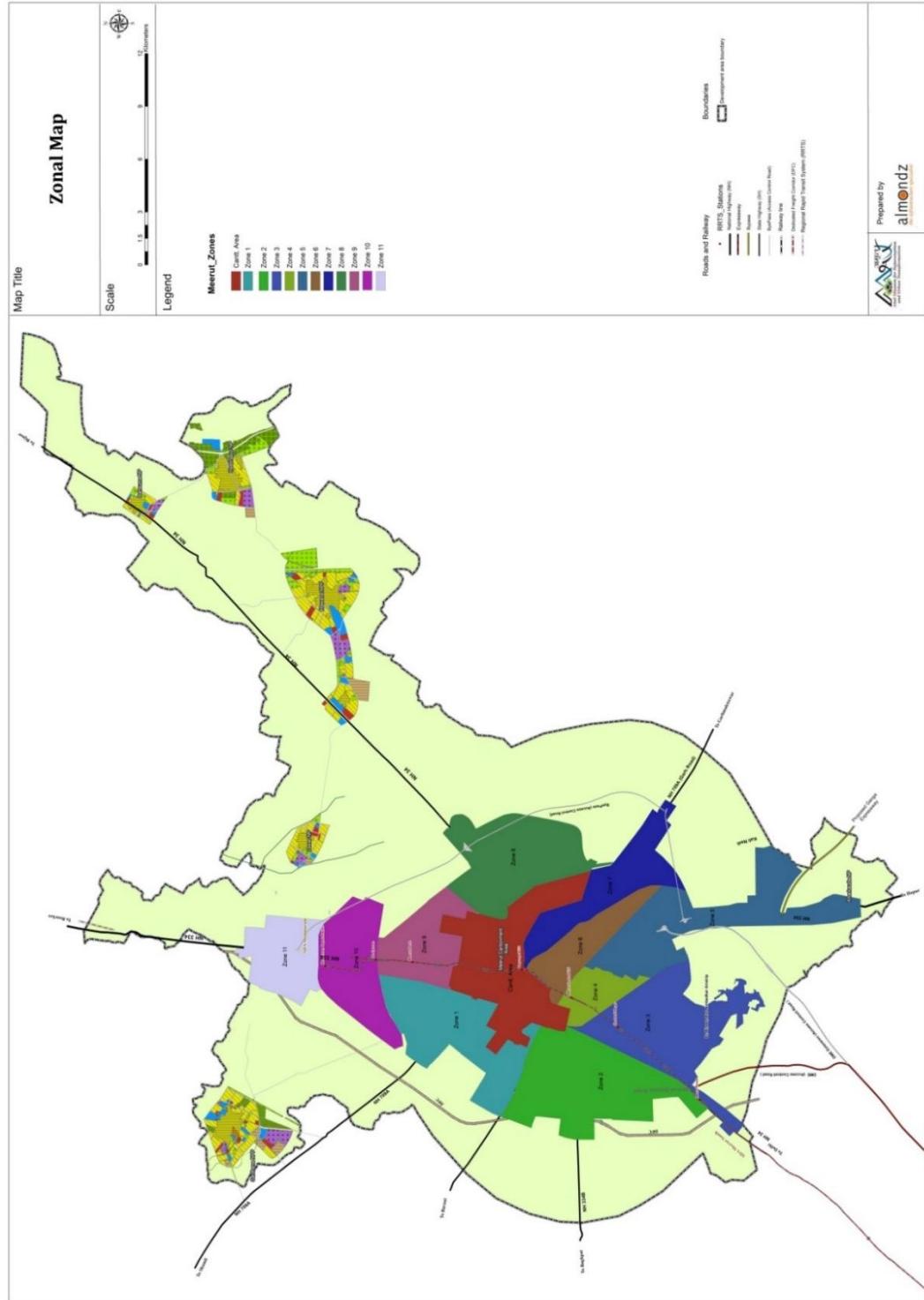
मेरठ के प्रस्तावित शहरीकरण योग्य क्षेत्र को 11 ज़ोन्स में विभक्त किया गया है। इन ज़ोन्स के कुल क्षेत्रफल की गणना निम्न तालिका में दर्शाई गई है। मूलभूत सुविधाओं के विकास एवं अन्य उद्देश्यों हेतु मवाना, सरधना एवं हस्तिनापुर को सम्मिलित करते हुए कुल 14 ज़ोन्स प्रस्तावित किये गये हैं।

तालिका-15.19

मेरठ विकास प्राधिकरण में प्रस्तावित 14 ज़ोन्स

| क्र.सं. | ज़ोन | क्षेत्र (हेक्टेयर) |
|---------|--------|--------------------|
| 1 | ज़ोन 1 | 3084.2 |
| 2 | ज़ोन 2 | 3983.7 |
| 3 | ज़ोन 3 | 3596.8 |
| 4 | ज़ोन 4 | 888.2 |
| 5 | ज़ोन 5 | 3662.3 |
| 6 | ज़ोन 6 | 1400.6 |
| 7 | ज़ोन 7 | 2178.8 |
| 8 | ज़ोन 8 | 3227.2 |
| 9 | ज़ोन 9 | 1762.2 |

मानचित्र 15.8
मेरठ हेतु प्रस्तावित जोन्स



| | | |
|----|------------|--------|
| 10 | ज़ोन 10 | 2320.0 |
| 11 | ज़ोन 11 | 1734.1 |
| 12 | मवाना | 1999.2 |
| 13 | सरधना | 1280.0 |
| 14 | हस्तिनापुर | 1085.6 |

15.9 भू-विकास नीतियाँ :

किसी भी नगरीय क्षेत्र के भावी विकास को महायोजना में परिकल्पित स्वरूप के अनुरूप सुनिश्चित करने के लिए भू-उपयोग नीतियों को समय एवं क्षेत्र की आवश्यकता के अनुरूप व्यापक एवं व्यावहारिक बनाया जाना आवश्यक है। मेरठ नगरीय क्षेत्र के वर्तमान स्वरूप में सुधार एवं प्रस्तावित भावी विकास की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए सम्पूर्ण नगरीय क्षेत्र को विभिन्न भू-उपयोगों की श्रेणियों में विभाजित करते हुए प्रत्येक श्रेणी के लिए कुछ आवश्यक भू-उपयोग नीतियाँ प्रस्तावित की गयी हैं, जिनका संक्षिप्त विवरण निम्नवत् है :—

15.9.1 निर्मित आवासीय क्षेत्र :

प्राचीन नौ दरवाजों से धिरा हुआ जो केन्द्रीय निर्मित भाग मेरठ नगर का प्राचीनतम विकसित क्षेत्र है इसके अतिरिक्त नए प्रस्तावित क्षेत्रों यथा मवाना, हस्तिनापुर, सरधना, लावड़ तथा बहसूमा मैं भी निर्मित आवासीय क्षेत्र प्रस्तावित किया गया है, जिनमें नगर की मुख्य वाणिज्यिक गतिविधियाँ केन्द्रित थीं तथा यह क्षेत्र नगरीय वाणिज्यिक केन्द्र के रूप में कार्य करता था। इसमें आवासीय निर्माण भी बड़े अहातों के रूप में स्थित था परन्तु, विगत दशकों में इस क्षेत्र में आवासीय एवं वाणिज्यिक क्रियाओं में व्यापक स्तर पर वृद्धि हुई है। सभी मुख्य बाजारों में ऊपरी तलों पर एवं धरातल पर प्रसार हुआ है। लगभग सभी बड़े अहातों में घनी आबादी की वृद्धि हुई हैं। इस क्षेत्र में जनसंख्या का घनत्व बहुत अधिक है तथा वाणिज्यिक क्रियाओं में निरन्तर वृद्धि हो रही है। इसके फलस्वरूप यातायात एवं पर्यावरण प्रदूषण की समस्या के साथ-साथ आवश्यक जनसुविधाओं पर भी अत्यधिक दबाव है। यदि इस क्षेत्र को यथावत छोड़ दिया जाता है तो इसमें अनेक समस्याएँ बढ़ सकती हैं जिनका निराकरण किया जाना अत्यन्त कठिन होगा तथा यह क्षेत्र एक समस्याग्रस्त गन्दी बस्ती के रूप में परिवर्तित हो जायेगा। अतः नगर के इस प्राचीन ऐतिहासिक क्षेत्र के पुनर्निर्माण की आवश्यकता है। इसके लिए विस्तृत पुनर्निर्माण योजना तैयार करनी होगी, जिससे कि तदनुसार विकास होने पर यह क्षेत्र अपना पुराना गौरव प्राप्त कर सके।

प्राचीन नौ दरवाजों से बाहर भी सधन निर्मित क्षेत्र है, जिसका विकास मुख्य रूप से विगत शताब्दी में हुआ है। इसका फैलाव प्राचीन केन्द्रीय भाग से चारों ओर है तथा दक्षिण में अपेक्षा कृत अधिक हुआ है। नगर के निर्मित क्षेत्र में यथा सम्भव सभी मुख्य अनावासीय क्रियाओं को चिन्हित किया गया है। बाजार एवं सधन बाजार क्षेत्रों को भी चिन्हित कर उनमें विकासकी अलग नीतियाँ निर्धारित की गयी हैं। निर्मित क्षेत्र में इन सभी अनावासीय क्रियाओं को चिन्हित करने के उपरान्त इस क्षेत्र को मुख्य रूप से निर्मित आवासीय क्षेत्र के रूप में चिन्हित किया गया है, जिससे कि इस सधन निर्मित क्षेत्र में अनावासीय क्रियाओं में अनियोजित प्रसार को हतोत्साहित किया जा सके, क्योंकि अनावासीय क्रियाओं के अनियोजित प्रसार एवं विकास से निर्मित क्षेत्र में पहले से ही कम अवस्थापना सुविधाओं पर अवश्यक भार बढ़ता है तथा अनेक समस्याएँ उत्पन्न होती हैं :

निर्मित आवासीय क्षेत्र में पुनर्निर्माण एवं निर्माण क्रियाओं के नियोजित विकास हेतु मुख्य रूप से निम्नांकित नीतियों का अनुसरण किया जाना है :

- प्राचीन केन्द्रीय निर्मित आवासीय क्षेत्र में बढ़ती जनसंख्या एवं आर्थिक क्रियाओं के दबाव को हतोत्साहित करते हुए नये नियोजित आवासीय केन्द्रों का निर्माण करना तथा जनसुविधाओं हेतु आवश्यक व्यवस्था सुनिश्चित करनी होगी।

2. ऐतिहासिक शाहपीर मकबरा के आस-पास निर्धारित क्षेत्र में किसी भी प्रकार का निर्माण अनुमन्य नहीं होगा।
3. इस क्षेत्र में किसी प्रकार की औद्योगिक क्रियायें, थोक व्यापार, कृषि उपज मण्डी, डेयरी आदि का निर्माण अनुमन्य नहीं किया जायेगा। वर्तमान में स्थित इन क्रियाओं को स्थानान्तरित करने हेतु विस्तृत योजना तैयार की जायेगी। ऐसी क्रियायें, जिनको इस क्षेत्र में प्रतिबन्धित कर स्थानान्तरित करने का प्रस्ताव है, के स्थानान्तरित होने पर रिक्त भूखण्ड का उपयोग आवासीय एवं अवस्थापना सुविधायें, उपयोग हेतु ही किया जायेगा।
4. वर्तमान एकल आवास का पुनर्निर्माण/जीर्णोद्धार अनुमन्य होगा।
5. वर्तमान एकल दुकानों का पुनर्निर्माण/जीर्णोद्धार बाजार एवं सघन बाजार क्षेत्र हेतु निर्धारित उपविधियों के अनुसार अनुमन्य होगा।
6. वर्तमान बाजार एवं सघन बाजार का निर्धारण मानचित्र पर कर दिया गया है। इससे भिन्न स्थित दुकान का पुनर्निर्माण अथवा जीर्णोद्धार दुकान का पूर्व स्वीकृत मानचित्र प्रस्तुत करने पर ही अनुमन्य किया जायेगा।
7. इस क्षेत्र में केवल हाउसिंग, पार्किंग स्थल/बहुमंजिलीय पार्किंग प्लाजा तथा स्थानीय स्तर की सामुदायिक सुविधाओं आदि अनुमन्य क्रियाओं का निर्माण निर्धारित उप विधियों के अनुरूप अनुमन्य होगा। पार्क एवं इसी प्रकार के अन्य खुले स्थलों का विकास अथवा निर्माण को प्रोत्साहित किया जायेगा।
8. इस क्षेत्र में पुराने भवनों में किसी भी प्रकार के अतिरिक्त अनधिकृत निर्माण किये जाने की स्थिति में नगरीय क्षेत्र में प्रचलित शमन शुल्क की धनराशि के आधार पर आर्थिक दण्ड नियोजित किया जायेगा। यह आर्थिक दण्ड केवल नियमों के अनुसार शमनीय निर्माण की दशा में ही नियोजित होगा।
9. इस क्षेत्र में काफी भवन पुराने एवं जर्जर अवस्था में हैं जिनमें किसी भी प्रकार की प्राकृतिक अथवा मानवीय जनित आपदा की स्थिति में व्यापक स्तर पर विनाश की सम्भावना हैं। नगर निगम द्वारा एक विस्तृत सर्वेक्षण कराकर इस प्रकार के सभी भवनों को असुरक्षित घोषित करने की कार्यवाही की जायेगी।
10. क्षेत्र के पुनर्निर्माण के लिए पुराने असुरक्षित भवनों के स्थान पर नये आवासीय निर्माण को प्रोत्साहित किया जायेगा।
11. पुराने क्षेत्र के पुनर्निर्माण को प्रोत्साहित करने हेतु प्राधिकरण द्वारा एक पुनर्निर्माण निधि का गठन किया जायेगा, जिसका उपयोग इस क्षेत्र में मार्गों के निर्माण एवं आवश्यक जनसुविधाओं के विकास हेतु ही किया जा सकेगा।
12. इस क्षेत्र में नये निर्मित होने वाले भवनों में अनुमन्य सीमा से अधिक किया गया आच्छादन, जो कि शमनीय है, के लिए शमन शुल्क प्रचलित दरों के दो गुना दरों के आधार पर वसूल किया जायेगा। इस प्रकार इस क्षेत्र से प्राप्त धनराशि को पुनर्निर्माण निधि में जमा किया जायेगा।
13. इस क्षेत्र में भूमि अथवा निर्मित भवन के विक्रय के फलस्वरूप स्टाम्प ड्यूटी में से शासन द्वारा निर्धारित स्थानीय निकाय को प्राप्त होने वाली 2% धनराशि पुनर्निर्माण निधि में जमा की जायेगी। इस क्षेत्र से प्राप्त होने वाले समस्त सम्पत्ति कर की 60% धनराशि नगर निगम द्वारा पुनर्निर्माण निधि में जमा करानी होगी। अवशेष 40% धनराशि का उपयोग इस क्षेत्र की जनसुविधाओं के रख रखाव पर व्यय किया जायेगा। इस क्षेत्र के लिए गठित पुनर्निर्माण निधि का समस्त उपयोग इस क्षेत्र के विकास कार्यों के लिए ही किया जायेगा।
14. इस क्षेत्र में वर्तमान स्थिति में आवश्यक जन-सुविधाओं का सुदृढ़ीकरण एवं विस्तार बहुत अधिक खर्चीला होने के साथ-साथ कठिन भी है। इसलिए इस क्षेत्र में प्रचलित औद्योगिक क्रियाओं एवं निरन्तर बढ़ रही व्यापारिक क्रियाओं को हतोत्साहित तथा पुनर्निर्माण योजना के अनुरूप नव-निर्माण गतिविधियों को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से वर्तमान में चल रही सभी औद्योगिक एवं व्यापारिक इकाइयों पर सम्पत्ति

- कर, जल कर तथा बिजली की दरों पर अतिरिक्त भार लगाये जाने पर भी विचार किया जा सकता है। इनसे प्राप्त होने वाली धनराशि को पुनर्निर्माण निधि में जमा किया जा सकता है।
15. इस क्षेत्र में 100 वर्ग मीटर तक के भवन भूखण्डों में किसी भी प्रकार के अनुमन्य निर्माण के लिए न्यूनतम 1.5 मीटर अग्र सेट बैक होगा जो किसी भी दशा में शमनीय नहीं होगा। शेष सामान्य उपविधियाँ लागू होंगी।
 16. इस क्षेत्र में निर्माण अथवा पुनर्निर्माण की दशा में किसी भी स्थिति में 12 फीट से कम चौड़ी सड़क नहीं होगी। यदि किसी स्थान विशेष पर वर्तमान में 12 फीट से कम चौड़ी सड़क है तो इस स्थान पर 2 मंजिल के ऊपर कोई निर्माण अनुमन्य नहीं होगा तथा भू-तल पर निर्माण और पुनर्निर्माण की दशा में सड़क की चौड़ाई को न्यूनतम 12 फीट करने के लिए मध्य रेखा से 6 फीट पीछे ही भवन-भूखण्ड माना जायेगा।
 17. इस क्षेत्र में अनुमन्य क्रियाओं के अतिरिक्त क्रियाओं को नॉन कन्फर्मिंग उपयोग मानते हुए उनके विस्तार, पुनर्निर्माण एवं स्थानान्तरण के सम्बन्ध में मेरठ विकास प्राधिकरण की बैठक में गुण-दोष के आधार पर निर्णय किया जायेगा।
 18. इस क्षेत्र में चिन्हित बाजार एवं सधन बाजार क्षेत्र के अतिरिक्त क्षेत्रों में कोई भी भवन 3 मंजिल अथवा 10 मीटर के जो भी कम हैं से अधिक ऊँचा अनुमन्य नहीं होगा। केवल निर्धारित नीतियों के अनुसार बहुमंजिला पार्किंग प्लाजा का निर्माण ही अनुमन्य किया जा सकता है।
 19. इस क्षेत्र में जो भू-भाग 4000 व० मी० या इससे अधिक है उनमें विकास क्रियाएँ नये आवासीय क्षेत्रों के नियमों के अधीन अनुमन्य की जायेगी।

15.9.2 निर्मित ग्रामीण आबादी क्षेत्र :

ग्रामीण आबादी क्षेत्र में वर्तमान आबादी के साथ लगे कुछ क्षेत्र को आबादी के विस्तार हेतु प्रस्तावित किया गया है। ग्रामीण आबादी क्षेत्र में अभी भवनों के निर्माण के लिए कोई नीति निर्धारित नहीं है। इसके फलस्वरूप अनियोजित एवं अनियंत्रित निर्माण कार्य इन ग्रामीण क्षेत्रों के आस-पास अधिक होता है। इस प्रवृत्ति को नियन्त्रित एवं नियोजित करने की आवश्यकता है। इसके लिए प्राथमिक रूप से एक ऐसी नीति प्रस्तावित है, जो ग्रामीण आबादी विस्तार क्षेत्र में भी नियोजित विकास की प्रवृत्ति को प्रोत्साहित करने में सहायक होगी। इस क्षेत्र के अन्तर्गत अनुमन्य क्रियाओं को आवासीय एवं अनावासीय में विभक्त करते हुए यह प्रस्तावित किया गया है कि आवासीय भवन में अधिकतम भूतल आच्छादन 70% तथा एफ० ए० आर० 1.5 रहेगा। सभी आवासीय भवन न्यूनतम 12 फीट सड़क छोड़ते हुए अनुमन्य किये जायेंगे। गैर आवासीय भवनों के निर्माण हेतु सामान्य भवन उपविधि ही लागू रहेगी।

15.9.3 आवासीय :

15.9.3.1 प्रायः यह अनुभव किया गया है कि आवासीय क्षेत्र में मुख्य मार्गों के किनारे आवासीय भवनों का उपयोग व्यावसायिक क्रियाओं के लिए किया जा रहा है। आवासीय भवनों को गैर आवासीय क्रियाओं में उपयोग करने की प्रवृत्ति तेजी से बढ़ रही है। इस प्रवृत्ति के कारण जहाँ एक ओर प्राधिकरण को आर्थिक हानि हो रही है, वहीं दूसरी ओर आवासीय क्षेत्र में अनियोजित अनावासीय क्रियाओं के फैलाव से अनेक समस्यायें भी बढ़ती हैं। व्यावसायिक क्रियायें सामान्यतः आवासीय भवनों के अग्र सेट बैक को आच्छादित करते हुए होती हैं। इनमें पार्किंग की कोई व्यवस्था न होने के कारण नियोजित मार्गों की निर्धारित चौड़ाई का बहुत बड़ा भाग व्यावसायिक कार्यों तथा पार्किंग के लिए उपयोग किया जाता है। आवासीय क्षेत्रों में मुख्य मार्गों पर व्यावसायिक क्रियाओं की स्वाभाविक प्रवृत्ति को दृष्टिगत रखते हुए इस प्रकार की क्रियाओं को नियोजित रूप से विकसित किये जाने की प्रवृत्ति को प्रोत्साहित करने की आवश्यकता है। इसके लिए महायोजना में मिश्रित भू-उपयोग की अवधारणा को समाविष्ट किया गया है, जिसके लिए निर्धारित मुख्य मार्गों के दानों ओर निर्धारित चौड़ाई तक स्थान आरक्षित किये गये हैं।

- 15.9.3.2** महायोजना में प्रस्तावित आवासीय क्षेत्रों में कोई भी व्यक्ति अथवा संस्था ऐसे भू-विन्यास मानचित्र स्वीकृति हेतु प्रस्तुत कर सकता है जिनमें केवल आवासीय भू-खण्ड अथवा भवनों का विकास/निर्माण ही प्रस्तावित किया गया है तथा सामान्य रूप से अपेक्षित सामुदायिक सुविधाओं का प्राविधान नहीं किया गया है। इस प्रकार के भू-विन्यास मानचित्र शुद्ध आवासीय उपयोग की श्रेणी में होंगे तथा उनमें स्थानीय स्तर की इस भू-उपयोग में अनुमन्य क्रियायें ही अनुमन्य की जायेंगी। इस प्रकार के शुद्ध आवासीय क्षेत्र में सामुदायिक सुविधाओं की व्यवस्था न होने के कारण कुल प्रस्तावित भूमि का 5% भाग आवासीय क्षेत्रों में निर्धारित न्यूनतम खुले क्षेत्र के अतिरिक्त खुले रूप में छोड़ते हुए पार्क के रूप में विकसित करना होगा।
- 15.9.3.3** अनधिकृत रूप से विकसित आवासीय कालोनियों में प्रायः यह देखा गया है कि शासन द्वारा निर्धारित खुले क्षेत्र का प्राविधान नहीं किया गया है तथा सामान्यतः मार्गों की चौड़ाई भी निर्धारित मानकों से कम होती है। इस प्रकार की कालोनी में आधार भूत सुविधाओं की व्यवस्था करने में अधिक व्यय होता है। इस प्रकार की कालोनियों का नियमितीकरण करते समय कालोनाइजर अथवा कालोनाइजर न होने की रिस्ति में निजी भू-खण्ड/भवन स्वामियों से विकास शुल्क के साथ खुले क्षेत्र की आवश्यकता की भूमि के बाजार मूल्य की समतुल्य धनराशि समानुपातिक रूप में वसूल की जायेगी।

15.9.4 मिश्रित भू-उपयोग :

मिश्रित भू-उपयोग के लिये निर्धारित मार्गों की सूची

1. गाँधी आश्रम चौराहे से काली नदी तक गढ़मुक्तेश्वर मार्ग।
2. तेजगढ़ी चौराहे से हापुड़ मार्ग को जोड़ते हुए दिल्ली मार्ग तक प्रस्तावित 45 मीटर चौड़ा मार्ग।
3. बागपत रोड से दिल्ली रोड होते हुए मेरठ-हापुड़ रेलवे क्रासिंग तक प्रस्तावित 45 मीटर चौड़े मार्ग रिठानी बाई पास।
4. भोला रोड तिराहे से बाई पास तक बागपत रोड।
5. कैन्ट की बाहरी सीमा से बाईपास के मिलान बिन्दु तक रुड़की मार्ग।
6. कैन्ट की बाहरी सीमा से प्रस्तावित बस स्टैण्ड तक मवाना रोड।
7. कैन्ट की बाहरी सीमा से प्रस्तावित उद्योग भू-उपयोग स्थल तक परीक्षतगढ़ रोड।

नोट : मिश्रित भू-उपयोग केवल आवासीय भू-उपयोग में अनुमन्य होगा। अन्य क्रियाएँ जोनिंग रेगुलेशन के आधार पर ही अनुमन्य होगी।

उक्त चिन्हित मार्गों में 45 मीटर तक चौड़े मार्गों के किनारे 75 मीटर गहराई तक तथा 45 मीटर से अधिक चौड़े मार्गों पर 120 मीटर गहराई तक व्यावसायिक एवं ग्रुप हाउसिंग काम्पलैक्स का निर्माण अनुमन्य होगा। जिनमें अनिवार्य रूप से निर्मानिकृत प्राविधान रखे जायेंगे :—

1. निर्धारित मार्गाधिकार को छोड़ते हुये न्यूनतम 9 मीटर अग्र सैट वैक छोड़ना होगा।
2. अधिकतम भूतल आच्छादन 40 प्रतिशत तथा एफ.ए.आर. 2.0 अनुमान्य होगा।
3. अग्रभाग की सैट वैक में किसी प्रकार का निर्माण अनुमन्य एवं शमनीय नहीं होगा।
4. अन्य सैटवैक प्रभावी भवन उपविधि के अनुरूप रखे जायेंगे।
5. पार्किंग स्थल की व्यवस्था न्यूनतम 2 कार यूनिट प्रति 100 वर्ग मीटर तल क्षेत्र के आधार पर की जायेगी।
6. इस नीति के अन्तर्गत प्रस्तावित केन्द्रों के लिये सभी आवश्यक जल-सुविधाओं की आवश्यकता निर्धारित मानकों के अनुरूप निर्माण कर्ताओं को पूर्ण करनी होगी।
7. आवासीय से उच्च क्रियाओं पर प्रभाव शुल्क देय होगा।

15.9.5 व्यवसायिक :

मेरठ नगरीय क्षेत्र में विद्यमान सभी मुख्य क्षेत्रीय मार्गों तथा पूर्ण रूप से विकसित आवासीय क्षेत्रों में मार्गों के किनारे—किनारे व्यावसायिक क्रियायें विकसित हुई हैं। नगर के निर्मित क्षेत्र में कई मार्गों पर अत्यधिक सघन बाजार विकसित हैं। इन बाजार क्षेत्रों में आवासीय भवनों में व्यावसायिक क्रियाओं के उपयोग करने अथवा परिवर्तित करने की प्रवृत्ति भी निरन्तर बढ़ रही है। इसके साथ—साथ गत कुछ वर्षों में मुख्य मार्गों पर व्यावसायिक काम्पलेक्स के निर्माण की प्रवृत्ति भी बढ़ी है, जिसे प्रोत्साहित किया जाना उपयुक्त होगा। वर्णित स्थितियों में सघन बाजार क्षेत्र तथा बाजार क्षेत्र को चिन्हित करते हुए निर्माण नीति प्रस्तावित की गयी है, जिससे कि इन क्षेत्रों के भावी निर्माण कार्यों को सुनियोजित किया जा सके। महायोजना में नगरीय प्रसार हेतु प्रस्तावित क्षेत्रों में वाणिज्यिक क्रियाओं के लिए सामान्य रूप से मुख्य मार्गों के साथ ही निर्धारित चौड़ाई में नियोजन नियन्त्रण प्राविधानों के साथ व्यवसायिक स्थलों का प्राविधान किया गया है। सभी व्यवसायिक क्षेत्रों एवं क्रियाओं के लिए नीतियों का निर्धारण निम्नवत है :—

15.9.5.1 सघन बाजार क्षेत्र :

1. व्यवसायिक इकाइयों की अधिकतम गहराई मार्गाधिकार से 9.0 मीटर जिसमें से न्यूनतम 1.5 मी० अग्र सेट बैक के रूप में छोड़ी जायेगी। इस सेट बैक में किसी भी प्रकार का निर्माण, आच्छादन अथवा व्यवसायिक उपयोग शमनीय नहीं होगा। इस अग्र सेट बैक भाग में 0.75 मी० चौड़े छज्जे की अनुमति इस प्रतिबन्ध के साथ होगी कि छज्जे का उपयोग ऊपरी तलों पर बालकनी अथवा मूवमेन्ट स्पेस के रूप में नहीं किया जायेगा तथा छज्जे के ऊपर किसी भी प्रकार का निर्माण अनुमन्य नहीं होगा। यदि किसी भू—खण्ड विशेष में निर्धारित 30 फीट के बाद भूखण्ड के शेष भाग की गहराई 2.70 मीटर से कम है तो इसमें व्यवसायिक उपयोग अनुमन्य होगा।
2. अधिकतम भू—तल आच्छादन 75: तथा एफ० ए० आर० 1.5 होगा। बेसमेन्ट अनुमन्य नहीं होगा।
3. भवन का निर्माण मार्ग की निर्धारित चौड़ाई एवं सैट बैक छोड़ते हुए किया जायेगा।

15.9.5.2 बाजार क्षेत्र :

1. चिन्हित बाजार क्षेत्र में निर्धारित मार्गाधिकार के बाद 12 मीटर गहराई तक व्यवसायिक क्रियायें अनुमन्य होंगी। यदि किसी भूखण्ड विशेष में 12 मीटर के बाद 3 मीटर से कम भूखण्ड अवशेष बचता है तो उसमें भी व्यवसायिक क्रिया अनुमन्य की जा सकेगी।
2. प्रस्तावित भूखण्ड में 1.5 मीटर अग्र सैट बैक तथा 3.0 मीटर गहराई तक पार्किंग स्थल अर्थात् 4.5 मीटर अधिकतम अग्र भाग खुला रखा जायेगा, जिसमें किसी प्रकार का निर्माण अनुमन्य नहीं होगा।
3. भूतल आच्छादन 70% एफ० ए० आर० 1.5
4. बेसमेन्ट का निर्माण केवल अतिरिक्त पार्किंग के लिए अनुमन्य होगा।

15.9.5.3 व्यावसायिक काम्पलेक्स :

- चिन्हित बाजार क्षेत्र में निम्नांकित प्रतिबन्धों के साथ बड़े व्यावसायिक काम्पलेक्स का निर्माण भी अनुमन्य होगा।
1. भूखण्ड की न्यूनतम चौड़ाई 20 मीटर
 2. भूखण्ड की अधिकतम गहराई 100 मीटर
 3. अधिकतम भू—आच्छादन 40: एफ० ए० आर० 1.5
 4. न्यूनतम अग्र सेट बैक 9.0 मीटर होगा। इसमें किसी भी प्रकार का निर्माण अनुमन्य एवं शमनीय नहीं होगा।
 5. बेसमेन्ट का निर्माण केवल पार्किंग के लिए अनुमन्य होगा।
 6. जिस मार्ग पर कम्पलैक्स प्रस्तावित है यदि वह 50 मीटर से अधिक लम्बा मार्ग है तो उसकी न्यूनतम चौड़ाई 18 मीटर होगी। 50 मीटर से कम लम्बे मार्ग की न्यूनतम चौड़ाई 12 मीटर होगी।
 7. आवासीय क्षेत्र में वर्तमान गैर व्यवसायिक उपयोग के स्थान पर व्यावसायिक काम्पलेक्स के निर्माण की दशा में प्रस्तावित भूखण्ड पर सामान्य रूप से प्रचलित प्रभाव शुल्क एवं विकास शुल्क देय होगा।

8. साईड सैट बैक एवं पीछे के सेट बैक का प्राविधान प्रभावी उपविधियों के अनुरूप किया जायेगा।
9. पार्किंग स्थल का प्राविधान न्यूनतम 2 (दो) कार यूनिट प्रति 100 वर्ग मीटर आच्छादित तल क्षेत्र के आधार पर किया जायेगा।

15.9.5.4 पार्किंग प्लाज़ा :

1. पहुँच मार्ग की न्यूनतम चौड़ाई 9 मीटर।
2. अग्र सेट बैक एवं साईड सैट बैक न्यूनतम 5 मीटर।
3. अधिकतम एफ० ऐ० आर० 2.0 अनुमन्य होगा जिसका 25: व्यावसायिक उपयोग हेतु अनुमन्य होगा।
4. दूसरी मंजिल तक भवन का उपयोग केवल पार्किंग होगा।
5. दूसरी मंजिल से ऊपरी तलों पर व्यावसायिक उपयोग अनुमन्य होगा।
6. व्यावसायिक उपयोग के ऊपरी तलों पर पार्किंग अनुमन्य नहीं होगी।
7. रैम्प का प्राविधान अनिवार्य होगा।

15.9.5.5 प्रायः

महायोजना में प्रस्तावित नगरीय वाणिज्यिक केन्द्र एवं उपनगरीय वाणिज्यिक केन्द्र में वाणिज्यिक क्रियायें विकसित नहीं होती, बल्कि आवासीय क्षेत्र में उपलब्ध मार्गों के किनारे पट्टीनुमा रूप से वाणिज्यिक क्रियायें विकसित हो जाती हैं। इस प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए मेरठ महायोजना-2031 में आवासीय क्षेत्रों में मुख्य मार्गों के किनारे—किनारे वाणिज्यिक भू—उपयोग का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार से प्रस्तावित क्षेत्रों में वाणिज्यिक क्रियायें नियोजित रूप से आये जिससे मार्गों पर यातायात के सुगम प्रवाह पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। इसलिए इन क्षेत्रों में वाणिज्यिक क्रियायें निम्नलिखित उपविधियों के अनुसार अनुमन्य होगी :

1. भूखण्ड के अग्र भाग में 15 मीटर गहराई की पट्टी पार्किंग के लिए अनिवार्य रूप से छोड़ी जायेगी। इस क्षेत्र का प्रयोग सार्वजनिक पार्किंग के लिए किया जायेगा। इसका स्वामित्व प्राधिकरण के पक्ष में होगा। इसमें किसी भी प्रकार का निर्माण अनुमन्य एवं शमनीय नहीं होगा।
2. पार्किंग के लिए छोड़ी गयी इस पट्टी को भू—आच्छादन एवं तल क्षेत्र की गणना के समय भूखण्ड क्षेत्र में सम्मिलित किया जायेगा।
3. पार्किंग पट्टी छोड़ने के उपरान्त नियमानुसार अग्र सेट बैक का प्राविधान किया जायेगा।
4. अग्र भाग में पार्किंग के लिए उपलब्ध करवाये गये क्षेत्र यदि पार्किंग आवश्यकता से कम है तो भूखण्ड में अन्य किसी स्थान पर पार्किंग स्थल प्रस्तावित कर इस कमी को पूरा किया जायेगा।
5. अन्य प्राविधान प्रस्तावित भवन—उपविधि के अनुसार होंगे।

15.9.6 पार्क एवं खुले क्षेत्र :

1. मेरठ महायोजना-2021 में नगर के विभिन्न क्षेत्रों में क्षेत्रीय पार्क एवं अन्य खुले क्षेत्र प्रस्तावित किये गये थे। इनमें कुछ—एक पार्कों में अनधिकृत निर्माण हो गया है। महायोजना-2031 में अनधिकृत नगरीय विकास को यथा सम्भव यथारूप समायोजित कर पार्क एवं खुले स्थलों का प्राविधान इस प्रकार किया गया है ताकि नगर के विभिन्न क्षेत्रों में इसका वितरण समान हो।
2. पार्क एवं खुले क्षेत्र का सर्वाधिक महत्वपूर्ण स्थान है जो नागरिकों को शुद्ध वायु, प्राकृतिक सौन्दर्य, खेलकूद, मनोरंजन तथा व्यायाम के अवसर उपलब्ध करवाते हैं, परन्तु इनका विकास आर्थिक दृष्टि से लाभकारी न होने के कारण इस भू—उपयोग का विकास न तो सरकारी संस्थाओं द्वारा तथा ना ही निजी संस्थाओं द्वारा किया जा रहा है। निजी क्षेत्र में पार्क एवं खुले क्षेत्र के विकास को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से निम्नवत प्रस्ताव हैं :
 - (अ) यदि कोई निजी व्यक्ति अथवा संस्था, पार्क एवं खुले स्थल का विकास करती है तो विकसित किये जा रहे कुल क्षेत्र के 10% भाग में जोनिंग रेगुलेशन के अनुसार क्रियाओं की अनुमति इन क्रियाओं हेतु निर्धारित भवन उपविधियों के अंतर्गत दी जायेंगी।

इस भू-उपयोग श्रेणी में मनोरंजन, खेल-कूद, आदि सभी अनुमन्य निर्माण अधिकतम रूप में भूखण्ड के 10% भाग तक ही सीमित रहेगा तथा अधिकतम एफ० ए० आर० 0.20 होगा।

(ब.) यदि महायोजना में प्रस्तावित पार्क एवं खुले क्षेत्र का विकास उस भूमि का स्वामी नहीं करता है तो वह इस भूमि को प्राधिकरण अथवा शासन द्वारा निर्धारित किसी अन्य ऐजेन्सी को उपलब्ध करवा सकता है। इसके एवज में भू-स्वामी को आवासीय क्षेत्र में अधिकतम अनुमन्य तल क्षेत्र के बराबर अतिरिक्त तल क्षेत्र (एफ० ए० आर०) आवंटित कर दिया जायेगा। इस आवंटित तल क्षेत्र का प्रयोग भू-स्वामी अथवा उसके द्वारा अधिकृत व्यक्ति/संस्था महायोजना में निर्धारित निर्मित क्षेत्र के बाहर किसी भी भू-उपयोग में कर सकेगा।

अतिरिक्त तल क्षेत्र का प्रयोग छोड़ी गयी भूमि के सर्किल रेट एवं प्रयोग की जाने वाली भूमि के सर्किल रेट के सीधे अनुपात में अनुमन्य होगा। उदाहरणतः यदि छोड़ी गयी भूमि का सर्किल रेट र० 100 प्रति वर्ग मीटर है एवं जहाँ पर आवंटित तल क्षेत्र का प्रयोग किया जाना है का सर्किल रेट र० 200 प्रति वर्ग मीटर है तो भू-स्वामी को 50: अतिरिक्त तल क्षेत्र अनुमन्य किया जायेगा। अतिरिक्त तल क्षेत्र के प्रयोग के उपरान्त अधिकतम तल क्षेत्र सामान्य रूप से अनुमन्य तल क्षेत्र से 1.25 गुण से अधिक नहीं होगा।

15.9.7 ग्रीन वर्ज :

(हरित पट्टी) मेरठ विकास क्षेत्र में प्रस्तावित एक्सप्रैस वे बाईपास, राष्ट्रीयमार्ग, राज्यमार्गों तथा रेलमार्गों के साथ साथ दोनों और एन० सी० आर० की नीतियों के अनुसार निम्नवत प्रस्तावित की गयी हैं—

- | | | | |
|----|--------------------|---|--------------------|
| 1. | एक्सप्रेसवे/बाईपास | — | 100 मीटर दोनों तरफ |
| 2. | राष्ट्रीय राजमार्ग | — | 60 मीटर दोनों तरफ |
| 3. | राज्य राजमार्ग | — | 30 मीटर दोनों तरफ |
| 4. | नदी/बड़ी नहरें | — | 100 मीटर दोनों तरफ |
| 5. | छोटी नहरें | — | 15 मीटर दोनों तरफ |
| 6. | रेलवे लाइन | — | 30 मीटर दोनों तरफ |

ग्रीन वर्ज का प्राविधान मुख्य मार्गों के किनारे पर्यावरण को संतुलित रखने तथा मार्गों पर सीधे आने वाली विकास क्रियाओं को निरुद्ध करने के उद्देश्य से किया गया है। मुख्य मार्गों पर सीधे विकास क्रियाओं के कारण मार्गधिकार का अतिक्रमण होता है, यातायात अवरुद्ध होता है तथा दुर्घटनाओं की निरन्तर सम्भावना बनी रहती है। प्रस्तावित ग्रीन वर्ज को यथावत बनाये रखने के उद्देश्य से ग्रीन वर्ज हेतु छोड़ी गयी भूमि को एफ० ए० आर० की गणना के लिए भूखण्ड के क्षेत्र में सम्मिलित किया जायेगा। परन्तु ग्रीनवर्ज को छोड़कर शेष बचे भूखण्ड पर एफ०ए०आर० की गणना करने पर यह सामान्य रूप से अनुमन्य एफ०ए०आर० से 1.25 गुण से अधिक नहीं होगा। ग्रीन वर्ज में एप्रोच रोड तथा जोनिंग रेगुलेशन्स में दर्शायी अन्य क्रियाएँ अनुमन्य होगी, परन्तु इन क्रियाओं पर आच्छादन भूखण्ड के 5 प्रतिशत तथा एफ०ए०आर० 0.10 की सीमा तक रहेगा।

15.9.8 कृषि क्षेत्र :

शासन द्वारा जारी जोनिंग रेगुलेशन्स के अनुसार कृषि क्षेत्र में बहुत सी क्रियायें अनुमन्य की गयी हैं। यदि पूर्ण कृषि क्षेत्र में ये क्रियायें अनुमन्य की जाती हैं तो ये क्रियायें पूर्ण कृषि क्षेत्र में फैल जायेंगी, जिस कारण इनको अवस्थापना सुविधाएँ उपलब्ध करवाना कठिन हो जायेगा। इसलिए कृषि क्षेत्र में भी ऐसे क्षेत्र निर्धारित कर दिये गये हैं, जिनमें जोनिंग रेगुलेशन्स के अनुसार ये नगरीय गतिविधियाँ अनुमन्य की जायेंगी। इसको महायोजना में नगरीय कृषि क्षेत्र के रूप में प्रदर्शित किया गया है, जिसमें जोनिंग रेगुलेशन्स के अनुरूप क्रियाएँ अनुमन्य होंगी। इस क्षेत्र में अनुमन्य क्रियाओं का अधिकतम भू-आच्छादन एवं एफ०ए०आर० नगरीय क्षेत्र में इन क्रियाओं के लिए सामान्य रूप से अनुमन्य भू-आच्छादन एवं एफ०ए०आर० का 50% होगा। भूखण्ड का न्यूनतम आकार 2,000 वर्ग मीटर होगा। शेष कृषि क्षेत्र में जोनिंग रेगुलेशन्स में सीमित क्रियायें ही अनुमन्य की गयी हैं। इन अनुमन्य क्रियाओं में अधिकतम आच्छादन 10% एवं

एफ०ए०आर० 0.20 होगा। ग्रामीण आबादी, जो प्रस्तावित नगरीय क्षेत्र के बाहर स्थित है, परन्तु महायोजना में ग्रामीण आबादी दर्शायी गयी है, के विस्तार की अनुमति निम्नलिखित अनुसार होगी :

- (अ) यदि लाल डोरा के अंतर्गत भूमि उपलब्ध है तो ग्रामीण आबादी से सम्बन्धित क्रियायें अनुमन्य की जायेगी।
- (ब) लाल डोरा के बाहर ग्रामीण आबादी का विस्तार वर्तमान ग्रामीण आबादी के सन्निकट मूल ग्रामीण निवासियों के लिए अनुमन्य होगा। जैसे जो ग्रामीण 5 वर्ष से ग्राम में निवास कर रहे हैं, को अपने निजी आवास हेतु भवन बनाने की अनुमति होगी।
- (स) कृषि क्षेत्र में भूमि के प्रयोग हेतु चक मार्ग, नालियाँ आदि का प्राविधान रहता है। यह भूमि सार्वजनिक है। जब कृषि भूमि का प्रयोग नगरीय क्रियाओं में किया जाता है तो इस सार्वजनिक भूमि का प्रयोग भी किया जाता है। इसका लाभ सीधे रूप में विकास करने वाली संस्था को प्राप्त होता है और यदि इस भूमि का प्रयोग नहीं किया जाता है तो इस पर अनधिकृत कब्जा हो जाता है। इस सार्वजनिक भूमि का लाभ निवासियों को प्राप्त नहीं होता। अतः ऐसी सार्वजनिक भूमि का प्रयोग करने की अनुमति विकास करने वाली संस्था द्वारा प्रयोग की गयी ग्राम समाज अथवा सार्वजनिक भूमि के बराबर भूमि विकसित कालोनी में एक स्थान पर आरक्षित की जायेगी जिसका उपयोग प्राधिकरण द्वारा सार्वजनिक भूमि बैंक के रूप में किया जायेगा। इस भूमि से प्राप्त राजस्व का उपयोग केवल नगरीय क्षेत्र में पार्क एवं खुले मनोरंजन स्थलों के लिए भूमि क्रय करने एवं विकसित करने हेतु ही किया जायेगा। यह भूमि विकासकर्ता/निर्माणकर्ता संस्था द्वारा उस कालोनी में नियमानुसार छोड़ी गयी अथवा विकसित किये गये मार्ग, पार्क, सार्वजनिक सुविधाओं की भूमि के अतिरिक्त होगी।

15.9.9 विविध :

- महायोजना—2021 में यथासम्भव जलाशय तथा श्मशान/कब्रिस्तान भूमि को दर्शाया गया हैं, परन्तु सभी को दर्शाया जाना सम्भव नहीं है। अतः महायोजना में इनके स्थान पर कोई भी उपयोग चिन्हित होते हुए भी राजस्व विभाग के अभिलेख में समर्त जलाशय, तथा सभी श्मशान/कब्रिस्तान भूमि के मूल उपयोग के भू—उपयोग में कोई परिवर्तन नहीं होगा।
- महायोजना क्षेत्र में वर्तमान में जो भी बाग विद्यमान है उनके स्थान पर महायोजना में निर्धारित भू—उपयोग वन अधिनियम के प्राविधानों को पूर्ण करने के उपरान्त ही प्रभावी होगा।
- वर्तमान में साप्ताहिक बाजार/पैंठ मार्गाधिकार में लगते हैं, जिससे यातायात अवरुद्ध होता है। अतः मार्गाधिकार में साप्ताहिक बाजार आयोजित करने पर प्रतिबन्ध किया जाता है। साप्ताहिक अवकाश के दिन, स्कूल, कालेज आदि सार्वजनिक भवनों के मैदानों में आयोजित किये जाने प्रस्तावित हैं। ऐसे बाजार दोपहर बाद अवकाश समय में भी स्कूल आदि में आयोजित किये जा सकते हैं।
- सूरजकुण्ड, नौचन्दी ग्राउण्ड, शाहपीर मकबरा, शहीद स्मारक जैसे ऐतिहासिक स्थलों का संरक्षण किया जायेगा तथा इन स्थलों पर किसी प्रकार का अन्य उपयोगार्थ निर्माण अनुमन्य नहीं होगा।

16.1 उत्तर प्रदेश राज्य शहरी आवास एवं पर्यावास नीति, 2014 :

| प्रकाशन | मार्च 2014 |
|------------------------------------|---|
| विभाग | आवास एवं शहरी नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश |
| विजन/मिशन | <ul style="list-style-type: none"> — सभी हेतु सुखद पर्यावास — समाज के सभी आय वर्गों और विशेषकर शहरी गरीबों के लिये गुणवत्तायुक्त जीवनशैली सहित आर्थिक क्षमतानुसार आवास की सुविधा मुहैया कराना। |
| उद्देश्य | <ul style="list-style-type: none"> — शहरों के नियोजित एवं सुस्थिर विकास को प्रोत्साहन देना। — सामज के समस्त वर्गों विशेष रूप से शहर निर्धनों के लिये आर्थिक क्षमतानुसार आवास की उपलब्धता सुनिश्चित करना। — आवास एवं अवस्थापना सुविधाओं के विकास हेतु भूमि अर्जन/जुटाव की व्यवस्था के लिये उपाय करना। — आवास एवं अवस्थापना विकास में सार्वजनिक—निजी—सहभागिता को प्रोत्साहित करना। — आवास सेक्टर में निजी पूँजी निवेश के प्रोत्साहन हेतु विधिक एवं नियामक सुधार। — अवस्थापना विकास हेतु 'रिसोर्स मोबीलाइजेशन' के लिये भूमि को संसाधन के रूप में उपयोग करना। — आवास एवं मूलभूत सेवाओं की उपलब्धता के सम्बन्ध में 'इन्क्लूसिव' विकास को प्रोत्साहन। — ऊर्जा एवं जल संरक्षण तथा पर्यावरण सुधार पर विशेष बल देना। — शासकीय अभिकरणों में क्षमता सम्बद्धन तथा प्रबन्धन सूचना प्रणाली का विकास। |
| मेरठ महायोजना हेतु महत्वपूर्ण तथ्य | <ul style="list-style-type: none"> ◆ भू—उपयोग योजना : मिश्रित उपयोग विकास एवं एफएसआई प्रोत्साहन। ◆ उच्च घनत्व एवं कॉम्पैक्ट विकास। ◆ गैर—अनुरूप भू—उपयोग एवं प्रोत्साहन योजनाओं का उपयोग। ◆ पुनर्विकास हेतु प्रस्तावित क्षेत्र। ◆ मिश्रित उपयोगों हेतु ज़ोनिंग रेगुलेशन्स, मास ट्रांजिट एफएसआई के सम्बन्ध में टीओडी क्षेत्र, सघनीकरण, भूमि संयोजन, टीडीआर आदि। ◆ पर्यावरण एवं परिस्थितिक फोकस। ◆ कृषि भूमि में अनुमन्य भू—उपयोग एवं सघनीकरण रणनीतियां। ◆ अधिकारियों हेतु भूमि प्रबन्धन एवं राजस्व सृजन। ◆ शहर में हरित क्षेत्रों की योजना बनाना, बफर, खेल मैदान, खुले क्षेत्र आदि। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://awas.up.nic.in/policy.html |

16.2 एकीकृत टाउनशिप नीति (लाईसेंस आधारित प्रणाली) :

| | |
|------------------------------------|---|
| प्रकाशन | मार्च 2014 |
| विभाग | आवास एवं शहर नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश शासन |
| पृष्ठभूमि | वर्ष 2005 में प्रकाशित आईटीपी नीति का एक अद्यतन संस्करण वर्ष 2014 में प्रकाशित किया गया था, जिसमें लाइसेंसिंग, निवेश आदि जैसे पहलुओं सहित पूर्व संस्करण में सामना किये गये व्यवहारिक मुद्दों को सुव्यवस्थित किया गया था। अद्यतन नीति में नियाम ढांचे, कंसोर्शियम एमओयू प्रारूप, लाइसेंसिंग प्रारूप आदि सम्मिलित हैं। |
| | <p>क्षेत्र</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. एकीकृत टाउनशिप हेतु आवश्यक न्यूनतम भूमि क्षेत्र 2. एफएआर, भू-उपयोग अधिकतम अनुमन्य कवर, एफएआर अधिकतम अनुन्य घनत्व आदि। 3. सामान्य क्षेत्रों हेतु योजना मिश्रण एवं प्रावधान: महायोजना क्षेत्र आदि के सन्दर्भ में भू-उपयोग परिवर्तन। |
| मेरठ महायोजना हेतु महत्वपूर्ण तथ्य | एकीकृत टाउनशिप (लाईसेंस आधारित) योजना के संभावित प्रावधान जो लैंड पूलिंग योजना को दर्शाते हैं, प्रस्तावित महायोजना क्षेत्र में किये जा सकते हैं, जहां उचित सीधी पहुंच एवं भविष्य के विकास केन्द्र की परिकल्पना की जा सकती है, शहर हेतु भीड़भाड़ कम करने वाले चरित्र के रूप में प्रस्तावित किया जा सकता है एवं विकासकर्ता कन्सॉर्शियम हेतु एक सम्भावित स्थान हो सकता है। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://upavp.in/post/en/pol-planning |

16.3 उत्तर प्रदेश में हाई-टेक टाउनशिप के विकास में निजी निवेश के प्रोत्साहन हेतु ड्राफ्ट नीति :

| | |
|------------------------------------|---|
| प्रकाशन | वर्ष 2003, एवं 2006, 2007 में संशोधित |
| विभाग | आवास एवं शहरी नियोजन विभाग |
| पृष्ठभूमि | आर्थिक उदारीकरण की वर्तमान नीति एवं निजीकरण पर जोर देने के साथ, सरकार को "प्रदाता" होने की पारम्परिक भूमिका का निर्वहन करने के बजाय आवास क्षेत्र में उत्प्रेरक एवं "सुविधाकर्ता" की भूमिका पुनः प्रारम्भ करनी होगी। अतः इस हेतु एक सक्षम वातावरण बनाने के लिये जोरदार प्रयास करने की तत्काल आवश्यकता है। |
| मेरठ महायोजना हेतु महत्वपूर्ण तथ्य | इस प्रकार के विकास को महायोजना के पेरी शहर क्षेत्रों/बाह्य क्षेत्रों में प्रस्तावित किया जा सकता है, स्थान जो भविष्य के विकास की भविष्यवाणी करता है, एक माध्यमिक चुंबक हो सकता है जहां कनेक्टिविटी को सुदृढ़ किया जा सकता है एवं शहर के निकटवर्ती प्रमुख शहर केन्द्रों को लिंकेज प्रदान कर सकता है, औद्योगिक केन्द्र, प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र आदि में लाइव वर्क प्ले प्रकार का विकास। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://awas.up.nic.in/policy.html |

16.4 उत्तर प्रदेश में सतत् भूजल प्रबन्धन हेतु नीति :

| | |
|----------------------|---|
| प्रकाशन | मार्च 2013 |
| विभाग | भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश |
| पृष्ठभूमि | <ul style="list-style-type: none"> ◆ भू-जल संसाधन के एकीकृत प्रबन्धन के महत्व एवं विभिन्न योजनाओं में भूजल पर निरन्तर बढ़ती निर्भरता को देखते हुये राज्य सरकार ने राज्य में व्यापक भूजल प्रबन्धन नीति बनाई है। ◆ नीति का उददेश्य एकीकृत तरीके से वर्षा जल एवं पुनर्भरण कार्यक्रमों को लागू करना एवं कुशल जल उपयोग एवं तकनीकों के माध्यम से भूजल निकासी के वर्तमान स्तर को प्रभावी ढंग से कम करना है। ◆ नीति पत्र 9 अलग-अलग उपशीर्षकों में अपनी रणनीति एवं मुख्य कार्य बिन्दुओं का वर्णन करता है, जो जलभूत मानचित्रण से प्रारम्भ होकर निगरानी एवं समीक्षा तक होता है। |
| विज्ञ | राज्य में स्थाई भूजल प्रबन्धन के सिद्धांत के आधार पर विभिन्न जल भौवैज्ञानिक स्थितियों के अनुसार लक्ष्य निर्धारित करना एवं इन लक्ष्यों को लागू करना। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://upgwdonline.in/groundwater_policy.html |

16.5 मिश्रित उपयोग एवं टीओडी हेतु योजना मानक, क्षेत्रीय विनियमन एवं भवन उपनियम – 2015 :

| | |
|-----------|---|
| प्रकाशन | वर्ष 2015 |
| विभाग | आवास एवं शहर नियोजन विभाग |
| पृष्ठभूमि | <p>उत्तर प्रदेश टीओडी नीति में उत्तर प्रदेश में ट्रांजिट कॉरिडोर के साथ निम्नलिखित विशेष गतिविधियों हेतु दिशानिदेश, मानदण्ड एवं मानक सम्मिलित हैं।</p> <p>(a) ट्रांजिट ओरिएण्टेड विकास</p> <p>(b) मिश्रित भू-उपयोग</p> <p>(c) लैंड असेम्बली हेतु प्रावधान</p> |

16.6 उत्तर प्रदेश औद्योगिक निवेश एवं रोजगार प्रोत्साहन नीति 2017

| | |
|------------------|--|
| प्रकाशन | वर्ष 2017 |
| विभाग | औद्योगिक विकास बोर्ड, उत्तर प्रदेश |
| लक्ष्य / उददेश्य | <p>नीति का लक्ष्य, वर्तमान उद्योगों को स्थिरता प्रदान करने एवं अधिक प्रतिस्पर्धी बनाने के साथ ही साथ औद्योगिक क्षेत्र में नए अन्तर्राष्ट्रीय तथा राष्ट्रीय निवेश को आकर्षित करने एवं समझने के लिए एक ढांचा तैयार करना होगा। नीति के मुख्य आशय हैं—</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ औद्योगिक विकास के लिए एक रूपरेखा तैयार करना जो लोगों को सशक्त बनाए एवं रोजगार उत्पन्न करे, जिसके फलस्वरूप अर्थव्यवस्था में तेजी से वृद्धि हो। |

| | |
|----------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ◆ व्यवसाय को आकर्षित करने तथा सुविधा देने की क्षमता में सुधार के लिए राज्य में एक कार्ययोजना बनाना। ◆ आर्थिक विकास की नीतियों कानूनों एवं सिद्धांतों के अन्तर-शासकीय तथा सार्वजनिक-निजी सम्बन्ध के लिए एक संदर्भ बिंदु प्रदान करना। ◆ संस्थागत शिक्षण को प्रोत्साहित करना जिसमें राज्य-उद्योग अंतः क्रिया शामिल है। |
| दृष्टिक्षेत्र | उत्तर प्रदेश औद्योगिक निवेश एवं रोजगार प्रोत्साहन नीति-2017 का दृष्टिक्षेत्र, उत्तरप्रदेश को राष्ट्रीय तथा अंतरराष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्धी निवेश गंतव्य के रूप में स्थापित करना है जिससे रोजगार सृजित हो सके एवं प्रदेश के स्थायी, समेकित तथासंतुलित आर्थिक विकास को बल मिले। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://www.niveshmitra.up.nic.in/ http://diupmsme.upsdc.gov.in/home/Policies U.P. State Industrial Development Authority (onlineupsidc.com) https://gis.onlineupsidc.com/ |

16.7 उत्तर प्रदेश सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम प्रोत्साहन नीति-2017

| | | | |
|----------------------|--|---------|---------------------------------|
| प्रकाशन | दिसम्बर 2017 | | |
| विभाग | सूक्ष्म लघु एवं मध्यम उद्यम एवं निर्यात प्रोत्साहन अनुभाग-2 | | |
| परिभाषा | एमएसएमई अधिनियम 2006 के अनुसार (एमएसएमई के मानकों में परिवर्तन हेतु वर्ष 2020 में संशोधन) विनिर्माण उद्यम एवं उद्यम सेवायें प्रदान करना | | |
| | | प्रकार | वार्षिक टर्नओवर रु. (अधिकतम) |
| | | सूक्ष्म | 5 करोड़ |
| | | लघु | 50 करोड़ |
| | | मध्यम | 250 करोड़ |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://diupmsme.upsdc.gov.in/home/Policies | | |

16.8 उत्तर प्रदेश वेयरहाऊसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018

| | |
|-----------|---|
| प्रकाशन | वर्ष 2018 |
| विभाग | |
| पृष्ठभूमि | <ul style="list-style-type: none"> ◆ उत्तर प्रदेश भारत में एमएसएमई की दूसरी सबसे बड़ी संख्या का आवास है। राज्य से निर्यात ने वर्ष 2012 से वर्ष 2017 तक 13.26 प्रतिशत सीएजीआर दर्ज किया। 200 मिलियन से अधिक |

| | |
|----------------------|---|
| | <p>के सबसे बड़े उपभेक्ता आधार के साथ, रसद उद्योग ने राज्य में बढ़ने हेतु अपना अस्तित्व किया है।</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ उत्तर प्रदेश सरकार की दीर्घकालिक रणनीति वायु, जल, सड़क एवं रेल नेटवर्क का एक कनेक्टिविटी वेब बनाना है जो राज्य के उद्योगों एवं विनिर्माण इकाईयों को माल निर्यात करते समय परिवहन के विभिन्न प्रकरणों के मध्य निर्बाध रूप में स्थिर करने में सहायता करती है। ◆ एक जीवंत वेयर हाउसिंग एवं लॉजिस्टिक क्षेत्र राज्य में उत्पादित वस्तुओं एवं की घरेलू एवं निर्यात बाजार दोनों में प्रतिस्पर्धात्मकता को बढ़ाएगा। इस क्षेत्र में विनिर्माण एवं रोजगार सृजन को बढ़ावा देने की उच्च क्षमता है। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://diupmsme.upsdc.gov.in/home/Policies |

16.9

निजी औद्योगिक पार्कों की स्थापना को बढ़ावा देने की योजना

| | |
|----------------------|---|
| प्रकाशन | जुलाई 2018 |
| विभाग | अवसंरचना एवं औद्योगिक विकास विभाग, उ.प्र. |
| पृष्ठभूमि | <ul style="list-style-type: none"> – औद्योगिक पार्क उद्योगों को एकीकृत सुविधायें प्रदान करते हैं एवं इन पार्कों में उपलब्ध मूलभूत सुविधाओं की मजबूती से औद्योगिक दक्षता एवं क्षमता निर्माण में वृद्धि होती है। – उत्तर प्रदेश की औद्योगिक निवेश एवं रोजगार प्रोत्साहन नीति 2017 में प्रावधान के अनुसार राज्य में विश्वस्तरीय औद्योगिक पार्क स्थापित करने हेतु उद्योगों की आवश्यता को देखते हुये प्रस्तावित की गई। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | http://diupmsme.upsdc.gov.in/home/Policies |

16.10

फिल्म नीति 2015

| | |
|----------------------|---|
| प्रकाशन | Year 2015 |
| विभाग / पृष्ठभूमि | फिल्म बंधु की स्थापना |
| | <ul style="list-style-type: none"> ◆ एक ही छत के नीचे फिल्म निर्माण सम्बन्धी सभी सुविधाओं की उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु प्रमुख सचिव, सूचना की अध्यक्षता में एक नोडल ऐजेण्सी के रूप में “फिल्म बंधु, उत्तर प्रदेश” का गठन किया गया। |
| ऑनलाइन स्रोत का लिंक | Business in UP Film Bandhu Official Website of NRI Department, Government of Uttar Pradesh, India UPNRI |

16.11 फ्रीहोल्ड एवं पुनर्विकास नीति :

दिसम्बर 2014 में घोशित नीति दयनीय/निष्क्रिय/प्रदूषणकारी उद्योगों से अधिग्रहित भूमि एवं शहर के मुख्य क्षेत्र के अन्दर अन्य रिक्त/कम उपयोग वाली भूमि के फ्रीहोल्ड एवं पुनर्विकास का सक्षम करने हेतु प्रस्तावित की गई थी। नीति का उद्देश्य शहरों के पुराने निर्मित क्षेत्रों में आवासीय/व्यवसायिक/संस्थागत/मिश्रित उपयोग, हरित क्षेत्र, पार्किंग एवं सार्वजनिक सुविधाओं हेतु निर्माण योग्य भूमि का बढ़ाना है। फ्रीहोल्ड में रूपान्तरण हेतु सरल प्रक्रिया एवं विकासकर्ता ने उच्च भू-उपयोग, उच्च घनत्व, निशुल्क अतिरिक्त एफएआर एवं समपत्तियों के समामेलन की अनुमति हेतु निशुल्क रूपान्तरण के रूप में प्रोत्साहन की पेशकश की है।

16.12 किफायती आवास योजना हेतु मानक :

- ◆ योजना का क्षेत्रफल न्यूनतम 5 एकड़, अधिकतम 100 एकड़।
- ◆ किफायती आवास हेतु न्यूनतम 60 प्रतिशत क्षेत्र का उपयोग किया जायेगा एवं आवासीय इकाई का कार्पेट क्षेत्र 75 वर्गमीटर से अधिक नहीं होगा।
- ◆ 40 प्रतिशत क्षेत्र का उपयोग एचआईजी, व्यवसायिक, संस्थागत, मनोरंजक एवं सामुदायिक सुविधाओं हेतु किया जा सकता है।
- ◆ एचआईजी इकाईयों के विरुद्ध ईडब्ल्यूएस एवं एलआईजी हेतु न्यूनतम 20 प्रतिशत आवास उपलब्ध कराये जायेंगे, किन्तु एक विशेष किफायती आवास योजना में अनिवार्य नहीं है।
- ◆ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में किफायती घर की सीलिंग कॉस्ट—3000 रुपये, मेट्रो शहर हेतु हेतु रु. 2800 एवं अन्य शहर केन्द्रों हेतु रु. 2500 प्रति वर्ग फीट है (लागत सूचकांक के आधार पर वार्षिक सं गोधित किया जाना है)।
- ◆ ग्राउण्ड कवरेज : समूह आवास—50 प्रतिशत, पंक्ति हाऊसिंग—70 प्रतिशत।
- ◆ किफायती आवास खण्ड एफएआर—2.5
- ◆ घनत्व—450 आवासीय इकाई प्रति हेक्टेयर।
- ◆ प्रत्येक 100 वर्ग मीटर हेतु पार्किंग—01 ईसीएस फ्लोर एरिया।
- ◆ सड़कें, पार्क/खुले स्थान एवं सामुदायिक सुविधायें एवं सेवायें उप-नियम के अनुसार प्रदान की जायेंगी।
- ◆ पैदल पथ एवं साईकिल ट्रैक मानदण्ड के अनुसार उपलब्ध कराये जायेंगे।

16.13 पर्यावरण नीति 2006

एनईपी, 2006 को बेहतर ढंग से समझने के उद्देश्य से पर्यावरण शब्द को परिभाषित किया गया है, जिसमें सभी संस्थायें, प्राकृतिक अथवा मानव निर्मित, स्वयं से बाहर एवं उनके अंतर्सम्बन्ध सम्मिलित हैं, जो मानव जाति को वर्तमान में शायद भविष्य में मूल्य प्रदान करते हैं। एनईपी, 2006 का मुख्य उद्देश्य नागरिकों को बेहतर एवं रहने योग्य स्थिति प्रदान करना है। यह महत्वपूर्ण पारिस्थितिक तंत्र एवं संसाधनों एवं अमूल्य प्राकृतिक एवं मानव निर्मित धरोहर की रक्षा एवं संरक्षण हेतु महत्वपूर्ण पर्यावरणीय संसाधनों के संरक्षण पर केन्द्रित है, जो जीवन—समर्थन, आजीविका, आर्थिक विकास एवं मानव कल्याण की व्यापक अवधारणा हेतु आवश्यक है।

अन्तर पीढ़ीगत समानयतरु समाज के सभी वर्गों हेतु पर्यावरणीय संसाधनों एवं गुणवत्ता तक समान पहुंच सुनिश्चित करने हेतु निर्धनों हेतु आजीविका सुरक्षा एवं विशेष रूप से यह सुनिश्चित करने हेतु कि निर्धन समुदाय, जो अपनी आजीविका हेतु पर्यावरणीय संसाधनों पर सबसे अधिक निर्भर है, को उनके लिये सुरक्षित पहुंच का आश्वासन दिया जाता है। पर्यावरण नीति को लागू करने के द्वारा निर्धन लोगों के सुरक्षित निवास सुनिश्चित कर सकते हैं। चूंकि मेरठ तीव्रता से औद्योगिक विकास की ओर बढ़ रहा है। अतः पर्यावरण की स्थिति को बचाना अत्यधिक महत्वपूर्ण हो जाता है एवं यह नीति इसमें सहायता प्रदान करती है।

16.14 पर्यटन नीति :

राज्य पर्यटन नीति की दृष्टि उत्तर प्रदेश को भारत में एक पसंदीदा पर्यटन स्थल के रूप में स्थापित करना है, एवं देश के उच्चतम पर्यटक आगतन व पर्यटन स्वागत को संग्रहित करना एवं सर्वोत्तम आगंतुक अनुभव सुनिश्चित करना है। इस नीति का मिशन उत्तर प्रदेश के स्थानीय समुदाय में समावेशी पर्यटन विकास की भावना को प्रोत्साहन देना है, एवं जीवंत शहरों, आकर्षण, प्रकृति, वन्य जीवन, साहसिक, भोजन, धरोहर, धर्म एवं संस्कृति के पर्यटन अनुभवों का अधिकतम उपयोग करना है। मेरठ में कई पर्यटन स्थल हैं (जैसे औद्घड़नाथ मंदिर, हस्तिनापुर वन्यजीव अभयारण्य, भोले की झाल आदि) पर्यटन उद्योग से सम्बन्धित गतिविधियों हेतु सङ्कों का विकास, पार्कों का विकास, पर्यटन उद्योग का सौंदर्योक्तरण एवं विकास, आरक्षण से सम्बन्धित विस्तृत कार्ययोजना प्रस्ताव महायोजना में विकास हेतु भूमि को समिलित किया जायेगा। पर्यटन गतिविधियां क्षेत्र के विकास को बढ़ावा देती हैं किन्तु इन्हें ठीक से विनियमित किया जाना चाहिये एवं यह महायोजना में पर्यटन नीति को लागू करके किया जा सकता है। क्योंकि यह नीति क्षेत्र की परिस्थितियों के अनुसार क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु उचित दिशानिर्देश प्रदान करती है।

16.15 वर्षा जल संचयन नीति :

जल जीवन एवं पर्यावरण के अस्तित्व हेतु एक आवश्यक प्राकृतिक संसाधन है, किन्तु भूजल संसाधनों के मनमाने ढंग से अत्यधिक दोहन के कारण भूजल स्तर तीव्रता से गिर रहा है एवं शहरों की बढ़ती जनसंख्या को उचित पेयजल उपलब्ध करना असम्भव है। येसे में यदि पेयजल के उपयोग एवं भूजल स्रोतों के संरक्षण, मितव्ययिता, जल उपयोग एवं पुनर्भरण में उचित जल प्रबन्धन द्वारा संतुलन स्थापित नहीं किया जाता है, तो निकट भविष्य में पेयजल के भारी संकट की सम्भावना है। अतः जल संसाधनों की आवश्यकता है। रक्षा एवं सुरक्षा हेतु वर्षा जल संचयन की सरल कुशल एवं कम लागत वाली पद्धति को अपनाने की आवश्यकता है।

इसके अतिरिक्त, भूजल के संरक्षण एवं पुनर्भरण हेतु निहित प्रावधानों के तहत, जैसे कि 20 एकड़ एवं उससे अधिक क्षेत्र की विभिन्न योजनाओं के परीक्षण मानचित्र में न्यूनतम 5 प्रतिशत भूमि पर भूजल पुनर्भरण हेतु तालाब जलाशय का निर्माण एवं सभी प्रकार के 300 वर्ग मीटर अथवा उससे अधिक क्षेत्र है। छात्रों से प्राप्त वर्षा जल एवं प्लांट व समूह आवास में खुले स्थानों को एकत्रित करने की कार्यवाही सुनिश्चित की जायेगी। महायोजना में इस नीति को लागू करके जल संसाधन में कमी की आगामी स्थिति को प्रबन्धित करने हेतु बनाये रखा जा सकता है।

16.16 सरकारी नीतियों का अनुपालन :

पूर्व के खण्ड में, सम्बन्धित नीतियों पर विस्तृत विश्लेषण किया गया है। शहर हेतु योजना प्रस्ताव से सम्बन्धित विशिष्ट पहलू नीचे दिये गये हैं। उत्तर प्रदेश राज्य शहर आवास एवं पर्यावास नीति-2014

| | |
|--|---|
| <p>उत्तर प्रदेश राज्य शहरी एवं पर्यावास नीति-2014</p> | <ul style="list-style-type: none"> ◆ मिश्रित भू-उपयोग के विकास को नीति के अनुसार मिश्रित उपयोग भू-उपयोग क्षेत्र में अनुमन्य उच्च घनत्व एवं उच्च एफएसआई के साथ लम्बन्त व क्षैतिज रूप से अनुमन्य बनाया गया है जहां दो अथवा अधिक उपयोग अनुमति दी जा सकती है। ◆ शहर एवं भवनों में विशिष्ट क्षेत्रों का पुनर्विकास जो जीर्ण-शीर्ण, दयनीय अथवा पुराने व निश्चिक्य उद्योग पुनर्वास व पुनर्विकास, प्रोत्साहन नीति के अनुपालन के अनुसार है एवं नीति के अन्तर्गत पुनर्विकास के लिये किये गये प्रावधानों के अनुसार होंगे। ◆ नीति टीओडी आधारित विकास को बढ़ावा देती है जिसमें नये विकास हेतु मिश्रित भू-उपयोग जैसे नियमों का पालन किया जाना है। महायोजना की रणनीतियां औद्योगिक एवं आवासीय क्षेत्रों को क्षेत्रीय कनेक्टिविटी हेतु प्रत्यक्ष दृष्टिकोण के साथ बढ़ावा देने हेतु ध्यान केन्द्रित करती है, अतः शहर में टीओडी को बढ़ावा देती है। ◆ उद्योगों का स्थानान्तरण एवं इस प्रयोजन हेतु प्रोत्साहन। ◆ सत्र कॉम्पैक्ट शहर के विकास हेतु अनुशंसायें, मेरठ जैसे शहर हेतु नीति प्रस्ताव पर आधारित हैं। ◆ नीति प्रासंगिक है एवं ठोस अपशिष्ट प्रबन्धन, जल प्रबन्धन ऊर्जा संरक्षण जैसे शहर मुददों हेतु रणनीतिक अनुशंसायें प्रदान करती है। मेरठ हेतु विशिष्ट एवं प्रासंगिक अनुशंसायें की गई हैं। ◆ राष्ट्रीय हरित अधिकरण के निर्णयों के साथ-साथ आवास नीतियों के अनुसार हरित क्षेत्रों के विकास को सन्दर्भ के रूप में लिया जाता है। पर्यावरण संरक्षण, हरित स्थानों, पार्कों एवं खेल के मैदानों आदि का विकास। ◆ नीति को उपरोक्त पहलुओं हेतु संदर्भित किया गया है एवं ऊपर चर्चा की गई आवश्यक अनुशंसाओं को इस रिपोर्ट के भू-उपयोग अध्याय में सूचीबद्ध किया गया है। ◆ भू-उपयोग परिवर्तन शुल्क एवं सेस जैसे 'प्रभाव भुल्क' के भुगतान के बिना कृषि क्षेत्रों में क्रमशः उच्च तकनीक शैक्षिक एवं स्वास्थ्य सुविधायें, कृषि प्रसंस्करण एवं भण्डारण इकाईयां, चावल मिल आटा मिलें इकाईयां, मनोरंजन पार्क, पार्क, गोदाम, कोल्ड स्टोरेज आदि की अनुमति है। ◆ उपरोक्त के अतिरिक्त, नीति महायोजना में कार्यान्वयन विनियमन द्वारा नदियों की बाढ़ भूमि के संरक्षण एवं जल निकायों के पुनर्विकास व पुनरोद्धार के लिये येसे जल निकायों तथा परियोजनाओं की पहचान करने पर भी ध्यान केन्द्रित करती है। ◆ हरित पट्टी वाले क्षेत्रों के लिये सुझाये गये टीडीआर हेतु न्यूनतम 2000 वर्ग मीटर के साथ सड़कों आदि के अन्तर्गत सार्वजनिक क्षेत्रों की अनुमति दी जा सकती है। |
| <p>एकीकृत टाउनशिप नीति (लाईसेंस आधारित प्रणाली)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ◆ पूर्ववर्ती महायोजना ने शहर के उत्तर पूर्व की ओर एक एकीकृत टाउनशिप का प्रस्ताव किया था, जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग से सम्पर्क किया गया था। ◆ यह नीति लैंड पूलिंग मैकेनिज्म एवं भूमि के अधिग्रहण हेतु सीधे निजी पार्टियों द्वारा की भागीदारी के सन्दर्भ में प्रासंगिकता प्रदान करती है। यह न केवल निजी कर्ताओं की भागीदारी |

| | |
|--|---|
| | <p>के संदर्भ में प्रासंगिकता एवं ग्रामीण जनसंख्या हेतु एक समग्र एवं जीत की स्थिति के विचार का समर्थन करता है, बल्कि लैंड पूलिंग की पारम्परिक योजनाओं की तुलना में एक त्वरित प्रक्रिया भी है।</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ नीति विवरण 25 से 500 एकड़ के आवश्यक बुनियादी क्षेत्र की योजना बनाने में प्रासंगिक है। इस प्रकार की टाउनशिप को शहर में भीड़भाड़ कम करने की रणनीति एवं मिश्रित उपयोग के विकास को बढ़ावा देने के एक भाग के रूप में प्रस्तावित किया गया है। ◆ एकीकृत टाउनशिप (लाईसेंस आधारित) योजना के सम्भावित प्रावधान जो लैंड पूलिंग योजना पर प्रतिबंधित करते हैं, प्रस्तावित महायोजना क्षेत्र में किये जा सकते हैं जहां उचित सीधी पहुंच एवं भविष्य के विकास केन्द्र की परिकल्पना की जा सकती है। शहर हेतु भीड़भीड़ कम करने वाले चरित्र के रूप में प्रस्तावित किया जा सकता है एवं विकासकर्ता कन्सोर्टियम हेतु एक सम्भावित स्थान हो सकता है। ◆ एकीकृत टाउनशिप हेतु न्यूनतम क्षेत्र 25 एकड़ है एवं अधिकतम 500 एकड़ हो सकता है। न्यूनतम आवश्यकतायें जैसे मुख्य सड़क तक सीधी पहुंच, उपयुक्त जल की उचित व्यवस्था एवं विद्युत आपूर्ति हैं। शहर जन पारगन कॉरिडोर के पास तीव्र से बढ़ते क्षेत्रों जैसे स्थान, विकास केन्द्र महायोजना आदि में शहरकरण क्षेत्र आदि। ◆ यह नीति भूमि पूलिंग तंत्र के भीतर जैसे प्रत्यक्ष बिक्री द्वारा कार्यान्वयन, सरकार का हस्पक्षेप एक त्वरित प्रक्रिया प्रदान करती है। भूमि परिवर्तन पर प्रोत्साहन विकासकर्ता को आमंत्रित करने हेतु दिया जाता है। लचीले भू-उपयोग की अनुमति है। |
| उत्तर प्रदेश में हाई-टेक टाउनशिप के विकास में निजी निवेश के प्रोत्साहन हेतु ड्राफ्ट नीति | <ul style="list-style-type: none"> ◆ ऐसी हाई-टेक टाउनशिप एक एकीकृत टाउनशिप एक वृद्ध ऐमाने पर विकास आधारित विकास है। स्वीकार्य योजना क्षेत्र 1500 एकड़ से उपर कुछ भी है, नवीनतम संशोधन के अनुसार क्षेत्र की कोई ऊपर सीमा निर्धारित नहीं की गई है। ◆ नीति विवरण प्रदान करती है जैसे कि सुविधाओं एवं प्रदान किये जाने वाले क्षेत्रों का प्रतिशत भू-उपयोग, इसमें आर्थिक रूप से कमजोर व पिछड़े वर्गों के लिये आवास का घटक भी सम्मिलित हैं। ◆ ऐसी टाउनशिप अंतराल के अनुसार आवास स्टॉक बनाने के उद्देश्य से महायोजना में पदोन्नत टाउनशिप है। ◆ इस प्रकार के विकास का प्रस्ताव महायोजना के उपनगरीय क्षेत्रों/सीमांत क्षेत्रों में प्रस्तावित किया जा सकता है, स्थान जो भविष्य के विकास की भविश्यवाणी करता है, एक माध्यमिक चुंबक हो सकता है जहां कनेक्टिविटी को सुदृढ़ किया जा सकता है एवं शहर के समीप के प्रमुख शहर केन्द्रों को लिंकेज प्रदान कर सकता है। औद्योगिक केन्द्र प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र आदि लाइव वर्क खेल के प्रकार के विकास को बढ़ावा दिया जा सकता है। ◆ उपरोक्त बड़ा क्षेत्र सुनियोजित प्रकार से आवास स्टॉक के निर्माण की सुविधा प्रदान करेगा जिसमें पिछड़े वर्ग के नागरिकों का पुनर्वास सम्मिलित है। |
| सतत भूजल प्रबन्धन हेतु नीति एवं वर्षा जल संचयन नीति | <ul style="list-style-type: none"> ◆ नीति निकटतम भविष्य में भूजल विकास हेतु उपयुक्त नियमों एवं विनियमों को लागू करने की तत्काल आवश्यकता पर जोर देती है। ◆ जलापूर्ति का विस्तृत मूल्यांकन महायोजना रिपोर्ट में किया गया है, यह पाया गया है कि पूर्व के दो दशकों से जलापूर्ति का प्रमुख स्रोत भूजल है, नलकूल अथवा हैण्डपम्प एकमात्र स्रोत हैं। |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ◆ भूजल प्रबन्धन महत्वपूर्ण है एवं नीति विश्लेषण भविष्य हेतु शहर के लिये प्रभावी जल प्रबन्धन के प्रस्ताव का समर्थन करती है, जो आने वाले वर्षों में महत्वपूर्ण होगा। शहर की बढ़ती जनसंख्या हेतु यह अत्यधिक महत्वपूर्ण होगा। |
| मिश्रित उपयोग एवं टीओडी हेतु योजना मानक, क्षेत्रीय विनियम एवं भवन उपनियम – 2015 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ सुदृढ़ लिंकेज के साथ टीओडी, एकीकृत टाउनशिप, राजमार्गों एवं मुख्य शहर क्षेत्रों में मिश्रित उपयोग के विकास हेतु चिन्हित स्थान प्रस्तावित किये जा सकते हैं। ◆ दक्षिण पिलखानी में प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र को भविष्य में टीओडी के रूप में प्रस्तावित किया जा सकता है, जिसकी चरणबद्ध प्रकार से परिकल्पना की गई है। ◆ टीओडी कॉम्पैक्ट सिटी प्लानिंग का आधार है। नीति उसी की पृष्ठभूमि प्रदान करती है एवं शहर हेतु टीओडी, मिश्रित उपयोग एवं भूमि येसेम्बली के सम्बन्ध में इसी प्रकार के पहलुओं पर चर्चा की गई है। |
| उत्तर प्रदेश औद्योगिक निवेश एवं रोजगार प्रोत्साहन नीति 2017 एवं निजी औद्योगिक पार्कों की स्थापना के प्रोत्साहन हेतु योना | <ul style="list-style-type: none"> ◆ उत्तर प्रदेश की औद्योगिक निवेश रोजगार प्रोत्साहन नीति, 2017 के एक भाग के रूप में, एमएसएमई हेतु 20–100 एकड़ के ग्रीनफील्ड मिनी-औद्योगिक पार्कों में निजी क्षेत्र के निवेश को प्रोत्साहित किया गया। सरकार भूमि की खरीद हेतु स्टांप भुल्क की प्रतिपूर्ति के साथ-साथ व्याज सब्सिडी के रूप में विकासकर्ता को वित्तीय प्रोत्साहन प्रदान करेगी। ◆ राज्य पार्क में विद्युत उपकेन्द्रों के निर्माण की लागत भी वहन करेगा जिसे हेतु विकासकर्ता द्वारा निशुल्क भूमि उपलब्ध कराई जायेगी। उत्तर प्रदेश उद्योग निगम (यूपीएसआईसी) इस उद्देश्य की नोडल ऐजेन्सी होगी। ◆ नीति का उद्देश्य विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) एवं समर्पित ऐजेंसियों जैसे उद्यमियों अथवा कारीगरों के गठन को प्रोत्साहन करके राज्य में कलस्टर-आधारित विकास को बढ़ावा देना है एवं उन्हें सामान्य सुविधा केन्द्र व कच्चे माल के डिपो आदि सहित सामान्य मूलभूत सुविधायें प्रदान करना है। ◆ चर्चा की गई पृष्ठभूमि के कारकों के आधार, शहर हेतु के आधार पर, शहर हेतु लकड़ी के काम पर आधारित औद्योगिक केन्द्र के गठन के हेतु औद्योगिक विकास एवं संवर्धन की परिकल्पना की गई है। ◆ नीति उन लाभों के सन्दर्भ में प्रासंगिक है जो इस नीति प्रावधानों के तहत सरकार द्वारा पेश किये गये एमएसएमई क्षेत्र में हो सकते हैं। ◆ महायोजना में प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्रों को किसी भी नीति के तहत विकसित किया जा सकता है। |
| उत्तर प्रदेश सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम प्रोत्साहन नीति-2017 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ उत्तर प्रदेश सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम प्रोत्साहन नीति-2017 कृषि भूमि को औद्योगिक भूमि में परिवर्तित करने हेतु भू-उपयोग रूपांतरण शुल्क की छूट प्रदान करता है, ग्रामीण क्षेत्रों में 10 एकड़ से अधिक की ग्राम सभा भूमि चिन्हित कर उद्योग विकास के पक्ष में निशुल्क हस्तांतरित की जायेगी। ◆ मेरठ के लिये अपार नीतिगत पहलुओं का समर्थन करके शहर को औद्योगिक बढ़ावा देना अनिवार्य है। ◆ औद्योगिक सम्पर्क, वर्तमान उद्योग एवं आगामी औद्योगिक विकास, भविष्य की कनेक्टिविटी एवं मूलभूत ढांचे व राज्य के समर्थन परिदृश्य औद्योगिक विकास हेतु एक समग्र वातावरण बनाने में सुदृढ़ प्रोत्साहन, क्षेत्र की क्षमता के पोशण हेतु प्रस्तावित किये जाने वाले नये क्षेत्र, स्थानीय लोगों के साथ-साथ निकटवर्ती क्षेत्र के स्थानीय नागरिकों सहित कुशल लोगों को रोजगार प्रदान करते हैं। |

| | |
|-------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ◆ उत्तर प्रदेश वेयरहाउसिंग एण्ड लॉजिस्टिक नीति, लॉजिस्टिक पार्क एवं लॉजिस्टिक इकाईयों को परिभाषित करती है। ◆ लॉजिस्टिक पार्क, कम से कम 25 एकड़ भूमि क्षेत्र इस नीति के तहत प्रोत्साहन हेतु पात्र है। ◆ वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक सुविधाओं के विकास की प्रासंगिकता को समझने हेतु नीति का विश्लेषण किया जाता है। यद्यपि, यह परिकल्पना की गई है कि इस प्रकार के औद्योगिक विकास के प्रारम्भ में, बड़े पैमाने पर वेयरहाउसिंग लॉजिस्टिक सम्भव नहीं है। ◆ यद्यपि, भविष्य में औद्योगिक मांगों के अनुसार रसद इकाईयां व्यवहार्य हो सकती हैं। रसद इकाईयां, इस नीति के अनुसार निवेश प्राप्त करने हेतु न्यूनतम सुविधायें हैं, जैसे कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) अथवा अंतर्देशीय डिपो (आईसीडी), जिसमें न्यूनतम निवेश रु. 50 करोड़ है एवं न्यूनतम क्षेत्र 10 एकड़, 25 करोड़ रुपये के न्यूनतम निवेश के साथ वेयरहाउसिंग सुविधा व 1 लाख वर्ग फुट का न्यूनतम निवेश के साथ कोल्ड चेन सुविधा व न्यूनतम क्षेत्र 20,000 वर्ग फुट। |
| फिल्म नीति 2015 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ शहर रणनीतिक रूप से दिल्ली एवं देहरादून के मध्य स्थित है जो कई प्रसिद्ध खूबसूरत शहरों हेतु प्रथम चरण है। नीति शहर हेतु भविष्य के संकेत प्रदान करती है। यद्यपि वर्तमान परिदृश्य में सीधे रूप से प्रासंगिक नहीं है। यह माना जा सकता है कि सरकार इस नीति के तहत बड़ी पहल प्रोत्साहन प्रदान कर रही है। अतः भविष्य में मेरठ अपनी कनेक्टिविटी के कारण फिल्म सिटी हेतु सहायक सुविधाओं के विकास हेतु एक मध्यस्थ स्टेशन हो सकता है। |
| फ्रीहोल्ड एवं पुनर्विकास नीति | <ul style="list-style-type: none"> ◆ दयनीय/निष्क्रिय/प्रदूषणकारी उद्योगों से अधिकृत वाली भूमि एवं मुख्य शहर के अन्दर अन्य रिक्त/कम उपयोग की गई भूमि के फ्री होल्ड एवं पुनर्विकास को समक्ष करने हेतु दिसम्बर 2014 में घोषित नीति। नीति का उद्देश्य शहरों के पुराने निर्मित क्षेत्रों में आवासीय/व्यवसायिक/संस्थागत /मिश्रित उपयोग, हरित क्षेत्र, पार्किंग एवं सार्वजनिक सुविधाओं हेतु निर्माण योग्य भूमि को बढ़ाना है। फ्रीहोल्ड में रूपांतरण हेतु सरल प्रक्रिया एवं विकासकर्ता ने उच्च भूमि उपयोग, उच्च घनत्व, निशुल्क अतिरिक्त एफएआर व समपत्तियों के समामेलन की अनुति हेतु निशुल्क रूपांतरण के रूप में प्रोत्साहन की पेशकश की। |

17.0 परिचय :**17.1 जोनिंग के उद्देश्य :**

महायोजना में सामान्यतः प्रमुख भू—उपयोगों तथा आवासीय वाणिज्यिक, औद्योगिक, कार्यालय, सार्वजनिक एवं अर्द्ध—सार्वजनिक सुविधायें, पार्क एवं खुले स्थल, कृषि आदि को ही दर्शाया जाता है। प्रमुख भू—उपयोगों के अंतर्गत अनुमन्य आनुषांगिक क्रियायें (ACTIVITIES) जिन्हें महायोजना मानचित्र पर अलग से दर्शाया जाना सम्भव नहीं है की अनुज्ञा जोनिंग रेगुलेशन्स के आधार पर प्रदान की जाती है। सक्षम प्राधिकारी द्वारा नई योजनाओं में भी विशेष आनुषांगिक (ANCILLARY / INCIDENTAL) क्रियाओं/उपयोगों का प्राविधान जोनिंग रेगुलेशन्स तथा प्रभावी भवन निर्माण एवं विकास उपविधि के अनुसार किया जाना अपेक्षित है ताकि जन स्वास्थ्य, कल्याण एवं सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।

17.2 जोनिंग रेगुलेशन्स की मुख्य विशेषतायें :

नगरों के परिवर्तनशील भौतिक, सामाजिक एवं आर्थिक परिवेश में विभिन्न क्रियाओं/उपयोगों का विकास एक सतत प्रक्रिया है। प्रस्तुत जोनिंग रेगुलेशन्स में प्रमुख भू—उपयोग जोन्स के अंतर्गत विभिन्न क्रियाओं/उपयोगों की अनुमन्यता को समय के परिपेक्ष्य में अनुक्रियाशील (RESPONSIVE) बनाने तथा अनुज्ञा की प्रक्रिया को सरलीकृत किये जाने के उद्देश्य से समुचित प्राविधान किये गये हैं। जोनिंग रेगुलेशन्स की मुख्य विशेषतायें (SALIENT FEATURES) निम्न प्रकार हैं—

- (1) परम्परागत जोनिंग रेगुलेशन्स में व्याप्त जटिलताओं को समाप्त कर सरल बनाया गया है। इस हेतु प्रमुख भू—उपयोग जोन्स में विभिन्न क्रियाओं की अनुमन्यता को ग्राफिक प्रस्तुतीकरण (MATRIX) के माध्यम से सर्वग्राही (USER-FRIENDLY) बनाया गया है।
- (2) परम्परागत (REGIMENTED) भू—उपयोग पद्धति के स्थान पर FLEXIBLE,oa मिश्रित भू—उपयोग कान्सेप्ट को अपनाया गया है जो नगरों के गतिशील विकास में प्रोत्साहन स्वरूप होगा।
- (3) मिश्रित भू—उपयोगों की अनुमन्यता, उनकी आनुषांगिकता तथा कार्यपूर्ति मापदण्डों पर आधारित की गयी है, ताकि परस्पर आश्रित भू—उपयोगों की आपरेशनल एवं आर्थिक क्षमता में वृद्धि हो और किसी भी प्रमुख भू—उपयोग जोन का मूल स्वरूप विकृत न होने पाये।
- (4) जोनिंग रेगुलेशन के आधार पर अनुमन्य क्रियाओं हेतु प्रभाव शुल्क लिये जाने की व्यवस्था की गयी है, जिसके फलस्वरूप प्राधिकरण/परिषद को अवस्थापना विकास कार्यों हेतु अतिरिक्त संसाधन प्राप्त होंगे।
- (5) जोनिंग रेगुलेशन्स में “फ्लोटिंग” भू—उपयोग कान्सेप्ट अपनाया गया है। इसके अनुसार ऐसी क्रियायें, जो महायोजना जोनल प्लान में परिकल्पित नहीं हैं, को भविष्य में गुण—अवगुण के आधार पर सम्बन्धित भू—उपयोग जोन में अनुमन्य किया जा सकेगा।
- (6) प्रमुख भू—उपयोग जोन्स में विभिन्न क्रियाओं/उपयोगों की अनुज्ञा प्रदान करने हेतु पारदर्शी प्रक्रिया निर्धारित की गयी है, तथा विशेष अनुमति से अनुमन्य किये जाने वाले उपयोगों के परीक्षण एवं विकास प्राधिकरण बोर्ड को संस्तुति करने के लिए एक समिति के गठन की व्यवस्था की गयी है।

17.3 विभिन्न क्रियाओं/उपयोगों की अनुज्ञा श्रेणियाँ :

महायोजना में प्रस्तावित प्रमुख भू—उपयोग जोन्स के अंतर्गत विभिन्न क्रियाओं/उपयोगों की निम्नलिखित अनुज्ञा श्रेणियाँ होंगी।

(क) अनुमन्य उपयोग :

वह क्रियायें/उपयोग, जो सम्बन्धित प्रमुख भू—उपयोगों के आनुषांगिक होंगे तथा सामान्यतः अनुमन्य होंगे।

(ख) सशर्त अनुमन्य उपयोग :

वह क्रियायें/उपयोग की कार्यपूर्ति के आधार पर सम्बन्धित प्रमुख भू-उपयोगों में अनिवार्य शर्तें एवं प्रतिबन्धों के साथ अनुमन्य होंगे। अनिवार्य शर्तें एवं प्रतिबन्ध भाग-3 में दिये गये हैं।

(ग) सक्षम प्राधिकारी की विशेष अनुमति से अनुमन्य एवं सशर्त उपयोग :

वह क्रियायें/उपयोग, जो आवेदन किये जाने पर निर्माण के प्रकार के संदर्भ में अवस्थापनाओं की संरचना तथा आस-पास के क्षेत्र पर पड़ने वाले पर्यावरण प्रभाव, आदि अर्थात् गुण दोष को दृष्टिगत रखते हुए सक्षम प्राधिकारी की अनुमति से अनुमन्य होंगे। विशेष अनुमति से अनुमन्य क्रियाओं हेतु अपेक्षाएं भाग 4 में दी गयी हैं। अनिवार्य शर्तें एवं प्रतिबन्ध भाग-3 के अनुसार होंगे।

(घ) निषिद्ध उपयोग :

वह क्रियायें/उपयोग, जो सम्बन्धित प्रमुख भू-उपयोग में अनुमन्य नहीं होंगे, निषिद्ध क्रियाओं के अन्तर्गत सूचीबद्ध क्रियाओं के अतिरिक्त ऐसी सभी क्रियायें तथा विकास/निर्माण कार्य जो प्रमुख उपयोग के आनुषांगिक नहीं हैं अथवा उपरोक्त (क) (ख) (ग) श्रेणी के अनुमन्य क्रियाओं की सूची में शामिल नहीं हैं, की अनुमति नहीं दी जायेगी।

17.4 फ्लोटिंग उपयोग :

महायोजना लागू होने के उपरान्त प्रमुख भू-उपयोग जोन्स में कठिपय क्रियायें/उपयोग नगरों के परिवर्तनशील भौतिक सामाजिक एवं आर्थिक तथा राजनैतिक परिवेश में आवश्यकतानुसार प्रस्तावित किये जाते हैं जो समय की माँग के अनुसार व्यावहारिक होते हैं, परन्तु महायोजना अथवा जोनिंग रेगुलेशन्स में परिकल्पित नहीं हैं। इस प्रकार के उपयोगों में बस/ट्रक/रेल/हवाई टरमिनल, थोक मार्किट काम्पलैक्स, सार्वजनिक उपयोगितायें एवं सेवायें तथा विद्युत सब-स्टेशन, ट्रीटमेंट प्लान्ट्स, इत्यादि शामिल हो सकते हैं। ऐसी क्रियाओं को अनुमन्य किये जाने हेतु कई बार अधिनियम के अंतर्गत भू-उपयोग परिवर्तन की प्रक्रिया अपनाया जाना अपरिहार्य हो जाता है जो अन्यथा प्रत्येक मामले में औचित्यपूर्ण न हो। अतः आवश्यकतानुसार ऐसी क्रियाओं/उपयोगों का अनुमन्य हेतु “फ्लोटिंग उपयोग” कान्सेप्ट अपनाया गया है। (FLOATING USE) फ्लोटिंग उपयोग/क्रियाओं की जानकारी विकासकर्ता/निर्माणकर्ता द्वारा अनुज्ञा हेतु आवेदन पत्र प्रस्तुत करने पर ही हो सकेगी और उस उपयोग की प्रकृति तथा उसके कार्यपूर्ति मापदण्ड (PERFORMANCE STANDARD) से ही तय हो सकेगा कि उसे किस भू-उपयोग जोन में अनुमन्य किया जाये। “फ्लोटिंग उपयोग” कान्सेप्ट अपनाये जाने के फलस्वरूप जोनिंग प्रणाली में (FLEXIBILITY) रहेगी। इसका यह भी लाभ होगा कि किसी एक भू-उपयोग जोन में नॉन कान्फर्मिंग उपयोगों का केन्द्रीयकरण नहीं हो सकेगा। इसके अतिरिक्त “फ्लोटिंग” उपयोग के फलस्वरूप किसी भू-उपयोग जोन की प्रधान प्रकृति (DOMINANT CHARACTER) पर पड़ने वाले कुप्रभाव अथवा होने वाले ह्वास पर अंकुश लगाने तथा सम्बन्धित क्षेत्र में अवस्थापनाओं पर आवश्यक दबाव को नियन्त्रित रखने हेतु यह प्राविधान किया गया है कि फ्लोटिंग उपयोग यदि उस जोन में सामान्यतः अनुमन्य नहीं है तो सक्षम प्राधिकारी द्वारा विशेष अनुमति से गुण-अवगुण के आधार पर अनुमन्यता के सम्बन्ध में निर्णय लिया जायेगा।

17.5 रेन-वाटर हार्डस्टिंग :

ग्राउन्ड वाटर के संरक्षण तथा रिचार्जिंग हेतु महायोजना में प्रस्तावित किसी भू-उपयोग जोन के अंतर्गत एक एकड़ एवं उससे अधिक क्षेत्रफल के प्राकृतिक जलाशय, तालाब व झील आदि का वर्तमान वास्तविक उपयोग यथावत अथवा उसके अनुसार रहेगा भले ही महायोजना में उन स्थलों का प्रमुख भू-उपयोग अन्यथा दर्शाया गया हो।

17.6 प्रभाव शुल्क :

विकास प्राधिकरण/आवास एवं विकास परिषद अथवा सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित योजनाओं/नियोजित रूप से विकसित क्षेत्रों में जहाँ नियोजन मानकों के अनुसार आनुषांगिक क्रियाओं का प्राविधान किया जा चुका है, के

अंतर्गत अथवा भविष्य में कतिपय अन्य क्रियाओं/उपयोगों की अनुज्ञा हेतु आवेदन प्राप्त हो सकते हैं/होंगे। ऐसे आवेदनों पर जोनिंग रेगुलेशन्स में निहित प्राविधानों के अधीन ही विचार किया जायेगा। यदि निम्न भू-उपयोग जोन में उच्च उपयोग की अनुज्ञा प्रदान की जाती है तो इसके फलस्वरूप सम्बन्धित क्षेत्र में यातायात अवस्थापनाओं तथा पर्यावरण पर प्रभाव पड़ेगा। अतः ऐसी अनुज्ञा के समय आवेदक द्वारा प्रभाव शुल्क (IMPACT FEE) देय होगा। महायोजना में दर्शाये गये अविकसित क्षेत्र जिसमें विकास प्राधिकरण/आवास एवं विकास परिषद अथवा सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित योजना क्रियान्वयन नहीं की गयी, में यदि किसी क्रिया को प्रमुख प्रस्तावित भू-उपयोग में प्रमुख भू-उपयोग की आनुषांगिक क्रिया के स्थान पर पृथक रूप से स्वीकृत करने का आवेदन प्राप्त होता है एवं यह क्रिया जोनिंग रेगुलेशन से निहित प्राविधानों के अनुसार अनुमन्य है और यह क्रिया प्रमुख भू-उपयोग से उच्च स्तर की है तो भी प्रभाव शुल्क देय होगा। उदाहरणतः यदि आवासीय भू-उपयोग में कोई व्यवसायिक क्रिया का मानचित्र आवासीय भू-विन्यास का भाग न कर पृथक रूप से स्वीकृति हेतु प्राप्त होता है तो प्रभाव शुल्क देय होगा। यदि व्यवसायिक क्रिया का मानचित्र आवासीय भू-विन्यास के भाग के रूप में स्वीकृति हेतु प्रेषित होता है तो प्रभाव शुल्क देय नहीं होगा। प्रभाव शुल्क का 90% अंश विकास प्राधिकरण/आवास एवं विकास परिषद के अवस्थापना विकास फण्ड में जमा किया जायेगा। यह स्पष्ट किया जाता है कि जिन प्रकरणों में उत्तर प्रदेश नगर योजना और विकास अधिनियम 1973 के अधीन भू-उपयोग परिवर्तन निहित है उनमें भू-उपयोग परिवर्तन शुल्क देय होगा। जबकि जोनिंग रेगुलेशन्स के आधार पर अनुमन्य क्रियाओं/उपयोगों हेतु केवल प्रभाव शुल्क देय होगा।

प्रभाव शुल्क महायोजना में निम्न भू-उपयोग से उच्च उपयोग में परिवर्तन शुल्क से सम्बन्धित शासनादेश संख्या 3712/9-आ 3-2000-26 एल०य०सी०/91 दिनांक 21.8.2001 एवं तत्सम्बन्धित प्रभावी अन्य शासनादेशों में निहित व्यवस्था को आधार मानकर वसूल किया जायेगा। प्रभाव शुल्क की राशि सामान्यतः अनुमन्य एवं सशर्त अनुमन्य क्रियाओं हेतु उक्त शासनादेश में निर्धारित शुल्क की 25 प्रतिशत तथा विशेष अनुमति से अनुमन्य क्रियाओं हेतु 50% होगी। प्रभाव शुल्क का आंकलन विकास प्राधिकरण/आवास एवं विकास परिषद की वर्तमान सेक्टर (आवासीय) दर, प्राधिकरण/परिषद की दर न होने की दशा में भूमि के विद्यमान भू-उपयोग के लिए जिलाधिकारी द्वारा निर्धारित वर्तमान सर्किल रेट के आधार पर किया जायेगा। विभिन्न भू-उपयोग जोन्स का निम्न से उच्च क्रम एवं प्रभाव शुल्क के निर्धारण की पद्धति जोनिंग रेगुलेशन्स के भाग 7 में दी गयी है।

प्रभाव शुल्क निम्न परिस्थितियों में देय नहीं होगा :

- (1) शुद्ध/मिश्रित आवासीय भू-उपयोग जोन में शासकीय एवं अर्द्ध-शासकीय अभिकरणों तथा चेरिटेबिल संस्थाओं द्वारा विकसित किये जाने वाले सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाओं/क्रियाओं हेतु।
- (2) विभिन्न प्रमुख भू-उपयोग जोन्स में अस्थायी रूप से अनुमन्य की जाने वाली क्रियाओं/उपयोगों हेतु।
- (3) राज्य सरकार द्वारा घोषित विभिन्न नीतियों पर्यटन नीति, सूचना प्रौद्योगिकी नीति, फिल्म नीति, आदि के अधीन जिन क्रियाओं तथा भू-उपयोगों को शासकीय आदेशों के अनुसार भू-उपयोग जोन्स में अनुमन्य किया गया है, हेतु प्रभाव शुल्क देय नहीं होगा यथा आवासीय क्षेत्र में मल्टीप्लेक्स तीन स्टार तक के होटल तथा पॉच के० वी० ए० क्रमता तक की सूचना प्रौद्योगिकी इकाइयाँ/सूचना प्रौद्योगिक पार्क।

17.7 अनुज्ञा की प्रक्रिया :

17.7.1 प्रमुख भू-उपयोग जोन के अन्तर्गत पूर्व विकसित योजनाओं/क्षेत्रों में मूल उपयोग से इतर क्रिया/उपयोग (भले ही जोनिंग रेगुलेशन्स के अनुसार ऐसी क्रिया/उपयोग सामान्यतः अनुमन्य/सशर्त अनुमन्य/विशेष अनुमति से अनुमन्य हो) अनुमन्य किये जाने हेतु एक माह की समयावधि प्रदान करते हुए जनता से आपत्ति/सुझाव, उचित माध्यमों से आमन्त्रित किये जायेंगे एवं इन आपत्तियों/सुझावों के निस्तारण के उपरान्त ही स्वीकृति/अस्वीकृति की कार्यवाही की जायेगी। अनुज्ञा से सम्बन्धित आवेदन पत्र का निस्तारण प्राप्ति के दिनांक से अधिकतम 60 दिन में सुनिश्चित किया जायेगा।

17.7.2 विकास क्षेत्र/विशेष विकास क्षेत्र के अंतर्गत किसी भी प्रमुख भू-उपयोग जोन में सक्षम प्राधिकारी द्वारा

अन्य क्रियाओं की विशेष अनुमति दिये जाने से पूर्व ऐसे प्रत्येक मामले में एक समिति द्वारा परीक्षण किया जायेगा। तथा समिति की संस्तुति प्राधिकरण बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत की जायेगी। उक्त समिति में निम्न सदस्य होंगे।

1. मुख्य नगर एवं ग्राम नियोजक, उत्तर प्रदेश अथवा उनके प्रतिनिधि
2. विकास प्राधिकरण के उपाध्यक्ष अथवा उनके प्रतिनिधि
3. अध्यक्ष विकास प्राधिकरण द्वारा नामित प्राधिकरण बोर्ड के एक गैर सरकारी सदस्य

17.7.3 जोनिंग रेगुलेशन्स के अधीन आवेदक द्वारा किसी क्रिया या विशिष्ट उपयोग की अनुज्ञा अधिकार स्वरूप प्राप्त नहीं की जा सकेगी।

17.8 अन्य अपेक्षाएँ :

17.8.1 महायोजना में चिह्नित प्रमुख भू-उपयोग जोन्स के अंतर्गत किसी क्रिया या विशिष्ट उपयोग हेतु प्रस्तावित स्थल पर विकास/निर्माण उस क्रिया या विशिष्ट उपयोग की अनुषांगिकता के अनुसार ही अनुमन्य होगा। उदाहरणार्थ सामुदायिक सुविधाओं में अस्पताल उपयोग के अन्तर्गत केवल अस्पताल तथा उसकी आनुषांगिक क्रियायें ही अनुमन्य होंगी।

17.8.2 महायोजना में प्रस्तावित किसी भू-उपयोग जोन के अंतर्गत वर्तमान वन क्षेत्र या सार्वजनिक सुविधाओं एवं उपयोगिताओं से सम्बन्धित स्थल, जैसे पार्क, क्रीड़ास्थल तथा सड़क आदि का वर्तमान वास्तविक उपयोग वही रहेगा भले ही महायोजना में उन स्थलों का प्रमुख भू-उपयोग अन्यथा दर्शाया गया हो।

17.8.3 यदि अधिनियम के अंतर्गत किसी परिक्षेत्र (जोन) की परिक्षेत्रीय विकास योजना या किसी स्थल का ले आउट प्लान सक्षम अधिकारी स्तर से अनुमोदित है तो ऐसी स्थिति में उक्त स्थल/भूखण्ड का अनुमन्य भू-उपयोग परिक्षेत्रीय विकास योजना या विन्यास मानचित्र में निर्दिष्ट उपयोग के अनुसार ही होगा।

17.8.4 प्रस्तावित जोनिंग रेगुलेशन्स के अंतर्गत सभी भू-उपयोग श्रेणियों अनुमन्य, सशर्त अनुमन्य, में विकास एवं निर्माण कार्य भवन उपविधि के अनुसार ही स्वीकृत किया जाना अपेक्षित है।

17.9 परिभाषाएँ :

17.9.1 इन रेगुलेशन्स हेतु “सक्षम प्राधिकारी” का तात्पर्य उ० प्र० नगर योजना और विकास अधिनियम 1973 के अंतर्गत घोषित, मेरठ विकास प्राधिकरण बोर्ड, मेरठ है।

17.9.2 “निर्मित क्षेत्र” का तात्पर्य ऐसे क्षेत्र से है, जो मेरठ महायोजना में इसे निर्मित आवासीय क्षेत्र के रूप में परिभाषित किया गया है।

17.9.3 “विकासशील/अविकसित क्षेत्र” का तात्पर्य ऐसे क्षेत्र से है जो निर्मित क्षेत्र के बाहर परन्तु विकास क्षेत्र के अंतर्गत हो।

17.10. भू-उपयोग परिसरों/क्रियाओं की परिभाषाएँ :

17.11 आवासीय :

17.11.1 शुद्ध आवासीय क्षेत्र :

महायोजना/जोनल प्लान/सैकटर प्लान/ले-आउट प्लान में चिह्नित ऐसे आवासीय क्षेत्र जहाँ सामान्यतः अनुमन्य तथा सशर्त अनुमन्य भू-उपयोगों के अतिरिक्त विशेष अनुमति से कोई अन्य उपयोग अथवा भू-उपयोग परिवर्तन अनुमन्य न हो।

17.11.2 मिश्रित आवासीय क्षेत्र :

महायोजना/जोनल प्लान/सैकटर प्लान/ले-आउट प्लान में चिह्नित ऐसे आवासीय क्षेत्र जहाँ सशर्त तथा विशेष अनुमति से अनुमन्य भू-उपयोगों के अतिरिक्त आनुषांगिकता एवं कार्यपूर्ति के आधार पर भू-उपयोग परिवर्तन भी अनुमन्य हो।

17.11.3 एकल आवास :

वह परिसर जिसमें स्वतंत्र आवासीय इकाईयाँ (भूखण्डीय आवास) हों।

17.11.4 समूह आवास (ग्रुप हाऊसिंग) :

वह परिसर जिसमें दो या इससे अधिक मंजिल का भवन होगा व प्रत्येक तल पर स्वतंत्र आवासीय इकाईयाँ होंगी तथा जिसमें भूमि एवं सेवाओं, खुले स्थलों व आवागमन के रास्ते की भागीदारी एवं सह-स्वामित्व होगा।

17.11.5 आनुषांगिक कर्मचारी आवास :

वह परिसर जिसमें किसी प्रमुख उपयोग में कार्यरत कर्मचारियों हेतु उसी उपयोग में आवासीय ईकाईयों का प्राविधान स्वतंत्र अथवा समूह के रूप में किया गया हो।

17.11.6 चौकीदार/संतरी आवास :

वह परिसर जिसमें आनुषांगिक उपयोग की सुरक्षा एवं रख-रखाव से सम्बद्ध व्यक्तियों हेतु आवासीय व्यवस्था की गई हो।

17.12 व्यवसायिक :

17.12.1 फुटकर दुकानें :

वह परिसर जहाँ आवश्यक वस्तुओं की बिक्री सीधे उपभोक्ता को की जाती हो।

17.12.2 शोरूम :

वह परिसर जहाँ वस्तुओं की बिक्री एवं उनका संग्रह उपभोक्ताओं को प्रदर्शित करने की व्यवस्था के साथ की जाती है।

17.12.3 आटा चक्की :

वह परिसर जहाँ गेहूँ, मसालों, इत्यादि सूखे भोजन पदार्थों को पीसकर दैनिक प्रयोग हेतु तैयार किया जाता हो।

17.12.4 थोक मण्डी/व्यापार :

वह परिसर जहाँ माल और वस्तुएँ थोक व्यापारियों को बेची और सुपुर्द की जाती हैं। परिसर में भण्डारण व गोदाम और माल चढ़ाने एवं उतारने की सुविधाएँ भी शामिल हैं।

17.12.5 कोल्ड स्टोरेज (शीतगृह) :

वह परिसर जहाँ आवश्यक तापमान आदि बनाए रखने के लिए यान्त्रिक और विद्युत साधनों का प्रयोग करके आवृत्त स्थान में नाशवान वस्तुओं का भण्डारण किया जाता हो।

17.12.6 होटल :

वह परिसर, जिसका उपयोग ठहरने के लिए खाने सहित या खाने रहित शुल्क अदायगी करने पर किया जाता है।

17.12.7 मोटल :

वह परिसर, जो नगरीय सीमाओं के बाहर मुख्य मार्ग के किनारे स्थित हो और जहाँ यात्रियों की सुविधाओं के लिए खान-पान का प्रबन्ध तथा वाहनों के लिए पार्किंग की व्यवस्था हो।

17.12.8 कैन्टीन :

वह परिसर जिसे संस्था के कर्मचारियों के लिए कुकिंग सुविधाओं सहित खाद्य पदार्थों की व्यवस्था करने के लिए उपयोग किया जाता हो। इसमें बैठने का स्थान हो सकता है।

17.12.9 भोजनालय, जलपान गृह/रेस्टोरेंट :

वह परिसर जिसे कुकिंग सुविधाओं सहित व्यवसायिक आधार पर खाद्य पदार्थों की व्यवस्था करने के लिए उपयोग किया जाता हो। इसमें बैठने का स्थान आवृत्त या खुला अथवा दोनों प्रकार का हो सकता है।

17.12.10 सिनेमा :

वह परिसर जिसमें दर्शकों के बैठने के लिए आवृत्त स्थान सहित चलचित्र के प्रक्षेपण सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.12.11 मल्टीप्लेक्स (बहुसामुच्च) :

वह परिसर जिसमें फ़िल्म प्रदर्शन की नवीनतम तकनीकी सहित अन्य मनोरंजन सुविधाओं तथा आनुषांगिक व्यवसायिक क्रियाओं की व्यवस्था एक काम्पलेक्स में हो।

17.12.12 पी० सी० ओ०/सेल्यूलर मोबाइल सर्विस :

वह परिसर जहाँ से स्थानीय, अन्तर्राजीय, देश-विदेश इत्यादि में दूरभाष अथवा सेल्यूलर पर शुल्क अदा करके बातचीत किए जाने की व्यवस्था हो।

17.12.13 पैट्रोल/डीजल फिलिंग स्टेशन :

उपभोक्ताओं को पैट्रोलियम उत्पाद बेचने का परिसर जिसमें ओटोमोबाइल्स की सर्विसिंग भी शामिल हो सकती है।

17.12.14 गैस गोदाम/गैस अधिष्ठान :

वह परिसर जहाँ कुकिंग गैस या गैस सिलिन्डरों का भण्डारण किया जाता हो।

17.12.15 जंकयार्ड/कबाड़खाना :

वह परिसर जहाँ निष्प्रयोज्य माल, वस्तुओं और सामग्री की बिक्री और खरीद सहित आवृत्त अथवा, अर्द्ध-आवृत्त अथवा खुला भण्डारण किया जाता है।

17.12.16 भण्डारण गोदाम, वेयर-हाउसिंग :

वह परिसर जिसे सम्बन्धित वस्तुओं की आवश्यकता के अनुसार माल और वस्तुओं के केवल भण्डारण के लिए उपयोग किया जाता हो। ऐसे परिसर में सड़क परिवहन या रेल परिवहन, जैसी भी स्थिति हो, द्वारा माल चढ़ाने और उतारने की सुविधाएं शामिल हैं।

17.13 औद्योगिक :

17.13.1 खनन सम्बन्धी उद्योग :

वह परिसर जिसमें पत्थर एवं अन्य भूमिगत सामग्रियों को खोदकर निकालने एवं प्रोसेसिंग का कार्य किया जाता हो।

17.13.2 साप्टवेयर/सूचना प्रौद्योगिकी पार्क :

वह परिसर जहाँ सूचना प्रौद्योगिकी में प्रयोग होने वाले कम्प्यूटर साप्टवेयर, इस क्षेत्र के अद्यतन प्रौद्योगिकी के अन्य साप्टवेयर इत्यादि का निर्माण किया जाता हो।

17.13.3 तेल डिपो :

वह परिसर जहाँ सभी सम्बन्धित सुविधाओं सहित पेट्रोलियम उत्पाद का भण्डारण किया जाता हो।

17.14 कार्यालय :

17.14.1 राजकीय कार्यालय :

वह परिसर जिसका उपयोग केन्द्रीय/राज्य सरकार के कार्यालयों के लिए किया जाता हो।

17.14.2 स्थानीय निकाय कार्यालय :

वह परिसर जिसका उपयोग स्थानीय निकायों के कार्यालयों के लिए किया जाता हो।

17.14.3 अर्द्ध-राजकीय कार्यालय :

वह परिसर जिसका उपयोग किसी अधिनियम के अन्तर्गत स्थापित अभिकरण, निकाय, परिषद, आदि के कार्यालयों के लिये किया जाता हो।

17.14.4 निजी कार्यालय :

वह परिसर जिसमें किसी एक या छोटे ग्रुप द्वारा व्यवसायिक कार्यों हेतु कन्सल्टेन्सी/सर्विस प्रदान की जाती हो जैसे चार्टड एकाउन्टेन्ट, अधिवक्ता, चिकित्सक, वास्तुविद, डिजाइनर, कम्प्यूटर प्रोग्रामर, टूर एवं ट्रैवल एजेन्ट इत्यादि।

17.14.5 बैंक :

वह परिसर जिसमें बैंकों के कार्य और प्रचालन को पूरा करने के लिए व्यवस्था हो।

17.14.6 वाणिज्यिक/व्यवसायिक कार्यालय :

वह परिसर जो व्यवसायिक प्रतिष्ठानों के कार्यालयों के लिए उपयोग किया जाता हो।

17.14.7 श्रमिक कल्याण :

वह परिसर जहाँ श्रमिकों के कल्याण और विकास को बढ़ावा देने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.14.8 अनुसंधान एवं विकास केन्द्र/शोध केन्द्र :

वह परिसर जहाँ सामान्य जनता एवं श्रेणी विशेष के लिए अनुसंधान एवं विकास के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.14.9 मौसम अनुसन्धान केन्द्र :

वह परिसर जहाँ मौसम और उससे सम्बन्धित आँकड़ों के अध्ययन/अनुसंधान और विकास के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.14.10 माईक्रोवेव तथा वायरलैस केन्द्र :

वह परिसर जिसका उपयोग संचार उद्देश्यों के लिए किया जाता हो, जिसमें टावर भी सम्मिलित हैं।

17.15 सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाएं :

17.15.1 अतिथिगृह/निरीक्षणगृह :

वह परिसर जहाँ सरकारी/अर्द्ध-सरकारी उपक्रम, कम्पनी के स्टाफ तथा अन्य व्यक्तियों को लघु अवधि के लिए ठहराया जाता है।

17.15.2 धर्मशाला :

वह परिसर जिसमें लाभरहित आधार पर लघु अवधि के अस्थायी आवास की व्यवस्था होती है।

17.15.3 बोर्डिंग / लॉजिंग हाउस :

वह परिसर, जिसके कमरे आवासीय सुविधा हेतु दीर्घावधि हेतु किराए पर दिए जाते हैं।

17.15.4 अनाथालय :

वह परिसर जहाँ अनाथ बच्चों के रहने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो। इसमें शैक्षिक सुविधाओं की भी व्यवस्था हो सकती है।

17.15.5 रैन-बसेरा :

वह परिसर जिसमें बिना शुल्क या नाम मात्र के शुल्क से रात्रि के समय रहने की व्यवस्था होती है।

17.15.6 सुधारालय :

वह परिसर जहाँ अपराधियों को रखने और उनका सुधार करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.7 हैण्डीकौप्ड चिल्ड्रन हाउस :

वह परिसर जहाँ अपाहिज तथा मानसिक रूप से अशक्त बच्चों के सुधार तथा चिकित्सा की सुविधाओं की व्यवस्था हो। इसका प्रबन्ध व्यवसायिक अथवा गैर-व्यवसायिक आधार पर किसी एक व्यक्ति या संस्था द्वारा किया जा सकता है।

17.15.8 शिशु गृह एवं दिवस देखभाल केन्द्र (Day Care Centre) :

वह परिसर जहाँ दिन के समय शिशुओं के लिए नर्सरी सुविधाओं की व्यवस्था हो। केन्द्र का प्रबन्ध व्यवसायिक आधार पर किसी एक व्यक्ति या किसी संस्था द्वारा किया जा सकता है।

17.15.9 उच्च माध्यमिक / इन्टर विद्यालय :

वह परिसर जहाँ 10वीं/12वीं कक्षा तक के विद्यार्थियों के लिए शिक्षण एवं खेल-कूद सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.10 महाविद्यालय :

वह परिसर जहाँ किसी विश्वविद्यालय के अन्तर्गत स्नातक/स्नातकोत्तर पाठ्यक्रमों के लिए शिक्षण एवं खेल-कूद तथा अन्य सम्बन्धित सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.11 पॉलीटेक्निक :

वह परिसर जहाँ तकनीकी क्षेत्र में डिप्लोमा स्तर तक पाठ्यक्रमों के लिए प्रशिक्षण सुविधाओं की व्यवस्था हो। इसमें तकनीकी स्कूल, औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान शामिल होंगे।

17.15.12 मैडिकल / डेन्टल कालेज :

वह परिसर जहाँ मानव विज्ञान के अन्तर्गत रोगों का उपचार डेन्टल, आपरेशन, इत्यादि तथा शिक्षण एवं शोध कार्य किया जाता हो।

17.15.13 उच्च तकनीकी संस्थान :

वह परिसर जहाँ तकनीकी क्षेत्र में स्नातक या स्नातकोत्तर तक की शिक्षा तथा प्रशिक्षण सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.14 कुटीर उद्योग प्रशिक्षण :

वह परिसर जहाँ घरेलू/लघु/सेवा उद्योग जैसे सिलाई, बुनाई, कढ़ाई, पेन्टिंग, कम्प्यूटर, टूर एवं ट्रेवल्स इत्यादि का प्रशिक्षण दिया जाता हो।

17.15.15 प्रबन्धन संस्थान :

वह परिसर जहाँ प्रबन्धन क्षेत्र में शिक्षण/प्रशिक्षण सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.16 सामान्य शैक्षिक संस्थान :

वह परिसर जहाँ गैर-तकनीकी शिक्षा दी जाती हो।

17.15.17 डाकघर :

वह परिसर जहाँ जनता के उपयोगार्थ डाक प्रेषण के लिये सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.18 डाक एवं तारघर :

वह परिसर जहाँ जनता के उपयोगार्थ डाक एवं दूरसंचार सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.19 टेलीफोन कार्यालय/केन्द्र :

वह परिसर जहाँ सम्बन्धित क्षेत्र के लिए टेलीफोन पद्धति के केन्द्रीय प्रचालन के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.20 रेडियो व टेलीविजन केन्द्र :

वह परिसर जहाँ सम्बन्धित माध्यम द्वारा खबरें और अन्य कार्यक्रम रिकार्ड करने तथा प्रसारित करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.21 कारागार :

वह परिसर जहाँ विधि के अन्तर्गत अपराधियों को नजरबन्द करने, कैद करने और उन्हें सुधारने के लिये सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.22 पुलिस स्टेशन :

वह परिसर जहाँ स्थानीय पुलिस कार्यालय के लिये सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.23 नर्सिंग होम :

वह परिसर जहाँ 30 शैय्याओं तक अन्तरंग और बाह्य रोगियों के लिए चिकित्सा सुविधाओं की व्यवस्था हो तथा इसका प्रबन्धन व्यवसायिक आधार पर किसी डाक्टर या डाक्टर के समूह द्वारा किया जाता हो।

17.15.24 अस्पताल :

वह परिसर जहाँ अन्तरंग और बहिरंग रोगियों की चिकित्सा के लिए सामान्य या विशेषीकृत प्रकार की चिकित्सा सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.25 क्लीनिक/पॉलीक्लीनिक :

वह परिसर जहाँ बहिरंग रोगियों के इलाज के लिये सुविधाओं की व्यवस्था किसी डाक्टर/डाक्टरों के समूह द्वारा की जाती है।

17.15.26 स्वास्थ्य केन्द्र/परिवार कल्याण केन्द्र/हेल्थ सेंटर :

वह परिसर जहाँ 30 शैय्याओं तक अन्तरंग और बहिरंग रोगियों की चिकित्सा के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो। स्वास्थ्य केन्द्र का प्रबन्ध गैर-व्यवसायिक आधार पर सार्वजनिक या धर्मार्थ या अन्य संस्था द्वारा किया जा सकता है। इसमें परिवार कल्याण केन्द्र शामिल है।

17.15.27 डिस्पेन्सरी :

वह परिसर जहाँ चिकित्सा परामर्श की सुविधाओं और दवाईयों की व्यवस्था हो और जिसका प्रबन्ध सार्वजनिक या धर्मार्थ या अन्य संस्थाओं द्वारा किया जाता हो।

17.15.28 पैथोलॉजीकल प्रयोगशाला :

वह परिसर जहाँ बीमारी के लक्षणों का पता लगाने के लिए विभिन्न प्रकार की जाँच करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.29 सभा भवन, सामुदायिक भवन :

वह परिसर जहाँ सभा, सामाजिक तथा सांस्कृतिक गतिविधियों के लिए व्यवस्था हो।

17.15.30 योग, मनन, अध्यात्मिक, धार्मिक प्रवचन केन्द्र/सत्संग भवन :

वह परिसर जहाँ स्वयं सिद्धि, बुद्धि और शरीर के उच्च गुणों की उपलब्धि, अध्यात्मिक और धार्मिक प्रवचन आदि से सम्बन्धित सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.31 धार्मिक भवन :

वह परिसर जिसका उपयोग उपासना तथा अन्य धार्मिक कार्यक्रमों के लिए किया जाता हो।

17.15.32 सामाजिक एवं सांस्कृतिक संस्थान/भवन :

वह परिसर जहाँ मुख्य रूप से गैर-व्यवसायिक आधार पर जनता या स्वैच्छिक रूप से किसी व्यक्ति/संस्था द्वारा सामाजिक-सांस्कृतिक कार्यक्रमों के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.33 सांस्कृतिक केन्द्र :

वह परिसर जहाँ किसी संस्था, राज्य और देश के लिए सांस्कृतिक सेवाओं हेतु सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.34 बारातघर/बैंकेट हॉल :

वह परिसर जिसका उपयोग वैवाहिक कार्यक्रमों तथा अन्य सामाजिक समारोहों के लिए किया जाता है।

17.15.35 ऑडिटोरियम :

वह परिसर जहाँ संगीत सभा, नाटक, संगीत प्रस्तुतीकरण समारोह आदि जैसे विभिन्न प्रदर्शनों के लिए मंच और दर्शकों के बैठने की व्यवस्था हो।

17.15.36 खुली नाट्यशाला :

वह परिसर जहाँ खुले में दर्शकों के बैठने और प्रदर्शन के लिए मंच की सुविधाओं, आदि की व्यवस्था हो।

17.15.37 थिएटर/नाट्यशाला :

वह परिसर जहाँ दर्शकों के बैठने और प्रदर्शन के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.38 म्यूजियम/अजायबघर :

वह परिसर जहाँ पुरावशेषों, प्राकृतिक इतिहास, कला आदि के उदाहरण देने के लिए वस्तुओं का संग्रह एवं प्रदर्शन करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.39 आर्ट गैलरी/प्रदर्शन केन्द्र :

वह परिसर जहाँ चित्रकारी, फोटोग्राफी, मूर्तिकला, भित्ति चित्रों, हस्तशिल्प या किसी विशेष वर्ग के उत्पादों की प्रदर्शनी और सजावट के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.40 संगीत/नृत्य/नाट्य प्रशिक्षण/कला केन्द्र :

वह परिसर जहाँ संगीत, नृत्य तथा नाट्य कला का प्रशिक्षण देने और सिखाने की व्यवस्था हो।

17.15.41 पुस्तकालय/लाइब्रेरी :

वह परिसर जहाँ सामान्य जनता या श्रेणी विशेष के लिए पढ़ने और संदर्भ के लिए पुस्तकों के संग्रहण की व्यवस्था हो।

17.15.42 वाचनालय :

वह परिसर जहाँ जनता या श्रेणी विशेष के लिए समाचार पत्र, पत्रिकाएँ, आदि पढ़ने की व्यवस्था हो।

17.15.43 सूचना केन्द्र :

वह परिसर जहाँ राज्य तथा देश की विभिन्न गतिविधियों की सूचनाओं के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.44 अग्निशमन केन्द्र :

वह परिसर जहाँ उससे सम्बद्ध क्षेत्र के लिए आग बुझाने की सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.45 समाज कल्याण केन्द्र :

वह परिसर जहाँ समाज के कल्याण और विकास को बढ़ावा देने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो तथा यह सार्वजनिक या धर्मार्थ या अन्य संस्था द्वारा चलाया जाता हो।

17.15.46 विद्युत शवदाह गृह :

वह परिसर जहाँ शवों को विद्युत दाहक द्वारा जलाने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.47 शमशान :

वह परिसर जहाँ शवों को जलाकर अन्तिम धार्मिक कृत्य को पूरा करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.48 कब्रिस्तान :

वह परिसर जहाँ शवों को दफनाने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.49 डम्पिंग ग्राउण्ड :

वह परिसर जहाँ नगर के विभिन्न क्षेत्रों से कूड़ा (सालिड वेस्ट) इकट्ठा करके अन्तिम उपचार होने तक जमा किया जाता हो।

17.15.50 सीवेज ट्रीटमेंट प्लान्ट :

वह परिसर जहाँ ठोस एवं तरल अपशिष्टों को तकनीकी रासायनिक क्रिया द्वारा हानि रहित बनाया जाता हो।

17.15.51 सार्वजनिक उपयोगिताओं एवं सेवाओं से सम्बन्धित भवन/प्रतिष्ठान :

वह परिसर जहाँ सार्वजनिक उपयोग के लिए जल भण्डारण तथा उसकी आपूर्ति हेतु ओवरहेड/भूमिगत टैंक, पम्प हाउस, आदि, सीवरेज से सम्बन्धित आक्सीकरण तालाब, सेप्टिक टैंक, सीवरेज पम्पिंग स्टेशन, आदि हों। इसमें सार्वजनिक शौचालय, मूत्रालय व कूड़ादान भी शामिल हैं।

17.15.52 विद्युत पावर प्लांट/विद्युत केन्द्र/सब-स्टेशन :

वह परिसर जहाँ बिजली के उत्पादन/वितरण के लिए विद्युत संस्थान, आदि लगे हों।

17.15.53 मेला स्थल :

वह परिसर जहाँ सहभागियों के समूह के लिए प्रदर्शनी और सजावट तथा अन्य सांस्कृतिक/धार्मिक गतिविधियों हेतु सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.15.54 धोबी घाट :

वह परिसर जिसका उपयोग धोबियों द्वारा कपड़े धोने और सुखाने हेतु किया जाता हो।

17.16 यातायात एवं परिवहन :

17.16.1 पार्किंग स्थल :

वह परिसर जिसका उपयोग गाड़ियों की पार्किंग के लिए किया जाता हो।

17.16.2 बस स्टैन्ड :

वह परिसर जिसका उपयोग जनसुविधा एवं सेवा के लिए लघु अवधि हेतु बसें खड़ी करने के लिए सार्वजनिक परिवहन एजेन्सी अथवा किसी संस्था द्वारा किया जाता हो।

17.16.3 मोटर गैराज/सर्विस गैराज तथा वर्कशाप :

वह परिसर जिसमें आटोमोबाइल्स की सर्विसिंग और मरम्मत की जाती हो।

17.16.4 टैक्सी/टैम्पो/रिक्शा स्टैन्ड :

वह परिसर जिसका उपयोग व्यवसायिक/गैर व्यवसायिक आधार पर चलने वाली मध्यवर्ती सार्वजनिक परिवहन गाड़ियों की पार्किंग के लिए किया जाता हो।

17.16.5 मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण केन्द्र :

वह परिसर जहाँ आटोमोबाइल्स ड्राइविंग के प्रशिक्षण के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.16.6 ट्रान्सपोर्ट नगर :

वह परिसर जिसका उपयोग ट्रकों के लिए लघु अथवा दीर्घावधि हेतु खड़ी करने के लिए किया जाता हो। इसमें ट्रक एजेन्सी के कार्यालय, गाड़ियों की मरम्मत एवं सर्विसिंग, ढाबे, स्पेयर पार्ट शॉप्स तथा गोदाम, आदि भी हो सकते हैं।

17.16.7 धर्मकाँटा :

वह परिसर जहाँ भरे हुए अथवा खाली ट्रकों का वजन मापा जाता हो।

17.16.8 बस डिपो :

वह परिसर जिसका उपयोग बसों की पार्किंग, रख-रखाव और मरम्मत के लिए सार्वजनिक परिवहन एजेन्सी या इसी प्रकार किसी अन्य एजेन्सी द्वारा किया जाता हो। इसमें वर्कशाप भी हो सकता है।

17.17 पार्क, खुले स्थल, हरित पट्टी एवं क्रीड़ा—स्थल :

17.17.1 पार्क :

वह परिसर जिसमें मनोरंजनात्मक गतिविधियों के लिए लान, खुला स्थल, हरियाली आदि समानार्थी व्यवस्थाएँ हों। इसमें भू—दृश्य, पार्किंग सुविधा, सार्वजनिक शौचालय, फेन्सिंग, आदि सम्बन्धित आवश्यकताओं की व्यवस्था हो सकती है।

17.17.2 क्लब :

सभी सम्बन्धित सुविधाओं सहित वह परिसर जिसका उपयोग समाजिक और मनोरंजनात्मक उद्देश्यों के लिए लोगों के समूह द्वारा किया जाता है।

17.17.3 क्रीड़ा—स्थल / खेल का मैदान :

आउटडोर खेलों के लिए उपयोग किया जाने वाला परिसर जिसमें पार्किंग सुविधा, सार्वजनिक शौचालय, आदि की व्यवस्था हो।

17.17.4 मनोरंजन पार्क (Amusement Park) :

वह परिसर जहाँ मनोरंजनात्मक उद्देश्यों के पार्क, तथा मनोरंजन से सम्बन्धित अन्य सुविधाओं के लिए पार्क या मैदान हो।

17.17.5 स्टेडियम :

वह परिसर जिसमें खिलाड़ियों के लिए सम्बन्धित सुविधाओं सहित दर्शकों के बैठने के स्थान के लिए मण्डप भवन और स्टेडियम की व्यवस्था हो।

17.17.6 ट्रैफिक पार्क :

पार्क के रूप में वह परिसर जहाँ यातायात और संकेतन के सम्बन्ध में बच्चों को जानकारी और शिक्षा देने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.17.7 स्वीमिंग पूल (तरण—ताल) :

वह परिसर जिसमें तैरने, दर्शकों के बैठने तथा आनुषांगिक सुविधाओं जैसे ड्रेसिंग—रूम, शौचालय, आदि की व्यवस्था हो।

17.17.8 पिकनिक स्थल / शिविर स्थल :

पर्यटक या मनोरंजनात्मक केन्द्र के अन्दर स्थित परिसर जिसका उपयोग मनोरजनात्मक या अवकाश उद्देश्य के लिए थोड़ी अवधि तक ठहरने के लिये किया जाता है।

17.17.9 फ्लाइंग क्लब :

वह परिसर जिसका उपयोग ग्लाइडरों और अन्य छोटे वायुयानों पर प्रशिक्षण प्राप्त करने और फन—राइडिंग के लिए किया जाता हो।

17.17.10 शूटिंग रेञ्ज :

वह परिसर जो विभिन्न प्रकार की पिस्टल्स/बन्दूकों को चलाने, निशाना साधने, इत्यादि के प्रशिक्षण/प्रेक्षिट्स को प्रयोग में लाया जाता है।

17.18 कृषि :

17.18.1 नर्सरी/पौधशाला :

वह परिसर जहाँ छोटे पौधों को उगाने और बिक्री के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो।

17.18.2 दुग्धशाला/डेयरी फार्म :

वह परिसर जहाँ डेयरी—उत्पाद बनाने और तैयार करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो। इसमें पशुओं के शैँडों के लिए अस्थायी ढाँचा हो सकता है।

17.18.3 कुकुटशाला (पोल्ट्री फार्म) :

वह परिसर जहाँ मुर्गी, बत्तख आदि पक्षियों के अण्डे, माँस आदि उत्पादों के व्यवसाय के लिए सुविधाओं की व्यवस्था हो। इसमें पक्षियों के शैँड हो सकते हैं।

17.18.4 फार्म हाउस :

वह परिसर जहाँ फार्म के स्वामी के उपयोग हेतु उसी कृषि भूमि पर आवासीय भवन हो।

17.18.5 उद्यान :

वह परिसर जिसे फूलों/फलों के प्रयोजनार्थ पेड़—पौधे लगाने हेतु उपयोग किया जाता हो।

17.18.6 दुग्ध संग्रह केन्द्र :

वह परिसर जहाँ सम्बद्ध क्षेत्र से किसी डेयरी हेतु दूध संग्रहण किया जाता हो।

17.18.7 कृषि उपकरणों की मरम्मत एवं सर्विसिंग :

वह परिसर जहाँ कृषि में प्रयोग होने तथा मैकेनिकल/इलैक्ट्रिकल उपकरण जैसे ट्रैक्टर, हारवेस्टर, इत्यादि की सर्विसिंग की जाती हो।

17.19 अन्य परिसर :

17.19.1 वन :

वह परिसर जिसमें प्राकृतिक अथवा मनुष्य द्वारा लगाये पेड़—पौधे हों। इसमें नगर वन भी शामिल होंगे।

17.19.2 स्मारक :

दर्शकों के लिए सभी सुविधाओं सहित वह परिसर जहाँ भूतकाल से सम्बन्धित संरचनाएँ या किसी महत्वपूर्ण व्यक्ति की याद में मकबरा, समाधि या स्मारक बना हुआ हो।

17.19.3 चिड़ियाघर/जल—जीवशाला :

वह परिसर जिसका उपयोग सभी सम्बन्धित सुविधाओं सहित प्रदर्शनी तथा अध्ययन के लिए जानवरों, जीव—जन्तुओं और पक्षियों के समूह सहित उद्यान या पार्क या जल—जीवशाला के रूप में किया जाता हो।

17.19.4 पक्षी शरण स्थल :

सभी सम्बन्धित सुविधाओं सहित पक्षियों के परिरक्षण और पालन—पोषण के लिए विस्तृत पार्क या वन के रूप में परिसर।

17.20 फ्लोटिंग उपयोग :

वह उपयोग जिसके लिए महायोजना/जोनल प्लान/सेक्टर प्लान/ले—आउट प्लान में अलग से क्षेत्र आरक्षित नहीं है, परन्तु जो विकासकर्ता/निर्माणकर्ता द्वारा अनुज्ञा हेतु आवेदन किए जाने पर निर्धारित होगा।

17.21 राजमार्ग सुविधा क्षेत्र :

राजमार्ग सुविधा क्षेत्र को राजमार्ग के साथ आरओडब्ल्यू के दोनों ओर 300 मीटर की दूरी पर प्रदान किए गए क्षेत्र के रूप में परिभाषित किया गया है। भूमि उपयोग के प्रकार और अनुमत गतिविधियाँ कृषि उपयोग के समान हैं।

17.22 प्रमुख भू—उपयोग जोन्स में सशर्त अनुमन्य क्रियाओं/उपयोगों हेतु अनिवार्य शर्तें एवं प्रतिबन्ध :

1. भूतल पर चौकीदारी/संतरी आवास।
2. भूतल छोड़कर ऊपरी तलों पर आवास, समूह आवास, की उपविधियों के प्राविधानों के अनुसार।
3. योजना के कुल क्षेत्रफल के 5 प्रतिशत तक केवल संबंधित कर्मचारियों हेतु।
4. योजना के कुल क्षेत्रफल का अधिकतम 0.4 हेक्टेयर अथवा कुल क्षेत्रफल का 5 प्रतिशत दोनों में जो भी कम हो।
5. भूतल को छोड़कर अनुवर्ती तलों के तल क्षेत्रफल का 10 प्रतिशत केवल सम्बन्धित कर्मचारियों हेतु।
6. न्यूनतम 12 मीटर चौड़े मार्ग पर।
7. न्यूनतम 18 मीटर चौड़े मार्ग पर।
8. न्यूनतम 24 मीटर चौड़े मार्ग पर।
9. न्यूनतम 30 मीटर चौड़े मार्ग पर।
10. न्यूनतम 12 मीटर चौड़े मार्ग पर अधिकतम 20 शैय्याओं तक।
11. न्यूनतम 18 मीटर चौड़े मार्ग पर अधिकतम 50 शैय्याओं तक।
12. केवल महायोजना में चिह्नित थोक वाणिज्यिक केन्द्र/स्थलों के अंतर्गत।
13. केवल दुर्बल/अल्प आय वर्ग की योजनाओं में (अनुलग्नक 2 के अनुसार)।
14. ज्वलनशील, नाशवान एवं आपात वस्तुओं को छोड़कर अन्य वस्तुओं का भण्डारण।
15. केवल शहर की विकसित आबादी के बाहर।
16. पाँच हार्स पावर तक (अनुलग्नक 2 के अनुसार)।
17. राइट ॲफ वे के बाहर।
18. न्यूनतम 12 मीटर चौड़े मार्ग पर अधिकतम 5 हार्स पावर तक।
19. अनुमन्य एफ० ए० आर० का 25% अथवा 100 वर्ग मीटर।
20. अधिकतम अनुमन्य भू—आच्छादन का 10 प्रतिशत।

21. केवल आनुषांगिक उपयोग हेतु।
22. केवल खुले रूप में एवं अस्थायी।
23. केवल संक्रामक रोगों से सम्बन्धित।
24. न्यूनतम 12 मीटर चौड़े मार्ग पर केवल 3 स्टार तक।
25. न्यूनतम 24 मीटर चौड़े मार्ग पर 3 स्टार से अधिक।
26. 10 हार्स पावर तक (अनुलग्नक 3) के अनुसार।
27. नवीन टाउनशिप/योजना के भाग के रूप में।
28. महायोजना में बाजार क्षेत्र के लिए निर्धारित उपविधियों के अनुसार।
29. यातायात नगर एवं बस स्टेन्ड के भू-विन्यास के अनुसार।
30. अनुमन्य एफ० ए०आर०का 10 प्रतिशत अथवा 100 वर्ग मीटर दोनों में जो भी कम केवल औद्योगिक इकाई के उत्पाद के प्रदर्शन एवं विक्रय हेतु।
31. महायोजना की नीतियों के अनुरूप।

17.23 विशेष अनुमति से अनुमन्य क्रियाओं (ACTIVITIES) हेतु अपेक्षाएँ:

प्रमुख भू-उपयोग जोन्स में विशेष अनुमति से अनुमन्य क्रियाओं (ACTIVITIES) उपयोगों की अनुमति सक्षम प्राधिकारी द्वारा निम्न परिस्थितियों तथा शर्तों एवं प्रतिबन्धों के अधीन दी जायेगी ।

1. विकास क्षेत्र/विशेष विकास क्षेत्र के अंतर्गत किसी भी प्रमुख भू-उपयोग जोन में सक्षम प्राधिकारी द्वारा विशेष परिस्थितियों में अन्य क्रियाओं की अनुमति दिये जाने से पूर्व ऐसे प्रत्येक मामले में निम्न समिति द्वारा परीक्षण किया जायेगा । जिसकी संस्तुति प्राधिकरण बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत की जायेगी और बोर्ड के अनुमोदनोपरान्त ही अनुज्ञा प्रदान की जायेगी ।
 - (अ) विकास प्राधिकरण के उपाध्यक्ष अथवा उनके द्वारा नामित अधिकारी ।
 - (ब) मुख्य नगर एवं ग्राम नियोजक, उत्तर प्रदेश अथवा उनके प्रतिनिधि ।
 - (स) अध्यक्ष विकास प्राधिकरण द्वारा नामित प्राधिकरण बोर्ड के एक गैर सरकारी सदस्य ।
- विशेष अनुमति से अनुमन्य क्रियाओं हेतु प्रत्येक प्रकरण में गुण-अवगुण के आधार पर उपरोक्त समिति द्वारा निम्न व्यवस्थायें सुनिश्चित की जायेगी ।
- (i) प्रमुख भू-उपयोग जोन की आधारभूत अवस्थावनाओं तथा जलापूर्ति, ड्रेनेज, सीवरेज, विद्युत आपूर्ति, खुले स्थल तथा यातायात, पार्किंग इत्यादि पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।
 - (ii) प्रस्तावित क्रिया के कारण अगल बगल के भूखण्डों/भवनों के निजी परिसरों में प्रकाश एवं संचालन तथा प्राइवेसी भंग न हो ।
 - (iii) प्रस्तावित क्रिया के कारण प्रमुख भू-उपयोग जोन में किसी प्रकार की ध्वनि/धुँआ/दुर्गन्ध इत्यादि के प्रदूषण की सम्भावना न हो ।

- (iv) प्रस्तावित क्रिया यथासम्भव मुख्य भू-उपयोग के बाहरी क्षेत्र/किनारों पर मुख्य मार्ग पर अथवा पृथक रूप में स्थित हो ।
 - (v) प्रस्तावित क्रिया की स्वीकृति इस शर्त के साथ प्रदान की जायेगी कि भवन का अधिकतम एफ० ए० आर० एवं ऊँचाई प्रमुख भू-उपयोग अथवा प्रस्तावित क्रिया में से जो भी कम हो के प्राविधानों के अंतर्गत है ।
 - (vi) प्रमुख भू-उपयोग जैसे कृषि हरित पट्टी, हरित पट्टी, पार्क एवं खुले स्थल जो सामान्य रूप से खुले क्षेत्र के रूप में प्रस्तावित हैं में यदि विशेष अनुमति से कोई क्रिया अनुमन्य की जाती है तो प्रस्तावित क्रिया की स्वीकृति इस शर्त के साथ प्रदान की जायेगी कि प्रस्तावित क्रिया का अधिकतम आच्छादन एवं अधिकतम एफ०ए०आर० महायोजना में प्रस्तावित नीतियों के अनुरूप अनुमन्य होगा ।
2. किसी भी प्रमुख भू-उपयोग जोन में विशेष अनुमति से किसी क्रिया को अनुमन्य किये जाने की दशा में पार्किंग/सैट बैक इत्यादि में दर्शायी गयी भूमि भविष्य में मार्ग विस्तार/सार्वजनिक पार्किंग इत्यादि हेतु आवश्यकता पड़ने पर आवेदक द्वारा प्राधिकरण को निशुल्क हस्तान्तरित करनी होगी ।
3. जोनिंग रेगुलेशन्स में दर्शायी गयी क्रियाओं के अतिरिक्त प्रमुख भू-उपयोग के आनुषंगिक (COMPATIBLE) अन्य क्रियायें जिनका उल्लेख नहीं है, भी सक्षम प्राधिकारी द्वारा विशेष अनुमति से गुण-अवगुण के आधार पर अनुमन्य की जा सकेगी ।

टिप्पणी:

- (1) जोनिंग रेगुलेशन्स में सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमन्य किये जाने की दशा में समस्त क्रियाओं/उपयोगों के मानचित्र, प्रभावी भवन निर्माण एवं विकास उपविधि के अनुसार ही स्वीकृत किये जायेंगे । जिन क्रियाओं/उपयोगों हेतु भवन उपविधि में भू-आच्छादन, एफ.ए.आर., सैट बैक, पार्किंग आदि के बारे में प्राविधान नहीं है के सम्बन्ध में क्रिया विशेष की प्रकृति को दृष्टिगत रखते हुए उक्त समिति द्वारा प्राधिकरण बोर्ड को संस्तुति प्रस्तुत की जायेगी ।
- (2) विशेष अनुमति से किसी उपयोग/क्रिया की अनुमन्यता हेतु सक्षम प्राधिकारी बाध्य नहीं होंगे तथा आवेदक अधिकार के रूप में इसकी माँग नहीं कर सकेगा ।

17.24 प्रमुख भू-उपयोग जोन्स

वर्तमान नगरीय संरचना एवं भावी स्वरूप में निर्देशित विकास हेतु पूर्ण महायोजना क्षेत्र को निम्न 15 प्रमुख भू-उपयोग जोन्स में विभक्त किया गया है।

भू-उपयोग परिक्षेत्र :

1. निर्मित आवासीय क्षेत्र
2. बाजार क्षेत्र/सघन बाजार क्षेत्र
3. आवासीय
4. मिश्रित भू-उपयोग
5. व्यवसायिक
 - (अ) व्यवसायिक
 - (ब) थोक मण्डी
 - (स) वेयर हाउस
6. उद्योग
 - (अ) लघु/मध्यम/वृहद उद्योग
 - (ब) लोजिस्टिक पार्क
7. कार्यालय
 - (अ) केंद्रीय आलू अनुसंधान संस्थान (CPRI)
8. सार्वजनिक सुविधायें
 - (अ) शैक्षिक संस्थायें एवं सामुदायिक सुविधायें
 - (ब) ऐतिहासिक स्थल
 - (स) श्मशान एवं कब्रिस्तान
9. यातायात एवं परिवहन
 - (अ) बस अड्डा
 - (ब) ट्रांसपोर्ट नगर
 - (स) हवाई पट्टी
 - (द) कार्गो सैन्टर
 - (य) मार्ग वर्तमान/प्रस्तावित/आंतरिक
 - (र) आर.आर.टी.एस. डिपो
 - (ल) रेलवे लाइन/स्टेशन/रेलवे क्षेत्र

10. पार्क
 - (अ) पार्क एवं खुले स्थल/स्टेडियम
 - (ब) रीजनल पार्क/एस्यूजमेंट पार्क
 - (स) सीवेज ट्रीटमेंट एवं डम्पिंग ग्राउण्ड
11. ग्रीन वर्ज (हरित पट्टी)
12. ग्रामीण आबादी/भावी विस्तार
13. नगरीय कृषि क्षेत्र
14. कृषि क्षेत्र
15. राजमार्ग सुविधा क्षेत्र

नोट : बाजार क्षेत्र एवं मिश्रित भू-उपयोग परिक्षेत्र महायोजना की नीतियों के परिप्रेक्ष्य में निर्धारित किये गये हैं। इनमें अनुमन्य क्रियायें जोनिंग मैट्रिक्स में दर्शायी गयी हैं।

| संकेताक्षर | | | संकेत |
|--|-----------------------------------|--|-------------------------------|
| ★ नि० आ० क्षे०: निर्मित आवासीय क्षेत्र | ★ उ० : उद्योग | ★ ग्र० व० : ग्रीन वर्ज | अनुमन्य उपयोग |
| ★ बा० क्षे० : बाजार क्षेत्र | ★ कार्य० : कार्यालय | ★ ग्रा० आ० : ग्रामीण आबादी/भावी विस्तार | सशर्त अनुमन्य उपयोग कोड |
| ★ आ० : आवासीय | ★ सा० सुवि० : सार्वजनिक सुविधायें | ★ न० क० क्षे० : नगरीय कृषि क्षेत्र | विशेष अनुमति से अनुमन्य उपयोग |
| ★ मि० भू० उ० : मिश्रित भू उपयोग | ★ या० परि० : यातायात परिवहन | ★ कृ० क्षे० : कृषि क्षेत्र | विशेष अनुमति से सशर्त अनुमन्य |
| ★ व्य० : व्यवसायिक | ★ पा० : पार्क एवं खले स्थान | ★ गा० सु० क्षे०: राजमार्ग सुविधा क्षेत्र | निषिद्ध उपयोग |

| | क्रियाएँ / उपयोग (Activities) | भू-उपयोग जोन्स | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|---|-----------------|----------|----|----------|----------------------------|--------|--------|-----------|----------|-----|---------|---------|-----------|-----------|-------------|--|
| | | निर्मित क्षेत्र | | | | विकासशील / अविकसित क्षेत्र | | | | | | | | | | | |
| | | निःआँक्षे० | बा०क्षे० | आ० | मि०भू०उ० | व्य० | उद्योग | कार्य० | सा० सुवि० | या० परि० | पा० | ग्र० ब० | ग्र० आ० | न०क०क्षे० | कृ० क्षे० | रा०सु०क्षे० | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |
| 1. | आवासीय | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | एकल आवास | 7 | 7 | | | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| 1.2 | समूह आवास (ग्रुप हाऊसिंग) | 7 | 7 | | | 2 | 5 | 5 | 5 | | | | | | | | |
| 2. | व्यवसायिक | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | फुटकर दुकानें (अनुलग्नक-1 के अनुसार) | 31 | 28 | 6 | | | 27 | 27 | 27 | 27 | | | | | | | |
| 2.2 | शोरूम/दुकान | 6 | 28 | | | | 30 | | | | 29 | | | | | | |
| 2.3 | साप्ताहिक बाजार | | | | | | | | | | | | | 6 | 22 | 22 | |
| 2.4 | थोक मण्डी/थोक व्यापार | | | | | 11 | | | | | | | | | 31 | 31 | |
| 2.5 | नीलामी बाजार | | | | 7 | 7 | | | | | | | | | 22 | 22 | |
| 2.6 | बेकरी एवं कन्फेक्शनरी, आटा चक्की (upto 10 H.P.) | | | 28 | 6 | | | | | | | | | | | | |
| 2.7 | कोयला तथा लकड़ी के टाल | 7 | 28 | 7 | | | | | | | | | | 6 | | | |
| 2.8 | कृषि उपजों के विक्रय केन्द्र | | | | | | | | | | | | | 6 | 31 | 31 | |
| 2.9 | शीतगृह | | | | | 11 | | | | | | | | | 31 | 31 | |
| 2.10 | रिसोर्ट | | | | | 7 | 7 | | | 7 | | | | | 31 | 31 | |
| 2.11 | होटल | 24 | 24 | 24 | | | 24 | | | | | | | | 31, 25 | 31, 25 | |
| 2.12 | मोटल, वे-साइड रेस्टरां (ढावा) | | | | | | | | | | | | | | 31 | 31 | |

| | |
|-----------|--|
| | क्रियाएँ / उपयोग (Activities) |
| | 1 |
| 2.13 | भोजनालय, जलपान गृह, रेस्टोरेन्ट, कैन्टीन/फूड प्लाजा |
| 2.14 | सिनेमा, मल्टीप्लॉक्स |
| 2.15 | अस्थाई सिनेमा, सरक्स, प्रदर्शनी, मेला स्थल |
| 2.16 | पी.सी.ओ./सेल्युलर मोबाइल सर्विस |
| 2.17 | पैट्रोल/डीजल फिलिंग स्टेशन |
| 2.18 | गैस अधिष्ठान |
| 2.19 | गैस गोदाम |
| 2.20 | भंडारण, गोदाम, वेयर हाऊस, संग्रहण केन्द्र, जंकयार्ड/कबाड़िखाना |
| 3. | औद्योगिक |
| 3.1 | सेवा/कुटीर उद्योग |
| 3.2 | सूचना प्रौद्योगिकी/साप्टवेयर टैक्नोलॉजी पार्क |
| 3.3 | लघु उद्योग |
| 3.4 | शुगर मिल, राईस मिल, फ्लोर मिल, कृषि उपज आधारित उद्योग |
| 3.5 | सकरपूर्ण/खतरनाक/प्रदूषणकारक उद्योग |
| 3.6 | खनन, ईंट, चूना का भट्टा, क्रेशर |
| 3.7 | तेल डिपो/एल.पी.जी. रिफिलिंग प्लाट |
| 3.8 | वृहद उद्योग |
| 3.9 | विद्युत उत्पादन संयन्त्र/केन्द्र |
| 4. | कार्यालय |
| 4.1 | राजकीय, अर्द्ध-राजकीय, स्थानीय कार्यालय, इत्यादि |
| 4.2 | निजी कार्यालय, एजेन्ट कार्यालय, इत्यादि |
| 4.3 | बैंक |
| 4.4 | वाणिज्यिक/व्यापारिक कार्यालय |
| 4.5 | श्रमिक कल्याण केन्द्र |
| 4.6 | पी.ए.सी./पुलिस लाइन |
| 4.7 | मौसम अनुसंधान केन्द्र, वायरलेस केन्द्र, वेधशाला |
| 5. | सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाएँ |
| 5.1 | अतिथि गृह, निरीक्षण गृह |

| भू-उपयोग जोन्स | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------------|----------------------------|---------|------|--------|--------|-----------|----------|-------|---------|----------|---------------|-------------|----------------|
| निर्धारित क्षेत्र | | विकासशील / अविकसित क्षेत्र | | | | | | | | | | | | |
| निर्धारित क्षेत्र | बाबृक्षेत्र | आ० | मिठू०३० | व्य० | उद्योग | कार्य० | सा० सुवि० | या० परि० | पा० | ग्र० च० | ग्रा० आ० | न०कृ० क्षेत्र | क०० क्षेत्र | रा०सु० क्षेत्र |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 7 | 7 | 7 | | | 27 | 27 | 27 | 27 | 31,27 | 31 | | 25 | 25 | |
| 7 | 7 | 8 | | | | | 8 | 7 | 22 | 22 | 6 | 22 | 22 | |
| 7 | 7 | 8 | | | | | | | | 31 | | 31 | 31 | |
| 7 | 7 | 8 | | | | | | | | 6 | | 31 | 31 | |
| | | | 14 | 14 | 14 | | | | | | | 31 | 31 | |
| 16 | 16 | 13 | | | | | | | | | | 31 | | |
| 18 | 18 | 18 | | | | | | | | | | 31 | | |
| | | | 26 | 26 | | | | | | | 26 | 31 | 31 | |
| | | | | | | | | | | | | 31 | 31 | |
| | | | | | | | | | | | | 31 | 31 | |
| | | | | | | | | | | | | 31 | 31 | |
| | | | | | | | | | | | | 31 | 31 | |
| 6 | 6 | 7 | | | | | 21 | 21 | | | | | | |
| 20 | | 20 | | | | | 21 | 21 | | | | | | |
| 6 | 6, 28 | | | | | | | | | | | 6 | 31 | |
| 6 | 6, 28 | | | | 27 | 27 | | 29 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 6 | 7 | | | | | | | | | | 6 | | |

| | क्रियाएँ / उपयोग (Activities) | भू-उपयोग जोन्स | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--|-----------------|------------------|----------------------------|---------|------|--------|--------|-----------|----------|-----|---------|---------|-----------|-----------|-------------|
| | | निर्मित क्षेत्र | | विकासशील / अविकसित क्षेत्र | | | | | | | | | | | | |
| | | निर्मित क्षेत्र | विकासशील क्षेत्र | आ० | मि०भ०३० | व्य० | उद्योग | कार्य० | सा० सुवि० | या० परि० | पा० | ग्र० व० | ग्र० आ० | न०क०क्षे० | कृ० क्षे० | गा०सु०क्षे० |
| | | निर्मित क्षेत्र | विकासशील क्षेत्र | आ० | मि०भ०३० | व्य० | उद्योग | कार्य० | सा० सुवि० | या० परि० | पा० | ग्र० व० | ग्र० आ० | न०क०क्षे० | कृ० क्षे० | गा०सु०क्षे० |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 5.2 | धर्मशाला, रेन-बसेरा, लाजिंग, बोर्डिंग हाउस | 6 | 6 | 7 | | | | | | | | | 6 | | | |
| 5.3 | छात्रावास | 6 | 6 | 6 | | | | | | | | | 6 | 31 | | |
| 5.4 | अनाथालय, सुधारालय | | | | | | | | | | | | | 31 | | |
| 5.5 | कारागार | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.6 | हैण्डीकैष्ट चिल्ड्रन हाऊस | 6 | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | |
| 5.7 | शिशु गृह एवं दिवस देखभाल केन्द्र | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.8 | वृद्धावस्था देखभाल केन्द्र | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.9 | प्राथमिक शैक्षिक संस्थान | 6 | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | |
| 5.10 | उच्च, माध्यमिक, इंटर महाविद्यालय | 6 | 6 | 7 | | | | | | | | | 6 | | | |
| 5.11 | विश्वविद्यालय | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.12 | मैडिकल, डैन्टल कॉलेज, इन्जीनियरिंग कॉलेज | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.13 | पालीटेक्निक, आई० टी० आई० | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.14 | प्रबन्ध संस्थान, विशिष्ट शैक्षिक संस्थान | 6 | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | |
| 5.15 | टेलीफोन एक्सचेंज | 6 | 6 | 7 | | | | | | | | | | | | |
| 5.16 | डाकघर / तार घर | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | | |
| 5.17 | पुलिस स्टेशन, पुलिस चौकी, अग्निशमन केन्द्र | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | | |
| 5.18 | पुस्तकालय, वाचनालय | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | | |
| 5.19 | स्वास्थ्य केन्द्र, परिवार कल्याण केन्द्र, डिस्पैन्सरी | 10 | 10 | 10 | | | | | | | | | | | | |
| 5.20 | अस्पताल | | | | | | | | 11 | 11 | | | | 11 | | |
| 5.21 | नर्सिंग होम | 10 | 10 | 10 | | | | 11 | 11 | | | | | | | |
| 5.22 | नैदानिक प्रयोग शाला | | | | | | | 11 | 11 | | | | | | | |
| 5.23 | हैल्थ क्लब/जिमनेजियम/क्लब | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.24 | विद्युत शवदाह गृह, शमशान, कब्रिस्तान | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.25 | संगीत, नृत्य एवं नाट्य प्रशिक्षण केन्द्र, कला केन्द्र | 6 | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | |
| 5.26 | सिलाई, बुनाई, कढाई, पैंटिंग, कम्प्यूटर प्रशिक्षण इत्यादि | | | 20 | | | | | | | | | 6 | | | |
| 5.27 | आडिटोरियम, नाट्यशाला, थिएटर | 6 | 6 | 7 | | | | | | | | 22 | | 6 | | 21 |
| 5.28 | धार्मिक भवन | 6 | 6 | | | | | | | | | | 6 | | | |
| 5.29 | सामुदायिक केन्द्र, सांस्कृतिक केन्द्र | 6 | 6 | 7 | | | | | | | | | 6 | | | |

| क्रियाएँ / उपयोग (Activities) | |
|-------------------------------|---|
| | 1 |
| 5.30 | बारात घर, बैंकट हाल |
| 5.31 | कानफ्रैन्स/मीटिंग हॉल |
| 5.32 | अजायब घर |
| 5.33 | आर्ट गैलरी, प्रदर्शनी केन्द्र |
| 5.34 | रेडियो व टेलीविजन कार्यालय/केन्द्र |
| 5.35 | अनुसंधान एवं विकास केन्द्र, शोध केन्द्र |
| 5.36 | समाज कल्याण केन्द्र |
| 5.37 | योग मनन, आध्यात्मिक एवं धार्मिक प्रवचन केन्द्र/सत्संग भवन |
| 6. | सार्वजनिक उपयोगिताएँ |
| 6.1 | सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट, कूड़ा डम्पिंग ग्राउण्ड, इत्यादि |
| 6.2 | ट्रूवू-वैल, ओवर हैड रिजरवायर, विद्युत केन्द्र/सब-स्टेशन |
| 6.3 | वाटर वर्क्स |
| 6.4 | माइक्रोवेव केन्द्र |
| 6.5 | कम्पोस्ट प्लांट |
| 6.6 | पशुवधशाला |
| 6.7 | सेल्युलर मोबाइल टॉवर केन्द्र |
| 7. | यातायात एवं परिवहन |
| 7.1 | पार्किंग स्थल, पार्किंग प्लाजा |
| 7.2 | टैक्सी, टैम्पो, रिक्षा आदि के स्टैण्ड |
| 7.3 | ट्रान्सपोर्ट नगर, बस डिपो |
| 7.4 | बस स्टैण्ड |
| 7.5 | बस टर्मिनल |
| 7.6 | मोटर गैराज, सर्विस गैराज तथा वर्कशॉप |
| 7.7 | मोटर चालन प्रशिक्षण केन्द्र |
| 7.8 | लोडिंग-अनलोडिंग सम्बन्धित सुविधाएँ |
| 7.9 | रेलवे गोदाम, रेलवे यार्ड साइडिंग/टार्मिनल |
| 7.10 | धर्मकाटा |
| 7.11 | एयपोर्ट / एयर स्ट्रीप |

| क्रियाएँ / उपयोग (Activities) | | भू-उपयोग जोन्स | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------|---------|----------------------------|--------|--------|-----------|----------|-----|---------|----------|-----------|-----------|------------|----|----|
| | | निर्मित क्षेत्र | | विकासशील / अविकसित क्षेत्र | | | | | | | | | | | | |
| निर्मित क्षेत्र | विकासशील / अविकसित क्षेत्र | आ० | मि०भ०३० | व्य० | उद्योग | कार्य० | सा० मुवि० | या० परि० | पा० | ग्र० व० | ग्रा० आ० | न०क०क्षे० | कृ० क्षे० | ग०मु०क्षे० | | |
| निर्मित क्षेत्र | विकासशील / अविकसित क्षेत्र | आ० | मि०भ०३० | व्य० | उद्योग | कार्य० | सा० मुवि० | या० परि० | पा० | ग्र० व० | ग्रा० आ० | न०क०क्षे० | कृ० क्षे० | ग०मु०क्षे० | | |
| 8. | पार्क, क्रीड़ा/ खुले स्थल | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 8.1 | पार्क, क्रीड़ा स्थल खेल का मैदान | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.2 | बहुउद्देशीय खुले स्थल | 7 | 7 | 7 | | | | | | | | | 6 | | | |
| 8.3 | गोल्फ/रेस कोर्स | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.4 | स्टेडियम/खेल-कूद प्रशिक्षण केन्द्र | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.5 | कारबाँ पार्क, पिकनिक स्थल, शिविर स्थल | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.6 | ट्रैफिक पार्क | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.7 | मनोरंजन पार्क | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.8 | क्लब, स्वीमिंग पूल | 6 | 6 | 7 | | | | | | | | | | | | |
| 8.9 | चिड़ियाघर, जीवशाला, बन्य जीव, पक्षी शरण स्थल | | | | | | | | | | 22 | | | | | |
| 8.10 | फ्लाइंग क्लब / हैलीपैड | | | | | | | | | | | | | | | 31 |
| 8.11 | शूटिंग रेन्ज | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9. | कृषि | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.1 | बागवानी, पौधशाला, उद्यान, बन, बोटेनिकल गार्डन | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.2 | फार्म हाऊस | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.3 | चरागाह, दुर्घशाला (डेरी फार्म) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.4 | धोबी घाट | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.5 | सुअर, मस्त्य, कुक्कुट, मधुमक्खी पालन, पशु संवर्धन एवं प्रजनन केन्द्र | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.6 | कृषि उपकरणों की मरम्मत/सर्विसिंग वर्कशाप | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10. | फ्लोटिंग उपयोग | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10.1 | सार्वजनिक सुविधाएँ एवं उपयोगिताएँ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10.2 | व्यवसायिक | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10.3 | यातायात एवं परिवहन | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10.4 | उद्योग | | | | | | | | | | | | | | | |

टिप्पणी : सशर्त अनुमन्य उपयोगों की अनुमन्यता हेतु निर्धारित शर्तों एवं प्रतिबन्धों के लिए भाग-३ का संदर्भ लें।

भू-उपयोग जोन्स में निम्न से उच्च क्रम एवं प्रभाव शुल्क (Impact Fee) का निर्धारण

| प्रभाव शुल्क में छूट | | संकेत | | | | | | | | | | |
|--|------|---|--------------------------------------|--------------------|------------------------|----------|------------------------------|----------|-----------|--|--|--|
| गैर-व्यापारिक एवं चैरिटेबल क्रियाएँ/उपयोग | | | | ① | प्रभाव शुल्क लागू नहीं | | | | | | | |
| सेवा कुटीर उद्योग एवं लघु उद्योग | | | | ② | प्रभाव शुल्क देय नहीं | | | | | | | |
| सम्बन्धित उपयोग के प्रयोजनार्थ समूह आवास | | | | ③ | प्रभाव शुल्क देय | | | | | | | |
| क्रियाएँ (Activities)/उपयोग श्रेणी (निम्न से उच्च क्रम में) | | भू-उपयोग जोन्स | | | | | | | | | | |
| | | विकासशील/अविकसित क्षेत्र (निम्न से उच्च क्रम में) | | | | | | | | | | |
| | | निर्भीत क्षेत्र | कृषि, हां पट्टी, पार्क, क्रीड़ा स्थल | सार्वजनिक सुविधाएँ | यातायात एवं परिवहन | औद्योगिक | आवासीय (ग्रामीण आवादी जड़ित) | कार्यालय | व्यापारिक | | | |
| 1. कृषि, हरित पट्टी (भीन वर्जी), पार्क, क्रीड़ा स्थल | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | | | |
| 2. सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाएँ | | 0.25 ① | 0.10 | | 0.25 ① | 0.25 | | | | | | |
| 3. यातायात एवं परिवहन | | 0.30 | 0.10 | | 0.25 ② | 0.50 | | | | | | |
| 4. औद्योगिक | 1.00 | 0.40 ② | 0.25 ② | 0.25 ② | 0.75 | 0.50 | | | | | | |
| 5. आवासीय | | 0.50 | 0.40 | 0.40 | 0.75 | 0.50 | | | | | | |
| 6. कार्यालय | 1.00 | 1.00 | 0.75 | 0.75 | 1.00 | 1.00 | 0.50 | | | | | |
| 7. व्यवसायिक | 1.50 | 1.50 | 1.25 | 1.25 | | | | | | | | |

- टिप्पणी :- 1. विभिन्न भू-उपयोग जोन्स में अनुमन्य क्रियाओं/उपयोगों हेतु निर्धारित "प्रभाव शुल्क गुणांक" की वैल्यू उन प्रकोष्ठों में दी गई है जहाँ प्रभाव शुल्क देय है।
2. सामान्यतः अनुमन्य एवं सर्वानुमन्य क्रियाओं/उपयोगों हेतु प्रभाव शुल्क 25 प्रतिशत तथा विशेष अनुमति से अनुमन्य क्रियाओं/उपयोगों हेतु 50 प्रतिशत देय होगा तथा प्रभाव शुल्क का आंकलन सम्बन्धित भू-उपयोग जोन हेतु निर्धारित "प्रभाव शुल्क गुणांक" की वैल्यू के आधार पर निम्न फार्मूला के अनुसार किया जाएगा :-
- 2.1 सामान्यतः अनुमन्य एवं सर्वानुमन्य क्रियाओं हेतु :- भूखण्ड का क्षेत्रफल × सर्किल रेट × "प्रभाव शुल्क गुणांक" × 0.25
- 2.2 विशेष अनुमति एवं विशेष अनुमति से सर्वानुमन्य क्रियाओं हेतु :- भूखण्ड का क्षेत्रफल × सर्किल रेट × "प्रभाव शुल्क गुणांक" × 0.50
3. प्रभाव शुल्क का आंकलन विकास प्राधिकरण/आवास विकास परिषद की वर्तमान सेक्टर (आवासीय) दर एवं प्राधिकरण/परिषद की दर न होने की दशा में भूमि के विद्यमान भू-उपयोग के लिये जिलाधिकारी द्वारा निर्धारित वर्तमान सर्किल रेट के आधार पर किया जाएगा।

प्रभाव शुल्क के आगणन हेतु उदाहरण

| उदाहरण-1 | |
|--|--|
| विभिन्न आवासीय क्षेत्र में नर्सिंग होम की अनुज्ञा हेतु :- | |
| भूखण्ड का क्षेत्रफल = 350 वर्ग मीटर | |
| प्राधिकरण की वर्तमान आवासीय दर = ₹ 2,000 प्रति वर्ग मीटर | |
| देय प्रभाव शुल्क = भूखण्ड का क्षेत्रफल × सेक्टर रेट × "प्रभाव शुल्क गुणांक" × 0.25 | |
| अर्थात 350 × 2,000 × 0.25 × 0.25 = ₹ 43,750 | |

| उदाहरण-2 | |
|---|--|
| कृषि भू-उपयोग जोन में विशेष अनुमति से पेट्रोल पम्प की अनुज्ञा हेतु :- | |
| भूखण्ड का क्षेत्रफल = 500 वर्ग मीटर | |
| कृषि भूमि का सर्किल रेट = ₹ 200 प्रति वर्ग मीटर | |
| देय प्रभाव शुल्क = 500 × 200 × 15 × 0.5 = ₹ 75,000 | |

दैनिक उपयोग की दुकानों की सूची (श्रमिकों की संख्या अधिकतम दो)

1. जनरल प्रेविजन स्टोर
2. दैनिक उपयोग की वस्तुएं यथा दूध, ब्रेड, मखबन, अणडा आदि
3. सब्जी एवं फल
4. फलों के जूस
5. मिठाई एवं पेय पदार्थ
6. पान, बीड़ी, सिगरेट
7. मेडिकल स्टोर / क्लीनिक
8. स्टेशनरी
9. टाईपिंग, फोटोस्टेट, फैक्स आदि
10. किताबें / मैगजीन / अखबार आदि
11. खेल का सामान
12. टेलीफोन बूथ, पी० सी० ० ओ०
13. रेडीमेड गारमेन्ट
14. ब्यूटी पार्लर
15. सौन्दर्य प्रसाधन
16. हेयर ड्रैसिंग
17. टेलरिंग
18. घड़ी मरम्मत
19. कढ़ाई, बुनाई एवं पेन्टिंग
20. केबल टी० वी० संचालन, वीडियो पार्लर
21. प्लम्बर शाप
22. विद्युत उपकरण
23. हार्डवेयर
24. टायर पंचर की दुकाने
25. समरूप दैनिक उपयोगिताओं की अन्य दुकाने

आवासीय क्षेत्र में अनुमन्य सेवा उद्योगों की सूची (10 हार्स पावर तक)

1. लाण्ड्री, ड्राई क्लीनिंग
2. टी० वी०, रेडियो आदि की सर्विसिंग तथा मरम्मत
3. दुग्ध उत्पाद, धी, मक्खन बनाना
4. मोटर कार, मोटर साईकिल, स्कूटर, साईकिल आदि की सर्विसिंग एंव मरम्मत
5. प्रिन्टिंग प्रेस तथा बुक बाइंडिंग
6. सोना तथा चांदी का कार्य
7. कढ़ाई एवं बुनाई
8. जूते का फीता तैयार करना
9. टेलरिंग व बुटीक
10. बढ़ाई कार्य, लोहार कार्य
11. घड़ी, पेन, चश्मे की मरम्मत
12. साइन बोर्ड बनाना (लाहे के बोर्ड को छोड़कर)
13. फोटो फ्रेमिंग
14. जूता मरम्मत
15. विद्युत उपकरणों की मरम्मत
16. बेकरी कन्फेक्शनरी
17. आटा चक्की मरम्मत (10 अश्व शक्ति तक)
18. फर्नीचर
19. समरूप सेवा उद्योग

व्यवसायिक क्षेत्र में विशेष अनुमति से अनुमन्य प्रदूषणमुक्त लघु उद्योग (10 हार्स पावर तक)

- | | |
|---|---|
| 1. आटा चक्की | 28. वाहनों की सर्विसिंग एवं मरम्मत |
| 2. मूँगफली सुखाना | 29. इलेक्ट्रानिक्स उपकरण तैयार करना |
| 3. चिलिंग | 30. खिलौने बनाना |
| 4. सिलाई | 31. मोमबत्ती बनाना |
| 5. सूती एवं ऊनी बुने वस्त्र | 32. आरा मशीन के अतिरिक्त बढ़ई का कार्य |
| 6. सिले वस्त्रों का उद्योग | 33. तेल निकालने का कार्य (शोधन को छोड़कर) |
| 7. हथकरघा | 34. आइसक्रीम बनाना |
| 8. जूते का फीता तैयार करना | 35. मिनरलाइज्ड वाटर |
| 9. सोना तथा चाँदी/तार एवं जरी का काम | 36. जाबिंग एवं मशीनिंग |
| 10. चमड़े के जूते तथा अन्य चर्म उत्पाद जिसमें चर्म शोधन सम्मिलित न हो | 37. लोहे के संदूक तथा सूटकेस |
| 11. शीशे की शीट से दर्पण तथा फोटो तैयार करना | 38. पेपर पिन तथा यू-विलप |
| 12. संगीत वाद्य यन्त्र तैयार करना | 39. छपाई हेतु ब्लाक तैयार करना |
| 13. खेलों का सामान | 40. चश्मे के फ्रेम |
| 14. बाँस एवं बैंत उत्पाद | 41. कैंची का निर्माण |
| 15. कार्ड बोर्ड एवं कागज उत्पाद | 42. कपड़ा प्रिंटिंग का कार्य |
| 16. इन्सुलेशन एवं अन्य कोटेड पेपर | 43. समरूप प्रदूषण रहित उद्योग |
| 17. विज्ञान एवं गणित से सम्बन्धित यंत्र | |
| 18. स्टील एवं लकड़ी के साज—सज्जा सामान | |
| 19. घरेलू विधुत उपकरणों को तैयार करना | |
| 20. रेडियो, टी० वी० बनाना | |
| 21. पेन, धड़ी, चश्मे की मरम्मत | |
| 22. सर्जिकल पटिटयाँ एवं प्यूजेज | |
| 23. सूत कताई व बुनाई | |
| 24. रस्सियाँ बनाना | |
| 25. दरियाँ बनाना | |
| 26. कूलर तैयार करना | |
| 27. साइकिल एवं अन्य बिना इंजन चालित वाहनों की एसेम्ब्लिंग | |

18.1 परिचय :

महायोजना के अनुसार संतुलित एवं संगठित विकास सुनिश्चित करने हेतु दीर्घकालीन अवधि को अलग—अलग चरणों में विभाजित करना व विकास गतिविधियों/क्रियाओं की प्राथमिकतायें निर्धारित करने के साथ तदानुसार क्षेत्रीय योजनायें बनाया जाना आवश्यक हैं, ताकि मूलभूत सुविधाओं का चरणबद्ध रूप से विकास किया जा सके। शहर क्षेत्र के विकास हेतु तैयार की गई दीर्घकालीन विकास योजना के प्रस्तावों के अनुसार विकास कार्यों की योजना एवं क्रियान्वयन अत्यन्त महत्वपूर्ण है। इसे स्वीकृत नीति के अनुसार निर्धारित प्रपत्र में भू—उपयोग करने हेतु क्रियान्वयन संस्थाओं द्वारा महायोजना के प्रति वचनबद्धता एवं सम्मान प्रमुख बिन्दु है। नियोजित विकास सुनिश्चित करने हेतु चरणबद्ध किया जाता है। मेरठ महायोजना 10 वर्ष के अंतराल हेतु तैयार किया जा रहा है एवं क्षितिज वर्ष को 2 चरणों की अवधि अर्थात् 5—5 वर्ष में विभक्त कि गया है। प्रथम चरण को अधिकतम् 5 वर्ष के अंतराल में पूर्ण करना होगा। जैसा कि महायोजना में आवश्यकतानुसार चरणबद्ध किया जाता है। प्रथम चरण में विचलन का अनुमान लगाया जायेगा एवं दूसरे चरण में विकास कार्यों को सम्पादित किया जायेगा। प्रथम चरण की अवधि वर्ष 2021—26 तक है।

18.2 तत्काल चरण 1 : प्रमुख कार्य :

1. ज़ोनल योजनाएँ—

- ◆ महायोजना में प्रस्तावित भू—उपयोग के आलोक में ज़ोनल प्लान तैयार करना, जिसमें विकास कार्यों, क्रियान्वयन, प्राथमिकताओं एवं कार्यक्रमों का विस्तृत विवरण हो, क्षेत्रीय योजनाओं को लागू करने हेतु आवश्यक वित्तीय पहलू को भी योजना का भाग बनाया जाना चाहिये।
- ◆ शहरी क्षेत्र के अनावश्यक विस्तार को रोकने तथा उपजाऊ कृषि भूमि को दीर्घकालिक शहरीकरण से पृथक् करने हेतु आगामी 5 वर्षों में विकसित किये जाने वाले चिन्हित क्षेत्रों हेतु ज़ोनल योजनाएँ तैयार करें।
- ◆ महायोजना एवं ज़ोनल योजना के सन्दर्भ में विस्तृत यातायात एवं परिवहन योजना एवं जलापूर्ति योजना, जल एवं सीवेज निस्तारण योजना एवं शहरी अपशिष्ट के संग्रहण, ट्रीटमेंट एवं उपयोग हेतु विस्तृत योजनायें आवश्यक विशेषज्ञ की सहायता से पंचवर्षीय आधार पर तैयार की जाती हैं।

2. अवसंरचना विकास एवं उन्नयन—

- ◆ आवास एवं विकास परिषद, मेरठ विकास प्राधिकरण एवं नगर निगम, लोक निर्माण विभाग, जल निगम, उद्यान विभाग आदि द्वारा अधोसंरचना सुविधाओं का विकास कार्यबल द्वारा परियोजनाओं की पहचान हेतु विस्तृत कार्य योजना तैयार करने की आवश्यकता है।
- ◆ शहर में मूलभूत सुविधाओं एवं सार्वजनिक सुविधाओं की व्यवस्था को प्राथमिकता देना।

3. स्वच्छ एवं हरित क्षेत्र कार्य योजना—

- ◆ एक स्वच्छ एवं हरित कार्य योजना बनाने हेतु : इसमें पहचान सम्मिलित होगी, इसमें भूमि स्थल/पार्सल की पहचान सम्मिलित होगी जिसे शहर में पार्क के रूप में लिया जा सकता है, वर्तमान पार्कों का पुनर्विकास एवं उन्नयन व नदी सम्मुख विकास एवं प्राकृतिक विशेषताओं का संरक्षण।
- ◆ पर्यावरण एवं प्रदूषण का विस्तृत अध्ययन कर भविष्य की आवश्यकताओं के सन्दर्भ में पर्यावरण योजना एवं कार्यक्रम तैयार करना।
- ◆ नदी कायाकल्प की प्रक्रिया प्रारम्भ करते हुये व्यवहारिक प्रस्ताव रिपोर्ट तैयार करें।

4. निजी क्षेत्र की भागीदारी—

- ◆ सभी विकास कार्यों में निजी क्षेत्र की भागीदारी की सम्भावनाओं का अध्ययन करना, उत्तरदायी निजी संस्थाओं की पहचान करना एवं कार्यान्वयन कार्यक्रमों एवं नीतियों का निर्धारण करना।

5. निर्मित क्षेत्र कार्ययोजना (Built Area Action Plan)/मुख्य शहर कार्य योजना (Core City Action Plan)—

- ◆ शहर के निर्मित क्षेत्र विकास हेतु विस्तृत योजना तैयार करना एवं पुनर्विकास की स्थिति में संरचनाओं के चिन्हिकरण हेतु कार्य योजना तैयार करना।
- ◆ शहर में यातायात एवं परिवहन सम्बन्धी समस्याओं के निस्तारण हेतु शहरी डिजाइन प्रस्तावों सहित कार्य योजना एवं व्यवहारिकता तैयार करना।

6. क्रियान्वयन निगरानी—

- ◆ निगरानी एवं कार्यान्वयन हेतु एक समर्पित समिति नियुक्त करना।
- ◆ निगरानी हेतु जीआईएस विधियों को लागू करना एवं इसे प्राप्त करने हेतु कर्मचारियों को आवश्यक क्षमता निर्माण प्रदान करना।
- ◆ महायोजना के अनुरूप अथवा महायोजना के विपरीत किये जा रहे विकास कार्यों को नियमित रूप से अंकित करना तथा इन कार्यों के आकार एवं स्वरूप को मानचित्र पर अंकित करना।

वर्तमान में यह देखा गया है कि महायोजना प्रस्ताव के कार्यान्वयन हेतु आवश्यक समायावधि में कार्य योजनायें एवं कार्यक्रम/योजनायें तैयार नहीं की जाती हैं। यह भी देखा गया है कि विकास गतिविधियों हेतु कार्यकारी ऐजेन्सीज़ द्वारा स्थानीय नीतियों का पालन किया जाता है, जोकि शहर के समग्र विकास में बाधा उत्पन्न करती हैं। इससे मूलभूत सुविधाओं को लागू करने में समय लगता है एवं पर्यावरण प्रदूषण की समस्या उत्पन्न होती है। यह सुझाव दिया जाता है कि कार्यान्वयन प्रक्रिया की जांच हेतु एक निगरानी समिति का गठन किया जाये।

18.3 महायोजना कार्यान्वयन की निगरानी :

वर्तमान में, महायोजना प्रस्तावों के अनुसार अथवा महायोजना प्रस्तावों के विपरीत, नियमित रूप से विकास एवं निर्माण कार्यों को चिन्हित करने हेतु, उनके कार्य के अनुसार मानचित्र तैयार करने व उससे उत्पन्न होने वाली सम्भावित समस्याओं को निर्धारित करने एवं उनके निस्तारण हेतु एक निश्चित व नियमित प्रभावी निगरानी बहुत ही महत्वपूर्ण है। सामान्यतः विकास प्राधिकरण के पास महायोजना के कार्यान्वयन से उत्पन्न होने वाली सकारात्मक क्रियाओं एवं नकारात्मक समस्याओं की भौगोलिक व वित्तीय प्रकृति व आकार का आंकलन नहीं होता है। इसकी अनुपस्थिति के कारण, सुधार की आवश्यकता का भी ठीक से आंकलन नहीं किया जाता है।

वर्तमान में निगरानी हेतु कई विधि उपलब्ध हैं। इसमें नवीनतम एवं आधुनिक विधि जीआईएस तकनीक है। इस तकनीक का प्रयोग कर विकास गतिविधियों का मानचित्र तैयार कर अनाधिकृत एवं अनियोजित विकास एवं निर्माण कार्य की पहचान कर कार्यवाही की नियमित निगरानी हेतु प्राधिकरण प्रारम्भ कर एक निगरानी प्रकोष्ठ स्थापित किया जाना चाहिये जोकि वर्तमान में कार्यरत् प्रवर्तन अनुभाग से भिन्न है। इसके अन्तर्गत निम्नलिखित कार्य किये जाने आवश्यक हैं—

- ◆ शहरी क्षेत्र में सभी प्रकार के विकास एवं निर्माण कार्यों को महायोजना एवं क्षेत्रीय योजना मानचित्र पर अंकित करना।
- ◆ अनाधिकृत विकास एवं निर्माण कार्यों का विस्तृत विवरण तैयार करना।
- ◆ महायोजना के अनुसार विकास एवं निर्माण कार्यों में निजी क्षेत्र की भागीदारी से उत्पन्न होने वाली समस्याओं की पहचान कर वैकल्पिक व्यवस्था प्रस्तावित करना। विकास के अधिकांश क्षेत्रों में चरणबद्धता दो चरणों में की जाती है, चरण का अंतराल क्षेत्र की समस्या के निस्तारण करने/विचलन के समाधान में लगने वाले समय पर निर्भर करता है एवं दूसरे चरण का उपयोग विकास हेतु किया जाता है।

18.3.1.1 सरकारी ऐजेन्सीज़ की भूमिका :

केन्द्र एवं राज्य क्षेत्रों के आवास एवं मूलभूत सुविधाओं के विकास से सम्बन्धित विभिन्न योजनाओं के कार्यान्वयन को सुनिश्चित करना।

शहरों के नियोजित विकास हेतु अधिनियमों के प्रावधानों एवं नियामक उपायों (नियम, आदेश, दिशानिर्देश आदि) का प्रभावी कार्यान्वयन।

अनाधिकृत कॉलोनियों, झुग्गी बस्तियों (स्लम), अवैध निर्माणों एवं आवासीय क्षेत्रों में अवैध/नान-कंफर्मिंग गतिविधियों के प्रसार को नियंत्रित करना।

महायोजना के अन्तर्गत समयबद्ध तरीके से आंचलिक विकास योजनाओं को तैयार करना एवं नियमित रूप से अद्यतन करना व उनके अनुसार अनौपचारिक क्षेत्र (स्लम निवासियों व आवासहीन नागरिक) हेतु उचित प्रावधान करना।

आवास एवं पर्यावास कार्य योजना तैयार करना व किसी विशेष शहर हेतु आवास की कमी एवं भविष्य की आवश्यकता का आंकलन करके इसका समय पर कार्यान्वयन सुनिश्चित करना।

निजी क्षेत्र की भागीदारी हेतु राज्य सरकार द्वारा घोषित हाई-टेक टाउनशिप एवं एकीकृत टाउनशिप के तहत निजी विकासकर्ताओं (डेवलपर्स) के सामाजिक दायित्वों का समय पर अनुपालन सुनिश्चित करने हेतु स्वीकृत परियोजनाओं को लागू करना।

18.3.1.2 निगरानी समिति हेतु सुझाव :

| | समिति में अनुशंसित पद |
|--|-----------------------|
| उपाध्यक्ष, मेरठ विकास प्राधिकरण | अध्यक्ष |
| अध्यक्ष, नगर निगम, मेरठ | सदस्य |
| संयुक्त नगर नियोजक, संभागीय कार्यालय, नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग | सदस्य |
| उपाध्यक्ष, मेरठ विकास प्राधिकरण द्वारा मनोनीत व्यक्ति | सदस्य |
| अध्यक्ष, मेरठ आर्किटेक्ट एसोसियेशन | सदस्य |
| मुख्य नगर नियोजक, वरिष्ठ नगर नियोजक, मेरठ विकास प्राधिकरण | नगर नियोजक |

महायोजना प्रस्तावों के कार्यान्वयन हेतु भूमि एवं वित्तीय संसाधनों की उचित व्यवस्था होना आवश्यक है। सरकार द्वारा बजटीय सहायता प्राप्त कर तथा विकास ऐजेन्सीज़ द्वारा बजटीय सहायता प्राप्त कर तथा विकास ऐजेन्सीज़ द्वारा वित्तीय संस्थाओं से दीर्घकालीन ऋण प्राप्त कर आधारभूत सुविधाओं के विकास की वर्तमान पद्धति भविष्य के विकास की आवश्यकताओं की दृष्टि से पर्याप्त नहीं है। शहरी क्षेत्र का विकास एक सतत प्रक्रिया है, जिसमें शहरी प्रशासन एवं विकास अभिकरणों को अपने स्वयं के अंतरिक संसाधनों की व्यवस्था एवं प्रबन्धन में व्यापक परिवर्तन करने होंगे। खुले बाजार के इस काल में निशुल्क सुविधाओं एवं सेवाओं को भी वर्तमान मानसिकता से त्यागना होगा। प्रत्येक सुविधा एवं सेवा हेतु व्यय की लागत प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से उपभोक्ता को स्वयं वहन करनी होगी। विकास कार्यों में निजी क्षेत्र की भागीदारी बढ़ानी होगी एवं विकासकर्ताओं को प्रोत्साहित एवं प्रेरित करना होगा, ताकि अपेक्षित विकास हो सके।

19.1 प्रमुख संसाधन जुटाने हेतु स्रोत :

- भू—सम्पत्ति बैंक की स्थापना :** नवीनतम सेटेलाइट इमेज एवं जी.आई.एस. तकनीकी के आधार पर विकास क्षेत्र एवं नगर निगम की समस्त भूमि का मानचित्रण एवं विस्तृत विवरण देना। सैटेलाइट इमेज के आधार पर सभी भूमि का वास्तविक माप लेना एवं राजस्व रिकॉर्ड से मिलान करके अतिरिक्त भूमि को चिन्हित करना। प्रत्येक राजस्व ग्राम में बहुत अधिक अतिरिक्त भूमि होती है। इस भूमि का उपयोग भविष्य के विकास हेतु किया जा सकता है।
- वास्तविक उपयोग के आधार पर कम्पाउंडिंग शुल्क का निर्धारण :** शहरी क्षेत्र में कई ऐसे भवन हैं, जिनका उपयोग स्वीकृत से अधिक अथवा पूर्ण रूप से अनाधिकृत रूप से व्यवसायिक उददेश्यों हेतु किया जा रहा है एवं इन सम्पत्तियों को हटाया जाना सम्भव नहीं है। ऐसी सभी सम्पत्तियों को चिन्हित कर उनकी मैपिंग की जानी चाहिये। गैर—कम्पाउंडेबल सम्पत्ति पर दो गुना कम्पाउंडिंग शुल्क निर्धारित किया जाना चाहिये।
- शहरी क्षेत्रों में कई फेरीवाले वाहन सार्वजनिक भूमि पर स्थाई रूप से खड़े रहते हैं, विशेषतौर पर रात्रि के समय। ऐसे सभी वाहनों से अतिरिक्त रूप में अनाधिकृत निर्माण पर मासिक किराया वसूला जाना चाहिये।
- सामान्यतः** शहरी क्षेत्र में अनुमन्य एफएआर की अधिकतम सीमा 1.5 निर्धारित की जानी चाहिये एवं अतिरिक्त एफ.ए.आर. को चिन्हित स्थानों पर विक्रय किया जाना चाहिये। मूलभूत ढांचे की उपलब्धता के आधार पर प्राधिकरण द्वारा 1.5 से अधिक एफएआर को बिक्री योग्या बनाया जा सकता है।
- बाह्य विकास प्रभारों एवं बेहतर प्रभारों को वास्तविक अवसंरचना व्यय के आधार पर नियमित रूप से अद्यतन किया जाना चाहिये।
- भूमि एवं निर्मित सम्पत्ति के वास्तविक उपयोग के आधार पर उपभोग शुल्क एवं प्रभाव शुल्क में परिवर्तन किया जाना चाहिये।
- प्रमुख मूलभूत ढांचा परियोजनाओं को सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के आधार पर प्रारम्भ किया जाना चाहिये।
- आवास एवं अन्य प्रकार की परियोजनाओं के विकास हेतु भूमि अधिग्रहण सम्भव नहीं है। अतः नियोजित शहरी विकास हेतु शहरी नियोजन (Town Planinng) योजनाओं को व्यापक रूप से अपनाया जाना चाहिये। इस योजना का गुजरात एवं महाराष्ट्र में वृहद्व स्तर पर उपयोग किया गया है।

9. भविष्य में सड़क चौड़ीकरण एवं हरित पट्टी हेतु छोड़े गये क्षेत्र का तुरन्त उपयोग किया जाना चाहिये एवं उपरोक्त उद्देश्यों हेतु छोड़ी गई भूमि हेतु अतिरिक्त एफएआर प्रदान किया जाना चाहिये।
10. प्राधिकरण द्वारा एक विशेष सेवा प्रदान करने के बावजूद सुदृढ़ीकरण शुल्क लगाने हेतु धारा 35 का उपयोग नहीं किया गया है। शहरी मूलभूत ढांचे के विकास हेतु इस प्रावधान का विवेकपूर्ण उपयोग किया जाना चाहिये। इस प्रकार संस्थायें निरन्तर प्रयासों से विभिन्न माध्यमों से अपनी वित्तीय व्यवस्था को सुदृढ़ कर मेरठ के विकास में सक्रिय योगदान दे सकती हैं।

19.2 भूमि संग्रहण एवं प्रबन्धन :

मूलभूत सुविधाओं के विकास हेतु 'संसाधन जुटाने' हेतु संसाधन के रूप में भूमि का उपयोग करने पर विशेष बल दिया जायेगा, ताकि "आत्मनिर्भर विकास" सुनिश्चित किया जा सके।

19.2.1 भूमि संग्रहण हेतु अनुशंसायें :

भूमि अधिग्रहण/संग्रहण हेतु भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया को सुगम बनाकर शहरी विकास में किसानों/भूस्वामियों की भागीदारी सुनिश्चित करने हेतु एक प्रगतिशील भूमि अधिग्रहण नीति बनाई जानी चाहिये।

नई नीति के अन्तर्गत सामाजिक प्रभाव आंकलन की प्रक्रिया में जनभागीदारी को यथासम्भव बढ़ाया गया है तथा क्षतिपूर्ति प्रणाली एवं विस्थापित व्यक्तियों के पुर्नवास हेतु उपयुक्त प्रावधान किये गये हैं।

19.2.1.1 भूमि पूलिंग योजना :

भूमि अधिग्रहण अधिनियम के अन्तर्गत सामान्य रूप से भूमि अधिग्रहण कराना जटिल होता जा रहा है। कानूनी विवाद भी होते हैं एवं भूमि अधिग्रहण में देरी होती है। अतः राज्य सरकार की कल्याण नीति के तहत किसानों को अपनी भूमि बसाने हेतु कई विकल्प दिये गये हैं, लैंड पूलिंग योजना एक ऐसा ही विकल्प है। वर्तमान में, एकीकृत टाउनशिप नीति एवं हाईटेक टाउनशिप नीतियां भूमि पूलिंग पर आधारित हैं, जहां प्राधिकरण अथवा सरकार की प्रत्यक्ष भागीदारी है। लैंड पूलिंग को कई राज्यों में सफलतापूर्वक लागू किया गया है एवं यह प्राधिकरण के साथ-साथ किसानों हेतु जीत की स्थिति हेतु विकास प्राप्त करने का एक अधिक स्थाई प्रकार है। यह तीव्र विकास एवं मूलभूत ढांचे के प्रावधान में भी सहायता करता है।

इस योजना के अन्तर्गत विकास प्राधिकरण द्वारा चयनित भू-स्वामियों की भूमि को विकास/पुनर्विकास हेतु पूल करके ले-आउट तैयार किया जाता है एवं भूमि अधिग्रहण के बिना अधोसंरचना विकास किया जाता है। इस योजना के अन्तर्गत भूमि सड़कों, मूलभूत सुविधाओं, पार्कों एवं खुले क्षेत्रों, सामुदायिक सुविधाओं आदि हेतु आरक्षित है एवं भूमि के कुछ भाग का उपयोग प्राधिकरण द्वारा मूलभूत ढांचे के विकास के व्यय को पूर्ण करने हेतु किया जाता है, जबकि मूलभूत ढांचे के विकास के परिणामस्वरूप पुनर्निर्मित भूखण्ड के मूल्य में वृद्धि होगी। सम्बन्धित भू-स्वामियों को उनके स्वामित्व वाली भूमि के अनुपात में पुनर्वितरित किया जाता है एवं आरक्षित भूमि को सार्वजनिक सुविधाओं के रूप में प्राधिकरण को निशुल्क स्थानांतरित कर दिया जाता है। इस पद्धति के अन्तर्गत भू-स्वामियों के सहयोग से सुनियोजित शहरी विकास सुनिश्चित किया जायेगा एवं भूमि अधिग्रहण हेतु किसी प्रकार के धन की आवश्यकता नहीं होगी। राज्य शहरी आवास एवं पर्यावास नीति-2014, लैंड पूलिंग योजना के मानकों की अनुशंसा करती है, जिन्हें अपनाया जा सकता है।

19.2.1.2 किसानों से सीधे तौर पर भूमि क्रय :

भूमि संग्रहण हेतु यह भी विकल्प अनुमन्य होगा कि विकास प्राधिकरण, आवास एवं विकास परिषद तथा अन्य शासकीय/अर्द्ध-शासकीय ऐजेन्सीज़ आपसी सहमति से अपनी योजनाओं हेतु सीधे भूमि क्रय कर सकें।

19.2.1.3 हस्तांतरणीय विकास अधिकार :

महायोजना के अन्तर्गत सार्वजनिक सुविधाओं एवं महायोजना सड़कों हेतु आरक्षित भूमि के बदले भू-स्वामियों को

'विकास अधिकारों के हस्तांरण' (Transfer of Development Rights, TDR) के रूप में मुआवजा दिया जाता है, जो जनता के विकास हेतु स्थानीय ऐजेन्सी को निशुल्क भूमि प्रदान करते हैं। टीडीआर नीति के अनुसार, भू-स्वामी को दिया गया 'विकास अधिकार प्रमाण पत्र' (Development Rights Certificate, DRC) उस भूमि हेतु अनुमन्य तल क्षेत्र अनुपात (Floor Area Ratio, FAR) का उपयोग कर्हीं और किया जा सकता है अथवा भूमि स्वामी को उक्त तल पर किसी अन्य व्यक्ति को पूर्ण अथवा आंशिक रूप से स्थानांतरित भी किया जा सकता है, जो व्यक्ति इसे क्रय करता है वह अतिरिक्त फ्लोर एरिया की गणनानुसार अपनी भूमि पर निर्माण कर सकता है। टीडीआर अवधारणा भारत के कई राज्यों में प्रचलित है एवं किसी भी नियोजित क्षेत्र में आरक्षण क्षेत्रों को लागू करने हेतु एक सफल प्रक्रिया रही है, जहां सार्वजनिक सुविधायें निजी सम्पत्ति के अंतर्गत आती हैं। टीडीआर वर्तमान महायोजना में प्रमुख अनुशंसाओं में से एक है, जो शहर के मुख्य क्षेत्रों हेतु, विशेष रूप से खुले स्थान एवं पार्कों को आत्मसात करने के लिये, पुनर्विकास प्रक्रिया को सुनिश्चित करने हेतु है।

