ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ

ਬਨਾਮ.

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ।

(ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 13029 ਆਫ 1985)

ਸਤੰਬਰ 02, 2019

[ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ ਅਤੇ ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ:

ਟਾਊਨ ਪਲੈਨਿੰਗ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ - ਹੋਲਡ: ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਢੁਕਵੀਂ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਫਲਤਾ ਹੈ - ਸਹੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੀਤੀਆਂ ਘੱਟ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ, ਘੱਟ ਅਪਰਾਧ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬਿਹਤਰ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਸਨਮਾਨਜਨਕ ਜੀਵਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ u/ਕਲਾ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦਾ 21 - ਸੰਸਥਾਗਤ ਖੇਤਰਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀਆਂ, ਹਸਪਤਾਲ, ਸਰਕਾਰੀ ਇਮਾਰਤਾਂ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਆਦਿ) ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੱਸ ਡਿਪੂ, ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਮੈਟਰੋ-ਸਟੇਸ਼ਨ, ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ, ਆਦਿ) 'ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਢੁਕਵੇਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। , ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ, ਸਿਨੇਮਾ ਹਾਲ, ਮਾਰਕੀਟ ਸਥਾਨ, ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਦਫਤਰ, ਸਬਜ਼ੀ ਮੰਡੀਆਂ, ਅਨਾਜ ਮੰਡੀਆਂ, ਆਦਿ) ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ - ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬ, ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰ, ਅਗਲੇ 25 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ - ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਿੱਥੇ ਮੱਧ ਵਰਗ ਦੇ ਲੋਕ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਸ ਸਮੱਸਿਆ ਤੋਂ ਜਿਉਂਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਜਿਸ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਉਹ ਅੱਗੇ ਵਧ ਰਹੇ ਹਨ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੱਲ ਲੱਭਣ ਵਿੱਚ ਨਵੀਨਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ - ਵਾਤਾਵਰਣ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ (ਰੋਕਥਾਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ) ਅਥਾਰਟੀ (EPCA) ਨੇ ਦੱਖਣੀ ਦਿੱਲੀ ਮਿਉਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (SDMC) ਨਾਲ ਸਲਾਹ ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ - ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਐਨਸੀਟੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਨੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ, 2019 ਦੇ ਦਿੱਲੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। 41 ਦੇ ਐੱਸ. 2 r/w. ਐੱਸ. 117, ਉਪ ਧਾਰਾ (3) ਦੀ ਐੱਸ. 127 ਅਤੇ ਸੀ.ਐਲ.ਐਸ. (e), (h) ਅਤੇ (i) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੀ s. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ 138 - ਨੀਤੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 11 ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਗਲੀਆਂ ਅਤੇ ਲੇਨਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ - ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ

ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਡਿਊਲਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਰਵਾਇਤੀ ਢੰਗ (ਜਿਵੇਂ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ), ਬਹੁ-ਪੱਧਰੀ ਪਾਰਕਿੰਗ (ਆਟੋਮੇਟਿਡ ਮਲਟੀ-ਲੈਵਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਆਟੋਮੇਟਿਡ ਸਪਾਈਰਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਮੇਤ), ਅਤੇ ਸਟੈਕ ਪਾਰਕਿੰਗ - ਰੇਡੀਓ ਫ੍ਰੀਕੁਐਂਸੀ ਆਈਡੈਂਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ (RFID) ਟੈਗਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਵਾਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ - ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਨਗਰ ਨਿਗਮਾਂ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਛਾਉਣੀ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਫੁੱਟਪਾਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਤੋਂ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ - ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਅਸਫਲ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਇਹ ਹਟਾਉਣਾ - ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਆਦਤਨ ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਮਿਉਂਸਪਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ - ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਨਿਯਮਾਂ, 2009 ਦੇ ਡਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ - ਸਰਕਾਰ NCT ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਗਲੇ 25 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਉਚਿਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ - ਸਰਕਾਰ। ਦਿੱਲੀ ਦੇ NCT, ਮਿਉਂਸਪਲ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ EPCA ਨੂੰ RIFD ਟੈਗਸ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ, ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਆਦਿ ਤੱਕ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਕਨੈਕਟੀਵਿਟੀ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਹਾਰਕਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ - ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ 'ਤੇ.

ਸਿਵਲ ਮੂਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ:

1985 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 13029। (ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 32 ਦੇ ਤਹਿਤ)

ਹਰੀਸ਼ ਐਨ. ਸਾਲਵੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਪਰਾਜਿਤਾ ਸਿੰਘ, ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਏ.ਡੀ.ਐਨ. ਰਾਓ, ਸਿਧਾਰਥ ਚੌਧਰੀ, ਐਡਵ. (ਏ. ਸੀ.),

ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ, ਐਸ.ਜੀ., ਏ.ਐਨ.ਐਸ. ਨਾਡਕਰਨੀ, ਏ.ਐਸ.ਜੀ., ਬਾਲਾਜੀ ਸ੍ਰੀਨਿਵਾਸਨ, ਏ.ਏ.ਜੀ., ਐਸ. ਵਸੀਮ ਏ. ਕਾਦਰੀ, ਆਰ.ਐਸ. ਸੂਰੀ, ਧਰੁਵ ਮਹਿਤਾ, ਸੰਜੀਵ ਸੇਨ, ਆਰ.ਐਸ. ਗਰੇਵਾਲ, ਸ੍ਰ. ਸਲਾਹਕਾਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਹਾਸਿਨੀ ਸੇਨ, ਸ. ਅਰਚਨਾ ਪੀ. ਦਵੇ, ਕੁ. ਸ਼ਰਧਾ ਦੇਸ਼ਮੁਖ, ਰਜਤ ਨਾਇਰ, ਡੀ.ਐਲ. ਚਿਦਾਨੰਦ, ਆਰ.ਬੀ. ਯਾਦਵ, ਜੀ.ਐਸ. ਮੱਕਰ, ਐਸ.ਐਸ. ਰਿਬੈਲੋ, ਭਵਾਨਿਸ਼ੰਕਰ ਵੀ. ਗਡਨੀਸ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਨਿਧਾ ਮਹਿਰਾ, ਬੀ.ਵੀ. ਬਲਰਾਮ ਦਾਸ, ਐਸ. ਵੈਂਕਟੇਸ਼,

ਵਰੁਣ ਖੰਨਾ, ਵਿਕਾਸ ਐਮ., ਸੁਨੀਲ ਬੀ., ਮਿਸ. ਨਿਸ਼ਠਾ ਕੁਮਾਰ, ਚਿਰਾਗ ਐਮ. ਸ਼ਰਾਫ, ਕੁ. ਮਹਿਮਾ ਸੀ. ਸ਼ਰਾਫ, ਬਾਲਾਜੀ ਸ੍ਰੀਨਿਵਾਸਨ, ਮਿਸ. ਪੱਲਵੀ ਸੇਨਗੁਪਤਾ, ਮਿਸ. ਗਰਿਮਾ ਜੈਨ, ਸਿਧਾਂਤ ਕੋਹਲੀ, ਕੁ. ਲਕਸ਼ਮੀ ਰਾਓ, ਆਕਾਸ਼ ਚੈਟਰਜੀ, ਐਸ਼ਵਰਿਆ ਚੌਧਰੀ, ਮਿਸ. ਅਨੀਨੀ ਏ ਬੀ ਸੀ ਡੀ ਈ ਐੱਫ ਜੀ ਐਚ 1055 ਦੇਬਰਮਨ, ਪ੍ਰਵੀਨ ਸਵਰੂਪ, ਅਜੇ ਬਾਂਸਲ, ਗੌਰਵਾ ਯਾਦਵ, ਮਿਸ. ਸਯਾਨ ਰੇ, ਕਰਮਿੰਦਰ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ, ਬੀ. ਵਿਨੋਧ ਖੰਨਾ, ਮਿਸ. ਚਿੱਤਰਕਲਾ ਜੀ., ਬੀ.ਕੇ. ਪ੍ਰਸਾਦ, ਸੰਜੇ ਕੇ.ਆਰ. ਵਿਸੇਨ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ, ਮਿਸ. ਰੁਚੀ ਕੋਹਲੀ, ਬੀ.ਵੀ. ਬਲਰਾਮਦਾਸ, ਕੁ. ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ (ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ. ਨਰਾਇਣ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਲਈ), ਕੁ. ਗਰਿਮਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਦ, ਜੀ.ਐਸ.ਓਬਰਾਏ, ਮੋਹਿਤ ਕੁਮਾਰ ਬਾਂਸਲ, ਰਾਜੇਸ਼ ਕਤਿਆਲ, ਕੁਲਦੀਪ ਸਿੰਘ, ਹਿਤੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ, ਕੁ. ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ ਖੰਨਾ, ਰੋਹਿਤ ਕੇ. ਸਿੰਘ, ਤਰੁਣ ਜੌਹਰੀ, ਰਿਤਵਿਕ ਦੱਤਾ, ਅਰਵਿੰਦ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ, ਈ.ਸੀ. ਅਗਰਵਾਲਾ, ਤਲਹਾ ਅਬਦੁਲ ਰਹਿਮਾਨ, ਮਿਸ. ਸਾਕਿਆ ਸਿੰਘ ਚੌਧਰੀ, ਸ. ਸੁਰੂਚੀ ਅਗਰਵਾਲ, ਪ੍ਰੀਸ਼ਿਤ ਸੁਰਸ਼ੇ, ਰਾਜੀਵ ਯਾਦਵ, ਗੁੰਟੂਰ ਪ੍ਰਭਾਕਰ, ਗੌਰਵ ਸ੍ਰੀਵਾਸਤਵ, ਪ੍ਰਦੀਪ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ. ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ.

ਵੱਲੋਂ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.

1. ਆਧੁਨਿਕ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਲੈ ਕੇ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਦਯੋਗਿਕ ਯੁੱਗ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਕਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਆਈਆਂ ਹਨ ਪਰ ਅਸੀਂ ਸਿਰਫ਼ ਦੋ ਨੂੰ ਹੀ ਉਜਾਗਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ: (1) ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਅਤੇ (2) ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ। ਇਹ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਇਸ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਹੱਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ।

2. ਇੱਕ ਵਾਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਮੋਟਰ ਕਾਰ, ਬੱਸ, ਥ੍ਰੀ-ਵ੍ਹੀਲਰ, ਸਕੂਟਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਛੋਟਾ ਸਕੂਟੀ ਹੋਵੇ, ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ / ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਲੈ ਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਥਾਂ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਪੈਸਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੈਸੇ ਬਚਾਉਣ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਅਦਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਹੈ।

3. 1970 ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਅਖੀਰ ਤੱਕ ਮੋਟਰ ਕਾਰਾਂ ਅਮੀਰਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਬਹੁਤੇ ਲੋਕ ਜੋ ਮੋਟਰ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਡਰਾਈਵਵੇਅ ਅਤੇ ਗੈਰੇਜ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਕਮਾਈ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧੀ ਹੈ, ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਹਨ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਥਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਭਾਅ ਵਿੱਚ ਖਗੋਲੀ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਘਰਾਂ ਦਾ ਆਕਾਰ ਛੋਟਾ ਅਤੇ ਛੋਟਾ ਹੁੰਦਾ

ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਧਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਘਟਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਵਿਚਕਾਰ ਇਸ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਨੁਕਸਾਨ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ "ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਪੇਸ" ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਗੈਰੇਜ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਕਮਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਫਿਰ ਕਾਰਾਂ ਡਰਾਈਵ-ਵੇਅ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੀਆਂ ਹੋਣ ਲੱਗੀਆਂ ਪਰ ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਘਰਾਂ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਦੀ ਗਈ, ਡਰਾਈਵ-ਵੇਅ ਤੋਂ ਕਾਰਾਂ ਹੁਣ ਘਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਫੈਲ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਸਮੱਸਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਿਉਂਸਪਲ ਅਥਾਰਟੀਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਲੋਨੀਆਂ/ਖੇਤਰਾਂ/ਕਸਬਿਆਂ/ਸ਼ਹਿਰਾਂ/ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਹਨਾਂ ਕਲੋਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਫ਼ਰਸ਼ਾਂ ਸਮੇਤ ਹੋਰ ਉਸਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਰਹੇ ਹਨ। ਝਟਕਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾਂ ਖ਼ਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਖੇਤਰ ਲੰਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਖਿਤਿਜੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਜਿੱਥੇ ਲਗਭਗ 50 ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ, ਇੱਕ ਪਰਿਵਾਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕਾਰਾਂ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਮੰਜ਼ਿਲਾ ਘਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਉੱਥੇ ਹੁਣ ਇੱਕ ਚਾਰ ਮੰਜ਼ਿਲਾ ਢਾਂਚਾ ਹੈ, ਜੇ ਉੱਚਾ ਨਹੀਂ ਤਾਂ 8 ਫਲੈਟ ਅਤੇ 16 ਕਾਰਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਕਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਗੰਭੀਰ ਸਮੱਸਿਆ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਹੈ।

4. ਸੁਨਹਿਰੀ ਨਿਯਮ ਹੈ "ਆਪਣੇ ਗੁਆਂਢੀ ਨੂੰ ਪਿਆਰ ਕਰੋ"। ਅੱਜ ਕੱਲ੍ਹ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਇਸ ਸਭ ਤੋਂ ਮਾਮੂਲੀ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਝਗੜਿਆਂ ਕਾਰਨ ਆਂਢ-ਗੁਆਂਢ ਦਾ ਸਮਾਜਿਕ ਤਾਣਾ-ਬਾਣਾ ਟੁੱਟਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਰਗੇ ਦੁਨਿਆਵੀ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਚਿਤ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੀਤੀਆਂ ਘੱਟ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ, ਘੱਟ ਅਪਰਾਧ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬਿਹਤਰ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਸਨਮਾਨਜਨਕ ਜੀਵਨ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਨਗੀਆਂ ਜਿਸਦਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਰੇਕ ਨਾਗਰਿਕ ਦਾ ਹੱਕ ਹੈ।

5. ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਢੁਕਵੀਂ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਫਲਤਾ ਹੈ। ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨ ਲਗਭਗ 2% ਆਬਾਦੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ 2% ਆਬਾਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸਰੋਤਾਂ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ 'ਤੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਵੱਲ ਕਦਮ ਵਧਾਏ ਹਨ ਪਰ ਸਾਨੂੰ ਅਜੇ ਲੰਮਾ ਸਫ਼ਰ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਹੈ।

6. ਇਸ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਾਂਗੇ ਪਰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਸੰਪੂਰਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ ਸਾਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ

ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਜਿੱਠਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜੇਕਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬ, ਸੰਸਥਾਗਤ ਖੇਤਰਾਂ, ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵੀਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਮੁਹੱਈਆ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਪਿਲ ਓਵਰ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਲਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬ

7. ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਵੱਡੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੱਸ ਡਿਪੂ, ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਮੈਟਰੋ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਏਅਰਪੋਰਟ, ਆਦਿ ਜਿੱਥੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਉੱਥੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਸਿਰਫ ਛੱਡਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, "ਡਰਾਪ ਐਂਡ ਗੋ" ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਡਰਾਪ-ਆਫ ਲਈ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਫੀਸ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਭਾਰੀ ਫੀਸਾਂ ਲੈ ਕੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬਾਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਲੋਕ ਪੈਰੀਫਿਰਲ ਕਸਬਿਆਂ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਵਰਗੇ ਮਹਾਂਨਗਰ ਵਿੱਚ ਆਉਣਗੇ। ਅੱਜ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਨੂੰ ਪੈਰੀਫਿਰਲ ਕਸਬਿਆਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰੀ ਰੈਪਿਡ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਿਸਟਮ (ਆਰ.ਆਰ.ਟੀ.ਐਸ.) ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਦੋ RRTS ਦਿੱਲੀ-ਮੇਰਠ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਅਲਵਰ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਲਵਰ, ਮੇਰਠ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣ। ਉਪਨਗਰਾਂ ਜਾਂ ਪੈਰੀਫਿਰਲ ਕਸਬਿਆਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਆਪਣੀ ਨਿੱਜੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹੱਬਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਸੰਸਥਾਗਤ ਖੇਤਰ

8. ਸੰਸਥਾਗਤ ਖੇਤਰ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀਆਂ, ਹਸਪਤਾਲ, ਸਰਕਾਰੀ ਇਮਾਰਤਾਂ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਆਦਿ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਵੱਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਉਦਾਹਰਨ ਦੇਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਅਦਾਲਤਾਂ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਸਪਤਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮਰੀਜ਼ਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਲਗਭਗ ਕੋਈ ਜਗ੍ਹਾ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਾਰੀ ਜਗ੍ਹਾ ਡਾਕਟਰਾਂ, ਨਰਸਾਂ ਅਤੇ ਹਸਪਤਾਲ ਦੇ ਹੋਰ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰ

9. ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ, ਸਿਨੇਮਾ ਹਾਲ, ਬਾਜ਼ਾਰ ਸਥਾਨ, ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਦਫ਼ਤਰ, ਸਬਜ਼ੀ ਮੰਡੀਆਂ, ਅਨਾਜ ਮੰਡੀਆਂ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਲੋੜਾਂ ਹਨ। ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਸਬਜ਼ੀ ਮੰਡੀਆਂ, ਫਲਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਆਦਿ ਵਰਗੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟਰੱਕ, ਟੈਂਪੋ ਆਦਿ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਸੀਐਨਜੀ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਪੈਟਰੋਲ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਚਾਰਜਿੰਗ ਪੁਆਇੰਟ ਆਦਿ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਏ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

10. ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬ ਹੋਵੇ, ਕੋਈ ਸੰਸਥਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇ, ਹਰ ਇੱਕ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਖਾਸ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਯੋਜਨਾਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਆਰਕੀਟੈਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਾਂ 'ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਹੱਬਾਂ, ਸੰਸਥਾਵਾਂ, ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹਨ।

11. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ/ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ, ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਅਗਲੇ 25 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਪੇਸ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

12. ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ ਕਠੋਰ ਹਕੀਕਤ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਕੁਝ ਕਾਲੋਨੀਆਂ ਅਤੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਘਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਕਲੋਨੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਲੋਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮੱਧ ਵਰਗ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਮੱਧ ਵਰਗ ਦੇ ਲੋਕ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਉੱਥੇ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਪਲਾਟਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ।

13. ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਵੱਲ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਿਊਂਦੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਸ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਉਹ ਅੱਗੇ ਵਧ ਰਹੇ ਹਨ ਉਹ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਹੈ. ਹੱਲ ਲੱਭਣ ਵਿੱਚ ਨਵੀਨਤਾ ਦੀ ਵੀ ਪੂਰੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਵਾਤਾਵਰਣ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ (ਰੋਕਥਾਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ) ਅਥਾਰਟੀ (EPCA) ਨੇ ਦੱਖਣੀ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ (SDMC) ਨਾਲ ਸਲਾਹ ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਦਾ ਖੇਤਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਦੋ ਹੋਰ ਕਲੋਨੀਆਂ, ਉੱਤਰੀ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਕਮਲਾ ਨਗਰ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਨਗਰ ਨੂੰ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਉੱਤਰੀ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ (NDMC) ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ (EDMC) ਦੁਆਰਾ

ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਕਲੋਨੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਹਨਾਂ ਕਲੋਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਸਫਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਹੋਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਿਉਂ ਨਾ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਵੇ।

14. ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਦੇ ਹੀ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਚੁੱਕਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਇਹ ਇੱਕ ਬਸਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਲੋਕ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਜੋ ਹੁਣ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਕਹੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀ ਵਜੋਂ ਆਏ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਟੈਨਮੈਂਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬੀਤਣ ਨਾਲ ਇਕ ਮੰਜ਼ਿਲਾ ਉਸਾਰੀਆਂ ਦੋਹਰੀ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਮੰਜ਼ਿਲਾਂ ਬਣ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਪਲਾਟ ਦੇ ਆਕਾਰ ਵੱਡੇ ਅਤੇ ਛੋਟੇ ਹਨ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੁਝ ਵੱਡੇ ਘਰ ਹਨ। ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਦਾ ਕੇਂਦਰੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਅਤੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਬਾਜ਼ਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਬਾਜ਼ਾਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲੱਭਣਾ ਲਗਭਗ ਅਸੰਭਵ ਹੈ. ਪਿਛਲੇ 1 ਜਾਂ 2 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਨੂੰ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਇੱਕ ਤਰਫਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੁਝ ਸੁਧਾਰ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਮੱਸਿਆ ਇੰਨੀ ਗੰਭੀਰ ਹੈ ਕਿ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ 'ਚ ਸੈਲਾਨੀ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਇਲਾਕਿਆਂ 'ਚ ਪਾਰਕ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਵਸਨੀਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

15. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਹ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਮਕਾਨ ਜਿੱਥੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਹੁਣ 3-4 ਵਾਹਨ ਹਨ ਅਤੇ EPCA ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੰਬਰ 98 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਤੀ ਪਲਾਟ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 3.6 ਮੰਜ਼ਿਲਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀ ਪਲਾਟ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 2 ਕਾਰਾਂ ਹਨ। ਫਲੋਰ ਅਤੇ ਔਸਤ ਪਲਾਟ ਖੇਤਰ 150 ਵਰਗ ਮੀਟਰ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਪਲਾਟ ਲਗਭਗ 7-8 ਕਾਰਾਂ ਹਨ। ਪਲਾਟ ਦਾ ਆਕਾਰ ਇੰਨਾ ਛੋਟਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਆਕਾਰ ਦੇ ਇੱਕ ਪਲਾਟ ਵਿੱਚ 8 ਕਾਰਾਂ ਪਾਰਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਕਾਰਾਂ ਜੇਕਰ ਸਾਰੀਆਂ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਕਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਐਂਬੂਲੈਂਸ, ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਆਦਿ ਵੀ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੇ। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

16. ਜਿਵੇਂ ਕਿ EPCA ਦੁਆਰਾ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਥਾਂ ਅਤੇ ਮੰਗ ਵਿਚਕਾਰ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਪਾੜਾ ਹੈ। EPCA ਨੇ ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਟਸ ਵੈਲਫੇਅਰ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨਾਂ (RWAs) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ RWAs ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਝਾਅ ਲੈ ਕੇ ਆਏ ਹਨ। ਇੱਕ ਸੁਝਾਅ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਸਨੀਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਟਿੱਕਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਜੋ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨਗੇ ਜੋ ਉਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। EPCA ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੇ ਲਈ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਚਾਰਜ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਪਰ NCT ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ

ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਸਨੀਕਾਂ ਤੋਂ ਸਟਿੱਕਰਾਂ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗਾਰਡਾਂ ਦੀ ਭਰਤੀ ਆਦਿ ਲਈ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਬੋਝ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਸਾਂਝਾ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰਨਾ ਗੈਰਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

17. ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਐਨਸੀਟੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਨੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 117, ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 2 ਦੇ ਕਲਾਜ਼ 41 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ 2019 ਦੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਦਿੱਲੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਖਰੜੇ ਨੂੰ ਵੀ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 (1988 ਦਾ 59) ਦੀ ਧਾਰਾ 138 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ 127 ਅਤੇ ਧਾਰਾ (e), (h) ਅਤੇ (i)। ਇਹ ਨੀਤੀ ਏਰੀਆ ਪਾਰਕਿੰਗ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ 4 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੀਤੀ ਦੀ ਇੱਕ ਦਿਲਕਸ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਤਰਜੀਹ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ/ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਤਰਜੀਹ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਦੂਜੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ; ਤੀਸਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ, ਚੌਥੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਾਹਜ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ - ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਚੁੱਕਣਾ ਅਤੇ ਛੱਡਣਾ; ਫਿਰ ਨਿੱਜੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕਿੰਗ ਆਉਂਦੀ ਹੈ; ਛੋਟੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ; ਆਨ-ਸਟ੍ਰੀਟ ਪਾਰਕਿੰਗ; ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰਾਤੋ-ਰਾਤ ਪਾਰਕਿੰਗ ਆਦਿ। ਇਸ ਨੀਤੀ ਦਾ ਇਕ ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਪਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸ ਆਦਿ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਰ ਨਿਯਮ ਹਨ।

18. ਨੀਤੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 11 ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਗਲੀਆਂ ਅਤੇ ਗਲੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:-

"11. ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਗਲੀਆਂ ਅਤੇ ਗਲੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ -

(1) ਨਾਗਰਿਕ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਏਰੀਆ ਪਾਰਕਿੰਗ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ, ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ, ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ। ਅਜਿਹੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਯੋਜਨਾ ਨਿਵਾਸੀਆਂ/ਨਿਵਾਸੀ ਭਲਾਈ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਬਣਾਈ ਜਾਵੇਗੀ।

(2) ਨਾਗਰਿਕ ਏਜੰਸੀਆਂ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਲੋਨੀਆਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਮਨੋਨੀਤ ਹਰੇ ਖੇਤਰਾਂ/ਪਾਰਕਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਵਜੋਂ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਗੀਆਂ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਨਿਯਮਤ ਸ਼ਟਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਲਈ ਖਰਚੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

(3) ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਕਲੋਨੀਆਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖਾਲੀ ਪਏ ਪਲਾਟਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਹਨਾਂ ਪਲਾਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਵਜੋਂ

ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਖਾਲੀ ਪਲਾਟ ਨੂੰ ਇਮਾਰਤੀ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਮਲਟੀ-ਲੈਵਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਪਲਾਟਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਾਗਰਿਕ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਢੁਕਵੇਂ ਟੈਕਸ ਉਪਾਅ ਅਪਣਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(4) ਫੁੱਟਪਾਥਾਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਖਤ ਮਨਾਹੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਨਾਗਰਿਕ ਏਜੰਸੀਆਂ ਅਜਿਹੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਟੋਅ ਕਰਨਗੀਆਂ।

(5) ਸਾਰੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਂਬੂਲੈਂਸਾਂ, ਫਾਇਰ ਟੈਂਡਰਾਂ, ਪੁਲਿਸ ਵਾਹਨਾਂ, ਆਦਿ ਦੀ ਨਿਰਵਿਘਨ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਲੇਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲੇਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।"

ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨੀਤੀ ਏਰੀਆ ਪਾਰਕਿੰਗ ਯੋਜਨਾਵਾਂ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਜਾਂ ਆਰਡਬਲਯੂਏ ਦੇ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਇਹਨਾਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਨੀਤੀ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਟਾਂ ਵਜੋਂ ਕਲੋਨੀਆਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਮਨੋਨੀਤ ਹਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਅਤੇ ਪਾਰਕਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਖਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ। ਇਸ ਨੀਤੀ ਦਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਟਲ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਸ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਲੈ ਜਾਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਉਸਦਾ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਹੂਲਤ ਗੈਰ-ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਤ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਜਾਂ ਬੈਟਰੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ, ਗੋਲਫ-ਕਾਰਟ ਆਦਿ ਦੁਆਰਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

19. ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਦੋ ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ ਵੀ ਹਨ। ਫੁੱਟਪਾਥਾਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਖ਼ਤ ਮਨਾਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਫੁੱਟਪਾਥ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਹਨ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਘਰ ਕਈ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਫੁੱਟਪਾਥਾਂ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਗੀਚੀ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਗਾਰਡ ਦੇ ਕੈਬਿਨ ਬਣਾਉਣਾ ਆਦਿ, ਇਹ ਸਭ ਜਨਤਕ ਜਗ੍ਹਾ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਰੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗਾਰਡ ਕੈਬਿਨ ਪਲਾਟ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਨਾ ਕਿ ਫੁੱਟਪਾਥਾਂ 'ਤੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਲੋਨੀ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਚੱਲਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਖ਼ਿਲਾਫ਼ ਸਖ਼ਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੋਂ ਕਬਜ਼ੇ ਹਟਾਏ ਜਾਣ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਮਕਾਨ ਮਾਲਕ ਕਬਜ਼ੇ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਤੱਕ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਪਾਣੀ, ਬਿਜਲੀ, ਸੀਵਰੇਜ ਆਦਿ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

20. ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨੀਤੀ ਇਹ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਐਂਬੂਲੈਂਸਾਂ, ਫਾਇਰ ਟੈਂਡਰਾਂ, ਪੁਲਿਸ ਵਾਹਨਾਂ ਆਦਿ ਵਰਗੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਨਿਰਵਿਘਨ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਲੇਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ ਡਾਕਟਰੀ ਐਮਰਜੈਂਸੀ, ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਆਦਿ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਵੀ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਵਿਵਸਥਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਅੱਗੇ ਵਧ ਸਕਣ। ਇਹ ਲੇਨ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਲੇਨ ਨੂੰ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਪੀਲੇ ਫਲੋਰੋਸੈਂਟ ਪੇਂਟ ਜਾਂ ਸਟ੍ਰਿਪਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਸ਼ਾਨਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਦੋ ਪੀਲੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਇੰਚ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਹ ਲੰਬਕਾਰੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਰੋਕੇਗਾ ਅਤੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰੇਗਾ।

21. EPCA ਨੇ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ-III ਲਈ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਪਰ ਮਾਮੂਲੀ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਵਾਲੀ ਉਹੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੂਜੀਆਂ ਦੋ ਕਲੋਨੀਆਂ ਲਈ ਵੀ ਵਰਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਰਾਏ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰੇ ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 3 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ EPCA ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਦਾਲਤ ਦੋਵਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ। ਕਮੀਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਲਾਭ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਹੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਉਕਤ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹਾਂਗੇ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚੋਂ ਜੋ ਅਸੀਂ ਉੱਪਰ ਕੱਢਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੀਤੀ ਦੇ ਖਰੜੇ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

22. ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ-III ਵਿੱਚ 3510 ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਮੰਗ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੀਮਾਬੱਧ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ 1830 ਕਾਰਾਂ ਹੀ ਰੱਖ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਮਤਲਬ 1680 ਕਾਰਾਂ ਦਾ ਗੈਪ ਹੈ। EPCA ਨੇ ਉਪਲਬਧ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਹਸਪਤਾਲਾਂ ਅਤੇ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਾਂਝੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਰਾਹੀਂ ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਵਿਕਲਪਿਕ ਥਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਹਸਪਤਾਲਾਂ, ਸਕੂਲਾਂ ਆਦਿ ਵਰਗੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮਕਾਜੀ ਸਮਾਂ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਥਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਪੇਸ ਨੂੰ ਸਾਂਝਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ।

23. ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਡਿਊਲਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਰਵਾਇਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਟੁਕੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਨਿਸ਼ਾਨਦੇਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਕਾਫੀ ਇਲਾਕਾ ਛੱਡਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪਾਰਕਿੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮਹਿੰਗਾ ਪਰ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੁਸ਼ਲ ਤਰੀਕਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੱਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਇੰਨੀ ਗੰਭੀਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੇਕਰ EPCA ਦੁਆਰਾ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਖੁੱਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਰਵਾਇਤੀ ਢੰਗ ਹੱਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ.

24. ਦੂਜੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਹੁ-ਪੱਧਰੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨਦੋਜ਼ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੋਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜ਼ਮੀਨਦੋਜ਼ ਪਾਰਕਿੰਗ ਭਾਵੇਂ ਉਸਾਰੀ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਮਹਿੰਗੀ ਹੈ, ਪਰ ਕਈ ਵਾਰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬਿਹਤਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਕਲੋਨੀਆਂ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਾਰਕ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਇਹ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਭੂਮੀਗਤ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ 2 ਤੋਂ 3 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਪੱਧਰ ਹਨ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਓਵਰ-ਗਰਾਊਂਡ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਇਹ ਜ਼ਮੀਨਦੋਜ਼ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨਾਲੋਂ ਸਸਤੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਫ਼ਰਸ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਬਿਲਡਿੰਗ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਾ ਕਰੇ ਅਤੇ ਮਲਟੀਲੇਵਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਅੱਖਾਂ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਨਾ ਬਣ ਜਾਵੇ। ਬਹੁ-ਪੱਧਰੀ ਅਤੇ ਭੂਮੀਗਤ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਇਹ ਹੈ ਕਿ, ਭਾਵੇਂ ਪੱਧਰ ਵਧਣ ਕਾਰਨ ਇੱਕੋ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਕਾਰਾਂ ਪਾਰਕ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਲਈ ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਥਾਂ ਬਰਬਾਦ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਪਿਰਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਉਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਰੀਕਾ ਹੈ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਢਾਂਚਾ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਗੋਲਾਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਕੇਂਦਰਿਤ ਚੱਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

25. ਜੇਕਰ ਇਹਨਾਂ ਬਹੁ-ਪੱਧਰੀ ਅਤੇ ਸਪਾਈਰਲ ਪਾਰਕਿੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਖੇਤਰ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵੱਡੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਆਟੋਮੇਸ਼ਨ ਸਪਿਰਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਸਿਰਫ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦਾ ਕੇਂਦਰੀ ਹੱਬ ਆਟੋਮੇਟਿਡ ਲਿਫਟਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਦੋ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਥਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ।

26. ਖੁੱਲੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਜਾਂ ਬਹੁ-ਪੱਧਰੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਆਟੋਮੇਟਿਡ ਮਲਟੀ-ਲੈਵਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਆਟੋਮੇਟਿਡ ਸਪਾਈਰਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਹਸਪਤਾਲਾਂ, ਅਦਾਲਤਾਂ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬਾਂ ਆਦਿ ਵਰਗੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਮੰਗ ਹੈ। ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।

27. ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਸਟੈਕ ਪਾਰਕਿੰਗ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਸਥਾਈ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਫਰੇਮ-ਢਾਂਚਾ ਉੱਚਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਉਚਾਈ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, 2 ਜਾਂ 3 ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਵੈਚਲਿਤ ਲਿਫਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਉੱਪਰ ਪਾਰਕ ਜਾਂ 'ਸਟੈਕਡ' ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਅਤੇ ਬਾਜ਼ਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਘੱਟ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਵਿਕਲਪਕ ਬਹੁ-ਪੱਧਰੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ।

28. ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਹੂਲਤਾਂ ਇੱਕ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਖੜ੍ਹੇ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਾਂਭਣ ਲਈ ਸਸਤੇ ਨਹੀਂ ਹਨ. ਇਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਵਿੱਤ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਰਾਜ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਉਹ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪਭੋਗਤਾ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਗੱਲ ਪੱਕੀ ਹੈ। ਇਹ ਰਾਜ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੇ ਕਿ ਸੜਕਾਂ ਖਾਲੀ ਅਤੇ ਸਾਫ਼ ਹੋਣ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣ ਅਤੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ, ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ, ਸੰਸਥਾਗਤ ਖੇਤਰ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬਾਂ ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਲਈ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ।

29. ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਆਧੁਨਿਕ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਦੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਲਈ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰੇਡੀਓ ਫ੍ਰੀਕੁਐਂਸੀ ਆਈਡੈਂਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ (RFID) ਟੈਗ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਬਾਂ, ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨਾਲ. ਖੇਤਰ. ਪਾਰਕਿੰਗ ਖਰਚੇ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ ਤਾਂ ਆਰਐਫਆਈਡੀ ਟੈਗਸ ਦੁਆਰਾ ਪਾਰਕਿੰਗ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮਨੁੱਖੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਅਤੇ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਨੂੰ ਘਟਾਏਗਾ। ਇੱਕ RFID ਟੈਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਟੋਲ ਬੈਰੀਅਰਾਂ ਆਦਿ 'ਤੇ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਖਰਚੇ ਦੇਣੇ ਪੈਂਦੇ ਹਨ। RFID ਟੈਗਸ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਥੇ ਕੋਈ ਮਨੁੱਖੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਟੋਲ ਪਲਾਜ਼ਿਆਂ 'ਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਕੁੱਟਮਾਰ ਦੀਆਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਖ਼ਬਰਾਂ ਆਉਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ. ਜਿਹੜੇ ਵਾਹਨ ਅਜਿਹੇ ਟੋਲ ਚਾਰਜ ਆਦਿ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਆਰਐਫਆਈਡੀ ਟੈਗਸ

ਨੂੰ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਗ ਪਛਾਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਵਾਹਨ ਬਿਨਾਂ ਫੀਸ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਟੋਲ ਪਲਾਜ਼ਿਆਂ ਤੋਂ ਲੰਘ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਛੋਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵੱਖਰੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

30. ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਹੂਲਤ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ 100 ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਾਰਾਂ ਪਾਰਕ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਖਾਲੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਵਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਛਾਣੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਸਥਾਗਤ/ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਬਾਹਰ ਸੰਕੇਤਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਏਗੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਖਾਲੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਕਿਹੜੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼/ਰੂਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਨਾ ਸਿਰਫ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਹੋਰ ਕੁਸ਼ਲ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ ਸਗੋਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦੇ ਬਾਹਰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਨੂੰ ਵੀ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇਗਾ।

31. EPCA ਦਾ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਅਪ੍ਰੈਲ, 2018 ਤੋਂ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਉਮੀਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ EPCA ਸਾਨੂੰ 30.12.2019 ਤੱਕ ਲਾਜਪਤ ਨਗਰ ਵਿੱਚ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕੰਮ ਦੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ EPCA ਨੂੰ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਨਗਰ ਅਤੇ ਕਮਲਾ ਨਗਰ ਲਈ ਦੋ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਅਜਿਹੇ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਉੱਥੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਅਜਿਹੇ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 30.12.2019 ਤੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। 32.

ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ:-

1. ਅਸੀਂ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਉੱਤਰੀ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਦੱਖਣੀ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਪੂਰਬੀ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਛਾਉਣੀ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਫੁੱਟਪਾਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਤੋਂ ਸਾਫ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਫੁੱਟਪਾਥ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੇ ਫੁੱਟਪਾਥਾਂ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਹਟਾਉਣ ਲਈ 15 ਦਿਨਾਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਸਬੰਧਤ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ/ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਹਟਾਉਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਹਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਜ਼ਮੀਨੀ ਮਾਲੀਆ ਦੇ ਬਕਾਏ। ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਬਾਰਾ ਕਬਜੇ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਮਿਉਂਸਪਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

2. ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਮੇਨਟੇਨੈਂਸ ਐਂਡ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਆਫ ਪਾਰਕਿੰਗ ਪਲੇਸ ਰੂਲਜ਼ 2019 ਦੇ ਡਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਨਾ ਕਿ 30.09.2019 ਤੋਂ ਬਾਅਦ। 04.10.2019 ਨੂੰ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਸੂਚੀ।

3. ਇੱਕ ਵਾਰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੂਚਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤਾਂ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਅੱਖਰ ਅਤੇ ਭਾਵਨਾ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

4. ਸਰਕਾਰ NCT ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਗਲੇ 25 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਉਚਿਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਹੂਲਤਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹਨ।

5. ਅਸੀਂ EPCA ਅਤੇ ਮਿਉਂਸਪਲ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਹ ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਵਿਵਹਾਰਕਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਕੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ।

6. ਸਰਕਾਰ ਦਿੱਲੀ ਦੇ NCT, ਮਿਉਂਸਪਲ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ EPCA ਨੂੰ RIFD ਟੈਗਸ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ, ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਆਦਿ ਤੱਕ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਕਨੈਕਟੀਵਿਟੀ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਹਾਰਕਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। 30.09.2019 ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਮਲਾ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 04.10.2019 ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

7. ਪਾਇਲਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਗਲੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

33. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ 13.01.2020 ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰੋ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



Tarun Mehra

Advocate