

# राज्य शहरी पार्किंग नीति

## 1. परिचय (Introduction) :-

1.1 **पृष्ठभूमि** :- देश के शहरों में तेजी से नगरीकरण में वृद्धि हो रही है। नगरीकरण की वृद्धि के समानुपातिक, नगरीय अधोसंरचना एवं सुविधाओं में अभिवृद्धि नहीं होने से, नगरीकरण समस्त राज्य सरकारों के लिये 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 एवं 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, गुणवत्तापूर्ण एवं सुविधाजनक लोक परिवहन व्यवस्था उपलब्ध कराकर यातायात को सुगम बनाना है। राज्यों में शहरी पार्किंग हेतु कोई नीति नही होने से, शहरों में विशेषकर Central Business District एवं व्यस्त क्षेत्रों में Congestion का सर्वाधिक महत्वपूर्ण कारक पार्किंग हेतु आवश्यक अधोसंरचना एवं पार्किंग हेतु नियंत्रित प्रावधानों के क्रियान्वयन का अभाव है। अतः राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के उद्देश्यों के तारतम्य में शहरों के, देश के Growth Engine होने के दृष्टिगत शहरों में Mobility में वृद्धि एवं सुगम यातायात सुनिश्चित करने हेतु प्रदेशों में राज्य शहरी पार्किंग नीति के निर्माण एवं उनके समयबद्ध क्रियान्वयन किये जाने की आवश्यकता है। **राष्ट्रीय शहरी पार्किंग नीति परिशिष्ट-1 संलग्न है।**

1.2 **राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में पार्किंग पॉलिसी** :- भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा जारी राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति में पार्किंग विषयक उपबंध स्पष्टतः 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 एवं यातायात 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 :-

पार्किंग शुल्क	<ul style="list-style-type: none"><li>• पार्किंग की दरें उपयोग में लायी जा रही, वास्तविक भूमि के सापेक्ष निर्धारित की जानी चाहिये।</li><li>• उच्च पार्किंग शुल्क लागू करके निजी वाहनों के उपयोग में कमी लायी जाये और शहरों में लोक परिवहन को यात्रा का सबसे आकर्षक विकल्प बनाया जाए।</li><li>• विभेदक पार्किंग दरें स्थान/ अवधि/ दिन का समय आदि के आधार पर लागू की जानी चाहिए ताकि पार्किंग के उपयोग में लाई जा रही बहुमूल्यभूमि की लागत की प्रतिपूर्ति की जा सके एवं यातायात घनत्व के आधार पर पार्किंग शुल्क अधिरोपित किया जाए।</li><li>• जहाँ कहीं भी सम्भव हो, सूचना प्रौद्योगिकी द्वारा संचालित प्रणालियों को प्रोत्साहन दिया जाये। सभी पार्किंग स्थलों पर विभेदक दरों को लागू करने के लिये इलेक्ट्रॉनिक मीटरों द्वारा शुल्क वसूलने के प्रयोग को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिये।</li></ul>
NMV पार्किंग लोक परिवहन को बढ़ावा	<ul style="list-style-type: none"><li>• गैर मोटरीकृत एवम लोक परिवहन वाहनों को पार्किंग स्थल के आवंटन में प्राथमिकता दी जानी चाहिये।</li><li>• NMV और साइकल उपयोगकर्ताओं के लिये इंटरचेंज स्थलों पर पार्क एण्ड राइड की सुविधा उपलब्ध करा कर लोक परिवहन एवं गैर मोटरीकृत परिवहन को प्रोत्साहन देना चाहिये।</li><li>• बाइसिकल ट्रैक्स पर बाइसिकल पार्किंग के लिये युक्तियुक्त स्थान होना चाहिये।</li><li>• पार्किंग स्थलों से कार्यस्थल तक पहुँचने के लिये लोक परिवहन की सुविधा उपलब्ध कराई जाये, जिससे लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा प्राप्त हो सके।</li><li>• नागरिकों को Central Business District (CBD)/सिटी सेन्टर तक निजी वाहनों के बजाय लोक परिवहन के माध्यम से जाने के लिये प्रोत्साहित करना।</li></ul>
BYLAWS	<ul style="list-style-type: none"><li>• दस लाख से ज़्यादा आबादी वाले सभी शहरों में भवन अनुज्ञा नियमों में यह प्रावधान होना चाहिये कि उन भवनों में रहने वाले तथा उनका उपयोग करने वाले सभी लोगों को पर्याप्त पार्किंग स्थल उपलब्ध हो। इसके लिये FAR के मानकों में भी शिथिलता होनी चाहिये। रहवासी क्षेत्रों में ऐसे नियम बनाये जायें जिनसे ऑन स्ट्रीट पार्किंग को कम किया जा सके।</li><li>• रहवासी क्षेत्र/व्यवसायिक केन्द्रों में सार्वजनिक मार्गों पर वाहन खड़े करने की प्रथा को रोकने के लिये समुचित कानून बनाये जाने चाहिये।</li><li>• ऐसे विधिक उपबंध भी किये जाये, जिनसे रोड के Right of Way (ROW) में पार्किंग को विनियमित किया जा सके।</li></ul>

- जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीनीकरण मिशन (JnNURM) के अंतर्गत पार्किंग कॉम्प्लेक्स/माल ढुलाई वाहनों के लिये टर्मिनल निर्माण किये जाने हेतु प्रस्तावों को वरीयता प्रदाय की जाए।
- समस्त सिटी सेन्टर्स एवं व्यावसायिक कॉम्प्लेक्स में मल्टीलेवल पार्किंग कॉम्प्लेक्स की व्यवस्था अनिवार्यतः होनी चाहिये। आवश्यकतानुसार भूमिगत पार्किंग कॉम्प्लेक्स भी बनाये जा सकते हैं।
- सभी पार्किंग कॉम्प्लेक्स 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।
- शहर में आवश्यकता अनुसार पार्किंग कॉम्प्लेक्स, बनाये जाने एवं इसके निर्माण संचालन एवं रखरखव हेतु जन-निजीभागीदारी (PPP) के माध्यम से अधिकाधिक निजी निवेश को आर्कषित किया जाकर पार्किंग कॉम्प्लेक्स के संचालन को संवहनीय बनाया जाये।

उल्लेखनीय है कि तीव्र नगरीकरण 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 नीति/ नियम बनाये जाने के दौरान पार्किंग हेतु विभेदक दरें, स्थान समय एवं भूमि के वास्तविक मूल्य के दृष्टिगत तय किये जाने आवश्यकता है।

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

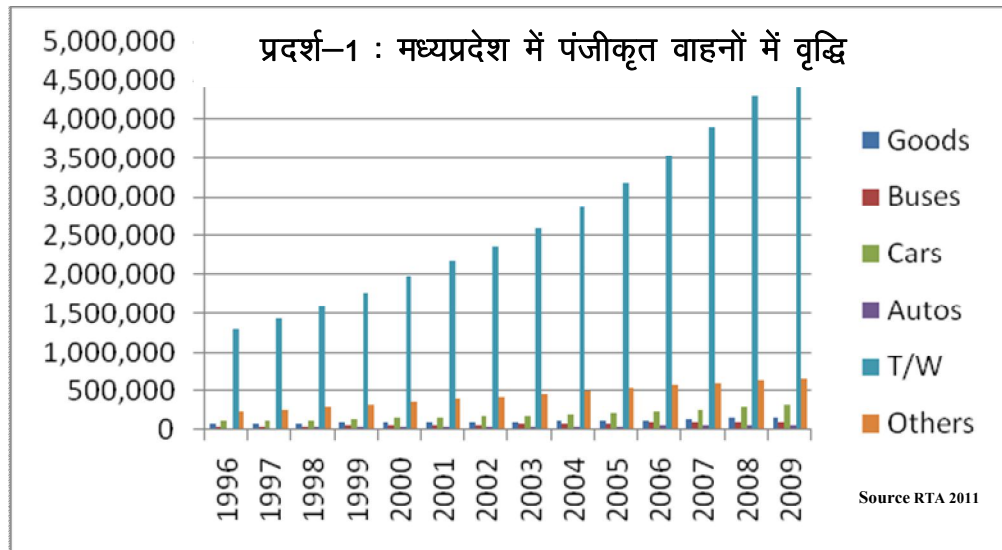
- शहरों की परिवहन अधोसंरचना का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किये जाने के लिये यह आवश्यक है कि Passanger traffic एवं Freight Traffic को पृथक-पृथक किया जाये। इसके लिये Off Peak Hour या रात्रि में Freight Traffic या माल वाहनों के शहर में प्रवेश को अनुमति दी जा सकती है। बाकी समय इनका परिवहन शहर में प्रतिबंधित रहेगा। इसके अतिरिक्त बाईपास मार्गों के निर्माण के माध्यम से पैसेन्जर ट्रैफिक को Freight Traffic से पृथक किया जा सकता है।
- शहरों में सुगम यातायात सुनिश्चित किये जाने हेतु नवाचार मूलक एवं Public Private Partnership (PPP) के माध्यम से वित्तीय संवहनीयता को दृष्टिगत रखते हुए बायपास (रिंग 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 JnNURM अंतर्गत भारत सरकार को अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किये जा सकते हैं।

- 1.3 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के उद्देश्यों की पूर्ति के अनुक्रम में भारत सरकार द्वारा किये गये प्रयास :- राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में, देश के बड़े एवं महत्वपूर्ण 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 MRTS/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, जिनमें से 525 बसें मध्यप्रदेश के मिशन शहरों के लिये स्वीकृत की गई हैं। इसके अतिरिक्त प्रदेशों के चुनिंदा शहरों में वर्ल्ड बैंक सहायतित ITS आधारित Sustainable Urban Transport Project (SUTP) क्रियान्वित की जा रही है। साथ ही लोक परिवहन से संबंधित विभिन्न परिवहन एवं यातायात 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 DPR निर्माण का कार्य प्रचलित है। इस प्रकार भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा बहुविध प्रयास कर, राज्य सरकारों की सहायता से देश में लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ किया जा रहा है। इसी अनुक्रम में, राज्य शासन द्वारा शहरों में सुगम यातायात एवं संवहनीय लोक परिवहन व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु नीति एवं कार्य योजना का निर्माण तथा उनका समेकित क्रियान्वयन किये जाने की आवश्यकता 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 Bodies, 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। अतएव भारत सरकार द्वारा अपेक्षित सुधार के अनुक्रम में भी राज्य शहरी पार्किंग नीति का गठन अपेक्षित है।

## 2. शहरी पार्किंग नीति की आवश्यकता एवं महत्व (Need and Importance)

2.1 देश के अन्य प्रदेशों की भांति प्रदेश में तेजी से नगरीकरण में वृद्धि हो रही है, बढ़ते नगरीकरण से, शहरों में निजी वाहनों की संख्या भी तेजी से बढ़ रही है, किन्तु उसी अनुपात में सड़कों का चौड़ीकरण एवं अधोसंरचना निर्माण किया जाना संभव नहीं है। फलतः शहरों के Congestion में अनियंत्रित वृद्धि हो रही है। शहरों में पर्याप्त संख्या में पार्किंग अधोसंरचना नहीं होने एवं उपलब्ध पार्किंग का समुचित उपयोग नहीं होने से भी, शहरों में यातायात का दबाव बढ़ता जा रहा है। अतः शहरों में ऐसे उपबंध किये जाने की आवश्यकता है, जिससे न केवल निजी वाहनों की संख्या में अनावश्यक वृद्धि को विनियमित किया जा सके, अपितु उपलब्ध वाहनों के लिये शहरों में विशेषकर Central business District(CBD) एवं रिहायशी इलाकों में पार्किंग हेतु समुचित प्रावधान किया जा सके। प्रदेश में विगत वर्षों में वाहनों की संख्या में निम्नानुसार बढ़ोतरी हुई है :-



शहरों में पार्किंग समस्या के बढ़ने का सर्वाधिक महत्वपूर्ण कारण, निजी वाहनों की संख्या में अनियंत्रित बढ़ोतरी एवं शहरों में पार्किंग कार्ययोजना के क्रियान्वयन का अभाव है। राज्य में शहरी पार्किंग नीति एवं तत्विषयक सुसंगत नियम/उपविधि नहीं होने से शहरों में पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण नहीं हो सका है। अतः शहरों के लिये समेकित पार्किंग नीति का निर्माण किया जाना

आवश्यक है, ताकि उससे संबंधित अन्य आनुषांगिक कार्यवाही सुनिश्चित की जा सके।

राज्य शहरी पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के उपबंधो का क्रियान्वयन हो सकेगा, निकायों के पार्किंग राजस्व में वृद्धि होगी, लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु सहायता प्राप्त होगी, पार्किंग हेतु नोडल क्रियान्वयन एवं प्रबंधन एजेंसी की व्यवस्था हो सकेगी। साथ ही पार्किंग नियम/उपविधि निर्माण हेतु आधारभूत मार्गदर्शी निर्देशों की उपलब्धता होगी, यातायात सुगम होगा एवं बहुमूल्य नगरीय भूमि का उपयोग संपदा के रूप में किया जा सकेगा। पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से आवश्यक पार्किंग अधोसंरचनाओं का भी विकास किया जा सकेगा, जिसके प्रभावी प्रवर्तन से, शहरों के Right of way (ROW) का उपयोग पार्किंग हेतु नहीं किये जाने से Congestion को कम करने में सहायता प्राप्त होगी।

वर्तमान में राज्य एवं शहरों के स्तर पर पार्किंग का विकास किये जाने हेतु समर्पित संस्थाओं का भी अभाव है। पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से पार्किंग हेतु उत्तरदायी संस्थाओं का विकास किया जा सकेगा, जिससे पार्किंग कार्य में संलग्न एजेन्सियों/अधिकारियों एवं कर्मचारियों का क्षमतावर्धन भी संभव हो सकेगा। साथ ही अवैध पार्किंग में कमी आयेगी, जिससे पार्किंग राजस्व में भी वृद्धि होगी। पार्किंग नीति के क्रियान्वयन से जन निजी भागीदारी के माध्यम से पार्किंग प्रबंधन को और अधिक बढ़ावा मिलेगा।

### 3. पार्किंग नीति विषयक प्रमुख मुद्दे (Key Issues) :-

राज्य शहरी पार्किंग नीति की आवश्यकता के तारतम्य में चिन्हांकित प्रमुख बिन्दुओं के सापेक्ष, पार्किंग नीति विषयक प्रमुख मुद्दे निम्नवत हैं :-

**3.1 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, जिससे 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। पार्किंग नियमों का पालन तभी हो सकेगा जब नागरिक पार्किंग के महत्व से भिन्न होंगे। 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 कार्यायोजना का समुचित क्रियान्वयन किया जा सके।

- 3.2 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।
- 3.3 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।
- 3.4 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।

- 3.5 शहरों के लिये समेकित पार्किंग कार्ययोजना का न होना :-** 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 आवश्यक है। कार्ययोजना के 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 सकेंगे।
- 3.6 समुचित पार्किंग अधोसंरचना का अभाव :-** शहरों में पार्किंग कार्ययोजना के नहीं होने से पार्किंग हेतु समुचित अधोसंरचना का अभाव है। केवल वर्तमान पार्किंग स्थलों की क्षमता में वृद्धि किये जाने की ही आवश्यकता नहीं 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।
- 3.7 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 अधोसंरचना निर्माण एवं प्रबंधन 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। जिससे पार्किंग से संबंधित सभी क्रियान्वयन



एजेन्सी पार्किंग के समग्र अवधारणा से परिचित हो सके एवं तदनुसार बेहतर पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित कर सके।

**3.8 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।

**3.9 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।

**3.10 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।

**3.11 नगरीकरण 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। अन्यथा कालांतर में पार्किंग हेतु रिक्त स्थल उपलब्ध नहीं हो पायेंगे।

**3.12 निजी वाहन, विशेषकर दो पहिया एवं चार पहिया वाहनों की संख्या में अनियंत्रित बढ़ोतरी :-**

सुगम यातयात 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 यातयात शुल्क अधिरोपित करने के प्रावधान बनाये जाये, जिससे निजी वाहनों की संख्या में कमी आये एवं सुगम यातायात सुनिश्चित हो सके।

**3.13 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 यातयात शुल्क अधिरोपित किया जाना चाहिये, जिससे न केवल भूमि उपयोग में परिवर्तन रूक सकेगा, अपितु निकायों को अतिरिक्त राजस्व प्राप्त हो सकेगा व यातयात समस्या में भी कमी आयेगी।

**3.14 निजी वाहनों द्वारा बहुमूल्य पार्किंग स्थलों पर कब्जा** :- वर्तमान में पार्किंग स्थल में कन्ट्रोल्ड 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 एवं पार्किंग प्रबंधन में संलग्न एजेंसी को राजस्व की भी हानि होती 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।

#### **4. दृष्टि (VISION) :-**

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

- मध्यप्रदेश के समस्त शहरों में जनजागरूकता का प्रचार-प्रसार कर
- जनसहभागिता एवं यथोचित तकनीक का उपयोग कर,
- भूमि उपयोग एवं परिवहन नियोजन में समन्वय स्थापित की जाकर,
- सम्पोषणीय पार्किंग अधोसंरचना का विकास, पार्किंग हेतु नियंत्रित उपाय अपनाकर एवं विभेदक दरें नियत कर,

शहरों में पार्किंग कार्ययोजना के युक्ति-युक्त क्रियान्वयन एवं विनियमन से लोक परिवहन को बढ़ावा देकर शहर को Congestion मुक्त कर यातायात को सुगम व सुरक्षित बनाना।

#### **5. लक्ष्य (POLICY GOALS)**

**राज्य शहरी पार्किंग नीति के लक्ष्य निम्नानुसार हैं :-**

- लक्ष्य (1)** राज्य शहरी पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु पार्किंग नियम/उपविधि का निर्माण
- लक्ष्य (2)** पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु राज्य एवं शहर स्तर पर एकल, उत्तरदायी संस्था का गठन
- लक्ष्य (3)** राज्य शहरी पार्किंग नीति के प्रावधानों के अनुसार प्रदेश के समस्त शहरों में समेकित साधिकार परिषद/UMTA के माध्यम से पार्किंग मास्टर प्लान/कार्ययोजना का निर्माण
- लक्ष्य (4)** नगरीय भूमि का उपयोग संपदा के रूप में सुनिश्चित किया जाकर पार्किंग हेतु युक्तियुक्त एवं विभेदक दरों का निर्धारण

- लक्ष्य (5) वाहन ट्रैफिक (शहरी पीक आवर ट्रैफिक) को घटाने और उसका पर्यावरण पर नकारात्मक प्रभाव को कम करने तथा नागरिकों के जीवन की सुरक्षा, सर्वांगीण, गुणवत्ता को बेहतर बनाने के लिये, **नगरों को पार्किंग डिमांड मैनेजमेंट को एक उपकरण के रूप में प्रयोग करने के लिये प्रोत्साहित करना**
- लक्ष्य (6) भूमि उपयोग एवं परिवहन नियोजन सिद्धान्तों के समेकन से, वर्तमान में प्रयुक्त पार्किंग एवं भविष्य के लिये प्रस्तावित पार्किंग के आवंटन एवं वितरण प्रक्रिया का बेहतर प्रबंधन
- लक्ष्य (7) एक ऐसी संतुलित पार्किंग रणनीति तैयार करना, जो न केवल निजी वाहनों, बल्कि गैर मोटरकृत वाहनों, लोक परिवहन वाहनों और माल ढुलाई वाहनों की आवश्यकताओं को भी सम्बोधित करती हो
- लक्ष्य-8 पार्किंग आधारित सब्सिडी को खत्म करने और समुचित पार्किंग शुल्क संबंधी नीतियों को क्रियान्वित करने के लिये उचित तंत्र का सूत्रपात करना
- लक्ष्य-9 पार्किंग को एक सम्पत्ति एवं एक स्व-वित्तपोषित अधोसंरचना सुविधा के रूप में प्रबन्धित करना
- लक्ष्य-10 पार्किंग प्रबन्धन हेतु समेकित दृष्टिकोण को प्रोत्साहित करना, जिसमें नवाचार मूलक प्रवर्तन उपकरणों को विकसित करना और संस्थागत ढाँचे को पुनर्निर्मित करना सम्मिलित होगा
- लक्ष्य-11 पार्किंग प्रबंधन में जन निजी भागीदारी एवं अत्याधुनिक तकनीक का प्रयोग
- लक्ष्य-12 नियंत्रित पार्किंग के प्रावधानों (Controlled Parking Majors)के क्रियान्वयन से निजी वाहनों के उपयोग को हतोत्साहित किया जाकर लोक परिवहन एवं गैर मोटरकृत वाहनों को प्रोत्साहित कर सुगम यातायात सुनिश्चित करना

## 6. शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्य (OBJECTIVES) :-

पार्किंग की आवश्यकता एवं उपरोक्त लक्ष्यानुक्रम में राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्य निम्नानुसार हैं :-

- 6.1 पार्किंग एवं लोक परिवहन में समन्वय स्थापित करना :- वर्तमान नगरीयकरण के परिप्रेक्ष्य में निजी वाहनों की संख्या में अधिकाधिक वृद्धि हो रही है एवं लोक परिवहन के साधनों की संख्या में लगातार कमी हो रही है। फलतः नगरों में यातायात की समस्या विकराल रूप लेती जा रही है। अतः आवश्यक है कि शहर के समस्त क्षेत्रों विशेषकर व्यस्ततम क्षेत्रों में युक्तियुक्त पार्किंग सुविधा (सतह एवं मल्टीलेवल) प्रदाय कर, मात्र लोक परिवहन के उपयोग की अनुमति दी जाकर, निजी वाहनों के उपयोग को विनियमित की जाये ताकि शहरों में निजी वाहनों की संख्या में अतिरेक वृद्धि पर रोक लग सके एवं लोक परिवहन को बढ़ावा प्राप्त हो सके।

- 6.2 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।
- 6.3 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।
- 6.4 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।
- 6.5 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 पार्किंग अधोसंरचनाओं के चिन्हांकन, अधिकतम दोहन तथा तकनीकी आधारित पार्किंग प्रबंधन से पार्किंग स्थलों का अधिकतम दोहन सुनिश्चित किया जाकर अपेक्षानुरूप राजस्व की प्राप्ति की जा सके।
- 6.6 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।

- 6.7 सभी श्रेणियों के उपयोगकर्ताओं हेतु पार्किंग सुविधा की उपलब्धता सुनिश्चित 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 दृष्टिगत महिला/विकलांग हितैषी आधारभूत संरचना निर्माण करना होगा तथा प्रशिक्षित कर्मचारियों को नियुक्त 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।

## 7. शहरी पार्किंग नीति के मानक/आधारभूत एवं मार्गदर्शी सिद्धान्त (Guiding Principles)

राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं प्रदेश के शहरों में संवहनीय पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु राज्य शहरी पार्किंग नीति में निम्नवत सिद्धान्तों को अंगीकृत किया गया है:-

- 7.1 (सिद्धान्त 1):- भूमि के वास्तविक मूल्य के दृष्टिगत विभेदक (Differential) पार्किंग दरों का निर्धारण:- राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के प्रावधान अनुसार यथा संभव भूमि के वास्तविक (कलेक्टर गाइड लाईन) मूल्य को दृष्टिगत रखते हुए 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 उपयोग पर नियंत्रण भी किया जा सके।

**7.2 (सिद्धान्त 2) : – निजी वाहनों के स्थान पर लोक परिवहन, गैरमोटरीकृत वाहन 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। अपितु लोक परिवहन के साधनों एवं कम दूरी के लिये गैर मोटरीकृत वाहन व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु आवश्यक उपाय किये जायें। नागरिकों को स्तरीय लोक परिवहन व्यवस्था की सुविधा प्राप्त होने पर एवं निजी वाहनों पर कड़े विनियमन को देखते हुए स्वतः लोक परिवहन एवं गैर मोटरीकृत वाहन के उपयोग हेतु आकर्षित होंगे। साथ ही लोक परिवहन के टर्मिनल एवं MRTS कॉरीडोर में पार्क एण्ड राइड सुविधा उपलब्ध कराई जाये व पार्किंग स्थलों एवं शहर के व्यस्त इलाकों तक पहुंच 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 की संवहनीयता में वृद्धि हो।

**7.3 (सिद्धान्त 3) : – पार्किंग स्थलों पर नागरिक सुविधाएँ व सूचनाएँ :-** प्रायः पार्किंग स्थलों में मूलभूत सुविधाओं यथा:- आवश्यक जानकारी, प्रसाधन इत्यादि 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 सुविधाओं यथा पेयजल, प्रसाधन, विकलांगों के लिये Ramp इत्यादि 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।

**7.4 (सिद्धान्त 4) : – बिल्डिंग बायलॉज में पार्किंग हेतु स्पष्ट प्रावधान का समावेशन :-** 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। रहवासी एवं व्यवसायिक स्थलों पर सार्वजनिक पार्किंग बनाये जाने पर FAR से छूट का प्रावधान भी होना चाहिए। अतः इस प्रकार बिल्डिंग बायलॉज में विनियामक उपबंध किये जाने चाहिये, जो पार्किंग नीति के समुचित क्रियान्वयन एवं शहर में समुचित यातायात सुनिश्चित करने में अत्यंत सहायक है।

**7.5 (सिद्धान्त 5) : –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। इनमें 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 On street Parking पर रोक, शहर के समस्त पार्किंग स्थलों के युक्तियुक्त चिन्हांकन एवं समेकित प्रबंधन विषयक उपबंधों का प्रावधान पार्किंग प्रबंधन में सुनिश्चित कर इसके सुचारु क्रियान्वयन से सुगम यातायात प्रबंधन सुनिश्चित किया जा सकता है।

**7.6 (सिद्धान्त 6) : – वर्तमान Carriage Way एवं पार्किंग क्षमता का अधिकतम उपयोग कर यथा संभव ऑन स्ट्रीट पार्किंग को न्यूनतम करना तथा ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को बढ़ावा देकर कंजेशन को कम कर यातायात को सुगम बनाना :-** जिन शहरों की सड़कें चौड़ी नहीं होती है, वहाँ ऑन स्ट्रीट पार्किंग को पूर्णतः प्रतिबंधित किया जाना चाहिये एवं उनके स्थान पर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग (साधारण/बहुमंजिला) पार्किंग की व्यवस्था करनी चाहिये। 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 की आवश्यकता होती है।



**7.7 (सिद्धान्त 7) :- पार्किंग नियमों का प्रभावी प्रवर्तन :-** 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 सड़कें प्राप्त हो सकें, 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। अध्ययन दर्शाते हैं कि वर्तमान स्थिति में फुट पाथ/ साइकल ट्रैक पर अधिक मात्रा में अवैध पार्किंग की जाती है। इससे पैदल यात्रियों के लिए जगह नहीं मिलती और उन्हें मजबूरन Carriage way का उपयोग करना पड़ता है जो दुर्घटनाओं की संभावना को अत्यधिक बढ़ा देता है। इसलिए नीति के प्रावधान फुट पाथ/साइकल ट्रैक पर पार्किंग को प्रतिबंधित करना चाहिए।

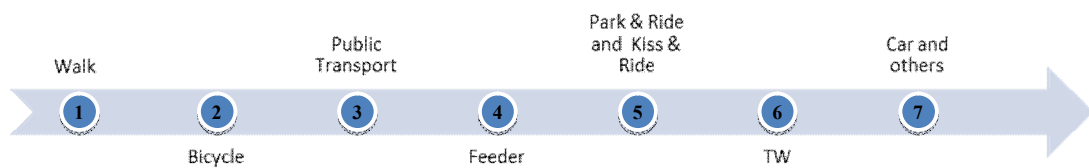
**7.8 (सिद्धान्त 8) :- शहर के व्यस्ततम क्षेत्रों में, पार्किंग आवश्यकतानुसार वर्तमान पार्किंग स्थलों का मल्टीलेवल पार्किंग में परिवर्तन अथवा स्थल की अनुपलब्धता होने पर, नये स्थल तलाश कर मल्टी लेवल (बहुमंजिला) पार्किंग को बढ़ावा देना :-** शहरों में विद्यमान वर्तमान पार्किंग स्थल या तो ऑन स्ट्रीट पार्किंग 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 शहरों के व्यस्त क्षेत्रों में पार्किंग की आवश्यकता के दृष्टिगत स्थल की उपलब्धता के आधार पर, वर्तमान पार्किंग स्थलों को मल्टीलेवल पार्किंग यथावश्यक मैनुअल/मैकेनाइज्ड में परिवर्तित किये जाने की आवश्यकता है, ताकि उस स्थान की क्षमता में वृद्धि कर अधिकतम वाहनों की पार्किंग सुनिश्चित की जा सके। यदि वर्तमान पार्किंग स्थलों को मल्टीलेवल पार्किंग में परिवर्तन संभव न हो तो उस स्थान पर Stack पार्किंग का प्रावधान किया जाना चाहिए व यदि Stack पार्किंग सम्भव न हो उस दशा में व्यस्त क्षेत्रों के आसपास ही नये स्थल पर मल्टीलेवल पार्किंग स्थापित किया जाना चाहिए।

**7.9 (सिद्धान्त 9) :- 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 जन निजी भागीदारी से बहुमंजिला पार्किंग का निर्माण एवं 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।

**7.10 (सिद्धान्त 10) : – पार्किंग स्थलों (विशेषकर बहुमंजिला पार्किंग) में पार्क एण्ड राइड 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, यथा सम्भव उक्त इलाकों के सीमावर्ती स्थलों 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 जोन 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 राइड की सुविधा प्रदाय किया जाना चाहिये एवं पार्किंग शुल्क में ही पार्क एवं राइड सुविधा प्रदाय की जानी चाहिये, ताकि नागरिकों को अनावश्यक असुविधा का सामना न करना पड़े।

**7.11 (सिद्धान्त 11) :- पार्किंग स्थल पर प्राथमिकता/पार्किंग अनुक्रम का निर्धारण (Establishing Parking Hierarchy):-** पार्किंग स्थलों पर साइकिल, NMT, लोक परिवहन, फीडर सेवा, पार्क राइड सेवा तदुपरांत, दोपहिया एवं उसके पश्चात् चार पहिया व अन्य वाहनों के पार्किंग के प्राथमिकता दी जानी चाहिए। अर्थात् सबसे अधिक संवहनीय मोड को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।



प्रदर्श-2 पार्किंग अनुक्रम का निर्धारण

**7.12 (सिद्धान्त 12) :- समस्त प्रकार के परिवहन साधनों का विचारण (Multi Model Consideration) :-** ट्रांसिट अथवा किसी भी लोक परिवहन सुविधा की रूपरेखा अलग से नहीं बनाई जानी चाहिए। उपयोगकर्ताओं के पास सभी वाहन साधनों का चुनाव करने का विकल्प होना चाहिये, जैसे बायसायकिल, दोपहिया वाहन, सायकिल रिक्शा, ऑटोरिक्शा और अन्य साधन। लोक परिवहन टर्मिनल्स और MRTS गलियारों में पार्क एण्ड राइड सुविधा प्रदान करनी चाहिये। पार्क एण्ड राइड सुविधा के माध्यम से मल्टी मोडल इंटीग्रेशनका प्रयोग उपयोगकर्ताओं का झुकाव निजी वाहनों से लोक परिवहन की ओर किये जाने के लिये किया जाता है। सभी सार्वजनिक

सुविधाओं में उपयोगकर्ताओं को बेहतर चुनाव का विकल्प देने के लिये सभी प्रकार के पार्किंग मोड्स का प्रावधान होना चाहिये।

**7.13 (सिद्धान्त 13) :- वर्तमान आपूर्ति का बेहतर उपयोग (Efficient utilization of exiting supply) :-** पार्किंग स्थलों के रखरखाव के अभाव और अनुपयुक्त संरचना के कारण बहुमूल्य भूमि का अपव्यय हो रहा है। पार्किंग स्थलों का युक्तियुक्त उपयोग सुनिश्चित करने के लिये उपयुक्त उपायों जैसे- उपयोगकर्ता के लिये/के बारे में जानकारी, निर्देश, और नियमों को लागू करना होगा। साथ ही किसी भी पार्किंग अधोसंरचना का आकार और रूपरेखा ऐसे बनाई जाये कि उस अधोसंरचना का समुचित उपयोग हो सके। जहाँ कहीं ऑन-स्ट्रीट पार्किंग के कारण कंजेशन हो रहा हो, वहाँ ऑन-स्ट्रीट पार्किंग पर रोक लगानी चाहिये और ऐसा वर्तमान में निजी भवनों के साथ पलब्ध ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों और सार्वजनिक ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों के समुचित उपयोग से किया जा सकता है।

**7.14 (सिद्धान्त 14) :- पार्किंग मानकों में शिथिलीकरण (Flexible Parking Standards) :-** पार्किंग मानकों में, पार्किंग आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुये सभी प्रकार के प्ररूपी(Typical) भूमि उपयोग और गतिविधियों को सम्मिलित करना चाहिये। इसके अतिरिक्त उस क्षेत्र में लोक परिवहन और NMT पहुँच की सन्दर्भ में किसी भी उपयोगकर्ता के लिये आवश्यक मानकों को उल्लेखित करना चाहिये।

**7.15 (सिद्धान्त 15) :- पार्किंग नियमों का व्यवहारिक क्रियान्वयन (Parking Enforcement) :-**

पार्किंग प्रबंधन हेतु यह सुनिश्चित करना चाहिये कि पार्किंग मानकों, सम्बन्धित नियमों और उपनियमों में प्रभावी एवं व्यवहारिक क्रियान्वयन रणनीतियों को अपनाया जाये। पार्किंग नियमों के क्रियान्वयन में प्राधिकारियों द्वारा जनता की भागीदारी को भी नियंत्रित मापदण्डों के तहत प्रोत्साहन देना चाहिये। क्रियान्वयन के अनुक्रम में यह भी सुनिश्चित करना चाहिये कि भवनों के अन्दर पार्किंग स्थलों को किसी अन्य कार्य के लिये प्रयोग में ना लाया जाये, अन्यथा इससे पार्किंग स्थल के लिये माँग बढ़ेगी और उपयोगकर्ताओं को सड़कों पर अवैध पार्किंग करनी पड़ेगी।

**7.16 (सिद्धान्त 16) :- पार्किंग के लिये विस्तृत/समग्र योजना (Comprehensive Planning for Parking) :-**पार्किंग की उच्चतम माँग को पूरा करने के लिये उसे समवर्ती भूमि उपयोग के साथ समेकित करना चाहिये। किसी भी शहर में पार्किंग की योजना बनाते समय लोक परिवहन विकल्प, NMT प्रणाली, वर्तमान पार्किंग आपूर्ति और उनकी स्थिति और क्रियान्वयन के स्तर को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए। किसी भी पार्किंग सुविधा का प्रस्ताव सभी महत्वपूर्ण लागतों और लाभों को ध्यान में रखने के बाद ही किया जाना चाहिए। जन जागरूकता और शिक्षा के लिये योजनात्मक स्तर से ही पर्याप्त कदम उठाने चाहिये। किसी भी पार्किंग अधोसंरचना के विकास, संचालन या किसी भी पार्किंग प्रावधान के क्रियान्वयन के लिये निजी क्षेत्र से निवेश और भागीदारी को भी प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

**7.17 (सिद्धान्त 17) :- उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा और सुविधा तथा वाहनों की सुरक्षा (Safety and Convenience for user and security to vehicle) :-** Parking एवं Un parking के समय उपयोगकर्ताओं को सुरक्षा और सुविधा प्रदान की जानी चाहिए और यह भी आवश्यक होना

चाहिए कि पार्किंग स्थल पर पार्क किये गये सभी वाहनों को पर्याप्त सुरक्षा दी जाये। पार्किंग उपभोगकर्ताओं की सुविधा के लिये पार्किंग संबंधी जानकारी तथा आसानी से पार्किंग स्थल तक पहुंचने की व्यवस्था सुनिश्चित की जानी चाहिए। उपयोगकर्ताओं के लिये आधारभूत सुविधाएँ जैसे प्रसाधन और पेय जल की व्यवस्था भी पार्किंग स्थल पर की जानी चाहिये।

**7.18 (सिद्धान्त 18) :- सर्वजन हेतु उपलब्धता (Accessibility to all) :-** सभी पार्किंग सुविधाएँ सभी प्रकार के उपयोगकर्ताओं के लिये सुलभ होनी चाहिये, जिनमें विकलांग, बायसायकिल का प्रयोग करने वाले आदि सम्मिलित हैं। आवश्यकता अनुसार सभी पार्किंग स्थलों पर विकलांगों के लिये भी पार्किंग सुविधा प्रदान की जानी चाहिये।

## **8. शहरी पार्किंग नीति के घटक (Components) :-**

**8.1 आवागमन/यातायात मांग प्रबंधन रणनीतियाँ (Travel Demand Management (TDM) Strategies :-** चूँकि निजी मोटर वाहनों की वर्तमान वृद्धि के दृष्टिगत पार्किंग की आपूर्ति करना संभव नहीं है। अतः प्रयोज्यता के आधार पर Travel की मांग प्रबंधन में, निम्न वैकल्पिक रणनीतियों को प्राथमिकता प्रदान की जानी चाहिए। शहरी विकास के प्रारम्भिक चरणों में TDM रणनीतियों के क्रियान्वयन से निजी मोटर वाहनों पर निर्भरता कम होगी और इस प्रकार भविष्य में पार्किंग के लिए मांग भी कम की जा सकेगी।

**8.1.1 कंजेशन शुल्क -** कंजेशन शुल्क का अधिरोपण कंजेशन को कम कर देता है और पीक मांग को भी विभिन्न समय और वैकल्पिक मार्गों में वितरित कर देता है। कंजेशन शुल्क उन सभी क्षेत्रों, जहां समग्र कंजेशन (V/C) 0.8 से अधिक है, में अधिरोपित किया जाना चाहिए। दिन के समय कंजेशन का प्रकार बदलता रहता है। कंजेशन शुल्क भी समय की एक विशेष अवधि के लिए शहर के किसी भी क्षेत्र में लागू किया जा सकता है। कंजेशन शुल्क, अलग-अलग चिन्हित क्षेत्रों में कंजेशन के स्तर के आधार पर लागू किया जा सकता है। वाहनों के प्रवेश/निकास के समय उस क्षेत्र में कंजेशन शुल्क के क्रियान्वयन के लिये कुशल तंत्र अपनाने की जरूरत है। इसके लिये एक ऐसा राजस्व संग्रहण तंत्र होना चाहिए, जिससे कंजेशन शुल्क के माध्यम से एकत्र किया गया शुल्क समर्पित शहरी परिवहन कोष (DUTF) में जमा किया जा सके।

**8.1.2 सार्वजनिक परिवहन और गैर मोटरीकृत परिवहन को प्रोत्साहन:** शहर में सार्वजनिक परिवहन और गैर मोटरीकृत परिवहन प्रणाली में सुधार होना चाहिए और नागरिकों को निजी मोटरीकृत वाहनों की अपेक्षा इन का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। NMT सुविधाओं और नगर में इनके प्रयोग को प्रोत्साहित करने से, निजी मोटरीकृत वाहनों द्वारा कम दूरी की यात्राएं कम हो जाएगी और इसके परिणामस्वरूप निकट स्थलों पर पार्किंग की मांग भी कम हो जाएगी।

**8.1.2 लोक परिवहन सेवाओं के केन्द्रीकरण का वर्जन (Avoid Centralization of PT service) :** अगर सार्वजनिक परिवहन सेवा केवल अधिकार क्षेत्र की सेवा के लिए केन्द्रित होगी तो निजी मोटरीकृत वाहनों (कार और TW) पर निर्भरता बढ़ जाएगी,

इसलिए यात्रा प्रतिरूप(Travel Pattern) के आधार पर यात्रा के आकर्षण और गंतव्य के दृष्टिगत , शहरी लोक परिवहन की आवश्यकतानुरूप शहरी लोक परिवहन सेवा की योजना बनाई जानी चाहिए। यह निजी वाहनों पर निर्भरता को कम करने और अंततः पार्किंग मांग कम करने में सहायक होगा।

**8.1.3 फीडर सेवाओं से वाणिज्यिक और औद्योगिक स्थलों के लिए Last mile कनेक्टिविटी में सुधार:** मॉल/मल्टीप्लेक्स/उद्योगों/कार्यालयों के विषय में, इन सुविधाओं के मालिकों के लिए अनिवार्य किया जाए कि निकटतम MRTS/BRTS/बस स्टेशन और इन सुविधाओं के बीच फीडर सेवा प्रदान कर Last mile कनेक्टिविटी में सुधार लाई जाए (यदि यह सुविधायें ट्रांजिट स्टेशन से पैदल चलने लायक दूरी पर स्थित नहीं हैं)। इससे लोगों को लोक परिवहन का प्रयोग करने लिये प्रोत्साहन मिलेगा और साथ ही पार्किंग के लिये माँग भी कम हो जायेगी, लेकिन फीडर वाहनों के लिए उन ट्रांजिट (पारगमन) स्टेशनों पर उचित स्टैंड उपलब्ध कराये जाने चाहिए।

**8.1.4 शहर में वाहनों की संख्या को सीमित करना:** शहर में उपलब्ध और नियोजित अधोसंरचना की क्षमता के आधार पर वाहनों की संख्या सीमित होनी चाहिए। अगर किसी घर में पहले से ही कोई वाहन है तो किसी भी अतिरिक्त वाहन के लिये अतिरिक्त पंजीकरण शुल्क वसूला जाना चाहिये। साथ ही पार्किंग/मोटरयान/RTA नियमों के अनुसार निर्दिष्ट वाहनों के अलावा अन्य वाहनों को सड़कों पर चलने से प्रतिबन्धित कर देना चाहिए।

**8.1.5 पार्किंग व्यवस्था का प्रमाण:** व्यक्तिगत वाहनों की खरीद/पंजीकरण के समय, दुनिया के कई देशों में वाहन का खरीददार एक प्रमाण देता है कि उसके पास अपने वाहन के लिए पर्याप्त पार्किंग क्षेत्र उपलब्ध है। इस तरह के नियामक प्रावधान राज्यों के शहरों में भी किया जाने की आवश्यकता है।

**8.2 नियोजन और डिज़ाइन/प्रारूप आधारित पार्किंग प्रबन्धन रणनीतियाँ (Planning and Design based Parking Management Strategies) :-** वर्तमान में राज्य में पार्किंग नीति के अभाव के कारण अलग अलग शहर अपने स्तर पर पार्किंग उपविधि/कार्ययोजना लागू कर रहे हैं, जो कि पार्किंग के स्थापित सिद्धांतों के अनुरूप एवं समेकित स्वरूप के नहीं हैं और न ही इन शहरों में कोई ऐसी समन्वित कार्य योजना है जिसके माध्यम से, पार्किंग और ट्रैफिक में संलग्न एजेंसियों के बीच पार्किंग नियमों का आदान-प्रदान और अनुभवों को बांटने के द्वारा पर्याप्त समन्वय की व्यवस्था बनाई जा सके। इसके अलावा, पार्किंग नीति के अभाव में, इन शहरों में कोई भी ठोस पार्किंग योजना प्रचलित नहीं है। अतः उपरोक्त उद्देश्यों की पूर्ति के लिए, एक राज्य स्तरीय शहरी पार्किंग नीति का होना आवश्यक है, जिसके आधार पर नियम/उपनियम बनाये जा सकें और शहर में व्यवस्थित पार्किंग प्रबन्धन को सुनिश्चित किया जा सके।

**8.2.1 पार्किंग क्षेत्रों के लिये विशिष्ट क्षेत्रों/Typologies की पहचान(वर्गीकरण)**  
**Identification of Typologies for Parking Areas :** प्रत्येक शहर को विभिन्न Typology areas(Zones) में मिश्रित भूमि उपयोग, घनत्व, खुदरा लक्षण Retail characteristics,

अविकसित भूमि की उपलब्धता, Peak timings, Right of Way(ROW), प्राथमिक पारगमन मोड, ट्राजिट सेवा की आवृत्ति इत्यादि के आधार पर वर्गीकृत किया जाना चाहिए। पार्किंग रणनीति सम्पूर्ण शहर के स्थान पर जोन के आधार पर तैयार किया जाना चाहिए। प्रदेश के बड़े शहरों के अध्ययन उपरांत चिन्हांकित Typology (जोन) की प्रति परिशिष्ट-3 संलग्न है। प्रदेश के विभिन्न शहरों के लिये चिन्हांकित Typology निम्नानुसार है:-

1. CBD Mixed use commercial centres (CBD मिश्रित उपयोग वाणिज्यिक केन्द्र)।
2. Employment Centres (रोजगार केंद्र)
3. Large Scale Retail Destinations (खुदरा व्यापार गंतव्य/बड़े पैमाने के फुटकर गंतव्य)
4. Existing Neighbourhoods (मौजूदा प्रतिवेश)
5. Infill Developments Infill (विस्तार)
6. New Residential Areas नए (आवासीय क्षेत्र)
7. Tourist Destinations (पर्यटन स्थल)
8. Transit Interchanges/Corridors (पारगमन इंटरचेंज/गलियारे)
9. Heritage Precincts (विरासत परिसर)
10. Institutional Core (संस्थागत कोर)

8.2.2 पार्किंग सुविधा का वर्गीकरण वाहन प्रकार, स्थान, विन्यास(Configuration), प्रतिबंध(Restriction) एवं नीचे उल्लेख किए संचालन(Operation) पर आधारित होना चाहिए।

प्रदर्श-3 : पार्किंग सुविधाओं का वर्गीकरण

Classification of parking facility based on				
Vehicle Type	Location	Configuration	Restriction	Operation
NMV: साइकिल & साइकिल रिक्शा	सड़क पर पार्किंग/ऑन स्ट्रीट पार्किंग: नामित(Designated) पार्किंग & अवैध पार्किंग	बाएं हाथ की ओर और दाहिने हाथ की ओर पार्किंग	दिन के समय	मैनुअल
NMV-TW-3W: साइकिल, साइकिल रिक्शा, दो पहिया और ऑटो रिक्शा और पैरा ट्रांजिट	आफ स्ट्रीट पार्किंग: सतह (सार्वजनिक और निजी), बहु मंजिला, साइड पार्किंग सुविधा	सीधा पार्किंग(Perpendicular), समानांतर पार्किंग और Angled पार्किंग	अवधि सीमा(Duration Limitation)	स्वचालित

NMV-TW-3W: साइकिल, साइकिल रिक्शा, दो पहिया, आटो रिक्शा, पैरा ट्रांजिट और कारें	-	भूमिगत पार्किंग, पोडियम पार्किंग और एट ग्रेड पर पार्किंग	अनाधिकृत पार्किंग क्षेत्र (No Stopping Zone, No Parking Zone)	अर्द्ध स्वचालित
भारी वाहन: सार्वजनिक परिवहन और माल दुलाई के वाहन	-	-	अनाधिकृत लोड और अनलोड जोन(No loading and No unloading zone)	-
-	-	-	पैदल यात्री (अनाधिकृत वाहन) Zone  Non Motorized Transport Zone  Public Transport Zone	-

### 8.3 भू उपयोग योजना और उसका पार्किंग अधोसंरचना पर प्रभाव (Land used planning and impact on parking infrastructure):-

8.3.1 प्रत्येक क्षेत्र के वर्तमान और प्रस्तावित भूमि उपयोग की विशेषताओं के आधार पर एक सन्दर्भजनित (Contextual) पार्किंग रणनीति का विकास किया जाना चाहिए। इन विशेषताओं में रहवासी और रोजगार घनत्व, विकास का स्तर, मिश्रित उपयोग या सार्वजनिक ट्रांजिट गम्य सम्मिलित किये जा सकते हैं :-

- मल्टी मोडल परिवहन प्रणाली और सुरक्षित पैदल पथ तंत्र(Pedestrian Network) में निवेश करके मौजूदा एवं प्रस्तावित नगर क्षेत्रों में और सघन विकास के नमूनों की रचना करने का प्रयास ।
- सार्वजनिक राइट ऑफ वे पर स्पिल ओवर पार्किंग के सम्भावित प्रभाव का अनुमान लगाने के लिये सभी नयी बसाहटों का ट्रैफिक एण्ड पार्किंग इम्पैक्ट स्टडी अनुमान (Assessment)तैयार करना।
- स्थान और प्रस्तावित विकास के स्तर के आधार पर नयी बसाहटों के लिये शिथिल पार्किंग मानकों को स्थापित करना।
- कमोर्शियल कॉम्प्लेक्स, शिक्षण संस्थान, सरकारी सुविधायें और अन्य ऐसे घटक, जिनसे यातायात घनत्व में वृद्धि होती हो, ऐसे सभी बड़े पैमाने पर हो रहे विकास, जहाँ कहीं भी सम्भव हो सके, सार्वजनिक ट्रांसिट स्टॉप के आस पास ही हों।
- ज़ोनल विकास और/अथवा स्थानीय क्षेत्र योजनाओं में पार्किंग क्षेत्रों के प्रबन्धन योजनाओं को अनिवार्य रूप से सम्मिलित किया जाये।

## 8.4 बिल्डिंग बाय-लॉज में पार्किंग हेतु प्रावधान और विकास नियंत्रण विनियम :-

8.4.1 शहर में विभिन्न पार्किंग स्थलों में, विभिन्न भू उपयोगिता के लिये शिथिल और विविध पार्किंग आवश्यकताओं का निर्धारण करना चाहिए, जो उस स्थान के आस पास की भौगोलिक, जनसांख्यिक और प्रबन्धन परिस्थितियों के आधार पर उस स्थान की ज्वलंत माँग को प्रदर्शित करे।

- पार्किंग सुविधाओं की आपूर्ति और माँग को समुचित रूप से पूरा करने के लिये विशिष्ट क्षेत्रों में पार्किंग ओवर ले डिस्ट्रिक्ट्स का सृजन करना चाहिए।
- नयी बसाहटों में 'शेयर्ड पार्किंग' की आवश्यकता का प्रावधान किया जाना चाहिए।
- निर्मित परियोजनाओं के माध्यम से पार्किंग विनियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिये उन पर नियमित रूप से पुनर्विचार करना एवं समीक्षा करना चाहिए।

8.4.2 **शहरी पार्किंग बाय लॉज/नियम बनाना:** राज्य शहरी पार्किंग नीति, सभी शहरों में शहरी पार्किंग बाय लॉज बनाने के लिये एक निर्देशिका का कार्य करेगी, जिसके अनुरूप सभी शहरों की साधिकारिता प्राप्त निकायों UMTC/UMTA/शहरी निकाय के माध्यम से पार्किंग की आवश्यकताओं के अनुसार बाय लॉज बनाने जायेंगे। राज्य सरकार आवश्यकता अनुसार पार्किंग नीति के आधार पर नियम भी बना सकेगी। प्रत्येक शहर इन नियमों/बाय लॉज के आधार पर अपनी कार्य योजना/मास्टर प्लान बना सकेगी और पार्किंग नीति का क्रियान्वयन करेगी।

8.4.3 पार्किंग मानक, बिल्डिंग बाय लॉज में भवन बिल्ट अप एरिया, पीक डिमाण्ड और लक्षित वाहनो के प्रकार के आधार पर निर्दिष्ट किये जायेंगे।

8.4.4 स्थानीय परिस्थितियों के अनुकूलता के अनुरूप Typology क्षेत्र आधारित पार्किंग मानक निर्धारित किये जायेंगे

8.4.5 पार्किंग मानक और मानदण्डों में सभी प्रकार के विशिष्ट भूमि एवं भवन उपयोगों सम्मिलित होने चाहिये।

8.4.6 विशिष्ट भूमि और भवन उपयोग के लिये विभिन्न प्रकार के क्षेत्रों में भिन्न पार्किंग मानदण्ड लागू किये जायेंगे क्योंकि एक ही प्रकार के भवन का विभिन्न स्थानों में भिन्न प्रयोग किया जाता है।

8.4.7 विकास में बदलाव के प्रति और भी अधिक प्रतिक्रियात्मक होने के लिये पार्किंग मानकों को विकास योजना संशोधन के हिस्से के रूप में संशोधित किया जायेगा।

8.4.8 भूमि का समुचित उपयोग करने और यातायात के संवहनीय साधनों को प्रोत्साहित करने के लिये अधिकतम पार्किंग स्थल की आवश्यकता को सीमित करना होगा (न्यूनतम आवश्यकता के साथ)।

8.4.9 पार्किंग मानकों को न केवल ECS (Equivalent Car Space) में, बल्कि ETS (Equivalent Two Wheeler Space) और EBS (Equivalent Bicycle Space) में भी अलग से दर्शित करना चाहिये।



**8.4.10 भवन के मूल्य से उसके सम्बन्धित पार्किंग स्थल के मूल्य को अलग करना(Unbundling parking costs):** पार्किंग क्षेत्र को भवन के विक्रय अथवा किराये से अलग बेचने अथवा लीज़ पर देने केलिये प्रोत्साहित किया जायेगा. आगंतुकों, ओवरफ्लो पार्किंग और अनियमित उपयोगकर्ताओं के लिये सार्वजनिक शुल्क पर आधारित पार्किंग सुविधा प्रदान की जायेगी।

**8.4.11 भवन परिसर में पार्किंग व्यवस्था:** सभी शहरी निकायों के भवन अनुज्ञा नियमों में ये प्रावधान किया जाना आवश्यक है कि भवन के क्षेत्रफल/रहने वाले लोगों की संख्या के आधार पर न्यूनतम पार्किंग क्षेत्र को चिन्हित किया जाये। इसी प्रकार, बहु मंज़िला इमारतों, शॉपिंग कॉम्प्लेक्सों आदि में भवन अनुज्ञा तभी प्रदान करनी चाहिये जब उपलिखित भवन अनुज्ञा के अनुरूप वहाँ पर पार्किंग व्यवस्था उपलब्ध हो, अन्यथा भवन अनुज्ञा नहीं देनी चाहिये।

**8.4.12 FAR गणना से छूट:** पार्किंग को प्रोत्साहित किये जाने हेतु सार्वजनिक पार्किंग हेतु उपलब्ध कराये जाने वाले स्थलों को FAR एवं भवन ऊचाई गणना से मुक्त रखना चाहिये।

**8.4.13 बहुमंजिला भवनों/नयी बसाहट हेतु पार्किंग के संबंध में पूर्व शर्त विषयक प्रावधान :-**

**8.4.13.1 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।

**8.4.13.2 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।

**8.4.13.3 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।

**8.4.13.4 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 शास्ति अधिरोपण के साथ-साथ पार्किंग स्थल को मूलरूप में लाये जाने के अधिकार भी साधिकारता प्राप्त परिषद को होगा।

#### **8.4.14 बहुमंजिला पार्किंग/ऑफ साईट पार्किंग विषयक प्रावधान :-**

**8.4.14.1 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।

**8.4.14.2 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।

**8.4.14.3 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।

**8.4.14.4 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।

**8.4.14.5 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।

**8.5 क्षेत्रीय प्रबन्धन योजनायें (Area Management Plan) :-** मौजूदा परिस्थितियों और आपूर्ति- माँग को ध्यान में रखते हुए Typology क्षेत्र के लिये विशिष्ट क्षेत्र प्रबन्धन योजनायें ( नगर स्तरीय योजना के साथ) बनायी जानी चाहिये।

**8.5.1 राज्य पार्किंग नीति के अनुसार प्रासंगिक योजना को तैयार करना (preparation of any relevant plans in accordance with the State parking policy):** नगर योजना के अधिकार क्षेत्र में किसी भी प्रासंगिक योजना/डिज़ाइन/सुझाव को राज्य पार्किंग नीति के प्रावधानों के अनुसार तैयार किया जाएगा और साथ ही राष्ट्रीय शहरी

परिवहन नीति के प्रावधानों का भी पालन करना होगा। उन प्रासंगिक योजनाओं और डिज़ाइनों में निम्नलिखित बातें शामिल तो हों, पर वे उन तक सीमित नहीं:-

1. विस्तृत मोबिलिटी योजना (Comprehensive Mobility Plan)
2. नगर विकास योजना (City Development Plan)
3. विकास योजना (Development/Master Plan)
4. जोनल प्लान (Zonal Plan)
5. BRTS, Metro या अन्य ट्रांसिट सिस्टम के लिये विस्तृत परियोजना रिपोर्ट्स (DPR)
6. निजी और सार्वजनिक भवन डिज़ाइन
7. किसी भी सार्वजनिक सड़क की अधोसंरचना के विकास/सुधार/विस्तार के लिये, (विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन) DPR

**8.5.2 पार्किंग मास्टर प्लान/स्कीम के लिये मार्गदर्शक ढाँचा (Guiding framework for preparation of Parking master plan/scheme):** राज्य में शहरी पार्किंग नीति के अभाव में, राज्य के विभिन्न शहर समेकित पार्किंग प्रबंधन नहीं कर पा रहे हैं। अतः, उनकी आवश्यकताओं के अनुरूप समुचित पार्किंग प्रबंधन और सिटी ट्रैफिक सिस्टम को व्यवस्थित करने के लिये सभी सम्बन्धित विभागों और नागरिकों की विशेष आवश्यकताओं के मध्य समन्वय स्थापित करते हुये राज्य स्तर पर एक समेकित पार्किंग कार्य योजना के निर्माण आवश्यकता है, ताकि तत्आधार पर शहर, राज्य शहरी पार्किंग नीति के अनुरूप पार्किंग कार्ययोजना का निर्माण कर सके।

**8.5.3 शहरी पार्किंग योजना/पार्किंग मास्टर प्लान का निर्माण:** यह आवश्यक है कि म.प्र. के हर शहर के लिये NUTP और राज्य शहरी पार्किंग नीति के अनुसार एक विस्तृत शहरी पार्किंग योजना/पार्किंग मास्टर प्लान बनाया जाये। विशिष्ट नगरों के लिये , शहरी पार्किंग योजना या तो अलग से बनायी जाये या फिर सम्भव हो तो Comprehensive Mobility Plan (CMP) और City Transport and Traffic Master Plan (CTTMP) या City Development Plan (CDP) या अन्य किसी सम्बन्धित प्लान के अंतर्गत बनायी जाये। भारत सरकार की ओर से नगर की परिवहन/ट्रैफिक सर्वेक्षण योजना के निर्माण हेतु 80% अनुदान का प्रावधान है।

**8.5.3.1 नागरिकों के लिये सुरक्षा बढ़ाने, प्रदूषण को कम करने और यात्रा के विकल्पों को बेहतर बनाने के उद्देश्य से प्रत्येक मास्टर प्लान में निम्नलिखित प्राथमिकताओं का पालन किया जाना चाहिये:-**

- (क) विकलांगों, NMV उपयोगकर्ताओं, स्थानीय रहवासियों, और शॉर्ट टर्म पार्किंग उपयोगकर्ताओं को प्राथमिकता दी जानी चाहिये:-
  - i. पार्किंग, पैदल यात्रियों या किसी भी NMV उपयोगकर्ताओं के लिये कहीं भी बाधा का कारण नहीं बनना चाहिये।
  - ii. निजी मोटरीकृत वाहनों के लिये कोई निःशुल्क पार्किंग नहीं होनी चाहिये।
  - iii. जुर्माना और पार्किंग शुल्क से प्राप्त राजस्व का उपयोग, राज्य शहरी पार्किंग नीति के प्रावधानों के क्रियान्वयन हेतु किया जाना चाहिये।

iv. रक्षा को बेहतर करने और कंजेशन को कम करने के लिये ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को ऑन स्ट्रीट पार्किंग की अपेक्षा प्राथमिकता दी जायेगी।

**8.5.3.2 समेकित पार्किंग मास्टर प्लान/स्कीम/कार्य योजना को बनाने के लिये रूपरेखा:** राज्य में किसी भी शहर के लिये पार्किंग मास्टर प्लान बनाने हेतु निम्नलिखित सुझावों/उपबंधों का पालन किया जाना चाहिये।

**(क) वर्तमान परिस्थिति का विश्लेषण।**

**पहला चरण:** अध्ययन के भौगोलिक क्षेत्र को परिभाषित करना। पार्किंग क्षेत्रों के लिये विशिष्ट स्थानों (Typical Typologies) के विश्लेषण के लिये पैदल चलने लायक त्रिज्या (Radius) को प्राथमिकता दी जायेगी।

**दूसरा चरण:** पूरे शहर की प्रारम्भिक इंटेंसिटी और स्टेक होल्डरों के परामर्श के माध्यम से समस्याओं के प्रकार और समस्यागत क्षेत्रों को चिन्हित करना।

**तीसरा चरण:** शहर के लिये आवश्यक विस्तृत डाटा संग्रह और अध्ययन ढाँचे को विकसित करना।

**चौथा चरण:** डाटा इकट्ठा करना और चिन्हित क्षेत्रों में पीक समय में आपूर्ति-माँग के स्वरूप का मूल्यांकन करने के लिये परिस्थितियों का सर्वे करना।

- आपूर्ति-माँग डाटा संग्रह के अंतर्गत सभी सार्वजनिक, निजी, वैध और अवैध पार्किंग सुविधायें आती हैं।
- मिश्रित भूमि उपयोग और क्षेत्र के घनत्व पर भी डाटा संग्रह किया जाना चाहिए।
- वाहन पंजीकरण और जनसंख्या मापदण्डों से संबंधित द्वितीयक डाटा भी संग्रहित किया जाना चाहिए।

**(ख) योजना का सूत्रीकरण**

**पाँचवा चरण:** रणनीतियों का विश्लेषण और मूल्यांकन।

- सभी Typology क्षेत्रों का चिन्हांकन एवं उन समस्त के लिये पार्किंग प्रबन्धन कार्ययोजना का निर्माण।
- विश्लेषण के परिणामों के आधार पर विभिन्न समाधानों और रणनीतियों का मूल्यांकन करना।

**(ग) वैधानिक आधार पर सूत्रीकरण**

**छठवाँ चरण:** योजना के लिये वैधानिक आधार और समुचित नीति निर्माण एवं इसके समस्त घटकों को समेकित करते हुए योजना का निर्माण।

**(घ) योजना का क्रियान्वयन**

**सातवाँ चरण:** एक ऐसी क्रियान्वयन योजना बनाना जिसमें निम्नलिखित सम्मिलित तो हों, पर उन तक सीमित ना हो:

- योजना की अवधि न्यूनतम 20 साल की हो।
- समाधानों/रणनीतियों को विभिन्न चरणों में (अल्पकालिक, मध्यमकालिक और दीर्घकालिक) विभाजित कर क्रियान्वित की जाये।
- समाधानों के क्रियान्वयन के लिये आवश्यक संसाधनों और समुचित निवेश विकल्पों को पहचाना जाये।
- संस्थागत व्यवस्था के लिये सुझाव

**आठवाँ चरण:** प्रस्तावित समाधानों और लाभों को मॉनिटर करने और तदनुसृत कार्य करने के लिये एक मॉनिटरिंग और मूल्यांकन ढाँचा तैयार करना।

**8.5.3.3** पार्किंग मास्टर प्लान/कार्य योजना में संशोधन करना/अपडेट करना:- दस लाख से अधिक जनसंख्या वाले सभी शहरों को हर पाँच साल में पार्किंग मास्टर्प्लान/कार्य योजना को अपडेट करना चाहिये, और अन्य शहरों को हर दस साल में मास्टर प्लान को अपडेट करना चाहिये।

**8.5.4** किसी भी पार्किंग अधोसंरचना के विकास के लिये सभी प्रस्ताव, पार्किंग मास्टर प्लान/ कार्य योजना पर आधारित होने चाहिये।

**8.5.5** पार्किंग नीति का निर्माण और क्रियान्वयन:- राज्य के शहरी क्षेत्रों में पार्किंग के लिये राज्य स्तरीय नीति निर्धारक संस्था द्वारा पार्किंग के संबंध में नीति एवं इससे संबंधित आनुषंगिक नियमों का निर्माण, उपविधियों एवं शहरों के द्वारा तैयार कार्य योजना का अनुमोदन किया जाएगा। शहर स्तरीय क्रियान्वयन एवं विनियामक एजेन्सी द्वारा समेकित पार्किंग कार्य योजना का निर्माण एवं पार्किंग कार्ययोजना से संबंधित समस्त कार्यों का निष्पादन, प्रवर्तन एवं विनियमन सुनिश्चित किया जाएगा।

## **8.6 पार्किंग अधोसंरचना के लिये भौतिक प्रारूप विमर्श (Physical Design Consultation for Parking Infrastructure):**

**8.6.1** सभी पार्किंग स्थल यथासम्भव उस क्षेत्र के सभी गंतव्यों(Destinations) के यथासंभव निकट स्थित होंगे और पार्किंग सुविधायें उन गंतव्यों से सभी श्रेणी के उपयोगकर्ताओं को सरलता से उपलब्ध होंगी।

**8.6.2** वाहनों को सुविधा प्रदान करने के लिये बाह्य घटक जैसे ट्रैफिक का घनत्व, संलग्न सड़कें और सड़कों की चौड़ाई को भी संज्ञान में लेना होगा।

**8.6.3** किसी भी CBD के मध्य में या अन्य व्यस्त क्षेत्रों में पार्किंग सुविधाओं को स्थित करने की बजाय उन्हें व्यस्ततम क्षेत्रों की सीमा पर स्थित करना चाहिये। इससे उन क्षेत्रों में कंजेशन कम होगा और चलना सुगम होगा।

**8.6.4** सौर ऊर्जा से चलने वाली पार्किंग सुविधाओं को प्रोत्साहित किया जायेगा। इन्हें पार्क एण्ड राइड सुविधाओं में भी वरीयता दी जाएगी और ईको-फ्रेंडली वाहनों तथा लोक परिवहन के साधनों को बढ़ावा देने के अनुक्रम में फ्री चार्जिंग की सुविधा इन पार्किंग स्थलों पर प्रदाय की जानी चाहिए।

**8.6.5** सभी पार्किंग सुविधाओं (ऑफ-स्ट्रीट एवम ऑन-स्ट्रीट) में निम्नलिखित घटक अनिवार्यतः होने चाहिये:-

**8.6.5.1** ड्राइव वे और पार्किंग बे के लिये संकेतक/सूचक चिन्ह बनाये जायेंगे। ये संकेतक प्रत्येक वाहन प्रकार, प्रत्येक पार्किंग बे, ड्राइव वे, निकास की दिशा आदि के लिये स्पष्ट संकेत देंगे।

**8.6.5.2** सम्बन्धित वाहन के आधार पर, बे का आकार एवं प्रकार निर्धारित किया जाना चाहिए, ताकि वाहन की लम्बाई, चौड़ाई, ऊँचाई और दरवाज़े खोलने के लिये पर्याप्त स्थान की सुविधा हो।

**8.6.5.3** सुविधा का नाम, पार्किंग क्षमता, शुल्क, समय प्रतिबन्ध और जिस प्रकार के वाहनों को वहाँ पार्किंग की अनुमति है, उनका विवरण स्पष्ट करने हेतु डिस्प्ले बोर्ड हों।

8.6.5.4 उपयोगकर्ताओं की सुविधा के लिये सभी ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों पर मूलभूत सुविधाओं जैसे स्थलों के अन्दर प्रकाश की व्यवस्था, प्रसाधन, पेय जल, आदि की व्यवस्था की जायेगी।

8.6.5.5 उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा और वाहनों की भी सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिये मानव संचालित अथवा स्वचालित प्रणालियों का प्रावधान हो।

8.6.5.6 पार्किंग मानकों के अनुरूप डिज़ाइन और क्रियान्वयन में ड्राइव वे की आवश्यकताओं को पूर्ण किया जाना चाहिए।

8.6.5.7 पार्किंग और अनपार्किंग के दौरान आंतरिक संवहन के लिये पर्याप्त साइट दूरी हो। लिफ्ट, सीढ़ियों अथवा एस्केलटर के द्वारा वर्टिकल एक्सेस की सुविधा भी प्रदान की जानी चाहिए।

8.6.5.8 प्रवेश द्वार, निकास, अथवा दोनो पर ही पर्याप्त पार्किंग शुल्क संग्रह प्रणाली का प्रावधान हो।

8.6.6 उपलब्ध स्थान का समुचित उपयोग करने के लिये वैकल्पिक पार्किंग लेआउट के आधार पर ड्राइव वे आवश्यकताओं को सावधानीपूर्वक डिज़ाइन करना चाहिये।

8.6.7 सभी पार्किंग साइन IRC: 67-2012 'Code of Practice for Road Signs' के अनुरूप संगत होंगे।

8.6.8 सभी पार्किंग स्थलों में NMT एवं विकलांगों के लिये पार्किंग की सुविधा का प्रावधान होगा।

8.6.9 सभी बेसमेंट और बहु मंज़िला पार्किंग सुविधाओं में उपयोगकर्ताओं/स्टाफ अथवा इनमें जाने वाले अन्दर जाने वाले सभी व्यक्ति की सुरक्षा पर विशेष ध्यान देना चाहिये क्योंकि इन स्थानों पर अपराध की सम्भावना अधिक होती है। इन सभी स्थलों पर वीडियो सर्विलेंस कैमरा होना अनिवार्य होना चाहिए।

8.6.10 शॉपिंग कॉम्प्लेक्स, सिनेमा हॉल, ऑफिस आदि सहित सभी सार्वजनिक और निजी ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों पर आरक्षित बायसायकिल पार्किंग का प्रावधान अनिवार्य रूप से किया जायेगा।

8.6.11 सभी ऑन-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों में, सभी ट्रैफिक चौराहों के चारों तरफ पर्याप्त जगह छोड़ी जानी चाहिये।

8.6.12 ट्रांसिट स्टेशनों पर पार्क एण्ड राइड सुविधा को ऐसे जगह पर और ऐसे डिज़ाइन करना चाहिये कि उनमें वाहनों के प्रवेश और निकास से पैदल यात्रियों के आवागमन में कोई बाधा उत्पन्न न हो।

8.6.13 20 में से 1 को अस्वीकार करने की सम्भावना के दृष्टिगत, पीक डिमाण्ड आवश्यकता और पार्किंग की औसत समयावधि के आधार पर आवश्यक पार्किंग स्थलों का डिज़ाइन तैयार किया जायेगा।

8.6.14 ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग सुविधा की क्षमता के आधार पर उसमें चलने लायक(Walkable) दूरी पर ऑन-स्ट्रीट पार्किंग को प्रतिबंधित किया जाना चाहिए।

8.6.15 किसी भी पार्किंग सुविधा में एक्सेस रैम्प्स की ढलान 1:50 से अधिक न हो।

## 8.7 परिवहन आधारित पार्किंग प्रबंधन रणनीतियाँ (Transportation based Parking Management Strategies)

**8.7.1 पार्क एण्ड राइड व्यवस्था:** सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को प्रोत्साहित करने के लिए एवं बेहतर पार्किंग सुविधा प्रदान करने के लिए, पारगमन स्टेशनों के पास पार्क एण्ड राइड व्यवस्था आवश्यक है। इसके अलावा, पार्क एण्ड राइड की सुविधा प्रदान करने से अतिरिक्त रोजगार का भी सृजन होगा।

- शहरी सीमा या बाहरी रिंगरोड पर स्थित बस टर्मिनलों पर पार्क एण्ड राइड की सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए ताकि बाहर से आ रहे लोग अपने निजी वाहनों को पार्क कर के सार्वजनिक परिवहन प्रणाली का उपयोग करें। पार्किंग शुल्क में सार्वजनिक परिवहन किराया को शामिल किया जाए।

**8.7.2 ऑन स्ट्रीट पार्किंग का चयन:** सामान्यतः ऑन स्ट्रीट पार्किंग प्रतिबंधित होना चाहिए एवं इसके स्थान पर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की व्यवस्था की जाना चाहिए। किन्तु तात्कालिक व्यवस्था सुनिश्चित करने/ अन्य कोई विकल्प नहीं होने से ऑन स्ट्रीट पार्किंग उपलब्ध कराई जा सकती है, किन्तु 16 मीटर से कम ROW के सड़कों पर ऑन स्ट्रीट पार्किंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। ऑन स्ट्रीट पार्किंग के कई प्रकार हैं और इनका प्रयोग यातायात का दबाव कम करने के लिये किया जा सकता है, लेकिन इसका प्रयोग केवल निम्न स्थिति में स्वीकार्य होना चाहिए:-

**प्रदर्श-3: ऑन स्ट्रीट पार्किंग के प्रतिबन्ध हेतु मापदण्ड**

क्र. सं।	स्वीकार्यस्तर	यातायातमात्रा/क्षमता (V/C) अनुपात
1	नो स्टॉपिंग (No Stopping)	0.80 से ऊपर
2	नो पार्किंग (No Parking)	0.75से ऊपर
3	समय विशेष पार्किंग (Time Bound Parking)	उन समय जब 0.70 से कम
4	सभी समय स्वीकार्य (All time acceptable)	0.70 से कम

**8.7.3 साइकिल पार्किंग को वरीयता/प्राथमिकता:** पार्किंग स्थलों पर साइकिल/NMT पार्किंग को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

- सभी साइकिल ट्रेकों के लिये नियमित अंतराल पर निकटतम गंतव्य पर आधारित पार्किंग सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए।
- आने वाले 10-20 वर्षों में, मध्यम वर्गीय शहरों में (रेल और रोड) सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के विकास की अत्यधिक संभावना है। अतः लोक परिवहन के टर्मिनलों/स्टेशनों पर ऐसे पार्किंग स्थलों को विकसित करने की आवश्यकता होगी, जहाँ साइकिलस्ट्स पार्क एण्ड राइड व्यवस्था का लाभ ले सकें।

8.7.4 सड़कों पर सुरक्षा और कंजेशन पर विचार के आधार पर दीर्घ कालीन पार्किंग के लिये ऑन स्ट्रीट पार्किंग की अपेक्षा ऑफ स्ट्रीट पार्किंग को और लघु कालीन पार्किंग के लिये ऑन स्ट्रीट पार्किंग को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

8.7.5 ट्रक टर्मिनल और बायपास का निर्माण: शहर में यातायात प्रबंधन को सुनिश्चित करने के क्रम में, ट्रक टर्मिनलों व बायपास का निर्माण शहरी सीमावर्ती क्षेत्र में किया जाना चाहिए। छोटे वाहनों की मदद से माल को ट्रक टर्मिनलों से शहर में प्रवेश दिया जा सकता है। भारी वाहनों को बायपास के माध्यम से शहर से दूर रखा जा सकता है। इससे न केवल यातायात की समस्याओं को सुलझाने में मदद मिलेगी, अपितु नगर को वस्तुओं की निरंतर आपूर्ति भी मिलती रहेगी।

8.7.6 प्रमुख सड़कों पर भारी वाहनों (बसों, ट्रकों, टैंकरों, आदि) की रात में पार्किंग को प्रतिबंधित किया जाना चाहिए।

8.7.7 मुख्य गंतव्यों, मुख्य पारगमन स्टेशनों और बस एवं रेल टर्मिनलों पर Intermediate Public Transport (IPT) वाहनों के लिये भी समर्पित पार्किंग सुविधा उपलब्ध होनी चाहिये।

8.7.8 क्षेत्र की विशेषताओं और कंजेशन के स्तर के आधार पर हल्के और भारी वाणिज्यिक वाहनों की लोडिंग अनलोडिंग आदि गतिविधियाँ विशेष समय अवधियों के ही लिये प्रतिबंधित होनी चाहिये।

8.7.9 पार्किंग के उपयोग/उद्देश्यों की पूर्ति में कोई टकराव/विसंगति नहीं होनी चाहिए। लोडिंग-अनलोडिंग आदि गतिविधियों से पैदल यात्रियों के आवागमन व यातायात के प्रवाह में कोई बाधा उत्पन्न नहीं होनी चाहिए।

8.7.10 सघन क्षेत्रों में No vehicle zone घोषित करने संबंधी प्रावधान होना चाहिए।

8.7.11 सघन क्षेत्रों में मल्टी लेवल पार्किंग को सतह पार्किंग पर वरीयता दी जानी चाहिए। मल्टी लेवल पार्किंग निर्माण संभव न होने की दशा में स्टेक पार्किंग को वरीयता दी जानी चाहिए।

8.7.12 सघन क्षेत्रों में ऑन साइट पार्किंग को पूर्णतः प्रतिबंधित किया जाना चाहिए। आवश्यकतानुसार सघन क्षेत्रों को नो व्हीकल जोन घोषित किया जाकर एवं उक्त क्षेत्रों में मल्टी लेवल पार्किंग को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

8.7.13 सीबीडी/व्यस्ततम/अधिक यातायात के क्षेत्रों में स्थित रिक्त शासकीय भूमि के उपयोग में पार्किंग निर्माण को प्राथमिकता दी जानी चाहिये तथा सीबीडी क्षेत्रों में शासकीय भवनों से रिक्त भूमि का उपयोग भी पार्किंग हेतु किया जाना चाहिए।

8.7.14 **मास्टर प्लान में सड़कों का श्रेणीकरण:-** शहरों को कंजेशन मुक्त करने, लोक परिवहन को बढ़ावा देने एवं पार्किंग संस्कृति के व्यवस्थित विकास हेतु शहर की सड़कों को निम्नानुसार श्रेणियों में वर्गीकृत कर न्यूनतम चौड़ाई रखी जानी चाहिए:-

क्र	सड़क की श्रेणी/प्रकार	न्यूनतम चौड़ाई
1	Arterial	45-60 मीटर
2	Sub-Arterial	30-45 मीटर
3	Collector	15-30 मीटर
4	Local	9-15 मीटर



उक्तानुसार सडकों की चौड़ाई के दृष्टिगत, शहरों में स्थित मार्गों का विस्तारीकरण अपेक्षित है। साथ ही नवीन/संशोधित मास्टर प्लान में सडकों की चौड़ाई उक्तानुसार रखा जाए।

## 8.8 समय और शुल्क निर्धारण आधारित प्रबन्धन रणनीतियाँ (Time and Pricing-based Parking Management Strategies)

**8.8.1 विभेदक पार्किंग मूल्य निर्धारण:** शहर में किसी पार्किंग सुविधा के शुल्क का निर्धारण यथासंभव वहाँ के भूमि के वास्तविक मूल्य (कलेक्टर/सर्कल दरों) के समानुपातिक होना चाहिए। इसके अतिरिक्त पार्किंग दरें तय करते समय निम्नलिखित पहलुओं पर विचार किया जाना आवश्यक है:-

(1) भूमि का मूल्य: पार्किंग दर बहुमूल्य शहरी भूमि के वास्तविक मूल्य के अनुपात में निर्धारित किया जाना चाहिए। (2) स्थान का महत्व (व्यस्त/सघन क्षेत्र) CBD, व्यवसायिक परिसर (3) पारगमन सेवा की उपलब्धता एवं उसकी गुणवत्ता (4) वाहनों का घनत्व (5) कंजेशन की स्थिति (6) पार्किंग स्थलों की उपलब्धता (7) क्षेत्र विशेष में पीक एवं लीन समय (Hour) (8) वाहनों के प्रकार: पार्किंग दरों का निर्धारण, वाहनों के प्रकार के अनुसार होना चाहिए। उदाहरणार्थ : वाणिज्यिक वाहन, लकजरी वाहन एवं भारी वाहनों पर अधिकतम या उच्च पार्किंग शुल्क अधिरोपित किया जाना चाहिये, जबकि साधारण छोटे वाहनों, ईको फ्रेंडली वाहनों एवं सार्वजनिक परिवहन के साधनों के लिए न्यूनतम पार्किंग शुल्क अधिरोपित किया जाना चाहिये।

**8.8.2 प्रतिबंधित समय (Time Restriction):** उच्च यातायात घनत्व या उच्च पार्किंग मांग स्थलों पर समय अवधि प्रतिबंध लागू किए जाने चाहिए। अगर निर्धारित समय से अधिक पार्किंग की जाये तो उस पर घातीय (exponential) दर से पार्किंग शुल्क में वृद्धि की जानी चाहिए।

**8.8.3 अनुकूली एवं प्रदर्शन आधारित शुल्क निर्धारण (Adaptive and performance based Parking):** पार्किंग सुविधा में पार्किंग दरों को वास्तविक समय में उपलब्ध पार्किंग स्थलों के आधार पर परिवर्तित करते हुए लागू करना चाहिए। इससे ऑन स्ट्रीट पार्किंग की जगह ऑफ स्ट्रीट पार्किंग की प्रवृत्ति में सुधार आएगा।

**8.8.4 ऑन स्ट्रीट पार्किंग सुविधा पर लगने वाली पार्किंग दरों की तुलना में ऑफ स्ट्रीट पार्किंग स्थलों पर लगने वाली पार्किंग दरें कम होनी चाहिए।**

**8.8.5** किसी क्षेत्र विशेष में पार्किंग की औसत अवधि के अनुसार पार्किंग दरों में विविधता होनी चाहिए। अगर पार्किंग की अवधि, उस स्थान के औसत पार्किंग अवधि से ज्यादा हो तो उस पर घातीय दर से पार्किंग शुल्क में वृद्धि की जानी चाहिए ताकि संदर्भाधीन पार्किंग स्थल से राजस्व की प्राप्ति हो सके। ऐसे उपायों से निजी वाहनों के उपयोग में भी कमी लायी जा सकती है।

**8.8.6** यातायात के प्रभावी प्रबंधन के लिए पीक समयावधि में भारी वाहनों पर प्रतिबन्ध और निजी वाहनों पर लोक परिवहन एवं यातायात शुल्क/कर अधिरोपित किया जाना चाहिए।

**8.8.7** पार्किंग शुल्क निजी मोटरीकृत वाहनों के उपयोग को कम करने के लिये एक उपकरण (Tool) के रूप में इस्तेमाल किया जाना चाहिए।

**8.8.8** निजी मोटरीकृत वाहनों की पार्किंग के लिए कोई सब्सिडी नहीं होनी चाहिए।

**8.8.9** व्यवसायिक भवनों में निम्न पार्किंग दरें और कुछ अन्य प्रोत्साहन देकर संवहनीय साधनों के उपयोग को प्रोत्साहित करने पर विचार किया जाना चाहिए।

**8.8.10** Intermediate Public Transport, मध्यवर्ती सार्वजनिक परिवहन तथा सार्वजनिक परिवहन जैसे साइकिल, साइकिल रिक्शा, ऑटो इत्यादि को निधि की उपलब्धता के दृष्टिगत रियायती दर पर पार्किंग/निशुल्क पार्किंग सुविधा कराई जानी चाहिए।

**8.8.11** तिपहिया और चार पहिया वाहनों पर वार्षिक पार्किंग शुल्क का अधिरोपण: तिपहिये एवं चार पहिये वाहनों पर, वाहनों के पंजीकरण के समय, रात में उनके सड़क पर पार्किंग को दृष्टिगत रखते हुए उक्त वाहनों से वार्षिक पार्किंग शुल्क वसूला जाना चाहिए, जिसके परिणाम स्वरूप न केवल राजस्व में वृद्धि होगी बल्कि शहर में निजी वाहनों की अनावश्यक वृद्धि को भी हतोत्साहित किया जा सकेगा।

**8.8.12** निजी वाहनों पर कंजेशन शुल्क का अधिरोपण: आम तौर पर शहरों को Decongest करने हेतु, कंजेशन शुल्क व्यस्त एवं व्यापारिक केंद्र (सी.बी.डी.) वाले जगहों में लगाया जाता है, और केंद्र से दूर वाले इलाकों में बढ़ती दूरी के साथ-साथ शुल्क में अनुपातिक रूप से कमी होती जाती है।

**8.8.13** पार्किंग शुल्क या दर सार्वजनिक परिवहन की न्यूनतम दर से अधिक होनी चाहिए ताकि नागरिकों द्वारा सार्वजनिक परिवहन प्रणाली का अधिक से अधिक उपयोग किया जाए।

**8.8.14** कार पूलिंग एवं निजी वाहनों का साझा उपयोग करने वालों के लिये प्रोत्साहन एवं पार्किंग शुल्क में छूट की व्यवस्था होनी चाहिए, लेकिन इनका क्रियान्वयन उन वाहनों की प्रमाणिकता को पुष्टि करने हेतु कुशल तंत्र के माध्यम से होना चाहिये।

**8.8.15** पार्किंग राजस्व का उपयोग: यातायात व्यवस्था सुनिश्चित करने और सार्वजनिक परिवहन को प्रोत्साहित करने के लिए यह एक अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्वीकार्य प्रावधान है कि किसी भी निजी वाहन की खरीद पर ट्रेफिक और सार्वजनिक परिवहन शुल्क भी लिया जाए। इसके परिणामस्वरूप न केवल निजी वाहनों की संख्या में कमी होगी, बल्कि पार्किंग प्रबंधन संस्था के राजस्व में वृद्धि होगी। जिससे भविष्य में पार्किंग नीतियों के प्रावधानों के क्रियान्वयन एवं बेहतर पार्किंग क्षेत्रों के निर्माण और प्रबंधन के कार्य सुनिश्चित किए जा सकेंगे।

**8.8.16** पार्क एण्ड राइड पार्किंग सुविधाओं में लोक परिवहन शुल्क और पास शुल्क पार्किंग शुल्क में ही सम्मिलित किये जाने चाहिए।

**8.8.17** उच्च घनत्व सीबीडी/ मुख्य बाजार में अतिरिक्त भुगतान पर वैलेट पार्किंग की व्यवस्था की जा सकती है। ऐसी पार्किंग व्यवस्था से क्रियान्वयन एजेंसियों के राजस्व में वृद्धि के साथ-साथ अतिरिक्त रोजगार के साधन भी उपलब्ध होंगे।

**8.8.18** बहु मंजिला पार्किंग में सबसे ऊपरी मंजिल पर न्यूनतम पार्किंग शुल्क लगाया जायेगा। इसी प्रकार ऑन स्ट्रीट पार्किंग की तुलना में ऑफ स्ट्रीट पार्किंग पर कम शुल्क लिया जायेगा।

**8.8.19** आवासीय पार्किंग परमिट जोन: ये ऐसे क्षेत्र हैं जहां के निवासी आस पास की सड़कों पर पार्किंग सुविधा की व्यवस्था करते हैं, जहां सड़कों पर पार्क करने की अनुमति केवल वहाँ के रहवासियों के लिए होती है, परंतु किसी भी बाहरी व्यक्ति के लिए निर्दिष्ट समय पर पार्किंग की अनुमति नहीं होती।

- आमतौर पर स्थानीय निवासियों को वहाँ के शहरी निकायों द्वारा स्टिकर जारी किए जाते हैं, ताकि प्रवर्तन अधिकारियों या पुलिस अधिकृत पार्कर्स की पहचान कर सके।
- निर्दिष्ट आवासीय पार्किंग परमिट जोन की पार्किंग क्षेत्रों एवं सड़कों पर अवांछित पार्किंग के दुष्प्रभाव को कम करने के लिए तैयार किये जाते हैं, ताकि अवांछित पार्क करने वाले, इन पार्किंग क्षेत्रों/सड़कों का प्रयोग न कर सकें।

8.8.20 मुद्रास्फीति की दर एवं थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर पार्किंग प्रबंधन द्वारा हर दो साल में पार्किंग शुल्क या दरों का उन्नयन किया जाना चाहिए।

8.8.21 कुछ वाहनों के लिए पार्किंग शुल्क में छूट: शासकीय वाहनों एवं शासकीय अनुबंधित वाहनों पर किसी भी प्रकार का पार्किंग शुल्क अधिरोपित नहीं किया जायेगा। आपातकालीन वाहनों जैसे: फायर ब्रिगेड, एंबुलेंस आदि को पार्किंग शुल्क से मुक्त रखा जाएगा। इसके अलावा जनता के हित में, अन्य वाहनों पर भी पार्किंग प्रबंधन एजेंसी द्वारा पार्किंग शुल्क में रियायत/छूट दी जा सकती है।

## 8.9 प्रवर्तन और विनियमन रणनीतियां (Enforcement and Regulation Strategies)

8.9.1 पार्किंग नियमों के उल्लंघन पर न्यूनतम जुर्माना/सजा की अनिश्चितता: वर्तमान में राज्य के सभी शहरों में पार्किंग एवं यातायात के नियमों के उल्लंघन पर जुर्माने की दर बहुत ही कम है और जुर्माने अथवा सजा की इसी अनिश्चितता के कारण कई बार पार्किंग एवं यातायात के नियमों के उल्लंघन पर रोक या सख्त नियम लागू नहीं हो पाते हैं। इसलिए पार्किंग एवम ट्रैफिक नियमों के उल्लंघन पर उचित जुर्माना एवं सजा के सख्त प्रावधान लागू करना बहुत अनिवार्य है और साथ ही शहर की लोक परिवहन एवं यातायात एजेंसियों द्वारा नियमों के उल्लंघन पर उचित जुर्माना वसूलना चाहिए, ताकि शहर में व्यवस्थित एवं संगठित पार्किंग व्यवस्था को विकसित किया जा सके।

8.9.2 भूमि उपयोग के रूपान्तरण एवं पार्किंग उपविधियों का पालन न करने पर प्रवर्तन: समय के साथ शहर के बदलते स्वरूप के अनुसार भूमि के उपयोग में भी निरंतर बदलाव आते हैं। किसी विशेष उपयोग अथवा क्रियाकलाप के लिए निर्धारित भूमि उपयोग जरूरत एवं मांग के अनुसार भूमि उपयोग के प्रतिरूप बदलने की प्रवृत्ति को रोकने के लिए उचित एवं सख्त नियमों का प्रावधान एवं उसका समुचित क्रियान्वयन होना चाहिए। ज्यादातर वाणिज्यिक क्षेत्रों में ऐसे क्रियाकलापों में परिवर्तन या भूमि उपयोग में बदलाव के घटक आसानी से देखने को मिलता है। परिणाम स्वरूप निर्धारित बुनियादी ढांचों में कमी आ जाती है, और क्रियाकलापों की वृद्धि की अनिश्चितता के कारण पार्किंग के लिए समर्पित भूमि उपयोग में कमी आ जाती है परन्तु मांग निरंतर बढ़ती रहती है, जिसकी पर्याप्त पूर्ति के लिए उचित प्रावधान की विशेष आवश्यकता है।

- शहरी निकायों को भूमि उपयोग के नियमों के उल्लंघन को रोकने के लिए सख्त प्रावधान बनाने चाहिये और भूमि के निर्धारित उपयोग के अलावा किसी भी अन्य उपयोग पर सख्ती से प्रतिबन्ध लगाना चाहिये।
- यदि किसी विशेष क्रियाकलाप के लिए आवंटित भूमि किसी अन्य उपयोग अथवा इस्तेमाल में लायी जा रही हैं, तो उन पर उस स्थान के निर्मित क्षेत्रफल के आधार पर लोक परिवहन और यातायात शुल्क अधिरोपित करना चाहिये, ताकि न केवल भूमि के दुरुपयोग पर रोक लगायी जा सके, बल्कि शहरी निकायों को अतिरिक्त राजस्व भी प्राप्त हो सके और साथ ही ट्रैफिक की समस्या का भी समाधान हो सके।

**8.9.3** उन भवनों से कंजेशन शुल्क भी लिया जायेगा जो पार्किंग नियम/उपविधि का उल्लंघन करते हैं।

**8.9.4** बहुमूल्य पार्किंग क्षेत्रों पर निजी वाहनों द्वारा अतिक्रमण: व्यवस्थित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित कर शहरों में सार्वजनिक भूमि पर निजी वाहनों द्वारा किये गये अतिक्रमण को विनियमित किया जा सकता है जिससे पार्किंग राजस्व में वृद्धि होगी।

**8.9.5** अवैध पार्किंग पर शास्ति का निर्धारण मोटर वाहन अधिनियम में दिये गये प्रावधानों के आधार पर किया जाता है लेकिन वाहनों को उठा कर ले जाने का अतिरिक्त शुल्क वाहन मालिकों द्वारा ही वहन किया जाना चाहिए। इस हेतु शुल्क का निर्धारण पार्किंग में संलग्न एजेंसी द्वारा किया जा सकता है।

**8.9.6** पार्किंग नियमों के उल्लंघन जैसे सड़क पर अवैध पार्किंग, पैदल पथ पर अवैध पार्किंग आदि के प्रवर्तन हेतु अद्यतन तकनीक का प्रयोग किया जाना चाहिए।

**8.9.7** पार्किंग नियमों एवं उपनियमों के कुशल प्रवर्तन के लिए निजी क्षेत्रों को भी प्रेरित करने की आवश्यकता है। कुशल तंत्र के माध्यम से पार्किंग नियम एवं पार्किंग उपनियमों के प्रवर्तन हेतु निजी क्षेत्र की भागीदारी को भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

**8.9.8 शहरों में पार्किंग हेतु प्रतिबंधित क्षेत्रों का निर्धारण:—** पार्किंग प्रबंधन हेतु उत्तरदायी निकाय द्वारा शहर के ऐसे व्यस्ततम क्षेत्र जहां व्यवहारिकता पार्किंग किया जाना संभव नहीं हो, उन क्षेत्रों को नो व्हीकल जोन या प्रतिबंधित क्षेत्र घोषित/अधिसूचित किया जाएगा, जिससे उन क्षेत्रों में वाहनों की आवाजाही/पार्किंग पर पूर्ण निषेध होगा। उक्त क्षेत्रों को पार्किंग हेतु उपयोग करने पर युक्तियुक्त जुर्माना/शास्ति अधिरोपित किये जोन का प्रावधान होगा।

**8.9.9 भूमि उपयोग एवं भवन निर्माण अनुज्ञा के नियमों में यथावश्यक संशोधन के माध्यम से विनियमन:** भवन अनुज्ञा नियमों में ऐसे प्रावधान होने चाहिये, जिनसे सभी इमारतों (आवासीय, वाणिज्यिक, बहु मंजिला इमारतें) में पार्किंग के लिये पर्याप्त स्थान उपलब्ध हो सके। इसके लिये FAR विषयक प्रावधानों को भी उदार किये जाने की आवश्यकता होगी। पार्किंग प्रावधानों का पालन न करने पर शास्ति अधिरोपण का

भी प्रावधान होना चाहिये। क्रियान्वयन एजेन्सी को पूर्ण अधिकार होगा कि वह भवन मालिकों पर भवन नियमों का पालन न करने पर शक्ति अधिरोपित करे।

**8.9.10 पार्किंग नियंत्रण के तरीकों का उपयोग:** शहर में उत्तम यातायात व्यवस्था को सुनिश्चित करने के लिए अवैध पार्किंग पर रोक एवं प्रस्तावित पार्किंग के प्रावधानों पर नियंत्रण तथा पार्किंग नियंत्रण के तरीकों का उपयोग किया जाना आवश्यक है। इसके क्रियान्वयन के लिए शहरी पार्किंग नीतियों के उद्देश्यों का पूर्ण रूप से पालन होना चाहिए तथा शहर में सभी गैर वाहन क्षेत्र (No Vehicle Zone), गैर ठहराव क्षेत्र (No stopping Zone), पार्किंग प्रतिबंधित क्षेत्र (No Parking Zone) और समय आधारित पार्किंग आदि, जगहों पर उपयुक्त पार्किंग नीतियों का समुचित क्रियान्वयन आवश्यक है। 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।

**8.9.11 शहर के इमारतों में पार्किंग उपनियमों के पालन करने के प्रावधान एवं उसकी स्थिति का मुआयना करने के लिए स्थानीय निकायों द्वारा समय-समय पर निरीक्षण होना चाहिए,** ताकि शहर की इमारतों में पार्किंग उपनियमों का यथोचित पालन हो रहा है या नहीं, जात हो सके एवं यथोचित कार्यवाही की जा सके।

**8.9.12 ऑन स्ट्रीट पार्किंग दरों की लागत का तार्किक आकलन:** शहर में सड़कों पर पार्किंग की सुविधा देने हेतु उस पर लगने वाले पार्किंग शुल्क का आंकलन, अवैध पार्किंग को समाप्त करने की दृष्टि से किया जाने के साथ ही उसके द्वारा अधिकतम लाभ/राजस्व प्राप्त भी उद्देश्य होना चाहिए। इसीलिए इस प्रकार के पार्किंग सुविधाओं के लिए उचित शुल्क का निर्धारण नागरिकों से व्यापक विचार विमर्श एवं उनके सहमति को दृष्टिगत रखते हुए किया जाना चाहिए।

**8.9.13 बहु मंजिला पार्किंग के आसपास नो पार्किंग जोन घोषित करना:** शहर में बेहतर यातायात सुनिश्चित किये जाने एवं मल्टी लेवल पार्किंग को सफल बनाये जान हेतु उसके आसपास के क्षेत्र को नो पार्किंग जोन घोषित किया जाना चाहिए एवं नो पार्किंग जोन में अवैध पार्किंग करने वालों पर शून्य सहिष्णुता (Zero Tolerance) की नीति अपनाकर दण्ड की निश्चितता सुनिश्चित करते हुए वाहनों को Tow कर अधिकतम शास्ति/जुर्माना अधिरोपित किया जाना चाहिए।

**8.9.14 पार्किंग नीति का सख्त क्रियान्वयन:** पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु अवैध रूप से पार्क वाहनों पर कड़ी कार्यवाही सुनिश्चित की जानी चाहिए, विशेषकर

मल्टीलेवल पार्किंग के आसपास यातायात पुलिस की सहायता से प्रभावी विनियामक कार्यवाही की जानी चाहिए।

**8.9.14.1** इसके लिये बहु-मंजिला पार्किंग इमारत के आसपास अवैध पार्किंग को रोकने एवं उनके खिलाफ कार्यवाही करने के लिए एक पृथक से क्रेन की व्यवस्था करनी चाहिए एवं शास्ति अधिरोपित करनी चाहिये।

**8.9.14.2** मल्टी लेवल पार्किंग के आसपास अवैध पार्किंग करने पर सामान्य पार्किंग शास्ति से अधिक शास्ति अधिरोपित करना चाहिए।

**8.9.15** समस्त सिटी सेंटर एवं व्यावसायिक कॉम्प्लेक्स में अनिवार्य पार्किंग कॉम्प्लेक्स की व्यवस्था:- समस्त सिटी सेंटर एवं व्यावसायिक कॉम्प्लेक्स 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 कॉम्प्लेक्स की अनुमति निरस्त की जा सकेगी।

**8.9.16** 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/UMTA के राजस्व में भी वृद्धि होगी, जिससे समुचित पार्किंग स्थलों का निर्माण एवं प्रबंधन सुनिश्चित हो सकेगा।

**8.9.17** 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/Freight Terminal या ट्रांसपोर्ट नगर का निर्माण किया जाना चाहिये। इसके लिये JnNURM के लिये आवश्यक प्रस्ताव भी भारत सरकार को प्रस्तुत किये जा सकते हैं। नॉन पीक ऑवर या रात्रि में भारी वाहनों को शहर में प्रवेश की अनुमति दिये जाने के संबंध में स्पष्ट प्रावधान किये जाने चाहिए। शहर के सीमावर्ती क्षेत्रों में ट्रक टर्मिनल की स्थापना भारी वाहन के प्रवेश के नियंत्रित कर यातायात समस्या के निदान हेतु एक प्रभावी उपाय है।

**8.9.18** 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।

**8.9.19 पार्किंग स्थलों का समय-समय पर निरीक्षण :-** पार्किंग प्रबंधन एवं क्रियान्वयन निकाय 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।

**8.9.20 क्रियान्वयन एवं प्रबंधन एजेन्सी के विभिन्न स्टेक होल्डर के संबंध में विनियामक उपबंध :-** शहर स्तरीय साधिकार प्राप्त निकाय, जिसमें लोक परिवहन एवं यातायात से संबंधित अन्य विभागों, जनप्रतिनिधियों, नागरिकों एवं विशेषज्ञों का समुचित प्रतिनिधित्व होगा, के 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। निकाय द्वारा उपविधियों का निर्माण किया जायेगा साथ ही सहभागिता मूलक पार्किंग कार्य योजना क्रियान्वयन एवं पर्यवेक्षण भी सुनिश्चित किया जायेगा। राज्य सरकार द्वारा शहर विशेष के लिये साधिकारितायुक्त निकाय गठित नहीं किये जाने पर/तक नगरीय निकायों द्वारा उक्त कार्य संपादित किया जायेगा।

**8.9.21 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/UMTA अन्य प्रकार के वाहनों को भी जनहित में पार्किंग शुल्क से छूट प्रदाय कर सकेगी।

## **8.10 शिक्षा, जागरूकता और हिस्सेदारों की भागीदारी (Education, Awareness and Stakeholder Involvement) :-**

**8.10.1 सूचना, शिक्षा और संचार गतिविधियों का क्रियान्वयन :** सफल पार्किंग प्रबंधन के लिए नागरिकों का उचित सहयोग आवश्यक है। इसके लिए, नागरिकों को पार्किंग के प्रति संवेदनशील और जागरूक करना होगा। यह पार्किंग प्रबंधन इकाई द्वारा प्रभावी Information, Education and Communication (IEC) कार्ययोजना तैयार कर इसके समस्त गतिविधियों के समुचित क्रियान्वयन के माध्यम से सुनिश्चित किया जा सकेगा।

8.10.2 जन जागरूकता एवं जन सहभागिता के माध्यम से प्रभावी एवं पारदर्शी पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करना: प्रभावी पार्किंग प्रबंधन के लिए आवश्यक है कि पार्किंग नीति एवं पार्किंग योजना के प्रवर्तन के साथ-साथ पार्किंग कार्य योजना के क्रियान्वयन हेतु समुचित जनभागिता सुनिश्चित की जाए।

8.10.2.1 प्रभावी पार्किंग प्रबंधन और कार्य योजना के व्यावहारिक निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए जन प्रतिनिधियों के साथ ही मोहल्ला समितियों के सदस्यों व प्रबंधन में संलग्न एजेंसियों/कार्यालयों से समय समय पर राय लेनी चाहिये।

8.10.3 प्रवर्तन और शिक्षा रणनीतियों को सबसे पहले एक ज़ोन/typology क्षेत्र में प्रायोगिक स्तर पर लागू करना चाहिए । एक ज़ोन/क्षेत्र में सफलतापूर्वक क्रियान्वयन/प्राप्त अनुभव के दृष्टिगत सम्पूर्ण शहर के स्तर पर उसका क्रियान्वयन किया जाना चाहिए।

8.10.4 यातायात के नियमों के साथ साथ पार्किंग नियमों को भी स्कूल शिक्षा के पाठ्यक्रम में सम्मिलित किया जाना चाहिए।

8.10.5 एसएमएस (SMS)/आवेदन/वेबसाइटों (Websites), आदि अद्यतन तकनीकों के माध्यम से लोगों को विभिन्न संवहनीय विकल्पों और पार्किंग प्रबंधन -कार्य योजनाओं, नियमों और उपनियमों के महत्व के बारे में जागरूक किया जाना चाहिए।

8.10.6 शहर में पार्किंग सुविधाओं के स्थान, उनकी कालावधि, सभी नियमों और नीतियों के प्रावधानों के बारे में समस्त जानकारी वेबसाइटों या शहरी स्थानीय निकायों द्वारा किसी प्रकाशन के माध्यम से समस्त नागरिकों को उपलब्ध होना चाहिए।

8.10.7 सार्वजनिक परिवहन का महत्व, अन्य यात्रा मांग (Travel Demand) एवं पार्किंग प्रबंधन रणनीति जिसमें जनता की भागीदारी की जरूरत है। उन विषयों के संबंध में जनता को जागरूक किया जाना चाहिए।

## (9) शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु रणनीति (Strategies for Realizing Policy Objectives) :-

9.1 शहरी पार्किंग नियम/उपविधि 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/उपविधि के आधार पर पार्किंग



कार्ययोजना/मास्टर प्लान का निर्माण कर पार्किंग नीति का समुचित क्रियान्वयन कर सकेगी।

- 9.2 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।
- 9.3 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।
- 9.4 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।
- 9.5 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 यथा निर्धारित पार्किंग शुल्क अधिरोपित किया जाना चाहिये।

- 9.6 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।
- 9.7 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 में पारदर्शितापूर्ण तरीके से भाग लेने का एवं पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करने का अवसर मिल सके।
- 9.8 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 रूचि प्रदर्शित किये जाने पर निजी भूमि पर भी PPP के माध्यम से पार्किंग अधोसंरचनाओं का विकास किया जा सकेगा।
- 9.9 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।

- 9.10 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, टेकनो 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।
- 9.11 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 जोन 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।
- 9.12 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।

## 9.13 पार्किंग प्रबंधन में अद्यतन तकनीक का उपयोग :-

**9.14.1 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 :-

**9.14.1.1 अवैध पार्किंग स्थलों पर नियंत्रण –** चूंकि समस्त पार्किंग स्थल शहर स्तरीय साधिकार प्राप्त परिषद से चिन्हांकित होंगे एवं उनकी स्वीकृति (Location) 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।

**9.14.1.2 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।

**9.14.1.3 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।

**9.14.1.4 आधारभूत/ऑफसेट पार्किंग दर निर्धारण में सहायक :-** सर्वर से पार्किंग प्रबंधन एजेंसी को पार्किंग कॉन्ट्रेक्टर 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।

**9.14.1.5 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।

**9.14.1.6 SMS के माध्यम से पार्किंग प्रबंधक को जानकारी प्रेषण :-** पार्किंग प्रबंधन का कार्य कॉन्ट्रेक्टर 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।

**9.14.1.7 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।

**9.14.1.8 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।

**9.14 पार्किंग निधि** – सुव्यवस्थित शहरी पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिये पार्किंग अधोसंरचना, समेकित क्रियान्वयन एजेन्सी एवं विनियामक व्यवस्था का होना अत्यंत आवश्यक है। उक्त व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिये पार्किंग हेतु समर्पित निधि का प्रावधान होना चाहिए, जिसके माध्यम से पार्किंग कार्य योजना हेतु न्यूनतम आवश्यक अधोसंरचना का निर्माण, उसका समुचित प्रबंधन एवं पार्किंग संस्कृति को बढ़ावा देने हेतु सूचना, शिक्षा एवं संचार गतिविधियों के माध्यम से आम नागरिकों में पार्किंग के प्रति जागरूकता फैलाई जाकर पार्किंग कार्ययोजना का सुव्यवस्थित क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जा सके। अतः शहरों में पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु एक समर्पित पार्किंग निधि/कोष का सृजन आवश्यक है।

**9.15 प्रभावी प्रवर्तन के लिये तकनीकी समाधान** – शहर स्तरीय साधिकार युक्त परिषद द्वारा खुली निविदा के माध्यम से ऐसे कॉन्ट्रैक्टर्स 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 :-

**9.15.1 पार्किंग स्थलों में उपकरण** :- हैण्ड हेल्ड डिवाइस एवं उसके क्रियान्वयन हेतु आवश्यक GPRS कनेक्टिविटी की लागत पार्किंग कॉन्ट्रैक्टर्स द्वारा वहन की जायेगी व यह पार्किंग नीलामी नियमों की एक पूर्व शर्त होगी। पार्किंग कॉन्ट्रैक्टर द्वारा C-UMTC/UMTA द्वारा निर्धारित मानकों के अनुरूप ही हैण्ड हेल्ड डिवाइस का उपयोग किया जायेगा।

**9.15.2 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/UMTA के नियंत्रण एवं अधीक्षण में सुनिश्चित किया जायेगा। इसके अतिरिक्त सर्वर में संग्रहित समस्त जानकारी C-UMTC/UMTA के स्वामित्व में होगी।

**9.15.3 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।

**9.15.4 स्थान/अवधि सापेक्ष, विभेदक एवं युक्तियुक्त 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।

**9.15.5 तिपहिया/व्यवसायिक वाहनों पर वार्षिक/एकमुश्त Congestion शुल्क का अधिरोपण :-** तिपहिया वाहनों द्वारा दिन एवं रात्रि में सार्वजनिक/शासकीय भूमि का उपयोग वाहन पार्क करने में किया जाता है, किन्तु इस संबंध में किसी प्रकार का Congestion शुल्क उक्त वाहन स्वामियों द्वारा संबंधित नगरीय निकाय को प्रदाय नहीं किया जाता है। अतः वाहन के रजिस्ट्रेशन के दौरान समस्त तिपहिया वाहनों पर वार्षिक/एकमुश्त Congestion 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 टाइम 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 एक्सआईज़ 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।

**9.15.6 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।

**9.15.7 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।

**9.15.8 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 (Surface) पार्किंग
2. मल्टीलेवल पार्किंग
3. ऑन स्ट्रीट पार्किंग
4. ऑफ स्ट्रीट पार्किंग
5. मैनुअल पार्किंग
6. अर्द्ध मेकेनाईज्ड पार्किंग (Stack, Puzzle इत्यादि)
7. पूर्ण मेकेनाईज्ड 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।

**9.15.9 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 :-

**9.15.9.1 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 ।

**9.15.9.2 उपयोग के आधार पर** – 1. ऑन स्ट्रीट 2. ऑफ स्ट्रीट, 3. मल्टीलेवल पार्किंग – मैनुअल/मैकेनाइज्ड ।

**9.15.9.3 सुगम यातायात के परिप्रेक्ष्य में** 1. नो व्हीकल जोन 2. नो स्टॉपिंग जोन 3. नो पार्किंग जोन 4. पार्किंग जोन ।

**9.15.9.4 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 ।

**9.15.9.5 समय आधारित** – 1. नियत समय तक 2. समयावधि मुक्त ।

**9.15.10 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 ट्रांसपोर्ट/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।

**9.15.11 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।

**9.15.12 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 :-

**9.15.12.1 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।

**9.15.12.2 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।

**9.15.12.3 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 लघुकालिक नियोजन एवं कम समय के लिये पार्किंग स्थल के उपयोग हेतु किया जाना चाहिए। ऑन स्ट्रीट पार्किंग के निर्धारण में Volume/ Capacity अनुपात को दृष्टिगत रखा जाना चाहिए। CBD क्षेत्रों में अन्य कोई विकल्प नहीं होने से ऑन स्ट्रीट पार्किंग की व्यवस्था किये जाने पर विभेदक एवं उच्च दरें अधिरोपित की जानी चाहिए।

**9.15.12.5 मूल्य निर्धारण व्यूह 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।

**9.15.12.6 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।

**9.15.12.7 शारीरिक रूप से विकलांग/दुर्बल व्यक्ति को पार्किंग में प्राथमिकता :-** 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।

**9.15.12.8 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 सायकिल एवं दुपहिया वाहन चालक लोक परिवहन के टर्मिनल/स्टेशनों पर पार्क एवं राईड व्यवस्था का उपयोग कर सकें। इससे लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय बनाये जाने में सुविधा होगी।

**9.16.12.9 पार्किंग नीति में संशोधन:-** राज्य शासन द्वारा शहरों में समुचित पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु राज्य शहरी पार्किंग नीति का निर्माण किया गया है। आवश्यकतानुसार पार्किंग नीति के प्रावधानों में संशोधन की आवश्यकता पड़ सकती है। अतः राज्य शासन द्वारा यथावश्यकता शहरों में संवहनीय पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु संशोधन किया जा सकेगा, किन्तु पार्किंग नीति की प्रासंगिकता सुनिश्चित करने हेतु न्यूनतम दो वर्षों के अन्तराल पार्किंग नीति के प्रावधानों को प्रशासकीय विभाग द्वारा परीक्षण किया जाएगा एवं आवश्यकतानुसार राज्य शासन को संशोधन प्रस्तावित किया जाएगा। समस्त प्रकार के भूमि उपयोग में।

**9.16 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 :-

**9.17.1 भूमि का मूल्य :-** पार्किंग दर बहुमूल्य नगरीय भूमि के वास्तविक मूल्य के सापेक्ष निर्धारित की जानी चाहिये।

**9.17.2 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।

**9.17.3 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।

**9.17.4 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।

**9.17.5 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।

**9.17 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 :-

**9.18.1** 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।

**9.18.2** 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।

**9.18.3** 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।

**9.18.4** 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।

**9.18.5** ऑन स्ट्रीट (विशेष स्थिति में, आवश्यकता होने पर) तथा ऑफ स्ट्रीट पार्किंग सुविधा को PPP (जन निजी भागीदारी) पद्धति से विकसित करना।

**9.18 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।

**9.19 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। पार्किंग नीति के घटकों में पार्किंग काय्य योजना के निर्माण के चरण उल्लेखित है अतः उक्त चरणों एवं पार्किंग के मार्गदर्शी सिद्धान्तों को दृष्टिगत रखते हुए रूपांकन प्रक्रिया में निम्नानुसार क्रम सम्मिलित किया जाना अपेक्षित है :

**9.19.1 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।

**9.19.2 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 (पार्किंग एवं सकंतक, 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 डिस्पले 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 कन्ट्रोल 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।

**9.19.3 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।

**9.19.4 चतुर्थ चरण :-** पार्किंग उपायों का नियोजन एवं पार्किंग डिजाईन के आधार  
**9.19.4.1 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।

**9.19.4.2 पार्किंग डिजाईन 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 ज़ोनों में विभक्त कर नियंत्रित किये जाने के प्रावधान हैं ? अधिकतम नियंत्रण उन पार्किंग ज़ोन 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 ?

**9.19.5 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।

**9.19.6 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।

**9.19.7 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।

**9.19.8 विभेदक पार्किंग दरें (Differencial/Graded) अधिरोपित करना :-** समेकित राजस्व प्रबंधन के लिय आवश्यक है, कि यथासंभव 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।

**9.19.9 JnNURM के अंतर्गत प्रस्ताव की प्रस्तुति :-** राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के माध्यम से पार्किंग कॉम्पलेक्स 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।

**9.19.10 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।

**9.19.11 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।

**9.19.12 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 है। यह कार्य संबंधित परिषद द्वारा प्रभावी आई.ई.सी. गतिविधियों (Information, Education, Communication) के माध्यम से किया जा सकता है।

**9.19.13 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 शक्ति अधिरोपित करने के प्रावधान होने चाहिये। भवन स्वामी द्वारा भवन नियमों का पालन नहीं किये जाने की दशा में C-UMTC/UMTA को शक्ति अधिरोपित करने की सम्पूर्ण अधिकारिता होगी।

**9.19.14 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।

**9.19.15 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



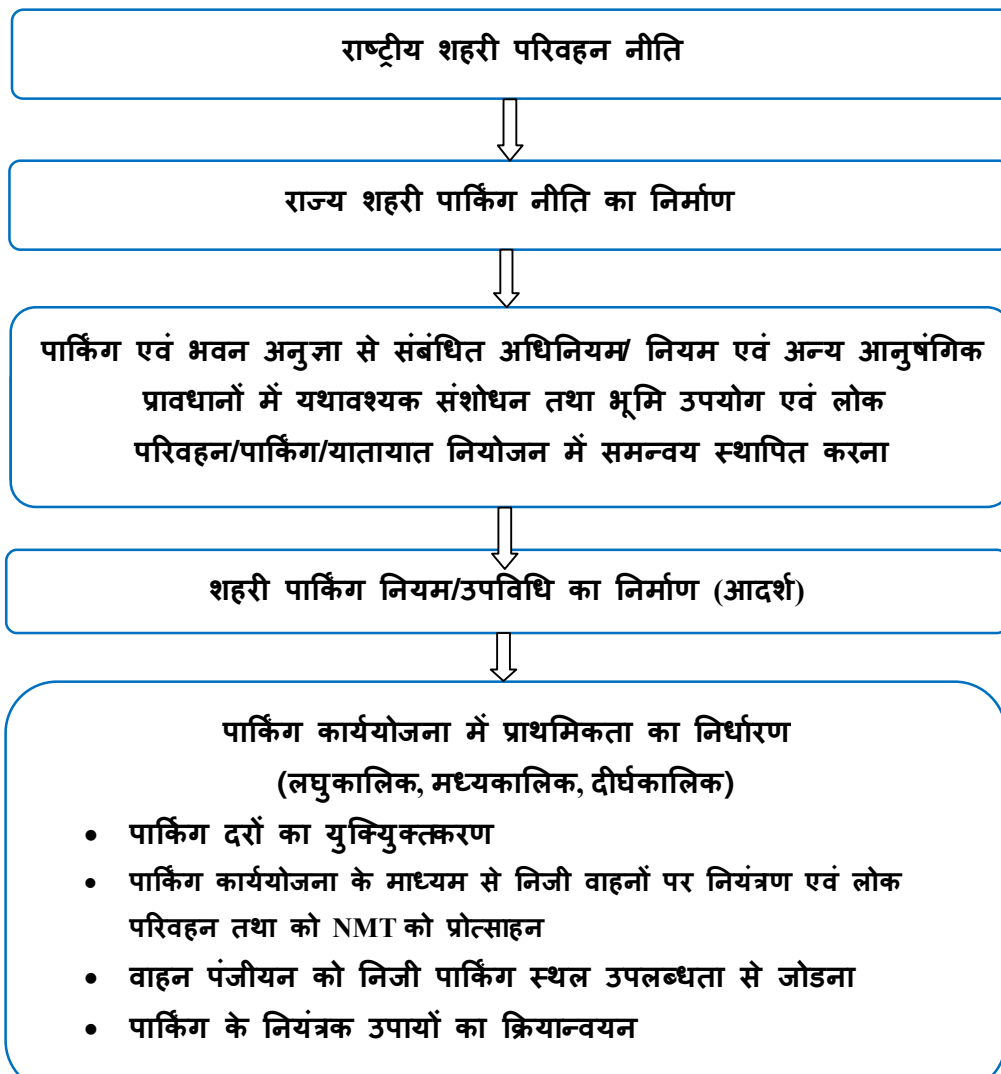
अनिवार्यतः पार्क एण्ड राईड की व्यवस्था कर शहर के व्यस्ततम क्षेत्रों यथा CBD मुख्य बाजारों में यातायात घनत्व कम किया जा सकता है एवं लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय बनाया जा सकता है।

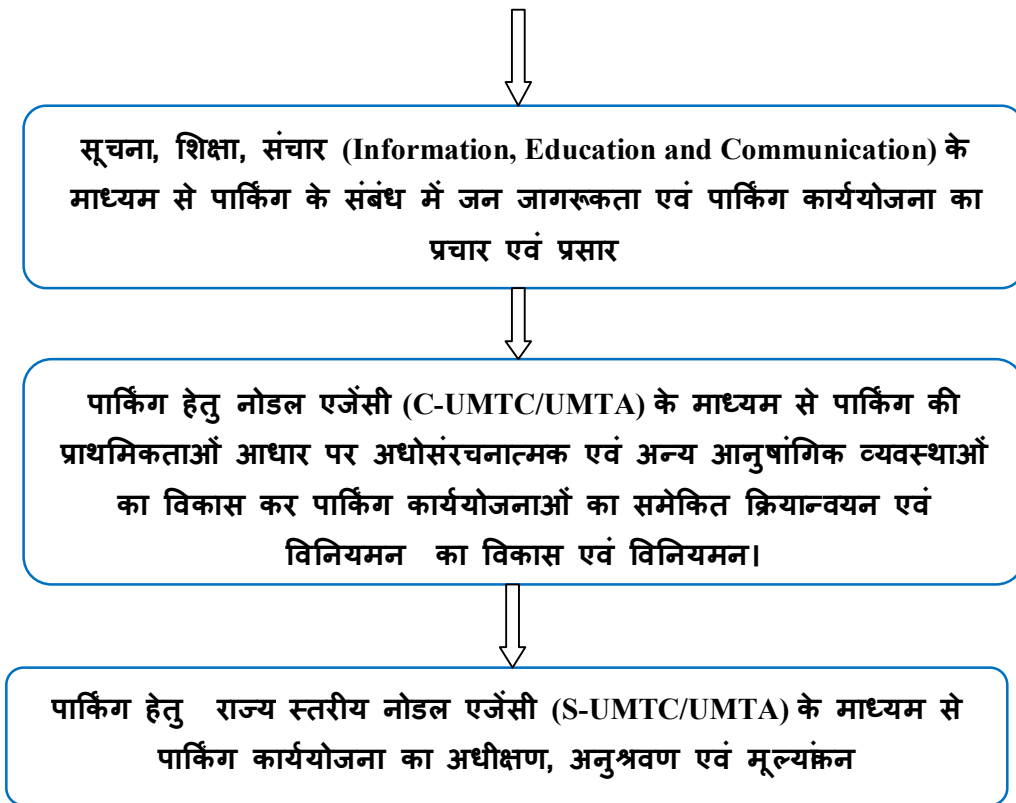
**9.19.16 निजी वाहनों पर नाइट पार्किंग चार्ज का अधिरोपण :-** सामान्यतः निजी वाहन रात्रि में शासकीय/सार्वजनिक स्थलों पर पार्क किये जाते हैं, परन्तु इसके लिये उन पर किसी प्रकार का चार्ज अधिरोपित नहीं किया जाता है। जबकि उनके द्वारा बहुमूल्य नगरीय भूमि का उपयोग किया जाता है। फलतः निकायों को भूमि के उपयोग 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।

**9.20 वर्तमान नीतियों/प्रावधानों में संशोधन:** राज्य शहरी पार्किंग नीति को बनाने के पश्चात इसके सफल क्रियान्वयन हेतु विभिन्न विभागों द्वारा लोक परिवहन और ट्रैफिक से सम्बन्धित, नियमों और विनियमों, जैसे:- आवास एवं पर्यावरण विभाग, परिवहन विभाग, गृह विभाग द्वारा जारी किये गये नियम, उपविधि, परिपत्र एवं मोटर व्हीकल नियमों में आवश्यक संशोधन किये जायेंगे।

**9.21 प्रवेश स्थानों पर पार्किंग योजना का प्रदर्शन:-** प्रत्येक क्षेत्र के प्रवेश स्थानों पर उस क्षेत्र की समस्त पार्किंग प्रबन्धन योजना को प्रदर्शित करना चाहिये।

**9.22 पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु विभिन्न चरण :-** राज्य शहरी परिवहन नीति के क्रियान्वयन हेतु निम्नानुसार रणनीति को अंगीकृत किया जाना प्रावधानित है:-





## 10. संस्थागत संरचना एवं वित्तपोषण (Institutional Framework and Financing )

- 10.1 एजेन्सियों की बहुलता (Multiplicity of Agencies) :-वर्तमान में शहरी लोक परिवहन एवं यातायात हेतु कई एजेन्सियां यथा:- नगरीय निकाय, परिवहन विभाग, यातायात पुलिस एवं लोक निर्माण विभाग कार्यरत हैं। इसीलिए शहरों में समेकित पार्किंग प्रबंधन सुनिश्चित किये जाने हेतु नोडल एजेन्सी का अभाव है। अतः एजेन्सियों की बहुलता के स्थान पर प्रदेश के शहरों में समुचित पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु नोडल एजेन्सी सृजित किये जाने की आवश्यकता है।
- 10.2 समर्पित समेकित एवं उत्तरदायी एवं साधिकारिता युक्त निकाय का गठन:- प्रदेश के शहरों में समुचित पार्किंग व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु एक समग्र नीति तथा उस नीति के समुचित क्रियान्वयन एवं पर्यवेक्षण तथा मूल्यांकन किये जाने की आवश्यकता है।राज्य स्तर पर नीति निर्धारण की कार्यवाही की जाती है एवं शहरों के स्तर पर उक्त नीतियों का क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जाता है। अतः राज्य स्तर पर, शहरी पार्किंग के नीति निर्धारण एवं शहरों के द्वारा क्रियान्वित पार्किंग कार्ययोजना के अनुश्रवण एवं मूल्यांकन हेतु साधिकारिता युक्त निकाय तथा शहरों के स्तर पर शहरी पार्किंग के नियोजन एवं क्रियान्वयन हेतु साधिकारिता युक्त निकाय के गठन किये जाने की आवश्यकता है।
- 10.3 पार्किंग हेतु समर्पित निधि/कोष की आवश्यकता :- वर्तमान में राज्य एवं शहर उभय स्तरों पर शहरी लोक परिवहन एवं यातायात हेतु समर्पित निधि का अभाव है। शहर स्तरीय निकायों की वित्तीय स्थिति ऐसी नहीं है कि पार्किंग हेतु आवश्यक अधोसंरचनाओं, सुविधाओं एवं व्यवस्था का अपने वर्तमान स्रोतों से प्रबंध कर सकें। अतः राज्य एवं शहर उभय स्तरीय स्रोतों के दोहन किये जाने हेतु उभय स्तर पर समर्पित शहरी परिवहन कोष

(Dedicated urban Transport Fund) के रूप में पार्किंग निधि का गठन किये जाने की आवश्यकता है।

**(11) राज्य पार्किंग नीति का क्रियान्वयन, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन (Implementation, Supervision, Monitoring and Evaluation (M&E) of the State Parking Policy)**

**11.1 पार्किंग नीति का निर्माण, एवं संशोधन:** - राज्य में, राज्य स्तरीय Unified Metropolitan Transport Council(S-UMTC)/Unified Metropolitan Transport Authority (S-UMTA) शहरी लोक परिवहन एवं यातायात हेतु सर्वोच्च साधिकारिता युक्त निकाय होगी, जिसके द्वारा राज्य शहरी पार्किंग नीति का निर्माण, समय-समय पर आवश्यक संशोधन, राज्य शहरी पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु अपेक्षित नियमों का निर्माण, उपविधियों का अनुमोदन इत्यादि सुनिश्चित किया जाएगा। इसके अतिरिक्त उक्त निकाय द्वारा राज्य शासन द्वारा प्रदाय निर्देशानुसार शहरी पार्किंग एवं इसके आनुषांगिक समस्त कार्य सुनिश्चित किये जाएंगे। S-UMTC की संरचना एवं कार्य विषयक परिशिष्ट -4 संलग्न है।

**11.2 शहरी पार्किंग नीति का क्रियान्वयन, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन:-** S-UMTC/S-UMTA द्वारा प्रदेश के समस्त शहरों में पार्किंग नीति का क्रियान्वयन नगर स्तरीय Unified Metropolitan Transport Council (C-UMTC)/Unified Metropolitan Transport Authority (C-UMTA) के माध्यम से सुनिश्चित कराया जाएगा। राज्य शहरी पार्किंग नीति के अनुक्रम में C-UMTC/C-UMTA द्वारा पार्किंग कार्य योजना का निर्माण किया जाकर, उसका अनुमोदन S-UMTC से प्राप्त किया जाएगा तदुपरांत उसका क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जाएगा। S-UMTC/UMTA द्वारा C-UMTC द्वारा क्रियान्वित पार्किंग कार्ययोजना का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन S-UMTC/UMTA की तकनीकी सहायता हेतु गठित तकनीकी प्रकोष्ठ/Directorate of Urban Land Transport (DULT) के माध्यम से सुनिश्चित किया जाएगा। C-UMTC की संरचना एवं कार्य विषयक परिशिष्ट-5 तथा S-UMTC, C-UMTC एवं राज्य स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ के अंतर्संबंध विषयक परिशिष्ट-6 संलग्न है।

**11.2.1** राज्य स्तर पर शहरी लोक परिवहन एवं यातायात के समग्र विकास एवं विनियमन हेतु गठित S-UMTC/UMTA की भांति C-UMTC/UMTA शहर में संवहनीय लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु शहर स्तरीय सर्वोच्च साधिकारिता युक्त निकाय होगी। जिसमें शहरी लोक परिवहन एवं यातायात से संबंधित समस्त Stake Holder का समुचित प्रतिनिधित्व होगा।

**11.2.2** S-UMTC मुख्यतः नीति निर्धारण एजेन्सी होगी, जिसके द्वारा राज्य स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ की सहायता एवं C-UMTC के माध्यम से समेकित रूप से शहरी लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी समस्त गतिविधियों का क्रियान्वयन एवं विनियमन सुनिश्चित किया

जाएगा। S-UMTC द्वारा राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु राज्य शासन के वर्तमान अधिनियम, नियम, परिपत्रों एवं आदेशों में आवश्यक संशोधन सुनिश्चित किया जाएगा। C-UMTC द्वारा राज्य शहरी पार्किंग नीति एवं मोटर वाहन अधिनियम में सामंजस्य स्थापित कर पार्किंग कार्य योजना का निर्माण किया जाएगा।

**11.2.3** राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु S-UMTC /UMTA या राज्य स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ द्वारा राज्य शहरी पार्किंग नीति के प्रावधानों, इसके क्रियान्वयन के अनुक्रम में प्रदाय सुझावों और इसके लाभ के निष्पन्न की स्थिति का समय-समय पर पर्यवेक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन किया जाएगा। S-UMTC द्वारा निम्नलिखित संकेतकों (गुणात्मक और गणनात्मक ) के माध्यम से, पर उन तक सीमित न हों, के आधार पर निश्चित समय अंतराल पर मूल्यांकन सुनिश्चित किया जाएगा।

- I. शहर के लिए पार्किंग कार्य योजना की उपलब्धि
- II. पार्किंग मास्टर प्लान / कार्य योजनाओं के क्रियान्वयन में विलंब
- III. सार्वजनिक परिवहन मोड और NMT मोड शेयर
- IV. कंजेशन का स्तर
- V. शहर की सड़कों पर दुर्घटनाओं की संख्या
- VI. पंजीकृत वाहन और वाहन स्वामित्व
- VII. पार्किंग की सुविधा पर उपयोगकर्ता की संतुष्टि का स्तर
- VIII. पार्किंग चिन्हों और उपयोगकर्ता को जानकारी की उपलब्धता और इसकी स्थिरता (Consistency)
- IX. पार्किंग राजस्व
- X. पार्किंग राजस्व एवं पार्किंग लागत का अनुपात
- XI. पार्किंग दर संरचना और विभेदक पार्किंग दरों के निर्धारण में इसकी पर्याप्तता।
- XII. अवैध पार्किंग की गहनता
- XIII. समस्त पार्किंग सुविधा का अधिभोग (Occupancy) का स्तर
- XIV. शहर में यात्राओं (Trips) की संख्या के अनुपात में पार्किंग स्थलों की संख्या
- XV. जारी किये गये पार्किंग चालान की संख्या और पार्किंग चालान की राशि
- XVI. निष्पादन संस्था की क्षमता का स्तर
- XVII. पार्किंग अधोसंरचना के विकास और संचालन एवं प्रबंधन में निजी निवेश का अनुपात।

पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु पार्किंग निष्पन्न एजेंसी के पास संपूर्ण सूचकांकों का संग्रह होना चाहिए ताकि पार्किंग नीति के उद्देश्यों के संबंध में प्राप्त उपलब्धियों को मापा जा सके। पर्यवेक्षण एवं अनुश्रवण उपरांत मापित सूचकांकों के आधार पर राज्य शहरी पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु सुसंगत अनुशंसा की जानी चाहिए।

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

**12.1 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 Dedicated Urban Transport Fund (C-DUTF) का गठन किया जायेगा, जिसमें लोक परिवहन एवं उसके आनुषंगिक स्रोत यथा पार्किंग कार्ययोजना, विज्ञापन कार्ययोजना, TOD कार्ययोजना तथा भारत सरकार एवं राज्य सरकार से लोक परिवहन एवं यातायात योजनांतर्गत प्राप्त राशि संग्रहित की जायेगी एवं इसका उपयोग पार्किंग लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने एवं यातायात व्यवस्था के विकास के लिये किया जायेगा।

**12.1.1 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), वाहन पर Cess अधिरोपित कर प्राप्त राशि इत्यादि।** वर्तमान में Cess का अधिरोपण इन्दौर में किया जा रहा है, अन्य शहरों में Cess अधिरोपण की व्यवस्था लागू नहीं है। यदि DUTF के गठन के पश्चात् भी, राज्य शहरी पार्किंग नीति के प्रावधान अनुसार पांच शहरों:- भोपाल, इन्दौर, जबलपुर, ग्वालियर, उज्जैन में वाहनों पर Cess का अधिरोपण प्रारम्भ कर भी दिया जाता है तो उसके अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं होंगे, क्योंकि वाहन क्रेताओं द्वारा उक्त शहरों के स्थान पर अन्य शहरों में वाहनों का पंजीकरण कराना प्रारंभ कर दिया जाएगा। उस दशा में Cess अधिरोपण का औचित्य ही नहीं रह जाएगा। अतः सम्पूर्ण प्रदेश में वाहनों पर Cess का अधिरोपण कर S-DUTF में अंतरित किया जाना प्रस्तावित है। Cess अधिरोपण से प्राप्त राशि का उपयोग राज्य सरकार, प्रदेश के शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुदृढीकरण हेतु करेगी। DUTF के संबंधित स्रोत 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।

**12.1.2 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 को सुदृढ़ किया जायेगा।

**12.1.3** 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, प्लाई ओव्हर निर्माण, ओव्हर ब्रिज, अण्डर ब्रिज, फुट ओव्हर ब्रिज (FOB) स्काई वॉक एवं ट्रैफिक तथा 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।

**12.1.4** 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।

**13. पार्किंग नीति हेतु आवश्यक सुधार:**— राज्य शहरी पार्किंग नीति के समेकित क्रियान्वयन हेतु कतिपय सुधार किये जाने की आवश्यकता होगी, जिनमें पार्किंग, नियम/उपविधि का निर्माण, पार्किंग हेतु राज्य एवं शहर स्तरीय UMTC/UMTA का गठन, राज्य एवं शहर स्तर पर Dedicated Urban Transport Fund का गठन, भूमि उपयोग एवं पार्किंग में समन्वयन स्थापित करने तथा पार्किंग नीति के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु हेतु मास्टर प्लान एवं भूमि विकास नियमों तथा अन्य सुसंगत अधिनियमों/नियमों में आवश्यक संशोधन, शहरों के स्तर पर Comprehensive Mobility Plan एवं पार्किंग कार्य योजना का निर्माण एवं उनका मास्टर प्लान में समावेशन तथा शहरी पार्किंग मास्टर प्लान के निर्माण हेतु Parameters सर्विस लेवल बेंच मार्क को निर्धारण प्रमुख है। यथावश्यकता राज्य सरकार द्वारा पार्किंग नीति के क्रियान्वयन हेतु अन्य आवश्यक सुधार हेतु प्रस्तावित किये जा सकेंगे।

**14. पायलेट परियोजनाओं का क्रियान्वयन:**— राज्य सरकार द्वारा पार्किंग नीति में उपबंधित प्रावधानों के लाभ को दर्शित किये जाने हेतु प्रदेश के विभिन्न अकार/प्रकार/जनसंख्या के शहरों में पार्किंग संबंधी पायलेट परियोजनाओं का क्रियान्वयन किया जाएगा। ताकि क्रियान्वित परियोजनाओं में से Best practices को अन्य शहरों में क्रियान्वित किया जा सके।