

# REPORT

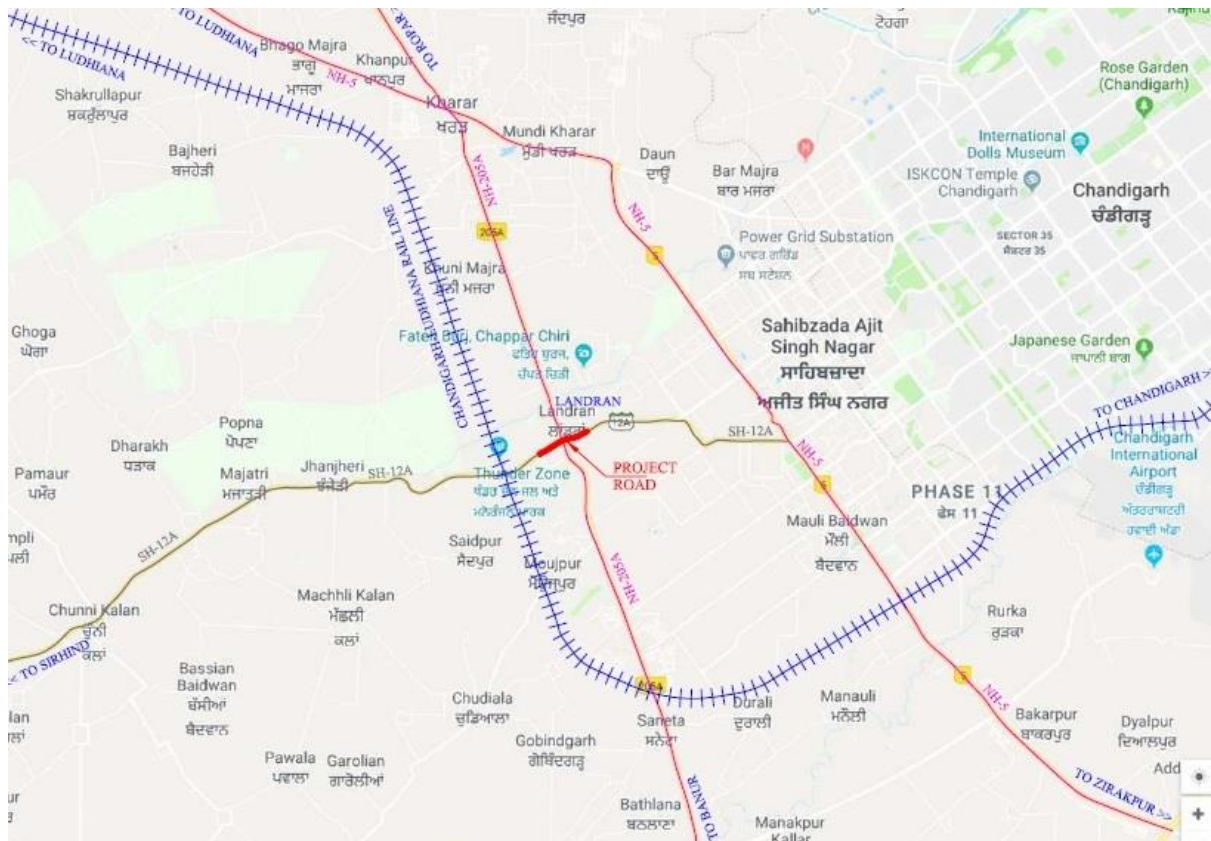
## Social Impact Assessment Study on Work of Improvement of Landran Junction on Chandigarh-Landran- Chunni- Sirhind Road



**CENTRE FOR RESEARCH IN  
RURAL AND INDUSTRIAL  
DEVELOPMENT (CRRID) CHANDIGARH**



**STATE INSTITUTE OF RURAL  
DEVELOPMENT & PANCHAYATI  
RAJ, GOVERNMENT OF PUNJAB**



## **ACKNOWLEDGEMENT**

It is our privilege to thank those who contributed in many ways in completion of this study. We express our gratitude to Sh. Hussan Lal IAS, Secretary PWD (B&R), Punjab for entrusting us the Social Impact Assessment Study and provided all support in completion of this study. We are very thankful to Sh. T.S. Chahal, Chief Engineer (NH), PWD (B&R); Sh. N.P. Singh, Superintending Engineer; Sh. Yuvraj Bindra Singh, Executive Engineer and Sh. Rajbir Singh, Sub-Divisional Engineer for their valuable suggestions and support for finalisation of the report. We duly acknowledge their contribution. We are also thankful to Sh. Jaskaran Singh IAS, Director, Department of Rural Development and Panchayats, Punjab for his support for completion of this study. We are grateful and duly acknowledge Dr. Rozy Veid for her academic inputs for enriching findings of the study.

At home, we are very thankful to Dr. Rashpal Malhotra, Executive Vice Chairman CRRID for his whole heartedly support for the completion of this report. We are grateful to Sh. Sunil Bansal, Director CRRID for providing valuable academic inputs in this report.

The study is an outcome of co-operation and co-ordination of various stakeholders. We are very grateful to all the elected members of gram panchayat Landran for spending sufficient time with the team. We shall be failing on our part if we do not acknowledge the whole hearted help extended by the head of households of the family whose land is to be acquired and other stakeholders participated in the FGD meetings. We also express our deep sense of gratitude to all those known and unknown persons who assisted us directly or indirectly, to complete this assignment without involving any liability for errors. We are also thankful to SIRD and CRRID administrative staff for providing logistic support. Last but not the least, we are thankful to Dr. Sarbjit Singh of PU for translation of the report in Punjabi.

**March 2019**

**SIA Team**

# Project Team

Dr. Sukhvinder Singh

Sh. Mehar Singh

Sh. Jasbir Singh

Ms. Bindu Sharma

Sh. Gurmej Singh Dhillon

Sh. Kuldeep

Sh. Krishan Kumar

Ms. Chand Deep Kaur

	<b>CONTENT</b>	<b>PAGE. NO.</b>
CHAPTER 1	INTRODUCTION	1-7
CHAPTER-2	GEOGRAPHICAL PROFILE OF THE AREA	8-11
CHAPTER-3	SOCIO ECONOMIC STATUS OF THE AFFECTED HOUSEHOLDS	12-23
CHAPTER-4	STATUS OF INFRASTRUCTURE, FACILITIES AND SERVICES	24-28
CHAPTER-5	SOCIAL IMPACT ASSESSMENT	29-38
CHAPTER-6	MAIN FINDINGS AND SUGGESTIONS	39-40

## LIST OF TABLES

		<b>Page No.</b>
<b><u>CHAPTER 2</u></b>		
Table 2.1	Population Statistic of village Landran 2011	10
Table 2.2	Literacy Rates	11
<b><u>CHAPTER 3</u></b>		
Table 3.1	Size of affected population	12
Table 3.2	Number of family members per household	13
Table 3.3	Caste of the households	14
Table 3.4	Age of Family members	14
Table 3.5	Educational Status	16
Table 3.6	Working Population	16
Table 3.7	Size of Land Holdings	16
Table 3.8	Size of Acquired Land	16
Table 3.9	Number of Families having milch animals (Buffalos+ Cows)	18
Table 3.10	Average daily milk production per households	19
Table 3.11	Type of House	19
Table 3.12	Main Source of Drinking water	20
Table 3.13	Type of Cooking Fuel Used	20
Table 3.14	Stand by source of power	21
Table 3.15	Household Assets	21
Table 3.16	Average Annual Income of Households	22
Table 3.17	Sources of Income	22
Table 3.18	Status of Outstanding Loan	23
<b><u>CHAPTER 5</u></b>		
Table 5.1	Distribution of notified land as per its size	30

		<b>Page No</b>
<b><u>LIST OF FIGURE</u></b>		
Figure 3.1	Religious Composition	13
Figure 3.2	Economic Category	13
Figure 3.3	Age pyramid of surveyed households	14



## INTRODUCTION

---

### 1.1 Project Background

Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib -Sirhind road (SH-12A) is a very important road as it connects the state capital (Chandigarh) with historical towns like Fatehgarh Sahib, Sirhind and Patiala. Fatehgarh Sahib is also very important religious place for Sikhs as well as for Muslims. Thousands of persons including pilgrims travel between Chandigarh and Fatehgarh Sahib daily. Keeping in view the importance of the road Punjab Government upgraded this road in the year 2009 under PSRSP, funded by the World Bank. However, some segment of this road from **(RD13.935 to RD 15.950)** on either side of the Landran Junction could not be widened/strengthened due to farmers not agreeing to part with the land needed for that purpose. As a result the road crossing between **National Highway NH205A** (Kharar-Banur Road) and State Highway **SH12A** (Chandigarh-Chunni-Fatehgarh Sahib road) at Landran, which is generally called as Landran Junction has **at RD 14.775** become a major bottleneck for the movement of traffic. Normally one has to spend 15-20 minutes to cross this junction and during rush hours this time can extend to 30 minutes or more. Keeping in view the hardships faced by the road users, Punjab Government has decided to improve this junction. Apart from the narrow width of the road on both sides of this junction the offset positioning of the two limbs of the state highway No. 12A at this junction is the main cause of the bottleneck. The state government has now decided to make a straight line alignment of these two road limbs **(by constructing 275 meter new road from RD 14.775 to RD 15.050)** and increase the width of the road from **(RD 13.935 to RD 14.775 and RD 15.050 to 15.950)** For that a new 4 lane road, in a straight line alignment to Chandigarh-Landran road will be constructed from the existing traffic lights point on the National highway **(NH) 205A** which will meet the existing Landran-Chunni road at a distance of about **(275)** metres from the lights point. Two slip roads near the new intersection point, one for going from Chandigarh side to Banur side and



another for going from Banur side to Chunni- Fatehgarh Sahib side are also planned to reduce the traffic at the planned road intersection point. The planned width of Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib road over a distance of about 2.5 kms (from RD.13.600 to RD.15.750) will not be uniform throughout. It will be different in different sections. The Acquisition of land starts from RD 13.935 and continuous till RD 15.950. The portion of road form RD 13.600 to 13.935 and 15.950 to 16.100 will only be strengthened by laying new layer of DBM and BC and does not require widening since the existing width of the road is 10 meter or above. On the Chandigarh-Landran section road widening is planned for a distance of 840 metres and on the Landran-Chunni section it will be for a distance of 1175 metres from Landran Junction respectively. From the starting point on the Kharar-Banur road the Right of Way (ROW) of the newly planned section of Landran-Chunni road will be 25 metres for a distance of (275) metres and 22 metre for next 125 metres. For the next 200 metres the ROW will taper from 22 metres to 15 metres. From that point the increased ROW of the road will remain 15 metres for a distance of 575 metres (upto RD. 15.950). Similarly ROW of Chandigarh-Landran section of the existing road from the Kharar-Banur road will be increased to 22 metres for a distance of 400 metres. For another 200 metres the ROW will taper down to 15 metres and from that point to another 240 metres (up to RD. (13.935) the width of the increased ROW will remain 15 metres. The land needed for the construction of new road, slip roads and road widening have been identified and demarcated on the ground. It is expected that after the completion of the project crossing this road junction will become less time consuming. There will be no more long traffic jams.

The proposal to improve this road junction is quite old. The state government has been trying since long to acquire the land needed for the project through persuasion. But the land owner were resisting land acquisition and demanding much higher compensation for their land. They were even demanding compensation for the land acquired earlier for the existing road. The farmers claim that they were not provided any compensation when the land was acquired earlier for the existing road. Number of meetings were conducted between land owners of Landran village and

government officials for land acquisition. Some political leaders, including ministers in Punjab Government also tried to persuade the land owners. Persistent efforts by the political leaders and the government officials ultimately succeeded in persuading most of the land owners to allow government to acquire the required land for the project on the negotiated rate of compensation. Efforts are still on to persuade the remaining few to part with their land/house for the project in the larger public interest. The entire land notified for acquisition falls within the mauza ( territory) of village Landran.

### **1.2 Benefits of the Project**

The main objective of this project is to improve traffic flow at Landran road junction. There will be marked reduction in the time taken to cross this road junction. Every vehicle crossing this junction will save 15-20 minutes or even more in its travelling time. Elimination/ reduction in traffic jams will save a lot of fuel used by vehicles. There will be a marked reduction in the air pollution at this junction caused by harmful gases emitted by the slow moving vehicles stuck in traffic jams. Increase in road width will help in reducing road accidents. Improvement in the flow of traffic at Landran junction will provide further boost to reality sector and commercial activity in and around Landran, particularly along the Landran-Chunni road.

### **1.3 Need for Social Impact Assessment (SIA)**

The notification for land acquisition was issued under the Right to Fair Compensation and Transparency in the Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013. As per this act it is mandatory to conduct social impact assessment of the affected population within six months of the notification for land acquisition. The purpose of conducting social impact assessment is:

- To know how the life of the people in the project area will be affected positively and negatively by the project in short term as well as long term.
- To identify the affected persons.
- To know the socio-economic background of the affected persons.

- To identify possible threats as well as opportunities for the various group of people like farmers including dairy farmers, unskilled, semi-skilled and skilled workers; self employed persons; transporters ; regular job holders; shopkeepers; women and school going children.
- To take appropriate steps to mitigate the adverse impact of the project, if any, on the life of affected persons.
- To make life of the people more comfortable in the project area by upgrading the services/facilities in the area.
- To chalk out plans to enhance the income of the affected persons.

#### **1.4 Objectives of the Study**

The specific objectives of the study are:

- To estimate the number of families affected in the village, magnitude of their land loss relative to their total land holdings.
- To assess the number of houses, shops, other commercial, industrial, religious institutional properties, vacant residential/commercial plots etc., likely to be affected by the proposed acquisition.
- To assess the number of households likely to be displaced from their homes, shops or other properties.
- To assess the socio-economic status of the households affected by land acquisition for the road project.
- To benchmark the status of infrastructure, facilities and services available in the project area.
- To study the short term as well as long term social impact of the project on the land loser households as well as others.
- To suggest Social Impact Management Plan or Mitigation Plan to minimise the adverse impact, if any, of the road project.

## 1.5 Methodology

This study is based on primary as well as secondary data. Observation made by the CRRID research team in the field and information provided by the various stakeholders was also very useful for the study. A systematic plan of activities to execute the task was framed keeping in mind the objectives of this study. The brief outline of this plan is provided below:

- ☒ The CRRID research team conducted a preliminary meeting with the village Sarpanch, other members of the village panchayat and affected land owners of Landran. The meeting was held in the community centre of the village at 11.30AM on 25-01-2019. Since this project is being executed by the Public Works Department, three representatives of the department (one AE and two JEs) were also present in the meeting. The village Sarpanch narrated the view point of the land owners and also the issues which they discussed in the meetings with government officials at the various levels. They also placed their main demands before the CRRID team.
- ☒ After the meeting with the villagers the CRRID team visited the project site along with the JEs of the PWD. In the field the team noticed the nature of land and other structures which have been demarcated for acquisition.
- ☒ The CRRID team also examined the drawings of the project provided by the department for better understanding of the problems at present and the proposed solution of the problems.
- ☒ Since it is linear project and only that much land which is necessary is demarcated for acquisition, the total area of the land which is to be acquired is only about 7.50 acres( approx) but the number of affected households/parties is very large.
- ☒ Out of the 395 affected households/parties the CRRID team visited the homes of 72 households which form about 18.2 percent of the total affected land owners. It covered most of the households which live in the village. A very large number of affected households are outsiders and thus were not

traceable easily. Because of the constraint of time no effort was made to trace them.

- ☒ During home visit head of the family or some other responsible person available from the family was interviewed personally using a pre-structured questionnaire. The aim of this survey was to know the socio-economic background of the affected households as well as to know the social impact of this project on them.
- ☒ To know the social impact of this project on the shopkeepers at the Landran Junction, 45 shopkeepers selected from various parts of this junction were interviewed personally. This also include 8 such shopkeepers some part of whose shop has come in the project area. Separate questionnaires were used to interview the two types of shopkeepers. These shops covered a variety of items/activity such as, tiles, marbles, karyana, confectionary, fast food, sweets, tea stall, fruit & vegetables, plant nursery, sanitary store, saloon, general store, gift shop, electrical goods, etc.
- ☒ Data regarding population characteristics of Landran village were extracted from the district census Handbook of SAS Nagar.
- ☒ Large scale topographical maps of the area and aerial images of the area available on Google Maps sight were also used to understand the topography, drainage, road network and built up areas in the region.
- ☒ Effort was also made to assess the status of infrastructure, facilities and services in the village. For that CRRID team traversed through the village and noted the condition of streets, drains, toilet facility, drinking water supply, power supply, link road, periphery road (phirni), public toilets, general level of cleanliness in the village, etc. The CRRID team also conducted FGDs to know about the status of various facilities/services available in the village.
- ☒ The collected primary data was coded and entered in MS Excel to create a data base.
- ☒ For the better understanding of the reality various tables and graphs/diagrams were generated from the created data base.

- ☒ Based on the inferences drawn from the generated tables and graphs/diagrams, FGDs and observations made in the field a draft report of the project was prepared. Copies of draft report were submitted to Dr. Rozy Veid,STC/SIRD, Mohali, Punjab and XEN, PWD(B&R) SAS Nagar (Mohali) for their comments and suggestions.
- ☒ After receiving the feedback from these authorities the report was modified as per their valuable suggestions. The final report was submitted to Dr. Rozy Veid STC/SIRD, Mohali, Punjab for forwarding it to the concerned authorities.

## **1.6 Chapter Scheme**

This report is divided into six chapters which are as follows:

Chapter-1: Introduction

Chapter-2: Geographical Profile of the Area

Chapter 3: Socio-economic Status of the Affected Households

Chapter-4: Status of Infrastructure, Facilities and Services

Chapter-5: Social Impact Assessment

Chapter-6: Main Findings and Suggestions

### GEOGRAPHICAL PROFILE OF THE AREA

---

The geographical profile of the area includes natural as well as human aspects of the project area. The project area is in linear shape. The total length of the project area is about (2.5) kms and its width varies from 15 metres to 25 metres.

#### 2.1 Location

Landran is a village of SAS Nagar tehsil of SAS Nagar district. It is situated on the boundary of SAS Nagar tehsil with Kharar Tehsil in the west. Its distance from the district headquarters is about 6 kms. The road crossing between State Highways No. 12A and 205A is usually called as Landran Junction. Its Latitude-Longitude location is 30.69° N and 76.66° E. Landran Junction is located to the southwest of Chandigarh at a distance of about 8 kms from the southern end of Udhyan Path

#### 2.2 Topography

The project area has almost flat topography with a very gentle slope of about 2 to 3 percent from north-east to the south-west. Abandoned bed of the seasonal stream, Patiali ki Rao to the north-west of the village Landran and another Nala flowing to the south of the village are the main drainage lines of this area.

#### 2.3 Natural Vegetation

Kikar (*Acacia Arabica*), shisham, neem, dek, papal, barota, pilkhan, dhak, etc. are the common natural trees of this area. Sarkanda (*Saccharum munja*) and Kahen are tall grasses of the dry and sandy areas and Nada (a variety of seed grass) of wet pockets of this area. Eucalyptus and Poplar are mostly planted for agro-forestry. Mango, jamun, guava, ber and kinnow are the main fruit trees of this region.

## **2.4 Climate**

Since this road junction is located in the vicinity of Chandigarh, the climate of this project area is similar to that of Chandigarh, which is generally referred to as sub-tropical or monsoon type. As per Koppen's classification this area falls in Cwg climatic region. The area experiences extremes of temperatures. During summer, especially during May-June, maximum temperature often remains above 40°C and can cross 44°C on certain days. The minimum temperature during winter, especially during December-January generally remains below 10°C and on certain days can fall below 4°C.

## **2.5 Soils**

The area has mostly loamy or clayey loamy soils. However in the abandoned bed of the Patiali Ki Rao soils are sandy or sandy loam type. Soils of this village are suitable for almost all types of crops and trees.

## **2.6 Land use and Land cover**

As mentioned above, soils of Landran village are suitable for all type of crops. Wheat and rice are the main crops of this village. Apart from that, maize, oil seeds, sugarcane, green fodder and seasonal vegetables are the other crops which are grown on some land in the village.

Because of its close proximity to Chandigarh and Mohali the village is losing its agricultural land to non-agricultural uses, such as shops, housing projects, private educational institutions, marriage palaces, etc.

## **2.7 Demographic Profile**

Demographic profile of Landran village is based on Census 2011 data. Table 2.1 provide the glimpse of the population profile of this village.



**Table 2.1 Population Statistic of village Landran 2011**

1	<b>Total No. of Households</b>	<b>460</b>
2	Total Population	2338
3	Male Population	1240
4	Female Population	1098
5	Child (0-6) population	293
6	Male Children	159
7	Female Children	134
8	Child Population as percent of total population	12.53
9	Scheduled Caste Caste Population	431
10	SC Males	226
11	SC Females	205
12	SCs as percent of total population	18.43%
13	Literacy ( Total Population)	84.16%
14	Literacy ( Male Population)	88.44%
15	Literacy (Female Population)	79.36%
16	Total workers as percentage of total population	30.03
17	Male workers as percentage of male population	49.6
18	Female workers as percentage of female population	7.9
19	Main workers as percentage of total workers	99.72
20	Marginal workers as percentage of total workers	0.28
21	Non- Marginal workers as percentage of total workers	69.97
22	Agricultural workers ass percentage of total workers	9.57
23	Workers in household industry as percentage of total workers	2.57
24	Other workers as percentage of total workers	87.86
25	Sex Ratio of total population	885
26	Child (0-6) Sex Ratio	843
27	Sex Ratio of SC population	907

**2.7a Size of Population**

Landran is a fairly large sized village with 460 households. As per Census 2011, it has a population of 2338, out of which 1240 (53.04%) are males and 1098 (46.96%) females.

**2.7b Scheduled Caste Population**

Punjab has the highest percentage of SC population among all the states of India. They form 31.94 percent of the total population of the state. In Landran village SCs however form only 18.43 percent of the total population.

**2.7c. Sex Ratio**

As per Census 2011, sex ratio of Punjab is 895 and child (0-6 years) sex ratio is 846. In Landran village sex ratio of total population is 885 and child sex ratio is 843. This

shows that sex ratio of total population as well as child population is marginally less than the state average, though the gap between the two is comparatively more in case of total population. The sex ratio of SC population in Landran is 907, which is also low but it is better than the total population. The village has sizeable population of migrants which may be one of the reasons for low sex ratio in this village. Many college students are also living in the village as PGs.

#### 2.7d. Literacy

As per Census 2011, literacy rate of total population in Punjab is 75.84 percent. Literacy rates of males and females are 80.44 percent and 70.73 percent respectively. In Landran, literacy rates of total population, male population and female population are 84.16% and 79.36% respectively which are significantly higher than the literacy rates of the state by more than 8 percentage points (see Table 2.2). Proximity to Chandigarh and Mohali may be the main reason for comparatively higher literacy rate in Landran.

**Table 2.2 Literacy Rates**

	<b>Average for the state</b>	<b>Landran</b>	<b>Difference in Percentage points</b>
<b>Total Population</b>	75.84%	84.16%	8.32
<b>Male Population</b>	80.44%	88.44%	8.00
<b>Female Population</b>	70.73%	79.36%	8.63

#### 2.7e Workers

Out of the total population in the village only about 30 percent are workers. This means that each worker is supporting more than 2 non-workers. A very low participation of women in work is the main reason for low percentage of workers in this village. While nearly half (49.6%) of the males are listed as workers, among females only 7.9% of them are listed as workers. Almost all workers are listed as main workers, except two females who are listed as marginal workers. Out of the total main workers 87.86 percent are listed as other workers. Agricultural workers (cultivations + agricultural labour) form only 9.57 percent of the main workers. The remaining 2.57 percent of the workers are engaged in household industries.

**SOCIO-ECONOMIC STATUS OF THE AFFECTED HOUSEHOLDS**

In this chapter effort has been made to map the socio-economic status of the affected households. As mentioned in Chapter-1, the total affected households in the project area are 374. The assessment of socio-economic status of the affected households is based on the primary survey of 72 households who are living in Landran village. The main findings of this survey regarding the socio-economic status of the affected households are provided below:

**3.1 Size of the Affected Population**

The total size of population of the 72 surveyed households is 295, out of which 160 (54.24%) are males and 135 (45.76%) females. This means that the sex ratio of the surveyed households is 844 which is much less than the state average (895). The child sex ratio (0-6 years) is 1080. Since there are only 10 children in this age group, this sex ratio can not be compared with the state average.

**Table 3.1 Size of affected population**

No. of HHs	Population			Sex Population	
	Males	Female	Total	Total Population	0-6 Population
72	160(54.24%)	135(45.76%)	295(100.0%)	844	1000

**3.2 Size of Households**

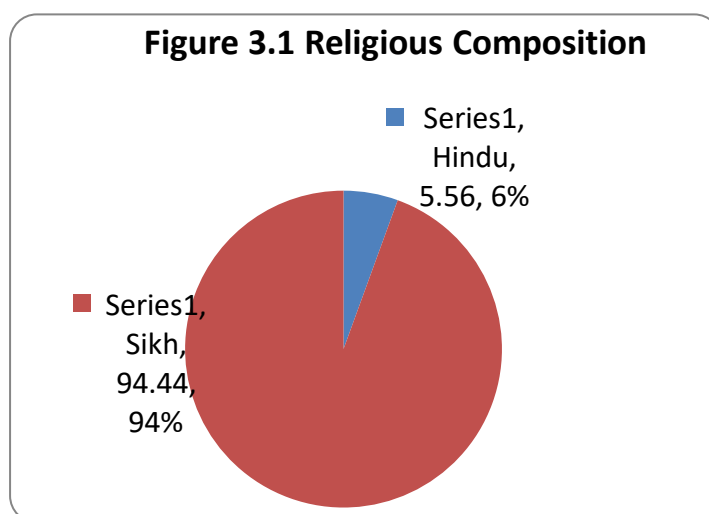
The average family size of surveyed households is 4.1 persons. Table 3.2 shows that the number of family members in the surveyed households varies from one person to nine persons. The highest frequency (20 households) is of 4 family members which account for 27.78% of the surveyed households. The household with 5 members and 3 members too have fairly high frequency (see Table 3.2). The households having 3 to 5 family members account for 65.28% of the surveyed households. The number of households with 2 members is also fairly large (10).

**Table 3.2 Number of family members per household**

No. of family members	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
Frequency	3	10	13	20	14	6	2	3	1	72
Percentage	4.17	13.89	18.06	27.78	19.44	8.33	2.78	4.17	1.39	100.00

### 3.3 Religious Composition

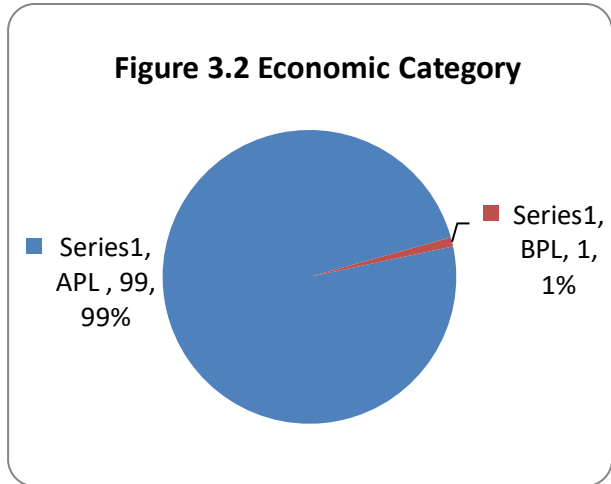
Religion is a very important social dimension of population. Its spatial expression is in the form of religious places like gurudwara, temple, mosque, church etc. Even cremation grounds, burial places too are spatial expression of religion. Landran is predominantly a Sikh village which is expressed in the selected



households too. Out of the 72 households, 68 (94.44%) profess Sikh faith and only 4 (5.56%) Hinduism.

### 3.4 Social and Caste Composition

On the Indian sub-continent caste is a very important indicator of social standing of the family. Even the economic status of the family is also associated to a great extent with its caste. Out of 72 households 71 belong to General Caste and one to Other Backward Castes (OBC). While all households belonging to General Castes are listed as Above Poverty Line (APL) families, the single OBC household has been listed as Below Poverty Line (BPL) family. The data regarding specific caste of the surveyed households show that out of 72 households,



67 belong to Jatt caste which is the dominant land owning caste of Punjab. Out of the remaining 5 households, 2 belong to Soods and one each to Sonar, Khatari and Lohar castes.

**Table 3.3 Caste of the households**

	Frequency	Percent
Sonar (Goldsmith)	1	1.4
Jatt	67	93.1
Khatari	1	1.4
Lohar	1	1.4
Sood	2	2.8
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100</b>

### 3.5 Age Structure

Age structure of the population indicates availability of work force in that population group. Table 3.4 shows that out of the total population of surveyed households 9.15% are below the age of 15 years and another 15.60% are above 60 years. This means that more than 75% of the population is a potential work force. The Table also shows a huge imbalance in the male and female population in the age group of 6-14 years. In this age group there are only 4 females while the number of males is 17. The Table also shows that there is no female above 75 years.

**Table 3.4 Age of Family members**

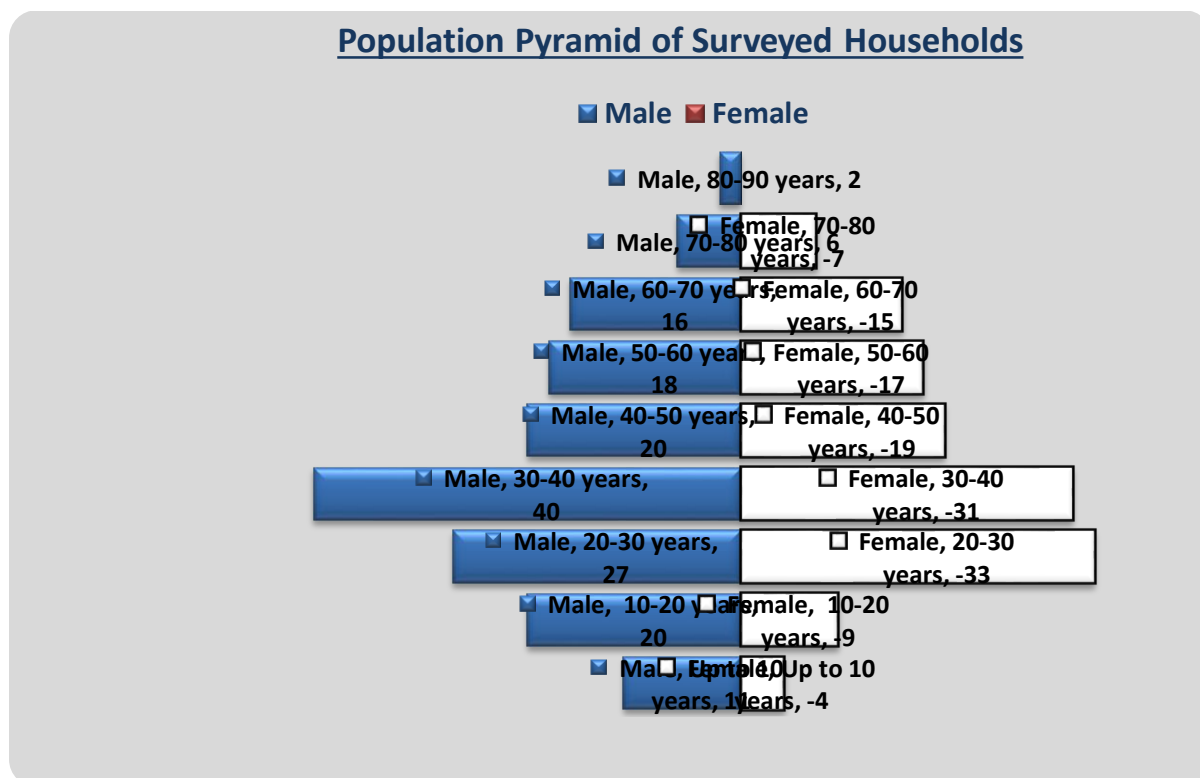
Age	Numbers	Frequency
Up to 5 years	6	2.03
6-14 years	21	7.12
14-25 years	44	14.92

25-35 years	73	24.75
35-50 years	70	23.73
50-60 years	35	11.86
60-75 years	30	10.17
More than 75 years	16	5.42
<b>Total</b>	<b>295</b>	<b>100.00</b>

### 3.6 Age Pyramid

Age pyramid of a population is a very good indicator of the stage of economic development of that country, state or village to which that population belong. In an underdeveloped economy the age pyramid of population is in triangular form with a very wide base. As the economy starts developing the base of the triangle starts shrinking, the apex of the triangle starts rising and the middle portion of the pyramid starts bulging out. As the economy develops further the bulge starts moving upward. The shape of pyramid of population of the surveyed households of Landran shows that the base of the pyramid has shrunk a lot. It is bulging out in the age group of 20-40 year. After that it starts shrinking and the apex of the pyramid is formed by 80-85 age group. There are only 2 males in this age group. The shape of the pyramid indicates a fairly developed stage of the economy. However it may be clarified here that since this age pyramid is of only the land owning class of population and not of total population of Landran village it does not reflect the levels of economic development of the population of Landran.

**Figure 3.3 Age pyramid of surveyed households**



### 3.6 Educational Status

Because of its location in the vicinity of Chandigarh, Landran village has a very high level of literacy. In the surveyed households nearly 95% of the population above the age of 6 years is literate. The literacy rates among males and females in this age group are 98.05% and 90.84% respectively. Nearly one-fourth of them are graduates or post-graduates. The Table 3.5 shows a very interesting pattern. The Table 3.5 shows that the percentage of illiterates and those who are educated up to class 5<sup>th</sup> is high among females compared to males. By contrast at Middle, Matric and Sr. Secondary level males outnumber the females by big margin. At Graduation level though the percentage level of males is still high than the females, yet the gap between the two narrows down quite significantly. At post-graduate level females outnumber the males by big margin. Technical/vocational education is received by very few persons. There are only 3 males and 1 female who have received technical/vocational education.

**Table 3.5 Educational Status**

	Frequency	Percent
Illiterate	5	6.9
Up to 5th	7	9.7
Middle	15	20.8
Matriculation/Secondary	20	27.8
Higher Secondary	7	9.7
Graduation	15	20.8
Post- Graduation or above	2	2.8
Technical/ Vocational	1	1.4
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100.0</b>

### 3.7 Occupation of Members of Households

Table 3. shows the occupation pattern of surveyed households. It shows that persons who are employed in agriculture or some other occupation form only 31.86% of the total population. This shows that each worker is supporting more than 2 dependents. The table further shows a marked difference in the proportion of workers among males and females. Compared to 52.5% workers among males, women have only 7.4% workers among them. Most women have listed themselves as housewife.

Nearly one-third of the workers are engaged in farming. Another one-third is in government or private service and the remaining workers are self employed, shopkeepers or engaged in trade and commerce, transport, storage and communication.

**Table 3.6 Working Population**

Workers	Male	%age	Female	%age	Total	Percentage
Self -employed on the farm /Cultivator	29	34.52	2	20	31	32.98
Self-employed in non-farm activities	8	9.52	0	0	8	8.51
Casual Labor	3	3.57	0	0	3	3.19
Govt. Employee	13	15.48	7	70	20	21.28
Contractual / Private employee	8	9.52	1	10	9	9.57
Others services	2	2.38	0	0	2	2.13
Shop Keepers/ Trade and commercial	14	16.67	0	0	14	14.89
Transport, storage and communication	7	8.33	0	0	7	7.45
<b>Total</b>	<b>84</b>	<b>100.00</b>	<b>10</b>	<b>100</b>	<b>94</b>	<b>100.00</b>

### 3.8 Size of Land Holdings

Size of land holdings of the surveyed households varies from 2.5 biswa to 15 acres. Among the surveyed households, 3 households have only commercial property. Thus their land holdings are very small ranging from 2.5 biswa to 7 biswa. Land



holdings of other households are also very small. Table 3. shows that except for 4 households, all households have small or marginal land holdings. The size of land holdings in one-third of the cases is one acre or less. In another about 36% of the cases it is between 1 and 2.5 acre. This means that in 69.4% cases the size of land holdings is up to one hectare only. In another 25% cases this size is between 1 and 2 hectare. Only 4 households (5.56%) have land holding size more than 2 hectares or 5 acres. Since land prices in this village are very high, even a person who is having only one acre of land is a crorepati.

**Table 3.7 Size of Land Holdings**

Land Holding	Number	Percentage
Up to 1 Acre	24	33.33
1 Acre to 2.5 Acre (1 hectares)	26	36.11
2.5 - 5 Acre (2 hectares)	18	25.00
More than 5 Acre (2 hecatres)	4	5.56
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100.00</b>

### 3.9 Size of Land to be Acquired

Size of land to be acquired in 72 surveyed households varies from less than one biswa to about 16 biswa. In about 11% cases the size of land notified for acquisition is 1 biswa or less. In fact in about 68% of the total cases the size of notified land is upto 5 biswa. And if this limit is extended to 10 biswa then 91.6% of the cases will be covered. There are only 6 (8.33%) cases where the size of notified land is more than 10 biswa.

**Table 3.8 Size of Acquired Land**

Acquired Land	Number	Percentage
1 Biswa or less	8	11.11
1-2 Biswa	15	20.83
2-5 Biswa	26	36.11
5-10 Biswa	17	23.61
10-20 Biswa	6	8.33
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100.00</b>

### 3.10 Animal Wealth

Animals, especially dairy animals are an indispensable part of the rural economy. They make notable contribution to the family income of the farmers. Most farmers keep one or two dairy animals to meet the family requirement of milk. The surplus, if any, is sold out to earn some income. But some of the farmers keep more number of milch animals. In such cases proceeds from the sale of milk form a major portion

of the family income. Buffalo and cow are the main milch animals which are kept by the farmers. Although Landran village has a great potential for dairy farming, yet not many farmers are keeping dairy animals. One of the major reasons is that the village has great demand for PGs and rented accommodation. Animal sheds have been converted into multi-storey residential accommodation for renting out. Secondly very large number of residents of this village are earning their livelihood from non-farm activities and services. It is therefore not surprising to note that out of 72 surveyed households only 21 (29.17%) were having milch animals. Even among these 13 (61.9%) households were having only one or two milch animals and 3 (14.3%) were having 3 milch animals each. In most such cases substantial part of the milk is consumed by the famil and only the surplus is marketed. Four (19.1%) households have 6 milch animals each. These can be called as small sized dairies. Sale proceeds from milk contribute very significantly to the family income of such households. One household is having 14 milch animals. It seems that this household is totally dependent on milch animals for its livelihood.

**Table 3.9 Number of Families having milch animals (Buffalos+ Cows)**

<b>Milch Animals</b>	<b>Frequency</b>	<b>Percentage</b>
1 Milch Animals	5	23.8
2 Milch Animals	8	38.1
3 Milch Animals	3	14.3
4 Milch Animals	0	0
6 Milch Animals	4	19.1
14 Milch Animals	1	4.7
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>100.00</b>

### **3.11 Milk Production**

The 21 households which have milch animals are producing on an average, more than 400 litres of milk daily. There are 68 milch animals with these 21 households. Thus the average milk yield of each animal comes to 6 litres. The daily milk production of households depends upon the number of milch animals with the family. In 47.6% households daily milk production is between 6-10 litres per day. In

33.3% of household this production is between 15-20 litres. In 2 households it is around 40 litres per day. Out of remaining 2 households one reported 60 litres and other 70 litres as their average daily milk production. Only a small proportion of the milk produced is kept for self consumption. Rest of it is marketed.

**Table 3.10 Average daily milk production per households**

<b>Milk production in litres</b>	<b>No. of Households</b>
6	2
7	2
8	4
10	2
15	2
16	1
17	1
20	3
37	1
40	1
60	1
70	1
<b>Total</b>	<b>21</b>

### 3.12 Facilities at Home

#### 3.12.1 Type of House

Out of 72 houses 71 are pucca and one is semi-pucca. This shows that economic condition of all the surveyed households is fairly good.

**Table 3.11 Type of House**

<b>Type of House</b>	<b>Frequency</b>	<b>Percent</b>
Pucca	71	98.6
Semi Pucca	1	1.4
Total	72	100.0

#### 3.12.2 Source of Drinking Water

Out of 72 households 65 (90.3%) have piped water supply, 4 (5.6%) have piped water supply as well as access to tubewell water. There are only 3 households which have no access to piped water supply. They are using water from tubewell. Some of these dwellings are farm houses.

**Table 3.12 Main Source of Drinking water**

	<b>Frequency</b>	<b>Percent</b>
<b>Piped Supply</b>	65	90.3

<b>Piped Supply, Tube Well</b>	4	5.6
<b>Tube Well</b>	3	4.2
	<b>72</b>	<b>100.0</b>

### 3.12.3 Availability of Toilet Facility

Toilet facility at home is a basic necessity of every household. Financial assistance is provided to deserving households to install toilet at home under Swachh Bharat Abhyan. It is creditable that all the 72 surveyed households have toilet facility. However, the village do not have the facility of public toilets, which is a must if the village have to be made open defecation free. However, the village lacks underground sewerage system.

### 3.12.4 Use of Fuel for Cooking

The most convenient and efficient fuel for cooking is LPG. People in rural areas generally use wood, cow dung, crop residue and kerosene for cooking. Landran being a semi-urban village, each surveyed house has LPG connection. However, about 46% of the households use wood, cow dung or kerosene along with LPG in their kitchens. (see Table 3.13 )

**Table 3.13 Type of Cooking Fuel Used**

	<b>Frequency</b>	<b>Percent</b>
LPG	39	54.2
LPG, Cow Dung	10	13.9
LPG, Cow Dung, Wood	13	18.1
LPG, Cow Dung, Wood, Kerosene	3	4.2
LPG, Wood	7	9.7
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100.0</b>

### 3.10.5 Stand by Source of Power

Power shut downs due to storage in power supply or for undertaking some repair work is a common feature of this area especially during summer. For continuous power supply during shut downs, people keep invertors or generator sets. Generator sets create noise pollution as well as air pollution. Thus most people prefer to keep invertors which are silent and do not create air pollution. Out of 72 surveyed households, 52(72.2%) were having invertors at their homes. It is needless to say that all the surveyed households were having power connection.

**Table 3.14 Stand by source of power**

	<b>Frequency</b>	<b>Percent</b>
<b>Inverter</b>	52	72.2
<b>No</b>	20	27.8

<b>Total</b>	<b>73</b>	<b>100.0</b>
--------------	-----------	--------------

### 3.13 Household Assets

Household assets with a family are a fairly reliable indicator of the standard of living of the family. Effort was made to map the common assets of the surveyed households. Table 3.15 shows the status of the common assets in the surveyed households. the said Table shows that all the surveyed households were having T.V. set as well as refrigerator which are the most common necessities of modern life. Like T.V. and fridge, washing machine too has become a common gadget in most houses. As many as 93.1% of the households were having this gadget. Nearly 85% of the households were having two wheeler which is the most common personal mode of transport. More than 54% of the households were having a four wheeler, which only those can keep who have income above a certain level. Air conditioners these days are entering homes of most middle class families. As many as 55.6% of the surveyed households are having AC at their homes. With increase in literacy level, use of computer is becoming very common in urban as well as in rural homes. About 29.2% of the surveyed households were having computer/laptop. Since most surveyed households are having small or marginal land holdings, only about 22% of them were having tractor. The discussion above indicates that standard of living of majority of the surveyed households is fairly good.

**Table 3.15 Household Assets**

Sr.	Items	Yes	No	Total
1	T.V.	72 (100.00)	0	72 (100.00)
2	Refrigerator	72 (100.00)	0	72 (100.00)
3	Two Wheeler	61 (84.70)	11 (15.30)	72 (100.00)
4	Four Wheeler	39 (54.20)	33 (45.80)	72 (100.00)
5	Tractor	16 (22.20)	56 (77.80)	72 (100.00)
6	Computer/ Laptop	21 (29.20)	51 (70.80)	72 (100.00)
7	Air Conditioner	40 (55.60)	32 (44.40)	72 (100.00)
8	Washing Machine	67 (93.10)	5 (6.90)	72 (100.00)

### 3.14 Household Income

There is a vast variation in the income of surveyed households. it varies from minimum of Rs. 57 thousand to maximum of Rs 22.79 lac. There are only 3 (4.17%) households which have average annual income of Rs. 1 lac or less. In 50% of the cases this income is from 1 to 3 lac. In a little over 22% of cases the average annual income is between 3-5 lac. About 23.6% households reported their annual income above Rs. 5 lac. In fact 7 (9.72%) households have annual income above Rs 10 lac, out of which 2 have their income above Rs 20 lac ( see Table 3.16 ) This shows the level of prosperity in the village.

**Table 3.16 Average Annual Income of Households**

S.No	Income (in Lacs)	No. of HHs	Percentage
1	upto 1	3	4.17
2	1-2	18	25.00
3	2-3	18	25.00
4	3-4	8	11.11
5	4-5	8	11.11
6	5-10	10	13.89
7	10-20	5	6.94
8	More than 20	2	2.78
	<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100.00</b>

Most surveyed households have multiple sources of income such as agriculture, milk selling, services, business, rent from house or shop land lease etc. Service as one of the sources of income have been reported by more than 55% of the households. Similarly agriculture as one of the income sources has been reported by about 34.7% of the households. Business as one of the sources of income has been reported by more than 22% of the households (see Table 3.17)

**Table 3.17 Sources of Income**

S.No	Source of Income	No. of Households	Percentage
1	Agriculture	25	34.72
2	Selling Milk	7	9.722
3	Services	40	55.55
4	Business	16	22.22
5	House/Shop Rent	12	16.67
6	Land Lease	8	11.11
	<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100.00</b>

### 3.15 Debt Status of the Family

Out of 72 surveyed families only 9 reported that they have outstanding loan. In all these cases it is institutional loan. Loan has been advanced by the Co-operative Bank and by Punjab National Bank in 3 cases each. By SBI, HDFC and Gramin Bank in one case each. In six cases the loan has been provided for agriculture purpose, in two cases for construction of house and in one case for business. The loan amount varies from minimum of Rs 1 lac to maximum of 30 lac ( see Table 3.18 )

**Table 3.18 Status of Outstanding Loan**

	Number	Loan Provider/Source	Amount (Rs.)	Purpose
1	1	PNB	10,00,000	Business
2	1	Co-operative Bank	2,00,000	Agriculture
3	1	SBI Bank	10,00,000	Agriculture
4	1	PNB	1,00,000	-
5	1	PNB	12,00,000	Agriculture

6	1	Co-operative Bank	12,00,000	Agriculture
7	1	HDFC	30,00,000	House Loan
8	1	Co-operative Bank	2,00,000	Agriculture
9	1	Gramin Bank	7,00,000	House Loan

### **Conclusion**

The discussion above leads to the conclusion that the surveyed households have average family size of about 4 persons which indicates that people are practising family planning methods to keep their family size small. The literacy level of the people including females is very high. Each household has access to clean portable water through piped water supply system or from the tube well. Each house also have access to toilet at home. LPG is used in each house. All house have power connection and many of them also have standby source of power, T.V, fridge and washing machines can be found in almost every house. Most households have two wheeler or four wheeler or both. In short almost all of them have good income and fairly good standard of living. Indebtedness is very low. All loans are institutional and have been taken for productive works like agriculture or business or for construction of house.

## **CHAPTER-4**

### **STATUS OF INFRASTRUCTURE FACILITIES**

---

In this chapter effort has been made to benchmark the status of infrastructure facilities in the project area. This has been done mainly for two purposes, that is, i) to provide a base line for any post project social impact assessment study, and ii) to identify gaps in the infrastructure facilities for undertaking any social impact mitigation measures by the government or by any corporate under Corporate Social

Responsibility (CSR). The key infrastructure facilities which have been evaluated in this chapter are:

- Road and rail connectivity
- Drinking water facility
- Toilet facility at home
- Streets and drains
- Education facilities
- Health facilities
- Animal health facilities
- Anganwadi centres
- Community centres/Dharamshalas
- Market centres

#### **4.1 Road and rail connectivity**

Road and rail connectivity is one of the most important indicators of development of any area. The external links of any settlement depend mainly on the road and rail links. The role played by the rural roads in the transformation of rural economy of Punjab is well known.

Village Landran is located at the intersection of two important roads, that is, (National) highway NH205A (Kharar-Banur road) and state highway SH12A (Chandigarh-Fatehgarh Sahib road). Thus the village has road connectivity with Chandigarh, Mohali, Fatehgarh Sahib, Kharar and Banur towns as well as with the nearby villages like Lakhaur, Bairampur, Sawara, Kailon, Chapparchiri, etc. However, traffic jams at the road junction impede its connectivity to the above mentioned towns and villages to a great extent.

Although Chandigarh-Ludhiana rail line is located at a distance of about 1.5 km from the abadi of this village, the nearest railway station is located at Kharar which is at a distance of about 7 km from the village. However, people prefer to board the train for going towards Ludhiana side from Mohali station and for Ambala side from



Chandigarh station which are located at a distance of about 11 kms and 20 kms respectively.

#### **4.2 Drinking Water Facility**

Access to safe drinking water is the basic need of every household. The shallow ground water of this area is not potable. However, the village has been provided piped drinking water by the Department of Drinking Water Supply of the Ministry of Drinking Water and Sanitation, Government of India. Almost every house in the village has water connection. Out of the 73 households surveyed in the village 70 (95.9 %) of the households were having connection for the piped water. Others were using water from deep tubewells.

#### **4.3 Toilet Facility at home**

A Swachh Bharat Abhiyan or Swachh Bharat Mission was launched in the country in the year 2014. The main objective of this mission is to make every village in the country open defecation free. Almost every house in the village is having this facility. All the 73 surveyed households in the village were having this facility at home. However, the village lacks public toilets. Many migrant workers and vendors who are living in temporary shelters outside the main settlement (abadi) practice open defecation around the village.

#### **4.4 Streets and Drains**

The village has pucca (concreted) streets in the entire village which are in a fairly good condition. The drains are open but are paved and cemented. However, the village face problem for the disposal of sullage water from the village pond to the nala flowing to the south of the settlement. Chandigarh-Landran road and construction by the private builders in the vicinity of the village has blocked the natural flow of water from the pond to the nala. The sullage water often overflows into the nearby agricultural fields, especially during rainy season and damage the standing crops of the farmers. Moreover, the foul smell from the stagnant water in the pond and fields make the life of people living near it miserable. There is an

urgent need for making arrangement to drain out the sullage from the village pond to the nala flowing

#### **4.5 Education Facilities**

Access to education facilities plays a very important role in the development of an area. Landran village has one Government Elementary School (only upto 5<sup>th</sup> class) and two high schools (one government and one private). For Sr. Secondary classes students go to Mohali, Kharar and Jhanjheri which are located within the radius of 5-7 kms. For education in arts, sciences, humanities, technical education and job oriented professional courses students have many options, including their own village, such as, Chandigarh, Mohali, Kharar, Jhanjeri and Tangori. All these places are located within a distance of 5 to 15 kms. A group of technical and vocational colleges is also located in Landran.

#### **4.6 Health Facilities**

Punjab Government provides elementary health services in almost every village with sizeable population. Landran village has a Primary Health Sub-Centre (PHS). For common ailment people go to PHS within the village or to the private health practitioners within the village (one MBBS and one BAMS doctors are practicing in the village). The village also has 4 medical stores. For higher order health services people mostly go to ohana, Mohali, Kharar or Chandigarh. For more serious problems people go to PGI or private hospitals in Chandigarh and Mohali. All these higher order health facilities are located within a radius of 5 to 12 kms from the village. Since the village has good road connectivity to all these higher order health facilities, one can reach any of these hospitals in less than half an hour.

#### **4.7 Animal Health Facilities**

Milch animals play a very important role in the rural economy. Because of its proximity to a very large urban centre, farmers of Landran have a ready market for their milk. The village also has a milk collection centre of Verka. Many farmers in Landran are keeping dairy animals to supplement their family income. The village

has a veterinary hospital to provide health and veterinary services to the animals in Landran as well as in the surrounding villages.

#### **4.8 Anganwadi Centres**

Anganwadi centres provide integrated women and child development services. It serves as a play school for pre-school going children in rural areas. Nutritious food is provided to the enrolled children as well as to pregnant and lactating women in the village. Pre-natal and post-natal services are also provided to the women at these centres. The number of anganwadis in a village depends on the size of population of that village. Landran village has 2 anganwadi centres. Both of these centres are located in the village Dharamshala.

#### **4.9 Community Centre/Dharamshala**

The village has a community centre and a dharamshala. The community centre has a new building which has a big hall with facilities of power connection, fans, kitchen, toilet, etc. it is a good facility to conduct gram sabha and panchayat meetings or for celebrating social functions. Dharamshala was constructed long time back. At that time it served as a community centre but now it is used mainly for running the anganwadi centres.

#### **4.10 Market Centres**

Accessibility to market centres play an important role in the development of any area. Landran always had a locational advantage as it was located on the Kharar-Banur road. It got road connectivity to Fatehgarh Sahib in the late 1950s and to Chandigarh in the 1970s. Once Landran was linked with Chandigarh through pucca road, it became a prized location for real estate, educational institutions, commercial activity, etc. Over the years Landran has emerged as an important market centre. However, for availing higher level services or for selling or purchasing higher level goods, people go to Kharar, Mohali or Chandigarh.

#### **Conclusion**

From the discussion above one can conclude that residents of Landran have almost all the basic facilities and services within the village. Since it is located very close to Mohali, Kharar and Chandigarh, residents of Landran can avail all the facilities available in these towns conveniently. Thus, there are no major gaps in the infrastructural facilities and services in Landran village, except the disposal of sullage water from the village pond. Steps must be taken for the proper disposal of this water from the pond to the nala flowing nearby on priority.

## **CHAPTER-5**

### **SOCIAL IMPACT ASSESSMENT**

---

This chapter has two main parts. In the first part effort has been made:

- ☒ To examine whether the proposed land acquisition serves the public purpose for which it is acquired.
- ☒ To estimate the number of affected families, magnitude of their land loss or loss of house, shop or other property.

- ☒ To estimate the number of families and shopkeepers likely to be displaced from their homes, lands, shops.
- ☒ To examine whether the extent of land proposed for acquisition is the bare minimum necessity for commissioning of the proposed project.
- ☒ To examine that the proposed road alignment is the best choice than any alternative alignment.

In the second part the social impact of Landran Road Junction improvement Project has been assessed on the affected land owners and other property holders, roadside shopkeepers, students and teachers in educational institutions at Landran and Jhanjheri, marriage palaces along Landran-Chunni and Landran-Kharar road, amusement park on Landran-Chunni road workers who commute daily for work outside Landran, etc. Moreover, the social impact assessment has been made at three different stages of the project, that is:

- ☒ at the land acquisition stage of the project.
- ☒ during construction stage of the project, and
- ☒ during operational stage after the completion of the project

## **PART-I**

### **5.1 Does land acquisition serve the public purpose**

The main purpose of land acquisition in Landran village is to improve traffic flow at Landran Junction. One can find long queues of vehicles on all the roads at this junction from morning to late evening. Crossing this road junction is time consuming and vehicles are highly prone to accidents. The offset alignment of Landran-Chandigarh and Landran-Chunni roads at this junction and non-availability of slip roads are the main causes of traffic jams at this junction. Narrow width of the existing road from (13.935 to RD 15.950) also adds to the traffic jams. The proposed road alignment and slip roads will significantly improve the flow of traffic at this junction. Thus, the proposed land acquisition for the improvement of Landran road junction will very much serve the public purpose.

### **5.2 Number of affected families and magnitude of their land loss**

As per the land acquisition notification, the total area of the land which is to be acquired for this project is only about 7.50 acres (approx). As per the list the total affected land owners are 421. This also includes some builders, housing societies, Punjab Government, a gurudwara, shamlat deh and Public Works Department. Name of some of the builders and of Punjab Government appears multiple times in the list. For example, name of M/S JLPL appears 9 times and of Punjab Government 8 times. Similarly name of M/S Larks Projects Pvt. Ltd. appears 5 times. Name of many other builders also appear more than one time in the list. For counting the affected number of land owner such entities have been counted only once. By doing so the number of affected parties comes down to 395. Names of some of the farmers too have also appeared more than one time in the list, but identification of such cases from the list was not easy and thus was not attempted. The total affected parties therefore are less than 395. But for analysis purpose these has been taken as 395. Out of these 395 affected parties there are 30 (7.6%) such cases in which size of land notified for acquisition is zero and the compensation amount is also zero. Entries of zero land acquisition are also included in case of some of those which have multiple entries in the list of affected persons. Inclusion of such entries in the list of affected persons is beyond comprehension. The size of acquired land in the remaining cases varies from minimum of 0.3 sq. yards to maximum of 1912.9 sq. yards. In most cases the size of notified land is very small (see Table – 5.1)

**Table 5.1**  
**Distribution of notified land as per its size**

Size in sq. yards	0	0-1	1-10	10-25	25-50	50-100	100-250	250-500	500-1000	1000-2000	Total
Frequency	30	46	50	59	50	69	62	19	6	4	395
Percentage	7.6	11.6	12.7	14.9	12.7	17.5	15.7	4.8	1.5	1.0	100.0

Table 5.1 shows that:

- In 7.6 % cases the size of notified land is zero.
- In 11.6% cases this size is less than one sq. yard and in 12.7% cases this size is between 1-10 sq. yards.
- This shows that in about 32% cases the size of notified land is less than 10 sq. yards.

- ☒ If this limit is extended to 25 sq. yards it will cover 46.8% of the total affected persons.
- ☒ In about 12.7% cases the size of notified land is between 25-50 sq. yards and in another 17.5 cases this size is between 50-100 sq. yards. This shows that in 77.0% of the cases the size of notified land is less than 100 sq. yard.
- ☒ This means that in only 23% of the cases the size of notified land is more than 100 sq. yards. Even among these 23%, 15.7% are between 100 to 250 sq. yards, 4.9% between 250-500 sq. yards. There are only 6 (1.5%) cases of 500-1000 sq. yards and 4 (0.8%) cases of above 1000 sq. yards

### **5.3 Nature of notified land**

From the starting point of this project in the east on the Chandigarh-Landran road (RD.13.600) to the point where the new alignment will meet the Landran-Chunni road, most of the notified land is non-agricultural. In fact most of it is lying vacant. Some part of it is under commercial and residential property. In the remaining section of the road in the western part along the existing Landran-Chunni road, most of the notified land is irrigated (Chahi).

### **5.4 Persons likely to be displaced from their shops and homes**

There is only one family which is likely to be displaced from the present location as its home as well as a shop (which is located in the home itself) has come in the proposed new road alignment. Negotiations are on with him for amicable settlement.

One shop on the Landran-Banur road has come in the road alignment. Person running this shop will be displaced from its present location. Another person running a plant nursery on Chandigarh-Landran road too is likely to be displaced.

About (six to seven) shops on the Chandigarh-Landran road have to be demolished for the construction of slip road and road widening. Some shops at present are lying vacant and thus there will be no displacement of any person. The shop owners in this case as well as those mentioned above are going to lose their commercial

property for ever. However, they will be adequately compensated for their loss of property.

Some land in front of some of the shops dealing in marble and tiles on the Chandigarh-Landran section has been notified for road widening. In most cases this land is unbuilt and lying in front of the shops and is used for parking of vehicles. However, in some cases some built part of the shop too has come in the road project. Since all these shops have large depth, acquisition of a few feet of land in the front is not going to affect these shopkeepers much. Interviews with these shop keepers revealed that they are not upset due to land acquisition as it is not going to displace them. Moreover, all these shopkeepers have taken these shops on rent. Thus, it is not the shopkeepers but the shop owners who are going to feel the pinch.

#### **5.5 Is the land proposed for acquisition is the bare minimum necessity for commissioning of the project?**

The width of the proposed road (ROW) near the intersection point for a distance of 275 meter on the Chunni side will be 25 meters and on Chandigarh side 22 meters for (a distance of 400 meter). The width on the Chandigarh side has been kept less than the other side simply to save the existing road side shops. The width of road for a distance of 400 meter on both side of the intersection has been kept more because for the better management of the traffic the proposed road in this section will be 4-laned. In the next 200 meters on both side the width will be gradually reduced to 15 meters. From these point for 240 meters on Chandigarh side and for 575 meters towards Chunni side the width of the road(ROW)will be 15 meters, which will be more than the existing road(ROW) by about (9)meters. The width of the proposed road in different sections has been planned keeping in view the volume of traffic on this road. This shows that only that much land is notified for acquisition which is a bare minimum necessity for commissioning of the project.

#### **5.6 Is the proposed road alignment is the best choice?**



It is very fortunate situation that most of the land falling in the proposed straight line road alignment is lying vacant. The one house which has come in the proposed road alignment could not be saved because standard parameters of road engineering have been followed to draw the road alignment. The proposed alignment requires minimum land and demolition of a part of only one residential property. There is hardly any dislocation of any person. Moreover, the proposed alignment is most cost effective. Thus the proposed road alignment is the best choice than any alternative alignment.

## **PART-II**

### **5.7 Social impact assessment of the project at different stage**

The Landran Road Junction Improvement project has three stages, that is:

- a) Land acquisition stage
- b) Road construction stage
- c) Project operation stage (after the completion of construction work)

Social impact assessment of the project on land losers, residents of Landran and nearby villages, road users, shopkeepers, builders, educational institutions at Jhanjheri and Landran, marriage palaces and amusement park, land prices, etc. have been assessed at the above mentioned stages of the project.

#### **5.7a Social impact of the project at Land acquisition stage**

This is the most difficult stage of any project. As per the Land Acquisition Act 2013, taking consent of 70% of the land holders in case of public interest project and 80% of the land holders in case of private project is a must for land acquisition. Punjab Government also faced many difficulties in getting the consent of the land owners affected by this project. Number of meetings was conducted between government officials and the land owners for this purpose. Political leaders of the area too conducted meetings with the identified land owners of Landran. Persistent efforts made by the government officials and political leaders ultimately succeeded in convincing most of the land owners to part with their land in larger public interest. At present there is only one person who is resisting land acquisition because some

part of his house falls in the project area. Efforts are on to convince that person to part with his land for the road project. The land acquisition rate has been fixed at Rs. 2,40,00,000 (Rupees two crore forty lac) per acre, which includes price of the land and 100% solatium. Since this rate was fixed through negotiations between the land owners and the government, there is no resentment among the land owners with regard to the land acquisition rates.

Since the land which is going to be acquired is mostly lying vacant and in most cases is too small in size, its acquisition for road project is not going to affect much the income of the land owners from the land. Most shopkeepers on the Chandigarh-Landran road who are affected to some extent by land acquisition too have reported that land acquisition for road widening is not going to affect their income adversely. Moreover, all land owners are going to receive handsome compensation for the lost land. If they invest that amount wisely in some business or property, that can more than compensate the loss due to land acquisition. In fact many of them can create a regular source of income for their families from the compensation amount. One can also utilize this amount on the education of their children or for meeting the expenses on the marriage of their children, etc.

#### **5.7b Social impact of the project during road construction stage**

The construction activity of road project is likely to start immediately after the completion of the land acquisition process and this work is likely to continue for a period of about 6 months.

The construction activity will require services of skilled, semi-skilled and unskilled workers. Thus many local workers can expect to get work for some days in the construction activity of the project.

Material needed for road construction like earth, bricks, gravel, broken stones, bitumen, etc. have to be brought from outside. Thus, persons who have truck, tipper, tractor-trolley, etc. can expect work for the transportation of these materials.

Some labourers may come from outside the area. These workers are likely to spend a major portion of their earnings in the local area on accommodation, food and other necessities of life. Thus these workers are going to add to the income of local shopkeepers.

The road widening activity, which will continue for some months, may put road users to some inconvenience.

### **5.7c Social impact of the project at the operation stage**

Regular as well as occasional road users, land owners, builders, educational institutions at Landran, Jhanjheri and Khunimajra, owners of marriage palaces on Landran-Chunni road and Landran Kharar road, amusement park on Landran-Chunni road and roadside shopkeepers and commercial establishments in and around the Landran are the main stakeholders of this project. Once the project is completed and the new road alignment becomes operational, it will have some impact on each category of stakeholders which have been discussed below.

#### **5.7c (i) Impact on occasional and regular road users**

Chandigarh-Landran-Fatehgarh Sahib road is a very important state highway. It is used not only by those who travel between Chandigarh and Fatehgarh Sahib/Sirhind but also by those who want to go to Patiala and beyond. This road is also used by students, teacher and staff of educational institutions located at Jhanjheri ( located on Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib Road). Students and staff of educational institutions located at Landran and polytechnic located at Khunimajra ( on Landran-Kharar road) too have to cross Landran junction.

Similarly many students, employees and daily wagers from villages located to the west of Kharar-Banur road commute daily to Mohali and Chandigarh. All these persons, whether they are regular or occasional users of this road are going to benefit from this project. It is expected that after the completion of this project crossing this junction will take much less time. Increase in the width of the road and

provision of slip roads will ease the traffic flow at this junction to a great degree. Thus every road user will save a lot of time to reach his/her destination. Moreover each vehicle will save significant amount of fuel. The air pollution level at the junction will also come down significantly.

#### **5.7c (ii) Impact on educational institutions, especially those located at Jhanjheri**

There is a group of technical and other colleges at Jhanjheri (located on Landran-Chunni road) offering professional and job oriented courses. Similarly there is a group of technical colleges at Landran and a polytechnic at Khunimajra (on Landran-Kharar road). Number of students from Chandigarh, Mohali, Kharar and surrounding villages attend these colleges. Many students are reluctant to join these colleges/institutions simply because crossing Landran junction is a big problem and a time consuming affair. Once the traffic situation at this junction is improved, more students will be willing to join these colleges/institutions. Thus a significant increase in enrolment in these colleges/institutions can be expected after the completion of this project.

#### **5.7c (iii) Impact on marriage palaces and amusement park**

There are number of marriage palaces on Landran-Chunni road and Landran-Kharar road. Because of the traffic bottleneck, most residents of Mohali and Chandigarh are reluctant to book these marriage palaces for holding any function. Once traffic flow at Landran junction is streamlined people will prefer booking these palaces rather than those located at Zirakpur for holding functions. Likewise the Thunder Zone Amusement Park located on the Landran-Chunni road is going to experience significant increase in visitors.

#### **5.7(iv) Impact on roadside shopkeepers**

There are large number of shops along Chandigarh-Landran, Landran-Chunni, Landran-Kharar and Landran-Banur road. It was also observed that shops which deal in bulk materials like tiles, marble, granite, which require more space for storage are mostly located on Chandigarh- Landran road. To assess the impact of project on the roadside shops, 45 shopkeepers, dealing in a variety of products

located along all the road segments were interviewed using a pre-structured questionnaire. It also included 8 such shops on the Chandigarh-Landran road whose some part has come in the road project.

The break-up of shops selected on different roads were as follows:

- i) Chandigarh-Landran Road ----- 13
- ii) Landran-Chunni Road ----- 15
- iii) Landran-Kharar Road ----- 12
- iv) Landran-Banur Road ----- 5

The main findings of the survey of these shops are as follows:

- About half of the surveyed shopkeepers reported that after the completion of the road project their sales will increase significantly
- About one-third of the shopkeepers however feel that their sales may decline after the completion of the project, though they have no convincing reason for their assessment.
- They remaining about one-sixth of the surveyed shopkeeper reported that there will be no change in their sales after the completion of the project.

#### **5.7c (v) Impact on real estate and land prices**

There are already numbers of ongoing real estate projects along Kharar-Landran-Banur state highway as well as along Landran-Chunni road. All these projects, especially those located along Landran-Chunni road (in sectors 112 and 113) are likely to get some boost after the completion of this project. In fact many more such projects are likely to emerge along the Landran-Chunni road especially in the segment between Landran and Jhanjheri. Farmers in Landran, Swara and Jhanjheri villages are also likely to benefit from the project as the land prices in these villages will increase further.

#### **5.8 Conclusion**

The discussion above leads to the following conclusion:

- That this project has been proposed in the larger public interest. The land notified for the acquisition is bare minimum necessity for the commissioning of the proposed project.
- The proposed road alignment is the best choice than any other alignment as it causes minimum dislocation of people from their shops and homes. Moreover it is most cost effective.
- Most land owners are satisfied with the offered compensation rate for the land.
- Except for few cases, land acquisition is not going to hit the land owners hard because in most cases the size of notified land is not very large. Moreover in most cases this land is lying vacant.
- Only one or two shopkeepers and one household are likely to be displaced from their present location. Effort is on to minimise the impact of land acquisition on these individuals.
- Most shopkeepers, owners of marriage palaces, amusement park and other commercial establishments are likely to experience significant increase in their sales/ business.
- By and large, most stakeholders of this project whether they are regular or occasional road users, owners of shops and other commercial establishments along the roads, educational institutes, especially those located at Jhanjheri, marriage palaces, land owners and builders, all are going to benefit from this project.

## **CHAPTER-6**

### **MAIN FINDINGS AND SUGGESTIONS**

---

#### **6.1 Main Findings**

- The state highway No. 12A is a very important road as it links the historic and religiously important town of Fatehgarh Sahib with the state capital Chandigarh.

- The narrow width of this road from (13.935 to RD 15.950), falling bothside of Landran Junction and off-set alignment of this road junction is a major impediment in the smooth flow of traffic on this road.
- The decision of the Punjab Government to improve Landran Junction by constructing a new 4 lane road in a straight upgradation of the existing road from RD(14.375 to RD 15.175) is a welcome step which has been taken keeping in view the larger public interest.
- The proposed alignment for the new road is the best choice than any alternative alignment because it causes minimum dislocation of people from their homes and shops, is most cost effective and has been designed as per the standard parameters of road engineering.
- Although the number of affected households/parties is very large (395), the total area of the land notified for acquisition is only about 7.5 acres (approx).
- In about 19.2% cases the size of notified land is between 0-1 sq. yard and in 12.7% cases it is between 1-10 sq. yards.
- In about 47% of the total cases the size of notified land is less than 25 yards. If this limit is extended to 100 sq. yards, it will cover about 77% of all the cases.
- This shows that land acquisition is not going to pinch very seriously to most of the affected persons, except in those cases where the notified property is residential or commercial or it form a very high percentage of his total land holding.
- Most land owners are satisfied with the compensation rate offered for land acquisition, as it was fixed through negotiation between Government representatives and the farmers.
- On completion, this project is going to benefit all stakeholders, such as, regular and occasional road users; educational institutions at Jhanjheri and Landran; students, teachers and other employees of these institutes who commute daily from Tricity; owners of marriage palaces along Landran-Chunni road and Landran Kharar road; owners of amusement park; shopkeepers at Landran junction as well as all the roads meeting at Landran junction, etc.

- Reality sector is likely to get good boost in Sector-112 and 113 of Mohali as well as along the road up to Jhanjheri. This will push up the land prices too. Thus land owner of Landran, Swara and Jhanjheri are going to benefit from this project.
- The project will also promote tourism in the state. The flow of tourists from Tri-city and adjoining areas to Fatehgarh Sahib is likely to increase very significantly.

### **Suggestions**

- To check unauthorised construction within 100 feet of the planned road, Government should map all the existing structures within 100 feet of road on both sides from RD.13.600 to RD (16.100). Aerial photographs or satellite imageries of latest date should be procure and kept in record for any reference in future.
- Matter of land acquisition with the person who has approached the court may be resolved amicably at the earliest.
- The periphery road of Landran on the northern and eastern side of the village may be upgraded. It can serve as slip road for the vehicle coming to Chandigarh side from Kharar. It will reduce the traffic at the road crossing.
- Provision for proper draining of water from the village pond to the nala may be part of the road project.





**Centre for Research in Rural and Industrial Development (CRRID)**  
**Sector 19 A, Madhya Marg- Chandigarh, 160 019- INDIA**

Landran Junction.

**Sub Divisional Magistrate Cum-Land Acquisition Collector, Mohali.  
District Administrative Complex,  
Sector- 76, SAS Nagar (Mohali)**

To

The Secretary  
Department of Public Works,  
Mini Secretariat, Sector 9-A,  
Chandigarh.

R.K.  
may file H.  
RB  
ST

**Memo No.**

**Date:**

**Subject:** Appraisal of Social Impact Assessment (SIA) Report by Expert Group - Land acquisition for Improvement of Landran Junction on Chandigarh-Landran-Chunni-Sirhind Road (SH-12A), SIA Notification issued vide Government of Punjab, Department of Public works (B& R - III Branch) Notification No. 7/4/2019-1BR3 1398765/1-5 dated 21.01.2019

**Reference:** Your Endst. No. 7/04/2019-1B&R3/1191 dated 04/06/2019

On the above referred subject and letter under reference, the meeting for the appraisal of the Social Impact Assessment (SIA) report by an expert group as per Section 7 of the "The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation, and Resettlement Act, 2013." was held under the Chairmanship of Prof. Ramanjit Kaur Johal in the Conference Room 256, 1st Floor, District Administrative Complex, Sector 76, Mohali.

The proceeding of the meeting and the recommendations of the Social Impact Assessment (SIA) expert group are hereby submitted as per Section 8 of the "The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation, and Resettlement Act, 2013." **for your kind approval please.**

D/A: As above

Sub Divisional Magistrate  
Cum-Land Acquisition Collector,  
Mohali.

Endst. No. 03 ✓

Date: 02/07/2019

Copy of the above is forwarded to Executive Engineer, Central Works Division, Mohali for information and necessary action please.

*Joyal*  
Sub Divisional Magistrate  
Cum-Land Acquisition Collector,  
Mohali.

**PROCEEDING OF THE MEETING OF SOCIAL IMPACT ASSESSMENT APPRAISAL  
COMMITTEE (SIAAC) HELD ON 24.06.2019**

As per provisions of section 7 of the "The Right to fair Compensation and Transparency in Land Acquisition and Rehabilitation, Resettlement Act, 2013", a meeting of Social Impact Assessment Expert Appraisal Committee for acquiring land for the Improvement of Landran Junction on Chandigarh-Landran-Chunni-Sirhind Road (SH-12A), SIA notification issued vide Government of Punjab ,Department of Public works ( B& R - III Branch ) Notification No. 7/4/2019-1BR3 1398765/1-5 dated 21.01.2019 for Improvement of Landran Junction on Chandigarh-Landran-Chunni-Sirhind Road (SH-12A) to ease out traffic passing through this road. It was held under the Chairmanship of Prof. Ramanjit Kaur Johal in the Conference Room 256, 1st Floor District Administrative Complex, Sector 76, Mohali, Punjab.

**Present:-**

S.No.	Name	Designation
1	Prof. Ramanjit kaur johal	Chairperson, Non- official Social Scientist
2	Sh. Sudesh Kaul	Rehabilitation Expert
3	Sh. Harcharan Singh	Sarpanch Village Landran
4	Sh. Dilbagh Singh	Panchayat member Village Landran
5	Dr. Sukhvinder Singh	Associate professor ,CRRID
6	Sh. Mehar Singh	Consultant ,CRRID
7	Sh. Irvinder Pal Singh	Professor ,SIRD
8	Sh. Yuvraj Bindra Singh	Executive Engineer, Central Works Division,Mohali
9	Sh. Rajbir Singh	Sub Divisional Engineer, Central Works Sub-Division, Mohali No.1
10	Sh. Alok Jha	GM Operations ,Tila Consultants

At the outset, Chairperson of the Committee welcome the members. It was informed that as per, "The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition and Rehabilitation and Resettlement Act, 2013", The work of Social Impact Assessment of land to be acquired for Improvement of Landran Junction on Chandigarh-Landran-Chunni-Sirhind Road (SH-12A) was awarded to the Department of State Institute of Rural Development & Panchayati Raj (SIRD & PR), Government of Punjab which has been notified as State Social Impact Assessment Unit. It has undertaken the social impact assessment (SIA) study for the subject mentioned project in collaboration with Central for research in rural and industrial development (CRRID) an empaneled technical support institute (tsi) for SIRD&PR, Punjab by ministry of panchayati raj ,govt of India . The State SIA unit Submitted its report to Executive Engineer, Central Works Division, Mohali vide letter dated SIRD/2019/1112 ,dated 15.04.2019. The timeline followed in the SIA Study is given as Under:

Sl.No.	SIA Status	Date
1	Notification of Social Impact Assessment	21.01.2019
2	Public Meeting on commencement of SIA Study Held at village Landran	25.01.19
3	SIA report received from State Institute of Rural Development & Panchayati Raj, Government of Punjab.	15.04.2019
4	Appointment of the Social Impact Assessment Expert Appraisal Committee	04.06.2019
4	Public Hearing Notification	07.06.2019
5	Public Hearing Held at village Landran	14.06.2019
5	Meeting of Social Impact Assessment Appraisal Committee	24.06.2019

#### Indicative Methodology of Conducting SIA:-

Aspects of SIA	Description of Methodology	Source
Assess whether the proposed acquisition serves public purpose	The development falls in category 2(e) of section 2 of the LARR Act 2013 and in the category of 'Public Purpose'.	RFCTLARR Act 2013
Estimated no. of affected families and no. of families among them likely to be displaced	Conducted census survey in the proposed area through structured schedule by interviewing method	Supplied by SIRD and field verification

Understand the extent of land(public and private), houses, settlement and other common properties likely to be affected by the proposed acquisition	Ownership details of the land and type of land to be acquired, enumeration of affected properties, trees etc. is given in chapter 5 of the submitted SIA report	SIRD and field study
Understand the extent of land acquired is bare minimum needed for the project	With the consultations of CRRID and others stakeholders, it came out that the land being acquired is of bare minimum need and is new for the future expansion.	Secondary sources and field verification
Study of the social impacts, nature and cost of addressing them and impact of these cost on the overall cost of the project vis-à-vis the benefit of the project	Described in chapter 4, 5 and 6 of submitted SIA report	Field study and secondary sources

#### Project and Public Purpose:-

One of the objectives of the Social Impact Assessment is to examine the nature of proposed project, i.e. whether it is a public purpose project or not. The proposed land acquisition for execution and expansion of existing Landran road junction, Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib-Sirhind road (SH-12A) is required due to the following reasons:

Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib-Sirhind road (SH-12A) is a very important road as it connects the state capital (Chandigarh) with historical towns like Fatehgarh Sahib, Sirhind and Patiala.

Punjab Government has decided to improve this junction. Apart from the narrow width of the road on both sides of this junction the offset positioning of the two limbs of the state highway No. 12A at this junction is the main cause of the bottleneck. The state government has now decided to make a straight line alignment of these two road limbs (by constructing 275 meter new road from R.D 14.775 to R.D 15.050 and increase the width of the road from R.D 13.935 to R.D 14.775 and R.D 15.050 to R.D 15.950. For that a new 4 lane road, in a straight line alignment to Chandigarh-Landran road will be constructed from the existing traffic lights point on the National Highway (NH) 205A which will meet the existing Landran-Chunni road at a distance of about 275 metres from the lights point.

Two slip roads near the new intersection point, one for going from Chandigarh side to Banur side and another for going from Banur side to Chunni- Fatehgarh Sahib side are also planned to reduce the traffic at the planned road intersection point. The planned width of Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib road over a distance of about 2.5 Kms(from RD.13.600 to RD.16.100) will not be uniform throughout. It will be different in different sections. The Acquisition of land starts from RD 13.935 and continues till RD 15.950 . The Portion of road from RD 13.600 to 13.935 and RD 15.950 to RD 16.100 will only be strengthened by laying new layer of DBM and BC and does not require widening since the existing width of the road is 10 meter or above .On the Chandigarh-Landran section road widening is planned for a distance of 840 metres and on the Landran-Chunni section it will be for a distance of 1175 metres from Landran Junction respectively . From the starting point on the Kharar-Banur road the Right of Way (ROW) of the newly planned section of Landran-Chunni road will be 25 metres for a distance of 275 m and 22 meter for next 125 meters. For the next 200 metres the ROW will taper from 22 metres to 15 metres. From that point the increased ROW of the road will remain 15 metres for a distance of 575 metres (upto RD.15.950).Similarly ROW of Chandigarh-Landran section of the existing road from the Kharar-Banur road will be increased to 22 metres for a distance of 400 metres. For another 200 metres the ROW will taper down to 15 metres and from that point to another 240 metres (up to RD. 13.935) the width of the increased ROW will remain 15 metres. The land needed for the construction of new road, slip roads and road widening have been identified and demarcated on the ground. It is expected that after the completion of the project crossing this road junction will become less time consuming. There will be no more long traffic jams.

In view of the growing urbanization and congestion of existing cities, the main objective of this project is to improve traffic flow at the Landran road junction. There will be marked reduction in the time taken to cross this road junction. Every vehicle crossing this junction will save 15-20 minutes or even more in its travelling time. Elimination/ reduction in traffic jams will save a lot of fuel used by vehicles. There will be a marked reduction in the air pollution at this junction caused by harmful gases emitted by the slow moving vehicles stuck in traffic jams. Increase in road width will help in reducing road accidents. Improvement in the flow of traffic at Landran junction will provide a further boost to the Realty sector and commercial activity in and around Landran, particularly along the Landran-Chunni road.

Keeping in the view the above issues, it is in the public interest to acquire the land for Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib -Sirhind road (SH-12A).

Study of Positive and Negative effects:-

Positive Impacts	Negative Impacts	Remarks
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Improvement in the flow of traffic at Landran junction Enhanced road connectivity.</li> <li>• Boost in realty sector and commercial activity, mainly local retail.</li> <li>• Betterment in social status               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Improvement in basic amenities,</li> <li>▪ Ease in daily commute. Saves each vehicle 15-20 minutes or even more in travelling time.</li> </ul> </li> <li>• Elimination/ reduction in traffic jams will save a lot of fuel used by vehicles for the various group of people like farmers including dairy farmers, unskilled, semi-skilled and skilled workers; self employed persons; transporters; regular job holders; shopkeepers; women and school going children.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The village does not have the facility of public toilets - a must if the village has to be made open defecation free.</li> <li>• The village lacks underground sewerage system.</li> <li>• only one family is likely to be displaced from the present location from its home as well as a shop</li> </ul>	<p>Keeping in view the pros and cons land acquisition would be beneficial to the local community and society at large.</p>

**Project Area: Loss of Land:-**

Total area of the proposed Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib -Sirhind road (SH-12A) is about 7.50 acres (approx). The village-wise land detail is presented below:-

Sl.No.	Village Name	Area as per Revenue Record (Acres)	Area as per the SIA Survey (Acres)
1	Landran	7.59( approx)	7.50(approx)

**Analysis of affected land and assets:-**

Type of Impacts	Mitigation Measures
<ul style="list-style-type: none"><li>• The total affected parties are 421 as estimated from land records. Out of these 421 affected parties there are approximately 46 cases in which size of land notified for acquisition is almost negligible and the compensation amount is also negligible.</li><li>• only one family is likely to be displaced from the present location as its home as well as a shop</li><li>• person running a plant nursery on Chandigarh-Landran road too is likely to be displaced.</li><li>• all these shopkeepers have taken these shops on rent.</li></ul>	<p>Compensation for land as per provision of RFCTLARR Act 2013</p> <p>Rehabilitation Assistance</p> <p>The stamp duty and other fee payable for registration shall be borne by the Government.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Out of total 45 shopkeepers with roadside shops, there are only 8 shops on the Chandigarh-Landran road whose some part has come in the road project.</li></ul>	<p>Compensation for land as per provision of RFCTLARR Act 2013</p> <p>The stamp duty and other fee payable for registration shall be borne by the Government.</p> <p>Advance notice to be served to owners to re-</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Half of the surveyed shopkeepers reported that after the completion of the road project their sales/business will increase significantly.</li> </ul>	<p>Advance notice to be served to owners to re-adjust temporary house structures</p>
---	--

**During the Presentation the following observations were raised by the members:-**

- 1) The road connectivity should be enhanced by connecting existing roads of affected villages with the proposed roads under upcoming planned development.
- 2) If the existing public or religious areas are not affecting the proposed planned development, than these areas should be exempted from acquisition.
- 3) The registry rate/ circle rate is low so the base rate should be prepared for deciding compensation of land.
- 4) No cess for land pooling should be charged from the land owners.
- 5) The awareness should be provided to the land owners for the utilization of compensation of their land.
- 6) In addition to the indirect questions, the willingness of the land owners towards acquisition should be assessed by asking very direct questions.
- 7) Women and old age persons should be part of planning process.
- 8) Skill training should be given to land owners so that they can use their compensation amount in a proper manner.

**After detailed deliberation the committee decided as under:-**

The Chairperson congratulated SIRD, Mohali for the commendable job done to complete SIA within the given time frame. It was further deliberated that the social impact assessment report submitted by SIA unit, SIRD, Mohali is very much objective, and covers every aspect of the social impact assessment as defined in The Right to fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act 2013.

After the detailed presentation and discussion, following are some of the observations of Social Impact Assessment Appraisal Committee (SIAAC).

- 1) For good environment and healthy living, as per SIRD report the proposal for execution and expansion of existing Landran road junction, Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib -Sirhind road (SH-12A) Expansion in the proposed plan is commendable, which could be extended, if feasible, to the adjoining areas.
- 2) The Committee is of the strong view that in the future the terms of reference for the Social Impact study should ascertain the views of the drainage system, issue of drainage and health of village pond(s) and livelihood affected. Public health must be addressed and proper planning and execution must be done to resolve any compromise on this account. It is recommended that this recommendation may be incorporated in future studies.
- 3) During acquisition, small left over parcels of land should be considered for acquisition, as far as possible, within provision of the Right to fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act 2013.
- 4) During the acquisition the compensation of the House which falls in the area to be acquired should be assessed by the Technical Department and the benefit be immediately transferred to the land owner to allow him to construct new premises to move to.

Format of Opinion of the expert Group constituted under section 7, sub-section 1 of the right to fair compensation and transparency in land acquisition and rehabilitation act, 2013.

S. No.	Opinion of the expert group	yes	NO
1	The project will serve any public purpose	✓	
2	The potential benefits outweigh the social cost and adverse social impacts	✓	
3	The extent proposed to be acquired is absolute bare	✓	
4	There are no other displacing options available	✓	


**Recommendations:-**

The expert group is of the opinion that the proposed expansion of existing Landran road junction, Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib-Sirhind road (SH-12A), Urban Development, which has been delineated in section 2(i)-e of The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition and Rehabilitation Act, 2013, serves public purpose.

While doing reviewing the SIA report the committee has found that Landran road junction development plan for its expansion, Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib -Sirhind road (SH-12A), is going to be implemented/executed according to the Master Plan. Hence under this planned development there are no possible alternatives and the land proposed for acquisition is bare minimum.

The SIA report ascertains that the potential benefits of the project outweigh the social cost and adverse social impacts.

In the light of above mentioned facts, the case is recommended to the Government of Punjab to proceed for acquisition of land for expansion of existing Landran road junction, Chandigarh-Landran-Chunni-Fatehgarh Sahib -Sirhind road (SH-12A) as per provision of The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition and Rehabilitation Act, 2013.

  
Chairperson 29/6/2019  
State Social Impact Assessment  
Expert Appraisal Committee

\*\*\*\*

Attendance Sheet

**Subject:** Land acquisition for work of Improvement of Landran Junction on Chandigarh-Landran-Chunni-Sirhind (SH-12A) Road.- Regarding meeting of Social Impact Assessment Expert Appraisal Committee held in the Conference Room No. 256, 1st Floor District Administrative Complex, Sector 76, Mohali, Punjab

Date 24-06-2019

<u>Sr. No.</u>	<u>Members Name</u>	<u>Designation</u>	<u>Signature</u>
1.	Jamraj K. Jhal		J. Jhal
2.	Sudesh Kaul		S. Kaul
3.	Sukhvir Singh	Associate Professor	S. Singh
4.	MEHAR SINGH	Consultant	M. Singh
5.	Trinder Pal Singh	Prof	T. Pal Singh
6.	Harvinder Singh	Professor	H. Singh
7.	ਅਮਰਿੰਦਰ ਕੌਰ		A. Kaur
8.	Alok Jha.		A. Jha.
9.	Rajwinder Kaur	Tika - a.m. Office Assistant	R. Kaur

# ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ-ਸਰਹਿੰਦ ਰੋਡ 'ਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਸੁਧਾਰ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ

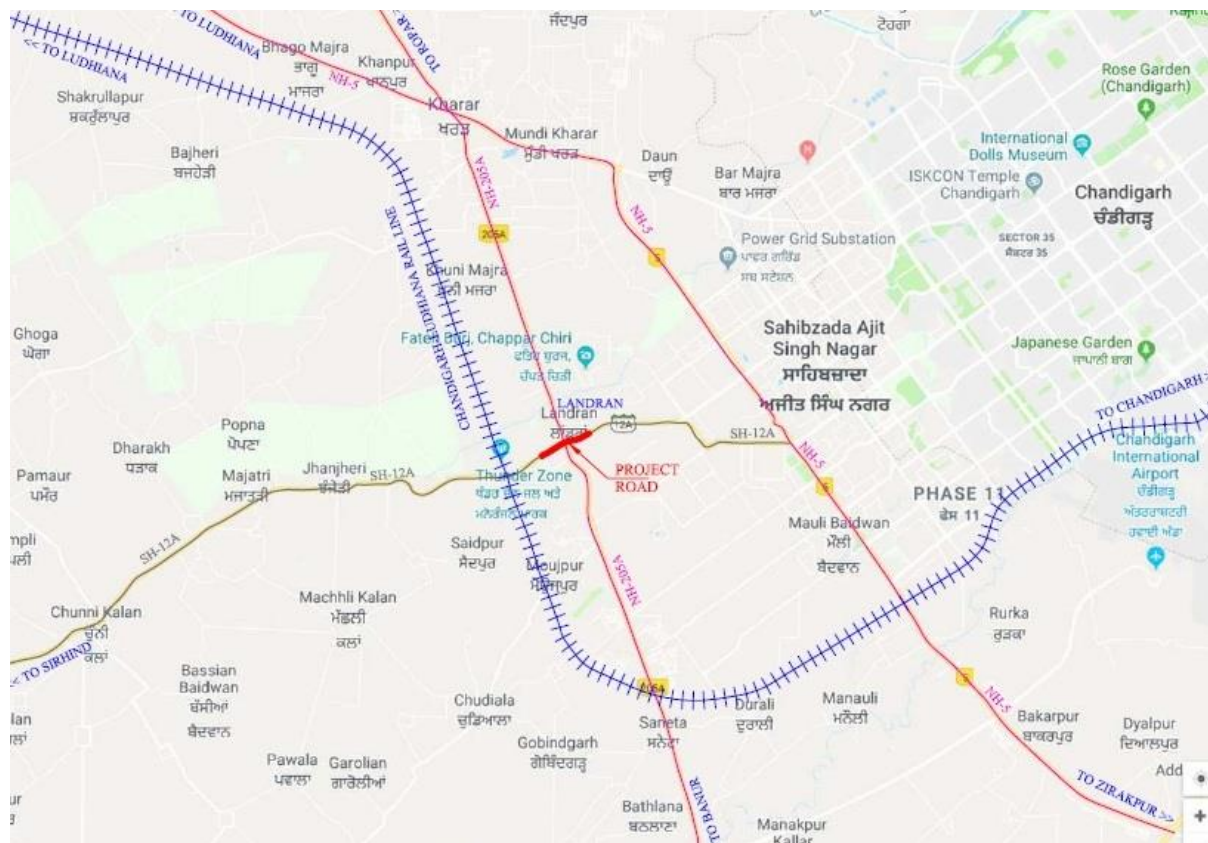


ਗੁਰਦਿੱਲ੍ਹੀ ਫਿਲਡਿਜ਼ ਫਿਲਡਿਜ਼

ਗੁਰਦਿੱਲ੍ਹੀ ਓਕੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ, ਜੰਕਸ਼ਨ (ਗੁਰਦਿੱਲ੍ਹੀ)



ਐਚ ਟੀ ਡੀ ਫਿਲਡਿਜ਼ ਫਿਲਡਿਜ਼ ਓਕੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ



## ਧੰਨਵਾਦ ਦੇ ਪਾਤਰ

ਸਾਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਖੁਸ਼ੀ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਢੰਗ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ।

ਅਸੀਂ ਸ਼੍ਰੀ ਹ[ਸਨ ਲਾਲ ਆਈ.ਏ.ਐਸ., ਸਕੱਤਰ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ.ਡੀ. (ਬੀ ਐਂਡ ਆਰ), ਪੰਜਾਬ ਦਾ ਤਹਿਦਿਲੋਂ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਕੰਮ ਸੌਂਪਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ। ਅਸੀਂ ਸ਼੍ਰੀ ਟੀ.ਐਸ. ਚਾਹਲ, ਮੁੱਖ ਇੰਜੀਨੀਅਰ (ਐਨ ਐੱਚ ), ਪੀ. ਡਬਲਯੂ.ਡੀ. (ਬੀ ਐਂਡ ਆਰ); ਸ਼੍ਰੀ ਐਨ. ਪੀ. ਸਿੰਘ, ਸੁਪ੍ਰਿੰਟੈਂਡਿੰਗ ਇੰਜੀਨੀਅਰ; ਸ਼੍ਰੀ ਯੁਵਰਾਜ ਬਿੰਦਰਾ ਸਿੰਘ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਜਬੀਰ ਸਿੰਘ, ਸਬ ਡਵੀਜ਼ਨਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਆਪਣੇ ਕੀਮਤੀ ਸੁਝਾਅ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਸ਼ੁਕਰਗੁਜਾਰ ਹਾਂ । ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਸ਼ਲਾਗਾਯੋਗ ਹੈ।

ਅਸੀਂ ਸ਼੍ਰੀ ਜਸਕਰਨ ਸਿੰਘ ਆਈ.ਏ.ਐਸ., ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਪੇਂਡੂ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਪੰਚਾਇਤ ਵਿਭਾਗ ਪੰਜਾਬ ਵਲੋਂ ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਹਰ ਸੰਭਵ ਮਦਦ ਲਈ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਅਸੀਂ ਡਾ. ਰੋਜ਼ੀ ਵੈਦ, w[Zyh ;N/N Nq/fBzr e'nkovhB/No, gqd/f;e fdjksh ftek; s/ gzukfjsh oki ;z;Ek, w'jkbh (gzikp) ਵਲੋਂ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਸਿਖਿਅਕ ਹੁਨਰ ਲਈ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

ਅਸੀਂ ਡਾ. ਰਸ਼ਪਾਲ ਮਲਹੋਤਰਾ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਵਾਈਸ ਚੇਅਰਮੈਨ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਖੋਜ ਕੇਂਦਰ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਲੋਂ ਤਹਿਦਿਲੋਂ ਕੀਤੀ ਮਦਦ ਲਈ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਅਸੀਂ ਸ਼੍ਰੀ ਸੁਨੀਲ ਬੰਸਲ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਖੋਜ ਕੇਂਦਰ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਲੋਂ ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਆਪਣੇ ਕੀਮਤੀ ਸਿਖਿਅਕ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ੁਕਰਗੁਜਾਰ ਹਾਂ।

ਅਧਿਐਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਸਹਿਯੋਗ ਅਤੇ ਤਾਲਮੇਲ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਗ੍ਰਾਮ ਪੰਚਾਇਤ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਮੈਂਬਰ ਦਾ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਕੀਮਤੀ ਸਮਾਂ ਟੀਮ ਨਾਲ ਬਿਤਾਇਆ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਚੁਣੇ ਗਏ ਮੈਂਬਰਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਧੰਨਵਾਦੀ ਹਾਂ। ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਰਿਵਾਰ ਮੁਖੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਮੀਨ

ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਹਰ ਮਦਦ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵੱਧ ਚੜ੍ਹ ਕੇ ਸਮੂਹਿਕ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਲਿਆ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਿਣੀ ਰਹਾਂਗੇ।

ਉਹ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ ਸਾਡੇ ਧੰਨਵਾਦ ਦੇ ਪਾਤਰ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਵਿੱਚ ਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਡੀ ਮਦਦ ਕੀਤੀ। ਅਸੀਂ ਐਸਆਈ ਆਰ ਡੀ ਅਤੇ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਖੋਜ ਕੇਂਦਰ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਦਫਤਰ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਉਪਚਾਰਕ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਵੀ ਸ਼ੁਕਰਗੁਜ਼ਾਰ ਹਾਂ। ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਪੰਜਾਬ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਡਾ. ਸਰਬਜੀਤ ਸਿੰਘ ਦਾ ਇਸ ਪੂਰੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਪੰਜਾਬੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕਰਨ ਲਈ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

ਮਾਰਚ 2019

ਐੱਸ.ਆਈ.ਏ. ਟੀਮ



# ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਟੀਮ

vka o'ih t?d	-	w[Zyh ;N/N Nq/fBzr e'nikovhB/No, gqd/f;e fdjksh ftek; s/ gzukfjsh oki ;z;Ek, w'jkbh (gzikp)
vka ;[yftzdo f;zx	-	gq'i?eN e'nikovhB/No
;qh w/jo f;zx	-	ezB;bN?AN
;qh r[ow/i f;zx f'Y'Zb'A	-	Nq/fBzr fjzBukoi, n?;ank]hankoavha n?Av ghankoa, w'jkbh (gzikp)
;qh i;pho f;zx	-	fv;fNe e'nikovhB/No
fw; fpzd{ ;owk	-	vkNk n?ANoh Ugo/No
;qh e[Zbdhg	-	chbv fjBt?;Nhr/No
;qh feq;B e[wko	-	chbv fjBt?;Nhr/No
fw; uzd dhg e"o	-	chbv fjBt?;Nhr/No

ਕ੍ਰਮ ਸੰਖਿਆ	ਤਤਕਰਾ	ਪੰਨਾ ਨੰਬਰ
ਪਾਠ 1	ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਵਰਨਣ	1-9
ਪਾਠ -2	ਖੇਤਰ ਦੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਜਾਣਕਾਰੀ	10-15
ਪਾਠ -3	ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਘਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ-ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ	16-30
ਪਾਠ -4	ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ , ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ	31-36
ਪਾਠ -5	ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ	37-49
ਪਾਠ -6	ਮੁੱਖ ਨਤੀਜੇ ਅਤੇ ਸੁਝਾਅ	50-52

## ਸਾਰਣੀ ਸੂਚੀ

ਪੰਨਾ ਨੰਬਰ

### ਪਾਠ -2

ਸਾਰਣੀ 2.1	ਜਨਸੰਖਿਆ ਅੰਕੜਾ ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ 2011	12
ਸਾਰਣੀ 2.2	ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ	14

### ਪਾਠ 3

ਸਾਰਣੀ 3.1	ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਅਬਾਦੀ ਦਾ ਆਕਾਰ	16
ਸਾਰਣੀ 3.2	ਘਰ ਪ੍ਰਤੀ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	17
ਸਾਰਣੀ 3.3	ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਤ	18
ਸਾਰਣੀ 3.4	ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਉਮਰ	19
ਸਾਰਣੀ 3.5	ਵਿਦਿਅਕ ਸਥਿਤੀ	21
ਸਾਰਣੀ 3.6	ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਅਬਾਦੀ	22
ਸਾਰਣੀ 3.7	ਜਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ	22
ਸਾਰਣੀ 3.8	ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ	23
ਸਾਰਣੀ 3.9	ਪਸ਼ੂ ਧਨ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ (ਮੱਝ + ਗਾਂ)	24
ਸਾਰਣੀ 3.10	ਘਰ ਪ੍ਰਤੀ ਐਸਤਨ ਦੁੱਧ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ	25
ਸਾਰਣੀ 3.11	ਘਰਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ	25
ਸਾਰਣੀ 3.12	ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦਾ ਸਾਧਨ	26
ਸਾਰਣੀ 3.13	ਬਾਲਣ ਦਾ ਸਾਧਨ	26
ਸਾਰਣੀ 3.14	ਊਰਜਾ ਦਾ ਸਾਧਨ	27
ਸਾਰਣੀ 3.15	ਘਰੇਲੂ ਸੰਪਤੀ	28
ਸਾਰਣੀ 3.16	ਘਰੇਲੂ ਐਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	28
ਸਾਰਣੀ 3.17	ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਾਧਨ	29
ਸਾਰਣੀ 3.18	ਕਰਜ਼ੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ	29
ਸਾਰਣੀ 5.1	ਆਕਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ (ਨੇਟੀਫਾਈਡ) ਜਮੀਨ ਦੀ ਵੰਡ	39

### ਪਾਈ ਚਾਰਟ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਪਾਈ ਚਾਰਟ 3.1	ਧਰਮ ਸੰਰਚਨਾ	17
ਪਾਈ ਚਾਰਟ 3.2	ਆਰਥਿਕ ਵਰਗ	18
ਪਿਰਾਮਿਡ ਚਾਰਟ 3.3	ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਦਾ ਉਮਰ ਪਿਰਾਮਿਡ	20

ਪਾਠ-1

### 1.1 ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਵਰਨਣ

ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ-ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ - ਸਰਹਿੰਦ ਸੜਕ (ਐਸ ਐਚ -12 ਏ) ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੜਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ (ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ) ਨੂੰ ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ, ਸਰਹਿੰਦ ਅਤੇ ਪਟਿਆਲਾ ਵਰਗੇ ਇਤਿਹਾਸਕ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਦੀ ਹੈ | ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਸਿੱਖਾਂ ਅਤੇ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਲਈ ਇਕ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਧਾਰਮਿਕ ਸਥਾਨ ਹੈ | ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਜਿਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਧਾਲੂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਵਿਚਾਲੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ | ਸੜਕ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਸਮਝਦੇ ਹੋਏ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਾਲ 2009 ਵਿਚ ਪੀ.ਐਸ.ਆਰ.ਐਸ.ਪੀ ਅਧੀਨ, ਵਿਸ਼ਵ ਬੈਂਕ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਮਦਦ ਦੇ ਨਾਲ ਸੜਕ ਨੂੰ ਅਪਗ੍ਰੇਡ ਕੀਤਾ | ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਦੋਵਾਂ ਪਾਸੇ ਇਸ ਸੜਕ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗ (ਆਰ.ਡੀ 13.935 ਤੋਂ ਆਰ.ਡੀ 15.950 ਤੱਕ) ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ | ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿਖੇ ਕੋਮੀ ਰਾਜਮਾਰਗ ਐਨ.ਐਚ 205 ਏ (ਖਰੜ-ਬਨੂੜ ਰੋਡ) ਅਤੇ ਰਾਜ ਰਾਜਮਾਰਗ ਐਸ.ਐਚ 12 ਏ (ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ- ਚੁੰਨੀ - ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਰੋਡ), ਜਿਸਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਵਿਚਕਾਰ ਜੋ ਸੜਕ ਪਾਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਆਰ.ਡੀ 14.775 ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ | ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ 15-20 ਮਿੰਟ ਲਗ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਭੀੜ ਦੇ ਸਮੇਂ 30 ਮਿੰਟ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਲਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ | ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ | ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਦੋਵਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਦੀ ਸੜਕ ਦੀ ਤੰਗ ਚੌੜਾਈ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਰਾਜ ਰਾਜਮਾਰਗ 12ਏ ਦੇ ਦੋ ਹਿਸਿਆਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਹੈ | ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਹੁਣ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਸੜਕ ਹਿਸਿਆਂ ਦੀ ਸੇਧ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸੜਕ ਬਣਾਉਣ (ਆਰ.ਡੀ 14.775 ਤੋਂ ਆਰ.ਡੀ 15.050 ਤੱਕ, 275 ਮੀਟਰ ਦੀ ਇਕ ਨਵੀਂ ਸੜਕ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੁਆਰਾ) ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਵਧਾਉਣ (ਆਰ.ਡੀ 13.935 ਤੋਂ ਆਰ.ਡੀ 14.775 ਅਤੇ ਆਰ.ਡੀ 15.050 ਤੋਂ 15.950 ਤੱਕ) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ

। ਇਸ ਲਈ, ਇਕ ਨਵੀਂ 4 ਲੇਨ ਸੜਕ, ਜੋ ਕਿ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਰੋਡ ਦੀ ਸੇਧ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ । ਇਹ ਸੜਕ ਕੋਮੀ ਰਾਜਮਾਰਗ (ਐਨ.ਐਚ 205 ਏ) NH 205 A ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਲਾਈਟਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਕੇ ਮੌਜੂਦਾ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਜੋ ਕਿ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਲਾਈਟਾਂ ਤੋਂ 275 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਹੈ ਨੂੰ ਮਿਲੇਗੀ । ਨਵੇਂ ਚੌਕ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਦੇ ਸਲਿੱਪ ਰੋਡ, ਇਕ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੋਂ ਬਨੂਰ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਅਤੇ ਦੂਸਰੀ ਬਨੂਰ ਤੋਂ ਚੁੰਨੀ-ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਚੌਕ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਹੋ ਸਕੇ । ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ-ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਮਾਰਗ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੱਧ ਚੌੜਾਈ 2.5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ (ਆਰ.ਡੀ. 13.600 ਤੋਂ ਆਰ.ਡੀ. 15.750 ਤੱਕ) ਤੱਕ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ | ਇਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭਾਗਾਂ ਵਿਚ ਵੱਖਰੀ ਹੋਵੇਗੀ | ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਆਰ.ਡੀ. 13.935 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਆਰ.ਡੀ 15.950 ਤੇ ਖਤਮ | ਆਰ.ਡੀ. 13.600 ਤੋਂ 13.935 ਅਤੇ 15.950 ਤੋਂ 16.100 ਤੱਕ ਦੇ ਸੜਕ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਡੀ.ਬੀ.ਐਮ (DBM) ਅਤੇ ਬੀ.ਸੀ (BC) ਦੀ ਨਵੀਂ ਪਰਤ ਵਿਛਾ ਕੇ ਸਿਰਫ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ । ਇਸ ਭਾਗ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਭਾਗ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਚੌੜਾਈ 10 ਮੀਟਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਤੋਂ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ 840 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਅਤੇ ਲੰਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ 1175 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਚੌੜੀ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਖਰੜ-ਬਨੂੜ ਸੜਕ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ, ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਵੇਂ ਨਿਯਮਿਤ ਭਾਗ ਦਾ ਰਾਈਟ ਓਫ ਵੇ (right of way ROW) 275 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ 25 ਮੀਟਰ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ 125 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ 22 ਮੀਟਰ ਰਹੇਗਾ । ਅਗਲੇ 200 ਮੀਟਰ ਲਈ ਆਰ. ਓ. ਡਬਲਯੂ ( ROW) 22 ਮੀਟਰ ਤੋਂ 15 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਘੱਟ ਚੌੜੀ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ । ਉਸ ਜਗਾ ਤੋਂ ਸੜਕ ਦੀ ਵਧੀ ਹੋਈ ਆਰ. ਓ. ਡਬਲਯੂ (ROW) 575 ਮੀਟਰ (ਆਰ.ਡੀ 15.950 ਤੱਕ) ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ 15 ਮੀਟਰ ਰਹੇਗਾ । ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਰੜ-ਬਨੂੜ ਸੜਕ ਦੇ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੇ ਆਰ. ਓ. ਡਬਲਯੂ (ROW) 400 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ,22 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ । ਹੋਰ ਅਗੇ 200 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਆਰ. ਓ. ਡਬਲਯੂ (ROW) 15 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਘੱਟ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ 240 ਮੀਟਰ ਤੱਕ (ਆਰ.ਡੀ 13.935)

ਵਧੀ ਹੋਈ ਆਰ. ਓ. ਡਬਲਯੂ (ROW) ਦੀ ਚੌੜਾਈ 15 ਮੀਟਰ ਰਹੇਗੀ। ਨਵੀਂ ਸੜਕ ਅਤੇ ਸਲਿੱਪ ਰੋਡ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਲਈ ਜੋ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੈ ਉਸ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰ ਕੇ ਉਸ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਤੇ ਸੀਮਾਬੱਧ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਕੇ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਸੜਕ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਕਮੀ ਆਵੇਗੀ ਅਤੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕੋਈ ਟਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇਸ ਸੜਕ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਾਫੀ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਮਨਾ ਕੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਪਰ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਉਹ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜ਼ਮੀਨ ਲਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਕਿਸਾਨਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਜ਼ਮੀਨ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਵੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਆਯੋਜਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਮੰਤਰੀਆਂ ਸਮੇਤ ਕੁਝ ਰਾਜਨੀਤਕ ਨੇਤਾਵਾਂ ਨੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮਨਾਉਣ ਦੀ ਵੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਰਾਜਨੀਤਕ ਨੇਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਖਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਭੂਮੀ ਮਾਲਕ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਇਕ ਉਚਿੱਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦਰ ਤੇ ਦੇਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਹੋ ਗਏ। ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿਚ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਹੋਏ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮਨਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਜਾਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਵੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਮੀਨ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਦੇ ਦੇਣ। ਸਮੁੱਚੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।

## 1.2 ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਲਾਭ

ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਮੁੱਖ ਮੰਤਵ ਲਾਂਡਰਾਂ ਰੋਡ ਜੰਕਸ਼ਨ ਵਿਖੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੜਕ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਕਟੌਤੀ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ

ਵਾਲਾ ਹਰ ਵਾਹਨ ਆਪਣੇ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚੋਂ 15-20 ਮਿੰਟ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਬਚਾ ਲਵੇਗਾ। ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਖਤਮ/ਘੱਟ ਹੋਣ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਈਧਣ ਵਿੱਚ ਬਚਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ ਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਵਿੱਚ ਫਸਣ ਕਾਰਨ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਚਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਕਲਦੀਆਂ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਗੈਸਾਂ ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹਨ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਸੜਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰੇਗਾ।

### 1.3 ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ (ਐਸ.ਆਈ.ਏ) ਦੀ ਲੋੜ

ਭੂਮੀ ਗ੍ਰਹਿਣ ਐਕਟ, 2013 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ- ਅੰਦਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ

ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਹੈ:

- ਇਹ ਜਾਣਨ ਲਈ ਕਿ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੁਆਰਾ ਚੰਗੇ ਅਤੇ ਮਾੜੇ ਕੀ ਅਸਰ ਪੈ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿੰਨੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।
- ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ
- ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ-ਆਰਥਿਕ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਜਾਣਨਾ
- ਵੱਖ ਵੱਖ ਕਿੱਤਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਲੋਕਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸਾਨ, ਪਸ਼ੂ ਪਾਲਣ, ਡੇਅਰੀ ਫਾਰਮ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ, ਕੁਸ਼ਲ ਜਾਂ ਅਕੁਸ਼ਲ ਕਾਮੇ; ਸਵੈ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ; ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼; ਨਿਯਮਿਤ ਨੈਕਰੀਧਾਰਕ; ਦੁਕਾਨਦਾਰ; ਔਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸਕੂਲ ਜਾ ਰਹੇ ਬੱਚੇ ਆਦਿ ਦੇ ਜੀਵਨ ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਖਤਰੇ ਜਾਂ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਮੌਕਿਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ
- ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਤੇ ਮਾੜੇ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਚਿਤ ਕਦਮ

ਉਠਾਉਣ ਲਈ

- ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ/ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਅਪਗ੍ਰੇਡ ਕਰਕੇ, ਭਾਵ ਵਧਾਵਾ ਦੇ ਕੇ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਜੀਵਨ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਰਾਮਦਾਇਕ ਅਤੇ ਸੁਖਾਲਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ
- ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ

## 1.4 ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼

ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਹਨ:

- ਹਰੇਕ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣਾ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ
- ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮਕਾਨਾਂ, ਦੁਕਾਨਾਂ, ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ, ਉਦਯੋਗਿਕ, ਧਾਰਮਿਕ ਸੰਸਥਾਗਤ ਜਾਇਦਾਦਾਂ, ਖਾਲੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ / ਵਪਾਰਕ ਪਲਾਟਾਂ ਆਦਿ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣਾ
- ਆਪਣੇ ਘਰਾਂ, ਦੁਕਾਨਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੰਪਤੀਆਂ ਤੋਂ ਬੇਘਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ
- ਸੜਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ-ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ
- ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ, ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਲਈ
- ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਤੇ ਪੈ ਰਹੇ ਘੱਟ-ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ-ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਾਲੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣਾ
- ਸੜਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਮਾੜੇ/ਨਾਕਾਰਾਤਮਕ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਜੇ ਕੋਈ, ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪ੍ਰਬੰਧ ਯੋਜਨਾ ਜਾਂ ਸਮੂਲੀਅਤ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣ ਲਈ

## 1.5 ਅਧਿਐਨ ਵਿਧੀ



ਇਹ ਅਧਿਐਨ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਅਤੇ ਸੈਕੰਡਰੀ ਡਾਟਾ ਤੇ ਅਧਾਰਿਤ ਹੈ | ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ (CRRID) ਖੋਜ ਟੀਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰੀਖਣ ਅਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵੀ ਅਧਿਐਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਲਾਭਦਾਇਕ ਸੀ | ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ | ਇਹਨਾਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਦੀ ਰੂਪ ਰੇਖਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ :

- ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ (CRRID) ਖੋਜ ਟੀਮ ਨੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਦੇ ਸਰਪੰਚ, ਪੰਚਾਇਤ ਦੇ ਹੋਰ ਮੈਂਬਰਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਭੂਮੀ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲ ਇਕ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਮੀਟਿੰਗ ਕੀਤੀ | ਇਹ ਮੀਟਿੰਗ ਪਿੰਡ ਦੇ ਕਮਿਊਨਿਟੀ ਸੈਂਟਰ ਵਿੱਚ 25-01-2019 ਨੂੰ ਦਿਨ ਵਿੱਚ 11:30 ਵਜੇ ਹੋਈ ਸੀ | ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਜਨਤਕ ਕੰਮ ਵਿਭਾਗ ( ਪਬਲਿਕ ਵਰਕਸ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ) ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਤਿੰਨ ਨੁਮਾਇੰਦੇ (ਇੱਕ ਏ.ਈ (AE) ਅਤੇ ਦੋ ਜੇ.ਈ (JE)) ਵੀ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸਨ | ਪਿੰਡ ਦੇ ਸਰਪੰਚ ਨੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ ਵਾਰੇ ਵੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਾਰੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ | ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ(CRRID) ਟੀਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣੀਆਂ ਮੁੱਖ ਮੰਗਾਂ ਵੀ ਰੱਖੀਆਂ |
- ਪਿੰਡ ਵਾਸੀਆਂ ਨਾਲ ਮੁਲਾਕਾਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ (CRRID) ਟੀਮ ਨੇ ਪੀ.ਡਬਲਿਯੂ.ਡੀ(PWD) ਦੇ ਜੇ.ਈ(JEs) ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਖੇਤਰ/ਸਾਈਟ ਦਾ ਦੌਰਾ ਕੀਤਾ| ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਟੀਮ ਨੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਢਾਂਚਿਆਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇਖੀ |
- ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ(CRRID) ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਅਤੇ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਤ ਹੱਲ ਲਈ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਡਰਾਈਂਗ/ਨਕਸ਼ੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ |

- ▬ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਕ ਲੀਨੀਅਰ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਹੈ ਇਸ ਲਈ ਸਿਰਫ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੀ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀਮਾਬੱਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ । ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਸਿਰਫ 7.50 ਏਕੜ (ਲਗਪਗ) ਹੈ ਪਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ / ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ।
- ▬ ਕੁੱਲ 395 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ/ਧਿਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ (CRRID) ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ 72 ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੇ ਘਰਾਂ ਦਾ ਦੌਰਾ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਕੁੱਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਭੂਮੀ ਮਾਲਕਾਂ ਦਾ 18.2 ਫੀਸਦੀ ਹਿੱਸਾ ਹੈ । ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪਰਿਵਾਰ ਇਸ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ । ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ । ਸਮੇਂ ਦੀ ਕਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਹਨਾਂ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਦਾ ਵੀ ਕੋਈ ਯਤਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਿਆ।
- ▬ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹਰ ਘਰ ਦੇ ਮੁੱਖੀ ਜਾਂ ਪਰਿਵਾਰ ਵਿੱਚ ਉਪਲੱਬਧ ਕਿਸੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪਹਿਲਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਵਲੀ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਇੰਟਰਵਿਊ ਲਈ ਗਈ । ਇਸ ਸਰਵੇਖਣ ਦਾ ਮੰਤਵ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ -ਆਰਥਿਕ ਪਿਛੋਕੜ ਨੂੰ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਪੈ ਰਹੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਨਾ ਸੀ ।
- ▬ ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਤੇ ਸਥਿਤ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਜਾਣਨ ਲਈ, ਇਸ ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ ਤੋਂ ਚੁਣੇ ਗਏ 45 ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ ਤੇ ਇੰਟਰਵਿਊ ਲਈ ਗਿਆ ਸੀ । ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ 8 ਅਜਿਹੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੁਕਾਨ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆ ਰਹੀ ਸੀ । ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਦੀ ਇੰਟਰਵਿਊ ਕਰਨ ਲਈ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਵਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ । ਜੰਕਸ਼ਨ ਉੱਤੇ ਟਾਇਲਸ, ਪੱਥਰ, ਕਰਿਆਨਾ, ਫਾਸਟ ਫੂਡ, ਮਿਠਾਈਆਂ, ਚਾਹ ਸਟਾਲ, ਜਨਰਲ ਸਟੋਰ, ਸਲੂਨ, ਫਲ, ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਸਨ ।
- ▬ ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਐੱਸ. ਏ. ਐੱਸ (SAS) ਨਗਰ ਦੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਕਿਤਾਬ ਤੋਂ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ।

- ਖੇਤਰ ਦੇ ਵੱਡੇ ਪੈਮਾਨੇ ਦੇ ਭੂਗੋਲਿਕ ਨਕਸ਼ਿਆਂ ਅਤੇ ਗੂਗਲ ਮੈਪਸ 'ਤੇ ਉਪਲੱਬਧ ਖੇਤਰ ਦੇ ਹਵਾਈ ਚਿੱਤਰਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਦੇ ਨਾਲ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਭੂਗੋਲ, ਜਲ-ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਸੜਕ ਤਾਣਾ-ਬਾਣਾ ਨੂੰ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ।
- ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ, ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ ਵੀ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ(CRRID) ਟੀਮ ਨੇ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮ ਕੇ ਗਲੀਆਂ, ਜਲ-ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਪਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ, ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ, ਬਿਜਲੀ ਸੁਵਿਧਾ, ਲਿੰਕ ਰੋਡ, ਪਿੰਡ ਦੀ ਫਿਰਨੀ, ਜਨਤਕ ਪਖਾਨੇ, ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਸਫਾਈ ਦੇ ਪੱਧਰ ਆਦਿ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ। ਸੀ.ਆਰ.ਆਰ.ਆਈ.ਡੀ (CRRID) ਟੀਮ ਨੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਉਪਲੱਬਧ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਹੂਲਤਾਂ/ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਣਨ ਲਈ ਸਾਮੂਹਿਕ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰਾ (FGDs) ਵੀ ਕਰਵਾਏ।
- ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਡਾਟਾ ਨੂੰ ਕੋਡ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਐਮ.ਐਸ ਐਕਸਲ (MS-Excel) ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਜੋ ਡਾਟਾਬੇਸ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।
- ਅਸਲੀਅਤ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਸਮਝ ਲਈ ਡਾਟਾ ਬੇਸ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਾਰਣੀ ਤੇ ਪਾਈ ਚਾਰਟ ਬਣਾਏ ਗਏ।
- ਸਾਰਣੀ ਤੇ ਪਾਈ ਚਾਰਟ ਸੂਚੀ, ਸਾਮੂਹਿਕ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰਾ (ਐਫ.ਜੀ.ਡੀ FGDs) ਅਤੇ ਖੇਤਰ ਨਿਰੀਖਣ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਡਰਾਫਟ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਡਾ. ਰੋਜ਼ੀ ਵੇਦ, ਐਸ.ਟੀ.ਸੀ (STC)/ਐਸ.ਆਈ.ਆਰ. ਡੀ(SIRD), ਮੋਹਾਲੀ, ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਏਕਸ.ਈ.ਐਨ(XEN), ਪੀ.ਡਬਲਯੂ.ਡੀ(PWD) (ਬੀ ਅਤੇ ਆਈ B&R) ਨੂੰ ਡਰਾਫਟ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਕਾਪੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸੁਝਾਵਾਂ ਅਤੇ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਜਾ ਸਕੇ।
- ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਕੀਮਤੀ ਸੁਝਾਅ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ। ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਡਾ. ਰੋਜ਼ੀ ਵੇਦ ਐਸ.ਟੀ.ਸੀ (STC)/ਐਸ.ਆਈ.ਆਰ. ਡੀ(SIRD), ਮੋਹਾਲੀ, ਪੰਜਾਬ ਨੂੰ ਜਮਾ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸਨੂੰ ਅੱਗੇ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

## 1.6 ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ 6 ਪਾਠਾਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਪਾਠ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਨ:

ਪਾਠ-1: ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਵਰਨਣ

ਪਾਠ -2: ਖੇਤਰ ਦੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਜਾਣਕਾਰੀ

ਪਾਠ 3: ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਘਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ-ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ

ਪਾਠ -4: ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ , ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ

ਪਾਠ -5: ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ

ਪਾਠ -6: ਮੁੱਖ ਨਤੀਜੇ ਅਤੇ ਸੁਝਾਅ

### ਖੇਤਰ ਦੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਜਾਣਕਾਰੀ

---

ਇਸ ਪਾਠ ਵਿਚ ਯੋਜਨਾ ਅਧੀਨ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕੁਦਰਤੀ ਅਤੇ ਮਾਨਵੀ ਪਹਿਲੂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਵਿਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਖੇਤਰ ਇਕ ਰੇਖਿਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ ਲਗਭਗ 2.5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਚੌੜਾਈ 15 ਮੀਟਰ ਤੋਂ 25 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਹੈ।

#### 2.1 ਸਥਾਨ

ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਤਹਿਸੀਲ ਅਤੇ ਜਿਲਾ ਐਸ.ਏ.ਐਸ. ਨਗਰ ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਖਰੜ ਤਹਿਸੀਲ ਨਾਲ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਐਸ.ਏ.ਐਸ. ਨਗਰ ਤਹਿਸੀਲ ਦੀ ਸਰਹੱਦ ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਹੈੱਡਕੁਆਰਟਰ ਤੋਂ ਤਕਰੀਬਨ 6 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਹੈ। ਜੇ ਸੜਕ ਰਾਜ ਮਾਰਗ ਨੰ 12 ਏ ਅਤੇ 205 ਏ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਵਿਥਕਾਰ ਭੂਗੋਲਿਕ ਲੰਬਕਾਰ ਟਿਕਾਣਾ  $30.69^\circ$  ਉੱਤਰ ਅਤੇ  $76.66^\circ$  ਪੂਰਬ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਚੰਡੀਗੜ ਦੇ ਦੱਖਣ-ਪੱਛਮ ਵੱਲ ਸਥਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਧਿਆਨ ਪਥ ਦੇ ਦੱਖਣ ਦੇ ਅੰਤ ਤੋਂ ਤਕਰੀਬਨ 8 ਕਿ.ਮੀ. ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ।

#### 2.2 ਭੂਗੋਲਿਕ ਜਾਣਕਾਰੀ

ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਖੇਤਰ ਭੂਗੋਲਿਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਨਾਲ ਲਗਭਗ ਸਮਤਲ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਤੋਂ ਦੱਖਣ-ਪੱਛਮ ਤੱਕ ਲਗਭਗ 2 ਤੋਂ 3 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਹਲਕੀ ਢਲਾਨ ਦੇਖਣ ਨੂੰ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਦੇ ਉੱਤਰੀ-ਪੱਛਮੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਪਟਿਆਲੀ ਕੀ ਰਾਓ ਮੈਸਮੀ ਨਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪਿੰਡ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਇਕ ਨਾਲਾ ਵਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਪਿੰਡ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਰੋਤ ਹੈ।

#### 2.3 ਕੁਦਰਤੀ ਬਨਸਪਤੀ

ਕਿਕਰ, ਸ਼ਿਸ਼ਮ, ਨਿੰਮ, ਡੇਕ, ਪਿਪਲ, ਬਰੇਟਾ, ਪਿਲਖਾਂ, ਆਦਿ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਆਮ ਕੁਦਰਤੀ ਰੁੱਖ ਹਨ। ਸਰਕੰਡਾ ਅਤੇ ਕਹਿਣ ਵਰਗੇ ਲੰਬੀ ਉਚਾਈ ਵਾਲੇ ਘਾਹ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸੁੱਖੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਅਤੇ ਨਡਾ (ਕਈ ਕਿਸਮ ਦੇ ਘਾਹ) ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਗਿੱਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਯੂਕੇਲਿਪਟਸ ਅਤੇ ਪੇਪਲਰ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਲਈ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਅੰਬ, ਜਾਮੁਣ, ਅਮਰੂਦ, ਬੋਰ ਅਤੇ ਕਿੰਨੂੰ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਫੱਲਾਂ ਵਾਲੇ ਰੁੱਖ ਮਿਲਦੇ ਹਨ।

## 2.4 ਮੌਸਮ

ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੜਕ ਚੰਡੀਗੜ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸਥਿਤ ਹੈ, ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਖੇਤਰ ਦੀ ਜਲਵਾਯੂ ਚੰਡੀਗੜ ਦੇ ਸਮਾਂਤਰ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਉਪ-ਖੰਡੀ ਜਾਂ ਮੈਨਸੂਨ ਕਿਸਮ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੋਪਨ ਦੇ ਵਰਣਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਖੇਤਰ ਸੀ ਡਬਲਯੂ ਜੀ (Cwg) ਦੇ ਮੌਸਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਖੇਤਰ ਗਰਮੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਮਈ-ਜੂਨ ਦੌਰਾਨ ਉੱਚ ਤਾਪਮਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਤਾਪਮਾਨ ਅਕਸਰ 40 ਡਿਗਰੀ ਸੈਂਟੀਗਰੇਡ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਦਿਨਾਂ ਵਿਚ 44 ° ਤੱਕ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਰਦੀਆਂ ਦੌਰਾਨ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਤਾਪਮਾਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਸੰਬਰ ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ ਦੌਰਾਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ 10 ਡਿਗਰੀ ਸੈਂਟੀਗਰੇਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਦਿਨ 4 ਡਿਗਰੀ ਸੈਂਟੀਗਰੇਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

## 2.5 ਮਿੱਟੀ

ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਚੀਕਣੀ ਮਿੱਟੀ ਅਤੇ ਦੋਮਟੀ ਚੀਕਣੀ ਮਿੱਟੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪਟਿਆਲਾ ਕੀ ਰਾਓ ਦੇ ਖੁੱਡੇ ਪਏ ਤਲ ਤੇ ਰੇਤਲੀ ਜਾਂ ਰੇਤਲੀ ਦੋਮਟੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਮਿੱਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪਿੰਡ ਦੀ ਮਿੱਟੀ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਫ਼ਸਲਾਂ ਅਤੇ ਦਰੱਖਤਾਂ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਹੈ।

## 2.6 ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਮੁੱਖ ਸਾਰੀਆਂ ਫਸਲਾਂ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਹੈ ਇਸ ਪਿੰਡ ਦੀ ਮੁੱਖ ਫਸਲਾਂ ਕਣਕ ਅਤੇ ਚੌਲ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੱਕੀ, ਤੇਲ ਬੀਜ, ਗੰਨਾ, ਹਰਾ ਚਾਰਾ ਅਤੇ ਮੈਸਮੀ ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਪਿੰਡ ਦੇ ਕੁਝ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਤੇ ਬੀਜੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਕਿਉਂਕਿ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਮੋਹਾਲੀ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਪਿੰਡਾਂ ਦੀਆਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੁਣ ਗੈਰ-ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਪਯੋਗਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੁਕਾਨਾਂ, ਰਿਹਾਇਸ਼ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ, ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾਨਾਂ, ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸਾਂ ਆਦਿ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

## 2.7 ਜਨ-ਅੰਕੜੇ

ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਦੇ ਜਨ-ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਜਨਗਣਨਾ 2011 ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਸਾਰਣੀ

2.1 ਇਸ ਪਿੰਡ ਦੇ ਆਬਾਦੀ ਦੀ ਝਲਕ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 2.1 ਜਨਸੰਖਿਆ ਅੰਕੜਾ ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ 2011

1	ਕੁੱਲ ਘਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	460
2	ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ	2338
3	ਮਰਦਾਂ ਜਨਸੰਖਿਆ	1240
4	ਔਰਤਾਂ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ	1098
5	ਬੱਚੇ (0-6) ਆਬਾਦੀ	293
6	ਬੱਚੇ (ਮਰਦ)	159
7	ਬੱਚੇ (ਔਰਤ)	134
8	ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਜੋਂ ਬਾਲ ਜਨਸੰਖਿਆ	12.53
9	ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ	431
10	ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਮਰਦ	226
11	ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਮਹਿਲਾਵਾਂ	205
12	ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਜੋਂ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ	18.43%
13	ਸਾਖਰਤਾ (ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ)	84.16%
14	ਸਾਖਰਤਾ (ਮਰਦ ਦੀ ਆਬਾਦੀ)	88.44%

15	ਸਾਖਰਤਾ (ਔਰਤ ਦੀ ਆਬਾਦੀ)	79.36%
16	ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਜੋਂ ਕੁੱਲ ਕਰਮਚਾਰੀ	30.03
17	ਮਰਦ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮਰਦਾਂ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਜੋਂ	49.6
18	ਔਰਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ	7.9
19	ਕੁੱਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਜੋਂ ਮੁੱਖ ਕਰਮਚਾਰੀ	99.72
20	ਕੁੱਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਮੂਲੀ ਕਾਮੇ	0.28
21	ਕੁੱਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦਾ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ	9.57
22	ਕੁੱਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਜੋਂ ਘਰੇਲੂ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਕਾਮੇ	2.57
23	ਕੁੱਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਜੋਂ ਦੂਜੇ ਕਰਮਚਾਰੀ	87.86
24	ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ	885
25	ਬਾਲ (0-6) ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ	843
26	ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ	907

## 2.7 (ਉ) ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਲਾਂਡਰਾਂ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਪਿੰਡ ਹੈ, ਇਸ ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਕੁੱਲ 460 ਘਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜਨਗਣਨਾ 2011 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਦੀ ਆਬਾਦੀ 2338 ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ 1240 (53.04%) ਪੁਰਸ਼ ਅਤੇ 1098 (46.96%) ਔਰਤਾਂ ਹਨ।

### 2.7 (ਅ) ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀ ਦੀ ਆਬਾਦੀ

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿਚ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸੂਬੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ 31.94 ਫੀਸਦੀ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀ ਦੇ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ 18.43 ਫੀਸਦੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

### 2.7 (ਈ) ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ

2011 ਦੀ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 895 ਅਤੇ ਬੱਚੇ (0-6 ਸਾਲ) ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 846 ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 885 ਅਤੇ ਬਾਲ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 843 ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਰਾਜ ਦੀ ਔਸਤ ਨਾਲੋਂ ਮਾਮੂਲੀ ਘੱਟ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਦੇਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪਾੜਾ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਵਧੇਰੇ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿਚ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 907 ਹੈ, ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਨਾਲੋਂ ਬਿਹਤਰ ਹੈ। ਇਸ ਪਿੰਡ ਦੇ ਘੱਟ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਦੇ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਇਸ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਿੰਡ



ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਸੀਆਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਆਬਾਦੀ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਾਲਜ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਵੀ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਰਹਿ ਰਹੇ ਹਨ।

## 2.7 (ਸ) ਸਾਖਰਤਾ

2011 ਦੀ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ 75.84 ਫੀਸਦੀ ਹੈ। ਮਰਦਾਂ ਅਤੇ ਔਰਤਾਂ ਦੀ ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 80.44 ਅਤੇ 70.73 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ, ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦੀ ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ, ਪੁਰਸ਼ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਅਤੇ ਮਹਿਲਾ ਆਬਾਦੀ 84.16% ਅਤੇ 79.36% ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਦੀ ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ ਨਾਲੋਂ ਅੱਠ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ (ਸਾਰਣੀ 2.2 ਵੇਖੋ)। ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਵੱਧ ਉੱਚ ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਪਿੰਡ ਦੇ ਨਾਲ ਚੰਡੀਗੜ ਅਤੇ ਮੋਹਾਲੀ ਦਾ ਹੋਣਾ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 2.2 ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ

	ਰਾਜ ਲਈ ਔਸਤ	ਲਾਂਡਰਾਂ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅੰਕ ਦੇ ਅੰਤਰ
ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ	75.84%	84.16%	8.32
ਮਰਦ ਦੀ ਆਬਾਦੀ	80.44%	88.44%	8.00
ਔਰਤ ਦੀ ਆਬਾਦੀ	70.73%	79.36%	8.63

## 2.7 (ਈ) ਕਰਮਚਾਰੀ

ਪਿੰਡ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚੋਂ ਸਿਰਫ 30 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਕਾਮੇ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਇੱਕ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਿੰਡ ਦੇ ਗੈਰ ਕਾਮੇ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਇਸ ਪਿੰਡ ਦੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਘੱਟ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਔਰਤਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਲਗਭਗ ਅੱਧੇ (49.6%) ਪੁਰਸ਼ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਵਜੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹਨ, ਔਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 7.9% ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਦੋ ਔਰਤਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿਹੜੇ ਸੀਮਾਵਰ ਕਾਮਿਆਂ ਵਜੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹਨ, ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਕਾਮਿਆਂ ਵਜੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਮੁੱਖ ਕਾਮਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ 87.86 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵੱਖਰੇ ਕੰਮਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ

ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਕਾਮਿਆ (ਖੇਤੀ + ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ) ਸਿਰਫ 9.57 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਹਨ,  
ਬਾਕੀ 2.57 ਕਾਮੇ ਪੇਂਡੂ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ।

## ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਘਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ

ਇਸ ਪਾਠ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਘਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਾਠ 1 ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਕਿ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ 374 ਘਰ ਹਨ। ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਘਰਾਂ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਪੈਂਦੇ 72 ਘਰਾਂ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਸਰਵੇਖਣ ਤੇ ਅਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਘਰਾਂ ਦੇ ਕੀਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਰਵੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਨਤੀਜੇ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

### 3.1 ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਅਬਾਦੀ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ 72 ਘਰਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਅਬਾਦੀ ਦਾ ਆਕਾਰ 295 ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 160 (54.24%) ਮਰਦ ਅਤੇ 135 (45.76%) ਔਰਤਾਂ ਸਨ। ਇਸਦਾ ਮਤਲੱਬ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਦਾ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 844 ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਔਸਤਨ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ (895) ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ। ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਦਰ (0-6) 10800 ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਉਮਰ ਦੇ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ 10 ਹੀ ਬੱਚੇ ਸਨ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੀ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਦਰ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

ਸਾਰਣੀ 3.1 ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਅਬਾਦੀ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਘਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	ਅਬਾਦੀ			ਲਿੰਗ ਅਬਾਦੀ	
	ਮਰਦ	ਔਰਤਾਂ	ਕੁੱਲ	ਕੁੱਲ ਅਬਾਦੀ	0-6 ਅਬਾਦੀ
72	160 (54.24%)	135 (45.76%)	295 (100.0%)	844	1000

### 3.2 ਘਰਾਂ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਸਰਵੇ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਦੇ ਔਸਤਨ ਪਰਿਵਾਰ ਦਾ ਆਕਾਰ 4.1 ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ। ਸਾਰਣੀ 3.2 ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ 1 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 9 ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਲਗਭਗ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ (20 ਘਰਾਂ) ਵਿੱਚ 4 ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਔਸਤਨ ਦਰ ਸਰਵੇ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 27.78% ਬਣਦੀ ਸੀ। 3 ਅਤੇ 5

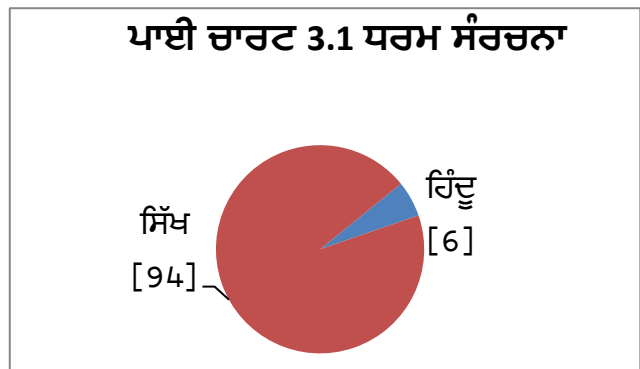
ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਵਾਲੇ ਘਰ ਦੀ ਐਂਸਤਨ ਦਰ ਵੀ ਬਹੁਤ ਜਿਆਦਾ ਸੀ (3.2 ਸਾਰਣੀ ਦੇਖੋ)। 3 ਤੋਂ 5 ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਵਾਲੇ ਘਰ 65.28 % ਸੀ, ਪਰ 2 ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਵਾਲੇ ਘਰ ਬਹੁਤ ਜਿਆਦਾ ਸੀ (10)

ਸਾਰਣੀ 3.2 ਘਰ ਪ੍ਰਤੀ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਗਿਣਤੀ

ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	ਕੁੱਲ
ਐਂਸਤਨ ਦਰ	3	10	13	20	14	6	2	3	1	72
ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ	4.17	13.89	18.06	27.78	19.44	8.33	2.78	4.17	1.39	100.00

### 3.3 ਧਰਮ ਸੰਰਚਨਾ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਧਰਮ ਇਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਮਾਜਿਕ ਅੰਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਸਦੀ ਸਥਾਨਿਕ ਸਮੀਕਰਣ ਗੁਰੂਦਵਾਰਾ, ਮੰਦਿਰ, ਮਸਜਿਦ ਅਤੇ ਘਿਰਜਾ ਘਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸ਼ਮਸ਼ਾਨ ਘਾਟ ਅਤੇ ਕਬਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ

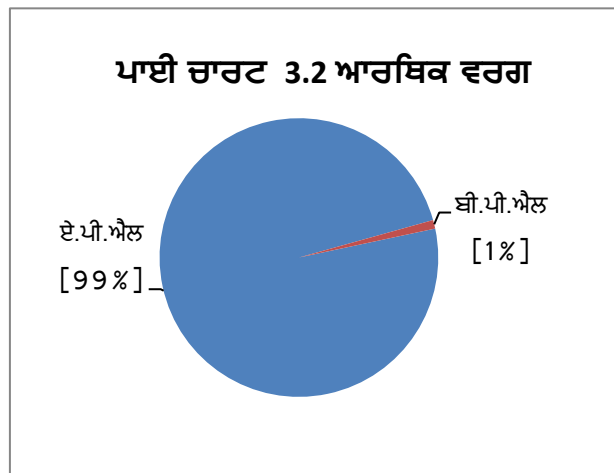


ਧਰਮ ਨਾਲ ਜੋੜ ਕੇ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਸਿੱਖ ਧਰਮ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਸਰਵੇ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਖ ਵੀ ਰਿਹਾ ਸੀ 72 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 68 (94.44 %) ਨੂੰ ਸਿੱਖ ਧਰਮ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿਰਫ 4 (5.56 %) ਹਿੰਦੂ ਧਰਮ ਨੂੰ ਮੰਨਦੇ ਸੀ।

### 3.4 ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਜਾਤੀ ਸੰਰਚਨਾ

ਭਾਰਤੀ ਉਪ ਮਹਾਂਦੀਪ ਤੇ ਜਾਤ ਪਰਿਵਾਰ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਰੁਤਬੇ ਦਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੂਚਕ ਹੈ। ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਹਾਲਤ ਵੀ ਜਾਤੀ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਹੈ। 72 ਘਰਾਂ 'ਚੋਂ 71 ਜਨਰਲ ਜਾਤੀ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਪਛੜੇ ਵਰਗ (ਓ.ਬੀ.ਸੀ) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਨਰਲ ਜਾਤੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਘਰਾਣਿਆਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਗਰੀਬੀ ਰੇਖਾ (ਏ.ਪੀ.ਐਲ) ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਕੋ ਓ.ਬੀ.ਸੀ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਗਰੀਬੀ ਰੇਖਾ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ (ਬੀ.ਪੀ.ਐਲ) ਪਰਿਵਾਰ ਵਜੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਘਰਾਂ ਦੇ ਖਾਸ ਜਾਤੀ ਸੰਬੰਧੀ ਡੈਟਾ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ 72 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 67 ਜੱਟ ਜਾਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਸਨ ਜੋ ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਜਾਤੀ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਦੇ 5 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 2 ਸੂਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਸਨ ਅਤੇ ਸੁਨਿਆਰ, ਖੱਤਰੀ ਅਤੇ ਲੇਹਾਰ ਜਾਤੀ ਦੇ ਲਈ ਇੱਕ-ਇੱਕ ਘਰ ਸਨ।



**ਸਾਰਣੀ 3.3 ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਤ**

	ਐਸਤਨ ਦਰ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
ਸੁਨਿਆਰ	1	1.4
ਜੱਟ	67	93.1
ਖੱਤਰੀ	1	1.4
ਲੇਹਾਰ	1	1.4
ਸੂਦ	2	2.8
ਕੁੱਲ	72	100

### 3.5 ਉਮਰ ਢਾਂਚਾ

ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਉਮਰ ਢਾਂਚਾ ਉਸ ਆਬਾਦੀ ਸਮੂਹ ਵਿਚ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸਾਰਣੀ 3.4 ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚੋਂ 9.15% 15 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਨ ਅਤੇ 15.60% 60 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਨ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਆਬਾਦੀ ਦਾ 75% ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਸਮਰੱਥ ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਹੈ।

**ਸਾਰਣੀ 3.4 ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਉਮਰ**

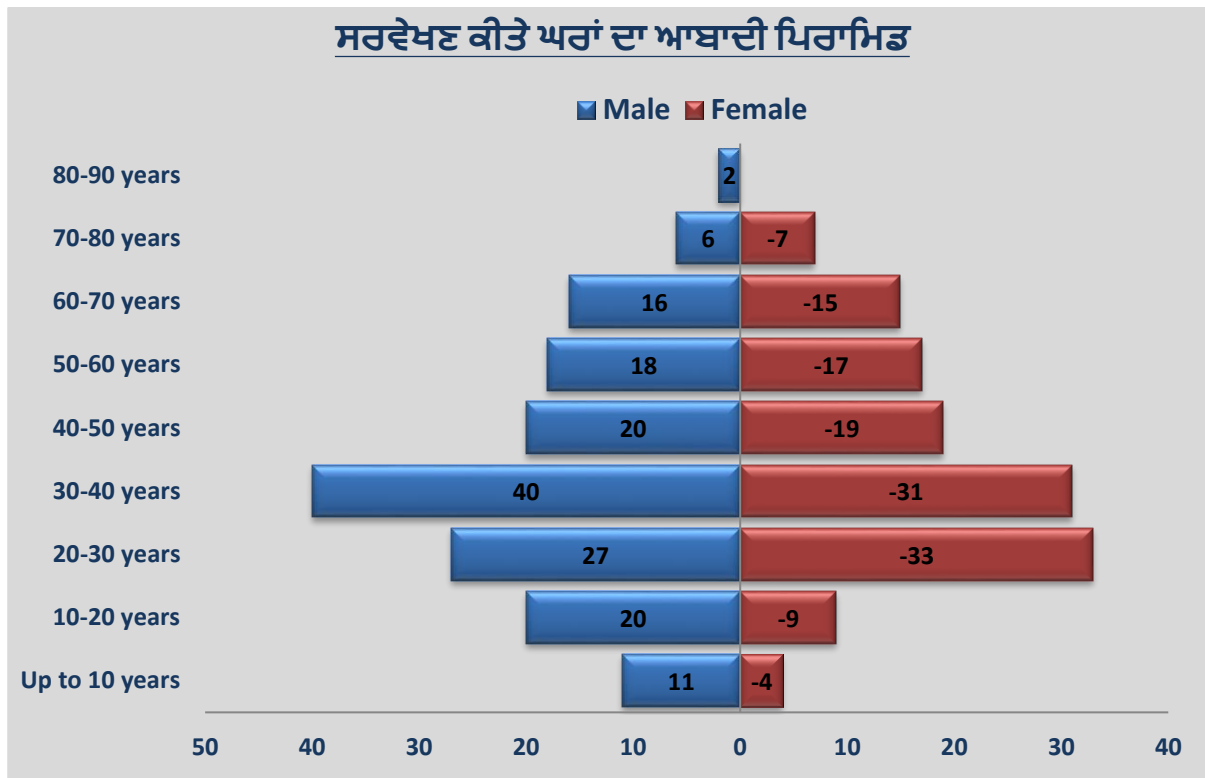
ਉਮਰ	ਗਿਣਤੀ	ਐਸਤਨ ਦਰ
5 ਸਾਲ ਤੱਕ	6	2.03
6-14 ਸਾਲ	21	7.12
14-25 ਸਾਲ	44	14.92
25-35 ਸਾਲ	73	24.75

35-50 ਸਾਲ	70	23.73
50-60 ਸਾਲ	35	11.86
60-75 ਸਾਲ	30	10.17
75 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ	16	5.42
ਕੁੱਲ	295	100.00

### 3.6 ਉਮਰ ਪਿਰਾਮਿਡ

ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਉਮਰ ਪਿਰਾਮਿਡ ਉਸ ਦੇਸ਼, ਰਾਜ ਜਾਂ ਪਿੰਡ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਪੜਾਅ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਸੰਕੇਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਜਨਸੰਖਿਆ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਕਸਤ ਹੋ ਰਹੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਵਿੱਚ ਆਬਾਦੀ ਦੀ ਉਮਰ ਦਾ ਪਿਰਾਮਿਡ ਤਿਕੋਣੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਵਿਆਪਕ ਅਧਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤ੍ਰਿਕੋਣ ਦਾ ਸੁੱਜਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤ੍ਰਿਕੋਣ ਦਾ ਸਿਖਰ ਵੱਧਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਿਰਾਮਿਡ ਦਾ ਮੱਧਮ ਹਿੱਸਾ ਫੁੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਜਿਵੇਂ ਆਰਥਿਕਤਾ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਵਧਦੀ ਹੈ ਬੁਲਾਰੇ ਉੱਪਰ ਵੱਲ ਵਧਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਪਿਰਾਮਿਡ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਿਰਾਮਿਡ ਦਾ ਅਧਾਰ ਬਹੁਤ ਸੁੰਗੜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ 20-40 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਸਮੂਹ ਫੁਲ ਕੇ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਸੁੰਗੜਨ ਲੱਗ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 80-85 ਉਮਰ ਵਾਲੇ ਸਮੂਹ ਪਿਰਾਮਿਡ ਦੇ ਸਿਖਰ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਉਮਰ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ 2 ਪੁਰਸ਼ ਹਨ। ਪਿਰਾਮਿਡ ਦਾ ਆਕਾਰ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਵਿਕਸਤ ਪੜਾਅ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਥੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਉਮਰ ਪਿਰਾਮਿਡ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਸਿਰਫ ਭੂਮੀ ਮਾਲਕ ਹੀ ਹੈ, ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦੀ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀ।

### ਚਿੱਤਰ 3.3 ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਦਾ ਉਮਰ ਪਿਰਾਮਿਡ



### 3.7 ਵਿਦਿਅਕ ਸਥਿਤੀ

ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸਥਿਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਪੱਧਰ ਦੀ ਸਾਖਰਤਾ ਹੈ। ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ 6 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਮਰ ਦੇ ਕਰੀਬ 95% ਆਬਾਦੀ ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਇਸ ਉਮਰ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਮਰਦਾਂ ਅਤੇ ਔਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਖਰਤਾ ਦਰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 98.05% ਅਤੇ 90.84% ਹੈ। ਲਗਭਗ ਇਕ-ਚੌਥਾਈ ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਜਾਂ ਪੋਸਟ-ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਹਨ। ਸਾਰਣੀ 3.5 ਕਿ ਅਨਪੜ੍ਹ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਤੇ ਮਰਦਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ 5 ਵੀਂ ਜਮਾਤ ਤਕ ਪੜ੍ਹੇ ਔਰਤਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧੇਰੇ ਸੀ। ਮੱਧਮ, ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਅਤੇ ਸੀਨੀਅਰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸੈਕੰਡਰੀ ਪੱਧਰ ਦੇ ਪੁਰਸ਼ ਵੱਡੇ ਫਰਕ ਨਾਲ ਔਰਤਾਂ ਪਿੱਛੇ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਗ੍ਰੈਜੂਏਸ਼ਨ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਪੁਰਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਪੱਧਰ ਅਜੇ ਵੀ ਔਰਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਦੋਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਫਰਕ ਕਾਫੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਪੋਸਟ-ਗਰੈਜੂਏਟ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਔਰਤਾਂ ਵੱਡੇ ਫਰਕ ਨਾਲ ਮਰਦਾਂ ਤੋਂ ਅਗੇ ਸਨ। ਬਹੁਤ ਹੀ ਥੋੜ੍ਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ

ਤਕਨੀਕੀ/ਕਿੱਤਾ ਸਿਖਲਾਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਿਰਫ 3 ਮਰਦ ਅਤੇ 1 ਔਰਤ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ/ਕਿੱਤਾ ਸਿਖਲਾਈ ਮਿਲੀ ਸੀ।

### ਸਾਰਣੀ 3.5 ਵਿਦਿਅਕ ਸਥਿਤੀ

	ਮਰਦ	ਔਰਤ	ਕੁੱਲ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
ਅਨਪੜ੍ਹ	3	12	15	5.26
5 ਤੱਕ	16	24	40	14.04
ਮੱਧਮ	31	16	47	16.49
ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਅਤੇ ਸੀਨੀਅਰ ਪੱਧਰ	41	30	71	24.91
ਸੈਕੰਡਰੀ ਪੱਧਰ	24	13	37	12.98
ਗ੍ਰੈਜੂਏਸ਼ਨ	31	24	55	19.30
ਪੋਸਟ-ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਜਾਂ ਉਪਰ	5	11	16	5.61
ਤਕਨੀਕੀ/ਕਿੱਤਾ ਸਿਖਲਾਈ	3	1	3	1.05
ਕੁੱਲ	154	131	285	100.0

### 3.8 ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਦਾ ਕਿੱਤਾ

ਸਾਰਣੀ 3.6 ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਦੇ ਕਿੱਤੇ ਬਾਰੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਿੱਤੇ ਵਿੱਚ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਉਹ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ 31.86% ਹਿਸਾ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੇ 2 ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਵਾਸੀ ਨਿਰਭਰ ਹਨ। ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਮਰਦਾਂ ਅਤੇ ਔਰਤਾਂ ਵਰਕਰਾਂ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੱਧਵਰਤਤ ਅੰਤਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ 52.5% ਕਾਮੇ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ, ਔਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ 7.4% ਵਰਕਰ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਔਰਤਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਔਰਤ ਵਜੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਤਿਹਾਈ ਵਰਕਰ ਖੇਤੀ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਕ-ਤਿਹਾਈ ਸਰਕਾਰੀ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ, ਦੁਕਾਨਦਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਵਪਾਰ, ਆਵਾਜਾਈ, ਭੰਡਾਰਨ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ।



### ਸਾਰਣੀ 3.6 ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਅਬਾਦੀ

ਕਾਮੇ	ਮਰਦ	%	ਔਰਤ	%	ਕੁੱਲ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
ਕਿਰਸਾਨੀ ਸਵੈਰੋਜਗਾਰ	29	34.52	2	20	31	32.98
ਹੋਰ ਕੰਮ ਸੰਬੰਧਿਤ- ਸਵੈਰੋਜਗਾਰ	8	9.52	0	0	8	8.51
ਆਮ ਮਜਦੂਰੀ	3	3.57	0	0	3	3.19
ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ	13	15.48	7	70	20	21.28
ਠੇਕੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭੀਵੇਟ ਕਰਮਚਾਰੀ	8	9.52	1	10	9	9.57
ਹੋਰ ਕੰਮ	2	2.38	0	0	2	2.13
ਦੁਕਾਨਦਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ	14	16.67	0	0	14	14.89
ਆਵਾਜਾਈ, ਭੰਡਾਰਨ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ	7	8.33	0	0	7	7.45
ਕੁੱਲ	84	100.00	10	100	94	100.00

### 3.9 ਜਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਦਾ 2.5 ਬਿਸਵੇ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 15 ਏਕੜ ਤੱਕ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਦਾ ਆਕਾਰ ਹੈ। ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ, 3 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਵਪਾਰਕ ਜਾਇਦਾਦ ਹੈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਇਦਾਦ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ 2.5 ਬਿਸਵੇ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 7 ਬਿਸਵੇ ਤੱਕ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਘਰਾਂ ਕੋਲ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ। ਸਾਰਣੀ 3 ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ 4 ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਬਾਕੀ ਘਰਾਂ ਕੋਲ ਮਾਮੂਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾ ਛੋਟੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਕ-ਤਿਹਾਈ ਜਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਕੋਲ ਇੱਕ ਏਕੜ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਜਮੀਨ ਹੈ। ਹੋਰ 36% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਕੋਲ 1 ਅਤੇ 2.5 ਏਕੜ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਮੀਨ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲੱਬ ਹੈ ਕਿ 69.4% ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਇੱਕ ਹੈਕਟੇਅਰ ਤੱਕ ਹੀ ਹੈ। 25% ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਆਕਾਰ 1 ਅਤੇ 2 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਸਿਰਫ 4 ਘਰਾਂ (5.56%) ਕੋਲ 2 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜਾਂ 5 ਏਕੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜ਼ਮੀਨ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਉੱਚੀਆਂ ਹਨ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਏਕੜ ਜ਼ਮੀਨ ਹੈ, ਉਹ ਕਰੇੜਪਤੀ ਹੈ।

### ਸਾਰਣੀ 3.7 ਜਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਜਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ	ਗਿਣਤੀ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
1 ਏਕੜ ਤੱਕ	24	33.33
1 ਏਕੜ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 2.5 ਏਕੜ ਤੱਕ (1 ਹੈਕਟੇਅਰ)	26	36.11
2.5 - 5 ਏਕੜ (2 ਹੈਕਟੇਅਰ)	18	25.00
5 ਏਕੜ ਤੋਂ ਜਿਆਦਾ (2 ਹੈਕਟੇਅਰ)	4	5.56
ਕੁੱਲ	72	100.00

### 3.10 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ

72 ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿਚ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਇਕ ਬਿਸਵੇ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 16 ਬਿਸਵੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਲਗਭਗ 11% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ 1 ਬਿਸਵਾ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ 68% ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ 5 ਬਿਸਵੇ ਤੱਕ ਹੈ। ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸੀਮਾ 10 ਬਿਸਵੇ ਤੱਕ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ 91.6% ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਣਗੇ। ਸਿਰਫ 6 (8.33%) ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ 10 ਬਿਸਵੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ

ਸਾਰਣੀ 3.8 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ	ਗਿਣਤੀ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
1 ਬਿਸਵਾ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ	8	11.11
1-2 ਬਿਸਵਾ	15	20.83
2-5 ਬਿਸਵਾ	26	36.11
5-10 ਬਿਸਵਾ	17	23.61
10-20 ਬਿਸਵਾ	6	8.33
ਕੁੱਲ	72	100.00

### 3.11 ਪਸ਼ੂ ਧਨ

ਜਾਨਵਰ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡੇਅਰੀ ਜਾਨਵਰ ਪੇਂਡੂ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦਾ ਇੱਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਿੱਸਾ ਹਨ। ਉਹ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਵਿਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਯੋਗਦਾਨ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਬਹੁਤੇ ਕਿਸਾਨ ਦੁੱਧ ਦੀ ਪਰਿਵਾਰਕ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੋ ਡੇਅਰੀ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਾਲਦੇ ਹਨ। ਕੁੱਝ ਵਾਧੂ ਦੁੱਧ ਵੇਚ ਕੇ ਆਮਦਨੀ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਕੁੱਝ ਕਿਸਾਨ ਦੁੱਧ ਦੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਿਣਤੀ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੁੱਧ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਕਮਾਏ ਪੈਸੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਮੱਝ ਅਤੇ ਗਊ ਮੁੱਖ ਦੁਧਾਰੂ ਪਸ਼ੂ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਡੇਅਰੀ ਫਾਰਮਿੰਗ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਪਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨ ਡੇਅਰੀ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਮਕਾਨ ਦੀ ਬਹੁਤ ਮੰਗ ਹੈ। ਪਸ਼ੂ ਛਪਰਾ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਰੱਖਣ

ਲਈ ਬਹੁ ਮੰਜ਼ਲਾ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਮਕਾਨ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਇਸ ਪਿੰਡ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਕਮਾਉਣ ਵਾਲੇ ਗੈਰ-ਖੇਤ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਕਮਾਈ ਦਾ ਸਾਧਨ ਬਣਾ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕੋਈ ਹੈਰਾਨੀ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 72 ਸਰਵੇਖਣ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਿਰਫ 21 (29.17%) ਘਰਾਂ ਨੇ ਹੀ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ ਰਖੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਇਹਨਾਂ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 13 (61.9%) ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੋ ਦੁਧਾਰੂ ਜਾਨਵਰ ਸਨ ਅਤੇ 3 ਘਰਾਂ (14.3%) ਵਿੱਚ 3 ਦੁੱਧ ਵਾਲੇ ਜਾਨਵਰ ਸਨ। ਬਹੁਤੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਪਰਿਵਾਰ ਵਿਚ ਦੁੱਧ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਘਰ ਵਿੱਚ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਵਾਧੂ ਦੁੱਧ ਨੂੰ ਹੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿੱਚ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚਾਰ (19.1%) ਘਰਾਂ ਦੇ ਹਰੇਕ ਕੋਲ 6 ਦੁੱਧ ਦੇ ਜਾਨਵਰ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਆਕਾਰ ਦੇ ਡੇਅਰੀ ਘਰ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੁੱਧ ਤੋਂ ਵਿਕਰੀ ਕਮਾਈ ਅਜਿਹੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਪਰਿਵਾਰਕ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਘਰ ਵਿੱਚ 14 ਦੁਧਾਰੂ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ ਹਨ। ਇੰਜ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪਰਿਵਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਧਾਰੂ ਪਸ਼ੂਆਂ ਤੇ ਆਪਣੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਲਈ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 3.9 ਪਸ਼ੂ ਧਨ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ (ਮੱਝ + ਗਾਂ)

ਪਸ਼ੂ ਧਨ	ਗਿਣਤੀ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
1 ਦੁਧਾਰੂ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ	5	23.8
2 ਦੁਧਾਰੂ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ	8	38.1
3 ਦੁਧਾਰੂ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ	3	14.3
4 ਦੁਧਾਰੂ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ	0	0
6 ਦੁਧਾਰੂ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ	4	19.1
14 ਦੁਧਾਰੂ ਪਾਲਤੂ ਜਾਨਵਰ	1	4.7
ਕੁੱਲ	21	100.00

### 3.12 ਦੁੱਧ ਦੀ ਪੈਦਾਵਾਰ

21 ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਦੁਧਾਰੂ ਜਾਨਵਰ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਔਸਤਨ 400 ਲੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੁੱਧ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 21 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ 68 ਦੁਧਾਰੂ ਪਸ਼ੂ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਰੇਕ ਜਾਨਵਰ ਦੀ ਔਸਤਨ ਦੁੱਧ ਪੈਦਾਵਾਰ 6 ਲੀਟਰ ਤੱਕ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦਾ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੁੱਧ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਪਰਿਵਾਰ ਕੋਲ ਦੁੱਧ ਵਾਲੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ

'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। 47.6% ਘਰਾਂ ਵਿਚ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੁੱਧ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ 6-10 ਲੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। 33.3% ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਉਤਪਾਦ 15-20 ਲੀਟਰ ਦਰਮਿਆਨ ਹੈ। 2 ਘਰਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ 40 ਲੀਟਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਰਹਿੰਦੇ 2 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੇ 60 ਲੀਟਰ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਨੇ 70 ਲੀਟਰ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੁੱਧ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਪੈਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਕੇਵਲ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਹਿੱਸਾ ਸਵੈ ਖਪਤ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਮਾਰਕੀਟਿੰਗ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 3.10 ਘਰ ਪ੍ਰਤੀ ਐਸਤਨ ਦੁੱਧ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ

ਦੁੱਧ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ (ਲੀਟਰ)	ਘਰ ਦੀ ਗਿਣਤੀ
6	2
7	2
8	4
10	2
15	2
16	1
17	1
20	3
37	1
40	1
60	1
70	1
ਕੁੱਲ	21

### 3.13 ਘਰ ਵਿਚ ਸਹੂਲਤਾਂ

#### 3.13.1 ਘਰਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ

72 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 71 ਪੱਕੇ ਅਤੇ ਇਕ ਅਰਧ-ਪੱਕਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 3.11 ਘਰਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ

ਘਰਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ	ਐਸਤਨ ਦਰ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
ਪੱਕਾ	71	98.6
ਅਰਧ-ਪੱਕਾ	1	1.4
ਕੁੱਲ	72	100.0

#### 3.13.2 ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦਾ ਸਾਧਨ

72 ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 65 ਘਰਾਂ (90.3%) ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਹੈ, 4 (5.6%) ਕੋਲ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਟਿਊਬਵੈਲ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵੀ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਸਿਰਫ਼ 3 ਪਰਿਵਾਰ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹ ਟਿਊਬਵੈਲ ਤੋਂ ਪਾਣੀ ਵਰਤ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਘਰ ਫਾਰਮ ਹਾਊਸ ਹਨ।

ਸਾਰਣੀ 3.12 ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦਾ ਸਾਧਨ

	ਐਸਤਨ ਦਰ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
ਪੀਈਪ ਸਪਲਾਈ	65	90.3
ਪੀਈਪ ਸਪਲਾਈ, ਟਿਊਬ ਵੈੱਲ	4	5.6
ਟਿਊਬ ਵੈੱਲ	3	4.2
	72	100.0

### 3.13.3 ਪਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ

ਘਰਾਂ ਵਿਚ ਪਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਹਰ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਸਵੱਛ ਭਾਰਤ ਅਭਿਆਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਘਰ ਵਿਚ ਪਖਾਨਿਆਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਯੋਗ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿੱਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਸ਼ਲਾਗਾਯੋਗ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ 72 ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਖਾਨੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਸਰਵਜਨਿਕ ਪਖਾਨੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪਿੰਡ ਨੂੰ ਖੁਲੇ ਵਿੱਚ ਪਖਾਨੇ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਰੂਰੀ ਹੈ ਪਰ, ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਸੀਵਰੇਜ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ।

### 3.13.4 ਬਾਲਣ ਦਾ ਸਾਧਨ

ਰਸੋਈ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਬਾਲਣ ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ ਹੈ। ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਲੋਕ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਸੋਈ ਲਈ ਲੱਕੜ, ਗੋਬਰ, ਫਸਲਾਂ ਦੀ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਅਤੇ ਮਿੱਟੀ ਦਾ ਤੇਲ ਵਰਤਦੇ ਹਨ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਇਕ ਅਰਧ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਪਿੰਡ ਹੈ, ਹਰੇਕ ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰ ਵਿੱਚ ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਗਭਗ 46% ਘਰਾਂ ਦੀਆਂ ਰਸੋਈ ਵਿੱਚ ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਲੱਕੜ, ਗੋਬਰ ਜਾਂ ਮਿੱਟੀ ਦੇ ਤੇਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। (ਸਾਰਣੀ 3.13 ਵੇਖੋ)

ਸਾਰਣੀ 3.13 ਬਾਲਣ ਦਾ ਸਾਧਨ

	ਐਸਤਨ ਦਰ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ	39	54.2
ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ, ਗੋਬਰ	10	13.9
ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ, ਗੋਬਰ, ਲੱਕੜ	13	18.1
ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ, ਗੋਬਰ, ਲੱਕੜ, ਮਿੱਟੀ ਦਾ ਤੇਲ	3	4.2
ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ, ਲੱਕੜ	7	9.7
ਕੁੱਲ	72	100.0

### 3.13.5 ਊਰਜਾ ਦਾ ਸਾਧਨ

ਸਟੇਰੇਜ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਕੁਝ ਮੁਰੰਮਤ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਰਮੀਆਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਨਾ ਆਣਾ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦਾ ਇਕ ਆਮ ਲੱਛਣ ਹੈ। ਲਗਾਤਾਰ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ, ਲੋਕ ਇਨਵਰਟਰ ਜਾਂ ਜਨਰੇਟਰ ਸੈਟ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਜੇਨਰੇਟਰ ਆਵਾਜ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਵੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਹੁਤੇ ਲੋਕ ਇਨਵਰਟਰਸ ਰੱਖਣ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਬਿਨਾ ਸ਼ੋਰ ਅਤੇ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕੀਤੇ ਬਿਜਲੀ ਪਰਧਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। 72 ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 52 (72.2%) ਘਰਾਂ ਕੋਲ ਇਨਵਰਟਰਸ ਸੀ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਜਲੀ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਸੀ।

ਸਾਰਣੀ 3.14 ਉਰਜਾ ਦਾ ਸਾਧਨ

	ਐਸਤਨ ਦਰ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
ਇਨਵਰਟਰਸ	52	72.2
ਨਾ	20	27.8
ਕੁੱਲ	73	100.0

### 3.14 ਘਰੇਲੂ ਸੰਪਤੀ

ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਘਰੇਲੂ ਸੰਪਤੀ ਪਰਿਵਾਰ ਦੇ ਜੀਵਨ ਦੇ ਮਿਆਰ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸੂਚਕ ਹੈ। ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਦੀ ਘਰੇਲੂ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਤੇ ਪਰਖਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਾਰਣੀ 3.15 ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਆਮ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਟੀਵੀ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਫਰਿੱਜ ਵੀ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਆਧੁਨਿਕ ਜੀਵਨ ਦੀਆਂ ਆਮ ਲੋੜਾਂ ਹਨ। ਟੀਵੀ ਅਤੇ ਫਰਿੱਜ ਵਾਂਗ, ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਸ਼ਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਇੱਕ ਆਮ ਉਪਕਰਣ ਬਣ ਗਈ ਹੈ। ਕੁੱਲ 93.1% ਘਰਾਂ ਦਾ ਇਹ ਉਪਕਰਣ ਸੀ। ਕਰੀਬ 85% ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇ-ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਇਕ ਆਮ ਤਰੀਕਾ ਹੈ। 54% ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਕੋਲ ਚਾਰ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਜੋ ਸਿਰਫ ਉਹ ਹੀ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੈ। ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਇਹਨਾਂ ਦਿਨਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮੱਧ ਵਰਗ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਖਣ ਨੂੰ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 55.6% ਘਰ ਆਪਣੇ ਘਰ ਵਿੱਚ ਏ.ਸੀ. ਲਗਵਾਏ ਹਨ। ਸਾਖਰਤਾ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਦੇ ਨਾਲ, ਕੰਪਿਊਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਅਤੇ ਪੇਂਡੂ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਆਮ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ। ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 29.2% ਘਰਾਂ ਕੋਲ ਲੈਪਟਾਪ/ਕੰਪਿਊਟਰ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਕੋਲ ਘੱਟ ਜਾਂ ਮਾਮੂਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਿਰਫ 22% ਘਰਾਂ ਕੋਲ ਟਰੈਕਟਰ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤੇ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਘਰਾਂ ਦੇ ਰਹਿਣ ਦੇ ਮਿਆਰ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਹਨ।

ਸਾਰਣੀ 3.15 ਘਰੇਲੂ ਸੰਪਤੀ

ਲੜੀ ਨੰਬਰ	ਉਪਕਰਣ/ ਘਰੇਲੂ ਸੰਪਤੀ	ਹਾਂ	ਨਾ	ਕੁੱਲ
1	ਟੀਵੀ	72 (100.00)	0	72 (100.00)
2	ਫਰਿੱਜ	72 (100.00)	0	72 (100.00)
3	ਦੋ-ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ	61 (84.70)	11 (15.30)	72 (100.00)
4	ਚਾਰ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ	39 (54.20)	33 (45.80)	72 (100.00)
5	ਟਰੈਕਟਰ	16 (22.20)	56 (77.80)	72 (100.00)
6	ਲੈਪਟਾਪ/ ਕੰਪਿਊਟਰ	21 (29.20)	51 (70.80)	72 (100.00)
7	ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨ	40 (55.60)	32 (44.40)	72 (100.00)
8	ਵਾਸ਼ਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ	67 (93.10)	5 (6.90)	72 (100.00)

### 3.15 ਘਰੇਲੂ ਆਮਦਨ

ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਫਰਕ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਰੁਪਏ 57 ਹਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 22.79 ਲੱਖ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਿਰਫ 3 (4.17%) ਪਰਿਵਾਰ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਔਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ 1 ਲੱਖ ਜਾਂ ਘੱਟ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ। 50% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਆਮਦਨ 1 ਤੋਂ 3 ਲੱਖ ਤੱਕ ਹੈ। 22% ਤੋਂ ਥੋੜੇ ਉਪਰ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਔਸਤਨ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ 3-5 ਲੱਖ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਤਕਰੀਬਨ 23.6% ਘਰਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ ਨੂੰ 5 ਲੱਖ ਤੋਂ ਉੱਤੇ ਦੱਸਿਆ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ 7 (9.72%) ਘਰਾਂ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 2 ਦੀ ਆਮਦਨ 20 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ (ਦੇਖੋ ਸਾਰਣੀ 3.16) ਇਹ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਖੁਸ਼ਹਾਲੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 3.16 ਘਰੇਲੂ ਔਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ

ਲੜੀ ਨੰਬਰ	ਆਮਦਨ (ਲੱਖ ਵਿੱਚ)	ਘਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
1	1 ਤੱਕ	3	4.17
2	1-2	18	25.00
3	2-3	18	25.00
4	3-4	8	11.11
5	4-5	8	11.11
6	5-10	10	13.89
7	10-20	5	6.94
8	20 ਤੋਂ ਵੱਧ	2	2.78
	ਕੁੱਲ	72	100.00

ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਰੋਤ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ, ਦੁੱਧ ਵੇਚਣਾ, ਸੇਵਾਵਾਂ, ਕਾਰੋਬਾਰ, ਮਕਾਨ ਜਾਂ ਦੁਕਾਨ ਨੂੰ ਕਰਾਏ ਤੇ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਜਮੀਨ ਨੂੰ ਠੇਕੇ ਤੇ ਦੇਣਾ ਆਦਿ। ਆਮਦਨੀ ਦੇ ਸਰੋਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਜੋਂ 55% ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਤੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ 34.7% ਘਰਾਂ ਵਲੋਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਇੱਕ ਆਮਦਨ ਸਰੋਤ ਵਜੋਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। 22% ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਆਮਦਨ ਦੇ ਸਰੋਤ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ (ਸਾਰਣੀ 3.17 ਵੇਖੋ)

ਸਾਰਣੀ 3.17 ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਾਧਨ

ਲੜੀ ਨੰਬਰ	ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਾਧਨ	ਘਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
1	ਖੇਤੀਬਾੜੀ	25	34.72
2	ਦੁੱਧ ਵੇਚਣਾ	7	9.722
3	ਸੇਵਾਵਾਂ	40	55.55
4	ਵਪਾਰ	16	22.22
5	ਮਕਾਨ ਜਾਂ ਦੁਕਾਨ ਨੂੰ ਕਰਾਏ ਤੇ ਦੇਣਾ	12	16.67
6	ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਠੇਕੇ ਤੇ ਦੇਣਾ	8	11.11
	ਕੁੱਲ	72	100.00

### 3.16 ਪਰਿਵਾਰ ਤੇ ਕਰਜ਼ੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ

72 ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਿਰਫ 9 ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਰਜ਼ਾ ਬਕਾਇਆ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਇਹ ਸੰਸਥਾਗਤ ਕਰਜ਼ਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਰਜ਼ਾ ਸਹਿਕਾਰੀ ਬੈਂਕ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ 3 ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਸ.ਬੀ.ਆਈ, ਐਚ.ਡੀ.ਐਫ.ਸੀ ਅਤੇ ਗ੍ਰਾਮੀਣ ਬੈਂਕ ਹਰੇਕ ਦੁਆਰਾ ਦਿਤੇ ਕਰਜ਼ੇ 1 ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ। ਛੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ਾ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਮੰਤਵ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, 2 ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਘਰ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਅਤੇ 1 ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਰਜ਼ ਦੀ ਰਕਮ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਲੱਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 30 ਲੱਖ ਤੱਕ ਸੀ (ਸਾਰਣੀ 3.18 ਵੇਖੋ)

ਸਾਰਣੀ 3.18 ਕਰਜ਼ੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ

ਲੜੀ ਨੰਬਰ	ਗਿਣਤੀ	ਸਾਧਨ	Amount (Rs.)	Purpose
1	1	ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ	10,00,000	ਵਪਾਰ
2	1	ਸਹਿਕਾਰੀ ਬੈਂਕ	2,00,000	ਵਪਾਰ
3	1	ਐਸ.ਬੀ.ਆਈ	10,00,000	ਵਪਾਰ
4	1	ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ	1,00,000	-
5	1	ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ	12,00,000	ਵਪਾਰ
6	1	ਸਹਿਕਾਰੀ ਬੈਂਕ	12,00,000	ਵਪਾਰ
7	1	ਐਚ.ਡੀ.ਐਫ.ਸੀ	30,00,000	ਘਰ ਲਈ ਕਰਜ਼ਾ
8	1	ਸਹਿਕਾਰੀ ਬੈਂਕ	2,00,000	ਵਪਾਰ
9	1	ਗ੍ਰਾਮੀਣ ਬੈਂਕ	7,00,000	ਘਰ ਲਈ ਕਰਜ਼ਾ

### ਸਿੱਟਾ

ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 4 ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਐਸਤ ਪਰਿਵਾਰਕ ਆਕਾਰ ਹੈ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪਰਿਵਾਰਕ



ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਆਪਣਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਔਰਤਾਂ ਸਮੇਤ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਸਾਖਰਤਾ ਪੱਧਰ ਬਹੁਤ ਉੱਚਾ ਹੈ ਹਰ ਪਰਿਵਾਰ ਕੋਲ ਸਾਫ਼ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਪਾਈਪ ਜਾਂ ਟਿਊਬ ਵੈੱਲ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਹਰ ਘਰ ਵਿੱਚ ਪਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਹੈ। ਹਰ ਘਰ ਵਿੱਚ ਐਲ.ਪੀ.ਜੀ ਰਸੋਈ ਇੰਧਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਘਰ ਵਿੱਚ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕੋਲ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਕੱਟ ਤੋਂ ਰਾਹਤ ਪਾਉਣ ਲਈ ਊਰਜਾ ਉਪਕਰਣ ਦੇ ਸਰੋਤ ਵੀ ਹਨ, ਲਗਭਗ ਹਰ ਘਰ ਵਿੱਚ ਟੀਵੀ, ਫਰਿੱਜ ਅਤੇ ਵਾਸ਼ਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਵੀ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਪਹੀਏ ਜਾਂ ਚਾਰ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹਨ। ਕਹਿਣ ਦਾ ਭਾਵ ਲਗਭਗ ਸਾਰਿਆਂ ਕੋਲ ਚੰਗੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਾਧਨ ਹੈ ਅਤੇ ਜੀਵਨ ਦਾ ਮਿਆਰ ਵੀ ਉੱਚਾ ਹੈ। ਕਰਜ਼ਦਾਰੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਕਰਜ਼ੇ ਸੰਸਥਾਤਮਕ ਹਨ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਕ ਕੰਮਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਲਈ ਜਾਂ ਘਰ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

## ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ, ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ

ਇਸ ਪਾਠ ਦੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਦੋ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਭਾਵ, i) ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਐਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਧਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਅਤੇ ii) ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸੋਸ਼ਲ ਰਿਸਪਾਂਸੀਬਿਲਟੀ(ਸਮਾਜਿਕ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ) (ਸੀ.ਐਸ.ਆਰ) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਉਪਚਾਰ ਉਪਾਅ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿਚ ਹੇਠ ਦਿੱਤੀਆਂ ਮੁੱਖ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

- ▣ ਸੜਕ ਅਤੇ ਰੇਲ ਸੰਪਰਕ
- ▣ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਹੂਲਤ
- ▣ ਘਰ ਵਿਚ ਪਖਾਨਿਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ
- ▣ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਸਾਧਨ
- ▣ ਸਿੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ
- ▣ ਸਿਹਤ ਸਹੂਲਤਾਂ
- ▣ ਪਸ਼ੂ ਸਿਹਤ ਸਹੂਲਤਾਂ
- ▣ ਆਂਗਨਵਾੜੀ ਕੇਂਦਰ
- ▣ ਕਮਿਊਨਿਟੀ ਸੈਂਟਰ/ਧਰਮਸ਼ਾਲਾ
- ▣ ਮਾਰਕੀਟ ਸੈਂਟਰ

### 4.1 ਸੜਕ ਅਤੇ ਰੇਲ ਸੰਪਰਕ

ਸੜਕ ਅਤੇ ਰੇਲ ਸੰਪਰਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੂਚਕਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਾਪਨਾ ਜਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਲਿੰਕ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਸੜਕ ਅਤੇ ਰੇਲ ਲਿੰਕ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਿੰਡਾਂ

ਵਿਚ ਬਣੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਪੇਂਡੂ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਵਿਚ ਨਿਭਾਈ ਗਈ ਭੂਮਿਕਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸੜਕਾਂ, ਜੋ ਕਿ, (ਰਾਸ਼ਟਰੀ) ਹਾਈਵੇਅ NH205A (ਖਰੜ-ਬਨੂੜ ਰੋਡ) ਅਤੇ ਸੂਬਾ(ਸਟੇਟ/ਰਾਜ) ਹਾਈਵੇ SH12A ਏ (ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਰੋਡ) ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਪਿੰਡ ਦਾ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਮੋਹਾਲੀ, ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ, ਖਰੜ ਅਤੇ ਬਨੂੜ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਪਿੰਡ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਖਨੋਰ, ਬੈਰਾਮਪੁਰ, ਸਵਾੜਾ, ਕਹਿਲੋਂ, ਚੱਪੜਚਿੜੀ ਆਦਿ ਦੇ ਨਾਲ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੜਕ ਦੇ ਜੰਕਸ਼ਨ ਤੇ ਟਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਕਾਰਨ ਉਪਰੋਕਤ ਕਸਬਿਆਂ ਅਤੇ ਪਿੰਡਾਂ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਕਾਫੀ ਰੁਕਾਵਟ ਆਈ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲੁਧਿਆਣਾ ਰੇਲ ਲਾਈਨ ਇਸ ਪਿੰਡ ਦੀ ਅਬਾਦੀ ਤੋਂ ਲਗਭਗ 1.5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ, ਸਭ ਤੋਂ ਨੇੜਲਾ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਹੈ ਖਰੜ, ਜੋ ਪਿੰਡ ਤੋਂ ਕਰੀਬ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲੋਕ ਲੁਧਿਆਣੇ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਮੋਹਾਲੀ ਸਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਅਤੇ ਅੰਬਾਲਾ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਸਟੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।, ਜੋ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 11 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅਤੇ 20 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹਨ।

## 4.2 ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਹੂਲਤ

ਪੀਣਯੋਗ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਾਣੀ ਹਰ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਦਾ ਭੂਮੀ ਪਾਣੀ ਪੀਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਸੈਨੀਟੇਸ਼ਨ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਵਿਭਾਗ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ,(ਡਰਿੰਕਿੰਗ ਵਾਟਰ ਸਪਲਾਈ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਐਂਡ ਮਿਨਿਸਟ੍ਰੀ ਐਂਡ ਡਰਿੰਕਿੰਗ ਵਾਟਰ ਐਂਡ ਸੈਨੀਟੇਸ਼ਨ) ਦੁਆਰਾ ਪਾਈਪ ਰਾਹੀਂ ਪੀਣਯੋਗ ਪਾਣੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਦੇ ਲਗਭਗ ਹਰ ਘਰ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ 73 ਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 70 (95.9%) ਘਰਾਂ ਵਿਚ ਪਾਈਪ ਸਪਲਾਈ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਸੀ। ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਕੁਝ ਪਰਿਵਾਰ ਡੂੰਘੇ ਬੋਰਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ।

## 4.3 ਘਰ ਵਿਚ ਪਖਾਨਿਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ

ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਵੱਛ ਭਾਰਤ ਅਭਿਆਨ ਜਾਂ ਸਵੱਛ ਭਾਰਤ ਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਸਾਲ 2014 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਪਿੰਡ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸ਼ੋਚ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਦੇ ਲਗਭਗ ਹਰ ਘਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਹੂਲਤ ਉਪਲਬਧ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਦੇ ਸਾਰੇ 73 ਸਰਵੇਖਣ ਵਾਲੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਪਬਲਿਕ/ ਜਨਤਕ ਪਖਾਨੇ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਕਈ ਪ੍ਰਵਾਸੀ ਕਾਮਿਆਂ ਅਤੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਜਿਹੜੇ ਮੁੱਖ ਵਸੋਬੇ (ਅਬਾਦੀ) ਦੇ ਬਾਹਰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਹਿ ਰਹੇ ਹਨ, ਪਿੰਡ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਵਿਚ ਸ਼ੋਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

#### 4.4 ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਸਾਧਨ

ਪੂਰੇ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਪੱਕੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਕਾਫ਼ੀ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਨਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸੀ ਸਾਧਨ ਭਾਵੇਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹਨ ਸੀਮੈਂਟ ਨਾਲੇ ਪੱਕੇ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਤਲਾਬ ਤੋਂ ਗੰਦੇ ਪਾਣੀ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਪਿੰਡ ਦੀ ਅਬਾਦੀ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਮੌਜੂਦ ਨਾਲੇ ਵੱਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਸਿਆ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ ਅਤੇ ਪਿੰਡ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸਥਿਤ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬਿਲਡਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਕੰਮ ਨੇ ਤਲਾਬ ਤੋਂ ਨਾਲੇ ਤੱਕ ਪਾਣੀ ਦੇ ਕੁਦਰਤੀ ਪ੍ਰਵਾਹ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਗੰਦੇ ਪਾਣੀ ਵਹਾਅ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਬਰਸਾਤੀ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਅਕਸਰ ਨੇੜਲੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਲ ਨੂੰ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੇ ਸਥਾਈ ਫਸਲਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟੇਭੇ ਅਤੇ ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਗੰਦੇ ਪਾਣੀ ਤੋਂ ਘਟੀਆ ਗੰਧ ਉਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਮੁਸ਼ੀਬਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਤਲਾਬ ਤੋਂ ਨਾਲੇ ਤਕ ਪਾਣੀ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਹੈ।

#### 4.5 ਸਿੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ

ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਬਹੁਤ ਅਹਿਮ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਰਕਾਰੀ ਐਲੀਮੈਂਟਰੀ ਸਕੂਲ (5 ਵੀਂ ਜਮਾਤ ਤੱਕ) ਅਤੇ ਦੋ ਹਾਈ ਸਕੂਲ (ਇੱਕ ਸਰਕਾਰੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਹੈ। ਸੀਨੀਅਰ ਸੈਕੰਡਰੀ ਕਲਾਸਾਂ ਦੇ ਲਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਮੋਹਾਲੀ, ਖਰੜ ਅਤੇ ਝੰਜੋੜੀ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ 5-7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਆਰਟਸ, ਵਿਗਿਆਨ, ਮਨੁੱਖਤਾ, ਤਕਨੀਕੀ ਸਿੱਖਿਆ ਅਤੇ ਨੈਕਰੀ ਦੇ ਮੁਹਾਰਤ ਵਾਲੇ ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਕੋਰਸਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਆ ਲਈ

ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਕਈ ਵਿਕਲਪ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਮੋਹਾਲੀ, ਖਰੜ, ਝੰਜੋੜੀ ਅਤੇ ਤੰਗੋਰੀ। ਇਹ ਸਾਰੇ ਸਥਾਨ 5 ਤੋਂ 15 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਥਿਤ ਹਨ।

#### 4.6 ਸਿਹਤ ਸਹੂਲਤਾਂ

ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਲਗਭਗ ਹਰ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ (ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜਿਸਦੀ ਅਬਾਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇ) ਮੁਢਲੀਆਂ ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਹੈਲਥ ਸਬ-ਸੈਂਟਰ (ਪੀ ਐਚ ਐਸ) ਹੈ। ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ 4 ਮੈਡੀਕਲ ਸਟੋਰ ਵੀ ਹਨ। ਆਮ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਲਈ ਲੋਕ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਹੈਲਥ ਸੈਂਟਰ ਜਾਂ ਫੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਡਾਕਟਰ (ਇਕ ਐੱਮ।ਬੀ।ਬੀ।ਐਸ। ਅਤੇ ਇਕ ਬੀ.ਐਮ.ਏ.ਐੱਸ. ਡਾਕਟਰ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਹਨ) ਕੋਲ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਲੋਕ ਸੁਹਾਣਾ, ਮੋਹਾਲੀ, ਖਰੜ ਜਾਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਵਧੇਰੇ ਗੰਭੀਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਲਈ ਲੋਕ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਮੋਹਾਲੀ ਵਿੱਚ ਪੀਜੀਆਈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਹਸਪਤਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਉੱਚ ਆਦੇਸ਼ ਸਿਹਤ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪਿੰਡ ਦੇ 5 ਤੋਂ 12 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਘੇਰੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਪਿੰਡ ਦਾ ਇਹਨਾਂ ਸਿਹਤ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨਾਲ ਵਧੀਆ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਲੋੜ ਪੈਣ ਤੇ ਅੱਧੇ ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹਸਪਤਾਲ ਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

#### 4.7 ਪਸ਼ੂ ਸਿਹਤ ਸਹੂਲਤਾਂ

ਪੇਂਡੂ ਆਰਥਿਕਤਾ ਵਿੱਚ ਦੁੱਧ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਜਾਨਵਰ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕੇਂਦਰ ਦੀ ਨੇੜਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਲਈ ਦੁੱਧ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਬਾਜ਼ਾਰ ਤਿਆਰ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵੇਰਕਾ ਦਾ ਇੱਕ ਦੁੱਧ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਕੇਂਦਰ ਵੀ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਡੇਅਰੀ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਪਸ਼ੂਆਂ ਨੂੰ ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪਸ਼ੂ ਹਸਪਤਾਲ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

## 4.8 ਆਂਗਨਵਾੜੀ ਕੇਂਦਰ

ਆਂਗਣਵਾੜੀ ਕੇਂਦਰ ਔਰਤਾਂ ਅਤੇ ਬਾਲ ਵਿਕਾਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬੱਚਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਪਲੇ ਸਕੂਲ ( ਛੋਟੇ ਬੱਚਿਆਂ ਲਈ ,ਜਿਹਨਾ ਦੀ ਉਮਰ ਸਕੂਲ ਜਾਣ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਏ ਬੱਚਿਆਂ ਅਤੇ ਗਰਭਵਤੀ ਔਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ਟਿਕ ਭੋਜਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਔਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਚੇ ਦੇ ਜਨਮ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਆਂਗਣਵਾੜੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਉਸ ਪਿੰਡ ਦੇ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਆਕਾਰ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ 2 ਆਂਗਣਵਾੜੀ ਕੇਂਦਰ ਮੌਜੂਦ ਹਨ।

## 4.9 ਕਮਿਊਨਿਟੀ ਸੈਂਟਰ / ਧਰਮਸ਼ਾਲਾ

ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਮਿਊਨਿਟੀ ਸੈਂਟਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਧਰਮਸ਼ਾਲਾ ਹੈ। ਕਮਿਊਨਿਟੀ ਸੈਂਟਰ ਦੀ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਇਮਾਰਤ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਡਾ ਹਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ, ਪੱਖੇ, ਰਸੋਈ, ਪਖਾਨੇ, ਆਦਿ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵੀ ਉਪਲਬਧ ਹੈ। ਇਹ ਗ੍ਰਾਮ ਸਭਾ ਅਤੇ ਪੰਚਾਇਤ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸਮਾਜਿਕ ਕਾਰਜਾਂ ਦਾ ਜਸ਼ਨ ਭਾਵ ਕੋਈ ਕਿਰਿਆ ਮਨਾਉਣ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਸਹੂਲਤ ਹੈ। ਧਰਮਸ਼ਾਲਾ ਕਾਫੀ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇੱਕ ਸਮੁਦਾਇਕ ਕੇਂਦਰ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਪਰ ਹੁਣ ਇਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਆਂਗਣਵਾੜੀ ਕੇਂਦਰਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

## 4.10 ਮਾਰਕੀਟ ਸੈਂਟਰ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਮਾਰਕੀਟ ਸੈਂਟਰਾਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਹੀ ਸਥਾਨਕ ਲਾਭ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਖਰੜ-ਬਨੂੜ ਰੋਡ ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ। 1950 ਦੇ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ਫ਼ਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਅਤੇ 1970 ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਵਿੱਚ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਨਾਲ ਇਸਨੂੰ ਸੜਕ ਸੰਪਰਕ ਮਿਲਿਆ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਲਾਂਡਰਾਂ ਨੂੰ ਪੱਕੀ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ, ਇਹ ਰੀਅਲ ਅਸਟੇਟ, ਵਿਦਿਅਕ ਅਦਾਰੇ, ਵਪਾਰਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਆਦਿ ਲਈ ਇੱਕ ਕੀਮਤੀ ਸਥਾਨ ਬਣ ਗਿਆ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਇੱਕ

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮਾਰਕੀਟ ਸੈਂਟਰ ਵਜੋਂ ਉਭਰ ਕੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦਣ ਲਈ, ਲੋਕ ਖਰੜ, ਮੋਹਾਲੀ ਜਾਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

## ਸਿੱਟਾ

ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਿੰਡ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਲਈ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੋਹਾਲੀ, ਖਰੜ ਅਤੇ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੈ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਨਿਵਾਸੀ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਉਪਲਬਧ ਸਾਰੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿਚ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਘਾਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਲੇਕਿਨ ਪਿੰਡ ਦੇ ਤਲਾਅ ਤੋਂ ਗੰਦੇ ਪਾਣੀ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ।

ਪਾਠ -5

**ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁਲਾਂਕਣ**

---

ਇਸ ਪਾਠ ਦੇ ਮੁੱਖ ਦੋ ਹਿੱਸੇ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਨਿਮਨਲਿਖਿਤ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ;

- ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਕੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਉਸ ਜਨਤਕ ਮੰਤਵ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਹਾਸਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।
- ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨ, ਘਰ, ਦੁਕਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣਾ।
- ਉਹਨਾਂ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣਾ ਜਿੰਨਾ ਦੀ ਆਪਣੇ ਘਰ, ਜ਼ਮੀਨ ਅਤੇ ਦੁਕਾਨ ਤੋਂ ਉਜਾੜੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।
- ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਕਿ ਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।
- ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਕਿ ਕੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਸੇਧ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪਕ ਸੇਧ ਨਾਲੋਂ ਵਧੀਆ ਚੋਣ ਹੈ।

ਇਸ ਅਧਿਆਏ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ “ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ ਜੰਕਸ਼ਨ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ” ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਿਕਾਂ, ਹੋਰ ਸੰਪਤੀ ਧਾਰਕਾਂ, ਸੜਕ ਨਾਲ ਸਟੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਅਤੇ ਝੰਜੋੜੀ ਸਥਿਤ ਸਿੱਖਿਅਕ ਸੰਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਧਿਆਰਥੀ ਅਤੇ ਅਧਿਆਪਕ, ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਖਰੜ ਸੜਕ ਤੇ ਸਥਿਤ ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸ, ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਤੇ ਬਣੇ ਮਨੋਰੰਜਨ ਪਾਰਕ ਅਤੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਲਾਂਡਰਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਂਦੇ ਕਾਮੇ ਆਦਿ ਤੇ ਪੈਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਤਿੰਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ -

- ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੇ
- ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦੌਰਾਨ
- ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨਿਰਮਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸਦੇ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ

## ਭਾਗ-1

### 5.1 ਕੀ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਜਨਤਕ ਮੰਤਵ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੀ ਹੈ?



ਲਾਂਡਰਾਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਲਾਂਡਰਾਂ ਚੈਕ ਵਿਖੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਹਾਉ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸਵੇਰ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਸ਼ਾਮ ਤੱਕ ਇਸ ਚੈਕ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲੰਬੀਆਂ ਕਤਾਰਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਚੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਸਮਾਂ ਲਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਚੈਕ ਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੂਨੀ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਤਿਗੁਣਾ ਸੰਜੋਗ ਅਤੇ ਸਲਿੱਪ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਉਪਲੱਬਧਤਾ ਇਸ ਚੈਕ ਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕ ਦਾ ਤੰਗ ਹੋਣਾ ਵੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਦੀ ਸੇਧ ਅਤੇ ਸਲਿੱਪ ਸੜਕਾਂ ਇਸ ਚੈਕ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਸੁਧਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਚੈਕ ਦੇ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰੇਗੀ।

## 5.2 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨੁਕਸਾਨ ਅਧੀਨ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਲਈ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਖੇਤਰ ਕੇਵਲ 7.50 ਏਕੜ (ਲੱਗਭਗ) ਹੈ। ਸੂਚੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕੁੱਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 421 ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਬਿਲਡਰ, ਹਾਊਸਿੰਗ ਸੁਸਾਇਟੀਆਂ, ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ, ਇਕ ਗੁਰਦੁਆਰਾ, ਸ਼ਾਮਲਾਟ ਦੇਹ ਅਤੇ ਲੋਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਭਾਗ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਬਿਲਡਰ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਨਾਮ ਕਈ ਵਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਐਮ\ਐਸ ਜੇ.ਐਲ.ਪੀ.ਐਲ ਦਾ ਨਾਮ 9 ਵਾਰ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਨਾਮ 8 ਵਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਮ\ਐਸ ਲਾਰਕ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦਾ ਨਾਮ 5 ਵਾਰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਬਿਲਡਰਜ਼ ਦਾ ਨਾਮ ਵੀ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਰ ਲਿਖਿਆ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਸਿਰਫ ਇਕ ਵਾਰ ਹੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਘੱਟ ਕੇ 395 ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਵੀ ਇਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਰ ਆਏ ਹਨ। ਪਰ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚੋਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਅਸਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਕੁੱਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਧਿਰਾਂ 395 ਤੋਂ ਘੱਟ ਹਨ ਪਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਹ ਗਿਣਤੀ 395

ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 395 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚੋਂ 30 (7.6%) ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਸਿਫਰ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਵੀ ਸਿਫਰ ਹੈ। ਸਿਫਰ ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਕਈ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਹਨ। ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਸਮਝ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਬਚਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 0.3 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 1912.9 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਬਹੁਤ ਛੋਟਾ ਹੈ। (ਸਾਰਣੀ 5.1 ਦੇਖੋ)

### ਸਾਰਣੀ 5.1

#### ਆਕਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ (ਨੇਟੀਫਾਈਡ) ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਵੰਡ

ਆਕਾਰ (ਵਰਗ ਗਜ਼)	0	0-1	1-10	10- 25	25- 50	50- 100	100- 250	250- 500	500- 1000	1000- 2000	ਕੁੱਲ
ਆਵਿਰਤੀ	30	46	50	59	50	69	62	19	6	4	395
ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ	7.6	11.6	12.7	14.9	12.7	17.5	15.7	4.8	1.5	1.0	100.0

ਸਾਰਣੀ 5.1 ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ;

- 7.6% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਸਿਫਰ ਹੈ।
- 11.6% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਇਕ ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ ਅਤੇ 12.7% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਆਕਾਰ 1-10 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ।
- ਇਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰੀਬ 32% ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ 10 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ।
- ਜੇਕਰ ਇਹ ਸੀਮਾ 25 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕੁੱਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ 46.8% ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।

- ❖ ਲਗਭਗ 12.7% ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਕਾਰ 25-50 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ 17.5% ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਕਾਰ 50-100 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ 77.0% ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਕਾਰ 100 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ।
- ❖ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕੇਵਲ 23% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਕਾਰ 100 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ 23% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ, 15.7% ਮਾਮਲੇ 100 ਤੋਂ 250 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅਤੇ 4.9% ਮਾਮਲੇ 250-500 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅਕਾਰ ਵਾਲੇ ਹਨ। ਕੇਵਲ 6 (1.5%) ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ 500-1000 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਅਤੇ 4 (0.8%) ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ 1000 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ।

### 5.3 ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਕਿਸਮ

ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬਿੰਦੂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ (ਆਰ.ਡੀ. 13.600) ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜਿਥੇ ਨਵੀਂ ਸੇਧ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੂਨੀ ਸੜਕ ਤੇ ਮਿਲੇਗੀ ਤੱਕ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਗ਼ੈਰ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਖਾਲੀ ਪਈ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਲਾਂਡਰਾਂ -ਚੂਨੀ ਸੜਕ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਬਾਕੀ ਬਚਦੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚੋਂ, ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਸਿੰਚਾਈਯੁਕਤ (ਚਾਹੀ) ਹੈ।

### 5.4 ਦੁਕਾਨਾਂ ਅਤੇ ਘਰਾਂ ਤੋਂ ਬੇਘਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ

ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਪਰਿਵਾਰ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਤੋਂ ਬੇਘਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਘਰ ਅਤੇ ਦੁਕਾਨ (ਜੇ ਘਰ ਦੇ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੈ) ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਖੇਤਰ ਅਧੀਨ ਆ ਰਹੇ ਸਨ। ਯੋਗ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ-ਬਨੂੜ ਰੋਡ 'ਤੇ ਇੱਕ ਦੁਕਾਨ ਸੜਕ ਦੀ ਸੇਧ ਵਿੱਚ ਆ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਦੁਕਾਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਬੇਘਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਰੋਡ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਨਰਸਰੀ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਉਸਦੀ ਵੀ ਵਿਸਥਾਪਿਤ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਰੋਡ 'ਤੇ ਲਗਭਗ ਛੇ ਤੋਂ ਸੱਤ ਦੁਕਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਲਿੱਪ ਰੋਡ ਅਤੇ ਸੜਕ ਚੌੜੇ ਕਰਨ ਲਈ

ਢਾਹਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਤੇ ਕੁਝ ਦੁਕਾਨਾਂ ਖਾਲੀ ਵੀ ਪਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸਥਾਪਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਦੁਕਾਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਮੇਸ਼ਾ ਲਈ ਆਪਣੀ ਵਪਾਰਕ ਜਾਇਦਾਦ ਗੁਆ ਦੇਣਗੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਇਵੱਜ ਵਿਚ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਰੋਡ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਮਾਰਬਲ ਅਤੇ ਟਾਈਲਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਦੁਕਾਨਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੁਝ ਜ਼ਮੀਨ ਸੜਕ ਚੌੜੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਬਹੁਤੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜ਼ਮੀਨ ਅਣ-ਛੱਤੀ ਅਤੇ ਦੁਕਾਨਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਖਾਲੀ ਪਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸੜਕ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਅਧੀਨ ਕੁਝ ਦੁਕਾਨਾਂ ਦਾ ਛੱਤਿਆ ਹੋਇਆ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਕਾਰ ਵਾਲੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਛੁੱਟ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਨੇ ਇੰਟਰਵਿਊ ਦੌਰਾਨ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇਸ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਗਾਹ ਛੱਡ ਕੇ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹਨਾਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਨਾਲ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਦੇ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਦੁਕਾਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।

## 5.5 ਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ?

ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੋਡ (ROW) ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਚੁੰਨੀ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ 275 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ 25 ਮੀਟਰ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ 400 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ 22 ਮੀਟਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਮੌਜੂਦਾ ਦੁਕਾਨਾਂ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਚੱਕ ਦੇ ਦੋਵਾਂ ਪਾਸੇ 400 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਵਧੇਰੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਬਿਹਤਰ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ 4-ਲੇਨ ਹੋਵੇਗੀ। ਅਗਲੇ 200 ਮੀਟਰ

ਤੱਕ ਦੇਵੇਂ ਪਾਸੇ ਚੌੜਾਈ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਘੱਟ ਕੇ 15 ਮੀਟਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਿੰਦੂਆਂ ਤੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ 240 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਅਤੇ ਚੁੰਨੀ ਵੱਲ 575 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ 15 ਮੀਟਰ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕ ਤੋਂ ਲਗਭਗ (9) ਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਸੜਕ 'ਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਸਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

### **5.6 ਕੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਸੇਧ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਚੋਣ ਹੈ?**

ਇਹ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਦੀ ਸੇਧ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਜ਼ਮੀਨ ਖਾਲੀ ਪਈ ਹੈ। ਇੱਕ ਘਰ ਜੋ ਕੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਦੀ ਸੇਧ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਬਚਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸੜਕ ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਨੇ ਮਿਆਰੀ ਮਾਣਕਾ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਹੀ ਸੜਕ ਦੀ ਸੇਧ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਸੇਧ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਕ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਇਕ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਢਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਬੇਘਰ ਹੋਣ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਸੇਧ ਸਭ ਤੋਂ ਸਸਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਸੇਧ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪਕ ਸੇਧ ਨਾਲੋਂ ਵਧੀਆ ਚੋਣ ਹੈ।

## ਭਾਗ- 2

### 5.7 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ

ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ ਚੌਕ ਸੁਧਾਰ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਤਿੰਨ ਪੜਾਅ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ;

1. ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਪੜਾਵ
2. ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਪੜਾਵ
3. ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਦਾ ਪੜਾਵ (ਨਿਰਮਾਣ ਕੰਮ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ )

ਉਪਰੋਕਤ ਪੜਾਵਾਂ ਵਿਚ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕਾਰਣ ਜ਼ਮੀਨ ਖੋਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ, ਲਾਂਡਰਾਂ ਅਤੇ ਨੇੜੇ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਨਿਵਾਸੀਆਂ, ਸੜਕ ਵਰਤਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ, ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ, ਬਿਲਡਰਜ , ਝੰਜੋੜੀ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਸਥਿਤ ਸਿੱਖਿਆ ਸੰਸਥਾਨਾਂ, ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸਾਂ ਅਤੇ ਮਨੋਰੰਜਨ ਪਾਰਕਾਂ, ਜ਼ਮੀਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਆਦਿ ਤੇ ਪੈਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

### 5.7 (ਓ) ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਔਖਾ ਪੜਾਅ ਹੈ। ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਐਕਟ 2013 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ 70% ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ 80% ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਸੰਬੰਧੀ ਸਹਿਮਤੀ ਲੈਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਦਿੱਕਤਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਭੂਮੀ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਈ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਵੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਰਾਜਨੀਤਕ ਨੇਤਾਵਾਂ ਨੇ ਵੀ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਕੀਤੀਆਂ। ਸਰਕਾਰੀ ਅਫਸਰਾਂ ਅਤੇ ਰਾਜਨੀਤਕ ਨੇਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਲਗਾਤਾਰ ਯਤਨਾਂ ਸਦਕਾ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇਣ ਲਈ ਲਈ ਰਾਜੀ ਹੋ ਗਏ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਸਿਰਫ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਹੀ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਦੇ ਘਰ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਸੜਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਉਸ

ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇਣ ਲਈ ਮਨਾਉਣ ਦੇ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਕੀਮਤ 2,40,00,000 ਰੁਪਏ (ਦੋ ਕਰੋੜ 40 ਲੱਖ ਰੁਪਏ) ਪ੍ਰਤੀ ਏਕੜ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਅਤੇ 100% ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕੀਮਤ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦਰਮਿਆਨ ਗੱਲਬਾਤ ਰਾਹੀਂ ਤਹਿ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਇਸ ਲਈ ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਭੂਮੀ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਚ ਕੋਈ ਰੋਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਸ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਹਾਸਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਹ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਖਾਲੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਛੋਟੇ ਆਕਾਰ ਦੀ ਹੈ ਇਸ ਲਈ ਇਸਦੀ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨਾਲ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਆਮਦਨ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ। ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ ਤੇ ਰਹਿੰਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਦੁਕਾਨਦਾਰ ਜਿਹੜੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਕਰਕੇ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤਕ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲੀ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਇਵੱਜ ਵਿਚ ਵਧੀਆ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮਿਲੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਇਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਸਮਝਦਾਰੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ ਵਿਚ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਖੁਸ਼ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਸਲ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕ ਮਿਲੀ ਹੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ ਲਈ ਆਮਦਨੀ ਦੇ ਸਾਧਨ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਰਾਸ਼ੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਸਿੱਖਿਆ ਤੇ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦੇ ਵਿਆਹਾਂ ਦੇ ਆਦਿ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤ ਸਕਦਾ ਹੈ।

### **5.7(ਅ) ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਪੜਾਅ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ**

ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਸੜਕ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੰਮ ਲਗਭਗ ਅਗਲੇ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਚਲੇਗਾ।

ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਕੁਸ਼ਲ, ਅਰਧ ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਅਕੁਸ਼ਲ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਥਾਨਕ ਲੋਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕੁਝ ਦਿਨ ਕੰਮ ਮਿਲਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਸੜਕੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਿੱਟੀ, ਇੱਟਾਂ, ਬੱਜਰੀ, ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਪੱਥਰ, ਬਿਟੂਮਨ ਆਦਿ ਨੂੰ ਬਾਹਰੋਂ ਲਿਆਉਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਕੋਲ ਟਰੱਕ, ਟਿਪਰ, ਟਰੈਕਟਰ ਟਰਾਲੀ ਆਦਿ ਹਨ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਢੇਅ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਮ ਦੀ ਆਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਕੁਝ ਕਾਮੇ ਇਲਾਕੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰੋਂ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਥਾਨਕ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਰਿਹਾਇਸ਼, ਖਾਣੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਈ ਖਰਚ ਕਰਨਗੇ । ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਕਾਮੇ ਸਥਾਨਕ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਸੜਕ ਚੌੜੀ ਕਰਨ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਕੁਝ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗੀ ਇਸ ਨਾਲ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਅਸੁਵਿਧਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

### **5.7(ਬ) ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ**

ਨਿਯਮਤ ਅਤੇ ਕਦੀ ਕਦਾਈਂ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾ, ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ, ਬਿਲਡਰਜ਼, ਲਾਂਡਰਾਂ, ਝੰਜੇੜੀ ਅਤੇ ਖੁਨੀਮਾਜਰਾ ਸਥਿਤ ਸਿੱਖਿਅਕ ਸੰਸਥਾਨ, ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਖਰੜ ਸੜਕ ਤੇ ਬਣੇ ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਤੇ ਬਣੇ ਮਨੋਰੰਜਨ ਪਾਰਕ, ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਸਟੇ ਦੁਕਾਰਦਾਰ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਅਤੇ ਵਿਚ ਬਣੀਆਂ ਵਪਾਰਿਕ ਇਮਾਰਤਾਂ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਹਨ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਸੜਕ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਕੁਝ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹਰ ਵਰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਤੇ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਹੇਠਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

### **5.7. (ਬ) 1. ਨਿਯਮਤ ਅਤੇ ਕਦੀ ਕਦਾਈਂ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ**

ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ- ਲਾਂਡਰਾਂ-ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਸੜਕ ਇਕ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੂਬਾ ਮਾਰਗ ਹੈ। ਇਹ ਨਾ ਕੇਵਲ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ / ਸਰਹੰਦ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਬਲਕਿ ਜਿਹੜੇ ਪਟਿਆਲਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਉਹ ਵੀ ਇਸ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਸੜਕ ਨੂੰ ਝੰਜੇੜੀ (ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ-ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਰੋਡ ਤੇ ਸਥਿਤ) ਵਿਖੇ ਮੌਜੂਦ ਸਿੱਖਿਆ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਅਧਿਆਪਕਾਂ ਅਤੇ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ ਸਥਿਤ



ਸਿੱਖਿਆ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਖੁਨੀਮਾਜਰਾ (ਲਾਂਡਰਾਂ-ਖਰੜ ਸੜਕ ਤੇ) ਸਥਿਤ ਪੋਲੀਟੈਕਨਿਕ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਅਤੇ ਸਟਾਫ ਨੂੰ ਵੀ ਲਾਂਡਰਾਂ ਚੌਕ ਲੰਘ ਕੇ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਰੜ-ਬਨੂੜ ਸੜਕ ਦੇ ਪੱਛਮ ਵੱਲ ਪੈਂਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਅਤੇ ਦਿਹਾੜੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਮੋਹਾਲੀ ਅਤੇ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵੱਲ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਨਿਯਮਿਤ ਜਾਂ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਇਸ ਸੜਕ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਹਨ ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਤੋਂ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਗੇ। ਇਹ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਚੌਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ। ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਸਿਲਪ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਾਲ ਇਸ ਚੌਕ ਤੇ ਕਾਫੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੜਕ ਦਾ ਹਰ ਉਪਭੋਗਤਾ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਚਤ ਕਰ ਲਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹਰ ਇੱਕ ਗੱਡੀ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਤੇਲ ਦੀ ਬਚਤ ਕਰੇਗੀ। ਚੌਕ ਤੇ ਹਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਪੱਧਰ ਵੀ ਅੱਛਾ ਖਾਸਾ ਘੱਟ ਜਾਵੇਗਾ।

### **5.7. (ੲ) 2. ਸਿੱਖਿਅਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਝੰਜੇੜੀ ਸਥਿਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ**

ਝੰਜੇੜੀ (ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਤੇ ਸਥਿਤ) ਵਿਚ ਤਕਨੀਕੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਲਜਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਹੈ ਜੋ ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਅਤੇ ਨੌਕਰੀ ਆਧਾਰਿਤ ਮੁਢਲੇ ਕੋਰਸ ਕਰਵਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿਖੇ ਤਕਨੀਕੀ ਕਾਲਜਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਹੈ ਅਤੇ ਖੁਨੀਮਾਜਰਾ (ਲਾਂਡਰਾਂ-ਖਰੜ ਰੋਡ ਤੇ) ਵਿਖੇ ਇੱਕ ਪਾਲੀਟੈਕਨਿਕ ਕਾਲਜ ਹੈ। ਕਾਫੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਮੋਹਾਲੀ, ਖਰੜ ਅਤੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਲਜਾਂ ਵਿਚ ਪੜ੍ਹਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਲਜਾਂ / ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲਾ ਲੈਣ ਤੋਂ ਡਿਜ਼ਕਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਂਡਰਾਂ ਚੌਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਸਮਾਂ ਵਿਅਰਥ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਚੌਕ ਦੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਥਿਤੀ ਸੁਧਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹੋਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਲਜਾਂ / ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚ ਦਾਖਲਾ ਲੈਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਲਜਾਂ / ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

### **5.7. (ੲ) 3. ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸਾਂ ਅਤੇ ਮਨੋਰੰਜਨ ਪਾਰਕਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ**

ਲਾਂਡਰਾਂ- ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਖਰੜ ਸੜਕ 'ਤੇ ਕਾਫੀ ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸ ਹਨ। ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੋਹਾਲੀ ਅਤੇ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਸਨੀਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਜ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸਾਂ ਨੂੰ ਬੁੱਕ ਕਰਨ ਤੋਂ ਝਿਜਕਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਲਾਂਡਰਾਂ ਚੌਕ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਪ੍ਰਵਾਹ ਸੁਚਾਰੂ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਲੋਕ ਜ਼ੀਰਕਪੁਰ ਵਿਖੇ ਕਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇਹਨਾਂ ਪੈਲੇਸਾਂ ਨੂੰ ਬੁੱਕ ਕਰਨਾ ਪਸੰਦ ਕਰਨਗੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਥੰਡਰ ਜ਼ੋਨ ਮਨੋਰੰਜਨ ਪਾਰਕ ਵਿਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ।

#### **5.7. (ੲ) 4. ਸੜਕ ਨਾਲ ਸਟੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ**

ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ, ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ, ਲਾਂਡਰਾਂ-ਖਰੜ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਬਨੂੜ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਹਨ। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਦੁਕਾਨਾਂ ਟਾਇਲਸ, ਸੰਗਮਰਮਰ, ਗ੍ਰੇਨਾਈਟ ਵਰਗੇ ਵੱਡੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਸੌਦੇਬਾਜ਼ੀ ਕਰਦਿਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਲਈ ਸਟੋਰੇਜ਼ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਥਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦੁਕਾਨਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਰੋਡ ਤੇ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਸੜਕ ਨਾਲ ਸਟੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਅਤੇ 45 ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਤੇ ਜੇ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ ਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਤੋਂ ਬਣਾਏ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਪੱਤਰ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਇੰਟਰਵਿਊ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਵਿਚ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ ਤੇ ਮੌਜੂਦ 8 ਅਜਿਹੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਸੜਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਿਚ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਵੱਖ ਵੱਖ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਦੁਕਾਨਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਨਿਮਨਲਿਖਿਤ ਹੈ;

1. ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ -ਲਾਂਡਰਾਂ ਸੜਕ-----13
2. ਲਾਂਡਰਾਂ- ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ-----15
3. ਲਾਂਡਰਾਂ- ਖਰੜ ਸੜਕ-----12
4. ਲਾਂਡਰਾਂ- ਬਨੂੜ ਸੜਕ-----5

ਇਹਨਾਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਦੇ ਸਰਵੇਖਣ ਦੇ ਮੁੱਖ ਬਿੰਦੂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ:

- ਸਰਵੇਖਣ ਅਧੀਨ ਲਗਭਗ ਅੱਧੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸੜਕ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ।
- ਲਗਭਗ ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਘੱਟ ਸਕਦੀ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਠੋਸ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ।
- ਸਰਵੇਖਣ ਦੌਰਾਨ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਦੇ ਲਗਭਗ ਇੱਕ-ਛੇਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬਦਲਾਵ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

### 5.7. (ਬ) 5. ਰੀਅਲ ਅਸਟੇਟ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਖਰੜ-ਲਾਂਡਰਾਂ-ਬਨੂੜ ਰਾਜ ਮਾਰਗ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰੀਅਲ ਅਸਟੇਟ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਚਲ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਹ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ (ਸੈਕਟਰ 112 ਅਤੇ 113) ਵਿਖੇ ਸਥਿਤ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੁਝ ਵਾਧੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਅਤੇ ਝੰਜੇੜੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਕਈ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਉਭਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਲਾਂਡਰਾਂ, ਸਵਾਰਾ ਅਤੇ ਝੰਜੇੜੀ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਤੋਂ ਫਾਇਦਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ।

### 5.8 ਸਿੱਟਾ

ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਨਿਮਨ ਦਰਜ ਸਿੱਟੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ;

- ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਿਸ਼ਾਲ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।
- ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੜਕ ਸੇਧ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪ ਨਾਲੋਂ ਵਧੀਆ ਚੋਣ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਦੁਕਾਨਾਂ ਅਤੇ ਘਰਾਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਵਿਸਥਾਪਿਤ ਹੋਣਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਵੱਧ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਾਲਾ ਹੈ।
- ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ ਜ਼ਮੀਨ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਨ।

- ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡਕੇ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਪ੍ਰੀਕ੍ਰਿਆ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜ਼ਮੀਨ ਖਾਲੀ ਪਈ ਹੈ।
- ਕੇਵਲ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਅਤੇ ਇਕ ਘਰ ਦੀ ਆਪਣੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਬੇਘਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਜਾਰੀ ਹੈ।
- ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ, ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਮਨੋਰੰਜਨ ਪਾਰਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।
- ਅੰਤ ਵਿਚ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਚਾਹੇ ਨਿਯਮਤ ਅਤੇ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾ, ਦੁਕਾਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਸੜਕ ਤੇ ਬਣੀਆਂ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਇਮਾਰਤਾਂ, ਸਿੱਖਿਆ ਸੰਸਥਾਨ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਝੰਜੋੜੀ ਸਥਿਤ, ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸ, ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ, ਬਿਲਡਰਜ਼ ਆਦਿ ਸਾਰੇ ਹੀ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਤੋਂ ਲਾਭ ਹਾਸਿਲ ਕਰਨਗੇ।

## ਮੁੱਖ ਨਤੀਜੇ ਅਤੇ ਸੁਝਾਅ

### 6.1 ਮੁੱਖ ਨਤੀਜੇ

- ਰਾਜ ਦੇ ਮੁੱਖ ਮਾਰਗ ਨੰ 12 ਏ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੜਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸਕ ਅਤੇ ਧਾਰਮਿਕ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੇ ਸ਼ਹਿਰ ਨੂੰ ਰਾਜਧਾਨੀ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜਦੀ ਹੈ।
- ਇਸ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ (13.935 ਤੋਂ ਆਰ.ਡੀ. 15.950), ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸੜਕ ਦਾ ਉਗੜ੍ਹ ਦੁਗੜ੍ਹ ਰਸਤਾ ਸੜਕ ਦੇ ਨਿਰਵਿਘਨ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਰੁਕਾਵਟ ਹੈ।
- ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਸਦਕਾ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕ (14.375 ਤੋਂ ਆਰ.ਡੀ. 15.175) ਦੇ ਸੇਧ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਨਵੀਂ ਚਾਰ ਮਾਰਗੀ ਸੜਕ ਬਣਾਉਣ ਨਾਲ ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕ ਸਵਾਗਤਯੋਗ ਕਦਮ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਨਵੀਂ ਸੜਕ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਮਾਰਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪ ਨਾਲੋਂ ਵਧੀਆ ਚੋਣ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਥੋੜੇ ਘਰਾਂ ਅਤੇ ਦੁਕਾਨਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਹ ਬਹੁਤ ਕਿਫਾਇਤੀ ਅਤੇ ਘੱਟ ਖਰਚੇ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਹਾਲਾਂਕਿ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ/ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ (395), ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਖੇਤਰ ਜੋ ਲਗਭਗ 7.5 ਏਕੜ ਹੈ।
- ਲਗਪਗ 19.2% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ 0-1 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ 12.7% ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ 1-10 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ।
- ਕੁੱਲ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲਗਭਗ 47% ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਆਕਾਰ 25 ਗਜ਼ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ। ਜੇ ਇਹ ਸੀਮਾ 100 ਵਰਗ ਗਜ਼ ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਲਗਭਗ 77% ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗੀ।

- ਇਹ ਵੀ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭੂਮੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨਾਲ ਬਹੁਤਾ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਸੂਚਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਹੈ ਜਾਂ ਕੁੱਲ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਵਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ।
- ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੁੱਲ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਗੱਲਬਾਤ ਰਾਹੀਂ ਤਹਿ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
- ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਨਿਯਮਤ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਸੜਕ ਤੇ ਚਲਣ ਵਾਲੇ ; ਝੰਜੋੜੀ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਵਿਖੇ ਪੈਦੀਆਂ ਸਿੱਖਿਆ ਸੰਸਥਾਵਾਂ; ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਅਧਿਆਪਕਾਂ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਸੜਕ ਤੋਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨੀ ਹੈ; ਲਾਂਡਰਾਂ-ਚੁੰਨੀ ਸੜਕ ਅਤੇ ਲਾਂਡਰਾਂ ਖਰੜ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਮੈਰਿਜ ਪੈਲੇਸਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ; ਮਨੋਰੰਜਨ ਪਾਰਕ ਦੇ ਮਾਲਕ; ਲਾਂਡਰਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਤੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਅਤੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਲੱਗਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਦੇਵੇਗੀ।
- ਮੋਹਾਲੀ ਦੇ ਸੈਕਟਰ 112 ਅਤੇ 113 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਝੰਜੋੜੀ ਤੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ ਸੈਕਟਰ ਨੂੰ ਵੀ ਵਧੀਆ ਉਤਸ਼ਾਹ ਮਿਲਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਧਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਂਡਰਾਂ, ਸਵਾਰਾ ਅਤੇ ਝੰਜੋੜੀ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਤੋਂ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗਾ
- ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਰਾਜ ਵਿਚ ਸੈਰ-ਸਪਾਟੇ ਨੂੰ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰੇਗਾ। ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਮੋਹਾਲੀ ਅਤੇ ਪੰਚਕੁਲਾ ਅਤੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸੈਲਾਨੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਧਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।

## ਸੁਝਾਅ

- ਅਣਅਧਿਕ੍ਰਿਤ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਤੋਂ 100 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਢਾਂਚਿਆਂ ਨੂੰ ਆਰ.ਡੀ. 13.600 ਤੋਂ ਆਰ.ਡੀ. (16.100) ਤੱਕ ਦੇਵੇਂ ਪਾਸੇ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ । ਹਵਾਈ ਤਸਵੀਰਾਂ ਅਤੇ ਉਪਗ੍ਰਹ ਵਲੋਂ ਕੀਤੇ ਸਰਵੇਖਣ ਦੀ ਸਾਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਭਵਿੱਸ਼ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਲਈ ਸੰਭਾਲ ਕੇ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਉਸ ਨਾਲ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਸੁਚੇਤ ਢੰਗ ਤੇ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਪਿੰਡ ਲਾਂਡਰਾਂ ਦੇ ਉੱਤਰੀ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਪਾਸੇ ਦੀ ਸਰਹੱਦ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਖਰੜ ਤੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵੱਲ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਸੜਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਏਗਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੀ ਭੀੜ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰੇਗਾ।
- ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਨਾਲੇ ਤੱਕ ਪਾਣੀ ਦੀ ਢੁਕਵੀਂ ਨਿਕਾਸੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸੜਕ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।



**Centre for Research in Rural and Industrial Development (CRRID)**  
**Sector 19 A, Madhya Marg- Chandigarh, 160 019- INDIA**

