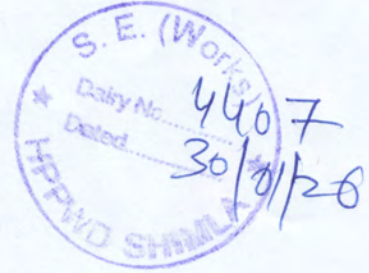


Superintending Engineer (Works).....
Superintendent (Works).....
30/01/26 30/01/2026

No. PWD-B-F0(5)/1/2024-215075
Government of Himachal Pradesh
Public Works Department



From

The Principal Secretary (PW) to the
Government of Himachal Pradesh

To

1. The District Collector,
Distt. Shimla(HP)
2. The Sub-Divisional Magistrate, Shimla(Urban),
Distt. Shimla(HP)

Dated Shimla- 171002, .01.2026

Subject:

Regarding acquisition of land for widening/improvement of MDR-66(cart Road from Tutikandi to Sanjauli via Chotta Shimla) and MDR-67 (Victory to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar road) at Various Bottleneck points and acquisition of private land/shops in revenue village Chotta Shimla-Khas near Tibetan School for construction of pedestrian path, Shimla, Himachal Pradesh.

Sir/Madam,

I am directed to sent herewith a copy of Social Impact Assessment report and Appraisal of Social Impact Assessment(SIA) report by the "Expert Group" (both in Hindi & English version) through e-mail on the subject cited matter for publication in affected area(s) as required under Section-6 of Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013 read with Rule 10 of Rule ibid and Section7(6) of the said Act read with Rule-11(2) of Rule ibid.

Yours faithfully,

(Hem Raj Sharma)

Under Secretary (PW) to the
Government of Himachal Pradesh

Endst. No. as above. Dated: Shimla the 20.01.2026

Copy to the Engineer-in-Chief, HPPWD, Nigam Vihar, Shimla-02 alongwith a copy of SIA report and Appraisal of SIA report (through e-mail) for uploading same on the department website.

Under Secretary (PW) to the
Government of Himachal Pradesh

SOCIAL IMPACT ASSESSMENT STUDY
FOR PROPOSED LAND ACQUISITION
FOR WIDENING/IMPROVEMENT OF
MDR-66 (CART ROAD TUTIKANDI TO
SANJAULI VIA CHHOTA SHIMLA),
MDR- 67 (VICTORY TUNNEL TO
SANJAULI VIA LAKKAR BAZAR), AND
NEAR TIBETAN SCHOOL FOR
CONSTRUCTION OF PEDESTRIAN
PATH, DISTT. SHIMLA H.P.

Himachal Pradesh Right to Fair Compensation and
Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation, and
Resettlement (Social Impact Assessment and Consent)
Rules, 2015 (HPRTFCTLARR Rules 2015)

Final Report

Prepared By:
PLAN Foundation Shimla, H.P.

Submitted to:
Social Impact Assessment Unit (SIAU),
Fairlawn Shimla, H.P.

Contents

<i>Glossary.....</i>	<i>VII</i>
<i>List of Abbreviation.....</i>	<i>XI</i>
<i>Executive Summary.....</i>	<i>XII</i>
1 Detailed Project Description	1
1.1 Project Background	1
1.1.1 Shimla City: An Overview	2
1.1.2 Administrative Division of Shimla Municipal Corporation	3
1.1.3 Urbanization Challenges in Shimla.....	5
1.1.4 Tourism	5
1.1.5 Traffic and Road Infrastructure in Shimla	7
1.1.6 Structure of the Report.....	10
1.2 Inter-State/International Aspects	11
1.2.1 Developers Background	12
1.3 Project Rationale and Public Purpose	12
1.4 Project Details	14
1.4.1 Project Size.....	15
1.4.2 Location	15
1.4.3 Capacity and Output	16
1.4.4 Project Cost and Risks	16
1.5 Examination of Alternatives	17
1.6 Phases of Project Construction	17
1.7 Core Design Features, Size and Types of Facilities	17
1.8 Workforce Requirements	31
1.9 Details of Environmental Impact Assessment and Technical Feasibility Report	31
1.10 Applicable Legislations and Policies	31
1.10.1 Preparation of Social Impact Assessment Study	31
1.10.2 Process of Land Acquisition.....	32
1.10.3 The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013.....	33
1.10.4 HP RTFCTLARR Rules 2015	34
2 Team composition, Approach, Methodology and Schedule of the Social Impact Assessment.....	37
2.1 Team Details	37
2.2 Description and Rationale for the Methodology and Tools Used	37
2.2.1 Aim.....	39
2.2.2 Objective.....	39
2.2.3 Approach and Methodology	39
2.2.4 Rationale for the Methodology.....	41
2.3 Tools to Collect Information for the Social Impact Assessment	42
2.4 Sampling Methodology.....	44
2.5 Overview of Information and Data Sources Used.....	44

2.6	Schedule of consultations with key stakeholders and brief description of public hearings conducted.....	46
3.	<i>Land Assessment</i>	<i>56</i>
3.1	Information from the Land Inventories and Primary Sources	56
3.2	Entire Area of Impact Under the Influence of the Project.....	57
3.3	Scope of acquisition:	58
3.4	Total land requirement for the project	58
3.4.1	Present use of any public, unutilized land in the vicinity of area.....	58
3.5	Land Already Purchased, Alienated, Leased/ Acquired, and Intended Use for Each Plot of Land Required for The Project.....	59
3.6	Quantity and Location of Land Proposed to be Acquired for the Project	60
3.7	Nature, Present Use and Classification of Land	60
3.8	Size of Holdings, Ownership Patterns	85
3.9	Land Distribution and Number of Residential House Being Acquired	85
3.10	Land Prices and Recent Changes in Ownership and Transfers	86
4.	<i>Estimation and Enumeration of Affected Families and Assets</i>	<i>87</i>
4.1	Directly Affected Persons	87
4.1.1	Tenants/Occupiers	87
4.1.2	Dependence of Land for Livelihood	88
4.1.3	Schedule Tribes and Traditional Forest Dwellers.....	88
4.1.4	Dependence of Common Property Resources	88
4.1.5	Land Assigned by the State Government.....	88
5.	<i>Socio-Economic and Cultural profile.....</i>	<i>89</i>
5.1	Demographic Profile of the Project Affected Peoples in Project Area	89
5.2	Literacy Status of PAFs.....	90
5.3	Income and Poverty Levels	91
5.4	Vulnerable Group	92
5.5	Kinship Patterns	92
5.6	Administrative, Political, Cultural, and Civil Society Organizations	93
5.7	Regional Dynamics and Historical Change Processes.....	94
5.8	Quality of the Living Environment	95
6.	<i>Social Impacts</i>	<i>96</i>
6.1	Framework and Approach to Identifying Impacts	96
6.2	Description of Impacts at Various Stages of the Project	98
6.3	Impacts as Perceived by the PAPs.....	101
6.4	Awareness about the MDR Project	101
6.5	Consent for the Project.....	101
6.6	Compensation Preferences	101

7.	<i>Analysis of Costs and Benefits and Recommendations on Acquisition</i>	<i>102</i>
7.1	Assessment of Public Purpose	102
7.2	Less Displacing Alternatives & Minimum Land Requirement	103
7.3	Nature and Intensity of Social Impacts.....	104
7.4	Viability of the Suggested Mitigation Measures	105
7.4.1	Final Recommendation	106
8.	<i>Social Impact Management Plan</i>	<i>108</i>
8.1	Approach to mitigation.....	108
8.2	Measures to Avoid, Mitigate and Compensate Impacts	108
8.3	Measures included in R&R and compensation as per Act 2013	109
8.3.1	Outlay for SIMP Implementation	111
9.	<i>Reference:</i>	<i>115</i>
10.	<i>Annexures</i>	<i>117</i>

List of Figures

Figure 1-1: Geographic map of Himachal Pradesh and Project area map outlines	1
Figure 1-2: Tourist statistics in Shimla, Himachal Pradesh.....	7
Figure 1-3: Road Network Plan for Shimla Adopted from Comprehensive Mobility Plan for Shimla	7
Figure 1-4 : Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 1.....	18
Figure 1-5: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 2.....	19
Figure 1-6: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 3.....	20
Figure 1-7: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 4.....	21
Figure 1-8 : Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 5.....	22
Figure 1-9: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 6.....	23
Figure 1-10: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 7.....	24
Figure 1-11: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 8.....	25
Figure 1-12: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 9.....	26
Figure 1-13: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 10.....	27
Figure 1-14: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 11.....	28
Figure 1-15: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 12.....	29
Figure 1-16: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 13.....	30
Figure 2-1: Flow chart for Conducting Social Impact Assessment (SIA) in Land Acquisition for the Widening of MDR 66 and MDR 67, District Shimla, Himachal Pradesh	40
Figure 4-1: Ownership status of PAPs in Shimla for the MDR 66 & 67 and Chotta Shimla Pedestrian Path Project	87
Figure 5-1: Education Status among PAF in Shimla (%).....	90
Figure 5-2: Income Distribution of Affected Households	92

List of Tables

Table 1-1: Population Growth in Shimla, Himachal Pradesh.....	3
Table 1-2: Details of wards in Municipal Corporation Shimla.....	4
Table 1-3 Characteristics of road network in Shimla city	8
Table 1-4 Project details of the MDR 66 & MDR- 67 in Shimla, Himachal Pradesh.....	14
Table 3-1: Total Land and Khasra number proposed to be acquired for project MDR-66 & 67 in Shimla, Himachal Pradesh.....	56
Table 3-2: Total Land Proposed to be Acquired for the Construction of a Pedestrian Path Near Tibetan School in Chotta Shimla, Himachal Pradesh	57
Table 3-3: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Choura Maidan, Shimla, Himachal Pradesh	61
Table 3-4: Khasra wise Classification of Land in Krishna Nagar Ward, Shimla, Himachal Pradesh.....	62
Table 3-5: Khasra wise Classification of Land in Bazar Ward Chotta Shimla, Shimla, Himachal Pradesh	68
Table 3-6: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Bemloe, Shimla, Himachal Pradesh.....	70
Table 3-7: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Chotta Shimla, Himachal Pradesh.....	70
Table 3-8: : Khasra wise Classification of Land in Mohal Upper Kaithu, Himachal Pradesh	71
Table 3-9: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Tara Hall, Shimla, Himachal Pradesh.....	73
Table 3-10: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Kalibari, Shimla, Himachal Pradesh.....	77
Table 3-11: Khasra wise Classification of Land in Up -Mohal Bazar Ward Lakkar Bazar, Shimla, Himachal Pradesh	78
Table 3-12: Khasra wise Classification of Land in Up- Mohal Shankli, Shimla, Himachal Pradesh.....	80
Table 3-13: Khasra wise Classification of Land in Mohal Sanjauli Chowk, Shimla, Himachal Pradesh.....	81
Table 3-14: Khasra wise Classification of Land in Up- Mohal US Club, Shimla, Himachal Pradesh.....	83
Table 3-15: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Chotta Shimla, Himachal Pradesh.....	83
Table 3-16: Overview of Residential and Commercial Structures Affected by Land Acquisition under project MDR 66 & 67 in Shimla, Himachal Pradesh.....	85
Table 5-1: Demographic profile of the people directly affected by the project.....	89
Table 6-1: Description of Social Impacts at Various Stages of Project Cycle	100
Table 7-1: Nature and Intensity of Impacts	104
Table 8-1: Impacts identified and corresponding mitigation measures	109
Table 8-2: Entitlement Matrix	112

Glossary

- **Act** means: The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013(30 of 2013).
- **Affected Area** means such area as may be notified by the appropriate government for the purposes of land acquisition.
- **Affected Family includes:**
 - I. A family whose land or other immovable property has been acquired.
 - II. A family which does not own any land but member(s) of such family may be agricultural labourers, tenants including any form of tenancy or holding of usufruct right, share-croppers or artisans or who may be working in the affected area, for three years, prior to acquisition of the land, whose primary source of livelihood stand affected by the acquisition of land.
 - III. The scheduled tribes and other traditional forest dwellers who have lost any of their forest rights recognized under the Scheduled Tribes and Other Traditional Forest Dwellers (Recognition of Forest Rights) Act, 2006 (2 of 2007) due to the acquisition of land.
 - IV. Family whose primary source of livelihood for three years prior to the acquisition of the land is dependent on forests or water bodies and includes gatherers of forest produce, hunters, fisher folk and boatmen and such livelihoods are affected due to acquisition of land.
 - V. A member of the family who has been assigned land by the State Government or the Central Government under any of its schemes and such land is under acquisition.
 - VI. A family residing on any land in the urban areas for preceding three years or more prior to the acquisition of the land or whose primary source of livelihood for three years prior to the acquisition of the land is affected by the acquisition of such land.

- **Agricultural Land** means land used for the purpose of:
 - I. Agriculture or horticulture.
 - II. Dairy farming, poultry farming, pisciculture, sericulture, seed farming breeding of livestock or nursery growing medicinal herbs.
 - III. Raising of crops, trees, grass or garden produce; and
 - IV. Land used for the grazing of cattle.
- **Below poverty line or BPL Family** refers to families falling below the poverty line as defined by the Planning Commission of India, from time to time, as well as those included in the BPL list of Himachal Pradesh.
- **Central Government** refers to Government of India.
- **Compensation** refers to the amount to be paid as compensation under various provisions of the Act 2013, for private property, structures and other assets acquired for the project, including rehabilitation and resettlement entitlements.
- **Family** includes a person, his or her spouse, minor children, minor brothers and minor sisters dependent on him: Provided that widows, divorcees and women deserted by families shall be considered as separate families.
- **Land** includes benefits to arise out of land, and things attached to the earth or permanently fastened to anything attached to the earth.
- **Land acquisition** means acquisition of land under The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013.
- **Landless** means such person or class of persons who may be: Considered or specified as such under any state law for the time being in force; or In a case of landless not being specified under clause (i), as may be specified by the appropriate Government;
- **Land owner** includes any person-
 - I. Whose name is recorded as the owner of the land or building or part thereof, in the records of the authority concerned; or

- II. Any person who is granted forest rights under the Scheduled Tribes and other Traditional Forest Dwellers (Recognition of Forest Rights) Act, 2006 (2 of 2007) or under any other law for the time being in force; or
 - III. Who is entitled to be granted Patta rights on the land under any law of the State including assigned lands; or
 - IV. Any person who has been declared as such by an order of the court or authority;
- **Market value** means the value of land determined in accordance with Section 26 of the Act 2013.
 - **Notification** means a notification published in the Gazette of India or, as the case may be, the Gazette of a state and the expression “notify” shall be construed accordingly.
 - **Public purpose** means the activities specified under sub-section (1) of Section 2 of the Act 2013.
 - **Rehabilitation and Resettlement (R & R) means** carrying out rehabilitation and resettlement as per RFCTLARR Act 2013.
 - **Scheduled Areas** means the scheduled areas as defined in section 2 of the provisions of the Panchayats (Extension to the Scheduled Areas) Act, 1996 (40 of 1996).
 - **Social Impact Assessment** means an assessment made under subsection (1) of Section 4 of the Act.
 - **Social Impact Management Plan** means the plan prepared as part of Social Impact Assessment Process under sub-section (1) of Section 4 of the Act.
 - **State Government or “Government”** means the Government of Himachal Pradesh
 - **Tenants** are those persons having Bonafide tenancy agreements for three years prior to the acquisition of the land, with a property owner with clear property titles, to occupy a structure or land for residence, business or other purposes.

- **Vulnerable groups** include persons such as differently abled, widows, and women headed household, persons above sixty years of age, Scheduled Caste and Scheduled Tribes and other groups as may be specified by the State Government.
- **Women Headed Household** means a family headed by a woman and does not have a male earning member. This woman may be a widow, separated or deserted woman.

List of Abbreviation

CBA	Cost Benefit Analysis
HPRTFCTLARR	Himachal Pradesh Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation, and Resettlement Act
HPPWD	Himachal Pradesh Public Works Department
MDR	Major District Road
PAF	Project Affected Families
PAP	Project Affected People
PPP	Public – Private Partnership
RTFCTLARR	Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation, and Resettlement Act, 2013
R&R	Rehabilitation & Resettlement
SADA	Special Area Development Authority
SIA	Social Impact Assessment Authority
SIMP	Social Impact Management Plan

Executive Summary

Introduction

The widening and improvement of Major District Roads (MDR) 66 and 67 in Shimla, Himachal Pradesh, is a crucial project aimed at addressing the growing traffic congestion and enhancing transportation efficiency. These roads are essential to the city's infrastructure, serving as key routes for residents, tourists, and businesses. Shimla city's rapid growth has led to increased pressure on its existing road networks, which has originally designed for a smaller population and less vehicular traffic. The project includes the widening of road sections from Tuti - Kandi bifurcation to Sanjauli via Chotta Shimla, and from Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar road at various bottleneck points, along with the construction of a pedestrian path near the Tibetan School along the Chotta Shimla to Kasumpti road for pedestrian safety.

Project and public purpose

The road network in Shimla, capital of Himachal Pradesh, faces significant challenges due to the city's rapid growth in population and vehicle traffic. Originally designed to serve a smaller demography, the available road infrastructure now struggles to accommodate the increased vehicular demand, leading to chronic congestion and safety concerns, particularly during peak hours and tourist seasons. This congestion impacts daily life, hinders economic activities, and strains emergency services.

To address these issues, the Himachal Pradesh State Government has proposed a major road improvement project focusing on MDR 66 and 67. The project aims to widen and enhance key road sections, specifically targeting routes from Tuti Kandi bifurcation to Sanjauli via Chotta Shimla and Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar. Additionally, construction of a pedestrian path near Tibetan school, on Chotta Shimla- Kasumpti road is also proposed. The primary objectives of this initiative are to alleviate traffic congestion, improve road safety, and enhance overall transportation efficiency. It can further be stated that a public purpose will be certainly served by acquiring the private land and thereby, completing the construction of the project. If the project is completed, it will improve connectivity and provide smooth, fast and safe commuting and transportation services to the commuters.

During the sample survey, 95% people said that they have objection over the proposed acquisition, 3% on the other hand expressed their willingness to the proposed acquisition of the land and remaining 2% were not sure about it.

In line with Section 2, Sub-section 1(b) of the Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement (RTFCTLARR) Act, 2013, which classifies such infrastructure projects under public purpose, the road widening initiative is justified.

Location

The project is located around the Shimla city, focusing on key road sections of MDR 66 and MDR 67, that include route from Tutikandi bifurcation to Sanjauli and Dhalli, passing through both Lakkar Bazar junction and the Chotta Shimla side and These routes are vital for improving urban mobility and connectivity within the city. Additionally, the project also includes the construction of pedestrian path near Tibetan school on Chotta Shimla-Kusumpti road aiming to improve accessibility and safety of pedestrian in this area.

Size and Attribute of Land Acquisition

The project will require the acquisition of 20,868-58 sqm/dec-mtr of land across 12 villages/mohal and 378 khasra nos. The details are given in the table below:

Total Land to be acquired for project MDR-66 & 67 in Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/Up-Mohal	Total Kita	Area Sqm/dec-mtr
1.	Shimla	Shimla (Urban)	Up-Mohal Chhora Maidan	15	2133-62
2.			Krishna Nagar	94	3368-70
3.			Bazar Ward Chotta Shimla	30 (Salam 15 batta 15)	477-50
4.			Up-Mohal Bemloe	3	455-58

5.			Up-Mohal Chotta Shimla Khas	9	303-11
6.			Mohal Upper Kaithu	47 (Salam 21 Batta 26)	2585-25
7.			Up-Mohal Tara Hall	76 (Saalam 51Batta 25)	4775-91
8.			Up-Mohal Kali Bari	16	2446-52
9.			Up Muhal Ward Lakkar Bazar	31 (Salaam 17Batta 14)	1274-26
10.			Up-Mohal Shankli	24 (Saalam 8 Batta 16)	1720-07
11.			Muhal Sanjauli Chowk	24 (Saalam 14 Batta 9)	495-07
12.			Up-Muhal US CLub	10	780-84
13.			Up-Mohal Chotta Shimla	2	12-60

Alternative Considered

As the proposal is for the widening of the existing road width for easing the smooth flow of traffic and to facilitate the ease of living of the residents of Shimla town. The land acquisition is intended specifically to widen MDR 66 and 67. These roads need widening/expansion to meet necessary transportation, safety, & infrastructure demands, and this expansion can only happen on or adjacent to the existing roads. Since these roads have a fixed route, any land required for widening must be located directly along these road routes.

Given that the project must be carried out along & adjoining MDR 66 and 67, and no alternative public land is available in the vicinity, the acquisition of the specified land becomes essential.

It rules out the possibility of considering other public lands, even if such lands existed elsewhere, as they would not be on or near the road itself. Furthermore, the construction of the pedestrian path in Chotta Shimla is integral to the project for improving road safety and pedestrian accessibility, thus reinforcing the need for land acquisition along the current routes. As such there is no alternative available and has not been given.

Social Impacts

Acquisition of land for the proposed project will have a direct and indirect bearing on the livelihoods, employment, income, economic activities, health, well-being and quality of life of the community, socio-cultural systems and environment.

Based on the project particular and existing social conditions the potential positive and negative impacts have been assessed. The project will have both positive and negative impacts on the PAFs, local population and on environment. On one hand, it will lead to the improving city's connectivity, enhancing access to other parts of the city, reducing travel time and contributing to better infrastructure. The PAFs will lose their ancestral property and business, thereby losing their present livelihood activities and living conditions. The loss of individual and community assets such as stairs, connecting paths, community water resources, vegetation etc. will definitely lead to impacting their present socio economic environment.

About 122 different types of structures i.e. residential/commercial building housing different types of shops are proposed to be acquired for widening as well as building road infrastructure. Beside this, the already existing public paths/stairs, 39 electricity supply line poles, sewerage lines, drinking water supply line will also be affected by the proposed acquisition.

The land/buildings belonging the different departments of the HP government and Waqf board is also proposed to be acquired for widening of the MDR 66 & 67 and construction of pedestrian path near Tibetan school Chotta Shimla.

Mitigation Measures

The proposed road widening of MDR 66 and MDR 67 that include route from Tutikandi bifurcation to Sanjauli and Dhalli, passing through both Lakkar Bazar junction and the Chotta Shimla side and construction of pedestrian path near Tibetan school Chotta Shimla requires acquisition of adjoining land. This acquisition of land for the project shall displace people from their present place affecting their livelihood base and business base. The detailed Social Impact

Management Plan (SIMP) has been proposed to mitigate magnitude of Social, economic, environmental and other significant negative impacts. The social impact assessment (SIA) study is based on the principle that the population affected by the project will be assisted in re-establishing their residential and commercial entities. It also provides rehabilitation and resettlement packages for the project affected families due to the proposed land/buildings acquisition. The detailed SIMP is discussed later in the report.

Assessment of Social Cost and Benefit

The government is aware of the concerns of the PAFs and is committed to providing appropriate rehabilitation and resettlement packages to the PAPs, including financial compensation and alternative housing or commercial spaces, these measures are often seen as inadequate by the affected parties. There is a common perception among PAPs that the compensation provided may not reflect the true market value of their properties or adequately compensate for the long-term disruption to their lives and livelihoods. Tenants, in particular, are concerned that their rights as occupants will not be protected, leaving them displaced without any form of compensation or affordable alternatives.

Most of the Project-Affected Persons (PAPs) are not in favor of the proposed land acquisition for the widening of roads MDR 66 and MDR 67 due to the significant impacts it will have on their land, properties, and established businesses. Many of these individuals and families have owned the land and properties for generations, and the thought of losing their ancestral homes, livelihoods, and established businesses is deeply distressing to them.

However, despite these concerns, the government perspective is that the project is essential for the broader welfare of Shimla city and its residents. The rapid growth of the city and the increasing volume of traffic have led to severe congestion on MDR 66 and MDR 67, which are vital roadways for the town. The current road conditions are not sufficient to handle the increasing vehicular traffic, leading to frequent traffic jams, delays, and in some cases, accidents.

From the government's perspective, the smooth flow of traffic through these major district roads is crucial for the development of the city and the overall well-being of its residents. As Shimla continues to expand as a key economic, administrative, and tourism hub, the infrastructure needs to be upgraded to meet these demands. The widening of MDR 66 and

MDR 67 is seen as a vital step in reducing traffic congestion, improving safety, and enhancing accessibility for the city's residents and visitors.

Moreover, the government's intent is not only to improve the traffic situation but also to ensure that those displaced by the project are provided with fair compensation, adequate rehabilitation, and resettlement opportunities. The challenge lies in balancing the broader public interest, which involves the well-being of all Shimla city dwellers and the long-term benefits of improved infrastructure, with the individual interests of those directly affected by the acquisition.

In conclusion, while the concerns of the PAPs are valid and need to be addressed with empathy and fairness, the project remains essential for the future development and functionality of Shimla. It is a critical infrastructure improvement aimed at ensuring the long-term growth of the city while improving the quality of life for its residents by easing traffic congestion and improving road safety.

The cost-benefit analysis sums the potential rewards expected from a situation or actions and is a useful tool in decision making in respect of a project. In a CBA, both the costs and benefits have monetary and non-monetary elements and have reference to directly impacted and indirectly impacted stakeholders. The economic valuation of all costs and benefits of a project of this project may not be possible because of many limitation.

It can therefore be concluded that the project benefits will be extended to the people of the affected area, district and state. If the proposed Mitigation Plan is followed, it will help mitigate the social impacts by minimizing the negative impacts and amplify the positive impacts, thereby overshadowing the adverse social costs.

1 Detailed Project Description

1.1 Project Background

Himachal Pradesh, a northern Indian state, is renowned for its mountainous landscapes, alpine forests, and serene rivers. Geographically, located between the latitudes of 30°22'44" and 33° 12' 40" N, and the longitudes of 75°45'55" and 79° 04' 20" E [1] In 2011, Himachal Pradesh had 6.86 million [2] residents and a predominantly agricultural and tourism-based economy. The state is known for its low urbanization rate, with only 10.4% of its population living in urban areas [3]. The primary reason for this low urbanization is the state's challenging topography, which limits the availability of land for development and impedes large-scale infrastructure projects. The steep and rugged terrain of the region makes construction difficult and expensive, which in turn hampers urban expansion. Furthermore, the fragile ecosystem of the Himalayas restricts developmental activities due to environmental concerns and the high vulnerability of the area to natural disasters, such as landslides and earthquakes.

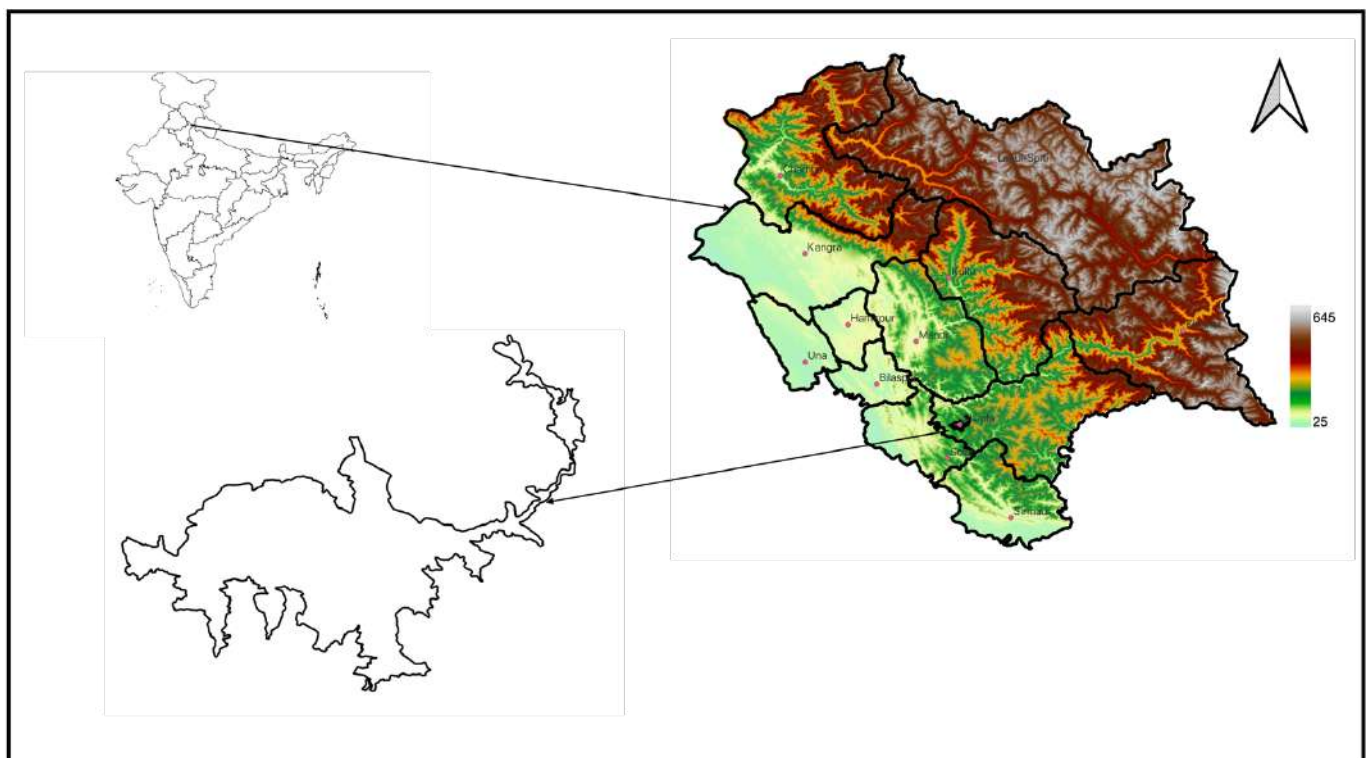


Figure 1-1: Geographic map of Himachal Pradesh and Project area map outlines

The map provided is for informational purposes only and is not to scale.

However, despite these geographical constraints, Himachal Pradesh remains one of the most popular tourist destinations in India. The state's scenic beauty, rich cultural heritage, and opportunities for adventure tourism have consistently attracted both domestic and international tourists. Tourism contributes significantly to the state's economy, with an increasing number of visitors arriving each year. This influx of tourists places additional pressure on the already limited infrastructure, particularly in urban centers like Shimla, where the bulk of tourism activities are concentrated. State government working on infrastructure project especially on road network within the city to improve the transportation of human and goods.

1.1.1 Shimla City: An Overview

- 1. Historical and Geographical Background** - Shimla, the capital of Himachal Pradesh, holds significant historical, cultural, and administrative importance. Established as the summer capital of British India in 1864, Shimla's name is derived from Shyamala Devi, an incarnation of the Hindu goddess Kali, symbolizing both power and protection. The city, located in the northwestern Himalayas, has an average elevation of 2,205 meters (7,234 feet) above sea level, though some sources indicate 2,397 meters (7,864 feet) at certain points. Geographically, Shimla lies between latitudes 31°4' and 31°10' North and longitudes 77°5' and 77°15' East [4]. Spread over a ridge and seven spurs, Shimla's unique topography contributes to its scenic charm. The colonial-era architecture, rolling green hills, and cool climate have earned it the moniker “Queen of Hills,” making it a major tourist attraction in India.
- 2. City Area and Planning** - The administrative reach of Shimla includes the Shimla Municipal Corporation's area, which covers 35.34 square kilometers (Census of India, 2011). The broader Shimla Planning Area extends to 9,950 hectares, out of which approximately 1,475 hectares—or 15%—is designated for urban development, as indicated in the Rapid Baseline Assessment of Shimla City from October 2013[5].
- 3. Historical Development and Administrative Evolution** - The city has undergone substantial transformations, evolving from a small, lesser-known village to a thriving urban center. Until 1815, Shimla was largely undeveloped, but it began to expand rapidly following its establishment as the British summer capital in 1864. The formation of the Shimla Municipal Committee in 1851 marked the beginning of structured urban planning, further supported by the Punjab Municipal Act of 1873. The

city's administrative importance grew considerably in 1966, when it became the capital of the newly organized Union Territory, leading to the Shimla Municipal Committee's elevation to the status of Shimla Municipal Corporation in 1969 to better handle increasing infrastructure needs.

4. **Geographical Connectivity** - Shimla is accessible via the Kalka-Shimla Railway, a narrow-gauge line recognized as a UNESCO World Heritage site. The city is strategically located, approximately 115 km from Chandigarh and 365 km from New Delhi, serving as a gateway to the Himalayan region and playing a central role in tourism and governance in northern India.

1.1.2 Administrative Division of Shimla Municipal Corporation

The Shimla Municipal Corporation currently governs 34 wards, following a restructuring in 2018 that expanded its jurisdiction from 25 wards. Additionally, three areas fall under the Special Area Development Authorities (SADAs), which manage development activities in designated zones. As per the 2011 Census, the total population within the municipal boundaries stands at 169,578, with 46,306 households [6]. The male population is 93,152, while the female population is 76,426, resulting in a sex ratio of 756 females per 1,000 males.

Table 1-1: Population Growth in Shimla, Himachal Pradesh

Census Year	Population	Increase	Growth Rate (%)
1971	55,326		
1981	70,604	15,278	27.61
1991	1,09,860	39,256	55.60
2001	1,44,000	34,140	31.08
2011	169,758	25,758	17.89

Source: Rapid Baseline Assessment Shimla City

Table 1-2: Details of wards in Municipal Corporation Shimla

Ward No.	Ward Name	Ward No.	Ward Name
1	Bharari	18	Engine Ghar
2	Kaithu	19	Sanjauli Chowk
3	Ruldu Bhatta	20	Upper Dhalli
4	Annadale	21	Lower Dhalli
5	Totu	22	Shanti Vihar
6	Summer Hill	23	Bhattakufar
7	Majath	24	Sangti
8	Boileauganj	25	Malyana
9	Tutikandi	26	Panthaghati
10	Phagli	27	Kasumpti
11	Kachhi Ghati	28	Chotta Shimla
12	Nabha	29	Vikas Nagar
13	Krishna Nagar	30	Kangna Dhar
14	Lower Bazar	31	Pateog
15	Bemloi	32	New Shimla
16	Rambazar	33	Khalini
17	Jakhoo	34	Kanlog

1.1.3 Urbanization Challenges in Shimla

Shimla city is spread across seven hill spurs: Jakhoo, Elysium, Museum, Prospect, Observatory, Summer, and Potters Hill. This unique geographical setting, characterized by steep slopes and elongated spurs, has historically shaped the city's development patterns. The challenging topography limits flat land availability, which has led to extensive construction on unstable slopes that often exceed the regulated 45-degree limit [3]. These practices, especially in areas like Cemetery, Sanjauli, Jiunu Colony, and Lower Bharari, increase the city's vulnerability to geo-hazards such as landslides, earthquakes, and structural instability.

Shimla's history as the former summer capital of British India has significantly influenced its development. The city initially grew around colonial-era administrative, educational, and residential buildings. The historic charm of Shimla, a colonial hill station, is under threat from increasing construction activities that do not always adhere to sustainable practices. This growth has led to a transformation in the townscape, with traditional architectural styles being replaced by modern structures that often clash with the natural landscape, affecting the city's visual scenic appeal and cultural heritage.

Shimla is currently facing significant challenges in urban infrastructure, which have been widely discussed in academic research[7]. The city's rapid and often unplanned growth has put a strain on existing infrastructure, including roads, drainage, and waste management systems. The infrastructure, originally designed for a much smaller population, struggles to meet the demands of a growing number of residents and tourists. This mismatch has led to problems such as traffic congestion, inadequate water supply[8], and overwhelmed waste management facilities.

1.1.4 Tourism

Shimla is the most eminent tourist destination in the country. Set amidst beautiful hills and mystical woods, Shimla is one of the most aesthetically planned cities in India. This city has colonial-style buildings alongside the historical temples and amalgamation of the world's leaves everyone visiting this region spellbound.

Hill town offers numerous possibilities for tourism growth. Tourists are attracted to these mountainous destinations for many reasons, including climate, clean air, unique landscapes and wild life, scenic beauty, local culture, snow covered peaks and history & heritage. The

Government of Himachal Pradesh formulated the Tourism Policy of Himachal Pradesh, 2000 to promote tourism in the state, which was later revised in 2005. Additionally, the Policy on Development of Ecotourism, 2001 was introduced to encourage economically, culturally, and ecologically sustainable tourism in Himachal Pradesh and to generate employment opportunities. This ecotourism policy was subsequently revised in 2017 as the Policy for the Development of Ecotourism [9].

State has experienced a significant surge in domestic and international tourism over the past decade. According to the Himachal Pradesh Tourism Department, the number of tourists visiting the state has increased from 7.14 million in 2005 to 25.75 million in 2016, a substantial growth of over 150%. This influx of tourists has also led to a rise in the city's floating population, which has grown from approximately 56,000 in 2001 to around 80,000 in 2016 [3] [10].

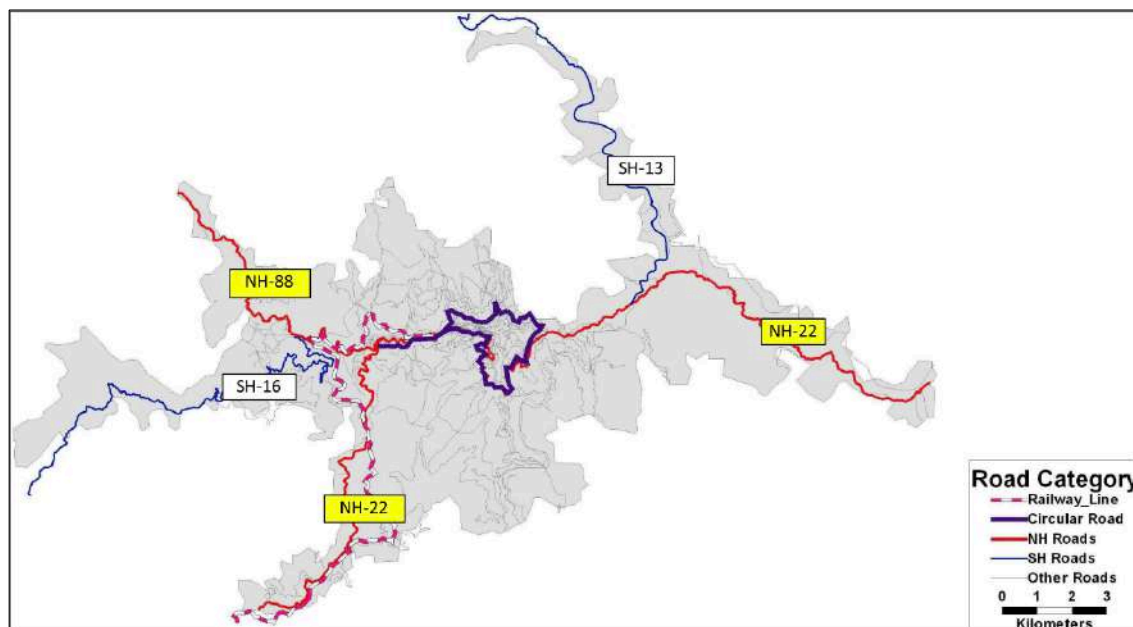
The peak tourist season in Shimla coincides with the summer months, when the city enjoys pleasant weather. Moreover, its proximity to Delhi and Chandigarh makes it a popular weekend gateway for residents of these metropolitan areas. However, the city's infrastructure has struggled to keep pace with the growing number of tourists. This strain on resources is particularly evident during the peak tourist season, when there are shortages of water supply, inadequate waste management facilities, and traffic congestion. Additionally, the floating population has contributed to encroachments and unauthorized constructions, which are incompatible with the city's natural environment.



Figure 1-2: Tourist statistics in Shimla, Himachal Pradesh

1.1.5 Traffic and Road Infrastructure in Shimla

Shimla's road infrastructure and traffic management face significant challenges due to the city's unique topography, historical development patterns, and rapid urbanization. Located in hilly



**Figure 1-3: Road Network Plan for Shimla
Adopted from Comprehensive Mobility Plan for Shimla**

terrain, Shimla's narrow, winding roads follow the natural contours of the landscape, limiting opportunities for road expansion or new infrastructure development. These constraints, along with the city's fast-paced growth, have resulted in severe traffic congestion, especially during peak tourist seasons.

The road network in the Shimla Urban Agglomeration Area currently occupies 25.20% of the land. However, only 3.75% of the Shimla Planning Area is allocated for traffic and transportation, as indicated in the Draft Master Plan 2021. This allocation falls short of the recommended 6-8% for large hill towns, as per UDPFI guidelines (UMTCL, 2012). The existing road infrastructure can be categorized based on characteristics such as road width, connectivity, and topographical constraints shown in the Table 1.2.

Table 1-3 Characteristics of road network in Shimla city

Sr. No.	Category	Description	Characteristics
1.	Main Arterial Roads	Cart Road or Circular Road or Motor Round Road (MDR-66 & 67)	<ul style="list-style-type: none"> The length of cart road is 18 km Intersection to minor roads along Cart road at 66 locations On-street parking of vehicles on all sections of Cart road
2.	Municipal Road	All the roads connecting the Cart Road are municipal roads and are maintained by Shimla Municipal Corporation	<ul style="list-style-type: none"> The total length of roads for vehicle movement under the Municipal Corporation as per data available with the SMC is 74.6 kms.
3.	Mall Road	The road from Boileauganj to Scandal Point and from Scandal	<ul style="list-style-type: none"> The road along the Mall is for pedestrian movement and entry is

		Point to Secretariat and from Scandal Point to Sanjauli Chowk	restricted except for vehicles with permits and emergency vehicles
4.	Municipal Pathways or Staircases	Municipal paths are in form of blacktop streets along with stairs for pedestrian movement	<ul style="list-style-type: none"> • These paths or stairs are used for manual transportation of goods/payloads by porters • The total length of walk paths under SMC is 73 kms.
5.	Lift	Connecting between the Mall road and the Ridge with circular road	<ul style="list-style-type: none"> • The lift is the only mechanized transport system available for vertical mobility between circular road and the Mall road.
6.	Ropeway	Connectivity between Ridge to Jakhu hill	<ul style="list-style-type: none"> • The Jakhu ropeway, a cable car, is a popular experience taken by tourists in Shimla as it provides breathtaking and an aerial view of Shimla.

Source: Draft Development Plan, Shimla Planning Area, 2041

<https://mcslogin.hp.gov.in/SecureFileStructure/Notices/e76ba0c0-0ced-4953-b34bb04e67f8928f.pdf>

Key Challenges in Shimla's Road Network

- 1. Topographical Constraints and Limited Road Network** - Shimla's roads are primarily narrow and steep, reflecting the city's historical growth pattern when vehicular traffic was minimal. With an elevation that varies across different hill spurs and slopes often exceeding 45 degrees, the city's road network has evolved in an unplanned manner. Most of the existing roads, especially the Circular Roads, were not designed to accommodate high volumes of traffic, particularly modern vehicular demands. The steep gradients and sharp curves further exacerbate the risk of accidents, as navigating these roads can be challenging for both locals and tourists unfamiliar with the terrain.

2. Traffic Congestion - The number of vehicles in Shimla has increased significantly over the years. Between 2005 and 2018, the number of registered vehicles nearly doubled, contributing to congestion on the already narrow roads. In addition, the influx of tourists, especially during the summer & winter holidays, as well as weekends, results in temporary population surges, which overwhelm the existing road infrastructure. Traffic jams during peak hours, particularly on the Circular Road, Sanjauli-Dhalli bypass, and near popular tourist spots like Mall Road, are common occurrences. The situation is further complicated by the lack of adequate parking facilities, leading to vehicles being parked along roadsides, reducing road width and increasing congestion.

3. Road Safety Concerns - Shimla's road infrastructure poses significant safety risks, especially during the monsoon and winter months. The city's steep slopes and frequent landslides disrupt traffic flow and increase the risk of accidents. Poor maintenance and the absence of adequate drainage systems lead to waterlogging on roads, which, combined with the steep inclines, can cause vehicles to skid. During the winter, snowfall renders many roads hazardous due to ice formation, making it difficult to maintain traffic flow. The issue is compounded by the city's unauthorized constructions on steep slopes and near roadways. Such developments not only increase the risk of landslides but also often encroach upon roadways, leaving less room for vehicular and pedestrian traffic.

4. Efforts for Road Widening and Development

To address the mounting traffic challenges, the government has initiated various road widening projects and the development of alternative routes. Road development projects such as the widening of the Sanjauli-Dhalli road (part of MDR-66) and the Chotta Shimla-Kusumpti stretch aimed to improve traffic flow and accommodate larger vehicles.

1.1.6 Structure of the Report

The primary objective of this report is to assess the social impact of the road widening project on MDR-66 and MDR-67. The report evaluates how the expansion of these roads will affect local communities, traffic patterns, and road safety. The first chapter provides a background to the project, detailing Shimla city's geographic, historical, and administrative significance,

along with an overview of the targeted roads, MDR-66 and MDR-67. It includes discussions on the objectives of the road development, the existing infrastructure challenges, and the need for the project. This chapter also explains the legal framework governing land acquisition, focusing on the Land Acquisition Act, 2013, and other relevant laws. It describes key provisions regarding compensation, rehabilitation, and the parameters guiding land acquisition for road development/widening.

The second chapter outlines the SIA team composition and the methodology used for the assessment. It covers the team's composition, the approaches employed in data collection, including surveys and consultations with stakeholders, and the methods used for analyzing both primary and secondary data. The third chapter focus on assessing the land to be acquired, covering its current usage, ownership, environmental characteristics, and classification. This assessment provides insight into the extent of land affected and the broader implications for local communities.

Chapter four estimates and enumerates the families and assets impacted by the project, identifying those affected by land acquisition, including vulnerable groups such as women-headed households and economically disadvantaged families. Chapter five provides a socio-economic and cultural profile of the affected population, detailing demographic data, economic activities, and cultural practices to offer a holistic understanding of the communities involved.

The sixth chapter analyzes the social impacts of the project, detailing both positive outcomes, such as improved infrastructure and economic opportunities, and potential negative effects, including displacement and environmental concerns. Mitigation measures has been suggested to minimize adverse impacts. Chapter seven evaluates the costs and benefits of the project, with recommendations for land acquisition, while considering alternative solutions. The final chapter presents a Social Impact Management Plan, outlining strategies for resettlement and rehabilitation, monitoring and evaluation mechanisms, and a grievance and redress system to ensure that the project proceeds in a socially responsible manner.

1.2 Inter-State/International Aspects

MDR refers to "Major District Road," a specific roadway designation under the state government's jurisdiction. All projects associated with MDR 66 & 67, such as the current one in Shimla city, are managed and developed in accordance with the state regulations for roads

within this category. The management includes considerations such as land acquisition, ensuring that there are no adverse effects on other states or international boundaries. The project is located in Shimla city, fully managed by the state government, with no implications for other states or countries. Therefore, all interstate and international aspects have been accounted for, and no cross-border issues are expected to arise from the proposed land acquisition and development.

1.2.1 Developers Background

The Himachal Pradesh Public Works Department (HPPWD) is a key governmental agency responsible for the planning, construction, and maintenance of infrastructure in the state of Himachal Pradesh. This includes the development and upkeep of roads, bridges, and buildings, ensuring connectivity and infrastructure development across the state. HPPWD plays a crucial role in executing projects that support the state's economic growth, focusing on enhancing road networks, particularly in challenging terrains, to improve access to remote areas. The department also collaborates with other state and central government bodies to implement infrastructure projects and adhere to regulations and standards. Its work is vital for promoting tourism, agriculture, and other business & social sectors by providing essential infrastructure and connectivity.

The department is responsible for the planning, construction, and maintenance of roads, bridges, ropeways, and buildings—both residential and non-residential—across various government departments in the state. Additionally, the department carries out engineering projects on behalf of local bodies, public undertakings, boards, and other institutions under the Himachal Pradesh government.

1.3 Project Rationale and Public Purpose

The road network in Shimla, capital of Himachal Pradesh, faces significant challenges due to the city's rapid growth in population and vehicle traffic. Originally designed to serve a smaller demography, the available road infrastructure now struggles to accommodate the increased vehicular demand, leading to chronic congestion and safety concerns, particularly during peak hours and tourist seasons. This congestion impacts daily life, hinders economic activities, and strains emergency services.

To address these issues, the Himachal Pradesh State Government has proposed a major road improvement project focusing on MDR 66 and 67. The project aims to widen and enhance key road sections, specifically targeting routes from Tuti Kandi bifurcation to Sanjauli via Chotta Shimla and Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar. Additionally construction of a pedestrian path near Tibetan school, Chotta Shimla- Kasumpti road is also proposed. The primary objectives of this initiative are to alleviate traffic congestion, improve road safety, and enhance overall transportation efficiency.

Key Rationale for the Project:

1. **Alleviation of Traffic Congestion:** Expanding/widening the road network will help in reducing traffic bottlenecks and ease the flow of vehicles, particularly during Peak Hours and high-traffic Tourism time periods.
2. **Enhanced Road Safety:** Upgrading the roads will address safety issues by providing better infrastructure to handle increased traffic, thus reducing the likelihood of accidents.
3. **Improved Connectivity:** The project will improve access within the city, facilitating more efficient travel between major areas and essential services.
4. **Support for Sustainable Urban Development:** As Shimla continues to grow, the project will support sustainable urban development by modernizing infrastructure to meet evolving demands.
5. **Economic and Social Benefits:** By improving transportation, the project is expected to boost local economic activities, enhance tourism, and contribute to the overall well-being of residents.

In line with Section 2, Sub-section 1(b) of the Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement (RTFCTLARR) Act, 2013, which classifies such infrastructure projects under public purpose, the road widening initiative is justified.

Consequently, under Rule 3 of the Himachal Pradesh Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement (Social Impact Assessment and Consent) Rules, 2015, a Social Impact Assessment (SIA) is required for the land

acquisition process. This assessment will ensure that the project is executed with full consideration of its social impacts and stakeholders' concerns.

Overall, the proposed road widening, and improvement project represents a crucial step towards addressing Shimla's transportation challenges, supporting its growth, and enhancing the quality of life for its residents.

1.4 Project Details

The proposed acquisition involves land and buildings along two major routes in Shimla city: from Tuti Kandi bifurcation to Sanjauli via Chotta Shimla and from Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar. Additionally, there is another section at Chotta Shimla, where private land/shops in the revenue area of Chotta Shimla-Khas, near the Tibetan School, are proposed to be acquired for the construction of a pedestrian path. Consequently, a SIA has been conducted for these specific areas. Table 1.4 shows the project details.

Table 1-4 Project details of the MDR 66 & MDR- 67 in Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Particulars	Details as proposed
1.	Name of the Project	<p>Road widening/development project:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MDR-66 (Tuti Kandi to Sanjauli via Chotta Shimla) - MDR-67 (Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar) - Construction of Pedestrian Path near Tibetan School, Chotta Shimla.

2.	Area of land to be acquired	20868-58 sqm/deci-meter
3.	Location	The proposed land is located alongside MDR-66 and MDR-67, covering key routes within Shimla city, and near the Tibetan School in Chotta Shimla for the construction of a pedestrian path.

1.4.1 Project Size

The MDR 66 & 67 project in Shimla city focuses on two major routes aimed at improving traffic flow and connectivity within the city. These routes are:

- TutiKandi bifurcation to Sanjauli via Chotta Shimla (MDR -66)
- Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar (MDR -67)

These two roads form a circular route around the city, resembling a balloon-like shape, which enhances connectivity between key locations of Shimla city. Additionally, the project also includes construction of a pedestrian path near the Tibetan School in Chotta Shimla- Kasumpti Road, aiming to improve accessibility and safety for pedestrians in this area.

The total land proposed for acquisition under this project amounts to 20,868.58 sqm/deci-meter, or 02-08-83 hectares, covering 12 villages and 378 Khasra numbers. The acquired land will be used for widening roads and building essential infrastructure to facilitate smoother traffic flow and safer pedestrian movement.

This project is a crucial step towards addressing Shimla's growing transportation challenges, ensuring the city remains accessible and safe for residents and visitors alike.

1.4.2 Location

The project is located around the Shimla city, focusing on key road sections that include route from Tutikandi bifurcation to Sanjauli and Dhalli, passing through both Lakkar Bazar junction and the Chotta Shimla side. These routes are vital for improving urban mobility and connectivity within the city.

1.4.2.1 Access to Project Area

The project area is well connected by a comprehensive road network. Shimla, being a major tourist and administrative center in Himachal Pradesh, is easily accessible through various modes of transportation. The city is approximately 115 km from Chandigarh and can also be reached via the Kalka-Shimla railway, a UNESCO World Heritage route. The nearest airport is Jubbarhatti, located about 20 km from Shimla, further enhancing connectivity for both residents and visitors.

1.4.2.2 Physiography and Geomorphology

The town of Shimla is situated across several hills and connecting ridges. The key hills include Jakhu (8,050 ft), Prospect Hill (7,140 ft), Observatory Hill (7,050 ft), Elysium Hill (7,400 ft), and Summer Hill (6,900 ft).

The Municipal Town of Shimla is located at 30° 6' North latitude and 77° 11' East longitude, with an average elevation of 2,397.59 meters above mean sea level (MSL). The town extends in an irregular crescent shape over 9.2 km from one end to the other, covering a total area of 19.55 sq. km. Shimla is geographically unique; if water is poured on the northern slope at the Ridge ground, it flows towards the Arabian Sea via the Sutlej River network, whereas water poured on the southern slope flows into the Bay of Bengal through the Yamuna River network.

1.4.2.3 Seismicity

Shimla town is situated in a seismic belt (Seismic Zone IV) as per IS-1893.

1.4.3 Capacity and Output

The project is aimed at widening of the existing road network from Tutikandi bifurcation to Sanjauli and Dhalli, passing through both Lakkar Bazar and Chotta Shimla to ease out traffic congestion and ensure smooth flow of traffic ensuring ease of living of the local residents and better infrastructure for future requirements.

1.4.4 Project Cost and Risks

The concerned agency has not shared the cost of the project, whereas there is a risk of environmental degradation and ecological concerns as well loss of flora if proper measures for the conservation and protection of the environment are not taken simultaneously. There is a

risk of disruptions in the drainage networks if caution is not taken for the management of muck and excavated material during the execution phase which may further be alleviated in future with the raising of the bed level of the natural streams due to un-scientific dumping of muck and dismantled construction material. Proper dumping sites may be identified and developed for dumping of muck and dismantled construction materials.

1.5 Examination of Alternatives

As the proposal is for the widening of the existing road width for easing the smooth flow of traffic and to facilitate the ease of living of the residents of Shimla town, there is no alternative available as adjoining land / infrastructure is required for the widening of existing road as such no alternative has been given.

1.6 Phases of Project Construction

Following are the activities proposed under the project:

1. TutiKandi bifurcation to Sanjauli via Chotta Shimla
2. Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar
3. Construction of a pedestrian path on Chotta Shimla- Kasumpti road near Tibetan School.

1.7 Core Design Features, Size and Types of Facilities

The designs were provided by the PWD department; however, they covered only one section of the MDR-67 road, specifically from Victory Tunnel to Auckland Tunnel. Following pages are presenting the designs for this section of the road:

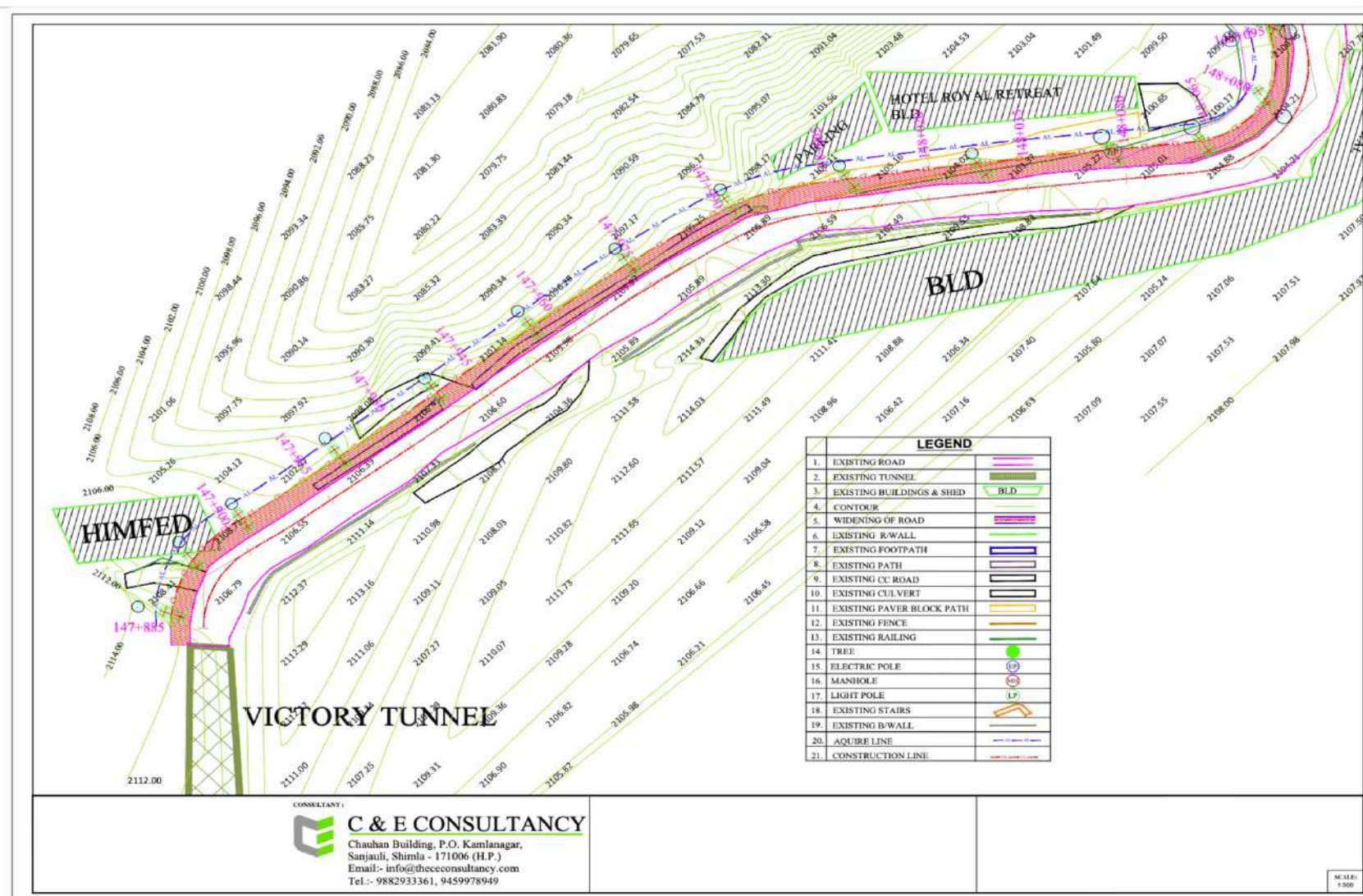


Figure 1-4 : Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 1

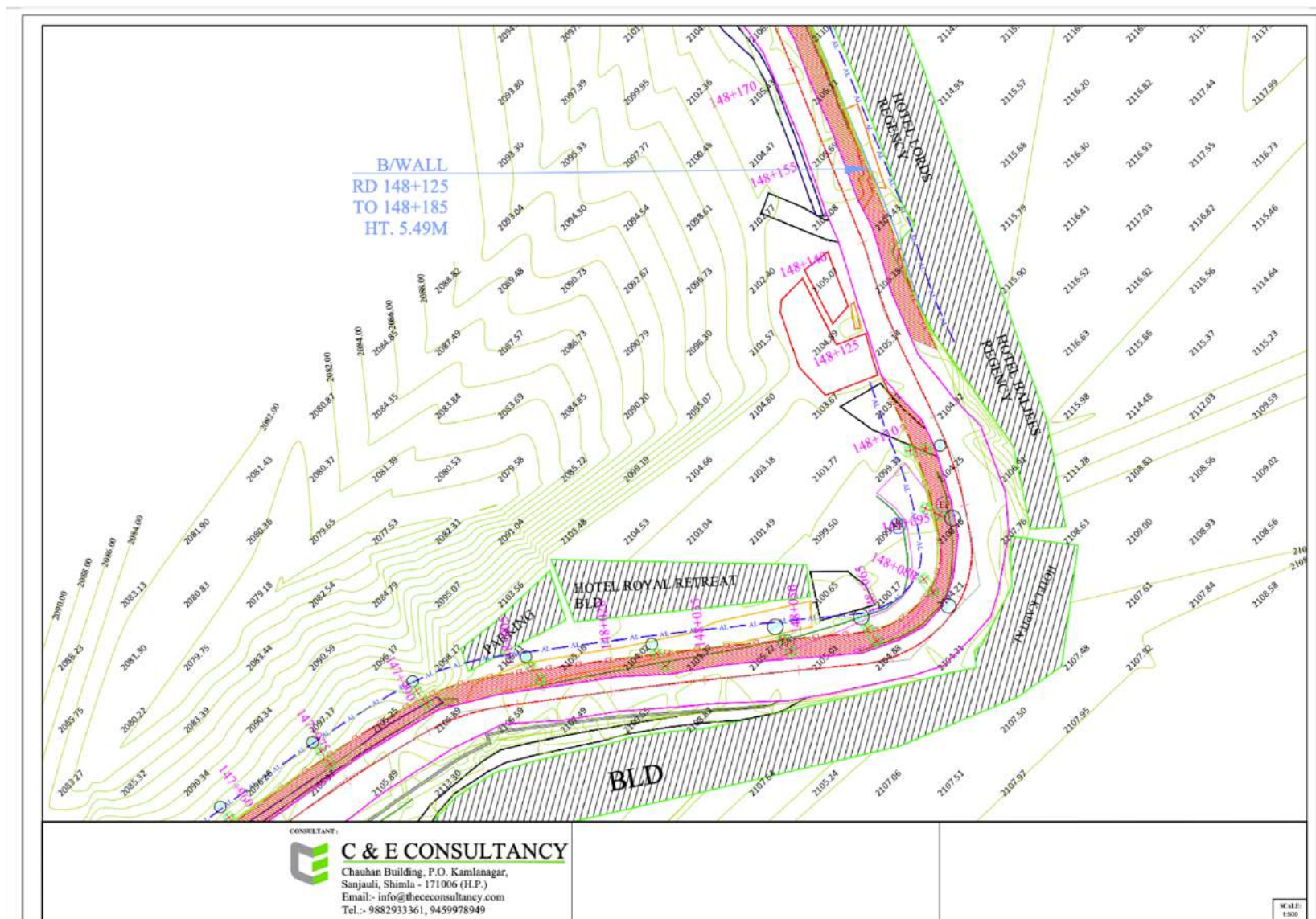


Figure 1-5: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 2

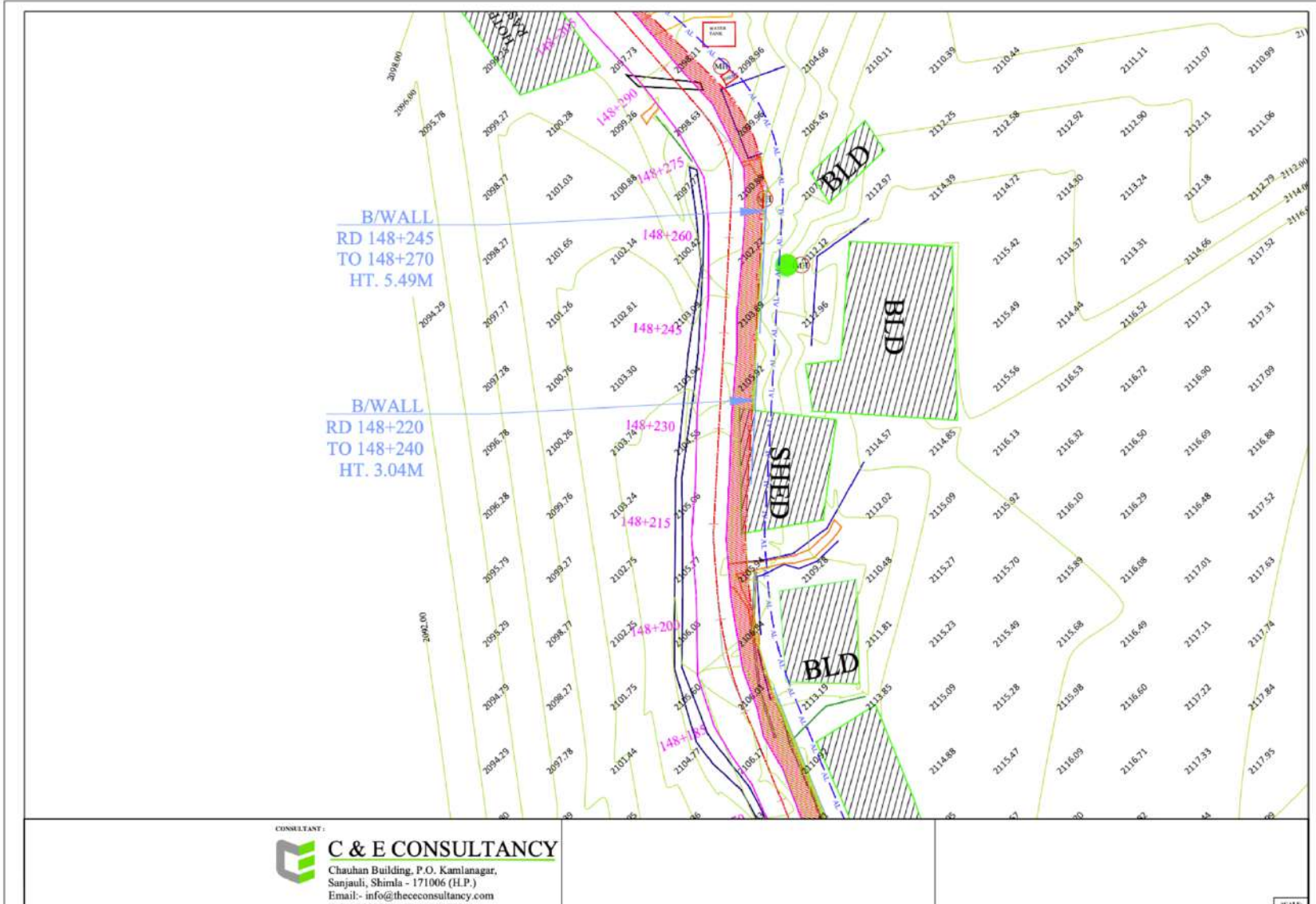


Figure 1-6: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 3

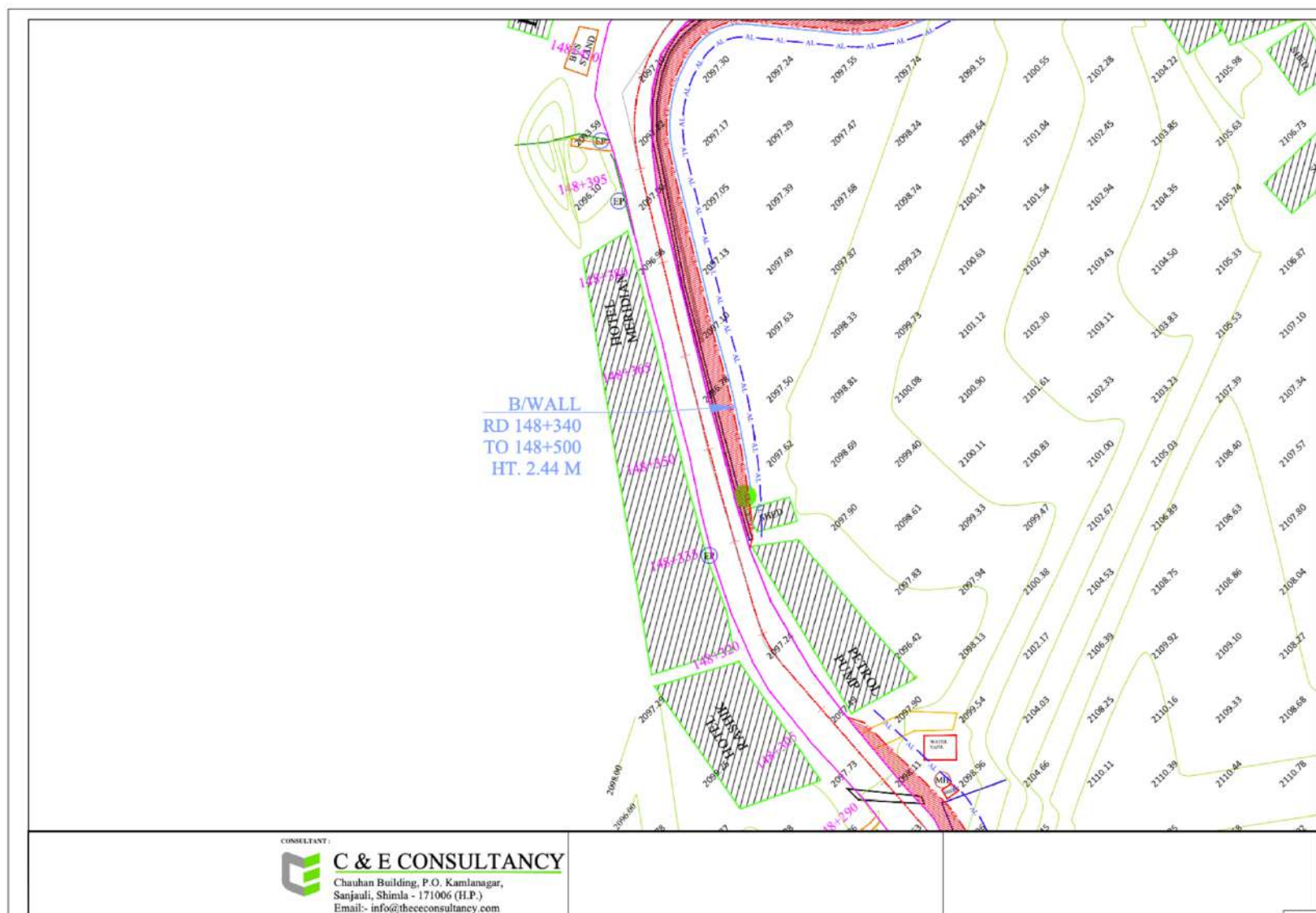


Figure 1-7: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 4

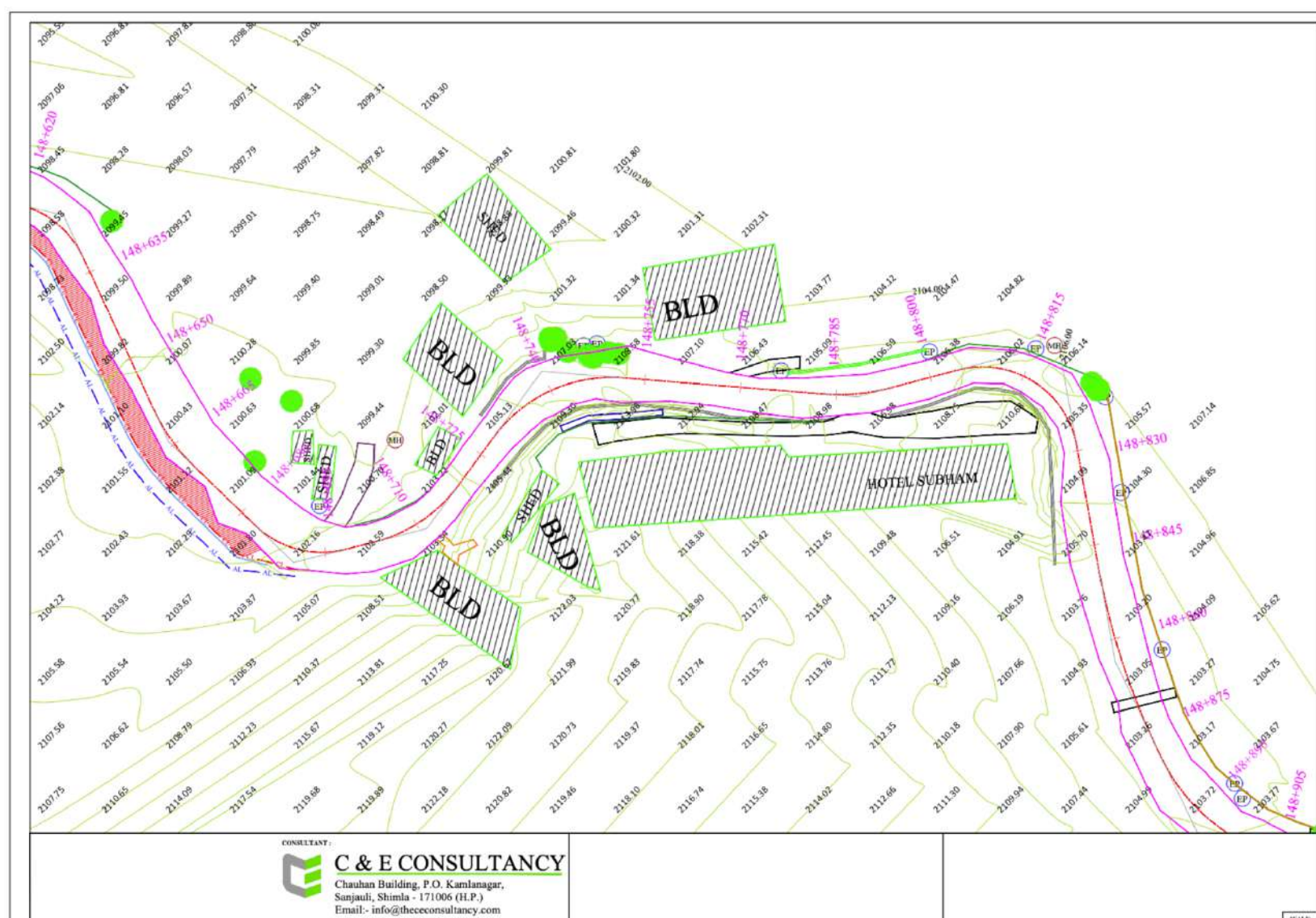


Figure 1-9: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 6

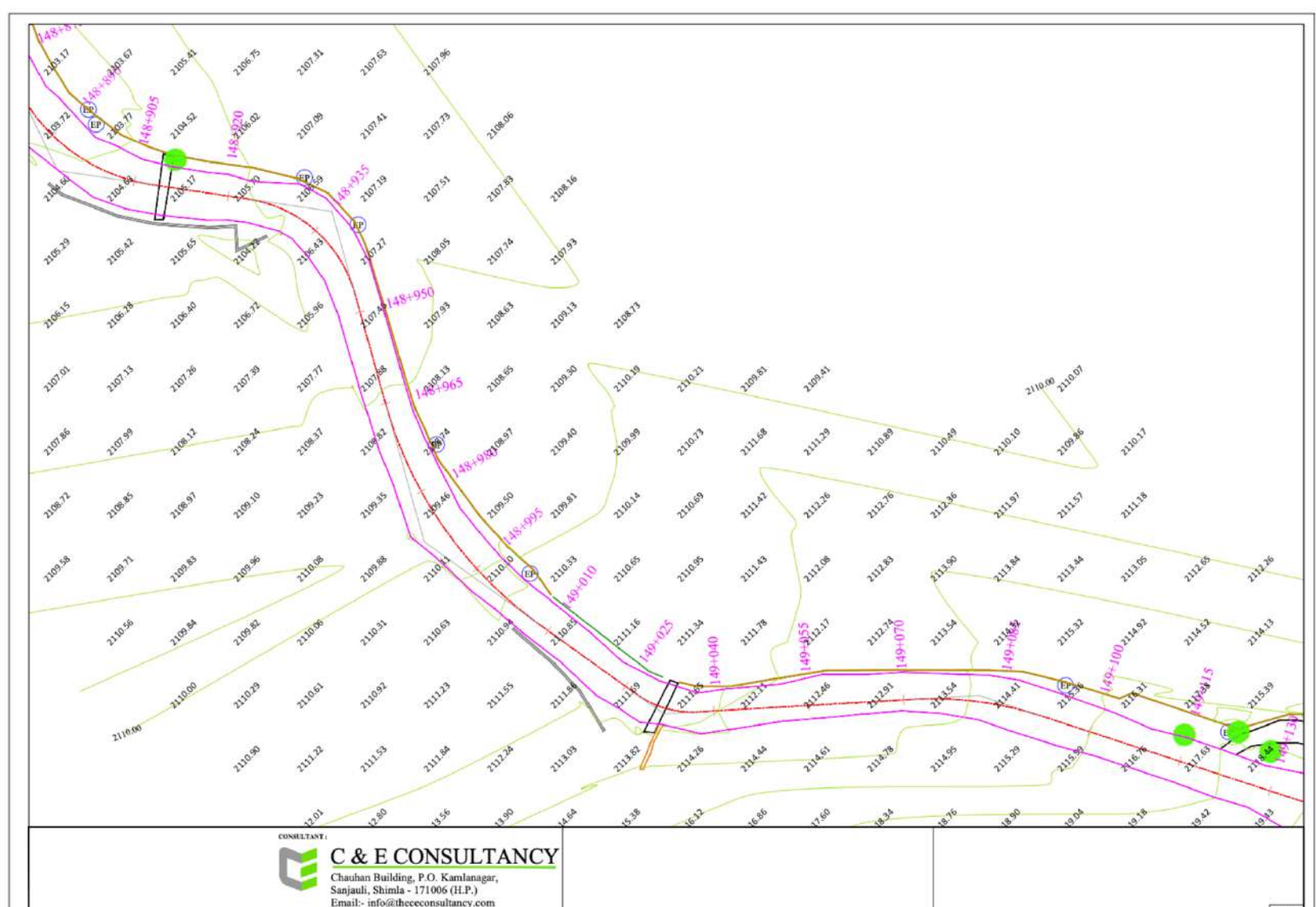


Figure 1-10: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 7

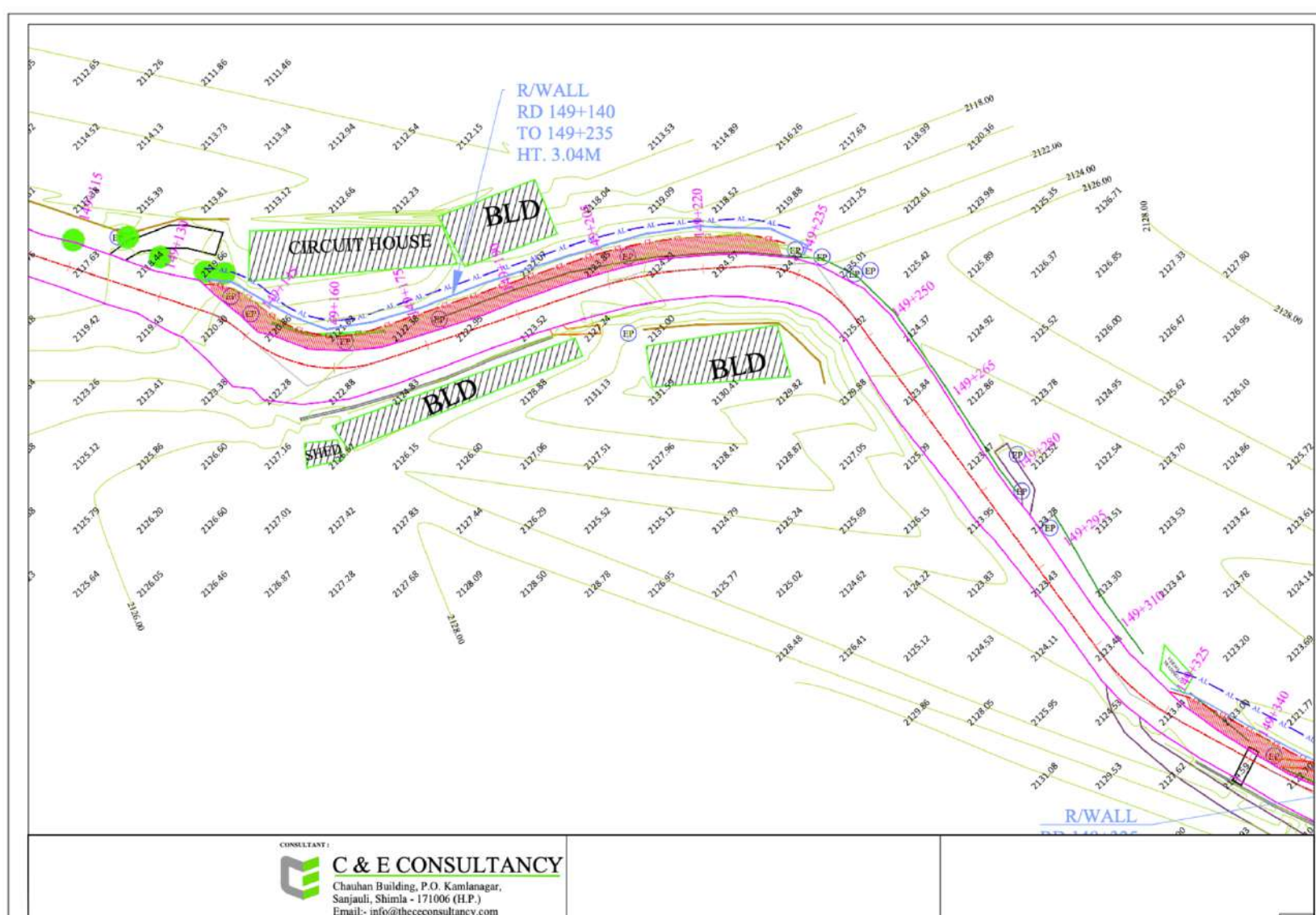


Figure 1-11: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 8

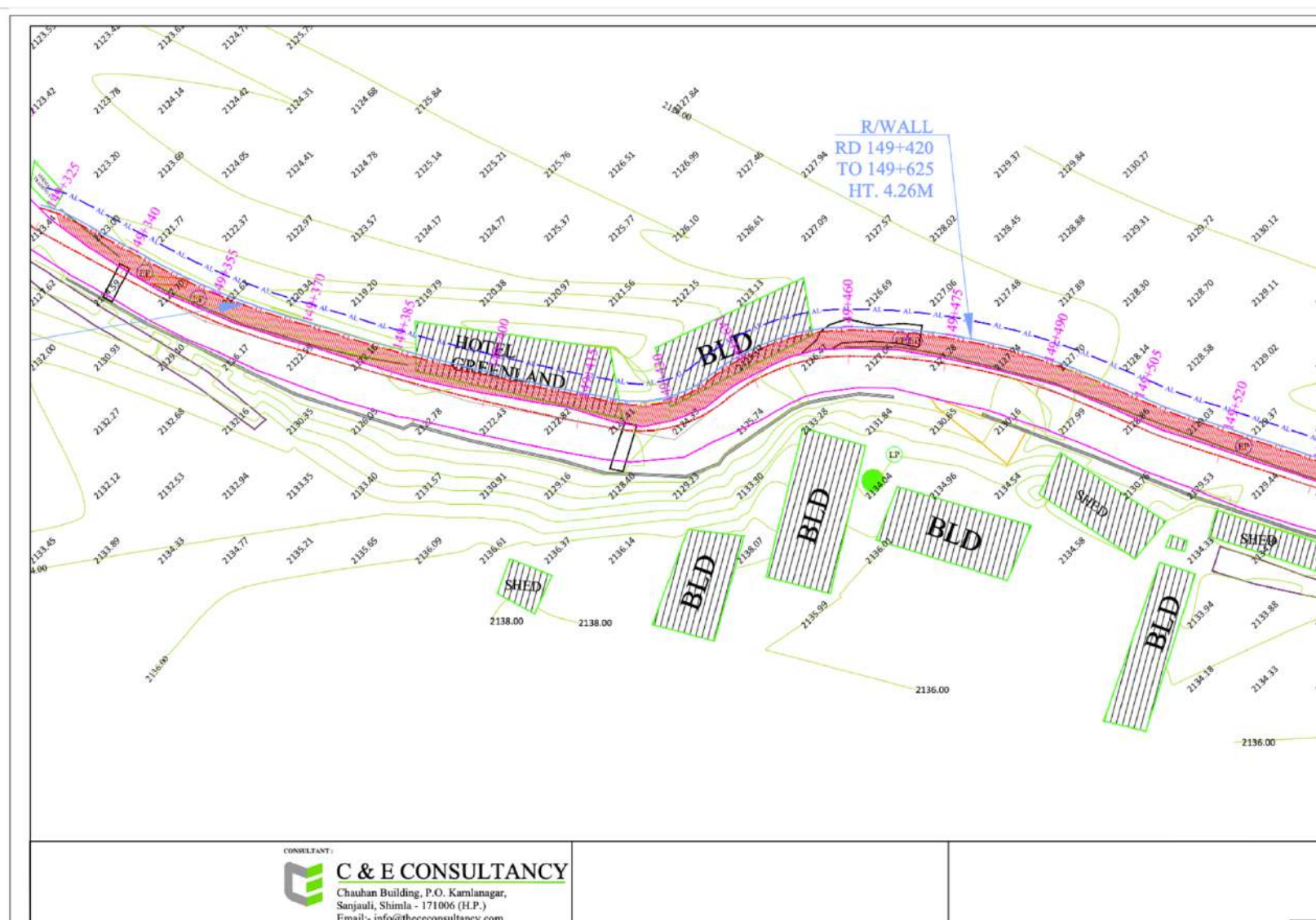


Figure 1-12: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 9

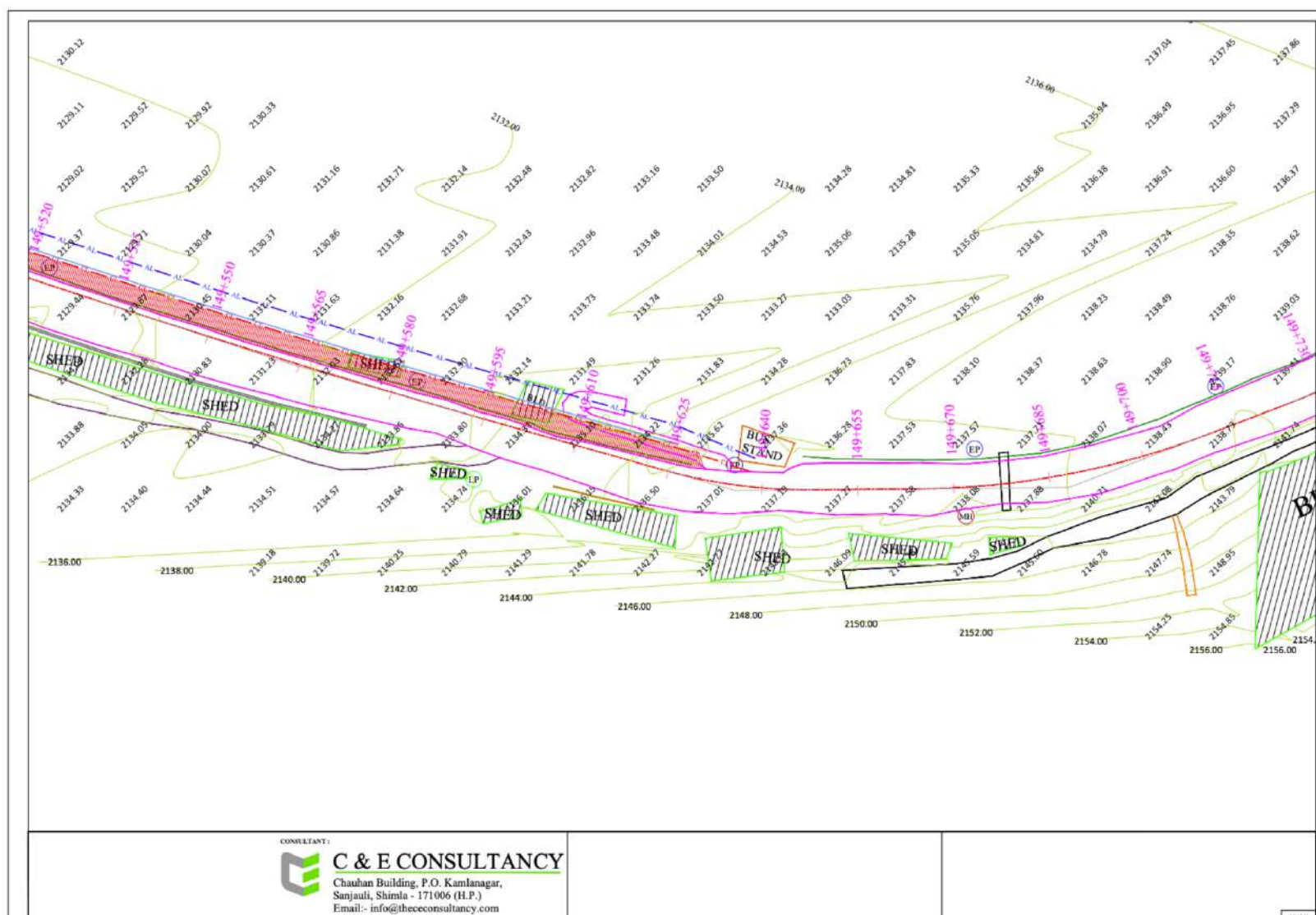


Figure 1-13: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 10

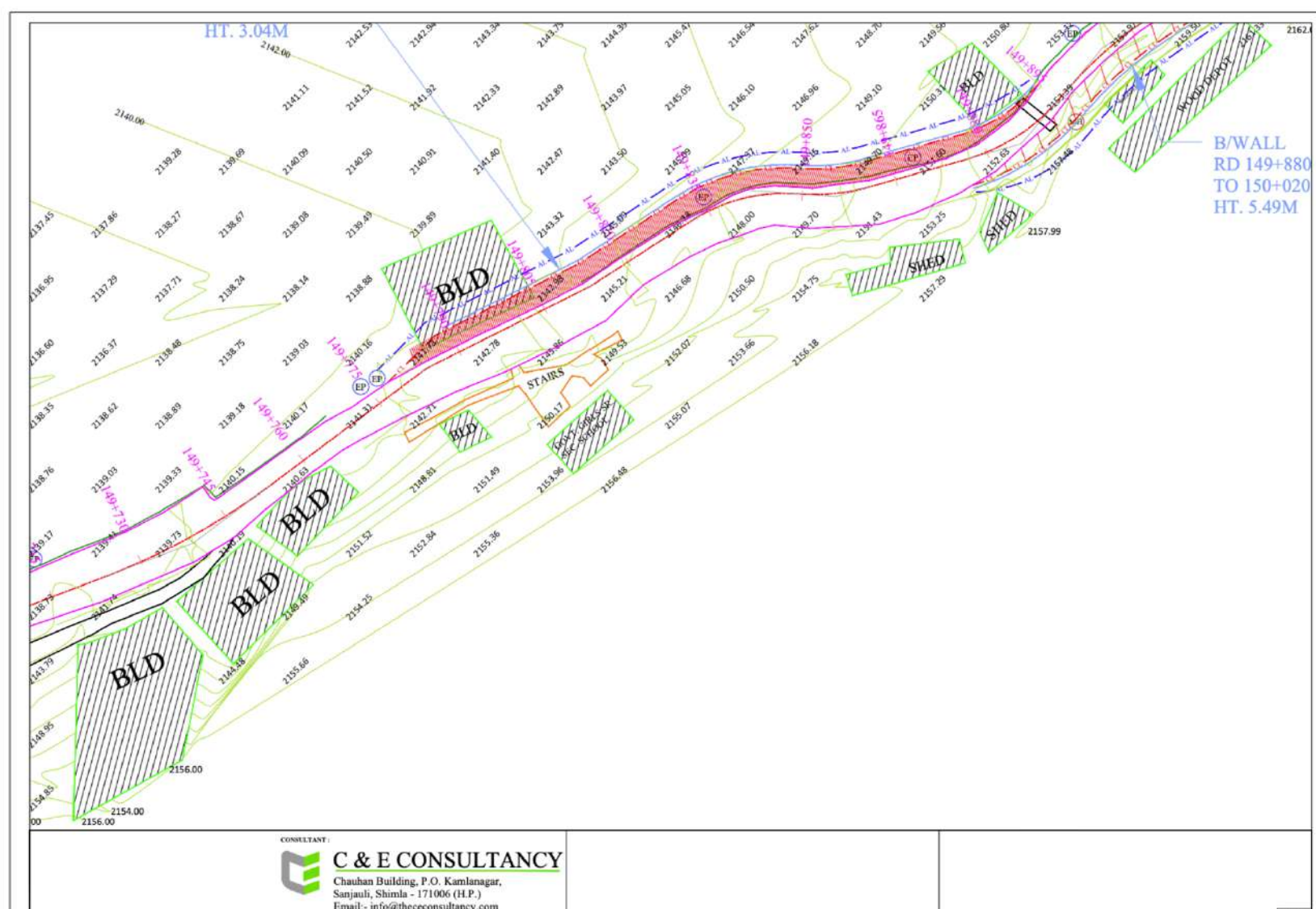


Figure 1-14: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 11

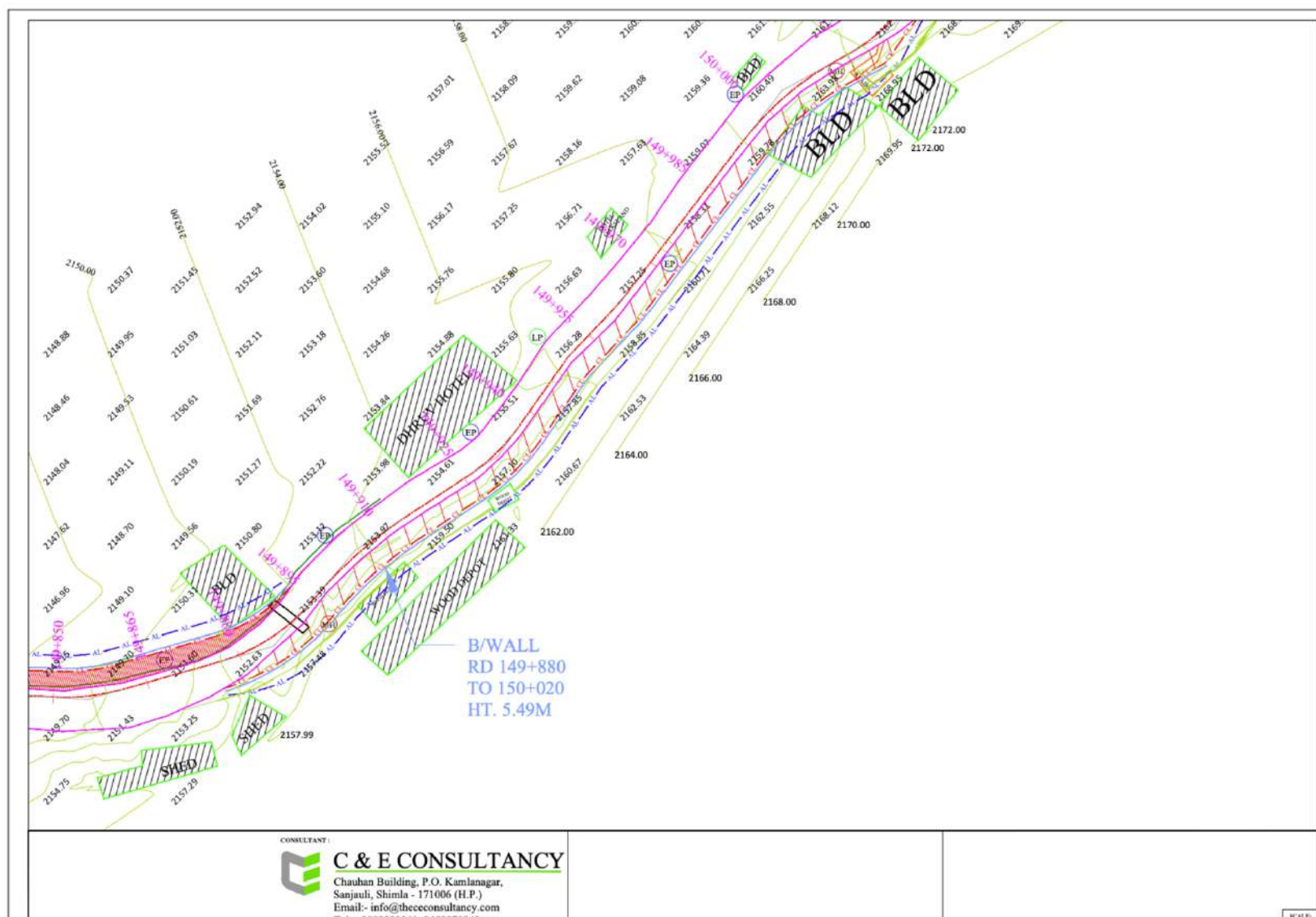


Figure 1-15: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 12

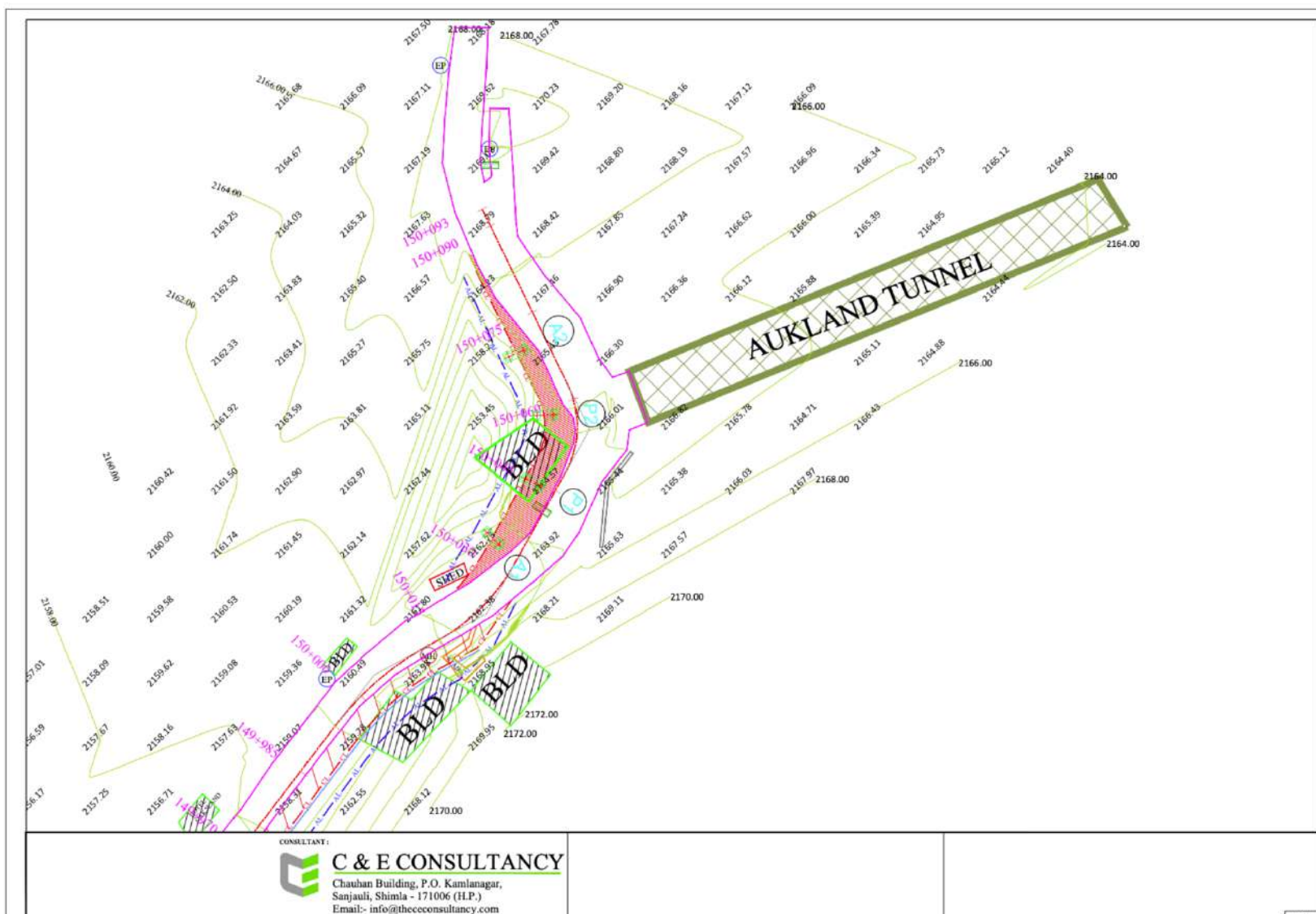


Figure 1-16: Proposed Road Design for the Improvement of MDR-67 Road Section (Victory Tunnel to Auckland Tunnel) - 13

1.8 Workforce Requirements

Manpower will be required during the execution phase of the project; however, man days are not calculated yet.

1.9 Details of Environmental Impact Assessment and Technical Feasibility Report

No such report has been shared by the concerned agency.

1.10 Applicable Legislations and Policies

The acquisition of land for public purposes in India is governed by specific legal frameworks that emphasize transparency and community involvement. Key among these are the Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement (RTFCTLARR) Act, 2013, and the Himachal Pradesh RTFCTLARR Rules, 2015, which outline the mandatory processes for Social Impact Assessments and community consultations, as detailed in the following sections

1.10.1 Preparation of Social Impact Assessment Study

RTFCTLARR Act, 2013, under Section 4, stipulates that whenever the appropriate government proposes to acquire land for public purposes, it is required to consult the relevant Panchayat or ward at the village or municipal level within the affected area. This consultation is a prerequisite for conducting a SIA study, which must be carried out in collaboration with the local bodies. The process of conducting the SIA, including the methods and commencement date, is to be specified by the government through an official notification.

Furthermore, Rule 3(1) of the HP RFCTLARR Rules, 2015, provides additional procedural details for the implementation of the Act within the state. According to this rule, the State Government is mandated to issue a notification to commence the SIA, adhering to the guidelines set forth in Part-B of FORM-I of the Rules. This notification must be disseminated

in both Hindi and English and made accessible to the concerned Panchayat, Municipality, or Municipal Corporation. Additionally, copies of the notification should be available at the offices of the District Collector, Sub-Divisional Magistrate, and Tehsil. To ensure wide awareness, the notification should be published in at least two daily newspapers with circulation in the affected area and prominently displayed at conspicuous locations within the impacted areas. The notification is also required to be uploaded on the State Government's official website for broader access and transparency.

These provisions are integral to ensuring that the process of land acquisition is conducted transparently and with due regard to the concerns and input of the local communities affected by such initiatives.

1.10.2 Process of Land Acquisition

The process of land acquisition for public purposes is governed by a series of steps designed to ensure transparency, community involvement, and adherence to legal protocols. The following outlines the key stages in this process:

- 1.** The government initiates the land acquisition process by conducting a Social Impact Assessment (SIA) study, in consultation with the Gram Sabha in rural areas, or with equivalent urban local bodies in urban areas.
- 2.** Following the SIA, the report is evaluated by an expert group consisting of two non-official social scientists, two rehabilitation experts, and a technical expert related to the project.
- 3.** The evaluated SIA report is then reviewed by a committee to ensure that the proposed land acquisition meets the required conditions.
- 4.** A preliminary notification indicating the government's intent to acquire the land must be issued within 12 months of the SIA report's evaluation.
- 5.** The government then conducts a survey to determine the precise extent of land required for the project.
- 6.** Any objections to the acquisition process are heard by the Collector. If the government is convinced of the necessity of acquiring the land for public purposes, a formal declaration to acquire the land is made.

7. Upon the publication of this declaration, the government proceeds with the land acquisition.
8. From the date of the preliminary notification, no transactions involving the specified land are permitted until the acquisition process is completed.

1.10.3 The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013

RTFCTLARR Act, 2013 was enacted to replace the Land Acquisition Act of 1894, a law originating from the colonial period. The RTFCTLARR Act represents a significant reform aimed at addressing the critical shortcomings of the previous legislation, with the intent to modernize and enhance the effectiveness of the land acquisition process. The Act seeks to balance the interests of landowners with the needs of industrialization, real estate, and infrastructure development, while ensuring transparency throughout the acquisition process.

A key feature of the RTFCTLARR Act is its emphasis on the mandatory rehabilitation and resettlement of individuals whose lands are acquired, alongside the provision of fair compensation. Provision have been described by each state while notifying rules under the provision of the Act, particularly in cases where land is acquired by the government for public purposes or Public-Private Partnership (PPP) projects. The Act has been widely recognized as a necessary and beneficial measure to protect the rights and interests of landholders and other affected parties.

1.10.3.4 Key Features of RTFCTLARR Act

The RTFCTLARR Act introduces significant provisions governing both land acquisition and rehabilitation and resettlement (R&R). The major changes from previous legislation include reforms in the following areas: (a) The process of land acquisition, which now emphasizes greater transparency and community involvement; (b) The rights of individuals displaced by land acquisition, ensuring stronger protections and support; (c) The method of calculating compensation, which has been revised to provide fair and enhanced compensation to affected landowners; and (d) The mandatory requirement of R&R for all land acquisitions, which ensures that displaced persons are adequately rehabilitated and resettled.

1.10.3.5 Compensation to Land Owners

Compensation for land acquisition under the RTFCTLARR Act, 2013, is determined according to the provisions specified within the Act. These provisions establish a framework for calculating compensation that aims to ensure fair and adequate remuneration for landowners, reflecting the value of the land and any additional entitlements as outlined in the Act

1.10.3.6 Process of Rehabilitation and Resettlement

Rehabilitation and resettlement are distinct yet interconnected processes. Resettlement refers to the physical relocation of affected persons, often to a new resettlement colony, while rehabilitation pertains to the restoration of their livelihoods. Together, these processes aim to achieve comprehensive physical, social, and cultural restoration.

Under the RTFCTLARR Act, 2013, R&R must be conducted for every land acquisition as per the process described under the framed rules. Following the publication of the preliminary notification for acquisition, an administrator is appointed to oversee the process. This administrator conducts a survey and develops an R&R scheme, which is then reviewed by local bodies in urban areas. Any objections to the scheme are addressed by the administrator, who subsequently prepares a report for the Collector. The Collector reviews the scheme and forwards it to the R&R Commissioner for approval. Upon the Commissioner's approval, the government issues a declaration specifying the areas designated for R&R. The administrator is then responsible for executing the scheme, while the Commissioner supervises its implementation to ensure compliance with the established provisions.

1.10.4 HP RTFCTLARR Rules 2015

The Himachal Pradesh Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement (Social Impact Assessment and Consent) Rules, 2015, were notified on April 9, 2015, and published in the Rajpatra (e-Gazette) of Himachal Pradesh, in accordance with Section 112 of the Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013 (Act No. 30 of 2013). These rules are applicable throughout the State of Himachal Pradesh.

The HP RTFCTLARR Rules, 2015, based on the central Act of 2013, establish the procedural framework for conducting Social Impact Assessments (SIA) in the state. Key highlights of these rules include: (A) The conduct of SIA and Social Impact Management Plans (SIMP) in

accordance with Form II and III; (B) The requirement to hold public hearings; and (C) The necessity for obtaining consent. Each of these aspects is described in detail in the subsequent sections.

1.10.4.1 Conducting SIA and SIMP

1. Form II: The Social Impact Assessment (SIA) Report must be submitted to the State Government within six months from the commencement of the assessment. This report should include a detailed account of the views expressed by the affected families, recorded in writing. Form II specifies the structure and content required for the SIA report.
2. Form III: The Social Impact Management Plan (SIMP) outlines the remedial measures necessary to address the impacts of the project. This plan must be submitted alongside the SIA Report and provides guidelines on the content to be included in the SIMP.

Forms II and III are provided in detail in the Appendix of this report.

1.10.4.2 Conducting Public Hearing

1. Public hearings are to be organized in the affected areas to present the key findings of the Social Impact Assessment (SIA), solicit feedback on these findings, and gather additional information and perspectives to be incorporated into the final report.
2. The date and location of the public hearings must be announced and widely publicized at least three weeks in advance. This should be done through public notifications and posters in all villages within a five-kilometer radius of the proposed acquisition site, local newspaper advertisements, radio broadcasts, direct communication with Gram Panchayat or Municipal Ward representatives, and by uploading the information on the State Government's website.
3. Both the SIA Report and the Social Impact Management Plan (SIMP) must be made available in Hindi and English to the concerned Panchayat, Municipality, or Municipal Corporation at the village or ward level in the affected areas. These documents should also be accessible at the offices of the District Collector, Sub-Divisional Magistrate, and Tehsildars, and uploaded on the State Government's website.

4. The public hearings should include representatives from the requiring body, designated land acquisition and rehabilitation and resettlement functionaries, public representatives, local voluntary organizations, and media personnel.
5. The proceedings of the public hearings must be video recorded and transcribed. Both the recording and the transcription are to be submitted along with the final SIA Report and SIMP.

1.10.4.3 Consent

1. The State Government, through the concerned District Collector, is responsible for obtaining prior consent from the affected landowners as documented in Part-A of Form-IV. Concurrently, the State Government must update land records, including title and other revenue records in the affected areas. This ensures that the names of landowners, land occupants, and other relevant individuals are accurately identified for initiating the consent process and the subsequent land acquisition.

Consent of the Affected Landowners -

Under the RFCTLARR Act, 2013, consent is mandated when land is acquired for public purposes by Public-Private Partnerships (PPP) and private companies. However, as the road development project on MDR-66 and MDR-67 is being undertaken by the appropriate government authority, consent is not required for this study.

Section 2(2) of the RFCTLARR Act, 2013, stipulates: "The provisions of this Act relating to land acquisition, consent, compensation, rehabilitation, and resettlement shall also apply when the appropriate Government acquires land for the following purposes: a) For public-private partnership projects, where the ownership of the land remains with the government, for public purposes as defined in sub-section (1).b) For private companies for public purposes, as defined in sub-section (1)."

2. Team composition, Approach, Methodology and Schedule of the Social Impact Assessment

This chapter outlines the methodological approach adopted for conducting the Social Impact Assessment (SIA) of the proposed road widening project. It details composition of the assessment team, the specific expertise of each member, and the systematic processes employed to evaluate the social implications of the project. The rigorous methodology ensures that all relevant social factors are thoroughly examined, providing a solid foundation for informed decision-making.

2.1 Team Details

Table 2-1 presents the composition of the Social Impact Assessment (SIA) team responsible for conducting the study. Each member of the team is a recognized expert in their respective field, bringing extensive experience and expertise from numerous previous studies of a similar nature. The multidisciplinary nature of the team ensures a comprehensive approach to assessing the social impacts, with each expert contributing specialized knowledge critical to the successful execution of the study.

Table 2.2 lists the field surveyors who actively participated in the primary survey for the Social Impact Assessment. These surveyors were integral to the data collection process, engaging directly with local communities to gather accurate and comprehensive information. Their efforts ensured the robustness of the primary data, which is critical to the validity of the assessment's findings.

2.2 Description and Rationale for the Methodology and Tools Used

This section outlines the methodology, and tools utilized in conducting the Social Impact Assessment (SIA) for the road development, maintenance, and widening project on MDR-66 and MDR-67 in Shimla city. The chosen approach is designed to systematically evaluate the social consequences of the proposed land acquisition, ensuring compliance with the relevant

legal frameworks and providing a comprehensive understanding of the potential impacts on affected communities.

Table 2.1: Social Impact Assessment Team Composition and Expertise

Sr. No.	Name	Qualification	Gender	Expertise/Responsibilities
1.	Er. Tarun Gupta (Team Leader)	B.Tech (AG), PGDPM, Diploma in Disaster Management, PGDJMC	Male	Senior Environmental Officer, Deptt of Environment, Science & Technology (Retd.) Expertise EIA & SIA, Report Writing
2.	Mangat Chauhan	PG (Pol. Science) , PGM&IR,	Male	Impact Assessment & Community Mobilization (Project Coordination)
3.	Raman Kumar	MA Sociology Ph.D. Public Health	Male	Expert in Survey & Data analysis, Impact Assessment & Community Mobilization
4.	M. R. Sharma	Bachelor's in Social Work	Male	Survey & Statistical Researcher
5.	Sangeeta	Master of Arts	Female	Survey & Statistical Researcher
6.	Nishima Bhardwaj	M.A. Sociology	Female	Investigator & Gender Specialist

Table 2.2: List of Field Surveyors for the Social Impact Assessment

Sr. No.	Name	Qualification	Gender
1.	Kapoor Sharma	PG	Male
2.	Manish Sharma	Graduate	Male
3.	Promila Sharma	Graduate	Female
4.	Push Raj	PG	Male

2.2.1 Aim

The aim of the study is to conduct a SIA in accordance with the Himachal Pradesh Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition Rehabilitation and Resettlement (Social Impact Assessment and Consent) Rules, 2015, specifically for the road development, maintenance, and widening project on MDR-66 and MDR-67 as well as the construction of a pedestrian path near the Tibetan School in Chhota Shimla, Shimla city.

2.2.2 Objective

The objectives of the study are as follows:

1. Assessment of whether the proposed acquisition serves the public purpose as per the criteria listed under section 2 of the RTFCTLARR Act, 2013.
2. Estimating affected families and the number of families likely to be displaced.
3. Extent of land, public and private, houses, settlements and other common properties likely to be affected by the proposed acquisition.
4. Whether the extent of land proposed for acquisition is the absolute bare minimum extent needed for the project.
5. Whether land acquisition at alternate places has been considered and found not feasible.
6. Study of the project's social impacts, nature and cost of addressing them, and the impact of these costs on the project's overall costs of the project vis-à-vis the benefits.
7. Preparation of socio-economic and cultural profile of the affected area and resettlement site (if any) as per FORM-II of the HPRTFCTLARR rules, 2015.
8. Preparation of a Social Impact Management Plan as per Form III of HPRTFCTLARR rules, 2015.

2.2.3 Approach and Methodology

The methodology adopted to conduct a social impact assessment and to prepare SIMP is described below. The SIA was prepared in accordance with the RTFCTLARR Act 2013 and HP RTFCTLARR Rules, 2015. The figure below presents the methodology of the SIA study in the form of a flow chart.

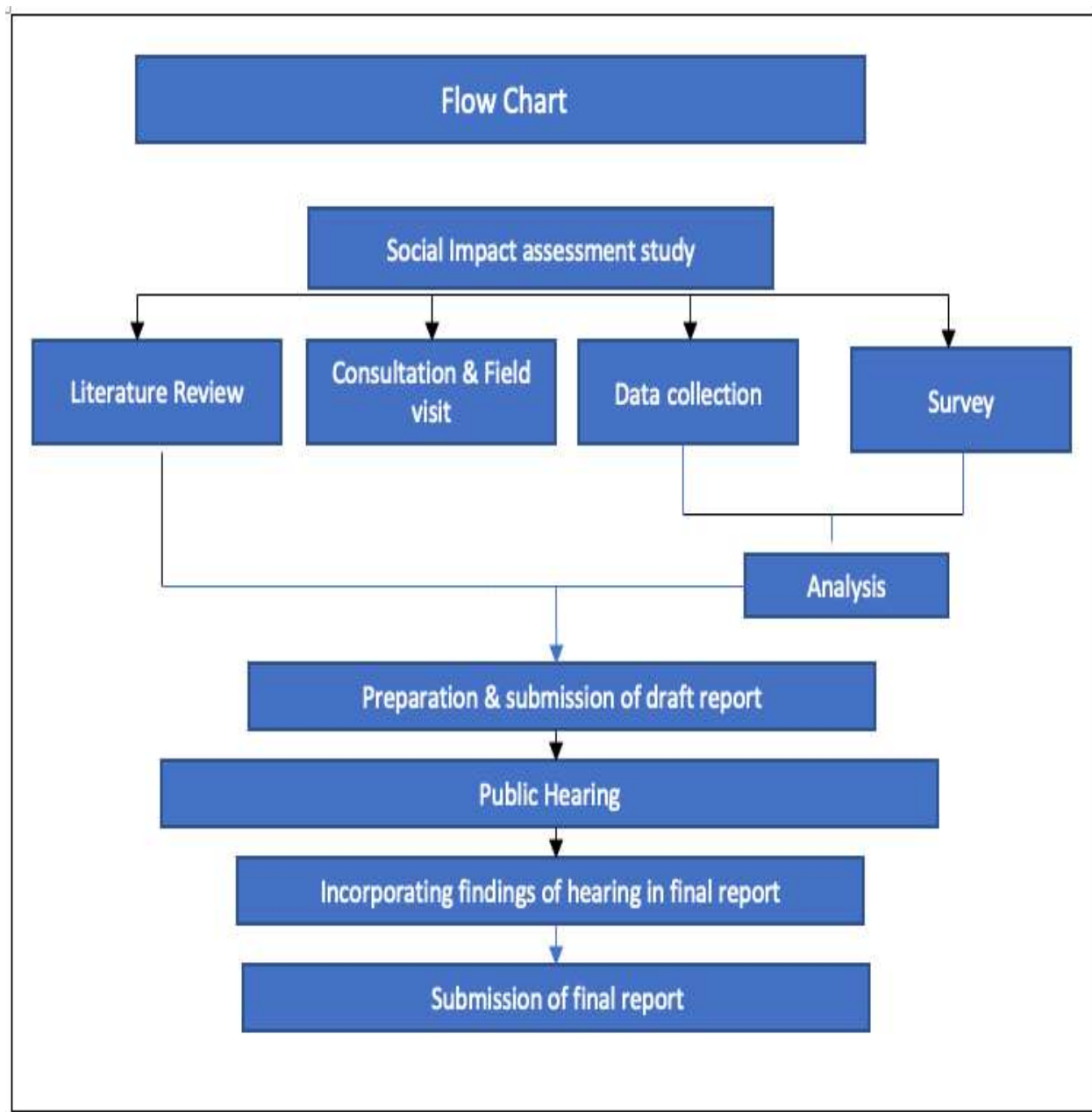


Figure 2-1: Flow chart for Conducting Social Impact Assessment (SIA) in Land Acquisition for the Widening of MDR 66 and MDR 67, District Shimla, Himachal Pradesh

Process/methodology for conducting SIA study and preparation of SIMP

1. Literature review

2. Consultation & field visit

- Identification of stakeholders (Primary & secondary data)

- Field visit (site visits)
- Consultation with stakeholders

3. Data Collection

- Secondary Data (Revenue department and PWD survey drawings and other concerned departments)

4. Primary Data (questionnaires & FGD, field visit) 48% sample survey was conducted and pre-designed questionnaires were utilized for getting information.

5. Analysis of data collected

- Qualitative and quantitative analysis of various social, economic and environmental parameters. Analysis of primary and secondary data collected
- Inference drawn from FGDs
- Inference drawn from stakeholder consultations
- Observation from site survey

6. Draft Report

2.2.4 Rationale for the Methodology

Carrying SIA is a time-bound study and concerns the interest of people who are financially, economically, and socially dependent on the land getting acquired for the upcoming project. Therefore, the above methodology has been adopted to carry out the study and ensure a humane, participatory, informed, and transparent land acquisition process for the land widening of MDR 66 and MDR 67 along with the construction of a pedestrian path near Tibetan School on Chotta Shimla - Kasumpati road. This methodology safeguards adequate provisions for such affected persons for their rehabilitation and resettlement and for ensuring that the cumulative outcome of the acquisition should be that affected persons become development partners, leading to an improvement in their post-acquisition social and economic status.

2.2.4.4 Identification of the Stakeholders to be Consulted for SIA

A comprehensive list of stakeholders who likely to be directly or indirectly affected by the project was prepared and categorized into three broad groups:

1. **Primary Stakeholders:** These include the titleholders of the land to be acquired, their families, and others with any form of dependency on the land being acquired.
2. **Secondary Stakeholders:** This group includes business entities, civil societies, NGOs, and local residents who may be indirectly affected by the acquisition.
3. **Institutional Stakeholders:** Government and semi-government institutions such as Panchayats, the District Commissioner's Office, and local law enforcement agencies fall into this category.

Following the identification of stakeholders, a desk review was conducted, focusing on documents such as the RTFCTLARR Act 2013, HP RTFCTLARR Rules, 2015, district census data, and other relevant government and non-government sources. This review provided critical insights into the socio-economic conditions of the project area and informed the subsequent phases of the SIA.

2.3 Tools to Collect Information for the Social Impact Assessment

Data collection for the SIA involved both primary and secondary sources to ensure a comprehensive understanding of the potential social impacts. The tools and methods used are detailed below:

1. Data from Secondary Sources:

- Secondary data was gathered from census reports, statistical handbooks, and other relevant literature. This information complemented the primary data and provided a baseline understanding of the physical, social, economic, and cultural context of the project area.

2. Primary Source:

- **Household Surveys:** A structured questionnaire was used to gather detailed information from affected households.
- **Field Visits:** Direct observations and interviews conducted during site visits provided additional context and data.
- **Focus Group Discussions (FGDs):** FGDs were conducted to gather qualitative data and to facilitate discussions among stakeholders about the potential impacts of the project.

3. Preparation of Study Tools:

- A structured questionnaire was developed to collect both qualitative and quantitative data from primary stakeholders. This questionnaire was pre-tested, refined, and administered by trained surveyors.

4. Primary Survey:

- The survey focused on collecting data on household characteristics, socio-economic profiles, occupation, income, and the potential impact of the project on affected families. Open-ended questions were included to capture the opinions and views of the respondents.

5. Focus Group Discussion:

- FGDs were conducted with various stakeholders, including community leaders and representatives, to identify the perceived impacts of the project and gather suggestions for enhancing positive outcomes and mitigating negative impacts.

6. Supervision of Data Collection and Ground Verification:

- Core team members supervised the data collection process, and ground verification was conducted for a sample of households to ensure the accuracy and reliability of the data.

2.4 Sampling Methodology

The SIA team conducted a random survey of the affected households, covering 81 households (HH) as listed by the revenue department. The data collection process employed both quantitative and qualitative techniques to gather comprehensive insights.

1. Quantitative Techniques:

- Pre-tested structured questionnaires were used for the household survey among primary stakeholders.

2. Qualitative Techniques:

- The qualitative techniques included Participatory Rural Appraisal (PRA), Livelihood Analysis, Preference Ranking, Focus Group Discussions (FGDs), and Public Consultations.

2.5 Overview of Information and Data Sources Used

The SIA and Social Impact Management Plan (SIMP) were prepared based on data and statistics from a variety of sources, including field visits, stakeholder consultations, and existing documents such as the RTFCTLARR Act 2013 and HP RTFCTLARR Rules, 2015. The following data sources were utilized to collect the necessary information:

- 1. Government Reports and Literature:** Official documents and reports provided a wealth of secondary data, including demographic, economic, and social information.
- 2. Field Surveys and Site Visits:** Primary data was collected through direct interaction with affected families and other stakeholders, providing valuable insights into the local context and the specific impacts of the project. The primary survey was conducted through proper scheduling between 8/9/2-24 to 15/9/2024 covering the areas as identified by the concerned requiring body and notified by the Public Works Department.
- 3. Stakeholder Consultations:** Input from stakeholders, gathered through FGDs, public consultations, and interviews, was critical in shaping the SIA and SIMP.



Documentation in Progress: Team members collect data and observations to better understand the social and environmental impact of the project.

2.6 Schedule of consultations with key stakeholders and brief description of public hearings conducted

Following was the schedule of public hearing that was organized as per provisions of the Act:

Sr.no.	Mohal/Village name	Ward Name	Date	Time	Venue
1.	1. Chaura Maidan 2. Upper Kaithu 3. Tara Hall 4. Lakkar Bazar 5. Shankli	Anadale Upper Kaithu Ruldubhatta	22.10.2024	10:00 AM to 5:00 PM	Bachat Bhawan, DC Office Shimla
2.	1. Krishna Nagar 2. Bamloie 3. Kali Bari 4. U.S. Club	Krishna Nagar Banmloie Upper Kaithu Jakhoo	23.10.2014	10:00 Am to 5:00 PM	Bachat Bhawan, DC Office Shimla
3.	1. Bazar Ward Chotta Shimla 2. Chotta Shimla Khas 3. Sanjauli Chowk 4. Chotta Shimla	Chotta Shimla Engine Ghar Benmore Navbahar Brockhurst Chalaunthi	24.10.2024	10:00 AM to 5:00 PM	Bachat Bhawan, DC Office Shimla

Issues and suggestions given by the community during public hearings are as under:

Dated: 22/10/24 (Area under ward: Anadale, Upper Kaithu, Ruldubhatta)

1. The project could displace local residents and businesses without a clear public benefit. While the stated goal is to serve the public interest, the proposed solution may not be the most equitable or necessary.
2. The under-path drive-in facility, crucial for the operations of a nearby hotel, would be adversely affected by the acquisition. This could lead to significant inconvenience for hotel guests and financial losses for the business.
3. The area in question is a commercial hub, and many livelihoods depend on the businesses located there. Displacing these businesses without adequate rehabilitation and resettlement options would cause significant economic hardship.
4. That the heritage value of the Shimla town would be diminished by such activities.

5. That the solution to the traffic woes of Shimla does not lie in the widening of road but construction of alternate roads, flyovers, alternative modes of travel and better traffic management. The traffic jams take place due to turning points on the circular roads, particularly near Victory Tunnel, bus stand, lift/high Court, Chotta Shimla near Ashiana, Sanjauli Chowk, Aukland Tunnel, etc. and indiscriminate stopping and parking of buses. It is particularly pointed out that entry of the Old Bus stand is very narrow due to which the buses get stuck leading to traffic jams on both sides of the road. In the local bus stand the buses remained parked, whereas it should be only a boarding and deboarding station. There is already a proposal for a flyover for diverting traffic to the bus stand from Vidhan Sabha/Railway Station, which will ease traffic near Victory Tunnel. Moreover, there are proposals for the construction of tunnels and ropeways, to ease traffic congestion. Such projects should be carried out on a priority basis.
6. It is further stated that, should it become a necessity, the road ought to be widened from the hillside, where the land remains vacant and unclaimed. By doing so, the acquisition of commercial properties can be entirely avoided, thus preventing the disruption of established businesses and safeguarding the livelihoods dependent upon them.
7. That no Environment Impact Assessment has been carried out as is required under section 4 of the 2013 Act and Rule 3 of 2015 Rules. It is submitted that Shimla comes under Seismic Zone IV and the major portion of the roads in question come within the sinking and sliding zone. Number of trees are existing besides the road which are likely to come in the proposed widening. However, the same have not been mentioned in the draft SIA report nor the report mentions about any permission for felling the same under Forest Conservation Act. Various orders have been passed by Hon'ble High Court of Himachal Pradesh and Hon'ble National Green Tribunal regarding prohibition of felling of trees, cutting, excavation, dumping, etc. in the Shimla area.
8. From the Victory Tunnel towards Hotel Royale Retreat, there are more than approximately 25 Deodar trees which if the extension is done will have to be cut which goes against the orders of the Supreme Court & High Court.
9. The large-scale damage, which is likely to be caused to the ecology of Shimla due to such activities is a matter of common knowledge. Besides this the proposed activity

would also cause air and water pollution and would lead to health hazards due to unprecedented increase in dust and SPM levels causing respiratory diseases.

10. That no consent has been taken from the people as is required under Rule 16 of the 2015 Rules in PART- of FORM-IV along with Social Impact Assessment Study. Moreover, no steps for updating the records relating to the land rights, title in the land and other revenue records in the affected area has been taken. It is submitted that during settlement operations boundaries of owners in the alignment have been illegally changed and records have been wrongly been prepared. This fact of the matter has come to the fore now. However, affected persons in such portions have not been issued notices on the basis of wrong record.
11. That three different projects have been merged in one Social Impact Assessment report. In this behalf it is submitted that different reports ought to have been prepared for MDR- 66 Cart Road Tutikandi to Sanjauli via Chotta Shimla; MDR- 67 Victory Tunnel to Sanjauli via Lakkar Bazar; and for construction of a pedestrian path near Tibetan School because each area had Social Impact specific to it.
12. That the draft Social Impact Assessment report does not take into account the extent government land coming within the alignment of proposed widening, in as much as the amenities affecting the general public existing upon such land would also have Social Impact. It is further submitted that sufficient Government land/properties exist in the alignment of the road, which is not being utilized and the properties/lands of the individuals are being proposed to be acquired. It is particularly point out that near Panchyat Bhawan the railings/ramps etc. can be moved back by 8-10 feet, without disturbing anyone. Already in las 3-4 years the roads had been widened upto 10 meters in the local Bus Stand area. The hawkers and vendors have occupied the widened areas, pathways, footpaths, etc., which is also substantially contributed to the traffic congestion. If, at all, the acquisition is to be carried out it should be in the first instance be carried out towards/from hillside/new areas where mostly the land/property of the Government or Trusts are existing rather than disturbing individuals and their families. This being so for the reason that the Government or Trusts can reestablish themselves at other places.

13. That Development Plan of Shimla Planning Area, 2041 does not envisage any such widening of road.
14. That the standard width of the Major District Roads (MDR) is prescribed as 9-11 meters including 1 meter berm on each side. The existing circular road, except at 2-3 points has lesser width. Therefore, there is no justification of the proposed acquisition proceeding for the widening of the circular road.
15. Seemingly pick and choose policy is being adopted in the proposed acquisition proceedings. In as much as certain areas, where the bottlenecks in fact exist, have either been completely left out or the alignment has been changed to benefit of some influential persons. In this behalf it is specifically pointed out that opposite Shubham Hotel major bottleneck exist and the road is only 20 feet (6.09 meters), however, the said portion has been completely left out due to the fact that some very influential persons are having their properties near the said Bottleneck. Some shops Opposite Willow Hotel near Lakkar Bazar bus stand/ Ice Skating Rink (belonging to Wakf Board) and occupied by highly influential persons have been left out by changing the alignment towards valley side and to save Dhroov Hotel the alignment has changed towards uphill side i.e., Arra Market (also belonging to Wakf Board). Hence, the proposed acquisition is not being carried out in constitutional, legal, fair, just, objective manner and vitiated by malice in fact, as well as in law but in a
16. There is no uniformity in the width of the road at different portions/points to benefit influential persons/institutions. The proposed plan to widen the road to 9-11 meters presents a clear inconsistency, as Victory Tunnel, a crucial part of Shimla's infrastructure, is only 6.10 meters wide. Expanding the road beyond the tunnel's width renders the widening ineffective and unnecessary. In Chotta Shimla area also some shops are being acquired, while others are being left out.
17. That the traffic problem of Shimla area lies in the lack of proper parking spaces and haphazard parking of vehicles on both sides of the road. It is a common knowledge that wherever the roads have been widened in the Shimla area, the desired result has not been achieved rather the problem has been magnified due to the parking of road on both sides of road. Moreover, such widened portions have been usurped by taxi operators and remain occupied by commercial vehicles like taxis, tempos, travelers and

hawkers/vendors, who are not been removed. So much so that already constructed parking(s) remain vacant. It is submitted that sufficient Government land is available opposite Hotel Cedar Grand, where car parking can be constructed. Furthermore, other parking spaces can be identified around the circular road to ease the traffic.

18. That the widening of the circular road has recently been carried out under smart city project and footpath and walk ways have been constructed by spending lot of money and there is no justification.
19. Some of the land owners pointed out that land belonging to them has been wrongly shown as HPPWD land which has already been corrected in the revenue records in the name of owners but still shown in the name of PWD.

Dated: 23/10/24. (Area under ward: Krishna Nagar, Banmloie, Upper Kaithu, Jakhoo)

1. The Panchayat Bhawan railing, galleries and pedestrian path under Khasras no 1411 & 1410 can be shifted back and vacant area of courtyard can be used for road widening and around 8 feet of road can be widened. As the width of the Courtyard is 20Mtrs so it can be widened as such there is no need to acquire the private properties.
2. The Ramp of Rai Sahib Puran Mal Dharmshala and parking of Panchayat Bhawan can be moved back and around 8 feet of road can be widened.
3. Pedestrian paths are being used by Hawkers sitting with their permanent carts and can also be shifted to avoid traffic congestions.
4. There are two paths heading towards Ram Bazar market one is through stairs and other is through ramp under Khasras no Khasra 1416 and 1417. The ramp can be removed as it serves no functional purpose. Additionally, vacant land under Khasra No. 1426, which belongs to the Gauri Mal Butail Trust, can be acquired. This would enable around 10 feet of road widening by trimming the path through the ramp and vacant space.
5. The Gauri Mal Butail Trust building, which includes the Hotel Himcasa, is situated on Khasra Nos. 1462 and 1463. This area is a major bottleneck due to the road width being only 7 meters. Acquiring, modifying, and widening this stretch would alleviate congestion.

6. A few years ago, shops near the traffic control room were dismantled. This area is currently used by fruit vendors and for parking which can be removed.
7. The local bus stop opposite Dr. Surinder Singh Clinic has a road width of approximately 20 meters, so no road widening is required here.
8. Multi-story parking structures can be constructed in the railway parking area across from Hotel Cedar Grand. Additionally, a multi-story parking lot can be built on vacant land next to Mehru Sweets, which has been unoccupied for many years.
9. The frequent turning of HRTC and private buses at the entry and exit points of the old bus stand tunnel causes major traffic congestion, which needs immediate resolution.
10. The road near Mehru Sweets was previously widened by approximately 10 feet, and a 30-foot retaining wall was installed. The electricity office was relocated to acquire the government land needed for widening, helping to reduce traffic congestion without affecting nearby shopkeepers.
11. Near the old bus stand tunnel, the road is approximately 8 meters wide. The width of the road near Gurudwara Singh Sabha is 8.4 meters, with the average road width in this area being about 8.5 meters therefore no acquisition is required for expansion.
12. The project will directly affect approximately 44 shops and over 400 families residing in the area. Many families live above or below these shops, and the project could significantly impact their livelihoods.
13. Past road widening projects on the circular road have led to increased traffic congestion due to the misuse of the additional space for idle parking.
14. There is a lack of information regarding the acquisition process and the Detailed Project Report (DPR). The exact location of the proposed acquisition remains unknown.
15. That previously acquired land for widening the road are not being used for the purpose. After completing the road widening the Govt. started white line parking system on the roads hence the commutable road remained of same length and width and the additional area added due the land acquisition is just used for parking spots hindering free flow of traffic.

16. The PAF fear that by acquisition of the land for proposed widening will bring the road dangerously closed to their door step increasing risk of accidents. Moreover proximity of heavy vehicular traffic causing constant vibrations will lead to structural damages/ cracks putting the lives of occupants at risk.
17. Many of the people stated that Krishnanagar area being a sinking zone can not bear the extra load of the vehicular traffic as well dismantling & construction activities and will unable to bear load of additional traffic movement which has been highlighted in Rajpatradated 17 august 2015 through a notification issued by Department of Town and Country Planning.

Dated: 24/10/24 (Area under ward : Chotta Shimla, Engine Ghar, Benmore, Navbahar, Brockhurst, Chalaunthi)

1. That instead of acquisition of private land the available govt. land may be utilized near the Chotta Shimla for the widening of road.
2. The commercial complex may be developed near existing complex on IGMC road and between MC parking and Police Chowki Sanjauli to resettlement of shop owners.
3. The notification issued is silent on the details of the land to be acquired.
4. The compensation package should account for both the immediate loss of rental income and the long-term commercial potential of the property.
5. Sanjauli Chowk serves as a crucial commercial center, providing essential services to the community. Relocating would negatively impact both businesses and residents.
6. The existing compensation package relies on outdated circle rates that do not accurately reflect the market value of properties in prime locations such as Sanjauli Chowk. Fair compensation should be calculated based on current market rates, enabling tenants and property owners to establish their businesses in comparable locations.
7. That the PAFs have not been associated during the course of survey and preparation of detailed project report.

8. That clear clarification and demarcation on the spot of all parts of khasra nos. identified for acquisition may be done by involving the concerns.





Photos taken during the public hearing on land acquisition for MDR-66 and MDR-67, as well as the pedestrian path in Chotta Shimla, District Shimla, Himachal Pradesh.

3. Land Assessment

This chapter provides a detailed analysis of the land that is proposed to be acquired for the road development, maintenance, and widening project on MDR-66 and MDR-67 in Shimla city. The analysis utilizes available maps, land inventories, and primary data sources, including surveys, to explore the nature, current use, and classification of the land. Additionally, the chapter examines the ownership patterns, land transfers, and land usage trends over the past three years.

3.1 Information from the Land Inventories and Primary Sources

The table below provides a detailed breakdown of the land proposed for acquisition for the improvement and widening of MDR-66 and MDR-67 in Shimla city, highlighting the intended use for various project activities:

Table 3-1: Total Land and Khasra number proposed to be acquired for project MDR-66 & 67 in Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/Up-Mohal	Total Kita	Area Sqm/dec i-mtr
1.	Shimla	Shimla (Urban)	Up-Mohal Chhora Maidan	15	2133-62
2.			Krishna Nagar	94	3368-70
3.			Bazar Ward Chotta Shimla	30 (Salam 15 batta 15)	477-50
4.			Up-Mohal Bemloe	3	455-58
5.			Up-Mohal Chotta Shimla Khas	9	303-11
6.			Mohal Upper Kaithu	47 (Salam 21 Batta 26)	2585-25
7.			Up-Mohal Tara Hall	76 (Saalam 51Batta 25)	4775-91

8.			Up-Mohal Kali Bari	16	2446-52
9.			Up Muhal Ward Lakkar Bazar	31 (Salaam 17 Batta 14)	1274-26
10.			Up-Mohal Shankli	24 (Saalam 8 Batta 16)	1720-07
11.			Muhal Sanjauli Chowk	24 (Saalam 14 Batta 9)	495-07
12.			Up-Muhal US CLub	10	780-84

The following table outlines the total land area that is proposed to be acquired for the construction of a pedestrian path near the Tibetan School in Chotta Shimla, Himachal Pradesh. This acquisition is essential to enhance pedestrian safety and accessibility in the area.

Table 3-2: Total Land Proposed to be Acquired for the Construction of a Pedestrian Path Near Tibetan School in Chotta Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/Up-Mohal	Total Kita	Area Sqm/dec i-mtr
1.	Shimla	Shimla (Urban)	Up-Mohal Chotta Shimla	2	12-60

3.2 Entire Area of Impact Under the Influence of the Project

The primary areas under the influence of this road development and widening project are the stretches of MDR-66 and MDR-67 and the region near the Tibetan School in Chotta Shimla. Specifically, the project impacts:

MDR-66 (Tuti Kandi to Sanjauli via Chotta Shimla): This road section is a key connector in Shimla city, and the proposed widening will directly impact the land and properties

alongside this route. The acquisition in this area focuses on enhancing traffic flow by creating more lanes and improving road infrastructure.

MDR-67 (Victory Tunnel to Dhalli Chowk via Lakkar Bazar Junction): Another crucial road stretch forming part of Shimla's main traffic corridors. Widening and road improvements here will ease congestion and improve access to key parts of the city.

Tibetan School, Chotta Shimla: The area from Tibetan School to Chotta Shimla is proposed to be acquired for the construction of a pedestrian path. The proposed pedestrian walkway will improve safety for schoolchildren and local residents, ensuring a safer environment for pedestrians along this busy section of the road.

3.3 Scope of acquisition:

The acquisition is limited to the land necessary for road widening and the construction of essential infrastructure like the pedestrian path. The total land Proposed to be acquired for these purposes amounts to 20868-58 sqm/deci-meter (02-08-69 hec.).

Beyond the areas mentioned, there is no additional land acquisition anticipated for this project. The agency has not notified or indicated any requirement for extra land beyond the scope of the current project.

3.4 Total land requirement for the project

The total land proposed for acquisition under this project amounts to 20,868-58 sqm/deci-meter, or 02-08-69 hectares, covering 12 villages and 378 Khasra numbers. This land will be used for road widening and the construction of essential infrastructure to ensure smoother traffic flow and safer pedestrian movement.

3.4.1 Present use of any public, unutilized land in the vicinity of area

It emphasizes that there is no public land available in the area surrounding the proposed site for acquisition. Public land refers to government-owned land, and if any such land were unutilized (not being used for any other purpose), it might have been considered for the project.

The land acquisition is intended specifically to widen MDR 66 and 67. These roads need to be widening/expansion to meet necessary transportation, safety, & infrastructure demands, and this expansion can only happen on or adjacent to the existing road. Since these roads have a fixed route, any land required for widening must be located directly along these road routes.

Given that the project must be carried out along & adjoining MDR 66 and 67, and no alternative public land is available in the vicinity, the acquisition of the specified land becomes essential. It rules out the possibility of considering other public lands, even if such lands existed elsewhere, as they would not be on or near the road itself.

In summary, the need for land for the MDR 66 and 67 widening project is dictated by the lack of alternative public land in the area, combined with the fact that the land must be situated directly on or adjacent to the existing road.

3.5 Land Already Purchased, Alienated, Leased/ Acquired, and Intended Use for Each Plot of Land Required for The Project

It is clear that no land has previously been purchased, alienated, leased, or acquired for this project. This means that none of the land parcels needed for the widening of MDR 66 and 67 have been subject to any prior legal processes, transactions, or agreements that would have designated them for the project. Essentially, this implies that all the land required for the road widening still needs to be acquired through appropriate legal and administrative procedures.

The intended use for all the plots of land being proposed for acquisition is exclusively to widen the road and construction of a pedestrian path. There is no alternative or secondary use planned for these plots, and the sole reason for acquiring them is to increase the width and capacity of MDR 66 & 67. This reflects a focused and clear objective behind the acquisition process, ensuring that the land will be used strictly for public infrastructure development.

The main goal of the project is the widening of MDR 66 and 67. This is important because it means that the land will be used to improve an already existing road infrastructure, rather than for the creation of a new road. Widening an existing road typically involves expanding the lanes or creating additional space for improved traffic flow, which in turn might enhance safety and accommodate growing transportation needs.

In summary, the statement highlights that no previous actions have been taken concerning the land needed for the project. The specific plots identified for acquisition are intended solely for the purpose of widening MDR 66 & 67 and construction of a pedestrian path, ensuring that the project remains focused on infrastructure enhancement without involving unnecessary or unrelated land use.

3.6 Quantity and Location of Land Proposed to be Acquired for the Project

The total land proposed for acquisition under this project amounts to 20,868-58 sq./Deci-mtr, or 02-08-69 hectares, covering 12 villages and 378 Khasra numbers.

3.7 Nature, Present Use and Classification of Land

The total land under this acquisition encompasses a variety of uses, including pathways, roads, small porches in front of homes, stairs, barandas and forested areas. However, it also includes several building structures used for residential and commercial purposes. Page bellow provides Khasra wise classification of the proposed land. The complete list of each Khasra, ownership and holding are provided in the annexure of this report.

Table 3-3: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Choura Maidan, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/deci-mtr	Classifications of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal Choura Maidan	1005/892/1	118-82	Gair mumkin Rasta
2				895/1	102-18	Jai Safed
3				896	43-57	Gair mumkin Sahan (Govt.)
4				897	25-92	Gair mumkin Godam pucca two storeyed
5				898	21-82	Gair mumkin Ahata
6				899	06-00	Gair mumkin stairs
7				900	151-59	Gair mumkin Karyalya pucca four storeyed
8				902/1	1-70	Gair mumkin Ahata
9				947/912/1	11-22	Gair mumkin Sehan
10				930/1	924-72	Jai safed
11				1013/931/1	09-62	Jai safed
12				1011/931/1	54-90	Jai safed

13				935	191-70	Gair mumkin Sehan
14				936	132-42	Gair mumkin Sadak
15				937	337-44	Gair mumkin Sadak

Total Kita 15 Total area sq. mtr. 2133-62

Table 3-4: Khasra wise Classification of Land in Krishna Nagar Ward, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/dec-mtr	Classifications of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Krishna Nagar	28/1	37-88	Gair mumkin Makan pucca three storeyed
2				211/1	18-30	Gair mumkin raasta
3				212	59-74	Gair mumkin dukaan pucca two storeyed
4				213	20-52	Gair mumkin makaan & dukaan pucca two storeyed
5				214	24-22	Gair mumkin makaan and dukaan two storeyed
6				215	11-70	Gair mumkin makan & dukan pucca two storeyed

7				216	9-30	Gair mumkin makan & dukan pucca two storeyed
8				217	64-45	Gair mumkin rasta
9				217/1 (Bandobasti)	42-21	Gair mumkin makan & dukan pucca four storeyed
10				221	61-27	Gair mumkin makan & dukan pucca four storeyed
11				222	4-38	Gair mumkin Stairs
12				223	4-60	Gair mumkin Stairs
13				224	4-80	Gair mumkin Stairs
14				225/1	9-36	Gair mumkin gali
15				226/1	11-00	Gair mumkin dhara
16				228/1	6-88	Gair mumkin Rasta
17				235/1	9-00	Gair mumkin makan pucca two storeyed
18				236	5-50	Gair mumkin Baramda
19				237/1	6-60	Gair mumkin Rasta
20				238/1	20-16	Gair mumkin makan pucca four storeyed
21				239	8-55	Gair mumkin Baramda
22				240	59-63	Gair mumkin Gali

23				241	27-37	Gair mumkin dukaan three storeyed
24				242/1	4-20	Gair mumkin Stairs
25				244/1	51-93	Gair mumkin makan pucca three storeyed
26				1846/246/1	8-21	Gair mumkin makan pucca three storeyed
27				247	20-47	Gair mumkin Gali
28				295/1	7-65	Gair mumkin rasta
29				296	07-90	Gair mumkin Stairs
30				297	08-68	Gair mumkin Toilet pucca
31				1120	15-12	Gair mumkin Baramda
32				1124	209-00	Gair mumkin makan pucca three storeyed
33				1125	16-08	Gair mumkin Gali
34				1127	02-85	Gair mumkin Baramda
35				1128	06-84	Gair mumkin Stairs
36				1129	10-40	Jai Sarkar
37				1130/1	64-10	Jai Sarkar
38				1131/1	09-80	Gair mumkin Nala
39				1154/1	115-02	Gair mumkin makan pucca three storeyed

40				1155	10-60	Gair mumkin Gali
41				1156	45-26	Gair mumkin chhapa Khana
42				1156/1 (Bandobasti)	5-64	Gair mumkin Sadak
43				1157	12-00	Gair mumkin Stairs
44				1158/1	36-90	Gair mumkin office & Makan pucca two storeyed
45				1159/1	09-24	Gair mumkin Dhara
46				1160/1	232-60	Jai Safed
47				1161/1	07-12	Jai Sarkar
48				1162/1	21-99	Gair mumkin Nala
49				1407/1	00-45	Gair mumkin makan pucca
50				1408/1	41-75	Jai Sarkar
51				1409/1	28-50	Jai Sarkar
52				1410	10-50	Gair mumkin Nala
53				1411	06-75	Gair mumkin Toilet pucca
54				1412	147-06	Jai Sarkar
55				1413	04-88	Gair mumkin Stairs
56				1414	07-35	Jai Sarkar
57				1415	17-25	Jai Sarkar
58				1416	73-58	Jai Sarkar

59				1417	09-04	Jai Sarkar
60				1843/1418	31-12	Jai Sarkar
61				1844/1418	05-72	Gair mumkin Hotel pucca three storeyed
62				1845/1418	9-56	Gair mumkin Hotel pucca three storeyed
63				1419	05-85	Gair mumkin Gali
64				1848/1420	01-21	Gair mumkin Gali
65				1849/1420	06-54	Gair mumkin Gali
66				1852/1420/1	08-08	Gair mumkin Gali
67				1853/1420/1	03-10	Gair mumkin Gali
68				1850/1421	37-35	Gair mumkin Hotel pucca three storeyed
69				1851/1421	25-28	Gair mumkin Hotel pucca three storeyed
70				1422	15-25	Jai Sarkar
71				1423	09-62	Jai Sarkar
72				1424/1	58-37	Gair mumkin Rasta
73				1425	76-30	Jai Sarkar
74				1447/1	17-93	Gair mumkin Nala
75				1450	28-00	Jai Sarkar

76				1451	19-65	Jai Sarkar
77				1452	93-28	Jai Sarkar
78				1453	90-75	Jai Sarkar
79				1454	21-67	Jai Sarkar
80				1455	11-88	Jai Sarkar
81				1456	05-70	Gair mumkin Nala
82				1457	07-80	Gair mumkin Nala
83				1458	04-62	Gair mumkin Sadak
84				1459	68-75	Gair mumkin Makan pucca five storeyed
85				1460	46-75	Gair mumkin Makan pucca five storeyed
86				1461	11-52	Gair mumkin Stairs
87				1462	106-40	Gair mumkin Makan & dukan pucca five storeyed
88				1463	36-85	Gair mumkin Makan & dukan pucca five storeyed (on rent)
89				1464	54-38	Gair mumkin Makan & dukan pucca five storeyed
90				1465	22-63	Gair mumkin Rasta
91				1467/1	153-45	Gair mumkin Rasta

92				1487	442-54	Jai Sarkar
93				1491	05-40	Jai Sarkar
94				1702/1	77-27	Gair mumkin Sarak

Total Kita 94 Total Area 3368-70 (sq.mtrs)

Table 3-5: Khasra wise Classification of Land in Bazar Ward Chotta Shimla, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/decimtr	Classification of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Bazar Ward Chotta Shimla	1	88-20	Gair mumkin Makan & dukan pucca three storeyed
2				2	04-38	Gair mumkin Baramda
3				3	13-46	Gair mumkin Sehen
4				4	09-50	Gair mumkin Stairs
5				5	01-50	Gair mumkin Stairs
6				7	04-16	Gair mumkin Sehan
7				8	02-86	Gair mumkin Godown
8				9	01-80	Gair mumkin Toilet pucca one storeyed
9				10	47-60	Gair mumkin Hotel pucca three storeyed
10				11/1	12-30	Jai Sarkar
11				12	39-15	Gair mumkin Makan kuccha one storeyed
12				13/1	55-41	Gair mumkin Makan & Dukan pucca four storeyed

13				17/1	02-60	Gair mumkin Stairs
14				18	01-36	Gairr mumkin Sehan
15				19	04-96	Gair mumkin Bramda
16				20/1	08-00	Gair mumkin Stairs
17				23/1	26-60	Gair mumkin Makan pucca four storeyed
18				24	03-60	Gair mumkin Dukan kachhi one storeyed
19				25/1	23-80	Gair mumkin Makan & Hotel kachha four storeyed
20				26/1	02-48	Gair mumkin Gali
21				29/1	22-75	Gair mumkin Makan & Hotel three storeyed
22				31/1	25-12	Gair mumkin Makan & Dukan three storeyed
23				32	02-52	Gair mumkin Bramda
24				33/1	18-85	Gair mumkin Makan & Dukan pucca five storeyed
25				35/1	23-45	Gair mumkin Makan & Dukan pucca seven storeyed
26				39/1	04-67	Gair mumkin Stairs
27				42/1	12-00	Gair mumkin Makan & Dukan kachhi three storeyed
28				43	03-52	Gair mumkin Bramda
29				44/1	09-62	Gair mumkin Makan & Dukan Pucca three storeyed

30				45/1	01-28	Gair mumkin Makan & Dukan Pucca three storeyed
----	--	--	--	------	-------	--

Total Kita – 30 Salam 15 Batta 15 Total Area – 477-50 Sq.mtr.

Table 3-6: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Bemloe, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/deci-mtr	Classification of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal Bemloe	599/1	258-50	Van
2				602/1	41-80	Gair mumkin Sarak
3				608/1	155-28	Jai Safed
			Total Kita 3		455-58	

Total Kita 3 Total Area 455-58 Sqr. Mtr.

Table 3-7: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Chotta Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/deci-mtr	Classification of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal Chotta Shimla Khas	166/1	13-05	Gair mumkin Makan pucca two storeyed
2				168/1	13-75	Gair mumkin Ahata
3				169/1	03-84	Gair Mumkin Nali
4				167	08-99	Gair Mumkin Dukan Kacchi one storeyed

5				1157/1	34-00	Gair mumkin Rasta
6				1158/1	59-21	Gair mumkin Rasta
7				1167/1	116-52	Jai Safed
8				1176/1	47-15	Jai Safed
9				1276/1208/1	06-60	Jungle Bila Kisam

Total Kita 9 Total Area 303-11

Table 3-8: : Khasra wise Classification of Land in Mohal Upper Kaithu, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/deci-mtr	Classification of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Muhal Upper Kaithu	940	42-19	Gair mumkin Workshop Pucca two storeyed
2				944/1	78-27	Gair mumkin Sadak
3				965	25-15	Gair mumkin Ahata
4				966	35-24	Gair mumkin Bijli Ghar Pucca one storeyed
5				967	23-48	Gair mumkin Ahata
6				939/1	115-03	Gair mumkin Koyla Bhandar
7				943/1	915-00	Bagicha Bakhal Aval
8				964/1	147-50	Gair mumkin Vahan Parking
9				973/1	101-45	Gair mumkin Sehan
10				1009/1	29-78	Gair mumkin Rasta
11				1010/1	14-86	Gair mumkin Rasta
12				1011/1	04-50	Jai Safed

13				1012/1	217-75	Jai Sarkar
14				1033/1	66-00	Gair mumkin Hotel Pucca four storeyed
15				1034	41-71	Jai Sarkar
16				1035	53-40	Gair mumkin Rasta
17				1036	10-80	Gair mumkin Rasta
18				1037/1	47-12	Gair mumkin Quarter pucca one storeyed
19				1037/2	20-30	Gair mumkin Quarter pucca one storeyed
20				1038/1	11-35	Jai Sarkar
21				1039/1	12-50	Gair mumkin Ahata
22				1040/1	16-62	Gair mumkin Rasta
23				1057/1	25-90	Jai Sarkar
24				1064/1	62-25	Gair mumkin Sehan
25				1065	12-75	Jungle Bila Kisam
26				1066	20-70	Gair mumkin Rasta
27				1067	13-86	Gair mumkin Gali
28				1068	11-99	Gair mumkin Gali
29				1069	44-46	Gair mumkin Rasta
30				1070	05-70	Jungle Bila Kisam
31				1071/1	08-60	Gair mumkin Ahata
32				1073/1	42-28	Gair mumkin Sehan

33				1076/1	04-50	Gair mumkin Sehan
34				1077/1	43-50	Gair mumkin Sehan
35				1078	19-31	Jungle Bila Kisam
36				1079	27-50	Gair mumkin Toilet Pucca
37				1080	10-43	Jungle Bila Kisam
38				1081	02-16	Gair mumkin Stairs
39				1082/1	10-02	Gair mumkin Sehan
40				1083/1	27-15	Gair mumkin Sehan
41				1122	13-13	Gair mumkin Sehan
42				1123	15-45	Gair mumkin Sehan
43				1124	28-02	Gair mumkin Danga
44				1126	40-70	Jai Sarkar
45				1128	17-62	Gair mumkin Sarak
46				1128/1 (Bandobasti)	40-37	Gair mumkin Sadak
47				1129/1	6-90	Gair mumkin Sadak

Total Kita 47 Salam 21 Batta 26 Total Area 2585-25

Table 3-9: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Tara Hall, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/deci-mtr	Classification of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal Tara Hall	180/1	52-80	Jungle Bila Kisam

2				183	06-24	Gair mumkin Sadak
3				184/1	49-25	Gair mumkin Nala
4				753/205/1	53-88	Gair mumkin Rasta
5				754/205/1	31-95	Gair mumkin Rasta
6				206	3-40	Gair mumkin Rasta
7				207	05-34	Gair mumkin Fulwari
8				208	19-68	Gair mumkin Rasta
9				209	05-18	Gair mumkin Fulwari
10				375/1	290-63	Jungle Bila Kisam
11				377/1	742-64	Jai Safed
12				378	3-00	Gair mumkin Tanki
13				379	1-44	Gair mumkin Tanki
14				380	1-44	Gair mumkin Tanki
15				401/1	199-35	Gair mumkin Sadak
16				409/1	182-27	Jai Safed
17				522/1	128-64	Gair mumkin Sadak
18				529/1	471-24	Jungle Bila Kisam
19				531	29-53	Gair mumkin Ahata
20				532	14-65	Gair mumkin Karyalya Pucca three storeyed
21				533	67-27	Jai Safed
22				533/1/1	60-87	Jai Safed

23				534/1	385-39	Jai Safed
24				535	19-50	Gair mumkin workshop
25				536	07-68	Gair mumkin Godown Kaccha
26				537	35-72	Gair mumkin Makan Pucca one storeyed
27				538	76-88	Gair mumkin Makan pucca three storeyed
28				539	03-60	Gair mumkin Stairs
29				540	07-50	Gair mumkin Bramda
30				541	24-75	Gair mumkin Mudranayalaya
31				542	10-80	Gair mumkin Stairs
32				543/1	16-77	Gair mumkin Nala
33				544	17-22	Gair mumkin Garrage
34				545	26-45	Gair mumkin Sehan
35				546	233-28	Gair mumkin Makan Pucca two storeyed
36				547/1	04-85	Gair mumkin Danga
37				594/1	27-00	Gair mumkin Godown Kaccha
38				595	19-91	Gair mumkin Gali
39				596	36-32	Gair mumkin Sehan
40				597	32-48	Gair mumkin Bramda
41				598	05-00	Gair mumkin Stairs
42				599	68-50	Gair mumkin Ahata
43				600/1	55-97	Gair mumkin Stairs
44				610	44-55	Gair mumkin Sehan

45				611	14-40	Gair mumkin Stairs
46				612	05-67	Gair mumkin Fulwari
47				613	06-56	Gair mumkin Rasta
48				614	04-05	Gair mumkin Fulwari
49				615	41-00	Gair mumkin Sehan
50				616	05-04	Gair mumkin Water tank
51				617	145-90	Gair mumkin Danga
52				618	21-45	Gair mumkin Fulwari
53				619	31-72	Gair mumkin Water Tank
54				620	178-86	Gair mumkin Ahata
55				622/1	2-75	Gair mumkin Quarter Pucca two storeyed
56				623	22-48	Gair mumkin Gali
57				624	36-25	Gair mumkin Stairs
58				625/1	62-17	Gair mumkin Stairs
59				626	68-60	Gair mumkin Danga
60				627/1	16-50	Gair mumkin Dhara
61				629	27-72	Gair mumkin Sehan
62				630	02-50	Gair mumkin Bath room
63				631	40-95	Gair mumkin Makan Pucca three storeyed
64				632	5-06	Gair mumkin Dhara Kuccha two storeyed
65				634	88-00	Gair mumkin Makan Kuccha three storeyed

66				635	6-74	Gair mumkin Sehan
67				637/1	61-88	Jai Safed
68				638	19-50	Gair mumkin Dhaba
69				639	04-20	Gair mumkin Nali
70				640	31-65	Jai Safed
71				641/1	89-60	Jai Safed
72				644/1	05-50	Jai Safed
73				645	26-00	Gair mumkin Dukan Kacchi one storeyed
74				646/1	102-45	Gair mumkin Sarak
75				653/1	07-20	Gair mumkin Nali
76				654/1	12-75	Jai Safed
77				Kita 76 Salam 51 Batta 25	4775-91	

Total Kita 76 Salam 51 Batta 25 Total Area 4775-91

Table 3-10: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Kalibari, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/deci-mtr	Classification of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal Kalibari	353/1	129-98	Gair mumkin Sadak
2				355/1	59-24	Gair mumkin Rasta
3				356	39-42	Gair mumkin Sehan

4				357	37-00	Gair mumkin Makan Pucca one storeyed
5				358	239-31	Gair mumkin Ahata
6				358/1 (Bandobasti)	134-46	Jai Safed
7				360/1	408-00	Gair mumkin Makan Pucca two storeyed
8				362	41-58	Gair mumkin Ahata
9				363	2-20	Gair mumkin Toilet Pucca
10				366/1	14-62	Gair mumkin Sehan
11				368	368-76	Jai Safed
12				369	15-60	Gair mumkin Toilet Kaccha
13				370	2-56	Gair mumkin Kuda Patar
14				371/1	20-10	Gair mumkin Rasta
15				560/1	756-01	Jai Safed
16				1169/562/1	177-68	Jai Safed
				Kita 16	2446-52	

Total Kita 16 Total Area 2446-52

Table 3-11: Khasra wise Classification of Land in Up -Mohal Bazar Ward Lakkar Bazar, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/decimtr	
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal Bazar Ward Lakkar Bazar	50/1	06-30	Gair mumkin Makan Kaccha four storeyed

2				51/1	06-25	Jai Safed
3				52	12-96	Gair mumkin Danga
4				53/1	18-65	Gair mumkin Dhara
5				54/1	4-72	Gair mumkin Nali
6				55	12-46	Gair mumkin Dhara
7				56	8-16	Gair mumkin Stairs
8				57	09-86	Gair mumkin Dhara
9				58	14-05	Jai Safed
10				59	108-19	Jai Safed
11				60/1	22-00	Jai Safed
12				68/1	04-80	Gair mumkin Nali
13				69/1	113-72	Jai Safed
14				70/1	12-82	Jai Safed
15				71/1	15-87	Gair mumkin Stairs
16				72	85-00	Jai Safed
17				73	05-72	Gair mumkin Toilet Pucca
18				74/1	15-67	Jai Safed
19				74/2	07-80	Jai Safed
20				75/1	141-90	Jai Safed
21				76/1	114-37	Jai Safed
22				78	10-15	Gair mumkin Dhara
23				79	05-70	Gair mumkin Stairs

24				80	04-10	Gair mumkin Danga
25				81	01-90	Gair mumkin Toilet Pucca
26				82	01-50	Gair mumkin Danga
27				83	12-32	Gair mumkin Dhara
28				84	20-60	Gair mumkin Toilet Pucca
29				85	32-34	Gair mumkin Baramda
30				86	142-51	Gair mumkin Makan Pucca two storeyed
31				88/1	301-97	Jai Sarkar

Total Kita 31 Salam 17 Batta 14 Total Area 1274-36

Table 3-12: Khasra wise Classification of Land in Up- Mohal Shankli, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/decimtr	
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal Shankli	785/1	20-55	Jai Safed
2				786/1	11-62	Gair mumkin Rasta
3				836	26-25	Gair mumkin Rasta
4				837	13-50	Gair mumkin Rasta
5				838/1	12-96	Jai Safed
6				839	144-24	Jai Safed
7				840/1	18-07	Gair mumkin Nali
8				888/1	162-53	Jungle Bila Kisam
9				889/1	11-22	Gair mumkin Nali
10				890/1	151-15	Jai Safed

11				990/1	14-25	Gair mumkin Nali
12				1014	03-20	Gair mumkin Bawri
13				1015/1	419-07	Jai Safed
14				1020/1	65-00	Gair mumkin Sarak
15				1021	12-50	Gair mumkin Danga
16				1022	00-90	Gair mumkin Water tank
17				1023	12-90	Gair mumkin Stairs
18				1024	17-68	Gair mumkin Gali
19				1025/1	183-52	Gair mumkin Makan Pucca two storeyed
20				1026/1	160-31	Gair mumkin Sehan
21				1029/1	62-34	Jai Safed
22				1062/1	74-71	Gair mumkin Sadak
23				1063/1	91-00	Jai Safed
24				1182/1	30-60	Jungle Bila Kisam

Total Kita 24 Salam 8 Batta 16 Total Area 1720-07 Sqr. Mtr.

Table 3-13: Khasra wise Classification of Land in Mohal Sanjauli Chowk, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/deci-mtr	Classification of the Land
1	Shimla	Shimla (U)	Muhal Sanjauli Chowk	365/1	07-14	Gair mumkin Sadak

2				367/1	24-88	Gair mumkin Makan Pucca four storeyed
3				369	52-20	Gair mumkin Makan
4				371	03-41	Gair mumkin Dhara
5				372	04-73	Gair mumkin Sehan
6				373	11-20	Gair mumkin Makan
7				374	19-58	Gair mumkin Makan
8				375	05-60	Gair mumkin Stairs
9				376	20-48	Gair mumkin Makan
10				378	32-25	Gair mumkin Hotel
11				379	45-54	Gair mumkin Makan
12				380	22-20	Gair mumkin Sehan
13				381/1	10-40	Jai Sarkar
14				840/1	21-07	Gair mumkin Sehan
15				843/1	06-25	Gair mumkin Dukan & Makan two storeyed
16				845/1	08-75	Gair mumkin Dukan & Makan two storeyed
17				846/1	11-83	Gair mumkin Dukan & Makan two storeyed
18				847/1	10-08	Gair mumkin Stairs
19				848	39-15	Gair mumkin Makan & Dukan
20				849	07-40	Gair mumkin Makan
21				850	47-78	Jai Sarkar
22				851/1	35-75	Gair mumkin Makan Kachha two storeyed
23				1891	47-40	Gair mumkin Rasta

Total Kita 23 Salam 14 Batta 9 Total Area 495-07 Sqr.mtr.

Table 3-14: Khasra wise Classification of Land in Up- Mohal US Club, Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/decimtr	
1	Shimla	Shimla (U)	Up Mohal US Club	101/1	42-16	Gair mumkin Rasta
2				105	34-85	Gair mumkin Sadak
3				106	2-88	Gair mumkin Pehra Ghar
4				107	19-42	Gair mumkin Sadak
5				108/1	512-53	Van
6				108/2	52-20	van
7				109	16-50	Gair mumkin Sehan
8				110	15-81	Gair mumkin Stairs
9				112	28-09	Jai Safed
10				125	56-40	Gair mumkin Ahata

Total Kita 10 Total Area 780-84 Sqr. Mtrs.

Table 3-15: Khasra wise Classification of Land in Up-Mohal Chotta Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Name of District	Name of Tehsil	Village/Mohal/up-Mohal	Khasra No.	Area Sqm/decimtr	Classification of the Land
---------	------------------	----------------	------------------------	------------	------------------	----------------------------

1	Shimla	Shimla (U)	Up-Mohal Chotta Shimla	670/1	07-00	Gair mumkin Dukan Kacchi, one storeyed
2				671/1	05-60	Gair mumkin Dukaan Kacchi one storeyed

Total Kita 2 Total Area 12-60 Sqr. Mts

3.8 Size of Holdings, Ownership Patterns

The total land which is under proposed acquisition is majorly ancestrally passed to the next generation, and tenants are also in possession for residential as well as commercial purposes.

- 1. Ancestral Ownership:** The majority of the land being considered for acquisition has been passed down through generations within families.
- 2. Tenant Possession:** In addition to ancestral ownership, there are tenants who currently occupy and use the property for residential as well for commercial usage. These tenants are living or conducting business, and they have certain legal or informal rights of possession.
- 3. Dual Usage (Residential and Commercial):** The land serves a mixed-use purpose. It is being utilized for both residential living (where people have their homes) and commercial activities (such as shops, businesses, or other commercial enterprises).

The overall situation indicates that the proposed acquisition will impact both families who have long-standing claims to the land and tenants who use it for living and business purposes. These factors need to be addressed.

3.9 Land Distribution and Number of Residential House Being Acquired

The total land proposed for acquisition under this project amounts to 20,868-58 sq./Deci-Mtr., or 02-08-69 hectares, covering 12 villages and 378 Khasra numbers. The details of the structures proposed to be acquired is given in the table below:

Table 3-16: Overview of Residential and Commercial Structures Affected by Land Acquisition under project MDR 66 & 67 in Shimla, Himachal Pradesh

Sr. No.	Mohal/Up-Mohal	No. of Khasra Entry	Land Use Type
1	Tara Hall	9	Residential and commercial building
2	Krishna Nagar	27	Residential, Commercial building and toilets
3	Bazar ward Chotta Shimla	15	Residential, Commercial building and toilets

4	Up Mohal Chotta Shimla	2	Residential, commercial building
5	Kaithu	8	Residential, commercial building
6	Kalibari	4	Residential and toilets
7	Lakkar Bazar	5	Residential, commercial building and toilets
8	Shankli	1	Residential
9	Sanjauli	13	Residential, commercial building
10	US Club	1	Pehra Ghar

3.10 Land Prices and Recent Changes in Ownership and Transfers

Although there are five prescribed categories for calculation of compensation based on the distance of land/properties from the road whereas in this case land is to be acquired adjacent to the existing road and thus falls under category 1 which is given as under:

- 1. Category-I (0-25 mtr):** Property/Land in which any point of the concerned Khasra Number or part thereof is land up to a distance of 25 meters from a road.

The owners demand the present market rates instead of circle rates because they highlighted discrepancy between official land valuation and actual market conditions.

- 1. Lack of Recent Land Sales Registration:** Over the years, formal transactions involving the sale or transfer of land in the area have not been properly carried out/registered or documented. As such the circle rates are far below than the prevailing market rates.
- 2. Owner's Demands:** The landowners, aware of the true market value of their properties, are demanding compensation based on the current market rate rather than the official circle rate. They feel that being compensated at the circle rate would undervalue their land and result in unfair compensation, as the official rate does not reflect the land's actual worth in today's market.

The SIA team did not come across any changes in the ownership over a period of last three years.

4. Estimation and Enumeration of Affected Families and Assets

This chapter provides an estimation and enumeration of the families and individuals directly and indirectly affected by the proposed land acquisition for the road widening and development project. It outlines the impact on both private and common properties, as well as public land use dependencies in the affected areas. The chapter also details the extent of land acquisition's influence on local communities, drawn from the data collected through a comprehensive primary survey. The analysis aims to highlight the socio-economic changes that may arise from the acquisition, offering a clear picture of the affected populations.

4.1 Directly Affected Persons

4.1.1 Tenants/Occupiers

Shimla is the largest city in the state, and many residents live in rented houses. Several buildings to be affected by acquisition also house tenants who will be impacted by this process. The details are provided in the figure below:

Ownership status of PAPs in Shimla for the MDR 66 & 67 and Chotta Shimla Pedestrian Path Project

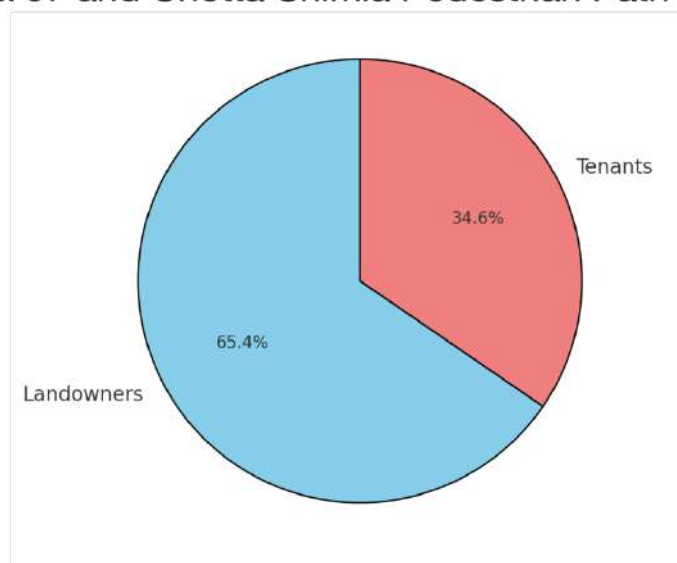


Figure 4-1: Ownership status of PAPs in Shimla for the MDR 66 & 67 and Chotta Shimla Pedestrian Path Project

The figure above illustrates the ownership status of PAPs surveyed under the MDR 66 & 67 Road Widening and Chotta Shimla Pedestrian Path Project in Shimla. Of the total 81 survey respondents, 65.4% (total 53) are landowners, while 34.6% (total 28) are tenants. This indicates that the majority of those affected by the proposed land acquisition own the properties, either for residential or commercial purposes. The data highlights the impact of the project on established property owners as well as tenants, who may also face significant changes to their living or business conditions due to the development.

4.1.2 Dependence of Land for Livelihood

Majority of the primary stakeholders and tenants are dependent upon the properties proposed for acquisition which are being utilized by the stakeholders for commercial activities and earning livelihood.

4.1.3 Schedule Tribes and Traditional Forest Dwellers

No such family has been reported and found during the sample survey.

4.1.4 Dependence of Common Property Resources

No such family has been reported and found during the sample survey. However, there are two natural water sources/springs which are being used by the labour either for drinking or washing of clothes etc. As per sample survey, one labour hostel and one rain shelter are proposed to be acquired by the project.

4.1.5 Land Assigned by the State Government

Some of the land in revenue paper reflected as government land has been shown against the name of persons in the registries shown by the occupants.

5. Socio-Economic and Cultural profile

This chapter provides an in-depth analysis of the socio-economic and cultural characteristics of the affected communities in the project area. The information presented here is crucial for understanding the demographic structure, income sources, occupational patterns, education levels, and cultural practices of the population that may be impacted by the proposed land acquisition. Additionally, the chapter examines community infrastructure, social networks, and cultural heritage, which together offer a comprehensive overview of the social dynamics and livelihoods at stake. Data was collected through a combination of primary surveys, focus group discussions, and secondary sources, ensuring a holistic understanding of the population and its potential vulnerabilities.

5.1 Demographic Profile of the Project Affected Peoples in Project Area

As part of the SIA, the team conducted a random survey involving a total of 81 households to gather data on the potential social and economic impacts of the proposed land acquisition. The primary survey aimed to capture the views, concerns, and overall impact on the local population.

Table 5-1: Demographic profile of the people directly affected by the project

Sr. No.	Mohal/Up-Mohal	Male	Female	Child (0-5 yrs)
1	Sanjauli	14	15	2
2	Chotta Shimla	26	31	1
3	Uppar Kaithu	11	15	0
4	Chaura Maidan	6	8	0
5	Tara Hall	17	26	0
6	Lakkar Bazar	10	19	0
7	Krishna Nagar	99	100	9
8	Shankli	23	7	2
	Total	206	221	14

5.2 Literacy Status of PAFs

The survey shows the distribution of educational attainment across different educational levels among the PAF, as shown in Figure 5-1. Among the respondents, 22% (total 50) of women and 25% (total 50) of men have an education level below the 10th grade, indicating a significant proportion with only basic education. In addition, 15% (total 34) of women and 20% (total 40) of men have completed high school, while 11% (total 26) of women and 13% (total 26) of men have studied up to senior secondary. Diploma holders are rare among the PAF, with only 0.5% (1) of men having obtained a diploma and no women having achieved this level. Graduation is the most common level of education, especially among women, with 34.5% (total 78) of women and 26.5% (total 53) of men having attained this level. Additionally, 12.8% (total 29) of women and 12.5% (total 25) of men have completed postgraduate studies, while only 0.4% (1) of women have obtained a doctorate; none of the male respondents have reached this level. Interestingly, 3.5% (total 8) of women and 2.5% (total 5) of men are illiterate, indicating a small subset of participants with no formal education.

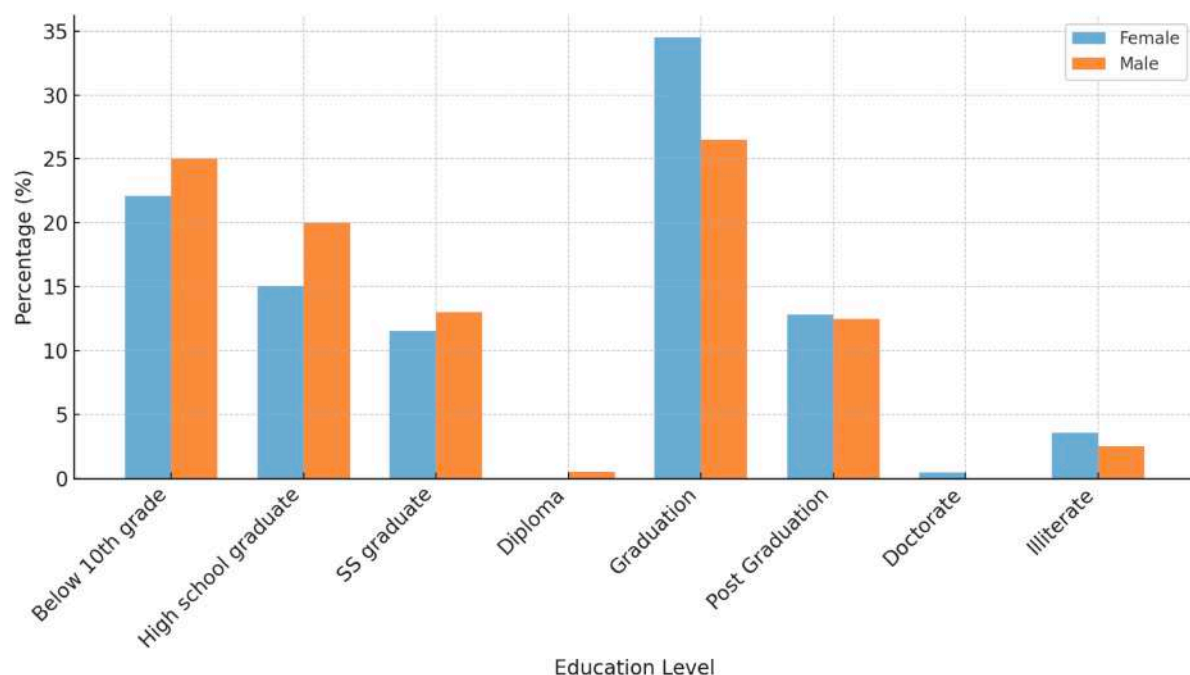
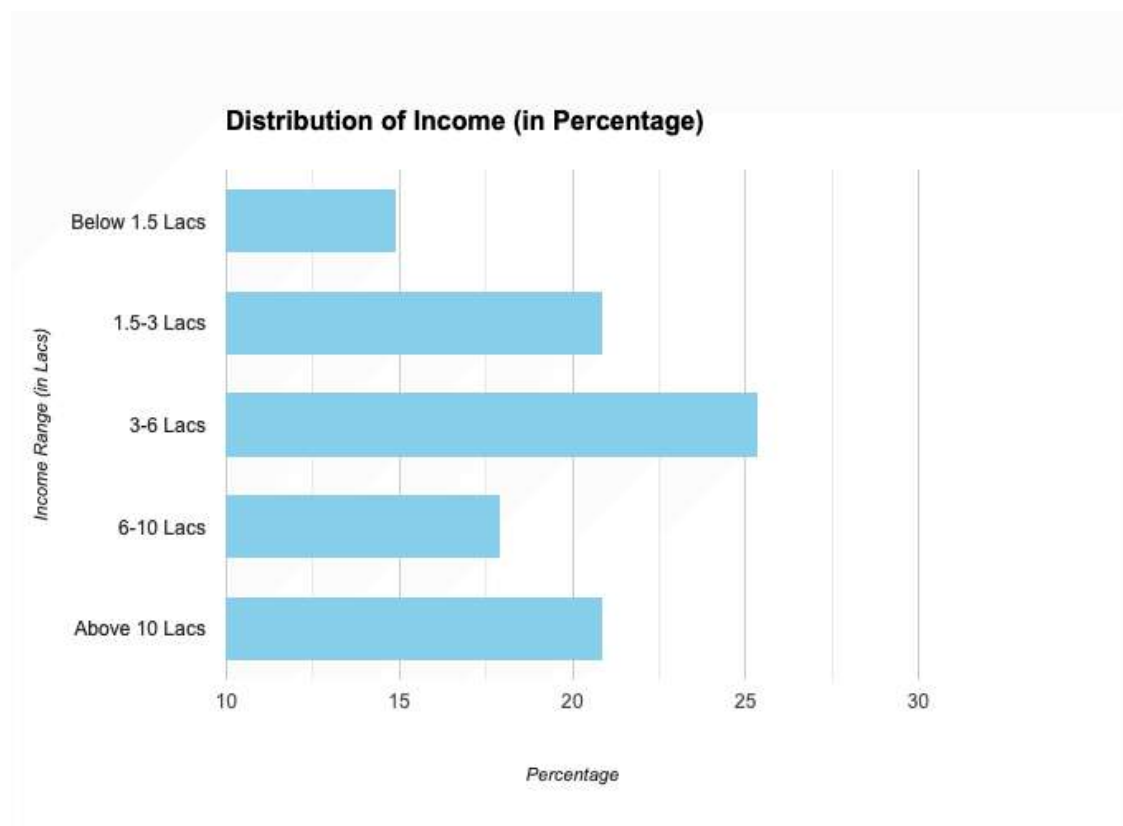


Figure 5-1: Education Status among PAF in Shimla (%)

5.3 Income and Poverty Levels

In the survey conducted among the affected households, the income distribution data reveals a varied economic landscape, with individuals spread across different income brackets. Approximately 15% of the population earns below 1.5 (total 10) Lacs annually, indicating a significant portion facing low income, which may point to economic disparities or a prevalence of low-wage work. Around 21% (total 14) fall into the 1.5-3 Lacs range, showing a slight shift toward higher earnings, though still in the lower-income category. The largest group, 25% (total 17), is found in the 3-6 Lacs bracket, suggesting that this is the most common income range, potentially representing the median earnings of the population. Higher income levels are less common, with about 18% (total 12) earning between 6-10 Lacs, while another 21% (total 14) make above 10 Lacs, indicating a sizable segment enjoying relatively high earnings. Many of the respondents chose not to disclose their income details for this question. The similar proportions in the lower and higher income ranges could suggest income polarization among the PAFs. This distribution underscores the need to address income inequality and consider



economic strategies to support lower-income individuals.

Figure 5-2: Income Distribution of Affected Households

5.4 Vulnerable Group

The tenants and some of the landowners are running small businesses on the properties in question. These businesses are informal or micro-enterprises, such as local shops, small retail outlets, food stalls, or other service-oriented ventures that serve the immediate community. The income generated from these businesses is minimal, meaning these individuals are likely earning just enough to cover basic living expenses. These small businesses are the primary or only source of income for the families involved. The individuals operating these businesses are depend entirely on the daily revenue generated to support themselves and their families. Any disruption to their business would have a direct impact on their ability to meet essential needs.

Without adequate compensation or support, these families may struggle to find new means of livelihood. The impact could be long-term, as they might face difficulties in rebuilding their businesses elsewhere, or in securing alternative employment due to limited skills or financial resources. This situation can lead to heightened economic vulnerability, pushing these families into poverty.

5.5 Kinship Patterns

In Himachal Pradesh, land rights are transferred only from one generation to the next. According to state regulations, migrants are not permitted to purchase land in Himachal Pradesh. Consequently, land in this region is typically ancestral property and is distributed equally among legal heirs unless otherwise specified by a Will.

Women play a crucial role in family affairs, and most household tasks are carried out by women. However, the economic value of these tasks is not typically recognized or accounted for.

In Shimla city, the situation is further complicated by the presence of many properties that date back to the pre-independence era. Numerous individuals have occupied these properties and assert their rights over them, resulting in complex property rights cases. This historical context adds layers of complexity to property ownership and claims in Shimla.

5.6 Administrative, Political, Cultural, and Civil Society Organizations

Shimla is the capital city of the state Himachal Pradesh. So, all the major administrative divisions, and political organizations, cultural and civil society organizations present and play a crucial role in any developmental/government policy formation so the land acquisition process and the Social Impact Assessment (SIA) for projects like the widening and development of MDR-66 and MDR-67.

1. Administrative Framework

The administration in Shimla is primarily managed by the Municipal Corporation of Shimla, which oversees the city's urban planning, land use, and infrastructure development. Various state-level government bodies such as the Himachal Pradesh Public Works Department (PWD) and Town and Country Planning Department and urban development department also play a significant role in infrastructure projects.

The municipal governance is led by elected city councilors, who represent different wards in Shimla. The administrative head of the Municipal Corporation is the Commissioner, a state-appointed official responsible for the day-to-day operations and implementation of policies. The Commissioner's role is pivotal in ensuring that state policies align with local governance and are executed efficiently. As the capital city of Himachal Pradesh, Shimla serves as a hub for the state's political activities, with offices of all major political parties.

2. Cultural Considerations

Shimla, with its rich cultural heritage, is a significant city not only from an administrative perspective but also from a historical and cultural standpoint. The city is home to numerous heritage structures that reflect its colonial past, alongside religious sites that cater to the spiritual needs of its diverse population. Shimla hosts several prominent Hindu temples, Gurudwaras, Mosques, and a Buddha monastery, making it a center of religious and cultural confluence.

These cultural and religious landmarks, situated in and around the city, play an essential role in the lives of its residents and visitors, contributing to Shimla's identity as a hub of tradition, spirituality, and history.

3. Civil Society Organizations

Being a center of administration of the state, many civil society organizations (CSOs) and non-governmental organizations (NGOs) are active in Shimla, advocating for social justice, environmental preservation, and the rights of affected populations. These organization also plays an important role in transparency and accountability of conducting SIA.

These administrative, political, cultural, and civil society entities collectively contribute to the transparent and inclusive execution of the SIA, ensuring that the development of critical infrastructure such as roads is balanced with social, environmental, and cultural concerns.

5.7 Regional Dynamics and Historical Change Processes

Shimla, the capital of Himachal Pradesh, has undergone significant regional and historical changes over time. Its development and dynamics have been influenced by various political, social, and economic forces. The proposed land acquisition is almost in the core area of the Shimla city and many hotels, business entities and small shops are located alongside the roads.

After India gained independence in 1947, Shimla lost its prominence as the summer capital of India. However, its status as the capital of Himachal Pradesh in 1971 kept it as an important political and administrative center. Post-independence, the city began expanding its infrastructure to accommodate the growing population and government functions.

The expansion of Shimla post-independence saw rapid urbanization. The growing population led to the development of residential colonies and commercial areas. However, the hilly terrain limited expansion, resulting in high population density in certain areas and pressure on land and resources. Shimla's population has grown steadily, with people migrating from rural Himachal and other parts of India in search of jobs and better living conditions. This influx has contributed to a diverse demographic, with people of different linguistic and cultural backgrounds settling in the city. Despite modernization, Shimla has retained much of its colonial charm, with various buildings and structures preserving its British-era heritage. However, the local culture of Himachal Pradesh, including its festivals, food, and traditional practices, remains a strong influence in the city. Over the years, Shimla has seen the blending of traditional Himachali customs with modern urban lifestyles.

5.8 Quality of the Living Environment

Shimla is a picturesque town located in Himachal Pradesh, India. It is situated at an altitude of 2,146 meters above sea level and is surrounded by lush green forests and snow-capped mountains. The town is known for its scenic beauty and serene environment, which makes it a popular tourist destination.

In terms of the quality of the living environment, Shimla has a pleasant climate with cool summers and cold winters. The air quality is generally good, with low levels of pollution, and

Infrastructure Challenges: Shimla faces modern challenges such as traffic congestion, overpopulation, and inadequate water supply, especially during the summer months when tourism peaks. There have been efforts by local authorities to improve infrastructure, such as developing parking spaces, water management systems, and upgrading the public transport network.

Balancing Development and Conservation: Efforts are being made to balance modern development with environmental conservation. There are initiatives to preserve Shimla's forests, manage waste, and protect its natural resources, as the city's environmental sustainability is key to its long-term viability, especially as a tourist destination.

the water quality is also considered to be safe and clean. The town is relatively free from noise pollution, which adds to its peaceful atmosphere.

Overall, Shimla offers a high quality of living environment with its natural beauty, peaceful atmosphere, and good infrastructure. With the rise in urbanization, environmental challenges, deforestation, water shortages, landslides, waste management and traffic congestion & traffic jam have emerged as major concerns. The city's infrastructure, designed during the colonial era for a small population, struggles to meet the demands of modern growth, leading to stress on civic amenities.

6. Social Impacts

This chapter examines the anticipated social impacts of the proposed land acquisition for the road widening and development project on MDR-66 and MDR-67 in Shimla. It assesses the direct and indirect consequences that the project will have on affected families, communities, and public infrastructure. Both positive and negative impacts are analyzed, focusing on aspects such as livelihoods, employment, income, access to resources, social cohesion, and cultural practices. Special attention is given to vulnerable groups, such as women-headed households, the elderly, and economically disadvantaged individuals, who may experience more severe effects. The findings presented are based on data collected from household surveys, stakeholder consultations, and focus group discussions, offering a detailed insight into how the project will reshape the social fabric of the area.

6.1 Framework and Approach to Identifying Impacts

The Social Impact Assessment (SIA) of the road development, widening, and maintenance project on MDR-66 and MDR-67, and construction of a pedestrian path near Tibetan school Chotta Shimla was undertaken to assess the potential social repercussions that may arise due to land acquisition. SIA aims to identify the likely effects of the project on the local population, communities, and cultural systems. As a decision-making tool, SIA helps project planners anticipate and mitigate negative impacts through a Social Impact Management Plan (SIMP).

The framework and approach to identifying social impacts followed a systematic process, involving all stakeholders. The key steps in this process are:

Step 1: Background study and review of case studies to understand the social context of similar projects.

Step 2: Identification of Project Affected Persons (PAPs) and groups likely to be impacted.

Step 3: Development of a primary survey questionnaire tailored to capture the socio-economic status of the affected families.

Step 4: Conducting the primary survey and Focus Group Discussions (FGDs) with various stakeholders to gather in-depth information.

Step 5: Analysis of data collected from surveys and discussions to derive patterns and insights.

Step 6: Identifying various social impacts, determining their intensity, and mapping them to specific project areas.

This systematic approach ensures that the analysis comprehensively addresses all potential social consequences of the project, both positive and negative. Individual survey and FDGs, were conducted in concerned area, and the summary of these consultations presented as follows:

1. Long-established small businesses will face destruction due to the proposed land acquisition, impacting their decades of operation and stability.
2. Affected families will struggles to re-establish these businesses in new locations due to limited availability of suitable spaces or shops.
3. Even if alternative spaces are found, high rental costs will pose significant financial burdens, threatening the businesses' viability and success.
4. Many families rely on collectively run small shops as their primary source of livelihood, and losing these businesses will leave them without a stable income.
5. The closure of these shops poses a serious risk of pushing these families into financial instability, with no alternative sources of livelihood readily available.
6. Numerous individuals have taken loans for setting up and equipping these shops; if the businesses are forced to close, they will struggle to repay these loans, potentially becoming defaulters and facing significant debt burdens
7. Significant funds have already been spent to provide adequate parking facilities at various locations. However, vehicles are currently allowed to park along the circular road where previous widening has taken place.
8. This usage of the widening area for parking purposes rather than improving traffic flow questions the rationale for further widening efforts.
9. Moreover, it has been observed that road widening is not being carried out in other locations where the road width is narrower than the areas proposed for acquisition.

6.2 Description of Impacts at Various Stages of the Project

The social impacts of land acquisition for the road development project along MDR-66 and MDR-67 in Shimla can be categorized into three major stages: Pre-construction, Construction, and Operation. These stages will involve different levels of engagement with the local community and have varying social consequences. Due to the absence of a fully detailed project proposal or feasibility study, only a general assessment of the likely impacts at each stage can be provided. These are summarized in the table below.

Stages of Social Impact:

1. Pre-Construction Stage:

- **Land Acquisition and Displacement:** During this stage, the primary social impact revolves around the acquisition of land and any structures on it, including residential, commercial, and institutional properties. This may lead to the displacement of businesses and disruption of livelihoods, especially for shopkeepers and small enterprises along the affected routes.
- **Public Opposition:** There may be concerns or opposition from residents or business owners who are affected by land acquisition or fear a reduction in property values and resettlement of their businesses.
- **Compensation and Relocation:** The process of compensating affected property owners and facilitating the relocation of displaced persons or businesses will have to be handled carefully, with full transparency and communication with affected parties.

2. Construction Stage:

- **Traffic Disruptions and Road Safety:** During construction, there may be disruptions to local traffic, which could increase congestion, reduce accessibility to certain areas, and temporarily impact the livelihoods of businesses dependent on passing trade.

- **Noise, Dust, and Air Pollution:** Construction activities are likely to generate noise, dust, and air pollution, which will impact the surrounding environment and the daily lives of residents. Mitigating these factors through controlled construction practices will be necessary.
- **Impact on Businesses:** Due to generation of dust and other emission the business operation near the construction sites may be impacted.
- **Employment Opportunities:** The construction phase may provide short-term employment opportunities for local laborers and suppliers. However, this is a transient impact and must be balanced against the potential disruptions to daily life.

3. Operation Stage:

- **Improved Connectivity:** Once the project is completed, the major positive impact will be improved road infrastructure, enhancing connectivity between key locations in Shimla, thereby facilitating smoother traffic flow and reducing travel times.
- **Economic Growth:** The improved road infrastructure is expected to boost tourism and commercial activities in Shimla by making the city more accessible, contributing to the local economy.
- **Maintenance of Infrastructure:** Ongoing maintenance of the roads and pedestrian paths will be required to ensure they remain safe and effective for public use. Neglecting maintenance could lead to long-term negative impacts, including reduced safety and increased costs for future repairs.

The Social Impact Management Plan (SIMP) aims to mitigate adverse effects while enhancing the positive impacts associated with the project during all three stages. A description of the various impacts, along with management measures, is outlined in the Table 6.1.

The Social Impact Management Plan seeks to address the potential social impacts during each stage of the project. Proper planning and implementation will minimize the adverse impacts and enhance the long-term benefits of the MDR-66 and MDR-67 road development project for the Shimla region.

Table 6-1: Description of Social Impacts at Various Stages of Project Cycle

Project Stage	Social Impacts	Social Impact management Measures
Pre-construction	Land acquisition and displacement of properties	Fair compensation, transparent communication with affected parties
	Public opposition to land acquisition	Engagement with the community, addressing concerns, legal frameworks
Construction	Traffic disruptions, increased congestion	Traffic management plans, alternative routes
	Noise, dust, and air pollution from construction activities	Implementation of noise and dust control measures
	Interruption in access to public utilities i.e. sewerage line, drinking water line, power supply line, telecommunication, public toilets, daily needs shops etc.	Alternative temporary provisions and relocation of the affected public utilities by concerned agencies.
	Temporary employment for locals	Prioritize hiring local labor and suppliers
Operations	Enhanced road connectivity and traffic flow	Regular maintenance to ensure infrastructure quality
	Boost to local economy through increased tourism and commerce	Monitor economic impacts and ensure community benefits
	Long-term need for infrastructure upkeep and maintenance	Develop sustainable maintenance strategies to prevent degradation

6.3 Impacts as Perceived by the PAPs

Consultation with the affected stakeholders was the starting point to address involuntary issues, concerning rehabilitation and resettlement. People affected by this project have apprehensions of losing their business being practiced from many decades and thus losing livelihood opportunities beside the loss of prime ancestral land and properties.

During the Primary Survey, only few respondents shared that there would be some positive impacts due to the said project which includes smooth flow of traffic in city. Some of them are hopeful that due to a better road network there would be an increase in the average vehicular speed and increased frequency of transportation services.

Most of respondents were worried about the negative impacts. The main among these was the loss of prime land and business which will carry a huge impact on their livelihoods, way of life and social relationships.

6.4 Awareness about the MDR Project

During the primary survey, on an average, 50% respondents said that they were partially aware about the upcoming project. 30% said they are completely aware and 20% told that they are not at all aware about the project, its purpose and eligible compensation they are eligible for.

6.5 Consent for the Project

During the survey, 95% people said that they have objection over the proposed acquisition, 3% on the other hand expressed their willingness to the proposed acquisition of the land and remaining 2% were not sure about it.

6.6 Compensation Preferences

During the survey majority of the PAP demanded land at primary place for establishing their businesses and cash compensation at the prevailing market rates.

7. Analysis of Costs and Benefits and Recommendations on Acquisition

This chapter presents the final conclusions regarding the assessment of the public purpose, alternatives that would cause less displacement, the minimum land required for the project, and the overall viability of the proposed land acquisition. It also includes an evaluation of the mitigation measures and their effectiveness in reducing the adverse impacts.

The analysis covers the nature and intensity of the social impacts that would arise from the acquisition, affecting the Project Affected Persons (PAPs), the project-affected panchayats, and the adjoining areas. The focus is to assess whether the benefits of the proposed project outweigh the negative impacts on stakeholders.

A comparison is made between the tentative overall benefits, such as improved infrastructure, enhanced transportation, and potential economic development, against the social and economic costs, including displacement, loss of livelihoods, and changes in land use patterns. The chapter also examines whether the project serves the public interest and how mitigation measures can alleviate some of the most severe impacts.

Based on this comprehensive assessment of costs, benefits, and mitigation possibilities, the chapter provides a final recommendation on whether the land acquisition should proceed or not, considering the greater public good while ensuring just compensation and fair treatment for those affected.

7.1 Assessment of Public Purpose

In the line with sub-section 1 (b) of section 2 of the RTFCTLARR Act, 2013, which classifies such infrastructure project under public purpose as such this road widening project is justified. The land acquisition for widening MDR 66 and MDR 67 in Shimla serves several key public purposes that are beneficial to the community:

- 1. Improved Road Infrastructure:** The widening of these major district roads will enhance road capacity, ensuring smoother traffic flow, reducing congestion, and improving the overall transportation network.

- 2. Enhanced Connectivity:** By expanding/widening these roads, the connectivity between different regions of Shimla and neighboring areas will be significantly improved, facilitating easier access for residents, tourists, and businesses.
- 3. Economic Growth:** The improved road infrastructure will attract more commercial activities, tourism, and trade, contributing to the economic development of Shimla and surrounding areas. It will also reduce travel times, boosting productivity.
- 4. Public Safety:** Widened roads will reduce traffic accidents by providing better lane separation, safer pedestrian pathways, and enhanced road conditions, ensuring the safety of both drivers and pedestrians.
- 5. Disaster Management:** Shimla, being in a hilly region, is prone to landslides and other natural disasters. Wider roads will improve emergency response times, aiding in disaster management and evacuation during emergencies.
- 6. Environmental Benefits:** While road widening involves land acquisition, the improved flow of traffic and reduced congestion will also contribute to lower vehicle emissions, thus having a positive environmental impact over a period of time.

These public purposes affirm that the land acquisition for widening MDR 66 and MDR 67 is a step towards improving the quality of life for the local population and ensuring long-term regional development.

7.2 Less Displacing Alternatives & Minimum Land Requirement

The present proposed land acquisition is aimed at the widening of existing roads MDR 66 and MDR 67. Since the widening requires adjoining land to the existing road, there are no viable alternatives of selecting different land areas for this purpose. The current land identified for acquisition is the minimum necessary to facilitate the road expansion while minimizing displacement and ensuring compliance with technical and regulatory requirements. Given the nature of the project, there is no feasible option for acquiring land elsewhere, as the widening directly depends on utilizing the adjacent land to the existing road alignment.

7.3 Nature and Intensity of Social Impacts

An impact, if permanent in nature, will have same intensity during post construction phase as during pre-construction/ construction stage on the other hand temporary impacts will show a continuous decrease in intensity during following stages of project cycle. Any impact lasting even after the construction phase is considered as long-term impact and if it lasts only till the construction phase is going on, it is considered as short-term impact.

The table given below shows the nature and intensity of various identified impacts during different stages of project cycle:

Table 7-1: Nature and Intensity of Impacts

Impact Area	S. No.	Impact Identified	Stage of Project cycle	Nature of Impact	Intensity of Impact
Social	1	Disputes among stakeholders for receiving compensation	Pre-Construction	Temporary	Short term
	2	Interruption in access to public utilities i.e. sewerage line, drinking water line, power supply line, telecommunication, public toilets, daily needs shops etc.	Construction phase	Temporary	Short term
Land/ Structure	2	Loss of land	Construction phase	Permanent	Long term
	3	Loss of shelter for PAPs		Permanent	Long term
	4	Loss of livelihood option for people directly dependent on land and property being acquired. For e.g. shopkeepers, small business,		Permanent	Long term
	5	Increased level of air, water and noise pollution due to construction activity and quarrying.	Construction Phase	Temporary	Short term
*Source: Team SIA					

7.4 Viability of the Suggested Mitigation Measures

The Mitigation measures suggested by the study have been discussed in details under the SIMP. Based on the opinions and demands of the affected families, there are both positive as well as negative impacts of the project.

A significant portion of the local population, especially land and property owners, is not in favor of the proposed land acquisition for the widening of MDR 66 and MDR 67. One of the primary concerns raised by property owners is the inadequacy of compensation offered under the current legal framework. They believe that the compensation based on circle rates is much lower than the prevailing market value of their land and properties, leaving them with a financial deficit. For many, their properties represent long-term investments, and they are concerned that the cash compensation will not be enough to secure a comparable property elsewhere, given the disparity between the market value and circle rates.

In addition to the landowners, tenants occupying these properties have also expressed significant concerns. Many tenants fear that, as they are not the legal owners, they will lose their rights and access to the properties they have been renting for years. With the acquisition of these properties, tenants are worried that they will not be entitled to any form of compensation, as the current legal mechanisms primarily cater to property owners. Furthermore, they face the challenge of relocating to new commercial or residential spaces, often at much higher rental rates than they currently pay. The rising property and rent prices in the surrounding areas make it highly unlikely that they will find equivalent spaces at affordable rates, which could potentially disrupt their livelihoods and businesses.

These widespread concerns among both property owners and tenants highlight the growing discontent regarding the proposed land acquisition. The fear of inadequate compensation and the potential displacement of tenants from affordable spaces is a key issue that need to be addressed as part of the land acquisition process.

The resettlement plans should be designed in accordance with the RTFCTLARR Act, 2013 and the HP RTFCTLARR Rules 2015 and the latest R&R policy.

Adequate budgetary support should be fully committed and made available by the project authorities to cover the costs of land acquisition (including compensation and income restoration measures) within the agreed implementation period.

Displacement would not occur before making provisions of compensation and of other admissible assistance required for relocation. Acquisition of assets, payment of compensation, and the resettlement and start of the livelihood rehabilitation activities of PAFs, should be completed prior to project construction activities. Livelihood and income restoration measures must also be in place.

Having said that if requiring body and state government take appropriate measures to mitigate the various losses of the PAPs and the community at large and, considering the positive development and interests of the state, the project benefits will largely overshadow the adverse social cost of the project.

7.4.1 Final Recommendation

Most of the Project-Affected Persons (PAPs) are not in favour of the proposed land acquisition for the widening of roads MDR 66 and MDR 67 and pedestrian path at Chotta Shimla due to the significant impacts it will have on their land, properties, and established businesses. Many of these individuals and families have owned the land and properties for generations, and they are deeply concerned about the potential loss of their ancestral homes, livelihoods, and long-standing businesses.

For the property owners, the loss of land is not just a financial concern, but an emotional and cultural one. Many have invested significant resources into developing their properties or establishing businesses, and they fear that relocation, even with compensation, will disrupt their lives permanently. Established businesses that have built a local customer base over the years are particularly vulnerable, as relocation could lead to loss of clientele and increased operational costs, which may not be adequately compensated.

While the government is aware of these concerns and is committed to providing appropriate rehabilitation and resettlement packages to the PAPs, including financial compensation and alternative housing or commercial spaces, these measures are often seen as inadequate by the affected parties. There is a common perception among PAPs that the compensation provided may not reflect the true market value of their properties or adequately compensate for the long-term disruption to their lives and livelihoods. Tenants, in particular, are concerned that their rights as occupants will not be protected, leaving them displaced without any form of compensation or affordable alternatives.

However, despite these concerns, the government perspective is that the project is essential for the broader welfare of Shimla city and its residents. The rapid growth of the city and the increasing volume of traffic have led to severe congestion on MDR 66 and MDR 67, which are vital roadways for the town. The current road conditions are not sufficient to handle the increasing vehicular traffic, leading to frequent bottlenecks, delays, and, in some cases, accidents. Furthermore, the Chotta Shimla-Kusumti road, with its narrow width, is particularly susceptible to prolonged traffic jams during peak hours, which exacerbates delays, increases the likelihood of accidents, and poses significant safety risks to pedestrians. Thus, the widening of these roads is deemed necessary to improve traffic flow and ensure the safety of all road users.

From the government's perspective, the smooth flow of traffic through these major roads is crucial for the development of the city and the overall well-being of its residents. As Shimla continues to expand as a key economic, administrative, and tourism hub, the infrastructure must be upgraded to meet these demands. The widening of MDR 66 and MDR 67 is seen as a vital step in reducing traffic congestion, improving safety, and enhancing accessibility for the city's residents and visitors. Additionally, the construction of a pedestrian path, a smaller component of this project, is seen as an important measure for safeguarding pedestrian safety.

Moreover, the government's intent is not only to improve the traffic situation but also to ensure that those displaced by the project are provided with fair compensation, adequate rehabilitation, and resettlement opportunities. The challenge lies in balancing the broader public interest, which involves the well-being of all Shimla city dwellers and the long-term benefits of improved infrastructure, with the individual interests of those directly affected by the acquisition.

In conclusion, while the concerns of the PAPs are valid and need to be addressed with empathy and fairness, the project remains essential for the future development and functionality of Shimla. It is a critical infrastructure improvement aimed at ensuring the long-term growth of the city while improving the quality of life for its residents by easing traffic congestion and improving road safety.

8. Social Impact Management Plan

The Social Impact Management Plan is a strategic framework designed to mitigate, manage, and monitor the adverse social impacts arising from the widening of MDR-66 and MDR-67 in Shimla, Himachal Pradesh. The objective of this plan is to ensure that the project minimizes disruptions to the affected communities while promoting equitable outcomes for all stakeholders. The SIMP outlines key interventions, including compensation measures, rehabilitation support, stakeholder engagement, and grievance redress mechanisms, with a focus on preserving the socio-economic well-being of individuals and groups impacted by land acquisition and construction activities. Through careful planning and collaboration with local communities, the plan aims to foster sustainable development, protect vulnerable populations, and enhance public safety in alignment with legal frameworks and project goals.

8.1 Approach to mitigation

This SIMP has been prepared in accordance to the RFCTLARR Act, 2013 and the HP RTFCTLARR Rules, 2015 with the aim to mitigate negative social impacts and enhance the positive impacts of widening of MDR 66 and MDR 67 including pedestrian path near Tibetan School on link road Chotta Shimla – Kasumpti. The SIMP may be implemented during the various stages of the project viz. pre-construction stage, construction stage and operational stage. A description of the various management measures suggested during different stages of the project is provided in following section.

8.2 Measures to Avoid, Mitigate and Compensate Impacts

1. If there is any dispute between the stakeholders, then this dispute should be resolved first and made sure that the compensation is given to the legal owner.
2. Project affected persons and families have requested for updation and increase of circle rates before calculation of compensation from the market value.
3. The government should allocate space, such as shops or a dedicated commercial complex, to rehabilitate the businesses of the PAPs.

4. During discussions, many people cited the example of the successful relocation of the Tibetan market, where a commercial complex named Aajivika Bhavan was constructed to support displaced vendors. This approach could serve as a model for addressing the concerns of affected business owners, ensuring that their livelihoods are sustained post-relocation.
5. There is risk of environmental and ecological degradation during the execution phase if proper measures are not taken for safe passage of storm water and to check any disruption of natural drainage of the natural streams by the muck generated during the execution phase.

8.3 Measures included in R&R and compensation as per Act 2013

This SIA report will be beneficial for the requiring body to undertake land acquisition process and also to prepare a Plan of Action according to the aspiration conveyed by the project affected families and other stakeholders during public consultations and surveys. In the light of the findings of the study, the following steps may be taken for mitigation of expected social impacts.

Table 8-1: Impacts identified and corresponding mitigation measures

S. No	Assessed Impacts	Suggested mitigation Measures
1	Loss of Private Land.	Appropriate Compensation to title holders and stakeholders as per the provisions of RTFCTLARR Act, 2013
2	Loss of Private Assets due to Acquisition such as Residential and commercial Structures.	Appropriate Compensation to Owners and stakeholders as per the provisions of RTFCTLARR Act, 2013
3	Revision of Circle Rates	As per the decision of District Collector and requiring body

4	Inconvenience caused due to acquisition for displaced Families and individuals	Appropriate Compensation to Owners and stakeholders as per the provisions of RTFCTLARR Act, 2013 for relocating to new location and construction of new houses
5	Loss of employment/income/livelihood dependent on land.	Appropriate Compensation to Individuals as per the provisions of RTFCTLARR Act, 2013.
6	Environmental pollution and vehicular traffic	<p>Development and implementation of a management plan to mitigate environmental impact i.e. the increased level of noise traffic dust within the permissible limit may be taken up in consultation with local people</p> <ul style="list-style-type: none"> - Check dust emission regular sprinkling water may be done during the execution/ construction phase - Proper and scientific system may be developed for the passage of storm water - The excavated muck and dismantled construction waste be dumped in designated dumping sites only - Ensure no drainage line is blocked disrupted - Strict instruction to drivers of heavy vehicle to give regular overtake passes on priority to small vehicles and adhering to speed limits - Ensure no damage is done to the surrounding forest area, trees, water bodies and vegetation.

8.3.1 Outlay for SIMP Implementation

The entitlement framework and the process of rehabilitation and resettlement have been furnished below in the backdrops of the legal provisions applicable for the project affected families.

An Entitlement Matrix has been developed in compliance with Laws, Rules and Policies framed by the Government of India and Government of Himachal Pradesh. The entitlement matrix summarizes the types of losses and corresponding nature and scope of entitlements.

Table 8-2: Entitlement Matrix

S. No	Impact Category	Unit of entitlement	Details of entitlement	Remarks
Loss of Assets- titleholders				
1	Private Land	Land Owner(s)/titleholders	<p>(a) Cash compensation for the land at market value, which will be determined as per provisions of RFCTLARR Act, 2013</p> <p>b) Amount equivalent to current stamp duty on compensation amount for replacement of lost assets.</p> <p>Training Assistance</p> <p>c) Loss of perennial and non-perennial crops and trees will be compensated in accordance with the provisions of Horticulture and Agriculture Department as applicable.</p> <p>(d) A Grant of Rs 25,000 for replacement of cattle shed or petty shops.</p>	
2	Loss of structure (Residential or Commercial or	Land Owner/Titleholder	a) Cash compensation determined on the basis of current rates as per admissible norms	

	Res-cum-Commercial)		<p>(b) Shifting allowance of Rs 50000 as per provisions of RFCTLARR Act, 2013 for the displaced families</p> <p>(c) Provision of free house as per RFCTLARR Act 2013, for completely displaced residential/commercial or Equivalent cost of the house may be offered in lieu of the constructed house</p> <p>(d) Subsistence allowance of Rs 36,000 for the displaced families (RFCTLARR Act 2013)</p> <p>(e) Resettlement allowance of Rs 50,000 for the displaced families (RFCTLARR Act 2013)</p>	
3	Tenants and Leaseholders	Tenants and lease holders	Registered lessees will be entitled to an apportionment of the compensation payable to structure owner as per applicable local laws.	
Loss of Residential and Commercial Structures - Non-Titleholders				
4	Encroachers	Affected Person (Individual/Family)	<p>(a) Encroachers shall be given advance notice of 2 months in which to remove assets/crops.</p> <p>(b) Right to salvage materials from affected structure</p>	
Loss of livelihood – Title and Non-Titleholders				

5	Loss of livelihood-Title holders, and commercial squatters	(Individual/Family)	One-time grant of Rs. 25,000 (value prescribed under RFCTLARR Act 2013)	For commercial squatters, the eligibility will become from the date of Census Survey
6	Foreseeable and unforeseen impacts likely during the construction stage	Owner, affected person	Payment of damages if any structures, temporary access would be provided, wherever necessary	Such as temporary impacts on structures, temporary disruption to access or passage
7	Temporary loss of income of mobile kiosks, if any	Kiosk owner	Two months advance notice to vacate the area	
8	SC, ST		Assistance to include in government welfare schemes if not included, if eligible as per Government criteria; and Additional benefits to SC and ST as per the provisions of RFCTLARR Act 2013 Second Schedule	
9	Unforeseen impacts		Any unforeseen impacts shall be documented and mitigated in accordance with the principles and objectives of the Act.	

9. Reference:

- [1] R. B. Singh and P. Kumar, “Geographic and Socio-Economic Realities of Himachal Pradesh, Northwestern Himalaya,” 2014, pp. 11–26. doi: 10.1007/978-4-431-54868-3_2.
- [2] “<https://himachal.nic.in/en-IN/index.html>.”
- [3] A. Yagya, *Making a Smart City in a Fragile Ecosystem: The Case of Shimla*. 2017.
- [4] “<https://himachal.nic.in/en-IN/post-independence-period.html#:~:text=Himachal%20Pradesh%20became%20Union%20Territory,that%20of%20a%20Union%20Territory.>”
- [5] R. Joshi, “Rapid Baseline Assessment Shimla City,” Oct. 2013. Accessed: Oct. 28, 2024. [Online]. Available: https://carbonn.org/uploads/tx_carbonndata/Service%20Level%20Benchmarks_Shimla.pdf
- [6] “<https://censusindia.gov.in/census.website/data/census-tables>.”
- [7] R. N. Badar and S. P. Bahadure, “Assessing tourism sustainability in hill towns: Case study of Shimla, India,” *J Mt Sci*, vol. 17, no. 9, pp. 2241–2261, Sep. 2020, doi: 10.1007/s11629-019-5683-5.
- [8] S. Sarkar, “Urban water crisis and the promise of infrastructure: a case study of Shimla, India,” *Frontiers in Water*, vol. 5, 2023, doi: 10.3389/frwa.2023.1051336.
- [9] https://himachalecotourism.in/assets/document/Act_Rules/Re-Revised%20ET%20Policy-2017.pdf.
- [10] Estimation of Domestic and Foreign Tourist arrival
“https://himachalecotourism.in/assets/document/Act_Rules/Re-Revised%20ET%20Policy-2017.pdf”

10. Annexures

जिला शिमला हिमाचल प्रदेश में मुख्य जिला मार्ग 66 कार्ट रोड
टूटीकंडी से संजौली वाया छोटा शिमला, मुख्य जिला मार्ग 67
विकट्री टनल से ढली चौक वाया लक्कड़ बाजार , सड़क के
विभिन्न संकीर्ण मार्गाविरोध स्थानों को चौड़ा, सुधार करने के
लिए तथा तिब्बतियन स्कूल छोटा शिमला के पास पैदल पथ
मार्ग के निर्माण हेतु प्रस्तावित भूमि अर्जन के लिये सामाजिक
समाधात निर्धारण आकलन अध्ययन

हिमाचल प्रदेश भूमि अर्जन पुनर्वास और पुनर्व्यवस्थापन में उचित प्रतिकार और
पारदर्शिता अधिकार (सामाजिक प्रभाव आकलन और सहमति) नियम, 2015 के
तहत

अंतिम रिपोर्ट

द्वारा

प्लान फाउंडेशन शिमला हि० प्र०

प्रस्तुत:

हिमाचल प्रदेश सामाजिक समाधात आकलन
इकाई शिमला हि० प्र०

विषय सूची

आकृतियों की सूची.....	V
शब्दावली	VII
लघुरूपों की सूची.....	X
कार्यकारी सारांश.....	XI
1 विस्तृत परियोजना विवरण.....	1
1.1 परियोजना पृष्ठभूमि	1
1.1.1 शिमला शहर: अवलोकन.....	2
1.1.2 शिमला नगर निगम का प्रशासनिक प्रभाग.....	2
1.1.3 शिमला में शहरीकरण की चुनौतियाँ.....	3
1.1.4 पर्यटन.....	5
1.1.5 शिमला में यातायात और सड़क अवसंरचना.....	6
1.1.6 रिपोर्ट की संरचना.....	9
1.2 अंतरराज्यीय / अंतरराष्ट्रीय पहलू.....	10
1.2.1 विकासकर्ता की पृष्ठभूमि.....	10
1.3 परियोजना का औचित्य और सार्वजनिक उद्देश्य.....	10
1.4 परियोजना विवरण.....	12
1.4.1 परियोजना का आकार.....	12
1.4.2 स्थान.....	13
1.4.3 क्षमता और उत्पादन.....	14
1.4.4 परियोजना लागत और जोखिम.....	14
1.5 विकल्पों की जाँच	14
1.6 परियोजना निर्माण के चरण	14
1.7 मुख्य डिजाइन विशेषताएँ, आकार और सुविधाओं के प्रकार.....	15
1.8 कार्यबल की आवश्यकता	29
1.9 पर्यावरण प्रभाव आंकलन और तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट	29
1.10 लागू कानून और नीतियाँ	29
1.10.1 सामाजिक प्रभाव आंकलन अध्ययन की तैयारी.....	29
1.10.2 भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया.....	30
1.10.3 भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास, और पुनर्स्थापन में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013	30
1.10.4 हिमाचल प्रदेश आरटीएफसीटीएलएआरआर नियम 2015	32

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन। i

2	सामाजिक प्रभाव मूल्यांकन दल की संरचना, दृष्टिकोण, कार्यप्रणाली और अनुसूची.....	35
2.1	दल का विवरण	35
2.2	कार्यप्रणाली और प्रयुक्त उपकरणों का विवरण और औचित्य	35
2.2.1	लक्ष्य.....	36
2.2.2	उद्देश्य.....	37
2.2.3	दृष्टिकोण और कार्यप्रणाली.....	37
2.2.4	कार्यप्रणाली का औचित्य.....	39
2.2.5	एस आई ए के लिए प्रमर्श किए जाने वाले हितधारकों की पहचान.....	39
2.3	सामाजिक प्रभाव आंकलन के लिए जानकारी एकत्र करने के उपकरण	40
2.4	नमूनाकरण पद्धति	41
2.5	प्रयुक्त सूचनाओं और डेटा स्रोतों का अवलोकन	41
2.6	प्रमुख हितधारकों के साथ परामर्श की अनुसूची और आयोजित सार्वजनिक सुनवाई का संक्षिप्त विवरण.....	44
3	भूमि मूल्यांकन.....	53
3.1	भूमि सूची और प्राथमिक स्रोतों से जानकारी	53
3.2	परियोजना के प्रभाव में आने वाला सम्पूर्ण क्षेत्र	54
3.3	अधिग्रहण का दायरा.....	55
3.4	परियोजना के लिए कुल भूमि की आवश्यकता.....	55
3.4.1	क्षेत्र के आसपास किसी भी सार्वजनिक, अप्रयुक्त भूमि का वर्तमान उपयोग.....	55
3.5	परियोजना के लिए आवश्यक प्रत्येक भूखंड के लिए पहले से खरीदी गई, हस्तांतरित, पट्टे पर दी गई/ अधिगृहीत भूमि का इच्छित उपयोग	56
3.6	परियोजना के लिए अधिगृहीत की जाने वाली प्रस्तावित भूमि की मात्रा और स्थान	57
3.7	भूमि की प्रकृति, वर्तमान उपयोग और वर्गीकरण.....	57
3.8	जोतों का आकार, स्वामित्व स्वरूप (पैटर्न)	82
3.9	भूमि वितरण और अधिगृहीत किए जा रहे आवासीय घरों की संख्या	82
3.10	भूमि की कीमतें और स्वामित्व और हस्तांतरण में हाल के परिवर्तन	83
4	प्रभावित परिवारों और संपत्तियों का आंकलन और गणना.....	84
4.1	सीधे प्रभावित व्यक्ति	84
4.1.1	किराएदार/ कब्जाधारी.....	84
4.1.2	आजीविका के लिए भूमि पर निर्भरता.....	85
4.1.3	अनुसूचित जनजाति और पारंपरिक वनवासी.....	85
4.1.4	साझा सम्पत्ति संसाधनों पर निर्भरता.....	85
4.1.5	राज्य सरकार द्वारा आबंटित भूमि.....	85

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में ii
पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

5	सामाजिक - आर्थिक और सांस्कृतिक प्रोफाइल	86
5.1	परियोजना क्षेत्र में परियोजना से प्रभावित लोगों की जनसांख्यिकीय प्रोफाइल	86
5.2	पीएफ की साक्षरता स्थिति.....	87
5.3	आय और गरीबी के स्तर	88
5.4	कमजोर समूह	89
5.5	रिश्तेदारी स्वरूप	89
5.6	प्रशासनिक, राजनीतिक, सांस्कृतिक और नागरिक समाज संगठन	89
5.7	क्षेत्रीय गतिशीलता और ऐतिहासिक परिवर्तन प्रक्रियाएं.....	90
5.8	जीवंत पर्यावरण की गुणवत्ता	91
6	सामाजिक प्रभाव	93
6.1	प्रभावों की पहचान करने के लिए रूपरेखा और दृष्टिकोण	93
6.2	परियोजना के विभिन्न चरणों में प्रभावों का विवरण.....	94
6.3	परियोजना प्रभावित व्यक्तियों द्वारा अनुभव किए गए प्रभाव	97
6.4	एम डी आर परियोजना के बारे में जागरूकता	98
6.5	परियोजना के लिए सहमति	98
6.6	मुआवजे की प्राथमिकताएं	98
7	लागत और लाभ का विश्लेषण तथा अधिग्रहण पर सिफारिशें	99
7.1	सार्वजनिक उद्देश्य का मूल्यांकन.....	99
7.2	कम विस्थापन विकल्प और न्यूनतम भूमि आवश्यकता	100
7.3	सामाजिक प्रभावों की प्रकृति और तीव्रता	100
7.4	सुझाए गए शमन उपायों की व्यवहार्यता	101
7.4.1	अंतिम अनुशंसा	103
8	सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना	105
8.1	शमन का दृष्टिकोण.....	105
8.2	प्रभावों से बचने, उन्हें कम करने और क्षतिपूर्ति करने के उपाय.....	105
8.3	अधिनियम 2013 के अनुसार आर एंड आर और मुआवजे में शामिल उपाय	106
8.3.1	एसआईएमपी कार्यान्वयन के लिए प्रारूप.....	107
9	संदर्भ	112

तालिकाओं की सूची

तालिका 1-1: शिमला में जनसंख्या विकास.....	3
तालिका 1-3: शिमला शहर में सड़क नेटवर्क की विशेषताएँ.....	7
तालिका 1-4: शिमला में एम डी आर 66 और 67 परियोजना का विवरण.....	12
तालिका 2-1: सामाजिक प्रभाव आंकलन दल संरचना और विशेषज्ञता.....	36
तालिका 2-2: सामाजिक प्रभाव आंकलन के लिए क्षेत्र सर्वेक्षकों की सूची.....	36
तालिका 2-3: परियोजना के अंतर्गत जन सुनवाई का ब्यौरा.....	44
तालिका 3-1: शिमला में एमडीआर 66 और 67 के लिए अधिकृत की जाने वाली कुल भूमि और खसरा संख्या.....	53
तालिका 3-2: हिमाचल प्रदेश के छोटा शिमला में तिब्बती स्कूल के पास पैदल पथ के निर्माण के लिए अधिग्रहण किए जाने वाली कुल भूमि का ब्यौरा.....	54
तालिका 3-3: उप - मोहाल चौड़ा मैदान, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	58
तालिका 3-4: कृष्णा नगर, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	59
तालिका 3-5: बाज़ार वार्ड छोटा शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	66
तालिका 3-6: उप - मोहाल बेमलोई, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	68
तालिका 3-7: उप - मोहाल छोटा शिमला खास में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	68
तालिका 3-8: मोहाल अपर कैथू, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	69
तालिका 3-9: उप - मोहाल तारा हाल, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	71
तालिका 3-10: उप - मोहाल कालीबाड़ी, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	75
तालिका 3-11: उप - मोहाल बाज़ार वार्ड लक्कड़ बाज़ार, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	76
तालिका 3-12: उप - मोहाल शांकली, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	78
तालिका 3-13: मोहाल संजौली, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	79
तालिका 3-14: उप - मोहाल यू एस क्लब, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण.....	81
तालिका 3-15: खसरों के अनुसार उप-मोहाल छोटा शिमला में भूमि का वर्गीकरण.....	81
तालिका 3-16: शिमला में परियोजना एम डी आर 66 और 67, और छोटा शिमला में पैदल पथ निर्माण के तहत भूमि अधिग्रहण से प्रभावित आवासीय और वाणिज्यिक संरचनाओं का अवलोकन	82
तालिका 5-1: परियोजना से सीधे प्रभावित लोगों का जनसांख्यिकीय ब्यौरा.....	86
तालिका 6-1: परियोजना चक्र के विभिन्न चरणों में सामाजिक प्रभावों का आंकलन.....	96
तालिका 7-1: प्रभावों की प्रकृति और तीव्रता	101
तालिका 8-1: पहचाने गए प्रभाव और तदनुरूप शमन उपाय	106
तालिका 8-2: पात्रता मैट्रिक्स	108

आकृतियों की सूची

आकृति 1-1: हिमाचल प्रदेश का भौगोलिक और परियोजना क्षेत्र का मानचित्र	1
आकृति 1-3: शिमला शहर में पर्यटन के आंकड़े.....	5
आकृति 1-4: शिमला शहर की सड़क नेटवर्क योजना.....	6
आकृति 1-4: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 1.....	16
आकृति 1-5: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 2.....	17
आकृति 1-6: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 3.....	18
आकृति 1-7: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 4.....	19
आकृति 1-8: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 5.....	20
आकृति 1-9: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 6.....	21
आकृति 1-10: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 7	22
आकृति 1-11: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 8	23
आकृति 1-12: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 9	24
आकृति 1-13: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 10	25
आकृति 1-14: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 11	26
आकृति 1-15: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 12	27
आकृति 1-16: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 13	28
आकृति 2-1: सामाजिक प्रभाव आंकलन हेतु अपनायी जाने वाली प्रक्रिया का पवाह चित्रण	38

आकृति 4-1: शिमला में परियोजना एमडीआर 66 और 67, और छोटा शिमला में पैदल पथ निर्माण में परियोजना प्रभावित व्यक्तियों की स्वामित्व स्थिति.....	84
आकृति 5-1: शिमला में पीएएफ के बीच शिक्षा की स्थिति.....	87
आकृति 5-2: प्रभावित परिवारों में आय वितरण (%) का ब्यौरा.....	88

शब्दावली

अधिनियम का अर्थ है: भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013 (2013 का 30)।

प्रभावित क्षेत्र का अर्थ है ऐसा क्षेत्र जिसे भूमि अधिग्रहण के प्रयोजनों के लिए उपयुक्त पाया गया हो और सरकार द्वारा अधिसूचित किया गया है।

प्रभावित परिवार में शामिल हैं:

- ❖ ऐसा परिवार जिसकी भूमि या अन्य अचल संपत्ति अधिग्रहित की गई हो।
- ❖ ऐसा परिवार जिसके पास कोई भूमि नहीं है, लेकिन ऐसे परिवार के सदस्य कृषि मजदूर, काश्तकार, किसी भी प्रकार की काश्तकारी या उपभोग अधिकार रखने वाले, बटाईदार या कारीगर हो सकते हैं या जो भूमि अधिग्रहण से तीन साल पहले प्रभावित क्षेत्र में काम कर रहे हों, जिनकी आजीविका का प्राथमिक स्रोत भूमि अधिग्रहण से प्रभावित हो।
- ❖ अनुसूचित जनजातियाँ और अन्य परंपरागत वन निवासी जिन्होंने भूमि अधिग्रहण के कारण अनुसूचित जनजातियाँ और अन्य परंपरागत वन निवासी (वन अधिकारों की मान्यता) अधिनियम, 2006 (2007 का 2) के अंतर्गत मान्यता प्राप्त अपने किसी भी वन अधिकार को खो दिया है।
- ❖ ऐसा परिवार जिसकी भूमि अधिग्रहण से तीन वर्ष पूर्व तक आजीविका का प्राथमिक स्रोत वनों या जल निकायों पर निर्भर था और जिसमें वनोपज संग्रहकर्ता, शिकारी, मछुआरे और नाविक शामिल हैं और ऐसी आजीविका भूमि अधिग्रहण के कारण प्रभावित हुई हो।
- ❖ परिवार का कोई सदस्य जिसे राज्य सरकार या केंद्र सरकार द्वारा उसकी किसी योजना के अंतर्गत भूमि आवंटित की गई है और ऐसी भूमि अधिग्रहण के अधीन है।
- ❖ ऐसा परिवार जो भूमि अधिग्रहण से पिछले तीन वर्ष या उससे अधिक समय से शहरी क्षेत्रों में किसी भूमि पर रह रहा हो या जिसकी भूमि अधिग्रहण से पहले तीन वर्षों तक आजीविका का प्राथमिक स्रोत रहा हो और भूमि के अधिग्रहण से प्रभावित हुआ हो।

कृषि भूमि का अर्थ है वह भूमि जिसका उपयोग निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए किया जाता है:

- ❖ कृषि या बागवानी।
- ❖ डेयरी फार्मिंग, मुर्गी पालन, मछली पालन, रेशम उत्पादन, बीज खेती, पशुधन प्रजनन या नर्सरी में औषधीय जड़ी-बूटियाँ उगाना।

❖ फसल, पेड़, घास या बगीचे के उत्पाद उगाना; और

❖ मवेशियों के चरने के लिए इस्तेमाल की जाने वाली भूमि।

गरीबी रेखा से नीचे या बीपीएल परिवार का तात्पर्य उन परिवारों से है जो भारत के योजना आयोग द्वारा समय-समय पर परिभाषित गरीबी रेखा से नीचे आते हैं, साथ ही हिमाचल प्रदेश की गरीबी रेखा से नीचे (बीपीएल) सूची में शामिल हैं।

केंद्र सरकार का तात्पर्य भारत सरकार से है।

मुआवजा अधिनियम 2013 के विभिन्न प्रावधानों के तहत परियोजना के लिए अधिग्रहित निजी संपत्ति, संरचनाओं और अन्य परिसंपत्तियों के लिए मुआवजे के रूप में भुगतान की जाने वाली राशि को संदर्भित करता है, जिसमें पुनर्वास और पुनर्स्थापन अधिकार शामिल हैं।

परिवार में एक व्यक्ति, उसका पति या पत्नी, नाबालिग बच्चे, नाबालिग भाई और उस पर निर्भर नाबालिग बहनें शामिल हैं: बशर्ते कि विधवाओं, तलाकशुदा और परिवारों द्वारा परित्यक्त महिलाओं को अलग परिवार माना जाएगा।

भूमि में भूमि से उत्पन्न होने वाले लाभ, तथा धरती से जुड़ी हुई वस्तुएँ या धरती से जुड़ी हुई किसी भी वस्तु से स्थायी रूप से जुड़ी हुई वस्तुएँ शामिल हैं।

भूमि अधिग्रहण का अर्थ है भूमि अधिग्रहण, पुनर्वासन और पुनर्स्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013 के अंतर्गत ऐसी भूमि जिसका संबंधित कार्य में प्रयोग हेतु अधिग्रहण किया जाना हो।

भूमिहीन का अर्थ है ऐसा व्यक्ति या व्यक्तियों का वर्ग जो: किसी राज्य कानून के अंतर्गत इस प्रकार माना या निर्दिष्ट किया जा सकता है; या खंड (i) के अंतर्गत निर्दिष्ट न किए गए भूमिहीन के मामले में, जैसा कि उपयुक्त सरकार द्वारा निर्दिष्ट किया जा सकता है;

भूमि स्वामी में कोई भी व्यक्ति शामिल है-

- ❖ जिसका नाम संबंधित प्राधिकारी के अभिलेखों में भूमि या भवन या उसके भाग के स्वामी के रूप में दर्ज है; या
- ❖ कोई भी व्यक्ति जिसे अनुसूचित जनजाति और अन्य परंपरागत वन निवासी (वन अधिकारों की मान्यता) अधिनियम, 2006 (2007 का 2) या किसी अन्य कानून के अंतर्गत वन अधिकार प्रदान किए गए हैं; या
- ❖ राज्य के किसी कानून के तहत भूमि पर पट्टा अधिकार प्राप्त करने का हकदार कौन है, जिसमें आवंटित भूमि भी शामिल है; या
- ❖ कोई व्यक्ति जिसे न्यायालय या प्राधिकरण के आदेश द्वारा ऐसा घोषित किया गया हो;

बाजार मूल्य का अर्थ है अधिनियम 2013 की धारा 26 के अनुसार निर्धारित भूमि का मूल्य।

अधिसूचना का अर्थ है भारत के राजपत्र में या, जैसा भी मामला हो, किसी राज्य के राजपत्र में प्रकाशित अधिसूचना और "अधिसूचित" अभिव्यक्ति का अर्थ तदनुसार लगाया जाएगा।

सार्वजनिक उद्देश्य का अर्थ है अधिनियम 2013 की धारा 2 की उप-धारा (1) के तहत निर्दिष्ट गतिविधियाँ।

पुनर्वास और पुनर्स्थापन (आर एंड आर) का अर्थ है आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 के अनुसार पुनर्वास और पुनर्स्थापन करना।

अनुसूचित क्षेत्रों का अर्थ है पंचायतों (अनुसूचित क्षेत्रों पर विस्तार) अधिनियम, 1996 (1996 का 40) के प्रावधानों की धारा 2 में परिभाषित अनुसूचित क्षेत्र।

सामाजिक प्रभाव आकलन का अर्थ है अधिनियम की धारा 4 की उपधारा (1) के तहत किया गया आकलन।

सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना का अर्थ है अधिनियम की धारा 4 की उपधारा (1) के तहत सामाजिक प्रभाव आकलन प्रक्रिया के हिस्से के रूप में तैयार की गई योजना।

राज्य सरकार या 'सरकार' का अर्थ है हिमाचल प्रदेश सरकार

किरायेदार वे व्यक्ति हैं जिनके पास भूमि अधिग्रहण से पहले तीन साल के लिए वास्तविक किरायेदारी समझौते हैं, जिसमें संपत्ति का स्वामित्व है।

स्पष्ट संपत्ति शीर्षक वाले स्वामी को आवास, व्यवसाय या अन्य उद्देश्यों के लिए किसी संरचना या भूमि पर कब्जा करने की अनुमति नहीं है।

कमज़ोर समूहों में विकलांग, विधवाएँ, महिला मुखिया वाले परिवार, साठ वर्ष से अधिक आयु के व्यक्ति, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति और राज्य सरकार द्वारा निर्दिष्ट अन्य समूह शामिल हैं।

महिला मुखिया वाले परिवार का अर्थ है एक ऐसा परिवार जिसका मुखिया एक महिला है और जिसमें कोई पुरुष कमाने वाला सदस्य नहीं है। यह महिला विधवा, अलग हुई या परित्यक्त महिला हो सकती है।

लघुरूपों की सूची

एम डी आर	प्रमुख जिला सड़क
आरटीएफसीटीएलएआरआर	भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013
एस आई ए	सामाजिक प्रभाव आकलन
एस आई एम पी	सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना
पी ए एफ	परियोजना प्रभावित परिवार
पी ए पी	प्रयोजना प्रभावित व्यक्ति
सी बी ए	लागत लाभ का विश्लेषण
हिप्रलोनिवि	हिमाचल प्रदेश लोक निर्माण विभाग
हिप्र आरटीएफसीटीएलएआरआर	हिमाचल प्रदेश भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम
आर एंड आर	पुनर्वास एवं पुनर्स्थापन
पी पी पी	सार्वजनिक-निजी भागीदारी

कार्यकारी सारांश

परिचय

हिमाचल प्रदेश के शिमला में प्रमुख जिला सड़कों (एमडीआर) 66 और 67 का चौड़ीकरण और सुधार एक महत्वपूर्ण परियोजना है जिसका उद्देश्य बढ़ती यातायात की भीड़ को दूर करना और परिवहन दक्षता को बढ़ाना है। ये सड़कें शहर के बुनियादी ढांचे के लिए आवश्यक हैं, जो निवासियों, पर्यटकों और व्यवसायों के लिए प्रमुख मार्गों के रूप में काम करती हैं। शिमला शहर के तेजी से विकास ने इसके मौजूदा सड़क नेटवर्क पर दबाव बढ़ा दिया है, जिसे मूल रूप से कम आबादी और कम वाहन यातायात के लिए डिज़ाइन किया गया था। इस परियोजना में टूटी-कंडी विभाजन से संजौली तक छोटा शिमला और विकट्री टनल से ढली चौक तक लक्कड़ बाजार सड़क के माध्यम से विभिन्न अड़चन बिंदुओं पर सड़क खंडों का चौड़ीकरण, साथ ही पैदल यात्रियों की सुरक्षा के लिए छोटा शिमला से कुसुम्पट सड़क के साथ तिब्बती स्कूल के पास पैदल यात्री पथ का निर्माण शामिल है।

परियोजना और सार्वजनिक उद्देश्य

हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला में सड़क नेटवर्क को शहर की आबादी और वाहन यातायात में तेजी से वृद्धि के कारण महत्वपूर्ण चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। मूल रूप से यह एक छोटी जनसांख्यिकी की सेवा के लिए डिज़ाइन किया गया था। उपलब्ध सड़क अवसंरचना अब बढ़ती वाहन मांग को समायोजित करने के लिए संघर्ष कर रही है, जिससे भारी यातायात और सड़क सुरक्षा संबंधी चिंताएँ उत्पन्न हो रही हैं, खासकर यातायात की चरम अवधि (सुबह और शाम के समय) और पर्यटन सीजन के दौरान। यह भीड़भाड़ दैनिक जीवन को प्रभावित करती है और आर्थिक गतिविधियों में बाधा डालती है और साथ ही साथ आपातकालीन सेवाओं को प्रभावित करती है।

इन मुद्दों को संबोधित करने के लिए, हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार ने एमडीआर 66 और 67 पर ध्यान केंद्रित करते हुए एक प्रमुख सड़क सुधार परियोजना का प्रस्ताव दिया है। परियोजना का उद्देश्य प्रमुख सड़क खंडों को चौड़ा और बेहतर बनाना है, इसमें विशेष रूप से टूटी कंडी विभाजन से छोटा शिमला होते हुए संजौली तक और विकट्री सुरंग से लक्कड़ बाजार होते हुए ढली चौक तक के रास्ते को लक्षित किया गया है। इसके अतिरिक्त, छोटा शिमला-कुसुम्पट रोड पर तिब्बती स्कूल के पास पैदल यात्री पथ का निर्माण भी प्रस्तावित है। इस पहल का प्राथमिक उद्देश्य यातायात की भीड़ को कम करना, सड़क सुरक्षा में सुधार करना और समग्र परिवहन दक्षता को बढ़ाना है। यह भी कहा जा सकता है कि निजी भूमि का अधिग्रहण करके और इस प्रकार परियोजना का निर्माण पूरा करके निश्चित रूप से सार्वजनिक उद्देश्य की पूर्ति

होगी। यदि परियोजना पूरी हो जाती है, तो इससे सड़क संपर्कता में सुधार होगा और यात्रियों को सुगम, तेज और सुरक्षित आवागमन और परिवहन सेवाएं प्रदान की जा सकेंगी।

नमूना सर्वेक्षण के दौरान, 95% लोगों ने कहा कि उन्हें प्रस्तावित अधिग्रहण पर आपत्ति है, दूसरी ओर 3% ने भूमि के प्रस्तावित अधिग्रहण के लिए अपनी इच्छा व्यक्त की और शेष 2% इसके बारे में निश्चित नहीं थे।

भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार (आरटीएफसीटीएलएआरआर) अधिनियम, 2013 की धारा 2, उप-धारा 1 (बी) के अनुरूप, जो इस तरह की बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को सार्वजनिक उद्देश्य के तहत वर्गीकृत करता है, सड़क चौड़ीकरण की पहल उचित है।

स्थान

यह परियोजना शिमला शहर के आसपास स्थित है, जो एमडीआर 66 और एमडीआर 67 के प्रमुख सड़क खंडों पर ध्यान केंद्रित करती है, जिसमें टुटीकंडी विभाजन से संजौली और ढली तक का मार्ग शामिल है, जो छोटा शिमला और लक्कड़ बाजार की तरफ से होकर गुजरता है और ये मार्ग शहर के भीतर शहरी गतिशीलता और संपर्क में सुधार के लिए महत्वपूर्ण हैं। इसके अतिरिक्त, इस परियोजना में छोटा शिमला-कुसुम्पटी सड़क पर तिब्बती स्कूल के पास पैदल यात्री पथ का निर्माण भी शामिल है, जिसका उद्देश्य इस क्षेत्र में पैदल यात्रियों की पहुंच और सुरक्षा में सुधार करना है।

भूमि अधिग्रहण का आकार और विशेषता

इस परियोजना के लिए 12 गांवों/मोहल्लों और 378 खसरा नंबरों में 20,868-58 वर्ग मी०/डेसीमीटर भूमि के अधिग्रहण की आवश्यकता होगी। विवरण नीचे दी गई तालिका में दिया गया है:

शिमला, हिमाचल प्रदेश में परियोजना एमडीआर-66 और 67 के लिए अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि

क्रमांक	जिला	तहसील	गांव/ मोहाल/ उप-मोहाल	कुल किता	क्षेत्र वर्ग मी०/डेसी मी०
1.	शिमला	शिमला (शहरी)	उप - मोहाल चौड़ा मैदान	15	2133-62
2.			कृष्णा नगर	94	3368-70

3.			बाज़ार वार्ड छोटा शिमला	30 (सालम 15 बट्टा 15)	477-50
4.			उप - मोहाल बेमलोई	3	455-58
5.			उप - मोहाल छोटा शिमला	9	303-11
6.			मोहाल अपर कैथू	47 (सालम 21 बट्टा 26)	2585-25
7.			उप - मोहाल तारा हाल	76 (सालम 51 बट्टा 25)	4775-91
8.			उप - मोहाल कालीबाड़ी	16	2446-52
9.			उप - मोहाल वार्ड लक्कड़ बाज़ार	31 (सालम 17 बट्टा 14)	1274-26
10.			उप - मोहाल शांकली	24 (सालम 8 बट्टा 16)	1720-07
11.			मोहाल संजौली चौक	24 (सालम 14 बट्टा 9)	495-07
12.			उप- मोहाल यू० एस० क्लब	10	780-84
13.			उप - मोहाल छोटा शिमला	2	12-60

वैकल्पिक विचार

चूंकि यह प्रस्ताव यातायात के सुचारु प्रवाह को आसान बनाने और शिमला शहर के निवासियों के जीवन को आसान बनाने के लिए मौजूदा सड़क की चौड़ाई को चौड़ा करने का है। भूमि अधिग्रहण का उद्देश्य विशेष रूप से एमडीआर 66 और 67 को चौड़ा करना है। इन सड़कों को आवश्यक परिवहन, सुरक्षा और बुनियादी ढांचे की मांगों को पूरा करने के लिए चौड़ा करने/विस्तार करने की आवश्यकता है, और यह विस्तार केवल मौजूदा सड़कों पर या उनके आस-पास ही हो सकता है। चूंकि इन सड़कों का एक निश्चित मार्ग है, इसलिए चौड़ीकरण के लिए आवश्यक कोई भी भूमि सीधे इन सड़क मार्गों के साथ स्थित होनी चाहिए।

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन। xiii

यह देखते हुए कि परियोजना को एमडीआर 66 और 67 के साथ और उसके आस-पास ही चलाया जाना चाहिए, और आस-पास कोई वैकल्पिक सार्वजनिक भूमि उपलब्ध नहीं है, इसलिए निर्दिष्ट भूमि का अधिग्रहण आवश्यक हो जाता है। यह अन्य सार्वजनिक भूमि पर विचार करने की संभावना को खारिज करता है, भले ही ऐसी भूमि कहीं और मौजूद हो, क्योंकि वे सड़क पर या उसके पास नहीं होंगी। इसके अलावा, छोटा शिमला में पैदल यात्री पथ का निर्माण सड़क सुरक्षा और पैदल यात्री पहुंच में सुधार के लिए परियोजना का अभिन्न अंग है, इस प्रकार वर्तमान मार्गों के साथ भूमि अधिग्रहण की आवश्यकता को मजबूत करता है। ऐसे में कोई विकल्प उपलब्ध नहीं है और न ही दिया गया है।

सामाजिक प्रभाव

प्रस्तावित परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण का समुदाय की आजीविका, रोजगार, आय, आर्थिक गतिविधियों, स्वास्थ्य, खुशहाली और जीवन की गुणवत्ता, सामाजिक-सांस्कृतिक व्यवस्थाओं और पर्यावरण पर प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से असर पड़ेगा।

परियोजना की विशेषताओं और मौजूदा सामाजिक स्थितियों के आधार पर संभावित सकारात्मक और नकारात्मक प्रभावों का आकलन किया गया है। परियोजना का परियोजना प्रभावित परिवारों, स्थानीय आबादी और पर्यावरण पर सकारात्मक और नकारात्मक दोनों तरह का प्रभाव पड़ेगा। एक तरफ, इससे शहर की सड़क संपर्कता में सुधार होगा, शहर के अन्य हिस्सों तक पहुंच बढ़ेगी, यात्रा का समय कम होगा और बेहतर बुनियादी ढांचे में योगदान मिलेगा। वहीं दूसरी ओर परियोजना प्रभावित परिवार अपनी पैतृक संपत्ति और व्यवसाय खो देंगे, जिससे उनकी वर्तमान आजीविकोपार्जन की गतिविधियाँ और आवासीय स्थितियाँ खत्म हो जाएंगी। व्यक्तिगत और सामुदायिक संपत्तियों जैसे सीढ़ियाँ, संपर्क पथ, सामुदायिक जल संसाधन, वनस्पति आदि का नुकसान निश्चित रूप से उनके वर्तमान सामाजिक आर्थिक पर्यावरण को प्रभावित करेगा।

लगभग 122 विभिन्न प्रकार की संरचनाओं अर्थात् आवासीय/वाणिज्यिक भवन जिसमें विभिन्न प्रकार की दुकानें हैं, को चौड़ीकरण के साथ-साथ सड़क अवसंरचना के निर्माण के लिए अधिग्रहित करने का प्रस्ताव है। इसके अलावा पहले से मौजूद सार्वजनिक पथ/सीढ़ियाँ, 39 बिजली के खंभे, सीवरेज लाइन, पेयजल लाइन भी प्रस्तावित अधिग्रहण से प्रभावित होंगी। हिमाचल प्रदेश सरकार और वक्फ बोर्ड के विभिन्न विभागों की भूमि/भवनों को भी एमडीआर 66 और 67 को चौड़ा करने और तिब्बती स्कूल छोटा शिमला के पास पैदल पथ के निर्माण के लिए अधिग्रहित करने का प्रस्ताव है।

शमन उपाय

एमडीआर 66 और एमडीआर 67 के प्रस्तावित सड़क चौड़ीकरण, जिसमें टूटीकंडी विभाजन से संजौली और ढली तक का मार्ग शामिल है, जो छोटा शिमला और लक्कड़ बाजार की ओर से होकर गुजरेगा और तिब्बती स्कूल छोटा शिमला के पास पैदल पथ का निर्माण करेगा, के लिए हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

आसपास की भूमि के अधिग्रहण की आवश्यकता है। परियोजना के लिए भूमि का यह अधिग्रहण लोगों को उनके वर्तमान स्थान से विस्थापित कर देगा, जिससे उनकी आजीविका और व्यवसाय आधार प्रभावित होगा। सामाजिक, आर्थिक, पर्यावरणीय और अन्य महत्वपूर्ण नकारात्मक प्रभावों के परिमाण को कम करने के लिए विस्तृत सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना (एसआईएमपी) प्रस्तावित की गई है। सामाजिक प्रभाव आकलन (एसआईए) अध्ययन इस सिद्धांत पर आधारित है कि परियोजना से प्रभावित आबादी को अपने आवासीय और वाणिज्यिक संस्थाओं को फिर से स्थापित करने में सहायता की जाए। यह प्रस्तावित भूमि/भवन अधिग्रहण के कारण परियोजना प्रभावित परिवारों के लिए पुनर्वास और पुनर्स्थापन पैकेज भी प्रदान करता है। विस्तृत एसआईएमपी पर रिपोर्ट में बाद में चर्चा की गई है।

सामाजिक लागत और लाभ का आकलन

सरकार परियोजना प्रभावित परिवारों (पीएफ) की चिंताओं से अवगत है और परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को उचित पुनर्वास और पुनर्वास पैकेज प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध है, जिसमें वित्तीय मुआवज़ा और वैकल्पिक आवास या वाणिज्यिक स्थान शामिल हैं, इन उपायों को अक्सर प्रभावित पक्षों द्वारा अपर्याप्त माना जाता है। परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के बीच एक आम धारणा है कि प्रदान किया गया मुआवज़ा उनकी संपत्तियों के वास्तविक बाजार मूल्य को नहीं दर्शाता है या उनके जीवन और आजीविका में दीर्घकालिक व्यवधान के लिए पर्याप्त रूप से क्षतिपूर्ति नहीं करता है। किरायेदारों, विशेष रूप से, चिंतित हैं कि रहने वालों के रूप में उनके अधिकारों की रक्षा नहीं की जाएगी, जिससे उन्हें किसी भी प्रकार के मुआवजे या किफायती विकल्पों के बिना विस्थापित होना पड़ेगा।

अधिकांश परियोजना प्रभावित व्यक्ति (पीपी) एमडीआर 66 और एमडीआर 67 सड़कों के चौड़ीकरण के लिए प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के पक्ष में नहीं हैं क्योंकि इससे उनकी भूमि, संपत्ति और स्थापित व्यवसायों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा। इनमें से कई व्यक्तियों और परिवारों के पास पीढ़ियों से भूमि और संपत्ति का स्वामित्व है, और अपने पैतृक घरों, आजीविका और स्थापित व्यवसायों को खोने का विचार उन्हें बहुत परेशान करता है।

हालांकि, इन चिंताओं के बावजूद, सरकार का दृष्टिकोण यह है कि यह परियोजना शिमला शहर और इसके निवासियों के व्यापक कल्याण के लिए आवश्यक है। शहर के तेजी से विकास और यातायात की बढ़ती मात्रा ने एमडीआर 66 और एमडीआर 67 पर गंभीर भीड़भाड़ पैदा कर दी है, जो शहर के लिए महत्वपूर्ण सड़कें हैं। वर्तमान सड़क की स्थिति बढ़ते वाहनों के यातायात को संभालने के लिए पर्याप्त नहीं है, जिससे अक्सर ट्रैफिक जाम, देरी और कुछ मामलों में दुर्घटनाएं होती हैं। इसके अलावा, छोटा शिमला-कुसुम्पटी सड़क, अपनी संकीर्ण चौड़ाई के कारण, व्यस्त समय के दौरान लंबे समय तक यातायात जाम के लिए विशेष रूप से अतिसंवेदनशील है, जो देरी को बढ़ाता है, दुर्घटनाओं की संभावना को बढ़ाता है, और पैदल चलने वालों के लिए महत्वपूर्ण सुरक्षा जोखिम पैदा करता है।

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन। xv

सरकार के दृष्टिकोण से, इन प्रमुख जिला सड़कों के माध्यम से यातायात का सुचारु प्रवाह शहर के विकास और इसके निवासियों की समग्र भलाई के लिए महत्वपूर्ण है। चूंकि शिमला एक प्रमुख आर्थिक, प्रशासनिक और पर्यटन केंद्र के रूप में विस्तार करना जारी रखता है, इसलिए इन मांगों को पूरा करने के लिए बुनियादी ढांचे को उन्नत करने की आवश्यकता है। एमडीआर 66 और एमडीआर 67 का चौड़ीकरण यातायात की भीड़ को कम करने, सुरक्षा में सुधार करने और शहर के निवासियों और आगंतुकों के लिए पहुंच बढ़ाने और सभी सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए इन सड़कों का चौड़ा होना और पैदल पथ का निर्माण आवश्यक माना जाता है।

इसके अलावा, सरकार का इरादा न केवल यातायात की स्थिति में सुधार करना है, बल्कि यह भी सुनिश्चित करना है कि परियोजना से विस्थापित लोगों को उचित मुआवजा, पर्याप्त पुनर्वास और पुनर्वास के अवसर प्रदान किए जाएं। चुनौती व्यापक सार्वजनिक हित को संतुलित करने में है, जिसमें शिमला शहर के सभी निवासियों की भलाई और बेहतर बुनियादी ढांचे के दीर्घकालिक लाभ शामिल हैं, जो अधिग्रहण से सीधे प्रभावित लोगों के व्यक्तिगत हितों के साथ हैं।

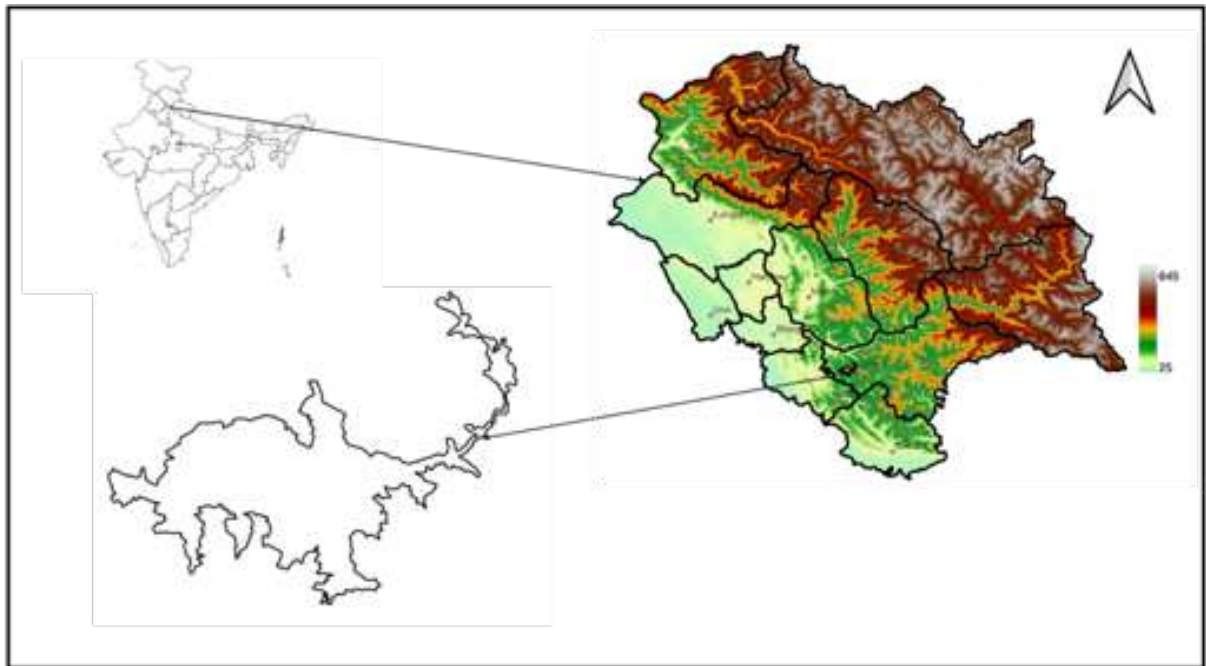
निष्कर्ष में, जबकि पीएपी की चिंताएँ वैध हैं और उन्हें सहानुभूति और निष्पक्षता के साथ संबोधित करने की आवश्यकता है, परियोजना शिमला के भविष्य के विकास और कार्यक्षमता के लिए आवश्यक है। यह एक महत्वपूर्ण बुनियादी ढाँचा सुधार है जिसका उद्देश्य शहर के दीर्घकालिक विकास को सुनिश्चित करना है, जबकि यातायात की भीड़ को कम करके और सड़क सुरक्षा में सुधार करके अपने निवासियों के लिए जीवन की गुणवत्ता में सुधार करना है।

लागत-लाभ विश्लेषण किसी स्थिति या कार्यों से अपेक्षित संभावित पुरस्कारों को जोड़ता है और किसी परियोजना के संबंध में निर्णय लेने में एक उपयोगी उपकरण है। सीबीए में, लागत और लाभ दोनों में मौद्रिक और गैर-मौद्रिक तत्व होते हैं और सीधे प्रभावित और अप्रत्यक्ष रूप से प्रभावित हितधारकों का संदर्भ होता है। इस परियोजना की सभी लागतों और लाभों का आर्थिक मूल्यांकन कई सीमाओं के कारण संभव नहीं हो सकता है। इसलिए यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि परियोजना का लाभ प्रभावित क्षेत्र, जिले और राज्य के लोगों तक पहुंचाया जाएगा। यदि प्रस्तावित शमन योजना का पालन किया जाता है, तो यह नकारात्मक प्रभावों को कम करके सामाजिक प्रभावों को कम करने और सकारात्मक प्रभावों को बढ़ाने में मदद करेगा, जिससे प्रतिकूल सामाजिक लागतों पर लगाम लगेगी

1 विस्तृत परियोजना विवरण

1.1 परियोजना पृष्ठभूमि

हिमाचल प्रदेश, एक उत्तरी भारतीय राज्य, अपने पहाड़ी परिदृश्य, अल्पाइन जंगलों और शांत नदियों के लिए प्रसिद्ध है। भौगोलिक दृष्टि से, 30°22'44" और 33°12' 40" उत्तरी अक्षांशों और 75°45'55" और 79°04' 20" पूर्वी देशांतरों के बीच स्थित है [1] भारत की जनगणना 2011 के अनुसार, हिमाचल प्रदेश में 6.86 मिलियन [2] निवासी हैं और राज्य की अर्थव्यवस्था मुख्य रूप से कृषि और पर्यटन पर आधारित है। राज्य अपनी कम शहरीकरण दर के लिए जाना जाता है, जिसकी केवल 10.4% आबादी शहरी क्षेत्रों में रहती है [3]। इस कम शहरीकरण का प्राथमिक कारण राज्य की चुनौतीपूर्ण स्थलाकृति है, जो विकास के लिए भूमि की उपलब्धता को सीमित करती है और बड़े पैमाने पर बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में बाधा डालती है। इसके अलावा, हिमालय का नाजुक पारिस्थितिकी तंत्र पर्यावरणीय चिंताओं और भूस्खलन और भूकंप जैसी प्राकृतिक आपदाओं के प्रति क्षेत्र की उच्च संवेदनशीलता के कारण विकास गतिविधियों को प्रतिबंधित करता है।



आकृति 1-1: हिमाचल प्रदेश का भौगोलिक और परियोजना क्षेत्र का मानचित्र

हालांकि, इन भौगोलिक बाधाओं के बावजूद, हिमाचल प्रदेश भारत में सबसे लोकप्रिय पर्यटन स्थलों में से एक बना हुआ है। राज्य की प्राकृतिक सुंदरता, समृद्ध सांस्कृतिक विरासत और साहसिक पर्यटन के अवसरों ने लगातार घरेलू और अंतरराष्ट्रीय दोनों पर्यटकों को आकर्षित किया है। पर्यटन राज्य की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण योगदान देता है, कुछ अपवादों को छोड़कर हर साल आने वाले पर्यटकों की संख्या में वृद्धि हो रही है। पर्यटकों की यह आमद पहले से ही सीमित बुनियादी ढांचे पर अतिरिक्त दबाव डालती है, खासकर शिमला जैसे शहरी केंद्रों में, जहां पर्यटन गतिविधियों का बड़ा हिस्सा केंद्रित

हैं। राज्य सरकार बुनियादी ढांचे की परियोजना पर काम कर रही है, खासकर शहर के भीतर सड़क नेटवर्क पर ताकि मानव और माल के परिवहन में सुधार हो सके।

1.1.1 शिमला शहर: अवलोकन

ऐतिहासिक और भौगोलिक पृष्ठभूमि - हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला ऐतिहासिक, सांस्कृतिक और प्रशासनिक महत्व रखती है। 1864 में ब्रिटिश भारत की ग्रीष्मकालीन राजधानी के रूप में स्थापित, शिमला का नाम हिंदू देवी काली के अवतार श्यामला देवी से लिया गया है, जो शक्ति और सुरक्षा दोनों का प्रतीक हैं। उत्तरपश्चिमी हिमालय में स्थित इस शहर की समुद्र तल से औसत ऊंचाई 2,205 मीटर (7,234 फीट) है, हालांकि कुछ स्रोत कुछ बिंदुओं पर 2,397 मीटर (7,864 फीट) का संकेत देते हैं। भौगोलिक दृष्टि से, शिमला 31°4' और 31°10' उत्तर अक्षांश और 77°5' और 77°15' पूर्व देशांतर [4] के बीच स्थित है। शिमला की अनूठी स्थलाकृति जो एक रिज और सात श्रृंखलाओं में फैली है इसके प्राकृतिक आकर्षण में योगदान देती है। औपनिवेशिक युग की वास्तुकला, हरी-भरी पहाड़ियाँ और ठंडी जलवायु ने इसे "पहाड़ों की रानी" का उपनाम दिया है, जो इसे भारत में एक प्रमुख पर्यटक आकर्षण बनाता है।

शहरी क्षेत्र और योजना - शिमला के प्रशासनिक क्षेत्र में शिमला नगर निगम का क्षेत्र शामिल है, जो 35.34 वर्ग किलोमीटर (भारत की जनगणना, 2011) को कवर करता है। व्यापक शिमला योजना क्षेत्र 9,950 हेक्टेयर तक फैला हुआ है, जिसमें से लगभग 1,475 हेक्टेयर - या 15% - शहरी विकास के लिए नामित है, जैसा कि से शिमला शहर के रैपिड बेसलाइन मूल्यांकन, अक्टूबर 2013 में दर्शाया गया है [5]।

ऐतिहासिक विकास और प्रशासनिक विकास - शहर में बड़े पैमाने पर परिवर्तन हुए हैं, जो एक छोटे, कम ज्ञात गाँव से एक संपन्न शहरी केंद्र में विकसित हुआ है। 1815 तक, शिमला काफी हद तक अविकसित था, लेकिन 1864 में ब्रिटिश ग्रीष्मकालीन राजधानी के रूप में इसकी स्थापना के बाद यह तेजी से विस्तारित होने लगा। 1851 में शिमला नगर समिति के गठन ने संरचित शहरी नियोजन की शुरुआत की, जिसे 1873 के पंजाब नगरपालिका अधिनियम द्वारा समर्थन दिया गया। शहर का प्रशासनिक महत्व 1966 में काफी बढ़ गया, जब यह नव संगठित केंद्र शासित प्रदेश की राजधानी बन गया, जिसके कारण शिमला नगर समिति को 1969 में शिमला नगर निगम का दर्जा दिया गया ताकि बढ़ती बुनियादी ढांचे की जरूरतों को बेहतर ढंग से पूरा किया जा सके।

भौगोलिक संपर्क - शिमला कालका-शिमला रेलवे के माध्यम से पहुँचा जा सकता है, जो एक संकीर्ण गेज लाइन है जिसे यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल के रूप में मान्यता प्राप्त है। यह शहर चंडीगढ़ से लगभग 115 किमी और नई दिल्ली से 365 किमी दूर एक रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण शहर है।

1.1.2 शिमला नगर निगम का प्रशासनिक प्रभाग

शिमला नगर निगम वर्तमान में 34 वार्डों को नियंत्रित करता है, 2018 में पुनर्गठन के बाद से इसके अधिकार क्षेत्र को 25 वार्डों से बढ़ा दिया। इसके अतिरिक्त, तीन क्षेत्र विशेष क्षेत्र विकास प्राधिकरण हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

(साडा) के अंतर्गत आते हैं, जो निर्दिष्ट क्षेत्रों में विकास गतिविधियों का प्रबंधन करते हैं। 2011 की जनगणना के अनुसार, नगरपालिका की सीमाओं के भीतर कुल जनसंख्या 169,578 है, जिसमें 46,306 घर हैं [6]। पुरुष जनसंख्या 93,152 है, जबकि महिला जनसंख्या 76,426 है, जिसके परिणामस्वरूप प्रति 1,000 पुरुषों पर 756 महिलाओं का लिंगानुपात है। नीचे दी गई तालिका में शिमला शहर में बढ़ती हुई आबादी का विवरण दिया गया है

तालिका 1-1: शिमला में जनसंख्या विकास

जनगणना वर्ष	जनसंख्या	वृद्धि	विकास दर (%)
1971	55,326		
1981	70,604	15,278	27.61
1991	1,09,860	39,256	55.60
2001	1,44,000	34,140	31.08
2011	169,758	25,758	17.89

स्रोत: Rapid Baseline Assessment Shimla City

1.1.3 शिमला में शहरीकरण की चुनौतियाँ

शिमला शहर सात पहाड़ी क्षेत्रों में फैला हुआ है: जाखू, एलीसियम, म्यूजियम, प्रॉस्पेक्ट, ऑब्जर्वेटरी, समर और पॉटर्स हिल। खड़ी ढलानों और लम्बी पहाड़ियों की विशेषता वाली इस अनूठी भौगोलिक स्थलाकृति ने ऐतिहासिक रूप से शहर के विकास के स्वरूप को आकार दिया है। चुनौतीपूर्ण स्थलाकृति समतल भूमि की उपलब्धता को सीमित करती है, चुनौतीपूर्ण स्थलाकृति समतल भूमि की उपलब्धता को सीमित करती है, जिसके कारण विनियमित 45-डिग्री सीमा से अधिक अस्थिर ढलानों पर व्यापक निर्माण हुआ है [3]। ये विशेष रूप से कब्रिस्तान, संजौली, जियुनु कॉलोनी और लोअर भरारी जैसे क्षेत्रों में अधिक है, जो भूस्खलन, भूकंप और संरचनात्मक अस्थिरता जैसे भू-खतरों के प्रति शहर की भेद्यता को बढ़ाती हैं।

ब्रिटिश भारत की पूर्व ग्रीष्मकालीन राजधानी के रूप में शिमला के इतिहास ने इसके विकास को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित किया है इस विकास के कारण शहर के परिदृश्य में बदलाव आया है, पारंपरिक स्थापत्य शैली की जगह आधुनिक संरचनाएं ले रही हैं जो अक्सर प्राकृतिक परिदृश्य के अनुकूल नहीं हैं, जिससे शहर की प्राकृतिक सुंदरता और सांस्कृतिक विरासत प्रभावित होती है। शिमला वर्तमान में शहरी बुनियादी ढांचे में महत्वपूर्ण चुनौतियों का सामना कर रहा है, जिन पर अकादमिक शोध में व्यापक रूप से चर्चा की गई है [7]। शहर के तेज़ और अक्सर अनियोजित विकास ने सड़कों, जल निकासी और अपशिष्ट प्रबंधन प्रणालियों सहित मौजूदा बुनियादी ढांचे पर दबाव डाला है। मूल रूप

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन। 3

तालिका 1-2: नगर निगम शिमला में वार्डों का विवरण

वार्ड नंबर	वार्ड का नाम	वार्ड नंबर	वार्ड का नाम
1	भराड़ी	18	इंजिन घर
2	कैथू	19	संजौली चौक
3	रुलदू भट्टा	20	अपर ढली
4	अन्नाडेल	21	लोअर ढली
5	टूटू	22	शांति विहार
6	समर हिल	23	भट्टाकुफ़र
7	मजाठ	24	सांगटी
8	बालूगंज	25	मलयाणा
9	टूटीकंडी	26	पंथाघाटी
10	फागली	27	कुसुम्पटि
11	कच्ची घाटी	28	छोटा शिमला
12	नाभा	29	विकासनगर
13	कृष्णा नगर	30	कंगनाधार
14	लोअर बाज़ार	31	पटेओग
15	बेमलोई	32	न्यू शिमला
16	राम बाज़ार	33	खलीनी
17	जाखू	34	कनलॉग

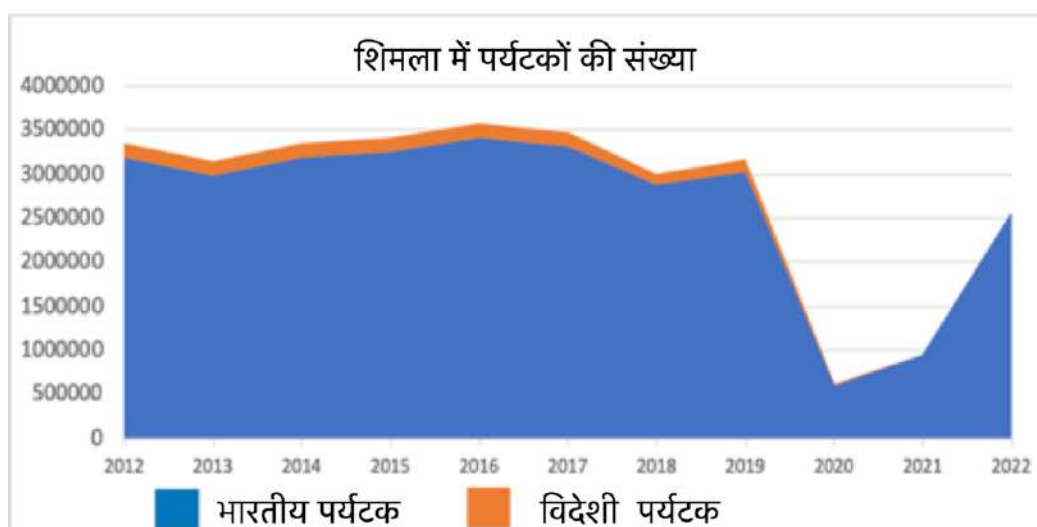
से बहुत कम आबादी के लिए निर्मित किया गया बुनियादी ढांचा, बढ़ती संख्या में निवासियों और पर्यटकों की मांगों को पूरा करने के लिए संघर्ष कर रहा है। इस बेमेल ने यातायात की भीड़, अपर्याप्त जल आपूर्ति [8], और अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाओं पर दबाव जैसी समस्याओं को जन्म दिया है।

1.1.4 पर्यटन

शिमला देश का सबसे प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है। खूबसूरत पहाड़ियों और घने जंगलों के बीच बसा शिमला भारत के सबसे सुंदर ढंग से नियोजित शहरों में से एक है। इस शहर में ऐतिहासिक मंदिरों के साथ-साथ औपनिवेशिक शैली की इमारतें हैं और अन्य की बेहतरीन चीजों का संगम इस क्षेत्र में आने वाले हर व्यक्ति को मंत्रमुग्ध कर देता है।

पहाड़ी शहर पर्यटन विकास के लिए कई संभावनाएँ प्रदान करता है। पर्यटक कई कारणों से इन पहाड़ी स्थलों की ओर आकर्षित होते हैं, जिनमें जलवायु, स्वच्छ हवा, अद्वितीय परिदृश्य और वन्य जीवन, प्राकृतिक सुंदरता, स्थानीय संस्कृति, बर्फ से ढकी चोटियाँ और इतिहास और विरासत शामिल हैं। हिमाचल प्रदेश सरकार ने राज्य में पर्यटन को बढ़ावा देने के 'हिमाचल प्रदेश की पर्यटन नीति 2000' तैयार की है जिसे 2005 में संशोधित किया गया है और हिमाचल प्रदेश में आर्थिक, सांस्कृतिक और पारिस्थितिक रूप से टिकाऊ पर्यटन को बढ़ावा देने और रोजगार के अवसर पैदा करने के लिए 'पारिस्थितिकी पर्यटन के विकास पर नीति, 2001' तैयार की गई। इस पारिस्थितिकी पर्यटन के विकास पर नीति को बाद में 2017 में संशोधित किया गया [9]

पिछले एक दशक में राज्य ने घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन में उल्लेखनीय वृद्धि देखी है। हिमाचल प्रदेश पर्यटन विभाग के अनुसार, राज्य में आने वाले पर्यटकों की संख्या 2005 में 7.14 मिलियन से बढ़कर 2016 में 25.75 मिलियन हो गई है, जो 150% से अधिक की पर्याप्त वृद्धि है। पर्यटकों की इस आमद से शहर की अस्थायी आबादी में भी बढ़ोतरी हुई है, जो 2001 में लगभग 56,000 से बढ़कर 2016 में लगभग 80,000 हो गई है [3] [10]।



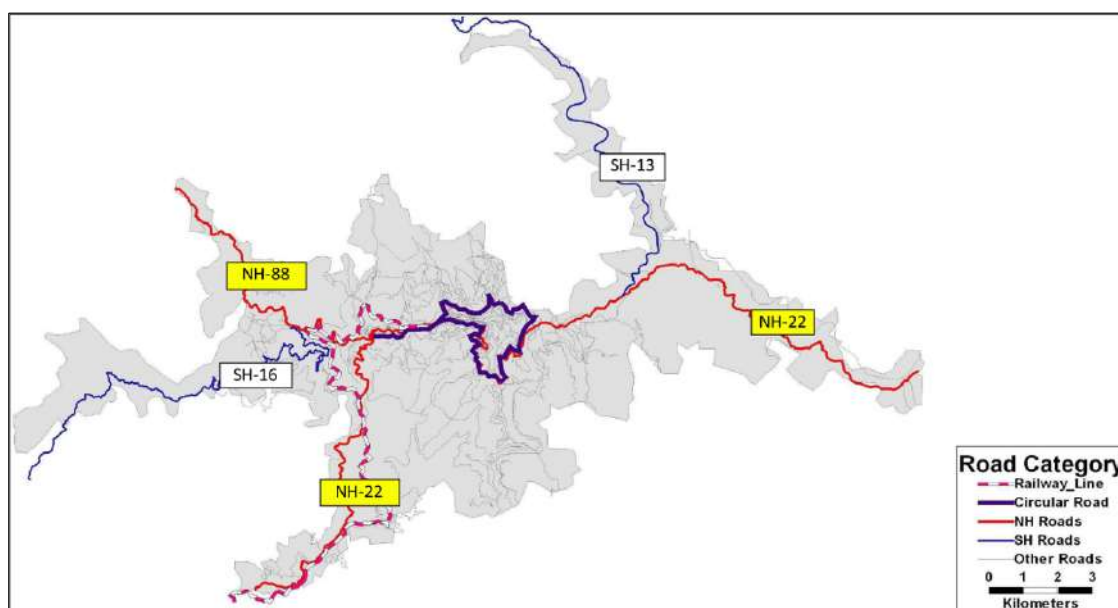
आकृति 1-2: शिमला शहर में पर्यटन के आंकड़े

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन। 5

शिमला में पर्यटन का मौसम गर्मियों के महीनों के साथ मेल खाता है, जब शहर में सुहावना मौसम होता है। इसके अलावा, दिल्ली और चंडीगढ़ से इसकी निकटता इसे इन महानगरीय क्षेत्रों के निवासियों के लिए एक लोकप्रिय सप्ताहांत गेटवे बनाती है। हालांकि, शहर का बुनियादी ढांचा पर्यटकों की बढ़ती संख्या के साथ तालमेल रखने के लिए संघर्ष कर रहा है। संसाधनों पर यह दबाव विशेष रूप से चरम पर्यटन मौसम के दौरान स्पष्ट होता है, जब पानी की आपूर्ति की कमी, अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाओं की कमी और यातायात की भीड़ होती है।

1.1.5 शिमला में यातायात और सड़क अवसंरचना

शिमला शहर की सड़क अवसंरचना और यातायात प्रबंधन शहर की अनूठी स्थलाकृति, ऐतिहासिक विकास के स्वरूप और तेजी से शहरीकरण के कारण महत्वपूर्ण चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। पहाड़ी इलाकों में स्थित, शिमला की संकरी, घुमावदार सड़कें परिदृश्य की प्राकृतिक रूपरेखा का अनुसरण करती हैं, जिससे सड़क विस्तार या नए बुनियादी ढांचे के विकास के अवसर सीमित हो जाते हैं। इन बाधाओं के साथ-साथ शहर के तेजी से विकास के कारण, विशेष रूप से पीक टूरिस्ट सीजन के दौरान गंभीर यातायात भीड़भाड़ की स्थिति पैदा हो गई है।



आकृति 1-3: शिमला शहर की सड़क नेटवर्क योजना

स्रोत: Comprehensive Mobility Plan Shimla

<https://mohua.gov.in/upload/uploadfiles/files/Comprehensive-Mobility-Plan-for-Shimla-Final%20Report.pdf>

शिमला शहरी संकुलन क्षेत्र में सड़क नेटवर्क वर्तमान में 25.20% भूमि पर फैला हुआ है। हालाँकि, शिमला योजना क्षेत्र का केवल 3.75% हिस्सा यातायात और परिवहन के लिए आवंटित किया गया है, हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

जैसा कि ड्राफ्ट मास्टर प्लान 2021 में दर्शाया गया है। यह आवंटन यूडीपीएफआई दिशानिर्देशों (यूएमटीसीएल, 2012) के अनुसार बड़े पहाड़ी शहरों के लिए अनुशंसित 6-8% से कम है। मौजूदा सड़क बुनियादी ढांचे को सड़क की चौड़ाई, कनेक्टिविटी और स्थलाकृतिक बाधाओं जैसी विशेषताओं के आधार पर वर्गीकृत किया जा सकता है, जैसा कि तालिका 1.3 में दिखाया गया है:

तालिका 1-2: शिमला शहर में सड़क नेटवर्क की विशेषताएँ

क्रमांक	श्रेणी	विवरण	विशेषताएँ
1.	मुख्य सड़कें	कार्ट रोड या सर्कुलर रोड या मोटर राउंड रोड, NH 22 और NH-88	कार्ट रोड की लंबाई 18 किमी है 66 स्थानों पर कार्ट रोड के साथ छोटी सड़कों के लिए चौराहा कार्ट रोड के सभी खंडों पर वाहनों की सड़क पर पार्किंग
2.	नगर निगम रोड	कार्ट रोड को जोड़ने वाली सभी सड़कें नगरपालिका सड़कें हैं और इनका रखरखाव शिमला नगर निगम द्वारा किया जाता है।	एसएमसी के पास उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार नगर निगम के तहत वाहन आवाजाही के लिए सड़कों की कुल लंबाई 74.6 किमी है।
3.	माल रोड	बालूगंज से स्कैंडल पॉइंट और स्कैंडल पॉइंट से सचिवालय; स्कैंडल पॉइंट से संजौली चौक तक	मॉल के साथ वाली सड़क पैदल चलने वालों के लिए है और परमिट वाले वाहनों और आपातकालीन वाहनों को छोड़कर प्रवेश प्रतिबंधित है
4.	नगर निगम के रास्ते या सीढ़ियाँ	नगरपालिका के रास्ते काली सड़क (blacktop) के रूप में हैं और पैदल चलने वालों के लिए सीढ़ियाँ भी हैं	इन रास्तों या सीढ़ियों का उपयोग माल/पेलोड के मैन्युअल परिवहन के लिए कुलियों द्वारा किया जाता है। एसएमसी के तहत पैदल पथों की कुल लंबाई 73 किलोमीटर है।
5.	लिफ्ट	मॉल रोड और रिज को वृत्ताकार सड़क से जोड़ना	लिफ्ट, वृत्ताकार सड़क और मॉल रोड के बीच ऊर्ध्वाधर गतिशीलता के लिए उपलब्ध एकमात्र मशीनीकृत परिवहन प्रणाली है।

6.	रोपवे	रिज से जाखू हिल के बीच संपर्क	जाखू रोपवे, एक केबल कार, शिमला में पर्यटकों के बीच एक लोकप्रिय अनुभव है क्योंकि यह शिमला का अद्भुत और हवाई दृश्य प्रदान करता है।
----	-------	-------------------------------	--

स्रोत: मसौदा विकास योजना, शिमला योजना क्षेत्र, 2041

<https://mcslogin.hp.gov.in/SecureFileStructure/Notices/e76ba0c0-0ced-4953-b34bb04e67f8928f.pdf>

शिमला के सड़क नेटवर्क में प्रमुख चुनौतियाँ

- स्थलाकृतिक बाधाएं और सीमित सड़क नेटवर्क** - शिमला की सड़कें मुख्य रूप से संकरी और खड़ी हैं, जो शहर के ऐतिहासिक विकास पैटर्न को दर्शाती हैं जब वाहनों का यातायात न्यूनतम था। विभिन्न पहाड़ी चोटियों और ढलानों में अक्सर 45 डिग्री से अधिक की ऊंचाई के साथ, शहर का सड़क नेटवर्क अनियोजित तरीके से विकसित हुआ है। अधिकांश मौजूदा सड़कें, विशेष रूप से सर्कुलर रोड, उच्च मात्रा के यातायात, विशेष रूप से आधुनिक वाहनों की मांगों को समायोजित करने के लिए डिज़ाइन नहीं की गई थीं। खड़ी ढाल और तीखे मोड़ दुर्घटनाओं के जोखिम को और बढ़ा देते हैं, क्योंकि इन सड़कों पर चलना स्थानीय लोगों और पर्यटकों दोनों के लिए चुनौतीपूर्ण हो सकता है, जो इलाके से अपरिचित हैं।
- बढ़ता यातायात** - पिछले कुछ वर्षों में शिमला में वाहनों की संख्या में काफी वृद्धि हुई है इसके अलावा, विशेष रूप से गर्मियों और सर्दियों की छुट्टियों के दौरान, साथ ही सप्ताहांत के दौरान पर्यटकों की आमद के कारण अस्थायी रूप से आबादी बढ़ जाती है, जो मौजूदा सड़क के बुनियादी ढांचे को प्रभावित करती है। चरम अवधि के दौरान ट्रेफिक जाम, विशेष रूप से सर्कुलर रोड, संजौली-ढली बाईपास और मॉल रोड जैसे लोकप्रिय पर्यटक स्थलों के पास, आम घटनाएँ हैं। पर्याप्त पार्किंग सुविधाओं की कमी के कारण स्थिति और जटिल हो जाती है, जिसके कारण वाहन सड़क के किनारे पार्क किए जाते हैं, जिससे सड़क की चौड़ाई कम हो जाती है और भीड़भाड़ बढ़ जाती है।
- सड़क सुरक्षा की चिंताएँ** - शिमला का सड़क बुनियादी ढाँचा विशेष रूप से मानसून और सर्दियों के महीनों के दौरान महत्वपूर्ण सुरक्षा जोखिम पैदा करता है। शहर की खड़ी ढलानें और लगातार भूस्खलन यातायात प्रवाह को बाधित करते हैं और दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ाते हैं। खराब रखरखाव और पर्याप्त जल निकासी प्रणालियों की अनुपस्थिति से सड़कों पर जलभराव हो जाता है इस तरह के विकास से भूस्खलन का खतरा भी बढ़ता है। अक्सर सड़कों पर अतिक्रमण भी होता है, जिससे वाहनों और पैदल चलने वालों के लिए कम जगह बचती है।
- सड़क चौड़ीकरण और विकास के प्रयास** - बढ़ती यातायात चुनौतियों से निपटने के लिए, सरकार ने विभिन्न सड़क चौड़ीकरण परियोजनाओं और वैकल्पिक मार्गों के विकास की शुरुआत की है। संजौली-ढली सड़क (एमडीआर-66 का हिस्सा) और छोटा शिमला-कुसुम्पटी खंड को चौड़ा करने

जैसी सड़क विकास परियोजनाओं का उद्देश्य यातायात प्रवाह में सुधार करना और बड़े वाहनों को समायोजित करना है।

1.1.6 रिपोर्ट की संरचना

इस रिपोर्ट का प्राथमिक उद्देश्य एमडीआर-66 और एमडीआर-67 पर सड़क चौड़ीकरण परियोजना के सामाजिक प्रभाव का आकलन करना है। रिपोर्ट यह मूल्यांकन करती है कि इन सड़कों के विस्तार से स्थानीय समुदाय, यातायात स्वरूप और सड़क सुरक्षा कैसे प्रभावित होगी। पहला अध्याय परियोजना की पृष्ठभूमि प्रदान करता है, जिसमें शिमला शहर के भौगोलिक, ऐतिहासिक और प्रशासनिक महत्व के साथ-साथ लक्षित सड़कों, एमडीआर-66 और एमडीआर-67 का अवलोकन शामिल है। इसमें सड़क विकास के उद्देश्यों, मौजूदा बुनियादी ढाँचे की चुनौतियों और परियोजना की आवश्यकता पर चर्चा शामिल है। यह अध्याय भूमि अधिग्रहण को नियंत्रित करने वाले कानूनी ढाँचे की भी व्याख्या करता है, जिसमें भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 2013 और अन्य प्रासंगिक कानूनों पर ध्यान केंद्रित किया गया है। यह मुआवजे, पुनर्वास और सड़क विकास/चौड़ीकरण के लिए भूमि अधिग्रहण को निर्देशित करने वाले मापदंडों के बारे में प्रमुख प्रावधानों का वर्णन करता है।

दूसरा अध्याय एसआईए टीम की संरचना और मूल्यांकन के लिए इस्तेमाल की जाने वाली कार्यप्रणाली को रेखांकित करता है। इसमें टीम की संरचना, डेटा संग्रह में नियोजित दृष्टिकोण, जिसमें हितधारकों के साथ सर्वेक्षण और परामर्श शामिल हैं, और प्राथमिक और द्वितीयक डेटा दोनों का विश्लेषण करने के लिए उपयोग की जाने वाली विधियाँ शामिल हैं। तीसरा अध्याय अधिग्रहित की जाने वाली भूमि का आकलन करने पर केंद्रित है, जिसमें इसके वर्तमान उपयोग, स्वामित्व, पर्यावरणीय विशेषताओं और वर्गीकरण को शामिल किया गया है। यह आकलन प्रभावित भूमि की सीमा और स्थानीय समुदायों के लिए व्यापक निहितार्थों के बारे में जानकारी प्रदान करता है। अध्याय चार परियोजना से प्रभावित परिवारों और परिसंपत्तियों का अनुमान लगाता है और उनकी गणना करता है, भूमि अधिग्रहण से प्रभावित लोगों की पहचान करता है, जिसमें महिला प्रधान परिवार और आर्थिक रूप से वंचित परिवार जैसे कमजोर समूह शामिल हैं। अध्याय पांच प्रभावित आबादी का सामाजिक-आर्थिक और सांस्कृतिक विवरण प्रदान करता है, जिसमें शामिल समुदायों की समग्र समझ प्रदान करने के लिए जनसांख्यिकीय डेटा, आर्थिक गतिविधियों और सांस्कृतिक प्रथाओं का विवरण दिया गया है। छठा अध्याय परियोजना के सामाजिक प्रभावों का विश्लेषण करता है, जिसमें बेहतर बुनियादी ढाँचे और आर्थिक अवसरों जैसे सकारात्मक परिणामों और विस्थापन और पर्यावरण संबंधी चिंताओं सहित संभावित नकारात्मक प्रभावों दोनों का विवरण दिया गया है। अंतिम अध्याय में एक सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना प्रस्तुत की गई है, जिसमें पुनर्वास और पुनर्स्थापन, निगरानी और मूल्यांकन तंत्र, तथा शिकायत और निवारण प्रणाली के लिए रणनीतियों की रूपरेखा दी गई है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि परियोजना सामाजिक रूप से जिम्मेदार तरीके से आगे बढ़े।

1.2 अंतरराज्यीय/ अंतरराष्ट्रीय पहलू

एमडीआर का तात्पर्य "प्रमुख जिला सड़क" से है, जो राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत एक विशिष्ट सड़क मार्ग है। एमडीआर 66 और 67 श्रेणी के अंतर्गत जुड़ी सभी परियोजनाएं, जैसे कि शिमला शहर में वर्तमान परियोजना, राज्य के नियमों के अनुसार प्रबंधित और विकसित की जाती हैं। प्रबंधन में भूमि अधिग्रहण जैसे विचार शामिल हैं और यह सुनिश्चित करना कि अन्य राज्यों या अंतराष्ट्रीय सीमाओं पर कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। इस श्रेणी के अंतर्गत प्रस्तावित परियोजना शिमला शहर में स्थित है, जिसका प्रबंधन पूरी तरह से राज्य सरकार द्वारा किया जा रहा है और जिसका अन्य राज्यों या देशों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। इसलिए, सभी अंतरराज्यीय और अंतराष्ट्रीय पहलुओं को ध्यान में रखा गया है, और प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण और विकास से कोई सीमा-पार समस्या उत्पन्न होने की उम्मीद नहीं है।

1.2.1 विकासकर्ता की पृष्ठभूमि

हिमाचल प्रदेश लोक निर्माण विभाग (हि०प्र०लो०नि०वि०) हिमाचल प्रदेश राज्य में बुनियादी ढांचे की योजना, निर्माण और रखरखाव के लिए जिम्मेदार एक प्रमुख सरकारी एजेंसी है। इसमें सड़कों, पुलों और इमारतों का विकास और रखरखाव, राज्य भर में कनेक्टिविटी और बुनियादी ढांचे का विकास सुनिश्चित करना शामिल है। हि० प्र० लो० नि० वि० राज्य की आर्थिक विकास का समर्थन करने वाली परियोजनाओं को क्रियान्वित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, जो विशेष रूप से चुनौतीपूर्ण इलाकों में सड़क नेटवर्क को बढ़ाने पर ध्यान केंद्रित करता है, ताकि दूरदराज के क्षेत्रों तक पहुँच में सुधार हो सके। विभाग बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को लागू करने और नियमों और मानकों का पालन करने के लिए अन्य राज्य और केंद्र सरकार के निकायों के साथ भी सहयोग करता है। आवश्यक बुनियादी ढाँचा और संपर्कता प्रदान करके पर्यटन, कृषि और अन्य व्यवसाय और सामाजिक क्षेत्रों को बढ़ावा देने के लिए इसका काम महत्वपूर्ण है।

1.3 परियोजना का औचित्य और सार्वजनिक उद्देश्य

हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला में सड़क नेटवर्क को शहर की आबादी और वाहन यातायात में तेजी से वृद्धि के कारण महत्वपूर्ण चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। शिमला शहर में उपलब्ध सड़क अवसंरचना मूल रूप से एक छोटी जनसांख्यिकी की सेवा के लिए विकसित की गई थी जो समय के साथ बढ़ती जनसंख्या, और वाहनों की संख्या में वृद्धि के साथ साथ बदलते पर्यटन के कारण अपर्याप्त हो रही है और इन बदलती जरूरतों को पूरा करने में संघर्ष कर रही है जिससे विशेषकर आवाजाही की चरम अवधि जैसे सुबह और शाम और पर्यटन के मौसम में सड़कों पर भारी यातायात अवरोध और सड़क सुरक्षा संबंधी चिंताएं पैदा हो जाती है। यह भारी यातायात अवरोध दैनिक जीवन के साथ साथ आर्थिक गतिविधियों, आपातकालीन सेवाओं और पर्यावरण पर भारी दबाव उत्पन्न करता है।

इन मुद्दों को संबोधित करने के लिए, हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार ने एम डी आर 66 और 67 पर ध्यान केंद्रित करते हुए एक प्रमुख सड़क सुधार परियोजना का प्रस्ताव दिया है। परियोजना का उद्देश्य प्रमुख सड़क खंडों विशेष रूप से टूटी कंडी विभाजन से छोटा शिमला होते हुए संजौली तक और विकट्री सुरंग से लक्कड़ बाजार होते हुए ढली चौक तक, सड़क मार्ग को चौड़ा और बेहतर बनाने का लक्ष्य रखा गया है। इसके अतिरिक्त छोटा शिमला-कसुम्पटी रोड पर तिब्बती स्कूल के पास पैदल यात्री पथ का निर्माण भी प्रस्तावित है। इस पहल का प्राथमिक उद्देश्य यातायात की भीड़ को कम करना, सड़क सुरक्षा में सुधार करना और समग्र परिवहन दक्षता को बढ़ाना है। परियोजना के मुख्य बिंदु निम्न हैं :

1. **यातायात की भीड़भाड़ को कम करना:** सड़क नेटवर्क का विस्तार/चौड़ाई करने से यातायात के अवरोधों को कम करने और वाहनों के प्रवाह को आसान बनाने में मदद मिलेगी, खासकर दैनिक यातायात की चरमता और पर्यटन समय की चरम अवधि के दौरान।
2. **सड़क सुरक्षा में सुधार :** सड़कों को उन्नत करने से बढ़ते यातायात को संभालने के लिए बेहतर बुनियादी ढाँचा प्रदान करने के साथ साथ सड़क सुरक्षा संबंधित मुद्दों का समाधान होगा और जिससे दुर्घटनाओं की संभावना कम हो जाएगी।
3. **बेहतर संपर्कता :** परियोजना से शहर के आंतरिक क्षेत्रों में आवाजाही और पहुँच में सुधार होगा जिससे शहर का एक हिस्से से दूसरे हिस्से में यातायात सुलभ होगा और आवश्यक सेवाओं सेवाओं में सुधार होगा।
4. **सतत शहरी विकास के लिए समर्थन:** जैसे-जैसे शिमला का विकास जारी है, परियोजना उभरती मांगों को पूरा करने के लिए बुनियादी ढाँचे का आधुनिकीकरण करके सतत शहरी विकास को बल देगी।
5. **आर्थिक और सामाजिक लाभ:** परिवहन में सुधार करके, परियोजना से स्थानीय आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा मिलने, पर्यटन को बढ़ावा मिलने और निवासियों की समग्र भलाई में योगदान मिलने की उम्मीद है।

भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता का अधिकार (आर टी एफ सी टी एल ए आर आर) अधिनियम, 2013 की धारा 2, उप-धारा 1 (बी) के अनुरूप, जो इस तरह की बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को सार्वजनिक उद्देश्य के तहत वर्गीकृत करता है, सड़क चौड़ीकरण की पहल उचित है।

परिणामस्वरूप, हिमाचल प्रदेश भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता का अधिकार (सामाजिक प्रभाव आकलन और सहमति) नियम, 2015 के नियम 3 के तहत भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया के लिए सामाजिक प्रभाव आकलन (एसआईए) की आवश्यकता होती है। यह आकलन सुनिश्चित करेगा कि परियोजना को उसके सामाजिक प्रभावों और हितधारकों की चिंताओं पर पूर्ण विचार करते हुए क्रियान्वित किया जाए।

कुल मिलाकर, प्रस्तावित सड़क चौड़ीकरण और सुधार परियोजना शिमला की परिवहन चुनौतियों का समाधान करने, इसके विकास का समर्थन करने और इसके निवासियों के जीवन की गुणवत्ता को बढ़ाने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम का प्रतिनिधित्व करती है।

1.4 परियोजना विवरण

प्रस्तावित अधिग्रहण में शिमला शहर में दो प्रमुख मार्गों के किनारे पर स्थित भूमि और भवन शामिल हैं:

एम डी आर 66- टूटी कंडी विभाजन से छोटा शिमला होते हुए संजौली तक

एम डी आर 67 - विकट्री टनल से लक्कड़ बाजार होते हुए ढली चौक तक।

इसके अतिरिक्त, छोटा शिमला में एक और खंड है, जहाँ तिब्बती स्कूल के पास छोटा शिमला-खास के राजस्व क्षेत्र में निजी भूमि/दुकानों को पैदल पथ के निर्माण के लिए अधिग्रहित करने का प्रस्ताव है। परिणामस्वरूप, इन विशिष्ट क्षेत्रों के लिए एक एसआईए आयोजित किया गया है। तालिका 1.4 परियोजना विवरण दिखाती है।

तालिका 1-3: शिमला में एम डी आर 66 और 67 परियोजना का विवरण

क्रम संख्या	विवरण	प्रस्तावित विवरण
1.	परियोजना का नाम	सड़क चौड़ीकरण/विकास परियोजना - एमडीआर-66 (टूटी कंडी से संजौली वाया छोटा शिमला) - एमडीआर-67 (विकट्री टनल से ढली चौक वाया लक्कड़ बाजार) - छोटा शिमला कुसुम्पटि सड़क पर तिब्बती स्कूल, के पास पैदल पथ का निर्माण
2.	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि का क्षेत्रफल	20868-58 वर्गमीटर/डेसीमीटर
3.	स्थान	प्रस्तावित भूमि एमडीआर-66 और एमडीआर-67 के साथ-साथ स्थित है, जो शिमला शहर के भीतर प्रमुख मार्गों को कवर करती है, और पैदल पथ के निर्माण के लिए छोटा शिमला में तिब्बती स्कूल के पास है।

1.4.1 परियोजना का आकार

शिमला शहर में एमडीआर 66 और 67 परियोजना दो प्रमुख मार्गों पर केंद्रित है, जिनका उद्देश्य शहर के भीतर यातायात प्रवाह और संपर्क में सुधार करना है। ये मार्ग हैं:

❖ टूटीकंडी विभाजन से छोटा शिमला होते हुए संजौली तक।

❖ विकट्री सुरंग से लक्कड़ बाजार होते हुए ढली चौक तक

ये दोनों सड़कें शहर के चारों ओर एक गोलाकार मार्ग बनाती हैं, जो गुब्बारे जैसी आकृति जैसा दिखता है, जो शिमला शहर के प्रमुख स्थानों के बीच संपर्क को बढ़ाता है।

इसके अतिरिक्त, इस परियोजना में छोटा शिमला-कसुम्पटी रोड पर तिब्बती स्कूल के पास पैदल यात्री पथ का निर्माण भी शामिल है, जिसका उद्देश्य इस क्षेत्र में पैदल यात्रियों के लिए पहुँच और सुरक्षा में सुधार करना है।

इस परियोजना के तहत अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित कुल भूमि 20,868.58 वर्गमीटर/डेसीमीटर या 02-08-83 हेक्टेयर है, जिसमें 12 गाँव और 378 खसरा नंबर शामिल हैं। अधिग्रहित भूमि का उपयोग सड़कों को चौड़ा करने और यातायात प्रवाह को सुचारू बनाने तथा पैदल यात्रियों की सुरक्षित आवाजाही के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए किया जाएगा। यह परियोजना शिमला की बढ़ती परिवहन चुनौतियों को दूर करने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है जो यह सुनिश्चित करती है कि शहर निवासियों और आगंतुकों के लिए सुलभ और सुरक्षित बना रहे।

1.4.2 स्थान

यह परियोजना शिमला शहर के आसपास स्थित है, जिसमें प्रमुख सड़क खंडों पर ध्यान केंद्रित किया गया है, जिसमें टुटीकंडी विभाजन से संजौली और ढली तक का मार्ग शामिल है, जो लक्कड़ बाजार और छोटा शिमला दोनों तरफ से होकर गुजरता है। ये मार्ग शहर के भीतर शहरी गतिशीलता और संपर्कता को बेहतर बनाने के लिए महत्वपूर्ण हैं।

1.4.2.1 परियोजना क्षेत्र तक पहुँच

परियोजना क्षेत्र व्यापक सड़क नेटवर्क से अच्छी तरह जुड़ा हुआ है। शिमला, हिमाचल प्रदेश का एक प्रमुख पर्यटक और प्रशासनिक केंद्र है, जहाँ परिवहन के विभिन्न साधनों के ज़रिए आसानी से पहुँचा जा सकता है। यह शहर चंडीगढ़ से लगभग 115 किमी दूर है और यहाँ यूनेस्को विश्व धरोहर मार्ग कालका-शिमला रेलवे के ज़रिए भी पहुँचा जा सकता है। निकटतम हवाई अड्डा जुब्बड़हट्टी है, जो शिमला से लगभग 20 किमी दूर स्थित है, जो निवासियों और आगंतुकों दोनों के लिए कनेक्टिविटी को और बेहतर बनाता है।

1.4.2.2 भौतिक भूगोल और भू-आकृत विज्ञान

शिमला शहर कई पहाड़ियों और रिजों के बीच बसा हुआ है। प्रमुख पहाड़ियों में जाखू (8,050 फीट), प्रॉस्पेक्ट हिल (7,140 फीट), ऑब्ज़र्वेटरी हिल (7,050 फीट), एलीसियम हिल (7,400 फीट) और समर हिल (6,900 फीट) शामिल हैं।

शिमला का नगरपालिका शहर 30° 6' उत्तरी अक्षांश और 77° 11' पूर्वी देशांतर पर स्थित है, जिसकी औसत ऊँचाई समुद्र तल (एमएसएल) से 2,397.59 मीटर है। यह शहर एक छोर से दूसरे छोर तक

9.2 किमी से अधिक अनियमित अर्धचंद्राकार आकार में फैला हुआ है, जो कुल 19.55 वर्ग किमी क्षेत्र को कवर करता है। शिमला भौगोलिक रूप से अद्वितीय है; यदि रिज मैदान पर उत्तरी ढलान पर पानी डाला जाए, तो यह सतलुज नदी नेटवर्क के माध्यम से अरब सागर की ओर बहता है, जबकि दक्षिणी ढलान पर डाला गया पानी यमुना नदी नेटवर्क के माध्यम से बंगाल की खाड़ी में बहता है।

1.4.2.3 भूकंपीयता

आईएस-1893 के अनुसार शिमला शहर भूकंपीय बेल्ट (भूकंपीय क्षेत्र IV) में स्थित है।

1.4.3 क्षमता और उत्पादन

इस परियोजना का उद्देश्य टूटीकंडी विभाजन से संजौली और ढली तक मौजूदा सड़क नेटवर्क को चौड़ा करना है, जो लक्कड़ बाजार और छोटा शिमला दोनों से होकर गुजरता है, ताकि बढ़ते हुए यातायात का सुचारू रूप से प्रवाह सुनिश्चित किया जा सके, स्थानीय निवासियों के जीवन को आसान बनाया जा सके और भविष्य की आवश्यकताओं के लिए बेहतर बुनियादी ढांचा सुनिश्चित किया जा सके।

1.4.4 परियोजना लागत और जोखिम

संबंधित एजेंसी ने परियोजना की लागत साझा नहीं की है। पर्यावरण के संरक्षण और सुरक्षा के लिए उचित उपाय नहीं किए जाने पर पर्यावरण क्षरण और पारिस्थितिकी संबंधी चिंताओं के साथ-साथ वनस्पतियों के नुकसान का जोखिम है। यदि निष्पादन चरण के दौरान मलबे और उत्खनन सामग्री के प्रबंधन में सावधानी नहीं बरती जाती है, तो भविष्य में अवैज्ञानिक डंपिंग के कारण प्राकृतिक धाराओं के स्तर उठने के कारण जल निकासी नेटवर्क में व्यवधान का जोखिम है। मलबे और ध्वस्त निर्माण सामग्री के डंपिंग के लिए उचित डंपिंग साइटों की पहचान और विकास किया जा सकता है।

1.5 विकल्पों की जाँच

चूंकि प्रस्ताव यातायात के सुचारू प्रवाह को आसान बनाने और शिमला शहर के निवासियों के जीवन को आसान बनाने के लिए मौजूदा सड़क की चौड़ाई को चौड़ा करने का है, इसलिए कोई विकल्प उपलब्ध नहीं है क्योंकि मौजूदा सड़क को चौड़ा करने के लिए आसपास की भूमि/बुनियादी ढांचे की आवश्यकता है, इसलिए ऐसा कोई विकल्प नहीं दिया गया है।

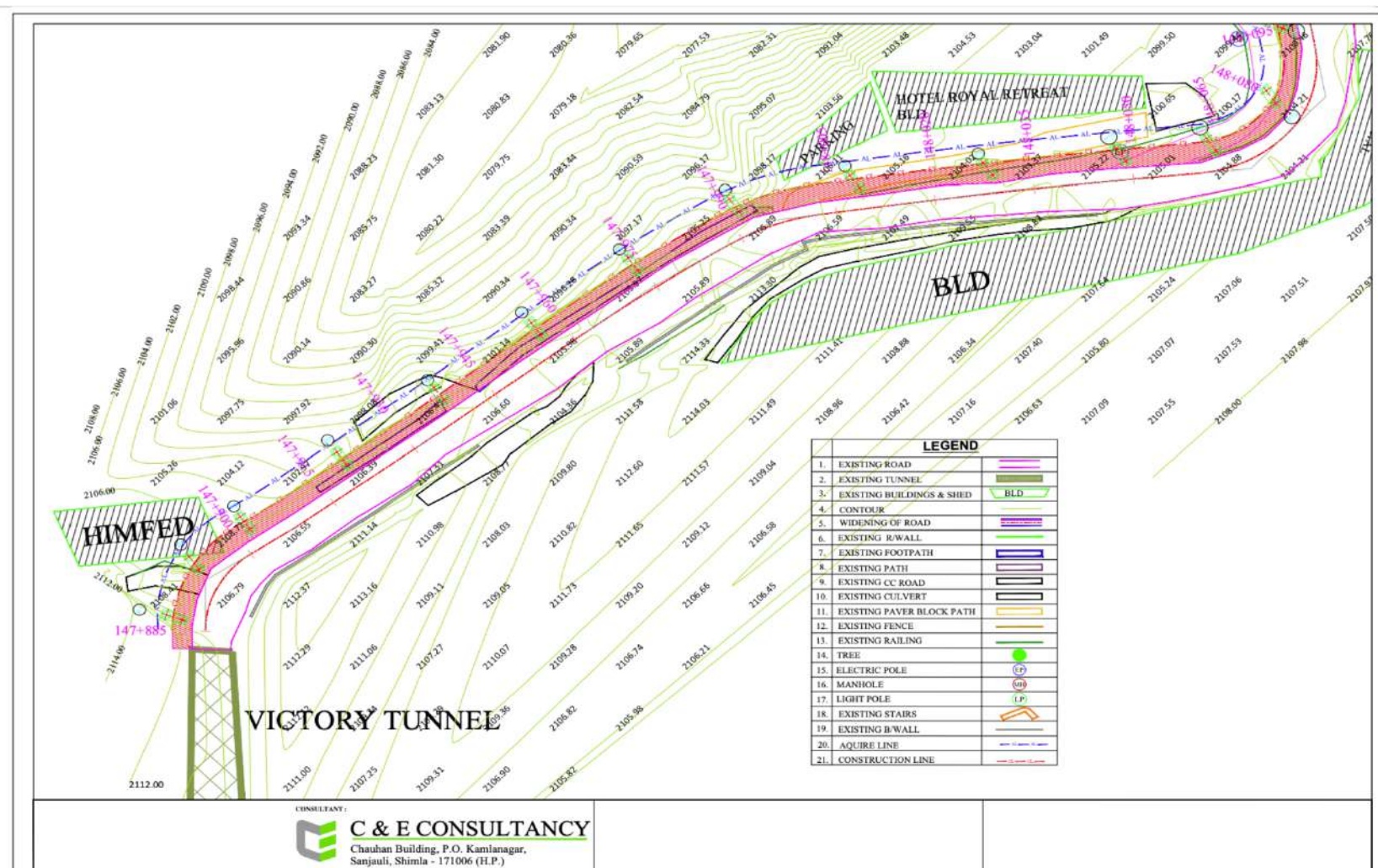
1.6 परियोजना निर्माण के चरण

परियोजना के तहत निम्नलिखित गतिविधियाँ प्रस्तावित हैं:

1. टूटीकंडी से छोटा शिमला होते हुए संजौली तक विभाजन
2. लक्कड़ बाजार से होते हुए ढली चौक तक विकट्री टनल
3. तिब्बती स्कूल के पास छोटा शिमला-कसुम्पटी रोड पर पैदल यात्री पथ का निर्माण।

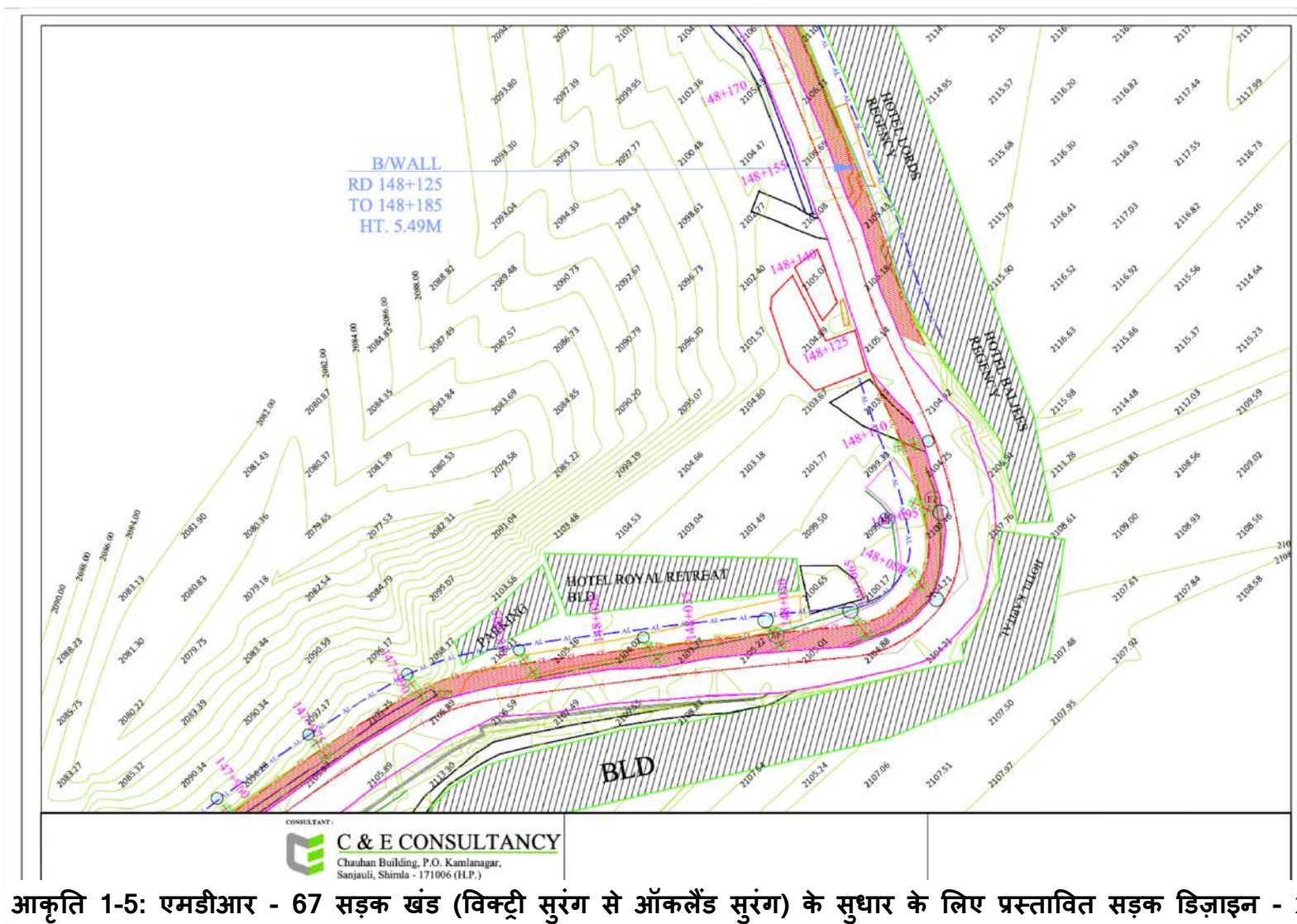
1.7 मुख्य डिज़ाइन विशेषताएँ, आकार और सुविधाओं के प्रकार

डिज़ाइन पीडब्ल्यूडी विभाग द्वारा प्रदान किए गए हैं; हालाँकि, ये एमडीआर-67 सड़क के केवल एक हिस्से, विशेष रूप से विक्ट्री टनल से ऑकलैंड टनल तक को कवर करते हैं। निम्नलिखित पृष्ठ सड़क के इस हिस्से के लिए डिज़ाइन प्रस्तुत कर रहे हैं:



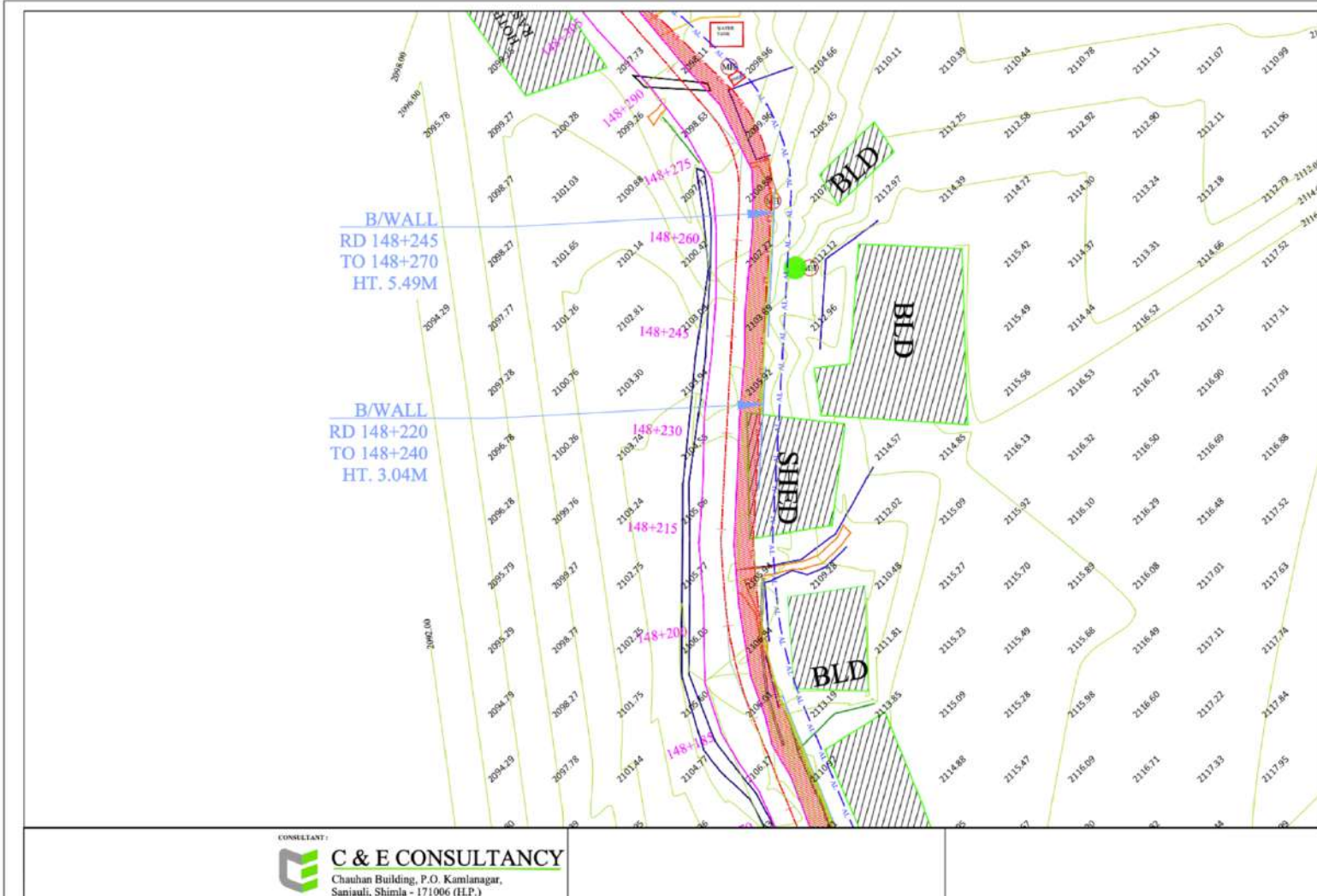
आकृति 1-4: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 1

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

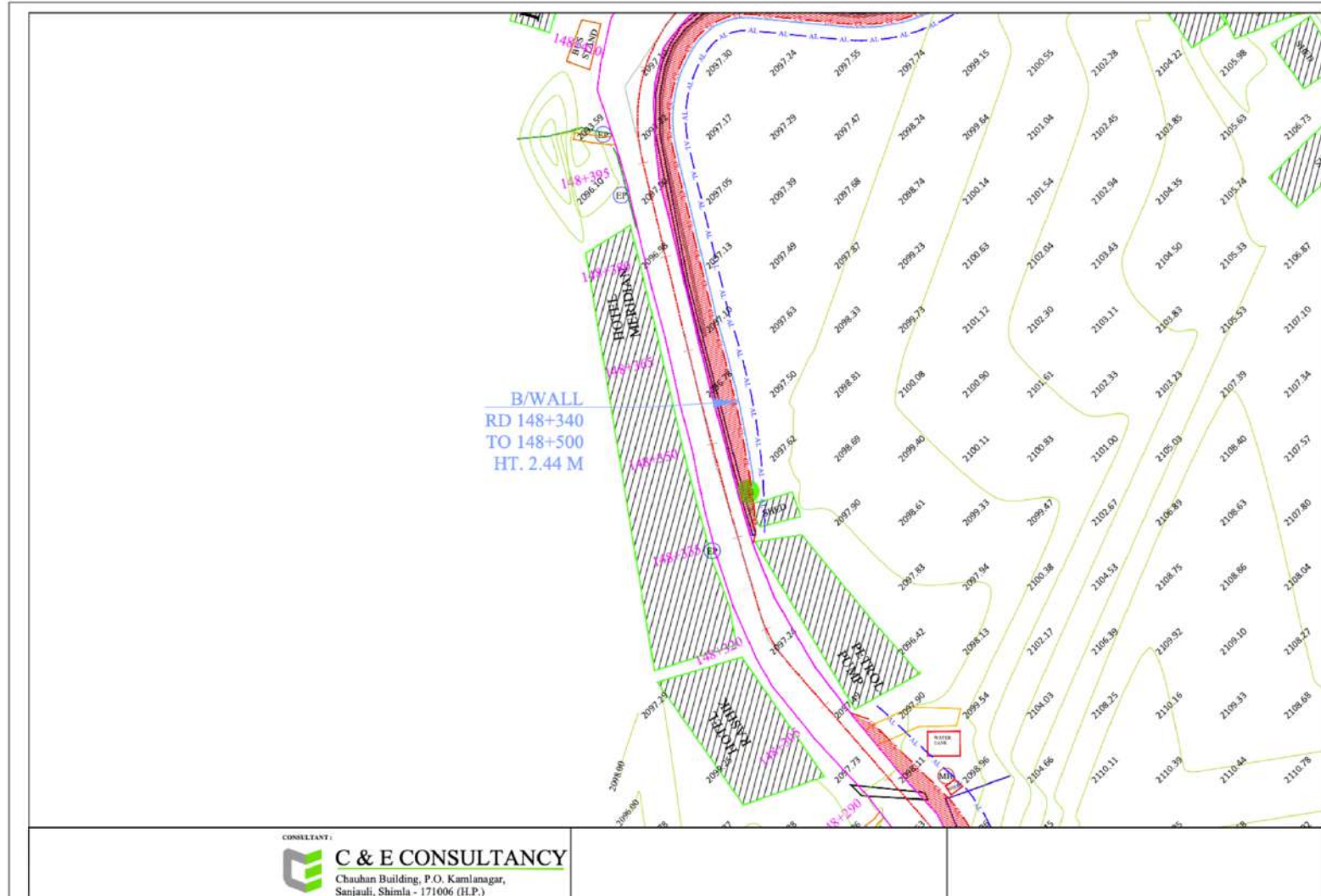


आकृति 1-5: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 2

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



आकृति 1-6: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 3



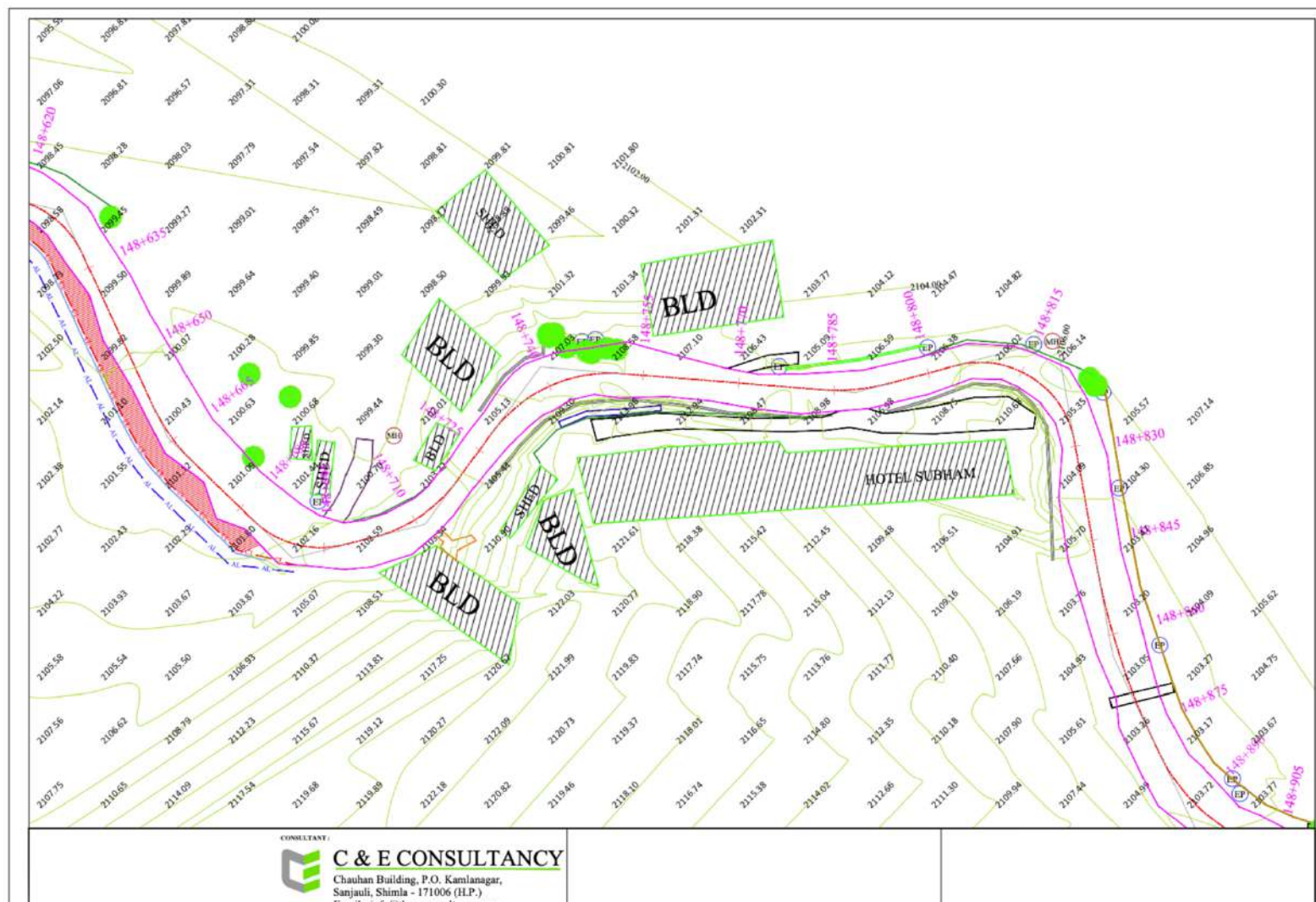
आकृति 1-7: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 4

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



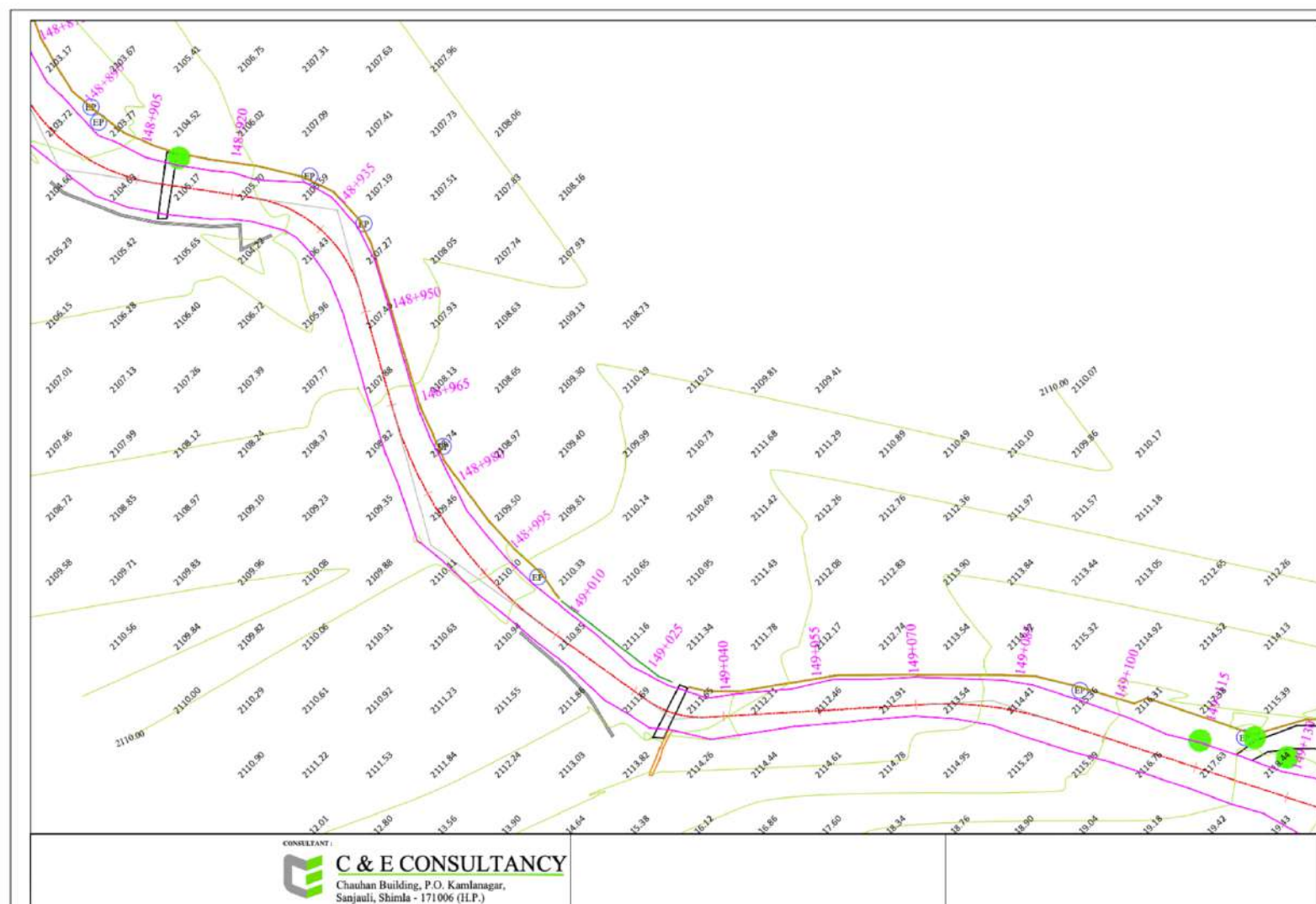
आकृति 1-8: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 5

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



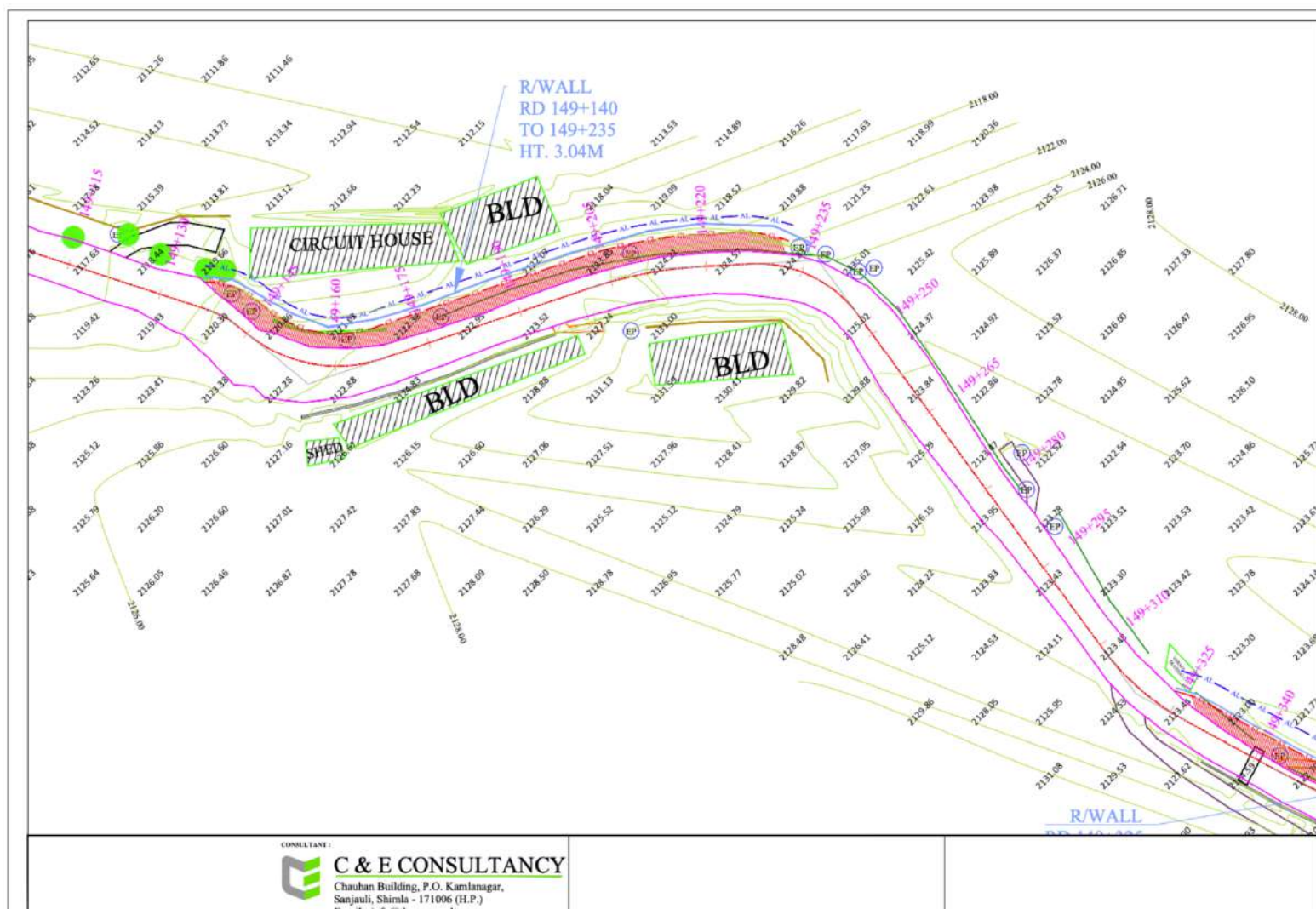
आकृति 1-9: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 6

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



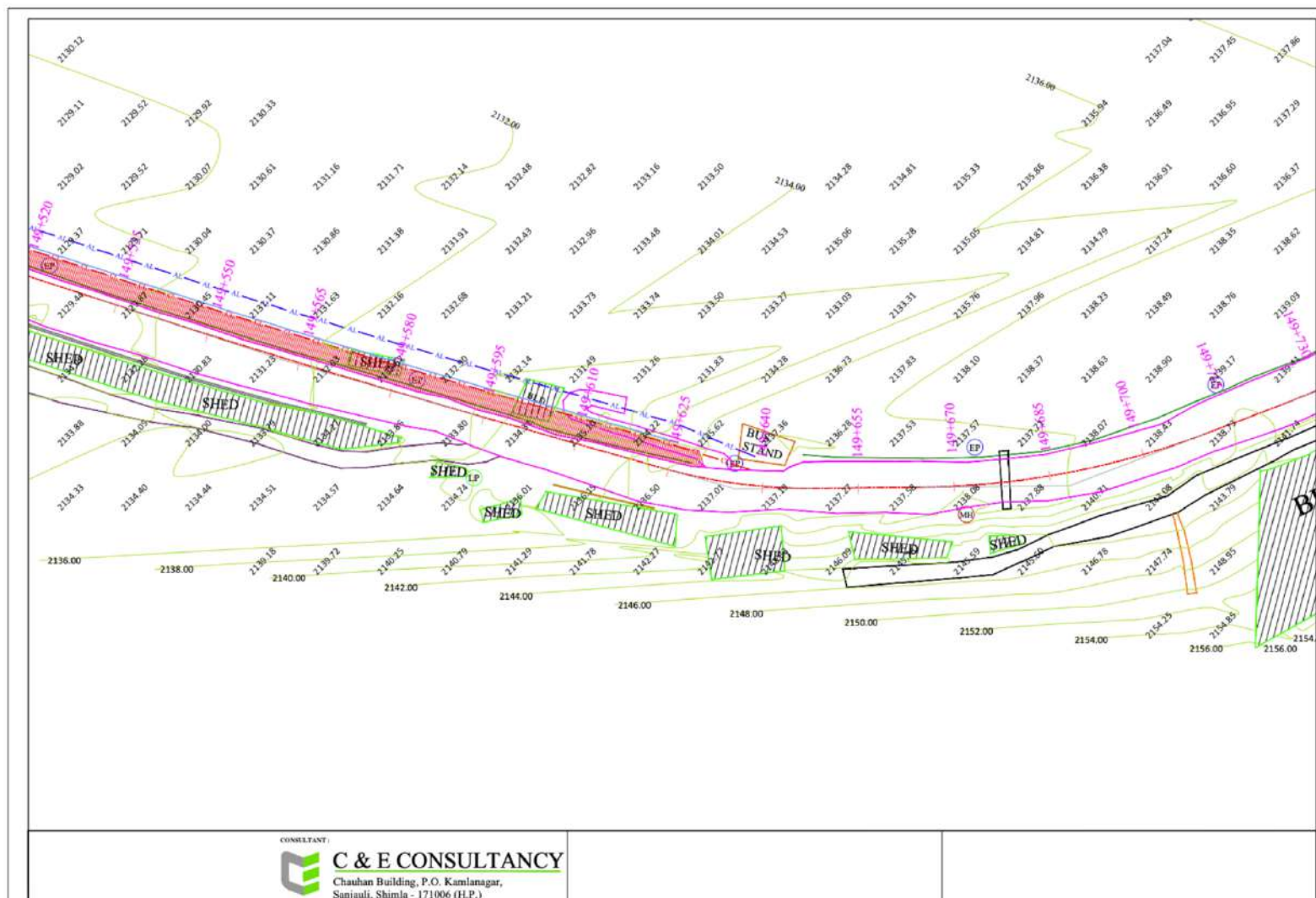
आकृति 1-10: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 7

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



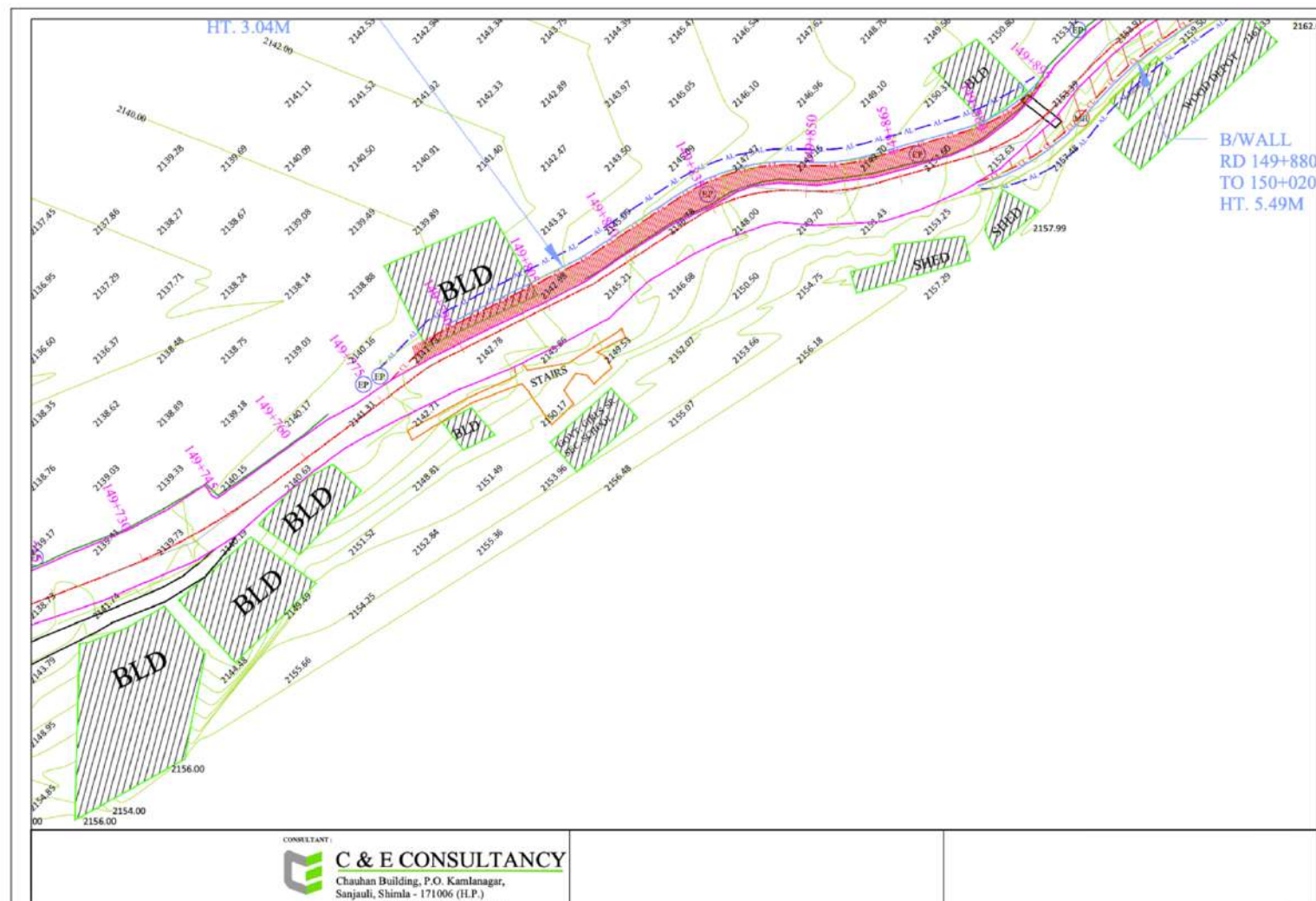
आकृति 1-11: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 8

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



आकृति 1-13: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विक्ट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 10

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



आकृति 1-14: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 11

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।



आकृति 1-16: एमडीआर - 67 सड़क खंड (विकट्री सुरंग से ऑकलैंड सुरंग) के सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क डिज़ाइन - 13

1.8 कार्यबल की आवश्यकता

परियोजना के निष्पादन चरण के दौरान जनशक्ति की आवश्यकता होगी; हालाँकि अभी तक मानव दिवसों की गणना नहीं की गई है।

1.9 पर्यावरण प्रभाव आंकलन और तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट

संबंधित एजेंसी द्वारा ऐसी कोई रिपोर्ट साझा नहीं की गई है।

1.10 लागू क़ानून और नीतियाँ

भारत में सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए भूमि अधिग्रहण विशिष्ट कानूनी ढाँचों द्वारा शासित होता है जो पारदर्शिता और सामुदायिक भागीदारी पर ज़ोर देते हैं। इनमें से प्रमुख हैं भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम (आरटीएफसीटीएलएआरआर), 2015, और हिमाचल प्रदेश भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम नियम (हिप्र आरटीएफसीटीएलएआरआर), 2015, जो सामाजिक प्रभाव आकलन और सामुदायिक परामर्श के लिए अनिवार्य प्रक्रियाओं की रूपरेखा तैयार करते हैं, जो निम्नलिखित अनुभागों में विस्तृत रूप से बताया गया है।

1.10.1 सामाजिक प्रभाव आंकलन अध्ययन की तैयारी

आरटीएफसीटीएलएआरआर, 2013 की धारा 4 के तहत यह प्रावधान है कि जब भी उपयुक्त सरकार सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए भूमि अधिग्रहण करने का प्रस्ताव करती है, तो उसे प्रभावित क्षेत्र के भीतर गाँव या नगरपालिका स्तर पर संबंधित पंचायत या वार्ड से परामर्श करना आवश्यक होता है। यह परामर्श एस आई ए अध्ययन करने के लिए एक शर्त है, जिसे स्थानीय निकायों के सहयोग से किया जाना चाहिए। एस आई ए के संचालन की प्रक्रिया, जिसमें विधियाँ और प्रारंभ तिथि शामिल हैं, को सरकार द्वारा आधिकारिक अधिसूचना के माध्यम से निर्दिष्ट किया जाना है।

इसके अलावा, हिप्र आरटीएफसीटीएलएआरआर नियम, 2015 का नियम 3(1) राज्य के भीतर अधिनियम के कार्यान्वयन के लिए अतिरिक्त प्रक्रियात्मक विवरण प्रदान करता है। इस नियम के अनुसार, राज्य सरकार को नियमों के फॉर्म-I के भाग-बी में निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन करते हुए एसआईए शुरू करने के लिए अधिसूचना जारी करना अनिवार्य है। यह अधिसूचना हिंदी और अंग्रेजी दोनों में प्रसारित की जानी चाहिए और संबंधित पंचायत, नगर पालिका या नगर निगम को सुलभ कराई जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, अधिसूचना की प्रतियां जिलाधीश, उप-विभागीय मजिस्ट्रेट और तहसील के कार्यालयों में उपलब्ध होनी चाहिए। व्यापक जागरूकता सुनिश्चित करने के लिए, अधिसूचना को प्रभावित क्षेत्र में प्रसारित होने वाले कम से कम दो दैनिक समाचार पत्रों में प्रकाशित किया जाना चाहिए और प्रभावित क्षेत्रों के भीतर विशिष्ट स्थानों पर प्रमुखता से प्रदर्शित किया जाना चाहिए। अधिसूचना को व्यापक पहुंच और पारदर्शिता के लिए राज्य सरकार की आधिकारिक वेबसाइट पर भी अपलोड किया जाना

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन। 29

आवश्यक है। ये प्रावधान यह सुनिश्चित करने के लिए कि भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया पारदर्शी रूप से और प्रभावित स्थानीय समुदायों की चिंताओं और उनके सुझावों को ध्यान में रखते हुए संचालित करने के लिए महत्वपूर्ण है।

1.10.2 भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया

सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया पारदर्शिता, सामुदायिक भागीदारी और कानूनी प्रोटोकॉल के पालन को सुनिश्चित करने के लिए डिज़ाइन किए गए चरणों की एक श्रृंखला द्वारा संचालित होती है। इस प्रक्रिया में निम्नलिखित प्रमुख चरणों की रूपरेखा दी गई है:

1. सरकार ग्रामीण क्षेत्रों में ग्राम सभा या शहरी क्षेत्रों में समकक्ष शहरी स्थानीय निकायों के परामर्श से सामाजिक प्रभाव आकलन (एसआईए) अध्ययन करके भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू करती है।
2. एसआईए के बाद, रिपोर्ट का मूल्यांकन एक विशेषज्ञ समूह द्वारा किया जाता है जिसमें दो गैर-आधिकारिक सामाजिक वैज्ञानिक, दो पुनर्वास विशेषज्ञ और परियोजना से संबंधित एक तकनीकी विशेषज्ञ शामिल होते हैं।
3. मूल्यांकित एसआईए रिपोर्ट की फिर एक समिति द्वारा समीक्षा की जाती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण आवश्यक शर्तों को पूरा करता है।
4. भूमि अधिग्रहण के लिए सरकार की मंशा को दर्शाने वाली एक प्रारंभिक अधिसूचना एसआईए रिपोर्ट के मूल्यांकन के 12 महीने के भीतर जारी की जानी चाहिए।
5. सरकार फिर परियोजना के लिए आवश्यक भूमि की सटीक सीमा निर्धारित करने के लिए एक सर्वेक्षण करती है।
6. अधिग्रहण प्रक्रिया पर किसी भी आपत्ति की सुनवाई कलेक्टर द्वारा की जाती है। यदि सरकार सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए भूमि अधिग्रहण की आवश्यकता के बारे में आश्वस्त है, तो भूमि अधिग्रहण की औपचारिक घोषणा की जाती है।
7. इस घोषणा के प्रकाशन के बाद, सरकार भूमि अधिग्रहण के साथ आगे बढ़ती है।
8. प्रारंभिक अधिसूचना की तारीख से, अधिग्रहण प्रक्रिया पूरी होने तक निर्दिष्ट भूमि से जुड़े किसी भी लेन-देन की अनुमति नहीं है।

1.10.3 भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास, और पुनर्स्थापन में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013

आर टी एफ सी टी एल ए आर आर अधिनियम, 2013, 1894 के भूमि अधिग्रहण अधिनियम को बदलने के लिए अधिनियमित किया गया था, जो औपनिवेशिक काल से उत्पन्न एक कानून है। आर टी एफ सी टी एल ए आर आर अधिनियम पिछले कानून की महत्वपूर्ण कमियों को दूर करने के उद्देश्य से एक महत्वपूर्ण सुधार का प्रतिनिधित्व करता है, जिसका उद्देश्य भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया को आधुनिक बनाना और उसकी प्रभावशीलता को बढ़ाना है। अधिनियम का उद्देश्य औद्योगिकीकरण,

रियल एस्टेट और बुनियादी ढांचे के विकास की जरूरतों के साथ साथ भूमि मालिकों के हितों को संतुलित करना है, और अधिग्रहण प्रक्रिया में पारदर्शिता सुनिश्चित करना है। आर टी एफ सी टी एल ए आर आर अधिनियम की एक प्रमुख विशेषता यह है कि यह उन व्यक्तियों के अनिवार्य पुनर्वास और पुनर्स्थापन पर जोर देता है जिनकी भूमि अधिग्रहित की जाती है, साथ ही उचित मुआवजे का प्रावधान भी करता है। अधिनियम के प्रावधानों के तहत नियमों को अधिसूचित करते समय प्रत्येक राज्य द्वारा प्रावधानों का वर्णन किया गया है, खासकर उन मामलों में जहां सरकार द्वारा सार्वजनिक उद्देश्यों या सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहित की जाती है। अधिनियम को भूमिधारकों और अन्य प्रभावित पक्षों के अधिकारों और हितों की रक्षा के लिए एक आवश्यक और लाभकारी उपाय के रूप में व्यापक रूप से मान्यता दी गई है।

1.10.3.1 आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम की मुख्य विशेषताएँ

आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम भूमि अधिग्रहण और पुनर्वास एवं पुनर्स्थापन (आर एंड आर) दोनों को नियंत्रित करने वाले महत्वपूर्ण प्रावधानों को प्रस्तुत करता है। पिछले कानून से प्रमुख परिवर्तनों में निम्नलिखित क्षेत्रों में सुधार शामिल हैं:

1. भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया, जो अब अधिक पारदर्शिता और सामुदायिक भागीदारी पर जोर देती है;
2. भूमि अधिग्रहण से विस्थापित व्यक्तियों के अधिकार, मजबूत सुरक्षा और सहायता सुनिश्चित करना;
3. मुआवजे की गणना करने की विधि, जिसे प्रभावित भूमि मालिकों को उचित और बढ़ा हुआ मुआवजा प्रदान करने के लिए संशोधित किया गया है; और
4. सभी भूमि अधिग्रहणों के लिए आर एंड आर की अनिवार्य आवश्यकता, जो यह सुनिश्चित करती है कि विस्थापित व्यक्तियों का पर्याप्त रूप से पुनर्वास और पुनर्स्थापन हो।

1.10.3.2 भूमि मालिकों को मुआवज़ा

आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के तहत भूमि अधिग्रहण के लिए मुआवजा अधिनियम में निर्दिष्ट प्रावधानों के अनुसार निर्धारित किया जाता है। ये प्रावधान मुआवजे की गणना के लिए एक रूपरेखा स्थापित करते हैं जिसका उद्देश्य भूमि स्वामियों के लिए उचित और पर्याप्त मुआवज़ा सुनिश्चित करना है, जो भूमि के मूल्य और अधिनियम में उल्लिखित किसी भी अतिरिक्त अधिकार को दर्शाता है।

1.10.3.3 पुनर्वास और पुनर्स्थापन की प्रक्रिया

पुनर्वास और पुनर्स्थापन अलग-अलग लेकिन परस्पर जुड़ी हुई प्रक्रियाएँ हैं। पुनर्वास में मुख्य रूप से आबादी का एक नए आवासीय स्थल पर भौतिक पुनर्वास शामिल है वहीं दूसरी ओर पुनर्स्थापन का अर्थ है विस्थापन के बाद प्रभावित आबादी की सहायता करना ताकि वे अपने जीवन और सामाजिक आर्थिक स्थिति को पुनः प्राप्त कर सकें/सुधार कर सकें।

आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के तहत, आर.एंड.आर को तैयार नियमों के तहत वर्णित प्रक्रिया के अनुसार प्रत्येक भूमि अधिग्रहण के लिए आयोजित किया जाना चाहिए। अधिग्रहण के लिए प्रारंभिक अधिसूचना के प्रकाशन के बाद, प्रक्रिया की देखरेख के लिए एक प्रशासक नियुक्त किया जाता है। यह प्रशासक एक सर्वेक्षण करता है और एक आर.एंड.आर योजना विकसित करता है, जिसकी फिर शहरी क्षेत्रों में स्थानीय निकायों द्वारा समीक्षा की जाती है। योजना पर किसी भी आपत्ति को प्रशासक द्वारा संबोधित किया जाता है, जो बाद में कलेक्टर के लिए एक रिपोर्ट तैयार करता है। कलेक्टर योजना की समीक्षा करता है और इसे अनुमोदन के लिए पुनर्वास एवं पुनर्वास आयुक्त को भेजता है। आयुक्त के अनुमोदन के बाद, सरकार पुनर्वास एवं पुनर्वास के लिए निर्दिष्ट क्षेत्रों को निर्दिष्ट करते हुए एक घोषणा जारी करती है। इसके बाद प्रशासक योजना को क्रियान्वित करने के लिए जिम्मेदार होता है, जबकि आयुक्त स्थापित प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए इसके कार्यान्वयन की निगरानी करता है।

1.10.4 हिमाचल प्रदेश आरटीएफसीटीएलएआरआर नियम 2015

भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता का अधिकार (सामाजिक प्रभाव आकलन और सहमति) नियम, 2015 को हिमाचल प्रदेश के राजपत्र (ई-गजट) में भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013 (2013 का अधिनियम संख्या 30) की धारा 112 के अनुसार 9 अप्रैल, 2015 को अधिसूचित किया गया और प्रकाशित किया गया। ये नियम पूरे हिमाचल प्रदेश राज्य में लागू हैं। हिमाचल प्रदेश आर.टी.एफ.सी.टी.एल.ए.आर. नियम, 2015, 2013 के केंद्रीय अधिनियम पर आधारित है, जो राज्य में एस आई ए के संचालन के लिए प्रक्रियात्मक रूपरेखा स्थापित करता है। इन नियमों की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं: (ए) फॉर्म II और III के अनुसार एसआईए और सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजनाओं (एसआईएमपी) का संचालन; (बी) सार्वजनिक सुनवाई आयोजित करने की आवश्यकता; और (सी) सहमति प्राप्त करने की आवश्यकता। इनमें से प्रत्येक पहलू का बाद के खंडों में विस्तार से वर्णन किया गया है।

1.10.4.1 एसआईए और एसआईएमपी का संचालन

1. फॉर्म II: एस.आई.ए. रिपोर्ट आकलन शुरू होने के छह महीने के भीतर राज्य सरकार को प्रस्तुत की जानी चाहिए। इस रिपोर्ट में प्रभावित परिवारों द्वारा व्यक्त किए गए विचारों का विस्तृत विवरण शामिल होना चाहिए, जिसे लिखित रूप में दर्ज किया जाना चाहिए। फॉर्म II एस.आई.ए. रिपोर्ट के लिए आवश्यक संरचना और सामग्री को निर्दिष्ट करता है।
2. फॉर्म III: एस.आई.एम.पी. परियोजना के प्रभावों को संबोधित करने के लिए आवश्यक उपचारात्मक उपायों की रूपरेखा तैयार करती है। इस योजना को एस.आई.ए. रिपोर्ट के साथ प्रस्तुत किया जाना चाहिए और एस.आई.एम.पी. में शामिल की जाने वाली सामग्री पर दिशानिर्देश प्रदान किए जाने चाहिए।

फॉर्म II और III इस रिपोर्ट के परिशिष्ट में विस्तार से दिए गए हैं।

1.10.4.2 सार्वजनिक सुनवाई का संचालन

1. एस.आई.ए. के प्रमुख निष्कर्षों को प्रस्तुत करने, इन निष्कर्षों पर प्रतिक्रिया प्राप्त करने और अंतिम रिपोर्ट में शामिल किए जाने के लिए अतिरिक्त जानकारी और दृष्टिकोण एकत्र करने के लिए प्रभावित क्षेत्रों में सार्वजनिक सुनवाई आयोजित किया जाना आवश्यक है।
2. जन सुनवाई की तिथि और स्थान की घोषणा कम से कम तीन सप्ताह पहले की जानी चाहिए और व्यापक रूप से प्रचारित किया जाना चाहिए। यह प्रस्तावित अधिग्रहण स्थल के पांच किलोमीटर के दायरे में सभी गांवों/वार्डों में सार्वजनिक अधिसूचना और पोस्टर, स्थानीय समाचार पत्रों में विज्ञापन, रेडियो प्रसारण, ग्राम पंचायत या नगर निगम वार्ड प्रतिनिधियों के साथ सीधे संवाद और राज्य सरकार की वेबसाइट पर जानकारी अपलोड करके किया जाना चाहिए।
3. एसआईए रिपोर्ट और एसआईएमपी दोनों को प्रभावित क्षेत्रों में गांव या वार्ड स्तर पर संबंधित पंचायत, नगर पालिका या नगर निगम को हिंदी और अंग्रेजी में उपलब्ध कराया जाना चाहिए। ये दस्तावेज जिला कलेक्टर, उप-विभागीय मजिस्ट्रेट और तहसीलदारों के कार्यालयों में भी उपलब्ध होने चाहिए और राज्य सरकार की वेबसाइट पर अपलोड किए जाने चाहिए।
4. जन सुनवाई में अधियाची निकाय, नामित भूमि अधिग्रहण और पुनर्वास और पुनर्स्थापन पदाधिकारी, जन प्रतिनिधि, स्थानीय स्वैच्छिक संगठन और मीडिया कर्मियों के प्रतिनिधि शामिल होने चाहिए।
5. जन सुनवाई की कार्यवाही की वीडियो रिकॉर्डिंग और प्रतिलेखन किया जाना चाहिए। रिकॉर्डिंग और प्रतिलेखन दोनों को अंतिम एसआईए रिपोर्ट और एसआईएमपी के साथ प्रस्तुत किया जाना है।

1.10.4.3 सहमति

राज्य सरकार, संबंधित जिला कलेक्टर के माध्यम से, फॉर्म-IV के भाग-ए में प्रलेखित प्रभावित भूमि मालिकों से पूर्व सहमति प्राप्त करने के लिए जिम्मेदार है। साथ ही, राज्य सरकार को प्रभावित क्षेत्रों में शीर्षक और अन्य राजस्व रिकॉर्ड सहित भूमि रिकॉर्ड को अपडेट करना चाहिए। यह सुनिश्चित करता है कि सहमति प्रक्रिया और उसके बाद भूमि अधिग्रहण शुरू करने के लिए भूमि मालिकों, भूमि पर कब्जा करने वालों और अन्य संबंधित व्यक्तियों के नामों की सही पहचान को गई है।

प्रभावित भूमि मालिकों की सहमति

आर एफ सी टी एल ए आर आर अधिनियम, 2013 के तहत, सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) और निजी कंपनियों द्वारा सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए भूमि अधिग्रहित किए जाने पर सहमति अनिवार्य है। हालाँकि, चूंकि एमडीआर-66 और एमडीआर-67 पर सड़क विकास परियोजना उपयुक्त सरकारी प्राधिकरण द्वारा की जा रही है, इसलिए इस अध्ययन के लिए सहमति की आवश्यकता नहीं है।

आर एफ सी टी एल ए आर आर अधिनियम, 2013 की धारा 2(2) में प्रावधान है: "भूमि अधिग्रहण, सहमति, मुआवजा, पुनर्वास और पुनर्स्थापन से संबंधित इस अधिनियम के प्रावधान तब भी लागू होंगे जब उपयुक्त सरकार निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए भूमि का अधिग्रहण करती है: क) सार्वजनिक-निजी भागीदारी परियोजनाओं के लिए, जहां भूमि का स्वामित्व सरकार के पास रहता है, उप-धारा (1) में परिभाषित सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए। ख) उप-धारा (1) में परिभाषित सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए निजी कंपनियों के लिए।"

2 सामाजिक प्रभाव मूल्यांकन दल की संरचना, दृष्टिकोण, कार्यप्रणाली और अनुसूची

यह अध्याय प्रस्तावित सड़क चौड़ीकरण परियोजना के सामाजिक प्रभाव आकलन (एसआईए) के संचालन के लिए अपनाए गए पद्धतिगत दृष्टिकोण की रूपरेखा प्रस्तुत करता है। इसमें आकलन टीम की संरचना, प्रत्येक सदस्य की विशिष्ट विशेषज्ञता और परियोजना के सामाजिक निहितार्थों का मूल्यांकन करने के लिए नियोजित व्यवस्थित प्रक्रियाओं का विवरण दिया गया है। कठोर कार्यप्रणाली यह सुनिश्चित करती है कि सभी प्रासंगिक सामाजिक कारकों की गहन जांच की जाए, जिससे सूचित निर्णय लेने के लिए एक ठोस आधार प्रदान किया जा सके।

2.1 दल का विवरण

तालिका 2-1 अध्ययन के संचालन के लिए जिम्मेदार एसआईए टीम की संरचना प्रस्तुत करती है। टीम का प्रत्येक सदस्य अपने संबंधित क्षेत्र में मान्यता प्राप्त विशेषज्ञ है, जो इसी तरह के पिछले कई अध्ययनों से व्यापक अनुभव और विशेषज्ञता लाता है। टीम की बहु-विषयक प्रकृति सामाजिक प्रभावों का आकलन करने के लिए एक व्यापक दृष्टिकोण सुनिश्चित करती है, जिसमें प्रत्येक विशेषज्ञ अध्ययन के सफल निष्पादन के लिए महत्वपूर्ण विशेष ज्ञान का योगदान देता है।

तालिका 2.2 में उन क्षेत्र सर्वेक्षणकर्ताओं की सूची दी गई है जिन्होंने सामाजिक प्रभाव आकलन के लिए प्राथमिक सर्वेक्षण में सक्रिय रूप से भाग लिया। ये सर्वेक्षणकर्ता डेटा संग्रह प्रक्रिया का अभिन्न अंग थे, जो सटीक और व्यापक जानकारी इकट्ठा करने के लिए स्थानीय समुदायों से सीधे जुड़ते थे। उनके प्रयासों ने प्राथमिक डेटा की मजबूती सुनिश्चित की, जो मूल्यांकन के निष्कर्षों की वैधता के लिए महत्वपूर्ण है।

2.2 कार्यप्रणाली और प्रयुक्त उपकरणों का विवरण और औचित्य

यह खंड शिमला शहर में एमडीआर-66 और एमडीआर-67 पर सड़क विकास, रखरखाव और चौड़ीकरण परियोजना के लिए एसआईए के संचालन में प्रयुक्त कार्यप्रणाली और उपकरणों की रूपरेखा प्रस्तुत करता है। चुना गया दृष्टिकोण प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के सामाजिक परिणामों का व्यवस्थित रूप से मूल्यांकन करने, प्रासंगिक कानूनी ढाँचों के अनुपालन को सुनिश्चित करने और प्रभावित समुदायों पर संभावित प्रभावों की व्यापक समझ प्रदान करने के लिए डिज़ाइन किया गया है।

तालिका 2-1: सामाजिक प्रभाव आंकलन दल संरचना और विशेषज्ञता

क्रमांक	नाम	योग्यता	लिंग	विशेषज्ञता / जिम्मेवारी
1.	ई० तरुण गुप्ता	बी.टेक (एजी), पीजी पीएम, पीजी डीएमएम	पुरुष	वरिष्ठ पर्यावरण अधिकारी, पर्यावरण, विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग (सेवानिवृत्त) विशेषज्ञ और एसआईए, रिपोर्ट लेखन (टीम लीडर)
2.	मंगत राम चौहान	स्नातकोत्तर, पीएम और आईआर, पीजी मार्केटिंग मैनेजमेंट	पुरुष	प्रभाव आकलन एवं सामुदायिक लामबंदी (परियोजना समन्वय)
3.	रमन कुमार	पी एच डी	पुरुष	सर्वेक्षण एवं डेटा विश्लेषण, प्रभाव आकलन एवं सामुदायिक लामबंदी में विशेषज्ञ
4.	एम आर शर्मा	सामाजिक कार्य में स्नातक	पुरुष	सर्वेक्षण एवं सांख्यिकीय शोधकर्ता
5.	संगीता	स्नातकोत्तर	महिला	सर्वेक्षण एवं सांख्यिकीय शोधकर्ता
6.	निशिमा भारद्वाज	स्नातकोत्तर (समाजशास्त्र)	महिला	अन्वेषक एवं लिंग समन्वयक

तालिका 2-2: सामाजिक प्रभाव आंकलन के लिए क्षेत्र सर्वेक्षकों की सूची

क्रमांक	नाम	योग्यता	लिंग
1.	कपूर शर्मा	स्नातकोत्तर	पुरुष
2.	मनीष शर्मा	स्नातक	पुरुष
3.	प्रोमिला शर्मा	स्नातक	महिला
4.	पुष्प राज	स्नातकोत्तर	पुरुष

2.2.1 लक्ष्य

अध्ययन का उद्देश्य हिप्र आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम (सामाजिक प्रभाव मूल्यांकन और सहमति) नियम, 2015 के अनुसार एसआईए करना है। यह विशेष रूप से शिमला शहर में एमडीआर-

66 और एमडीआर-67 पर सड़क विकास, रखरखाव और चौड़ीकरण परियोजना के साथ-साथ शिमला शहर के छोटा शिमला में तिब्बती स्कूल के पास पैदल पथ निर्माण परियोजना के लिए है।

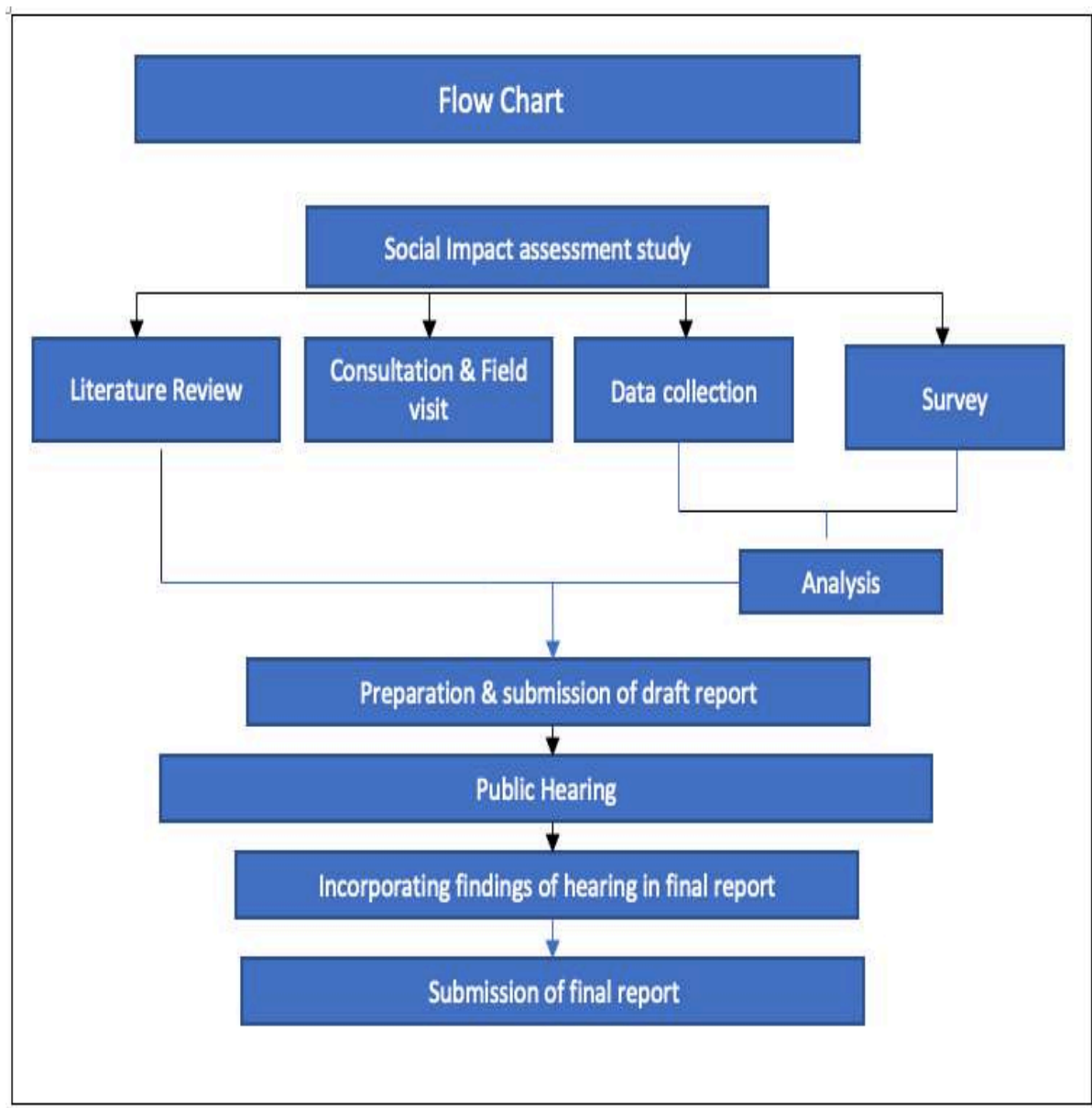
2.2.2 उद्देश्य

अध्ययन के उद्देश्य इस प्रकार हैं:

1. यह मूल्यांकन करना कि क्या प्रस्तावित अधिग्रहण आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 की धारा 2 के तहत सूचीबद्ध मानदंडों के अनुसार सार्वजनिक उद्देश्य की पूर्ति करता है।
2. प्रभावित परिवारों और विस्थापित होने वाले परिवारों की संख्या का अनुमान लगाना।
3. प्रस्तावित अधिग्रहण से प्रभावित होने वाली भूमि, सार्वजनिक और निजी, मकान, बस्तियाँ और अन्य सामान्य संपत्तियों की सीमा।
4. क्या अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित भूमि की सीमा परियोजना के लिए आवश्यक न्यूनतम सीमा है?
5. क्या वैकल्पिक स्थानों पर भूमि अधिग्रहण पर विचार किया गया है और इसे व्यवहार्य नहीं पाया गया है?
6. परियोजना के सामाजिक प्रभावों, उन्हें संबोधित करने की प्रकृति और लागत का अध्ययन, और परियोजना की समग्र लागत बनाम लाभों पर इन लागतों का प्रभाव।
7. एचपीआरटीएफसीटीएलएआरआर नियम, 2015 के फॉर्म-II के अनुसार प्रभावित क्षेत्र और पुनर्वास स्थल (यदि कोई हो) की सामाजिक-आर्थिक और सांस्कृतिक रूपरेखा तैयार करना।
8. एचपीआरटीएफसीटीएलएआरआर नियम, 2015 के फॉर्म III के अनुसार सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना तैयार करना।

2.2.3 दृष्टिकोण और कार्यप्रणाली

सामाजिक प्रभाव आकलन करने और एसआईएमपी तैयार करने के लिए अपनाई गई कार्यप्रणाली का वर्णन नीचे किया गया है। एसआईए को आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 और एचपीआरटीएफसीटीएलएआरआर नियम, 2015 के अनुसार तैयार किया गया है। नीचे दिया गया चित्र प्रवाह चार्ट के रूप में एसआईए अध्ययन की कार्यप्रणाली को नीचे दिए गई आकृति के माध्यम से दिखाया गया है।



आकृति 2-1: सामाजिक प्रभाव आंकलन हेतु अपनायी जाने वाली प्रक्रिया का पवाह चित्रण एसआईए अध्ययन करने और एसआईएमपी तैयार करने की प्रक्रिया/पद्धति

1. साहित्य समीक्षा
2. परामर्श और क्षेत्र का दौरा
 - हितधारकों की पहचान (प्राथमिक और द्वितीयक डेटा)
 - क्षेत्र का दौरा (साइट का दौरा)
 - हितधारकों के साथ परामर्श
3. डेटा संग्रह
 - द्वितीयक डेटा (राजस्व विभाग और पीडब्ल्यूडी सर्वेक्षण चित्र)

4. प्राथमिक डेटा (प्रश्नावली और एफजीडी, क्षेत्र का दौरा) 48% नमूना सर्वेक्षण किया गया और जानकारी प्राप्त करने के लिए पूर्व-डिज़ाइन किए गए प्रश्नावली का उपयोग किया गया।
5. एकत्र किए गए डेटा का विश्लेषण
 - विभिन्न सामाजिक, आर्थिक और पर्यावरणीय मापदंडों का गुणात्मक और मात्रात्मक विश्लेषण। एकत्र किए गए प्राथमिक और द्वितीयक डेटा का विश्लेषण
 - एफजीडी से निकाले गए निष्कर्ष
 - हितधारक परामर्श से निकाले गए निष्कर्ष
 - साइट सर्वेक्षण से अवलोकन
6. मसौदा रिपोर्ट

2.2.4 कार्यप्रणाली का औचित्य

एस.आई.ए. एक समयबद्ध अध्ययन है और यह उन लोगों के हितों से संबंधित है जो प्रस्तावित परियोजना के लिए अधिग्रहित की जा रही भूमि पर आर्थिक, और सामाजिक रूप से निर्भर हैं। इसलिए एम.डी.आर. 66 और एम.डी.आर. 67 सड़क के चौड़ीकरण और छोटा शिमला-कसुम्पटी रोड पर तिब्बती स्कूल के पास पैदल पथ के निर्माण के लिए होने वाली भूमि अधिग्रहण का मानवीय, सहभागी, सूचित और पारदर्शी भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया सुनिश्चित करने के लिए उपरोक्त कार्यप्रणाली को अपनाया गया है। यह कार्यप्रणाली ऐसे प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास और पुनर्स्थापन के लिए पर्याप्त प्रावधानों की व्यवस्था करती है और यह सुनिश्चित करती है कि अधिग्रहण का संचयी परिणाम यह हो कि प्रभावित व्यक्ति विकास में भागीदार बनें और अधिग्रहण के बाद उनकी सामाजिक और आर्थिक स्थिति में सुधार हो।

2.2.5 एस आई ए के लिए प्रमर्श किए जाने वाले हितधारकों की पहचान

उन हितधारकों की एक व्यापक सूची तैयार की गई, जो परियोजना से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से प्रभावित हो सकते हैं और उन्हें तीन व्यापक समूहों में वर्गीकृत किया गया:

1. **प्राथमिक हितधारक:** इनमें अधिग्रहित की जाने वाली भूमि के शीर्षकधारक, उनके परिवार और अधिग्रहित की जा रही भूमि पर किसी भी प्रकार की निर्भरता वाले अन्य लोग शामिल हैं।
2. **द्वितीयक हितधारक:** इस समूह में व्यावसायिक संस्थाएँ, नागरिक समाज, गैर सरकारी संगठन और स्थानीय निवासी शामिल हैं, जो अधिग्रहण से अप्रत्यक्ष रूप से प्रभावित हो सकते हैं।
3. **संस्थागत हितधारक:** पंचायत, जिला आयुक्त कार्यालय और स्थानीय कानून प्रवर्तन एजेंसियों जैसे सरकारी और अर्ध-सरकारी संस्थान इस श्रेणी में आते हैं।

हितधारकों की पहचान के बाद, एक डेस्क समीक्षा आयोजित की गई, जिसमें आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013, एचपी आरटीएफसीटीएलएआरआर नियम, 2015, जिला जनगणना डेटा और अन्य प्रासंगिक सरकारी और गैर-सरकारी स्रोतों जैसे दस्तावेजों पर ध्यान केंद्रित किया गया। इस समीक्षा ने परियोजना क्षेत्र की सामाजिक-आर्थिक स्थितियों के बारे में महत्वपूर्ण जानकारी प्रदान की और एसआईए के बाद के चरणों को सूचित किया।

2.3 सामाजिक प्रभाव आंकलन के लिए जानकारी एकत्र करने के उपकरण

एसआईए के लिए डेटा संग्रह में संभावित सामाजिक प्रभावों की व्यापक समझ सुनिश्चित करने के लिए प्राथमिक और द्वितीयक दोनों स्रोत शामिल थे। उपयोग किए गए उपकरण और विधियाँ नीचे विस्तृत हैं:

1. द्वितीयक स्रोतों से डेटा:

- द्वितीयक डेटा जनगणना रिपोर्ट, सांख्यिकीय पुस्तिकाओं और अन्य प्रासंगिक साहित्य से एकत्र किया गया था। यह जानकारी प्राथमिक डेटा को पूरक बनाती है और परियोजना क्षेत्र के भौतिक, सामाजिक, आर्थिक और सांस्कृतिक संदर्भ की आधारभूत समझ प्रदान करती है।

2. प्राथमिक स्रोत:

- घरेलू सर्वेक्षण: प्रभावित परिवारों से विस्तृत जानकारी एकत्र करने के लिए एक संरचित प्रश्नावली का उपयोग किया गया था।
- फील्ड विज़िट: साइट विज़िट के दौरान किए गए प्रत्यक्ष अवलोकन और साक्षात्कार ने अतिरिक्त संदर्भ और डेटा प्रदान किया।
- लक्षित समूह चर्चाएँ (एफजीडी): गुणात्मक डेटा एकत्र करने और परियोजना के संभावित प्रभावों के बारे में हितधारकों के बीच चर्चा को सुविधाजनक बनाने के लिए एफजीडी आयोजित किए गए थे।

3. अध्ययन उपकरणों की तैयारी:

- प्राथमिक हितधारकों से गुणात्मक और मात्रात्मक दोनों तरह के डेटा एकत्र करने के लिए एक संरचित प्रश्नावली विकसित की गई थी। इस प्रश्नावली का पूर्व-परीक्षण, परिशोधन और प्रशिक्षित सर्वेक्षणकर्ताओं द्वारा संचालन किया गया था।

4. प्राथमिक सर्वेक्षण:

- सर्वेक्षण में घरेलू विशेषताओं, सामाजिक-आर्थिक प्रोफाइल, व्यवसाय, आय और प्रभावित परिवारों पर परियोजना के संभावित प्रभाव पर डेटा एकत्र करने पर ध्यान केंद्रित किया

गया। उत्तरदाताओं की राय और विचारों को जानने के लिए ओपन-एंडेड प्रश्न शामिल किए गए थे।

5. फोकस समूह चर्चा:

- परियोजना के कथित प्रभावों की पहचान करने और सकारात्मक परिणामों को बढ़ाने और नकारात्मक प्रभावों को कम करने के लिए सुझाव एकत्र करने के लिए समुदाय के नेताओं और प्रतिनिधियों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ एफजीडी आयोजित किए गए थे।

6. डेटा संग्रह और ग्राउंड सत्यापन का पर्यवेक्षण:

- कोर टीम के सदस्यों ने डेटा संग्रह प्रक्रिया की निगरानी की, और डेटा की सटीकता और विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए घरों के नमूने के लिए ग्राउंड सत्यापन किया गया।

2.4 नमूनाकरण पद्धति

एसआईए टीम ने प्रभावित परिवारों का एक यादृच्छिक सर्वेक्षण किया, जिसमें राजस्व विभाग द्वारा सूचीबद्ध 81 परिवार शामिल थे। डेटा संग्रह प्रक्रिया में व्यापक जानकारी एकत्र करने के लिए मात्रात्मक और गुणात्मक दोनों तकनीकों का इस्तेमाल किया गया।

1. मात्रात्मक तकनीक:

- प्राथमिक हितधारकों के बीच घरेलू सर्वेक्षण के लिए पूर्व-परीक्षण किए गए संरचित प्रश्नावली का उपयोग किया गया।

2. गुणात्मक तकनीक:

- गुणात्मक तकनीकों में सहभागी ग्रामीण मूल्यांकन (पीआरए), आजीविका विश्लेषण, वरीयता रैंकिंग, फोकस समूह चर्चा (एफजीडी) और सार्वजनिक परामर्श शामिल थे।

2.5 प्रयुक्त सूचनाओं और डेटा स्रोतों का अवलोकन

एसआईए और एसआईएमपी विभिन्न स्रोतों से प्राप्त डेटा और सांख्यिकी के आधार पर तैयार की गई है जिसमें क्षेत्र भ्रमण, हितधारक परामर्श और मौजूदा दस्तावेज़ जैसे कि आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 और एचपी आरटीएफसीटीएलएआरआर नियम, 2015 शामिल हैं। आवश्यक जानकारी एकत्र करने के लिए निम्नलिखित डेटा स्रोतों का उपयोग किया गया:

- सरकारी रिपोर्ट और साहित्य:** आधिकारिक दस्तावेज़ टिप्पणियों और रिपोर्टों ने जनसांख्यिकीय, आर्थिक और सामाजिक जानकारी सहित द्वितीयक डेटा प्रदान किया।
- फील्ड सर्वेक्षण और साइट का दौरा:** प्राथमिक डेटा प्रभावित परिवारों और अन्य हितधारकों के साथ सीधे संपर्क के माध्यम से एकत्र किया गया था, जो स्थानीय संदर्भ और परियोजना

के विशिष्ट प्रभावों के बारे में मूल्यवान अंतर्दृष्टि प्रदान करता है। प्राथमिक सर्वेक्षण 8/9/2-24 से 15/9/2024 के बीच उचित समय-निर्धारण के माध्यम से आयोजित किया गया था, जिसमें संबंधित आवश्यक निकाय द्वारा पहचाने गए और लोक निर्माण विभाग द्वारा अधिसूचित क्षेत्रों को शामिल किया गया था।

3. **हितधारक परामर्श:** एफजीडी, सार्वजनिक परामर्श और साक्षात्कार के माध्यम से एकत्रित हितधारकों से इनपुट, एसआईए और एसआईएमपी को आकार देने में महत्वपूर्ण था।



सर्वेक्षण के दौरान की कुछ तस्वीरें

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

2.6 प्रमुख हितधारकों के साथ परामर्श की अनुसूची और आयोजित सार्वजनिक सुनवाई का संक्षिप्त विवरण

अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार आयोजित सार्वजनिक सुनवाई का कार्यक्रम निम्नलिखित था:

तालिका 2-3: परियोजना के अंतर्गत जन सुनवाई का ब्यौरा

क्रमांक	मोहाल /उप-मोहाल	वार्ड	दिनांक	समय	स्थान
1.	1. चौड़ा मैदान 2. अपर कैथू 3. तारा हाल 4. लक्कड़ बाज़ार 5. शांकली	1. अन्नाडेल अपर कैथू रूलदुभट्टा	22.10.2024	10:00 AM to 5:00 PM	बचत भवन , डी सी कार्यालय शिमला
2.	1. कृष्णा नगर 2. बमलोई 3. काली बाड़ी 4. यू एस क्लब	कृष्णा नगर बमलोई अपर कैथू जाखू	23.10.2014	10:00 Am to 5:00 PM	बचत भवन , डी सी कार्यालय शिमला
3.	1. बाज़ार वार्ड छोटा शिमला 2. छोटा शिमला खास 3. संजौली चौक 4. छोटा शिमला	छोटा शिमला इंजन घर बेनमोर नवबहार ब्रॉकहर्स्ट चलौंठी	24.10.2024	10:00 AM to 5:00 PM	बचत भवन , डी सी कार्यालय शिमला

जन सुनवाई के दौरान समुदाय द्वारा दिए गए मुद्दे और सुझाव इस प्रकार हैं:

दिनांक: 22/10/24 (अन्नाडेल, अपर कैथू, रूलदुभट्टा वार्ड के अधीन क्षेत्र)

1. परियोजना से स्थानीय निवासियों और व्यवसायों को बिना किसी स्पष्ट सार्वजनिक लाभ के विस्थापित किया जा सकता है। जबकि घोषित लक्ष्य सार्वजनिक हित की सेवा करना है, प्रस्तावित समाधान सबसे न्यायसंगत या आवश्यक नहीं हो सकता है।
2. पास के होटल के संचालन के लिए महत्वपूर्ण अंडर-पाथ ड्राइव-इन सुविधा, अधिग्रहण से प्रतिकूल रूप से प्रभावित होगी। इससे होटल के मेहमानों के लिए काफी असुविधा और व्यवसाय को वित्तीय नुकसान हो सकता है।

3. विचाराधीन क्षेत्र एक वाणिज्यिक केंद्र है, और कई आजीविकाएँ वहाँ स्थित व्यवसायों पर निर्भर करती हैं। पर्याप्त पुनर्वास और पुनर्वास विकल्पों के बिना इन व्यवसायों को विस्थापित करने से काफी आर्थिक कठिनाई होगी।
4. शिमला शहर की विरासत मूल्य ऐसी गतिविधियों से कम हो जाएगी ।
5. शिमला की यातायात समस्याओं का समाधान सड़कों के चौड़ीकरण में नहीं है, बल्कि वैकल्पिक सड़कों, फ्लाईओवर, यात्रा के वैकल्पिक साधनों और बेहतर यातायात प्रबंधन के निर्माण में है। सर्कुलर सड़कों पर खास तौर पर विकट्री टनल, बस स्टैंड, लिफ्ट/हाई कोर्ट, आशियाना के पास छोटा शिमला, संजौली चौक, ऑकलैंड टनल आदि के पास मोड़ होने तथा बसों के अंधाधुंध रुकने व पार्क होने के कारण ट्रैफिक जाम होता है। खास तौर पर ध्यान दिलाया गया कि पुराने बस स्टैंड का प्रवेश द्वार बहुत संकरा है, जिसके कारण बसें फंस जाती हैं, जिससे सड़क के दोनों ओर ट्रैफिक जाम हो जाता है। स्थानीय बस स्टैंड में बसें खड़ी रहती हैं, जबकि यह केवल चढ़ने-उतरने का स्टेशन होना चाहिए। विधानसभा/रेलवे स्टेशन से बस स्टैंड की ओर ट्रैफिक डायवर्ट करने के लिए फ्लाईओवर का प्रस्ताव पहले से ही है, जिससे विकट्री टनल के पास ट्रैफिक कम होगा। इसके अलावा, ट्रैफिक जाम कम करने के लिए सुरंगों और रोपवे के निर्माण का प्रस्ताव है। ऐसी परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाना चाहिए।
6. आगे कहा गया कि यदि जरूरी हो तो सड़क को पहाड़ी की ओर से चौड़ा किया जाना चाहिए, जहां जमीन खाली और लावारिस है। ऐसा करने से, व्यावसायिक संपत्तियों के अधिग्रहण को पूरी तरह से टाला जा सकता है, इस प्रकार स्थापित व्यवसायों के विघटन को रोका जा सकता है और उन पर निर्भर आजीविका की रक्षा की जा सकती है।
7. कि 2013 अधिनियम की धारा 4 और 2015 नियमों के नियम 3 के तहत कोई पर्यावरण प्रभाव आकलन नहीं किया गया है। यह प्रस्तुत किया गया है कि शिमला भूकंपीय क्षेत्र IV के अंतर्गत आता है और विचाराधीन सड़कों का प्रमुख भाग डूबने और फिसलने वाले क्षेत्र में आता है। सड़क के अलावा कई पेड़ मौजूद हैं, जिनकी प्रस्तावित चौड़ीकरण में आने की संभावना है। हालांकि, इसका उल्लेख एसआईए रिपोर्ट के मसौदे में नहीं किया गया है और न ही रिपोर्ट में वन संरक्षण अधिनियम के तहत पेड़ों को गिराने की किसी अनुमति का उल्लेख है। हिमाचल प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय और माननीय राष्ट्रीय हरित अधिकरण द्वारा शिमला क्षेत्र में पेड़ों की कटाई, कटाई, खुदाई, डंपिंग आदि पर प्रतिबंध लगाने के संबंध में विभिन्न आदेश पारित किए गए हैं।
8. विकट्री टनल से होटल रॉयल रिट्रीट की ओर लगभग 25 से अधिक देवदार के पेड़ हैं, जिनका विस्तार किए जाने पर उन्हें काटना पड़ेगा, जो सर्वोच्च न्यायालय और उच्च न्यायालय के आदेशों के विरुद्ध है।
9. ऐसी गतिविधियों के कारण शिमला की पारिस्थितिकी को होने वाले बड़े पैमाने पर नुकसान के बारे में सभी जानते हैं। इसके अलावा, प्रस्तावित गतिविधि से वायु और जल प्रदूषण भी होगा

और धूल और एसपीएम (Suspended particulate matter) के स्तर में अभूतपूर्व वृद्धि के कारण श्वसन संबंधी और एनी स्वास्थ्य संबंधी खतरे पैदा होंगे।

10. सामाजिक प्रभाव आकलन अध्ययन के साथ-साथ फॉर्म-IV के भाग-2015 के नियमों के नियम 16 के तहत लोगों से कोई सहमति नहीं ली गई है। इसके अलावा, प्रभावित क्षेत्र में भूमि अधिकारों, भूमि पर स्वामित्व और अन्य राजस्व रिकॉर्ड से संबंधित रिकॉर्ड को अद्यतन करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया गया है। यह प्रस्तुत किया गया है कि बंदोबस्त कार्यों के दौरान संरेखण में मालिकों की सीमाओं को अवैध रूप से बदल दिया गया है और रिकॉर्ड गलत तरीके से तैयार किए गए हैं। मामले का यह तथ्य अब सामने आया है। गलत रिकॉर्ड के आधार पर ऐसे हिस्सों में प्रभावित व्यक्तियों को नोटिस जारी नहीं किए गए हैं।
11. तीन अलग-अलग परियोजनाओं को एक सामाजिक प्रभाव आकलन रिपोर्ट में मिला दिया गया है। इस संबंध में यह प्रस्तुत किया गया है कि एमडीआर-66 कार्ट रोड टुटीकंडी से संजौली वाया छोटा शिमला; एमडीआर-67 विकट्री टनल से संजौली वाया लक्कड़ बाजार; तथा तिब्बती स्कूल के पास पैदल पथ के निर्माण के लिए अलग-अलग रिपोर्ट तैयार की जानी चाहिए थी, क्योंकि प्रत्येक क्षेत्र का अपना विशिष्ट सामाजिक प्रभाव है।
12. मसौदा सामाजिक प्रभाव आकलन रिपोर्ट में प्रस्तावित चौड़ीकरण के संरेखण में आने वाली सरकारी भूमि की सीमा को ध्यान में नहीं रखा गया है, क्योंकि ऐसी भूमि पर मौजूद आम जनता को प्रभावित करने वाली सुविधाओं का भी सामाजिक प्रभाव होगा। यह भी प्रस्तुत किया गया है कि सड़क के संरेखण में पर्याप्त सरकारी भूमि/संपत्तियां मौजूद हैं, जिनका उपयोग नहीं किया जा रहा है तथा व्यक्तियों की संपत्ति/भूमि को अधिग्रहित करने का प्रस्ताव है। यह विशेष रूप से इंगित किया गया है कि पंचायत भवन के पास रेलिंग/रैंप आदि को बिना किसी को परेशान किए 8-10 फीट पीछे किया जा सकता है। पिछले 3-4 वर्षों में स्थानीय बस स्टैंड क्षेत्र में सड़कों को 10 मीटर तक चौड़ा किया जा चुका है। फेरीवालों और विक्रेताओं ने चौड़ी की गई जगहों, रास्तों, फुटपाथों आदि पर कब्जा कर लिया है, जिससे यातायात जाम की समस्या भी काफी हद तक बढ़ गई है। यदि अधिग्रहण किया ही जाना है तो इसे पहले पहाड़ी/नए क्षेत्रों की ओर/से किया जाना चाहिए, जहां ज्यादातर सरकार या ट्रस्ट की जमीन/संपत्ति मौजूद है, न कि व्यक्तियों और उनके परिवारों को परेशान किया जाना चाहिए। सरकार या ट्रस्ट अन्य स्थानों पर खुद को फिर से स्थापित कर सकती है।
13. शिमला योजना क्षेत्र की विकास योजना, 2041 में सड़क के इस तरह के चौड़ीकरण की परिकल्पना नहीं की गई है।
14. प्रमुख जिला सड़कों (एमडीआर) की मानक चौड़ाई प्रत्येक तरफ 1 मीटर बर्म सहित 9-11 मीटर निर्धारित की गई है। मौजूदा सर्कुलर रोड, 2-3 बिंदुओं को छोड़कर, कम चौड़ाई की है। इसलिए, सर्कुलर रोड को चौड़ा करने के लिए प्रस्तावित अधिग्रहण कार्यवाही का कोई औचित्य नहीं है।

15. प्रस्तावित अधिग्रहण कार्यवाही में ऐसा प्रतीत होता है कि पिक एंड चूज नीति अपनाई जा रही है। कुछ क्षेत्रों में, जहां वास्तव में अड़चनें हैं, उन्हें या तो पूरी तरह से छोड़ दिया गया है या कुछ प्रभावशाली व्यक्तियों के लाभ के लिए संरेखण बदल दिया गया है। इस संबंध में यह विशेष रूप से बताया गया है कि शुभम होटल के सामने मुख्य अड़चन है और सड़क केवल 20 फीट (6.09 मीटर) है, हालांकि, उक्त हिस्से को इस तथ्य के कारण पूरी तरह से छोड़ दिया गया है कि कुछ बहुत प्रभावशाली व्यक्तियों की उक्त अड़चन के पास अपनी संपत्तियां हैं। लक्कड़ बाजार बस स्टैंड/आइस स्केटिंग रिंग (वक्फ बोर्ड से संबंधित) के पास विलो होटल के सामने कुछ दुकानें और बहुत प्रभावशाली व्यक्तियों के कब्जे में हैं, जिन्हें घाटी की ओर संरेखण बदलकर छोड़ दिया गया है और ध्रुव होटल को बचाने के लिए संरेखण को ऊपर की ओर यानी आरा मार्केट (वक्फ बोर्ड से संबंधित) की ओर बदल दिया गया है। अतः प्रस्तावित अधिग्रहण संवैधानिक, कानूनी, निष्पक्ष, न्यायसंगत, वस्तुनिष्ठ तरीके से नहीं किया जा रहा है तथा वास्तव में कानून के साथ-साथ दुर्भावना से प्रेरित है, बल्कि प्रभावशाली व्यक्तियों/संस्थाओं को लाभ पहुंचाने के लिए विभिन्न भागों/बिंदुओं पर सड़क की चौड़ाई में एकरूपता नहीं है। सड़क को 9-11 मीटर चौड़ा करने की प्रस्तावित योजना स्पष्ट असंगति प्रस्तुत करती है, क्योंकि शिमला के बुनियादी ढांचे का एक महत्वपूर्ण हिस्सा विक्ट्री टनल केवल 6.10 मीटर चौड़ी है। सुरंग की चौड़ाई से आगे सड़क का विस्तार करना चौड़ीकरण को अप्रभावी और अनावश्यक बना देता है। छोटा शिमला क्षेत्र में भी कुछ दुकानों का अधिग्रहण किया जा रहा है, जबकि अन्य को छोड़ दिया जा रहा है।
16. शिमला क्षेत्र की यातायात समस्या उचित पार्किंग स्थलों की कमी और सड़क के दोनों ओर वाहनों की बेतरतीब पार्किंग में निहित है। यह सर्वविदित है कि शिमला में जहां भी सड़कों को चौड़ा किया गया है, वहां यातायात समस्या उत्पन्न हो गई है। शिमला क्षेत्र में अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हुए हैं, बल्कि सड़क के दोनों ओर पार्किंग होने से समस्या और बढ़ गई है। इसके अलावा, इस तरह के चौड़े हिस्से पर टैक्सी संचालकों ने कब्जा कर लिया है और इस पर टैक्सी, टैपो, ट्रेवलर और फेरीवाले जैसे व्यावसायिक वाहन खड़े रहते हैं, जिन्हें हटाया नहीं जा रहा है। यहां तक कि पहले से बनी पार्किंग भी खाली पड़ी हुई है। प्रस्तुत किया गया कि होटल सीडार ग्रांड के सामने पर्याप्त सरकारी भूमि उपलब्ध है, जहां कार पार्किंग बनाई जा सकती है। इसके अलावा, यातायात को सुगम बनाने के लिए सर्कुलर रोड के आसपास अन्य पार्किंग स्थल भी चिह्नित किए जा सकते हैं।
17. स्मार्ट सिटी परियोजना के तहत हाल ही में सर्कुलर रोड को चौड़ा किया गया है और काफी धन खर्च करके फुटपाथ और वॉकवे बनाए गए हैं, अब इस अधिग्रहण का कोई औचित्य नहीं है।
18. कुछ भूमि मालिकों ने बताया कि उनकी भूमि को गलत तरीके से एचपीपीडब्ल्यूडी की भूमि के रूप में दिखाया गया है, जिसे पहले ही मालिकों के नाम से राजस्व रिकॉर्ड में सही किया जा चुका है, लेकिन अभी भी पीडब्ल्यूडी के नाम पर दिखाया जा रहा है।

दिनांक: 23/10/24 (कृष्णा नगर, बमलोई, अपर कैथू, जाखू के अधीन क्षेत्र)

1. खसरा संख्या 1411 और 1410 के अंतर्गत पंचायत भवन की रेलिंग, गैलरी और पैदल पथ को पीछे की ओर शिफ्ट किया जा सकता है और प्रांगण के खाली क्षेत्र का उपयोग सड़क चौड़ीकरण के लिए किया जा सकता है और लगभग 8 फीट सड़क को चौड़ा किया जा सकता है। चूंकि प्रांगण की चौड़ाई 20 मीटर है, इसलिए इसे चौड़ा किया जा सकता है, इसलिए निजी संपत्तियों को अधिग्रहित करने की कोई आवश्यकता नहीं है।
2. राय साहिब पूरन मल धर्मशाला के रैंप और पंचायत भवन की पार्किंग को पीछे की ओर शिफ्ट किया जा सकता है और लगभग 8 फीट सड़क को चौड़ा किया जा सकता है।
3. पैदल पथ का उपयोग फेरीवाले अपनी रेहड़ियों के साथ कर रहे हैं और यातायात की भीड़ से बचने के लिए इसे भी स्थानांतरित किया जा सकता है।
4. खसरा संख्या 1416 और 1417 के अंतर्गत राम बाजार बाजार की ओर जाने वाले दो रास्ते हैं, एक सीढ़ियों से होकर और दूसरा रैंप से होकर। रैंप को हटाया जा सकता है क्योंकि यह किसी काम का नहीं है। इसके अतिरिक्त, खसरा संख्या 1426 के अंतर्गत खाली पड़ी भूमि, जो गौरीमल बुटेल ट्रस्ट की है, का अधिग्रहण किया जा सकता है। इससे रैंप और खाली जगह के बीच से रास्ता काटकर करीब 10 फीट सड़क चौड़ी की जा सकेगी।
5. गौरीमल बुटेल ट्रस्ट की बिल्डिंग, जिसमें होटल हिमकासा भी शामिल है, खसरा संख्या 1462 और 1463 पर स्थित है। सड़क की चौड़ाई केवल 7 मीटर होने के कारण यह क्षेत्र एक बड़ी बाधा है। इस हिस्से का अधिग्रहण, संशोधन और चौड़ीकरण करने से भीड़भाड़ कम होगी।
6. कुछ साल पहले ट्रैफिक कंट्रोल रूम के पास की दुकानों को हटा दिया गया था। इस क्षेत्र का उपयोग वर्तमान में फल विक्रेताओं और पार्किंग के लिए किया जाता है, जिसे हटाया जा सकता है।
7. डॉ. सुरिंदर सिंह क्लिनिक के सामने स्थानीय बस स्टॉप की सड़क की चौड़ाई लगभग 20 मीटर है, इसलिए यहां सड़क चौड़ी करने की आवश्यकता नहीं है।
8. होटल सीडर गेंड के सामने रेलवे पार्किंग क्षेत्र में बहुमंजिला पार्किंग संरचनाएं बनाई जा सकती हैं। इसके अतिरिक्त, मेहरू स्वीट्स के बगल में खाली पड़ी जमीन पर मल्टी स्टोरी पार्किंग बनाई जा सकती है, जो कई वर्षों से खाली पड़ी है।
9. पुराने बस स्टैंड टनल के प्रवेश और निकास बिंदुओं पर एचआरटीसी और निजी बसों के बार-बार मुड़ने से भारी ट्रैफिक जाम की स्थिति पैदा होती है, जिसका तुरंत समाधान किया जाना चाहिए।
10. मेहरू स्वीट्स के पास की सड़क को पहले लगभग 10 फीट चौड़ा किया गया था, और 30 फीट की रिटेनिंग वॉल लगाई गई थी। चौड़ीकरण के लिए आवश्यक सरकारी भूमि का अधिग्रहण करने के लिए बिजली कार्यालय को स्थानांतरित किया गया, जिससे आसपास के दुकानदारों को प्रभावित किए बिना ट्रैफिक जाम को कम करने में मदद मिली।

11. पुराने बस स्टैंड टनल के पास सड़क लगभग 8 मीटर चौड़ी है। गुरुद्वारा सिंह सभा के पास सड़क की चौड़ाई 8.4 मीटर है, इस क्षेत्र में सड़क की औसत चौड़ाई लगभग 8.5 मीटर है, इसलिए विस्तार के लिए अधिग्रहण की आवश्यकता नहीं है।
12. इस परियोजना से क्षेत्र में रहने वाली लगभग 44 दुकानें और 400 से अधिक परिवार सीधे तौर पर प्रभावित होंगे। कई परिवार इन दुकानों के ऊपर या नीचे रहते हैं, और परियोजना उनकी आजीविका को काफी प्रभावित कर सकती है।
13. सर्कुलर रोड पर सड़क चौड़ीकरण की पिछली परियोजनाओं के कारण यातायात की भीड़ बढ़ गई है, क्योंकि अतिरिक्त जगह का इस्तेमाल बेकार पार्किंग के लिए किया जा रहा है।
14. अधिग्रहण प्रक्रिया और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के बारे में जानकारी का अभाव है। प्रस्तावित अधिग्रहण का सटीक स्थान अज्ञात है।
15. सड़क चौड़ीकरण के लिए पहले से अधिग्रहित भूमि का उपयोग इस उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा है। सड़क चौड़ीकरण पूरा करने के बाद सरकार ने सड़कों पर सफेद लाइन पार्किंग व्यवस्था शुरू कर दी, इसलिए आवागमन योग्य सड़क की लंबाई और चौड़ाई वही रही और भूमि अधिग्रहण के कारण जोड़ा गया अतिरिक्त क्षेत्र केवल पार्किंग स्थलों के लिए उपयोग किया जाता है, जिससे यातायात का मुक्त प्रवाह बाधित होता है।
16. पीएफ को डर है कि प्रस्तावित चौड़ीकरण के लिए भूमि अधिग्रहण से सड़क उनके दरवाजे के करीब खतरनाक रूप से पहुँच जाएगी, जिससे दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ जाएगा। इसके अलावा भारी वाहनों के आवागमन की निकटता के कारण लगातार कंपन होने से संरचनात्मक क्षति/दरारें होंगी, जिससे रहने वालों की जान जोखिम में पड़ सकती है।
17. कई लोगों ने कहा कि कृष्णानगर क्षेत्र एक डूब क्षेत्र होने के कारण वाहनों के अतिरिक्त भार के साथ-साथ तोड़फोड़ और निर्माण गतिविधियों को सहन नहीं कर सकता है और अतिरिक्त यातायात आंदोलन का भार वहन करने में असमर्थ होगा, जिसे नगर और ग्राम नियोजन विभाग द्वारा जारी एक अधिसूचना के माध्यम से 17 अगस्त 2015 को राजपत्र में उजागर किया गया है।

दिनांक: 24/10/24 (छोटा शिमला, इंजन घर, बेनमोर, नवबहार, ब्रॉकहर्स्ट, चलोँठी वार्ड के अधीन क्षेत्र)

1. निजी भूमि के अधिग्रहण के बजाय छोटा शिमला के पास उपलब्ध सरकारी भूमि का उपयोग सड़क के चौड़ीकरण के लिए किया जा सकता है।
2. आईजीएमसी रोड पर मौजूदा परिसर के पास और एमसी पार्किंग और पुलिस चौकी संजौली के बीच दुकानदारों के पुनर्वास के लिए वाणिज्यिक परिसर विकसित किया जा सकता है।
3. जारी की गई अधिसूचना अधिग्रहित की जाने वाली भूमि के विवरण पर चुप है।
4. मुआवजा पैकेज में किराये की आय के तत्काल नुकसान और संपत्ति की दीर्घकालिक वाणिज्यिक क्षमता दोनों को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

5. संजौली चौक एक महत्वपूर्ण वाणिज्यिक केंद्र के रूप में कार्य करता है, जो समुदाय को आवश्यक सेवाएं प्रदान करता है। स्थानांतरित होने से व्यवसाय और निवासियों दोनों पर नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।
6. मौजूदा मुआवजा पैकेज पुराने सर्किल दरों पर निर्भर करता है जो संजौली चौक जैसे प्रमुख स्थानों में संपत्तियों के बाजार मूल्य को सटीक रूप से नहीं दर्शाते हैं। उचित मुआवजे की गणना वर्तमान बाजार दरों के आधार पर की जानी चाहिए, ताकि किरायेदारों और संपत्ति मालिकों को तुलनीय स्थानों पर अपना व्यवसाय स्थापित करने में सक्षम बनाया जा सके।
7. सर्वेक्षण और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की तैयारी के दौरान परियोजना प्रभावित परिवारों को शामिल नहीं किया गया है।
8. अधिग्रहण के लिए चिन्हित खसरा संख्या के सभी भागों का मौके पर ही स्पष्ट स्पष्टीकरण और सीमांकन संबंधित पक्षों को शामिल करके किया जा सकता है।



एमडीआर-66 और एमडीआर-67 छोटा शिमला में पैदल पथ के लिए भूमि अधिग्रहण पर जन सुनवाई के दौरान ली गई तस्वीरें



एमडीआर-66 और एमडीआर-67 छोटा शिमला में पैदल पथ के लिए भूमि अधिग्रहण पर जन सुनवाई के दौरान ली गई तस्वीरें

3 भूमि मूल्यांकन

यह अध्याय शिमला शहर में एमडीआर-66 और एमडीआर-67 पर सड़क विकास, रखरखाव और चौड़ीकरण परियोजना के लिए अधिग्रहित की जाने वाली प्रस्तावित भूमि का विस्तृत विश्लेषण प्रदान करता है। विश्लेषण में भूमि की प्रकृति, वर्तमान उपयोग और वर्गीकरण का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण सहित उपलब्ध मानचित्रों, भूमि सूची और प्राथमिक डेटा स्रोतों का उपयोग किया गया है। इसके अतिरिक्त, अध्याय पिछले तीन वर्षों में स्वामित्व पैटर्न, भूमि हस्तांतरण और भूमि उपयोग प्रवृत्तियों की जांच करता है।

3.1 भूमि सूची और प्राथमिक स्रोतों से जानकारी

नीचे दी गई तालिका शिमला शहर में एमडीआर-66 और एमडीआर-67 के सुधार और चौड़ीकरण के लिए अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित भूमि का विस्तृत विवरण प्रदान करती है, जिसमें विभिन्न परियोजना गतिविधियों के लिए इच्छित उपयोग पर प्रकाश डाला गया है:

तालिका 3-1: शिमला में एमडीआर 66 और 67 के लिए अधिकृत की जाने वाली कुल भूमि और खसरा संख्या

क्र०	जिला	तहसील	गांव/ मोहाल/ अप-मोहाल	कुल किता	क्षेत्र वर्ग मी०/डेसी मी०
1.	शिमला	शिमला (यू)	उप-मोहाल चौड़ा मैदान	15	2133-62
2.			कृष्ण नगर	94	3368-70
3.			बाज़ार वार्ड छोटा शिमला	30 (सालम 15 बट्टा 15)	477-50
4.			उप-मोहाल बेमलोई	3	455-58
5.			उप-मोहाल छोटा शिमला खास	9	303-11
6.			मोहाल	47 (सालम 21 बट्टा 26)	2585-25
7.			उप-मोहाल तारा हाल	76(सालम 51 बट्टा 25)	4775-91

8.			उप-मोहाल काली बाड़ी	16	2446-52
9.			उप-मोहाल वार्ड लक्कड़ बाज़ार	31 (सालम 17 बट्टा 14)	1274-26
10.			उप-मोहाल शांकली	24 (सालम 8 बट्टा 16)	1720-07
11.			मोहाल संजौली चौक	24 (सालम 14 बट्टा 9)	495-07
12.			उप-मोहाल यू एस क्लब	10	780-84

नीचे दी गई तालिका में हिमाचल प्रदेश के छोटा शिमला में तिब्बती स्कूल के पास पैदल पथ के निर्माण के लिए अधिग्रहीत किए जाने वाले कुल भूमि क्षेत्र का विवरण दिया गया है। यह अधिग्रहण क्षेत्र में पैदल यात्रियों की सुरक्षा और पहुंच को बढ़ाने के लिए आवश्यक है:

तालिका 3-2: हिमाचल प्रदेश के छोटा शिमला में तिब्बती स्कूल के पास पैदल पथ के निर्माण के लिए अधिग्रहण किए जाने वाली कुल भूमि का ब्योरा

क्र०	जिला	तहसील	गांव/ मोहाल/ अप-मोहाल	कुल किता	क्षेत्र वर्ग म०/
1.	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल छोटा शिमला	2	12-60

3.2 परियोजना के प्रभाव में आने वाला सम्पूर्ण क्षेत्र

इस सड़क विकास और चौड़ीकरण परियोजना के प्रभाव में आने वाले प्राथमिक क्षेत्र एमडीआर-66 और एमडीआर-67 के खंड और छोटा शिमला में तिब्बती स्कूल के पास का क्षेत्र हैं। विशेष रूप से, परियोजना का प्रभाव:

एमडीआर-66 (टूटी कंडी से संजौली वाया छोटा शिमला): यह सड़क खंड शिमला शहर में एक प्रमुख संपर्कता प्रदान करती है, और प्रस्तावित चौड़ीकरण सीधे इस मार्ग के साथ-साथ भूमि और संपत्तियों को प्रभावित करेगा। इस क्षेत्र में अधिग्रहण का उद्देश्य अधिक लेन बनाकर और सड़क अवसंरचना में सुधार करके यातायात प्रवाह को बढ़ाना है।

एमडीआर-67 (विक्ट्री सुरंग से ढली चौक वाया लक्कड़ बाजार): यह शिमला के मुख्य यातायात गलियारों का हिस्सा बनने वाला एक महत्वपूर्ण सड़क खंड है। यहां चौड़ीकरण और सड़क सुधार से भीड़भाड़ कम होगी और शहर के प्रमुख हिस्सों तक पहुंच में सुधार होगा।

तिब्बती स्कूल, छोटा शिमला: तिब्बती स्कूल से छोटा शिमला तक के क्षेत्र को पैदल पथ के निर्माण के लिए अधिग्रहित करने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित पैदल पथ स्कूली बच्चों और स्थानीय निवासियों के लिए सुरक्षा में सुधार करेगा, जिससे सड़क के इस व्यस्त भाग पर पैदल चलने वालों के लिए सुरक्षित वातावरण सुनिश्चित होगा।

3.3 अधिग्रहण का दायरा

भूमि अधिग्रहण: अधिग्रहण सड़क चौड़ीकरण और पैदल पथ जैसे आवश्यक बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए आवश्यक भूमि तक सीमित है। इन उद्देश्यों के लिए अधिग्रहित की जाने वाली कुल प्रस्तावित भूमि 20868-58 वर्गमीटर/डेसीमीटर (02-08-69 हेक्टेयर) है।

कोई अतिरिक्त अधिग्रहण नहीं: उल्लिखित क्षेत्रों के अलावा, इस परियोजना के लिए कोई अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण अपेक्षित नहीं है। एजेंसी ने वर्तमान परियोजना के दायरे से परे अतिरिक्त भूमि की किसी आवश्यकता को अधिसूचित या इंगित नहीं किया है।

3.4 परियोजना के लिए कुल भूमि की आवश्यकता

इस परियोजना के तहत अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित कुल भूमि 20,868-58 वर्गमीटर/डेसीमीटर या 02-08-69 हेक्टेयर है, जिसमें 12 गाँव और 378 खसरा नंबर शामिल हैं। इस भूमि का उपयोग सड़क चौड़ीकरण तथा आवश्यक बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए किया जाएगा, ताकि यातायात का सुचारु प्रवाह तथा पैदल यात्रियों की सुरक्षित आवाजाही सुनिश्चित की जा सके।

3.4.1 क्षेत्र के आसपास किसी भी सार्वजनिक, अप्रयुक्त भूमि का वर्तमान उपयोग

अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित स्थल के आसपास के क्षेत्र में कोई सार्वजनिक भूमि उपलब्ध नहीं है। सार्वजनिक भूमि से तात्पर्य सरकारी स्वामित्व वाली भूमि से है, तथा यदि ऐसी कोई भूमि अप्रयुक्त होती (किसी अन्य उद्देश्य के लिए उपयोग नहीं की जा रही होती), तो उसे परियोजना के लिए विचार किया जा सकता था।

भूमि अधिग्रहण का उद्देश्य विशेष रूप से एमडीआर 66 तथा 67 को चौड़ा करना है। आवश्यक परिवहन, सुरक्षा, तथा बुनियादी ढांचे की मांगों को पूरा करने के लिए इन सड़कों को चौड़ा/विस्तारित करने की आवश्यकता है, तथा यह विस्तार केवल मौजूदा सड़क पर या उसके आस-पास ही हो सकता है। चूंकि इन सड़कों का एक निश्चित मार्ग है, इसलिए चौड़ीकरण के लिए आवश्यक कोई भी भूमि सीधे इन सड़क मार्गों के साथ स्थित होनी चाहिए।

यह देखते हुए कि परियोजना को एमडीआर 66 तथा 67 के साथ तथा उसके आस-पास ही किया जाना है, तथा आस-पास कोई वैकल्पिक सार्वजनिक भूमि उपलब्ध नहीं है, निर्दिष्ट भूमि का अधिग्रहण आवश्यक हो जाता है। यह अन्य सार्वजनिक भूमि पर विचार करने की संभावना को खारिज करता है, भले ही ऐसी भूमि कहीं और मौजूद हो, क्योंकि वे सड़क पर या उसके पास नहीं होंगी। संक्षेप में, एमडीआर 66 और 67 चौड़ीकरण परियोजना के लिए भूमि की आवश्यकता क्षेत्र में वैकल्पिक सार्वजनिक भूमि की कमी से निर्धारित होती है, इस तथ्य के साथ कि भूमि को मौजूदा सड़क पर या उसके आस-पास स्थित होना चाहिए।

3.5 परियोजना के लिए आवश्यक प्रत्येक भूखंड के लिए पहले से खरीदी गई, हस्तांतरित, पट्टे पर दी गई/ अधिगृहीत भूमि का इच्छित उपयोग

यह स्पष्ट है कि इस परियोजना के लिए पहले कोई भूमि खरीदी, हस्तांतरित, पट्टे पर या अधिग्रहित नहीं की गई है। इसका मतलब यह है कि एमडीआर 66 और 67 के चौड़ीकरण के लिए आवश्यक भूमि के किसी भी हिस्से पर किसी भी पूर्व कानूनी प्रक्रिया, लेनदेन या समझौते का पालन नहीं किया गया है, जो उन्हें परियोजना के लिए नामित करता। अनिवार्य रूप से, इसका मतलब यह है कि सड़क चौड़ीकरण के लिए आवश्यक सभी भूमि को अभी भी उचित कानूनी और प्रशासनिक प्रक्रियाओं के माध्यम से अधिग्रहित किया जाना है।

अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित सभी भूखंडों का इच्छित उपयोग केवल सड़क को चौड़ा करना और पैदल पथ का निर्माण करना है। इन भूखंडों के लिए कोई वैकल्पिक या द्वितीयक उपयोग की योजना नहीं बनाई गई है, और उन्हें अधिग्रहित करने का एकमात्र कारण एमडीआर 66 और 67 की चौड़ाई और क्षमता को बढ़ाना है। यह अधिग्रहण प्रक्रिया के पीछे एक केंद्रित और स्पष्ट उद्देश्य को दर्शाता है, यह सुनिश्चित करते हुए कि भूमि का उपयोग केवल सार्वजनिक बुनियादी ढांचे के विकास के लिए किया जाएगा। अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित प्रत्येक खसरा या भूखंड इसी एकमात्र उद्देश्य के लिए है। यह इस विचार को और पुष्ट करता है कि पहचाने गए सभी भूखंडों का उपयोग केवल सड़क चौड़ीकरण परियोजना और पैदल पथ के निर्माण के लिए किया जाना है। भूमि के लिए कोई अतिरिक्त या अप्रत्याशित योजना नहीं है, और प्रत्येक भूखंड को विशेष रूप से एमडीआर 66 और 67 के विस्तार के लिए निर्धारित किया गया है। परियोजना का मुख्य लक्ष्य एमडीआर 66 और 67 का चौड़ीकरण है। इसका मतलब है कि यह भूमि का उपयोग नई सड़क बनाने के बजाय पहले से मौजूद सड़क के बुनियादी ढांचे को बेहतर बनाने के लिए किया जाएगा। मौजूदा सड़क को चौड़ा करने में आम तौर पर लेन का विस्तार करना या बेहतर यातायात प्रवाह के लिए अतिरिक्त स्थान बनाना शामिल होता है, जो बदले में सुरक्षा को बढ़ा सकता है और बढ़ती परिवहन आवश्यकताओं को पूरा कर सकता है। संक्षेप में, इस बात पर प्रकाश डाला गया है कि परियोजना के लिए आवश्यक भूमि के संबंध में पहले कोई कार्रवाई नहीं की गई है। अधिग्रहण के लिए पहचाने गए विशिष्ट भूखंडों का उद्देश्य केवल एमडीआर 66 और 67 को चौड़ा करना तथा पैदल पथ का निर्माण करना है, ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि परियोजना

अनावश्यक या असंबंधित भूमि उपयोग को शामिल किए बिना बुनियादी ढांचे के विस्तार पर केंद्रित रहे।

3.6 परियोजना के लिए अधिगृहीत की जाने वाली प्रस्तावित भूमि की मात्र और स्थान

इस परियोजना के तहत अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित कुल भूमि 20,868-58 वर्ग/डेसी-मीटर या 02-08-69 हेक्टेयर है, जिसमें 12 गांव और 378 खसरा नंबर शामिल हैं।

3.7 भूमि की प्रकृति, वर्तमान उपयोग और वर्गीकरण

इस अधिग्रहण के तहत कुल भूमि में विभिन्न प्रकार के उपयोग शामिल हैं, जिनमें रास्ते, सड़कें, घरों के सामने छोटे बरामदे, सीढ़ियाँ, बरामदे और वन क्षेत्र शामिल हैं। हालाँकि, इसमें आवासीय और वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए उपयोग की जाने वाली कई इमारत संरचनाएँ भी शामिल हैं। नीचे दी गई तालिकाएँ प्रस्तावित भूमि का खसरा-वार वर्गीकरण प्रदान करती हैं। प्रत्येक खसरा, स्वामित्व और होल्डिंग की पूरी सूची इस रिपोर्ट के अनुलग्नक में दी गई है।

तालिका 3-3: उप - मोहाल चौड़ा मैदान, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक .	जिला	तहसील	मोहाल /उप - मोहाल	खसरा नम्बर	क्षेत्र वर्ग/ डेसी मीटर	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल चौरा मैदान	1005/892/1	118-82	गैर मुमकिन रास्ता
2				895/1	102-18	जय सफेद
3				896	43-57	गैर मुमकिन सैहन (सरकारी)
4				897	25-92	गैर मुमकिन गोदाम दो मंजिला, पक्का
5				898	21-82	गैर मुमकिन अहाता
6				899	06-00	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
7				900	151-59	गैर मुमकिन कार्यालय चार मंजिला पक्का
8				902/1	1-70	गैर मुमकिन अहाता
9				947/912/1	11-22	गैर मुमकिन सैहन
10				930/1	924-72	जय सफेद
11				1013/931/1	09-62	जय सफेद
12				1011/931/1	54-90	जय सफेद
13				935	191-70	गैर मुमकिन सैहन

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

14				936	132-42	गैर मुमकिन सड़क
15				937	337-44	गैर मुमकिन सड़क

कुल किता 15 कुल क्षेत्र 2133-62 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-4: कृष्णा नगर, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक .	जिला	तहसील	मोहाल /उप - मोहाल	खसरा नम्बर	क्षेत्र वर्ग/ डेसी मीटर	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	कृष्णा नगर	28/1	37-88	गैर मुमकिन मकान, पक्का तीन मंजिला
2				211/1	18-30	गैर मुमकिन रास्ता
3				212	59-74	गैर मुमकिन दुकान, दो मंजिला पक्का
4				213	20-52	गैर मुमकिन मकान & दुकान, दो मंजिला पक्का
5				214	24-22	गैर मुमकिन मकान & दुकान, दो मंजिला
6				215	11-70	गैर मुमकिन मकान & दुकान, दो मंजिला पक्का
7				216	9-30	गैर मुमकिन मकान & दुकान, दो मंजिला पक्का

8				217	64-45	गैर मुमकिन रास्ता
9				217/1 (बंदोबस्ती)	42-21	गैर मुमकिन मकान & दुकान, चार मंजिला पक्का
10				221	61-27	गैर मुमकिन मकान & दुकान चार मंजिला पक्का
11				222	4-38	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
12				223	4-60	गैर मुमकिन सीढ़ी
13				224	4-80	गैर मुमकिन सीढ़ी
14				225/1	9-36	गैर मुमकिन गली
15				226/1	11-00	गैर मुमकिन ढारा
16				228/1	6-88	गैर मुमकिन रास्ता
17				235/1	9-00	गैर मुमकिन मकान पक्का दो मंजिला
18				236	5-50	गैर मुमकिन बरामदा
19				237/1	6-60	गैर मुमकिन रास्ता
20				238/1	20-16	गैर मुमकिन मकान पक्का चार मंजिला
21				239	8-55	गैर मुमकिन बरामदा

22				240	59-63	गैर मुमकिन गली
23				241	27-37	गैर मुमकिन दुकान तीन मंजिला
24				242/1	4-20	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
25				244/1	51-93	गैर मुमकिन मकान पक्का तीन मंजिला
26				1846/246/1	8-21	गैर मुमकिन मकान पक्का तीन मंजिला
27				247	20-47	गैर मुमकिन गली
28				295/1	7-65	गैर मुमकिन रास्ता
29				296	07-90	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
30				297	08-68	गैर मुमकिन शौचालय पक्का
31				1120	15-12	गैर मुमकिन बरामदा
32				1124	209-00	गैर मुमकिन मकान पक्का तीन मंजिला
33				1125	16-08	गैर मुमकिन गली
34				1127	02-85	गैर मुमकिन बरामदा
35				1128	06-84	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
36				1129	10-40	जय सरकार
37				1130/1	64-10	जय सरकार

38				1131/1	09-80	गैर मुमकिन नाला
39				1154/1	115-02	गैर मुमकिन मकान पक्का तीन मंजिला
40				1155	10-60	गैर मुमकिन गली
41				1156	45-26	गैर मुमकिन छापा खाना
42				1156/1 (बंदीबस्ती)	5-64	गैर मुमकिन सड़क
43				1157	12-00	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
44				1158/1	36-90	गैर मुमकिन कार्यालय & मकान पक्का दो मंजिला
45				1159/1	09-24	गैर मुमकिन द्वारा
46				1160/1	232-60	जय सफेद
47				1161/1	07-12	जय सरकार
48				1162/1	21-99	गैर मुमकिन नाला
49				1407/1	00-45	गैर मुमकिन मकान पक्का
50				1408/1	41-75	जय सरकार
51				1409/1	28-50	जय सरकार
52				1410	10-50	गैर मुमकिन नाला

53				1411	06-75	गैर मुमकिन शौचालय पक्का
54				1412	147-06	जय सरकार
55				1413	04-88	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
56				1414	07-35	जय सरकार
57				1415	17-25	जय सरकार
58				1416	73-58	जय सरकार
59				1417	09-04	जय सरकार
60				1843/1418	31-12	जय सरकार
61				1844/1418	05-72	गैर मुमकिन होटल पक्का तीन मंजिला
62				1845/1418	9-56	गैर मुमकिन होटल पक्का तीन मंजिला
63				1419	05-85	गैर मुमकिन गली
64				1848/1420	01-21	गैर मुमकिन गली
65				1849/1420	06-54	गैर मुमकिन गली
66				1852/1420/1	08-08	गैर मुमकिन गली
67				1853/1420/1	03-10	गैर मुमकिन गली
68				1850/1421	37-35	गैर मुमकिन होटल पक्का तीन मंजिला

69				1851/1421	25-28	गैर मुमकिन होटल पक्का तीन मंजिला
70				1422	15-25	जय सरकार
71				1423	09-62	जय सरकार
72				1424/1	58-37	गैर मुमकिन रास्ता
73				1425	76-30	जय सरकार
74				1447/1	17-93	गैर मुमकिन नाला
75				1450	28-00	जय सरकार
76				1451	19-65	जय सरकार
77				1452	93-28	जय सरकार
78				1453	90-75	जय सरकार
79				1454	21-67	जय सरकार
80				1455	11-88	जय सरकार
81				1456	05-70	गैर मुमकिन नाला
82				1457	07-80	गैर मुमकिन नाला
83				1458	04-62	गैर मुमकिन सड़क
84				1459	68-75	गैर मुमकिन मकान पक्का पाँच मंजिला

85				1460	46-75	गैर मुमकिन मकान पक्का पाँच मंजिला
86				1461	11-52	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
87				1462	106-40	गैर मुमकिन मकान & दुकान पक्का पाँच मंजिला
88				1463	36-85	गैर मुमकिन मकान & दुकान पक्का पाँच मंजिला (किराए पर)
89				1464	54-38	गैर मुमकिन मकान & दुकान पक्का पाँच मंजिला
90				1465	22-63	गैर मुमकिन रास्ता
91				1467/1	153-45	गैर मुमकिन रास्ता
92				1487	442-54	जय सरकार
93				1491	05-40	जय सरकार
94				1702/1	77-27	गैर मुमकिन सड़क

कुल किता 94 कुल क्षेत्र 3368-70 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-5: बाज़ार वार्ड छोटा शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक .	जिला	तहसील	मोहाल /उप -मोहाल	खसरा नम्बर	क्षेत्र वर्ग/ डेसी मीटर	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	बाज़ार वार्ड छोटा शिमला	1	88-20	गैर मुमकिनमकान & दुकान पक्का तीन मंजिला
2				2	04-38	गैर मुमकिन बरामदा
3				3	13-46	गैर मुमकिन सैहन
4				4	09-50	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
5				5	01-50	गैर मुमकिनसीढ़ियाँ
6				7	04-16	गैर मुमकिन सैहन
7				8	02-86	गैर मुमकिन गोदाम
8				9	01-80	गैर मुमकिनशौचालय पक्का एक मंजिला
9				10	47-60	गैर मुमकिन होटल पक्का तीन मंजिला
10				11/1	12-30	जय सरकार
11				12	39-15	गैर मुमकिनमकान कच्चा एक मंजिला
12				13/1	55-41	गैर मुमकिनमकान & दुकान पक्का चार मंजिला
13				17/1	02-60	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
14				18	01-36	गैर मुमकिन सैहन

15				19	04-96	गैर मुमकिन बरामदा
16				20/1	08-00	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
17				23/1	26-60	गैर मुमकिनमकान पक्का चार मंजिला
18				24	03-60	गैर मुमकिन दुकान कच्ची एक मंजिला
19				25/1	23-80	गैर मुमकिनमकान &होटल कच्चा चार मंजिला
20				26/1	02-48	गैर मुमकिन गली
21				29/1	22-75	गैर मुमकिनमकान & होटल तीन मंजिला
22				31/1	25-12	गैर मुमकिनमकान & दुकान तीन मंजिला
23				32	02-52	गैर मुमकिन बरामदा
24				33/1	18-85	गैर मुमकिन मकान & दुकान पक्का पाँच मंजिला
25				35/1	23-45	गैर मुमकिन मकान & दुकान पक्का सात मंजिला
26				39/1	04-67	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
27				42/1	12-00	गैर मुमकिन मकान & दुकान कच्ची तीन मंजिला
28				43	03-52	गैर मुमकिन बरामदा
29				44/1	09-62	गैर मुमकिन मकान & दुकान पक्का तीन मंजिला

30				45/1	01-28	गैर मुमकिन मकान & दुकान पक्का तीन मंजिला
----	--	--	--	------	-------	--

कुल किता - 30 सालम 15 बट्टा 15 कुल क्षेत्र - 477-50 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-6: उप - मोहाल बेमलोई, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/उप - मोहाल	खसरा नम्बर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप मोहाल बेमलोई	599/1	258-50	वन
2				602/1	41-80	गैर मुमकिन सड़क
3				608/1	155-28	जय सफेद

कुल किता 3 कुल क्षेत्र 455-58 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-7: उप - मोहाल छोटा शिमला खास में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/उप - मोहाल	खसरा नम्बर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप मोहाल छोटा शिमला खास	166/1	13-05	गैर मुमकिन मकान पक्का दो मंजिला
2				168/1	13-75	गैर मुमकिन अहाता
3				169/1	03-84	गैर मुमकिन नाली
4				167	08-99	गैर मुमकिन दुकान कच्ची एक मंजिला

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

5				1157/1	34-00	गैर मुमकिन रास्ता
6				1158/1	59-21	गैर मुमकिन रास्ता
7				1167/1	116-52	जय सफेद
8				1176/1	47-15	जय सफेद
9				1276/1208/1	06-60	जंगल बिला किस्म

कुल किता 9 कुल क्षेत्र 303-11 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-8: मोहाल अपर कैथू, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/ उप-मोहाल	खसरा नंबर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	मोहाल अपर कैथू	940	42-19	गैर मुमकिन वर्कशॉप पक्का दो मंजिला
2				944/1	78-27	गैर मुमकिन सड़क
3				965	25-15	गैर मुमकिन अहाता
4				966	35-24	गैर मुमकिन बिजलीघर पक्का एक मंजिला
5				967	23-48	गैर मुमकिन अहाता
6				939/1	115-03	गैर मुमकिन कोयला भंडार
7				943/1	915-00	बगीचा बखाल अवल
8				964/1	147-50	गैर मुमकिन वाहन पार्किंग
9				973/1	101-45	गैर मुमकिन सैहन
10				1009/1	29-78	गैर मुमकिन रास्ता
11				1010/1	14-86	गैर मुमकिन रास्ता
12				1011/1	04-50	जय सफेद

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

13				1012/1	217-75	जय सरकार
14				1033/1	66-00	गैर मुमकिन होटल पक्का चार मंजिला
15				1034	41-71	जय सरकार
16				1035	53-40	गैर मुमकिन रास्ता
17				1036	10-80	गैर मुमकिन रास्ता
18				1037/1	47-12	गैर मुमकिन क्वाटर पक्का एक मंजिला
19				1037/2	20-30	गैर मुमकिन क्वाटर पक्का एक मंजिला
20				1038/1	11-35	जय सरकार
21				1039/1	12-50	गैर मुमकिन अहाता
22				1040/1	16-62	गैर मुमकिन रास्ता
23				1057/1	25-90	जय सरकार
24				1064/1	62-25	गैर मुमकिन सैहन
25				1065	12-75	जंगल बिला किस्म
26				1066	20-70	गैर मुमकिन रास्ता
27				1067	13-86	गैर मुमकिन गली
28				1068	11-99	गैर मुमकिन गली
29				1069	44-46	गैर मुमकिन रास्ता
30				1070	05-70	जंगल बिला किस्म
31				1071/1	08-60	गैर मुमकिन अहाता
32				1073/1	42-28	गैर मुमकिन सैहन
33				1076/1	04-50	गैर मुमकिन सैहन

34				1077/1	43-50	गैर मुमकिन सैहन
35				1078	19-31	जंगल बिला किस्म
36				1079	27-50	गैर मुमकिन शौचालय पक्का
37				1080	10-43	जंगल बिला किस्म
38				1081	02-16	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
39				1082/1	10-02	गैर मुमकिन सैहन
40				1083/1	27-15	गैर मुमकिन सैहन
41				1122	13-13	गैर मुमकिन सैहन
42				1123	15-45	गैर मुमकिन सैहन
43				1124	28-02	गैर मुमकिन डंगा
44				1126	40-70	जय सरकार
45				1128	17-62	गैर मुमकिन सड़क
46				1128/1 (बंदीबस्ती)	40-37	गैर मुमकिन सड़क
47				1129/1	6-90	गैर मुमकिन सड़क

कुल किता 47 सालम 21 बट्टा 26 कुल क्षेत्र 2585-25 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-9: उप - मोहाल तारा हाल, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/ उप - मोहाल	खसरा नम्बर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल तारा हाल	180/1	52-80	जंगल बिला किस्म
2				183	06-24	गैर मुमकिन सड़क
3				184/1	49-25	गैर मुमकिन नाला

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

4				753/205/1	53-88	गैर मुमकिन रास्ता
5				754/205/1	31-95	गैर मुमकिन रास्ता
6				206	3-40	गैर मुमकिन रास्ता
7				207	05-34	गैर मुमकिन फुलवारी
8				208	19-68	गैर मुमकिन रास्ता
9				209	05-18	गैर मुमकिन फुलवारी
10				375/1	290-63	जंगल बिला किस्म
11				377/1	742-64	जय सफेद
12				378	3-00	गैर मुमकिन टंकी
13				379	1-44	गैर मुमकिन टंकी
14				380	1-44	गैर मुमकिन टंकी
15				401/1	199-35	गैर मुमकिन सड़क
16				409/1	182-27	जय सफेद
17				522/1	128-64	गैर मुमकिन सड़क
18				529/1	471-24	जंगल बिला किस्म
19				531	29-53	गैर मुमकिन अहाता
20				532	14-65	गैर मुमकिन कार्यालय पक्का तीन मंजिला
21				533	67-27	जय सफेद
22				533/1/1	60-87	जय सफेद
23				534/1	385-39	जय सफेद
24				535	19-50	गैर मुमकिन वर्कशॉप

25				536	07-68	गैर मुमकिन गोदाम कच्चा
26				537	35-72	गैर मुमकिन मकान पक्का एक मंजिला
27				538	76-88	गैर मुमकिन मकान पक्का तीन मंजिला
28				539	03-60	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
29				540	07-50	गैर मुमकिन बरामदा
30				541	24-75	गैर मुमकिन मुर्दनालय
31				542	10-80	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
32				543/1	16-77	गैर मुमकिन नाला
33				544	17-22	गैर मुमकिन गैरेज
34				545	26-45	गैर मुमकिन सैहन
35				546	233-28	गैर मुमकिन मकान पक्का दो मंजिला
36				547/1	04-85	गैर मुमकिन डंगा
37				594/1	27-00	गैर मुमकिन गोदाम कच्चा
38				595	19-91	गैर मुमकिन गली
39				596	36-32	गैर मुमकिन सैहन
40				597	32-48	गैर मुमकिन बरामदा
41				598	05-00	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
42				599	68-50	गैर मुमकिन अहाता
43				600/1	55-97	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
44				610	44-55	गैर मुमकिन सैहन
45				611	14-40	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ

46				612	05-67	गैर मुमकिन फुलवारी
47				613	06-56	गैर मुमकिन रास्ता
48				614	04-05	गैर मुमकिन फुलवारी
49				615	41-00	गैर मुमकिन सैहन
50				616	05-04	गैर मुमकिन पानी का टैंक
51				617	145-90	गैर मुमकिन डंगा
52				618	21-45	गैर मुमकिन फुलवारी
53				619	31-72	गैर मुमकिन पानी का टैंक
54				620	178-86	गैर मुमकिन अहाता
55				622/1	2-75	गैर मुमकिन क्वाटर पक्का दो मंजिला
56				623	22-48	गैर मुमकिन गली
57				624	36-25	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
58				625/1	62-17	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
59				626	68-60	गैर मुमकिन डंगा
60				627/1	16-50	गैर मुमकिन ढारा
61				629	27-72	गैर मुमकिन सैहन
62				630	02-50	गैर मुमकिन बाथ रूम
63				631	40-95	गैर मुमकिन मकान पक्का तीन मंजिला
64				632	5-06	गैर मुमकिन ढारा कच्चा दो मंजिला
65				634	88-00	गैर मुमकिन मकान कच्चा तीन मंजिला
66				635	6-74	गैर मुमकिन सैहन

67				637/1	61-88	जय सफेद
68				638	19-50	गैर मुमकिन ढाबा
69				639	04-20	गैर मुमकिन नाली
70				640	31-65	जय सफेद
71				641/1	89-60	जय सफेद
72				644/1	05-50	जय सफेद
73				645	26-00	गैर मुमकिन दुकान कच्ची एक मंजिला
74				646/1	102-45	गैर मुमकिन सड़क
75				653/1	07-20	गैर मुमकिन नाली
76				654/1	12-75	जय सफेद

कुल किता 76 सालम 51 बट्टा 25 कुल क्षेत्र 4775-91 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-10: उप - मोहाल कालीबाड़ी, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जीका	तहसील	मोहाल/ उप - मोहाल	खसरा नंबर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल कालीबाड़ी	353/1	129-98	गैर मुमकिन सड़क
2				355/1	59-24	गैर मुमकिन रास्ता
3				356	39-42	गैर मुमकिन सैहन
4				357	37-00	गैर मुमकिन मकान पक्का एक मंजिला
5				358	239-31	गैर मुमकिन अहाता
6				358/1 (बंदीबस्ती)	134-46	जय सफेद
7				360/1	408-00	गैर मुमकिन मकान पक्का दो मंजिला

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

8				362	41-58	गैर मुमकिन अहाता
9				363	2-20	गैर मुमकिन शौचालय पक्का
10				366/1	14-62	गैर मुमकिन सैहन
11				368	368-76	जय सफेद
12				369	15-60	गैर मुमकिन शौचालय कच्चा
13				370	2-56	गैर मुमकिन कूड़ादान
14				371/1	20-10	गैर मुमकिन रास्ता
15				560/1	756-01	जय सफेद
16				1169/562/1	177-68	जय सफेद

कुल किता 16 कुल क्षेत्र 2446-52 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-11: उप - मोहाल बाज़ार वार्ड लक्कड़ बाज़ार, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/ उप - मोहाल	खसरा नंबर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल बाज़ार वार्ड लक्कड़ बाज़ार	50/1	06-30	गैर मुमकिनमकान कच्चा चार मंजिला
2				51/1	06-25	जय सफेद
3				52	12-96	गैर मुमकिन डंगा
4				53/1	18-65	गैर मुमकिन ढारा
5				54/1	4-72	गैर मुमकिन नाली
6				55	12-46	गैर मुमकिन ढारा
7				56	8-16	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

8				57	09-86	गैर मुमकिन ढारा
9				58	14-05	जय सफेद
10				59	108-19	जय सफेद
11				60/1	22-00	जय सफेद
12				68/1	04-80	गैर मुमकिन नाली
13				69/1	113-72	जय सफेद
14				70/1	12-82	जय सफेद
15				71/1	15-87	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
16				72	85-00	जय सफेद
17				73	05-72	गैर मुमकिन शौचालय पक्का
18				74/1	15-67	जय सफेद
19				74/2	07-80	जय सफेद
20				75/1	141-90	जय सफेद
21				76/1	114-37	जय सफेद
22				78	10-15	गैर मुमकिन ढारा
23				79	05-70	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
24				80	04-10	गैर मुमकिन डंगा
25				81	01-90	गैर मुमकिन शौचालय पक्का
26				82	01-50	गैर मुमकिन डंगा
27				83	12-32	गैर मुमकिन ढारा
28				84	20-60	गैर मुमकिन शौचालय पक्का

29				85	32-34	गैर मुमकिन बरामदा
30				86	142-51	गैर मुमकिन मकान पक्का दो मंजिला
31				88/1	301-97	जय सरकार

कुल किता 31 सालम 17 बट्टा 14 कुल क्षेत्र 1274-36 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-12: उप - मोहाल शांकली, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/ उप - मोहाल	खसरा नंबर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल शांकली	785/1	20-55	जय सफेद
2				786/1	11-62	गैर मुमकिन रास्ता
3				836	26-25	गैर मुमकिन रास्ता
4				837	13-50	गैर मुमकिन रास्ता
5				838/1	12-96	जय सफेद
6				839	144-24	जय सफेद
7				840/1	18-07	गैर मुमकिन नाली
8				888/1	162-53	जंगल बिला किस्म
9				889/1	11-22	गैर मुमकिननाली
10				890/1	151-15	जय सफेद
11				990/1	14-25	गैर मुमकिन नाली
12				1014	03-20	गैर मुमकिन बावड़ी
13				1015/1	419-07	जय सफेद

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

14				1020/1	65-00	गैर मुमकिन सड़क
15				1021	12-50	गैर मुमकिन डंगा
16				1022	00-90	गैर मुमकिन पानी का टैंक
17				1023	12-90	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
18				1024	17-68	गैर मुमकिन गली
19				1025/1	183-52	गैर मुमकिन मकान पक्का दो मंजिला
20				1026/1	160-31	गैर मुमकिन सैहन
21				1029/1	62-34	जय सफेद
22				1062/1	74-71	गैर मुमकिन सड़क
23				1063/1	91-00	जय सफेद
24				1182/1	30-60	जंगल बिला किस्म

कुल किता 24 सालम 8 बट्टा 16 कुल क्षेत्र 1720-07 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-13: मोहाल संजौली, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/ उप-मोहाल	खसरा नंबर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	मोहाल संजौली	365/1	07-14	गैर मुमकिन सड़क
2				367/1	24-88	गैर मुमकिन मकान पक्का चार मंजिला
3				369	52-20	गैर मुमकिन मकान

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

4				371	03-41	गैर मुमकिन ढारा
5				372	04-73	गैर मुमकिन सैहन
6				373	11-20	गैर मुमकिन मकान
7				374	19-58	गैर मुमकिन मकान
8				375	05-60	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
9				376	20-48	गैर मुमकिन मकान
10				378	32-25	गैर मुमकिन होटल
11				379	45-54	गैर मुमकिन मकान
12				380	22-20	गैर मुमकिन सैहन
13				381/1	10-40	जय सरकार
14				840/1	21-07	गैर मुमकिन सैहन
15				843/1	06-25	गैर मुमकिन दुकान & मकान दो मंजिला
16				845/1	08-75	गैर मुमकिन दुकान & मकान दो मंजिला
17				846/1	11-83	गैर मुमकिन दुकान & मकान दो मंजिला
18				847/1	10-08	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
19				848	39-15	गैर मुमकिन मकान & दुकान
20				849	07-40	गैर मुमकिन मकान
21				850	47-78	जय सरकार
22				851/1	35-75	गैर मुमकिन मकान कच्चा दो मंजिला
23				1891	47-40	गैर मुमकिन रास्ता

कुल किता 23 सालम 14 बट्टा 9 कुल क्षेत्र 495-07 वर्ग/ डेसी मी०

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

तालिका 3-14: उप - मोहाल यू एस क्लब, शिमला में खसरा अनुसार भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/ उप - मोहाल	खसरा नंबर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल यू एस क्लब	101/1	42-16	गैर मुमकिन रास्ता
2				105	34-85	गैर मुमकिन सड़क
3				106	2-88	गैर मुमकिन पहरा घर
4				107	19-42	गैर मुमकिन सड़क
5				108/1	512-53	वन
6				108/2	52-20	वन
7				109	16-50	गैर मुमकिन सैहन
8				110	15-81	गैर मुमकिन सीढ़ियाँ
9				112	28-09	जय सफेद
10				125	56-40	गैर मुमकिन अहाता

कुल किता 10 कुल क्षेत्र 780-84 वर्ग/ डेसी मी०

तालिका 3-15: खसरों के अनुसार उप-मोहाल छोटा शिमला में भूमि का वर्गीकरण

क्रमांक	जिला	तहसील	मोहाल/ उप - मोहाल	खसरा नंबर	क्षेत्र Sq/m	भूमि का वर्गीकरण
1	शिमला	शिमला (यू)	उप - मोहाल छोटा शिमला	670/1	07-00	गैर मुमकिन दुकान कच्ची , एक मंजिला
2				671/1	05-60	गैर मुमकिन दुकान कच्ची एक मंजिला

कुल किता 2 कुल क्षेत्र 12-60 वर्ग/ डेसी मी०

3.8 जोतों का आकार, स्वामित्व स्वरूप (पैटर्न)

प्रस्तावित अधिग्रहण के तहत कुल भूमि मुख्य रूप से अगली पीढ़ी को पैतृक रूप से हस्तांतरित की गई है, और किरायेदारों के पास आवासीय और व्यावसायिक उद्देश्यों के लिए भी भूमि है।

1. **पैतृक स्वामित्व:** अधिग्रहण के लिए विचार की जा रही अधिकांश भूमि पीढ़ियों से परिवारों में चली आ रही है।
2. **किरायेदार का कब्जा:** पैतृक स्वामित्व के अलावा, ऐसे किरायेदार भी हैं जो वर्तमान में आवासीय और व्यावसायिक उपयोग के लिए संपत्ति पर कब्जा किए हुए हैं और उसका उपयोग कर रहे हैं। ये किरायेदार इन घरों में रह रहे हैं या व्यवसाय कर रहे हैं, और उनके पास कब्जे के कुछ कानूनी या अनौपचारिक अधिकार हैं।
3. **दोहरा उपयोग (आवासीय और वाणिज्यिक):** भूमि मिश्रित उपयोग के उद्देश्य से काम करती है। इसका उपयोग आवासीय जीवन (जहाँ लोगों के घर हैं) और व्यावसायिक गतिविधियों (जैसे दुकानें, व्यवसाय या अन्य व्यावसायिक उद्यम) दोनों के लिए किया जा रहा है।

कुल मिलाकर स्थिति यह दर्शाती है कि प्रस्तावित अधिग्रहण उन परिवारों को प्रभावित करेगा जिनके पास भूमि पर लंबे समय से दावे हैं और किरायेदार जो इसका उपयोग रहने और व्यावसायिक उद्देश्यों के लिए करते हैं। इन कारकों को संबोधित करने की आवश्यकता है।

3.9 भूमि वितरण और अधिगृहीत किए जा रहे आवासीय घरों की संख्या

इस परियोजना के तहत अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित कुल भूमि 20,868-58 वर्ग/डेसी-मीटर या 02-08-69 हेक्टेयर है, जिसमें 12 गाँव और 378 खसरा नंबर शामिल हैं। अधिग्रहित किए जाने वाले प्रस्तावित ढांचों का विवरण नीचे दी गई तालिका में दिया गया है:

तालिका 3-16: शिमला में परियोजना एम डी आर 66 और 67, और छोटा शिमला में पैदल पथ निर्माण के तहत भूमि अधिग्रहण से प्रभावित आवासीय और वाणिज्यिक संरचनाओं का अवलोकन

क्रमांक	मोहाल/उप -मोहाल	खसरों की संख्या	भूमि उपयोग का प्रकार
1	तारा हाल	9	आवासीय और वाणिज्यिक भवन
2	कृष्णा नगर	27	आवासीय और वाणिज्यिक भवन और शौचालय
3	बाज़ार वार्ड छोटा शिमला	15	आवासीय और वाणिज्यिक भवन और शौचालय
4	उप मोहाल छोटा शिमला	2	आवासीय और वाणिज्यिक भवन

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन। 82

5	कैथू	8	आवासीय और वाणिज्यिक भवन
6	कालीबाड़ी	4	आवासीय और शौचालय
7	लक्कड़ बाज़ार	5	आवासीय और वाणिज्यिक भवन और शौचालय
8	शांकली	1	आवासीय
9	संजौली	13	आवासीय और वाणिज्यिक भवन
10	यू एस क्लब	1	पहरा घर

3.10 भूमि की कीमतें और स्वामित्व और हस्तांतरण में हाल के परिवर्तन

यद्यपि सड़क से भूमि/संपत्ति की दूरी के आधार पर मुआवजे की गणना के लिए पांच निर्धारित श्रेणियां हैं, जबकि इस मामले में भूमि का अधिग्रहण मौजूदा सड़क के निकट किया जाना है और इस प्रकार यह श्रेणी 1 के अंतर्गत आती है, जो इस प्रकार है:

1. श्रेणी-I (0-25 मीटर): संपत्ति/भूमि जिसमें संबंधित खसरा संख्या या उसके भाग का कोई भी बिंदु सड़क से 25 मीटर की दूरी तक भूमि है।

भू मालिक सर्किल दरों के बजाय वर्तमान बाजार दरों की मांग कर रहे हैं क्योंकि उन्होंने आधिकारिक भूमि मूल्यांकन और वास्तविक बाजार स्थितियों के बीच विसंगति को उजागर किया है।

1. **हाल ही में भूमि बिक्री पंजीकरण का अभाव:** वर्षों से, क्षेत्र में भूमि की बिक्री या हस्तांतरण से जुड़े औपचारिक लेन-देन ठीक से नहीं किए गए/पंजीकृत या प्रलेखित नहीं किए गए हैं। इस प्रकार सर्किल दरें प्रचलित बाजार दरों से बहुत कम हैं।
2. **मालिकों की मांगें:** भूमि मालिक, अपनी संपत्तियों के वास्तविक बाजार मूल्य से अवगत हैं, आधिकारिक सर्किल दर के बजाय वर्तमान बाजार दर के आधार पर मुआवजे की मांग कर रहे हैं। उन्हें लगता है कि सर्किल दर पर मुआवजा दिए जाने से उनकी भूमि का मूल्य कम हो जाएगा और परिणामस्वरूप अनुचित मुआवजा मिलेगा, क्योंकि आधिकारिक दर आज के बाजार में भूमि के वास्तविक मूल्य को नहीं दर्शाती है। एसआईए टीम को पिछले तीन वर्षों में स्वामित्व में कोई परिवर्तन नजर नहीं आया।

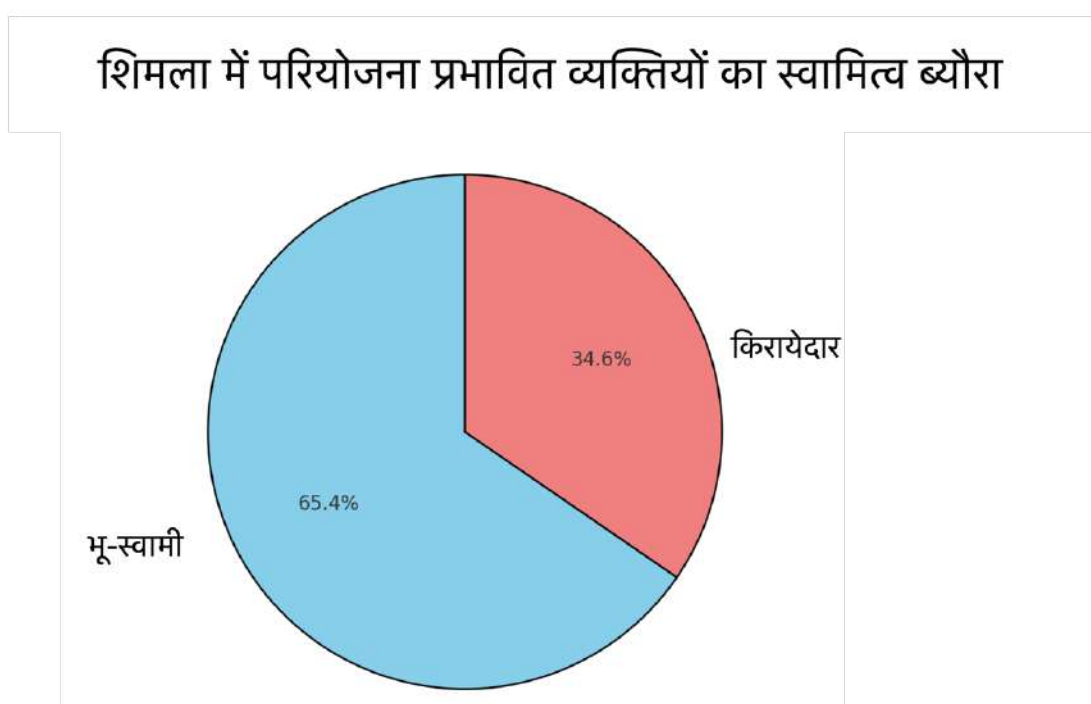
4 प्रभावित परिवारों और संपत्तियों का आंकलन और गणना

यह अध्याय सड़क चौड़ीकरण और विकास परियोजना के लिए प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण से प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से प्रभावित परिवारों और व्यक्तियों का आकलन और गणना प्रदान करता है। यह प्रभावित क्षेत्रों में निजी और आम संपत्तियों के साथ-साथ सार्वजनिक भूमि उपयोग निर्भरताओं पर पड़ने वाले प्रभाव को रेखांकित करता है। अध्याय में स्थानीय समुदायों पर भूमि अधिग्रहण के प्रभाव की सीमा का भी विवरण दिया गया है, जो एक व्यापक प्राथमिक सर्वेक्षण के माध्यम से एकत्र किए गए डेटा से लिया गया है। विश्लेषण का उद्देश्य अधिग्रहण से उत्पन्न होने वाले सामाजिक-आर्थिक परिवर्तनों को उजागर करना है, जिससे प्रभावित आबादी की स्पष्ट तस्वीर सामने आती है।

4.1 सीधे प्रभावित व्यक्ति

4.1.1 किराएदार/ कब्जाधारी

शिमला राज्य का सबसे बड़ा शहर है, और यहाँ के कई निवासी किराए के मकानों में रहते हैं। अधिग्रहण से प्रभावित कई इमारतों में किराएदार भी रहते हैं, जो इस प्रक्रिया से प्रभावित होंगे। नीचे दी गई आकृति में विवरण दिया गया है:



आकृति 4-1: शिमला में परियोजना एमडीआर 66 और 67, और छोटा शिमला में पैदल पथ निर्माण में परियोजना प्रभावित व्यक्तियों की स्वामित्व स्थिति

ऊपर दिया गया आंकड़ा शिमला में एमडीआर 66 और 67 सड़क चौड़ीकरण और छोटा शिमला पैदल पथ परियोजना के तहत सर्वेक्षण किए गए पीएपी की स्वामित्व स्थिति को दर्शाता है। कुल 81 सर्वेक्षण उत्तरदाताओं में से 65.4% (कुल 53 व्यक्ति) भूमि के मालिक हैं, जबकि 34.6% (कुल 28 व्यक्ति) किरायेदार हैं। यह दर्शाता है कि प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण से प्रभावित होने वाले अधिकांश लोग आवासीय या व्यावसायिक उद्देश्यों के लिए संपत्ति के मालिक हैं। डेटा स्थापित संपत्ति मालिकों के साथ-साथ किरायेदारों पर परियोजना के प्रभाव को उजागर करता है, जिन्हें विकास के कारण अपने रहने या व्यावसायिक स्थितियों में महत्वपूर्ण बदलावों का सामना करना पड़ सकता है।

4.1.2 आजीविका के लिए भूमि पर निर्भरता

अधिकांश प्राथमिक हितधारक और किराएदार अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित संपत्तियों पर निर्भर हैं, जिनका उपयोग हितधारकों द्वारा वाणिज्यिक गतिविधियों और आजीविका कमाने के लिए किया जा रहा है।

4.1.3 अनुसूचित जनजाति और पारंपरिक वनवासी

नमूना सर्वेक्षण के दौरान ऐसा कोई परिवार रिपोर्ट नहीं किया गया है और न ही पाया गया है।

4.1.4 साझा सम्पत्ति संसाधनों पर निर्भरता

नमूना सर्वेक्षण के दौरान ऐसा कोई परिवार रिपोर्ट नहीं किया गया है और न ही पाया गया है। हालाँकि, दो प्राकृतिक जल स्रोत/झरने हैं जिनका उपयोग श्रमिकों द्वारा पीने या कपड़े धोने आदि के लिए किया जा रहा है। नमूना सर्वेक्षण के अनुसार, परियोजना द्वारा एक श्रमिक छात्रावास और एक वर्षा आश्रय का अधिग्रहण किया जाना प्रस्तावित है।

4.1.5 राज्य सरकार द्वारा आबंटित भूमि

राजस्व कागजों में सरकारी भूमि के रूप में दर्शाई गई कुछ भूमि को कब्जेदारों द्वारा दर्शाई गई रजिस्ट्री में व्यक्तियों के नाम पर दर्शाया गया है।

5 सामाजिक - आर्थिक और सांस्कृतिक प्रोफ़ाइल

यह अध्याय परियोजना क्षेत्र में प्रभावित समुदायों की सामाजिक-आर्थिक और सांस्कृतिक विशेषताओं का गहन विश्लेषण प्रदान करता है। प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण से प्रभावित होने वाली आबादी की जनसांख्यिकीय संरचना, आय स्रोत, व्यावसायिक पैटर्न, शिक्षा स्तर और सांस्कृतिक प्रथाओं को समझने के लिए यहाँ प्रस्तुत जानकारी महत्वपूर्ण है। इसके अतिरिक्त, अध्याय सामुदायिक बुनियादी ढाँचे, सामाजिक नेटवर्क और सांस्कृतिक विरासत की जाँच करता है, जो एक साथ सामाजिक गतिशीलता और आजीविका का व्यापक अवलोकन प्रदान करते हैं। प्राथमिक सर्वेक्षणों, फोकस समूह चर्चाओं और द्वितीयक स्रोतों के संयोजन के माध्यम से डेटा एकत्र किया गया था, जिससे आबादी और इसकी संभावित कमज़ोरियों की समग्र समझ सुनिश्चित हुई।

5.1 परियोजना क्षेत्र में परियोजना से प्रभावित लोगों की जनसांख्यिकीय प्रोफ़ाइल

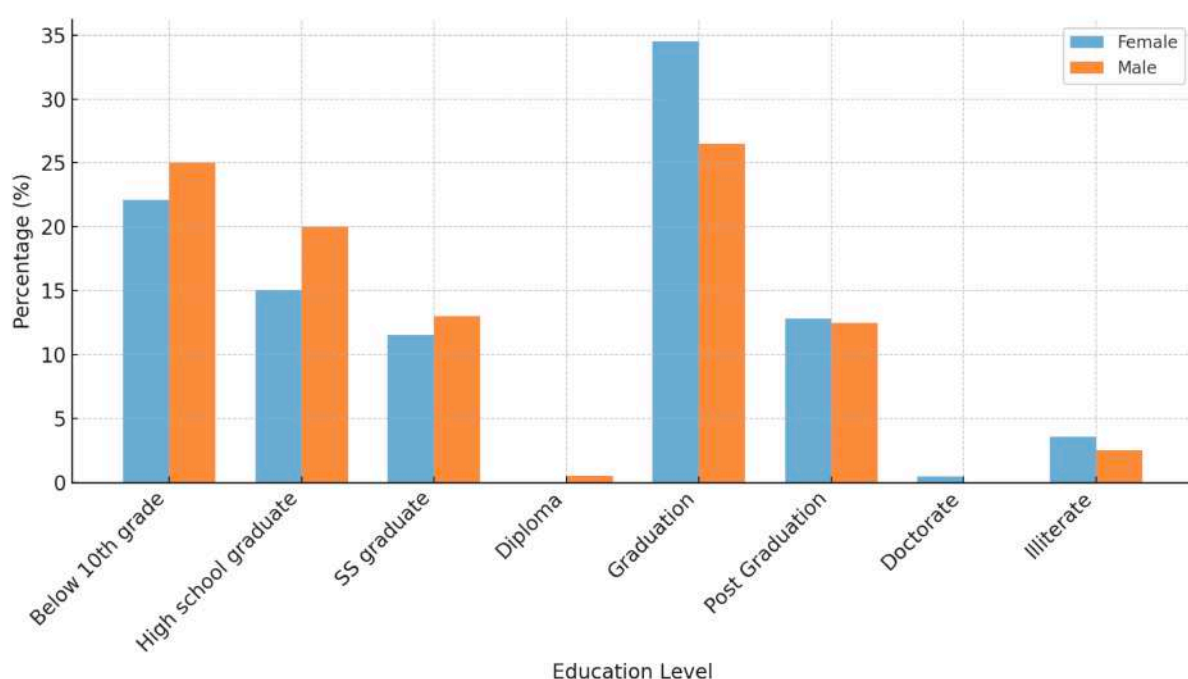
एस आई ए टीम ने प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के संभावित सामाजिक और आर्थिक प्रभावों पर डेटा एकत्र करने के लिए कुल 81 परिवारों को शामिल करते हुए एक यादृच्छिक सर्वेक्षण किया। प्राथमिक सर्वेक्षण का उद्देश्य स्थानीय आबादी के विचारों, चिंताओं और समग्र प्रभाव को समझना था।

तालिका 5-1: परियोजना से सीधे प्रभावित लोगों का जनसांख्यिकीय ब्यौरा

क्र०	मोहाल/उप-मोहाल	पुरुष	महिला	बच्चे (0-5 yrs)
1	संजौली	14	15	2
2	छोटा शिमला	26	31	1
3	अपर कैथू	11	15	0
4	चौड़ा मैदान	6	8	0
5	तारा हाल	17	26	0
6	लक्कड़ बाज़ार	10	19	0
7	कृष्ण नगर	99	100	9
8	शांकली	23	7	2
	कुल	206	221	14

5.2 पीएफ की साक्षरता स्थिति

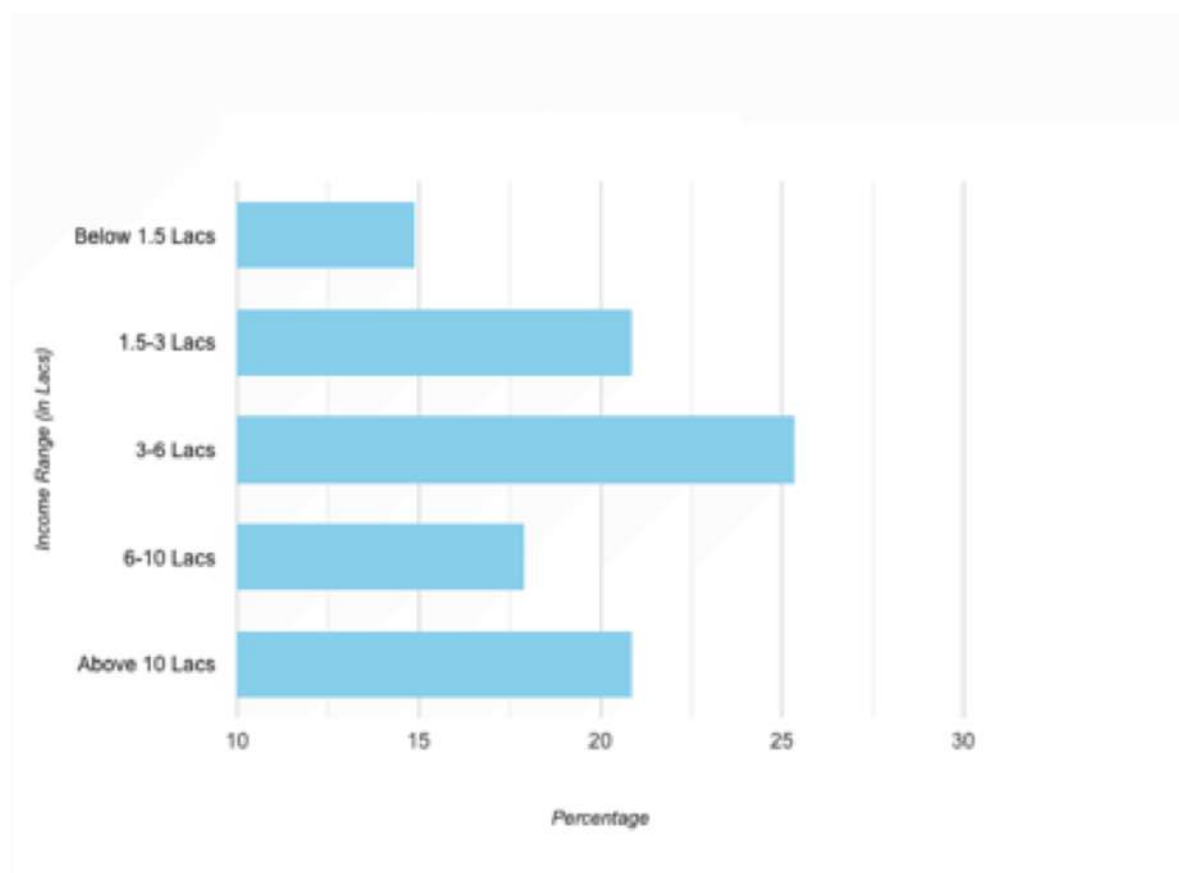
सर्वेक्षण पीएफ के बीच शिक्षा प्राप्ति के विभिन्न शैक्षिक स्तरों में वितरण को दर्शाता है, जैसा कि आकृति 5-1 में दिखाया गया है। उत्तरदाताओं में, 22% (कुल 50) महिलाओं और 25% (कुल 50) पुरुषों दोनों का शिक्षा स्तर 10वीं कक्षा से नीचे है, जो केवल बुनियादी शिक्षा वाले उल्लेखनीय अनुपात को दर्शाता है। इसके अलावा 15% (कुल 34) महिलाओं और 20% (कुल 40) पुरुषों ने हाई स्कूल पूरा किया है, जबकि 11% (कुल 26) महिलाएं और 13% (कुल 26) पुरुष वरिष्ठ माध्यमिक तक शिक्षा ग्रहण की हैं। पीएफ में डिप्लोमा धारक दुर्लभ हैं, केवल 0.5% (कुल 1) पुरुषों ने डिप्लोमा प्राप्त किया है और किसी भी महिला ने डिप्लोमा प्राप्त नहीं किया है। स्नातक शिक्षा का सबसे आम स्तर है, विशेष रूप से महिलाओं के बीच, जिसमें 34.5% (कुल 78) महिलाएं और 26.5% (कुल 53) पुरुष इस स्तर को प्राप्त करते हैं। 12.8% (कुल 29) महिलाओं और 12.5% (कुल 25) पुरुषों ने स्नातकोत्तर पूरा किया, जबकि केवल 0.4% (कुल 1) महिलाओं ने डॉक्टरेट प्राप्त किया है, जबकि कोई भी पुरुष उत्तरदाता इस स्तर की शिक्षा प्राप्त नहीं कर पाया है। दिलचस्प बात यह है कि 3.5% (कुल 8) महिलाएँ और 2.5% (कुल 5) पुरुष निरक्षर हैं, जो प्रतिभागियों के एक छोटे उपसमूह को दर्शाता है जिनके पास कोई औपचारिक शिक्षा नहीं है।



आकृति 5-1: शिमला में पीएफ के बीच शिक्षा की स्थिति

5.3 आय और गरीबी के स्तर

प्रभावित परिवारों के बीच किए गए सर्वेक्षण में, आय वितरण डेटा एक विविध आर्थिक परिदृश्य को दर्शाता है, जिसमें व्यक्ति अलग-अलग आय वर्गों में फैले हुए हैं। लगभग 15% (कुल 10) आबादी सालाना 1.5 लाख से कम कमाती है, जो दर्शाता है कि एक महत्वपूर्ण हिस्सा कम आय का सामना कर रहा है, जो आर्थिक असमानताओं या कम वेतन वाले काम के प्रचलन की ओर इशारा कर सकता है। लगभग 21% (कुल 14) 1.5-3 लाख की श्रेणी में आते हैं, जो उच्च आय की ओर थोड़ा बदलाव दिखाता है, हालांकि अभी भी निम्न-आय श्रेणी में है। सबसे बड़ा समूह, 25%, (कुल 17) 3-6 लाख की आय श्रेणी में पाया जाता है, यह दर्शाता है कि यह सबसे आम आय सीमा है, जो संभावित रूप से आबादी की औसत आय का प्रतिनिधित्व करती है। उच्च आय स्तर कम आम हैं, लगभग 18% (कुल 12) 6-10 लाख के बीच कमाते हैं, जबकि अन्य 21% (कुल 14) 10 लाख से अधिक कमाते हैं, जो दर्शाता है कि एक बड़ा वर्ग अपेक्षाकृत उच्च आय का आनंद ले रहा है। कई उत्तरदाताओं ने इस प्रश्न के लिए अपनी आय का विवरण प्रकट नहीं करने का निर्णय लिया। निम्न और उच्च आय श्रेणियों में समान अनुपात पीएएफ के बीच आय धुवीकरण का संकेत दे सकता है। यह वितरण आय असमानता को संबोधित करने और निम्न आय वाले व्यक्तियों का समर्थन करने के लिए आर्थिक रणनीतियों पर विचार करने की आवश्यकता को रेखांकित करता है।



आकृति 5-2: प्रभावित परिवारों में आय वितरण (%) का ब्यौरा

5.4 कमजोर समूह

किराएदार और कुछ ज़मीन मालिक संबंधित संपत्तियों पर छोटे-छोटे व्यवसाय चला रहे हैं। ये व्यवसाय अनौपचारिक या सूक्ष्म उद्यम हैं, जैसे स्थानीय दुकानें, छोटे खुदरा आउटलेट, खाद्य स्टॉल या अन्य सेवा-उन्मुख उद्यम जो तत्काल समुदाय की सेवा करते हैं। इन व्यवसायों से उत्पन्न आय न्यूनतम है, जिसका अर्थ है कि ये व्यक्ति केवल बुनियादी जीवन व्यय को कवर करने के लिए ही कमा रहे हैं। ये छोटे व्यवसाय शामिल परिवारों के लिए आय का प्राथमिक या एकमात्र स्रोत हैं। इन व्यवसायों को संचालित करने वाले व्यक्ति खुद को और अपने परिवार को सहारा देने के लिए पूरी तरह से दैनिक आय पर निर्भर हैं। उनके व्यवसाय में किसी भी व्यवधान का उनकी आवश्यक आवश्यकताओं को पूरा करने की क्षमता पर सीधा प्रभाव पड़ेगा।

पर्याप्त मुआवजे या समर्थन के बिना, ये परिवार आजीविका के नए साधन खोजने के लिए संघर्ष कर सकते हैं। इसका प्रभाव दीर्घकालिक हो सकता है, क्योंकि उन्हें अपने व्यवसायों को कहीं और फिर से बनाने में या सीमित कौशल या वित्तीय संसाधनों के कारण वैकल्पिक रोजगार हासिल करने में कठिनाइयों का सामना करना पड़ सकता है। यह स्थिति आर्थिक कमजोरी को बढ़ा सकती है, जिससे ये परिवार गरीबी में चले जाएंगे।

5.5 रिश्तेदारी स्वरूप

हिमाचल प्रदेश में, भूमि अधिकार केवल एक पीढ़ी से दूसरी पीढ़ी को हस्तांतरित किए जाते हैं। राज्य के नियमों के अनुसार, प्रवासियों को हिमाचल प्रदेश में भूमि खरीदने की अनुमति नहीं है। नतीजतन, इस क्षेत्र में भूमि आम तौर पर पैतृक संपत्ति है और कानूनी उत्तराधिकारियों के बीच समान रूप से वितरित की जाती है जब तक कि वसीयत द्वारा अन्यथा निर्दिष्ट न किया गया हो।

महिलाएँ पारिवारिक मामलों में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं, और अधिकांश घरेलू कार्य महिलाओं द्वारा किए जाते हैं। हालाँकि, इन कार्यों के आर्थिक मूल्य को आम तौर पर मान्यता नहीं दी जाती है या उनका हिसाब नहीं रखा जाता है।

शिमला शहर में, स्वतंत्रता-पूर्व युग की कई संपत्तियों की उपस्थिति से स्थिति और भी जटिल हो जाती है। कई व्यक्तियों ने इन संपत्तियों पर कब्जा कर लिया है और उन पर अपने अधिकारों का दावा किया है, जिसके परिणामस्वरूप जटिल संपत्ति अधिकार मामले सामने आए हैं। यह ऐतिहासिक संदर्भ शिमला में संपत्ति के स्वामित्व और दावों में जटिलता की परतें जोड़ता है।

5.6 प्रशासनिक, राजनीतिक, सांस्कृतिक और नागरिक समाज संगठन

शिमला हिमाचल प्रदेश राज्य की राजधानी है। इसलिए, सभी प्रमुख प्रशासनिक प्रभाग और राजनीतिक संगठन, सांस्कृतिक और नागरिक समाज संगठन किसी भी विकासात्मक/सरकारी नीति निर्माण में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं, इसलिए एमडीआर-66 और एमडीआर-67 के चौड़ीकरण और विकास जैसी

परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया और एसआईए में भी इनकी भूमिका महत्वपूर्ण हो सकती है।

प्रशासनिक ढाँचा - शिमला शहर में प्रशासन मुख्य रूप से शिमला नगर निगम द्वारा प्रबंधित किया जाता है, जो शहर की शहरी नियोजन, भूमि उपयोग और बुनियादी ढाँचे के विकास की देखरेख करता है। हिमाचल प्रदेश लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) और टाउन एंड कंट्री प्लानिंग विभाग और शहरी विकास विभाग जैसे विभिन्न राज्य स्तरीय सरकारी निकाय भी बुनियादी ढाँचा परियोजनाओं में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।

नगरपालिका प्रशासन का नेतृत्व निर्वाचित नगर पार्षदों द्वारा किया जाता है, जो शिमला में विभिन्न वर्गों का प्रतिनिधित्व करते हैं। नगर निगम का प्रशासनिक प्रमुख आयुक्त होता है, जो राज्य द्वारा नियुक्त अधिकारी होता है जो दिन-प्रतिदिन के संचालन और नीतियों के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार होता है। आयुक्त की भूमिका यह सुनिश्चित करने में महत्वपूर्ण है कि राज्य की नीतियाँ स्थानीय शासन के साथ संरेखित हों और कुशलतापूर्वक क्रियान्वित हों। हिमाचल प्रदेश की राजधानी के रूप में, शिमला राज्य की राजनीतिक गतिविधियों के लिए एक केंद्र के रूप में कार्य करता है, जहाँ सभी प्रमुख राजनीतिक दलों के कार्यालय हैं।

सांस्कृतिक विचार - अपनी समृद्ध सांस्कृतिक विरासत के साथ शिमला न केवल प्रशासनिक दृष्टिकोण से बल्कि ऐतिहासिक और सांस्कृतिक दृष्टिकोण से भी एक महत्वपूर्ण शहर है। यह शहर कई विरासत संरचनाओं का घर है जो इसके औपनिवेशिक अतीत को दर्शाती हैं, साथ ही धार्मिक स्थल भी हैं जो इसकी विविध आबादी की आध्यात्मिक आवश्यकताओं को पूरा करते हैं। शिमला में कई प्रमुख हिंदू मंदिर, गुरुद्वारे, मस्जिद और एक बुद्ध मठ हैं, जो इसे धार्मिक और सांस्कृतिक संगम का केंद्र बनाते हैं। शहर में और उसके आसपास स्थित ये सांस्कृतिक और धार्मिक स्थल, इसके निवासियों और आगंतुकों के जीवन में एक आवश्यक भूमिका निभाते हैं, जो परंपरा, आध्यात्मिकता और इतिहास के केंद्र के रूप में शिमला की पहचान में योगदान करते हैं।

नागरिक समाज संगठन - राज्य के प्रशासन का केंद्र होने के नाते, शिमला में कई नागरिक समाज संगठन (सीएसओ) और गैर-सरकारी संगठन (एनजीओ) सक्रिय हैं, जो सामाजिक न्याय, पर्यावरण संरक्षण और प्रभावित आबादी के अधिकारों की वकालत करते हैं। ये संगठन एसआईए के संचालन की पारदर्शिता और जवाबदेही में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। ये प्रशासनिक, राजनीतिक, सांस्कृतिक और नागरिक समाज संस्थाएँ सामूहिक रूप से एसआईए के पारदर्शी और समावेशी निष्पादन में योगदान देती हैं, यह सुनिश्चित करते हुए कि सड़कों जैसे महत्वपूर्ण बुनियादी ढाँचे का विकास सामाजिक, पर्यावरणीय और सांस्कृतिक चिंताओं के साथ संतुलित हो।

5.7 क्षेत्रीय गतिशीलता और ऐतिहासिक परिवर्तन प्रक्रियाएँ

हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला में समय के साथ महत्वपूर्ण क्षेत्रीय और ऐतिहासिक परिवर्तन हुए हैं। इसके विकास और गतिशीलता पर विभिन्न राजनीतिक, सामाजिक और आर्थिक ताकतों का प्रभाव

रहा है। प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण शिमला शहर के लगभग मुख्य क्षेत्र में है और कई होटल, व्यापारिक संस्थाएँ और छोटी दुकानें सड़कों के किनारे स्थित हैं।

1947 में भारत को स्वतंत्रता मिलने के बाद शिमला ने भारत की ग्रीष्मकालीन राजधानी के रूप में अपनी प्रमुखता खो दी। हालाँकि, 1971 में हिमाचल प्रदेश की राजधानी के रूप में इसकी स्थिति ने इसे एक महत्वपूर्ण राजनीतिक और प्रशासनिक केंद्र के रूप में बनाए रखा। स्वतंत्रता के बाद, शहर ने बढ़ती आबादी और सरकारी कार्यों को समायोजित करने के लिए अपने बुनियादी ढांचे का विस्तार करना शुरू कर दिया।

स्वतंत्रता के बाद शिमला के विस्तार ने तेजी से शहरीकरण देखा। बढ़ती आबादी ने आवासीय कॉलोनियों और वाणिज्यिक क्षेत्रों के विकास को जन्म दिया। हालाँकि, पहाड़ी इलाकों ने विस्तार को सीमित कर दिया, जिसके परिणामस्वरूप कुछ क्षेत्रों में उच्च जनसंख्या घनत्व और भूमि और संसाधनों पर दबाव पड़ा। शिमला की आबादी लगातार बढ़ी है, जिसमें लोग नौकरी और बेहतर रहने की स्थिति की तलाश में ग्रामीण हिमाचल और भारत के अन्य हिस्सों से पलायन कर रहे हैं। इस आमद ने शहर में विभिन्न भाषाई और सांस्कृतिक पृष्ठभूमि के लोगों के बसने के साथ एक विविध जनसांख्यिकी में योगदान दिया है। आधुनिकीकरण के बावजूद, शिमला ने अपने औपनिवेशिक आकर्षण को बरकरार रखा है, जिसमें विभिन्न इमारतों और संरचनाओं ने अपनी ब्रिटिश युग की विरासत को संरक्षित किया है। हालाँकि, हिमाचल प्रदेश की स्थानीय संस्कृति, जिसमें इसके त्यौहार, भोजन और पारंपरिक प्रथाएँ शामिल हैं, शहर में एक मजबूत प्रभाव रखती हैं। पिछले कुछ वर्षों में, शिमला ने पारंपरिक हिमाचली रीति-रिवाजों को आधुनिक शहरी जीवन शैली के साथ मिश्रित होते देखा है।

5.8 जीवंत पर्यावरण की गुणवत्ता

शिमला भारत के हिमाचल प्रदेश में स्थित एक खूबसूरत शहर है। यह समुद्र तल से 2,146 मीटर की ऊँचाई पर स्थित है और हरे-भरे जंगलों और बर्फ से ढके पहाड़ों से घिरा हुआ है। यह शहर अपनी प्राकृतिक सुंदरता और शांत वातावरण के लिए जाना जाता है, जो इसे एक लोकप्रिय पर्यटन स्थल बनाता है।

जीवंत पर्यावरण के माहौल की गुणवत्ता के संदर्भ में, शिमला में ठंडी गर्मियों और ठंडी सर्दियाँ के साथ एक सुखद जलवायु है। हवा की गुणवत्ता आम तौर पर अच्छी होती है, प्रदूषण का स्तर कम होता है, और पानी की गुणवत्ता भी सुरक्षित और स्वच्छ मानी जाती है। शहर अपेक्षाकृत ध्वनि प्रदूषण से मुक्त है, जो इसके शांतिपूर्ण वातावरण को बढ़ाता है।

बुनियादी ढांचे की चुनौतियाँ: शिमला को खासतौर पर गर्मियों के महीनों में जब पर्यटन अपने चरम पर होता है भारी यातायात, अधिक जनसंख्या और अपर्याप्त जल आपूर्ति जैसी आधुनिक चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। स्थानीय अधिकारियों द्वारा बुनियादी ढांचे में सुधार करने के प्रयास किए गए हैं, जैसे कि पार्किंग स्थल विकसित करना, जल प्रबंधन प्रणाली और सार्वजनिक परिवहन नेटवर्क को उन्नत करना।

विकास और संरक्षण का संतुलन: आधुनिक विकास को पर्यावरण संरक्षण के साथ संतुलित करने के प्रयास किए जा रहे हैं। शिमला के जंगलों को संरक्षित करने, कचरे का प्रबंधन करने और इसके प्राकृतिक संसाधनों की रक्षा करने की पहल की जा रही है, क्योंकि शहर की पर्यावरणीय स्थिरता खासकर एक पर्यटन स्थल के रूप में इसकी दीर्घकालिक व्यवहार्यता के लिए महत्वपूर्ण है।

कुल मिलाकर, शिमला अपनी प्राकृतिक सुंदरता, शांतिपूर्ण वातावरण और अच्छे बुनियादी ढांचे के साथ रहने के लिए उच्च गुणवत्ता वाला वातावरण प्रदान करता है। शहरीकरण में वृद्धि के साथ, पर्यावरण संबंधी चुनौतियाँ, वनों की कटाई, पानी की कमी, भूस्खलन, अपशिष्ट प्रबंधन और यातायात की भीड़ और ट्रैफिक जाम प्रमुख चिंता के रूप में उभरे हैं। शहर का बुनियादी ढांचा, जिसे औपनिवेशिक काल के दौरान एक छोटी आबादी के लिए डिज़ाइन किया गया था, आधुनिक विकास की माँगों को पूरा करने के लिए संघर्ष कर रहा है, जिससे नागरिक सुविधाओं पर दबाव पड़ना लाजिमी है।

6 सामाजिक प्रभाव

यह अध्याय शिमला में एमडीआर-66 और एमडीआर-67 पर सड़क चौड़ीकरण और पैदल पथ जैसी विकास परियोजना के लिए प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के प्रत्याशित सामाजिक प्रभावों की जांच करता है। यह परियोजना से प्रभावित परिवारों, समुदायों और सार्वजनिक बुनियादी ढांचे पर होने वाले प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष परिणामों का आकलन करता है। इस आंकलन में सकारात्मक और नकारात्मक दोनों प्रभावों का विश्लेषण किया जाता है, जिसमें आजीविका, रोजगार, आय, संसाधनों तक पहुंच, सामाजिक सामंजस्य और सांस्कृतिक प्रथाओं जैसे पहलुओं पर ध्यान केंद्रित किया जाता है। आंकलन के द्वारा महिलाओं के नेतृत्व वाले परिवार, बुजुर्ग और आर्थिक रूप से वंचित व्यक्तियों जैसे कमजोर समूहों पर विशेष ध्यान दिया जाता है, जिन्हें अधिक गंभीर प्रभाव का सामना करना पड़ सकता है। प्रस्तुत निष्कर्ष घरेलू सर्वेक्षणों, हितधारक परामर्शों और फोकस समूह चर्चाओं से एकत्र किए गए डेटा पर आधारित हैं, जो इस बारे में विस्तृत जानकारी प्रदान करते हैं कि परियोजना क्षेत्र के सामाजिक ताने-बाने को कैसे नया रूप देगी।

6.1 प्रभावों की पहचान करने के लिए रूपरेखा और दृष्टिकोण

एमडीआर-66 और एमडीआर-67 पर सड़क विकास, चौड़ीकरण और रखरखाव परियोजना का एसआईए, और तिब्बती स्कूल छोटा शिमला के पास पैदल पथ का निर्माण, भूमि अधिग्रहण के कारण उत्पन्न होने वाले संभावित सामाजिक नतीजों का आकलन करने के लिए किया गया था। एसआईए का उद्देश्य स्थानीय आबादी, समुदायों और सांस्कृतिक प्रणालियों पर परियोजना के संभावित प्रभावों की पहचान करना है। निर्णय लेने के उपकरण के रूप में, एसआईए परियोजना योजनाकारों को एसआईएमपी के माध्यम से नकारात्मक प्रभावों का अनुमान लगाने और उन्हें कम करने में मदद करता है।

सामाजिक प्रभावों की पहचान करने के लिए रूपरेखा और दृष्टिकोण ने सभी हितधारकों को शामिल करते हुए एक व्यवस्थित प्रक्रिया का पालन किया। इस प्रक्रिया के प्रमुख चरण हैं:

चरण 1: समान परियोजनाओं के सामाजिक संदर्भ को समझने के लिए पृष्ठभूमि अध्ययन और केस स्टडीज की समीक्षा।

चरण 2: पीएपी और प्रभावित होने वाले समूहों की पहचान।

चरण 3: प्रभावित परिवारों की सामाजिक-आर्थिक स्थिति को पकड़ने के लिए तैयार एक प्राथमिक सर्वेक्षण प्रश्नावली का विकास।

चरण 4: गहन जानकारी एकत्र करने के लिए विभिन्न हितधारकों के साथ प्राथमिक सर्वेक्षण और एफजीडी आयोजित करना।

चरण 5: पैटर्न और अंतर्दृष्टि प्राप्त करने के लिए सर्वेक्षण और चर्चाओं से एकत्र किए गए डेटा का विश्लेषण।

चरण 6: विभिन्न सामाजिक प्रभावों की पहचान करना, उनकी तीव्रता का निर्धारण करना और उन्हें विशिष्ट परियोजना क्षेत्रों में मैप करना।

यह व्यवस्थित दृष्टिकोण सुनिश्चित करता है कि विश्लेषण परियोजना के सभी संभावित सामाजिक परिणामों, सकारात्मक और नकारात्मक दोनों, को व्यापक रूप से संबोधित करता है। संबंधित क्षेत्र में व्यक्तिगत सर्वेक्षण और एफडीजी आयोजित किए गए, और इन परामर्शों का सारांश प्रस्तुत किया गया है :

2. प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के कारण लंबे समय से स्थापित छोटे व्यवसायों को विनाश का सामना करना पड़ेगा, जो उनके दशकों के संचालन और स्थिरता को प्रभावित करेगा।
3. प्रभावित परिवारों को उपयुक्त स्थानों या दुकानों की सीमित उपलब्धता के कारण नए स्थानों पर इन व्यवसायों को फिर से स्थापित करने के लिए संघर्ष करना पड़ेगा।
4. यदि वैकल्पिक स्थान मिल भी जाते हैं, तो उच्च किराया लागत महत्वपूर्ण वित्तीय बोझ पैदा करेगी, जिससे व्यवसायों की व्यवहार्यता और सफलता को खतरा होगा।
5. कई परिवार सामूहिक रूप से संचालित छोटी दुकानों पर अपनी आजीविका के प्राथमिक स्रोत के रूप में निर्भर हैं, और इन व्यवसायों को खोने से वे बिना स्थिर आय के रह जाएंगे।
6. इन दुकानों के बंद होने से इन परिवारों को वित्तीय अस्थिरता में धकेलने का गंभीर खतरा है, क्योंकि आजीविका के कोई वैकल्पिक स्रोत आसानी से उपलब्ध नहीं हैं।
7. कई व्यक्तियों ने इन दुकानों को स्थापित करने और सुसज्जित करने के लिए ऋण लिया है; यदि व्यवसायों को बंद करने के लिए मजबूर किया जाता है, तो उन्हें इन ऋणों को चुकाने के लिए संघर्ष करना पड़ेगा, संभावित रूप से डिफॉल्टर बन जाएंगे और महत्वपूर्ण ऋण बोझ का सामना करना पड़ेगा।
8. विभिन्न स्थानों पर पर्याप्त पार्किंग सुविधाएं प्रदान करने के लिए पहले ही महत्वपूर्ण धनराशि खर्च की जा चुकी है। हालांकि, वर्तमान में वाहनों को सर्कुलर रोड के किनारे पार्क करने की अनुमति है, जहां पहले चौड़ीकरण हुआ है।
9. यातायात प्रवाह में सुधार के बजाय पार्किंग उद्देश्यों के लिए चौड़ीकरण क्षेत्र का यह उपयोग आगे चौड़ीकरण प्रयासों के औचित्य पर सवाल उठाता है।
10. इसके अलावा, यह देखा गया है कि अन्य स्थानों पर सड़क चौड़ीकरण नहीं किया जा रहा है, जहां सड़क की चौड़ाई अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित क्षेत्रों की तुलना में कम है।

6.2 परियोजना के विभिन्न चरणों में प्रभावों का विवरण

शिमला में एमडीआर-66 और एमडीआर-67 के साथ सड़क विकास परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण के सामाजिक प्रभावों को तीन प्रमुख चरणों में वर्गीकृत किया जा सकता है: निर्माण-पूर्व, निर्माण और संचालन। इन चरणों में स्थानीय समुदाय के साथ जुड़ाव के विभिन्न स्तर शामिल होंगे और इनके अलग-अलग सामाजिक परिणाम होंगे। पूरी तरह से विस्तृत परियोजना प्रस्ताव या व्यवहार्यता अध्ययन

की अनुपस्थिति के कारण, प्रत्येक चरण में संभावित प्रभावों का केवल एक सामान्य मूल्यांकन प्रदान किया जा सकता है। इन्हें नीचे दी गई तालिका 6.1 में संक्षेपित किया गया है।

सामाजिक प्रभाव के चरण:

1. निर्माण-पूर्व चरण:

- ❖ भूमि अधिग्रहण और विस्थापन: इस चरण के दौरान, प्राथमिक सामाजिक प्रभाव भूमि और उस पर आवासीय, वाणिज्यिक और संस्थागत संपत्तियों सहित किसी भी संरचना के अधिग्रहण के इर्द-गिर्द घूमता है। इससे व्यवसायों का विस्थापन और आजीविका में व्यवधान हो सकता है, खासकर प्रभावित मार्गों के साथ दुकानदारों और छोटे उद्यमों के लिए।
- ❖ सार्वजनिक विरोध: भूमि अधिग्रहण से प्रभावित निवासियों या व्यवसाय मालिकों की ओर से चिंता या विरोध हो सकता है या उन्हें संपत्ति के मूल्यों में कमी और अपने व्यवसायों के पुनर्वास का डर हो सकता है।
- ❖ मुआवज़ा और पुनर्वास: प्रभावित संपत्ति मालिकों को मुआवज़ा देने और विस्थापित व्यक्तियों या व्यवसायों के पुनर्वास की सुविधा प्रदान करने की प्रक्रिया को पूरी पारदर्शिता और प्रभावित पक्षों के साथ संचार के साथ सावधानीपूर्वक संभालना होगा।

2. निर्माण चरण:

- ❖ यातायात व्यवधान और सड़क सुरक्षा: निर्माण के दौरान, स्थानीय यातायात में व्यवधान हो सकता है, जिससे भीड़भाड़ बढ़ सकती है, कुछ क्षेत्रों तक पहुँच कम हो सकती है और अस्थायी रूप से व्यापार पर निर्भर व्यवसायों की आजीविका प्रभावित हो सकती है।
- ❖ शोर, धूल और वायु प्रदूषण: निर्माण गतिविधियों से शोर, धूल और वायु प्रदूषण उत्पन्न होने की संभावना है, जो आसपास के वातावरण और निवासियों के दैनिक जीवन को प्रभावित करेगा। नियंत्रित निर्माण प्रथाओं के माध्यम से इन कारकों को कम करना आवश्यक होगा।
- ❖ व्यवसाय पर प्रभाव: धूल और अन्य उत्सर्जन के कारण निर्माण स्थलों के पास व्यवसाय संचालन प्रभावित हो सकता है।
- ❖ रोजगार के अवसर: निर्माण चरण स्थानीय मजदूरों और आपूर्तिकर्ताओं के लिए अल्पकालिक रोजगार के अवसर प्रदान कर सकता है। हालाँकि, यह एक क्षणिक प्रभाव है और इसे दैनिक जीवन में संभावित व्यवधानों के साथ संतुलित किया जाना चाहिए।

3. परिचालन चरण:

- ❖ बेहतर कनेक्टिविटी: परियोजना पूरी हो जाने के बाद, इसका मुख्य सकारात्मक प्रभाव सड़क अवसंरचना में सुधार, शिमला में प्रमुख स्थानों के बीच कनेक्टिविटी में वृद्धि, जिससे यातायात प्रवाह में सुगमता और यात्रा समय में कमी आएगी।
- ❖ आर्थिक विकास: बेहतर सड़क अवसंरचना से शिमला में पर्यटन और वाणिज्यिक गतिविधियों को बढ़ावा मिलने की उम्मीद है, क्योंकि इससे शहर में आवागमन अधिक सुगम हो जाएगा, जिससे स्थानीय अर्थव्यवस्था में योगदान मिलेगा।
- ❖ अवसंरचना का रखरखाव: सड़कों और पैदल पथों का निरंतर रखरखाव आवश्यक होगा, ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि वे सार्वजनिक उपयोग के लिए सुरक्षित और प्रभावी बने रहें। रखरखाव की उपेक्षा करने से दीर्घकालिक नकारात्मक प्रभाव हो सकते हैं, जिसमें सुरक्षा में कमी और भविष्य में मरम्मत की लागत में वृद्धि शामिल है।

एस आई एम पी का उद्देश्य तीनों चरणों के दौरान परियोजना से जुड़े सकारात्मक प्रभावों को बढ़ाते हुए प्रतिकूल प्रभावों को कम करना है। प्रबंधन उपायों के साथ-साथ विभिन्न प्रभावों का विवरण तालिका 6.1 में दिया गया है।

सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना परियोजना के प्रत्येक चरण के दौरान संभावित सामाजिक प्रभावों को संबोधित करने का प्रयास करती है। उचित योजना और कार्यान्वयन से प्रतिकूल प्रभाव कम हो जाएंगे तथा शिमला क्षेत्र के लिए एमडीआर-66 और एमडीआर-67 सड़क विकास परियोजना के दीर्घकालिक लाभ में वृद्धि होगी।

तालिका 6-1: परियोजना चक्र के विभिन्न चरणों में सामाजिक प्रभावों का आंकलन

परियोजना चरण	सामाजिक प्रभाव	सामाजिक प्रभाव प्रबंधन उपाय
निर्माण पूर्व	भूमि अधिग्रहण और संपत्तियों का विस्थापन	उचित मुआवज़ा, प्रभावित पक्षों के साथ पारदर्शी संचार
	भूमि अधिग्रहण पर जनता का विरोध	समुदाय के साथ सहभागिता, चिंताओं का समाधान, और कानूनी रूपरेखा
निर्माण के दौरान	यातायात में व्यवधान, भीड़भाड़ में वृद्धि	यातायात प्रबंधन योजनाएँ, वैकल्पिक मार्ग
	निर्माण गतिविधियों से होने वाला शोर, धूल और वायु प्रदूषण	शोर और धूल नियंत्रण उपायों का कार्यान्वयन

	सार्वजनिक उपयोगिताओं यानी सीवरेज लाइन, पेयजल लाइन, बिजली आपूर्ति लाइन, दूरसंचार, सार्वजनिक शौचालय, दैनिक जरूरतों की दुकानों आदि तक पहुंच में रुकावट।	वैकल्पिक अस्थायी प्रावधान और संबंधित एजेंसियों द्वारा प्रभावित सार्वजनिक उपयोगिताओं का स्थानांतरण।
	स्थानीय लोगों के लिए अस्थायी रोजगार	स्थानीय श्रमिकों और आपूर्तिकर्ताओं को काम पर रखने को प्राथमिकता देना
संचालन	बेहतर सड़क संपर्क और यातायात प्रवाह	बुनियादी ढांचे की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए नियमित रखरखाव
	पर्यटन और वाणिज्य में वृद्धि के माध्यम से स्थानीय अर्थव्यवस्था को बढ़ावा	आर्थिक प्रभावों की निगरानी करना और सामुदायिक लाभ सुनिश्चित करना
	बुनियादी ढांचे के दीर्घकालिक सुधार और रखरखाव के लिए योजना की आवश्यकता	क्षरण को रोकने के लिए टिकाऊ रखरखाव रणनीति विकसित करें

6.3 परियोजना प्रभावित व्यक्तियों द्वारा अनुभव किए गए प्रभाव

प्रभावित हितधारकों के साथ परामर्श पुनर्वास और पुनर्स्थापन से संबंधित अनैच्छिक मुद्दों को संबोधित करने के लिए शुरुआती बिंदु था। इस परियोजना से प्रभावित लोगों को कई दशकों से स्थापित अपना व्यवसाय खोने और इस प्रकार अपनी पैतृक भूमि और संपत्तियों के नुकसान के अलावा आजीविका के अवसरों को खोने की आशंका है।

प्राथमिक सर्वेक्षण के दौरान, केवल कुछ उत्तरदाताओं ने साझा किया कि उक्त परियोजना के कारण कुछ सकारात्मक प्रभाव होंगे, जिसमें शहर में यातायात का सुचारु प्रवाह शामिल है। उनमें से कुछ को उम्मीद है कि बेहतर सड़क नेटवर्क के कारण वाहनों की औसत गति में वृद्धि होगी और परिवहन सेवाओं की आवृत्ति में वृद्धि होगी।

अधिकांश उत्तरदाता नकारात्मक प्रभावों के बारे में चिंतित थे। इनमें से मुख्य था कि प्रमुख भूमि और व्यवसाय का नुकसान, जिसका उनकी आजीविका, जीवन शैली और सामाजिक संबंधों पर बहुत बड़ा प्रभाव पड़ेगा।

6.4 एम डी आर परियोजना के बारे में जागरूकता

प्राथमिक सर्वेक्षण के दौरान, औसतन 50% उत्तरदाताओं ने कहा कि वे आगामी परियोजना के बारे में आंशिक रूप से जानते थे। 30% ने कहा कि वे पूरी तरह से अवगत हैं और 20% ने बताया कि वे परियोजना, इसके उद्देश्य और पात्र मुआवजे के बारे में बिल्कुल भी नहीं जानते हैं।

6.5 परियोजना के लिए सहमति

सर्वेक्षण के दौरान, 95% लोगों ने कहा कि उन्हें प्रस्तावित अधिग्रहण पर आपत्ति है, दूसरी ओर 3% ने भूमि के प्रस्तावित अधिग्रहण के लिए अपनी इच्छा व्यक्त की और शेष 2% इसके बारे में निश्चित नहीं थे।

6.6 मुआवजे की प्राथमिकताएं

सर्वेक्षण के दौरान अधिकांश पीएपी ने अपने व्यवसाय की स्थापना के लिए प्राथमिक स्थान पर भूमि और प्रचलित बाजार दरों पर नकद मुआवजे की मांग की।

7 लागत और लाभ का विश्लेषण तथा अधिग्रहण पर सिफारिशें

यह अध्याय सार्वजनिक उद्देश्य के आकलन, कम विस्थापन का कारण बनने वाले विकल्प, परियोजना के लिए आवश्यक न्यूनतम भूमि और प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण की समग्र व्यवहार्यता के बारे में अंतिम निष्कर्ष प्रस्तुत करता है। इसमें प्रतिकूल प्रभावों को कम करने में शमन उपायों और उनकी प्रभावशीलता का मूल्यांकन भी शामिल है।

विश्लेषण में अधिग्रहण से उत्पन्न होने वाले सामाजिक प्रभावों की प्रकृति और तीव्रता को शामिल किया गया है, जो पीएपी, परियोजना से प्रभावित पंचायतों और आसपास के क्षेत्रों को प्रभावित करेगा। इसका उद्देश्य यह आकलन करना है कि प्रस्तावित परियोजना के लाभ हितधारकों पर पड़ने वाले नकारात्मक प्रभावों से अधिक हैं या नहीं।

इसमें विस्थापन, आजीविका के नुकसान और भूमि उपयोग पैटर्न में बदलाव सहित सामाजिक और आर्थिक लागतों के मुकाबले बेहतर बुनियादी ढांचे, बेहतर परिवहन और संभावित आर्थिक विकास जैसे संभावित समग्र लाभों के बीच तुलना की गई है। अध्याय में यह भी जांच की गई है कि क्या परियोजना सार्वजनिक हित में है और शमन उपाय किस तरह से कुछ सबसे गंभीर प्रभावों को कम कर सकते हैं।

लागत, लाभ और शमन संभावनाओं के इस व्यापक मूल्यांकन के आधार पर, अध्याय इस बात पर अंतिम अनुशंसा प्रदान करता है कि भूमि अधिग्रहण को आगे बढ़ाया जाना चाहिए या नहीं, जिसमें प्रभावित लोगों के लिए उचित मुआवज़ा और उचित व्यवहार सुनिश्चित करते हुए व्यापक सार्वजनिक हित को ध्यान में रखा गया है।

7.1 सार्वजनिक उद्देश्य का मूल्यांकन

आर टी एफ सी टी एल ए आर आर अधिनियम, 2013 में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता के अधिकार की धारा 2 की उपधारा 1 (बी) के अनुसार, जो इस तरह की अवसंरचना परियोजना को सार्वजनिक उद्देश्य के अंतर्गत वर्गीकृत करता है, इसलिए यह सड़क चौड़ीकरण परियोजना उचित है। शिमला में एमडीआर 66 और एमडीआर 67 को चौड़ा करने और पैदल पथ के लिए भूमि अधिग्रहण कई प्रमुख सार्वजनिक उद्देश्यों की पूर्ति करता है जो समुदाय के लिए फायदेमंद हैं:

- 1. बेहतर सड़क अवसंरचना:** इन प्रमुख जिला सड़कों के चौड़ीकरण से सड़क क्षमता में वृद्धि होगी, यातायात का सुचारु प्रवाह सुनिश्चित होगा, भीड़भाड़ कम होगी और समग्र परिवहन नेटवर्क में सुधार होगा।
- 2. बेहतर कनेक्टिविटी:** इन सड़कों के विस्तार/चौड़ाई से शिमला के विभिन्न क्षेत्रों और पड़ोसी क्षेत्रों के बीच कनेक्टिविटी में उल्लेखनीय सुधार होगा, जिससे निवासियों, पर्यटकों और व्यवसायों के लिए पहुँच आसान हो जाएगी।
- 3. आर्थिक विकास:** बेहतर सड़क अवसंरचना अधिक व्यावसायिक गतिविधियों, पर्यटन और व्यापार को आकर्षित करेगी, जिससे शिमला और आसपास के क्षेत्रों के आर्थिक विकास में योगदान मिलेगा। इससे यात्रा का समय भी कम होगा और उत्पादकता बढ़ेगी।

4. **सार्वजनिक सुरक्षा:** चौड़ी सड़कें बेहतर लेन सेपरेशन, सुरक्षित पैदल यात्री मार्ग और बेहतर सड़क की स्थिति प्रदान करके यातायात दुर्घटनाओं को कम करेंगी, जिससे ड्राइवरों और पैदल यात्रियों दोनों की सुरक्षा सुनिश्चित होगी।
5. **आपदा प्रबंधन:** शिमला एक पहाड़ी क्षेत्र है, इसलिए भूस्खलन और अन्य प्राकृतिक आपदाओं का खतरा बना रहता है। चौड़ी सड़कें आपातकालीन प्रतिक्रिया समय में सुधार करेंगी, जिससे आपदा प्रबंधन और आपात स्थिति के दौरान निकासी में सहायता मिलेगी।
6. **पर्यावरणीय लाभ:** जबकि सड़क चौड़ीकरण में भूमि अधिग्रहण शामिल है, यातायात का बेहतर प्रवाह और कम भीड़भाड़ भी वाहनों से होने वाले उत्सर्जन को कम करने में योगदान देगी, जिससे समय के साथ पर्यावरण पर सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।

ये सार्वजनिक उद्देश्य इस बात की पुष्टि करते हैं कि एमडीआर 66 और एमडीआर 67 को चौड़ा करने के लिए भूमि अधिग्रहण, स्थानीय आबादी के जीवन की गुणवत्ता में सुधार लाने और दीर्घकालिक क्षेत्रीय विकास सुनिश्चित करने की दिशा में एक आवश्यक कदम है।

7.2 कम विस्थापन विकल्प और न्यूनतम भूमि आवश्यकता

वर्तमान प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण का उद्देश्य मौजूदा सड़कों एमडीआर 66 और एमडीआर 67 को चौड़ा करना और पैदल पथ का निर्माण करना है। चूंकि चौड़ीकरण के लिए मौजूदा सड़क से सटी हुई भूमि की आवश्यकता होती है, इसलिए इस उद्देश्य के लिए अलग-अलग भूमि क्षेत्रों का चयन करने के अलावा कोई व्यवहार्य विकल्प नहीं है। अधिग्रहण के लिए पहचानी गई वर्तमान भूमि विस्थापन को कम करने और तकनीकी और नियामक आवश्यकताओं के अनुपालन को सुनिश्चित करते हुए सड़क विस्तार को सुविधाजनक बनाने के लिए न्यूनतम आवश्यक है। परियोजना की प्रकृति को देखते हुए, कहीं और भूमि अधिग्रहण करने का कोई व्यवहार्य विकल्प नहीं है, क्योंकि चौड़ीकरण सीधे मौजूदा सड़क संरक्षण के निकटवर्ती भूमि का उपयोग करने पर निर्भर करता है।

7.3 सामाजिक प्रभावों की प्रकृति और तीव्रता

यदि कोई प्रभाव स्थायी प्रकृति का है, तो निर्माण के बाद के चरण के दौरान उसकी तीव्रता उतनी ही होगी जितनी निर्माण-पूर्व/निर्माण चरण के दौरान थी, दूसरी ओर अस्थायी प्रभावों में परियोजना चक्र के बाद के चरणों के दौरान तीव्रता में निरंतर कमी दिखाई देगी। निर्माण चरण के बाद भी रहने वाला कोई भी प्रभाव दीर्घकालिक प्रभाव माना जाता है और यदि यह निर्माण चरण तक ही रहता है, तो इसे अल्पकालिक प्रभाव माना जाता है।

नीचे दी गई तालिका परियोजना चक्र के विभिन्न चरणों के दौरान पहचाने गए विभिन्न प्रभावों की प्रकृति और तीव्रता को दर्शाती है:

तालिका 7-1: प्रभावों की प्रकृति और तीव्रता

प्रभाव क्षेत्र	क्रमांक	प्रभाव की पहचान	परियोजना चरण का चक्र	प्रभाव की प्रकृति	प्रभाव की तीव्रता
सामाजिक	1	मुआवजा प्राप्त करने के लिए हितधारकों के बीच विवाद	निर्माण पूर्व	अस्थायी	लघु अवधि
		सार्वजनिक उपयोगिताओं यानी सीवरेज लाइन, पेयजल लाइन, बिजली आपूर्ति लाइन, दूरसंचार, सार्वजनिक शौचालय, दैनिक जरूरतों की दुकानों आदि तक पहुंच में रुकावट	निर्माण चरण के दौरान	अस्थायी	लघु अवधि
भूमि/संरचना	2	भूमि की हानि	निर्माण चरण के दौरान	स्थायी	दीर्घकालिक
	3	पी.ए.पी. के लिए आश्रय का नुकसान		दीर्घकालिक	दीर्घकालिक
	4	भूमि और संपत्ति के अधिग्रहण पर सीधे इन पर निर्भर लोगों के लिए आजीविका के विकल्प का नुकसान। उदाहरण के लिए: दुकानदार, और छोटे व्यवसाय		दीर्घकालिक	दीर्घकालिक
	5	निर्माण गतिविधि और उत्खनन के कारण वायु, जल और ध्वनि प्रदूषण का स्तर बढ़ जाना	निर्माण चरण के दौरान	अस्थायी	लघु अवधि
*स्रोत: एस आई ए दल					

7.4 सुझाए गए शमन उपायों की व्यवहार्यता

अध्ययन द्वारा सुझाए गए शमन उपायों पर एस आई एम पी के अंतर्गत विस्तार से चर्चा की गई है। प्रभावित परिवारों की राय और मांगों के आधार पर, परियोजना के सकारात्मक और नकारात्मक दोनों प्रभाव हैं।

स्थानीय आबादी का एक महत्वपूर्ण हिस्सा, विशेष रूप से भूमि और संपत्ति के मालिक, एम डी आर 66 और एम डी आर 67 के चौड़ीकरण के लिए प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के पक्ष में नहीं हैं। संपत्ति मालिकों द्वारा उठाई गई प्राथमिक चिंताओं में से एक मौजूदा कानूनी ढांचे के तहत दिए जाने वाले मुआवजे की अपर्याप्तता है। उनका मानना है कि सर्किल दरों पर आधारित मुआवजा उनकी भूमि और संपत्तियों के मौजूदा बाजार मूल्य से बहुत कम है, जिससे उन्हें वित्तीय घाटा हो रहा है। कई लोगों के लिए, उनकी संपत्तियां दीर्घकालिक निवेश का प्रतिनिधित्व करती हैं, और उन्हें चिंता है कि बाजार मूल्य और सर्किल दरों के बीच असमानता को देखते हुए, नकद मुआवजा कहीं और तुलनीय संपत्ति हासिल करने के लिए पर्याप्त नहीं होगा।

भूमि स्वामियों के अलावा, इन संपत्तियों पर कब्जा करने वाले किरायेदारों ने भी महत्वपूर्ण चिंताएँ व्यक्त की हैं। कई किरायेदारों को डर है कि, चूँकि वे कानूनी मालिक नहीं हैं, इसलिए वे अपने अधिकार और उन संपत्तियों तक पहुँच खो देंगे जिन्हें वे वर्षों से किराए पर ले रहे हैं। इन संपत्तियों के अधिग्रहण के साथ, किरायेदारों को चिंता है कि वे किसी भी प्रकार के मुआवजे के हकदार नहीं होंगे, क्योंकि वर्तमान कानूनी तंत्र मुख्य रूप से संपत्ति मालिकों को ही इस प्रक्रिया में शामिल करते हैं। इसके अलावा, उन्हें नए वाणिज्यिक या आवासीय स्थानों पर स्थानांतरित होने की चुनौती का सामना करना पड़ता है, अक्सर वर्तमान में भुगतान की जाने वाली दरों की तुलना में बहुत अधिक किराया देना पड़ता है। आस-पास के क्षेत्रों में बढ़ती संपत्ति और किराए की कीमतों के कारण यह बहुत कम संभावना है कि उन्हें सस्ती दरों पर समान स्थान मिलेंगे, जो संभावित रूप से उनकी आजीविका और व्यवसायों को बाधित कर सकता है।

संपत्ति मालिकों और किरायेदारों दोनों के बीच ये व्यापक चिंताएँ प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के बारे में बढ़ते असंतोष को उजागर करती हैं। अपर्याप्त मुआवजे का डर और किफायती स्थानों से किरायेदारों के संभावित विस्थापन एक प्रमुख मुद्दा है जिसे भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया के हिस्से के रूप में संबोधित करने की आवश्यकता है।

पुनर्वास योजनाओं को आर टी एफ सी टी एल ए आर आर अधिनियम, 2013 और एच पी आर टी एफ सी टी एल ए आर आर नियम 2015 और नवीनतम आर एंड आर नीति के अनुसार डिज़ाइन किया जाना चाहिए।

परियोजना प्राधिकारियों द्वारा भूमि अधिग्रहण की लागत (मुआवजा और आय बहाली उपायों सहित) को सहमत कार्यान्वयन अवधि के भीतर पूरा करने के लिए पर्याप्त बजटीय सहायता पूरी प्रतिबद्धता के साथ उपलब्ध करवाई जानी चाहिए।

पुनर्वास के लिए आवश्यक मुआवजे और अन्य स्वीकार्य सहायता का प्रावधान करने से पहले विस्थापन नहीं होगा। परिसंपत्तियों का अधिग्रहण, मुआवजे का भुगतान, और परियोजना प्रभावित परिवारों के आजीविका पुनर्वास गतिविधियों की शुरुआत और पुनर्वास परियोजना निर्माण गतिविधियों से पहले पूरा किया जाना चाहिए। आजीविका और आय बहाली के उपाय भी लागू होने चाहिए।

यह कहने के बाद कि यदि अपेक्षित निकाय और राज्य सरकार परियोजना प्रभावित परिवारों और समुदाय के विभिन्न नुकसानों को कम करने के लिए उचित उपाय करती है और राज्य के सकारात्मक

विकास और हितों पर विचार करती है, तो परियोजना के लाभ परियोजना की प्रतिकूल सामाजिक लागत को काफी हद तक कम कर देंगे।

7.4.1 अंतिम अनुशंसा

परियोजना से प्रभावित अधिकांश पीएपी एमडीआर 66 और एमडीआर 67 सड़कों तथा पैदल पथ को चौड़ा करने के लिए प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण के पक्ष में नहीं हैं, क्योंकि इससे उनकी भूमि, संपत्ति और स्थापित व्यवसायों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा। इनमें से कई व्यक्ति और परिवार पीढ़ियों से भूमि और संपत्तियों के मालिक हैं, और वे अपने पुश्तैनी घरों, आजीविका और लंबे समय से चले आ रहे व्यवसायों के संभावित नुकसान के बारे में बहुत चिंतित हैं।

संपत्ति मालिकों के लिए, भूमि का नुकसान केवल एक वित्तीय चिंता नहीं है, बल्कि एक भावनात्मक और सांस्कृतिक चिंता है। कई लोगों ने अपनी संपत्तियों को विकसित करने या व्यवसाय स्थापित करने में महत्वपूर्ण संसाधनों का निवेश किया है, और उन्हें डर है कि मुआवज़ा मिलने के बाद भी, स्थानांतरण उनके जीवन को स्थायी रूप से बाधित कर देगा। स्थापित व्यवसाय जिन्होंने वर्षों में स्थानीय ग्राहक आधार बनाया है, वे विशेष रूप से असुरक्षित हैं, क्योंकि स्थानांतरण से ग्राहक खो सकते हैं और परिचालन लागत बढ़ सकती है, जिसकी पर्याप्त भरपाई नहीं हो सकती है।

जबकि सरकार इन चिंताओं से अवगत है और वित्तीय मुआवजे और वैकल्पिक आवास या व्यावसायिक स्थानों सहित पीएपी को उचित पुनर्वास और पुनर्वास पैकेज प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध है, इन उपायों को अक्सर प्रभावित पक्षों द्वारा अपर्याप्त माना जाता है। पीएपी के बीच एक आम धारणा है कि प्रदान किया गया मुआवजा उनकी संपत्तियों के वास्तविक बाजार मूल्य को प्रतिबिंबित नहीं कर सकता है या उनके जीवन और आजीविका में दीर्घकालिक व्यवधान के लिए पर्याप्त रूप से क्षतिपूर्ति नहीं कर सकता है। किरायेदारों, विशेष रूप से, चिंतित हैं कि रहने वालों के रूप में उनके अधिकारों की रक्षा नहीं की जाएगी, जिससे उन्हें किसी भी प्रकार के मुआवजे या किफायती विकल्पों के बिना विस्थापित होना पड़ेगा।

हालाँकि, इन चिंताओं के बावजूद, सरकार का दृष्टिकोण यह है कि यह परियोजना शिमला शहर और उसके निवासियों के व्यापक कल्याण के लिए आवश्यक है। शहर के तेजी से विकास और यातायात की बढ़ती मात्रा ने एमडीआर 66 और एमडीआर 67 पर गंभीर भीड़भाड़ पैदा कर दी है, जो शहर के लिए महत्वपूर्ण सड़कें हैं। वर्तमान सड़क की स्थिति बढ़ते वाहनों के यातायात को संभालने के लिए पर्याप्त नहीं है, जिससे अक्सर अड़चनें, देरी और कुछ मामलों में दुर्घटनाएँ होती हैं। सरकार के दृष्टिकोण से, इन प्रमुख जिला सड़कों के माध्यम से यातायात का सुचारू प्रवाह शहर के विकास और इसके निवासियों की समग्र भलाई के लिए महत्वपूर्ण है। चूंकि शिमला एक प्रमुख आर्थिक, प्रशासनिक और पर्यटन केंद्र के रूप में स्थापित शहर है जिसका निरन्तर विकास होता जाएगा, इसलिए इन मांगों को पूरा करने के लिए बुनियादी ढांचे को उन्नत किया जाना आवश्यक है। एमडीआर 66 और एमडीआर 67 को चौड़ा करना यातायात की भीड़ को कम करने, सुरक्षा में सुधार करने और शहर के निवासियों और आगंतुकों के लिए पहुंच बढ़ाने में एक महत्वपूर्ण कदम के रूप में देखा जाता है।

इसके अलावा, सरकार का इरादा न केवल यातायात की स्थिति में सुधार करना है, बल्कि यह भी सुनिश्चित करना है कि परियोजना से विस्थापित लोगों को उचित मुआवजा, पर्याप्त पुनर्वास और पुनर्वास के अवसर प्रदान किए जाएं। चुनौती व्यापक सार्वजनिक हित को संतुलित करने में है, जिसमें शिमला शहर के सभी निवासियों की भलाई और बेहतर बुनियादी ढांचे के दीर्घकालिक लाभ शामिल हैं, जो अधिग्रहण से सीधे प्रभावित लोगों के व्यक्तिगत हितों के साथ हैं। निष्कर्ष में, जबकि पीएपी की चिंताएँ वैध हैं और उन्हें सहानुभूति और निष्पक्षता के साथ संबोधित करने की आवश्यकता है, परियोजना शिमला के भविष्य के विकास और कार्यक्षमता के लिए आवश्यक है। यह एक महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचागत सुधार है जिसका उद्देश्य शहर के दीर्घकालिक विकास को सुनिश्चित करना है, साथ ही यातायात की भीड़ को कम करके और सड़क सुरक्षा में सुधार करके इसके निवासियों के जीवन की गुणवत्ता में सुधार करना है।

8 सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना

सामाजिक प्रभाव प्रबंधन योजना शिमला, हिमाचल प्रदेश में एम डी आर -66 और एम डी आर -67 के विस्तार और पैदल पथ के निर्माण से उत्पन्न होने वाले प्रतिकूल सामाजिक प्रभावों को कम करने, प्रबंधित करने और निगरानी करने के लिए डिज़ाइन किया गया एक रणनीतिक ढाँचा है। इस योजना का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि परियोजना सभी हितधारकों के लिए समान परिणामों को बढ़ावा देते हुए प्रभावित समुदायों के लिए व्यवधानों को कम से कम करे। एसआईएमपी में भूमि अधिग्रहण और निर्माण गतिविधियों से प्रभावित व्यक्तियों और समूहों की सामाजिक-आर्थिक भलाई को संरक्षित करने पर ध्यान केंद्रित करते हुए मुआवज़ा उपायों, पुनर्वास सहायता, हितधारक जुड़ाव और शिकायत निवारण तंत्र सहित प्रमुख हस्तक्षेपों की रूपरेखा दी गई है। स्थानीय समुदायों के साथ सावधानीपूर्वक योजना और सहयोग के माध्यम से, योजना का उद्देश्य कानूनी ढाँचों और परियोजना लक्ष्यों के साथ संरेखण में सतत विकास को बढ़ावा देना, कमजोर आबादी की रक्षा करना और सार्वजनिक सुरक्षा को बढ़ाना है।

8.1 शमन का दृष्टिकोण

यह एसआईएमपी आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 और हिमाचल प्रदेश आरटीएफसीटीएलएआरआर नियम, 2015 के अनुसार तैयार की गई है, जिसका उद्देश्य छोटा शिमला-कसुम्पटी लिंक रोड पर तिब्बती स्कूल के पास पैदल पथ सहित एमडीआर 66 और एमडीआर 67 के चौड़ीकरण के नकारात्मक सामाजिक प्रभावों को कम करना और सकारात्मक प्रभावों को बढ़ाना है। एसआईएमपी को परियोजना के विभिन्न चरणों अर्थात् निर्माण-पूर्व चरण, निर्माण चरण और परिचालन चरण के दौरान क्रियान्वित किया जा सकता है। परियोजना के विभिन्न चरणों के दौरान सुझाए गए विभिन्न प्रबंधन उपायों का विवरण निम्नलिखित अनुभाग में दिया गया है।

8.2 प्रभावों से बचने, उन्हें कम करने और क्षतिपूर्ति करने के उपाय

1. यदि हितधारकों के बीच कोई विवाद है, तो पहले इस विवाद को सुलझाया जाना चाहिए और सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि मुआवज़ा कानूनी मालिक को दिया जाए।
2. परियोजना प्रभावित व्यक्तियों और परिवारों ने बाजार मूल्य से मुआवज़े की गणना करने से पहले सर्किल दरों को अद्यतन करने और बढ़ाने का अनुरोध किया है।
3. सरकार को पीएपी के व्यवसायों के पुनर्वास के लिए दुकानों या समर्पित वाणिज्यिक परिसर जैसी जगह आवंटित करनी चाहिए।
4. चर्चा के दौरान, कई लोगों ने तिब्बती बाजार के सफल पुनर्वास का उदाहरण दिया, जहाँ विस्थापित विक्रेताओं की सहायता के लिए आजीविका भवन नामक एक वाणिज्यिक परिसर का निर्माण किया गया था। यह दृष्टिकोण प्रभावित व्यवसाय मालिकों की चिंताओं को दूर करने के लिए एक मॉडल के रूप में काम कर सकता है, यह सुनिश्चित करते हुए कि पुनर्वास के बाद उनकी आजीविका बनी रहे।

5. निष्पादन चरण के दौरान पर्यावरण और पारिस्थितिकी क्षरण का जोखिम है यदि बरसाती पानी के सुरक्षित मार्ग और निष्पादन चरण के दौरान उत्पन्न होने वाले मलबे से प्राकृतिक धाराओं के प्राकृतिक जल निकासी में किसी भी तरह की बाधा ना होने के लिए उचित उपाय नहीं किए जाते हैं।

8.3 अधिनियम 2013 के अनुसार आर एंड आर और मुआवजे में शामिल उपाय

यह एसआईए रिपोर्ट भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू करने और सार्वजनिक परामर्श और सर्वेक्षणों के दौरान परियोजना प्रभावित परिवारों और अन्य हितधारकों द्वारा व्यक्त की गई आकांक्षा के अनुसार कार्य योजना तैयार करने के लिए आवश्यक निकाय के लिए फायदेमंद होगी। अध्ययन के निष्कर्षों के आलोक में, अपेक्षित सामाजिक प्रभावों को कम करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा सकते हैं:

तालिका 8-1: पहचाने गए प्रभाव और तदनुरूप शमन उपाय

क्रमांक	मूल्यांकित प्रभाव	सुझाए गए शमन उपाय
1	निजी भूमि की हानि	आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार शीर्षक धारकों और हितधारकों को उचित मुआवजा
2	अधिग्रहण के कारण आवासीय और वाणिज्यिक संरचनाओं जैसी निजी परिसंपत्तियों की हानि।	आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार मालिकों और हितधारकों को उचित मुआवजा
	सर्किल दरों में संशोधन	जिला कलेक्टर एवं अधिसूचित निकाय के निर्णय के अनुसार
3	विस्थापित परिवारों और व्यक्तियों के लिए अधिग्रहण के कारण होने वाली असुविधा	नए स्थान पर स्थानांतरित होने और नए घरों के निर्माण के लिए आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार मालिकों और हितधारकों को उचित मुआवजा
4	भूमि पर निर्भर रोजगार/आय/ आजीविका का नुकसान।	आरटीएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार व्यक्तियों को उचित मुआवजा।

5	पर्यावरण प्रदूषण और भारी यातायात	<p>पर्यावरणीय प्रभावों को कम करने के लिए एक प्रबंधन योजना का विकास और कार्यान्वयन, जैसे कि शोर, यातायात, धूल के बढ़े हुए स्तर को अनुमेय सीमा के भीतर रखना, स्थानीय लोगों के परामर्श से किया जा सकता है:</p> <ul style="list-style-type: none"> - धूल उत्सर्जन को रोकने के लिए, निष्पादन/निर्माण चरण के दौरान नियमित रूप से पानी का छिड़काव किया जा सकता है। - तूफानी पानी के मार्ग के लिए उचित और वैज्ञानिक प्रणाली विकसित की जा सकती है। - खोदी गई मिट्टी और नष्ट किए गए निर्माण अपशिष्ट को केवल निर्दिष्ट डंपिंग साइटों पर ही डाला जाना चाहिए। - सुनिश्चित करें कि कोई भी जल निकासी लाइन अवरुद्ध/बाधित न हो। - भारी वाहनों के चालकों को छोटे वाहनों को प्राथमिकता देते हुए नियमित रूप से ओवरटेक पास देने और गति सीमा का पालन करने के सख्त निर्देश। - सुनिश्चित करें कि आसपास के वन क्षेत्रों, पेड़ों और वनस्पतियों को कोई नुकसान न पहुंचे।
---	----------------------------------	--

8.3.1 एसआईएमपी कार्यान्वयन के लिए प्रारूप

परियोजना प्रभावित परिवारों के लिए लागू कानूनी प्रावधानों की पृष्ठभूमि में पात्रता रूपरेखा और पुनर्वास और पुनर्स्थापन की प्रक्रिया नीचे प्रस्तुत की गई है।

भारत सरकार और हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा बनाए गए कानूनों, नियमों और नीतियों के अनुपालन में एक पात्रता मैट्रिक्स विकसित किया गया है। पात्रता मैट्रिक्स में नुकसान के प्रकार और पात्रता की संगत प्रकृति और दायरे का सारांश दिया गया है।

तालिका 8-2: पात्रता मैट्रिक्स

क्रमांक	प्रभाव श्रेणी	पात्रता की इकाई	पात्रता का विवरण	टिप्पणी
परिसंपत्तियों की हानि- शीर्षकधारक				
1	निजी भूमि	भूमि मालिक/शीर्षकधारक	<ul style="list-style-type: none"> ❖ भूमि के लिए बाजार मूल्य पर नकद मुआवजा, जो आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित किया जाएगा ❖ खोई हुई संपत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए मुआवजा राशि पर वर्तमान स्टाम्प शुल्क के बराबर राशि। प्रशिक्षण सहायता ❖ पशु शेड या छोटी दुकानों के प्रतिस्थापन के लिए 25,000 रुपये का अनुदान। 	
2	संरचना का नुकसान (आवासीय या वाणिज्यिक या आवासीय -कम-कमर्शियल)	भूमि स्वामी/शीर्षकधारक	<ul style="list-style-type: none"> ❖ स्वीकार्य मानदंडों के अनुसार वर्तमान दरों के आधार पर नकद मुआवजा निर्धारित किया जाएगा ❖ विस्थापित परिवारों के लिए आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार 50000 रुपये का स्थानांतरण भत्ता ❖ पूर्णतः विस्थापित आवासीय/वाणिज्यिक के लिए आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 के अनुसार निःशुल्क 	

हिमाचल प्रदेश के जिला शिमला में परियोजना एमडीआर-66, एमडीआर-67 और छोटा शिमला में पैदल पथ के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का सामाजिक प्रभाव आकलन।

			<p>मकान का प्रावधान अथवा निर्मित मकान के बदले में मकान की समतुल्य लागत की पेशकश की जा सकती है।</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ विस्थापित परिवारों को 36,000 रुपये का निर्वाह भत्ता (आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013) ❖ विस्थापित परिवारों के लिए 50,000 रुपये का पुनर्वास भत्ता (आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013) 	
3	किरायेदार और पट्टाधारक	किरायेदार और पट्टाधारक	पंजीकृत पट्टेदार, लागू स्थानीय कानूनों के अनुसार संरचना स्वामी को देय मुआवजे के विभाजन के हकदार होंगे।	
आवासीय और व्यावसायिक संरचनाओं का नुकसान - गैर-शीर्षकधारक				
4	कब्जा करने वालों के	प्रभावित व्यक्ति (व्यक्तिगत/ परिवार)	<ul style="list-style-type: none"> ❖ अतिक्रमणकारियों को संपत्ति/फसल हटाने के लिए दो महीने का अग्रिम नोटिस दिया जाएगा। ❖ प्रभावित संरचना से सामग्री बचाने का अधिकार 	
आजीविका का नुकसान – शीर्षक और गैर-शीर्षकधारक				

5	आजीविका का नुकसान – शीर्षक धारक, और वाणिज्यिक अवैध कब्जाधारी	व्यक्तिगत/परिवार	❖ 25,000 रुपये का एकमुश्त अनुदान (आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 के तहत निर्धारित मूल्य)	वाणिज्यिक अवैध निवासियों के लिए पात्रता जनगणना सर्वेक्षण की तिथि से होगी
6	निर्माण चरण के दौरान संभावित और अप्रत्याशित प्रभाव	मालिक, प्रभावित व्यक्ति	❖ संरचनाओं को हुए नुकसान का भुगतान यदि कोई हो ❖ जहाँ भी आवश्यक हो, अस्थायी पहुँच प्रदान की जाएगी	जैसे कि संरचनाओं पर अस्थायी प्रभाव, पहुँच या मार्ग में अस्थायी व्यवधान
7	मोबाइल कियोस्क की आय में अस्थायी हानि, यदि कोई हो	कियोस्क मालिक	❖ क्षेत्र खाली करने के लिए दो महीने पहले नोटिस	
8	एससी, एसटी		❖ यदि सरकारी मानदंडों के अनुसार पात्र हैं, तो सरकारी कल्याणकारी योजनाओं में शामिल न होने पर सहायता शामिल करने के लिए; तथा	

			❖ आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 द्वितीय अनुसूची के प्रावधानों के अनुसार एससी और एसटी को अतिरिक्त लाभ	
9	अप्रत्याशित प्रभाव		किसी भी अप्रत्याशित प्रभाव को अधिनियम के सिद्धांतों और उद्देश्यों के अनुसार दस्तावेजित और कम किया जाए।	

9 संदर्भ

- [1] R. B. Singh and P. Kumar, "Geographic and Socio-Economic Realities of Himachal Pradesh, Northwestern Himalaya," 2014, pp. 11–26. doi: 10.1007/978-4-431-54868-3_2.
- [2] Himachal Pradesh Official Website "<https://himachal.nic.in/en-IN/index.html>."
- [3] A. Yagya, *Making a Smart City in a Fragile Ecosystem: The Case of Shimla*. 2017.
- [4] Himachal Pradesh Official Website "<https://himachal.nic.in/en-IN/post-independence-period.html#:~:text=Himachal%20Pradesh%20became%20Union%20Territory,that%20of%20a%20Union%20Territory.>"
- [5] R. Joshi, "Rapid Baseline Assessment Shimla City," Oct. 2013. Accessed: Oct. 28, 2024. [Online]. Available: https://carbonn.org/uploads/tx_carbonndata/Service%20Level%20Benchmarks_Shimla.pdf
- [6] Census of India "<https://censusindia.gov.in/census.website/data/census-tables>."
- [7] R. N. Badar and S. P. Bahadure, "Assessing tourism sustainability in hill towns: Case study of Shimla, India," *J Mt Sci*, vol. 17, no. 9, pp. 2241–2261, Sep. 2020, doi: 10.1007/s11629-019-5683-5.
- [8] S. Sarkar, "Urban water crisis and the promise of infrastructure: a case study of Shimla, India," *Frontiers in Water*, vol. 5, 2023, doi: 10.3389/frwa.2023.1051336.
- [9] https://himachalecotourism.in/assets/document/Act_Rules/Re-Revised%20ET%20Policy-2017.pdf.
- [10] Estimation of Domestic and Foreign Tourist arrival "https://himachalecotourism.in/assets/document/Act_Rules/Re-Revised%20ET%20Policy-2017.pdf"