

2014

Corporation of Chennai



NON MOTORISED TRANSPORT POLICY

CORPORATION OF CHENNAI

SPECIAL PROJECT

Index

S.No	Clause	Page
1	Definition	2
2	Vision	2
3	Goals	2
4	Corporation Leadership	2
5	Performance measurement	3
6	Principles of Street design and Management	3
7	Street Design	6
8	Street Network	12
9	Built Environment Regulation	12
10	Street Management, Maintenance and	13
11	Special Services	15
12	Public awareness	16
13	Funding Development and Infrastructure	17
14	Planning, Implementation and Evaluation	17
	Approval of Corporation of Chennai Council	22

Corporation of Chennai Non-Motorised Transport Policy

1. Definition

- 1.1. Non-motorised transport (NMT): walking, cycling, cycle rickshaws, pushcarts, and other forms of mobility that are powered by humans.

2. Vision

- 2.1. Chennai will be a city with a general sense of well-being through the development of quality and dignified environment where people are encouraged to walk and cycle; equitable allocation of public space and infrastructure; and access to opportunities and mobility for all residents.

3. Goals

- 3.1. The Corporation of Chennai (COC) aims to increase the use of cycling and walking by creating a safe and pleasant NMT network of footpaths, cycle tracks, greenways, and other facilities to serve all citizens in the COC area. The designs of Chennai streets will be consistent with best practices in pedestrian-oriented, multi-modal street design. They will also incorporate appropriate environmental planning and water management techniques. Together, these measures will achieve the following:
 - 3.1.1. Improved access and mobility for all residents.
 - 3.1.2. Social and economic empowerment through the provision of improved low-cost mobility.
 - 3.1.3. Gender equity through the provision of NMT facilities that are safe for women to use.
 - 3.1.4. Social inclusion in creating NMT facilities that follow principles of universal design and are usable to the greatest extent possible by everyone, regardless of his or her age, ability, or status in life.
 - 3.1.5. Reduced local and global environmental impacts of COC's transport system through expanded use of zero pollution modes.
 - 3.1.6. A changed culture that accepts the use of cycling and walking as acceptable and aspirational means to move around in the city.
 - 3.1.7. Participation of local residents, businesses, and other stakeholders in the preparation of designs and standards in order to foster the community's active use and sense of ownership of these spaces.

4. Corporation Leadership

- 4.1. COC will provide the necessary leadership by emphasising a paradigm shift from current urban transport planning methods to the new focus on NMT and public transport.
- 4.2. COC will proclaim NMT as priority modes and will issue policy guidelines and instructions to professionals regarding priorities in the design of transport facilities.
- 4.3. COC will conduct extensive training and outreach to COC engineers, administrators, and elected officials on NMT user needs, design principles, and promotion strategies.

- 4.4. COC will encourage and provide incentives for its own employees to walk, cycle, and use public transport as part of their daily commuting.
- 4.5. COC will urge other institutions to prioritise non-motorised modes in physical designs, regulations, management practices, and investment plans for transport systems.

5. Performance Measurement

- 5.1. COC will measure the effectiveness of the NMT policy using the following indicators. The desired direction of change is indicated in parentheses.
 - 5.1.1. Mode share for pedestrians and cyclists (increase)
 - 5.1.2. Traffic crashes involving pedestrians and cyclists (decrease).
 - 5.1.3. Footpath¹ coverage (increase).
 - 5.1.4. Cycle track² coverage (increase).
 - 5.1.5. Public transport mode share (increase).
 - 5.1.6. Personal motor vehicle kilometres travelled (VKT) (decrease).
- 5.2. COC will create an inventory of footpaths and cycle tracks, conduct surveys of transport system users, and compile other records to measure progress as per the indicators listed in section 5.1.
- 5.3. COC will commission progress reports that indicate compliance with this policy, performance as per the indicators listed in section 5.1, and progress toward achieving the goals outlined in section 3.1. COC will make progress reports available for public scrutiny and feedback.
- 5.4. COC will ensure that NMT infrastructure designs are reviewed and the re-evaluated per their contribution to performance indicators listed in section 5.1.


6. Principles of Street Design and Management

- 6.1. The following principles will guide COC street design and management:
 - 6.1.1. Streets that support and invite multiple uses, including safe, active, and ample space for pedestrians, cycles, and public transport, are more conducive to the public life of urban neighbourhoods and efficient movement of people and goods than streets designed primarily to move private motor vehicles. Decisions regarding the design and use of Chennai's limited public street space shall prioritise space for pedestrians, cycles, and public transport over space for private motor vehicles, following the hierarchy of uses shown in Table 1. In some circumstances, the hierarchy may be adjusted somewhat. For example, when allocating space for a BRT corridor, public transport may take precedence over cycling.

¹Only footpaths that comply with the standards in the NMT Policy and the CSDM (see Section 7.2) are to be counted.

²Only cycle tracks that comply with the standards in the NMT Policy and the CSDM (see Section 7.2) are to be counted.

Table 1: Transport framework priority by mode.

CONSIDER	MODE
First	Pedestrian access / Walking
	Non Motoraised Vehicles
	Public Transport / Intermediate Public Transport
	Economic activities (Regulated > Informal)
	Freight movement(Light > Heavy)
	Non Motoraised Vehicles goods carriers
	Private motor vehicle movement
Last	Private motor vehicle parking

- 6.1.2. Public streets are for public use. Therefore, the design of streets must not discriminate against users by their age, ability, gender, income, race, ethnicity, or religion. An equity-based approach to NMT policy must ensure that services and infrastructure meet the needs of all users.
- 6.1.3. Where motor vehicle speeds compromise the safety of NMT users, COC will provide dedicated, physically separated facilities. NMT user safety should not come at the expense of convenience. Therefore, COC will prioritise at-grade solutions that minimise detours for NMT users rather than grade separated facilities such as pedestrian subways and foot overbridges.
- 6.1.4. COC will urge concerned authorities to ensure equitable allocation of road space through the implementation of bus rapid transit (BRT)³ corridors with physically separated bus lanes.
- 6.1.5. COC will ensure that the designed width of carriageways and other street elements is based on the function of the street instead of the available ROW.
- 6.1.6. The management and signalisation of vehicle traffic has significant impact on the quality and safety of the street experience for all users, especially pedestrians, cyclists, public transport users, and operators. Decisions regarding the systems and signals for the control of private vehicles including but not limited to changes to signal timing and speed limits and allowable turning movements must consider and balance the impact on the street experience and safety for all users.
- 6.1.7. Street vending plays a crucial role in the economy of Chennai and that vendors help improve safety as “eyes on the street.” Therefore, it is

³Bus rapid transit (BRT) is a high-capacity and high-quality rapid transport system that provides an exclusive right-of-way for BRT buses. BRT is similar to metro rail but can be accomplished at a lower cost.

important to recognise their role in street management. COC will provide dedicated vending zones, particularly in areas close to the rapid transit stations. COC will form a partnership with vendors under which they would be expected to keep vending areas clean and well maintained.

- 6.1.8. Streets should serve as attractive and safe public open space corridors with generous landscaping, lighting, and greenery. Streets serve as public view corridors and provide light and air.
- 6.1.9. Streets will be appropriately designed and maintained to ameliorate negative effects of traffic on pedestrian areas and adjacent uses, to provide usable on-street open spaces, to enhance property values, and to increase the safety and attractiveness of neighbourhoods.
- 6.1.10. Streets will be appropriately designed and maintained to address the unique characteristics and challenges of the neighbourhood demographics, built environment, watersheds, and natural systems in which they lie.
- 6.1.11. Chennai has more than enough paved space to allow the safe and efficient movement of public transport, cycles, and private vehicles. COC will encourage innovative solutions to reuse such excess street space as planted or open space areas. COC will also consider establishing a program to encourage and make possible for adjacent neighbourhoods to replace paved areas with usable open space, permeable surfaces, plantings, storm water retention areas, and other public amenities.
- 6.1.12. Decisions regarding street designs must utilise techniques that reduce the impacts on the combined sewage and storm water system and increase the permeable surface area, through the planting of street trees and landscaping, and minimising unnecessary pavement. Design treatments will reduce flooding of storm water and sewer overflow and support the health and maintenance of street trees and landscaping.
- 6.1.13. The design of streets shall minimise visual clutter. This concern shall extend to the number, design and placement of signs, signals, utility structures, and elements oriented towards private vehicle traffic.
- 6.1.14. COC will combine incentives for NMT and public transport use with disincentives for private vehicle use. Better cycling, walking, and public transport services increases the viability of initiatives meant to restrict private vehicle usage.
- 6.1.15. NMT planning must be transparent to send a clear message that policies are being developed in close consultation with key stakeholders. Therefore, COC will ensure broad and economically diverse citizen participation at all stages of planning and implementation.
- 6.1.16. The rapid growth and increasing mode shares of private motor vehicles is not an exogenous variable. Therefore all COC sponsored studies of transport and transport plans must incorporate the goal of increasing the use of NMT and public transport rather than simply accommodating the increased numbers of private vehicles.

7. Street Design

- 7.1. COC will ensure that all streets are designed as complete streets that are safe and prioritise NMT users and public transport.
- 7.2. To guide street design interventions, COC will create street design guidelines, known as the “Chennai Street Design Manual” (CSDM) (see Schedule C).
 - 7.2.1. The CSDM will include design templates for streets of various widths and a multi-dimensional classification system (including factors such as land use, street character, access to public transport, etc.) to ensure that street design templates are appropriately applied.
 - 7.2.2. The CSDM will include minimum standards and design guidelines for footpaths, cycle tracks, BRT, and other street elements.
 - 7.2.3. The CSDM will include minimum standards and design guidelines for intersections.
 - 7.2.4. The CSDM will include material guidelines to ensure that NMT elements are constructed using appropriate and consistent materials.
 - 7.2.5. The CSDM will include signage and road marking guidelines so that NMT elements are consistently branded to make the network of NMT facilities legible to all users.
- 7.3. Every COC street will have a slow zone where pedestrians have priority.
 - 7.3.1. COC will provide footpaths where there are none, and increase the width of footpaths where pedestrian volumes are high in order to prevent pedestrian overflow onto the carriageway and to ensure continuity.
 - 7.3.2. For streets where the right-of-way (ROW) is 12 m or less and that do not require access for public transport vehicles, COC will employ shared space designs ensuring that vehicle speeds are slow enough for the safe intermingling of vehicles and pedestrians (approximately 15 km/hr). COC will provide vehicle parking on an intermittent basis in alternating locations and other traffic calming elements to reduce vehicle speeds. COC will urge the Chennai Traffic Police to prevent the entry of heavy vehicles(except emergency vehicles) into these streets.
 - 7.3.3. For streets with a ROW of 12 m or less that serve as mobility corridors for public transport or BRT, COC will provide segregated and unobstructed footpaths on both sides of street that have at least 2 m of clear width.⁴
 - 7.3.4. A service lane may serve as a slow zone, provided that the service lane is designed as a slow-speed shared space with physical measures to ensure that motor vehicle speeds do not exceed 15 km/h.
 - 7.3.5. COC will facilitate the creation of pedestrian-only zones (see Section 7.10), forest streets, or other non-standard street conversions that prioritise NMT users.

⁴IRC:103:2012, Guidelines for Pedestrian Facilities.

- 7.3.6. COC will not construct flyovers, elevated roads, and other infrastructure that prevents parallel pedestrian infrastructure from meeting the standards in the NMT Policy (especially Section 7.4) and the CSDM.
- 7.3.7. COC will ensure that all rail overbridges and rail underbridges have pedestrian access. COC also will seek opportunities to provide pedestrian access on flyovers where such access provides a mobility or safety benefit for pedestrians.
- 7.4. COC will ensure that the design of footpaths ensures usability, convenience, accessibility, and safety:
 - 7.4.1. COC will design footpaths that include space for business frontage (frontage zone⁵), space for pedestrian mobility (pedestrian zone⁶) that is at least 2 m wide, and space for landscaping and street furniture (furniture zone⁷).
 - 7.4.2. COC will ensure that footpaths, crossings and other elements of the pedestrian environment are accessible to all users, in compliance with the draft National Building Code/BIS Indian Accessibility Standards (2009).
 - 7.4.3. COC will pursue all means to free up space for segregated footpaths (such as removing vehicle parking) and will prioritise street amenities (street furniture, landscaping, trees, etc.) over vehicle parking.
 - 7.4.4. COC will provide multiuse islands for NMT amenities such as trees, public seating, street vending, and cycle parking.
- 7.5. COC will implement develop a network of dedicated cycle facilities to improve access, convenience, and safety for cyclists:
 - 7.5.1. On narrow streets, COC will create shared-space carriageways where motor vehicles, pedestrians, and cyclists coexist.
 - 7.5.2. If the ROW is greater than 30 m, or if 80th percentile motor vehicle speed exceeds 30 km/h, COC will provide physically separated cycle tracks. An exception will be granted only if clear evidence is provided that demonstrates that cycle facilities are provided on parallel streets nearby and/or if the street forms part of the city's BRT network.
 - 7.5.3. Cycle tracks will have at least 2 m of clear space, will be positioned at a higher level than the carriageway, and will be compliant with other standards in the CSDM.
 - 7.5.4. COC will encourage segregated and unobstructed, two-way median cycle tracks that have at least 4 m clear width and are compliant with IRC

⁵ A *frontage zone* provides a buffer between street-side activities and the pedestrian zone. Next to a compound wall, the frontage zone can become a plantation strip.

⁶ A *pedestrian zone* provides continuous space for walking and should be clear of any obstructions.

⁷ A *furniture zone* is a space for landscaping, furniture, lights, bus stops, signs, and private property access ramps.

standards⁸ where a centre median is present and frequent property access points or commercial uses interrupt side tracks.

- 7.6. COC will design carriageways to provide for efficient mobility of public transport, non-motorised vehicles, and other vehicles at moderate speeds:
 - 7.6.1. COC will ensure that street space is allocated for the vehicle carriageway *only* after adequate usable space has been reserved for walking, cycling, trees, and street vending.
 - 7.6.2. COC will design vehicle carriageways that maintain a constant width to ensure a smooth flow of vehicles.
 - 7.6.3. COC will employ street designs that define clear boundaries through curbs and material differences.
 - 7.6.4. COC will employ a wide variety of traffic calming techniques, including reduced carriageway widths and speed breakers⁹ at frequent intervals to reduce motor vehicle speeds.
 - 7.6.5. For streets with ROW of 12 m or less, COC will prohibit street designs that demarcate the centreline, or physically divide the carriageway (such as median wall or fence), except in the case of BRT corridors.
 - 7.6.6. COC will provide easy and understandable methods so that residents can petition to convert existing street designs to check unwanted motor vehicle traffic while retaining public access for NMT users.
 - 7.6.7. COC will review one-way carriageways, unless they are necessary to accommodate rapid transit (such as BRT) corridors or pedestrian zones. Where one-way streets are sanctioned, COC will provide for two-way movement for NMT modes.
- 7.7. COC will abide by the following when designing and retrofitting junctions and crossings:
 - 7.7.1. COC will provide crosswalks minimum 2 m width at all intersections (signalised and uncontrolled) and at frequent intervals in midblock locations. Where fences are installed, breaks of at least 2 m wide will be provided for informal crossings where there is demand.
 - 7.7.2. At locations with either high motor vehicle speeds or heavy pedestrian volumes, such crossings will be elevated to the height of the adjacent footpath with ramps for motorised vehicles to mount the crosswalk. The slope for ramp should be at least 1:4 to adequately slow traffic speeds.

⁸ IRC Code.

⁹ *Speed breakers* should be placed so that vehicles do not approach at high speeds. They should also be placed on property lines and near street lights. To be effective, speed breakers should be placed in series at 60 – 180 m intervals. Speed breakers should not be placed on curves, public transport routes, or major emergency response routes. When designed and installed properly, speed humps will reduce vehicle speeds to 15 km/h at the breaker and 30 mph between breakers in a series.

- 7.7.3. COC will provide continuous medians with at least 1 m clear width that are mountable by pedestrians on all streets with carriageway widths of over 5.5 m per direction.
- 7.7.4. COC will prohibit guardrails and high curbs that hinder pedestrian movements on all streets except streets with BRT lanes.
- 7.7.5. Pedestrian crossings will not have steps. Instead, crossings will have appropriately sloped level changes, providing seamless access for all users. COC will provide adequate waiting areas at formal crossing locations. COC will convert all parking lanes to bulb-outs at formal and informal crossings to reduce the crossing distance.
- 7.7.6. COC will redesign intersections to accommodate NMT volumes safely by minimising crossing distances, reducing motor vehicle speeds, simplifying signal cycles, or through other means.
- 7.7.7. COC will prohibit pedestrian foot over-bridges and subways on COC streets.
- 7.7.8. COC may create skywalks to link railway or public transport terminal pedestrian bridges with key destinations, provided that doing so does not compromise at-grade NMT infrastructure. Whenever skywalks are implemented, COC will carry out improvements in parallel at-grade facilities.
- 7.8. COC will implement and maintain landscaping for NMT infrastructure as follows:
 - 7.8.1. Landscaping, street trees¹⁰, built structures, or other appropriate techniques will be provided at frequent intervals to provide continuous shade for all NMT infrastructure.
 - 7.8.2. Coordinated placement of landscaping (e.g. tree pits) with other user amenities (especially advertising panels and utility boxes) to maintain clear width of at least 2 m path of travel to not obstruct through movement of pedestrians and cyclists, and avoid unnecessary clutter.
 - 7.8.3. COC will maintain landscaping so that medium-height vegetation that located adjacent to formal and informal crossings does not hinder the visibility of pedestrians and cyclists using raised crosswalks or entering the carriageway via curb ramps.
 - 7.8.4. COC will provide tree pits of minimum dimensions and appropriate street tree management techniques (e.g. hume pipes) to accommodate the growth of root structures as trees mature.
 - 7.8.5. COC will implement and maintain street lighting for NMT infrastructure as follows:

¹⁰ Appropriate distance between trees to provide continuous shade will depend on the individual tree's canopy size and shape. Trees with high-branching structures are preferable.

- 7.8.6. COC will identify key conflict points, black spots¹¹, areas of sexual harassment and/or violence, areas of personal crime, and areas of isolation. COC will provide additional lighting at these locations to improve safety and security for NMT users. COC will ensure that appropriate lighting is provided in isolated spaces, such as foot over-bridges, subways, and walkways next to parks or blank compound walls to reduce the risk of theft, harassment, and sexual assault.
- 7.8.7. COC will coordinate the placement of street lighting with other user amenities (especially advertising panels and utility boxes) to maintain a 2 m clear width path of travel to not obstruct through movement of pedestrians and cyclists, and avoid unnecessary clutter.
- 7.8.8. COC will coordinate the placement of street lighting with other street elements so that shade structures, trees, or advertising panels do not impede proper illumination.
- 7.8.9. COC will provide appropriate street illumination through proper street light spacing, street light heights and lamp brightness, etc.
- 7.8.10. COC will provide maintenance, replacement and cleaning service plan to ensure that all street lighting elements receive regular upkeep in the form of electrical maintenance, bulb replacement, and dust cleaning in order to remain effective.
- 7.9. COC will ensure that private vehicle parking does not compromise the mobility and safety of NMT users:
 - 7.9.1. Unlike footpaths, cycle tracks, and NMT facilities, parking lanes need not be continuous. On-street parking may be provided where space is available in the public ROW, but COC will prioritise the provision of NMT infrastructure and may interrupt parking lanes where required to provide space for bus stops, street vending, street furniture, landscaping, or other amenities.
- 7.10. COC will work collaboratively with key municipal and public stakeholders to develop criteria to identify locations where private vehicle traffic will be prohibited, and then converted into *pedestrian-only zones*, based on the amount of pedestrian traffic, or the predominant types of uses.
 - 7.10.1. COC will develop a set of key criteria for designing pedestrian-only zones that will include prohibition of all private vehicle traffic, using bollards and other barriers to physically prevent vehicles from encroaching on NMT space, ensuring compliance of the zones with disability access guidelines, providing cycle parking, providing for commercial deliveries outside of normal hours, and accommodating emergency response vehicles.
 - 7.10.2. COC will convert important market streets, historical and cultural areas, schools, and municipal institutions per the pedestrian zone criteria in the CSDM.

¹¹Black spots are road locations that have a chronic history of traffic accidents / crashes.

- 7.11. COC will design streets and public space that is integrated with and supportive of public transport services. Where it has the power to do so, it will develop understandable and accessible multi-modal interchanges (MMIs) at public transport stations and bus stops:
- 7.11.1. COC will provide bus shelters and/or rapid transit stations at key destinations¹², and at frequent intervals. Bus stops will be located in the furniture zone or on bulb-outs in the parking lane, leaving clear space for pedestrian movement behind and allowing bus passengers to board without waiting and/or stepping into the carriageway. Bus bays will not be constructed except in cases where they provide improved intermodal access to railway stations, rapid transit stations, or other key destinations.
 - 7.11.2. COC will create clear, direct, and short transfers between rail systems, bus stops, and paratransit stops that minimise horizontal and vertical displacement. These pathways should comply with disability access guidelines and should offer consistency and clarity in station entrances and interfaces, spaces, layout, and visual cues. COC will prioritise at-grade access to BRT stations.
 - 7.11.3. COC will provide paratransit stands at key destinations, and at frequent intervals.
 - 7.11.4. COC will provide protection from rain and sun inside stations and stops and along connections between modes.
 - 7.11.5. COC will coordinate feeder service schedules and routes with schedules of trunk services to minimise customer wait times.
 - 7.11.6. COC will adopt priority measures to ensure the efficient movement of surface public transport modes, such as buses and rickshaws, to and from the station area.
 - 7.11.7. COC will provide clear and consistent way finding and signage to support the efficient navigation to public transport stations in station areas. COC will provide static information such as route maps, route destinations, and transfer opportunities.
 - 7.11.8. COC will provide for safe and efficient movement of pedestrians and cyclists in the influence areas around public transport stops and stations.
 - 7.11.9. COC will provide an attractive pedestrian environment on all approach streets within a 5 km radius of stations, particularly on routes serving major destinations. All pedestrian links must provide a high level of priority and safety and should be compliant with the NMT Policy and the CSDM.
 - 7.11.10. COC will provide clearly marked and protected access for pedestrians and cyclists at station areas to minimise conflicts, particularly at passenger pick-up and drop-offs, bus facilities, and parking access points.

¹²Key destinations are the main places that people need to access including: municipal offices, public transport nodes and stations, common workplaces, schools, markets, shops, sites of worship, and recreation areas.

- 7.11.11. COC will provide secure and plentiful bicycle parking at station entrances with additional cycling amenities at high volume locations.
- 7.12. COC urges the State Highways Department, the Chennai Metropolitan Development Authority, and other concerned authorities to adopt street design standards consistent with the provisions of the NMT Policy.

8. Street network

- 8.1. COC urges concerned agencies (e.g. the Chennai Metropolitan Development Authority and others) to provide a dense network of complete streets and paths that give priority to NMT modes:
- 8.1.1. Create a fine-grained comprehensive network of streets that are safe for walking and cycling. The pedestrian network should have at least 80 intersections per square km, while the cycling network must have a minimum resolution of 350 m.
 - 8.1.2. Support the creation of a citywide greenway network to improve access for pedestrians and cyclists. COC will provide through access for pedestrians and cyclists in city gardens and other public spaces.
 - 8.1.3. Ensure that all new construction and redevelopment limit the small block size so that the longest block face is less than or equal to 150 m.
 - 8.1.4. Prohibit pedestrian cul-de-sacs. The pedestrian network that, when combined with the street network, ensures that pedestrians have access to the shortest path for all journeys.

9. Built Environment Regulation

- 9.1. COC will apply the following built environment regulations to ensure that the pedestrian realm is active and vibrant in all of its own buildings and properties, as well as urge their adoption by concerned agencies (e.g. CMDA, MTC, and CMRL) and inclusion in documents such as the Chennai Master Plan, Detailed Development Plans, and Development Control Regulations:
- 9.1.1. Ensure that at least 75 per cent of buildings have visually active frontages¹³ to create a pedestrian realm that is active, vibrant, and safe. These could be in the form of actual openings and/or transparent frontages (windows/patios) that are visually penetrable and provide a means of passive surveillance.
 - 9.1.2. Prioritize physically permeable frontage¹⁴ abutting public walkways. This can include entrances to restaurants and cafes, storefronts, and residential housing that contribute to a vibrant public realm. The average number of shops and building entrances per 100 m of street frontage should be at least 5.

¹³Visually active frontage measures the opportunities for visual connection between sidewalks and the interior ground floors of adjacent buildings. Not only shops and restaurants, but also work places, residences and all types of premises qualify.

¹⁴Physically permeable frontage measures active physical connections through the block frontage via entrances and exits to and from storefronts, building lobbies, courtyard entrances, passageways, and so on.

- 9.1.3. Adopt minimum build-to lines to ensure that private buildings are oriented towards the streets rather than towards internal plots and thus provide “eyes on the street.”
- 9.1.4. Ensure that for commercial buildings, the build-to line is at the edge of the Row. For residential buildings, the maximum setback is 3 m. At least 40 per cent of the building frontage should lie on the build-to line.
- 9.1.5. Ensure that for residential buildings, compound walls are transparent above a height of 300 mm.
- 9.1.6. Ensure that for plots with frontage on more than one street, the main vehicle access should be provided from a side street, off of the main market street.
- 9.1.7. Provide a diverse mix of uses, including employment, housing, regional attractions and public spaces to create a high quality urban environment, especially near mass rapid transit stations.
- 9.1.8. Focus and integrate increased and public transport-supportive densities at, and around, stations to create a compact built form and a critical mass of activity, while ensuring appropriate transition to the surrounding community.

10. Street Management, Maintenance and Enforcement

- 10.1. COC will ensure that all projects involving the new construction or retrofitting of streets improve safety and convenience for NMT users per the CSDM.
- 10.2. COC will urge the Chennai Traffic Police to manage intersections with a focus on pedestrian and cyclist mobility and safety:
 - 10.2.1. Signal phases should include adequate time for pedestrians.
 - 10.2.2. Green phases should be timed to facilitate cycle and public transport movement.
 - 10.2.3. Motor vehicle users must give the right-of-way to pedestrians and cyclists.
- 10.3. COC will manage vending as follows:
 - 10.3.1. COC will identify locations where there is existing and potential demand for goods and services of street vendors.
 - 10.3.2. COC will accommodate street vendors in on-street locations at mass rapid transit stations, railway stations, market areas, commercial centres, and other key destinations. COC will enhance and preserve existing culturally significant street vending markets.
 - 10.3.3. COC will provide supportive infrastructure such as cooperatively managed water taps, electricity points, waste bins, and public toilets.
 - 10.3.4. COC will regulate street vending by providing vendor infrastructure in locations that ensure the continuity of footpaths and cycle tracks.
- 10.4. COC will institute a repair and maintenance programme to keep all footpaths and cycle tracks in a good state of repair and cleanliness.

- 10.5. COC will provide designated spaces for trash collection so that trash containers and trash collection activities do not hinder the use of NMT facilities.
- 10.6. COC will adopt a zero tolerance approach for managing encroachments on footpaths. COC will remove all temporary and permanent obstructions that force pedestrians to walk on the carriageway. COC will relocate vendors as per the provisions of Section 10.3.
- 10.7. During construction projects that compromise the use of NMT infrastructure, COC will provide alternative means for pedestrians and cyclists to circulate.
- 10.8. COC will implement and maintain street furniture for NMT users as follows:
 - 10.8.1. COC will provide street furniture, such as benches, waste bins, tables, public way-finding signage, shelter, water taps, and other amenities to make streets an attractive place to spend time, promote sanitary conditions, and to function as traffic calming elements.
 - 10.8.2. COC will locate street furniture in appropriate locations that receive proper shade, and maintain 3 m clear width path of travel so that they do not obstruct through movement of pedestrians and cyclists, and avoid unnecessary clutter.
 - 10.8.3. COC will coordinate the placement of street furniture with other user amenities (especially advertising panels and utility boxes) to maintain a 2 m clear width path of travel to not obstruct through movement of pedestrians and cyclists.
 - 10.8.4. COC will scale the quantity of street furniture to meet demand, adjacent land uses and street activity (e.g. larger quantities will be provided at key destinations, public facilities, commercial hubs, etc.). Refuse collection furniture / waste bins will be provided at frequent intervals (e.g. every 20 m) on streets with large numbers of pedestrians and commercial activity.
 - 10.8.5. COC will conduct maintenance, replacement, and cleaning to ensure that all street furniture elements (especially waste bins) remain in usable and sanitary condition.
- 10.9. COC will manage advertising and hoardings in public Rows as follows:
 - 10.9.1. COC will coordinate the placement of advertising panels with other user amenities (especially utility boxes) to maintain an unobstructed 2 m wide, 2 m high clear path of travel to facilitate movement of pedestrians and cyclists, as well as avoid unnecessary clutter and protruding objects.
- 10.10. COC will manage service utility providers to ensure that access points for storm water, sewage, electricity, telecommunications, and other services meet the following standards:
 - 10.10.1. Access points for underground and overground utilities will be designed in such a way that they do not conflict with NMT user movements. Manhole covers will be level with footpaths, cycle tracks, and the surfaces of other NMT facilities. Utility access points will be designed to minimise disruption from maintenance.

- 10.10.2. Storm water systems will be designed so that storm water drains off of NMT infrastructure into appropriate channels and catch pits. At no point will footpaths, cycle tracks, or other NMT facilities lie at the lowest level in the street cross section, except in the case of NMT-only streets. Storm water facilities will be maintained regularly to prevent flooding of NMT infrastructure.

11. Special Services

- 11.1. COC will provide last mile connectivity to mass rapid transit stations via innovative programs such as cycle sharing. Cycle sharing systems refer to the shared use of a common cycle fleet. The principle is simple: Individuals use the cycles on an “as needed” basis and return the cycles to a network of closely spaced cycle stations. With a smart card or other form of identification, a user can check out a cycle from a station and return it to any other station. These systems imply short-term cycle access and provide users with an environmentally friendly and low-cost form of public transport. The COC cycle sharing system will employ the following best practice features:
 - 11.1.1. A dense network of stations across the coverage area, with spacing of approximately 300 m between stations.
 - 11.1.2. A fully automated locking system at stations that allows users to check cycles in or out without the need for staffing at the station
 - 11.1.3. Radio frequency identification devices to track where a cycle is picked up, where it is returned, and the identity of the user
 - 11.1.4. Real-time monitoring of station occupancy rates through general packet radio service (GPRS), used to guide the redistribution of cycles
 - 11.1.5. Real-time user information provided through various platforms, including the web, mobile phones, and/or on-site terminals
 - 11.1.6. Pricing structures that incentivise short trips, helping to maximise the number of trips per cycle per day.
 - 11.1.7. Cycles with specially designed parts and sizes to discourage theft and sale as whole or for parts.
- 11.2. COC will effectively manage the use of personal motor vehicles through a formal parking management program:
 - 11.2.1. COC will utilize all revenue collected from the parking management program to fund public transport and NMT improvements that support meeting the goals in listed Section 3 of this policy.
 - 11.2.2. COC will develop a robust management system that improves the enforcement of no-parking zones and keeping private vehicles from obstructing NMT facilities.
 - 11.2.3. COC will clearly demarcate parking and no-parking zones. Footpaths, cycle tracks, and other NMT facilities will be designated as no-parking zones.

11.2.4. COC will urge Chennai Traffic Police to ensure that footpaths, cycle tracks, and other NMT facilities remain free of encroachment by parked vehicles.

12. Public Awareness

- 12.1. Working with the Chennai Traffic Police, COC will carry out a diverse public information campaign to generate widespread support and publicize the individual and social benefits of transport by NMT modes. COC also will coordinate NMT advocacy and planning through national organisations. While policy impacts are local, interfacing with national bodies can help coordinate local groups with national efforts to fund and promote India-wide NMT initiatives.
- 12.2. COC will develop long-range NMT plans and regularly update them. NMT plans must be adaptable and flexible. They must include reporting on the existing scenario, evaluation of the past and current initiatives, examining available funding resources, and explaining future efforts.
- 12.3. COC will explore alternative programs with the local business community to promote and encourage NMT use. For example, COC may reduce the business taxes / fees, or waive enforcement of parking requirements, or utilise other financial incentives to reward businesses or organisations that facilitate employees, customers, or the general public traveling by NMT modes. Recognised NMT-supporting amenities include, but are not limited to the following:
 - 12.3.1. Provide secure cycle parking.
 - 12.3.2. Provide on-site employee changing rooms with showers.
 - 12.3.3. Compensate employees who commute by NMT modes (or public transport) and thus *do not utilise* company private vehicle parking resources.
 - 12.3.4. Provide fleet of cycles for employees to use for short errands or trips.
 - 12.3.5. Provide cycle repair station, maintenance supplies such as tools, pumps and tubes, or a dedicated cycle maintenance staff.
 - 12.3.6. Provide employees with cycle-related training, such as finding safe cycle routes to work, safe riding skills, cycle maintenance, driver training (share the road with bicyclists), or other related topics.
 - 12.3.7. Utilise local logistics and courier services that are NMT-based.
 - 12.3.8. Organise cycle rallies or other cycle-related events for employees.
 - 12.3.9. Sponsor a local riding club or cycle racing team (e.g., employee, local, youth, professional).
 - 12.3.10. Sponsor individual employees who participate in local charity cycle rides or events.
 - 12.3.11. Sponsor or directly improve (with COC review and approval) existing street furniture, municipal footpaths, cycle tracks, or bus shelters.

- 12.4. COC will support efforts to appreciate Chennai's history and traditions through neighbourhood walking and cycle tours. COC will specifically create wayfinding signage and network maps to guide participants.

13. Funding Development and Infrastructure

- 13.1. COC will encourage the use of NMT modes and will provide sufficient budgetary support to build and maintain the necessary NMT infrastructure. Specifically, COC will ensure that at least 60 per cent of its existing transport budget is allocated to NMT infrastructure.
- 13.2. COC will prioritize funding NMT improvements in areas where there is high NMT use.
- 13.3. COC will channel foreign loans and investment toward projects that improve conditions for NMT users.

14. Planning, Implementation, and Evaluation

- 14.1. COC will coordinate the various decision regarding the planning, design, and use of public right-of-ways in accordance with the NMT Policy. These actions will be coordinated through an approval or decision concerning any public and private project that impacts, or is adjacent to a publicly accessible right-of-way.
- 14.2. All designs must comply with CSDGas adopted by COC.
- 14.3. COC will require, where possible, that NMT user participation is included in transport-related planning processes.
- 14.4. Where there are conflicting standards in guidance provided by agencies such as the Indian Roads Congress,¹⁵ COC will prioritise NMT modes in the allocation of street space, the design of street design elements, and street management.
- 14.5. COC will urge that all transport-related planning, plans, and studies (including surveys, plans, forecasts and models, and implementation plans undertaken by professional staff, consultants and / or international agencies) consider the impact of proposed interventions on NMT users and COC's ability to meet the provisions of the NMT Policy.
- 14.6. COC will facilitate annual collection of data related to NMT users and user behaviour including but not limited to:
 - 14.6.1. Gender, age, and income profiles of pedestrians and cyclists.
 - 14.6.2. Cordon counts of pedestrian and cycle volumes.
 - 14.6.3. Mapping of crashes involving pedestrians and cyclists to aid in the identification of black spots.
- 14.7. COC will assure that the transport mode share data are periodically updated, that all NMT modes are included in all studies of urban transport systems, that all transport

¹⁵Relevant IRC publications include the Guidelines for Pedestrian Facilities (IRC 103-2012), Geometric Design Standards For Urban Roads And Plains (IRC 86-1983), and Guidelines For Capacity Of Urban Roads In Plain Areas (IRC 106-1990).

investment proposals to assess the impact on NMT users, and that such studies are freely available for public scrutiny.

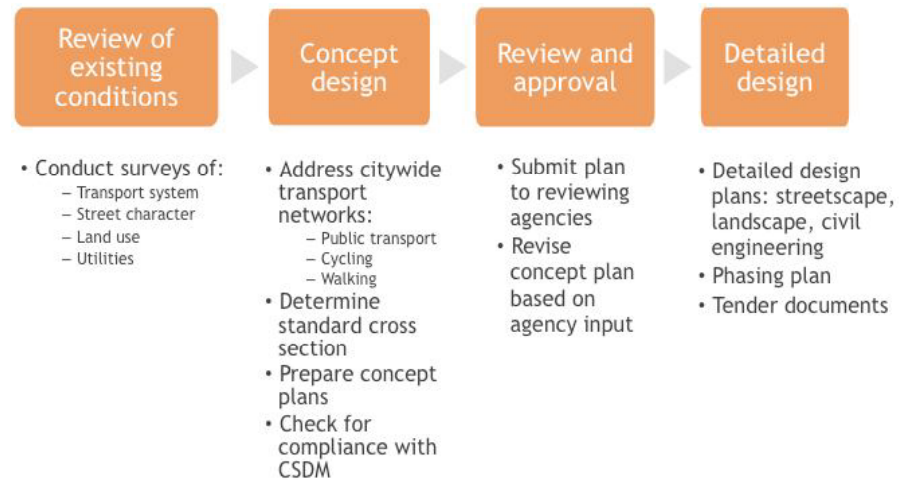
- 14.8. COC will prioritise known black spots for NMT improvements.
- 14.9. COC will ensure (and urge where appropriate) that new developments, both public and private, often include the rebuilding of portions of the public right-of-ways and should serve as models for implementation of the NMT Policy. Great efforts should be made that new COC developments lead by example.
- 14.10. COC will provide regular updates and seek input on such NMT projects and programs through the NMT Subcommittee of the Chennai Unified Metropolitan Transport Authority (CUMTA).

Schedule A: NMT goals

COC will strive to meet and urge concerned agencies to take action to meet by 2018 the following goals related to the performance measurement indicators set above (Section 5.1):

- A. Increase the mode share for pedestrians and cyclists to at least 40 per cent.
- B. Reduce the number of pedestrian and cyclist fatalities to 0 per annum.
- C. Ensure that at least 80 per cent of streets have footpaths.
- D. Ensure that at least 80% of streets with a right-of-way (ROW) of over 30 m have unobstructed, segregated, continuous cycle track of 2m width.
- E. Increase public transport mode share to at least 60 per cent of motorised trips.
- F. Stabilise private motor vehicle kilometres travelled (VKT) so that there is 0 per cent annual growth in VKT.

Schedule B: Design process



All projects related to road with a value over Rs. 5,00,000 are subject to design review:

- The Department or Zone office submits detailed design drawings to the Superintending Engineer, Roads and Bridges Department.
- If the designs comply with the CSDM, the Superintending Engineer, Roads and Bridges Department, can approve or reject the designs.
- If the submitting department seeks an exception to the CSDM, the Superintending Engineer, Roads and Bridges Department, can approve or reject the exception.

Schedule C: Draft Chennai Street Design Manual (CSDM) contents

1. Introduction
 - 1.1. Purpose and need
 - 1.2. Goals
 - 1.3. Coordination with other efforts and agencies
 - 1.4. How to use the manual
2. Street design principles
 - 2.1. Safety
 - 2.2. Mobility
 - 2.3. Pedestrian accessibility
 - 2.4. Liveability
 - 2.5. Sensitivity to local context
 - 2.6. Creative use of street space
3. Priority networks
 - 3.1. Modal hierarchy
 - 3.2. Public transport network
 - 3.3. Cycling network
 - 3.4. Pedestrian network
4. Typologies
 - 4.1. Land use typologies
 - 4.2. Transport typologies
 - 4.3. Street character typologies
 - 4.4. Typology tables
 - 4.5. Typology protocols
5. Standard sections according to typologies
6. Design standards for street elements
 - 6.1. Footpaths
 - 6.2. Cycle tracks
 - 6.3. Carriageway
 - 6.4. Bus rapid transit
 - 6.5. Medians and pedestrian refuges
 - 6.6. Pedestrian crossings
 - 6.7. Landscaping
 - 6.8. Bus stops
 - 6.9. Spaces for street vending
 - 6.10. Street furniture and amenities
 - 6.11. On-street parking
 - 6.12. Service lanes
 - 6.13. Traffic calming elements
 - 6.14. Street lighting
 - 6.15. Storm water drainage
 - 6.16. Other underground utilities
7. Intersections
 - 7.1. Geometric and operational policies
 - 7.2. Standard intersection designs
8. Design process
 - 8.1. Surveys
 - 8.2. Design preparation
 - 8.3. Design review
 - 8.4. Implementation oversight
9. Evaluation

Approval of Corporation of Chennai Council

Non-Motorised Transport Policy was approved by Corporation of Chennai Council vide Resolution No 518/2014 dated 30.09.2014

பது / சிறப்பு திட்டம் ந.க.என். 93/3296/2014
முன்னமை செயலர் மற்றும் ஆணையாளர் அவர்களின் 22.09.2014 நாள்ிட்ட குறிப்பு



30.09.2014 அன்று நடந்த மன்றத்தின் எத்தான கூட்டத்தின் நடவடிக்கையின் கருக்கம்

தீர்மான எண்.518/2014
சிறப்பு திட்டங்கள் குறை - சென்னை ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (CUMTA) துறா மேட்டார் வாகனமில்லா போக்குவரத்து கொள்கை (NMT Policy) தயார் மற்றும் ஆங்கிலத்தில் வெளியிடுவதற்கு அனுமதி

அரசு வந்தமாளி எண்.346ன்படி சென்னை ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அமைக்கப்பட்டது. இக்குழுவின் முதலாவது கூட்டம் 16.07.2012 மற்றும் 26.07.2012 நடைபெற்றது. இக்கூட்ட நடவடிக்கையின் படி மூன்று துணைக்குழு அமைக்க பரிந்துரைக்கப்பட்டது. அதில் ஒரு குழு "மேட்டார் வாகனமில்லா போக்குவரத்து கொள்கை (NMT Policy) துணைக்கமிட்டி" ஆகும் இக்குணைக்குழுவில் சென்னை மாநகராட்சி சிவில், முதன்மைச் செயலாளர் / ஆணையர் அவர்கள் தலைவராகவும், காவல் துறை துணை ஆணையர் போக்குவரத்து, தீர்வாக இயக்குநர் / மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம், தலைமை பொறியாளர் நெடுஞ்சாலைத் துறை, மாநகர சாலைகள், தலைமை திட்ட அமைப்பாளர் (போக்குவரத்து) சென்னை பெருநகர் வளர்ச்சித் குழுமம், இயக்குநர் சென்னை சிட்டி கனெக்ட் அவர்களும் உறுப்பினர்களாக இருப்பார்கள் என முடிவு செய்யப்பட்டது.

மேட்டார் வாகனமில்லா போக்குவரத்து கொள்கை (NMT Policy) துணைக்கமிட்டி பரிந்துரைப்படி பல்வேறு சிறப்பு திட்டங்கள் வாகனமில்லா போக்குவரத்தை ஊக்குவிக்கும் வகையில் பல்வேறு திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுவருகிறது. சிறப்பு திட்டங்களான உலகத் தரத்திலான நடைபாதைகள், பெருந்து சாலைகளில் மிதிவண்டிகளை பிரத்யேக தடங்கள் அமைத்தல், நடைபாதை பிளாசாக்கள், பகுதி வரை படங்களுடன் கூடிய நவீன பெருந்து நிற்குடைகள், பெருந்துகள் நிற்கும் பிரத்யேக இடங்கள் (Bus Bay), அனைத்து பொது சேவை போக்குவரத்து நிறுவனங்களான சென்னை பெட்ரோ இரயில், பறக்கும் இரயில், மோனோ இரயில், பெருந்துகள் ஆகியவற்றை ஒருங்கிணைத்து அமைக்க வேண்டிய சாலைகள் அமைப்பது திட்டமிடப்பட்டு நடைமுறைக்கு கொண்டுவரப்படுகிறது.

மேற்கூறிய சிறப்பு திட்டங்களை மேற்கொள்ள வழிகாட்டியாக "சென்னை மாநகராட்சி மேட்டார் அல்லாத போக்குவரத்துக் கொள்கை" (Corporation of Chennai Non-Motorised Transport Policy) வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் மேட்டார் அல்லாத போக்குவரத்தான நடப்பது, சைக்கிள் ஓட்டுவது மற்றும் மனிதனால் இயக்கப்படும் மேட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து எத்தனங்களை பயன்படுத்துவதற்கு ஏதுவாக உள்கட்டமைப்பு மேற்கொள்வதற்கான வழிவகைகள் வகுக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னை மாநகராட்சி சாலைகளின் வடிவமைப்பு பாதுகாப்பின் மற்றும் அனைத்துமகளை போக்குவரத்து வசதிகளும் உள்ளடக்கிய சிறந்த நடைமுறைகள் மேற்கொள்வதன் மூலம் ஒருவரின் வயது அல்லது வாழ்க்கை அந்தஸ்து வித்தியாசமாகவும் பாதுகாப்பான மேட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து வசதியை வழங்குவதற்கான வழிகாட்டுதலை "சென்னை மாநகராட்சி மேட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கை" என வகுத்துள்ளது.

எனவே, சென்னை மாநகராட்சி மேட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கையை தமிழ் மற்றும் ஆங்கிலத்தில் வெளியிட நிலைக்குழு (பணிகள்) மற்றும் நிலைக்குழு (வரி விதிப்பு மற்றும் நிதி) கற்றின் முடிவாக மன்றத்தின் அனுமதி வேண்டி சமர்ப்பிக்கப்படுகிறது.

"ஏற்கனவே நிலைக்குழு (பணிகள்) கூட்டம் 19.09.2014 அன்று முடிவடைந்த நிலையில் இப்பொருளின் அவசரம் மற்றும் அவசியத்தன்மையை கருத்தில் கொண்டு 29.09.2014 அன்று தீர்மான எண்.429/2014-ன்படி நிலைக்குழு (பணிகள்) வின் கற்றின் மூலம் பெரும்பான்மை உறுப்பினர்களின் பரிந்துரையை பெற்று, நிலைக்குழு (வரிவிடப்படுதல்) வின் மூலமாக மன்றத்தின் அனுமதி வேண்டி சமர்ப்பிக்கப்படுகிறது".

"ஏற்கனவே நிலைக்குழு (வரிவிடப்படுதல்) வின் கூட்டம் 19.09.2014 அன்று முடிவடைந்த நிலையில் இப்பொருளின் அவசரம் மற்றும் அவசியத்தன்மையை கருத்தில் கொண்டு 29.09.2014 அன்று தீர்மான எண்.429/2014-ன்படி நிலைக்குழு(வரிவிடப்படுதல்)வின் கற்றின் மூலமாக பெருபான்மை உறுப்பினர்களின் பரிந்துரையை பெற்று மன்றத்தின் அனுமதி வேண்டி சமர்ப்பிக்கப்படுகிறது."

"இதற்கு மன்றம் அனுமதி அளிக்கின்றது"
//உண்மைக் கருக்கம்//

சொட்டி: பணித்துறை/சிறப்பு திட்டம்
நகல்: நி.ஆ.த.பி & மு.க.கு.1 அ.செ-18.

மன்றச் செயலாளர்

Item
12/09/14

2014

சென்னை மாநகராட்சி



மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து
கொள்கைகள்

சென்னை மாநகராட்சி
சிறப்புத் திட்டங்கள்

அட்டவணை

வ. எண்	பொருள்	பக்கம்
1	வரையறை	2
2	நோக்கம்	2
3	இலக்குகள்	2
4	மாநகராட்சி தலைமை	3
5	செயல்திறன் மதிப்பீடு	4
6	சாலை வடிவமைப்பு கோட்பாடுகள் மற்றும் மேலாண்மை கொள்கைகள்	5
7	சாலை வடிவமைப்பு	8
8	சாலை வலைப்பின்னல்	18
9	சுற்றுச்சூழல் விதிமுறைகள்	18
10	சாலை நிர்வாகம்,பராமரிப்பு மற்றும் அமலாக்கம்	19
11	சிறப்புச் சேவைகள்	22
12	பொது விழிப்புணர்வு	24
13	வளர்ச்சி மற்றும் உள் கட்டமைப்பு வசதிக்கு நிதி	25
14	திட்டமிடல்,செயல்பாடு மற்றும் மதிப்பீடு	26
	சென்னை மாநகராட்சி மன்றத்தின் அனுமதி	31

சென்னை மாநகராட்சி மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து (மோ.வா.அ.போ) கொள்கை

1. வரையறை

- 1.1. மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து என்பது (மோ.வா.அ.போ) நடப்பது, மிதிவண்டி, ஓட்டுவது, ரிக்ஷா, தள்ளுவண்டி மற்றும் மனிதர்களால் இயக்கப்படும் இதர வகை போக்குவரத்து சாதனங்கள் ஆகும்.

2. நோக்கம்

- 2.1. மக்கள் நடந்து செல்வதற்கும், மிதிவண்டியில் செல்வதற்கும் ஆரோக்கியமான சூழல் உருவாக்கப்படுவதன் மூலம் பொதுவாக ஆரோக்கியமான மக்கள் நலத்தை கொண்ட நகரமாக சென்னை மாநகரம் அமையும்; இதற்காக பொது இடங்களில் அமையும் உள்கட்டமைப்புகளுக்குச் சமமான முக்கியத்துவம் அளிக்கப்படுவதோடு எல்லோருக்கும் சம வாய்ப்புகளும் அத்தியாவசிய போக்குவரத்து வசதிகளும் கிடைக்கும்.

3. இலக்குகள்

- 3.1. சென்னை மாநகராட்சி (செ.மா) பாதுகாப்பான மற்றும் இரம்யமான நடைபாதைகள், மிதிவண்டி பாதைகள், பசுமைப் பாதைகள் மற்றும் இதர வசதிகள் கொண்ட முழுமையான கட்டமைப்புகளை மாநகராட்சியின் அனைத்து மக்களுக்கும் வழங்குவதன் மூலம் நடைபயணம் மற்றும் மிதிவண்டி பயன்பாட்டை அதிகரிக்க திட்டமிட்டுள்ளது. சென்னை மாநகராட்சி சாலைகளின் வடிவமைப்பு பாதசாரிகள் மற்றும் அனைத்து வகை போக்குவரத்து வசதிகளும் உள்ளடக்கிய சிறந்த நடைமுறைகளை கொண்டதாக இருக்கும். சுற்றுச்சூழல் திட்டமிடல் மற்றும் நீர் மேலாண்மை திட்டமிடலையும் இவை கொண்டிருக்கும். இந்த நடவடிக்கைகள் மூலம் கீழ்க்கண்டவற்றை அடையலாம் :

- 3.1.1. எல்லா மக்களுக்கும் மேம்பட்ட வழிகள் மற்றும் இயக்க வசதிகள்.
- 3.1.2. மேம்பட்ட குறைந்த செலவிலான இயக்க வசதி கொண்ட சமூகம் மற்றும் பொருளாதாரம் தன்மேம்பாடு.
- 3.1.3. பெண்கள் பயன்படுத்த பாதுகாப்பான மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குவதன் மூலம் பாலினச் சமத்துவத்தை உறுதிசெய்வது.
- 3.1.4. ஒருவரின் வயது அல்லது வாழ்க்கைத் தர வித்தியாசம் இல்லாமல் எல்லோராலும் அதிகபட்சமாக பயன்படுத்தக்கூடிய வகையில் மற்றும்

சர்வதேச கொள்கைகளை வடிவமைப்பில் கொண்டுள்ள மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளை உருவாக்குவதன் மூலம் சமூகத்தின் எல்லாதரப்பினருக்கும் வாய்ப்பு அளித்தல்.

- 3.1.5. மாசு இல்லா போக்குவரத்து முறைகளின் பயன்பாட்டை சென்னை மாநகராட்சியில் ஊக்குவிப்பதன் மூலம், மாசு இல்லா, உள்ளூர் மற்றும் சர்வதேச சுற்றுச்சூழலை உறுதி செய்வது.
- 3.1.6. நகரில் சென்று வர நடைபயணம் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டுவதை ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய மற்றும் ஊக்கமளிக்கும் விதமான கருத்து கலாச்சார மாறுதலை கொண்டு வருவது.
- 3.1.7. வடிவமைப்பு மற்றும் தர நிர்ணயத்தில் உள்ளூர் மக்கள், வர்த்தகர்கள் மற்றும் இதர தொடர்புடையவர்களை பங்கேற்க வைப்பதன் மூலம், வெளிப்படையான உரிமையை கொண்டு வருவது.

4. மாநகராட்சி தலைமை

- 4.1. இப்பொழுதுள்ள போக்குவரத்து கட்டமைப்புகளை மேம்படுத்தி பொதுவான மற்றும் மோ.வா.அ.போ கொள்கையை ஏற்படுத்துவதற்கு வழிவகுக்கும்.
- 4.2. சென்னை மாநகராட்சி மோ.வா.அ.போ முறையை முன்னுரிமையாக அறிவித்து, போக்குவரத்து வசதிகள் வடிவமைப்புக்கான முன்னுரிமை, விதிகள் மற்றும் நெறிமுறைகளை, தொழில்முறை வல்லுனர்களுக்கு முன்வைக்கும்.
- 4.3. சென்னை மாநகராட்சி தனது பொறியாளர்கள், நிர்வாகிகள் மற்றும் மக்கள் பிரதிநிதிகளுக்கு மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளின் தேவைகள், வடிவமைப்பு கொள்கைகள் மற்றும் பிரபலமாக்கும் உத்திகள் தொடர்பான பயிற்சிகளை அளிக்கும்.
- 4.4. சென்னை மாநகராட்சி தனது ஊழியர்களின் தினசரி போக்குவரத்திற்காக, நடைபயணம், மிதிவண்டி மற்றும் பொதுவான போக்குவரத்தைப் பயன்படுத்துபவர்களுக்குச் சலுகைகளை அளித்து ஊக்குவிக்கும்.
- 4.5. சென்னை மாநகராட்சி அதற்குத் தேவையான பௌதீக வடிவமைப்பு, விதிமுறைகள், நிர்வாகக் கொள்கைகள் மற்றும் போக்குவரத்து அமைப்புகளுக்கான முதலீட்டுத் திட்டங்களை வடிவமைக்க வலியுறுத்தும் (மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து முறைகளுக்கு முன்னுரிமை அளிக்குமாறு மற்ற அமைப்புகளை சென்னை மாநகராட்சி வலியுறுத்தும்).

5. செயல்திறன் மதிப்பீடு

- 5.1. சென்னை மாநகராட்சி மோ.வா.அ.போ கொள்கையின் செயல்திறனை கீழ்க்கண்ட காரணிகள் மூலம் அளவிடும், தேவையான மாற்றத்தின் அளவு அடைப்புக்குறியில் உணர்த்தப்பட்டுள்ளது.
 - 5.1.1. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டியில் பயணம் செய்பவர்கள் (அதிகரிக்க வேண்டும்)
 - 5.1.2. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி பயணம் தொடர்பான விபத்துகள் (குறைய வேண்டும்).
 - 5.1.3. நடைபாதை¹ பரப்பளவு (அதிகரிக்க வேண்டும்).
 - 5.1.4. மிதிவண்டி பாதை² பரப்பளவு (அதிகரிக்க வேண்டும்).
 - 5.1.5. பொது போக்குவரத்தின் பங்களிப்பு (அதிகரிக்க வேண்டும்).
 - 5.1.6. சொந்த வாகனத்தில் பயணிப்பவரின் பயணத்தொலைவு கிலோ மீட்டரில் குறைய வேண்டும்.
- 5.2. சென்னை மாநகராட்சி 5.1 பிரிவில் குறிப்பிட்டுள்ள காரணிகளின்படி நடைபாதை மற்றும் மிதிவண்டி பாதை பற்றிய விவரங்களைச் சேகரித்து, பொதுப் போக்குவரத்தைப் பயன்படுத்துவர்களிடம் கருத்துக்களைச் சேகரித்து, வளர்ச்சியை அளவிடுவதற்கான இதர ஆவணங்களைத் திரட்டும்.
- 5.3. சென்னை மாநகராட்சி 5.1 பிரிவில் குறிப்பிட்டுள்ள காரணிகளின்படி இந்த கொள்கையைப் பின்பற்றப்படும் விதமாக மாற்றம், செயல்பாடு தொடர்பான அறிக்கைகளை மற்றும் 3.1 பிரிவில் குறிப்பிட்டுள்ள இலக்குகளை அடைவதில் முன்னேற்றம் தொடர்பான அறிக்கைகளைத் தயாரிக்கும். இந்த அறிக்கைகள் பொதுமக்களின் பார்வைக்கு வைக்கப்பட்டு, அவர்களின் கருத்தை அறியும்.
- 5.4. சென்னை மாநகராட்சி 5.1 பிரிவில் குறிப்பிட்டுள்ள காரணிகளுக்கு ஏற்ப மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து உள்கட்டமைப்பு வடிவமைப்புகளின் செயல்பாட்டிற்கு ஏற்ப மறு ஆய்வுக்கும், பரிசீலனைக்கும் உட்படுத்தப்படுவதை உறுதி செய்யும்.

6. சாலை வடிவமைப்புக் கோட்பாடுகள் மற்றும் மேலாண்மைக் கொள்கைகள்

- 6.1. கீழ்க்கண்ட கோட்பாடுகள் சென்னை மாநகராட்சியின் சாலை வடிவத்தை மற்றும் மேலாண்மை குறித்து வழிகாட்டும்:

¹ மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கை மற்றும் சென்னை சாலை வடிவமைப்புகையேடு நெறிமுறைக்கு ஏற்ற (பார்க்க பிரிவு 7.2) நடைபாதைகளுக்கான மாற்றம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படும்.

² மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கை மற்றும் சி.எஸ்.டி.எம் நெறிமுறைக்கு ஏற்ற (பார்க்க பிரிவு 7.2) மிதிவண்டி பாதைகளுக்கான மாற்றம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படும்.

6.1.1. தனியார் மோட்டார் வாகனங்களுக்காக வடிவமைக்கப்பட்ட சாலைகளை விட பாதுகாப்பான மற்றும் போதுமான தூழ்நிலையை அளித்து நடைபயணம், மிதிவண்டி மற்றும் பொது போக்குவரத்தை ஊக்குவிக்கும் சாலைகளே நகர்புற பகுதிகளுக்கும், பொதுமக்களின் போக்குவரத்திற்கும் ஏற்றதாகும். சென்னையின் வரையறுக்கப்பட்ட குறைவான பரப்பின் சாலை வடிவமைப்பு மற்றும் பயன்பாடு தொடர்பான முடிவுகள் தனியார் மோட்டார் வாகன ஓட்டிகளை விட நடைபயணம் செல்பவர்களுக்கும், மிதிவண்டி ஓட்டுபவர்களுக்கும் மற்றும் பொது போக்குவரத்தில் செல்பவர்களுக்கும் முன்னுரிமை அளிக்கும். அட்டவணை 1 இல் உள்ள பயன்பாட்டு வரிசை பின்பற்றப்படும். சில இடங்களில் இந்த வரிசை மாற்றப்படலாம். உதாரணத்திற்குப் பேருந்துகளுக்கான தனிப்பாதைக்கு இடமளிக்கும் பொது பொது போக்குவரத்திற்கு மிதிவண்டியைவிட முன்னுரிமை அளிக்கப்படலாம்.

அட்டவணை 1: வகைகளுக்கு ஏற்ற போக்குவரத்து வரைவு முன்னுரிமை

பரிசீலனை வகை

முதலில்

பாதசாரிகள் வழி / நடை



மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்தில் பயணிப்பவர்கள்

பொது போக்குவரத்து / இடைநிலை பொது போக்குவரத்து

பொருளாதாரச் செயல்பாடுகள் (முறைப்படுத்தப்பட்டது / முறைப்படுத்தப்படாதது)

சரக்கு போக்குவரத்து (இலகுவகம் > கனரகம்)

மோ.வா.அ.போ சரக்கு வாகனங்கள்

தனியார் மோட்டார் வாகன இயக்கம்

இறுதியில்

தனியார் மோட்டார் வாகன நிறுத்தம்

6.1.2. சாலைகள் பொது மக்களின் பயன்பாட்டுக்கானவை. எனவே சாலைகளின் வடிவமைப்பு பயனாளிகளின் வயது, திறன், பாலினம், வருமானம், இனம், மதம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் வேறுபாடு காட்டக்கூடாது. மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கையில் சமத்துவ அணுகுமுறை சேவைகள் மற்றும் உள்கட்டமைப்புகள் அனைத்து பயனாளிகளின் தேவையை பூர்த்தி செய்யும் விதமாக உள்ளது என்பதை உறுதி செய்ய வேண்டும்.

- 6.1.3. மோட்டார் வாகனங்களின் வேகம் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து பயனாளிகளின் பாதுகாப்பை - உறுதி செய்யும் விதமாக, பயனாளிகள் பாதிப்புக்கு உள்ளாகும் இடங்கள் அடையாளம் காணப்படும். சென்னை மாநகராட்சி தனிப்பாதையை அமைத்துத் தரும். சென்னை மாநகராட்சி பாதசாரிகள் சுரங்கப்பாதை மற்றும் நடை மேம்பாலம் போன்ற வசதிகளுக்கு மாறாக மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளுக்கான சுற்றுவழிகளைக் குறைக்கும் வகை காணப்பட்டு அத்தகைய இடங்களில் தீர்வுகளுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கும்.
- 6.1.4. சென்னை மாநகராட்சி பேருந்துகளுக்கான தனிப்பாதைகள் கொண்ட பேருந்து விரைவு போக்குவரத்து (பே.வி.போ³) மூலம் சமமான சாலை இடத்தை ஒதுக்குவதை உறுதி செய்ய தொடர்புடைய அதிகாரிகளை வலியுறுத்தும்.
- 6.1.5. சென்னை மாநகராட்சியின் சாலை வடிவமைப்பு மற்றும் சாலைகளின் இதர அம்சங்களின் வடிவமைப்பு ஆகியன, சாலையின் அகலம் அடிப்படையில் அல்லாமல் சாலையின் செயல்பாட்டிற்கு ஏற்ப வடிவமைக்கப்படுவதை உறுதி செய்யும்.
- 6.1.6. இன்றைய நிலையில் வாகன போக்குவரத்தின் நிர்வாகம் மற்றும் சமீக்கை பயன்பாடு அனைத்து பயனாளிகள் குறிப்பாக பாதசாரிகள், மிதிவண்டி ஓட்டிகள், பொது போக்குவரத்து பயனாளிகள் வாகன மற்றும் இயக்குபவர்களுக்கான சாலை அனுபவத்தின் தரம் மற்றும் பாதுகாப்பை பாதிக்கும். தனியார் வாகனங்களை கட்டுப்படுத்தும் அமைப்புகள், சமீக்கை நேரம், வேக வரம்பு மற்றும் அனுமதிக்கக்கூடிய திரும்பும் அளவு, தொடர்பான மாற்றங்கள் அனைத்து பயனாளிகளுக்கான சாலை அனுபவம் மற்றும் பாதுகாப்பிற்காகப் பரிசீலிக்கப்பட்டு அனைவரும் பயன்பெற வேண்டும்.
- 6.1.7. சென்னை பொருளாதாரத்தில் சாலையோர வியாபாரம் முக்கிய பங்கு வகிக்கிறது. மேலும் வியாபாரிகள் தெருவின் மீதான நிலையான பாதுகாப்பை மேம்படுத்துகின்றனர். எனவே, சாலை நிர்வாகத்தில் வியாபாரிகளின் முக்கியத்துவம் அங்கீகரிக்கப்பட வேண்டும். சென்னை மாநகராட்சி பிரத்யேகமான வியாபார பகுதிகளை குறிப்பாக விரைவு போக்குவரத்து பகுதிகளுக்கு அருகே உள்ள இடங்களில் ஏற்படுத்தப்படும். வியாபாரப் பகுதியை நன்றாக பராமரித்து தூய்மையாக வைத்திருக்க வியாபாரிகளுடன் சென்னை மாநகராட்சி கூட்டு அமைத்துக்கொள்ளும்.

³ பேருந்து விரைவு போக்குவரத்து என்பது அதிக திறன் மற்றும் மிக தரமான விரைவான போக்குவரத்து மார்கமாகும். இதில் பேருந்து போக்குவரத்து மட்டும் செல்ல அனுமதிக்கப்படும். பேருந்து விரைவு போக்குவரத்து என்பது மெட்ரோ இரயில் போன்றதாகும். ஆனால் இதனை குறைந்த செலவில் நிறைவேற்றலாம்.

- 6.1.8. சாலைகளில் போதுமான இடப்பரப்பளவு, வெளிச்சம், இயற்கை வனப்புடைய நிலம் மற்றும் பாதுகாப்பான திறந்தவெளி பகுதியாக இருக்க வேண்டும். தெருக்கள் பொதுப்பார்வை தாழ்வாரங்களாக விளங்கி காற்று மற்றும் வெளிச்சத்தை அளிக்கின்றன.
- 6.1.9. பாதசாரிகள் மற்றும் தொடர்புடைய பயன்பாடுகள் மீதான போக்குவரத்தின் எதிர்மறையான பாதிப்பை குறைக்கும் வகையில் சாலைகள் பொருத்தமாக வடிவமைக்கப்பட்டு, பராமரிக்கப்பட வேண்டும். மேற்கொண்டு, சாலையில் பயன்படுத்தக்கூடிய திறந்த வெளி இடத்தை வழங்கி, சொத்து மதிப்பை உயர்த்தி, சுற்றுப்புறத்தின் தன்மை மற்றும் பாதுகாப்பை மேம்படுத்தும் வகையில் அமைக்கப்படவேண்டும்.
- 6.1.10. சுற்றுப்புறத்தின் மக்கள் தன்மை, சூழல், நீர் நிலைகள் மற்றும் இயற்கை அமைப்பின் தனித்தன்மை வாய்ந்த அம்சங்கள் மற்றும் சவால்களைக் கவனத்தில் கொள்ளும் வகையில் சாலைகள் பொருத்தமாக வடிவமைக்கப்பட்டு, பராமரிக்கப்பட வேண்டும்.
- 6.1.11. சென்னை மாநகராட்சியின் சாலைகள் பாதுகாப்பான மற்றும் திறன் வாய்ந்த பொது போக்குவரத்து, மிதிவண்டிகள் மற்றும் தனியார் வாகனங்களின் போக்குவரத்தை அனுமதிக்கும் வகையில் போதுமான பரப்பு உடையதாக இருக்கின்றன. இந்தக் கூடுதலான இடத்தை மரங்கள் நடுவதற்கு அல்லது திறந்த வெளிப் பகுதியாக மறுபயன்பாடு செய்வதற்கு சென்னை மாநகராட்சி உகந்த நடவடிக்கைகளை ஊக்குவிக்கும். சென்னை மாநகராட்சியில், கூடுதலாக உள்ள நடைபாதை பரப்பை, பயன்படுத்தக்கூடிய திறந்தவெளி, மழைநீர் செல்லக்கூடிய மேற்பரப்பு, மரங்கள், மழைநீர் சேமிப்பு அமைப்பு மற்றும் இதர பொது வசதிகள் கொண்ட சுற்றுப்புறப் பகுதிகளாக மாற்றுவதற்கான திட்டங்களையும் ஊக்குவிக்கும்.
- 6.1.12. சாலைகள் வடிவமைப்புத் தொடர்பான முடிவுகள் கழிவுநீர் மற்றும் மழைநீர் அமைப்பின்மேல் சார்ந்து இல்லாமல், மழைநீர் செல்லக்கூடிய பரப்பை அதிகரித்து ஊடுருவல் அதிகரிக்கும் வகையில் மரம் நடுதல் மற்றும் இயற்கை வனப்புடைய நிலப்பரப்பு மூலம் தேவையில்லாத சாலையின் அகலத்தைக் குறைக்கும் தொழில்நுட்பங்கள் பயன்படுத்த வேண்டும். வடிவமைப்பு முறை கழிவுநீர், மழைநீர் தேங்குவதைக் குறைத்து மரங்கள் மற்றும் நிலப்பரப்பின் ஆரோக்கியத்தைக் காக்கும் வகையில் அமைந்திருக்கும்.
- 6.1.13. சாலைகளின் வடிவமைப்பு காட்சி ஒழுங்கீனத்தை குறைக்கும் வகையில் இருக்க வேண்டும். அறிவிப்புப் பலகைகள், சமிக்ஞைகள், பயன்பாட்டு அமைப்புகள் மற்றும் தனியார் போக்குவரத்துக்கான அம்சங்கள் ஆகியவற்றின் எண்ணிக்கை மற்றும் வடிவமைப்பிற்கும் இவை பொருந்தும்.

- 6.1.14. சென்னை மாநகராட்சி மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து மற்றும் பொது போக்குவரத்து பயன்பாட்டிற்கான சலுகைகளை வழங்கி, தனியார் மோட்டார் போக்குவரத்துப் பயன்பாட்டைக் குறைக்கும். மேம்பட்ட மிதிவண்டி வசதி, நடை மற்றும் பொது போக்குவரத்து வசதிகள், தனியார் வாகனப்போக்குவரத்தைக் குறைக்கும் முயற்சிக்கு உறுதுணையாக இருக்கும்.
- 6.1.15. பயனாளிகளுடன் ஆலோசனை நடத்தியப் பிறகே கொள்கைகள் வகுக்கப்பட்டுள்ளதை உணர்த்தும் வகையில் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து திட்டமிடல் வெளிப்படையாக அமைந்திருக்கும். எனவே, சென்னை மாநகராட்சி, எல்லா வகையான திட்டமிடல் மற்றும் செயலாக்கத்தில் பரவலான பொதுமக்கள் பங்கேற்பை உறுதி செய்யும்.
- 6.1.16. தனியார் மோட்டார் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பது அமைப்பிற்கு வெளியே உள்ள அம்சம் அல்ல. எனவே, சென்னை மாநகராட்சி ஆதரவுடன் மேற்கொள்ளப்படும் போக்குவரத்து ஆர்வுகள் மற்றும் திட்டங்கள் அனைத்தும் தனியார் வாகனங்களை உள்ளடக்கியதாக இல்லாமல் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து மற்றும் பொது போக்குவரத்துகளை ஊக்குவிப்பதை இலக்காக கொண்டிருக்கும்.

7. சாலை வடிவமைப்பு

- 7.1. சென்னை மாநகராட்சி மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து மற்றும் பொது போக்குவரத்து பயனாளிகளுக்குப் பாதுகாப்பு மற்றும் முன்னுரிமை அளிக்கும் வகையில் எல்லா சாலைகளும் முழுமையான சாலைகளாக வடிவமைக்கப்படுவதை உறுதி செய்யும்.
- 7.2. சாலைகள் வடிவமைப்பு சார்ந்த தலையீடுகளுக்கு வழிகாட்ட சென்னை மாநகராட்சி "சென்னை சாலை வடிவமைப்புக் கையேடு" (செ.சா.வ.கை) எனும் வடிவமைப்பு வழிகாட்டியை உருவாக்கும். (அட்டவணை பார்க்க)
- 7.2.1. சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேட்டை சரியாக பயன்படுத்தப்படும் வகையில், பல அகலங்கள் மற்றும் நிலப் பயன்பாடு, சாலையின் தன்மை மற்றும் பொது போக்குவரத்து வசதி போன்ற பல பரிமாண அமைப்புகளை அடிப்படையாகக் கொண்டிருக்கும்.
- 7.2.2. சென்னை சாலை வடிவமைப்புக் கையேடு நடைபாதை, மிதிவண்டிபாதை, பேருந்து விரைவு போக்குவரத்து மற்றும் இதர சாலை அம்சங்களுக்கான குறைந்தபட்ச தரம், வடிவமைப்பு நெறிமுறைகளைக் கொண்டிருக்கும்.

- 7.2.3. சென்னை சாலை வடிவமைப்புக் கையேடு சந்திப்புகளுக்கான குறைந்தபட்ச தரம், வடிவமைப்பு நெறிமுறைகளை கொண்டிருக்கும்.
- 7.2.4. செ.சா.வகை பொருத்தமான மற்றும் சீரான பொருட்களை கொண்டு மோ.வா.அ.போ அம்சங்கள் உருவாக்கப்படுவதை உறுதி செய்யும் நெறிமுறைகள் கொண்டிருக்கும்.
- 7.2.5. செ.சா.வகை எல்லா பயனாளிகளுக்கும் மோ.வா.அ.போ வசதிகள் நன்றாக புலனாகும் வகையில் மோ.வா.அ.போ அம்சங்களுக்கான குறிகள் மற்றும் சாலை குறியீடு நெறிமுறைகளைக் கொண்டிருக்கும்.
- 7.3. சென்னை மாநகராட்சியில் ஒவ்வொரு தெருவிலும் பாதசாரிகள் மெதுவாகச் செல்லும் பகுதி அமைக்கப்பட்டு முன்னுரிமை அளிக்கப்படும்.
- 7.3.1. சென்னை மாநகராட்சி நடைபாதை இல்லாத இடங்களில் நடைபாதைகளை அமைத்துக்கொடுக்கும். பாதசாரிகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாக உள்ள இடங்களில், வாகன வழிகளில் பாதசாரிகள் செல்வதைத் தவிர்க்கவும் தொடர் தன்மையை உறுதி செய்யவும் நடைபாதைகளின் அகலத்தை அதிகமாக்கப்படும்.
- 7.3.2. சாலைகளின் அகலம் 12 மீ அல்லது அதற்கும் குறைவாக உள்ள சாலைகள் (மற்றும் பொது போக்குவரத்து வசதி தேவைப்படாத தெருக்களில் சென்னை மாநகராட்சி) வாகனங்கள் மற்றும் பாதசாரிகள் பாதுகாப்பாக கடந்துச் செல்லக்கூடிய வகையிலான பகிர்ந்தளிக்கப்பட்ட வடிவமைப்பை பயன்படுத்தும் (வாகன வேகம் மணிக்கு 15 கி.மீ குறைவாக). வாகன வேகத்தை குறைக்கும் வகையில் ஒன்றுக்கு ஒன்று அடுத்த இடத்தில் சர்வதேச தரத்திலான வாகன நிறுத்த வசதி மற்றும் இதர அம்சங்களை வழங்கும். இந்த சாலைகளில் கனரக வாகனங்கள் வருவதற்கான தடையை (அவசர வாகனங்களுக்கு மட்டும் விதிவிலக்கு) போக்குவரத்து காவல்துறை உறுதி செய்ய சென்னை மாநகராட்சி வலியுறுத்தும்.
- 7.3.3. பொது போக்குவரத்து அல்லது பேருந்து விரைவு போக்குவரத்துக்கான பாதையாக உள்ள 12 மீ அதற்கு குறைவான அகலம் உள்ள சாலைகளில் சென்னை மாநகராட்சி இரு பக்கத்திலும் குறைந்தது 2 மீ அகலம் கொண்ட தனி நடைபாதையை⁴ வழங்கும். சேவை வழிப்பாதை வாகனங்கள் மணிக்கு 15 கி.மீ வேகத்தை தாண்டி செல்ல முடியாத வகையான அம்சங்களைக் கொண்ட மெதுவாகச் செல்லும் பகிர்வு பாதையாக வடிவமைக்கப்பட்டிருந்தால், மெதுவாகச் செல்லும் பாதையாகச் செயல்படலாம்.

⁴ ஐ.ஆர்.சி : 103:2012, பாதசாரிகள் வசதிகளுக்கான நெறிமுறைகள்.

- 7.3.4. சென்னை மாநகராட்சி பாதசாரிகள் மட்டுமான பகுதி (பார்க்க பிரிவு 7.10), வனத்தெருக்கள் அல்லது இதர தெருகள் உருவாக்கத்தை ஊக்குவிக்கும். இதன் மூலம் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து பயனாளிகளுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்படும்.
- 7.3.5. மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கை(குறிப்பாக பிரிவு 7.4) மற்றும் சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேடு வழிமுறைகளுக்குப்பொருந்தாத பாலங்கள், பறக்கும் சாலைகள் மற்றும் இணையான பாதசாரிகளின் வசதிகளுக்கு குறுக்கீடாக அமைவதை சென்னை மாநகராட்சி அமைக்காது.
- 7.3.6. அனைத்து ரெயில் மேம்பாலங்கள் மற்றும் சுரங்கப்பாதைகள் பாதசாரிகளின் பயன்பாட்டிற்கேற்ற வசதிகள் கொண்டிருப்பதை சென்னை மாநகராட்சி உறுதி செய்யும். மேலும் சென்னை மாநகராட்சி பாதசாரிகளுக்கு அவசியமான இடங்களில் பாதுகாப்பான மற்றும் வசதியான மேம்பாலங்களின் பயன்பாட்டை அமைத்துக்கொடுக்கும்.
- 7.4. பயன்பாடு, வசதி, மற்றும் பாதுகாப்பை அளிக்கும் வகையில் நடைபாதைகள் அமைக்கப்படுவதை சென்னை மாநகராட்சி உறுதி செய்யும்:
- 7.4.1. குறைந்தது 2 மீ கொண்ட வர்த்தக முகப்பு (முகப்பு பகுதி⁵), பாதசாரிகளுக்கான நடை பகுதி (பாதசாரி பகுதி⁶) இயற்கை வனப்புடைய நிலப் பகுதி மற்றும் சாலை இருக்கைகளுக்கான வசதி (இருக்கை பகுதி⁷) ஆகியவற்றை சென்னை மாநகராட்சி அமைக்கும்.
- 7.4.2. நடைபாதைகள், சந்திப்புகள் மற்றும் பாதசாரிகளுக்கான இதர வசதிகள் தேசிய கட்டுமான நெறிமுறை / பி.ஐ.எஸ் இந்திய பாதை தரம் (2009) ஆகியவற்றுக்கு ஏற்ப எல்லா பயனாளிகளும் அணுகும் வகையில் இருப்பதை சென்னை மாநகராட்சி உறுதி செய்யும்.
- 7.4.3. தனியான நடைபாதைக்கான வழிகள் (வாகன நிறுத்தம் அகற்றம் போன்றவை) மற்றும் வாகன நிறுத்தத்திற்கு பதிலாக சாலை வசதிகளை மேம்படுத்துவதில் (சாலை இருக்கைகள், இயற்கை வனப்புடைய நிலப்பகுதி மற்றும் மரங்கள்) ஆகியவற்றை அமைக்கும்.
- 7.4.4. மரங்கள், சாலை இருக்கைகள், சாலையோர விற்பனை மற்றும் மிதிவண்டி நிறுத்தம் போன்ற மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளுக்கான பல பயன்பாட்டுத் தீவுகளை சென்னை மாநகராட்சி உருவாக்கும்.

⁵ முகப்பு பகுதி, பாதசாரி பகுதி மற்றும் சாலை நடவடிக்கைகளுக்கு இடையே அமைதியை அளிக்கிறது. சுற்றுச்சுவர் அருகே முகப்பு பகுதி, மரம் நடும் பகுதியாக அமையலாம்.

⁶ பாதசாரிகள் பகுதி எந்த இடையூறும் இல்லாமல் நடப்பதற்கான வசதியை அளிக்கிறது.

⁷ இருப்பிட பகுதி, நிலப்பரப்பு தன்மை, இருக்கைகள், விளக்குகள், பஸ்நிறுத்தம், வழிகாட்டி குறிகள் மற்றும் தனியார் சரிவு அணுகல் வசதி கொண்டவை .

- 7.5. சென்னை மாநகராட்சி மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்குப் பாதுகாப்பான, மற்றும் இதர வசதிகளைக் கொண்ட மிதிவண்டிகளுக்கான சிறப்பான முழுமையான கட்டமைப்புகளை உருவாக்கும்:
- 7.5.1. குறுகிய சாலைகளில் மோட்டார் வாகனங்கள், பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகள் கலந்து செல்லும் வகையில் பகிர்வு பாதையை சென்னை மாநகராட்சி உருவாக்கும்.
 - 7.5.2. சாலைகளின் அகலம் 30 மீ க்கு மேலாக இருந்தால் அல்லது 80 சதவீத வாகனங்கள் மணிக்கு 30 கிமீ வேகத்துக்கு மேல் செல்லும் பாதைகளில் சென்னை மாநகராட்சி சிறப்பு மிதிவண்டி பாதையை உருவாக்கும். அருகே உள்ள சாலைகளில் அல்லது / சாலை பி.ஆர்.டி வலைப்பின்னலில் இருப்பதற்கான சான்று இருந்தால் மட்டுமே விதிவிலக்கு அளிக்கப்படும்.
 - 7.5.3. மிதிவண்டி பாதை குறைந்தது 2 மீ பரப்பு கொண்டிருக்கும். வாகனப்பாதையை விட உயர்மட்ட நிலையில் இருக்கும். சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேட்டின் மற்ற அம்சங்களுடன் பொருந்தி இருக்கும்.
 - 7.5.4. ஐ.ஆர்.சி நெறிமுறைகளுக்கு⁸ ஏற்ப மத்திய தடுப்பு கொண்ட மற்றும் அணுகும் வசதிகள் அல்லது வரத்தக பயன்பாட்டிற்கான பாதை இருக்குமாயின் சென்னை மாகராட்சி 4 மீ அகலம் கொண்ட தடையில்லா பிரத்யேக இருவழி மிதிவண்டி பாதையை அமைக்கும்.
- 7.6. பொது போக்குவரத்து, மோட்டார் அல்லாத வாகனங்கள் மற்றும் இதர வாகனங்கள் மிதமான வேகத்தில் திறம்பட செல்வதற்கான சாலைகளைச் சென்னை மாநகராட்சி வடிவமைக்கும்:
- 7.6.1. நடப்பதற்கும் மிதிவண்டி ஓட்டுவதற்கு, மரங்கள் மற்றும் சாலையோர வியாபாரத்திற்கு போதுமான பயன்பாட்டு இடம் ஒதுக்கிய பிறகே வாகனப்பாதைக்கான இடம் ஒதுக்கப்படுவதை சென்னை மாநகராட்சி உறுதி செய்யும்.
 - 7.6.2. வாகனங்களின் சீரான இயக்கத்தை உறுதி செய்யும் சீரான அகலம் கொண்ட வாகனப்பாதையை சென்னை மாநகராட்சி வடிவமைக்கும்.
 - 7.6.3. தடைகள் மற்றும் பொருட்களின் வேறுபாடுகள் மூலம் தெளிவான எல்லை வரையறை கொண்ட சாலை வடிவமைப்பை சென்னை மாநகராட்சி பின்பற்றும்.
 - 7.6.4. சென்னை மாநகராட்சி, வாகனங்களின் வேகத்தை சீரான இடைவெளிகளில் குறைக்கும் வகையில் குறைவான வாகனப்பாதை

⁸ ஐ.ஆர்.சி நெறிமுறைகள் .

மற்றும் வேகத்தை⁹ போன்ற பலவகையான வேகக் கட்டுப்பாட்டு வழிகளைப் பின்பற்றும்.

- 7.6.5. பிஆர்.டி பாதைகள் தவிர்த்து 12 மீ அல்லது குறைவான அகலம் கொண்ட சாலைகளில் மையக் கோடு அமைக்கும் அல்லது சாலைகளின் மைய வேலி மூலம் பிரிக்கும் சாலை வடிவமைப்பை சென்னை மாநகராட்சி தடை செய்யும்.
- 7.6.6. மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளுக்கான பொதுப்பாதையை தக்க வைக்கும், அதே நேரத்தில் தேவையில்லாத மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் வகையில் சாலை வடிவமைப்பை மாற்ற மக்கள் விண்ணப்பிக்க வசதியாக சென்னை மாநகராட்சி எளிதான மற்றும் புரிந்து கொள்ளக்கூடிய வழிகளை வழங்கும்.
- 7.6.7. விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்து (பி.ஆர்.டி) பாதை அல்லது பாதசாரிகள் பகுதி தவிர தேவை இல்லாத நிலையில் ஒருவழி வாகனப்பாதைகளை சென்னை மாநகராட்சி மறு பரிசீலனை செய்யும். ஒரு வழிப்பாதைகள் அனுமதிக்கப்பட்ட இடங்களில் மோ.வா.அ.போ வாகனங்களுக்கு இருவழி போக்குவரத்தை சென்னை மாநகராட்சி வழங்கும்.

7.7. சென்னை மாநகராட்சி சந்திப்புகள் மற்றும் கடக்கும் பாதைகளை வடிவமைக்கும் போது அல்லது மாற்றி அமைக்கும் போது கீழ்க்கண்டவற்றைப் பின்பற்றும்:

- 7.7.1. சென்னை மாநகராட்சி எல்லா சாலைகளின் குறுக்கே கடக்குமிடங்களிலும் (சமிக்ஞை கொண்டது மற்றும் கட்டுப்படுத்தப்படாதது) மற்றும் இடைப்பட்ட பகுதிகளில் குறைந்தது 2மீ அகலம் கொண்ட நடக்கும் வழியை அளிக்கும் தடுப்பு அமைக்கப்பட்ட இடங்களில், தேவை இருக்கும் பட்சத்தில் குறைந்தது 2 மீ அகலத்துக்கான சாலை குறுக்கே கடக்கும் பாதை வசதி அளிக்கப்படும்.
- 7.7.2. அதி வேகமான மோட்டார் வாகனங்கள் அல்லது அதிக பாதசாரிகளைக் கொண்ட இடங்களின் அருகே உள்ள நடைபாதையின் அளவிற்கு சாலை குறுக்கே கடக்குமிடங்கள் உயர்த்தப்பட்டு மோட்டார் வாகனங்களுக்கான சரிவுப்பாதையும் அமைக்கப்படும். இந்த சரிவின் இறக்கம் 1:4 எனும் விகிதத்தில் அமைக்கப்படுவதன் மூலம் வாகன வேகத்தை குறைக்க கூடியதாக இருக்கும்.

⁹வேகத்தைகள் வாகனங்கள் அதிக வேகத்தில் செல்லாத வகையில் அமைக்கப்பட வேண்டும். அவை சாலை விளக்குகள் அருகே மற்றும் பிராபர்டி லைன் மீது அமைக்கப்பட வேண்டும் . செயல் திறனுக்கான வேகத்தைகள் 10-180 மீ இடைவெளியில் அமைக்கப்பட வேண்டும். வளைவுகள், பொது போக்குவரத்து பாதைகள் அல்லது முக்கிய அவசர வழிகளில் வேகத்தைகள் அமைக்கப்படக்கூடாது. சரியாக வடிவமைத்து அமைக்கப்பட்டால் வேகத்தைகள் அந்த இடங்களில் மணிக்கு 15 கி.மீ வேகத்தையும் இடைப்பட்ட பகுதியில் மணிக்கு 30 மைல் வேகத்திலும் வாகன வேகத்தை குறைக்கும் .

- 7.7.3. சென்னை மாநகராட்சி 5.5 மீ அகலத்திற்கு மிகையாகவுள்ள ஒருபக்க சாலைகளில் பாதசாரிகளால் ஏறிக் கடக்கக்கூடிய 1 மீ அகலம் கொண்ட தொடர் தடுப்பு பகுதியை சாலையில்நடுவே அமைக்கும்.
- 7.7.4. சென்னை மாநகராட்சி பி.ஆர்.டி. லேன்கள் தவிர மற்ற இடங்களில் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தை பாதிக்கும் உயரமான தடுப்புகள் மற்றும் தடுப்பு சுவர்களை தடை செய்யும்.
- 7.7.5. பாதசாரிகள் கடக்குமிடங்கள் படிகளைக் கொண்டிருக்காது. மாறாக, கடக்குமிடங்கள் எல்லா பயனாளிகளும் அணுகும் வகையில் பொருத்தமான அளவு சரிவு அளவு மாற்றங்களை கொண்டிருக்கும். சென்னை மாநகராட்சி மக்கள் முறையாக கடக்குமிடங்களில் காத்திருப்புக்குப் போதுமான இடங்களை வழங்கும். சென்னை மாநகராட்சி அனைத்து வாகன நிறுத்தும் பாதைகளையும் நீட்டிப்பதன் மூலம் கடப்பதற்கான நேரத்தை குறைக்கும்.
- 7.7.6. சென்னை மாநகராட்சி, வாகன வேக குறைப்பு, சிக்னல் சுழற்சியை எளிமையாக்குவது அல்லது இதர வழிகள் மூலம் கடக்கும் தொலைவை குறைத்து மோ.வ.அ.போ போக்குவரத்தை பாதுகாப்பாக உள்ளடக்கும் வகையில் சந்திப்புகளை மறு வடிவமைக்கும்.
- 7.7.7. சென்னை மாநகராட்சி சாலைகளில் நடை மேம்பாலங்கள் மற்றும் சுரங்கப்பாதைகளை தடை செய்யும்.
- 7.7.8. சென்னை மாநகராட்சி முக்கிய இடங்களுடன் ரெயில்வே அல்லது பொது போக்குவரத்து முனைய பாதசாரி பாலங்களுடன் இணைக்க நடை பாலங்களை அமைக்கலாம். ஆனால், இவை மோ.வ.அ.போ வசதிகளை பாதிக்காமல் இருக்க வேண்டும். நடை பாலங்கள் செயல்படுத்தப்படும் இடங்களில் சென்னை மாநகராட்சி இணையான வசதிகளை மேம்படுத்தும்.
- 7.8. சென்னை மாநகராட்சி மோ.வ.அ.போ உள்கட்டமைப்பு நிலப்பரப்பை கீழ்க்கண்டவாறு உருவாக்கி பராமரிக்கும்;
- 7.8.1. நிலப்பரப்பு, மரங்கள்¹⁰, கட்டப்பட்ட அமைப்புகள் அல்லது இதர பொருத்தமான தொழில்நுட்பங்கள் தொடர் இடைவெளி விட்டு ஏற்படுத்தப்படுவதன் மூலம் மோ.வ.அ.போ உள்கட்டமைப்புகளுக்கு தொடர் நிழல் வழங்கப்படும்.
- 7.8.2. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளின் சுலபமான இயக்கத்தை பாதிக்காத வகையிலும் மற்ற பயனாளி வசதிகளுடன் குறிப்பாக விளம்பர பலகைகள், பயனாளி பெட்டிகள் குறைந்தது 2 மீ அகல

¹⁰ தொடர்ச்சியாக நிழல் தர மரங்களுக்கு இடையிலான பொருத்தமான இடைவெளி மரங்களின் அளவு மற்றும் வடிவம் சார்ந்தது. உயரமான கிளை அமைப்பு கொண்ட மரங்கள் தேர்வு செய்யப்படும்.

பயண பாதையை அளிக்கும் வகையில் நிலப்பரப்பு (மரக்குழிகள் போன்றவை) ஒருங்கிணைக்கப்படும்.

- 7.8.3. முறையான மற்றும் கட்டுப்படுத்தப்படாத கடக்குமிடங்கள் அருகே உள்ள நடுத்தர அளவிலான மரம் செடிகள் வாகனப்பாதைக்குள் நுழையும் பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளின் பார்வையை மறைக்காத வகையில் நிலப்பரப்பு தன்மையை சென்னை மாநகராட்சி அமைக்கும்.
- 7.8.4. மரம் நன்றாக வளரக் காரணமான மரத்தின் வேர்கள் நீண்டு வளரும் வகையில் சென்னை மாநகராட்சி குறைந்த பரிமாணம் கொண்ட மரக்குழி மற்றும் பொருத்தமான சாலையோர மர பராமரிப்புகளை வழங்கும்.
- 7.8.5. மோ.வா.அ.போ உள்கட்டமைப்பு வசதிக்கான சாலை விளக்குகளைக் கீழ்கண்ட வகையில் சென்னை மாநகராட்சி உருவாக்கி பராமரிக்கும்:
- 7.8.6. சென்னை மாநகராட்சி முக்கிய முரண்பாட்டு இடங்கள், கருப்பு பகுதிகள்¹¹, பாலினத் தாக்குதல் அல்லது குற்றப்பகுதிகள் மற்றும் ஆள் நடமாற்றமில்லாத பகுதிகளை கண்டறியும். மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளின் பாதுகாப்பை அதிகரிக்கும் வகையில் இந்த இடங்களில் மாநகராட்சி கூடுதல் விளக்குகளை வழங்கும். நடை மேம்பாலங்கள், சுரங்கப்பாதைகள், பூங்கா அல்லது காலி சுற்றுச்சுவர் அருகே உள்ள இடங்களில் திருட்டு, பாலியல் தாக்குதல், பாலியல் தொல்லைகளின் அபாயத்தை தடுக்கும் வகையில் போதுமான விளக்குகள் இருப்பதை உறுதி செய்யும்.
- 7.8.7. சென்னை மாநகராட்சி, மற்ற வசதிகளுடன் குறிப்பாக விளம்பர பலகை மற்றும் பயன்பாட்டு பெட்டிகள் சாலை விளக்குகளின் அமைப்பை, பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகள் இயக்கத்திற்கு குறுக்கீடாக இல்லாத வகையிலும் 2மீ அகலப்பாதையை தக்கவைக்கும் வகையிலும் தேவையில்லாத சிக்கலை தவிர்க்கும் வகையிலும் ஒருங்கிணைக்கும்.
- 7.8.8. சென்னை மாநகராட்சி சாலை விளக்குகள் அமைப்பை நிழல் தரும் அமைப்புகள், மரங்கள் அல்லது விளம்பர பலகைகள் போன்றவைகளால் பாதிக்காத வகையில் ஒருங்கிணைக்கும்.
- 7.8.9. சென்னை மாநகராட்சி சரியான சாலை விளக்கு அமைப்பு, அவற்றின் உயரம் மற்றும் விளக்குகளின் பிரகாசம் மூலம் போதுமான சாலை வெளிச்சத்தை அளிக்கும்.
- 7.8.10. மின்சார பழுது பார்ப்பு, விளக்குகள் மாற்றுதல் மற்றும் செயல்திறனுக்காக தூசி / அழுக்கை அகற்றுதல் ஆகியவை மூலம் சாலை விளக்குகள் நன்றாக பராமரிக்கப்பட தேவையான விளக்குகள்

¹¹போக்குவரத்து விபத்துகள் அதிகம் நடக்கும் பகுதிகள் கருப்பு இடங்களாக குறிப்பிடப்படுகின்றன.

மாற்றுதல், பராமரித்தல் மற்றும் தூய்மைப்படுத்தும் சேவை திட்டத்தை வழங்கும்.

- 7.9. சென்னை மாநகராட்சி, மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளின் நடமாட்டம் மற்றும் பாதுகாப்பை, தனியார் வாகன நிறுத்தும் இடங்கள் பாதிக்காமல் இருப்பதை உறுதி செய்யும்:
- 7.9.1. நடை பாதை, மிதிவண்டி பாதை மற்றும் மோ.வா.அ.போ வசதிகளைப் போல வாகன நிறுத்த பாதைகள் தொடர்ச்சியாக இருக்க வேண்டிய அவசியமில்லை. சாத்தியமாகும் இடங்களில், வாகன நிறுத்த இடங்களை சாலைகளில் அல்லது பொதுப்பகுதியில் வழங்கலாம். ஆனால், சென்னை மாநகராட்சி மோ.வா.அ.போ வசதிக்கு முன்னுரிமை அளித்து வாகன நிறுத்தப் பாதைகளில் பேருந்து நிறுத்தம், சாலையோர வியாபாரம், சாலையில் அமருமிடம், நிலப்பரப்பு மற்றும் இதர வசதிகளுக்குக்காக வழங்கலாம்.
- 7.10. தனியார் வாகன போக்குவரத்துகளை எங்கெல்லாம் தடை செய்யப்படலாம் என்பது தொடர்பான நெறிமுறைகளை வகுக்க சென்னை மாநகராட்சி, நகராட்சி மற்றும் மக்கள் பங்கேற்பாளர்களுடன் இணைந்து செயல்படும். பாதசாரிகள் அளவு அல்லது பயன்பாடு விதத்தின் அடிப்படையில் இந்த பகுதிகள் பாதசாரிகளுக்கு மட்டுமான பகுதியாக மாற்றப்படும்.
- 7.10.1. சென்னை மாநகராட்சி பாதசாரிகளுக்கு மட்டுமான பகுதியை உருவாக்குவதற்கான முக்கிய வழிகாட்டு நெறிமுறைகளை வகுக்கும். இவை அனைத்துத் தனியார் வாகனங்களுக்கும் தடை விதிப்பது, மோ.வா.அ.போ பகுதியில் வாகனங்கள் நுழைவதை தடுக்க தூண்கள் மற்றும் இதர தடுப்புகளைப் பயன்படுத்துவது, மாற்றுத்திறனாளிகளுக்கான வசதி நெறிமுறைகளைப் பின்பற்றுவதை உறுதி செய்வது, மிதிவண்டி நிறுத்த வசதி, வழக்கமான நேரத்திற்குப் பிறகு வர்த்தக விநியோகத்திற்கு வழி செய்வது மற்றும் அவசர வாகனங்களுக்கு அனுமதி அளிப்பது உள்ளிட்ட அம்சங்கள் உள்ளடங்கும்.
- 7.10.2. சென்னை மாநகராட்சி, முக்கிய சந்தைத் தெருக்கள், கலாச்சார மற்றும் வரலாற்று இடங்கள், நகராட்சி அலுவலகங்கள் மற்றும் பள்ளிகளை சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேடு நெறிமுறைகளின்படி பாதசாரிகளுக்கு மட்டுமான பகுதியாக மாற்றப்படும்.
- 7.11. சென்னை மாநகராட்சி பொது போக்குவரத்து சேவையுடன் ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட சாலைகள் மற்றும் பொது வெளிகளை வடிவமைக்கும். அதிகாரம் உள்ள இடங்களில் பொது போக்குவரத்து மையங்கள் மற்றும் பேருந்து நிறுத்தங்களில் பலதரப்பட்ட போக்குவரத்து அணுகும் வசதி அமைக்கப்படும்.

- 7.11.1. சென்னை மாநகராட்சி குறிப்பிட்ட இடைவெளியில் முக்கிய இடங்களில்¹², பேருந்து நிறுத்தம் மற்றும் விரைவு போக்குவரத்து மையங்களை அமைக்கும். பேருந்து நிறுத்தங்கள் இருப்பிட பகுதி அல்லது வாகன நிறுத்த நீட்டிப்பு பகுதியில் அமைக்கப்படும். இதன் மூலம் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்திற்கு போதுமான இடம் அளித்து, பேருந்து பயணிகள் வாகனப்பதையில் காத்திருக்க நேராத வகையில் அமைந்திருக்கும். பேருந்து நிறுத்தப்பாதைகள் ரெயில் நிலையங்கள், விரைவு போக்குவரத்து நிலையங்கள் மற்றும் இதர முக்கிய இடங்களுக்கு மேம்பட்ட பல மாதிரி அணுகல் வசதியை அளிக்கும் இடங்களில் மட்டுமே அமைக்கப்படும்.
- 7.11.2. சென்னை மாநகராட்சி, ரெயில் அமைப்புகள், பேருந்து நிலையங்கள், மற்றும் இடையிலான தெளிவான நேரடியான, சிறிய பாதைகள் அமைக்க வழி செய்து சுற்றுவழி மாற்று பாதைகளைக் குறைக்கும். இந்தப் பாதைகள் மாற்றுத்திறனாளிகளின் நெறிமுறைகளுக்கு ஏற்ப இருக்க வேண்டும். நிலைய வாய்க்கால், தடையில்லா நுழைவாயில் வெளி மற்றும் லே அவுட்டில் சீரான தன்மையை கொண்டிருக்க வேண்டும். சென்னை மாநகராட்சி பேருந்து விரைவு போக்குவரத்து நிலையங்களில் சாலை மட்டத்திலேயே எளிய பாதைகள் அமைக்கப்படும்.
- 7.11.3. சென்னை மாநகராட்சி முக்கிய இடங்களில், இடைவெளி விட்டு இடைநிலை பொது போக்குவரத்து நிறுத்தங்களை வழங்கும்.
- 7.11.4. சென்னை மாநகராட்சி பொது போக்குவரத்து நிலையங்கள், நிறுத்தங்களில் மற்றும் இணைப்பு பகுதிகளுக்கு மழை மற்றும் வெய்யிலில் இருந்து பாதுகாப்பு அளிக்கும்.
- 7.11.5. பயணிகள் காத்திருப்பு நேரத்தை குறைக்கும் வகையில் சென்னை மாநகராட்சி முக்கிய பொது போக்குவரத்து விரைவு வழிகளின் (trunk service) சேவை நேரத்துடன் இணைப்பு போக்குவரத்து சேவை (feeder service) நேரம் மற்றும் பாதைகளை ஒருங்கிணைக்கும்.
- 7.11.6. சென்னை மாநகராட்சி நிலையப்பகுதியில் இருந்து பேருந்து, ரிக்ஷா போன்ற பொது போக்குவரத்துகளின் சீரான இயக்கத்திற்கான முன்னுரிமை நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும்.
- 7.11.7. பேருந்து மற்றும் ரயில் நிலையப்பகுதிகளில் பொது போக்குவரத்து நிலையங்களை எளிதாக கண்டறிந்து செல்வதற்கான முறையான வழிகாட்டி மற்றும் அறிவிப்பு பலகைகளை சென்னை மாநகராட்சி அளிக்கும். வழித்தட வரைபடங்கள், வழித்தட விவரங்கள்

¹² முக்கிய இடங்கள் என்பவை , நகராட்சி அலுவலகங்கள், பொது போக்குவரத்து மையங்கள், பொது பணியிடம், பள்ளிகள், தினசரி சந்தை, கடைகள், வழிபாட்டுத் தளங்கள் மற்றும் கேளிக்கை இடங்கள் போன்ற மக்கள் அணுகும் தேவை கொண்ட இடங்களாகும்.

போக்குவரத்து மாற்று வாய்ப்புகள் ஆகிய தகவல்களையும் மாநகராட்சி அளிக்கும்.

7.11.8. பொது போக்குவரத்து நிறுத்தங்கள் மற்றும் நிலையங்களை சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்கான பாதுகாப்பான மற்றும் சுலபமான இயக்கத்திற்கு சென்னை மாநகராட்சி வழி செய்யும்.

7.11.9. சென்னை மாநகராட்சி, பேருந்து மற்றும் ரயில் நிலையங்களின் 5 கி.மீ சுற்றளவில் உள்ள அணுகும் சாலைகளில் குறிப்பாக முக்கிய இடங்களுக்கான அணுகும் சாலைகளில் வசீகரமான பாதசாரிகள் தழுவலுக்கு வகை செய்யும். எல்லா பாதசாரி இணைப்புகளும் அதிக பட்ச முன்னுரிமை மற்றும் பாதுகாப்பை அளிக்கும். மோ.வா.அ.போ கொள்கை மற்றும் சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேடு விதிமுறைகளின் படி அமைந்திருக்க வேண்டும்.

7.11.10. பேருந்து மற்றும் ரயில் நிலைய பகுதிகளில், குறிப்பாகப் பயணிகள் வந்து செல்லும் இடங்கள், பேருந்து வசதி இடங்கள் மற்றும் வாகனம் நிறுத்தும் இடங்களில் முரண்பாடுகளைக் குறைக்கும் வகையில் பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்கான வரையறுக்கப்பட்ட மற்றும் பாதுகாப்பான அணுகும் வசதியை சென்னை மாநகராட்சி அளிக்கும்.

7.11.11. சென்னை மாநகராட்சி பேருந்து மற்றும் ரயில் நிலைய வாயில்களில் பாதுகாப்பான மற்றும் போதுமான மிதிவண்டி நிறுத்த வசதியை அளிக்கும். அதிக எண்ணிக்கை கொண்ட இடங்களில் கூடுதல் மிதிவண்டிகள் நிறுத்த வசதி அளிக்கப்படும்.

7.12. சென்னை மாநகராட்சி, மோ.வா.அ.போ கொள்கைக்கு ஏற்ப சாலை வடிவமைப்பு நெறிமுறைகளைப் பின்பற்றுமாறு நெடுஞ்சாலைத்துறை, சென்னை பெருநகர வளர்ச்சி ஆணையம் மற்றும் இதர தொடர்புடைய அமைப்புகளை வலியுறுத்தும்.

8. சாலை வலைப்பின்னல்

8.1. சென்னை மாநகராட்சிக்கு தொடர்புடைய அமைப்புகளை சென்னை பெருநகர வளர்ச்சிக்கழகம், மற்றும் இதர மோ.வா.அ.போ மாதிரிக்கு முன்னுரிமை அளிக்கும் வகையில் முழு சாலைகள் மற்றும் பாதைகள் கொண்ட அடர்த்தியான கட்டமைப்புகளை வழங்குமாறு வலியுறுத்துகிறது.

8.1.1. நடக்க மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்ட பாதுகாப்பான அருமையான விரிவான சாலை கட்டமைப்புகளை உருவாக்குவது, பாதசாரிகள் வலைப்பின்னல் சதுர கி.மீ க்கு குறைந்தது 80 சந்திப்புகளைக் கொண்டிருக்க வேண்டும். மிதிவண்டி வலைப்பின்னலில் குறைந்தது 350 மீட்டருக்குள் இவை இருக்க வேண்டும்.

8.1.2. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்கான வசதியை மேம்படுத்தும் வகையில் நகரம் முழுவதுமான பசுமை பாதை வலைப்பின்னலை

ஆதரிப்பது. நகர பூங்காக்கள் மற்றும் இதர பொதுவெளிகளில் பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்கு அணுகும் வசதியை சென்னை மாநகராட்சி அளிக்கும்.

8.1.3. நீண்ட கட்டப் பகுதி 150 மீட்டர் அல்லது குறைவாக இருக்கும் வகையில் புதிய கட்டுமானம் மற்றும் மறுவளர்ச்சி திட்டங்கள் சிறிய கட்டடப் பகுதியை வரையறை செய்வதை உறுதி செய்தல்.

8.1.4. பாதசாரிகள் முட்டு சந்தை தடுக்கவும். சாலை வலைப்பின்னலுடன் பாதசாரிகள் வலைப்பின்னல் இணைந்து எல்லா பயணங்களுக்கும் பாதசாரிகள் குறைந்த தொலைவிலான பாதையை அணுகுவதை உறுதி செய்வது.

9. சுற்றுச்சூழல் விதிமுறைகள்

9.1. சென்னை மாநகராட்சி, தனது அனைத்து சொந்தக் கட்டடங்கள் மற்றும் சொத்துகளில் பாதசாரிகளுக்கான பகுதி சிறப்பாகவும் துடிப்பாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்ய கீழ்க்கண்ட சுற்றுச்சூழல் விதிமுறைகளை பின்பற்றும். மேலும் தொடர்புடைய அமைப்புகள் (சி.எம்.டி.ஏ, எ.டி.சி மற்றும் சி.எம்.ஆர்.எல்) இவற்றை பின்பற்றவும், சென்னை மாஸ்டர் பிளான், விரிவான வளர்ச்சி திட்டங்கள் மற்றும் வளர்ச்சி கட்டுப்பாடு விதிமுறைகளிலும் சேர்க்கப்பட வலியுறுத்தும் :

9.1.1. பாதசாரிகளுக்கு பாதுகாப்பான, சிறப்பான, துடிப்பு மிக்க பகுதியை உறுதி செய்ய, குறைந்தது 75 சதவிகித கட்டடங்கள் காட்சிரீதியாக அழகிய முகப்பு¹³ கொண்டதாக இருக்க வேண்டும். இவை திறந்த முகப்பாகவோ அல்லது / மற்றும் ஜன்னல் போன்ற பார்க்கக்கூடிய முகப்பாகவே இருக்கலாம்.

9.1.2. பொது நடைபாதை அருகே அணுகக்கூடிய திறந்த முகப்பு தளத்திற்கு¹⁴ முன்னுரிமை அளிக்கவும், இவை, உணவகம் மற்றும் சிறிய உணவுவகை வாயில், கடைமுகப்புகள், அழகிய பொதுப்பார்வைக்கு வழி செய்யும் குடியிருப்புகள் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியிருக்கலாம். 100 மீ சாலை முகப்பு தளத்துக்கான சராசரி கடை மற்றும் கட்டட முகப்பு குறைந்தது 5 ஆக இருக்க வேண்டும்.

9.1.3. தனியார் கட்டடங்கள் மனைக்குள் பார்த்திருப்பதற்கு பதில் சாலைகளை நோக்கியிருக்கும் வகையில் குறைந்தபட்ச கட்டட எல்லையைப் பின்பற்ற வேண்டும். இது சாலையின் மீதான கவனிப்பை உறுதி செய்யும்.

¹³ காட்சி நோக்கிலான திறந்த முகப்பு என்பது பக்கவாட்டு பாதைகள் மற்றும் அருகே உள்ள கட்டிடத்தின் தரை தள உள் பகுதிகளுக்கு காட்சி தொடர்பை ஏற்படுத்தும் வாய்ப்புகளை அளிக்க கூடியது. கடைகள் மற்றும் உணவகங்கள் மட்டும் அல்லாமல் குடியிருப்பு மற்றும் இதர கட்டிடங்களும் பொருத்தமானவை.

¹⁴ பெளதீக நோக்கிலான திறந்த முகப்பு என்பது, கட்டிட திறந்த முகப்பு வழியே வாயில்கள், வெளியேரும் இடங்கள், வரவேற்பு பகுதி, தோட்டம் மற்றும் நடைபாதை போன்றவற்றுக்கு தொடர்பு அளிப்பவை.

- 9.1.4. வர்த்தகக் கட்டடங்களில் கட்டட எல்லை 'ரோ'வின் முனையில் இருப்பதை உறுதி செய்ய வேண்டும். குடியிருப்புகளைப் பொறுத்தவரை அதிகபட்சம் 3 மீ. கட்டடத்தின் திறந்த முகப்பில் குறைந்தது 40 சதவீதம் கட்டட எல்லைக்குள் இருக்க வேண்டும்.
- 9.1.5. குடியிருப்பு கட்டடங்களுக்கு சுற்றுச்சுவர் 300 மில்லி மீட்டர் உயரத்துக்கு மேல் திறந்த தன்மை கொண்டதாக இருக்க வேண்டும்.
- 9.1.6. ஒரு சாலைக்கு மேல் திறந்த முகப்பு கொண்ட மனைகளில் பிரதான வாகன நுழைவு வசதி பிரதான மார்கெட் சாலைக்கு பதிலாக பக்கவாட்டு சாலையில் இருந்து அமைய வேண்டும்.
- 9.1.7. உயர்தரமான நகர்ப்புற தூழலை உருவாக்க, குறிப்பாக விரைவு போக்குவரத்து நிலையங்கள் அருகே, வேலை வாய்ப்பு, வீட்டு வசதி, சுற்றிப்பார்க்கும் இடங்கள், பொதுவெளி போன்ற பலவகையான பயன்பாடுகளை அளித்தல்.
- 9.1.8. சுற்றியுள்ள சமூகத்தின் பொருத்தமான மாற்றத்தை உறுதி செய்யும் அதே நேரத்தில் நிலையங்களில் மற்றும் அவற்றை சுற்றி சீரான செயல்பாடுகளை உருவாக்கும் வகையில் பொது போக்குவரத்து ஆதரவு சேவைகளை அதிகரித்து ஒருங்கிணைப்பது.

10. சாலை நிர்வாகம்,பராமரிப்பு மற்றும் அமலாக்கம்

- 10.1. சென்னை மாநகராட்சி, சாலை அமைத்தல் மற்றும் சாலை மறு சீரமைப்பை உள்ளடக்கிய எல்லா திட்டங்களிலும் சென்னை சாலை வடிவமைப்புக் கையேட்டின்படி மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து பயனாளிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் வசதிகள் மேம்படுவதை உறுதி செய்யப்படும்.
- 10.2. சென்னை மாநகராட்சி, பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகள் இயக்கம் மற்றும் பாதுகாப்பை மையமாக கொண்டு சந்திப்புகளை கையாள சென்னை போக்குவரத்து காவல்துறையை வலியுறுத்தும்;
 - 10.2.1. சமிக்ஞை நேரம் பாதசாரிகளுக்கு போதுமான அவகாசத்தை கொண்டிருக்க வேண்டும்.
 - 10.2.2. மிதிவண்டி மற்றும் பொது போக்குவரத்து இயக்கத்திற்கு உதவும் வகையில் பசுமை கட்டமைப்புகள் அமைந்திருக்க வேண்டும்.
 - 10.2.3. மோட்டார் வாகனப் பயனாளிகள் பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகள் பாதையை பயன்படுத்தும் உரிமையை வழங்க வேண்டும்.
- 10.3. சென்னை மாநகராட்சி வியாபாரிகளை கீழ்க்கண்டவாறு நிர்வகிக்கும்:
 - 10.3.1. சென்னை மாநகராட்சி, சரக்குகள் மற்றும் சாலையோர வியாபாரிகளுக்கான தற்போதைய மற்றும் எதிர்காலத் தேவை உள்ள இடங்களைக் கண்டறியும்.

- 10.3.2. சென்னை மாநகராட்சி, விரைவு போக்குவரத்து நிலையங்கள், மார்க்கெட் பகுதிகள், வர்த்தகப் பகுதிகள், மற்றும் இதர முக்கிய இடங்களில் சாலைப்பகுதியில் சாலையோர வியாபாரிகளுக்கு இடமளிக்கும். தற்போதுள்ள கலாச்சார நோக்கில் முக்கியமான விற்பனை பகுதிகளை மாநகராட்சி மேம்படுத்தும்.
- 10.3.3. சென்னை மாநகராட்சி, கூட்டுறவு முறையில் நிர்வகிக்கப்படும் குழாய்கள், மின் வசதி, குப்பைத்தொட்டி, பொதுக் கழிப்பிடம் ஆகிய வசதிகளை அளிக்கும்.
- 10.3.4. சாலையோர விற்பனையை முறைப்படுத்தி, ஒழுங்குபடுத்துவதன் மூலம் விற்பனைக்குத் தேவையான கட்டமைப்பை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் தொடர் நடைபாதை மற்றும் மிதிவண்டி பாதை அமைவதை உறுதிப்படுத்தலாம்.
- 10.4. சென்னை மாநகராட்சி, அனைத்து நடைபாதைகள் மற்றும் மிதிவண்டி பாதைகள் நல்ல நிலையில் இருப்பதை உறுதி செய்ய பழுது பார்க்கும் மற்றும் பராமரிப்பு திட்டத்தை மேற்கொள்ளும்.
- 10.5. சென்னை மாநகராட்சி, குப்பைத்தொட்டிகள் மற்றும் குப்பை சேகரிப்பு மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளுக்கு இடையூறு இல்லாத வகையில் குப்பை சேகரிப்புக்குத் தனிப்பகுதியை அமைக்கும்.
- 10.6. சென்னை மாநகராட்சி நடைபாதையில் ஆக்கிரமிப்புகளை அனுமதிக்காது, பாதசாரிகள் வாகனப்பாதையில் நடக்க நிர்பந்திக்கும் அனைத்து தற்காலிகமற்றும் நிரந்தர தடைகளை அகற்றும். பிரிவு 10.3ன் படி வியாபாரிகளுக்கு மாற்று இடம் வழங்கப்படும்.
- 10.7. மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து உள் கட்டமைப்பு வசதி பயன்பாட்டைப் பாதிக்கும் கட்டுமான நடவடிக்கைகளின் பொழுது சென்னை மாநகராட்சி பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்கு மாற்று வசதியை வழங்கும்.
- 10.8. சென்னை மாநகராட்சி, மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து பயனாளிகளுக்குக் கீழ்க்கண்ட முறைகளில் சாலையில் அமருமிட வசதியை அளிக்கும்:
- 10.8.1. சென்னை மாநகராட்சி, நாற்காலி, குப்பைத்தொட்டிகள், மேஜை, பொது வழி அறிவிப்புகள், நிழல் தரும் வசதிகளை, குழாய்கள் மற்றும் இதர வசதி போன்ற சாலை அமருமிட வசதிகளை வழங்கும். இதன் மூலம் சாலைகளில் நேரத்தை செலவிடுவதை இனிமையாக்கி சுகாதார நிலையை மேம்படுத்தி போக்குவரத்தை அமைதியாக்கும் அம்சங்களை அளிக்கும்.
- 10.8.2. சென்னை மாநகராட்சி, சாலை இருப்பிட வசதிகளை நிழல் தரும் பொருத்தமான இடங்களில் அமைத்து 3 மீ அகலப் பயணப்பாதையை

தக்க வைத்து, பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்கு இடையூறு ஏற்படாத வகையிலும் சாலையில் சிக்கலான நிலை இல்லாமலும் பார்த்துக்கொள்ளும்.

- 10.8.3. சென்னை மாநகராட்சி, பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளுக்கு இடையூறு ஏற்படாத வகையில் 2 மீ பாதையை உறுதி செய்யும் வகையில் சாலை இருப்பிட வசதி மற்றும் இதர பயனாளி வசதிகளை (குறிப்பாக விளம்பரப் பலகைகள், சேவைத்துறைகளின் பெட்டிகள்) ஒருங்கிணைக்கும்.
- 10.8.4. சென்னை மாநகராட்சி, தேவை, அருகாமை நில பயன்பாடு மற்றும் சாலை நடவடிக்கைக்கு ஏற்ப (முக்கிய இடங்கள், பொது வசதிகள், வர்த்தக மையங்கள் ஆகிய இடங்களில் அதிக எண்ணிக்கை) சாலை இருப்பிட வசதியை அதிகமாக்கும். அதிக பாதசாரிகள் மற்றும் வர்த்தக செயல்பாடு உள்ள சாலைகளில் இடைவெளி விட்டு (ஒவ்வொரு 20 மீ) குப்பைத்தொட்டி வைக்கப்படும்.
- 10.8.5. சென்னை மாநகராட்சி, அனைத்து சாலை இருப்பிட அம்சங்களும் (குறிப்பாக குப்பைத்தொட்டி) பயன்படுத்தும் மற்றும் சுகாதாரமான நிலையில் இருப்பதை உறுதி செய்ய பாரமரிப்பு மற்றும் தூய்மைப்படுத்தலை மேற்கொள்ளும்.
- 10.9. சென்னை மாநகராட்சி, பொதுமக்களுக்கு உரிமை உள்ள பாதையில் விளம்பரம் மற்றும் விளம்பர பலகைகளைக் கீழ்க்கண்டவாறு நிர்வகிக்கும்:
 - 10.9.1. சென்னை மாநகராட்சி, பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகள் தடையில்லாத இயக்கத்திற்கு வழி செய்ய மற்றும் தேவையில்லாத குறுக்கீடுகள், சிக்கலை தவிர்க்கும் வகையில் 2மீ அகல 2 மீ உயர பாதையை உறுதி செய்யும் வகையில் விளம்பர பலகைகள் இருப்பை மற்ற பயனாளி வசதிகளுடன் (குறிப்பாக பயனாளி பெட்டிகள்) ஒருங்கிணைக்கும்.
- 10.10. சென்னை மாநகராட்சி, மழைநீர், கழிவுநீர், மின்சாரம், தொலைத்தொடர்பு மற்றும் இதர சேவைகளுக்கான அணுகும் வசதி கீழ்க்கண்ட நெறிமுறைகளின்படி இருக்கும் வகையில் சேவை அளிக்கும் நிறுவனங்களை நிர்வகிக்கும்.
 - 10.10.1. மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளுடன் இடையூறு ஏற்படுத்தாத வகையில் சுரங்க மற்றும் நிலத்திற்கு மேலான பயன்பாடுகளுக்கான அணுகும் மையங்கள் வடிவமைக்கப்படும். பாதாளச் சாக்கடை மூடிகள் நடைபாதை, மிதிவண்டி பாதை மற்றும் இதர மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளின் பரப்புக்கு சமமாக இருக்கும். பராமரிப்பால் குறைவான பாதிப்பே இருக்கும் வகையில் பயன்பாடுகளுக்கான அணுகும் வசதி மையங்கள் வடிவமைக்கப்படும்.
 - 10.10.2. மழைநீர், மோ.வா.அ.போ உட்கட்டமைப்பு வசதியில் பொருத்தமான வழிகள் மற்றும் நீர்ப்பிடிப்பு இடங்களுக்கு செல்லும் வகையில் மழைநீர் அமைப்புகள் வடிவமைக்கப்படும். மோ.வா.அ.போ மட்டுமான

இடங்கள் தவிர வேறு எங்கும் நடைபாதை, மிதிவண்டி பாதை மற்றும் இதர மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் சாலை சந்திப்பு பகுதியை விட தாழ்வாக இருக்காது. மோ.வா.அ.போ வசதியில் தண்ணீர் தேங்குவதைத் தவிர்க்க மழைநீர் வெளியேற்ற வசதி சீராக பராமரிக்கப்படும்.

11. சிறப்பு சேவைகள்

11.1. சென்னை மாநகராட்சி மிதிவண்டி பகிர்வு போன்ற புதுமையான திட்டங்கள் மூலம் விரைவு போக்குவரத்து மையங்களில் அணுகும் வசதியை அளிக்கும். பொதுவான மிதிவண்டிகளைப் பகிர்வு முறையில் பயன்படுத்துவதை மிதிவண்டி பகிர்வு குறிக்கிறது. இதன் செயல்பாடு எளிமையானது; தனிநபர்கள் தேவைப்படும் போது மிதிவண்டிகளைப் பயன்படுத்தி பின்னர் அவற்றை அடர்த்தியான மிதிவண்டி வலைப்பின்னலில் விட்டுச்செல்லலாம். ஸ்மார்ட் கார்டு அல்லது பொருத்தமான அடையாள முறை மூலம் பயனாளி ஒரு நிலையத்தில் எடுத்த மிதிவண்டியை இன்னொரு நிலையத்தில் விட்டுச்செல்லலாம். இந்த முறையில் மிதிவண்டி வசதி சுற்றுச்சூழலுக்கு உகந்ததாகவும் மற்றும் குறைந்த செலவிலான பொது போக்குவரத்து முறையை பயனாளிகளுக்கு அளிக்கிறது. சென்னை மாநகராட்சி மிதிவண்டி பகிர்வு முறை கீழ்க்கண்ட சிறந்த நடைமுறைகளைக் கொண்டிருக்கும்;

- 11.1.1. திட்டப்பகுதியில் அடர்த்தியான நிலைய வலைப்பின்னல்கள். நிலையங்களுக்கு இடையே சராசரியாக 300 மீ இடைவெளி.
- 11.1.2. மிதிவண்டி நிலையங்களில் மிதிவண்டிகளை ஒப்படைத்து, எடுத்துச்செல்ல ஏற்ற முழுமையான தானியங்கி பூட்டு முறை.
- 11.1.3. ஒரு மிதிவண்டி எங்கே எடுக்கப்பட்டது, எங்கே விடப்பட்டது மற்றும் பயனாளியை அடையாளம் காண உதவும் ரேடியோ அலைவரிசை அடையாள, சாதனங்கள்.
- 11.1.4. ஜி.பி.ஆர்.எஸ் முறையில் மிதிவண்டி பயன்பாட்டை உடனுக்குடன் கண்காணித்து அவற்றை மறு விநியோகம் செய்வது.
- 11.1.5. இணையம், செல்போன், மற்றும் நிலைய முனையங்கள் மூலம் உடனுக்குடனான பயனாளி தகவல்கள் பரிமாற்றம்.
- 11.1.6. தினமும் மிதிவண்டியில் செல்லும் முறையை அதிகரிக்க சிறிய பயணங்களை ஊக்குவிக்கும் கட்டண அமைப்பு.
- 11.1.7. முழுவதுமாகவோ அல்லது பாகங்களாகவோ திருடப்பட்டு விற்பனை செய்வதைத் தவிர்க்க பிரத்யேகமாக வடிவமைக்கப்பட்ட பாகங்கள் மற்றும் அளவு கொண்ட மிதிவண்டிகள்.

11.2. சென்னை மாநகராட்சி சொந்த மோட்டார் வாகனப் பயன்பாட்டை முறையான வாகனம் நிறுத்தம் திட்டம் மூலம் திறம்பட நிர்வகிக்கும்;

- 11.2.1. சென்னை மாநகராட்சி வாகனங்கள் நிறுத்துமிடம் (பார்க்கிங்) நிர்வாக திட்டம் மூலம் வரும் வருவாயை இந்த கொள்கையின் 3 ஆம் பிரிவில் குறிப்பிட்டுள்ள இலக்குகளை அடைய பொது போக்குவரத்து மற்றும் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளுக்கான நிதியாக பயன்படுத்திக்கொள்ளும்.
- 11.2.2. வாகன நிறுத்துதல் தடை செய்யப்பட்ட பகுதியை நடைமுறைபடுத்துவது மற்றும் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளை தனியார் வாகனங்கள் குறுக்கிடாமல் இருக்க சென்னை மாநகராட்சி திறன் வாய்ந்த நிர்வாக அமைப்பை உருவாக்கும்.
- 11.2.3. வாகனம் நிறுத்தும் இடம் மற்றும் வாகன நிறுத்துதல் தடை செய்யப்பட்ட இடங்களைச் சென்னை மாநகராட்சி தெளிவாக வரையறுக்கும். நடைபாதைகள், மிதிவண்டி பாதைகள் மற்றும் இதர மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் வாகனங்கள் நிறுத்துமிடம் (பார்க்கிங்) அல்லாத பகுதியாகக் கருதப்படும்.
- 11.2.4. நடைபாதைகள், மிதிவண்டி பாதைகள் மற்றும் இதர மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் நிறுத்தப்படும் வாகனங்களால் ஆக்கிரமிக்கப்படாமல் இருப்பதை சென்னை போக்குவரத்து காவல்துறை உறுதி செய்ய சென்னை மாநகராட்சி வலியுறுத்தும்.

12. பொது விழிப்புணர்வு

- 12.1. சென்னை போக்குவரத்து காவல்துறையுடன் இணைந்து சென்னை மாநகராட்சி மோ.வா.அ.போ முறை மூலம் போக்குவரத்தைப் பயன்படுத்துவதில் உள்ள தனிநபர் மற்றும் சமூக பயன்கள் பற்றி விழிப்புணர்வு ஏற்படுத்தி ஆதரவு திரட்ட பலவகையான பிரச்சார திட்டங்களை மேற்கொள்ளும். மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து திட்டமிடல் மற்றும் செயலாக்கத்தில் தேசிய அமைப்புகளின் ஒருங்கிணைப்பையும் நாடும். கொள்கை தொடர்பான தாக்கம் உள்ளூர் மட்டத்தில் இருந்தாலும், இந்திய அளவிலான மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து முயற்சிகளுக்கு நிதி பெறவும், பிரபலமாக்கவும் தேசிய அமைப்புகளுடன் உள்ளூர் குழுக்கள் ஒருங்கிணைக்க உதவி செய்யும்.
- 12.2. சென்னை மாநகராட்சி நீண்ட கால மோ.வா.அ.போ திட்டங்களை உருவாக்கி அவற்றை அவ்வப்போது புதுப்பிக்கும். மோ.வா.அ.போ திட்டங்கள் வளைந்து கொடுப்பதாக இருக்க வேண்டும். தற்போதுள்ள நிலை குறித்த அறிக்கை, கடந்த கால மற்றும் நிகழ் கால முயற்சி பற்றிய ஆய்வு, நிதி ஆதாரம் பற்றிய பரிசீலனை மற்றும் எதிர்கால முயற்சி பற்றிய விளக்கங்களை அவை கொண்டிருக்க வேண்டும்.
- 12.3. மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து பயன்பாட்டை உக்குவிப்பதற்கான மாற்று திட்டங்களை உள்ளூர் வர்த்தகச் சமூகத்துடன் இணைந்து மேற்கொள்வது பற்றி சென்னை மாநகராட்சி ஆய்வு செய்யும். உதாரணத்திற்கு, ஊழியர்கள், வாடிக்கையாளர்கள் மற்றும் பொது மக்கள் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத

போக்குவரத்து மூலம் பயணிக்க வழி செய்யும் அமைப்புகள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கு வரி அல்லது கட்டண குறைப்பு அல்லது வாகனம் நிறுத்தம் தேவையான இடத்தை ரத்து செய்வது அல்லது இதர நிதிச் சலுகை வழங்கப்படலாம். அங்கீகரிக்கப்பட்ட மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து ஆதரவு வசதிகள் கீழ்க்கண்டவற்றை உள்ளடக்கியவை; ஆனால் இவை மட்டும் அல்ல:

- 12.3.1. பாதுகாப்பான முறையில் மிதிவண்டியை நிறுத்த வசதி.
- 12.3.2. ஊழியர்களுக்கு குளியல் வசதி கொண்ட ஆடை மாற்று அறை வசதி.
- 12.3.3. மோ.வா.அ.போ போக்குவரத்தின் மூலம் (அல்லது பொது போக்குவரத்து) பயணிப்பவர்களுக்கு ஊக்கத்தொகை வழங்கலாம், தனியார் நிறுவன நிறுத்துமிடத்தை பயன்படுத்தாத ஊழியர்களை ஊக்கப் படுத்தலாம்.
- 12.3.4. சிறிய வேலைகளுக்கு அல்லது பயணங்களுக்கு ஊழியர்களுக்கு மிதிவண்டி வசதியை வழங்குவது.
- 12.3.5. மிதிவண்டி பழுது பார்க்கும் மையங்கள், கருவிகள், பம்புகள், ட்யூப்கள் போன்ற பராமரிப்பு சாதனங்கள் அல்லது பராமரிப்புக்கான ஊழியர்களை வழங்குவது.
- 12.3.6. பணிக்கான பாதுகாப்பான மிதிவண்டி பாதையை கண்டறிதல், பாதுகாப்பாக மிதிவண்டி ஓட்டும் முறை, மிதிவண்டி பராமரிப்பு, ஓட்டுனர் பயிற்சி, (மிதிவண்டி ஓட்டிகளுடன் சாலையை பகிர்தல்) மற்றும் தொடர்புடைய தலைப்புகளில் ஊழியர்களுக்கு மிதிவண்டி தொடர்பான பயிற்சி அளித்தல்.
- 12.3.7. மோ.வா.அ.போ அடிப்படையிலான உள்ளூர் சரக்கு மற்றும் கூரியர் சேவையை பயன்படுத்திக்கொள்வது.
- 12.3.8. ஊழியர்களுக்கான மிதிவண்டி பேரணி அல்லது இதர மிதிவண்டி நிகழ்ச்சிகளை நடத்துவது.
- 12.3.9. உள்ளூர் மிதிவண்டி குழு அல்லது மிதிவண்டி அணியை (ஊழியர், இளைஞர், மிதிவண்டி வீரர்கள்) ஸ்பான்சர் செய்வது.
- 12.3.10. உள்ளூர் மிதிவண்டியில் பேரணி அல்லது நிகழ்ச்சிகளில் பங்கேற்கும் ஊழியர்களை ஸ்பான்சர் செய்வது.
- 12.3.11. தற்போதுள்ள சாலை அமருமிட வசதி, நகராட்சி நடைபாதை, மிதிவண்டி பாதை அல்லது பேருந்து நிறுத்தங்களை ஸ்பான்சர் செய்வது அல்லது நேரடியாக மேம்படுத்துவது. (சென்னை மாநகராட்சி ஆய்வு மற்றும் ஒப்புதலுடன்).
- 12.4. சுற்றுப்புற நடைபயணம் மற்றும் மிதிவண்டி பயணம் மூலம் சென்னையின் வரலாறு மற்றும் பாரம்பரியத்தைப் போற்றும் முயற்சிகளை சென்னை மாநகராட்சி ஆதரிக்கும். பங்கேற்பாளர்களுக்கு உதவும் வழிகாட்டி பலகை மற்றும் வரைபடங்களை சென்னை மாநகராட்சி உருவாக்கும்.

13. வளர்ச்சி மற்றும் உள் கட்டமைப்பு வசதிக்கு நிதி

- 13.1. மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து மாதிரியின் பயன்பாட்டை சென்னை மாநகராட்சி ஊக்குவிக்கும் மோ.வா.அ.போ வசதிகளை உருவாக்கவும் பராமரிக்கவும் போதுமான நிதியை பட்ஜெட்டில் ஒதுக்கும். குறிப்பாக தற்போதைய போக்குவரத்து பட்ஜெட்டில் குறைந்தது 60 சதவீதம் மோ.வா.அ.போ வசதிக்கு ஒதுக்கப்படுவதை உறுதி செய்யும்.
- 13.2. மோ.வா.அ.போ பயன்பாடு அதிகமாக இருக்கும் இடத்தில் மோ.வா.அ.போ மேம்பாட்டிற்கு நிதி அளிக்கச் சென்னை மாநகராட்சி முன்னுரிமை அளிக்கும்.
- 13.3. மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளுக்கு நிலையை மேம்படுத்தும் திட்டங்களுக்கு வெளிநாட்டுக் கடன் மற்றும் நிதியுதவியை சென்னை மாநகராட்சி பெற்றுத்தரும்.

14. திட்டமிடல் செயல்பாடு மற்றும் மதிப்பீடு

- 14.1. சென்னை மாநகராட்சி மோ.வா.அ.போ கொள்கைக்கு ஏற்ப பொது மக்கள் பயன்படுத்தும் உரிமை கொண்ட பகுதிகளின் திட்டமிடல், வடிவமைப்பு மற்றும் பயன்பாடு தொடர்பான முடிவுகளை ஒருங்கிணைக்கும். இந்தப் பகுதிகளுக்கு அருகே உள்ள அல்லது பாதிப்புக்குள்ளாகும் தனியார் மற்றும் பொது திட்டங்கள் தொடர்பான முடிவு அல்லது ஒப்புதல் மூலம் இந்த செயல்கள் ஒருங்கிணைக்கப்படும்.
- 14.2. எல்லா வடிவமைப்புகளும் சென்னை மாநகராட்சி ஏற்றுக்கொண்ட சி.எஸ்.டி.ஜியின்படி இருக்க வேண்டும்.
- 14.3. சென்னை மாநகராட்சிக்குச் சாத்தியமாகும் இடங்களில் போக்குவரத்துத் தொடர்பான திட்டமிடலில் மோ.வா.அ.போ பயனாளிகளின் பங்களிப்பு பெறப்படுவதை வலியுறுத்தும்.
- 14.4. இந்தியச் சாலைகள் காங்கிரஸ்,¹⁵ போன்ற அமைப்புகள் முன் வைக்கும் நெறிமுறைகள் வழிகாட்டுதலில் முரண்பாடுகளை உண்டாக்கும் இடங்களில், சென்னை மாநகராட்சி சாலை பரப்பு ஒதுக்கீடு, சாலை வடிவமைப்பு அம்சங்கள் மற்றும் சாலை நிர்வாகத்தில் மோ.வா.அ.போ மாதிரிக்குச் சென்னை மாநகராட்சி முன்னுரிமை அளிக்கும்.
- 14.5. போக்குவரத்து தொடர்பான அனைத்து திட்டமிடல், திட்டங்கள் மற்றும் ஆய்வுகள் (சர்வே, திட்டங்கள், கணிப்புகள், மாதிரிகள் மற்றும் தொழில்முறை வல்லுனர்கள், ஆலோசகர்கள் அல்லது மற்றும் சர்வதேச அமைப்புகளால் செயல்படுத்தப்படும் திட்டங்களை உள்ளடக்கியது) மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து பயனாளிகள் மீதான தாக்கம் மற்றும் மோட்டார் வாகனம் அல்லாத

¹⁵ பொருத்தமான ஐ.ஆர்.சி வெளியீடுகள், பாதசார்சிகள் வசதிகளுக்கான நெறிமுறைகள் (ஐ.ஆர்.சி 103-2012), நகர்புற சாலைகள், சமவெளிக்கான நீட்டலளவி வடிவமைப்பு (ஐ.ஆர்.சி 86-1983), மற்றும் சமவெளிகளில் நகர்புற சாலைகளின் கொள்ளளவு நெறிமுறைகள் (ஐ.ஆர்.சி 106-1990) ஆகியவை ஆகும்.

போக்குவரத்து நெறிமுறைகளை நிறைவேற்றக்கூடிய சென்னை மாநகராட்சியின் திறனைப் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று மாநகராட்சி வலியுறுத்தும்.

- 14.6. மோ.வா.அபோ பயனாளிகள் மற்றும் அவர்களது பழக்கம் தொடர்பான தகவல்களை ஆண்டுதோறும் கீழ்க்கண்ட வழிகளை உள்ளடக்கி (ஆனால் இவை மட்டுமே அல்ல) திரட்ட சென்னை மாநகராட்சி உதவும்;
 - 14.6.1. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளின் பாலினம், வயது, வருமான விவரம்.
 - 14.6.2. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி அளவு பற்றிய போக்குவரத்து விவரங்கள்.
 - 14.6.3. விபத்து பகுதிகளைக் கண்டறிவதற்காகப் பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகள் விபத்து ஏற்படும் இடங்களை வரைபடமாக்குவது.
- 14.7. சென்னை மாநகராட்சி, போக்குவரத்து மாதிரி விவரங்கள் அவ்வப்போது புதுப்பிக்கப்படுவதை, அனைத்து நகர்ப்புற போக்குவரத்து அமைப்பு ஆய்வுகளில் மோ.வா.அபோ மாதிரி இடம்பெற்றிருப்பதை, மோ.வா.அபோ பயனாளிகள் மீதான தாக்கத்தை அணுகுவதற்கான அனைத்து போக்குவரத்து முதலீட்டு திட்டங்கள் மற்றும் இத்தகைய ஆய்வுகள் அனைத்தும் பொது மக்கள் ஆய்வுக்கு எளிதாகக் கிடைப்பதை உறுதி செய்யும்.
- 14.8. மோ.வா.அபோ மேம்பாட்டிற்காக அறியப்பட்ட விபத்து பகுதிகளுக்கு சென்னை மாநகராட்சி முன்னுரிமை அளிக்கும்.
- 14.9. சென்னை மாநகராட்சி, அரசு மற்றும் தனியாரின் புதிய திட்டங்கள், பொது பயன்பாட்டுப் பகுதியை சீரமைத்து மோ.வா.அபோ கொள்கை செயலாக்கத்துக்கான முன்மாதிரியாக இருப்பதை உறுதி செய்யும். (தேவையான இடங்களில் வலியுறுத்தும்). சென்னை மாநகராட்சியின் புதிய திட்டங்கள் முன்மாதிரியாக இருக்க முக்கியத்துவம் அளிக்கப்படும்.
- 14.10. சென்னை மாநகராட்சி, சென்னை ஒருங்கிணைந்த பெருநகர போக்குவரத்து ஆணையத்தின் (CUMTA) மோ.வா.அபோ துணைக்குழு மூலம் மோ.வா.அபோ திட்டங்கள் மற்றும் நிகழ்ச்சிகள் முன்னேற்றம் தொடர்பான தகவல்களை அளித்து கருத்துக்களைக் கேட்டறியும்.

இணைப்பு அ: மோ.வா.அ.போ இலக்குகள்

சென்னை மாநகராட்சி மேலே (பிரிவு 5.1)ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள செயல்பாட்டு மதிப்பீட்டு காரணிகள் தொடர்பான கீழ்க்கண்ட இலக்குகளை 2018 வாக்கில் பூர்த்தி செய்ய முயலும். தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்கத் தொடர்புடைய அமைப்புகளை வலியுறுத்தும்.

- அ. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளின் பங்கைக் குறைந்தது 40 சதவீதமாக உயர்த்துவது.
- ஆ. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டிகளின் விபத்துகளைப் பூஜ்யமாகக் குறைப்பது.
- இ. குறைந்தது 80 சதவீத சாலைகள் நடைபாதைகள் கொண்டிருப்பதை உறுதி செய்வது.
- ஈ. 30மீட்டருக்கு மேல் அகலம் உள்ள சாலைகளில் குறைந்தது 80 சதவீதம் சாலைகளில் 2மீ அகலத்துக்கான தடையில்லாத, தனி மற்றும் தொடர் மிதிவண்டிகள் பாதை இருக்க வேண்டும்.
- உ. மோட்டார் வாகன போக்குவரத்து துறை பொதுப் போக்குவரத்துப் பங்கைக் குறைந்தது 60 சதவீதமாக உயர்த்துவது.
- ஊ. தனியார் மோட்டார் வாகனப் பயண கிலோமீட்டர் ஆண்டு வளர்ச்சி பூஜ்யமாக இருக்கும் வகையில் இதை நிலைப்படுத்த வேண்டும்.

இணைப்பு ஆ: வடிவமைப்பு செயல்முறை

தற்போதைய நிலையை செய்தல்	வடிவமைப்பு கருத்து ஆய்வு	ஆய்வு ஒப்பளிப்பு மற்றும்	விரிவான வடிவமைப்பு
கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளுதல் <ul style="list-style-type: none"> • போக்குவரத்து அமைப்பு • சாலையின் தன்மை • நில உபயோகம் • சேவைத்துறையினரின் பயன்பாடுகள் 	<ul style="list-style-type: none"> • நகரத்தில் உள்ள பரந்த போக்குவரத்து அமைப்பு <ul style="list-style-type: none"> • பொதுவான போக்குவரத்து • மிதிவண்டி பயணம் • நடைபயணம் • நிலையான குறுக்குவெட்டு கட்டமைப்பை முடிவு செய்ய • கருத்து திட்டத்தை தயார் செய்தல் • சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேட்டைக் கொண்டு சரிபார்த்தல் 	<ul style="list-style-type: none"> • ஆய்வு அட்டவணையை ஆய்வுக் குழுவிடம் சமர்ப்பித்தல் • கருத்து வடிவமைப்பை மறுஆய்வின் பரிந்துரையின்படி மாற்றி அமைத்தல் 	<ul style="list-style-type: none"> • விரிவான வடிவமைப்பு திட்டங்கள் : • சாலையின் வடிவமைப்பு நில இயற்கை வடிவமைப்பு பொறியியல் கட்டுமானம் • பகுதிவாரியான திட்டங்கள் • ஒப்பந்தக் கோப்புகள்

ரூ.5,00,000 க்கு மேலான மதிப்பு கொண்ட எல்லா சாலை திட்டங்களும் வடிவமைப்பு ஆய்வுக்கு உட்படுத்தப்படும்.

- துறை அல்லது மண்டல அலுவலகம் தயாரிக்கும் சாலை பணிகளை, சாலை மற்றும் பாலங்கள் துறைக்கு, விரிவான வடிவமைப்பு வரைபடத்தைச் சமர்ப்பிக்கும்.
- வடிவமைப்பு சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேட்டிற்கு ஏற்றபடி இருக்கும் போது, மேற்பார்வை பொறியாளர், சாலை மற்றும் பாலங்கள் துறை வடிவமைப்பை ஏற்கவோ, நிராகரிக்கவோ செய்யலாம்.
- சமர்ப்பிக்கும் துறை சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேட்டில் விதிவிலக்கு கோரினால், மேற்பார்வை பொறியாளர், சாலை மற்றும் பாலங்கள் துறை கோரிக்கையை ஏற்கவோ, நிராகரிக்கவோ செய்யலாம்.

இணைப்பு இ: வரைவு சென்னை சாலை வடிவமைப்பு கையேடு (செ.சா.வ.கை)
உள்ளடக்கம்.

1. அறிமுகம்

- 1.1. நோக்கம் மற்றும் தேவை
- 1.2. இலக்குகள்
- 1.3. மற்ற முயற்சிகள் மற்றும் அமைப்புகளுடன் ஒருங்கிணைப்பு
- 1.4. கையேட்டை எப்படிப் பயன்படுத்துவது

2. சாலை வடிவமைப்புக் கொள்கை

- 2.1. பாதுகாப்பு
- 2.2. நகர்வு
- 2.3. பாதசாரிகளுக்கான வசதி
- 2.4. வாழ்வியல் தன்மை
- 2.5. உள்ளூர் தன்மைக்கு முக்கியம்
- 2.6. சாலை பரப்பின் புதுமையான பயன்பாடு

3. முன்னுரிமை வலைப்பின்னல்கள்

- 3.1. போக்குவரத்து முறை அடுக்கு
- 3.2. பொது போக்குவரத்து வலைப்பின்னல்
- 3.3. மிதிவண்டி வலைப்பின்னல்
- 3.4. பாதசாரிகள் வலைப்பின்னல்

4. குறியியல்

- 4.1. நில பயன்பாடு குறியியல்
- 4.2. போக்குவரத்து குறியியல்
- 4.3. சாலைத் தன்மை குறியியல்
- 4.4. குறியியல் அட்டவணை
- 4.5. குறியியல் அடுக்கு வரிசை

5. குறியியல்படி பொதுவான வகைகள்

6. சாலை அம்சங்களுக்கான வடிவமைப்பு முறைகள்

- 6.1. நடைபாதைகள்
- 6.2. மிதிவண்டிப் பாதைகள்
- 6.3. வாகனப் பாதை

- 6.4. பேருந்து விரைவு போக்குவரத்து
- 6.5. சாலைத்தடுப்பு மற்றும் பாதசாரி புகலிடம்
- 6.6. பாதசாரிகள் கடக்கும் பகுதி
- 6.7. நிலப்பரப்புத்தன்மை
- 6.8. பேருந்து நிறுத்தங்கள்
- 6.9. சாலையோர வியாபாரத்திற்கான இடம்
- 6.10. சாலை அமருமிடம் மற்றும் வசதிகள்
- 6.11. சாலையில் வாகனம் நிறுத்துமிடம்
- 6.12. பக்க சாலைகள்
- 6.13. போக்குவரத்தை அமைதியாக்கும் அம்சங்கள்
- 6.14. சாலை விளக்குகள்
- 6.15. மழைநீர் வடிகால்
- 6.16. இதரசேவை துறையினரின் பூமிக்கு அடியில் அமைந்துள்ள குழாய்கள்
7. சந்திப்புகள்
 - 7.1. நீட்டலளவு மற்றும் செயல்பாட்டுக் கொள்கைகள்
 - 7.2. பொதுவான சந்திப்பு வடிவமைப்புகள்
8. வடிவமைப்பு செயல்முறை
 - 8.1. சர்வேக்கள்
 - 8.2. வடிவமைப்பு தயாரிப்பு
 - 8.3. வடிவமைப்பு ஆய்வு
 - 8.4. செயலாக்கத் தவறுகள்

சென்னை மாநகராட்சி மன்றத்தின் அனுமதி :

மோட்டார் வாகனம் அல்லாத போக்குவரத்து (மோ.வா.அ.போ) கொள்கையை 30.09.2014 அன்று நடைபெற்ற மாமன்றக் கூட்டத்தில் தீர்மான எண்.518/2014 மூலம் ஒப்புதல் அளிக்கப் பெறப்பட்டுள்ளது.

பது / சிறப்பு திட்டம்/நக.எண்.53/3296/2014
முதன்மை செயலர் மற்றும் ஆணையாளர் அவர்களின் 22.09.2014 நாள்பட்ட குறிப்பு



30.09.2014 அன்று நடந்த மன்றத்தின் சாதாரண கூட்டத்தின் நடவடிக்கையின் கருக்கம்

தீர்மான எண்.518/2014 பொருள் எண்.45
சிறப்புத் திட்டங்கள் துறை - சென்னை ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற போக்குவரத்து ஆணைக் குழு (CUMTA) தீர்மானம் வாகனமில்லாத போக்குவரத்து கொள்கை (NMT Policy) தமிழ் மற்றும் ஆங்கிலத்தில் வெளியிடவேண்டி அனுமதி

அரசு வர்த்தமானி எண்.346ன்படி சென்னை ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற போக்குவரத்து ஆணைக் குழு அமைக்கப்பட்டது. இக்குழுவின் முதலாவது கூட்டம் 16.07.2012 மற்றும் 26.07.2012 நடைபெற்றது. இக்கூட்ட நடவடிக்கையின் படி மூன்று துறைகளுக்கு அமைக்க பரிந்துரைக்கப்பட்டது. அதில் ஒரு குழு "மோட்டார் வாகனமில்லாத போக்குவரத்து கொள்கை (NMT Policy) துணைக்கமிட்டி" ஆகும். இத்துணைக்குழுவில் சென்னை மாநகராட்சி சிபிசி, முதன்மைச் செயலாளர் / ஆணையர் அவர்கள் தலைவராகவும், சாவல் துறை துணை ஆணையர் போக்குவரத்து, நிர்வாக இயக்குநர் / மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம், தலைமை பொறியாளர் நெடுஞ்சாலைத் துறை, மாநகர சாலைகள், தலைமை திட்ட அமைப்பாளர் (போக்குவரத்து) சென்னை பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுவும், இயக்குநர் சென்னை சிட்டி கனெக்ட் அவர்களும் உறுப்பினர்களாக இருப்பார்கள் என முடிவு செய்யப்பட்டது.

மோட்டார் வாகனமில்லாத போக்குவரத்து கொள்கை (NMT Policy) துணைக்கமிட்டி பரிந்துரைப்படி பல்வேறு சிறப்பு திட்டங்கள் வாகனமில்லாத போக்குவரத்தை ஊக்குவிக்கும் வகையில் பல்வேறு திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. சிறப்பு திட்டங்களான உலகத் தரத்திலான நடைபாதைகள், பெருந்து சாலைகளில் மிதிவண்டிக்கான பிரத்தியேக தடங்கள் அமைத்தல், நடைபாதை பிளாசாக்கள், பகுதி வரை படங்களுடன் கூடிய நவீன பேருந்து நிழற்கூடைகள், பேருந்துகள் திரும்ப பிரத்தியேக இடங்கள் (Bus Bay), அனைத்து பொது சேவை போக்குவரத்து நிறுவனங்களான சென்னை டெட்.ரோ இரயில், ஹக்கும் இரயில், மோனோ இரயில், பேருந்துகள் ஆகியவற்றை ஒருங்கிணைத்து அமைக்க வேண்டிய சாலைகள் அமைப்பது திட்டமிடப்பட்டு நடைமுறைக்கு கொண்டுவரப்படுகிறது.

மேற்கூறிய சிறப்புத் திட்டங்களை மேற்கொள்ள வழிகாட்டியாக "சென்னை மாநகராட்சி மோட்டார் அல்லாத போக்குவரத்துக் கொள்கை" (Corporation of Chennai Non-Motorised Transport Policy) வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் மோட்டார் அல்லாத போக்குவரத்தான நடப்பது, ஓசக்கின் ஓட்டுவது மற்றும் மனிதனால் இயக்கப்படும் மோட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து சாதனங்களை பயன்படுத்துவதற்கு ஏதுவாக உள்ளகட்டமைப்பு மேற்கொள்வதற்கான வழிவகைகள் வகுக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னை மாநகராட்சி சாலைகளின் வடிவமைப்பு பாதாளிகள் மற்றும் அனைத்துமகை போக்குவரத்து வசதிகளும் உள்ளடக்கிய சிறந்த நடைமுறைகள் மேற்கொள்வதன் மூலம் ஒருவரின் வயது அல்லது வாழ்க்கை அகாலத்து வித்தியாசமாகவும் பாதுகாப்பான மோட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து வசதியை வழங்குவதற்கான வழிகாட்டுதலை "சென்னை மாநகராட்சி மோட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கை" என வகுத்துள்ளது.

எனவே, சென்னை மாநகராட்சி மோட்டார் அல்லாத போக்குவரத்து கொள்கையை தமிழ் மற்றும் ஆங்கிலத்தில் வெளியிட நிலைக்குழு (பணிகள்) மற்றும் நிலைக்குழு (வரி விதிப்பு மற்றும் நிதி) கற்றின் மூலமாக மன்றத்தின் அனுமதி வேண்டி சமர்ப்பிக்கப்படுகிறது.

"ஏற்கனவே நிலைக்குழு (பணிகள்) கூட்டம் 19.09.2014 அன்று முடிவடைந்த நிலையில் இப்பொருளின் அவசரம் மற்றும் அவசியத்தன்மையை கருத்தில் கொண்டு 29.09.2014 அன்று தீர்மான எண்.421/2014-ன்படி நிலைக்குழு (பணிகள்) வின் கற்றின் மூலம் பெரும்பான்மை உறுப்பினர்களின் பரிந்துரையை பெற்று, நிலைக்குழு (வலிமதி)வின் மூலமாக மன்றத்தின் அனுமதி வேண்டி சமர்ப்பிக்கப்படுகிறது".

"ஏற்கனவே நிலைக்குழு (வலிமதி) வின் கூட்டம் 19.09.2014 அன்று முடிவடைந்த நிலையில் இப்பொருளின் அவசரம் மற்றும் அவசியத்தன்மையை கருத்தில் கொண்டு 29.09.2014 அன்று தீர்மான எண்.429/2014ன்படி நிலைக்குழு(வலிமதி)வின் கற்றின் மூலமாக பெரும்பான்மை உறுப்பினர்களின் பரிந்துரையை பெற்று மன்றத்தின் அனுமதி வேண்டி சமர்ப்பிக்கப்படுகிறது."

"இதற்கு மன்றம் அனுமதி அளிக்கின்றது"
//உண்மைச் சருக்கம்//

சோப்பு பணித்துறை/சிறப்பு திட்டம்
நகல்: நி.ஆ.த.பி & மு.க.கு.1) அ.செ-18.

மன்றச் செயலாளர்

Handwritten signatures and dates: 12/10/14, 12/10/14, 12/10/14