

नियोजन की संकल्पना

मानव के समूह में एक साथ रहने की कला सभ्यता का एक सूचकांक रही है। हालांकि पूर्व काल से ही सामाजिक गतिविधियाँ, पूजा-अर्चना, भोजन एवं वस्तुओं तथा सेवाओं के आदान-प्रदान हेतु मानव स्वार्थ समाहित होते रहे हैं तथा नगरों की स्थापना अपनी आपसी आवश्यकताओं की पूर्ति का सर्वोच्च स्थल रहा है, जो उपयोग एवं उपभोग स्थल बना रहा है। व्यक्तिगत एवं सामुहिक रूप से आने वाली समस्याओं का निराकरण प्रमुख ध्येय हो गया है। किसी भी समुदाय के लिये भूमि एक प्राथमिक संसाधन है, जो सीमित है। अतः भूमि के अधिकतम एवं बेहतर उपयोग तथा उस पर नियंत्रण के लिये भौतिक नियोजन महत्वपूर्ण है ताकि समुदाय के लिये उपलब्ध भूमि का अधिकतम उपयोग हो सके। आर्थिक गतिविधियों एवं भू-उपयोग का सामंजस्य वैज्ञानिक तरीके से करने के लिये नियोजन प्रक्रिया की आवश्यकता है।

भौतिक नियोजन या नगर एवं प्रादेशिक नियोजन एक ऐसी पद्धति है जिसके द्वारा कोई भी नगर इसके भावी आकार, स्वरूप प्रतिरूप विकास की दिशा आदि के सम्बन्ध में महत्वपूर्ण विकास निर्णय करने का प्रयास करती है और इन निर्णयों के क्रियान्वयन हेतु समुचित तंत्र की रचना करती है। एक बार यदि प्रत्येक नगर के सम्बन्ध में ऐसे वृहद निर्णय कर लिये जाते हैं तो दिन-प्रतिदिन के मसलों पर उचित समाधान हेतु इस सम्पूर्ण ढांचे के संदर्भ में विचार कर ऐसे प्रत्येक हल का क्रियान्वयन नगर को अपने अन्तिम लक्ष्य एवं उद्देश्यों की प्राप्ति की दिशा में एक कदम और आगे बढ़ाता है।

नियोजन की शब्दावली में इस प्रकार के समग्र ढाँचे को मास्टर प्लान की संज्ञा दी जाती है। इस प्रकार मास्टर प्लान भावी विकास को निर्देशित करने वाली नीतियों और सिद्धांतों का एक लिखित विवरण है। इसके साथ भू-उपयोग योजना तथा अन्य मानचित्र भी होते हैं। भू-उपयोग योजना इन नीतियों और सिद्धांतों को स्थानगत विस्तार के रूप में भाषान्तर करने की विधि है। यह वृहद परिसंचरण व्यवस्था से सम्बन्धित विभिन्न आर्थिक गतिविधियों और कार्यों के वितरण को दर्शाता है।

इस दृष्टि से मास्टर प्लान नगर प्रशासन और जनता दोनों के लिये निश्चित मार्गदर्शन प्रदान करता है। प्रत्येक नगर की अपनी कुछ विशिष्ट विशेषताएँ होती हैं जिन्हें सुरक्षित बनाये रखने की प्रबल जन आकांक्षा हो सकती है। अतः कतिपय मान्यताएँ निर्धारित करके उद्देश्यों की स्पष्ट घोषणा करनी पड़ती है। इन्हीं उद्देश्यों के अनुरूप नियोजन की नीतियाँ निर्धारित की जाती हैं। इन नीतियों एवं उद्देश्यों के संदर्भ में नियोजन के सिद्धांतों को विकसित किया जाता है। अतः उपरोक्त बातों को आधार बनाकर मास्टर प्लान तैयार किया जाता है। कोटा नगरीय क्षेत्र के मास्टर प्लान को बनाने की प्रक्रिया में इन सभी क्रमों की पालना की गई है।

3.1 नियोजन की नीतियाँ

कोटा संभागीय मुख्यालय है। प्रमुख रेल व सड़क मार्गों से जुड़े कोटा नगर के आस-पास का क्षेत्र भी विभिन्न आर्थिक, भौगोलिक एवं पुरातात्विक सम्पदाओं से युक्त है। यह क्षेत्र चम्बल विकास योजना से निरन्तर लाभान्वित हो रहा है, इसलिये कोटा नगर के भावी विकास की कल्पना कृषि समृद्ध क्षेत्र के परिप्रेक्ष्य में की गयी है। कोटा नगर का राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के काउन्टर मैगनेट नगर चयनित होने से भी विकास की सम्भावनाएँ बढ़ी हैं। एशियन विकास बैंक के सहयोग से ढांचागत विकास हेतु भी कोटा नगर का चयन किया गया है। अतः विकास की सम्भावनाओं को देखते हुए भविष्य में कोटा औद्योगिक, शैक्षणिक व सामाजिक, वाणिज्यिक एवं प्रशासनिक गतिविधियों का दक्षिणी पूर्वी राजस्थान के सम्पूर्ण क्षेत्र के लिये प्रमुख केन्द्र के रूप में विकसित होना निश्चित है।

3.2 नियोजन के सिद्धांत

मास्टर प्लान बनाने के लिये वर्तमान विशेषताओं एवं उक्त नीतियों के अध्ययन पर आधारित नियोजन के सिद्धांत बनाये गये हैं –

1. कोटा नगर के पुराने क्षेत्रों में जनसंख्या का घनत्व अत्यधिक है। आवासीय घनत्व में विषमताओं को कम किया जाना चाहिए। नये आवासीय क्षेत्र एवं कार्य केन्द्र उचित मूलभूत सुविधाओं के साथ विकसित किये जाना चाहिये, ताकि पुराने क्षेत्र में रहने वाले व्यक्ति बाहरी क्षेत्र में बसने के लिये आकृष्ट हों।
2. नये क्षेत्रों को इस प्रकार से विकसित किया जाना चाहिए कि नये क्षेत्रों एवं पुराने नगर में उचित सामाजिक एवं भौतिक सामंजस्य रहे।
3. सामुदायिक सुविधाओं, सार्वजनिक सेवाओं एवं आमोद-प्रमोद की सुविधाओं का विकास नगर में उचित रूप से वितरण करते हुए किया जाना चाहिए।
4. नये आमोद-प्रमोद के स्थानों को विकसित करते समय यथा सम्भव सांस्कृतिक, प्राकृतिक सौन्दर्य के स्थलों एवं जलाशयों के निकट के स्थलों का चयन किया जाना चाहिए।
5. राजकीय और अर्द्ध राजकीय कार्यालय संगठित परिसरों में इस प्रकार स्थित किये जाने चाहिए कि उन्हें आवास हेतु समीप ही भूमि उपलब्ध हो और वे मुख्य मार्गों पर स्थित हों।
6. वाणिज्यिक गतिविधियां इस प्रकार वितरित की जानी चाहिए कि नगर के पुराने वाणिज्यिक केन्द्र हेतु प्रतिदिन आवागमन की आवश्यकता न पड़े। नये वाणिज्यिक केन्द्र नये आवासीय क्षेत्रों की आवश्यकताओं हेतु सही स्थितियों में विकसित किये जाने चाहिए। इससे नगर के पुराने व्यावसायिक केन्द्रों में भीड़ कम होगी।
7. औद्योगिक क्षेत्र जो कि मुख्य कार्यक्षेत्र होते हैं, वायु की दिशा के अनुसार स्थित किये जाने चाहिए, ताकि वे आस-पास की आबादी, जल स्रोतों व पर्यावरण को दूषित न करें।

8. नगर के विभिन्न पथों और मार्गों के समुचित उपयोग करने हेतु यातायात संरचना में बहुस्तरीय व्यवस्था का विकास किया जाना चाहिए। क्षेत्रीय यातायात को स्थानीय नगरी यातायात से मिश्रित नहीं होने दिया जाना चाहिए एवं इस हेतु बाईपास का प्रावधान किया जाना चाहिए।
9. प्राकृतिक तालाबों एवं पर्यटन आकर्षण के ऐतिहासिक, सांस्कृतिक एवं धार्मिक स्थलों का संरक्षण एवं विकास किया जाना चाहिए।
10. सम्पूर्ण नगरीय क्षेत्रों को विभिन्न योजना क्षेत्रों में बांटा जाना चाहिए और प्रत्येक योजना क्षेत्र, आवासीय, व्यावसायिक, कार्यक्षेत्रों, शैक्षणिक, चिकित्सा और अन्य सामुदायिक सुविधाओं की दृष्टि से आत्म निर्भर हों। इसी क्रम में प्रत्येक योजना क्षेत्र के लिये विस्तृत योजनाएँ तैयार की जानी चाहिये।
11. मास्टर प्लान के अनुरूप पेयजल, जल-मल निकास, विद्युत एवं परिसंचरण इत्यादि ढाँचागत विकास हेतु विस्तृत योजनाएँ तैयार की जानी चाहिये।
12. नगरीयकरण योग्य क्षेत्र के चारों ओर एक परिधि नियंत्रण पट्टी क्षेत्र होना चाहिए, जिससे अच्छे पर्यावरण की प्राप्ति के साथ, अव्यवस्थित विकास की प्रक्रिया रुक सके।
13. हाड़ौती क्षेत्र, आर्थिक, ऐतिहासिक एवं पुरातात्विक सम्पदाओं से भरपूर है। अतः कोटा नगर के मास्टर प्लान के अलावा क्षेत्रीय विकास योजना भी तैयार की जानी चाहिए, ताकि कोटा नगर का काउण्टर मैगनेट के रूप में उचित विकास हो सके।
14. परकोटे के भीतर के क्षेत्रों एवं पुराने क्षेत्रों में जहाँ सड़कें संकड़ी हैं एवं यातायात की समस्या है, वहाँ पर नई निर्माण स्वीकृति देते समय/पुनर्निर्माण की स्वीकृति देते समय पार्किंग का उचित प्रावधान रखा जाना चाहिए। इन क्षेत्रों से थोक वाणिज्यिक गतिविधियों को बाहरी क्षेत्र में स्थानान्तरित करने हेतु प्रयास किये जाने चाहिए, ताकि परकोटे के भीतर एवं पुराने क्षेत्र में यातायात की समस्या में कमी हो। महत्वपूर्ण सड़कों को

भूमि अधिग्रहण कर चौड़ा किया जाना चाहिए। साथ ही यहां पर यातायात प्रबन्धन भी किया जाना चाहिए।

15. राष्ट्रीय राजमार्ग-12 एवं 27 नगर के मध्य से गुजर रहे हैं एवं वर्तमान सड़क पर भारी यातायात एवं नगरी यातायात का अत्यधिक दबाव है। अतः मास्टर प्लान प्रस्तावों के अनुरूप बाईपास एवं वैकल्पिक समानान्तर सड़क विकसित की जानी आवश्यक है।
16. कोटा संभाग में 5 जिले, क्रमशः कोटा, बून्दी, बारौ, झालावाड़ एवं सवाई माधोपुर आते हैं, जो कि प्रशासनिक व वाणिज्यिक इत्यादि आवश्यकताओं के लिये कोटा पर निर्भर हैं। इनमें से कोटा, बून्दी, बारौ, झालावाड़ हाड़ौती क्षेत्र के अन्तर्गत आते हैं। अतः समुचित विकास हेतु क्षेत्रीय योजना तैयार की जानी चाहिए।
17. संकड़ी नगरीय सड़कों पर भारी यातायात को कम करने एवं उसे अन्यत्र डायवर्ट करने के लिये पर्याप्त मार्ग निर्धारित करने होंगे। विशिष्ट प्रकार के थोक व्यापार, ट्रांसपोर्ट नगर, भण्डारण एवं गोदाम, पत्थर स्टॉक भारी यातायात आमंत्रित करते हैं। उनके लिये घनी आबादी से दूर नये क्षेत्रों में पर्याप्त भूमि आरक्षित की जानी चाहिए।
18. कोटा नगर के मध्य से काफी नाले गुजर रहे हैं, जिनके किनारे नाले की भूमि एवं अन्य राजकीय भूमियों पर अतिक्रमण कर कच्ची बस्तियाँ विकसित हो गई हैं। अतः नाले की भूमि से अतिक्रमणों को हटाकर नाले की भूमि की सुरक्षा के उपाय किये जाने चाहिए। नालों के दोनों ओर रिटेनिंग वाल बनाई जानी चाहिए एवं नालों के क्षेत्र में आ रही कच्ची बस्तियों को पुनर्वासित किया जाना चाहिए।
19. कोटा नगर के दक्षिण में पठारी क्षेत्र में भूमि पर तेज ढलान है एवं इस क्षेत्र के नाले कोटा नगर के मध्य से गुजर रहे हैं। अतः दक्षिणी पठारी क्षेत्र में अधिक वर्षा होने से यह समस्त पानी कोटा नगर के मध्य नालों से गुजरता हुआ चम्बल नदी में मिलता है। हालांकि इसे नियन्त्रित करने के उपाय जैसे डायवर्जन चैनल का प्रथम चरण का कार्य पूर्ण हो चुके है एवं द्वितीय चरण का निर्माण विकासरत है। इसके अतिरिक्त अन्य उपायों

जैसे चेक डेम व अन्य डायवर्जन चैनल योजना विकसित की जानी चाहिए। साथ ही बाढ़ की स्थिति से बचाव हेतु नालों के अतिक्रमण हटाने चाहिए एवं केचमेन्ट क्षेत्र में पुराने तालाबों की मरम्मत एवं नये तालाबों का निर्माण किया जाना चाहिए, ताकि दक्षिणी पठार में वर्षा से बाढ़ की स्थिति उत्पन्न न हो।

20. कोटा नगर में अवांछित क्षेत्रों में ईट भट्टे चल रहे हैं, जिससे प्रदूषण की समस्या है। अतः इन समस्त ईट भट्टों को बाहरी क्षेत्र में परिधि नियंत्रण पट्टी में उचित स्थल पर योजनाबद्ध रूप से स्थानान्तरित किया जाना चाहिए।
21. कोटा नगर अवांछित क्षेत्रों में पत्थर का व्यवसाय हो रहा है, जिससे भारी यातायात आबादी क्षेत्र में आमंत्रित होता है। अतः इन पत्थर स्टॉकों को योजनाबद्ध रूप में उचित स्थल पर पत्थर मण्डी के रूप में स्थानान्तरित किया जाना चाहिए।
22. कोटा नगर का दशहरा मेला ऐतिहासिक महत्व का है। यह मेला नगर के बीचों बीच स्थित दशहरा मैदान के नाम से विख्यात एक खुले परिसर में आयोजित किया जाता है। विगत वर्षों में दशहरा मैदान में अवांछित निर्माणों एवं अतिक्रमणों से दशहरा मैदान का स्वरूप बिगड़ा है, अतः इसे सुरक्षित रखने हेतु गंभीर प्रयासों की आवश्यकता है।
23. अनौपचारिक व्यावसाय हेतु योजनाओं में उचित प्रावधान रखा जाना आवश्यक है, ताकि सड़कों पर थड़ियों के रूप में अतिक्रमण कर व्यवसाय करने पर रोक लगे एवं यातायात में सुधार हो।
24. कच्ची बस्तियाँ, जो नियमन योग्य नहीं हैं, उन्हें उचित स्थल पर पुनर्वासित किया जाना चाहिए। जो कच्ची बस्तियाँ नगर की बेशकीमती भूमि पर बसी हुई हैं, उन्हें अन्यत्र पुनर्वासित कर भूमि का उचित उपयोग किया जाना चाहिए।
25. योजनाओं में छोड़े गए पार्कों के विकास एवं वृक्षारोपण हेतु गंभीर प्रयासों की आवश्यकता है। सड़कों के किनारे वृक्षारोपण को प्रोत्साहित किया

जाना चाहिए। नालों के सहारे जो भूमि विकास योग्य नहीं है, उन पर भी सघन वृक्षारोपण किया जाना चाहिए।

26. कोटा गत दशकों में उच्च तकनीकी/चिकित्सा शिक्षा में प्रवेश हेतु कोचिंग के लिये सम्पूर्ण भारत के लिये एक महत्वपूर्ण केन्द्र के रूप में विकसित हुआ है। इस विकास के फलस्वरूप देश भर से हजारों विद्यार्थी कोटा अध्ययन हेतु आते हैं। अतः इसके शैक्षणिक केन्द्र के रूप में विकास हेतु पर्याप्त आधारभूत सुविधाओं का नियोजित ढंग से विकास किया जाना चाहिए जिससे नगर के आर्थिक ढांचे को सुदृढ़ता प्रदान की जा सकती है।
27. कोटा राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली के काउण्टर मैग्नेट नगर के रूप में चयनित है। अतः राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परियोजना बोर्ड के समन्वयन से राजधानी क्षेत्र के समकक्ष आधारभूत व जन सुविधाएँ विकसित की जानी चाहिए।
28. कोटा में औद्योगिक वातावरण हेतु सभी आधारभूत सुविधायें, यथा रेल, सड़क, वायु परिवहन, पानी, विद्युत व पर्याप्त उपयुक्त भूमि उपलब्ध है। अतः गत दशकों में बंद हुई औद्योगिक इकाइयों को पुनः स्थापित करने एवं नई औद्योगिक इकाइयों की स्थापना हेतु प्रभावी कार्यवाही की जानी चाहिए।
29. हाइवे/अन्य डवलपमेन्ट कन्ट्रोल क्षेत्र – राष्ट्रीय एव राज्य राजमार्गों पर अनियन्त्रित/अनियोजित विकास पर नियन्त्रण रखने एवं नियोजित रूप देने हेतु राजमार्गों के दोनों ओर नगरीय करण योग्य सीमा के बाहर राजमार्ग के दोनों तरफ लगभग 1 कि०मी० की दूरी तक 500 मी० मीटर की गहराई तक का हाइवे डवलपमेन्ट कन्ट्रोल क्षेत्र प्रस्तावित किया जाये। इस क्षेत्र हेतु अलग से माप दण्ड बनाकर इस क्षेत्र का विकास किया जाये जिससे कि राजमार्गों के सहारे नियन्त्रित एवं नियोजित विकास सम्भव हो सकें। आवश्यकता अनुरूप इस क्षेत्र की योजना भी प्रस्तावित की जा सकेगी।
30. ग्रोथ सेन्टर – कोटा से झालावाड मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग 12 पर दक्षिणी दिशा में राजमार्ग के दोनों ओर वन विभाग की भूमि होने के कारण नगरीय विकास की निरन्तरता नहीं रहेगी। परन्तु दक्षिण में स्थित रानपुर ग्राम में रीको द्वारा औद्योगिक एवं संस्थानिक क्षेत्र तथा नगर विकास

न्यास द्वारा आवासीय एवं संस्थानिक क्षेत्रों का विकास किया गया है। नियोजन की दृष्टि से आवश्यकता है कि रानपुर स्थित विकास को एक ग्रोथ सेन्टर के रूप में विकसित किया जाना चाहिए। उद्योगों एवं अन्य नगरीय गतिविधियों की स्थापना कर रोजगार को बढ़ावा देना चाहिए।

31. शम्भूपुरा ग्रोथ सेन्टर- कोटा नगर के पूर्व में स्थित राजस्व ग्राम शम्भूपुरा एवं इसके निकटवर्ती रामपुरिया राजस्व ग्राम में बड़ी मात्रा में सरकारी भूमि उपलब्ध है। नगर विकास न्यास द्वारा जिसे विस्तृत विकास योजना बनाकर ग्रोथ सेन्टर के रूप में विकसित किया जाना उचित होगा।
32. कोटा नगर चम्बल सिंचित क्षेत्र का एक भाग है। जहाँ जल संसाधनों की प्रचुर उपलब्धता है, साथ ही विशिष्ट श्रेणी की कृषि उपज मण्डी भी स्थित है। हाल ही में कृषि विश्वविद्यालय भी प्रस्तावित है, अतः कृषि आधारित उद्योगों एवं अन्य गतिविधियों की स्थापना को बढ़ावा देना चाहिए।
33. नगर के विस्तार की तीव्र गति एवं निरन्तर बढ़ती वाहनों की संख्या, पार्किंग स्थलों की कमी इत्यादि को ध्यान में रखते हुए यातायात एवं परिसंचरण सम्बन्धी दीर्घकालीन योजना तैयार करना अत्यंत आवश्यक है। इस योजना में रिंग रोड़, बी.आर.टी.एस, मोनो रेल, वैकल्पिक रेलवे स्टेशन इत्यादि सभी बिन्दुओं पर विस्तृत एवं तार्किक प्रस्ताव तैयार किये जाने चाहिए।
34. कोटा नगर के समीप स्थित दरा अभ्यारण को राष्ट्रीय अभ्यारण का दर्जा दिया गया है। कोटा के आस-पास के क्षेत्र में कई महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग-27 जो कि ईस्ट-वेस्ट कोरिडोर का एक भाग है कोटा से होकर गुजरता है, अतः भविष्य में नगर में पर्यटन विकास की अपार सम्भावना है। अतः पर्यटन मास्टर प्लान तैयार किया जाना चाहिए एवं पर्यटन विकास हेतु जन सहभागिता से विशेष कार्य योजना तैयार की जानी चाहिए।
35. लगातार गिर रहे भू-जल स्तर को ध्यान में रखते हुए निजी उपयोग हेतु भू-जल दोहन को निरुत्साहित किये जाने के लिये कड़े कदम उठाये जाने की आवश्यकता है।

36. नगर स्तरीय जल संसाधन प्रबंधन हेतु विभिन्न विभागों के एकीकृत प्रयासों से जल प्रबंधन योजना तैयार की जानी चाहिए एवं साथ ही जल पुनर्भरण एवं जल संरक्षण के उपायों जैसे चेक डेम, डायवर्जन चैनल, एनीकट इत्यादि के प्रस्ताव दिये जाने चाहिए।
37. नगरीय भू-उपयोग योजना में इनफोरमल वाणिज्यिक क्षेत्रों के प्रस्ताव उचित मात्रा में दिये जाने चाहिए, जिससे की सड़कों के मार्गाधिकार में अस्थायी अतिक्रमणों की प्रवृत्ति पर अंकुश लगे एवं सुगम यातायात उपलब्ध हो सके।
38. आवासीय योजनाओं में धार्मिक स्थलों का प्रावधान रखा जाना चाहिए, जिससे कि धार्मिक स्थलों के अवैध रूप से निर्माण की प्रवृत्ति पर अंकुश लगाया जा सके।
39. औद्योगिक क्षेत्रों में हो रहे गैर औद्योगिक उपयोगों जैसे आवासीय, शैक्षणिक इत्यादि को निरूत्साहित किया जाना चाहिए।
40. नगर के बढ़ते आकार एवं महानगरीय स्वरूप को देखते हुये पशुधन एवं आवारा जानवरों के संरक्षण / विस्थापन / प्रबंधन हेतु उचित व्यवस्था की जानी चाहिए।
41. अभी तक नगरीय विस्तार का आकार रेखीय प्रकृति का रहा है। गत दशक में निर्मित हुये/निर्माणाधीन रेलवे ओवर ब्रिजों के फलस्वरूप नगर भौतिक एवं भौगोलिक बाधाओं के बन्धनों से मुक्त होगा। अतः बून्दी सड़क एवं बारां सड़क की निजी कृषि भूमियों पर नगरीय विस्तार को नजर अन्दाज नहीं किया जा सकता। अतः इन क्षेत्रों में नियोजन की दृष्टि से उचित मानदण्डों को ध्यान में रखते हुये नगरीय विकास को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।