

राज्य शहरी पार्किंग नीति

// अनुक्रमणिका //

भाग – क

(1) परिचय (Introduction)	6
1.1 पृष्ठभूमि.....	6
1.2 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में पार्किंग पॉलिसी.....	6
1.2.1 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अंतर्गत पार्किंग विषयक उपबंध.....	7
1.2.2 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति में Freight Traffic संबंधी उपबंध.....	8
1.3 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में भारत सरकार की मंशा.....	9
1.4 भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन को संवहनीय बनाये जाने के संबंध में दिशा-निर्देश.....	9
1.5 राज्य शहरी पार्किंग नीति के अनुक्रम में भारत सरकार की प्रदेश सरकार से अपेक्षा.....	10
(2) पार्किंग नीति की आवश्यकता, महत्व एवं अपेक्षित परिणाम (Need, Importance & Expected Outcomes)	10
2.1 राष्ट्रीय शहरी पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु.....	10
2.2 निकायों के पार्किंग राजस्व में वृद्धि हेतु.....	11
2.3 लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु.....	11
2.4 कंजेशन कम करने में सहायक.....	11
2.5 पार्किंग प्रबंधन में संलग्न एजेंसियों का क्षमतासंवर्धन.....	11
2.7 पार्किंग हेतु नोडल क्रियान्वयन एवं प्रबंध एजेंसी का अभाव.....	11
2.6 आधारभूत एवं मागदर्शी निर्देशों की उपलब्धता.....	11
2.8 सामाजिक, आर्थिक गतिविधियों में वृद्धि.....	12
2.9 बहुमूल्य नगरीय भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में.....	12
2.10 प्रदेश के आर्थिक विकास में सहायक.....	12
2.11 लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा.....	12
2.12 सुगम यातायात संचालन हेतु.....	13
2.13 शहरों की सड़क क्षमता (कैरिज-वे) का अधिकतम उपयोग.....	13
2.14 PPP के माध्यम से निजी निवेश को बढ़ावा.....	13
(3) दृष्टि (Vision)	13
(4) लक्ष्य (Policy Goal)	14
(5) शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्य (Objectives)	14
5.1 लोक परिवहन को बढ़ावा देना एवं निजी वाहनों का उपयोग नियंत्रित करना.....	14
5.2 लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना.....	15
5.3 शहरों में ट्रैफिक कंजेशन को कम करना/शहरों को पूर्णतः Congestion मुक्त करना.....	15
5.4 पार्किंग आवश्यकताओं का प्रभावी प्रबंधन.....	15
5.5 पार्किंग एवं लोक परिवहन में समन्वय स्थापित करना.....	15
5.6 युक्तियुक्त पार्किंग दरों का निर्धारण.....	15
5.7 सुरक्षित पार्किंग को बढ़ावा देना.....	16
5.8 सड़कों का प्रभावी उपयोग सुनिश्चित करना.....	16
5.9 भूमि उपयोग एवं पार्किंग में समन्वय स्थापित करना.....	16
5.10 पार्किंग स्थलों के दुरुपयोग को रोकना.....	16
5.11 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के सापेक्ष पार्किंग दरों का निर्धारण.....	16
5.12 ITS सहायतित पार्किंग राजस्व प्रबंधन.....	17
5.13 व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु नगरों से राज्य स्तर तक सुव्यवस्थित प्रशासनिक ढांचे का निर्माण.....	17
5.14 जनसामान्य में पार्किंग के प्रति जागरूकता लाना एवं तत्विषयक व्यवहार परिवर्तन सुनिश्चित करना.....	17

5.15	समेकित शहरी पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण एवं पार्किंग नीति का समुचित एवं समेकित क्रियान्वयन.....	18
5.16	पार्किंग व्यवस्था में संलग्न विभिन्न एजेंसियों के मध्य समन्वय में वृद्धि एवं परस्पर सूचना का आदान-प्रदान	18
5.17	पार्किंग एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न संस्थाओं के अधिकारियों का क्षमतावर्धन.....	18
5.18	सुव्यवस्थित पार्किंग हेतु व्यावहारिक तथा उच्च तकनीकों का प्रयोग करना.....	18
5.19	भविष्य की आवश्यकता के अनुरूप पार्किंग अधोसंरचना का निर्माण.....	19
5.20	पार्किंग राजस्व में वृद्धि.....	19
5.21	निजी वाहनों के स्थान पर लोक परिवहन को प्रोत्साहन.....	19
5.22	Carriage way से अवरोध को हटाकर यातायात की गति एवं Carriage way को बढ़ावा देना.....	20
5.23	त्वरित मोबिलिटी सुनिश्चित कर शहर के आर्थिक विकास को बढ़ावा देना.....	20
5.24	पार्किंग स्थलों पर वर्ग विशेष (रहवासी/विकलांग) को सुविधा प्रदाय कर सामाजिक उद्देश्यों की पूर्ति करना.....	20
5.25	NUTP एवं भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु जारी दिशा-निर्देशों के पूर्ति में सहायक ...	20
(6)	शहरी पार्किंग नीति के मानक/आधारभूत एवं मार्गदर्शी सिद्धांत (Guiding Principles).....	21
6.1	भूमि के वास्तविक मूल्य के आधार पर विभेदक पार्किंग दरों का निर्धारण.....	21
6.2	गैर मोटरीकृत वाहन एवं लोक परिवहन को बढ़ावा देना.....	21
6.3	पार्किंग स्थलों पर नागरिक सुविधाएँ व सूचनाएँ.....	22
6.4	पार्किंग प्रबंधन में आधुनिक तकनीक का अधिकतम उपयोग/व्यवस्थित या वैज्ञानिक प्रबंधन.....	22
6.5	पार्किंग को लोकपरिवहनमुखी बनाना.....	22
6.6	पार्किंग के माध्यम से निजी वाहनों की वृद्धि पर नियंत्रण.....	23
6.7	बिल्डिंग बायलॉज में पार्किंग हेतु स्पष्ट प्रावधान का समावेशण.....	23
6.8	यातायात प्रबंधन एवं पार्किंग प्रबंधन में समन्वय.....	23
6.9	नियत चौड़ाई (12 मीटर से कम) से कम चौड़ी सड़क पर ऑन स्ट्रीट पार्किंग को प्रतिबंधित किया जाना.....	24
6.10	यथा संभव ऑन स्ट्रीट पार्किंग को न्यूनतम करना तथा ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा देना.....	24
6.11	वर्तमान carriage way एवं पार्किंग क्षमता का अधिकतम उपयोग करना.....	24
6.12	वर्तमान पार्किंग स्थलों के स्थान पर नये स्थल तलाश कर मल्टी लेवल (बहुमंजिला) पार्किंग को बढ़ावा देना.....	25
6.13	पार्किंग स्थलों विशेषकर बहुमंजिला पार्किंग के विकास व प्रबंधन में PPP का यथा संभव उपयोग.....	25
6.14	पार्किंग स्थलों विशेषकर बहुमंजिला पार्किंग में पार्क एण्ड राईड की सुविधा उपलब्ध कराना.....	25
(7)	शहरी पार्किंग नीति के घटक (Components).....	26
7.1	शहरी पार्किंग उपविधि/नियम का निर्माण.....	26
7.2	भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में.....	26
7.3	पार्किंग प्रबंधन हेतु समेकित नोडल एजेंसी का गठन एवं उसके माध्यम से समेकित पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण.....	26
7.4	शहरों में सुगम यातायात सुनिश्चित करने हेतु शहरों का विभिन्न जोनों में वर्गीकरण.....	27
7.5	पार्किंग का श्रेणीकरण— निजी/शासकीय/व्यावसायिक, भारी/हल्के वाहन/गैर मोटरीकृत वाहन/लोक परिवहन.....	27
7.6	पार्किंग प्रबंधन में संलग्न अधिकारियों का क्षमतावर्धन.....	27
7.7	पार्किंग प्रबंधन हेतु सभी को समान अवसर.....	28
7.8	विधिक एवं प्रशासकीय पहलू.....	28
7.9	पार्किंग नीति का प्रबंधन एवं क्रियान्वयन.....	28
7.10	पार्किंग स्थलों का निर्धारण एवं अधोसंरचनाओं का विकास.....	29
7.11	पार्किंग प्रबंधन हेतु अनुमति/नवीनीकरण.....	29
7.12	पार्किंग स्थलों पर न्यूनतम आधारभूत सुविधाएँ उपलब्ध कराना.....	30
7.13	जन-जागरूकता एवं जनसहभागिता के माध्यम से प्रभावी एवं पारदर्शी पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करना.....	30
7.14	पार्किंग नीति एवं भू-उपयोग में समन्वय.....	31
7.15	स्थान सापेक्ष/अवधि सापेक्ष (विभेदक) पार्किंग शुल्क का निर्धारण.....	31
7.16	पार्किंग निधि का गठन (C-DUTF).....	31
7.17	पार्किंग प्रबंधन में अद्यतन तकनीक का उपयोग.....	32
7.17.1	तकनीक उपयोग करने के उद्देश्य.....	32
1	अवैध पार्किंग स्थलों पर नियंत्रण.....	32
2	Contractor द्वारा अधिक पार्किंग दर वसूलने पर नियंत्रण.....	32
3	पार्किंग मांग प्रबंधन के अनुरूप Real Time Statics/डाटा संग्रहण.....	32
4	आधारभूत/ऑफसेट पार्किंग दर निर्धारण में सहायक.....	33
5	पार्किंग की उपलब्धता हेतु नागरिकों को जानकारी.....	33

6.	SMS के माध्यम से पार्किंग प्रबंधक को जानकारी प्रेषण	33
7.	पार्किंग दरों के क्रियान्वयन में सहायता	33
8.	सर्वर के माध्यम से चोरी हुये वाहन को पकड़ने में सहायता	33
7.17.2	तकनीकी समाधान.....	34
1	पार्किंग स्थलों में उपकरण	34
2.	सर्वर लागत.....	34
3.	समयावधि.....	34
7.18	तिपहिया एवं चार पहिया वाहनों पर वार्षिक पार्किंग शुल्क का अधिरोपण.....	34
7.19	भवन परिसरों में पार्किंग व्यवस्था.....	35
7.20	पार्क एण्ड राइड व्यवस्था	35
7.21	पार्किंग स्थलों का विभक्तीकरण/प्रकार.....	36
7.22	निजी वाहनों पर कंजेशन चार्जेंस अधिरोपण.....	36
7.23	शहरी पार्किंग योजना/पार्किंग मास्टर प्लान का निर्माण.....	37
7.24	पार्किंग विकास रणनीति.....	37
7.25	पार्किंग विकास हेतु ब्यूह रचना.....	38
7.25.1	भू उपयोग एवं स्थल स्थिति अनुसार ब्यूह रचना.....	38
7.25.2	ऑन एवं ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की विशेषताएँ	38
7.25.3	ऑन स्ट्रीट पार्किंग का चयन	39
7.25.4	निजी क्षेत्रों में भागीदारी की संभावना	39
7.25.5	मूल्य निर्धारण ब्यूह रचना	39
7.25.6	विधान.....	40
7.25.7	पार्किंग नियम/निर्देश एवं वाहन पंजीयन में अंतर्संबंध स्थापित करना	40
7.25.8	शारीरिक रूप से दुर्बल व्यक्ति को पार्किंग में प्राथमिकता देने का नियम.....	40
7.25.9	सायकल एवं दो पहिया वाहनों को प्राथमिकता देने संबंधी नियम.....	40

भाग – ख

(8)	पार्किंग नीति विषयक प्रमुख मुद्दे (Key Issues)	41
8.1	पार्किंग के महत्व संबंधी जागरूकता का अभाव.....	41
8.2	पार्किंग नीति का अभाव एवं प्रदेश के विभिन्न शहरों में पार्किंग संबंधी विभिन्न नियम/निर्देशों का प्रचलन	41
8.3	शहरों में आवश्यकता के अनुरूप पार्किंग स्थलों का अभाव एवं वर्तमान पार्किंग क्षमता के समुचित दोहन का अभाव.....	41
8.4	पार्किंग प्रबंधन संबंधी प्रभावी विनियमन का अभाव.....	42
8.5	शहरों के लिये समेकित पार्किंग कार्ययोजना का अभाव.....	42
8.6	समुचित अधोसंरचना का अभाव.....	42
8.7	समन्वित पार्किंग नीति एवं उसके क्रियान्वयन व विनियमन हेतु एकल उत्तरदायी संस्था का अभाव.....	43
8.8	नगरीय निकायों में पार्किंग प्रबंधन संबंधी क्षमता का अभाव.....	43
8.9	पार्किंग प्रबंधन में विभिन्न विभागों की भूमिका एवं उनमें समन्वय का अभाव.....	43
8.10	पार्किंग प्रबंधन में सीमित तकनीक का उपयोग.....	44
8.11	आवश्यकतानुसार सार्वजनिक-निजी भागीदारी का अभाव.....	44
8.12	लोक परिवहन व्यवस्था का अभाव.....	44
8.13	युक्तियुक्त पार्किंग दरों का अभाव	45
8.14	पार्किंग अधोसंरचना के विकास एवं विनिर्माण हेतु संसाधनों की कमी (विशेषकर बहुमंजिला पार्किंग निर्माण हेतु).....	45
8.15	नगरीयकरण के परिप्रेक्ष्य में पार्किंग अधोसंरचना के विकास हेतु स्थलों का अभाव	45
8.16	पार्किंग नियमों के उल्लंघन पर न्यूनतम शास्ति/दण्ड की अनिश्चितता	45
8.17	पार्क एण्ड राइड कार्य योजना का क्रियान्वयन	46
8.18	निजी वाहन विशेषकर दो पहिया एवं चार पहिया वाहनों की संख्या में अनियंत्रित बढ़ोतरी.....	46
8.19	नियत भूमि उपयोग से भिन्न कार्यों के लिये भूमि का उपयोग.....	46
8.20	निजी वाहनों द्वारा बहुमूल्य पार्किंग स्थलों पर कब्जा.....	47
(9)	शहरी पार्किंग निधि (C-DUTF) का गठन, निधि का व्ययन/इसके उपयोग	47
(10)	शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु रणनीति (Strategy For Reliazing the Policy Objectives)	48

10.1	पार्किंग दरों का युक्तियुक्तकरण.....	48
10.2	पार्किंग कार्य योजना में प्राथमिकता का निर्धारण.....	49
10.3	वाहन पंजीयन को निजी पार्किंग स्थल उपलब्धता से जोड़ना	50
10.4	पार्किंग योजना हेतु रूपांकन प्रक्रिया.....	50
10.4.1	प्रथम चरण – वर्तमान परिस्थिति का आंकलन	50
10.4.2	द्वितीय चरण – शहर की पार्किंग योजना का निर्माण	50
10.4.3	तृतीय चरण – युक्तियुक्त वैधानिक उपायों का चयन.....	51
10.4.4	चतुर्थ चरण – पार्किंग उपायों के नियोजन एवं डिजाईन के आधार	51
10.5	बहुमंजिला भवनों/नयी बसाहट हेतु पार्किंग के संबंध में पूर्व शर्त विषयक प्रावधान.....	53
10.5.1	निश्चित क्षेत्रफल का पार्किंग स्थल के रूप में चिन्हांकन	53
10.5.2	आगन्तुक/लोक परिवहन वाहन तथा विकलांग व्यक्तियों के लिये अतिरिक्त पार्किंग क्षेत्रफल की व्यवस्था	53
10.5.3	पार्किंग उल्लंघन की पहचान के लिये अनिवार्यतः तकनीक का उपयोग	53
10.5.4	आवंटित पार्किंग स्थलों के दुरुपयोग पर शास्ति	54
10.6	बहुमंजिला पार्किंग/ऑफ साईट पार्किंग विषयक प्रावधान.....	54
10.6.1	बहुमंजिला पार्किंग स्थलों में पार्क एण्ड राईड की सुविधा उपलब्ध कराना	54
10.6.2	मल्टी लेवल पार्किंग में पार्क एण्ड राईड के लिये समर्पित (Dedicated) स्थल का प्रावधान.....	54
10.6.3	अतिरिक्त लागत पर वॉलेट पार्किंग की व्यवस्था	55
10.6.4	वीडियो सुरक्षा (Video Security).....	55
10.6.5	मल्टी स्टोरी पार्किंग के आसपास की सड़क एवं क्षेत्र को नो-पार्किंग जोन घोषित किया जाना.....	55
10.6.6	पार्किंग नीति के प्रावधानों का सख्ती से अनुपालन.....	55
10.6.7	प्रचलित नीति/प्रावधानों में संशोधन.....	56
10.6.8	पार्किंग नियंत्रण उपायों का उपयोग	56
10.6.9	विभेदक (Differencial/Graded) पार्किंग दरें अधिरोपित करना.....	56
10.6.10	JnNURM के अंतर्गत प्रस्ताव की प्रस्तुति.....	56
10.6.11	ट्रक टर्मिनल एवं बायपास का निर्माण.....	57
10.6.12	ITS आधारित पार्किंग प्रबंधन.....	57
10.6.13	IEC गतिविधियों का संचालन.....	57
10.6.14	भवन अनुज्ञा नियमों में यथाअपेक्षित संशोधन.....	57
10.6.15	ऑफ स्ट्रीट पार्किंग.....	57
10.6.16	सड़कों के कैरिज-वे को मुक्त कर, पार्क एण्ड राईड की व्यवस्था	58
10.6.17	निजी वाहनों पर नाइट पार्किंग चार्जस का अधिरोपण.....	58
10.7	जन निजी भागीदारी (PPP) के माध्यम से पार्किंग स्थलों का निर्माण, विकास एवं प्रबंधन.....	55
(11) पार्किंग विनियमन संबंधी उपबंध (Regulatory Provisions).....		60
11.1	चिन्हांकित पार्किंग स्थलों के दुरुपयोग पर शास्ति का अधिरोपण.....	60
11.2	भूमि के वास्तविक मूल्य अर्थात कलेक्टर गाइड लाईन के आधार पर युक्तियुक्त पार्किंग दरों का निर्धारण	60
11.3	राज्य शहरी पार्किंग नीति मोटर व्हीकल एक्ट एवं मोटर व्हीकल रूल्स में साम्यता	60
11.4	प्रतिबंधित क्षेत्र में पार्किंग निषेध	60
11.5	पार्किंग नियमों के उल्लंघन एवं अवैध पार्किंग पर शास्ति का प्रावधान एवं दण्ड की निश्चितता	61
11.6	भूमि उपयोग से भिन्न उपयोग करने पर कंजेशन शुल्क/यातायात विकास शुल्क का अधिरोपण	61
11.7	पार्किंग नीति निर्माण एवं क्रियान्वयन.....	61
11.8	भवन अनुज्ञा पूर्व पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु प्रावधान.....	61
11.9	भूमि उपयोग एवं भवन नियमों के प्रावधान के माध्यम से विनियमन.....	62
11.10	समस्त सिटी सेंटर एवं व्यावसायिक कॉम्प्लेक्स में अनिवार्य पार्किंग कॉम्प्लेक्स की व्यवस्था	62
11.11	युक्तियुक्त/विभेदक पार्किंग दरों का क्रियान्वयन	62
11.12	निजी वाहनों पर यातायात एवं परिवहन शुल्क का अधिरोपण.....	62
11.13	नियंत्रित पार्किंग के प्रावधान लागू करना	62
11.13.1	व्यस्ततम क्षेत्रों में ऑन साईट पार्किंग का प्रतिषेध	63
11.13.2	समय आधारित पार्किंग व्यवस्था लागू किया जाना	63
11.13.3	पार्किंग हेतु विभेदक दरें अधिरोपित करना	63
11.14	भारी वाहनों के संबंध में प्रावधान.....	63
11.15	पार्किंग कॉन्ट्रेक्टर द्वारा ITS आधारित पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित करना.....	63

11.16	पार्किंग स्थलों का समय-समय पर निरीक्षण	63
11.17	C-UMTC के विभिन्न घटकों के संबंध में विनियामक उपबंध	64
11.18	कतिपय वाहनों को पार्किंग शुल्क से छूट	64

(12) राज्य पार्किंग नीति का क्रियान्वयन, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन (Implementation and M & E) 64

परिशिष्ट 1	:-	राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति।
परिशिष्ट 2	:-	भारत सरकार द्वारा बस प्रोक्योरमेंट के संबंध में राज्य सरकारों से अपेक्षित सुधार।
परिशिष्ट 3	:-	भारत सरकार द्वारा मध्यप्रदेश के विभिन्न शहरों के लिये स्वीकृत स्तरीय बसों की जानकारी।
परिशिष्ट 4	:-	राज्य स्तरीय एकीकृत नगरीय परिवहन परिषद।
परिशिष्ट 5	:-	शहर स्तरीय एकीकृत नगरीय परिवहन परिषद।
परिशिष्ट 6	:-	राज्य एवं शहर स्तरीय समेकित परिवहन संरचना।

(1) परिचय :-

- 1.1 पृष्ठभूमि :- प्रदेश के शहरों में तेजी से नगरीयकरण में वृद्धि हो रही है। नगरीकरण की वृद्धि के समानुपातिक, नगरीय अधोसंरचना एवं सुविधाओं में अभिवृद्धि नहीं होने से, नगरीकरण न केवल भारत सरकार अपितु प्रदेश सरकार के लिये भी एक चुनौती है। नगरों को अर्थव्यवस्था का केन्द्र बनाये जाने एवं शहर की आर्थिक गतिविधियों में तेजी लाने के लिये यह अत्यंत आवश्यक है कि नगरों में न केवल Congestion को कम किया जाये व यातायात व्यवस्था को सुदृढ़ किया जाये, अपितु नगरों में सुदृढ़ लोक परिवहन व्यवस्था स्थापित की जाये। इसी संदर्भ में भारत सरकार द्वारा वर्ष 2006 में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति लागू की गई है, जिसका उद्देश्य, देश के समस्त शहरों में नागरिकों को विश्वसनीय, सस्ती, यथावश्यक रियायती दरों पर संवहनीय, गुणवत्तापूर्ण एवं सुविधाजनक लोक परिवहन व्यवस्था प्रदाय करना है।
- 1.2 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में पार्किंग पॉलिसी :- भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा जारी राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के पैरा 34 एवं 35 में पार्किंग विषयक उपबंध प्रावधानित किये गये हैं। अतः प्रदेश की शहरी पार्किंग नीति में न केवल प्रदेश की आवश्यकताओं के अनुरूप तत्वों का समावेश किये जाने की आवश्यकता है, अपितु राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के उपबंधों को भी पर्याप्त महत्व प्रदाय किये जाने की आवश्यकता है।

1.2.1 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अंतर्गत पार्किंग विषयक उपबंध :- वर्ष 2006 में भारत सरकार शहरी विकास मंत्रालय द्वारा देश के समस्त शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने के अनुक्रम में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति निर्मित की गई है। राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के महत्वपूर्ण उपबंध निम्नानुसार हैं :-

1. पार्किंग की दरें उपयोग में लाये जा रहे बहुमूल्य नगरीय भूमि के वास्तविक मूल्य के सापेक्ष निर्धारित करना।
2. परिस्थिति के अनुरूप पार्किंग क्षेत्रफल में कमी व पार्किंग दरों में अभिवृद्धि कर, निजी वाहनों के उपयोग में कमी लाना तथा लोक परिवहन व्यवस्था को प्रोत्साहित कर इसे संवहनीय रूप प्रदाय करना।
3. पार्किंग स्थलों के आवंटन में लोक परिवहन एवं गैर मोटरीकृत वाहन (NMV) को प्राथमिकता प्रदाय करना।
4. पार्किंग स्थलों से कार्यस्थल तक पहुँचने के लिये लोक परिवहन की सुविधा उपलब्ध कराई जाये, जिससे लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा प्राप्त हो सके।
5. NMV/साईकिल उपयोगकर्ताओं के लिये पार्क एण्ड राइड के माध्यम से तथा सुविधाजनक इन्टरचेन्ज की व्यवस्था उपलब्ध कराकर लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ करना।
6. विभेदक पार्किंग दरें नियत कर पार्किंग के उपयोग में लाई जा रही बहुमूल्य भूमि की लागत की प्रतिपूर्ति किया जाना एवं यातायात घनत्व के आधार पर पार्किंग शुल्क का अधिरोपण।
7. नागरिकों को Central Business District (CBD)/सिटी सेन्टर तक निजी वाहनों के बजाय लोक परिवहन के माध्यम से जाने के लिये प्रोत्साहित करना।
8. 10 लाख से अधिक जनसंख्या वाले सभी शहरों के भवन अनुज्ञा नियमों में प्रावधान कर उन भवनों में रहने वालों एवं उनका उपयोग करने वालों को पर्याप्त पार्किंग स्थल की उपलब्धता सुनिश्चित करना। इसके लिये यथावश्यक FAR मानकों में भी शिथिलीकरण किये जाने के भी उपबंध हैं।
9. समस्त सिटी सेन्टर्स एवं व्यावसायिक कॉम्प्लेक्स में मल्टीलेवल पार्किंग कॉम्प्लेक्स की व्यवस्था अनिवार्यतः होनी चाहिये। आवश्यकतानुसार भूमिगत पार्किंग कॉम्प्लेक्स भी बनाये जा सकते हैं।

10. सभी पार्किंग कॉम्पलेक्स में इलेक्ट्रॉनिक मीटरिंग की व्यवस्था को प्रोत्साहित किया जाये, ताकि भूमि के वास्तविक मूल्य के समानुपातिक रूप से निर्धारित पार्किंग दरों के आधार पर वास्तविक पार्किंग शुल्क प्राप्त हो सके।
11. पार्किंग कॉम्पलेक्स बनाये जाने हेतु जन-निजीभागीदारी (PPP) के माध्यम से अधिकाधिक निजी निवेश को आर्कषित किया जाकर पार्किंग कॉम्पलेक्स के संचालन को संवहनीय बनाया जाये।
12. रहवासी क्षेत्रों में भी ऐसे नियम बनाये जायें ताकि सार्वजनिक मार्गों पर वाहन पार्क किये जाने की प्रथा को हतोत्साहित किया जाकर सुगम यातायात सुनिश्चित किया जा सके।
13. जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीनीकरण मिशन (JnNURM) के अंतर्गत पार्किंग कॉम्पलेक्स निर्माण किये जाने हेतु प्रस्तावों को वरीयता प्रदाय की जाए।
14. ऐसे विधिक उपबंध भी किये जाये, जिनसे रोड़ के Right of Way (ROW) में पार्किंग को विनियमित किया जा सकें।

तीव्र नगरीयकरण के फलस्वरूप शहरी क्षेत्रों में जमीन की दरें बढ़ती जा रही हैं। पार्किंग के द्वारा शहर की बहुमूल्य भूखण्डों का उपयोग पार्किंग हेतु किया जाता है। अतः पार्किंग हेतु नियम/नीति बनाये जाने के समय भूमि के वास्तविक मूल्य को ध्यान में रखा जाना आवश्यक है।

1.2.2 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति में Freight Traffic संबंधी उपबंध :-

1. शहरों की परिवहन अधोसंरचना का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किये जाने के लिये यह आवश्यक है, कि पैसेन्जर ट्रैफिक एवं Freight Traffic को पृथक-पृथक किया जाये। इसके लिये Off Peak Hour या रात्रि में Freight Traffic या माल वाहनों के शहर में प्रवेश को अनुमति दी जा सकती है। बाकी समय इनका परिवहन शहर में प्रतिबंधित रहेगा। इसके अतिरिक्त बाईपास मार्ग के निर्माण के माध्यम से पैसेन्जर ट्रैफिक को Freight Traffic से पृथक किया जा सकता है।
2. शहरों में सुगम यातायात सुनिश्चित किये जाने हेतु नवाचार मूलक एवं संवहनीय, Public Private Partnership (PPP) के माध्यम से बायपास रोड बनाये जा सकते हैं। इसी तरह शहरी सीमा में मालढुलाई वाहनों के लिये ट्रक टर्मिनल बनाये जा सकते हैं एवं इन ट्रक टर्मिनलों से छोटे-छोटे वाहनों

के माध्यम से सामान शहर में पहुंचाये जा सकते हैं। ट्रक टर्मिनल बनाये जाने विषयक प्रस्ताव भी JnNRUM अंतर्गत भारत सरकार को अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किये जा सकते हैं।

सुलभ संदर्भ हेतु राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति 2006 परिशिष्ट-1 अवलोकनार्थ संलग्न है।

- 1.3 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में भारत सरकार की मंशा :- राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में देश के महत्वपूर्ण एवं बड़े शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था एवं आनुषंगिक व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने के परिप्रेक्ष्य में भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा प्रदेश के महत्वपूर्ण शहरों में BRTS योजना स्वीकृत की गई है। स्तरीय लोक परिवहन सुविधा उपलब्ध कराये जाने हेतु देश के विभिन्न प्रांतों के लिये लगभग 15000 से अधिक बसें स्वीकृत की गई हैं। इसके अतिरिक्त प्रदेशों के चुनिंदा शहरों में वर्ल्ड बैंक सहायतित ITS आधारित Sustainable Urban Trasport Project (SUTP) क्रियान्वित की जा रही है। साथ ही विभिन्न लोक परिवहन से संबंधित विभिन्न परिवहन एवं यातायता सर्वे/अध्ययन यथा Comprehensive Mobility Plan, Parking Master Plan, TOD Policy, Advertisement Policy हेतु अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता भी स्वीकृत की गई है, जिसके अंतर्गत प्रदेश के विभिन्न शहरों में CMP, TIMCC तथा भोपाल एवं इंदौर शहरों में मेट्रो रेल योजना लागू किये जाने हेतु Pre-Feasibility सर्वे का कार्य प्रचलित है। इस प्रकार भारत सरकार शहरी विकास मंत्रालय द्वारा बहुविध प्रयास कर देश में लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने का प्रयास किया जा रहा है। इसी अनुक्रम में राज्य शासन स्तर पर शहरी पार्किंग नीति बनाई जा रही है।
- 1.4 भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन को संवहनीय बनाये जाने के संबंध में जारी दिशा-निर्देश :- भारत सरकार द्वारा अपने स्तर से लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु विभिन्न प्रयास किये जा रहे हैं। साथ ही प्रदेश सरकारों को आर्थिक सहायता भी मुहैया कराई जा रही है, ताकि विभिन्न नगरीय निकाय/ Para Statal Body राज्यों में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में लोक परिवहन व्यवस्था को उचित आयाम प्रदाय कर सकें। इसी संदर्भ में भारत सरकार द्वारा समस्त प्रदेश सरकारों से अपेक्षा की गई है, कि वे लोक परिवहन व्यवस्था हेतु आवश्यक सुधार सुनिश्चित करें, जिनमें महत्वपूर्ण सुधार UMTA का गठन, पार्किंग पॉलिसी का निर्माण, विज्ञापन पॉलिसी का निर्माण, TOD Policy का

निर्माण एवं Dedicated Urban Transport Fund (DUTF) का गठन हैं। भारत सरकार द्वारा प्रदेश सरकार/नगरीय निकाय से अपेक्षित आवश्यक सुधारों के संबंध में जारी दिशा-निर्देश परिशिष्ट-2 संलग्न है।

- 1.5 शहरी पार्किंग नीति के अनुक्रम में भारत सरकार की प्रदेश सरकार से अपेक्षा:-
भारत सरकार द्वारा प्रदेश में लोक परिवहन व्यवस्था को स्तरीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु 525 बसें स्वीकृत की गई है। बसों के संबंध में विस्तृत जानकारी परिशिष्ट-3 संलग्न हैं। बस प्रोक्योरमेंट हेतु अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता प्रदाय कर भारत सरकार द्वारा समस्त प्रदेश सरकारों से यह अपेक्षा की गई है। वे लोक परिवहन को संवहनीय बनाये जाने के संबंध में भारत सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देशों का क्रियान्वयन सुनिश्चित किये जाने के उपरांत ही Bus Procurement हेतु DPR-2 प्रस्तुत करें। DPR-2 प्रस्तुतिकरण के साथ ही क्रियान्वित सुधारों का स्पष्ट उल्लेख किया जाये एवं तत्विषयक दस्तावेज भी संलग्न किये जायें, अन्यथा भारत सरकार द्वारा Bus Procurement हेतु आवश्यक द्वितीय किश्त जारी नहीं की जायेगी। अतः आवश्यक है कि प्रदेश सरकार द्वारा भारत सरकार द्वारा अपेक्षित समस्त सुधारों का क्रियान्वयन किया जाये। तत्परिप्रेक्ष्य में एक महत्वपूर्ण अपेक्षित सुधार शहरी पार्किंग पालिसी का निर्माण है, जिसका त्वरित क्रियान्वयन राज्य सरकार स्तर से अपेक्षित है।

(2) शहरी पार्किंग नीति की आवश्यकता, महत्व एवं अपेक्षित परिणाम (Need, Importance and Expected Outcomes of the Urban Parking Policy)

राज्य शहरी पार्किंग नीति वर्तमान समय की एक महत्वपूर्ण आवश्यकता है, जिसके क्रियान्वयन से न केवल व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित हो सकेगा, अपितु लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ता भी प्राप्त हो सकेगी। राज्य शहरी पार्किंग नीति की आवश्यकता निम्न कारणों से आवश्यक है :-

- 2.1 राष्ट्रीय शहरी पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु :- वर्तमान में राज्य के लिये पार्किंग नीति का प्रावधान नहीं होने से राज्य शहरी पार्किंग नीति के निर्माण के बिना राष्ट्रीय शहरी पार्किंग नीति के विविध उपबंधों का क्रियान्वयन संभव नहीं हो सकता है। अतः राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति व राज्य शहरी परिवहन नीति के क्रियान्वयन तथा प्रदेश के शहरों के यातायात एवं पार्किंग समस्या के निराकरण हेतु राज्य शहरी पार्किंग नीति का निर्माण किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

- 2.2. निकायों के पार्किंग राजस्व में वृद्धि हेतु :- वर्तमान में समस्त शहरी निकाय, वित्तीय समस्या से ग्रस्त हैं। साथ ही विविध क्षेत्रों में समेकित नीति/कार्ययोजना नहीं होने से भी उन्हें अपेक्षित राजस्व प्राप्त नहीं हो रहा है, जिससे वे शहरों के सर्वांगीण विकास, विशेषकर लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास में अपने आप को असमर्थ पा रहे हैं। अतः आवश्यक है कि पार्किंग नीति के अनुक्रम में व्यवस्थित कार्ययोजना का संधारण किया जाये, जिससे न केवल पार्किंग स्थलों के उपयोग में वृद्धि हो, अपितु निकायों/क्रियान्वयन एजेंसी को अधिक राजस्व प्राप्त हो साथ ही यातायात की समस्या का भी निदान हो सके।
- 2.3. लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु :- राज्य शहरी पार्किंग नीति का एक महत्वपूर्ण उद्देश्य यह भी है, कि शहरों में नियंत्रित पार्किंग लागू कर, मल्टीलेवल पार्किंग के माध्यम से पार्क एण्ड राइड सुविधा उपलब्ध कराया जाये। साथ ही CBD में लोक परिवहन की व्यवस्था सुनिश्चित की जाये, इससे न केवल पार्किंग स्थलों की मांग में कमी आयेगी, अपितु लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढता भी प्राप्त होगी।
- 2.4. कंजेशन कम करने में सहायक :- पार्किंग नीति का उद्देश्य ही है, कि शहरी यातायात का समुचित विकास एवं विनियमन सुनिश्चित किया जाये। अतः पार्किंग प्रावधानों के समुचित क्रियान्वयन से शहरों के कंजेशन में कमी आयेगी, जिससे शहरों में यातायात सुगम हो सकेगा।
- 2.5. पार्किंग प्रबंधन में संलग्न एजेंसियों का क्षमतासंवर्धन :- वर्तमान में समेकित नीति नहीं होने से पार्किंग एवं यातायात के कार्य में संलग्न विभिन्न एजेंसियों का क्षमता संवर्धन सुनिश्चित नहीं हो सका है। विभिन्न एजेंसियों का क्षमतासंवर्धन राज्य शहरी पार्किंग नीति का महत्वपूर्ण अवयव है। इससे पार्किंग प्रबंधन में संलग्न विभिन्न एजेंसियों का समेकित एवं समुचित प्रबंधन सुनिश्चित किया जायेगा, जिसके फलस्वरूप व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित हो सकेगा।
- 2.6. आधारभूत एवं मार्गदर्शी निर्देशों की उपलब्धता :- वर्तमान में प्रदेश में व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन एवं विनियमन सुनिश्चित करने हेतु कोई समेकित नीति नहीं होने से राज्य के शहर, समेकित कार्ययोजना के निर्माण में असमर्थ रहे हैं। अतः इस पॉलिसी के निर्माण के उपरांत न केवल शहरों को पार्किंग कार्ययोजना के संबंध में एक आधार प्राप्त हो सकेगा, अपितु इनके दिशा-निर्देश उन्हें व्यवस्थित पार्किंग संबंधी नियमों के क्रियान्वयन में भी सहायता प्रदाय करेंगे।

- 2.7. **पार्किंग हेतु नोडल क्रियान्वयन एवं प्रबंध एजेंसी का अभाव :-** वर्तमान में पार्किंग संबंधी समेकित नीति नहीं होने से विभिन्न शहरों में कई एजेंसियों द्वारा अपनी-अपनी सुविधा अनुसार अपनी कार्ययोजना परिणित कर रहे हैं। पार्किंग नीति के क्रियान्वयन उपरांत न केवल राज्य, अपितु मिशन शहरों में भी साधिकार युक्त परिषद (City Level Uniried Metropoliton Transport Council, C-UMTC) का गठन हो सकेगा, जिसके माध्यम से विभिन्न विभाग आपसी समन्वय से नोडल एजेंसी द्वारा प्रारूपित कार्ययोजना का व्यवस्थित क्रियान्वयन सुनिश्चित कर सकेंगे।
- 2.8. **सामाजिक, आर्थिक गतिविधियों में वृद्धि :-** वर्तमान में शहरों की यातायात कार्ययोजना एवं प्रचलित व्यवस्था, सुगम यातायात सुनिश्चित कराने में असफल सिद्ध हो रही है। पार्किंग नीति के माध्यम से न केवल पार्किंग स्थलों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित हो सकेगा व सुगम यातायात सुनिश्चित होगा, अपितु लोक परिवहन सुविधा का विस्तार भी सम्पूर्ण शहर में हो सकेगा। फलतः शहरी नागरिकों की गतिशीलता में वृद्धि होगी, जिससे स्वतः सामाजिक, आर्थिक गतिविधियों में वृद्धि परिलक्षित होगी।
- 2.9. **बहुमूल्य नगरीय भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में :-** वर्तमान में बहुमूल्य शहरी भूमि का उपयोग पार्किंग हेतु किया जा रहा है, परन्तु पार्किंग स्थलों का लाभ अधिकांशतः निजी वाहनों को प्राप्त हो रहा है। अतः यातायात समस्या के निराकरण एवं लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देने हेतु आवश्यक है, कि पार्किंग हेतु उपयोग की जा रही भूमि के लिये पार्किंग दर का निर्धारण भूमि के वास्तविक मूल्य (कलेक्टर गाइड) के आधार पर किया जाये। इससे न केवल निजी वाहनों की संख्या में कमी आयेगी, अपितु पार्किंग प्रबंधन एजेंसी को अपेक्षित राजस्व की भी प्राप्ति होगी।
- 2.10. **प्रदेश के आर्थिक विकास में सहायक :-** वर्तमान में न केवल मध्यप्रदेश की राजधानी, अपितु प्रदेश के अन्य बड़े शहरों में भी लोक परिवहन की पहुँच शहर के समस्त क्षेत्रों तक नहीं है, जिससे लोगों की गतिशीलता प्रभावित होती है। पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से सुगम यातायात सुनिश्चित हो सकेगा एवं लोक परिवहन के विस्तार को गति प्राप्त हो सकेगी, जिससे शहरी नागरिकों को आवागमन में कम समय व्यतीत करना पड़ेगा। इस प्रकार शहरी नागरिकों की गतिशीलता में वृद्धि होने से शहरों एवं प्रदेश के आर्थिक विकास में सहायता मिलेगी।
- 2.11. **लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा :-** JnNURM योजना के क्रियान्वयन के पांच वर्षों के पश्चात भी हमारे शहरों में आवश्यक लोक परिवहन व्यवस्था का संचालन नहीं हो सका है। पार्किंग नीति वह माध्यम है, जिसके क्रियान्वयन से निजी वाहनों की संख्या में कमी

आयेगी व शहर के विभिन्न क्षेत्रों का बेहतर जुड़ाव होने से, नागरिक लोक परिवहन व्यवस्था की ओर आकर्षित होंगे, जिससे लोक परिवहन व्यवस्था को स्वमेव बढ़ावा प्राप्त होगा।

- 2.12. **सुगम यातायात संचालन हेतु** :- पार्किंग नीति का सर्वाधिक महत्वपूर्ण प्रभाव यह होगा कि पार्किंग स्थलों के अधिकतम दोहन एवं नियंत्रित पार्किंग के प्रावधान से शहरों की सड़कों में यथासंभव ऑन स्ट्रीट पार्किंग के स्थान पर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की व्यवस्था की जायेगी। साथ ही CBD इत्यादि जगहों को नो-पार्किंग एवं नो-व्हीकल जोन निर्धारित किया जा सकेगा। इससे शहरों में सुगम यातायात की व्यवस्था हो सकेगी।
- 2.13. **शहरों की सड़क क्षमता (कैरिज-वे) का अधिकतम उपयोग** :- वर्तमान में शहरों में पर्याप्त पार्किंग व्यवस्था उपलब्ध नहीं होने से चिन्हांकित एवं गैर चिन्हांकित ऑन स्ट्रीट पार्किंग की प्रथा है, जिसमें से कुछ वैध एवं कुछ अवैध पार्किंग स्थल हैं। साथ ही सड़कों पर अतिक्रमण भी किया गया है, जिसके कारण सड़कों की चौड़ाई का पूर्ण उपयोग नहीं हो पा रहा है। पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से उक्त समस्या का निदान संभव होगा एवं सड़कों से अतिक्रमण को हटाया जाकर तथा यथासंभव ऑन स्ट्रीट पार्किंग को प्रतिबंधित कर सड़क क्षमता का अधिकतम दोहन किया जा सकेगा।
- 2.14. **PPP के माध्यम से निजी निवेश को बढ़ावा** :- वर्तमान में नगरीय निकायों के पास इतने वित्तीय संसाधन नहीं हैं, कि उनके द्वारा बेहतर पार्किंग प्रबंधन हेतु आवश्यक बहुमंजिला पार्किंग स्थलों का निर्माण किया जा सके। अतः न केवल निजी क्षेत्र के निवेश, अपितु उनकी पेशेवर व्यावसायिक क्षमता का भी उपयोग किये जाने की आवश्यकता है। शासकीय/निजी भूमि पर पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के माध्यम से बहुमंजिला पार्किंग स्थल एवं अन्य आवश्यक पार्किंग अधोसंरचनाओं का निर्माण किया जा सकेगा, जिससे न केवल नगर व्यवस्थित हो सकेंगे, निकायों को स्व-स्रोतों से राशि प्रदाय नहीं करनी होगी, अपितु निकायों को अतिरिक्त राजस्व भी प्राप्त हो सकेगा।

(3) **दृष्टि (VISION)**

मध्यप्रदेश के नगरों के लिये पार्किंग नीति का Vision निम्नानुसार है :-

1. मध्यप्रदेश के समस्त शहरों में जनजागरूकता का प्रचार-प्रसार कर, जनसहभागिता एवं यथोचित तकनीक का उपयोग कर सम्पोषणीय पार्किंग अधोसंरचना का विकास

तथा शहरी पार्किंग प्लान के युक्ति-युक्त क्रियान्वयन एवं विनियमन से शहर को Congestion मुक्त कर यातायात को सुगम व सुरक्षित बनाना।

2. पार्किंग दरों का युक्तियुक्तकरण किया जाकर अर्थात् यातायात घनत्व के आधार पर विभेदक (Differential) पार्किंग दरों का निर्धारण एवं अन्य विनियामक उपबंधों यथा Congestion Fee, Controlled Parking इत्यादि के माध्यम से निजी वाहनों की संख्या में अनियंत्रित बढ़ोत्तरी पर रोक लगाते हुए लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देना।
3. पार्किंग हेतु उपयोग की जा रही भूमि के वास्तविक मूल्य के सापेक्ष पार्किंग दरों का निर्धारण।

(4) लक्ष्य (POLICY GOALS)

राज्य शहरी पार्किंग नीति के लक्ष्य निम्नानुसार हैं :-

- 4.1 राज्य शहरी पार्किंग नीति के प्रावधानों के अनुसार प्रदेश के समस्त शहरों में साधिकार परिषद के माध्यम से विज्ञापन मास्टर प्लान/कार्ययोजना का समेकित निर्माण एवं क्रियान्वयन सुनिश्चित कर अद्यतन तकनीक की सहायता से व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन के माध्यम से यथासंभव जन-निजीभागीदारी के द्वारा आधारभूत पार्किंग संरचना का विकास।
- 4.2 नगरीय भूमि का उपयोग संपदा के रूप में सुनिश्चित कर व यातायात घनत्व के आधार पर नियंत्रित पार्किंग प्रावधान के माध्यम से युक्ति-युक्त विभेदक पार्किंग दरें अधिरोपित कर निजी वाहनों की संख्या में कमी कर सुगम यातायात सुनिश्चित कर लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना।

(5) शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्य (OBJECTIVES)

राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्य निम्नानुसार हैं :-

- 5.1 लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देना एवं निजी वाहनों का उपयोग नियंत्रित करना :- वर्तमान नगरीयकरण के परिप्रेक्ष्य में निजी वाहनों की संख्या में अधिकाधिक वृद्धि हो रही है एवं लोक परिवहन के वाहनों की संख्या में लगातार कमी हो रही है। फलतः नगरों में यातायात की समस्या विकराल रूप लेती जा रही है। अतः आवश्यक है कि निजी वाहनों के उपयोग को विनियमित किया जाये एवं लोक परिवहन व्यवस्था का उन्नयन किया जाये।

- 5.2 लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना :- लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देने से न केवल यातायात समस्या में कमी आयेगी, अपितु शहर के जुड़ाव (Connectivity) में भी वृद्धि होगी, जिससे गतिशीलता (Urban Mobility) में वृद्धि होने से शहर के आर्थिक स्तर में सुधार होगा। साथ ही प्रदूषण के स्तर में भी कमी आयेगी। अतः सम्पूर्ण शहर में लोक परिवहन की पहुँच सुनिश्चित किये जाने के अनुक्रम में लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किया जाना आवश्यक है। यह पार्किंग नियंत्रण प्रावधान यथा— विभेदक पार्किंग दर, नियंत्रित पार्किंग एवं अन्य पार्किंग विनियमन संबंधी उपबंधों के प्रभावी क्रियान्वयन से प्राप्त किया जा सकेगा।
- 5.3 शहरों में ट्रैफिक कंजेशन को कम करना/प्रदेश के शहरों को पूर्णतः Congestion मुक्त करना :- शहर में पार्किंग नीति के विनियामक उपबंध यथा— नियंत्रित पार्किंग, **Congestion fee** अधिरोपण एवं अन्य उपबंधों के माध्यम से शहर की यातायात समस्या को कम करने का यथासंभव प्रयास किया जायेगा। विशेषकर मुख्य बाजार/CBD में कंजेशन कम कर सुगम यातायात सुनिश्चित किया जा सकेगा।
- 5.4 पार्किंग आवश्यकताओं का प्रभावी प्रबंधन :- जन निजीभागीदारी (PPP) के माध्यम से तकनीक आधारित प्रबंधन द्वारा शहर में उपलब्ध पार्किंग स्थलों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किया जायेगा। इसके अतिरिक्त शहर की आवश्यकताओं के अनुरूप नये पार्किंग स्थल का भी PPP के माध्यम से प्रबंधन किया जायेगा, जिससे पार्किंग स्थलों का समुचित दोहन सुनिश्चित हो सकेगा। फलतः पार्किंग आवश्यकताओं की समेकित पूर्ति संभव हो सकेगी।
- 5.5 पार्किंग एवं लोक परिवहन में समन्वय स्थापित करना :- पार्किंग नीति में ऐसे उपबंध किये जायेंगे, जिससे निजी वाहनों के अधिकाधिक उपयोग पर अंकुश लगेगा, जो लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ करने में सहायक होगा अर्थात् अप्रत्यक्ष रूप से पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन से लोक परिवहन व्यवस्था न केवल बेहतर होगी, अपितु इसकी पहुँच भी शहर के समस्त क्षेत्र तक सुनिश्चित की जायेगी।
- 5.6 युक्तियुक्त पार्किंग दरों का निर्धारण :- वर्तमान में बहुमूल्य नगरीय भूमि का उपयोग पार्किंग स्थलों के रूप में किया जा रहा है। साथ ही कम घनत्व एवं अधिक घनत्व के क्षेत्र में सामान एवं न्यूनतम पार्किंग दरें अधिरोपित की जा रही हैं। अतः राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के उद्देश्यों की पूर्ति एवं बहुमूल्य भूमि के वास्तविक मूल्य

तथा यातायात घनत्व के आधार पर पार्किंग स्थलों के लिये विभेदक दरें निर्धारित की जानी चाहिये, जिससे न केवल पार्किंग राजस्व में वृद्धि हो, अपितु निजी वाहनों की संख्या में अपेक्षानुरूप कमी आये।

- 5.7 **सुरक्षित पार्किंग को बढ़ावा देना** :- पार्किंग प्रबंधन को PPP के माध्यम से अद्यतन तकनीक के आधार पर सुनिश्चित किया जायेगा। पार्किंग प्रबंधक द्वारा हेण्ड हेल्ड उपकरणों के माध्यम से पार्किंग शुल्क लिया जायेगा। साथ ही सर्वर के माध्यम से चोरी किये गये वाहनों की जानकारी भी प्रबंधक को प्राप्त हो सकेगी। अतः उक्तानुसार पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से न केवल वाहनों की चोरी पर रोक लगेगी अपितु चोरी किये गये वाहनों की जानकारी भी समय पर प्राप्त हो सकेगी।
- 5.8 **सड़कों का प्रभावी उपयोग सुनिश्चित करना** :- पार्किंग नीति का महत्वपूर्ण तत्व पार्किंग के विनियामक उपबंध हैं, जिसके माध्यम से व्यावसायिक एवं रहवासी इलाकों में ऑन स्ट्रीट पार्किंग को सड़क की उपलब्धता के अनुसार सीमित किया जा सके, जिससे शहरों में आवागमन के लिये ज्यादा चौड़ी सड़के प्राप्त हो सके, इससे Carriage Way की क्षमता में वृद्धि होने से न केवल यातायात सुगम होगा व मोबिलिटी की दर में वृद्धि होगी, अपितु ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा भी मिलेगा।
- 5.9 **भूमि उपयोग एवं पार्किंग में समन्वय स्थापित करना** :- पार्किंग नीति में ऐसे उपबंध किये जाने चाहिये, जिससे भूमि उपयोग एवं पार्किंग में समन्वय स्थापित किया जा सके। इससे पार्किंग हेतु पर्याप्त स्थल प्राप्त हो सकेगा। फलतः कंजेशन में भी कमी आयेगी तथा युक्ति-युक्त भूमि उपयोग निर्धारित किये जाने से स्थल का उपयोग पार्किंग हेतु किया जा सकेगा।
- 5.10 **पार्किंग स्थलों के दुरुपयोग को रोकना** :- सामान्यतः सड़कों पर वाहन बिना किसी पार्किंग शुल्क दिये खड़े कर दिये जाते हैं। इसके अतिरिक्त यदि शुल्क दिया भी जाता है तो वह पार्किंग- अवधि के समानुपातिक नहीं होता है। इस प्रकार पार्किंग स्थल घोषित नहीं किये जाने फलतः समुचित शुल्क नहीं लिये जाने से पार्किंग स्थलों का दुरुपयोग होता है। अतः पार्किंग स्थलों के व्यवस्थित प्रबंधन से पार्किंग स्थल का न केवल अधिकतम उपयोग किया जा सकेगा अपितु इसके दुरुपयोग में भी कमी आयेगी।
- 5.11 **राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के सापेक्ष पार्किंग दरों का निर्धारण** :- राष्ट्रीय शहरी पार्किंग नीति के प्रावधान अनुसार पार्किंग शुल्क भूमि के वास्तविक मूल्य के समानुपातिक होना चाहिये। किन्तु अद्यतन ऐसे प्रभावी प्रावधान नहीं होने से पार्किंग

स्थलों से अपेक्षित राजस्व प्राप्त नहीं हो रहा है। साथ ही नगरीयकरण में वृद्धि होने से एवं इसके समानुपातिक पार्किंग स्थलों का विकास नहीं होने से दिन-प्रतिदिन पार्किंग स्थलों के अनुपात में कमी होती जा रही है। इसके अलावा निजी वाहनों की संख्या में अधिकाधिक वृद्धि होने से यातायात समस्या की स्थिति उत्पन्न हो रही है। अतः निजी वाहनों की संख्या को नियंत्रित करने के लिये राष्ट्रीय शहरी पार्किंग नीति के प्रावधान अनुसार बहुमूल्य नगरीय पार्किंग भूमि के सापेक्ष पार्किंग दरों का निर्धारण किया जाना अत्यंत आवश्यक है, ताकि निजी वाहनों की संख्या में कमी लाई जा सके व शहर में सुगम यातायात सुनिश्चित किया जा सके।

5.12 Intelligent Transport System (ITS) सहायतित पार्किंग राजस्व प्रबंधन :- पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन के लिये पार्किंग प्रबंधन में ITS की भूमिका अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसके माध्यम से पार्किंग प्रबंधन हेतु आवश्यक यथापेक्षित जानकारी तथा पार्किंग स्थलवार विभेदक दरें सर्वर में फीड की जा सकेंगी, जिसके आधार पर पार्किंग में संलग्न कर्मचारियों द्वारा आसानी से विभेदक दरों के आधार पर पार्किंग शुल्क प्राप्त किया जा सकेगा। इसके द्वारा पार्क किये गये समस्त वाहनों से पार्किंग शुल्क लिया जाना एवं पार्किंग स्लिप प्रदाय किया जाना अनिवार्य होगा। फलतः वर्ष विशेष में अधिकतम संग्रहित राजस्व की एकजायी जानकारी एवं यथावश्यक दिनवार, सप्ताहवार, माहवार जानकारी किसी भी समय प्राप्त की जा सकेगी, जिसके आधार पर पार्किंग हेतु आगामी वर्ष की नीलामी हेतु प्रचलित ऑफसेट प्राईज में वृद्धि कर नीलामी हेतु ऑफसेट प्राईज की गणना की जा सकेगी।

5.13 व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु नगरों से राज्य स्तर तक सुव्यवस्थित प्रशासनिक ढांचे का निर्माण :- वर्तमान में पार्किंग प्रबंधन संबंधी कार्य विभिन्न एजेंसियों द्वारा किया जा रहा है। एकीकृत पार्किंग एजेंसी के नहीं होने से विभिन्न विभागों के मध्य समन्वय की कमी है तथा कोई भी एक विभाग शहर की यातायात व्यवस्था एवं पार्किंग प्रबंधन हेतु एकल रूप से उत्तरदायी नहीं है। अतः पार्किंग नीति के माध्यम से नगरों से लेकर राज्य स्तर तक समुचित पार्किंग प्रबंधन हेतु प्रशासनिक ढांचे का निर्माण संभव हो सकेगा।

5.14 जनसामान्य में पार्किंग के प्रति जागरूकता लाना एवं तत्विषयक व्यवहार परिवर्तन सुनिश्चित करना :- पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन हेतु IEC (Information, Education, Communication) के माध्यम से व्यवस्थित पार्किंग स्थल प्रबंधन एवं लोक परिवहन के प्रति शहर के नागरिकों को जागरूक किये जाने की आवश्यकता होगी,

ताकि वे पार्किंग नीति के विनियामक उपबंधों के अधिरोपण पर शहर में सुव्यवस्थित यातायात सुनिश्चित किये जाने हेतु पार्किंग क्रियान्वयन हेतु नोडल एजेंसी को यथावश्यक सहयोग करें।

- 5.15 समस्त नगरों में समेकित शहरी पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण एवं पार्किंग नीति का समुचित एवं समेकित क्रियान्वयन :- वर्तमान में प्रदेश के लिये पार्किंग नीति नहीं होने एवं परिवहन तथा यातायात प्रबंधन में विभिन्न एजेंसियों के संलग्न होने के फलस्वरूप किसी एक एजेंसी से समेकित शहरी पार्किंग का निर्माण अपेक्षित नहीं होने से वर्तमान में प्रदेश के लगभग समस्त शहरों में, शहरी पार्किंग कार्ययोजना/मास्टर प्लान का अभाव है। अतः नगरीय पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से समस्त शहरों में पार्किंग कार्ययोजना के निर्माण एवं क्रियान्वयन से पार्किंग संस्कृति का विकास हो सकेगा।
- 5.16 पार्किंग व्यवस्था में संलग्न विभिन्न एजेंसियों के मध्य समन्वय में वृद्धि एवं परस्पर सूचना का आदान-प्रदान सुनिश्चित करना :- पार्किंग नीति के माध्यम से प्रदेश एवं शहरों में समेकित एजेंसी के माध्यम से कार्ययोजना निर्माण एवं अधीक्षण के प्रावधान हैं। जिसके अंतर्गत समस्त स्टेक होल्डर पार्किंग कार्ययोजना के निर्माण एवं क्रियान्वयन के लिये उत्तरदायी होंगे। अतः पार्किंग व्यवस्था में संलग्न विभिन्न पक्षकारों के मध्य समन्वय में वृद्धि एवं अनुभवों एवं सूचना का आदान-प्रदान होने से पार्किंग व्यवस्था को बेहतर किये जाने में मदद मिलेगी।
- 5.17 नगरीय निकायों/ट्रांसपोर्ट कम्पनियों तथा पार्किंग एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न संस्थाओं के अधिकारियों का क्षमतावर्धन :- वर्तमान में भिन्न-भिन्न विभागों द्वारा भिन्न-भिन्न कार्य किये जाते हैं, जबकि पार्किंग प्रबंधन के लिये समेकित ज्ञान, अभिवृत्ति एवं दक्षता की आवश्यकता होती है। पार्किंग नीति के क्रियान्वयन के अनुक्रम में परिवहन एवं यातायात में संलग्न सभी एजेंसियों के अधिकारियों का क्षमतावर्धन सुनिश्चित किया जायेगा, जिससे व्यवस्थित पार्किंग एवं यातायात प्रबंधन में सुविधा होगी।
- 5.18 सुव्यवस्थित पार्किंग हेतु व्यावहारिक तथा उच्च तकनीकों का प्रयोग करना :- व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु नागरिकों को जागरूक किया जायेगा तथा पार्किंग योजना के व्यापक प्रचार-प्रसार हेतु उनके पार्किंग संबंधी व्यवहार एवं अभिवृत्ति में भी सकारात्मक परिवर्तन किये जाने की आवश्यकता होगी। इसके अतिरिक्त पार्किंग कार्ययोजना के निर्माण में स्थानीय नागरिकों, व्यापार यूनियन के प्रतिनिधियों एवं

अन्य संबंधित व्यक्तियों/संस्थाओं का अभिमत भी प्राप्त किया जायेगा। साथ ही पार्किंग के संबंध में प्रचलित अद्यतन तकनीकों का उपयोग किया जायेगा, जिससे न केवल पार्किंग शुल्क का निर्धारण तार्किक रूप से किया जा सकेगा, जिससे अधिक यातायात घनत्व के क्षेत्र में पार्किंग की दर अधिक एवं कम यातायात घनत्व के क्षेत्र में अनुपातिक रूप से कम पार्किंग दरें अधिरोपित की जा सकेंगी, जिससे पार्किंग राजस्व संग्रहण में अभिवृद्धि होगी। इसी प्रकार पार्किंग स्थलों के संबंध में त्वरित तथ्यात्मक जानकारी यथा— पार्किंग स्थलों के पीक समय, कम व्यस्तता के समय, पार्किंग स्थलों के उपयोग की स्थिति, पार्किंग संबंधी डाटा की समेकित एवं त्वरित जानकारी प्राप्त हो सकेगी, जिससे भविष्य में पार्किंग कार्ययोजना के निर्माण में सहायता प्राप्त हो सकेगी। इसके अतिरिक्त पार्किंग प्रबंधन में उच्च तकनीक के प्रयोग से व्यवस्थित राजस्व प्रबंधन, सुरक्षा में वृद्धि तथा पार्किंग प्रबंधन में आसानी होगी।

- 5.19 **भविष्य की आवश्यकता के अनुरूप पार्किंग अधोसंरचना का निर्माण** :- वर्तमान में यातायात समस्या का कारण, न केवल पार्किंग स्थलों की कमी अपितु अव्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन तथा निजी वाहनों की संख्या में अनुमान से अधिक वृद्धि होना है। अतः पार्किंग कार्ययोजना के निर्माण के दौरान ऐसे उपबंध किये जाने चाहिये, जिससे न केवल वर्तमान पार्किंग स्थलों की क्षमता का अधिकतम दोहन हो सके, अपितु भविष्य की आवश्यकताओं के अनुरूप यथासंभव पार्किंग स्थलों का चिन्हांकन एवं उनके निर्माण की यथोचित कार्यवाही सुनिश्चित की जा सके।
- 5.20 **पार्किंग राजस्व में वृद्धि** :- वर्तमान में न केवल पार्किंग स्थलों का समुचित दोहन नहीं हो पा रहा है, अपितु अव्यवस्थित रूप से पार्किंग स्थलों के प्रबंधन से अपेक्षानुरूप राजस्व भी प्राप्त नहीं हो रहा है। अतः पार्किंग नीति में ऐसे उपबंधों का समावेश किया जाना चाहिये, जिससे तकनीकी आधारित पार्किंग प्रबंधन से पार्किंग स्थलों का अधिकतम दोहन सुनिश्चित किया जाकर अपेक्षानुरूप राजस्व की प्राप्ति की जा सके।
- 5.21 **निजी वाहनों के स्थान पर लोक परिवहन को प्रोत्साहन** :- वर्तमान में यातायात समस्या के प्रमुख कारणों में से महत्वपूर्ण कारण निजी वाहनों की संख्या में अनियंत्रित वृद्धि है। अतः यह आवश्यक है कि ऐसी नीति अपनाई जाये, जिससे न केवल निजी वाहनों के अधिकाधिक उपयोग को रोका जा सके। इसके लिये आवश्यक होगा कि लोक परिवहन के साधनों में वृद्धि की जाये तथा लोक परिवहन

व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु आवश्यक उपाय किये जायें, जिससे शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था सुचारु रूप से संचालित हो सके। नागरिकों को स्तरीय लोक परिवहन व्यवस्था की सुविधा प्राप्त होने पर एवं निजी वाहनों पर कड़े विनियमन को देखते हुए लोक परिवहन के उपयोग हेतु आकर्षित होंगे।

5.22 Carriage way से अवरोध को हटाकर यातायात की गति एवं Carriage way को बढ़ावा देना :- वर्तमान में शहरों में यातायात समस्या एवं कंजेशन का प्रमुख कारण शहरी सड़कों का अतिक्रमण होना एवं उन पर ऑन स्ट्रीट पार्किंग किया जाना है, जिससे सड़कों की क्षमता का समुचित दोहन नहीं हो पाता है। अतः आवश्यक है कि **Carriage way** से न केवल अतिक्रमण, अपितु ऑन-स्ट्रीट पार्किंग को रोका जाये, जिससे शहरी मार्गों का समुचित दोहन किया जाकर एवं यातायात की गति बढ़ाकर सुगम यातायात सुनिश्चित किया जा सके।

5.23 त्वरित मोबिलिटी सुनिश्चित कर शहर के आर्थिक विकास को बढ़ावा देना :- शहर, वर्तमान में देश के विकास के लिये Growth Engine का कार्य कर रहे हैं। अतः देश के समुचित आर्थिक विकास के लिये आवश्यक है, कि शहरों का समुचित विकास सुनिश्चित किया जाये। इसके लिये आवश्यक है कि ऐसी नीति अपनाई जाये, जिससे लोक परिवहन का विस्तार शहर के सम्पूर्ण क्षेत्र में होने से निजी वाहनों की संख्या में कमी आए, ताकि सुगम यातायात सुनिश्चित कर लोक परिवहन के माध्यम से शहरों में त्वरित गतिशीलता सुनिश्चित की जा सके।

5.24 पार्किंग स्थलों पर वर्ग विशेष (रहवासी/विकलांग) को सुविधा प्रदाय कर सामाजिक उद्देश्यों की पूर्ति करना :- पार्किंग नीति का एक महत्वपूर्ण उद्देश्य पार्किंग स्थलों पर समस्त वर्ग के यात्रियों को समुचित आधारभूत सुविधा उपलब्ध कराना है, ताकि पार्किंग स्थलों का समुचित दोहन किया जा सके एवं पार्किंग के प्रति शहरी नागरिकों के मन में सकारात्मक सोच पैदा की जा सके। इस अनुक्रम में पार्किंग स्थलों पर विशेषकर उस क्षेत्र के रहवासियों, विकलांगों एवं महिलाओं के लिये महिला/विकलांग हितैषी आधारभूत संरचना निर्मित किये जाने होंगे तथा प्रशिक्षित कर्मचारी उपलब्ध कराने की व्यवस्था करनी होगी, जिससे सुगम पार्किंग सुनिश्चित हो सके व पार्किंग के माध्यम से प्रशासन द्वारा अपने सामाजिक उद्देश्यों की पूर्ति की जा सके।

5.25 NUTP एवं भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु जारी दिशा-निर्देशों के पूर्ति में सहायक :- भारत सरकार के द्वारा निर्मित राष्ट्रीय शहरी

परिवहन नीति का मुख्य उद्देश्य लोक परिवहन व्यवस्था को संपोषणीय रूप प्रदाय करना है। इसके परिप्रेक्ष्य में भारत सरकार शहरी विकास मंत्रालय द्वारा लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु सहायक समस्त उपबंधों, सहायक नीतियों के निर्माण एवं उसके समुचित क्रियान्वयन समय-सीमा में तय किये जाने हेतु दिशा-निर्देश जारी किये गये हैं। उन नीतियों में से राज्य शहरी पार्किंग नीति एक सर्वाधिक महत्वपूर्ण नीति है, जिनका क्रियान्वयन संबंधित राज्य सरकार के दिशा-निर्देशानुसार समस्त शहरों को सुनिश्चित करना है। अतः राज्य शहरी पार्किंग नीति में ऐसे तत्व/उपबंधों का समावेश किये जाने की आवश्यकता है, जिससे न केवल निजी वाहनों के उपयोग में कमी आये, लोक परिवहन व्यवस्था का सुदृढीकरण किया जा सके, अपितु शहरों में सुगम यातायात का विकास एवं विनियमन सुनिश्चित हो सके।

(6) शहरी पार्किंग नीति के मानक/आधारभूत एवं मार्गदर्शी सिद्धांत (Guiding Principles) :-

- 6.1 भूमि के वास्तविक मूल्य के आधार पर विभेदक पार्किंग दरों का निर्धारण:- राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के प्रावधान अनुसार भूमि के वास्तविक मूल्य (कलेक्टर गाइड लाईन) के आधार पर पार्किंग दरें निर्धारित की जाना चाहिये। इसके अलावा यातायात घनत्व/स्थान विशेष उदाहरणतः CBD, मुख्य बाजार एवं शहर के दूरस्थ एवं कम यातायात घनत्व के क्षेत्रों में क्रमशः अधिक एवं कम पार्किंग दरें निर्धारित की जाना चाहिये, ताकि न केवल पार्किंग स्थलों के माध्यम से प्रदाय सेवाओं के आनुपातिक मूल्य/शुल्क, पार्किंग क्रियान्वयन एजेंसी को प्राप्त हो सके, अपितु अधिक दर होने से मुख्य बाजार इत्यादि में निजी वाहनों के प्रयोग पर नियंत्रण भी किया जा सकेगा।
- 6.2 गैर मोटरीकृत वाहन एवं लोक परिवहन को बढ़ावा देना :- पार्किंग नीति के विनियामक उपबंध तभी सफल हो सकते हैं एवं यातायात दुर्घटनाओं में कमी आ सकती है, जब शहर में पार्किंग कॉम्पलेक्सों से गतिविधि केन्द्र तक पार्क एण्ड राइड की सुविधा हो तथा शहर में लोक परिवहन व्यवस्था सुदृढ हो। अतः पार्किंग प्रबंधन में गैर मोटरीकृत वाहन एवं लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देने की आवश्यकता है, ताकि शहर के नागरिकों को व्यस्ततम क्षेत्रों में भी लोक परिवहन व्यवस्था की सेवायें प्राप्त हो सकें।

- 6.3 पार्किंग स्थलों पर नागरिक सुविधाएँ व सूचनाएँ :- प्रायः पार्किंग स्थलों में मूलभूत सुविधाओं यथा- प्रसाधन आदि की कमी होती है। साथ ही नागरिकों को पार्किंग स्थल में रिक्तता की जानकारी प्रदाय किये जाने के संबंध में अधोसंरचनाएँ जैसे डिस्प्ले बोर्ड/सूचना पटल भी नहीं लगाये जाते हैं, इससे नागरिकों को पार्किंग स्थल के बारे में पर्याप्त जानकारी नहीं मिल पाती है। इसके अतिरिक्त मूलभूत सुविधा यथा पेयजल, प्रसाधन व्यवस्था नहीं होने से आम नागरिकों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः पार्किंग स्थलों पर आवश्यक रूप से पार्किंग सूचना पटल एवं मूलभूत सुविधाएँ उपलब्ध होनी चाहिये ताकि नागरिक पार्किंग स्थलों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित कर सकें।
- 6.4 पार्किंग प्रबंधन में आधुनिक तकनीक का अधिकतम उपयोग/व्यवस्थित या वैज्ञानिक प्रबंधन :- वर्तमान में प्रदेश के लगभग समस्त शहरों में मैनुअल पार्किंग प्रबंधन की व्यवस्था है, जिसमें कई कमियाँ हैं। उदाहरणतः सामान्यतः नागरिकों को पार्किंग शुल्क की पावती प्रदाय नहीं की जाती है एवं पार्किंग शुल्क की चोरी की जाती है, जिससे न केवल नगरीय निकाय, अपितु पार्किंग संचालक को भी क्षति होती है। साथ ही मैनुअल पार्किंग प्रबंधन द्वारा विभेदक पार्किंग दरों के व्यवस्थित संचालन में काफी असुविधा होती है। अतः आवश्यक है कि पार्किंग प्रबंधन में आधुनिक तकनीक का उपयोग किया जाये, जिसके लिये पार्किंग स्थल पर इलेक्ट्रॉनिक/डिजिटल सूचना प्रदर्शक/पटल का उपयोग किया जाये। साथ ही हैण्ड हेल्ड मशीन के माध्यम से नागरिकों को शुल्क पावती प्रदाय की जाये, जिससे न केवल पार्किंग शुल्क की चोरी में कमी आयेगी, अपितु प्रतिदिवस एवं प्रत्येक वर्ष पार्किंग के माध्यम से प्राप्त राशि की सम्यक जानकारी प्राप्त हो सकेगी। फलतः प्रबंधक को राजस्व की समेकित जानकारी प्राप्त हो सकेगी व नगरीय निकाय पूर्व वर्ष में प्राप्त शुल्क के आधार पर आसानी से पार्किंग टेका हेतु ऑफसेट प्राइज निर्धारित कर सकेंगे। इससे नगरीय निकायों के राजस्व में आमूल-चूल वृद्धि होगी।
- 6.5 पार्किंग को लोकपरिवहनमुखी बनाना :- पार्किंग नीति का यह आधारभूत अवयव होता है, कि पार्किंग नीति के माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा मिले। अतः पार्किंग नीति में ऐसे विनियामक उपबंध शामिल किये जाने चाहिये, जिससे निजी वाहनों की संख्या को नियंत्रित की जा सके। साथ ही लोक परिवहन के टर्मिनस एवं MRTS कॉरीडोर में पार्क एण्ड राइड सुविधा उपलब्ध कराई जाये व पार्किंग स्थलों में लोक परिवहन को वरीयता दी जाये, जिससे शहरों में निजी वाहनों

के उपयोग पर स्वमेव प्रतिबंध लगेगा व लोक परिवहन की व्यवस्था में विस्तार होगा। अतः पार्किंग नीति ऐसी होनी चाहिये, जिससे लोक परिवहन को सहायता मिले।

- 6.6 **पार्किंग के माध्यम से निजी वाहनों की वृद्धि पर नियंत्रण** :- पार्किंग नीति का महत्वपूर्ण अवयव विनियामक उपबंध है, जिसके माध्यम से नियंत्रित पार्किंग को बढ़ावा, ऑन स्ट्रीट पार्किंग में कमी, समय आधारित पार्किंग एवं पार्किंग स्थलों के लिये विभेदक दरें तय की जानी चाहिये। साथ ही इससे निजी वाहनों के उपयोगकर्ताओं की संख्या में कमी आनी चाहिये, जिससे उपलब्ध पार्किंग स्थलों का अधिकतम दोहन संभव हो सके एवं सुगम यातायात व्यवस्था सुनिश्चित करने में सहायता मिले।
- 6.7 **बिल्डिंग बायलॉज में पार्किंग हेतु स्पष्ट प्रावधान का समावेशण** :- पार्किंग नीति के बेहतर क्रियान्वयन हेतु बिल्डिंग बायलॉज में पार्किंग उपबंधों के सापेक्ष परिवर्तन होना चाहिये। इसके माध्यम से भवन अनुज्ञा की अनुमति प्राप्त करने से पूर्व भवन स्वामी/बहु मंजिला कॉम्प्लेक्स एवं अन्य संस्थानों के स्वामी/बिल्डर के द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिये, कि उनके द्वारा निर्मित किये जाने वाले भवनों में जनसंख्या के मान से पर्याप्त पार्किंग स्थल की उपलब्धता है। पार्किंग स्थल की उपलब्धता नहीं होने की दशा में भवन अनुज्ञा जारी नहीं किये जाने के प्रावधान होने चाहिये। अतः इस प्रकार बिल्डिंग बायलॉज में विनियामक उपबंध किये जाने चाहिये, जिससे पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन एवं शहर में समुचित यातायात सुनिश्चित करने में अत्यंत सहायक है।
- 6.8 **यातायात प्रबंधन एवं पार्किंग प्रबंधन में समन्वय** :- पार्किंग नीति के बेहतर क्रियान्वयन से शहरों की यातायात व्यवस्था को सुगम बनाया जा सकता है। सामान्यतः शहरों में यातायात जाम/कन्जेशन का मुख्य कारण, रहवासी तथा CBD इत्यादि क्षेत्र में ऑन स्ट्रीट पार्किंग का होना होता है। इसमें से कुछ पार्किंग स्थल चिन्हांकित होते हैं और कुछ अचिन्हांकित होते हैं। अचिन्हांकित पार्किंग स्थल से नगरीय निकायों को राजस्व की हानि होती है तथा ऑन स्ट्रीट पार्किंग से सड़कों की समुचित Width (चौड़ाई) का उपयोग भी नहीं हो पाता है। इसके कारण अनावश्यक कन्जेशन एवं जाम की स्थिति उत्पन्न होती है। साथ ही पार्किंग स्थलों में गैर मोटरीकृत वाहन एवं लोक परिवहन के साधनों हेतु पार्किंग की पर्याप्त व्यवस्था नहीं होने से भी यातायात की समस्या उत्पन्न होती है। अतः उक्तानुसार

उपबंधों का प्रावधान पार्किंग प्रबंधन में सुनिश्चित कर इसके सुचारु क्रियान्वयन से सुगम यातायात प्रबंधन सुनिश्चित किया जा सकता है।

- 6.9 **नियत चौड़ाई (12 मीटर से कम) से कम चौड़ी सड़क पर ऑन स्ट्रीट पार्किंग को प्रतिबंधित किया जाना** :- शहरों में चिन्हांकित एवं गैर चिन्हांकित दोनों प्रकार के ऑन स्ट्रीट पार्किंग पाये जाते हैं, जिससे सड़क की पूरी चौड़ाई का इस्तेमाल परिवहन एवं यातायात के लिये नहीं हो पाता है। ऑन स्ट्रीट पार्किंग का प्रावधान तभी होना चाहिये, जब सड़क की चौड़ाई पर्याप्त हो एवं ऑन स्ट्रीट पार्किंग से किसी प्रकार यातायात प्रभावित न हो, अन्यथा ऑन स्ट्रीट पार्किंग को प्रतिबंधित किया जाना चाहिये। सड़कों में पर्याप्त चौड़ाई होने पर सामान्यतः निम्न परिस्थितियों में ऑन स्ट्रीट पार्किंग का उपयोग ट्रैफिक पर दबाव कम करने के लिये किया जा सकता है।

क्रं.	स्वीकृति स्तर	ट्रैफिक वॉल्यूम/कैपिसिटी (V/C) अनुपात	विनिर्दिष्ट स्थल
1.	नो स्टॉपिंग	0.8 से ऊपर	प्रमुख चौराहे एवं मार्ग
2.	नो पार्किंग	0.75 से ऊपर	फीडर मार्ग
3.	समय नियंत्रित पार्किंग	जिन समयावधि में 0.70 से कम हो	
4.	हर समय स्वीकार्य	0.70 से कम होने पर	

यहां यह उल्लेखनीय है कि प्रत्येक शहर की स्थिति भिन्न होती है। अतः शहर, स्थान एवं यातायात घनत्व को देखते हुए ट्रैफिक वॉल्यूम/कैपिसिटी (V/C) अनुपात के आधार पर नो-स्टॉपिंग, नो-पार्किंग, समय नियंत्रित पार्किंग एवं हर समय स्वीकार्य पार्किंग के उपबंध किये जाने चाहिये।

- 6.10 **यथा संभव ऑन स्ट्रीट पार्किंग को न्यूनतम करना तथा ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा देना** :- जिन शहरों की सड़कें चौड़ी नहीं हैं, वहाँ ऑन स्ट्रीट पार्किंग को पूर्णतः प्रतिबंधित किया जाना चाहिये एवं उनके स्थान पर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग (साधारण/बहुमंजिला) पार्किंग की व्यवस्था करनी चाहिये।

- 6.11 **वर्तमान Carriage Way एवं पार्किंग क्षमता का अधिकतम उपयोग कर कंजेशन को कम कर यातायात को सुगम बनाया जाना** :- शहर में अधिकांश सड़कों पर विशेषकर शहर के पुराने इलाकों में Carriage Way पर अतिक्रमण कर लिया जाता है, साथ ही उन स्थानों पर गैर चिन्हांकित एवं गैर विनियमित ऑन स्ट्रीट पार्किंग भी होती है, जिससे सड़कों की पूर्ण क्षमता का उपयोग नहीं हो पाता है और यह स्थल हमेशा यातायात की समस्या से ग्रसित रहते हैं। साथ ही पार्किंग क्षमता का

अधिकतम उपयोग नहीं होने से राजस्व में कमी आती है व ऑन स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा मिलता है। अतः शहरी पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन हेतु वर्तमान Carriage Way एवं पार्किंग क्षमता का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किये जाने आवश्यकता होती है।

- 6.12 वर्तमान पार्किंग स्थलों के स्थान पर नये स्थल तलाश कर मल्टी लेवल (बहुमंजिला) पार्किंग को बढ़ावा देना :- शहरों में विद्यमान वर्तमान पार्किंग स्थल या तो ऑन स्ट्रीट पार्किंग है या ऑफ स्ट्रीट पार्किंग। जो ऑफ स्ट्रीट पार्किंग के रूप में इस्तेमाल किये जा रहे हैं, वे साधारण प्रकार के हैं, जिनकी पार्किंग क्षमता काफी कम होती है। अतः वर्तमान पार्किंग स्थलों को ही मल्टीलेवल पार्किंगयथावश्यक मैनुअल/मैकेनाईज्ड में परिवर्तित किये जाने की आवश्यकता है, ताकि उस स्थान की क्षमता में वृद्धि कर अधिकतम वाहनों की पार्किंग सुनिश्चित की जा सके।
- 6.13 पार्किंग स्थलों विशेषकर बहुमंजिला पार्किंग के विकास व प्रबंधन में PPP का यथा संभव उपयोग :- सामान्यतः पार्किंग व्यवस्था नगरीय निकाय द्वारा संचालित की जाती है एवं यातायात व्यवस्था यातायात पुलिस के माध्यम से सम्पादित की जाती है। पार्किंग एवं यातायात एक दूसरे से अभिन्न रूप से जुड़े हुए हैं, परन्तु उभय एजेंसियों के पास समय की आवश्यकता अनुरूप बहुमंजिला पार्किंग के निर्माण के लिये आवश्यक राशि एवं संचालन के लिये अपेक्षित मानव संसाधनों की कमी होती है। अतः इस कार्य हेतु निजी सहयोग से बहुमंजिला पार्किंग का निर्माण एवं जन-निजीसहभागिता आधार पर उनका संचालन किया जा सकता है। इससे न केवल नगरीय निकायों/पैरास्टेटल/SPV की राशि की बचत होगी, अपितु पार्किंग स्थलों का समुचित दोहन सुनिश्चित कर आय के अतिरिक्त स्रोत भी उत्पन्न होंगे।
- 6.14 पार्किंग स्थलों विशेषकर बहुमंजिला पार्किंग में पार्क एण्ड राईड की सुविधा उपलब्ध कराना :- शहरों के CBD/मुख्य बाजारों में यातायात का घनत्व अत्याधिक होने से एवं पार्किंग हेतु स्थलों की कमी होने से उन क्षेत्रों में पार्किंग स्थल के क्षेत्रफल में बढ़ोतरी किया जाना संभव नहीं होता है, जिससे उक्त क्षेत्रों में पार्किंग की पर्याप्त सुविधा नहीं होने से निजी वाहनों के कारण यातायात की समस्या उत्पन्न होती है। अतः इसके निराकरण हेतु व्यस्ततम इलाकों से कुछ दूरी पर जहां स्थल उपलब्ध हों, बहुमंजिला पार्किंग का निर्माण कराया जा सकता है और व्यस्ततम क्षेत्रों को लोक परिवहन के वाहनों के अतिरिक्त अन्य वाहनों हेतु नो-व्हीकल ज़ोन घोषित किया जा सकता है। साथ ही पार्किंग स्थल से CBD तक पहुँच सुनिश्चित करने के

लिये NMV/बैटरी चलित वाहन के माध्यम से पार्क एवं राईड की सुविधा प्रदाय किया जाना चाहिये एवं पार्किंग शुल्क में ही पार्क एवं राईड सुविधा प्रदाय की जानी चाहिये, ताकि नागरिकों को अनावश्यक असुविधा का सामना न करना पड़े।

(7) शहरी पार्किंग नीति के घटक (Components) :-

- 7.1 शहरी पार्किंग उपविधि/नियम का निर्माण :- राज्य शहरी पार्किंग नीति प्रदेश के समस्त शहरों के लिये शहरी पार्किंग उपविधि निर्माण हेतु मार्गदर्शी निर्देशों का कार्य करेगी, जिसके सापेक्ष प्रत्येक शहर अपनी आवश्यकता को देखते हुए पार्किंग हेतु अधिकारिता प्राप्त निकाय के माध्यम से उपविधि का निर्माण कर सकेगी। यथावश्यकता राज्य शासन भी राज्य शहरी पार्किंग नीति के आधार पर नियमों का निर्माण कर सकेगी। प्रत्येक शहर नियम/उपनियम के आधार पर पार्किंग कार्ययोजना/मास्टर प्लान का निर्माण कर पार्किंग नीति का समुचित क्रियान्वयन कर सकेगी।
- 7.2 भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में :- वर्तमान में नगरीयकरण के परिप्रेक्ष्य में शहरी भूमि की दरों में काफी वृद्धि हुई है, परन्तु शहरों द्वारा निर्धारित पार्किंग दर पूर्वानुसार ही है। अतः बहुमूल्य नगरीय भूमि के समानुपातिक रूप से पार्किंग राजस्व नियत नहीं होने से नगरीय निकायों को अपेक्षित राजस्व प्राप्त नहीं हो रहा है। साथ ही पार्किंग की दरें कम होने से निजी वाहन की संख्या में भी अंकुश लगा पाने में नगरीय निकाय असमर्थ रहे हैं। अतः आवश्यक है कि राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के तारतम्य में पार्किंग भूमि के वास्तविक मूल्य (कलेक्टर गाईड लाइन) के आधार पर पार्किंग दर निर्धारित कर संवहनीय पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किया जाये। साथ ही स्थान की महत्ता, वाहनों के घनत्व, कंजेशन की स्थिति, पार्किंग स्थल की उपलब्धता, स्थल विशेष के पीक ऑवर एवं लीन ऑवर तथा वाहनों के आकार एवं प्रकार को ध्यान में रखते हुए पार्किंग दरों का निर्धारण करना चाहिये।
- 7.3 पार्किंग प्रबंधन हेतु समेकित नोडल एजेंसी का गठन एवं उसके माध्यम से समेकित पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण :- पार्किंग प्रबंधन हेतु समेकित एवं साधिकारयुक्त नोडल एजेंसी का प्रावधान नहीं होने से विभिन्न एजेंसी/विभाग अपने स्तर पर पार्किंग कार्ययोजना को अंजाम देते हैं, जिससे समन्वित प्रयास के अभाव में समेकित एवं अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हो पाता है। साथ ही किसी एक एजेंसी को इसके लिये उत्तरदायी भी ठहराया नहीं जा सकता। अतः प्रभावी पार्किंग प्रबंधन हेतु

समेकित नोडल एजेंसी बनाई जानी चाहिये, जो न केवल समेकित पार्किंग योजना के निर्माण अपितु क्रियान्वयन एवं विनियमन हेतु भी उत्तरदायी हो।

- 7.4 निजी वाहनों पर नियंत्रण स्थापित करने तथा शहरों में सुगम यातायात सुनिश्चित करने हेतु शहरों का विभिन्न जोनों में वर्गीकरण :- वर्तमान में शहरों के लिये पार्किंग कार्ययोजना नहीं होने से पार्किंग के आधार पर शहरी क्षेत्र का विभक्तीकरण नहीं किया गया है एवं अधिक व्यस्त व कम व्यस्त क्षेत्रों में समान प्रकार के पार्किंग दर एवं प्रतिबंध लागू हो रहे हैं, जिससे शहर में समेकित यातायात प्रबंधन सुनिश्चित नहीं हो पा रहा है। अतः आवश्यक है कि शहर के यातायात घनत्व को देखते हुए विभिन्न पार्किंग जोनों का निर्धारण किया जाये, जिसके आधार पर नो-पार्किंग, नो-स्टॉपिंग, कन्ट्रोल्ड पार्किंग स्थलों के रूप में क्षेत्रों को चिन्हांकित कर व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन एवं सुगम यातायात सुनिश्चित किया जा सके।
- 7.5 पार्किंग का श्रेणीकरण :- निजी, शासकीय, व्यावसायिक, भारी वाहन, हल्के वाहन, गैर मोटरीकृत वाहन, लोक परिवहन :- वर्तमान में शहरों को पार्किंग जोनों में विभक्त नहीं किया गया है, जिससे यातायात समस्या के निराकरण में काफी असुविधा होती है। इसके अतिरिक्त विभेदक दरें भी तय नहीं हैं, जिसमें यातायात घनत्व के आधार पर एवं वाहन के आकार-प्रकार के आधार पर दरों का निर्धारण किया जाये। अतः पार्किंग के दृष्टिकोण से वाहनों को निजी एवं शासकीय दो श्रेणियों में विभक्तीकरण किया जाकर पुनः निजी एवं शासकीय वाहनों को व्यावसायिक, भारी वाहन, हल्के वाहन, बड़े वाहन, छोटे वाहन, दुपहिया एवं तिपहिया वाहन, गैर मोटरीकृत वाहन एवं पब्लिक ट्रांसपोर्ट इत्यादि श्रेणियों में वर्गीकृत किया जा सकते हैं। उक्त प्रकार के वाहनों में से शासकीय वाहन अथवा शासन से अनुबंधित वाहन से किसी प्रकार का शुल्क अधिरोपित नहीं किया जाना चाहिये। शेष प्रकार के वाहनों पर विभेदक दरों के आधार पर या यथावश्यक पार्किंग शुल्क अधिरोपित किया जाना चाहिये।
- 7.6 पार्किंग प्रबंधन में संलग्न अधिकारियों का क्षमतावर्धन :- वर्तमान में शहरों में न केवल व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन का अभाव है, अपितु भिन्न-भिन्न विभागों एवं एजेंसियों द्वारा पार्किंग एवं यातायात से जुड़े हुए कार्यों को सुनिश्चित किया जा रहा है। इसके कारण किसी विभाग विशेष के अधिकारियों के पास पार्किंग एवं यातायात की पूर्ण जवाबदेही नहीं है। अतः पार्किंग के लिये एकल रूप से उत्तरदायी एजेंसी के नहीं होने से पार्किंग/यातायात में संलग्न अधिकारियों का क्षमतावर्धन भी नहीं

हो पाता है, जिससे व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन के क्रियान्वयन में असुविधा होती है। अतः आवश्यक है कि पार्किंग प्रबंधन में संलग्न समस्त अधिकारी एवं कर्मचारीगण को संवहनीय पार्किंग सुनिश्चित किये जाने के अनुक्रम में प्रशिक्षण प्रदाय किया जाये, ताकि वे अपने कर्तव्यों का समुचित रूप से निष्पादन कर पार्किंग प्रबंधन को व्यवस्थित एवं प्रभावी बना सकें।

7.7 पार्किंग प्रबंधन हेतु सभी को समान अवसर :- पार्किंग हेतु उत्तरदायी एजेंसी/विभाग द्वारा पार्किंग स्थलों की नीलामी/निजी स्थलों में पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने तथा शासकीय भूमि पर पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु ऐसी प्रक्रिया को अंगीकृत किया जाना चाहिये, जिससे पार्किंग प्रबंधन हेतु सभी को समान अवसर प्राप्त हो सके। इसके लिये संबंधित शहर द्वारा अपनी आवश्यकता के अनुरूप विभिन्न प्रकार की पार्किंग आवश्यकताओं के लिये ऐसी कार्य योजना बनानी चाहिये, जिसमें न केवल शहर अपितु प्रदेश एवं देश के समस्त कॉन्ट्रेक्टर्स को पार्किंग प्रबंधन में पारदर्शितापूर्ण तरीके से भाग लेने का एवं पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करने का अवसर मिल सके।

7.8 विधिक एवं प्रशासकीय पहलू :- वर्तमान में पार्किंग प्रबंधन हेतु प्रदेश स्तर पर नीति नहीं होने से प्रदेश एवं शहर विशेष स्तर पर स्पष्टरूपेण प्रशासकीय एजेंसी निर्धारित किये जाने की आवश्यकता है। वर्तमान में शहरों में विभिन्न एजेंसियों द्वारा पार्किंग एवं यातायात प्रबंधन में अपना-अपना योगदान दिया जा रहा है, किन्तु इनमें से एक भी एजेंसी अपने स्तर पर समेकित रूप से उक्त कार्य हेतु सक्षम नहीं है। अतः वर्तमान में कार्यरत समस्त एजेंसियों/स्टेक होल्डर्स का प्रतिनिधित्व सुनिश्चित करते हुए प्रदेश एवं शहर, उभय स्तर पर सक्षम प्राधिकार प्राप्त परिषद के माध्यम से समेकित शहरी पार्किंग नीति का समुचित क्रियान्वयन एवं विनियमन किये जाने की आवश्यकता है। इसके लिये पार्किंग प्रबंधन के लक्ष्य को प्राप्त किये जाने हेतु समुचित उपविधियों/नियम के निर्माण, तदुपरांत उक्त परिषद के माध्यम से उनके क्रियान्वयन हेतु व्यवस्थित कार्य योजना एवं विकेन्द्रीकृत पद्धति के माध्यम से पारदर्शितापूर्ण प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिये।

7.9 पार्किंग नीति का प्रबंधन एवं क्रियान्वयन :- पार्किंग नीति का समस्त शहरों में क्रियान्वयन राज्य स्तर पर गठित सक्षम प्राधिकार युक्त परिषद (State Level Unified Metro Politan Transport Council, S-UMTC) द्वारा शहरों में प्रस्तावित (City Level Unified Metro Politan Transport Council, C-UMTC) के माध्यम से किया जायेगा।

इस हेतु प्रथमतः मिशन शहर, तदुपरांत अन्य शहर स्तर पर भी पार्किंग कार्ययोजना के निर्माण, प्रबंधन एवं विनियमन हेतु C-UMTC का गठन सुनिश्चित किया जायेगा। C-UMTC एक समेकित नोडल एजेंसी होगी, जिसमें न केवल प्रशासकीय अधिकारी, जनप्रतिनिधिगण, सिविल सोसायटी के प्रतिनिधिगण अपितु स्थानीय रहवासी विशेषकर सिटीजन फोरम, मोहल्ला समिति इत्यादि के सदस्यगण भी सम्मिलित किये जायेंगे, जिससे जनसहभागिता से न केवल नियम/उपविधियों का निर्माण अपितु सहभागिता मूलक क्रियान्वयन एवं पर्यवेक्षण भी सुनिश्चित किया जायेगा। S-UMTC, C-UMTC की संरचना विषयक परिशिष्ट-4 व 5 संलग्न है। S-UMTC, C-UMTC एवं शहर स्तरीय परिवहन कम्पनी (SPV) के अंतर्संबंध को दर्शित करने विषयक समेकित संरचना परिशिष्ट-6 संलग्न है।

7.10 पार्किंग स्थलों का निर्धारण एवं अधोसंरचनाओं का विकास :- पार्किंग कार्ययोजना के आधार पर शहर में उपलब्ध पार्किंग स्थलों एवं आवश्यक स्थलों के लिये स्थल चिन्हांकित किये जाने चाहिये एवं अधोसंरचनाओं का निर्माण, विकास एवं प्रबंधन यथा संभव PPP के आधार पर किया जाना चाहिये। सरकार द्वारा भूमि की अत्याधिक लागत को देखते हुए प्रथमतः वर्तमान उपलब्ध पार्किंग स्थलों के अधिकतम दोहन सुनिश्चित किये जाने हेतु वर्तमान पार्किंग संरचनाओं की क्षमता में विस्तार, शासकीय भूमि पर निजी सहभागिता से यथावश्यक सामान्य/बहुमंजिला पार्किंग स्थल का विकास किया जाकर पार्किंग स्थलों का व्यावसायिक दोहन भी किया जाना चाहिये। इसके पश्चात भी पार्किंग स्थलों की आवश्यकता प्रतीत होने पर या निजी भूमि स्वामी द्वारा पार्किंग स्थल विकास करने में रुचि प्रदर्शित किये जाने पर निजी भूमि पर भी PPP के माध्यम से पार्किंग अधोसंरचनाओं का विकास किया जा सकेगा।

7.11 पार्किंग प्रबंधन हेतु अनुमति/नवीनीकरण :- समेकित पार्किंग प्रबंधन एवं राजस्व की वृद्धि हेतु आवश्यक है कि प्रथमतः शहर के समस्त पार्किंग स्थलों की क्षमता एवं स्थान की महत्ता के आधार पर चिन्हांकन किया जाये व इसके पश्चात पार्किंग हेतु आवश्यक शासकीय भूमि/निजी भूमि पर नियमानुसार निजी जनसहभागिता से पार्किंग स्थल का विकास एवं प्रबंधन सुनिश्चित किया जाये। समस्त पार्किंग स्थल का संचालन खुली नीलामी के माध्यम से पारदर्शितापूर्ण तरीके से सभी को समान अवसर देते हुए प्रदाय किया जाना चाहिये। शासकीय भूमि पर PPP के माध्यम से बहुमंजिला पार्किंग अधोसंरचना का विकास किये जाने की दशा में निजी भागीदार

को पार्किंग स्थल पर नियमानुसार व्यावसायिक उपयोग की भी अनुमति दी जानी चाहिये, ताकि उसे निवेशित राशि के अनुक्रम में लाभ की प्राप्ति हो, जिससे PPP हेतु अधिकाधिक निजी निवेशक आकर्षित हों। अनुबंध समाप्ति पश्चात उक्त पार्किंग स्थल संबंधित परिषद/निकाय को हस्तांतरित किये जाने के प्रावधान होने चाहिये। पार्किंग स्थलों के अनुबंध की समयावधि व्यतीत हो जाने के पश्चात पुनः खुली नीलामी के माध्यम से पार्किंग स्थलों के लिये निविदा आमंत्रित की जा सकेगी। पार्किंग स्थल के अनुबंध की समयावधि निर्धारित करने में इस तथ्य को आवश्यक रूप से ध्यान में रखा जाये कि पार्किंग प्रबंधक द्वारा सूचना प्रौद्योगिकी आधारित तकनीक का उपयोग किया जाये व यह नीलामी की पूर्व शर्त होनी चाहिये। अतः निजी भागीदार से न्यूनतम इतने समय के लिये अनुबंध किया जाये, ताकि सूचना प्रौद्योगिकी आधारित व्यवस्था का आंतरिकीकरण हो सके एवं पार्किंग प्रबंधन के माध्यम से निजी भागीदार को निवेशित राशि के साथ-साथ लाभ की भी प्राप्ति हो सके।

- 7.12 पार्किंग स्थलों पर न्यूनतम सुविधाएँ उपलब्ध कराना (सुरक्षा, जनसुविधा, तकनीकी हितैषी, विकलांग हितैषी पार्किंग प्रबंधन) :- पार्किंग स्थलों का अधिकतम दोहन करने के लिये आवश्यक है कि पार्किंग स्थलों पर बुनियादी अधोसंरचना जैसे पेयजल की उपलब्धता, जनसुविधा केन्द्र, विकलांग हितैषी पार्किंग स्थल, टेक्नो एवं इको फ्रेंडली पार्किंग स्थल का विकास किया जाये, जिससे उपयोगकर्ता को न्यूनतम आधारभूत सुविधा प्राप्त हो सके एवं पार्किंग स्थलों का अधिकतम उपयोग हो सके।
- 7.13 जन-जागरूकता एवं जनसहभागिता के माध्यम से प्रभावी एवं पारदर्शी पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करना :- प्रभावी पार्किंग प्रबंधन के लिये यह आवश्यक है कि पार्किंग नीति एवं पार्किंग कार्ययोजना का जनसामान्य में व्यापक प्रचार-प्रसार किया जाये एवं जनसहभागिता से ही पार्किंग कार्ययोजना का निर्धारण एवं क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जाये। पार्किंग हेतु ज़ोन निर्धारण, पार्किंग के प्रकार निर्धारण में यथावश्यक तकनीकी पहलुओं को ध्यान में रखते हुए जनप्रतिनिधि एवं मोहल्ला समिति के सदस्यों से अनिवार्य रूप से अभिमत प्राप्त करने की कार्यवाही की जाये तथा समय-समय पर पार्किंग प्रबंधन कार्य में संलग्न एजेंसियों एवं अधिकारियों से फीड बैक प्राप्त कर कार्य योजना को व्यावहारिक रूप प्रदाय कर प्रभावी प्रबंधन सुनिश्चित किया जाये।

- 7.14 **पार्किंग नीति एवं भू-उपयोग में समन्वय** :- समेकित पार्किंग नीति एवं भू-उपयोग में समन्वय किया जाना आवश्यक है, इसके लिये संबंधित मास्टर प्लान एवं जोनल प्लान में ऐसे क्षेत्र, जहां पर यातायात का घनत्व अधिक है या भविष्य में जहां पर यातायात घनत्व अधिक होने की संभावना है, उन स्थानों पर मास्टर प्लान एवं जोनल प्लान में इस आशय का भू-उपयोग एवं FAR निर्धारित किये जाने की आवश्यकता है, जिससे पार्किंग हेतु पर्याप्त स्थल एवं पर्याप्त क्षेत्रफल प्राप्त हो सके। फलतः शहरी पार्किंग नीति का समुचित क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जा सके।
- 7.15 **स्थान सापेक्ष/अवधि सापेक्ष (विभेदक) पार्किंग शुल्क का निर्धारण** :- पार्किंग नीति एवं कार्ययोजना के सर्वाधिक महत्वपूर्ण उपबंधों में से पार्किंग शुल्क का निर्धारण एक महत्वपूर्ण उपबंध है। राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुसार भी पार्किंग दरों का निर्धारण इस तरह किया जाना चाहिये, जो भूमि के वास्तविक मूल्य के समानुपातिक हो। इसके साथ ही पार्किंग दरों का निर्धारण करते समय स्थल का महत्व व जनसंख्या घनत्व को ध्यान में रखना चाहिये। अतः स्थान सापेक्ष, अवधि सापेक्ष (टेली स्कोपिक) विभेदक पार्किंग दरों का निर्धारण करना चाहिये, जिससे पार्किंग नीति के उद्देश्यों यथा निजी वाहनों की संख्या में कमी तथा लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा मिल सके।
- 7.16 **पार्किंग निधि का गठन (C-DUTF)** :- पार्किंग निधि का गठन पार्किंग नीति के सर्वाधिक महत्वपूर्ण तत्वों में से एक है। इसीलिये प्रभावी पार्किंग प्रबंधन हेतु पार्किंग निधि का गठन एवं इसका प्रभावी व्ययन सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है। शहरी लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास एवं विनियमन के लिये राज्य सरकार द्वारा शहर स्तरीय C-DUTF का गठन प्रस्तावित है, जिसमें लोक परिवहन एवं उसके आनुषंगिक स्रोत यथा पार्किंग कार्ययोजना, विज्ञापन कार्ययोजना, TOD कार्ययोजना तथा भारत सरकार एवं राज्य सरकार से प्राप्त राशि संग्रहित की जायेगी एवं इसका उपयोग लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने एवं यातायात व्यवस्था के विकास के लिये किया जायेगा। सामान्यतः मद विशेष (पार्किंग/विज्ञापन/TOD/बस एवं आनुषंगिक स्रोत तथा भारत सरकार एवं मध्यप्रदेश सरकार से प्राप्त राशि) का उपयोग संबंधित मद में ही किया जायेगा। परन्तु C-UMTC को एक मद की राशि अन्य मद में उपयोग किये जाने की आवश्यकता महसूस होने पर उसका उपयोग अन्य मद हेतु भी किया जा सकेगा। पर्याप्त पार्किंग निधि के अभाव में समुचित पार्किंग प्रबंधन संभव नहीं हो सकेगा।

अतः शहर स्तरीय सक्षम प्राधिकार परिषद द्वारा शहर में पार्किंग के समस्त स्रोतों से प्राप्त होने वाली राशि यथा पार्किंग शुल्क, PPP के अंतर्गत प्राप्त प्रीमियम एवं भू-भाटक, जनसुविधाओं एवं पार्किंग स्थल के व्यावसायिक उपयोग से तथा पार्किंग संबंधी अन्य विभिन्न स्रोतों से प्राप्त होने वाली राशि से प्रत्येक शहर में C-DUTF अंतर्गत पार्किंग निधि का गठन किया जाना आवश्यक है।

7.17 पार्किंग प्रबंधन में अद्यतन तकनीक का उपयोग :-

7.17.1 तकनीक उपयोग करने के उद्देश्य:- व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु आवश्यक है कि पार्किंग हेतु अद्यतन तकनीक का उपयोग किया जाये। पार्किंग हेतु तकनीकी उपयोग की आवश्यकता निम्न कारणों से है :-

1. अवैध पार्किंग स्थलों पर नियंत्रण – चूंकि समस्त पार्किंग स्थल साधिकार प्राप्त परिषद C-UMTC से चिन्हांकित होंगे एवं उनकी लोकेशन एवं क्षमता इत्यादि की जानकारी सर्वर में होगी तथा समस्त पार्किंग स्थलों का इलेक्ट्रॉनिक पंजीयन सुनिश्चित किया जाकर विशेष आईडी/बार कोड प्रदाय किया जायेगा। अतः अवैधानिक पार्किंग स्थल स्वतः ही स्पष्ट हो जायेंगे। इस प्रकार अवैध पार्किंग स्थलों पर या चिन्हांकित पार्किंग स्थल से भिन्न स्थान पर वाहन पार्क किये जाने पर यह स्वतः अवैधानिक पार्किंग की श्रेणी में आयेगा एवं उन पर विनियामक उपबंधों के अंतर्गत दण्ड/शास्ति अधिरोपित किये जा सकेंगे।
2. Contractor द्वारा अधिक पार्किंग दर वसूलने पर नियंत्रण – चूंकि पार्किंग दर सेन्ट्रल सर्वर से नियंत्रित होगी व पार्किंग प्रबंधन द्वारा हैण्ड हेल्ड टर्मिनल/डिवाइस से पार्किंग दर वसूली जायेगी, जिसकी प्रति वाहन स्वामी को दी जायेगी, अतः पार्किंग ठेकेदार द्वारा स्वीकृत पार्किंग से अधिक दरें लिया जाना संभव नहीं होगा।
3. पार्किंग मांग प्रबंधन के अनुरूप Real Time Stastics/डाटा संग्रहण :- चूंकि हैण्ड हेल्ड टर्मिनल Real Data के आधार पर जानकारी संग्रहित करेंगे व ये सर्वर से जुड़े रहेंगे। अतः इससे पार्किंग स्थल विशेष पर वाहनों की संख्या एवं प्रकार तथा अन्य आंकड़े स्वमेव प्राप्त हो जायेंगे, जिससे भविष्य में उन क्षेत्रों में नवीन पार्किंग स्थल के प्रावधान एवं पार्किंग प्रबंधन में सहायता मिलेगी।

4. आधारभूत/ऑफसेट पार्किंग दर निर्धारण में सहायक :- सर्वर से पार्किंग प्रबंधन एजेंसी को पार्किंग कॉन्ट्रैक्टर द्वारा प्राप्त राजस्व के बारे में रियल टाईम जानकारी प्राप्त हो सकेगी, जिससे आगामी वर्षों के लिये नीलामी हेतु ऑफसेट मूल्य निर्धारण में आसानी होगी।
5. पार्किंग की उपलब्धता हेतु नागरिकों को जानकारी :- ITS आधारित पार्किंग व्यवस्था लागू होने से डिजिटल पार्किंग डिस्प्ले सिस्टम/SMS के माध्यम से वाहन, चालकों को संबंधित पार्किंग में स्थल उपलब्धता के संबंध में जानकारी स्वमेव प्राप्त हो जायेगी, जिससे उन्हें वाहन पार्किंग में असुविधा नहीं होगी तथा पार्किंग करने में समय भी कम लगेगा।
6. SMS के माध्यम से पार्किंग प्रबंधक को जानकारी प्रेषण :- पार्किंग प्रबंधन का कार्य कॉन्ट्रैक्टर के कर्मचारी के माध्यम से सुनिश्चित किया जाता है, परन्तु पार्किंग स्थलों पर कर्मचारियों द्वारा संग्रहित पार्किंग राशि में हेरफेर किया जाता है। ठेकेदार को प्रत्येक दिवस प्रत्येक पार्किंग स्थल के कर्मचारियों से कुल संग्रहित राजस्व के बारे में जानकारी प्राप्त करनी होती है। तकनीकी आधारित पार्किंग प्रबंधन होने से कर्मचारियों द्वारा पार्किंग शुल्क की चोरी नहीं की जा सकेगी। इससे न केवल पार्किंग प्रबंधक को फायदा होगा, अपितु SMS के माध्यम से उन्हें जानकारी सर्वर के माध्यम से एकजायी संग्रहित राशि की जानकारी स्वतः ही प्राप्त हो सकेगी।
7. पार्किंग दरों के क्रियान्वयन में सहायता :- सेंट्रल सर्वर में सॉफ्टवेयर फीड होने से भूमि के महत्व, यातायात घनत्व इत्यादि के आधार पर पार्किंग दरें फीड रहेंगी। अतः संबंधित पार्किंग स्थल में मात्र वाहन का प्रकार दर्शित किये जाने पर विभेदक पार्किंग दरों की गणना आसानी से हो सकेगी, जिससे पार्किंग प्रबंधन में काफी सुविधा होगी।
8. सर्वर के माध्यम से चोरी हुए वाहन को पकड़ने में सहायता :- चोरी हुये वाहन की जानकारी पुलिस विभाग के माध्यम से प्राप्त की जाकर सर्वर में फीड की जायेगी, जिससे चोरी हुए वाहन, पार्किंग स्थल में पार्क किये जाने पर सर्वर में उक्त नंबर के मैच होने से चोरी किये गये वाहन को पकड़ने में सहायता प्राप्त हो सकेगी।

7.17.2 तकनीकी समाधान – शहर स्तरीय साधिकार युक्त परिषद (C-UMTC) द्वारा खुली निविदा के माध्यम से ऐसे कॉन्ट्रेक्टर्स का चयन किया जायेगा, जिसके द्वारा टर्न-की सोल्यूशन के आधार पर ITS आधारित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किया जायेगा, जिससे परिषद द्वारा पूरे शहर में एक ही तकनीकी प्लेटफॉर्म पर पार्किंग राजस्व प्रबंधन सुनिश्चित हो सकेगा। इससे नगरीय निकायों को मैनुअल पार्किंग स्लिप के माध्यम से होने वाली हानि को भी रोका जा सकेगा, क्योंकि हैण्ड हेल्ड डिवाइस के माध्यम से पार्किंग शुल्क लिया जायेगा। साथ ही हैण्ड हेल्ड डिवाइस एवं सर्वर का व्यय भी संबंधित पार्किंग ठेकेदार द्वारा वहन किया जायेगा। किन्तु एक से अधिक ठेकेदार के होने पर सर्वर की लागत एवं मेन्टेनेंस खर्च सम्मिलित रूप से व्यय किया जायेगा। तकनीकी आधारित पार्किंग प्रबंधन में जो भी लागत आयेगी, उसका निम्नानुसार भुगतान पार्किंग ठेकेदार/ठेकेदारों द्वारा किया जायेगा :-

1. पार्किंग स्थलों में उपकरण :- हैण्ड हेल्ड डिवाइस एवं उसके क्रियान्वयन हेतु आवश्यक GPRS कनेक्टिविटी की लागत पार्किंग कॉन्ट्रेक्टर्स द्वारा वहन की जायेगी व यह पार्किंग नीलामी नियमों की एक पूर्व शर्त होगी। पार्किंग कॉन्ट्रेक्टर द्वारा C-UMTC द्वारा निर्धारित मानकों के अनुरूप ही हैण्ड हेल्ड डिवाइस का उपयोग किया जायेगा।
2. सर्वर लागत :- सर्वर की लागत एवं आवर्ती व्यय कॉन्ट्रेक्टर्स द्वारा वहन किया जायेगा। एक से अधिक ऑपरेटर्स होने की स्थिति में सर्वर की क्रियान्वयन लागत सभी कॉन्ट्रेक्टर्स द्वारा मिलकर वहन की जायेगी, किन्तु सर्वर का संचालन कॉन्ट्रेक्टर्स द्वारा C-UMTC के नियंत्रण एवं अधीक्षण में सुनिश्चित किया जायेगा। इसके अतिरिक्त सर्वर में संग्रहित समस्त जानकारी C-UMTC के स्वामित्व में होगी।
3. समयावधि :- तकनीकी आधारित व्यवस्था का आंतरिकीकरण किये जाने तथा कॉन्ट्रेक्टर्स द्वारा निवेशित राशि प्राप्त किये जाने के अनुक्रम में न्यूनतम 05 या 10 वर्ष के लिये कॉन्ट्रेक्टर्स से अनुबंध किया जाना चाहिये।

7.18 तिपहिया एवं चार पहिया वाहनों पर वार्षिक पार्किंग शुल्क का अधिरोपण :- तिपहिया एवं चार पहिया वाहनों द्वारा रात्रि में सार्वजनिक/शासकीय भूमि का

उपयोग वाहन पार्क करने में किया जाता है, किन्तु इस संबंध में किसी प्रकार का पार्किंग शुल्क उक्त वाहन स्वामियों द्वारा संबंधित नगरीय निकाय को प्रदाय नहीं किया जाता है। अतः वाहन के रजिस्ट्रेशन के दौरान समस्त तिपहिया एवं चार पहिया वाहनों पर वार्षिक पार्किंग शुल्क का अधिरोपण किया जाना चाहिये। इससे न केवल राजस्व में वृद्धि होगी, अपितु निजी वाहनों की संख्या में अनावश्यक बढ़ोतरी को प्रोत्साहन प्राप्त नहीं होगा। उल्लेखनीय है कि दिल्ली नगर-निगम द्वारा शहर में क्रय किये जाने वाले निजी वाहनों पर एकमुश्त, वन टाईम रात्रि पार्किंग शुल्क अधिरोपित किया जाता है तथा व्यावसायिक वाहनों से प्रत्येक वर्ष रात्रि पार्किंग शुल्क प्राप्त किया जाता है। यह व्यवस्था मान्य अंतर्राष्ट्रीय व्यवस्था अनुसार भी है, जिसके अंतर्गत निजी वाहनों पर लोक परिवहनों से अधिक टैक्स वसूल किया जाता है। यहां यह भी उल्लेख करना समीचीन होगा कि भारत सरकार वित्त मंत्रालय द्वारा लोक परिवहन के वाहनों पर अधिरोपित किये जाने वाली एक्साईज़ ड्यूटी को 16 प्रतिशत से कम की जाकर 08 प्रतिशत की गई है। इसी प्रकार सिंगापुर में भी प्रभावी टैक्स नीति का क्रियान्वयन किया जा रहा है, जिसके अंतर्गत निजी वाहनों पर अधिक टैक्स अधिरोपित किया जाकर उनकी संख्या में बढ़ोतरी को हतोत्साहित किया जा रहा है। इस प्रकार की व्यवस्था प्रदेश में भी अपनाई जानी चाहिये।

- 7.19 **भवन परिसरों में पार्किंग व्यवस्था** :- समस्त नगरीय निकायों की भवन अनुज्ञा नियमों में इस आशय का प्रावधान किये जाने की आवश्यकता है, कि भवन के क्षेत्रफल के आधार पर/रहने वाले व्यक्ति के आधार पर न्यूनतम पार्किंग क्षेत्र चिन्हांकित किया जाये। इसी प्रकार बहुमंजिला इमारतों, शॉपिंग कॉम्प्लेक्स इत्यादि में भी उक्तानुसार भवन अनुज्ञा के अनुरूप पार्किंग व्यवस्था उपलब्ध होने पर ही भवन अनुज्ञा दी जाये, अन्यथा भवन अनुज्ञा न दी जाये।
- 7.20 **पार्क एण्ड राइड व्यवस्था** :- लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देने एवं शहर में समुचित पार्किंग व्यवस्था उपलब्ध कराये जाने हेतु आवश्यक है कि पार्क एण्ड राइड आधारित पार्किंग स्थलों की व्यवस्था की जाए। उदाहरणतः मेट्रो कॉरीडोर, मेट्रो स्टेशन, बीआरटीएस कॉरीडोर, मल्टीलेवल पार्किंग इत्यादि स्थलों पर पार्क एंड राइड की व्यवस्था सुनिश्चित की जानी चाहिये, ताकि लोक परिवहन व्यवस्था का अधिकतम दोहन मुख्य बजार/CBD में आवागमन हेतु नागरिकों द्वारा किया जा सके। इसके अतिरिक्त पार्क एण्ड राइड सुविधा उपलब्ध कराने से अतिरिक्त रोजगारों का सृजन सुनिश्चित होगा व NMT को भी बढ़ावा मिलेगा।

7.21 पार्किंग स्थलों का विभक्तीकरण/प्रकार :- शहरों में पार्किंग हेतु उपयोग किये जा रहे स्थलों की स्थिति, यातायात घनत्व एवं उपयोग किये जा रहे स्थान तथा पार्किंग की प्रकृति के आधार पर पार्किंग स्थलों को सामान्यतः निम्नानुसार विभक्त किया जा सकता है :-

1. सामान्य पार्किंग ।
2. मल्टीलेवल पार्किंग ।
3. ऑन स्ट्रीट पार्किंग ।
4. ऑफ स्ट्रीट पार्किंग ।
5. मैनुअल पार्किंग ।
6. मैकेनाईज्ड पार्किंग ।

इसके अतिरिक्त वाहनों के प्रकार यथा गैर मोटरीकृत वाहन, लोक परिवहन के वाहनों की पार्किंग तथा पार्किंग के लिये निर्धारित समय के आधार पर भी पार्किंग स्थलों को नियत समय एवं समयावधि मुक्त पार्किंग के रूप में विभक्त किया जा सकता है। साधिकारिता युक्त परिवहन परिषद, इसके अतिरिक्त अपनी सुविधा हेतु अन्य प्रकार के भी पार्किंग स्थलों का निर्धारण कर सकती है।

7.22 निजी वाहनों पर कंजेशन चार्जस अधिरोपण :- राज्य शहरी पार्किंग नीति का महत्वपूर्ण उद्देश्य पार्किंग स्थलों का समुचित उपयोग, निजी वाहनों की संख्या में कमी एवं लोक परिवहन को बढ़ावा देना होना चाहिये। शहरीकरण की वृद्धि से वर्तमान में यातायात समस्या विकराल रूप ले चुकी हैं। अतः पार्किंग एवं यातायात समस्या को नियंत्रित पार्किंग तथा कंजेशन चार्जस अधिरोपण के माध्यम से एक हद तक दूर किया जा सकता है। विश्व के कई महत्वपूर्ण शहर उदाहरणतः लंदन, सिंगापुर, हांगकांग इत्यादि में निजी वाहनों की संख्या में अधिकाधिक वृद्धि एवं इसके अनुक्रम में यातायात की समस्या उत्पन्न होने से, उक्त सभी शहरों में कंजेशन चार्जस अधिरोपित कर यातायात व्यवस्था को काफी हद तक ठीक किया गया है। कंजेशन चार्जस अधिरोपण सामान्यतः व्यस्ततम एवं CBD क्षेत्र में अधिक एवं CBD से दूर वाले क्षेत्रों में दूरी के अनुपात में कम रखा जाता है। सुविधा के दृष्टिकोण से कंजेशन चार्ज अधिरोपण को निम्नानुसार विभक्त किया जा सकता है—

(ए) क्षेत्र के आधार पर — 1. आवासीय मुख्य 2. आवासीय मिश्रित 3. व्यावसायिक केन्द्रीय 4. व्यावसायिक व्यापारिक 5. औद्योगिक सामान्य 6. औद्योगिक उच्च तकनीकी 7. सार्वजनिक 8. अर्द्धसार्वजनिक 9. ट्रैफिक एण्ड ट्रांसपोर्ट ।

(बी) उपयोग के आधार पर – 1. ऑन स्ट्रीट 2. ऑफ स्ट्रीट, 3. मल्टीलेवल पार्किंग – मैनुअल/मैकेनाइज्ड।

(सी) सुगम यातायात के परिप्रेक्ष्य में 1. नो व्हीकल जोन 2. नो स्टॉपिंग जोन 3. नो पार्किंग जोन 4. पार्किंग जोन।

(डी) वाहनों के प्रवेश के आधार पर – 1. केवल NMV 2. NMV, दो पहिया एवं तिपहिया वाहन 3. NMV, दो पहिया, तिपहिया, चार पहिया हल्के वाहन, 4. सभी वाहन।

(ई) समय आधारित – 1. नियत समय तक 2. समयावधि मुक्त।

7.23 शहरी पार्किंग योजना/पार्किंग मास्टर प्लान का निर्माण :- प्रत्येक मिशन शहर के लिये NUTP एवं राज्य शहरी पार्किंग नीति के अनुरूप विस्तृत शहरी पार्किंग योजना/पार्किंग मास्टर प्लान बनाये जाने की आवश्यकता होगी। शहर विशेष हेतु बनाये जाने वाली शहरी पार्किंग योजना शहर के City Development Plan (CDP), Comprehensive Mobility Plan (CMP) एवं City Transport & Traffic Master Plan (CTTMP) के अनुरूप होना चाहिये। शहर हेतु ट्रान्सपोर्ट/ट्रैफिक सर्वे/प्लान तैयार किये जाने हेतु भारत सरकार द्वारा 80 प्रतिशत केन्द्रीय अनुदान दिये जाने का प्रावधान है। अतः समस्त शहर अपनी परिवहन आवश्यकता के अनुरूप भारत सरकार के सहयोग से अपनी परिवहन योजना का निर्माण करा सकते हैं।

7.24 पार्किंग विकास रणनीति :- शहरी पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु शहर की तात्कालिक पार्किंग आवश्यकताओं की पूर्ति के साथ ही दीर्घकालिक आवश्यकताओं हेतु कार्ययोजना बनाये जाने की आवश्यकता होती है। इस तरह शहरों में पार्किंग संबंधी कार्ययोजना को निम्नानुसार विभक्त किया जा सकता है :-

1. लघुकालिक योजना
2. मध्यमकालिक योजना
3. दीर्घकालिक योजना

1. लघुकालिक योजना :- CBD एवं व्यावसायिक क्षेत्र में पार्किंग प्रबंधन की तात्कालिक आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु लघुकालिक योजना एवं दीर्घकालिक आवश्यकताओं की पूर्ति के संबंध में दीर्घकालिक योजना आवश्यक है। उदाहरणतः ऑन स्ट्रीट पार्किंग का प्रावधान किया जाकर तात्कालिक समाधान को प्राप्त किया जा सकता है तथा साथ ही दीर्घकालिक आवश्यकता हेतु ऑफ स्ट्रीट/मल्टी लेवल

पार्किंग की व्यवस्था PPP के माध्यम से की जा सकती है। इसके अतिरिक्त उपनगरीय/आवासीय/विकासाधीन क्षेत्र में बिल्डिंग रेगुलेशन के माध्यम से ऑफ स्ट्रीट पार्किंग तथा आवासीय क्षेत्र में ऑन स्ट्रीट पार्किंग योजना को अल्पकालिक समयावधि हेतु क्रियान्वित किया जा सकता है।

2. **मध्यकालिक व दीर्घकालिक योजना** :- शहरों में आगामी 10 से 20 वर्ष की समयावधि की आवश्यकतानुरूप पार्किंग स्थल की उपलब्धता नहीं होने पर CBD/व्यावसायिक/विकसित क्षेत्रों में बिल्डिंग रेगुलेशन तथा नये-नये पार्किंग स्थल विकसित कर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की व्यवस्था की जा सकती है एवं विनियामक उपबंधों का क्रियान्वयन कर उक्त क्षेत्रों में ऑन स्ट्रीट पार्किंग व्यवस्था को लागू किया जा सकता है। साथ ही उपनगरीय/आवासीय/विकासाधीन क्षेत्रों के मांग-विश्लेषण के आधार पर ऑफ एवं ऑन स्ट्रीट पार्किंग की व्यवस्था की जा सकती है।

7.25 **पार्किंग विकास हेतु व्यूह रचना :-**

पार्किंग प्रबंधन के महत्वपूर्ण अवयवों में से एक महत्वपूर्ण अवयव पार्किंग विकास हेतु व्यूह रचना का निर्धारण करना है। पार्किंग विकास हेतु निम्नानुसार व्यूह रचना अपनाये जाने की आवश्यकता है :-

7.25.1 **भू उपयोग एवं स्थल स्थिति अनुसार व्यूह रचना** :- विभिन्न प्रकार के भू उपयोग को देखते हुए यथोचित पार्किंग व्यूह रचना विकसित की जानी चाहिये। उदाहरणार्थ व्यावसायिक तथा CBD क्षेत्र में ऑन स्ट्रीट पार्किंग कुछ समय हेतु दी जा सकती हैं, वहीं मध्यम समय के लिए ऑफ स्ट्रीट पार्किंग दी जा सकती हैं। उपनगरीय अथवा आवासीय क्षेत्र में पार्किंग मांग को भवन निर्माण अनुज्ञा से नियंत्रित किया जा सकता है।

7.25.2 **ऑन एवं ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की विशेषताएँ** :- ऑन स्ट्रीट पार्किंग विकास की लागत कम होगी, वहीं ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की लागत अधिक होगी। ऑन स्ट्रीट पार्किंग की व्यवस्था में समय कम लगेगा, वहीं ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की व्यवस्था में अधिक समय लगता है। ऑन स्ट्रीट पार्किंग लघुकृत समय के लिए उपयोगी है वहीं ऑफ स्ट्रीट पार्किंग लघुकृत से लेकर लम्बे समय तक के लिए उपयोगी है।

7.25.3 ऑन स्ट्रीट पार्किंग का चयन :- ऑन स्ट्रीट पार्किंग के अनेक प्रकार हैं और इनका उपयोग ट्रैफिक पर दबाव कम करने के लिए किया जा सकता है, परन्तु इसका उपयोग निम्न परिस्थिति में ही स्वीकार्य होना चाहिये :-

स्वीकृति स्तर	ट्रैफिक घनत्व	विनिर्दिष्ट स्थान
नो स्टॉप	0.8 से ऊपर	प्रमुख चौराहा एवं मार्ग
नो पार्किंग	0.75 से अधिक	जोड़ मार्ग
समय नियंत्रित	स्वीकार्य 0.70 से कम होने पर	—
हर समय स्वीकार्य	0.70 से कम	—

7.25.4 निजी क्षेत्रों में भागीदारी की संभावना :- शहरों में पार्किंग का समुचित विकास शासकीय एवं निजी क्षेत्रों के बीच सामंजस्य न होने से रूका हुआ है। निजी क्षेत्र में ऑफ स्ट्रीट पार्किंग का चलन, शासकीय क्षेत्र में ऑन स्ट्रीट पार्किंग से प्रभावित होता है। अतः सार्वजनिक तथा निजी दोनों क्षेत्रों की सहभागिता का दोहन पार्किंग के विकास के उद्देश्य से होना चाहिए। पार्किंग के क्षेत्र में निजी क्षेत्रों की क्षमता उत्तरोत्तर वृद्धि हो रही है। निजी क्षेत्र ऑफ स्ट्रीट पार्किंग के विकास में न केवल वित्तीय सहयोग एवं संचालन करने में रुचि रखते हैं, बल्कि नवाचार मूलक I.T.S. प्रणाली को विकसित करने में भी रुचि रखते हैं। अतः निजी क्षेत्र के माध्यम से निवेश को बढ़ावा देकर उनकी विशेषज्ञता का लाभ उठाने की आवश्यकता है।

7.25.5 मूल्य निर्धारण ब्यूह रचना :- ऑन स्ट्रीट पार्किंग फीस का निर्धारण, अवैध पार्किंग को रोकने की दृष्टि से होना चाहिए। वहीं अधिकतम लाभ हो यह भी दृष्टिकोण होना चाहिए। इस हेतु पार्किंग के लिए नागरिकों की भुगतान करने की इच्छा (Willingness to Pay) का अध्ययन भी आवश्यक है। P.P.P. योजना पर भी विचार इस परीक्षण के बाद हो, कि पब्लिक सेक्टर तथा निजी क्षेत्र की क्या जिम्मेदारियां होनी चाहिये। ऑन स्ट्रीट पार्किंग से होने वाली आय से ऑफ स्ट्रीट पार्किंग विकसित किया जाना चाहिए। ऑन स्ट्रीट पार्किंग लघुकृत समय के लिए हो, ताकि पार्किंग स्थल का अधिकतम उपयोग हो सके। ऑफ स्ट्रीट पार्किंग लम्बे समय के लिए विकसित करना चाहिए। ऑफ स्ट्रीट पार्किंग में लम्बे समय तक पार्किंग करने वाले

वाहनों हेतु कम फीस रखी जा सकती है। इसी प्रकार मल्टीलेवल पार्किंग में उच्चतम प्लोर पर पार्किंग फीस कम रखी जा सकती हैं।

7.25.6 विधान :- व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु राज्य शासन द्वारा यातायात के विनियमन एवं विकास तथा पार्किंग हेतु बनाये गये नियम/स्वीकृत उपविधियों का यथावश्यक पालन सुनिश्चित किया जाना चाहिये, जिसके अनुसार शहर स्तर पर यातायात एवं पार्किंग प्रबंधन हेतु निर्देश जारी किये जाने की अधिकारिता शहर स्तरीय संस्था को होनी चाहिये। शहर स्तरीय संस्था द्वारा ही सशुल्क पार्किंग, नियंत्रित पार्किंग, यातायात नियमों में संशोधन हेतु नियमानुसार आवश्यक कार्यवाही की जानी चाहिये, जिससे स्थानीय आवश्यकता के अनुरूप नियमों के निर्माण एवं क्रियान्वयन में भी शहर के विभिन्न स्टेक होल्डर्स का समुचित सहयोग प्राप्त हो सके।

7.25.7 पार्किंग नियम/निर्देश एवं वाहन पंजीयन में अंतर्संबंध स्थापित करना :- विश्व के कई देशों में निजी वाहन क्रय करने/पंजीयन के समय निजी वाहन क्रेता को इस आशय का प्रमाण देना होता है, कि उसके पास वाहन हेतु स्वयं का पर्याप्त पार्किंग स्थल उपलब्ध है, जिसके आधार पर वाहन का पंजीयन किया जाता है। इस प्रकार के नियामक प्रावधान प्रदेश के शहरों में भी किये जाने चाहिये।

7.25.8 शारीरिक रूप से दुर्बल व्यक्ति को पार्किंग में प्राथमिकता देने का नियम :- विशेष आवश्यकताओं वाले वाहन चालकों इत्यादि को पार्किंग में प्राथमिकता देने संबंधी नियमों में प्रावधान रखा जाना चाहिये, ताकि पार्किंग नियमों के क्रियान्वयन के माध्यम से उनका विशेष ध्यान रखा जा सके एवं पार्किंग में उन्हें वरीयता दी जा सके।

7.25.9 सायकल एवं दो पहिया वाहनों को प्राथमिकता देने संबंधी नियम:- आगामी समय में अर्थात् आने वाले 10-20 वर्षों में मध्यम वर्गीय शहरों में मास ट्रांजिस्ट सिस्टम (रोड एवं रेल) के विकास की प्रचुर संभावना है। इन संभावनाओं को देखते हुए ऐसे पार्किंग स्थल विकसित किये जाने की आवश्यकता है, ताकि सायकल एवं दुपहिया वाहन चालक लोक परिवहन के टर्मिनल/स्टेशनों पर पार्क एवं राईड

व्यवस्था का उपयोग कर सके। इससे लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय बनाये जाने में सुविधा होगी।

(8) पार्किंग नीति विषयक प्रमुख मुद्दे (KEY ISSUES)

राज्य शहरी पार्किंग नीति के प्रमुख मुद्दे निम्नानुसार हैं :-

- 8.1 पार्किंग के महत्व संबंधी जागरूकता का अभाव :- पार्किंग नीति के क्रियान्वयन के लिये सर्वाधिक महत्वपूर्ण अवयव शहरी नागरिकों में, पार्किंग के प्रति जनजागरूकता का अभाव है। फलतः उनके द्वारा पार्किंग स्थलों का उपयोग न कर पार्किंग के लिये गैर चिन्हांकित स्थलों पर वाहन पार्क कर दिये जाते हैं। इसके अतिरिक्त वे नो-पार्किंग ज़ोन, नो-स्टॉपिंग ज़ोन एवं कन्ट्रोल्ड पार्किंग के क्रियान्वयन में अपेक्षानुरूप सहयोग नहीं करते हैं, जिससे पार्किंग नियमों/कार्ययोजना का समुचित क्रियान्वयन संभव नहीं हो पाता है। इनका सर्वाधिक मुख्य कारण नागरिकों को पार्किंग के महत्व से अनभिज्ञ होना है। अतः पार्किंग नीति के क्रियान्वयन के पूर्व नागरिकों को सूचना, शिक्षा, संचार गतिविधियों के माध्यम से पार्किंग के महत्व को समझाये जाने की आवश्यकता है, ताकि नागरिकों की पर्याप्त जागरूकता एवं जनसहभागिता से पार्किंग कार्ययोजना का समुचित क्रियान्वयन किया जा सके।
- 8.2 पार्किंग नीति का अभाव एवं प्रदेश के विभिन्न शहरों में पार्किंग संबंधी विभिन्न नियम/निर्देशों का प्रचलन :- वर्तमान में प्रदेश के लिये पार्किंग नीति नहीं होने से विभिन्न शहर अपने-अपने स्तर पर पार्किंग संबंधी उपविधि/निर्देशों को लागू कर रहे हैं, जिनमें समग्रता एवं पार्किंग हेतु स्थापित मान्य सिद्धांतों के अनुरूप कार्ययोजना का अभाव है। साथ ही ऐसी समन्वित कार्ययोजना भी उक्त शहरों में नहीं है, जिससे पार्किंग एवं यातायात में संलग्न एजेंसियों के मध्य पर्याप्त समन्वय की व्यवस्था एवं अनुभवों का आदान-प्रदान किया जाकर पार्किंग नियमों का क्रियान्वयन किया जा सके। इसके अतिरिक्त पार्किंग नीति न होने से उक्त शहरों में समेकित पार्किंग कार्ययोजना भी प्रचलित नहीं है। अतः उक्त समस्त उद्देश्यों की पूर्ति के लिये समस्त शहरों के लिये राज्य स्तरीय शहरी पार्किंग नीति का होना अत्यंत आवश्यक है, जिसके आधार पर शहरों के लिये नियम/उपनियम संधारित किये जाकर व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किया जा सके।
- 8.3 शहरों में आवश्यकता के अनुरूप पार्किंग स्थलों का अभाव एवं वर्तमान पार्किंग क्षमता के समुचित दोहन का अभाव :- शहरों में वर्तमान में व्यापक रूप से पार्किंग

कार्ययोजना एवं समुचित पार्किंग कार्य संस्कृति का अभाव है। फलतः वर्तमान पार्किंग स्थलों का पर्याप्त दोहन नहीं हो पा रहा है। साथ ही पार्किंग स्थलों का भी अभाव है, जिसे पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन एवं पार्किंग कार्ययोजना के निर्माण के माध्यम से समेकित अधोसंरचना का विकास एवं ऑन-स्ट्रीट पार्किंग को नियंत्रित कर तथा ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा देकर दूर किया जा सकता है।

- 8.4 **पार्किंग प्रबंधन संबंधी प्रभावी विनियमन का अभाव** :- शहर में सुगम यातायात सुनिश्चित करने के लिये पार्किंग अधोसंरचना में वृद्धि एवं अपेक्षित जनसहभागिता की आवश्यकता होती है, किन्तु उभय स्थिति के न होने तथा वर्तमान में निजी वाहनों की अनियंत्रित बढ़ोतरी से यातायात समस्या में बढ़ोतरी हो रही है। इसके अतिरिक्त पार्किंग प्रबंधन संबंधी प्रभावी विनियमन का न होना भी यातायात समस्या एवं पार्किंग समस्या के सर्वाधिक महत्वपूर्ण कारणों में से एक है। शहरों में पार्किंग प्रबंधन संबंधी प्रभावी विनियमन का अभाव होने से न केवल निजी वाहनों का अधिकांश समय पार्किंग स्थलों पर कब्जा रहता है, अपितु नियंत्रित पार्किंग के अभाव में निकायों के पार्किंग राजस्व में भी कमी आती है। अतः ऐसी पार्किंग नीति की आवश्यकता है, जिसके आधार पर विभिन्न शहर पार्किंग विनियमन हेतु प्रभावी उपबंधों का प्रयोग कर सुगम यातायात सुनिश्चित कर सके।
- 8.5 **शहरों के लिये समेकित पार्किंग कार्ययोजना का अभाव** :- प्रदेश के लिये शहरी पार्किंग नीति नहीं होने से विभिन्न शहर अपने-अपने अनुसार बनाये पार्किंग नियमों, पार्किंग निर्देशों/पार्किंग उपविधियों के माध्यम से पार्किंग प्रबंधन का कार्य सुनिश्चित कर रहे हैं, परन्तु उनमें समग्रता का अभाव है। अतः समेकित पार्किंग कार्ययोजना की आवश्यकता है। वर्तमान में प्रचलित कार्ययोजना में अन्य विभागों की भूमिका एवं उनसे समन्वय के संबंध में भी प्रावधान नहीं है, जिसके कारण शहरों के लिये एक समेकित कार्ययोजना का निर्माण अत्यंत आवश्यक है, जिसके आधार पर शहर अपनी आवश्यकताओं एवं अपनी स्थिति विशेष को देखते हुए समस्त संबंधित विभाग एवं जनसहभागिता से समुचित रूप से शहर में पार्किंग प्रबंधन एवं समुचित शहरी यातायात व्यवस्था सुनिश्चित कर सके।
- 8.6 **समुचित अधोसंरचना का अभाव** :- शहरों में पार्किंग कार्ययोजना के नहीं होने से पार्किंग हेतु समुचित अधोसंरचना का अभाव है। न केवल वर्तमान पार्किंग स्थलों की क्षमता में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता है, अपितु नये पार्किंग स्थलों का भी निर्माण किया जाना चाहिये, जिससे शहर की पार्किंग आवश्यकताओं की पूर्ति

सुनिश्चित की जा सके। इस संबंध में अधोसंरचना निर्माण हेतु शासकीय योजना के साथ-साथ PPP का भी यथा आवश्यक उपयोग किये जाने की आवश्यकता है।

- 8.7 समन्वित पार्किंग नीति एवं उसके क्रियान्वयन व विनियमन हेतु एकल उत्तरदायी संस्था का अभाव :- वर्तमान में शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को सुनिश्चित किये जाने हेतु अधिकारिता युक्त एकल एजेंसी का अभाव है, जिससे लोक परिवहन एवं यातायात से संबंधित विभिन्न कार्य, विभिन्न विभागों एवं एजेंसियों द्वारा सम्पादित किये जा रहे हैं। अतः आवश्यकता है, कि पार्किंग नीति के माध्यम से ऐसी समेकित एजेंसी का गठन किया जाये, जो शहर के पार्किंग कार्ययोजना निर्माण, क्रियान्वयन एवं उसके विनियम हेतु एकल रूप से उत्तरदायी हो, ताकि व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन एवं यातायात प्रबंधन शहरों में सुनिश्चित किया जा सके।
- 8.8 नगरीय निकायों में पार्किंग प्रबंधन संबंधी क्षमता का अभाव :- वर्तमान में विभिन्न शहरों में नगरीय निकाय, यातायात पुलिस जिला प्रशासन, निर्माण विभाग, पुलिस विभाग एवं परिवहन विभाग के सहयोग से पार्किंग एवं यातायात संबंधी कार्य सुनिश्चित किये जा रहे हैं। पार्किंग स्थलों का प्रबंधन सामान्यतः निजी ठेकेदारों द्वारा किया जा रहा है। परन्तु समस्त संबंधित विभागों में कार्यरत अधिकारियों/कर्मचारियों, ठेकेदार एवं उनके कर्मचारियों में पार्किंग प्रबंधन संबंधी मूल अवधारणा की जानकारी का अभाव है। अतः पार्किंग कार्ययोजना के समुचित क्रियान्वयन हेतु शहरों में पार्किंग एवं यातायात में संलग्न सभी अधिकारी/कर्मचारियों को पार्किंग प्रबंधन संबंधी क्षमतासंवर्धन कराया जाना पार्किंग नीति के महत्वपूर्ण विषयों में से एक है। फलतः पार्किंग से संबद्ध सभी क्रियान्वयन एजेंसी पार्किंग के समग्र अवधारणा से परिचित हो सके एवं तदनुसार बेहतर पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित कर सके।
- 8.9 पार्किंग प्रबंधन में विभिन्न विभागों की भूमिका एवं उनमें समन्वय का अभाव :- वर्तमान में शहरों में पार्किंग हेतु नगरीय निकाय, यातायात पुलिस, निजी ठेकेदार पुलिस प्रशासन एवं जिला प्रशासन के सहयोग से अपनी भूमिका का निर्वहन कर रहे हैं, परन्तु उक्त समस्त एजेंसियों के कार्यों के अधीक्षण, उनमें समन्वय सुनिश्चित किये जाने तथा सूचना का आदान-प्रदान किये जाने हेतु कोई व्यवस्था नहीं है। अतः एक विभाग/एजेंसी की प्राथमिकता दूसरे विभाग/एजेंसी से भिन्न होने से शहरों में समुचित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित नहीं हो पाता है। अतः समय की आवश्यकता है कि ऐसी पार्किंग प्रबंधन व्यवस्था अपनाई जाये, जिससे समस्त

विभाग एक कार्ययोजना के क्रियान्वयन के लिये समन्वित रूप से प्रयास करें, ताकि शहरों में सभी संबंधित विभागों के माध्यम से समेकित पार्किंग प्रबंधन सुचारु रूप से क्रियान्वित किया जा सके।

- 8.10 **पार्किंग प्रबंधन में सीमित तकनीक का उपयोग** :- वर्तमान में विकसित देशों में पार्किंग प्रबंधन हेतु नई-नई तकनीकों का उपयोग जैसे हैण्ड हेल्ड पार्किंग डिवाइस (HHPD), डिजिटल पार्किंग डिस्प्ले सिस्टम (DPDS), TIMCC, SMS के माध्यम से पार्किंग संबंधी जानकारी एवं आंकड़ों को समेकित करने के लिये सर्वर आधारित अद्यतन तकनीक का उपयोग किया जा रहा है। प्रदेश में भी इनके उपयोग पर विचार किया जाना चाहिये। इससे न केवल राजस्व में अभिवृद्धि, अनियंत्रित पार्किंग पर रोक व वाहनों की सुरक्षा में वृद्धि होगी, अपितु पार्किंग आंकड़ें एवं जानकारी प्राप्त करना अत्यंत सरल हो जायेगा, जिससे नगरीय निकायों/क्रियान्वयन एजेंसी को आगामी वर्षों में पार्किंग कॉन्ट्रैक्ट हेतु ऑफसेट प्राईज तय करने में सहायता मिलेगी। अतः प्रदेश की पार्किंग नीति के माध्यम से शहरों में सीमित तकनीक के स्थान पर अद्यतन तकनीकी आधारित सम्यक पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किये जाने का प्रावधान शहरों की पार्किंग कार्ययोजना में किया जाना अत्यंत आवश्यक है।
- 8.11 **आवश्यकतानुसार सार्वजनिक-निजी भागीदारी का अभाव** :- वर्तमान में शहरों में न केवल पार्किंग स्थलों की कमी है, अपितु विद्यमान पार्किंग स्थलों का भी समुचित दोहन नहीं होने से पार्किंग एवं यातायात की समस्या बनी हुई है। अतः समस्त शहरों को न केवल विद्यमान स्थलों के प्रबंध एवं क्षमता में अभिवृद्धि करनी होगी, अपितु उनके सीमित वित्तीय स्रोत को देखते हुए नये स्थल चिन्हांकित कर सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से पार्किंग स्थलों का विकास करना होगा। ताकि वर्तमान आवश्यकता एवं उपलब्ध व्यवस्था के बीच की खाई को दूरी किया जा सके।
- 8.12 **लोक परिवहन व्यवस्था का अभाव** :- पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन के लिये आवश्यक है कि लोक परिवहन व्यवस्था के माध्यम से शहर के समस्त क्षेत्रों का जुड़ाव सुनिश्चित किया जाये एवं शहर के समस्त क्षेत्रों विशेषकर CBD एवं पार्किंग स्थल से मुख्य बाजार तक पहुंचने हेतु लोक परिवहन की उपलब्धता हो, अन्यथा पार्किंग नीति के महत्वपूर्ण उपबंध जैसे विभेदक पार्किंग दरों का लिया जाना, नियंत्रित पार्किंग को बढ़ावा, ऑन स्ट्रीट पार्किंग के स्थान पर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग

को बढ़ावा दिया जाना संभव नहीं होगा। अतः पार्किंग नीति एक ओर जहाँ लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढीकरण में सहायक है, वहीं दूसरी ओर पर्याप्त लोक परिवहन व्यवस्था से पार्किंग नीति का समुचित क्रियान्वयन भी सुनिश्चित होता है।

- 8.13 **युक्तियुक्त पार्किंग दरों का अभाव** :- वर्तमान में शहरों में पार्किंग की दरें अत्यंत कम हैं। साथ ही व्यस्ततम क्षेत्रों में भी कन्ट्रोल्ड पार्किंग अर्थात् समयावधि आधारित पार्किंग दरें अधिरोपित नहीं की जा रही है। इसके अतिरिक्त वर्तमान अधिरोपित दर पार्किंग हेतु प्रयुक्त बहुमूल्य नगरीय भूमि के वास्तविक मूल्य के सापेक्ष भी निर्धारित नहीं किये गये हैं। इससे न केवल निकायों को कम राजस्व प्राप्त होता है, अपितु निजी वाहनों की अनियंत्रित वृद्धि को रोकने में भी प्रचलित पार्किंग दर कारगर नहीं है। अतः सुव्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु विभेदक पार्किंग दरों का निर्धारण किया जाना अत्यंत आवश्यक है।
- 8.14 **पार्किंग अधोसंरचना के विकास एवं विनिर्माण हेतु संसाधनों की कमी (विशेषकर ऑफ स्ट्रीट बहुमंजिला पार्किंग निर्माण)** :- वर्तमान में प्रदेश के नगरीय निकायों की वित्तीय स्थिति इतनी सुदृढ नहीं है, साथ ही शहरों में PPP आधारित कार्य संस्कृति भी व्यापक रूप से लागू नहीं की जा सकी है। अतः पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु सर्वाधिक महत्वपूर्ण आवश्यकता, पार्किंग अधोसंरचना के विकास एवं निर्माण हेतु वित्तीय संसाधनों की उपलब्धता है। विशेषकर, ऑफ स्ट्रीट पार्किंग के लिये निर्मित बहुमंजिला पार्किंग स्थलों के निर्माण एवं प्रबंधन हेतु वित्तीय संसाधनों की विशेष आवश्यकता है। इस अनुक्रम में भी राज्य शहरी पार्किंग नीति के विविध उपबंधों का क्रियान्वयन किया जाना आवश्यक है।
- 8.15 **नगरीयकरण के परिप्रेक्ष्य में पार्किंग अधोसंरचना के विकास हेतु स्थलों का अभाव**:- वर्तमान में नगरीयकरण की दर में हो रही वृद्धि से शहरों की भूमियों के मूल्यों में अनपेक्षित वृद्धि हुई है। अतः शहरों में विशेषकर व्यस्ततम इलाकों में रिक्त स्थानों के अभाव होने से शहर की आवश्यकतानुरूप पार्किंग अधोसंरचना का विकास किया जाना संभव नहीं हो पाता है। फलतः पार्किंग अधोसंरचना के विकास हेतु संबंधित निकायों को स्थल चिन्हांकित एवं यथावश्यक अर्जित किये जाने की आवश्यकता होगी, ताकि शहर की पार्किंग आवश्यकताओं की पूर्ति की जा सके।
- 8.16 **पार्किंग नियमों के उल्लंघन पर न्यूनतम शास्ति/दण्ड की अनिश्चितता** :- वर्तमान में प्रदेश के समस्त शहरों में पार्किंग नियम एवं यातयात नियमों के उल्लंघन पर अधिरोपित शास्ति शुल्क की दर अत्यंत कम है, साथ ही दण्ड की अनिश्चितता होने

से कई मर्तबा पार्किंग एवं यातायात नियमों के उल्लंघन पर भी शास्ति अधिरोपित नहीं हो पाती। अतः आवश्यक है कि पार्किंग के उल्लंघन पर युक्ति-युक्त शास्ति/शुल्क अधिरोपित किये जाने के कड़े प्रावधान हों। साथ ही पार्किंग एवं यातायात के उल्लंघन पर क्रियान्वयन एजेंसी के माध्यम से दण्ड सख्ती से वसूलने की कार्यवाही की जाये, ताकि शहर में व्यवस्थित पार्किंग संस्कृति का विकास हो सके।

- 8.17 पार्क एण्ड राईड कार्य योजना का क्रियान्वयन :- पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन के लिये आवश्यक है, कि पार्किंग स्थल से CBD/मुख्य बाजार तक पहुँच हेतु लोक परिवहन के साधन उपलब्ध हों, साथ ही बस टर्मिनल एवं बस कॉरीडोर के आसपास यातायात घनत्व को देखते हुए भी पार्किंग स्थलों पर पार्क एवं राईड की व्यवस्था होनी चाहिये, ताकि पार्किंग स्थलों का समुचित दोहन हो सके एवं CBD इत्यादि स्थलों पर यातायात के घनत्व में अपेक्षित कमी की जा सके।
- 8.18 निजी वाहन, विशेषकर दो पहिया एवं चार पहिया वाहनों की संख्या में अनियंत्रित बढ़ोतरी :- सुगम यातायात को प्रभावित करने वाले कारकों में महत्वपूर्ण कारक शहरों में निजी वाहन की संख्या में अनियंत्रित बढ़ोतरी है। अतः न केवल ऐसे पार्किंग उपबंधों को क्रियान्वित किये जाने की आवश्यकता होगी, जिससे निजी वाहनों की संख्या में कमी की जा सके, अपितु राज्य शासन द्वारा ऐसे उपबंध जैसे- निजी वाहनों के क्रय पर लोक परिवहन एवं यातायात शुल्क अधिरोपित करने इत्यादि बनाये जाये, जिससे निजी वाहनों की संख्या में कमी आये एवं सुगम यातायात सुनिश्चित हो सके।
- 8.19 नियत भूमि उपयोग से भिन्न कार्यों के लिये भूमि का उपयोग :- शहरों में जिन कार्यों के लिये भूमि उपयोग निर्धारित होता है, उससे भिन्न विशेषकर, व्यावसायिक कार्यों के लिये भूमि का उपयोग किया जाता है, जिससे स्थान विशेष में वाहनों की संख्या में बढ़ोतरी हो जाती है। अतः नगरीय निकायों को, भूमि उपयोग के उल्लंघन को रोकने के लिये कठोर प्रावधान करने चाहिये तथा भूमि उपयोग से भिन्न उपयोग किये जाने को सख्ती से प्रतिबंधित किया जाना चाहिये। जिन भूमियों का नियत भूमि उपयोग से भिन्न उपयोग किया जा रहा है, उनके निर्माण क्षेत्रफल के आधार पर लोक परिवहन एवं यातायात शुल्क अधिरोपित किया जाना चाहिये, जिससे न केवल भूमि उपयोग में परिवर्तन रूक सकेगा, अपितु निकायों को अतिरिक्त राजस्व प्राप्त हो सकेगा व यातायात समस्या में भी कमी आयेगी।

8.20 निजी वाहनों द्वारा बहुमूल्य पार्किंग स्थलों पर कब्जा :- वर्तमान में पार्किंग स्थल में कन्ट्रोल पार्किंग नहीं होने तथा विभेदक पार्किंग दरों एवं भूमि के मूल्य के सापेक्ष पार्किंग दरों का निर्धारण नहीं किये जाने से लंबे समय तक निजी वाहन, पार्किंग स्थलों पर खड़े रहते हैं। फलतः उन स्थानों का उपयोग अन्य वाहनों द्वारा नहीं किया जा सकता है। अतः पार्किंग नीति के माध्यम से ऐसे उपबंध लागू किया जाना आवश्यक है, जिससे पार्किंग स्थलों पर निजी वाहनों के अनियंत्रित कब्जे पर अंकुश लगाया जा सके एवं निकायों के राजस्व में वृद्धि की जाकर समुचित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किया जा सके।

(9) शहरी पार्किंग निधि (City Level Dedicated Urban Transport Fund, C-DUTF) का गठन, निधि का व्ययन/इसके उपयोग :-

राज्य शहरी पार्किंग नीति के सुचारु क्रियान्वयन हेतु यथा— पार्किंग अधोसंरचनाओं के विकास, पार्किंग विषयक आवश्यक सर्वे, DPR/कार्य योजना तैयार किये जाने एवं आवश्यक संसाधनों की व्यवस्था हेतु City Level Dedicated Urban Transport Fund (C-DUTF) का गठन किया जाना प्रस्तावित है। C-DUTF में शहरी लोक परिवहन के संचालन एवं लोक परिवहन के आनुषंगिक स्रोत यथा पार्किंग अनुबंध से प्राप्त राशि संग्रहित की जायेगी। C-DUTF के आय के पृथक-पृथक स्रोतों को पृथक मद में दर्शित किया जायेगा एवं व्यवस्था विशेष यथा— विज्ञापन, State Level Dedicated Urban Transport Fund (S-DUTF), Transit Oriented Development (TOD) इत्यादि से प्राप्त राशि का उपयोग सामान्यतः संबंधित व्यवस्था हेतु किया जायेगा, किन्तु आवश्यकता होने पर C-UMTC के अनुमोदन उपरांत एक मद की राशि दूसरे मद में भी लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारु संचालन एवं विनियमन हेतु उपयोग की जा सकेगी। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि S-UMTC के अनुमोदन अनुसार संबंधित शहर विशेष के लोक परिवहन से संबंधित अधोसंरचनाओं/सुविधाओं यथा—सड़क निर्माण, बस टर्मिनल निर्माण, अंतर्राज्यीय, अंतर्जिला, अंतर्शहरी बस स्थानक निर्माण, फ्लाई ओवर निर्माण, ओवर ब्रिज, अण्डर ब्रिज, फुट ओवर ब्रिज (FOB) स्काई वॉक एवं ट्रेफिक एवं ट्रांसपोर्ट सर्वे हेतु, शहर विशेष के लिये अंतर्राष्ट्रीय एजेंसी/भारत सरकार या मध्यप्रदेश शासन से मिलने वाली राशि शहरी पार्किंग निधि अर्थात् C-UDTF में जमा की जा सकेगी तथा इसका व्ययन C-UMTC के निर्देशानुसार उनके द्वारा निर्धारित कार्ययोजना के अनुसार संबंधित निर्माण एजेंसी या यथावश्यक विशेषज्ञतायुक्त विभाग/एजेंसी के माध्यम से क्रियान्वयन किया जा सकेगा। C-

DUTF के व्ययन के संबंध में C-UMTC का अनुमोदन आवश्यक होगा। यथा आवश्यकता, C-UMTC राशि के व्ययन के संबंध में नियम/निर्देश जारी कर सकेगी।

(10) शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु रणनीति (STRATEGY FOR REALIZING THE POLICY OBJECTIVES) :-

10.1 पार्किंग दरों का युक्तियुक्तकरण :- राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के प्रावधान अनुसार पार्किंग स्थल में प्रयुक्त बहुमूल्य नगरीय भूमि के वास्तविक दर अर्थात् कलेक्टर गाईड लाईन के आधार पर पार्किंग दरों का निर्धारण किये जाने के निर्देश हैं, अर्थात् पार्किंग स्थल की भूमि के मूल्य के समानुपातिक रूप से पार्किंग दर निर्धारित किये जाने की आवश्यकता होगी, ताकि बहुमूल्य नगरीय भूमि के मान से क्रियान्वयन एजेंसी से अपेक्षित राजस्व प्राप्त हो सके। इस प्रकार शहर के व्यस्ततम इलाकों में पार्किंग की दर अधिक होगी एवं शहर के सीमावर्ती इलाकों में या कम घने क्षेत्रों में सामान्यतः पार्किंग दरें कम होगी, जिससे युक्तियुक्त पार्किंग दर होने से न केवल निजी वाहनों के उपयोग में कमी आयेगी, अपितु लोक परिवहन के उपयोग में वृद्धि होगी। पार्किंग दरें निर्धारण हेतु निम्नानुसार मानक निर्धारित किये जा सकते हैं :-

- ❖ **भूमि का मूल्य :-** पार्किंग दर बहुमूल्य नगरीय भूमि के वास्तविक मूल्य के सापेक्ष निर्धारित की जानी चाहिये।
- ❖ **पार्किंग की समयावधि :-** पार्किंग स्थलों के अधिकतम दोहन सुनिश्चित किये जाने एवं सुगम यातायात के अनुक्रम में यह आवश्यक है, कि अधिक यातायात घनत्व वाले क्षेत्रों में नियंत्रित पार्किंग लागू की जाये, जिसके अनुसार पार्किंग समयावधि में वृद्धि होने पर टेलीस्कोपिक दर से पार्किंग दरें अधिरोपित किये जाने के प्रावधान हों।
- ❖ **कंजेशन चार्ज :-** अधिक यातायात घनत्व के क्षेत्रों में कंजेशन चार्ज का अधिरोपण भी सुगम यातायात सुनिश्चित किये जाने हेतु एक महत्वपूर्ण विनियामक उपबंध है। विश्व के कई प्रमुख शहरों में युक्तियुक्त कंजेशन दरें अधिरोपित कर यातायात समस्या को हल करने में सफलता प्राप्त की गई है, साथ ही वास्तविक उपयोगकर्ता द्वारा ही पार्किंग स्थलों का उपयोग किये

जाने से पार्किंग स्थलों का समुचित एवं युक्ति-युक्त दोहन संभव हो सकता है।

❖ वाहन का आकार-प्रकार :- वाहनों के आकार-प्रकार के आधार पर पार्किंग दरें निर्धारित की जानी चाहिये। उदाहरणतः व्यावसायिक वाहन, लम्बरी वाहन एवं बड़े वाहनों पर अधिक पार्किंग दर अधिरोपित की जानी चाहिये एवं सामान्य, छोटे वाहन, ईको-फ्रेंडली वाहन एवं लोक परिवहन के साधनों इत्यादि पर कम पार्किंग दरें अधिरोपित की जानी चाहिये।

❖ पार्किंग की दर लोक परिवहन के न्यूनतम दर से अधिक होना चाहिये :- राज्य शहरी पार्किंग नीति का महत्वपूर्ण उद्देश्य लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना है। इसके अनुक्रम में यह आवश्यक है कि पार्किंग की दरें लोक परिवहन के साधनों के न्यूनतम दर से अधिक होनी चाहिये, ताकि नागरिकों द्वारा लोक परिवहन व्यवस्था का अधिकाधिक उपयोग किया जा सके एवं उपलब्ध पार्किंग स्थलों का यथोचित दोहन सुनिश्चित हो सके।

10.2 पार्किंग कार्य योजना में प्राथमिकता का निर्धारण :- शहरी पार्किंग नीति, विशेष उद्देश्यों को ध्यान में रखकर बनाई जा रही है, जिसके माध्यम से न केवल NMV व पैदल यात्रियों को प्राथमिकता मिले, अपितु शहरों में होने वाली दुर्घटनाओं को कम किया जा सके, साथ ही निजी वाहनों की संख्या में कमी भी हो। अतः पार्किंग कार्ययोजना में निम्नानुसार प्राथमिकता का निर्धारण किया जाना चाहिये :-

❖ शारीरिक रूप से विकलांग, क्षेत्र के रहवासी, कम समय हेतु आने वाले आगंतुक, व्यावसायिक वाहन एवं लंबे समय हेतु पार्क वाहन (क्षेत्र विशेष में कार्यरत) को प्राथमिकता दिया जाना चाहिये।

❖ सड़कों में दुर्घटना को रोकने के लिये तथा पद यात्रियों के लिये सुरक्षा उपलब्ध कराने हेतु अवैध पार्किंग को रोका जाकर, पद यात्रियों एवं सायकिल सवारों के लिये अतिरिक्त जगह/पृथक लेन का प्रबंध किया जाना चाहिये।

❖ सशुल्क पार्किंग को बढ़ावा देकर, निजी वाहनों के उपयोग की प्रवृत्ति को निरुत्साहित करना चाहिये, इससे न केवल पार्किंग स्थलों का बेहतर उपयोग सुनिश्चित हो सकेगा, अपितु पार्किंग के माध्यम से राजस्व में भी वृद्धि होगी।

- ❖ यातायात नियमों का पालन न करने व अवैध पार्किंग करने की दशा में वसूली जाने वाली राशि तथा पार्किंग फीस से प्राप्त हाने वाली राजस्व आय का उपयोग पार्किंग स्थलों के बेहतर प्रबंधन तथा नये पार्किंग स्थलों के निर्माण से सुगम यातायात सुनिश्चित करने में किया जाना चाहिये।
- ❖ ऑन स्ट्रीट (विशेष स्थिति में, आवश्यकता होने पर) तथा ऑफ स्ट्रीट पार्किंग सुविधा को PPP (जन निजी भागीदारी) पद्धति से विकसित करना।

10.3 वाहन पंजीयन को निजी पार्किंग स्थल उपलब्धता से जोड़ना :- निजी वाहन क्रय करते समय निजी वाहन क्रेता को वाहन के पंजीयन के समय इस आशय का प्रमाण पत्र देना चाहिये, कि उसके पास स्वयं का पार्किंग स्थल है। स्वयं का पार्किंग स्थल नहीं होने से वाहन का पंजीयन नहीं किया जा सकेगा। इस प्रकार के बिना पार्किंग स्थल के वाहन क्रय करने की प्रवृत्ति पर रोक लग सकेगी।

10.4 पार्किंग योजना हेतु रूपांकन प्रक्रिया :- राज्य शहरी पार्किंग नीति का सर्वाधिक महत्वपूर्ण अवयव पार्किंग मास्टर प्लान/पार्किंग कार्य योजना का निर्माण है, जो पार्किंग योजना के डिजाईन हेतु क्रमिक चरणों के अध्ययनों के पश्चात तैयार किया जाता है। रूपांकन प्रक्रिया में निम्नानुसार क्रम सम्मिलित किया जाना अपेक्षित है :-

10.4.1 प्रथम चरण – वर्तमान परिस्थिति का आंकलन :- इसके अंतर्गत सर्वप्रथम यातायात/पार्किंग संबंधी समस्याग्रस्त क्षेत्रों को चिन्हित किया जाता है तथा मांग एवं उपलब्धता के आधार पर पार्किंग आपूर्ति की सूची तैयार की जाती है, जिसमें ऑन स्ट्रीट, ऑफ स्ट्रीट, शासकीय तथा निजी पार्किंग, प्रतिबंध (उदाहरणतः समय, दिन, अवधि, निजी), निजी/सार्वजनिक यातायात, माल वाहनों के समय प्रवेश पर प्रतिबंध तथा अल्पावधि से दीर्घावधि तक पार्किंग उपलब्धता सम्मिलित होती है। इसके अतिरिक्त क्षेत्र विशेष में आक्यूपेंसी एवं पार्किंग अवधि के आधार पर वर्तमान परिस्थिति हेतु आवश्यक पार्किंग आवश्यकताओं का आंकलन किया जाता है।

10.4.2 द्वितीय चरण – शहर की पार्किंग योजना का निर्माण :- इस चरण में साधन की उपलब्धता जैसे- अधोसंरचना की उपलब्धता एवं अतिरिक्त अधोसंरचना की आवश्यकता, भवन निर्माण अनुज्ञा नियमन में पार्किंग स्थल हेतु युक्तियुक्त प्रावधान किये जाने, लोक परिवहन की उपलब्धता एवं पार्किंग में अंतर्संबंध स्थापित कर, पार्क एंड राईड सुविधा उपलब्ध कराना तथा नियमों का यथोचित पालन एवं आवश्यक मानव शक्ति एवं साधन उपलब्ध कराया

जाकर, भवन निर्माण नियमन, आवासीय एवं व्यावसायिक उपयोगकर्ता हेतु पार्किंग विषयक विशेष प्रावधान (पार्किंग परमिट, सीजन पार्किंग टिकट, अस्थाई छूट), पार्किंग मांग एवं यातायात मांग प्रबंधन को प्रभावित करने वाले तत्व (मार्किंग एवं सकेंतक, पार्किंग अवधि नियमन, लोक परिवहन व्यवस्था का सुदृढीकरण, पार्क एण्ड राईड सुविधा को बढ़ावा) नियमों का सख्ती से पालन तथा पार्किंग मार्गदर्शक पद्धति का उपयोग कर शहर की पार्किंग योजना तैयार की जा सकती है। इसके अतिरिक्त आईटीएस के माध्यम से पार्किंग प्रबंधन किये जाने की व्यवस्था पार्किंग प्लान में होनी चाहिये, जिससे इलेक्ट्रॉनिक डिस्प्ले बोर्ड के माध्यम से तथा इंटरनेट या मोबाईल से यातायात संबंधी सूचना प्रदाय की जा सके। यातायात की सुचारु व्यवस्था हेतु टीआईएमसीसी (ट्रैफिक इंफॉर्मेशन मैनेजमेंट एण्ड कंट्रोल सेन्टर) की स्थापना किया जाना चाहिये, जिससे पार्किंग स्थल उपलब्धता की स्थिति शुल्क संग्रहण, शासकीय अधिरोपण की जानकारी एमआईएस के माध्यम से आसानी से प्राप्त की जा सके।

10.4.3 तृतीय चरण – युक्तियुक्त वैधानिक उपायों का चयन :- रूपांकन प्रक्रिया के तृतीय चरण में युक्तियुक्त वैधानिक उपायों का चयन किया जाता है, जिसके अंतर्गत मुख्यतः शहर में पार्किंग विनियमन सुनिश्चित कर युक्तियुक्त पार्किंग कार्ययोजना का निर्धारण किया जाता है। इसके अंतर्गत शहर में नो पार्किंग जोन, पार्किंग नियमों का क्रियान्वयन, प्रतिबंधित समयावधि, आवास पार्किंग योजना, सशुल्क पार्किंग, पार्क एवं राईड योजना तथा मोबिलिटी मैनेजमेंट का निर्धारण किया जाकर शहर के लिये युक्तियुक्त पार्किंग उपायों का चयन किया जाता है।

10.4.4 चतुर्थ चरण :-

(1) **पार्किंग मानकों के आधार पर पार्किंग उपायों का नियोजन :-** पार्किंग उपायों का नियोजन पार्किंग मानकों को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिये। इस संबंध में विभिन्न परिवहन एवं यातायात सर्वे के उपरांत ऑन-स्ट्रीट पार्किंग हेतु RITES - 1998 के माध्यम से निम्नानुसार मानकों की अनुशंसा की गई है—

❖ ऐसे मार्ग जिनका कैरियज वे 7 मीटर से कम हो, उन पर ऑन स्ट्रीट पार्किंग प्रतिबंधित किया जाना चाहिये।

- ❖ ऐसी सड़कों पर ऑन साइट पार्किंग की अनुमति नहीं दी जाना चाहिये, जहां पर घनत्व क्षमता, V/C (Volume/Capacity) अनुपात 0.8 से ज्यादा हों, अथवा वाहनों की औसत स्पीड 15 प्रतिकिलोमीटर प्रतिघण्टे से कम हो।
 - ❖ सड़कों के चौराहों एवं यातायात की दृष्टि से समस्याग्रस्त स्थानों या अधिक यातायात घनत्व के स्थानों को ऑन-स्ट्रीट पार्किंग से मुक्त रखना चाहिये।
 - ❖ बस स्टॉप के पास यथाआवश्यक कर्ब साइड की लंबाई रखकर ही पार्किंग स्थल बनाये जाने चाहिये।
 - ❖ बस स्टॉप में अनिवार्यतः बस-बे की व्यवस्था होनी चाहिये।
 - ❖ फुटपाथ अथवा पद यात्रियों के लिये नियत कॉरीडोर में पार्किंग पूर्णतः प्रतिबंधित होनी चाहिये।
 - ❖ CBD/मुख्य बाजार इत्यादि में अन्य कोई उपाय नहीं होने की दशा में सड़क के साइड में ऐसी पार्किंग व्यवस्था की जा सकती है, जिससे अलग-अलग दिनों में सड़क के अलग-अलग साइड पर पार्किंग हो सके।
 - ❖ इसके अतिरिक्त इन्टर सेक्शन/चौराहों पर रंगीन पेवमेन्ट के माध्यम से पार्किंग को प्रतिबंधित किया जा सकता है। साथ ही पदयात्री कॉरीडोर में स्ट्रीट फर्नीचर के माध्यम से तथा रोड किनारे छोटे-छोटे खम्बे लगाये जा सकते हैं, जिससे भी वाहनों का आना सड़क किनारे प्रतिबंधित हो सके, के माध्यम से भी ऑन-स्ट्रीट पार्किंग को रोका जा सकता है।
- (2) पार्किंग डिजाइन के आधार – पार्किंग योजना के क्रियान्वयन के दौरान तथा पार्किंग अधोसंरचना के निर्माण के पूर्व निम्न बिन्दुओं को ध्यान में रखा जाना चाहिये :-
- ❖ क्या लोक परिवहन के साधनों एवं पदयात्री कॉरीडोर को प्रोत्साहित करने के लिये ऑन स्ट्रीट पार्किंग हेतु उपलब्ध जगह सीमित है ?
 - ❖ क्या ऑन स्ट्रीट पार्किंग क्षेत्रफल को कम किये जाने के समानुपातिक ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग क्षेत्रफल में वृद्धि की जा रही है ?
 - ❖ क्या सार्वजनिक ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की जगह गंतव्य से सुविधाजनक पैदल दूरी पर है ? (लघुकृत पार्किंग हेतु समय 04 घण्टे से कम स्वीकार्य, सुविधाजनक, पैदल दूरी 500 मीटर से अधिक दूरी पर नहीं होना चाहिये)।
 - ❖ क्या पार्किंग के उपयोग में रहवासी एवं कम समय की पार्किंग को वरीयता दी गई ? (वाहन उपयोगकर्ता को पार्किंग स्थलों में पार्किंग की अनुमति इस शर्त

पर दी जानी चाहिये कि पार्किंग स्थल के रहवासी एवं कम समय के पार्किंग प्रभावित न हो।)

- ❖ क्या पार्किंग योजना के अंतर्गत शहर की परिस्थिति एवं आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए अनुकूल जोनों में विभक्त कर नियंत्रित किये जाने के प्रावधान हैं ? अधिकतम नियंत्रण उन पार्किंग जोन एवं पार्किंग क्षेत्रों में होनी चाहिये, जहां उच्चतम पार्किंग घनत्व हो।
- ❖ क्या ऑन स्ट्रीट पार्किंग पर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की तुलना में ज्यादा नियंत्रण व ज्यादा शुल्क अधिरोपित किया जा रहा है ?
- ❖ क्या पार्किंग नियंत्रण को लागू करने के लिये पर्याप्त प्रभावी/प्रभावशील नियम है ?

10.5 बहुमंजिला भवनों/नयी बसाहट हेतु पार्किंग के संबंध में पूर्व शर्त विषयक

प्रावधान :-

10.5.1 निश्चित क्षेत्रफल का पार्किंग स्थल के रूप में चिन्हांकन :- समस्त बहुमंजिला इमारतों (आवासीय/संस्थागत/व्यावसायिक) के लिये यह अनिवार्य प्रावधान किया जाना चाहिये, कि डेवलपर बिल्टअप क्षेत्रफल का एक निश्चित भाग पार्किंग क्षेत्र के लिये प्रावधानित करेगा। उदाहरणतः प्रत्येक 1000 फीट क्षेत्रफल के लिये 350-400 वर्गफीट भूमि आरक्षित किये जाने के निर्देश या शहर विशेष की आवश्यकतानुरूप संबंधित परिषद द्वारा पार्किंग क्षेत्रफल का बिल्टअप एरिया के विरुद्ध अनुपात निर्धारित किया जा सकता है।

10.5.2 आगन्तुक/लोक परिवहन वाहन तथा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिये अतिरिक्त पार्किंग क्षेत्रफल की व्यवस्था :- बहुमंजिला इमारतों में कुल पार्किंग स्थल का 20 प्रतिशत एरिया आगंतुक या सामुदायिक समारोह/लोक परिवहन वाहनों एवं शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिये आरक्षित किया जाना चाहिये, जिसका उपयोग उक्त श्रेणी के व्यक्ति/वाहन आसानी से कर सकें।

10.5.3 पार्किंग उल्लंघन की पहचान के लिये अनिवार्यतः तकनीक का उपयोग :- समस्त बहुमंजिला इमारतों के लिये बिल्डर/डेवलपर के लिये यह अनिवार्य होना चाहिये, कि वे संबंधित निकाय/परिषद से भवन पूर्णता प्रमाण पत्र प्राप्त करने हेतु आवेदन प्रस्तुत करने के समय भवन का 3-डी वीडियो

प्रस्तुत करें। यह वीडियो पार्किंग क्षेत्रफल का उल्लंघन रोकने हेतु आधारभूत जानकारी के रूप में उपयोग किया जा सकेगा व जब कभी डेवलपर द्वारा पश्चात में व्यावसायिक उद्देश्यों हेतु या किसी अन्य उद्देश्य के अनुक्रम में आरक्षित पार्किंग स्थलों का रूपांतरण किया जाता है तो उस दशा में उक्त वीडियो के आधार पर उल्लंघित क्षेत्रफल का आंकलन किया जा सकेगा। साथ ही बिल्डर/रहवासी कल्याण संघ इत्यादि के लिये यह भी अनिवार्य होगा कि प्रत्येक दो वर्ष में इस आशय का प्रमाण पत्र नगरीय निकाय को प्रस्तुत करें, कि आरक्षित पार्किंग स्थल का उपयोग अन्य कार्यों के लिये नहीं किया गया है।

10.5.4 आवंटित पार्किंग स्थलों के दुरुपयोग पर शास्ति :- नगरीय निकायों/साधिकार परिषदों द्वारा आरक्षित पार्किंग स्थल के दुरुपयोग पर शास्ति अधिरोपित किये जाने के प्रावधान लागू किये जाने चाहिये। शहरों में पार्किंग के स्थल के दुरुपयोग की बढ़ती हुई घटनाओं को हतोत्साहित करने के लिये प्रति वर्गफीट प्रत्येक माह रूपये 100 की शास्ति या जैसा साधिकार परिषद/नगरीय निकाय उचित समझे, शहर विशेष की स्थिति सापेक्ष शास्ति अधिरोपण दर का निर्धारण कर सकते हैं। भवन अनुज्ञा प्रावधान में पार्किंग स्थल का भिन्न उपयोग करने की दशा में पार्किंग स्थल को मूलरूप में लाये जाने के अधिकार भी साधिकारता प्राप्त परिषद को होगा।

10.6 बहुमंजिला पार्किंग/ऑफ साईट पार्किंग विषयक प्रावधान : -

10.6.1 बहुमंजिला पार्किंग स्थलों में पार्क एण्ड राईड की सुविधा उपलब्ध कराना :- बहुमंजिला पार्किंग स्थलों के प्रबंधक के लिये यह आवश्यक होगा कि वे पार्किंग कॉम्प्लेक्स से सिटी सेंटर या मार्केट/मुख्य बाजार तक जाने के लिये नागरिकों को इको फ्रेंडली पार्क एण्ड राईड की सुविधा जैसे—साईकिल रिक्शा, ई-रिक्शा अथवा बैटरी चलित वाहन की सुविधा उपलब्ध कराये। पार्किंग शुल्क में ही मुख्य बाजार तक लाने ले जाने का चार्ज भी सम्मिलित रहेगा। इससे न केवल व्यस्ततम क्षेत्रों में यातायात व्यवस्था का निराकरण होगा अपितु लोगों को रोजगार भी प्राप्त होगा।

10.6.2 मल्टी लेवल पार्किंग में पार्क एण्ड राईड के लिये समर्पित (Dedicated) स्थल का प्रावधान :- मल्टी लेवल पार्किंग में पार्क एण्ड राईड के लिये पृथक स्थान आरक्षित होना चाहिये, जिसमें साईकिल रिक्शा, ई-रिक्शा इत्यादि को

पार्क किया जा सके एवं यथावश्यक उनकी मरम्मत भी की जा सके। उक्त विशेष पार्किंग स्थलों में मूलभूत सुविधाएँ यथा पेयजल, प्रसाधन व्यवस्था होना भी अनिवार्य है।

- 10.6.3 अतिरिक्त लागत पर वॉलेट पार्किंग की व्यवस्था :- सघनतम सीबीडी/मुख्य बाजारों में शुल्क आधारित वॉलेट पार्किंग की भी व्यवस्था की जा सकती है। इससे भी पार्किंग क्रियान्वयन एजेंसी के राजस्व में वृद्धि होगी तथा अतिरिक्त रोजगार का जरिया भी सृजित हो सकेगा।
- 10.6.4 वीडियो सुरक्षा (Video Security) :- मल्टी स्टोरी पार्किंग का सम्पूर्ण एरिया वीडियो कैमरा की निगरानी में होना चाहिये, ताकि यथावश्यकता इसकी वीडियो फुटेज पुलिस प्रशासन को सुरक्षा कारणों के तहत मुहैया कराई जा सके।
- 10.6.5 मल्टी स्टोरी पार्किंग के आसपास की सड़क एवं क्षेत्र को नो-पार्किंग जोन घोषित किया जाना :- बहुमंजिला पार्किंग के निर्माण में अत्याधिक लागत आती है। साथ ही इसके प्रबंधन में भी काफी धन एवं मानवीय संसाधनों की आवश्यकता होती है। इस तारतम्य में बहुमंजिला पार्किंग स्थलों की संवहनीयता सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है, किन्तु प्रायः यह देखा गया है कि बहुमंजिला पार्किंग के आसपास की सड़क एवं क्षेत्रों में वैध/अवैध पार्किंग की अनुमति दे दी जाती है, जिससे बहुमंजिला पार्किंग के उद्देश्यों की पूर्ति नहीं हो पाती है। अतः यह आवश्यक है साधिकारिता प्राप्त परिषद/क्रियान्वयन एजेंसी द्वारा आसपास के क्षेत्रों को नो-पार्किंग जोन घोषित किया जाये, एवं इसका उल्लंघन करने पर Zero Tolerance की नीति अपनाकर अवैधानिक तरीके से पार्क किये गये वाहनों को उठाया जाकर आवश्यक शास्ति अधिरोपित करें।
- 10.6.6 पार्किंग नीति के प्रावधानों का सख्ती से अनुपालन :- बहुमंजिला पार्किंग के आसपास के क्षेत्रों में यातायात पुलिस की मदद से पर्याप्त विनियामक व्यवस्था सुनिश्चित की जानी चाहिये। इसके लिये पृथक से क्रेन की व्यवस्था की जानी चाहिये, ताकि अवैध रूप से पार्क किये गये वाहनों के विरुद्ध कार्यवाही कर उनके विरुद्ध शास्ति अधिरोपित की जाये। उक्त शास्ति सामान्य अधिरोपित की जाने वाली पार्किंग शास्ति दर से अधिक होनी चाहिये।

- 10.6.7 प्रचलित नीति/प्रावधानों में संशोधन :- राज्य शहरी पार्किंग नीति के निर्माण उपरांत इसके उद्देश्यों की सम्यक प्राप्ति हेतु विभिन्न विभागों द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी नियम-निर्देश उदाहरणतः परिवहन विभाग द्वारा जारी परिपत्रों, गृह विभाग द्वारा जारी परिपत्रों एवं मोटर व्हीकल नियमों में यथावश्यक संशोधन किया जायेगा।
- 10.6.8 पार्किंग नियंत्रण उपायों का उपयोग :- शहर में सुव्यवस्थित यातायात व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिये आवश्यक है, कि पार्किंग के नियंत्रक उपबंधों का यथावश्यक उपयोग किया जाये। इस हेतु नो-व्हीकल जोन, नो-स्टॉपिंग जोन, नो-ऑन साइड पार्किंग, समय आधारित पार्किंग अधिरोपण के माध्यम से राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की युक्तियुक्तरूपेण पूर्ति की जा सकती है।
- 10.6.9 विभेदक पार्किंग दरें (Differencial/Graded) अधिरोपित करना :- समेकित राजस्व प्रबंधन के लिय आवश्यक है, कि भूमि के मूल्य के समानुपातिक पार्किंग दरें तय की जायें। साथ ही अधिक यातायात घनत्व वाले क्षेत्रों के लिये अधिक पार्किंग दरें एवं कम यातायात क्षेत्रों के लिये कम पार्किंग दरें लागू की जाना चाहिये, जिससे निजी वाहनों की संख्या में कमी आए एवं समेकित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किया जा सके। भवन अनुज्ञा से पूर्व पार्किंग संबंधी स्थल का चिन्हांकन, पीक ऑवर में भारी वाहनों के प्रवेश पर निषेध, निजी वाहनों में लोक परिवहन एवं यातायात टैक्स अधिरोपित कर तथा बहुमंजिला पार्किंग इमारतों में पार्क एण्ड राइड की व्यवस्था सुनिश्चित कर भी प्रभावी यातायात के प्रबंधन की कार्यवाही की जा सकती है।
- 10.6.10 JnNURM के अंतर्गत प्रस्ताव की प्रस्तुति :- राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के माध्यम से पार्किंग कॉम्प्लेक्स निर्माण, ट्रक टर्मिनल, बायपास रोड़ इत्यादि हेतु सहायता प्राप्त की जा सकती है। साथ ही शहरों के लिये ट्रैफिक एवं ट्रांसपोर्ट संबंधी आवश्यक सर्वे/अध्ययन तथा DPR निर्माण इत्यादि हेतु भी भारत सरकार द्वारा समुचित अनुदान प्रदाय किया जाता है। अतः समस्त शहर JnNURM के अंतर्गत आवश्यक आर्थिक सहायता प्राप्त कर पार्किंग एवं यातायात संबंधित कार्ययोजना तैयार कर समेकित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित कर सकते हैं।

- 10.6.11 ट्रक टर्मिनल एवं बायपास का निर्माण :- शहर में यातायात व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने के अनुक्रम में शहर के सीमावर्ती क्षेत्रों में ट्रक टर्मिनल एवं बायपास का निर्माण कराया जा सकता है। ट्रक टर्मिनल से छोटे-छोटे वाहनों के माध्यम से सामान शहर में प्रवेश कराया जा सकता है। साथ ही बायपास से भारी वाहनों को शहर से बाहर रखा जा सकता है। इससे न केवल यातायात समस्या के निराकरण में सहायता होगी, अपितु शहर को सामग्री प्राप्ति की निरन्तरता भी बनी रहेगी।
- 10.6.12 ITS आधारित पार्किंग प्रबंधन :- सभी को समान अवसर प्रदान करने हेतु खुली नीलामी के माध्यम से ITS आधारित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करनी चाहिये। नीलामी के लिये आईटीएस आधारित टर्न-की विधि से पार्किंग प्रबंधन एक निविदा पूर्व अनिवार्य शर्त होनी चाहिये।
- 10.6.13 IEC गतिविधियों का संचालन :- पार्किंग प्रबंधन तभी सफल हो सकता है जब शहर के नागरिकों के द्वारा पार्किंग प्रबंधन हेतु अपना समुचित योगदान प्रदाय किया जाये। इसके लिये उनके मन में पार्किंग के प्रति जागरूकता एवं संवेदनशीलता उत्पन्न करना अत्यंत आवश्यक हैं। यह कार्य संबंधित परिषद द्वारा प्रभावी आई.ई.सी. गतिविधियों (Information, Education, Communication) के माध्यम से किया जा सकता है।
- 10.6.14 भवन अनुज्ञा नियमों में यथाअपेक्षित संशोधन :- भवन अनुज्ञा नियमों में ऐसे प्रावधान होने चाहिये, जिससे समस्त भवनों (रहवासी, व्यावसायिक, बहुमंजिला इमारतों) में पार्किंग हेतु पर्याप्त अधोसंरचना उपलब्ध हो सके तथा पार्किंग प्रावधानों का पालन नहीं किये जाने पर शास्ति अधिरोपित करने के प्रावधान होने चाहिये। भवन स्वामी द्वारा भवन नियमों का पालन नहीं किये जाने की दशा में C-UMTC को शास्ति अधिरोपित करने की सम्पूर्ण अधिकारिता होगी।
- 10.6.15 ऑफ स्ट्रीट पार्किंग :- सामान्यतः ऑन स्ट्रीट पार्किंग से सड़कों की समुचित क्षमता का दोहन नहीं हो पाता है। फलतः यातायात की समस्या उत्पन्न होती है। अतः आवश्यक है कि यथासंभव ऑन स्ट्रीट पार्किंग को हतोत्साहित किया जाये एवं ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा दिया जाये। ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा देने हेतु PPP के माध्यम से पार्किंग स्थल

(सामान्य/बहुमंजिला) का निर्माण एवं विकास कराया जाकर पार्किंग कार्ययोजना का समेकित क्रियान्वयन किया जा सकता है।

10.6.16 सड़कों के कैरिज-वे को मुक्त कर पार्क एण्ड राइड की व्यवस्था :-
सड़कों के कैरिज-वे को मुक्त कर, पार्किंग प्रबंधन हेतु NUTP एवं JnNURM के प्रावधानों के तहत पार्किंग सर्वे/अध्ययन कराया जाकर एवं आवश्यक अधोसंरचना निर्माण हेतु आवश्यक सहायता प्राप्त कर एवं बहुमंजिला पार्किंग स्थलों में अनिवार्यतः पार्क एण्ड राइड की व्यवस्था कर शहर के व्यस्ततम क्षेत्रों यथा CBD मुख्य बाजारों में यातायात घनत्व कम किया जा सकता है एवं लोक परिहवन व्यवस्था को संवहनीय बनाया जा सकता है।

10.6.17 निजी वाहनों पर नाइट पार्किंग चार्ज का अधिरोपण :- सामान्यतः निजी वाहन रात्रि में शासकीय/सार्वजनिक स्थलों पर पार्क किये जाते हैं, परन्तु इसके लिये उन पर किसी प्रकार का चार्ज अधिरोपित नहीं किया जाता है। जबकि उनके द्वारा बहुमूल्य नगरीय भूमि का उपयोग किया जाता है। फलतः निकायों को भूमि के उपयोग के सापेक्ष राजस्व प्राप्त नहीं होता है। अतः निजी वाहनों से नाइट पार्किंग चार्ज अधिरोपित किया जाना चाहिये, जिसमें सामान्य निजी वाहनों से एकमुश्त एवं भारी वाहनों से प्रतिवर्ष नाइट पार्किंग चार्ज प्राप्त किया जा सकता है।

10.7 जन निजी भागीदारी (PPP) के माध्यम से पार्किंग स्थलों का निर्माण, विकास, प्रबंधन एवं नवाचार मूलक स्रोतों से C-DUTF के स्रोतों में बढ़ोतरी कर संवहनीय पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करना :- राज्य शहरी पार्किंग नीति के संवहनीय क्रियान्वयन हेतु C-DUTF के आय के समस्त संभावित स्रोतों से अधिकतम आय प्राप्त किये जाने की आवश्यकता होगी। इसके लिये C-UMTC न केवल शहर में आवश्यक संख्या में पार्किंग स्थलों/अधोसंरचनाओं के चिन्हांकन, निर्माण व वर्तमान पार्किंग स्थलों के मरम्मत, विनिर्माण की कार्यवाही सुनिश्चित कर सकती है, अपितु निजी पार्किंग स्थलों के निर्माण को भी प्रोत्साहन देगी, जिनसे एक नियत राशि प्राप्त किये जाने के संबंध में आवश्यक नियम C-UMTC द्वारा बनाया जा सकेगा। इसके अतिरिक्त PPP के माध्यम से भी न केवल पार्किंग स्थलों के संचालन अपितु पार्किंग स्थलों (जिसमें मल्टी लेवल पार्किंग भी सम्मिलित हैं) के निर्माण एवं संचालन के माध्यम से भी राशि प्राप्त की जायेगी। मल्टी लेवल पार्किंग में व्यावसायिक मॉल इत्यादि बनाये

जाकर इसके व्यावसायिक दोहन से प्राप्त राशि भी C-DUTF में जमा की जायेगी। पार्किंग स्थलों से कार्य स्थलों/CBD तक जाने के लिये C-UMTC द्वारा पार्क एण्ड राइड की व्यवस्था प्रारंभ की जायेगी व अधिक घनत्व वाले क्षेत्रों में वैलेट पार्किंग की जायेगी, जिससे न केवल C-UMTC को अतिरिक्त राशि प्राप्त हो सकेगी अपितु लोगों को रोजगार का अतिरिक्त जरिया भी मुहैया हो सकेगा। शहरी पार्किंग नीति का महत्वपूर्ण उद्देश्य न केवल निजी वाहनों की संख्या में कमी लाने का प्रयास करना है, अपितु शहर में कंजेशन कम कर सुगम यातायात भी सुनिश्चित करना है। अतः C-UMTC पार्किंग कार्य योजना के समेकित क्रियान्वयन हेतु शहर में यथा आवश्यकता नो व्हीकल जोन, नो स्टापिंग जोन, नो पार्किंग जोन, पार्किंग जोन चिन्हांकित कर सकेगी, जिसके उल्लंघन पर C-UMTC को शास्ति अधिरोपित करने की अधिकारिता होगी। इससे प्राप्त राशि भी C-DUTF में जमा की जायेगी। इसके अतिरिक्त शहरों के व्यस्ततम इलाकों में प्रवेश हेतु CBD से दूरी के समानुपातिक यथावश्यक कंजेशन चार्जस अधिरोपित किये जायेंगे। कंजेशन का सर्वाधिक महत्वपूर्ण कारण निजी वाहनों की संख्या में अपेक्षा से अधिक वृद्धि एवं लोक परिवहन के साधनों में क्रमशः कमी होना रहा है। अतः लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देने के लिये न केवल लोक परिवहन के क्रय पर अधिरोपित किये जाने वाले कर जैसे वेट टैक्स, एंट्री टैक्स तथा लोक परिवहन पर अधिरोपित किये जाने वाले शुल्क जैसे रजिस्ट्रेशन, फिटनेस, रोड टैक्स इत्यादि समस्त कर एवं शुल्क को लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ होने तक कम किये जाने या एक निश्चित समयावधि के लिये उक्त करों से छूट दिये जाने की आवश्यकता है एवं निजी वाहनों पर ग्रीन टैक्स/लोक परिवहन शुल्क लगाये जाने की आवश्यकता है। इससे न केवल निजी वाहनों की संख्या में कमी आयेगी व इनके अनावश्यक उपयोग पर रोक लगने से प्रदूषण का स्तर में भी कमी आयेगी, अपितु C-DUTF को आय का अतिरिक्त स्रोत भी उपलब्ध हो सकेगा। शहरों में प्रदूषण का स्तर कम होने से CDM के माध्यम से कार्बन क्रेडिट के रूप में आय का नवीन स्रोत भी प्राप्त हो सकेगा, जिसका उपयोग शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय बनाये जाने एवं सुगम यातायात को सुदृढ़ बनाने के लिये किया जा सकेगा।

(11) पार्किंग विनियमन संबंधी उपबंध (REGULATORY PROVISIONS) :-

राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की समेकित प्राप्ति हेतु आवश्यक है, कि पार्किंग विनियमन संबंधी ठोस उपाय किये जाये। राज्य स्तर पर राज्य के शहरी क्षेत्रों के लिये पार्किंग विनियमन हेतु नीति निर्माण की अधिकारिता S- UMTC को होगी एवं S-UMTC के मंतव्यों/जारी विभिन्न नीतियों/दिशा निर्देशों के अनुरूप शहर में पार्किंग विनियमन संबंधी कार्यवाही, निर्देश प्रसारित किये जाने की अधिकारिता एवं पार्किंग नीति के क्रियान्वयन का उत्तरदायित्व C-UMTC का होगा। C-UMTC नगरीय निकाय, शहर विशेष में लोक परिवहन व्यवस्था के क्रियान्वयन हेतु गठित SPV, राज्य स्तरीय लोक परिवहन सेल एवं यातायात पुलिस एवं अन्य संबंधित विभाग/एजेंसी के सहयोग से पार्किंग का विनियमन सुनिश्चित करेगी। पार्किंग विनियमन हेतु C-UMTC शहर स्तरीय सर्वोच्च साधिकार युक्त परिवहन संस्था/परिषद होगी। C-UMTC द्वारा शहरों में पार्किंग विनियमन हेतु निम्नानुसार कार्यवाही अपेक्षित है :-

- 11.1 **चिन्हांकित पार्किंग स्थलों के दुरुपयोग पर शास्ति का अधिरोपण :-** S-UMTC द्वारा जारी नीति के तहत C-UMTC द्वारा पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण एवं क्रियान्वयन किया जायेगा। यदि चिन्हांकित पार्किंग स्थलों का दुरुपयोग किया जाता है, तो उस दशा में शास्ति अधिरोपित किये जाने की कार्यवाही C-UMTC द्वारा की जायेगी।
- 11.2 **पार्किंग हेतु उपयोग में लाई जाने वाली भूमि के वास्तविक मूल्य अर्थात् कलेक्टर गाइड लाइन के आधार पर युक्तियुक्त पार्किंग दरों का निर्धारण :-** C-UMTC द्वारा शहरी पार्किंग हेतु उपयोग में लाई जाने वाली भूमि के वास्तविक मूल्य/कलेक्टर गाइड लाइन के आधार पर पार्किंग दरों का निर्धारण किया जायेगा। इससे राजस्व में अपेक्षित वृद्धि सुनिश्चित हो सकेगी। साथ ही निजी वाहनों की संख्या पर रोक भी लगेगी।
- 11.3 **राज्य शहरी पार्किंग नीति, मोटर व्हीकल एक्ट एवं मोटर व्हीकल रूल्स में साम्यता स्थापित कर समुचित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चितीकरण :-** राज्य शहरी पार्किंग नीति के द्वारा मोटर व्हीकल एक्ट एवं मध्यप्रदेश मोटर व्हीकल रूल्स में साम्यता स्थापित करते हुए पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण किया जायेगा। इस हेतु यथावश्यक राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु प्रचलित नियम/परिपत्र एवं निर्देशों में संशोधन किया जायेगा।
- 11.4 **प्रतिबंधित क्षेत्र में पार्किंग निषेध :-** साधिकार युक्त परिषद (C-UMTC) द्वारा तय किये गये पार्किंग स्थलों से भिन्न स्थलों पर पार्किंग किया जाना वर्जित होगा तथा पार्किंग प्रतिबंधित क्षेत्र में पार्किंग किये जाने पर शास्ति अधिरोपण की जायेगी।

- 11.5 पार्किंग नियमों के उल्लंघन एवं अवैध पार्किंग पर शास्ति का प्रावधान एवं दण्ड की निश्चितता :- वर्तमान में गैर चिन्हांकित स्थलों पर भी वाहन पार्क कर दिये जाते हैं, परन्तु स्थानाभाव के चलते उन पर समुचित कार्यवाही नहीं हो पाती है। शहरी पार्किंग नीति के क्रियान्वयन उपरांत पार्किंग नीति के उल्लंघन एवं अवैध पार्किंग किये जाने पर शास्ति अधिरोपण की निश्चितता सुनिश्चित की जायेगी। इस हेतु यथावश्यक उपबंध, पार्किंग कार्ययोजना में किया जाना C-UMTC द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा।
- 11.6 भूमि उपयोग से भिन्न उपयोग करने पर कंजेशन शुल्क/यातायात विकास शुल्क का अधिरोपण :- वर्तमान में शहरी क्षेत्रों में अनुमत भूमि उपयोग से भिन्न कार्यों के लिये भूमि उपयोग में लाई जाती है, जो स्पष्टतः भूमि उपयोग नियमों का उल्लंघन है। उदाहरणतः कृषि भूमियों का उपयोग आवासीय कार्यों हेतु किया जाता है तथा आवासीय भूमियों का उपयोग व्यावसायिक कार्यों हेतु किया जाता है। आवासीय क्षेत्र का व्यावसायिक उपयोग करने पर वाहनों की संख्या में वृद्धि होती है, जिससे यातायात समस्या उत्पन्न होती है। अतः ऐसे समस्त भूमि जिनका भूमि उपयोग से भिन्न उपयोग किया गया है। उन पर C-UMTC द्वारा कंजेशन शुल्क अधिरोपित करने की कार्यवाही की जानी चाहिये। इस संबंध में C-UMTC भूमि उपयोग के उल्लंघनकर्ता के द्वारा आवासीय/व्यावसाय हेतु उपयोग किये जा रहे बिल्टअप क्षेत्रफल के आधार पर कंजेशन शुल्क के प्रीमियम/भू-भाटक की गणना की जाकर उल्लंघनकर्ता से समुचित राशि प्राप्त किये जाने की कार्यवाही की जायेगी।
- 11.7 पार्किंग नीति निर्माण एवं क्रियान्वयन :- राज्य के शहरी क्षेत्रों के लिये पार्किंग हेतु S-UMTC सर्वोच्च नीति निर्धारण एजेंसी होगी, जिसके द्वारा जारी नियम, निर्देश एवं प्रावधानों का क्रियान्वयन एवं विनियमन C-UMTC द्वारा तैयार समन्वित कार्ययोजना के आधार पर किया जायेगा।
- 11.8 भवन अनुज्ञा पूर्व पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु प्रावधान :- समस्त शहरों के बिल्डिंग बायलॉज में ऐसे प्रावधान होने चाहिये, जिसके तहत भवन निर्माण अनुज्ञा प्राप्त करने के दौरान पार्किंग स्थलों को स्पष्ट रूप से आवेदन में चिन्हांकित किया जायेगा तथा भवन पूर्णता: प्रमाण पत्र प्राप्त किये जाने विषयक दस्तावेज के साथ ही उक्त भवन में पर्याप्त पार्किंग व्यवस्था है, इस आशय का प्रमाण पत्र भी प्रस्तुत किया जायेगा। समुचित पार्किंग व्यवस्था नहीं होने पर भवन पूर्णता: प्रमाण पत्र/भवन अनुज्ञा प्रदाय नहीं की जायेगी।

- 11.9 भूमि उपयोग एवं भवन नियमों के प्रावधान के माध्यम से विनियमन :- भूमि उपयोग एवं पार्किंग तथा समन्वय स्थापित किये जाने हेतु ऐसे प्रावधान किये जायें, जिससे भवनों में पर्याप्त पार्किंग सुविधा उपलब्ध हो सके। इसके लिये FAR विषयक प्रावधानों को भी नियमानुसार उदार किये जाने की कार्यवाही की जानी चाहिये।
- 11.10 समस्त सिटी सेंटर एवं व्यावसायिक कॉम्पलेक्स में अनिवार्य पार्किंग कॉम्पलेक्स की व्यवस्था:- समस्त सिटी सेंटर एवं व्यावसायिक कॉम्पलेक्स में उनकी आवश्यकता के अनुरूप पार्किंग व्यवस्था (साधारण या मल्टीलेवल) होनी चाहिये। यदि पर्याप्त पार्किंग व्यवस्था नहीं हों, तो उस दशा में अतिरिक्त पार्किंग व्यवस्था हेतु संबंधित को निर्देशित किया जा सकेगा व अतिरिक्त पार्किंग व्यवस्था उपलब्ध कराये जाने में असमर्थता सिद्ध होने पर उक्त सिटी सेंटर एवं व्यावसायिक कॉम्पलेक्स की अनुमति निरस्त की जा सकेगी।
- 11.11 युक्तियुक्त/विभेदक पार्किंग दरों का क्रियान्वयन :- C-UMTC द्वारा पार्किंग दर निर्धारित करते समय भूमि के वास्तविक मूल्य, यातायात घनत्व एवं नियंत्रित पार्किंग की आवश्यकता के अनुरूप पार्किंग दरों का निर्धारण करना चाहिये, ताकि शहर की पार्किंग आवश्यकताओं की पूर्ति की जा सके। विभेदक पार्किंग दरों के अभाव में शहर के समस्त वाहनों के लिये पार्किंग की व्यवस्था किया जाना संभव नहीं हो सकेगा। अतः शहरों में अनियंत्रित तरीके से बढ़ रहे निजी वाहनों की संख्या एवं शहरों में उपलब्ध सीमित पार्किंग स्थल को दृष्टिगत रखते हुए तथा भविष्य में आवश्यक पार्किंग स्थलों की आवश्यकता को देखते हुए विभेदक/युक्ति-युक्त पार्किंग दरों का क्रियान्वयन अत्यंत आवश्यक है। अन्यथा शहरों में यातायात समस्या विकराल रूप ले लेगी।
- 11.12 निजी वाहनों पर यातायात एवं परिवहन शुल्क का अधिरोपण :- शहर में यातायात व्यवस्था सुनिश्चित करने एवं लोक परिवहन को बढ़ावा देने के लिये यह अंतर्राष्ट्रीय रूप से मान्य प्रावधान है, कि निजी वाहन क्रय किये जाने के दौरान उन पर यातायात एवं लोक परिवहन शुल्क का अधिरोपण किया जाये। इससे न केवल निजी वाहनों की संख्या में कमी आयेगी, अपितु C-UMTC के राजस्व में भी वृद्धि होगी, जिससे समुचित पार्किंग स्थलों का निर्माण एवं प्रबंधन सुनिश्चित हो सकेगा।
- 11.13 नियंत्रित पार्किंग के प्रावधान लागू करना :- सामान्यतः शहर के CBD एवं व्यस्ततम क्षेत्रों में यातायात घनत्व को देखते हुए तथा सुगम यातायात सुनिश्चित किये जाने

के अनुक्रम में पार्किंग के नियंत्रक प्रावधानों का उपयोग करना चाहिये। पार्किंग के नियंत्रित प्रावधान निम्नानुसार निर्धारित किये जाने चाहिये :-

1. व्यस्ततम क्षेत्रों में ऑन साईट पार्किंग का प्रतिषेध।
2. समय आधारित पार्किंग व्यवस्था लागू किया जाना।
3. पार्किंग हेतु विभेदक दरें अधिरोपित करना।
4. समुचित पार्किंग विनियमन के उपबंधों को लागू करना।

11.14 भारी वाहनों के संबंध में प्रावधान :- शहरों में भारी वाहनों के अनियंत्रित/ अनियमित प्रवेश से भी शहरों में यातायात की समस्या उत्पन्न होती है। अतः भारी वाहनों के लिये संभव हो, तो बायपास का निर्माण किया जाना चाहिये। इसके लिये JnNURM के लिये आवश्यक प्रस्ताव भारत सरकार को प्रस्तुत किये जा सकते हैं। इसके अतिरिक्त नॉन पीक ऑवर या रात्रि में भारी वाहनों को शहर में प्रवेश की अनुमति दी जा सकती है। साथ ही शहर के सीमावर्ती क्षेत्रों में ट्रक टर्मिनल की स्थापना भी भारी वाहन के प्रवेश के नियंत्रित कर यातायात समस्या के निदान हेतु एक प्रभावी उपाय है।

11.15 पार्किंग कॉन्ट्रैक्टर द्वारा ITS आधारित पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित करना :- पार्किंग स्थल प्रबंधन हेतु नीलामी पूर्व यह अनिवार्य शर्त होनी चाहिये, कि पार्किंग कॉन्ट्रैक्टर द्वारा ITS आधारित पार्किंग एवं राजस्व प्रबंधन सुनिश्चित किया जायेगा। साथ ही ITS व्यवस्था लागू किये जाने हेतु आवश्यक उपकरण उदाहरणतः हैण्ड हैण्डलिंग मीटर, सर्वर एवं डिजिटल डिसप्ले सिस्टम भी पार्किंग कॉन्ट्रैक्टर द्वारा ही प्रदाय किया जायेगा एवं इसका आवर्ती व्यय भी पार्किंग कॉन्ट्रैक्टर द्वारा किया जायेगा। पार्किंग नीति के संदर्भ में तैयार कार्ययोजना के समेकित क्रियान्वयन हेतु प्रथमतः अनुबंध सामान्यतः पांच या इससे अधिक वर्षों के लिये किया जाना चाहिये, ताकि न केवल टर्न-की आधारित व्यवस्था के माध्यम से ITS आधारित पार्किंग व्यवस्था का आंतरिकीकरण किया जा सके, अपितु पार्किंग ठेकेदार को भी निवेश के अनुक्रम में यथोचित लाभ प्राप्त हो सके।

11.16 पार्किंग स्थलों का समय-समय पर निरीक्षण :- C-UMTC द्वारा व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु परफॉरमेंस मैनेजमेंट सिस्टम (PMS) एवं चेकलिस्ट तैयार की जानी चाहिये, जिसके अंतर्गत समय-समय पर पार्किंग व्यवस्थाओं, अधोसंरचनाओं, पार्किंग स्थल में उपलब्ध बुनियादी सुविधाओं, पार्किंग कर्मियों के व्यवहार, इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों के माध्यम से शुल्क वसूली, MIS सॉफ्टवेयर के माध्यम से डाटा संग्रहण एवं डिस्प्ले बोर्ड (पीआईएस) बोर्ड एवं पार्किंग व्यवस्थाओं का नियत समय अंतराल पर निरीक्षण किया जाकर व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किया जा सके।

- 11.17 C-UMTC के विभिन्न घटकों के संबंध में विनियामक उपबंध :- C-UMTC शहर स्तरीय साधिकार प्राप्त पार्किंग प्रबंधन हेतु सर्वोच्च एजेंसी होगी, जिसमें लोक परिवहन एवं यातायात से संबंधित अन्य विभागों एवं जनप्रतिनिधियों, नागरिकों एवं विशेषज्ञों का समुचित प्रतिनिधित्व होगा। C-UMTC द्वारा समन्वित रूप से पार्किंग कार्ययोजना को मूर्तरूप दिया जायेगा। इसके लिये वह आवश्यकतानुसार सब-कमेटी का भी गठन कर सकेगी तथा विभिन्न एजेंसियों को लक्ष्य प्रदाय कर सकेगी। नियत समय पर संलग्न एजेंसियों/अधिकारी द्वारा कार्य सम्पादन नहीं करने पर उनके विरुद्ध राज्य शासन के प्रचलित सेवा/आचरण नियमानुसार विभागीय जांच एवं शास्ति अधिरोपण की कार्यवाही की जा सकेगी तथा क्षतिपूर्ति की राशि भी उनसे प्राप्त की जा सकेगी।
- 11.18 कतिपय वाहनों को पार्किंग शुल्क से छूट :- सामान्यतः समस्त शासकीय वाहन एवं शासन से अनुबंधित वाहनों पर पार्किंग शुल्क का अधिरोपण नहीं किया जायेगा इसके अतिरिक्त फायर ब्रिगेड, एम्बुलेंस, इत्यादि को भी पार्किंग शुल्क से छूट प्रदाय की जा सकेगी। इसके अतिरिक्त C-UMTC अन्य प्रकार के वाहनों को भी जनहित में पार्किंग शुल्क से छूट प्रदाय कर सकेगी।

(12) राज्य पार्किंग नीति का क्रियान्वयन, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन
Implementation, monitoring and evaluation Strategy):-

S-UMTC राज्य स्तर पर नगरीय परिवहन संबंधी सर्वोच्च साधिकार परिषद होगी, जिसके द्वारा राज्य शहरी पार्किंग नीति का निर्माण, संशोधन एवं शहरों में व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन हेतु यथावश्यक निर्देश जारी कर, पार्किंग नीति के प्रावधान/नियम/उपविधियों का क्रियान्वयन C-UMTC के माध्यम से सुनिश्चित कराया जायेगा। S-UMTC द्वारा न केवल विभिन्न शहरों द्वारा तैयार उपविधि के अनुमोदन की कार्यवाही की जायेगी अपितु वह यथा आवश्यकता पार्किंग संबंधी नियम भी बना सकेगी। इसके अतिरिक्त S-UMTC विभिन्न C-UMTC के माध्यम से तैयार पार्किंग कार्ययोजना का समुचित क्रियान्वयन, नीति, उपविधि/नियमों के क्रियान्वयन कर समुचित अनुश्रवण एवं मूल्यांकन कर यथा आवश्यक निर्देश प्रसारित करेगी, जिसके अनुरूप C-UMTC द्वारा कार्यवाही सुनिश्चित की जायेगी।