

GOVERNMENT OF INDIA

# दिल्ली राजपत्र Delhi Gazette



असाधारण

EXTRAORDINARY

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 243]

दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 25, 2019/आश्विन 3, 1941

[रा.रा.क्षे.दि. सं. 213

No. 243]

DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 25, 2019/ASVINA 3, 1941

[N.C.T.D. No. 213

भाग—IV

PART—IV

राष्ट्रीय राजधानी राज्य क्षेत्र, दिल्ली सरकार

GOVERNMENT OF THE NATIONAL CAPITAL TERRITORY OF DELHI

परिवहन विभाग

अधिसूचना

दिल्ली, 23 सितम्बर, 2019

फा. सं. 19(05)/परिवहन/सचिवालय/2017/63266.—जबकि मोटर वाहन अधिनियम 1988 (1988 का 59) समय समय पर संशोधित की धारा 212 की उपधारा (1) की अपेक्षानुसार दिल्ली “दिल्ली में पार्किंग स्थल के अनुरक्षण एवं प्रबंधन नियम, 2019” का प्रारूप राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार की दिनांक 13 जून, 2019 की अधिसूचना संख्या सं.फा. 19(05)/परिवहन/सचिवालय/2017/22718 के अनुसार दिल्ली राजपत्र भाग-4 असाधारण में, जिस तिथि को उक्त अधिसूचना वाला दिल्ली के राजपत्र की प्रतियां जनसाधारण को उपलब्ध करायी गयी थी, उस तिथि से तीस दिन की अवधि बीतने से पहले इससे प्रभावित होने वाले सभी व्यक्तियों से आपत्तियां तथा सुझाव आमंत्रित करने के लिए प्रकाशित किया गया था;

और जबकि उक्त राजपत्र अधिसूचना की प्रतियां जनता को 13 जून, 2019 को उपलब्ध कराई गई थी;

और जबकि, उक्त नियमों के सम्बन्ध जनसाधारण से प्राप्त आपत्तियों और सुझावों को राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार के द्वारा विचार किया गया है;

अतः अब मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (1988 का 59) की धारा 2 के खण्ड (41) के साथ पठित धारा 117, धारा 127 की उपधारा (3) तथा धारा 138 की उपधारा (2) के खण्ड (ड़) (ज) एवं (झ) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली के लिए एतद्वारा निम्नलिखित नियम बनाते हैं, अर्थात् :

## नियम

### 1. लघु शीर्षक , प्रारम्भ, विस्तार एवं उपयुक्तता.—

- (1) ये नियम “दिल्ली में पार्किंग स्थल के अनुरक्षण एवं प्रबंधन नियम, 2019” कहलाएंगे।
- (2) ये दिल्ली राजपत्र में इस अधिसूचना के प्रकाशन की तिथि से लागू होंगे।
- (3) ये राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के अंदर सभी सार्वजनिक प्राधिकरणों के स्वामित्व या नियंत्रण में सभी सार्वजनिक पार्किंग स्थलों के संबंध में लागू होंगे, यदि ये स्पष्ट रूप से कहीं अन्यथा ना बताये गये हों।

- (4) सामान्य जनता द्वारा प्रयोग में आने वाले पार्किंग स्थल जैसे कि सिनेमा हॉल, अस्पताल, मॉल, एयरपोर्ट इत्यादि में भी ये नियम लागू होंगे।

2- **शीर्ष निगरानी समिति.**— परिवहन मंत्री, दिल्ली सरकार की अध्यक्षता में एक शीर्ष निगरानी समिति होगी, जो इन नियमों के समुचित कार्यव्ययन और अनुपालन की समीक्षा करेगी। समिति हर तीन माह में कम से कम एक बार बैठक करेगी। निम्नलिखित शीर्ष समिति के सदस्य होंगे :

- (i) मुख्य सचिव, दिल्ली सरकार।
- (ii) प्रधान सचिव, शहरी विकास विभाग, दिल्ली सरकार।
- (iii) आयुक्त, परिवहन, दिल्ली सरकार।
- (iv) प्रधान सचिव, लोक निर्माण विभाग, दिल्ली सरकार।
- (v) प्रधान सचिव, विधि एवं न्याय, दिल्ली सरकार।
- (vi) अध्यक्ष, नई दिल्ली नगरपालिका परिषद।
- (vii) आयुक्त, दक्षिणी दिल्ली नगर निगम।
- (viii) आयुक्त, उत्तरी दिल्ली नगर निगम।
- (ix) आयुक्त, पूर्वी दिल्ली नगर निगम।
- (x) सी ई ओ, दिल्ली छावनी बोर्ड।
- (xi) विशेष आयुक्त (यातायात), दिल्ली पुलिस।
- (xii) आयुक्त, (भूमि), दिल्ली विकास प्राधिकरण।
- (xiii) पर्यावरण प्रदूषण (निवारण एवं नियंत्रण) प्राधिकरण के प्रतिनिधि।
- (xiv) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के प्रतिनिधि।
- (xv) विशेष आयुक्त (परिवहन) – सदस्य सचिव।

3. **एरिया पार्किंग प्लान.**—(1) नई दिल्ली नगर परिषद, दक्षिण दिल्ली नगर निगम (एस डी एम सी), उत्तरी दिल्ली नगर निगम (एन डी एम सी) तथा पूर्वी दिल्ली नगर निगम (ई डी एम सी), दिल्ली विकास प्राधिकरण (डी डी ए) तथा दिल्ली छावनी बोर्ड (इसके पश्चात् जिन्हें सिविक एजेंसी कहा जाएगा) जो अपने कार्य क्षेत्र में पार्किंग की व्यवस्था के लिए जिम्मेवार हैं, वे समय-समय पर संशोधित दिल्ली मास्टर प्लान 2021 में जैसी परिकल्पना की गयी है तथा इन नियमों एवं अनुसूची-1 जो इन नियमों के साथ संलग्न है के अनुसरण में स्थानीय क्षेत्र विनिर्दिष्ट/संघटित पार्किंग प्लान तैयार एवं कार्यान्वित करेंगे।

- (2) नगर निगमों के क्षेत्रों के उपायुक्तों, नई दिल्ली नगर पालिका के अध्यक्ष, आयुक्त (भूमि), दिल्ली विकास प्राधिकरण तथा दिल्ली छावनी बोर्ड के सी ई ओ अपने से संबंधित कार्यक्षेत्र के अंतर्गत सभी क्षेत्रों के लिए एरिया पार्किंग प्लान तैयार एवं कार्यान्वित करने के लिए उत्तरदायी होंगे।
- (3) इन नियमों की अधिसूचना के चार माह के अंदर पार्किंग की योजनाएँ बनाई जाएगी। इसके लिए उन सभी एजेंसियों से विचार-विमर्श की आवश्यकता होगी जिनके कब्जे में भूमि है तथा जहाँ सार्वजनिक पार्किंग होती है जैसे — विश्वविद्यालय, अस्पताल, मॉल, सिनेमा हॉल तथा एयरपोर्ट इत्यादि। प्लान तैयार करते समय स्थानीय यातायात पुलिस से भी विचार-विमर्श किया जाएगा। शीर्ष निगरानी समिति से अनुमोदन प्राप्त करने के बाद एरिया पार्किंग प्लान को अधिसूचित किया जाए और इसे संबंधित सिविक एजेंसी की वेबसाइट पर भी प्रकाशित किया जाए। शीर्ष निगरानी समिति योजनाएँ तैयार करने के लिए दो माह तक का विस्तार प्रदान कर सकती है।
- (4) मास्टर प्लान 2021 के अनुसार पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र योजना (पीएएमपी) को तैयार करते समय निम्न पर अवश्य विचार किया जाएगा:
- (क) ऑन स्ट्रीट रिक्त स्थानों का उपयोग प्राथमिकता के निम्नलिखित क्रम में उपयोगकर्ताओं की सामान्य सुविधा के लिए किया जाएगा :
  - (i) पैदल यात्री / साईकिलिस्ट।
  - (ii) मास पब्लिक ट्रांजिट (बस, मेट्रो) तथा संबंधित मल्टी-मॉडल एकीकरण सुविधाएं।
  - (iii) आपातकालीन वाहन।
  - (iv) दिव्यांगों के लिए उपयुक्त पार्किंग सुविधाएं।
  - (v) पैरा- ट्रांजिट पिक अप एवं ड्रॉप हेतु।

- (vi) सिटिंग /रैस्टिंग एरिया सहित हॉकर /वैंडर जोन।
- (vii) व्यक्तिगत मोटर वाहन के लिए पिक अप एवं ड्रॉप हेतु।
- (viii) बिल्डिंग के अंदर व्यक्तिगत मोटर वाहन पार्किंग, जोकि वाहन मालिक द्वारा प्रयोग की जाएगी।
- (ix) लघु अवधि के लिए ऑन स्ट्रीट पर शुल्क सहित पार्किंग।
- (x) परिवहन वाहनों के लिए रात्रि पार्किंग।
- (ख) एरिया पार्किंग प्लान में वाणिज्य/गैर आवासीय क्षेत्र तथा आवासीय क्षेत्र—दोनों के लिए पार्किंग व्यवस्थाएं सम्मिलित होंगी।
- (ग) स्कूल खुलने एवं बंद होने के समय स्कूल की आवश्यकता के अनुसार विशेष ध्यान दिया जाए क्योंकि अल्प अवधि में अत्यधिक आवागमन होता है जिससे भीड़-भाड़ हो सकती है और बच्चों के लिए जोखिम हो सकता है। दीर्घकालिक पार्किंग के स्थान पर आरामदेह एवं सुरक्षित पिक अप एवं ड्रॉप व्यवस्था को प्राथमिकता दी जाए।
- (घ) पार्किंग की व्यवस्था किसी भी परिस्थिति में यातायात के मुक्त आवाजाही को बाधित न करे। आम जनता की जानकारी एवं प्रवर्तन में आसानी के लिए उचित संकेतों के माध्यम से नो-पार्किंग जोन एवं क्षेत्रों की योजना को जमीन पर दर्शाया जाए। ऑन-स्ट्रीट तथा ऑफ स्ट्रीट पार्किंग एवं अन्य डिजाइन पहलुओं का स्थान/लोकेशन इन नियमों में अनुवर्ती प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा।
- (ङ) प्रवर्तन एजेंसियों द्वारा इन नियमों के उल्लंघन के लिए जब्त एवं कुर्क वाहनों की अस्थायी पार्किंग के लिए सिविक एजेंसियां पर्याप्त स्थान को भी चिन्हित करेंगी।

4. **पार्किंग शुल्क एवं पार्किंग ठेको की शर्तें.**—(1) मूल पार्किंग शुल्क (बी पी एफ) का निर्धारण आयुक्त (परिवहन) की अध्यक्षता में इस उद्देश्य के लिए गठित समिति जो कि मूल पार्किंग शुल्क समिति कहलाएगी से प्राप्त सिफारिशों के आधार पर शीर्ष निगरानी समिति द्वारा किया जाएगा। इस समिति के निम्न सदस्य होंगे :

- (क) नई दिल्ली नगरपालिका परिषद के प्रतिनिधि।
- (ख) शहरी विकास विभाग, दिल्ली सरकार के प्रतिनिधि।
- (ग) दिल्ली के प्रत्येक नगर निगम के प्रतिनिधि।
- (घ) दिल्ली विकास प्राधिकरण का प्रतिनिधि।
- (ङ) पर्यावरण प्रदूषण (निवारण और नियंत्रण) प्राधिकरण के प्रतिनिधि।
- (च) यातायात पुलिस के प्रतिनिधि।

बशर्ते कि :

- (i) यदि आवश्यक हो तो यह समिति शीर्ष/क्षेत्रीय आवासीय कल्याण संघ/संघों के प्रतिनिधि/प्रतिनिधियों को सह चयन कर सकती है।
- (ii) मूल पार्किंग शुल्क (बी पी एफ) समिति विभिन्न प्रकार की पार्किंग के लिए गुणकों के एक सामान्य समूह की भी सिफारिश करेगी।
- (iii) मूल पार्किंग शुल्क (बी पी एफ) समिति द्वारा प्रति वर्ष मूल पार्किंग शुल्क के संशोधन की सिफारिशें की जाएंगी।
- (iv) यह समिति पार्किंग प्रबंधन एवं ठेको के लिए सामान्य शर्तों की भी सिफारिशें करेगी, जिसे अपनाने हेतु शीर्ष निगरानी समिति के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा ताकि इसे सभी सिविक एजेंसियों में समान रूप से लागू किया जा सके।
- (v) यह समिति शीर्ष निगरानी समिति द्वारा अग्रेषित किये गये पार्किंग से संबंधित अन्य विषयों पर भी विचार कर अपनी सिफारिश देगी।
- (2) सिविक एजेंसियों द्वारा विभिन्न लोकेशनों एवं सुविधाओं (सर्फेस /ऑफ साइट) के लिए मूल पार्किंग फीस के गुणकों में पार्किंग फीस का निर्धारण करेगी बशर्ते कि :
  - (i) पहले घंटे के लिए ऑन स्ट्रीट पार्किंग की दर ऑफ स्ट्रीट पार्किंग से कम से कम दुगुनी होगी।
  - (ii) समय अवधि के अनुसार ऑन स्ट्रीट पार्किंग फीस तेजी से बढ़ेगी ताकि लंबी अवधि तक ऑन स्ट्रीट पार्किंग को हतोत्साहित किया जा सके।
  - (iii) गतिशील मूल्य निर्धारण तंत्र, जैसे पीक एवं ऑफ पीक शुल्क तथा प्रयोग के प्रति घंटे घातांक वृद्धि, का पार्किंग की मांग को मॉडरेट करने के लिए उपयोग किया जायेगा।

- (iv) दुकानदारों, मेट्रो प्रयोगकर्ताओं, निवासियों इत्यादि के लिए मासिक पास या टोकन सिस्टम द्वारा दीर्घकालिक ऑफ स्ट्रीट पार्किंग स्पेस दिया जाए।

बशर्ते कि ग्रेडेड रिस्पांस एक्शन प्लान के अंतर्गत वायु की गुणवत्ता का गंभीर<sup>+</sup> या आपात स्तर के मामले में ये गुणांक दुगुने हो जाएंगे।

- (3) सिविक एजेंसीयां पार्किंग स्थानों को स्थापित करने के लिए आधुनिक तकनीक का प्रयोग करने का प्रयास करेंगी। उदाहरण के लिए— रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन टैग्स (आर एफ आई डी टैग्स), ऑन स्ट्रीट पार्किंग मीटर, आटोमेटेड बूम बैरियर, टाईमर के साथ कंप्यूटरीकृत पार्किंग स्लिप, ऐप-बेस्ड पार्किंग चार्जिंग तथा मॉनिटरिंग सिस्टम इत्यादि। ये पार्किंग की मांग के आकलन के लिए, पार्किंग उल्लंघन को कम करने के लिए पार्किंग मीटर का प्रयोग, मोबाइल भुगतान की सुविधा, अंतर दरों का प्रबंधन एवं पार्किंग उपलब्धता के बारे में प्रयोगकर्ता को सूचित करने के लिए कार्यान्वित किया जाएगा।
- (4) बेहतर वित्तीय व्यवहार्यता तथा सुगम कार्यान्वयन के लिए एक एरिया में ऑन स्ट्रीट एवं ऑफ स्ट्रीट पार्किंग प्रबंधन अधिमानतः (प्रेफरबली) एक ही एजेंसी को दिया जाए।

**5. ऑन स्ट्रीट पार्किंग का प्रबंधन.—** (1) बिल्डिंग उप नियमों/ एम पी डी-2021 के अनुसार बिल्डिंग / बिल्डिंग कॉम्प्लेक्स के अंदर पार्किंग की जगह का पूर्ण रूप से उपयोग में लाने के उपरान्त ही अधिभोक्ता/आगुंतक के लिए किसी भी तरह की ऑन स्ट्रीट पार्किंग की अनुमति दी जाएगी।

- (2) ऑन स्ट्रीट पार्किंग स्पेस आई आर सी : एस पी:12:2015 के अनुसार डिजाइन किए जाए तथा यूटीटीआईपीईसी (यूपीफाइंड ट्रेफिक एंड ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर (प्लानिंग एंड इंजीनियरिंग) सेंटर) के “पैदल यात्री दिशानिर्देश, 2009” के साथ भी संरेखित होना चाहिए जोकि सभी सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए है। डिजाइन पार्किंग, पैदल चलने एवं साइकलिंग चलाने के बीच संघर्ष को कम करेगा। पिक अप एवं ड्राप सुविधा को पार्किंग सुविधा के स्थान पर प्राथमिकता दी जाएगी।
- (3) सड़क के दोनों ओर इंटरसेक्शन से कम से कम 25 मीटर तक ऑन स्ट्रीट पार्किंग की अनुमति नहीं दी जाएगी। पैदल पार पथ, फायर स्टेशन, इलेक्ट्रीक सब-स्टेशन तथा अस्पताल के गेट से उचित सुरक्षित दूरी पर ही पार्किंग उपलब्ध कराई जाएगी।
- (4) सिविक एजेंसीयां फोर व्हीलर तथा थ्री व्हीलर के मामले में समानांतर पार्किंग एप्रोच तथा दो-पहिया एवं साइकलों के लिए लम्बत पार्किंग एप्रोच को अपनाएंगे।
- (5) ऑन स्ट्रीट पार्किंग स्पेस में पैरा-ट्रांजिट वाहनों एवं गैर मोटर चालित वाहन को प्राथमिकता दी जाएगी।
- (6) ऑन स्ट्रीट पार्किंग स्पेस में अल्प अवधि पार्किंग को प्राथमिकता दी जाए और लंबी अवधि पार्किंग को हतोत्साहित किया जाएगा।

स्पष्टीकरण : एक घंटे की समयावधि तक की पार्किंग को लघु अवधि पार्किंग माना जाएगा और एक घंटे की समय अवधि से अधिक की पार्किंग को लंबी अवधि की पार्किंग माना जाएगा।

**6. दिव्यांगों के लिए पार्किंग.—**भारतीय मानक ब्यूरो, भारतीय राष्ट्रीय बिल्डिंग कोड 2016, आई आर सी : एस पी :12:2015 तथा शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार के दिव्यांगों तथा वृद्धों के लिए बैरियर फ्री पर्यावरण के लिए हारमोनाइज्ड दिशा निर्देशों व स्पेस मानक नियम, 2016 के अनुसार विशेष प्रावधान किया जाएगा।

**7. ऑफ स्ट्रीट तथा मल्टी लेवल पार्किंग का प्रबंधन.—**(1) ऑफ स्ट्रीट पार्किंग स्पेस को डिजाइन करते समय डिजाइन मानको जिसमें आई आर सी : एस पी: 12:2015 तथा एन बी सी सी तथा बी आई एस मानक शामिल हैं, के अनुसार डायमेंशन एवं सर्कुलेशन की आवश्यकताओं को भी सम्मिलित किया जाएगा।

- (2) लंबी अवधि की पार्किंग केवल ऑफ स्ट्रीट पार्किंग सुविधा में सम्मिलित की जाए। यदि ऑफ – साइट सुविधा 200 मीटर से ज्यादा दूर हो तो वहां पर गैर प्रदूषणकारी वाहन जैसे कि बिजली या बैटरी चालित वाहन, गोल्फ – कार्ट आदि द्वारा पर्याप्त शटल सर्विस उपलब्ध कराई जाए, जिसका प्रभार पार्किंग फीस में सम्मिलित हो।
- (3) दुकानदारों, बिल्डिंग मालिकों, स्थानीय वर्करों, ऑफिस जाने वालों तथा लंबी अवधि की पार्किंग के अन्य प्रयोगकर्ताओं के वाहनों को केवल ऑफ स्ट्रीट पार्किंग सुविधा में पार्क किया जाए।
- (4) एरिया पार्किंग प्लान के मांग आकलन के अनुसार मल्टी-स्टोरी पार्किंग स्ट्रक्चर तथा स्टैक पार्किंग का निर्माण किया जाए। पार्किंग स्पेस की सप्लाई की कमी को मल्टी लेवल / स्टैक पार्किंग के माध्यम से दूर किया जाए।
- (5) पार्किंग के स्टैक पार्किंग /पोर्टेबल टाइप को वरियता दी जाए जोकि कम महंगी होती है और जो परिवारित आवश्यकता पर विभिन्न लोकेशनों पर पुनः प्रयोग किया जा सकता है। आवश्यकता के अनुसार सिविक एजेंसीया द्वारा व्यवहार्य अंतर वित्त पोषण (वी जी एफ) प्रदान करने पर विचार किया जा सकता है।
- (6) स्थायी ढांचे वाली किसी भी मल्टीलेवल पार्किंग को इस प्रकार से डिजाइन किया जाए कि भविष्य की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए इसका कोई अन्य उपयोग किया जा सके।

- (7) मल्टीलेवल पार्किंग कॉम्प्लेक्स में वाणिज्य/ऑफिस स्पेस की अनुमति मास्टर प्लान /उप नियमों के अनुसार दी जाए।
- (8) मल्टी-लेवल सुविधा के 500 मीटर रेडियस की सभी स्ट्रीट्स को 'नो-पार्किंग जोन के रूप में नामित किया जाएगा ;  
बशर्ते कि यदि 500 मीटर जोन के अंदर ऑन स्ट्रीट पार्किंग उपलब्ध कराना अनिवार्य है तो इसकी पार्किंग दर ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग दर से कम से कम तीन गुना होगी।
- (9) हरित क्षेत्र एवं पार्कों के आस-पास पार्किंग ढांचे का निर्माण न किया जाए जैसा कि एम पी डी- 2021 में प्रावधान है।
- (10) जहां तक संभव हो, ऑफ स्ट्रीट पार्किंग सुविधा को आस-पास के क्षेत्रों के बीच सांझा किया जाए जहां डिमांड के भिन्न-भिन्न पीक समयकाल हो सकते हैं। उदाहरण के लिए कोई ऑफिस पार्किंग सुविधा जोकि रात में खाली होती है का प्रयोग सिनेमा घर, रेस्तरां या शाम को आस-पास के निवासियों द्वारा पेड शेयरड पार्किंग सुविधा के रूप में उपयोग किया जा सकता है, जोकि सिविक एजेंसी द्वारा प्रयोगकर्ता समुदाय के साथ आपसी विचार विमर्श द्वारा किया जा सकता है।
- 8. परिवहन वाहनों की ओवरनाइट पार्किंग.**—(1) सिविक एजेंसिया परिवहन वाहनों की ओवरनाइट पार्किंग की अनुमति प्रदान करने के लिए सड़कों एवं स्पेस की पहचान करेंगी। भुगतान आधार पर केवल रात्रि के समय वाहनों को पार्क करने की अनुमति दी जाए, बशर्ते कि ऐसी सड़कें एवं स्पेस आवासीय क्षेत्र से दूर हों और पार्किंग से यातायात का सुगम प्रवाह बाधित न हो।
- (2) सिविक एजेंसिया इन अधिसूचित सड़कों एवं स्पेस पर सुनियोजित ढंग से पार्किंग व्यवस्था करेंगी।
- (3) अधिसूचित सड़कों एवं स्पेस को छोड़कर भारी एवं मझौले परिवहन वाहनों को रात्रि के समय कहीं भी पार्किंग की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- 9. परिवहन वाहनों के लिए पार्किंग साक्ष्य की आवश्यकता.**— नियत दिन की तिथि से, कम से कम तीन माह अग्रिम रूप से अधिसूचित, ऐसे वाहनों के लिए पार्किंग स्पेस का साक्ष्य प्रस्तुत करने पर ही परिवहन वाहनों का परमिट प्रदान या नवीकरण किया जाएगा।
- बशर्ते कि पार्किंग स्पेस का साक्ष्य सिविक एजेंसियों के प्राधिकृत पार्किंग ठेकेदार का हो और कम से कम एक वर्ष की अवधि का हो।
- 10. रेलवे स्टेशनों, हवाई अड्डों और दिल्ली मेट्रो स्टेशनों में पार्किंग.**—(1). हवाई अड्डें, रेलवे स्टेशन, मेट्रो स्टेशन, बस अड्डे और अन्य मास ट्रांजिट स्थान, इन नियमों के अनुसार सम्बन्धित सिविक एजेंसियों के साथ विचार विमर्श कर पार्किंग की सुविधा प्रदान करेगा।
- (2) वे प्रयाप्त पैदल यात्री पहुंच के साथ बसों और पैरा-ट्रांजिट सहित अन्य कनेक्टिंग सिस्टमों में आसान हस्तांतरण के लिए एमपीडी 2021 में प्रदान किए गए बहुआयामी एकीकरण के दिशानिर्देशों का पालन करेंगे।
- 11. आवासीय स्ट्रीटों एवं लेनस में पार्किंग.**—(1) सिविक एजेंसी द्वारा बनाए गये एरिया पार्किंग प्लान में आवासीय क्षेत्र के अंदर पार्किंग व्यवस्थाएं सम्मिलित होंगी। ऐसे क्षेत्रों का पार्किंग प्लान निवासियों /आवास कल्याण संघों के साथ विचार-विमर्श करने के उपरांत ही बनाया जाएगा।
- (2) सिविक एजेंसिया कालोनी के नजदीक निर्धारित हरित क्षेत्र/पार्क के अलावा ओपन एरिया को भुगतान आधार पर पार्किंग लॉट के रूप में विकसित करने हेतु विचार करेंगे। पार्किंग सुविधा के रूप में नियमित शटल सर्विस नियत की जाए, जिसका प्रभार पार्किंग फीस में सम्मिलित हो।
- (3) इसके अलावा, आवासीय कॉलोनी में खाली प्लॉट के मालिकों को इन प्लॉट को पार्किंग स्थल के रूप में प्रयोग हेतु प्राधिकृत किया जाए। बिल्डिंग उप नियमों के अंतर्गत ऐसे प्लॉटों को मल्टी लेवल पार्किंग के रूप में उपयोग करने की अनुमति प्राप्त करने के पश्चात इनका उपयोग इस उद्देश्य के लिए किया जा सकेगा। इस प्रक्रिया को प्रोत्साहित करने के लिए सिविक एजेंसियों द्वारा उचित कर उपायों (टेक्स मैजर्म) को अपनाया जा सकता है।
- (4) फुटपाथ पर पार्किंग की बिल्कुल अनुमति नहीं होगी और सिविक एजेंसिया अवैध रूप से पार्क ऐसे वाहनों को उठा लेगी (टो करेंगी)।
- (5) सभी लेन एवं स्ट्रीटों पर एक लेन को आपातकालीन वाहनों जैसे एम्बुलेंस, फायर टैंडर, पुलिस वाहन इत्यादि के निबर्ध प्रवाह के लिए चिन्हित किया जायेगा। इस लेन में पार्किंग की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- 12. विद्युत वाहनों के लिए चार्जिंग सुविधा.**— (1) सभी सिविक एजेंसियां, प्रत्येक पार्किंग स्थल पर विद्युत वाहन को चार्ज करने और बैटरी बदलने के लिए क्षेत्र को चिन्हित कर इसकी सुविधा प्रदान करेंगी। उपरोक्त चिन्हित क्षेत्र का अनुपात पार्किंग सुविधा के क्षेत्र के साथ आकलन परिवहन विभाग द्वारा समय-समय पर किया जाएगा, जिसका

समयानुसार विस्तार होने की सम्भावना है। इसमें अनन्य रूप से ई-रिक्शा और अन्य विद्युत वाहनों की पार्किंग और वैध चार्ज के उद्देश्य से विशेष रात्री पार्किंग स्थल शामिल होना चाहिए।

- (2) चिन्हित क्षेत्र में सार्वजनिक सड़क से सीधा और आसान प्रवेश और निकास होना चाहिए और आदर्श रूप से बिजली आपूर्ति के बुनियादी ढांचे के निकटता में स्थित होना चाहिए।
- (3) विद्युत वाहनों को चार्ज करने के लिए चिन्हित क्षेत्र को भविष्य में प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से चयनित चार्जिंग स्टेशनों और बैटरी स्वैपिंग स्टेशनों के ऑपरेटरों को पट्टे या उप-पट्टे पर दिया जाएगा।

**13. पार्किंग राजस्व का उपयोग.**— सिविक एजेंसियाँ पार्किंग राजस्व का उपयोग अपने कार्यक्षेत्र के अंतर्गत पार्किंग स्पेस के विकास, पैदल चालकों के संरक्षा से संबंधित स्थानीय विकास कार्यों, एन एम वी लेन्स तथा सड़क संरक्षा के लिए प्रयास करेगी।

**14. अधिकृत पार्किंग क्षेत्रों में अधिक समय तक ठहरने के लिए जुर्माने तथा नो पार्किंग जोन में जुर्माने का प्रवर्तन.**—(1) सभी अवैध रूप से पार्क किये गये वाहनों जिसमें नो-पार्किंग जोन में पार्क किए गए और अधिकृत पार्किंग क्षेत्रों में अधिक समय तक रुकने वाले वाहन शामिल हैं को जब्त एवं हटा दिया जाएगा और मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधानों के अंतर्गत जुर्माना लगाया जाए।

- (2) 60 फुट या इससे अधिक आर ओ डब्ल्यू की सड़कों पर अवैध पार्किंग के मामले में दिल्ली यातायात पुलिस वाहनों को टो करने के लिए प्राथमिक एजेंसी होगी। अन्य सड़क एवं क्षेत्रों के मामले में वाहन को उठाने एवं जुर्माना लगाने की जिम्मेवारी सिविक एजेंसी की होगी।

**15. खटारा वाहन.**—(1) कोई भी खटारा वाहन (पेट्रोल एवं सीएनजी वाहनों के लिए 15 वर्ष एवं डीजल वाहनों के लिए 10 वर्ष की आयु से अधिक) सार्वजनिक सड़क पर खड़ा पाया जाता है तो उसे जब्त कर लिया जाएगा और खटारा वाहन के लिए पार्किंग का साक्ष्य प्रस्तुत करने के बाद ही छोड़ा जाएगा और इस आशय का वचन लिया जाएगा कि दिल्ली की सड़कों पर वाहन चलाया नहीं जाएगा और मामले के अनुसार मोटर वाहन अधिनियम, 1988 या दिल्ली नगर निगम अधिनियम, 1957 के अंतर्गत जुर्माना लगाया जाएगा।

- (2) कोई भी खटारा वाहन जो 60 फुट या इससे कम आर ओ डब्ल्यू की सड़क पर खड़ा पाया जाता है उसे सिविक एजेंसियों द्वारा जब्त किया जाएगा। ऐसे वाहन यदि 60 फुट या इससे अधिक आर ओ डब्ल्यू की सड़कों पर खड़ा पाया जाता है तो उसे दिल्ली यातायात पुलिस अथवा दिल्ली यातायात पुलिस एवं सिविक एजेंसियों के संयुक्त दल द्वारा जब्त किया जाएगा।

**16. टोइंग प्रभार.**—(1) यदि कोई वाहन ऐसी जगह खड़ा किया गया हो जहां पार्किंग कानूनी तौर पर निषिद्ध है या मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के किसी प्रावधान एवं नियम का उल्लंघन करते पाया गया है और वाहन को टोइंग सर्विस द्वारा हटाया गया या जब्त किया गया है, मामले के अनुसार टोइंग प्रभार में मैन पावर का प्रभार तथा जब्त वाहन के लिए पार्किंग / कब्जा प्रभार को शामिल करते हुए निम्न प्रकार से होंगे :—

क्रम सं०	वाहन का संवर्ग	टोइंग प्रभार	पार्किंग / कब्जा प्रभार प्रति दिन या उसका भाग (वाहन के टोइंग / जब्त होने के 48 घंटे की समाप्ति के बाद)
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	दो पहिया / टीएसआर/ ई-रिक्शा	रुपये 200/—	रुपये 200/—
2.	हल्के यात्री वाहन (कार, जीप, वैन इत्यादि)	रुपये 400/—	रुपये 500/—
3.	हल्के माल वाहन	रुपये 1000/—	रुपये 1000/—
4.	मध्यम यात्री वाहन, भारी यात्री वाहन, मध्यम माल वाहन, भारी मालवाहन	रुपये 1500/—	रुपये 1500/—
5.	मल्टी एक्सल ट्रेलर	रुपये 2000/—	रुपये 2000/—

#### स्पष्टीकरण :

1. वाहन के टोइंग और हिरासत पर होने वाले व्यय के कारण टोइंग शुल्क और पार्किंग हिरासत शुल्क का भुगतान लिया जाएगा।
2. टोइंग शुल्क और पार्किंग / हिरासत के शुल्कों का भुगतान वाहन मालिक / चालक को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 और मौजूदा मोटर वाहन नियमों तथा इनके तहत जारी की गई किसी अन्य अधिसूचना के अंतर्गत लगने वाले अर्धदण्ड / जुर्माने के भुगतान से मुक्त नहीं करेगा।

बशर्ते कि सात दिनों से ज्यादा वाहनों की अभिरक्षा के लिए प्रभार राशि उपरोक्त राशि का दुगुना होगा। यदि जब्त / टो किया गया वाहन 90 दिनों की अवधि के अंदर छोड़ा नहीं जाता है तो पंजीकरण प्रमाण पत्र में दर्ज पते के अनुसार पंजीकृत मालिक को 15 दिनों का नोटिस जारी किया जाए कि वाहन को 15 दिनों में छोड़ा लिया जाए। यदि पंजीकृत मालिक

वाहन को 15 दिनों में छुड़ाने में असफल रहता है तो ऐसे वाहन को जब्त करने वाली/टोइंग एजेंसी द्वारा सार्वजनिक नीलामी के लिए रखा जाए।

यह अधिसूचना परिवहन मंत्री, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के अनुमोदन से जारी किया गया है।

मनोज कुमार पाण्डेय, उप-आयुक्त



अनुसूची - 1

**राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली  
के लिए पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र योजना :  
मार्गदर्शक फ्रेमवर्क**

**परिवहन विभाग, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार**

**1. पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र योजना (पीएमएपी) का अधिदेश**

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (1988 का 59) की धारा 2 के खंड 41, जिसे धारा 117, धारा 127 की उप-धारा 3 और धारा 138 की उप-धारा 2 के खंड (ई) (एच) और (आई) के साथ पढ़ते हुए और साथ ही दिल्ली की मास्टर प्लान 2021 (एमपीडी 2021) के अंतर्गत अधिसूचित दिल्ली में पार्किंग स्थल के अनुरक्षण एवं प्रबंधन नियम, 2019 के अनुसार दिल्ली को पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र योजना कार्यान्वित करनी होगी।

एमपीडी 2021 में पार्किंग प्रबंधन जिला योजना (पीएमडी) का प्रावधान किया गया है, जिसे पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र योजना (पीएमएपी) के लिए नियमों के रूप में अपनाया जा रहा है। एमपीडी 2021 के अनुसार पार्किंग प्रबंधन का इस्तेमाल पार्किंग स्थल के लिए समग्र मांग में कमी लाने के साधन के रूप में प्रभावी ढंग से इस्तेमाल किया जाना चाहिए (अध्याय 12 : परिवहन)। पार्किंग प्रबंधन जिला योजना अथवा पीएमएपी का लक्ष्य यातायात के सभी माध्यमों, जैसे पैदल यात्रियों, एनएमटी, साइकिल ट्रैकों, एनएमटी और आईपीटी पार्किंग विक्रेता जोनों, बस स्टॉपों, सार्वजनिक सुविधाओं आदि के लिए व्यापक सुविधाएं प्रदान करना और साथ ही, प्राइवेट वाहनों के लिए सड़क पर और/या सड़क से दूर पार्किंग की व्यवस्था करना है।

इन योजनाओं का लक्ष्य सड़क पर और सड़क किनारे पार्किंग उपलब्धता में सुधार लाना और पैदल यात्रियों, साइकिल सवारों और सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करने वालों को बढ़ावा देना है। एमपीडी 2021 के अनुसार पार्किंग प्रबंधन जिला योजना (पीएमडी) अपने क्षेत्र में अधिक मात्रा में नेट पार्किंग स्थल उपलब्ध कराता है। वह इसके लिए बेहतर डिजाइन प्रबंधन और मूल्यन नीतियों के जरिए पार्किंग कारोबार में इजाफा करता है। सृजित राजस्व का एक हिस्सा

स्थानीय फुटपाथों, साइकिल ट्रैकों में सुधार लाने और स्थानीय समुदायों की भागीदारी के साथ रख-रखाव सुविधाओं पर खर्च किया जा सकता है। एमपीटी 2021 के अनुसार पार्किंग का मूल्य निर्धारण का संचालन उपयोगकर्ता भुगतान सिद्धांत पर आधारित होना चाहिए।

एमपीटी 2021 और दिल्ली में पार्किंग स्थल के अनुरक्षण एवं प्रबंधन नियम, 2019 की अपेक्षाओं के अनुसार निम्नांकित दिशा-निर्देश तैयार किए गए हैं, ताकि पीएमएपी के कार्यान्वयन के बारे में शहरी स्थानीय निकायों और अन्य सम्बद्ध एजेंसियों का मार्गदर्शन किया जा सके।

ये दिशा-निर्देश दो भागों में विभाजित किए गए हैं :

- भाग 1 में पीएमएपी के कार्यान्वयन के लिए दिशा-निर्देश दिए गए हैं।
- भाग II में वास्तविक स्थितियों में पीएमएपी सिद्धांतों का अनुप्रयोग दर्शाया गया है। इस प्रयोजन के लिए दक्षिण दिल्ली के एक प्रमुख और व्यस्त वाणिज्यिक क्षेत्र लाजपत नगर को चुना गया और जमीनी सर्वेक्षण के आधार पर सम्बद्ध पक्षों और दुकानदार संगठनों की सहायता से पीएमएपी दिशा-निर्देशों को लागू करने के लिए एक कार्य योजना तैयार की गई।

## 2. पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र योजना (पीएमएपी) क्या है?

पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र योजना (पीएमएपी) किसी स्थानीय निकाय द्वारा तैयार की गई क्षेत्रीय स्तर की योजना है, जिसमें एमपीटी 2021 के प्रावधानों के अनुसार सभी यातायात माध्यमों के लिए सभी प्रकार के पार्किंग स्थलों का निर्धारण और आवश्यक सड़क सुविधाएं शामिल हैं। इसके अंतर्गत ऑन-स्ट्रीट<sup>1</sup>, ऑफ-स्ट्रीट<sup>2</sup> और मल्टी लेवल पार्किंग सुविधाएं, विक्रय क्षेत्र, मल्टी-मॉडल एकीकरण सुविधाएं, खुले हरित स्थल और अनुषंगी यातायात एवं पैदल यात्री/एनएमटी सर्कुलेशन योजनाएं, संकेतक योजनाएं और मूल्य निर्धारण नीति शामिल है।

पीएमएपी तैयार करने में स्थानीय प्रतिभागियों, योजना निकायों/विभागों और परिवहन योजनाकारों तथा शहरी डिजाइनरों की टीम का परामर्श अवश्य लिया जाना चाहिए। इसमें निम्नांकित बातें शामिल होनी चाहिए :

- क) एमपीटी 2021 के अनुसार सड़क सुविधाओं की सार्वभौम पहुंच और तत्संबंधी प्रावधान के साथ सड़क ज्यामिति के अनुसार यातायात परिचालन/प्रसार योजना तैयार करना और सड़कों को पैदल चलने योग्य बनाने की स्थिति में सुधार लाना;
- ख) अनुलग्नक-1 के अनुसार अपेक्षित उपयोग के लिए सड़क पर, और सड़क से परे सभी उपलब्ध स्थलों को सार्वजनिक और निजी माध्यमों के लिए पार्किंग हेतु निर्धारित करना। इसके लिए नंबरिंग, मार्किंग और संकेत योजना निर्धारित करना अनुलग्नक-1 में बताए अनुसार सभी घटकों के लिए समुचित स्थान निर्धारित करने की आवश्यकता है।
- ग) भूतल, मल्टीलेवल और ऑन-स्ट्रीट पार्किंग सुविधाओं के लिए विस्तृत डिजाइन तैयार करना, जिसमें सड़कों पर/सड़कों के साथ तथा पीएमएपी से सम्बद्ध क्षेत्रों में पैदल यात्री स्थलों, विक्रेता क्षेत्रों (जहां कहीं लागू हो), सार्वजनिक सुविधाओं/शौचालयों/सेवाओं, मुक्त हरित स्थलों का प्रावधान शामिल है।
- घ) अल्पावधि<sup>3</sup> और दीर्घावधि<sup>4</sup> पार्किंग सुविधाओं और उनकी मूल्यन नीति का निर्धारण।
- ङ) जहां कहीं साझा मल्टीलेवल पार्किंग सुविधा प्रदान की गई हो, वहां निम्नांकित का निर्धारण किया जाना चाहिए :
  - (i) प्रवेश-निकास योजना और यह सुनिश्चित करना कि मुख्य सार्वजनिक यातायात मार्ग पर कोई बड़ी बाधा न हो।
  - (ii) पैदल यात्रियों के लिए परिपथ योजना, जिसमें पार्किंग क्षेत्रों के बीच सम्पर्क और पैदल मार्ग तथा विभिन्न उपयोग दर्शाए गए हों। ये मार्ग सीधे और यथासंभव छोटे होने चाहिए तथा उनका डिजाइन बाधामुक्त होना चाहिए।
  - (iii) संकेतक योजना
  - (iv) पीएमएपी क्षेत्र के भीतर एक सुरक्षा और संरक्षा योजना, जिसमें प्रकाश, पार्किंग क्षेत्रों और सड़कों तक पहुंच और उनका रख-रखाव शामिल हो।

1. ऑन स्ट्रीट पार्किंग – मार्ग के भीतर पार्किंग स्थल निर्धारित करना।
2. ऑफ स्ट्रीट पार्किंग – मार्ग से परे पार्किंग लॉट्स में पार्किंग स्थल निर्धारित करना।
3. अल्पावधि पार्किंग – पार्किंग का मूल्य इस तरह से तय किया जाए कि 1 घंटा से अधिक पार्किंग को हतोत्साहित किया जा सके।
4. दीर्घावधि पार्किंग – पार्किंग का मूल्य इस तरह से तय किया जाए कि ऑन स्ट्रीट पार्किंग के अधिक इस्तेमाल को प्रोत्साहित किया जा सके।



2.1 पीएमएपी तैयार करने और उसके कार्यान्वयन की प्रक्रिया :

2.1.1 स्थल का दौरा और सभी सम्बद्ध पक्षों के साथ सलाह मशविरे से स्थल पर वर्तमान स्थिति का 'रफ स्कैच' तैयार करना।

2.1.2 पीएमएपी दिशा-निर्देशों (खंड 2.2) के आधार पर तैयार की गई प्रारंभिक योजना

2.1.3 सम्बद्ध पक्षों के साथ प्रारंभिक योजना पर विचार-विमर्श करना तथा इसके द्वारा प्रमुख सम्बद्ध पक्षों की सैद्धांतिक सहमति प्राप्त करना।

2.1.4 विस्तृत पार्किंग क्षेत्र योजना तैयार करने के बाद सुधार/संशोधन

2.1.5 सक्षम प्राधिकरण तथा सदन द्वारा विधिवत अनुमोदन के पश्चात सार्वजनिक सूचना जारी होने के बाद पीएमएपी का कार्यान्वयन

2.1.6 दो चरणों में पीएमएपी का कार्यान्वयन :

(क) इन्फ्रास्ट्रक्चर टेंडर्स – एमएनसीपीजी/स्टैक पार्किंग के मामले में :

1. टेंडर-1 – अनुमोदित पीएमएपी के अनुसार ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग सुविधाओं के सृजन/निर्धारण करना, जिन्हें निर्माण पूरा होने के बाद डीएमसीजी को सौंपा जाएगा।

2. टेंडर-2 – प्रबंधन अनुबंध (ख) के कार्यान्वयन के 6 महीने के बाद— सड़क सुविधाओं की सार्वभौम पहुंच और तत्संबंधी प्रावधान के साथ सड़क ज्यामिति के अनुसार यातायात परिचालन/प्रसार योजना तैयार करना और सड़कों को पैदल चलने योग्य बनाने की स्थिति में सुधार लाना।

**(ख) एकल प्रबंधन संविदाकार को अनुबंधित करना :**

- अधिसूचित पीएमएपी के भीतर ऑनस्ट्रीट और ऑफ स्ट्रीट पार्किंग, दोनों के लिए संयुक्त प्रबंधन संविदाकार के आवंटन के लिए टेंडर (डीएमसीजी को सौंपी गई एमएलसीपी/स्टैक पार्किंग सहित);
- जमीन पर सभी ऑनस्ट्रीट स्थलों का निर्धारण (माध्यम द्वारा) और संकेतक, प्रकाश, मूल्यन संबंधी जानकारी, पीआईएस और ढांचा निगरानी (जैसे सीसीटीवी आदि) की व्यवस्था करना;
- वीएमसीजी द्वारा नियोजित प्रबंधन एजेंसी को इस बात के अधिकार देना कि वह उल्लंघन करने वालों को प्रवृत्त/चालान कर सके? —स्थानीय निकायों और पुलिस की भूमिका परिभाषित की जाए।

**(ii) पीएमएपी क्षेत्र का दीर्घावधि प्रबंधन**

(क) पीएमएपी क्षेत्र से वसूल किए गए पार्किंग शुल्क में से कम से कम 25 प्रतिशत का और इससे पीएमएपी क्षेत्र के भीतर फुटपाथों, सार्वजनिक सुविधाओं तथा पार्किंग सुविधाओं में सुधार और नियमित रख-रखाव कार्य को अंजाम देना (एमपीडी 2021 के अनुसार)।

(ख) आवासीय क्षेत्रों में और ऑफ स्ट्रीट पार्किंग सुविधाओं में सार्वजनिक पार्किंग स्थल का इस्तेमाल करने के लिए नियमित पार्क करने वाले वार्षिक मासिक पासों और स्टिकरों के लिए आवेदन कर सकते हैं और उन पर निवासी कल्याण संगठनों या औचक निरीक्षणों के जरिए निगरानी रखी जा सकती है।

(ग) अवैध/गलत पार्किंग, विशेष रूप से आपात लेनों के भीतर अवैध पार्किंग के लिए दंड का प्रावधान।

**2.2 पीएमएपी तैयार करने के लिए दिशा-निर्देश**

2.2.1 पीएमएपी का निर्धारण और निशानदेही कैसे करें?

(i) सभी तरफ से प्रमुख सड़कों द्वारा घिरे हुए क्षेत्रों के आधार पर पीएमएपी की सीमा निर्धारित करें, जिसमें विविध भूमि उपयोगों को शामिल करने को वरीयता दी जानी चाहिए। प्राकृतिक सीमाओं के आधार पर भी सीमांकन किया जा सकता है, जैसे वन, जिला उद्यान या कोई अन्य प्रमुख भौतिक बाधाएं, जो पास पड़ोस को विभाजित करती हों।

(ii) पीएमएपी का निर्धारण करते समय सम्बद्ध जोनल योजना पर क्षेत्र अंकित करें और पीएमएपी क्षेत्र में भूमि उपयोग पैटर्न की रूपरेखा तैयार करें। सम्बद्ध शहरी स्थानीय निकाय के अधिकार क्षेत्र अथवा किसी अन्य भूस्वामी एजेंसी के अधिकार क्षेत्र का भी उल्लेख करें।

**2.2.2 जमीनी स्थिति का मूल्यांकन**

(i) तालिका 1, अनुलग्नक-2 के अनुसार निम्नांकित को ध्यान में रखते हुए जमीनी स्थिति का मूल्यांकन करें।

(क) क्या योजना क्षेत्र के अंतर्गत कोई मेट्रो स्टेशन है? यदि हां, तो एमपीडी 2021 के अनुसार 100 मीटर के दायरे में मल्टी-मॉडल एकीकरण मानदंड को वरीयता दी जाएगी (अनुलग्नक-3)।

(ख) सभी मेट्रो स्टेशनों, बस स्टॉपों, बस मार्गों, अर्द्ध ट्रांजिट संपर्कों, पैदल यात्री चौराहों, फायर हाइड्रेंट्स, लोडिंग जोन, टैक्सी स्टैंडों, ड्राइव मार्गों, इलेक्ट्रिक चार्जिंग क्षेत्रों, सार्वजनिक शौचालयों, सुविधाओं, बाइक साइड सुविधाओं और अन्य

विशेषताएं, जिनसे पार्किंग के लिए सड़क का इस्तेमाल प्रभावित होने की संभावना हो, की पहचान की जाए। यातायात प्रबंधन उपायों को प्रलेखित करें, जैसे प्रतिबंधित मोड, वन-वे मार्ग, विशेष बस लेन आदि। गेटिड मार्गों, सेवा मार्गों और पिछली गलियां की पहचान करें।

(ग) पार्किंग स्थल सूची सर्वेक्षण के जरिए सभी संभवित क्षेत्रों को चिन्हित करें, जहां अनिवार्य सुविधाओं के अतिरिक्त पार्किंग (माध्यम द्वारा) की जा रही हो अथवा की जा सकने की संभावना हो (अनुलग्नक-1) :

- ऑन स्ट्रीट पार्किंग : किनारे की कुल लंबाई और नो-वेटिंग और सीमित वेटिंग प्रतिबंधों द्वारा शासित क्षेत्र की लंबाई।
- ऑफ स्ट्रीट पार्किंग स्थल
- सार्वजनिक शौचालय
- विक्रय/विक्रेता क्षेत्र
- एमएलसीपीज/स्टैक पार्किंग
- भवनों के भीतर पार्किंग (जैसे बेसमेंट/स्टिल्ट/आदि)
- अर्द्ध इस्तेमाल किए जा रहे प्लॉटों/भवन परिसरों/खाली प्लॉटों के अंतर्गत पार्किंग।

(घ) पार्किंग प्रबंधन क्षेत्र को प्रलेखित करें और उसका बुनियादी मानचित्र तैयार करें, ताकि सभी वर्तमान पार्किंग स्थलों, हॉकर/विक्रेताओं, पार्को जैसी सुविधाओं, सार्वजनिक शौचालयों, ट्रांसफार्मर जैसी जन सेवाओं, सड़क ढांचे, स्ट्रीट फर्नीचर आदि को चिन्हित किया जा सके।

(ङ) पीएमएपी बाउंडरी के भीतर पास पड़ोस के हरित क्षेत्र का प्रतिशत प्रलेखित करें।

(च) एमएपी क्षेत्र में आवासीय, वाणिज्यिक और कार्यालय भवनों का खाका तैयार करें ताकि भवनों में पार्किंग स्थलों के इस्तेमाल को दर्शाया जा सके। इससे पार्किंग लॉट्स निर्धारित करने में मदद मिल सकती है, जिससे विभिन्न पार्किंग स्थलों का साझा उपयोग किया जा सकता है।

(छ) पार्किंग की मांग के स्वरूप के मूल्यांकन के लिए सर्वेक्षण करना ताकि पार्किंग की समग्र आवश्यकता, पार्किंग स्थलों का टर्नओवर, पीएमएपी क्षेत्र में विभिन्न ऑन-स्ट्रीट और ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग लॉट्स की औसत अवधि का पता लगाया जा सके। पार्किंग पुनर्गठन के लिए विभिन्न कार्यनीतियां तैयार करने के वास्ते ऐसा करना आवश्यक है।

- ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग सर्वेक्षण में विभिन्न समयावधियों पर वाहनों की आवाजाही और चुने हुए पार्किंग स्थलों में अधिभोग की संख्या शामिल की जानी चाहिए; पार्किंग लॉट में प्रवेश करने वाले वाहनों की संख्या का पता लगाएं, ताकि विभिन्न प्रकार के वाहनों के टर्नओवर, खड़ा होने की अवधि और अधिभोग समय का मूल्यांकन किया जा सके।
- ऑन-स्ट्रीट पार्किंग में विभिन्न समयावधियों पर वाहनों की आवाजाही और चुने हुए पार्किंग स्थलों में अधिभोग की संख्या शामिल की जानी चाहिए; पार्किंग लॉट में प्रवेश करने वाले वाहनों की संख्या का पता लगाएं, ताकि विभिन्न प्रकार के वाहनों के टर्नओवर, खड़ा होने की अवधि और अधिभोग समय का मूल्यांकन किया जा सके। समय अंतरालों में वाहनों के प्रवेश और निर्गम का मूल्यांकन करने के लिए लाइसेंस प्लेट पद्धति लागू करें।

### 2.2.3 आवासीय क्षेत्र

आवासीय क्षेत्रों के लिए पीएमएपी तैयार करने हेतु अपनाए जाने वाले उपाय :

#### (i) वाहन और पदयात्री सर्कुलेशन योजना :

क. यातायात के समुचित प्रसार के लिए अपेक्षित वांछनीय सड़क नेटवर्क (एमपीडी-मानदंड के अनुसार) का पता लगाएं और उन सड़कों को गेटमुक्त करें तथा आपात वाहनों सहित सभी वाहनों के लिए 24x7 खुला रखें; यह कार्य मल्टी-लेवल/स्टैक पार्किंग में विशेष रूप से अनिवार्य समझा जा रहा है;

ख. जहां कहीं आवश्यक हो, ऑन-स्ट्रीट अवैध पार्किंग से स्थान मुक्त कराते हुए एमपीडी-2021 (अनुलग्नक-12 (I)) के अनुसार पीएमएपी क्षेत्र के भीतर सभी सड़कों पर सड़क ज्यामिति और फुटपाथ सुधार, सबके लिए पहुंच और सड़क सुविधाओं के प्रावधान के लिए योजना तैयार करें।

ग. पास-पड़ोस के दायरे में सभी सार्वजनिक सड़कों पर आपात वाहन मार्ग चिन्हित करें; जिसे थर्मोप्लास्टिक पेंट में भौतिक रूप में चिन्हित किया जाना चाहिए;

#### (ii) पार्किंग के लिए किसी उद्यान का इस्तेमाल नहीं — किसी उद्यान को पार्किंग में तब्दील नहीं किया जाएगा (एमपीडी 2021 प्रस्तावना (एफ) पृष्ठ VIII के अनुसार)।

## (iii) आवश्यकता अनुसार पार्किंग सुविधाओं सहित ऑन-स्ट्रीट उपयोग चिन्हित करें :

क. संहिताओं के अनुसार समुचित फुटपाथों के प्रावधान के बाद अनुलग्नक-1 के अनुसार सुविधाओं की प्राथमिकता तय करें; ऑन-स्ट्रीट पार्किंग के लिए शेष स्थान का निर्धारण करें;

ख. यदि मेट्रो स्टेशन विद्यमान हो, तो एनएमआई दिशा-निर्देशों का पहले पालन करें (अनुलग्नक-III)

## (iv) आवश्यकता अनुसार पार्किंग सुविधाओं सहित ऑफ-स्ट्रीट उपयोग चिन्हित करें :

(क). यदि हरित क्षेत्र पर्याप्त न हो, तो पहले ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों से स्थान मुक्त कराते हुए हरित क्षेत्रों की व्यवस्था करें; सुनिश्चित करें कि पास-पड़ोस में समग्र क्षेत्र का कम से कम 20 प्रतिशत हरित क्षेत्र हों (जिनमें जोनल उद्यान शामिल न हों);

(ख). यदि ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग की अधिक आवश्यकता हो (अनुलग्नक-5 देखें), तो पीएमएपी बाउंडरी के भीतर ऐसे स्थानों का पता लगाएं, जिनका उपयोग न किया जा रहा हो/रात के समय कम इस्तेमाल किया जा रहा हो और सम्बद्ध हितभागियों के साथ बातचीत करें, ताकि उन स्थानों का इस्तेमाल रात्रि/सप्ताहांत के समय निवासियों के लिए भुगतान के साथ पार्किंग सुविधा के रूप में किया जा सके (अनुलग्नक-IV में साझा पार्किंग के लिए दिए गए प्रमुख नियमों को देखें);

(ग). कम इस्तेमाल की जा रही ऐसी भूमि का पता लगाएं, जैसे खुले पार्किंग स्थल, सामुदायिक भवन, अर्द्ध विकसित सरकारी कार्यालय या उनके पार्किंग स्थल, नव-विकसित प्लॉट, आदि, जिनका इस्तेमाल आवश्यकता पड़ने पर स्टैक/मल्टीलेवल पार्किंग सुविधाओं के रूप में किया जा सके;

(घ). नई स्वतंत्र मल्टीलेवल पार्किंग परियोजनाओं से बचा जाना चाहिए, क्योंकि जमीन अत्यंत उपयोगी है और उसकी आवश्यकता अधिक महत्वपूर्ण उपयोगों के लिए पड़ती है, जैसे आवास, उद्यान, सुविधाएं आदि। इसके बजाए एमपीडी के अनुसार क्षेत्र में किसी नई/पुनर्विकास परियोजना में उसके समानुपातिक कार स्थान का कम से कम 50 प्रतिशत हिस्सा उन्मुक्त, साझा पार्किंग सुविधा के रूप में इस्तेमाल किया जाना चाहिए (धारा 2.2.5 देखें);

(ङ). एमपीडी 2021 मानदंड के अनुसार सरकार पुरानी योजनाबद्ध आवास योजनाओं के लिए ईसीएस (समानुपातिक कार स्थान) का कम से कम 50 प्रतिशत व्यवहार्य अंतराल कोष (वीजीएफ) के रूप में प्रदान कर सकती है। प्राइवेट कालोनियों में लोगों को स्वयं धन की व्यवस्था करनी पड़ सकती है, भले ही सरकार ने भूमि का प्रावधान किया हो।

## (v) लोगों से सलाह मशविरे और उनसे मिली जानकारी के साथ पीएमएपी अधिसूचित किए जाने के बाद —अनुमोदित पीएमएपी के अनुसार नए पार्किंग स्थलों/जमीन पर उपलब्ध स्थलों को चिन्हित करें, संकेतक मूल्यन जानकारी और निगरानी ढांचा स्थापित करें।

**2.2.4 वाणिज्यिक क्षेत्र**

वाणिज्यिक क्षेत्रों के लिए पीएमएपी तैयार करने हेतु अपनाए जाने वाले उपाय :

## (i) वाहन और पदयात्री सर्कुलेशन योजना :

क. यातायात के समुचित प्रसार के लिए अपेक्षित वांछनीय सड़क नेटवर्क (एमपीडी-मानदंड के अनुसार) का पता लगाएं और उन सड़कों को गेटमुक्त करें तथा आपात वाहनों सहित सभी वाहनों के लिए 24x7 खुला रखें; यह कार्य मल्टी-लेवल/स्टैक पार्किंग में विशेष रूप से अनिवार्य समझा जा रहा है;

ख. जहां कहीं आवश्यक हो, ऑन-स्ट्रीट अवैध पार्किंग से स्थान मुक्त कराते हुए एमपीडी-2021 (अनुलग्नक-12(I)) के अनुसार पीएमएपी क्षेत्र के भीतर सभी सड़कों पर सड़क ज्यामिति और फुटपाथ सुधार, सबके लिए पहुंच और सड़क सुविधाओं के प्रावधान के लिए योजना तैयार करें।

## (ii) पार्किंग के लिए किसी उद्यान का इस्तेमाल नहीं — किसी उद्यान को पार्किंग में तब्दील नहीं किया जाएगा (एमपीडी 2021 प्रस्तावना (एफ) पृष्ठ VIII के अनुसार)।

## (iii) आवश्यकता अनुसार पार्किंग सुविधाओं सहित ऑन-स्ट्रीट उपयोग चिन्हित करें :

क. संहिताओं के अनुसार समुचित फुटपाथों के प्रावधान के बाद अनुलग्नक-1 के अनुसार सुविधाओं की प्राथमिकता तय करें; ऑन-स्ट्रीट पार्किंग के लिए शेष स्थान का निर्धारण करें;

ख. यदि मेट्रो स्टेशन विद्यमान हो, तो एनएमआई दिशा-निर्देशों का पहले पालन करें (अनुलग्नक-III)

## (iv) आवश्यकता अनुसार पार्किंग सुविधाओं सहित ऑफ-स्ट्रीट उपयोग चिन्हित करें :

क. यदि हरित क्षेत्र पर्याप्त न हो, तो पहले ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों से स्थान मुक्त कराते हुए हरित क्षेत्रों की व्यवस्था करें; सुनिश्चित करें कि पास-पड़ोस में समग्र क्षेत्र का कम से कम 10 प्रतिशत हरित क्षेत्र हों (जिनमें जोनल उद्यान शामिल न हों);

ख. कम इस्तेमाल की जा रही ऐसी भूमि का पता लगाएं, जैसे खुले पार्किंग स्थल, सामुदायिक भवन, अर्द्ध विकसित सरकारी कार्यालय या उनके पार्किंग स्थल, नव-विकसित प्लॉट, आदि, जिनका इस्तेमाल आवश्यकता पड़ने पर स्टैक/मल्टीलेवल पार्किंग सुविधाओं के रूप में किया जा सके;

ग. नई स्वतंत्र मल्टीलेवल पार्किंग परियोजनाओं से बचा जाना चाहिए, क्योंकि जमीन अत्यंत उपयोगी है और उसकी आवश्यकता अधिक महत्वपूर्ण उपयोगों के लिए पड़ती है, जैसे आवास, उद्यान, सुविधाएं आदि। इसके बजाए एमपीडी के अनुसार क्षेत्र में किसी नई/पुनर्विकास परियोजना में उसके समानुपातिक कार स्थान का कम से कम 50 प्रतिशत हिस्सा उन्मुक्त, साझा पार्किंग सुविधा के रूप में इस्तेमाल किया जाना चाहिए;

- (v) लोगों से सलाह मशविरे और उनसे मिली जानकारी के साथ पीएमएपी अधिसूचित किए जाने के बाद—अनुमोदित पीएमएपी के अनुसार नए पार्किंग स्थलों/जमीन पर उपलब्ध स्थलों को चिन्हित करें, संकेतक मूल्यन जानकारी और निगरानी ढांचा स्थापित करें।

## 2.2.5 नई साझा पार्किंग सुविधाओं के प्रावधान के लिए मानदंड :

भूमि चूंकि एक सीमित संसाधन है, अतः शहर में जमीन के इस्तेमालों को लेकर भारी दबाव होता है, इन इस्तेमालों में सस्ते मकानों का प्रावधान, पास-पड़ोस में उद्यानों, सामुदायिक सुविधाओं, सुविधाजनक शॉपिंग की व्यवस्था, बस टर्मिनलों/डिपो आदि का प्रावधान शामिल है। इसलिए बहुमूल्य भूमि स्वतंत्र ढांचों में प्राइवेट वाहनों की पार्किंग मात्र के लिए उपलब्ध नहीं कराई जा सकती।

भूमि का सर्वाधिक कारगर उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, यह अनुशंसा की जाती है कि एमपीडी अपेक्षाओं के अनुसार सभी नई परियोजनाओं (जैसे वाणिज्यिक, संस्थागत, आवास आदि) में उनके समानुपातिक कार स्थान (ईसीएस) का न्यूनतम 50 प्रतिशत से 100 प्रतिशत तक भाग उन्मुक्त, साझा पार्किंग सुविधा के रूप में उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

‘उन्मुक्त’ का अर्थ है, कि संपत्ति के निपटान के समय पार्किंग स्थल की अलग से बिक्री/नीलामी/निपटान किया जाएगा और उसके लिए कोई पैकेज डील नहीं की जाएगी, जिसमें पार्किंग खरीदार के लिए “छिपी लागत” के रूप में होती है, इसमें कार रखने या न रखने की खरीदार की इच्छा का ध्यान नहीं रखा जाता। अतः किसी अपार्टमेंट अथवा वाणिज्यिक स्थल की बोली/आवेदन प्रक्रिया के दौरान खरीदार को ईसीएस-स्थल खरीदने का विकल्प दिया जाना चाहिए। इससे अंतिम इस्तेमालकर्ता के लिए पार्किंग की लागत का सही-सही पता लगाया जा सकेगा और बेचे न गए पार्किंग स्थलों को डीएमसीज़ को बेचा जा सकता है, ताकि पीएमएपी क्षेत्र के सार्वजनिक पार्किंग पूल के हिस्से के रूप में उसका इस्तेमाल किया जा सके। डीएमसी को पार्किंग स्थल बेचे जाने के बाद, साझा पार्किंग सुविधा केवल डीएमसी के सार्वजनिक पार्किंग नियमों के अनुसार अल्पावधि किराया लीज़ पर उपलब्ध करायी जा सकेगी, परंतु, पार्किंग स्थलों को लीज पर उपलब्ध कराने के बाद भी स्थानीय निवासियों को वरीयता दी जा सकती है।

आयोजना/डिजाइन के संदर्भ में, समान प्लॉट (अर्थात् आवासीय/वाणिज्यिक/संस्थागत/आदि) के भीतर एसी साझा पार्किंग सुविधा पृथक पार्किंग ढांचे (मल्टीलेवल या स्टैकड) के रूप में होने को वरीयता दी जाएगी, जिसमें परियोजना से सम्बद्ध निवासियों के लिए पृथक प्रवेश/निर्गम का प्रावधान हो, ताकि उनकी सुरक्षा के साथ कोई समझौता न किया गया हो। ऐसे ढांचों के मामले में मुख्य मार्ग से प्रत्यक्ष पहुंच को वरीयता दी जाएगी और किसी एक बिंदु पर भीड़भाड़ से बचने के लिए प्रवेश/निर्गम के अलग-अलग द्वार होंगे। ऐसे पार्किंग ढांचों का ग्राउंड फ्लोर सक्रिय इस्तेमाल से सम्बद्ध होना चाहिए ताकि स्ट्रीट निगरानी में सुधार हो और उसमें चारदीवारी न हो, जिससे दृश्यता में बाधा उत्पन्न होती है और असुरक्षित स्थितियां पैदा होती हैं। छतों का इस्तेमाल भी हरित छतों, सार्वजनिक उद्यानों, सोलर रूफ आदि के रूप में किया जा सकता है। अनुलग्नक-6 के अनुसार डिजाइन दिशा-निर्देश स्वीकार्य होंगे।

## 2.3 पार्किंग ऑपरेटर (टेकेदार) के लिए अनुबंधात्मक शर्तें :

**पार्किंग अनुबंधात्मक समझौता :**

- अवश्य सुनिश्चित करें कि राजस्व हिस्सेदारी मॉडल गतिशील और लचीला हो, शुल्क वसूली और विविध इस्तेमालों और पार्किंग स्थलों की दरों में लचीलापन हो;
- वह निवेश निर्दिष्ट किया जाना चाहिए, जिसकी आवश्यकता टेकेदार को पीएमएपी क्षेत्र के उन्नयन के लिए पड़ेगी। इसके अंतर्गत मीटरिंग, ग्राहकों की जानकारी के लिए आईटीएस अप्लीकेशन साइनेज आदि गतिविधियां शामिल होंगी;
- सुनिश्चित करें कि राजस्व में हिस्सेदारी गतिशील और लचीली हो, जो बाजार की स्थानीय मांग पर आधारित हो तथा वह स्थानीय क्षेत्र सुधार, विशेषकर सड़क ज्यामिती और पैदल पथ सुविधा से सम्बद्ध हो;
- प्रबंधन नियम निर्धारित करें; संकेतक और मूल्यन मीटरों; सूचना एवं प्रवर्तन के लिए आईटी प्रणालियों, अवैध पार्किंग के लिए दंड; पार्किंग निगरानी; नीगितगत फीडबैक के लिए पार्किंग डेटा संग्रह और विश्लेषण; लाइनों का स्ट्रीट डिजाइन और प्रबंधन; सड़क पुनर्निर्माण सेवाओं; प्रत्याशित राजस्व की जानकारी के लिए समुचित सर्वेक्षणों आदि की व्यवस्था करें;
- पार्किंग की मांग का मूल्यांकन करने के लिए पार्किंग स्थलों के टेक्नोलोजी स्तर को उन्नत बनाएं;
- पार्किंग मीटरों के साथ पार्किंग संबंधी उल्लंघनों में कमी लाएं;
- मोबाइल भुगतान की अनुमति दें और अंतर दरों का प्रबंधन करें;
- इस्तेमालकर्ताओं को पार्किंग की उपलब्धता की जानकारी;
- स्वचालित ब्रूम बैरियरों का उपयोग; मोटर वाहनों के लिए आरएफआईडी टैग्स, मोटर चालकों के लिए इलेक्ट्रॉनिक दिशा-निर्देश प्रणाली, रिक्ति दर्शाने वाला बोर्ड; केंद्रीय व्यापार जिलों/उच्च प्राथमिकता क्षेत्रों और ऐसे ही अन्य क्षेत्रों में पार्किंग के ऑनलाइन पंजीकरण की व्यवस्था करें;
- इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग सुविधाएं स्थापित करें।

**2.4 पीएमएपी की निगरानी, प्रबंधन और प्रवर्तन :**

यह सभी जानते हैं कि वर्तमान प्रणाली अवैध रूप से पार्क किए गए वाहनों को उठाने के लिए लगाई गई कुछ क्रेनों पर आधारित है और महत्वपूर्ण दंड का ऐसा प्रावधान नहीं है, जो एक निवारक के रूप में काम करे। डिजाइन, टेक्नोलॉजी और हस्तचालित साधनों के समीकरण के साथ प्रवर्तन किसी भी पार्किंग कार्यनीति की सफलता का महत्वपूर्ण बिंदु है। इस प्रणाली में निम्नांकित परिवर्तन अपेक्षित हैं :

- क. पार्किंग स्थल निशानदेही, उनका संख्यांकन और संकेत-योजना अनुमोदित की जाए और व्यापक पीएमएपी के हिस्से के रूप में कार्यान्वित की जाए।
- ख. नतीजतन, सार्वजनिक स्थानों पर पार्किंग स्थलों को जमीन पर भौतिक रूप में अवश्य चिह्नित किया जाए और वाहन पार्क करने वालों तथा प्रवर्तकों दोनों के लाभ के लिए संकेतकों के जरिए भी उसे चिह्नित किया जाए। पारदर्शिता और सार्वजनिक सूचना के लिए क्षेत्र की अनुमोदित पार्किंग बैनिफिट डिस्ट्रिक्ट (पीबीडी) योजना भी प्रमुख प्रवेश/निर्गम मार्गों और समूची पीबीडी के भीतर प्रमुख स्थानों पर प्रदर्शित की जानी चाहिए।
- ग. **अवैध/अनुचित पार्किंग के लिए दंड में पर्याप्त वृद्धि की जानी चाहिए, ताकि उसका इस्तेमाल एक निवारक उपाय के रूप में किया जा सके :** दिल्ली में सड़कों, फुटपाथों और साइकिल मार्गों पर अवैध पार्किंग रोकने के लिए दिल्ली नगर निगम अधिनियम इस्तेमाल में लाया जाएगा, क्योंकि वे सड़क का इस्तेमाल करने वाले सभी लोगों और आपात वाहनों की आवाजाही और सुरक्षा के मार्ग में प्रमुख रुकावट हैं।
- घ. बेहतर प्रवर्तन और पारदर्शिता के लिए हस्तधारित इलेक्ट्रॉनिक टिकेटिंग/जुर्माना प्रणाली का इस्तेमाल करें। पार्किंग मीटरों का प्रावधान वांछनीय है।
- ङ. निगरानी और सार्वजनिक सूचना : पार्किंग स्थल, गैराज और ऑन-स्ट्रीट पार्किंग अपने क्षेत्र में पार्किंग सुविधाओं की कुल और वास्तविक समय उपलब्धता की जानकारी डिस्प्ले कर सकते हैं। सीसीटीवी कैमरे लगाए जा सकते हैं, ताकि महिलाओं/सभी इस्तेमालकर्ताओं के लिए पार्किंग स्थलों को सुरक्षित बनाया जा सके और उन पर निगरानी रखी जा सके। पार्किंग हेल्प बूथों पर चौबीसों घंटे निगरानी कार्मिक तैनात किए जाने चाहिए।
- च. आसान कार्यान्वयन, प्रवर्तन और अधिक जवाबदेही के लिए पीएमएपीज के विकास और उन पर निगरानी का कार्य एकल एजेंसी को सौंपा जाना चाहिए।
- छ. **वाहन संबंधी जानकारी और स्वामित्व डेटाबेस में सुधार :** यह देखा गया है कि दंड संबंधी जो भी नोटिस जारी किए जाते हैं, उनमें से केवल 20 प्रतिशत सही वाहन मालिकों तक पहुंचते हैं। अतः प्रौद्योगिकी संबंधी और प्रशासनिक साधनों के जरिए वाहन स्वामित्व डेटाबेस निरंतर अद्यतन अवश्य किए जाने चाहिए।

**3. अनुमोदित पीएमएपी के अनुसार अधिक पार्किंग स्थलों की अधिसूचना :**

दिल्ली में अधिकृत प्राइवेट पार्किंग स्थलों की संख्या, ऑन-स्ट्रीट और ऑफ-स्ट्रीट, दोनों ही मामलों में शहर की वास्तविक जरूरत की तुलना में अपर्याप्त (संभवतः मात्र दसवां हिस्सा) है। इसका परिणाम यह होता है कि शहर के लगभग सभी मार्गों पर अनधिकृत ऑन-स्ट्रीट पार्किंग की जाती है। अतः स्थानीय निकायों के लिए यह जरूरी है कि वे विभिन्न बस्तियों के भीतर और सड़कों पर समूचे शहर में अधिक संख्या में अधिकृत भुगतान पार्किंग स्थल अधिसूचित करें, जो उचित स्थानीय मांग पर आधारित हों, अर्थात् बाजारों, अस्पतालों, प्रमुख सरकारी भवनों/कार्यालयों आदि के बाहर पार्किंग की व्यवस्था हो। उन्हें ऐसी सड़कों की पहचान करते हुए उन्हें अधिसूचित करना चाहिए, जहां वाणिज्यिक/परिवहन वाहनों को रातभर पार्क किया जा सके। इस तरह चिह्नित किए गए पार्किंग स्थलों को बाद में उपयुक्त तरीके से चिह्नित और अधिसूचित किया जाना चाहिए और उनका मूल्य निर्धारित किया जाना चाहिए। सार्वजनिक स्थलों पर शेष क्षेत्रों को पार्किंग के लिए अवैध अथवा "नो-पार्किंग" क्षेत्र घोषित किया जाना चाहिए। इसका कार्यान्वयन केवल अनुमोदित व्यापक क्षेत्र स्तरीय पीएमएपी योजनाओं के आधार पर किया जाना चाहिए।

**4. अंतिम इस्तेमालकर्ताओं को लाभ**

योजनाबद्ध पार्किंग लाभ जिले (पीएमएपी क्षेत्र) अंतिम इस्तेमालकर्ताओं को निम्नांकित रूप में लाभ पहुंचाते हैं :

- (i) भुगतान आधारित पार्किंग सुविधाओं के अंतिम इस्तेमालकर्ताओं को उनके वाहनों की सुरक्षा हेतु आश्वासन होगा। उनके लिए पासपड़ोस में पार्किंग स्थल सुनिश्चित किए जाएंगे;
- (ii) पार्किंग से वसूल की जाने वाली फीस राशि का उपयोग क्षेत्र में पैदल मार्गों में सुधार लाने के लिए किया जाएगा, जिसमें सबके लिए पहुंच, स्ट्रीट लाइटिंग, रख रखाव आदि कार्य भी शामिल होंगे;
- (iii) किसी भी क्षेत्र में प्रवेश करने से पहले लोगों को माध्यम विकल्पों और उपलब्ध पार्किंग सुविधाओं के बारे में जानकारी देने के लिए अत्याधुनिक जनसूचना प्रणालियां;
- (iv) स्थान की गुणवत्ता में समग्र सुधार और वाहनों की अव्यवस्था में कमी के रूप में स्थानीय जिलों को लाभ होगा;
- (v) शुल्क लगाने से पड़ोसी कालोनियों के वाहनों के प्रवेश और अतिक्रमण रोकने में मदद मिलेगी;
- (vi) शुल्क की व्यवस्था से स्थानीय पार्किंग स्थलों में समानतापूर्ण हिस्सेदारी संभव हो सकेगी;

(vii) लोग एक से अधिक गाड़ियां न खरीदने का निर्णय लेकर परमिट शुल्क में बचत कर सकते हैं।

## 5. सामान्य नियम

1. शहर के किसी भी क्षेत्र में किसी भी भवन में, जहां समुचित सड़क संपर्क कायम हो, किसी भी परिस्थिति में कोई वाहन, चाहे वह खड़ा हो या चल रहा हो—आपात वाहनों (एम्बुलेंस/दमकलों आदि) की आवाजाही के मार्ग में रुकावट नहीं बनना चाहिए।
2. कोई भी ऐसा क्षेत्र स्वतः “पार्किंग निषेध क्षेत्र” समझा जाएगा, जिसे पार्किंग स्थल/स्पॉट के रूप में अधिसूचित तथा भौतिक रूप से चिह्नित न किया गया हो। इसका उल्लंघन किए जाने की स्थिति में दंड का प्रावधान होगा।
3. आगंतुकों और दुकानदारों के लिए केवल प्रीमियम अल्पावधि पार्किंग की व्यवस्था को वरीयता दी जानी चाहिए।
4. योजना से संबंधित सभी ऑन-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों को चिह्नित किया जाना चाहिए और कार्यान्वयन के दौरान जमीन पर उनकी भौतिक निशानदेही होनी चाहिए।
5. सड़कों पर ‘समानांतर पार्किंग’ के मामले में एक किनारे पर केवल एक पंक्ति की अनुमति होगी।
6. जमीन पर समानुपातिक कार स्थान (ईसीएस) का मॉडल वितरण एमपीडी-2021 (अनुलग्नक-3) और स्थल की स्थितियों के अनुरूप होना चाहिए।
7. सभी मामलों में बेस प्राइस रेट (बीपीआर) अल्पावधि यात्राओं (3 किलोमीटर से कम) के लिए बेस आईपीटी किराए से अधिक होना चाहिए; उच्चतर मूल्यन एक स्थान से दूसरे स्थान के अनुसार भिन्न हो सकता है और उसका निर्धारण शीर्ष समिति द्वारा जोन/क्षेत्र/मांग के प्रकार आदि के आधार पर किया जाना चाहिए।
8. किसी भी योजना/भवन/इस्तेमाल परिसर के मामले में समानुपातिक कार स्थान (ईसीएस) का 50 प्रतिशत हिस्सा भुगतान-युक्त सार्वजनिक पार्किंग के लिए किया जा सकता है। इनका इस्तेमाल अलग अलग व्यस्तता अवधियों वाले पीएमएपी के भीतर विभिन्न उपयोगों के बीच साझा पार्किंग सुविधाओं के लिए किया जा सकता है (अनुलग्नक 4 देखें)। उदाहरण के लिए रात के समय खाली रहने वाले किसी कार्यालय परिसर का इस्तेमाल सिनेमाओं, रेस्त्राओं या पड़ोसी निवासियों द्वारा रात के समय भुगतान सुविधा के रूप में किया जा सकता है। इससे दुर्लभ भूमि, संसाधनों और धन कर कारगर उपयोग करने में मदद मिलती है। ऐसी सुविधाएं सभी के लिए अवश्य सुलभ होनी चाहिए।
9. अवैध/गलत पार्किंग के लिए दंड पर्याप्त होना चाहिए, ताकि वह एक निवारक उपाय के रूप में काम करे। ऐसे मामलों में आकस्मिक जांच के जरिए प्रवर्तन किया जाना चाहिए।
10. खटारा वाहनों की पहचान की जानी चाहिए और उन्हें जब्त किया जाना चाहिए। ऐसे वाहनों के समुचित निपटान की योजना बनाई जानी चाहिए।

## 6. पार्किंग मूल्यन नीति

### एमपीएपी में पार्किंग मूल्यन के मार्गदर्शक सिद्धांत

- निःशुल्क पार्किंग की व्यवस्था को समाप्त करें और कारगर पार्किंग शुल्क शुरू करें। व्यक्तिगत वाहन पूर्ण भुगतान स्थल पर ही खड़े किए जाने चाहिए, जो राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुरूप ‘इस्तेमालकर्ता भुगतान’ सिद्धांत पर आधारित हों।
- पार्किंग शुल्क अनुकूलतम होने चाहिए और इतने अधिक नहीं होने चाहिए कि उनके फलस्वरूप वाहन खड़ा करने वालों की संख्या में अत्यधिक कमी आए अथवा वे इतनी कम हो जाए कि आगे मांग को हतोत्साहित करे। अनुकूलतम मूल्यन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि व्यस्तता के समय पार्किंग स्थलों में उपलब्ध स्थान का कम से कम 85 प्रतिशत इस्तेमाल किया जाए। करीब 15 प्रतिशत पार्किंग स्थल खाली रह सकता है और अल्पावधि के लिए वाहन पार्क करने वालों को किसी भी समय उपलब्ध कराया जा सकता है।
- वाणिज्यिक और आवासीय क्षेत्रों में पार्किंग बेस मूल्य निर्धारण के लिए उपयुक्त तरीका अपनाएं।
- पार्किंग की मांग को प्रभावित करने के लिए पार्किंग शुल्क की अलग अलग दरें लागू करना : पार्किंग दरें निम्नांकित के अनुसार निर्धारित की जानी चाहिए :
  - व्यस्तता और गैर-व्यस्तता के समय अनुसार।
  - वाहन पार्किंग की अवधि (लंबी अवधि के लिए प्रति घंटा अधिक शुल्क)।
  - क्षेत्रों का वाणिज्यिक महत्व और संचार का स्तर।
  - सप्ताह के दिनों में ऊंची मांग और सप्ताहांत पर कमजोर मांग।

- वाहन पार्क करने वालों की उच्चतर संख्या से पार्किंग व्यापार बढ़ता है और उसकी परिणति पार्किंग क्षेत्रों में उपलब्ध स्थान के सक्षम उपयोग के रूप में होती है।
- ऑन-स्ट्रीट और ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग दरों के बीच अंतर बनाए रखें, ताकि ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग सुविधाओं के इस्तेमाल को बढ़ावा दिया जा सके।
- सुविधाजनक पार्किंग स्थलों का शुल्क असुविधाजनक स्थलों की तुलना में अधिक रखें, ताकि भीड़भाड़ कम रहे और यात्रा करने के विकल्पों को भी प्रभावित किया जा सके।
- निःशुल्क पार्किंग की सुविधा केवल साइकलों और साइकिल रिक्शों तथा बैटरी चालित वाहनों और सार्वजनिक परिवहन वाहनों को ही दी जानी चाहिए।
- वाणिज्यिक क्षेत्रों में वार्षिक या मासिक एकमुश्त भुगतान की अनुमति न दें। वार्षिक पास असीमित उपयोग की अनुमति देते हैं और उनसे मांग में कमी नहीं आती। इससे इस्तेमालकर्ता मूल्यन के प्रति जिम्मेदारीपूर्ण व्यवहार नहीं करता।
- पार्किंग दरें (भले ही विभेदक हों) समूचे पीएमएपी क्षेत्र पर लागू होनी चाहिए, न कि कुछ सड़कों पर।
- दीर्घावधि निवारक उपाय के रूप में अवैध पार्किंग पर भारी जुर्माना करें।
- पार्किंग दरों को नियमित रूप से समायोजित करने की आवश्यकता है अन्यथा पार्किंग प्रबंधन के लाभ धीरे धीरे समाप्त हो जाएंगे, अन्यथा मामूली बढ़ोतरी का भी व्यापक विरोध हो सकता है और उसकी ऊंची राजनीतिक कीमत चुकानी पड़ सकती है। यदि राजस्व मुख्य लक्ष्य होगा, तो उससे मूल्य दरों के प्रति लोगों का गुस्सा फूटेगा।
- अल्पावधि पार्किंग की मांग के आधार पर; स्थान और दिन/सप्ताह के समय तथा अनुलग्नक-4 में दिए गए मानक नियमों के अनुसार अलग-अलग मूल्यन नीति अपनाएं;
- इस बिंदु को स्पष्ट करने के लिए निम्नांकित बातों पर ध्यान दिया जा सकता है :
  - वाणिज्यिक क्षेत्रों में शहरी स्थानीय निकायों द्वारा अपनाई गई पद्धतियों के आधार पर घंटा आधारित मूल्य तय किया जा सकता है और ऊपर वर्णित पार्किंग मूल्यन के मांग प्रबंधन सिद्धांतों के अनुसार अलग अलग तय किया जा सकता है।
  - आवासीय क्षेत्र : पहले चरण के दौरान आवासीय पार्किंग परमिट जारी किए जा सकते हैं। इसके लिए वैध पार्किंग क्षेत्र में पास-पड़ोस के सार्वजनिक स्थलों की पहचान की जाएगी और स्थानीय निवासियों के साथ सलाह मशविरा करते हुए उन्हें चिन्हित किया जाएगा। तदनुसार क्षेत्र में चिन्हित वैध स्थलों के आधार पर पीएमएपी क्षेत्र में आवासीय पार्किंग परमितों की संख्या निर्धारित की जाएगी।
  - दूसरे चरण में समय सीमा के आधार पर आवासीय परमितों का मूल्यन किया जा सकता है। उदाहरण के लिए प्रत्येक क्षेत्र में परमितों के लिए प्रति माह मूल्य तय करने के लिए नीलामी की जा सकती है (जो केवल उन लोगों के लिए खुली हो सकती है, जो पहले से सड़कों पर वाहन खड़े करते हैं और इसलिए वे जरूरत प्रदर्शित करते हैं) और प्रत्येक व्यक्ति के लिए न्यूनतम सफल बोली मूल्य निर्धारित किया जा सकता है (अथवा यदि नीलामी बहुत कठिन हो, तो किसी अन्य तरीके से प्रारंभिक मूल्य तय किया जा सकता है)। ऐसा करते समय मांग और आपूर्ति का ध्यान रखने की आवश्यकता है। इसके बाद लोग परमितों के लिए आवेदन कर सकते हैं। यदि सीमित संख्या में परमितों के लिए कोई प्रतीक्षा सूची हो, तो हर वर्ष/6 महीने में जांच की जा सकती है। यदि कोई प्रतीक्षा सूची न हो, तो मूल्य अपरिवर्तित रह सकते हैं अथवा महंगाई के अनुरूप उनमें वृद्धि हो सकती है। यदि प्रतीक्षा सूची है, तो परमित मूल्य अपनाई जाने वाली पद्धति के आधार पर बढ़ाएं और नए परमितों को शामिल करने के लिए एक स्वीकार्य दर तय की जा सकती है।
  - यदि रात के समय पार्किंग की मांग बहुत अधिक हो, और प्राइवेट पार्किंग तथा सरकारी पार्किंग दोनों सीमित हों, तो मूल्य तदनुरूप समायोजित किए जा सकते हैं। इसके लिए कई निर्णय लेने होंगे, जिनमें निकटवर्ती स्थान पर ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग लीज पर लेना अथवा पार्किंग को ऐसे स्थान पर परिवर्तित करना, जहां सुगम/सस्ते पार्किंग स्थल उपलब्ध हों। उच्चतर मूल्य कुछ भू-संपत्ति व्यापारियों को अधिक संख्या में ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग के लिए प्रोत्साहित कर सकते हैं। कभी कभी वर्तमान प्राइवेट पार्किंग विद्यमान होती है, जो रात के समय खाली रहती है। उच्चतर मूल्य उद्यमियों को वास्तविक पार्किंग के निर्माण या आवास समितियों के लिए स्टैक पार्किंग पद्धतियां उपलब्ध कराने के लिए आकर्षित कर सकते हैं। कुछ को अतिरिक्त वाहनों से छुटकारा भी मिल सकता है।
- आवासीय पार्किंग परमित का दीर्घकालिक लक्ष्य धीरे धीरे परमितों की मांग कम करना है, ताकि सीमित आपूर्ति के साथ तालमेल (रात को ऑन-स्ट्रीट और कभी कभी सार्वजनिक ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग के जरिए) बिठाया जा सके।
- अल्पावधि पार्किंग के लिए मांग के आधार पर; अलग अलग स्थान और दिन/सप्ताह, और अनुलग्नक-4 में दिए गए मानक नियमों के अनुसार मूल्यन नीति निर्धारित करना।

- ग्रेडिड रेस्पोंस एक्शन प्लान के अंतर्गत प्रदूषण आपात उपायों की जरूरत के अनुसार पार्किंग शुल्कों में 2 गुणा बढ़ोतरी लागू करें।

### अनुलग्नक- I

#### सार्वजनिक स्थल के लिए आयोजना में प्राथमिकता क्रम और पार्किंग सुविधाओं की अवस्थिति

- क. सड़क पर स्थान का इस्तेमाल उपयोगकर्ताओं की सामान्य सुविधा के लिए निम्नांकित प्राथमिकता क्रम के अनुसार किया जाएगा :
- (i) पैदल चलने वालों, साइकिल चालकों और विकलांगजनों के चलने के लिए स्थान।
  - (ii) आपात वाहनों के चलने और पार्किंग के लिए स्थान।
  - (iii) बस-स्टॉप सहित मल्टी मॉडल एकीकरण।
  - (iv) विशेष कर चौराहों, बस स्टॉपों और अधिक संख्या में पैदल यात्री क्षेत्रों के निकट आईपीटी/अर्द्ध-पारगमन पिक अप और ड्रॉप ऑफ।
  - (v) हॉकिंग/वैडिंग ज़ोन।
  - (vi) साइकिल पार्किंग।
  - (vii) निजी वाहन पिक-अप और ड्रॉप-ऑफ।
  - (viii) इलक्ट्रिक वाहन
  - (ix) भुगतान युक्त निजी वाहन पार्किंग (अल्पावधि)
  - (x) रात्रि पार्किंग (विशेषकर मुख्य मार्गों पर बसों, वाणिज्यिक वाहनों आदि के लिए)।
  - (xi) दिल्ली मास्टर प्लान के मानकों के अनुरूप नेटवर्क कनेक्टिविटी के लिए आवश्यकतानुसार सड़क पर पार्किंग को समुचित रूप से हटाना-सुचारु यातायात के लिए (विशेषकर मल्टी लेवल कार पार्किंग से (एमएलसीपीज़))।
- ख. प्राथमिकता के निम्नलिखित क्रम में उपयोगकर्ताओं की सामान्य सुविधा के लिए ऑफ-स्ट्रीट एट-ग्रेड स्पेस का उपयोग किया जाना चाहिए :
- (i) उपलब्ध मुक्त हरित क्षेत्र का उपयोग खेलों/मनोरंजन और स्थानीय उपयोग के लिए – (किसी पार्क को पार्किंग में नहीं बदला जाएगा);
  - (ii) बस/सेवा वाहन/वाणिज्यिक वाहन और आईपीटी पार्किंग/ड्रॉप-ऑफ;
  - (iii) महत्वपूर्ण नुककड़ों/बाजारों/चौराहों के निकट समुचित शेड वाली सीटों आदि के साथ हॉकिंग वैडिंग ज़ोन;
  - (iv) भुगतान युक्त निजी वाहन पार्किंग;
- ग. निजी वाहनों के लिए बहु-स्तरीय पार्किंग/स्टैक पार्किंग सुविधाओं की स्थान व्यवस्था इस प्रकार की जानी चाहिए:
- 1 कम से कम दो अलग-अलग मुख्य मार्गों से/तक सीधी निकासी/प्रवेश हो सके।
  - 2 यह सुविधा मौजूदा खुले पार्किंग स्थलों; कम इस्तेमाल किए जाने वाले भवन परिसरों/सरकारी कार्यालय परिसरों/सामुदायिक भूखंडों/नव विकसित परियोजनाओं/ आदि में उपलब्ध कराई जानी चाहिए; और इस बात को देखते हुए कि जमीन बहुत कीमती है और मकानों, उद्यानों, अन्य सुविधाओं जैसे अधिक महत्वपूर्ण कार्यों के लिए इसकी जरूरत है, स्वतंत्र प्लॉटों में यह सुविधा प्रदान नहीं की जानी चाहिए।
  - 3 यह सुविधा ऑन-स्ट्रीट पार्किंग सुविधाओं से सस्ती होनी चाहिए।
  - 4 दिल्ली के मास्टर प्लान 2021 (अध्याय 12 परिवहन; धारा 12, 14, 3, और 6) के अनुसार सार्वजनिक बसों के लिए बहुस्तरीय पार्किंग की व्यवस्था की जानी चाहिए।



## अनुलग्नक- II

## पार्किंग स्थलों के आवंटन के लिए दिशा-निर्देश और अनुभव पर आधारित सामान्य नियम

स्थान	दृश्य रूप में दर्ज	मूल्यांकन के नियम	क्या किया जाए
ऑन-स्ट्रीट	<ul style="list-style-type: none"> <li>क्या मेट्रो स्टेशन विद्यमान है?</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>यदि मेट्रो स्टेशन विद्यमान है, तो एमपीडी में वर्णित अनुसार मल्टी मॉडल एकीकरण (नीचे तालिका 1 देखें)।</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>माध्यम – ऑटो, रिक्शा, टैक्सी- ड्रॉप आउट स्थान?</li> <li>हॉकर/विक्रेता स्थान</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>व्यस्त और गैर व्यस्त घंटों के दौरान गणना करना</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>आईपीटी और एनएमटी पार्किंग तथा विक्रय जोन सड़क चौराहों और बस स्टापों के निकट होने चाहिए।</li> </ul>
	<p>कार/दुपहिया :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>स्टाइल : समानांतर/तिरछा/लंबवत?</li> <li>पंक्ति-एकल/युगल?</li> <li>सड़क के छोरे – एक तरफ/दोनों तरफ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ऑन-स्ट्रीट पार्किंग स्थलों की कुल संख्या = <u>सड़क की लंबाई (एम)</u> 5(एम)x पार्किंग लेनों की संख्या</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>प्राथमिकता सूची के आधार पर अन्य कार्यों के लिए ऑन स्ट्रीट पार्किंग स्थलों को बहाल (रि-क्लेम) करना।</li> <li>केवल आगंतुकों और खरीदारों के लिए सड़क पर <b>केवल प्रीमियम अल्पावधि पार्किंग प्रदान करने को प्राथमिकता देना;</b></li> <li>प्रस्तावित ऑन-स्ट्रीट पार्किंग ईसीएस** की अधिकतम संख्या = <u>सड़क की लंबाई (एम)</u> 5(एम)x2 (*सड़क के दोनों तरफ समानांतर पार्किंग के लिए प्रयुक्त सड़क की कुल लंबाई के 50 प्रतिशत पर विचार करना)</li> <li>सड़कों पर केवल एकल पंक्ति समानांतर पार्किंग की अनुमति है;</li> <li>जमीन पर ईसीएस का मॉडल वितरण एमपीडी 2021 और स्थल स्थितियों के अनुसार होना चाहिए।</li> <li>*अल्पावधि पार्किंग 1 घंटे से अधिक नहीं</li> </ul>
ऑफ स्ट्रीट	<ul style="list-style-type: none"> <li>पार्किंग स्थल आकार</li> <li>चिन्हों के साथ व्यवस्थित अथवा अनियमित?</li> <li>क्षेत्र के भीतर इस्तेमाल योग्य सार्वजनिक हरित स्थल का प्रतिशत</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ईसीएस की संख्या = लॉट एरिया (मीटर में)/16</li> <li>दीर्घावधि और अल्पावधि मांग निर्धारित करें (प्राथमिक सर्वेक्षणों या स्थानीय पार्किंग ऑपरेटरों के साक्षात्कारों के जरिए)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ऑफ-स्ट्रीट मुक्त पार्किंग स्थलों को हरित क्षेत्रों अथवा एमएलसीपी में परिवर्तित करना (नोट : ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग लॉट नहीं रखे जाने चाहिए/प्रदान नहीं किए जाने चाहिए)</li> </ul>

मल्टी लेवल कार पार्किंग (एमएलसीपी)	वर्तमान? तो फिर लॉट एरिया कितना है?	ईसीएस की संख्या = लॉट एरिया (मीटर में)/30	नियमों के अनुसार समुचित मूल्य निर्धारण के साथ बनाए रखे।
स्टैक	पार्किंग लॉट एरिया	ईसीएस की संख्या = लॉट एरिया (मीटर में)/16	नियमों के अनुसार समुचित मूल्य निर्धारण के साथ बनाए रखे।
भवनों के नीचे (बेसमेंट / स्टिल्ट)	पार्किंग के नीचे फुटप्रिंट एरिया बनाना पार्किंग के नीचे तलों की संख्या	ईसीएस की संख्या = पार्किंग क्षेत्रफल (मीटर में)/16	<ul style="list-style-type: none"> <li>भवनों के नीचे पार्किंग बनाना और नियमानुसार मूल्य निर्धारण करना, यदि लागू हों।</li> <li>यदि दिन/रात के समय अधिभोग में अंतर हो; तो उसे साझा सार्वजनिक पार्किंग सुविधा में तब्दील करना।</li> <li>नियमानुसार मूल्य</li> </ul>
कम इस्तेमाल की जा रही जमीन/ कम इस्तेमाल किए जा रहे भवन परिसर/ ऑफ स्ट्रीट ओपन पार्किंग			<ul style="list-style-type: none"> <li>दीर्घावधि पार्किंग* के लिए एमएलसीपी मौजूदा मुक्त पार्किंग स्थलों; कम इस्तेमाल किए जा रहे भवन परिसरों/ सरकारी कार्यालय परिसरों/ कम्युनिटी प्लॉटों/ नई विकसित परियोजनाओं/ आदि में बनाना।</li> <li>मूल्य नियमानुसार</li> </ul> <p>*दीर्घावधि पार्किंग (1 घंटे से अधिक)</p>

### अनुलग्नक— III

#### एमपीडी 2021 के अनुसार मानक और मानदंड

तालिका-1 : दिल्ली का मास्टर प्लान 2021; तालिका 12.8 : मेट्रो स्टेशनों पर मल्टी मॉडल एकीकरण के लिए दिशा-निर्देश।

प्रस्थान से लगभग पैदल दूरी	सुविधा/सुख-सुविधा और वरीयता स्थल :
100 मीटर के अंदर	बस स्टॉप; विक्रेता जोन; सुविधाजनक शॉपिंग; साइकिल-रेंटल स्टेशन, अत्यधिक अधिभोग वाले फीडर स्टॉप/स्टैंड, सार्वजनिक शौचालय; पैदल यात्री – केवल प्लाजा
100 मीटर से अधिक	प्राइवेट कार/टैक्सी केवल “ड्राप ऑफ” स्थान; मेट्रो इस्तेमाल कर्ताओं को वैध कार पार्किंग सुविधा (पार्क एंड राइड) प्रदान की जा सकती है।
500 मीटर के भीतर	साइकिल रिक्शा स्टैंड; साइकिल पार्किंग स्टैंड; आईपीटी/ऑटो रिक्शा स्टैंड, परिष्कृत लाइटिंग, समुचित संकेतक, मॉडल इंटरचेंज के लिए जानकारी और मार्ग-खोजना; दो मास रेपिड ट्रेजिट माध्यमों के बीच इंटरचेंज (रेलवे, मेट्रो, आरआरटीएस, आदि)

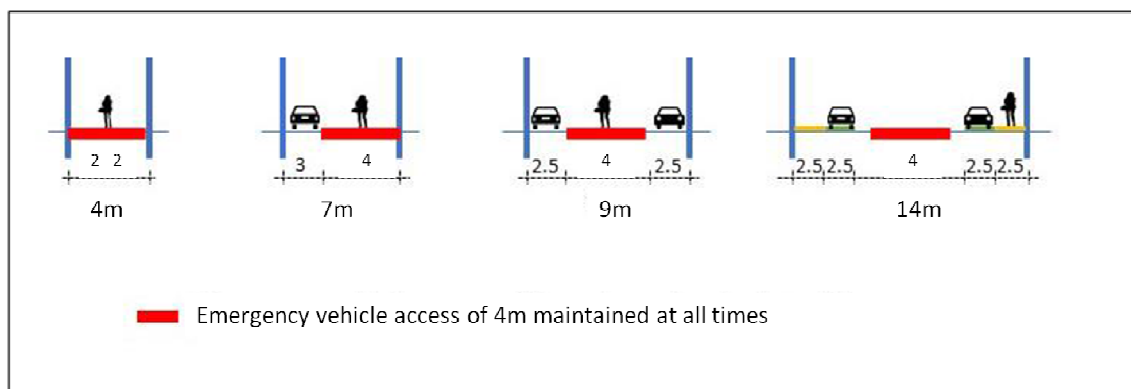
तालिका-2 : पार्किंग मानक (एमपीडी 2021 और अन्य संहिताओं के अनुसार)

माध्यम	सभी परियोजनाओं के लिए निर्मित क्षेत्रों के लिए मोड द्वारा पार्किंग स्थल का लगभग वितरण 1 ईसीएस/100 वर्ग मीटर	मोड द्वारा पार्किंग स्थलों का वितरण
कार/टैक्सी	2.5 x 5	0.6
दुपहिया	1.5 x 2.5	0.25
साइकिल	0.5 x 2	0.05
ऑटो रिक्शा	2.5 x 2.5	
साइकिल रिक्शा	1.5 x 2.5	0.05
वैन/आरटीवी/कोई मेट्रो फीडर सेवा आदि	12 x 3	0.05

तालिका-3 : (एमपीडी-2021, तालिका 17.3) कार पार्किंग के लिए स्थल मानक

क्र सं	पार्किंग का प्रकार	प्रति ईसीएस वर्ग मीटर में क्षेत्र
1	खुले में	23
2	कवर्ड भूतल	28
3	बेसमेंट	32
4	रैम्प के साथ मल्टी लेवल	30
5	लिफ्ट के साथ ऑटोमेटिड मल्टी लेवल	16

चित्र-1 : विभिन्न प्रकार की पास पड़ोस की सड़कों पर आपात वाहनों का एक्शैस। क्रॉस सेक्शन 3 और 4 की जांच करें



आपात वाहन का एक्शैस किसी भी स्थिति में यह 4 मीटर से कम नहीं होना चाहिए।

#### अनुलग्नक- IV

##### साझा पार्किंग संबंधी अनुभव पर आधारित सामान्य नियम और मूल्य निर्धारण

उपलब्ध ऑन स्ट्रीट पार्किंग (उपलब्ध ईसीएस) का निर्धारण होने के बाद निम्नांकित मूल्य निर्धारण नीति अपनाई जाएगी :

तालिका-4 : ऑन स्ट्रीट पार्किंग के लिए मूल्य निर्धारण नीति

	मांग की तुलना	मूल्य निर्धारण नीति
	ऑन स्ट्रीट पार्किंग उपलब्धता अल्पावधि पार्किंग मांग से कम	मूल्य निर्धारण कम रखें, लेकिन बीपीएफ और एमएलसीपी (यदि विद्यमान हों) से कम नहीं होना चाहिए।
	ऑन स्ट्रीट पार्किंग उपलब्धता अल्पावधि पार्किंग मांग से अधिक	शीर्ष समिति द्वारा निर्धारित किए गए गुणकों और दरों के अनुरूप मूल्यन काफी अधिक रखा जाए।

	ऑफ स्ट्रीट पार्किंग मूल्य	ऑन-स्ट्रीट मूल्य से कम रखा जाए
	ऑफ स्ट्रीट एमएलसीपी/स्टैक पार्किंग सुविधा	निम्नतम हो, लेकिन बीपीएफ से कम नहीं होनी चाहिए।

#### तालिका-5 : साझा पार्किंग की संभावनाएं

इस्तेमाल	दिन के समय इस्तेमाल (लगभग)	रात के समय इस्तेमाल (लगभग)
आवासीय	30 प्रतिशत	100 प्रतिशत
कार्यालय	100 प्रतिशत	10 प्रतिशत
स्कूल	100 प्रतिशत	1 प्रतिशत
सिनेमा	80 प्रतिशत	80 प्रतिशत
स्थानीय बाजार	70 प्रतिशत	100 प्रतिशत
शहर स्तर के बाजार	100 प्रतिशत	60 प्रतिशत
संस्थान	100 प्रतिशत	2 प्रतिशत
सरकारी कार्यालय/भवन	100 प्रतिशत	2 प्रतिशत

नोट :

- दिन के समय पार्किंग अधिक गंभीर मुद्दा है और यदि लोगों को आईपीटी/अर्द्ध ट्रेजिट और सार्वजनिक परिवहन माध्यमों की ओर स्थानांतरित करने के लिए एक निवारक उपाय के रूप में मूल्यन नीतियां प्रयुक्त नहीं की जाएंगी, तो इसकी मांग और आपूर्ति में मेल कभी नहीं हो सकता।
- रात्रि समय पार्किंग की मांग का समाधान पीएमएपी क्षेत्र के भीतर संस्थागत और सरकारी भवनों में कम प्रयुक्त/खाली पार्किंग सुविधाएं खोलने और उन्हें साझा करने के जरिए किया जा सकता है।

#### तालिका-6 : व्यस्तता के समय विभिन्न प्रकार के भूमि उपयोगों के लिए पार्किंग की मांग और साझा पार्किंग के अवसर :

सप्ताह के दिनों में व्यस्तता	शाम के समय व्यस्तता	सप्ताहांत व्यस्तता
बैंक	सभागार	धार्मिक संस्था
स्कूल	बार और डांस हॉल	पार्क
फैक्टरियां	मीटिंग हॉल	दुकान और मॉल
मेडिकल क्लिनिक	रेस्त्रां	
कार्यालय	थिएटर	
व्यावसायिक सेवाएं		

#### अनुलग्नक-V

##### मल्टीलेवल/स्टैक पार्किंग सुविधाओं के प्रावधान के लिए कार्यनीति

मांग वाली जगहों के आसपास के इलाकों के 500 मीटर के दायरे/क्षेत्र की पहचान की जाए और निम्नांकित तालिका के अनुसार मानदंड अपनाए जाएं :

#### तालिका 7: मल्टीलेवल/स्टैक पार्किंग सुविधाओं के प्रावधान के लिए मानदंड :

	प्रस्तावित मल्टीलेवल /स्टैक पार्किंग स्थल के 500 मीटर के दायरे के भीतर के क्षेत्र की विशेषता	कार्यनीति
1	सभी प्लॉटों की योजना दिल्ली मास्टर प्लान -2021 के अनुसार बनाई गई है फिर भी सड़कों पर स्पिलओवर पार्किंग हो रही है (जैसे रोहिणी, द्वारका आदि के अधिकतर इलाकों में)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• नए क्षेत्रों में ऑफ-स्ट्रीट अतिरिक्त सार्वजनिक पार्किंग उपलब्ध नहीं कराई जानी चाहिए क्योंकि दिल्ली मास्टर प्लान 2021 के अनुसार प्रयुक्त परिसरों में पार्किंग का प्रावधान है।</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>पीएमएपी दिशानिर्देशों के अनुरूप भूमि पर समुचित सीमांकन और तत्संबंधी प्रवर्तन के ज़रिए सार्वजनिक सड़कों पर की जाने वाली</li> <li>स्पिलओवर पार्किंग का कारगर नियमन किया जाना चाहिए।</li> <li>योजनाबद्ध पुराने पास-पड़ोस के या 25 वर्ष से अधिक पुराने वाणिज्यिक केंद्रों के मामले में एमएलसीपी/स्टैंक पार्किंग की व्यवस्था कम इस्तेमाल वाले प्लॉटों पर बहु-प्रयोजन परियोजनाओं के रूप में साझा सार्वजनिक पार्किंग के रूप में की जा सकती है। इसके लिए <b>भूमि-उपयोग में बदलाव की जरूरत नहीं है।</b> उदाहरण के लिए एक नई आवास या वाणिज्यिक परियोजना अपने ईसीएस को साझा पार्किंग सुविधा के रूप में उपलब्ध करा सकती है। इसे उस दौरान साझा किया जा सकता है जब पार्किंग वाले वाहनों की संख्या कम होती है।</li> <li>पीएमएपी दिशानिर्देशों के अनुसार पर्याप्त हरित क्षेत्र का प्रावधान अनिवार्य रूप से सुनिश्चित किया जाना चाहिए।</li> </ul>
2	अनाधिकृत/अनियोजित कालोनियां के कारण पार्किंग की मांग बढ़ रही है और सार्वजनिक जगहों पर पार्किंग हो रही है। (विशेषकर पूर्वी दिल्ली के अधिकतर इलाकों में)	<ul style="list-style-type: none"> <li>अनधिकृत विकास की जरूरतें पूरी करने के लिए किसी भी खाली पड़े भूखंड को पार्किंग में नहीं बदला जाना चाहिए।</li> <li>पीएमएपी दिशानिर्देशों के अनुरूप भूमि पर समुचित सीमांकन और तत्संबंधी प्रवर्तन के ज़रिए सार्वजनिक सड़कों पर की जाने वाली स्पिलओवर पार्किंग का कारगर नियमन किया जाना चाहिए।</li> <li>अगर संभव हो तो क्षेत्र में पुनर्विकास की किसी भी नई परियोजना में दिल्ली मास्टर प्लान के अनुरूप इसके समानुपातिक कार स्पेस का कम से कम 50 प्रतिशत भाग मुक्त साझा पार्किंग सुविधा के रूप में उपलब्ध कराया जाना चाहिए। (उदाहरण के लिए स्थानीय निवासी रात के समय सार्वजनिक जगहों पर पार्किंग करने और आपात वाहनों की आवाजाही में बाधा डालने की बजाए खाली पड़े कार्यालयों/संस्थानों के पार्किंग स्थलों का इस्तेमाल कर सकते हैं)।</li> </ul>
3	दिल्ली मास्टर प्लान के अनुरूप अधिसूचित मिश्रित-भूमि इस्तेमाल जारी है, जिसके लिए स्थानीय निकाय द्वारा रूपांतरण प्रभार पहले ही लगाया जा चुका है। (जैसे लाजपतनगर, करोल बाग आदि में)।	<ul style="list-style-type: none"> <li>कम इस्तेमाल वाले/खाली पड़े भूखंडों को साझा सार्वजनिक पार्किंग सुविधाओं के साथ पुनर्विकसित किया जा सकता है लेकिन इसे केवल स्वीकृत पीएमएपी योजना के तहत ही किया जा सकता है ताकि पार्किंग की सुविधा बढ़कर दुगुनी न हो जाए और वाहनों की भीड़भाड़ और न बढ़ जाए;</li> <li>जहां आवश्यक हो वहां पर पैदल पथों, सबकी पहुंच से संबंधित अनिवार्य सुविधाएं, सार्वजनिक शौचालयों, साइकिल पार्किंग/साझा सुविधाओं, वेंडरों और सेवाओं तक पहुंच के लिए और निर्धारित ऑन-स्ट्रीट पार्किंग (लघु अवधि) के लिए अवैध ऑन-स्ट्रीट पार्किंग क्षेत्र को मुक्त कराया जाना चाहिए।</li> <li>समूचे पीएमएपी के लिए ऑन स्ट्रीट और ऑफ स्ट्रीट पार्किंग सुविधाओं का प्रबंधन और निगरानी केवल एक एजेंसी को करना चाहिए।</li> </ul>

### अनुलग्नक— VI

#### पार्किंग सुविधाओं के लिए डिजाइन दिशा-निर्देश

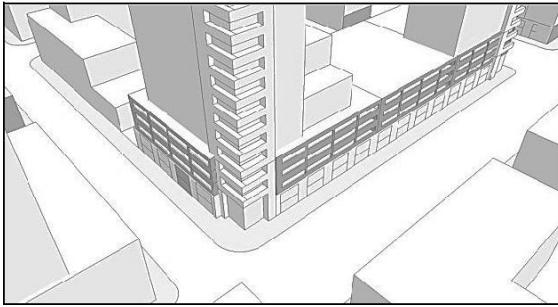
##### पार्किंग डिजाइन, पहुंच और स्ट्रीट इंटरफेस विनियम

1 सभी ऑन साईट (ऑफ स्ट्रीट) पार्किंग सुविधाओं के लिए :

क— भवनों के पीछे पार्किंग बनाएं जो मुख्य राईट ऑफ वे के पैदल पथ के ठीक सामने न हो। ब्लॉक/ प्लॉट के सीमांकन वाली सड़कों के अनुक्रम में से नीचे की एक सड़क से पार्किंग में प्रवेश होगा।

- ख- फुटपाथ के किनारे के कटाव को कम करने और फुटपाथ को अवरोधरहित रखने के लिए पार्किंग प्रवेश मध्य ब्लॉक लोकेशन में होनी चाहिए जिसमें प्रवेश के रास्ते कम से कम हों। बस स्टॉप, एनएमटी और पैदल चलने वालों के बीच टकराव कम से कम होना चाहिए।
- ग- जहां कहीं व्यवहारिक होगा पार्किंग प्रवेश और लोडिंग पहुंच सांझा की जाएगी।
- घ- फुटपाथ/ साईकल ट्रैक की निरंतरता और सतह को बनाए रखने के लिए सभी ड्राइववेज/प्रवेश का लेवल बढ़ाकर (टेबल टॉप्स या बढ़ाए गए ड्राइववेज का इस्तेमाल करके) फुटपाथ के खत्म होने की सतह तक करें। पार्किंग सुविधाओं के लिए पहुँच/ प्रवेश की योजना इस तरह से बनाए ताकि अवरोधक कटाव कम से कम किए जा सकें और फुटपाथ बाधरहित बना रहे।
- च- पार्किंग में प्रवेश के लिए कम से कम केवल 6 मीटर चौड़े ड्राइववे की ही अनुमति होगी। सभी पार्किंग क्षेत्रों और पैदल चलने वालों के पार्किंग में प्रवेश मार्गों पर कम से कम 20 लक्स के साथ रोशनी करें।
- छ- ड्रॉप-ऑफ ज़ोन, पार्किंग सुविधाओं के अंदर या फुटपाथ के साथ-साथ बनाए जाएंगे ताकि पैदल चलने वालों के साथ कम से कम टकराव हो और फुटपाथ की निरंतरता बनी रहें।
- 2 **एट- ग्रेड पार्किंग:**
- क- पार्किंग स्थलों के आसपास चारदीवारी नहीं बनाई जाएगी। अगर जरूरी हुआ तो नीची बाड़ लगाई जा सकती है या उससे घेराबंदी की जा सकती है ताकि पार्किंग स्थल और सटा हुआ फुटपाथ दोनों दिखाई देते रहें।
- ख- यूटीटीआईपीईसी दिशानिर्देशों के अनुरूप पार्किंग स्थल को स्ट्रोम वॉटर मैनेजमेंट सस्टम के रूप में भी कार्य करना चाहिए। भूतल पार्किंग के लिए केवल पारगम्य सामग्री का ही उपयोग किया जाना चाहिए।
- 3 **संरचित/बहुस्तर पार्किंग:**
- क- सभी पार्किंग संरचनाओं के भूतल को सक्रिय उपयोगों के साथ रेखांकित किया जाना चाहिए (जैसा कि पैरा 19.5 बी में परिभाषित किया गया है)। संदर्भ निम्न रेखाचित्र 2 देखें।
- ख- आवासीय उपयोगों पर पार्किंग संरचनाओं के प्रभाव को कम करने के लिए गैरेज फर्श और रैंम्पों की बनावट में टैक्सचरड सरफेसिस का उपयोग करना चाहिए ताकि टायर स्क्र्यूएल को कम से कम किया जा सके और आवासीय इस्तेमाल के निकट की जगहों पर निकास वेंट नहीं होने चाहिए।

चित्र 2: स्ट्रीट लैवल सक्रिय इस्तेमाल के साथ संरचित पार्किंग



**TRANSPORT DEPARTMENT****NOTIFICATION**

Delhi, the 23rd September, 2019

**F.No. 19(05)/TPT/Sectt/2017/63266.**—Whereas, the draft of the "**Delhi Maintenance and Management of Parking Places Rules, 2019**" was published as required under sub-section (1) of section 212 of the Motor Vehicles Act, 1988 (59 of 1988), as amended from time to time by the Government of National Capital Territory of Delhi Vide notification number 19(05)/TPT/Sectt/2017/22718 published in the Delhi Gazette Part-IV, Extraordinary dated the 13<sup>th</sup> June, 2019 inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby, before expiry of the period of thirty days from the date on which copies of the Gazette of India containing the said notification were made available to the public.

And, whereas copies of the said Gazette Notification were made available to the public on the 13<sup>th</sup> June, 2019.

And, whereas the objections and suggestion received from the public in respect on the said draft have been considered.

Now, therefore, in exercise of the powers conferred by clause (e), (h) and (i) of sub-section (2) of Section 138, read with Section 117, sub-section (3) of Section 127 and clause (41) of section 2 of the Motor Vehicles Act, 1988 (59 of 1988), as amended from time to time, the following rules are hereby made for the National Capital Territory of Delhi, namely :-

**RULES**

- 1. Short title, commencement, extent and applicability.**— (i) These rules may be called the "Delhi Maintenance and Management of Parking Places Rules, 2019".
  - ii) They shall come into force on the date of their publication in the Delhi Gazette.
  - iii) They shall, save as expressly provided otherwise, apply to and in relation to all public parking spaces within the National Capital Territory of Delhi owned or managed by all public authorities.
  - iv) The rules shall also be applicable in respect of parking places for the use of general public such as Cinema Halls, Hospitals, Malls, Airports, etc.
- 2. Apex Monitoring Committee.** - There shall be an Apex Monitoring Committee headed by the Minister (Transport), GNCTD as the Chairperson, which shall review the proper implementation and compliance of these rules. The committee shall meet at least once in every three months. The following shall be the members of the Apex Committee, namely :-
  - i) Chief Secretary, Government of Delhi,
  - ii) Principal Secretary, Urban Development Department, Government of Delhi.
  - iii) Commissioner, Transport, Government of Delhi.
  - iv) Principal Secretary, Public Works Department, Government of Delhi.
  - v) Principal Secretary, Law & Justice, Government of Delhi.
  - vi) Chairman, New Delhi Municipal Council.
  - vii) Commissioner, South Delhi Municipal Corporation.
  - viii) Commissioner, North Delhi Municipal Corporation.
  - ix) Commissioner, East Delhi Municipal Corporation.
  - x) CEO, Delhi Cantonment Board.
  - xi) Special Commissioner (Traffic), Delhi Police.
  - xii) Commissioner (Land), Delhi Development Authority.
  - xiii) Representative of Environment Pollution (Prevention & Control) Authority.
  - xiv) Representative of Airport Authority of India.
  - xv) Special Commissioner (Transport)—Member Secretary.
- 3. Area Parking Plans.** - (1) The New Delhi Municipal Council, South Delhi Municipal Corporation (SDMC), North Delhi Municipal Corporation (NDMC), East Delhi Municipal Corporation (EDMC), Delhi Development Authority (DDA) and Delhi Cantonment Board (hereinafter called as civic agencies) which are responsible for making arrangements of parking in their respective jurisdiction, shall prepare and implement local area specific

/ integrated parking plans (Area Parking Plans) as envisaged in the Master Plan for Delhi (MPD) 2021 as amended from time to time and in accordance with these rules and Schedule-I annexed to these rules.

- (2) The Deputy Commissioners of zones of MCDs, Chairman of New Delhi Municipal Council, Commissioner (Land), DDA and CEO of the Delhi Cantonment Board shall be responsible for preparation and implementation of the Area Parking Plans for all areas in their respective jurisdictions.
- (3) The parking plans shall be prepared within four months of the notification of these rules. This shall require interface with all agencies in possession of land parcels within which public parking takes place, such as Universities, Hospitals, Malls, Cinema Halls, and Airports etc. The local Traffic Police shall also be consulted in the process of plan preparation. The Area Parking Plans shall be notified and shall also be published on the website of respective civic agency after obtaining the approval of the Apex Monitoring Committee. The Apex Monitoring Committee may grant an extension of up to two months for preparation of plan.
- (4) While preparing the Parking Area Management Plans as per MPD-2021 provisions, the following must be considered :
  - (a) The on-street spaces need to be utilised for the general convenience of users in the following order of priority :
    - i) Pedestrians / Cyclists
    - ii) Mass Public Transit (buses, metro) and related multi-modal integration facilities
    - iii) Emergency vehicles
    - iv) Differently-abled access and parking facilities
    - v) Para transit pick up & drop
    - vi) Hawker / vendor zone with seating / resting areas
    - vii) Personal motor vehicle pick up & drop
    - viii) Personal motor vehicle parking within the building being used by the vehicle occupant
    - ix) Priced short-duration on-street parking
    - x) Overnight parking for Transport Vehicles
  - (b) The Area Parking Plans shall include parking arrangements both for commercial / non-residential areas and residential areas.
  - (c) The requirements of schools at opening and closing times shall be given special attention in view of the bulk movement in a short time span which can cause congestion and can be a hazard for the children. Comfortable and safe pick up and drop arrangements are to be prioritised over long term parking.
  - (d) The parking arrangements must, on no account, impinge on the free movement of traffic. No-parking zones and spaces are to be clearly defined in the plan and on the ground through appropriate signages for information of the general public and for ease of enforcement. The Site / location of on-street and off-street parking and other design aspects shall be as per the subsequent provisions in these Rules.
  - (e) The civic agencies shall also endeavour to earmark and provide adequate number of spaces for the temporary parking of vehicles seized and impounded for violation of these rules by the enforcement agencies.
- 4. Parking Fees & Conditions of Parking Contracts.** - (1) A Base Parking Fee (BPF), shall be determined by the Apex Monitoring Committee on the basis of the recommendations received from a Committee constituted for this purpose under the chairmanship of Commissioner (Transport), called the Base Parking Fee Committee. The Committee shall have the following members, namely :-
  - (a) Representative of New Delhi Municipal Council.
  - (b) Representative of Urban Development Department, Government of Delhi.
  - (c) Representative of each Municipal Corporation in Delhi.
  - (d) Representative of Delhi Development Authority.
  - (e) Representative of Environment Pollution (Prevention & Control) Authority.
  - (f) Representative of Traffic Police.

Provided that :

- (i) The committee may co-opt the representative(s) of the apex / zonal Residential Welfare Association(s), if required.



- (ii) The Base Parking Fee Committee would also recommend a general set of multipliers for various types of parking.
- (iii) Recommendations for revision of the Base Parking Fee shall be made by the BPF Committee every year.
- (iv) This Committee shall also recommend a set of general conditions for parking management and contracts, to be placed before the Apex Monitoring Committee for adoption, so that these can be uniformly applied across all the civic agencies.
- (v) This Committee shall deliberate on and give its recommendations on any other subject related to parking which may be referred to it by the Apex Monitoring Committee.
- (2) The civic agencies shall determine parking fees for various locations and facilities (surface / off site) in multiples of the Base Parking Fee. Provided that :
  - i) On-street parking for the first hour would be priced at least twice as much as off-street parking.
  - ii) On-street parking fee shall increase exponentially with duration of time to discourage long duration of on-street parking.
  - iii) Dynamic pricing mechanism such as peak and off-peak fees and exponential increase per hour of use would be used to moderate parking demand.
  - iv) Long term off-street parking space for shopkeepers, metro users, residents, etc. could be priced through monthly passes or have token systems :  
 Provided further that the multiples shall be doubled in case of Severe + or emergency levels of ambient air quality under the Graded Response Action Plan.
- (3) The civic agencies shall endeavour to utilise latest technology for setting up parking spaces; examples being Radio Frequency Identification Tags (RFID tags), on-street parking meters, automated boom barriers, computerised parking slips with timers, app-based parking charging and monitoring system and so on. This shall be implemented to assess parking demand; reduce parking violation with parking meters; allow mobile payment; manage differential rates; inform users about parking availability.
- (4) On-street and off-street parking management in an area should preferably be assigned to a single agency for better financial viability and smooth implementation.
- 5. Management of on-street parking.** – (1) The parking space provided within the building / buildings complexes as per the Building Bye-Laws/MPD – 2021 shall be fully utilized before permitting any on-street parking for the occupants / visitors.
- (2) On-street parking spaces shall be designed as per IRC: SP: 12:2015 and should also align with the “Pedestrian Design Guidelines, 2009” of UTTIPEC (Unified Traffic and Transportation Infrastructure (Planning & Engineering) Centre) that provides for all road users. The design shall minimise conflict between parking, walking and cycling. Pick up and drop facilities shall be prioritised over the parking facilities.
- (3) On-street parking shall not be allowed at least upto 25 meter from intersections on each arm of road. The parking shall be provided at a reasonable safe distance from the pedestrian crossings and gates of fire stations, electric substations and hospitals.
- (4) The civic agencies will adopt parallel parking approach in case of four wheelers and three wheelers and perpendicular parking approach for the two-wheelers and bicycles.
- (5) Para-transit vehicles and Non-Motorised Vehicles (NMV) shall be given priority in the on-street parking spaces.
- (6) Short duration parking shall be prioritised and long duration parking shall be discouraged in the on-street parking spaces.

Explanation : Parking upto time period of one hour would be considered as Short duration parking and parking more than time period of one hour would be considered as Long duration parking.

- 6. Parking for differently-abled persons.** - Special provision for parking for differently abled shall be made as per Bureau of India Standards, National Building Code of India, 2016, IRC:SP:12:2015 and Harmonized Guidelines and Space Standards for barrier free built environment for persons with disability and elderly persons, 2016 of Ministry of Urban Development, Government of India.
- 7. Management of off-street and multi-level parking.** – (1) The off-street parking spaces shall be designed to comply with design standards that also include dimension and circulation requirements as per the IRC:SP:12:2015, NBCC and BIS standards.

- (2) Long duration parking should be located only in off- street facilities. In case, the off-site facility is more than 200 meters away, adequate shuttle service by non – polluting vehicles such as electric or battery operated vehicles, golf – carts etc., shall be provided, with charges subsumed within the parking fees.
  - (3) The vehicles of shopkeepers, building owners, local workers, office goers and other users of long duration parking are to be parked at such off-street parking facilities only.
  - (4) Multi-story parking structures and stack parking shall be taken up for construction according to the demand assessment of area parking plan. The shortfall of supply of parking space shall be compensated through multilevel/stack parking.
  - (5) Preference shall be given to stack parking / portable type of parking which is likely to be less costly and may also be re-useable at a different location depending on changing needs. The grant of Viable Gap Funding (VGF) may also be considered by the civic agencies as per requirement.
  - (6) Any multilevel parking with permanent structure shall be so designed that it can be put to any other use considering the future requirement.
  - (7) Commercial / office space, shall be permitted in the multilevel parking complexes as per the master plan / bye laws.
  - (8) The 500 meter radius of the multi-level facility shall be designated as ‘no-parking’ zone for all streets;  
Provided that in case, some essential on-street parking has to be provided within the 500-meter zone, it shall be priced exponentially, at least three times the off-street Parking rates.
  - (9) Parking structures shall not be constructed in green areas and neighbourhood parks as provided in the MPD 2021.
  - (10) Wherever possible, off-street parking facilities shall be shared between the neighbouring areas which may have different peak hours of demand. For example, an office facility that is empty at night may be used by Cinema Halls, Restaurants or neighbouring residences in the evening as a paid shared parking facility, as may be arranged by the civic agency after mutual consultation with the user communities.
- 8. Overnight parking of Transport Vehicles.** – (1) The civic agencies shall identify roads and spaces for granting permission for overnight parking of Transport Vehicles. The parking of vehicles would be permitted during night hours only, upon payment, provided that such roads and spaces shall be away from the residential areas and parking should not hinder the smooth flow of traffic.
- (2) The civic agencies shall manage the parking on these notified roads and spaces in an organised manner.
  - (3) No night-time parking of heavy and medium Transport Vehicles shall be allowed except on the notified roads and spaces.
- 9. Requirement of parking proof for Transport Vehicles.** - From the date of an appointed day, notified at least three months in advance, the permits of Transport Vehicles shall be granted or renewed only upon submission of proof of parking space for such vehicles :
- Provided that the proof of parking space shall be only from an authorized parking contractor of civic agencies and shall be for a duration of at least one year.
- 10. Parking in railway stations, airports and Delhi Metro Stations** – (1) Airports, railway stations, metro stations, ISBTs and other mass transit points shall provide parking in accordance with these rules and in consultation with the civic agencies of the area in which they are situated.
- (2) They shall follow the guidelines for multimodal integration provided in the MPD – 2021 for easy transfer to other connecting systems, including buses and para - transit, with adequate pedestrian access.
- 11. Parking in residential streets and lanes.** – (1) The Area Parking Plan made by civic agencies shall include, in their scope, parking arrangements within residential areas. The plan within such areas shall be made in consultation with the residents / Resident Welfare Associations.
- (2) The civic agencies shall consider developing open areas, other than designated green areas / parks, near the colonies as parking lots on payment basis. Regular shuttle services may be prescribed as a part of parking facility, the charges for which shall be included in the parking fees.
  - (3) Further, the owners of vacant plots in the residential colonies and commercial areas should be authorized for use of these plots as parking places against parking fees. Upon permission to use such vacant plot also as multi-level parking under building bye laws, such plots can be used as such for that purpose. Appropriate tax measures may be adopted by civic agencies to incentivize this process.
  - (4) Parking on footpaths shall be strictly prohibited and civic agencies shall tow such illegally parked vehicles.

- (5) On all lanes and streets, a lane must be earmarked for unhindered movement of emergency vehicles like ambulances, fire tenders, police vehicles, etc. No parking shall be allowed on this lane.
- 12. Charging Facilities for Electric Vehicles.** – (1) The civic agencies shall identify and provide an area in each parking facility to be used for electric vehicle (EV) charging and battery swapping facilities. Proportion of parking facilities to be demarcated will be assessed by the Transport Department, GNCTD, from time to time, which is likely to increase overtime. This should include exclusive night parking places for the purpose of parking and legal charging of E-rickshaws and other EVs.
- (2) The demarcated area should have direct and easy ingress and egress from a public road and should ideally be located in proximity to power supply infrastructure.
- (3) The demarcated area for EV charging shall be leased or sub-leased in the future to operators of charging stations and battery swapping stations selected through a competitive bidding process.
- 13. Utilisation of parking revenue.** - The civic agencies shall endeavour to utilise the parking revenue for local development works related to safety of pedestrians, NMV lanes, road safety and development of parking space within their jurisdiction.
- 14. Enforcement of No-Parking Zones and penalty for over stay in authorised parking areas.** - (1) All illegally parked vehicles, including those parked in No-Parking Zones and overstaying in authorised parking areas, shall be seized and removed and penalty shall be charged under the provisions of Motor Vehicles Act, 1988.
- (2) In case of illegal parking on roads with ROW or 60 ft. and above, the Delhi Traffic Police shall be the primary agency for towing away the vehicle. In case of other roads and spaces, the civic agencies shall be responsible to tow away the vehicle and to impose penalty.
- 15. Junk vehicles.** – (1) Any junk vehicle (of age more than fifteen-years for petrol and CNG vehicles and ten years for diesel vehicles) found parked on public street shall be impounded and shall be released only after submission of proof of parking for that junk vehicle and undertaking to this effect that the vehicle would not be plied on roads in Delhi in addition to the payment of fine under the Motor Vehicles Act, 1988 / Delhi Municipal Corporation Act, 1957, as the case may be.
- (2) Any junk vehicle found parked in roads with ROW less than 60 feet shall be seized by the civic agencies. Such vehicles if found parked on roads with ROW of 60 feet and above shall be seized by Traffic Police or the joint teams of traffic police and civic agencies.
- 16. Towing Charges.** – (1) In case a vehicle is parked at a place where the parking is legally prohibited or found committing a violation of any provision of MV Act, 1988 and rules thereof and the vehicle is removed by a towing service or impounded, as the case may be, the towing charges including the cost of manpower and the parking / custody charges for the impounded vehicle shall be as under :

S.No.	Category of vehicle	Towing charges	Parking / Custody charges per day or part thereof (after the expiry of 48 hours from the towing / impounding of the vehicle)
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Two wheeler / TSR/ E-Rickshaw	Rs.200/-	Rs.200/-
2.	<b>Light passenger vehicle (Car, Jeep, Van etc.)</b>	Rs.400/-	Rs.500/-
3.	Light Goods Vehicle	Rs.1000/-	Rs.1000/-
4.	Medium passenger vehicle, Heavy passenger vehicle, Medium goods vehicle, Heavy goods vehicle	Rs.1500/-	Rs.1500/-
5.	Multi axle trailers	Rs.2000/-	Rs.2000/-

Explanation :

1. Payment of towing charges and parking/custody charges are on account of expense incurred towards towing and custody of the vehicle.
2. Payment of towing charges and parking/custody charges shall not absolve the owner/driver from payment of fine/penalty under other provisions of Motor Vehicles Act, 1988 and the existing Motor Vehicles Rules and any notification issued there under.

Provided that the charges for safe custody of the vehicle beyond seven days shall be twice the above amount. In case, the impounded / towed away vehicle is not got released within a period of ninety days, a notice of fifteen days shall be served to the registered owner as per the recorded address in the registration certificate to get the vehicle released within fifteen days. If the registered owner fails to get the vehicle released within the period of notice, such vehicle shall be put to public auction by the impounding / towing agency.

This notification is issued with the approval of Minister (Transport), Government of National Capital Territory of Delhi.

MANOJ KUMAR PANDEY, Dy. Commissioner



## SCHEDULE—I

# Parking Management Area Plan for National Capital Territory of Delhi: A Guidance Framework

**Transport Department, Government of National  
Capital Territory of Delhi**

## 1. Mandate of Parking Management Area Plan (PMAP)

As per the **Delhi Maintenance and Management of Parking Places Rules of 2019** notified under the clause 41 of section 2 to be read with Section 117, sub-section 3 of Section 127 and clause (e) (h) and (i) of sub-section 2 of Section 138 of the Motor Vehicle Act, 1988 (59 of 1988) as well as the Master Plan for Delhi 2021 (MPD 2021), the National Capital Territory (NCT) of Delhi is required to implement **Parking Management Area Plan**.

The MPD 2021 has provided for Parking Management District (PMD) Plan that has been adapted for rules as Parking Management Area Plan (PMAP). According to the MPD 2021 parking management must be effectively used as a tool to reduce overall demand for parking space (chapter 12 : Transportation). The objective of Parking Management District or PMAP is to provide comprehensive facilities for all modes including pedestrians, NMT, cycle tracks, NMT and IPT parking, vending zones, bus stops, public amenities, etc., in addition to on-street and/or off-street parking for private vehicles.

These plans aim to improve availability of on-street and off-street parking and promote greater walking, cycling and public transport use. A PMD as per MPD 2021 provides more net available parking space in an area by increasing parking turnover through good design, management and pricing strategies. A portion of the revenue generated could be used for local improvement of footpaths, cycle-tracks, and maintenance of facilities with involvement of the local communities. According to MPD 2021 user pay principle should govern the pricing of parking.

In line with the requirements of MPD 2021 and Delhi Maintenance and Management of Parking Places Rules of 2019, the following guidelines have been prepared to guide the Urban Local Bodies (ULBs) and other concerned agencies about the implementation of PMAP.

This guidance is divided into two parts :

- Part I lays down the guidelines for the implementation of the PAMP;
- Part II demonstrates application of PAMP principles in real world situation. For this purpose Lajpat Nagar a prominent and busy commercial area in South Delhi has been selected and based on ground survey along with the stake holders and shopkeepers association has prepared a plan with design to apply PAMP guidelines.

## 2. What is Parking Management Area Plan (PMAP)?

**The Parking Management Area Plan (PMAP)** is an area level plan prepared by any local body which includes the demarcation of all types of parking spaces for all mode as well as essential street amenities as per MPD-2021

provisions. This includes on-street<sup>1</sup>, off-street<sup>2</sup> and multi-level parking facilities, vending zones, multi-modal integration facilities, green open spaces along with the allied traffic and pedestrian/ NMT circulation plans, signage plans and pricing strategy.

PMAPs must be prepared in consultation with local stakeholders, planning bodies/departments and with a team of transport planners and urban designers, and should include the following :

- a. Traffic circulation / dispersal plan along with road geometry and walk ability improvements with universal accessibility and provision of street amenities as per MPD-2021;
- b. Demarcation of all available road space for requisite uses as per Annexure-I, as well as off-street parking facilities for both public and private modes within the area, along with numbering, marking and signage plan. Adequate space for all components as per **Annexure-I**, need to be demarcated.
- c. Detailed design for surface, multi-level and on-street parking facilities along with the indicative location of pedestrian areas, vendors (where applicable), public amenities/toilets/utilities, green open spaces on/ along all roads and areas that are part of the PMAP;
- d. Demarcation of short term<sup>3</sup> and long term<sup>4</sup> parking facilities and their pricing strategy;
- e. Where shared Multilevel Parking facility is provided, the following is to be demarcated :
  - (i) Ingress-egress plan and ensuring that no major disruption occurs on main thoroughfare traffic.
  - (ii) Pedestrian circulation plan that shows connections and walkways between parking areas and different uses. These paths should be as direct and short as possible, and should have barrier free design.
  - (iii) A signage plan;
  - (iv) A safety and security plan that addresses lighting, access and maintenance of the parking areas and streets within the PMAP area.

## 2.1. Process for preparation and implementation of PMAP :

- 2.1.1. Site visit & development of 'rough sketch' of existing situation in consultation with all stakeholders on site :
- 2.1.2. Preliminary Plan prepared based on PMAP Guidelines (Section 2.2) :
- 2.1.3. Discuss preliminary plan with stakeholders and get in-principle agreement of key stakeholders.
- 2.1.4. Correction / modification after detailed Parking Area Plan :
- 2.1.5. Implementation of PMAP after issue of public notice and due approval of Competent Authority and House.
- 2.1.6. Implementation of PMAP in two steps :
  - (a) **Infrastructure Tenders – in case of MLCPs / stack parking :**
    - 1 Tender 1 - for creation/ demarcation of off-street Parking facilities as per approved PMAP, to be handed over to DMCs after construction.
    - 2 Tender 2 - after 6 months of implementation of (b) Management Contract - Implement street walk ability and road geometric improvements including universal accessibility & street lighting as per codes.
  - (b) **Engagement of Single Management Contractor :**
    - Tender for allotment of combined Management Contract for both on-street and off-street parking (including MLCP/stack parking handed over to DMCs) within the notified PMAP;
    - Demarcate all on-street spaces (by mode) on ground and install signage, lighting, pricing information, PIS and monitoring infrastructure (eg CCTV etc.)
    - Management agency employed by DMCs to have power to enforce/challan violators ? – **role of local bodies and Police to be defined.**
  - (ii) **Long-term Management of the PMAP Area :**
    - (a) **At least 25%** of the collected parking charges from within the PMAP area and undertake improvement and regular maintenance of footpaths, public amenities and parking facilities within the PMAP area (as per MPD 2021).

<sup>1</sup> On-street parking = parking spaces demarcated within the Right-of-Way

<sup>2</sup> Off-street parking = Parking spaces demarcated in parking lots lying outside Right-of-Ways

<sup>3</sup> Short term Parking = Parking priced in such a way as to discourage parking more than 1 hours

<sup>4</sup> Long term Parking = Parking priced in such a way as to incentivize to use it more than on-street parking

- (b) In residential areas and within off-street parking facilities, regular parkers may apply for monthly annual passes and stickers, for use of public parking space and these may be monitored through RWAs or surprise checks.
- (c) **Penalty for illegal / wrong parking especially parking within the emergency lanes is to be prohibitive.**

## 2.2. GUIDELINES FOR PREPARATION OF PMAP :

### 2.2.1. How to delineate and demarcate PMAP?

- (i) Demarcate PMAP boundary based on areas bounded by major roads on all sides; should preferably include a variety of land-uses. Also delineate based on natural boundaries like forest, district parks or any other major physical barriers that divide neighbourhoods.
- (ii) While delineating the PMAP indicate the area on the relevant zonal plan and map out land use pattern in the PMAP area. Also indicate the jurisdiction of the relevant urban local body or any other land owning agency.

### 2.2.2. Evaluation of ground situation

- (i) Evaluate ground situation as per Table 1, Annexure II, noting the following :
  - a. Any Metro station within the Plan area? If yes, then multi-modal integration norms (MMI) norms as per MPD-2021 takes priority within 100 m (Annexure III).
  - b. Identify all Metro stations, bus stops, bus bays, para transit access, pedestrian crossing, fire hydrants, loading zones, taxi stands, driveways, electric charging areas, public toilets, amenities, bike sharing facilities and other features that are likely to affect the use of the street for parking. Document traffic management measures in force, such as prohibited turns, one way streets, exclusive bus lanes etc. Identify the gated streets, service and rear-access alleys.
  - c. Through parking space inventory survey approx. mark all the areas where parking (by mode) is taking place or can take place (Annexure-I) in addition to essential amenities :
    - On-street parking : Total length of kerb and lengths governed by no waiting and limited waiting restrictions.
    - Off-street parking lots
    - Public toilets
    - Vendors / vendor zones
    - MLCPs / Stack parking
    - Parking within buildings (e.g. basement / stilt / etc.)
    - Under-utilized plots / building premises / vacant plots
  - d. Document and prepare a base map of the parking management area to mark all existing parking spaces, hawkers / vendors, amenities like parks, public toilets, public utilities like transformers, street infrastructure, street furniture, etc.
  - e. Document percentage of neighbourhood green area within the PMAP boundary.
  - f. Map out the residential, commercial and office buildings in the PMAP area to indicate the usage of parking spaces in the buildings. This can help to earmark parking lots that can be shared between different sharing of parking spaces.
  - g. **Survey for assessing the nature of parking demand to identify** overall parking accumulation, turnover of parking spaces, average duration of parking in various on-street and off-street parking lots in the PMAP area. This is needed to devise various strategies for reorganizing parking.
    - Off-street parking survey should include in-out flow of vehicles at different time intervals; occupancy count in the selected parking lots. Assess number of vehicles that enter the parking lot to assess turn over, duration and occupancy by modes of vehicles.
    - On-street parking should include in-out flow of vehicles at different time intervals; occupancy count in the selected parking lots. Assess number of vehicles that enter the parking lot to assess turn over, duration and occupancy by modes of vehicles. Apply license plate method of survey to assess inflow and outflow of vehicles in time intervals.

### 2.2.3. Residential areas

Steps to follow for preparing PMAP for Residential Areas :

- (i) **Vehicular & Pedestrian Circulation Plan :**
  - a. Identify the desirable road network (as per MPD-norms) required for proper traffic dispersal and make them un-gated and open 24x7 to all vehicles including emergency vehicles. *This is especially critical in case multi-level / stack parking is being considered;*

- b. **Create plan for road geometry and footpath improvements, universal accessibility and provision of street amenities** as per MPD-2021 (Annexure-12(I)), on all roads within PMAP area by reclaiming space from on-street illegal parking, wherever required;
  - c. **Demarcate the emergency vehicle route** on all public roads within the neighbourhood; which would be physically demarcated in thermoplastic paint;
- (ii) **No parks for parking** - No parks to be converted to parking (As per MPD 2021 Introduction (f) Pg VIII).
- (iii) **Demarcate On-Street Uses including parking facilities, as required :**
  - a. After provision of adequate footpaths as per codes, prioritize facilities as per Annexure-I; Demarcate remaining space for on-street parking;
  - b. In case metro station exists, then MMI guidelines take precedence (Annexure-III);
- (iv) **Demarcate Off-Street Uses including Parking Facilities, as required :**
  - a. In case green areas are deficient, first provide green areas by reclaiming space from off-street parking lots; Ensure neighbourhood green areas to be at least **20%** of the overall area (not including zonal parks);
  - b. If more off-street parking is required (refer Annexure-V), then within the PMAP boundary; locate any uses which are empty / **under-utilized at night** time and negotiate with relevant stakeholders to make it available as a paid parking facility for residents during night/ weekends (refer thumb-rules for shared parking at Annexure-IV).
  - c. Identify under-utilized lands such as open parking lots, community halls, under-developed government offices or their parking lots, new development plots, etc. which could accommodate stack/multi-level parking facilities, if required;
  - d. **New standalone multi-level parking projects are to be avoided**, since land is too valuable and required for more important uses like housing, parks, facilities, etc. Instead, *any new / redevelopment project in the area should provide at least 50% of its equivalent car space (ECS) requirement as per MPD as an unbundled, shared parking facility (refer Section 2.2.5);*
  - e. Government may provide Viability Gap Funding (VGF) for half the ECS requirement as per MPD 2021 norms for planned old housing schemes. In private colonies, people may need to generate their own funds even if government facilitates provision of land.
- (v) **After notification of PMAP with public consultations and feedback** – Demarcate new parking sites / spaces on ground as per approved PMAP, install signage, pricing information and monitoring infrastructure;

#### 2.2.4. Commercial areas

Steps to follow for preparing PMAP for Commercial Areas :

- (i) **Vehicular & Pedestrian Circulation Plan :**
  - a. Identify the desirable road network (as per MPD-norms) required for proper traffic dispersal and make them un-gated and open 24x7 to all vehicles including emergency vehicles. *This is especially critical in case multi-level/ stack parking is being considered;*
  - b. **Create plan for road geometry and footpath improvements, universal accessibility and provision of street amenities** as per MPD-2021 (Annexure-12(I)), on all roads within PMAP area by reclaiming space from on-street illegal parking, wherever required;
- (ii) **No parks for parking** - No parks to be converted to parking (As per MPD 2021 Introduction (f) Pg VIII).
- (iii) **Demarcate On-Street Uses including parking facilities, as required :**
  - a. After provision of adequate footpaths as per codes, prioritize facilities as per Annexure-I; Demarcate remaining space for on-street parking;
  - b. In case metro station exists, then MMI guidelines take precedence (Annexure-III);
- (iv) **Demarcate Off-Street Uses including Parking Facilities, as required :**
  - a. In case green areas are deficient, first provide green areas by reclaiming space from off-street parking lots; Ensure neighbourhood green areas to be at least **10%** of the overall area (not including zonal parks);



- b. Identify under-utilized lands such as open parking lots, community halls, under-developed government offices or their parking lots, new development plots, etc. which could accommodate stack/multi-level parking facilities, if required;
- c. **New standalone multi-level parking projects are to be avoided**, since land is too valuable and required for more important uses like housing, parks, facilities, etc. Instead, *any new/ redevelopment project in the area should provide at least 50% of its equivalent car space (ECS) requirement as per MPD as an unbundled, shared parking facility*;
- (v) **After notification of PMAP with public consultations and feedback** – Demarcate new parking sites/ spaces on ground as per approved PMAP, install signage, pricing information and monitoring infrastructure;

#### 2.2.5. Criteria for provision of new Shared Parking facilities:

Land being a finite resource, there are a lot of pressing requirements to be met in the city such as provision of affordable housing, neighbourhood parks, community facilities, convenient shopping, bus terminals/depots, etc. and therefore valuable public land cannot be provided for only parking of private vehicles in standalone structures.

In order to ensure most efficient utilization of land, it is recommended that in all new projects (e.g. commercial, institutional, housing, etc.), *at least 50% to 100% of the equivalent car space (ECS) as per MPD requirement, be provided as an unbundled, shared parking facility*.

‘Unbundled’ means that the parking space shall be sold/ auctioned/ disposed separately during disposal of the property and not as a package deal where parking is a “hidden cost” to the buyer who may or may not want to own a car. Therefore buyers should be given the option to purchase an ECS-space *separately* during the bidding/ application process for an apartment or commercial space. This would reveal the true cost of parking to end users and unsold parking spaces can be sold to DMCs to be used as part of the Public Parking pool of that PMAP area. Once sold to DMC, the shared parking facility would be available on short term rental leases only as per DMC public parking rules, but preference could be given to local residents when parking spaces become available for lease.

In terms of planning/ design, such a shared parking facility could preferably be a detached parking structure (multi-level or stacked) within the same plot (i.e. residential/ commercial/ institutional/ etc.) having a separate entry/exit for residents of the development, so that their security is not compromised. Preferably such structures should have direct access from the main road and entry/exits at separate points to avoid congestion at a single point. Ground floors of such parking structures should be lined with active uses to improve street surveillance and not have boundary walls creating visual barriers and unsafe conditions. Roofs could also be used as green-roofs, public parks, solar roofs, etc. Design guidelines as per Annexure VI would be applicable.

#### 2.3. Contractual Considerations for Parking Operator (Contractor) :

The parking contractual agreement :

- must ensure that the revenue sharing model is dynamic and flexible, allowing for flexibility in charging and varied usage and rates of the parking spaces;
- should specify the investment that Contractor will have to make for up gradation of the PMAP area including metering, ITS application for commuter information, signages etc;
- Ensure that revenue sharing dynamic and flexible based on market local demand -and is linked to local area improvement especially road geometry and walk ability;
- Set management rules; Signages and pricing meters; IT systems for information and enforcement; penalty for illegal parking; Parking monitoring; Parking data collection and analysis for policy feed back; Street design and management of queues; Street reconstruction services; Carry out proper surveys to know the expected revenue etc ;
- Upgrade technology level of parking lots to assess parking demand;
- Reduce parking violation with parking meters;
- Allow mobile payment and manage differential rates;
- Inform users about parking availability;
- Use of automated boom barriers; RFID tags for motor vehicles; Electronic Guidance System for motorists; Vacancy display boards; Online reservation of parking at Central Business Districts/ High Priority areas and so on;
- Set up charging facilities for electric vehicles.

#### 2.4. Monitoring, Management and Enforcement of PMAPs:

It is well accepted that the current system, based on few cranes for towing away illegally parked vehicles and insignificant penalty is not working as a deterrent. Enforcement, with a combination of design, technology and manual means, is the key to the success of any Parking Strategy. The system needs the following changes :

- a. **Parking space markings, numbering and signage-plan** to be approved and implemented as part of a comprehensive PMAP.
- b. Subsequently, **Parking spaces must be marked physically on ground** in public areas as well as through display of signage, for the benefit of both parkers and enforcers. The approved Parking Benefit Districts (PBD) Plan of the area should also be displayed near major entry/exit locations and at various visible locations within entire PBD for transparency and public information.
- c. **Penalty for illegal/wrong parking to be increased enough to be a deterrent** : The Municipal Act of Delhi shall be used to enforce illegal parking on roads, footpaths and cycle tracks in Delhi, as they are an impediment to the movement and safety of all road users and also emergency vehicles.
- d. **Use handheld Electronic ticketing/fining system for better enforcement and transparency.** Provision of parking meters is desirable.
- e. **Monitoring and Public Information** : Parking lots, garages and on-street lots may display total and real-time available parking spaces. CCTV cameras may be installed to make parking lots safe for women/ all users and monitoring. Parking help-booths to have monitoring personnel 24-hours.
- f. PMAPs have to be developed and monitored by a **single agency** for easier implementation, enforcement and greater accountability.
- g. **Improve the vehicle information and ownership database.** It has been seen that only 20 per cent notices for penalties issued reach the correct vehicle owners. Therefore vehicle ownership database must be continually updated by technological and administrative means.

### 3. Notification of more parking sites as per approved PMAP

The number of authorized private parking lots in Delhi, both on-street and off-street are grossly inadequate (possibly one-tenth) of the actual requirement in the city. This leads to unauthorized on-street parking on almost all roads of the city. It is therefore advisable for local bodies to notify more authorized paid parking locations throughout the city within various neighborhoods and roads, based on legitimate local demand e.g. near markets, hospitals, major public buildings/offices, etc. identify and notify streets for overnight parking of commercial/transport vehicles. Such demarcated parking sites should then be suitably demarcated, notified and priced, and the rest of the public space areas declared illegal or 'no-parking' zones. Implementation should be based on an approved comprehensive area level PMAP plans only.

### 4. Benefits to End Users

The end users of such planned Parking Benefit Districts (PMAP areas) benefit in the following ways :

- (i) End users of paid parking facilities shall have the assurance of safety for their vehicles; They have assured parking spaces in the neighbourhood.
- (ii) Fees levied for parking would be used for walk ability improvements in the area including universal accessibility, street lighting, maintenance, etc.;
- (iii) Advanced public information systems regarding mode choices and parking supply availability before visiting any area;
- (iv) Benefit to local districts in the form of overall improvement in quality of place and reduction of vehicular chaos.
- (v) Fees will also prevent invasion and encroachment from neighbouring colonies
- (vi) Fees will also allow equitable sharing of local parking spaces.
- (vii) People by deciding not buy multiple cars can save on permit fee.

### 5. General Rules

1. Under any circumstance, no vehicle, either parked or moving – should block the access route of emergency vehicles (ambulance/ fire-trucks, etc.) to any building in any area of the city where proper road access exists.
2. Any area or spot that is not notified and physically demarcated as a parking site/spot shall automatically be considered a 'no-parking zone' and relevant penalties shall be applicable.
3. Preferably, provide only premium short-term parking on-street, for visitors and shoppers.
4. Demarcate all on-street spaces on plan also to be physically demarcated on ground during implementation.
5. Only single row per side 'Parallel Parking' is permitted on roads.
6. Modal distribution of ECS on-ground should be as per MPD-2021 (Annexure-III) and site conditions.
7. Base Price Rate (BPR) in all cases should be higher than the base IPT fare for short trips ( $\leq 3$  km); higher pricing may vary from place to place and the same shall be fixed by the Apex committee based on zone / area / type of demand, etc.
8. 50% of the ECS of any scheme/ building/ use premise may be used for paid public parking. These may be used as shared parking facilities between different uses within the PMAP having different peak hours of activity (**refer Annexure-IV**). For example, an office facility that is empty at night may be used by cinemas, restaurants or neighbouring residences in the evening as a paid facility. This allows for efficient utilization of scarce land, resources and finances. Such facilities must be universally accessible.

9. Penalty for illegal / wrong parking must be enough to be a deterrent, in which case enforcement could be through surprise checks.
10. Junk vehicles should be identified and impounded. Proper disposal should be planned.

## 6. Parking pricing strategy

### Principles to guide parking pricing in PMAP

- **Eliminate free parking and introduce effective parking charges. Personal vehicles must be parked on a fully-paid space, based on 'user pay' principle** as per the National Urban Transport Policy.
- **Parking charges should be optimal and not be so high as to reduce occupancy drastically or too low that it induces more demand.** The optimal pricing should ensure that at least 85 per cent of the available parking spaces are occupied during peak time. About 15% of parking spaces can be vacant and available at any time to encourage short term parkers.
- Adopt method for fixing parking base price in commercial and residential areas
- **Introduce variable parking rates to influence parking demand:** Parking rates are as should be set :
  - According to peak and non-peak hour
  - Duration of stay (higher hourly charges for longer duration)
  - Commercial importance of areas and level of connectivity
  - Weekdays when demand is high, and weekends when low.
  - Higher turnover of parkers increases volume of business and leads to efficient use of available parking areas.
  - Maintain differential between on-street and off-street parking rates to incentivise use of off-street facilities.
  - Charge convenient parking spaces higher than the inconvenient places to reduce crowding and also to influence commuting choices.
  - Free parking should be allowed only to cycles and cycle rickshaws and battery operated vehicles and public transport vehicles.
- Do not allow annual or monthly lump sum payment for parking in commercial areas. Annual passes allow unlimited use and do not reduce demand. Commuter behaviour will remain unresponsive to pricing.
- Parking rates (even if differential) should be applied to the entire PMAP area and not to a few streets.
- Penalise illegal parking heavily enough to be a long term deterrent;
- Prices need to be adjusted regularly otherwise parking management benefits will erode gradually. Otherwise even modest rises become wildly unpopular and can have a high political cost. If revenue is key objective it leads to public hostility to price rises.
- Based on demand for Short-term parking; create Pricing strategy varying by location and time of day/ week; and as per thumb rules given in Annexure-IV.
- To illustrate the point it may be noted that :
  - In commercial areas based on the methods to be adopted by the urban local bodies an hourly base price may be fixed and made variable according to the demand management principles of parking pricing as outlined above.
  - Residential areas : Residential parking permits may be issued during the first phase: As the legal parking area in public spaces in neighbourhoods will be identified and demarcated along with the local residents, the number of residential parking permits to be issued in the PMAP area will be based on the demarcated legal spaces in the area.
  - In the second phase pricing of residential permits may be introduced based on the timeline to be decided: Illustratively, start with an auction to set the price per month for the permits in each area (possibly open only to people who already park in the streets and therefore have demonstrated need) and have everyone pay the minimum successful bid price. [OR just set the initial prices by some other method if an auction is too difficult. This is needed to bring demand and supply into balance. After this, have people apply for permits. Check every year/6 months if there is a waiting list for the limited number of permits. If there is no waiting list then the price can stay unchanged or rise in line with inflation. If there is a waiting list, then increase the permit price based on a method to be adopted and an acceptable rate can be worked out to accommodate new permits.
  - If night time parking demand is high and if both private parking and public parking are limited, then prices may be adjusted accordingly. This will trigger several decisions including leasing off-street parking nearby or moving house to an area with easier/cheaper parking. Higher prices will also prompt some real-estate actors to open more off-street parking. Sometimes there is existing private parking that is empty at night. High prices may also prompt entrepreneurs to actually build parking or offer to supply housing societies with supply enhancements such as stacked parking devices. A few may even get rid of extra vehicles.

- The longer term objective of residential parking permit is to gradually reduce the demand for permits to match the limited supply (of overnight on-street and sometimes also of public off-street parking).
- Based on demand for Short-term parking; create Pricing strategy varying by location and time of day/ week; and as per thumb rules given in Annexure-IV
- Implement two times increase in parking charges as per the requirement of pollution emergency measures under the Graded Response Action Plan.

#### **Annexure - I**

##### **Order of prioritization in planning for public space and location of Parking facilities :**

- a. the On-street space need to be utilised for the general convenience of users in the following order of priority :
  - (i) Movement space for pedestrians and cyclists and the differently abled
  - (ii) Movement and parking space for emergency vehicles
  - (iii) Multi-modal integration including bus-stops
  - (iv) IPT/ para-transit pick-up and drop-off especially near intersections, bus stops and high-footfall areas
  - (v) Hawking / vending zones
  - (vi) Cycle parking
  - (vii) Private vehicle pick-up and drop-off
  - (viii) Electric vehicles
  - (ix) Priced private vehicle parking (short-term)
  - (x) Overnight parking (especially for buses, commercial vehicles, etc. on Arterial Roads)
  - (xi) Wherever required, on-street parking to be removed adequately to provide network connectivity as per MPD-norms – for efficient traffic dispersal (especially from Multi-level Car parking's (MLCPs)).
- b. Off-street at-grade space need to be utilised for the general convenience of users in the following order of priority :
  - (i) Usable Green Open Space for sports/recreation and local infiltration (no parks to be converted to parking);
  - (ii) Bus/service vehicles/commercial vehicles and IPT parking / drop-off.
  - (iii) Hawking vending zones near important nodes/ markets/ intersections, etc with proper shaded seating, etc.
  - (iv) Priced private vehicle parking.
- c. Multi-level parking /stack parking facilities for private vehicles should be located so as to :
  - (i) have a direct access/exit from / to at least two different major roads.
  - (ii) should be provided within existing open parking lots; within under-utilized buildings premises/ govt. office premises/ community plots/ new development projects/ etc. and not as standalone plots, since land is too valuable and required for more important uses like housing, parks, facilities, etc.
  - (iii) be priced lower than on-street parking facilities.
  - (iv) As per MPD 2021 (Chapter 12 Transportation; section 12.14.3.6) multilevel parking for public buses by implemented.

**Annexure - II : Guidelines and thumb-rules for allocation of parking spaces :**

	LOCATION	TO VISUALLY RECORD :	RULES TO MEASURE ECS	What to do :
	<b>On-street</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Does Metro station exist?</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>If Metro station exists, then <b>Multi-modal integration as per MPD takes precedence</b> (Table 1 below);</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mode – auto, rickshaw / taxi-dropoff locations?</li> <li>Hawker/vendor locations?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Count number during peak and non peak hours</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>IPT and NMT parking and vending zones should be located near road intersections and near bus-stops;</b></li> </ul>
		Cars / two-wheelers: <ul style="list-style-type: none"> <li>Style – Parallel/Diagonal/Perpendicular?</li> <li>Row – single/double?</li> <li>Side of street – one/both?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Total no. of on-street parking spaces = <math>\frac{\text{Road length (m)}}{5(m) \times \text{no. of pkg. lanes}}</math></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Reclaim on-street parking spaces for other functions based on priority list</b></li> <li><b>Preferably, only provide only premium short-term parking* on-street</b>, for visitors and shoppers only;</li> <li>Maximum no. of proposed on-street parking ECS** = <math>\frac{\text{Road length (m)}}{5(m) \times 2}</math></li> </ul> <p>(**considering 50% of total road length used for parallel parking on two-sides.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Only single row Parallel Parking permitted on roads;</li> <li>Modal distribution of ECS on-ground should be as per MPD-2021 and site conditions.</li> </ul> <p><i>*Short-term Parking &lt; 1 hours</i></p>
	<b>Off-street</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parking lot size</li> <li>Organized with markings or random?</li> <li>Percentage of Usable public Green space within the area?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>No. of ECS = <math>\frac{\text{Lot area (in meters)}}{16}</math></li> <li>Establish long-term and short-term demand (through primary surveys or interviews of local parking operators)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Convert off-street open parking areas into either Green Areas or MLCP</b></li> </ul> <p>(Note : Off-street parking lots should not be retained / provided)</p>
	<b>Multi-level Car parking (MLCP)</b>	Existing? Then what is the lot area?	No. of ECS = $\frac{\text{Lot area (in meters)}}{30}$	Retain with appropriate pricing as per rules.

	Stack	Parking lot area	No. of ECS = $\text{Lot area (in meters)} / 16$	Retain with appropriate pricing as per rules.
	<b>Under buildings (basement/ stilt)</b>	Building footprint area under parking No. of floors under parking	No. of ECS = $\text{Parking floor area (in meters)} / 16$	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retain parking under buildings and price as per rules, if applicable.</li> <li>If occupancy varies during the day/night hours; then convert to Shared public parking facility</li> <li>Price as per rules</li> </ul>
	<b>Under-utilized lands/ under-utilized building premises/ off-street open parking</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Create MLCPs for long-term parking*</b> within existing open parking lots; within under-utilized buildings premises/ govt. office premises/ community plots/ new development projects / etc.</li> <li>Price as per rules</li> </ul> <p><i>*Long term parking (&gt; 1 hours)</i></p>

**Annexure - III Norms and Standards as per MPD-2021**

**Table 1 : Master Plan of Delhi-2021; Table 12.8 : Guidelines for multimodal integration at metro stations**

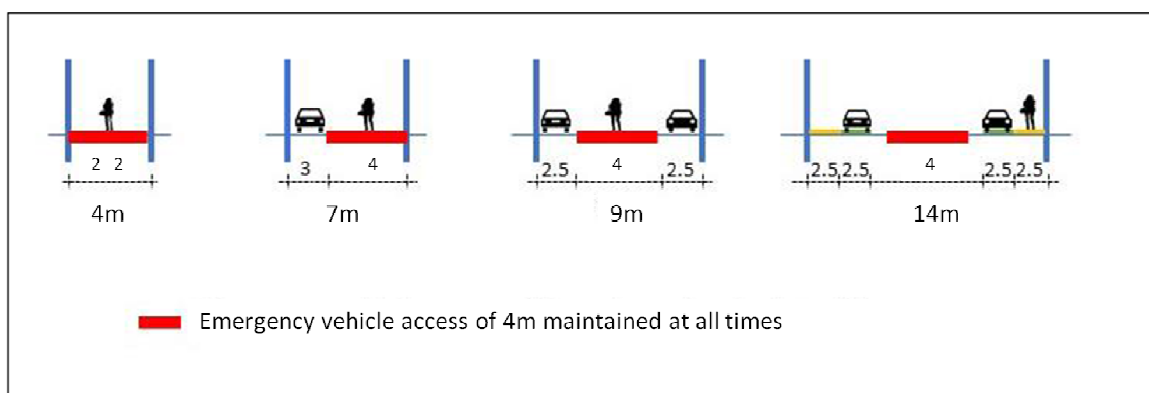
Approx. walking distance from exits	Facility/ amenity and preferred location :
Within 100 m	Bus stops; vendor zones; convenience shopping; cycle-rental station, high occupancy feeder stop/ stand, public toilets; pedestrian-only plazas.
Beyond 100 m	Private car / taxi "drop-off" location only; validated car parking facility for metro users (park & ride) may be provided.
Within 500m	Cycle-rickshaw stand; cycle-parking stand; IPT/ auto-rickshaw stand, improved lighting, proper signage, information for modal interchange and way-finding; interchange between any two mass rapid transit modes (Railway, Metro, RRTS, etc.)

**Table 2 : Parking Standards (as per MPD-2021 and other Codes)**

Mode	Approx. Parking space distribution by mode per 1 ECS/100 sq.m. of Built Up Area for all projects	Distribution of Parking spaces by Mode
Cars/ Taxis	2.5 x 5	0.6
2 Wheelers	1.5 x 2.5	0.25
Cycles	0.5 x 2	0.05
Auto Rickshaws	2.5 x 2.5	
Cycle Rickshaws	1.5 x 2.5	0.05
Vans/ RTVs / any Metro Feeder services, etc.	12 x 3	0.05

**Table 3 : (MPD-2021, Table 17.3) Space Standards for Car Parking**

Sl. No.	Type of Parking	Area in sqm. per ECS
1	Open	23
2	Ground floor covered	28
3	Basement	32
4	Multi level with ramps	30
5	Automated multilevel with lifts	16

**Figure 1 : Emergency vehicle access on various types of neighborhood roads CHECK cross sections 3 and 4****Annexure - IV : PRICING & SHARED PARKING THUMB-RULES**

After the available on-street parking (ECS available) is demarcated, the following pricing strategy is to be followed :

**Table 4 : Pricing Strategy for on-street parking**

	Demand Comparison :	Pricing Strategy :
	On-street parking availability < Short-term parking demand	Pricing to be low but not less than BPF and MLCP (if existing)
	On-street parking availability > Short-term parking demand	Pricing to be exponentially increasing, as per multipliers and rates decided by Apex Committee
	Off-street Parking price	To be lower than on-street price
	Off-street MLCP / Stack Parking Facility	To be lowest but not less than BPF

**Table 5 : Shared Parking Possibilities :**

Use	Day-time Occupancy (approx.)	Night-time Occupancy (approx.)
Residential	30%	100%
Offices	100%	10%
Schools	100%	1%
Cinema	80%	80%
Local markets	70%	100%
City level Markets	100%	60%
Institutions	100%	2%
Govt. offices/ buildings	100%	2%

**Notes :**

- Day time parking is a more grave issue and supply can never match demand if pricing strategies are not used as a deterrent to shift people to IPT/ para-transit and public transport modes.
- Night time parking demand can be addressed by opening up and sharing of under-utilized/empty parking facilities within Institutional and govt. buildings within the PMAP area.

**Table 6 : Peak parking demand for different land use type and opportunity for sharing :**

WEEKDAY PEAKS	EVENING PEAKS	WEEK END PEAKS
Banks	Auditoriums	Religious institutions
Schools	Bars and dance halls	Parks
Factories	Meeting halls	Shops and malls
Medical clinics	Restaurants	
Offices	Theatres	
Professional services		

**Annexure - V : STRATEGY FOR PROVISION OF MULTI LEVEL / STACK PARKING FACILITIES**

Identify 500m radius/area around the place where demand is perceived, and apply the criteria as per the following table :

**Table 7 : Criteria for provision of multi-level/ stack parking facilities :**

	Character of area within 500m radius of the proposed multilevel/ stack parking site	Strategy
1	<b>All plots are planned</b> as per MPD-2021, yet spillover parking on roads is happening (e.g. most areas in Dwarka, Rohini, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In new areas, No additional off-street public parking should be provided as parking is provided within use premises as per MPD-2021;</li> <li>• Spillover parking on public streets should be strictly regulated by proper demarcation on ground and enforcement as per PMAP guidelines;</li> <li>• In case of planned old neighbourhoods or commercial centres &gt; 25 years old; MLCP/stack parking may be provided in under-utilized plots as multi-use projects with shared unbundled public parking. <b>No change of land use is required.</b> For example, a new housing or commercial project could provide its ECS as a shared parking facility which can be shared during off-peak hours;</li> <li>• Provision of adequate green areas as per PMAP guidelines must be ensured;</li> </ul>
2	<b>Un-authorized/unplanned colonies</b> exist, which are creating parking demand and spilling over on public roads (e.g. most areas in East Delhi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No empty plot should be converted to parking to cater to needs of un-authorized development;</li> <li>• Spillover parking on public streets should be strictly regulated by proper demarcation on ground and enforcement as per PMAP guidelines;</li> <li>• If possible, any new/ redevelopment project in the area should provide at least 50% of its equivalent car space (ECS) requirement as per MPD as an 'unbundled' shared parking facility with appropriate pricing.</li> </ul> <p>(for e.g. empty office/ institutional parking lots can be used by residents returning at night, instead of parking on public streets and blocking emergency vehicle access, etc.)</p>



3	<p><b>Notified mixed-land use development</b> exists as per MPD, for which conversion charges have already been levied by local body (e.g. Lajpat Nagar, Karol Bagh, etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Under-utilized / vacant plots can be (re)developed with shared public parking facilities, but only as part of an approved PMAP plan so that parking supply does not double up leading to even more congestion;</li> <li>• Illegal on-street parking space should be reclaimed for footpaths, universal-access facilities, public toilets, cycle parking/sharing facilities, vendors and amenities as well as demarcated on-street (short-term) parking where required.</li> <li>• A single agency must monitor and manage the off-street and on-street parking facilities for the entire PMAP.</li> </ul>
---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### **Annexure - VI : DESIGN GUIDELINES FOR PARKING FACILITIES**

#### **Parking Design, Access and Street interface regulations**

##### **1 For all on-site (off-street) parking facilities :**

- Locate parking behind buildings; not directly facing the footpath of the main Right of Way. Access to parking will be from a street lower in the hierarchy amongst the streets demarcating the block / plot.
- Parking access should be located in a mid-block location and with minimum number of access driveways, to minimize kerb cuts and maintain continuity of footpath. Conflict with bus-stops, NMT and pedestrians must be minimized.
- Parking and loading access shall be shared where feasible.
- Raise all driveways/ vehicular entries to the finished footpath level (using table tops or raised driveways); to maintain continuity and level of the footpaths/ cycle tracks. Plan and locate access / entries to parking facilities so that curb cuts are minimized and footpath continuity is maintained.
- Only the minimum driveway width of 6 M required for access to parking shall be permitted. Illuminate all parking areas and accessing pedestrian walkways with minimum 20 lux.
- Drop-off zones shall be located within parking facilities or alongside footpaths such that conflict with pedestrians is minimized and continuity of footpaths is maintained.

##### **2 At-grade parking :**

- No boundary wall shall be constructed around parking lots. If required, they may be fenced or cordoned off with low growing landscape, so that visual connection between parking lot and adjacent footpath is maintained.
- Parking lots must also function as storm water management systems, as per UTTIPEC Guidelines. Only permeable materials to be used for surface parking.

##### **3 Structured / Multilevel parking :**

- Ground floor of all parking structures must be lined with active uses (as defined in para 19.5B). Refer Fig 2 below.
- To minimize impact of parking structures on residential uses, garage floors and ramps should use textured surfaces to minimize tire squeal, and exhaust vents should not be located along sides closest to residential uses.

**Figure 2 : Structured parking with street level active uses**

