

# DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY LIBRARY PRESS CLIPPING SERVICE

NAM

अमर उजाला

नई दिल्ली | शुक्रवार, 25 नवंबर 2022

## 6 हफ्ते में तुगलकाबाद किले व आसपास से हटाएं अतिक्रमण

हाईकोर्ट ने भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को दिया आदेश, कहा-आदेश नहीं मानने वालों पर होगी कार्रवाई

अमर उजाला ब्यूरो

नई दिल्ली। दिल्ली उच्च न्यायालय ने तुगलकाबाद किला और आसपास के क्षेत्रों से अतिक्रमण हटाने के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (एएसआई) को छह हफ्ते का वक्त दिया है।

मुख्य न्यायाधीश सतीश चंद्र शर्मा और न्यायाधीश सुब्रमण्यम प्रसाद की पीठ ने स्पष्ट किया कि आदेश का पालन नहीं करने वालों पर सख्त कार्रवाई की जाएगी। इसके लिए गठित समिति के सदस्यों को पेश होने के लिए कहा गया है। 2017 में 1993 में मौजूद संरचनाओं के सर्वेक्षण और निगरानी के लिए कमेटी गठित की गई थी। न्यायालय ने इस मामले को 16 जनवरी को अगली सुनवाई के लिए सूचीबद्ध किया। एएसआई के वकील ने

दिल्ली नगर निगम (एमसीडी), दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) सहित दूसरे विभागों के असहयोग के कारण अतिक्रमण हटाने में असमर्थता व्यक्त की। निगम और प्राधिकरण सहित विभागों के वकीलों ने एएसआई को अतिक्रमण हटाने की कार्रवाई में पूर्ण सहयोग का भरोसा दिया है। पीठ ने अतिक्रमण हटाने की कार्रवाई के लिए बिजली की आपूर्ति को बंद करने के लिए बीएसईएस से सहयोग करने को कहा। साथ ही सभी संबंधित अधिकारियों और समिति सदस्यों को स्थिति रिपोर्ट पेश करने का निर्देश दिया।

उच्च न्यायालय की ओर से 2017 में कमेटी गठित की गई थी। इसमें कहा गया था कि संरचनाओं के सर्वेक्षण के जरिये यह 1993 में

**आबकारी नीति : विजय नायर, अभिषेक की जमानत को हाईकोर्ट में चुनौती**

नई दिल्ली। केंद्रीय जांच ब्यूरो (सीबीआई) ने आबकारी नीति में भ्रष्टाचार के मामले में गिरफ्तार आप के संचार प्रभारी विजय नायर व अभिषेक बोइनपल्ली को निचली अदालत से मिली जमानत को हाईकोर्ट में चुनौती दी है। सीबीआई ने जमानत निरस्त करने की मांग करते हुए याचिका दायर की है। न्यायमूर्ति योगेश खन्ना ने याचिका पर दोनों को जवाब दाखिल के लिए कहा है। साथ ही सुनवाई पांच दिसंबर के लिए स्थगित कर दी है। सुनवाई के दौरान न्यायमूर्ति योगेश खन्ना ने कहा कि दोनों पहले से ही इंडी से संबंधित मामले में हिरासत में हैं। ऐसे में आप उस आदेश पर रोक क्यों चाहते हैं। उन्हें जवाब दाखिल करने दिया जाए फिर हम देखेंगे। सीबीआई की ओर से निखिल गोयल ने कोर्ट को सूचित किया कि जब से दोनों को गिरफ्तार किया गया है। ब्यूरो

अस्तित्व में मौजूद संरचनाओं की संख्या बताने को कहा गया था। समिति में डीडीए के उपाध्यक्ष, एसडीएमसी के आयुक्त, एएसआई के एक वरिष्ठ अधिकारी या समकक्ष शामिल हैं। एएसआई के

महानिदेशक, दिल्ली पुलिस के संयुक्त आयुक्त और राजस्व सचिव के साथ-साथ आईएनटीएसीएच के एक प्रतिनिधि को एक स्वतंत्र पर्यवेक्षक को शामिल करने का निर्देश दिया था।

# DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY LIBRARY PRESS CLIPPING SERVICE

नई दिल्ली शुक्रवार, 25 नवंबर 2022

अमर उजाला

4

DATED

## भाजपा : व्यापारियों के लिए लगाई वादों की झड़ी

प्रदेश अध्यक्ष आदेश गुप्ता ने कहा - दिल्ली नगर निगम में लाइसेंस राज को खत्म करेगी भाजपा

अमर उजाला ब्यूरो



प्रेसवार्ता को संबोधित करते हुए भाजपा प्रदेश अध्यक्ष आदेश गुप्ता व अन्य। अमर उजाला

नई दिल्ली। प्रदेश भाजपा ने अपने वायदों के निपटारे से दिल्ली नगर निगम में लाइसेंस राज को खत्म करने की घोषणा की है। साथ ही, व्यापारियों को घर बैठे सभी तरह की ऑनलाइन सुविधाएं व बड़े बाजारों में मल्टीलेवल पार्किंग बनाने का वादा किया है। इसे भाजपा अपने संकल्प पत्र में भी शामिल करेगी।

प्रदेश भाजपा अध्यक्ष आदेश गुप्ता ने बताया कि सत्ता में बने रहने पर व्यापारियों को इंस्पेक्टर नगर से मुक्त किया जाएगा, फैक्ट्रियों के लिए सभी लाइसेंस से छूट दी जाएगी और सभी बड़े बाजारों में बड़ी व मॉडर्न पार्किंग सुविधा दी जाएगी, ताकि बाजारों में आसानी से लोग खरीदारी के लिए पहुंच सके। वहीं, शुक्रवार को केंद्रीय मंत्री पीयूष गोयल की उपस्थिति में भाजपा घोषणा पत्र जारी करेगी।

प्रदेश अध्यक्ष ने बृहस्पतिवार को भाजपा व्यापार प्रकोष्ठ के नेता रमेश खन्ना, सतीश गर्ग व नरेश ऐरन की मौजूदगी में मीडिया से बातचीत में कहा कि व्यापारियों के लिए संकल्प की घोषणा की। उन्होंने कहा कि भाजपा हमेशा से व्यापारियों की परेशानियों को दूर करने के लिए काम करती

रही है। सभी व्यापारियों को 2006 में सीलिंग का दौर याद होगा, जब दिल्ली भाजपा के कार्यकर्ताओं ने व्यापार को बचाने के लिए सीलिंग के खिलाफ आंदोलन चलाया था।

ट्रेड लाइसेंस की प्रक्रिया को और आसान और पारदर्शी बनाएंगे, चाहे वो अनाधिकृत हो, कॉमर्शियल हो या अन्य जगह। सभी जगहों पर ट्रेड लाइसेंस प्रक्रिया को ऑनलाइन किया जाएगा, ताकि व्यापारियों को निगम के चक्कर नहीं लगाने पड़े। वहीं, अनाधिकृत कॉलोनियों में व्यापार करने वालों को सिर्फ एक साल का हाउस टैक्स जमा

केंद्र से कहकर फैक्ट्री लाइसेंस से मुक्त कराया जाएगा

आदेश गुप्ता ने कहा कि केंद्र सरकार से कहकर फैक्ट्री लाइसेंस से व्यापारियों को मुक्त किया जाएगा। इससे नारायणा, मायापुरी, नरेला, बवाना, आनंद पर्वत और ओखला समेत अन्य स्थानों के व्यापारियों को आसानी होगी। सीलिंग खुलवाने का काम भाजपा ने किया है, लेकिन अभी भी काफी दुकानें सील हैं। अब केंद्र सरकार और डीडीए की मदद से सभी सील दुकानों और व्यापारिक प्रतिष्ठानों की खुलवाया जाएगा।

करने पर 17 साल की छूट मिलेगी। अधिकृत कॉलोनियों में 6 साल की पेनाल्टी और माफ कर दी गई है। ट्रेड लाइसेंस और हाउस टैक्स से संबंधी सभी समस्याओं को खत्म किया जाएगा। फैक्ट्रियों के लिए नियम कानून आसान और पारदर्शी किए जाएंगे। दिल्ली के 30 इंडस्ट्रियल एरिया की फैक्ट्रियों को सभी तरह के लाइसेंस से छूट दी जाएगी, ताकि दिल्ली एक बार दोबारा मैन्यूफैक्चरिंग हब बन सके। इसके लिए दिल्ली सरकार को प्रस्ताव पास करके भेजा गया है, लेकिन केजरीवाल सरकार ने इसे रोक दिया है।

# Parking in Delhi, a perennial MCD poll issue

Paras Singh

paras@hindustantimes.com

**NEW DELHI:** Delhi has around 20 million residents. It has 17,882km of roads. And it has 13.4 million registered vehicles (including 4.5 million cars), more than the number of vehicles in Kolkata, Mumbai, and Chennai taken together. And, in 2021, on average, 548 vehicles were registered every day in the Capital. Together, the math adds up to one big parking problem.

In tony south Delhi colonies dominated by so-called builder flats, everyone parks outside, on the pavement, or still worse, the roads.

In middle-class neighbourhoods, such as the Capital's multiple Delhi Development Authority (DDA) colonies, and in the city's ubiquitous unauthorised colonies, where upward mobility has meant more vehicles, people park wherever they can in the common areas.

Fights are frequent. Every metropolitan city of note in the world believes it has a parking problem (and some do). Delhi's response to them is simply: "Let me put my car here for a few minutes. I'll just be back".



**MCD Elections**

On paper, all is well.

Delhi already has a road-map in the form of the Delhi Maintenance and Management of Parking Places Rules. But despite the direct intervention of the Supreme Court, which ensured this policy's notification in September 2019, key aspects of the parking plan are yet to be implemented. Populism is one reason: the reluctance of the administration to take difficult decisions is another.

Expectedly, both the Aam Aadmi Party (AAP) and the Bharatiya Janata Party (BJP), now busy canvassing votes for the civic elections early next month, have promised a permanent solution.

Managing public parking spaces is an important function of the Municipal Corporation of Delhi (MCD). And parking is also an important revenue stream. Filing important revenue, allocating authorising parking rates, formulating the parking area plans and levying local parking charges all fall under the remit of the civic body. Its projects cell is in charge of the manage-

ment of 403 parking sites through private contractors. According to the unified MCD budget (2022-23), the civic body is estimated to earn ₹125 crore from car parking charges and ₹90 crore from parking conversion schemes this year. That's around 1.5% of the corporation's annual budget.

The parking problem comes in at #3 in terms of priority after sanitation and corruption in the AAP's manifesto. While announcing the party's 10 guarantees for the MCD elections, AAP convener and Delhi chief minister Arvind Kejriwal promised a "permanent, lasting and practical solution to the parking problem."

BJP state chief and former North MCD mayor Adesh Gupta said that over the past 15 years, a period when his party has been in charge of MCD, the corporation has built at least 100 modern parking lots in Delhi and blamed the state of affairs on a failed public transport system.

The Metro has helped — its pre-pandemic peak of 6.5 million riders a day is yet to be met, but it ferries around X million people a day — but only in the sense that things would have been worse without it. Experts say that it hasn't necessarily taken cars off the road,

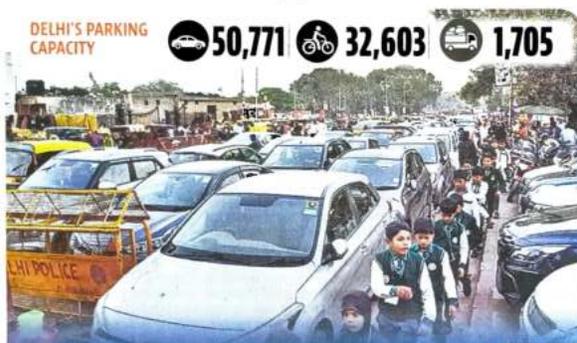
only slowed the rate of their addition. The BJP has continuously raised the issue of Delhi's inadequate bus connectivity, and blamed the AAP for it.

"The Delhi government has destroyed the city's public transport system, which has aggravated the parking problem," Gupta added.

## Inadequate space

Soil parking was made mandatory in builder flats and other developments only in 2021. And where it exists, it is inadequate. Parkaj Aggarwal from the Saldarjung Development Area resident's welfare association (RWA) and general secretary of the Delhi RWA Joint Front said that the fights between neighbours over the common space in front of their houses, owned by the state, are increasingly frequent, with the local police station getting its share of complaints related to this.

"Vehicle occupancy is rising with an increase in the number of floors. If there are four people in a



**DELHI'S PARKING CAPACITY**

50,771 32,603 1,705

## Parking space in demand, but supply thin

**13.4mn**  
Delhi has more vehicles than Mumbai, Chennai and Kolkata put together

**548** New vehicles registered a day  
**403** Civic body-run parking lots

Delhi has approximately 13.4 mn vehicles of its own, more than Mumbai, Chennai and Kolkata together. However, the city has earmarked parking space for fewer than 85,000 vehicles.

### PARKING POLICY YET TO HIT THE ROAD

Under the city's 2019 parking policy, the corporations were expected to:

- Chalk out parking management area plans
- Map and inventory existing parking spots
- Ensure the welfare of pedestrians, cyclists, emergency vehicles and vendors
- Enforce a dynamic pricing mechanism

### WHY IT HAS FAILED TO TAKE OFF

- Lack of political initiative
- Competing interests of stakeholders
- Repeated disruptions due to the pandemic

### WHAT THE NEW CIVIC BODY MUST DO

- Formulate ward-wise parking plans
- Manage demand by encouraging public transport
- Introduce dynamic parking rates to curb on-street parking
- Hike parking rates if multilevel systems are available
- Show slots available in real time

family, everyone has a car and still parking can no longer accommodate all of them."

Aggarwal also blames "spill-over effect from neighbouring unplanned areas such as Arjun Nagar and Krishna Nagar where people can't even park on streets due to narrow lanes" but that seems unlikely, given how zealously people in areas such as Saldarjung ward park parking spaces that they believe they are entitled to.

Towards the Faridabad border, the narrow streets of Sangam Vihar — the largest unauthorised colony in Asia, by some accounts — have similar concerns. The area is divided over three municipal wards and councillors have been raising demands in MCD forums to turn open public spaces into multilevel parking lots to meet the demands of residents.

MCD operates 403 authorised parking lots across the city, with 390 surface parking sites and several multilevel parking projects that can accommodate around 50,771 four-wheeled, 32,603 two-wheeled and 1,705 six-wheeled vehicles such as trucks and buses.

An MCD official said the corporation has started work on eight multilevel car parking projects with capacity for 3,500 cars, and that these will be opened in 2023.

The corporation is also increasingly focusing on automated puzzle stack parking projects, thus named for pallets that move both horizontally and vertically, like they do in a puzzle. These projects will come up in Nizamuddin Basti (86 cars), M-Block Market GK-1 (389 cars), Amar Colony, Lajpat Nagar (81 cars), Punjabi Bagh Creation Ground (225 cars), Qutub Road (174 cars), Nigambodh Ghat

(95 cars), Fatehpuri (196 cars) along with larger units at Shiva Market in Pitampura (500 cars) and Gandhi Maidan, Chandni Chowk (2,338 cars).

"MCD is identifying new feasible locations to develop surface parking sites and is also in the process of developing multilevel parking projects," the MCD official cited above added.

To be sure, this still doesn't address the parking problem in south Delhi colonies and societies.

### Populism hurts

Pushed by the apex court, the Delhi Maintenance and Management of Parking Places Rules, adopted in 2019, advocated prioritising the rights of pedestrians and cyclists: called for securing footpaths, green spaces, and intersections; sought to ease access for emergency vehicles, the different-

ly-abled, and vendors — all of which called for regulating haphazardly parked vehicles. The policy envisioned the mapping and inventorying of all existing parking, including demarcating on-street slots in both residential neighbourhoods and commercial areas, creating new lots, and introducing a dynamic pricing mechanism for demand-side management.

While the draft parking rules suggested a parking fee in residential areas, the provision was later deleted by the government. Meanwhile, MCD never went ahead with its plan for dynamic pricing at peak hours and increasing the on-street parking costs, especially in areas where multilevel parking lots are available.

Indeed, even during the air pollution emergency, where the so-called Stage 3 restrictions of the Graded Response Action Plan mandate hiking parking fees to discourage private transport, corporation authorities have been loath to enforce the provision. Parking charges were once increased on November 9, 2017, but it only led to a quick rollback within a week due to public backlash and ensuing chaos.

The parking policy also authorised corporations to make Parking Area Management Plans (PAMP) with neighbourhood-specific solutions.

The three erstwhile MCDs did start work on the formulation of 38 PAMPs at diverse localities such as Anand Lok, Aurobindo Marg (IIT to Neeti Bagh), and Nizamuddin Basti, but the lack of initiative at the political level to take unpopular decisions, competing interests of stakeholders and repeated disruptions due to the pandemic have ensured that this effort has remained a non-starter.

Professor Sewa Ram, professor of transport planning in the School of Planning and Architecture, said that the corporation will have to focus on parking demands not only in commercial areas, but around schools, institutional and semi-institutional building complexes as well.

"MCD has failed to implement these PAMPs for more than three years now. The fund crunch argument does not hold true and extra money from differential parking rates should be used to create reliable last mile connectivity. Merely increasing parking rates will not

help. MCD should also bring in more information dissemination system to make people aware about the multilevel parkings and space availability," he added.

Corporation officials cite financial and space constraints and resistance from traders and residents as the main hurdles to drafting these policies.

Nitin Gupta, who heads the traders' association in Kamla Nagar, one of the three sites where a pilot project for drafting a parking policy was carried out, said that the corporation should be first held responsible for the massive parking and conversion charges that have been levied on markets, and claimed these funds were diverted for other purposes. The conversion charge was introduced in 2007, in accordance with a provision in the Master Plan of Delhi (MPD) 2021, as a levy to create commensurate infrastructure to turn residential units into commercial and mixed land use areas.

Rajiv Kakkia, the convener of the Save Our City campaign, said the cause of the current parking mess lies in the unscientific planning by DDA, mixed land-use provisions with dilution of plot coverage area rules, and unreliable public transport.

"The authorities allowed the front setback areas at major 100ft (wide) roads to be reduced while the 'set-backs' on smaller roads such as in Kalkaji were completely removed. The 2021 Master Plan ruined the quality of life and MPD 2041 offers no solution (either)," he added.

Aggarwal, from the Delhi RWA Joint Forum argued for a Singapore-like system, whereby no more vehicles are allowed on the road unless valid proof of parking is shown.

"The cost of owning a car parking space is more than owning a car. Our city is already saturated," he added.

That seems unfair on new buyers, especially because existing car owners, including in neighbourhoods such as Aggarwal's own, cannot show such proof.

The Garage Act in Japan mandating garage certificates for car owners, car purchasing restrictions in Beijing and congestion pricing in London show that large metropolitan cities are trying various measures to grapple with ever-increasing parking demands. Experts say that any solution will require discipline and constant

enforcement, and involve pain.

**'Rationalisation the key'**  
Experts say that the solution to Delhi's parking woes lies in local ward-wise planning and rationalisation of space.

Anumita Roychowdhury, executive director, research and advocacy at the Centre for Science and Environment (CSE), said that while Delhi already has the 2019 Parking Rules in place, PAMPs under it are yet to be formed.

"These plans will focus on variable pricing and there will be no parking on footpaths. The idea is to reduce the demand for parking and people will only use it if necessary. The MPD 2041 has also asked for transit-oriented development of Delhi, which the plan says, requires for parking to be capped around Metro stations. This will encourage the use of public transport more, and so MCD needs to work with these two principles in mind."

Sonal Shah, the executive director of Centre for Sustainable and Equitable Cities (C-SEC), an organisation working on integrated transport systems and public space design, said that the rules for on-street parking management in Delhi were adopted by the state transport department in 2019 with a goal to manage on-street parking to prioritise very limited road space for walking, cycling and public transport.

"A key element of this is to manage and price on-street parking. Unfortunately, area-based plans are being prepared that demarcate parking spaces, without consideration for walking facilities. Secondly, on-street parking spaces are being 'allotted' — public space is being used for free for private vehicles. This is not aligned with the principle of the Delhi Parking Management Rules. There may be concerns regarding pushback from residents, but the parking management plans have to be prepared along with sensitising residents on the benefits on air quality."

Shah added that C-SEC has prepared a parking management plan around Green Park, which could serve as a model for PMAPs.

"We need to rethink the approach of how parking management area plans are being prepared currently so that it serves its purpose: reallocate and prioritise space for people, and not cars."

# DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY LIBRARY PRESS CLIPPING SERVICE

THE TIMES OF INDIA, NEW DELHI  
FRIDAY, NOVEMBER 25, 2022

OF NEWSPAPERS

हिन्दुस्तान

DATE: दैनिक जागरण नई दिल्ली, 25 नवंबर, 2022

## Clear Tughlaqabad Fort of squatters in six weeks, says HC

Abhinav.Garg@timesgroup.com

**New Delhi:** Large-scale encroachments around the historical Tughlaqabad Fort continue despite a committee set up in 2017 to ensure their removal. Delhi High Court noted on Thursday. Taking a grim view of Archaeological Survey of India's "helplessness" — ASI claimed it had got no support from MCD and other agencies — the court granted six weeks as the "last indulgence" to remove encroachments in and around the fort.

"Fact remains encroachments are still there within Tughlaqabad Fort," a bench of Chief Justice Satish Chandra Sharma and Justice Subramonium Prasad observed, putting the agencies involved on notice. The court warned that non-compliance would lead to strict action, including summons for appearance to members of the committee formed in 2017 to oversee the task of surveying the structure to determine which of them existed in 1993.

"Since various departments were shifting the blame, this court had set up a committee in 2017 to survey the area and take appropriate steps to remove encroachments. We are in 2022 and ASI expresses helplessness," the bench noted.

The counsel for MCD and Delhi Development Authority (DDA) assured the court that all logistical support would be provided to ASI, which is in control

of the fort and nearby areas. While seeking a status report from the government and the agencies, the court also asked power discom BSES to cooperate as electricity would have to be disconnected before the removal of encroachments.

While forming the committee, the high court had said the issue of survey of the structures to determine which of them existed in 1993, as indicated by the Supreme Court, would be better served if a committee oversaw the task. The committee comprised the vice-chairman of DDA (or his nominee, preferably the member-commissioner, land management), the commissioner of the erstwhile south corporation, a senior-ranking official of ASI to be nominated by its director general, the joint commissioner of Delhi Police, the revenue secretary and an independent observer (representative of INTACH).

The court earlier prohibited all land transactions and building activities in the area and expressed concern over "rampant and unabated" illegal constructions inside the fort despite the Supreme Court disallowing it. It was hearing a 2001 PIL that seeks to protect, maintain and preserve the fort, an issue that the apex court has directed the HC to monitor. The SC, in February 2016, declared the entire fort as protected.

## तुगलकाबाद किले से छह सप्ताह में अतिक्रमण हटाएं

नई दिल्ली, प्रमुख संवाददाता । दिल्ली उच्च न्यायालय ने भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (एएसआई) को तुगलकाबाद किले के अंदर और आसपास मौजूद अतिक्रमण हटाने के लिए अंतिम मौके के तौर पर छह सप्ताह का समय दिया है। मुख्य न्यायाधीश सतीश चंद्र शर्मा एवं न्यायमूर्ति सुब्रमण्यम प्रसाद की पीठ ने स्पष्ट किया कि उसके आदेश का पालन नहीं करने पर अदालत सख्त कार्रवाई करेगी। पीठ ने यह भी कहा कि वह वर्ष 2017 में गठित समिति के सदस्यों को पेश होने के लिए कहेगी। समिति को यह निर्धारित करने के लिए संरचना के सर्वेक्षण की निगरानी का काम सौंपा गया था कि उनमें से कौन सा ढांचा 1993 में अस्तित्व में था।

## पूरा सहयोग देंगे

एएसआई के वकील ने जब यह कहा कि अन्य विभागों की तरफ से सहयोग नहीं मिल पाने के कारण वह अतिक्रमण हटाने में असमर्थ है, तो दिल्ली नगर निगम (एमसीडी), दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) और अन्य प्राधिकारों ने कहा कि वे एएसआई को पूरा सहयोग देंगे।

## उद्योग हित में फैक्ट्री लाइसेंस को करेंगे खत्म : भाजपा

राज्य ब्यूरो, नई दिल्ली : भाजपा ने एमसीडी की सत्ता में फिर से आने पर फैक्ट्री लाइसेंस खत्म करने का वादा किया है। प्रदेश भाजपा अध्यक्ष आदेश गुप्ता ने कहा कि पिछले वर्ष भी इस संबंध में प्रस्ताव पारित कर दिल्ली सरकार को भेजा गया था, पर कार्रवाई नहीं की गई। फैक्ट्री लाइसेंस खत्म करने के लिए भाजपा प्रतिबद्ध है। इसके लिए केंद्र सरकार से अध्यादेश लाया जाएगा। इससे दिल्ली में 30 से ज्यादा औद्योगिक क्षेत्रों में कारोबार करने वालों को लाभ व उद्योगों को बढ़ावा मिलेगा।

बृहस्पतिवार को प्रेस वार्ता में गुप्ता ने कहा कि भाजपा शुक्रवार को संकल्प पत्र जारी करेगी। दिल्ली में बड़ी संख्या में व्यापारी रहते हैं। इनके हित के लिए भाजपा लगातार संघर्ष करती रही है। यही कारण है कि भाजपा को व्यापारियों का साथ मिलता रहा है। वर्ष 2006 सीलिंग के विरोध में भाजपा ने बड़ा आंदोलन चलाया था, कई नेता-कार्यकर्ता जेल गए थे। आज भी कई व्यापारियों की संपत्ति सील है। डीडीए व अन्य संबंधित एजेंसियों के साथ मिलकर उनको डी-सील किया जाएगा।

उन्होंने कहा कि नगर निगम में पूर्ण बहुमत मिलने पर ट्रेड लाइसेंस की प्रक्रिया को पूरी तरह आनलाइन, सरल और पारदर्शी बनाया जाएगा, ताकि व्यापारियों को निगम कार्यालय के चक्कर न लगाने पड़े। समृद्धि योजना के तहत निगम ने संपत्ति कर माफ किया है। अनधिकृत कालोनियों में सिर्फ एक वर्ष का संपत्ति कर

जमा करने से 17 वर्ष तक की छूट मिलेगी। वहीं, मान्यता प्राप्त कालोनियों में छह वर्ष के संपत्ति कर जुर्माना व ब्याज माफ कर दिया गया है। ट्रेड लाइसेंस व संपत्ति कर से संबंधित सभी समस्याएं हल की जाएंगी। लाइसेंस राज को पूरी तरह से समाप्त किया जाएगा।

उन्होंने कहा कि व्यापारियों के लिए बड़ी समस्या पार्किंग की है। पार्किंग न होने से कारोबार प्रभावित होता है। लगभग एक सौ पार्किंग बनाए गए हैं। कई बाजारों में मल्टी स्टोरी पार्किंग बनाई गई है। भविष्य में इस समस्या के हल के लिए और कदम उठाए जाएंगे। उन्होंने आरोप लगाया कि आप सरकार सिर्फ बातें और झूठे वादे करती है। व्यावसायिक बिजली की दरें दिल्ली में अन्य राज्यों से ज्यादा है।

- नगर निगम ने पिछले वर्ष सरकार को भेजा था प्रस्ताव : गुप्ता
- व्यापारियों को लाइसेंस राज से मुक्ति दिलाने का किया वादा

## फैक्ट्री लाइसेंस खत्म होने से सालाना 12 करोड़ का नुकसान

नई दिल्ली : निगम चुनाव में भाजपा ने फैक्ट्री लाइसेंस की अनिवार्यता को खत्म करने का वादा किया है। इससे निगम को हर वर्ष 12 करोड़ रुपये का राजस्व मिलता है। वर्तमान में निगम ने 14 हजार 412 लाइसेंस फैक्ट्री लाइसेंस दे रखे हैं। इसकी अनिवार्यता खत्म हो जाएगी, तो यह राजस्व निगम के पास नहीं आएगा। ऐसे में मुफ्त की यह योजना दिल्ली नगर निगम का बुरा हाल कर देगी।

जमा करने से 17 वर्ष तक की छूट मिलेगी। वहीं, मान्यता प्राप्त कालोनियों में छह वर्ष के संपत्ति कर जुर्माना व ब्याज माफ कर दिया गया है। ट्रेड लाइसेंस व संपत्ति कर से संबंधित सभी समस्याएं हल की जाएंगी। लाइसेंस राज को पूरी तरह से समाप्त किया जाएगा।

उन्होंने कहा कि व्यापारियों के लिए बड़ी समस्या पार्किंग की है। पार्किंग न होने से कारोबार प्रभावित होता है। लगभग एक सौ पार्किंग बनाए गए हैं। कई बाजारों में मल्टी स्टोरी पार्किंग बनाई गई है। भविष्य में इस समस्या के हल के लिए और कदम उठाए जाएंगे। उन्होंने आरोप लगाया कि आप सरकार सिर्फ बातें और झूठे वादे करती है। व्यावसायिक बिजली की दरें दिल्ली में अन्य राज्यों से ज्यादा है।