

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદીત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહીં. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

સિટિઝન્સ ફોર ગ્રીન ટૂન અને અન્ય.

વિ.

ભારત સંઘ અને અન્ય.

મિસ્તેન્યસ એપ્લીકેશન નં ૧૯૨૫/૨૦૨૦

ઈન

(સિવિલ અપીલ નં ૧૦૯૩૦ / ૨૦૧૮)

ડિસેમ્બર ૧૪, ૨૦૨૧

[ડૉ. ધનંજય ય. ચંદ્રચૂડ, સૂર્ય કાંત અને વિક્રમ નાથ, ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ]

પર્યાવરણ કાયદો: રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો – પેલ્ડ શોલ્ડર ધોરણ સાથેની ડબલ લેન વાહનમાર્ગની પહોળાઈ – ત્રણ વ્યૂહાત્મક સરહદી માર્ગો માટે માર્ગ –

પહોળાઈ, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી (એનએચ-૯૪ અને એનએચ-૧૦૮), ઋષિકેશથી માણા (એનએચ-૫૮), અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ (એનએચ-૧૨૫) – માર્ગ પરિવહન અને મહામાર્ગ મંત્રાલય (એમઓઆરટીએચ) દ્વારા “ધ ચારધામ મહામાર્ગ વિકાસ પરિપરિયોજના” નામનો એક કાર્યક્રમ જાહેર કરવામાં આવ્યો, જેનો હેતુ સલામત અને ઝડપી વાહનવ્યવહારની અવરજવર સુનિશ્ચિત કરવા માટે રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગોના માર્ગોને પહોળા કરવાનો હતો – પરિપરિયોજના અંતર્ગત થતું બાંધકામ હિમાલયના પર્યાવરણીય તંત્ર પર પ્રતિકૂલ અસર કરે છે, તે આધાર પર રાષ્ટ્રીય હરિત ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ એક અરજીઓ દાખલ કરવામાં આવી – રાષ્ટ્રીય હરિત ટ્રિબ્યુનલએ એવો નિષ્કર્ષ આપ્યો કે પરિપરિયોજનાને કોઈ પર્યાવરણ મંજૂરીની આવશ્યકતા નથી, તેમ છતાં પર્યાવરણીય સુરક્ષા ઉપાયોનું નિરીક્ષણ કરવા માટે એક દેખરેખ સમિતિની રચના કરવાનો આદેશ આપ્યો – રાષ્ટ્રીય હરિત ટ્રિબ્યુનલના આદેશને પડકારતી અપીલ સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ દાખલ કરવામાં આવી, જેમાં આદેશમાં ફેરફાર કરવામાં આવ્યો અને હાઈ પાવર્ડ કમિટી (એચપીસી)ની રચના કરવામાં આવી – એચપીસી અહેવાલમાં માર્ગની પહોળાઈને લગતા મુદ્દા સિવાયના નિષ્કર્ષો સર્વસંમતિથી હતા – અદાલતે અહેવાલની નોંધ લીધી અને અલ્પમતીના મંતવ્યને સ્વીકાર્યું – માર્ગની પહોળાઈ અંગે પોતાની-પોતાની રાહતો મેળવવા માટે અપીલકર્તાઓ અને ભારત સંઘ દ્વારા વિવિધ અરજીઓ દાખલ કરવામા

આવી – અદાલતે એચપીસીને અરજીઓમાં ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓ પર વિચારણા કરીને વિગતવાર અહેવાલ રજૂ કરવાનો આદેશ આપ્યો – ઠરાવ્યું: રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો સશસ્ત્ર દળોની ટુકડીઓને જીવનાવશ્યક જોડાણો પૂરા પાડે છે – સશસ્ત્ર દળોના ટ્રકો, સાધનો અને કર્મચારીઓની અવરજવર માટે ડબલ-લેન મહામાર્ગોની આવશ્યકતાના મહત્વ પર ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે – એમઓઆરટીએચની ૨૦૨૦ની પરિપત્રિકા મુજબ, પર્વતીય અને ડુંગરાળ ભૂપ્રદેશમાં આવેલા અને ઈન્ડો-ચાઇના સરહદ તરફ જતાં ફીડર માર્ગ તરીકે કાર્ય કરતા માર્ગો ડબલ લેન વિથ પેલ્ડ શોલ્ડર કન્ફિગરેશન (ડીએલ-પીએસ) ધોરણના હોવા જોઈએ – વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવતા અને સશસ્ત્ર દળો દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાતા મહામાર્ગોના બાંધકામ માટેના વિચારણાં પર્વતીય અને ડુંગરાળ વિસ્તારોના અન્ય માર્ગો માટેની વિચારણાઓ સમાન હોઈ શકતી નથી – રક્ષા મંત્રાલય (એમઓડી) દ્વારા આંકવામાં આવેલી રાષ્ટ્રીય સુરક્ષાની ચિંતાઓ પૂર્ણ કરવા માટે ડીએલ-પીએસ ધોરણવાળા રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગોના વિકાસની જરૂરિયાત હેતુસર અનુરૂપ છે – વધુમાં, એચપીસીના બહુમતી સભ્યોએ પરિપરિચોજના માટે માર્ગ-પહોળાઈ તરીકે ડીએલ-પીએસ ધોરણ અપનાવવાની ભલામણ કરી હતી – તેમ છતાં, રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો પર ડુંગર કપાણ અને ડબલ-લેનિંગનું ૫૦ ટકા કરતાં વધુ કાર્ય પૂર્ણ થઈ ચૂક્યું છે – તેથી, મહામાર્ગનો એક ભાગ આઈડબ્લ્યુ ધોરણને અનુરૂપ અને બાકીનો ભાગ ડીએલ-પીએસ ધોરણને અનુરૂપ રીતે વિકસિત

કરવો સશસ્ત્ર દળોની જરૂરિયાતો માટે યોગ્ય ગણાય નહીં – આ હદ સુધી આ અદાલતના આદેશમાં ફેરફાર કરવામાં આવ્યો – તેથી, ભારત સંઘ અને એમઓડીને મહામાર્ગો માટે ડીએલ-પીએસ કન્ફિગરેશન લાગુ કરવાની પરવાનગી આપવામાં આવી – પર્યાવરણીય મુદ્દાઓ બાબતે – ટકાઉ ઉપાયો અપનાવવામાં આવવા જોઈએ – એચપીસી દ્વારા કરવામાં આવેલી ભલામણો અમલમાં મૂકવાની ફરજ એમઓઆરટીએચ અને એમઓડી પર મૂકવામાં આવી – તમામ વ્યક્તિગત પરિપરિયોજનાઓ માટે વાસ્તવિક માહિતી મેળવી સમસ્યાના સ્વરૂપનું મૂલ્યાંકન કરવું આવશ્યક રહેશે – તમામ પરિપરિયોજનાઓ માટે શમનાત્મક ઉપાયો અમલમાં મૂકવા જોઈએ.

સિદ્ધાંતો/મૂલસિદ્ધાંતો: ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત– પર્યાવરણ સંબંધિત કાનૂની શાસન – બહુઆયામી સિદ્ધાંત, જે વિકાસને પ્રતિબંધિત કરતો નથી, પરંતુ તેને જે ટકાઉ હોય તેના આધાર પર રચિત કરે છે – તે માત્ર વર્તમાન અને ભવિષ્યની પેઢીઓ વચ્ચે સમતા સુનિશ્ચિત કરતો નથી, પરંતુ એવો વિકાસ પણ સુનિશ્ચિત કરે છે જે હાલમાં સમાજના વિવિધ વર્ગો વચ્ચે સમતા સુનિશ્ચિત કરે – કોઈ વિશિષ્ટ વિકાસાત્મક પરિયોજનાપરિયોજના આ સિદ્ધાંતનું પાલન કરે છે કે કેમ તે કેવી રીતે નિર્ધારિત કરવું તે બાબતે સર્વસંમતિનો અભાવ છે – તે માત્ર કાનૂનમાં અનિશ્ચિતતા જ ઉત્પન્ન કરતું નથી, પરંતુ આ સિદ્ધાંતનો અમલ પસંદગીયુક્ત પણ બનાવે છે – પર્યાવરણ કાયદો.

રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો: ભારતના બંધારણની કલમ ૨૪૬ ને અનુસૂચિ ૭ ની ચાદી ૧ ની નોંધ ૨૩ સાથે સંયુક્ત રીતે વાંચતાં એ સૂચિત થાય છે કે રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો સંપૂર્ણપણે સંસદના અધિકારક્ષેત્રમાં આવે છે – સંઘની કાર્યપાલક સત્તા સંસદની સત્તા જેટલી જ વ્યાપક છે – રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ અધિનિયમ, ૧૯૫૬ ની કલમ ૨(૨) અનુસાર, સંઘ સરકારને કોઈપણ માર્ગને રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ તરીકે જાહેર કરવાની તેમજ તેના વિકાસ અને જાળવણી માટે દિશાનિર્દેશો જારી કરવાની સત્તા છે – સંઘ સરકારની અંદર, વિશિષ્ટ જવાબદારી એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પર છે – ભારતનું બંધારણ – કલમ ૨૪૬; અનુસૂચિ ૭, ચાદી ૧, નોંધ ૨૩. વિવિધ અરજીઓનો નિકાલ કરતાં, અદાલતે ઠરાવ્યું: ૧. ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત ભારતીય પર્યાવરણ કાનૂનની ન્યાયશાસ્ત્રીય પરંપરામાં ઊંડે પ્રસ્થાપિત છે. તે બહુઆયામી સિદ્ધાંત તરીકે વિકસ્યો છે, જે વિકાસને પ્રતિબંધિત કરતો નથી, પરંતુ તેને ટકાઉપણાના આધારે સંરચિત કરે છે. ટકાઉ વિકાસમાં બે પરસ્પર સંબંધિત વિચાર સમાયેલા છે – એવો વિકાસ, જે માત્ર વર્તમાન અને ભાવિ પેઢીઓ વચ્ચે સમતા સુનિશ્ચિત કરતો નથી, પરંતુ એવો વિકાસ પણ, જે વર્તમાન સમયમાં સમાજના વિવિધ વર્ગો વચ્ચે સમતા સુનિશ્ચિત કરે છે. તેમ છતાં, આ સિદ્ધાંતની ઊંડી જડ હોવા છતાં, કોઈ વિશિષ્ટ વિકાસ પરિપરિયોજના ા ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતનું પાલન કરે છે કે નહીં તે નિર્ધારિત કરવાની રીત અંગે સર્વસંમતિનો અભાવ છે. વિકાસ પરિપરિયોજના ાઓના પ્રભાવના વિશ્લેષણમાં અદાલત દ્વારા કોઈ સામાન્ય

માપદંડ અથવા ધોરણ લાગુ ન કરવામાં આવે તો, ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત ભિન્ન અને મનસ્વી માપદંડો સર્જી શકે છે (વ્યક્તિગત પરિપરિયોજનાઓના સ્વરૂપ પર આધારિત). આથી માત્ર કાનૂનમાં અનિશ્ચિતતા જ ઊભી થતી નથી, પરંતુ ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતનો અમલ પણ પસંદગીયુક્ત બની જાય છે, જેના કારણે સ્થાયી પરિવર્તન લાવવાની તેની સંભાવના ક્ષીણ થાય છે. [પરા ૩૧][૫૩૨-ડી-એફ]

ભારતીય પર્યાવરણ-કાનૂની કાર્યવાહી પરિષદ વિ. ભારત સંઘ (૧૯૯૬)
૫ એસ.સી.સી. ૨૮૧ : [૧૯૯૬] ૧ સપ્લ. એસ.સી.આર. ૫૦૭;
એસ્સાર ઓઈલ લિ. વિ. હાલાર ઉત્કર્ષ સમિતિ (૨૦૦૪) ૨ એસ.સી.સી.
૩૯૨ :

[૨૦૦૪] ૧ એસ.સી.આર. ૮૦૮ ; એન.ડી. જ્યાલ અને અન્ય વિ. ભારત
સંઘ અને અન્ય (૨૦૦૪) ૯ એસ.સી.સી. ૩૬૨ : [૨૦૦૩] ૩ સપ્લ.

એસ.સી.આર. ૧૫૨;

રાજીવ સુરી વિ. દિલ્હી (૨૦૨૧) એસ.સી.સી. ઓનલાઈન એસ.સી. ૭;

મુંબઈ મહાનગરપાલિકા વિ. અંકિતા સિંહા (૨૦૨૧) એસીસીસી
ઓનલાઈન એસસી ૮૯૭; હનુમાન લક્ષ્મણ આરોસ્કર વિ. યુનિયન ઑફ
ઈન્ડિયા (૨૦૧૯) ૧૫ એસીસીસી ૪૦૧ : [૨૦૧૯] ૫ એસીસીઆર
૯૧૬; બેંગલુરુ ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિ.

સુધાકર હેગડે (૨૦૨૦) ૧૫ એસ.સી.સી. ૬૩; એચ.પી. બસ-સ્ટેન્ડ મેનેજમેન્ટ એન્ડ ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિ. સેન્ટ્રલ એમ્પાવર્ડ કમિટી (૨૦૨૧) ૪ એસ.સી.સી. ૩૦૯ – પર આધાર રાખવામાં આવ્યો.

૨. ૨૦૨૦ના પરિપત્રમાં જણાવવામાં આવ્યું છે કે પર્વતીય અને ડુંગરાળ પ્રદેશોમાં આવેલી, જે રસ્તાઓ ઇન્ડો-ચાઇના સીમા સુધી ફીડર રસ્તા તરીકે કાર્ય કરે છે, તે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણના હોવા જોઈએ, જેમાં ૭ મીટરનું વાહનમાર્ગ અને ૧.૫ મીટરનું પેલ્ડ શોલ્ડર હોવું જોઈએ. ૨૦૧૨ અથવા ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.ના પરિપત્રોમાં વ્યૂહાત્મક સીમાવર્તી રસ્તાઓના પ્રશ્નને વિશેષરૂપે સંબોધવામાં આવ્યો નહોતો. સમતલ પ્રદેશોમાં અને પર્વતીય તથા ડુંગરાળ પ્રદેશોમાં રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોના વિકાસ માટેની વિચારણાઓ એકસરખી નથી. તેવી જ રીતે, રક્ષણના દૃષ્ટિકોણથી વ્યૂહાત્મક રસ્તાઓ એવા રાજમાર્ગોના નિર્માણને નિયંત્રિત કરતી વિચારણાઓ, જેનો ઉપયોગ દેશના સશસ્ત્ર દળો દ્વારા થઈ શકે, પર્વતીય અને ડુંગરાળ પ્રદેશોના અન્ય રસ્તાઓ માટેની વિચારણાઓ જેવી હોઈ શકતી નથી. આ અદાલતે પર્યાવરણીય વિચારણાઓ અને માળખાકીય વિકાસ વચ્ચે એવો નાજુક સંતુલન સ્થાપિત કરવો જોઈએ કે જેથી તે રાષ્ટ્રની સુરક્ષા માટે અતિમહત્વના વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવતા વિસ્તારોમાં માળખાકીય વિકાસમાં અડચણ ન બનાવે. આ અદાલતે એવું નિશ્ચિત કર્યું કે એમ.ઓ.ડી. દ્વારા આંકવામાં આવેલી રાષ્ટ્રની સુરક્ષાસંબંધિત ચિંતાઓની પૂર્તિના હેતુની સરખામણીએ

ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોના વિકાસની જરૂરિયાત અનુપાતિત છે. [ફકરા ૬૯-૭૧][૫૫૫-એ-ઈ]

૩. એચપીસીના સભ્યોમાંથી બહુમતી સભ્યોએ પરિયોજનાપરિયોજના માટે માર્ગની પહોળાઈ તરીકે ડીએલ-પીએસ ધોરણ અપનાવવાની ભલામણ કરી હતી. આ અભિપ્રાય એચપીસી અહેવાલ ૨ માં પુનરોચ્ચારિત કરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં એમઓડી દ્વારા દાખલ કરાયેલ ૨૦૨૦ ની એમએ નં. ૨૧૮૦ નો વિચાર કરવામાં આવ્યો હતો. આ અદાલતે એચપીસીના નિષ્કર્ષ સાથે સહમતિ વ્યક્ત કરી હતી. અદાલતે આ અદાલતના ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશમાં એટલી હદ સુધી ફેરફાર કર્યો કે ઋષિકેશથી માના, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો ૨૦૨૦ના એમઓઆરટીએચ પરિપત્રમાં જોગવાઈ કરાયેલા પેલ્ડ શોલ્ડર સાથેની ડબલ-લેન કેરેજવે પહોળાઈના ધોરણ અનુસાર વિકસાવવામાં આવે. તેમ છતાં, જો સમગ્ર પરિયોજનાપરિયોજના માટે ડીએલ-પીએસ ધોરણ અમલમાં મૂકવું આવશ્યક બને, તો યોગ્ય કાનૂની કાર્યવાહી હાથ ધરવા અને રાહતો માગવા માટે પ્રતિવાદીઓને મુક્તિ આપવામાં આવે છે. [પરિચ્છેદ ૭૫,૭૬,૭૮][૫૫૮-બી-સી; ૫૬૦- સી-ઈ]

૪. આ પરિયોજનાપરિયોજના અંગેના અભિગમમાં ટકાઉ ઉપાયો અપનાવીને નોંધપાત્ર ફેરફાર લાવવો અનિવાર્ય છે. કોઈ ઠોસ વ્યૂહરચના અમલમાં મૂક્યા વિના, પર્યાવરણના સંરક્ષણ માટે માત્ર કેટલીક શમનાત્મક

ઉપાયોશમનાત્મક ઉપાયોનો તબક્કાવાર અમલ કરવામાં આવે તો તે સ્વીકાર્ય
 ઠરી શકે નહીં. અદાલતે આ બાબતને એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી.
 દ્વારા એચ.પી.સી.ની સર્વસંમતિથી કરાયેલ ભલામણોના અમલ પર શરતાધીન
 બનાવેલી હતી. દરેક વ્યક્તિગત પરિયોજનાપરિયોજના માટે સંબંધિત અભ્યાસો
 દ્વારા વાસ્તવિક માહિતી મેળવી સમસ્યાના સ્વરૂપનું મૂલ્યાંકન કરવું જરૂરી છે.
 ત્યારબાદ, દરેક પરિયોજનાપરિયોજનાની વિશિષ્ટ ચિંતાઓ ધ્યાનમાં રાખીને,
 દરેક પરિયોજનાપરિયોજના માટે ચોક્કસ ઉપશમાત્મક ઉપાયો અમલમાં મૂકવા
 જોઈએ. તે માટે આજદિન સુધી અપનાવવામાં આવેલ અભિગમમાં ગૌરવપૂર્ણ
 ફેરફાર આવશ્યક છે. પરિયોજનાપરિયોજનાને પર્યાવરણીય રીતે અનુરૂપ બનાવવું
 વિકાસના માર્ગમાં માત્ર “ચેકબોક્સ” પૂરું કરવાની પ્રક્રિયા તરીકે જોવું જોઈએ
 નહીં, પરંતુ તેને પોતે જ ટકાઉ વિકાસનો માર્ગ માનવો જોઈએ. તેથી,
 અપનાવવામાં આવેલા ઉપાયો વિચારપૂર્વક નક્કી કરેલા હોવા જોઈએ અને તેમણે
 પરિયોજનાપરિયોજના સાથે સંકળાયેલી ચોક્કસ ચિંતાઓનું વાસ્તવમાં
 નિરાકરણ લાવવું જોઈએ. સ્વાભાવિક રીતે, આથી પરિયોજનાપરિયોજના વધુ
 ખર્ચાળ બની શકે, પરંતુ તે પર્યાવરણ સંબંધી કાનૂનના શાસન અને ટકાઉ
 વિકાસના માળખાની અંદર કાર્ય ન કરવા માટે માન્ય ન્યાયસંગત કારણ બની
 શકે નહીં. તેથી, આ અદાલતે નિર્દેશ આપ્યો હતો કે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને
 એમ.ઓ.ડી. એચ.પી.સી. દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી અને આ અદાલત દ્વારા
 સૂચિબદ્ધ કરવામાં આવેલી બધી ચિંતાઓનું નિરાકરણ કરવાની શરતે

પરિયોજનાપરિયોજના આગળ ધપાવી શકે. [પરિછેદ ૯૯, ૧૦૦] [૫૬૯-ઈ-એચ; ૫૭૦-એ-ડી]

પ્રોજેક્ટ ઇમ્પ્લિમેન્ટેશન યુનિટ વિ. પી.વી. કૃષ્ણમૂર્તિ, (૨૦૨૧) ૩
એસસીસી ૫૭૨ – પર આધાર રાખવામાં આવ્યો.

નિર્ણિત પ્રકરણ સંદર્ભ

[૧૯૯૬] ૧ સપ્લિ. એસ.સી.આર. ૫૦૭ પર આધાર રાખવામાં આવ્યો છે,
પરિછેદ ૨૬

[૨૦૦૪] ૧ એસ.સી.આર. ૮૦૮ પર પરિછેદ ૨૭ માં આધાર રાખવામાં આવ્યો

[૨૦૦૩] ૩ સપ્લિ. એસ.સી.આર. ૧૫૨ પર પરિછેદ ૨૮ માં આધાર
રાખવામાં આવ્યો

[૨૦૧૯] ૫ એસ.સી.આર. ૯૧૬ પર પરિછેદ ૩૪ માં આધાર રાખવામાં
આવ્યો

(૨૦૨૦) ૧૫ એસસીસી ૬૩ પર પરિછેદ ૩૫માં આધાર રાખવામાં આવ્યો

(૨૦૨૧) ૪ એસીસી ૩૦૯ પર ફકરા ૩૬ માં આધાર રાખવામાં આવ્યો

(૨૦૨૧) ૩ એસસીસી ૫૭૨ નો આધાર પરિછેદ ૩૮ પર રાખવામાં આવ્યો
દીવાની અપીલીય અધિકારક્ષેત્ર: વૈવિધ્યસભર અરજીઓનં ૧૯૨૫ / ૨૦૨૦
દીવાની અપીલીયનં ૧૦૯૩૦ / ૨૦૧૮ માં.

રાષ્ટ્રીય હરિત અધિકરણ, મુખ્ય પીઠ, નવી દિલ્હી દ્વારા ઓ.એ.નં ૯૯ ના ૨૦૧૮ માં તા. ૨૬.૦૯.૨૦૧૮ના ચુકાદા અને આદેશમાંથી. સિવિલ અપીલનં ૧૦૯૩૦ ના ૨૦૧૮ માં અરજીઓમિસ્તેન્યસ એપ્લીકેશન નં ૨૧૮૦ ના ૨૦૨૦ સાથે.

કોલિન ગોન્સાલ્વેસ, પરિષ્ઠ વકીલ. સિદ્ધાર્થ સીમ, સત્ય મિત્રા, પુષ્પંબમ રમેશ કુમાર, સુશ્રી તનિમા કિશોર, વકીલો અપીલકર્તાઓ તરફથી.

કે. કે. વેણુગોપાલ, એડવોકેટ જનરલ, સુશ્રી ઐશ્વર્યા ભાટી, એ.એસ.જી., ગુરમીત સિંઘ મક્કર, સુશ્રી સ્વાતિ ઘિલ્ડિયાલ, અંકુર તલવાર, અનમોલ ચંદન, સુશ્રી ચિનમયી ચંદ્રા, રાજેશ રંજન, સુશ્રી વંશજા શુક્લા, સાજલ સિંઘાઈ, વકીલો, પ્રતિવાદીઓ તરફથી.

અદાલતોની દરખાસ્તથી

અદાલતનો ચુકાદો નીચેના દ્વારા ઉચ્ચારવામાં આવ્યો હતો

ડૉ. ધનંજય વાય. ચંદ્રચૂડ, ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ

આ ચુકાદાને વિશ્લેષણ સુગમ બનાવવા માટે વિભાગોમાં* વહેંચવામાં આવ્યો છે. તે આ મુજબ છે:

એ.

પ્રોજેક્ટ

..... ૩

બી. રાષ્ટ્રીય હરિત અધિકરણ સમક્ષની કાર્યવાહી ૫ સી.

સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષની કાર્યવાહી ૮ ડી.

રજૂઆતો

.. ૧૫ ઈ. વિશ્લેષણનો માળખો

..... ૨૩ ઈ.૧ સ્થાયી

વિકાસના સિદ્ધાંતો અને

પર્યાવરણીય

કાયદાનું

શાસન

..... ૨૫ ઈ.૨ પરિપત્રો અને

માર્ગદર્શિકાઓ ૩૭ એફ

મુદ્દાઓ અને વિશ્લેષણ

૪૫ એફ.૧ માર્ગની-પહોળાઈનો મુદ્દો

..... ૪૫ એફ.૧.૧

એચ.પી.સી. અહેવાલ તા. ૧૩ જુલાઈ

૨૦૨૦..... ૪૫ એફ.૧.૨ એચ.પી.સી. અહેવાલ

તા. ૩૧ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ૫૧ એફ.૧.૩ માર્ગની

પહોળાઈ અંગેનું વિશ્લેષણ ૫૩ એફ.૨

પર્યાવરણીય મુદ્દાઓ ૬૭

એફ.૨.૧ એચ.પી.સી. અહેવાલ તા. ૧૩ જુલાઈ

૨૦૨૦..... ૬૭ એફ.૨.૨ પર્યાવરણીય મુદ્દાઓનું

વિશ્લેષણ..... ૭૬ ૭ નિષ્કર્ષ

..... ૮૦*સંપા.

નોંધ : સંબંધિત વિભાગોની બાજુમાં દર્શાવાયેલા પૃષ્ઠનં મૂળ ચુકાદા અનુસાર છે.

એ પ્રોજેક્ટ

૧. હાલના કેસનો ઇતિહાસ મુદામાલબાજીથી ભરેલો છે, જેમાં નેશનલ ગ્રીન ટ્રિબ્યુનલ અને આ અદાલત સમક્ષ અનેક કાર્યવાહી થઈ ચૂકી છે. મુદામાલબાજીના ઇતિહાસમાં પ્રવેશતા પહેલાં, હાલના કેસમાં પ્રશ્નરૂપ જાહેર પરિયોજનાપરિયોજના માટેનો પરિપ્રેક્ષ્ય રજૂ કરવો મહત્વપૂર્ણ છે.

૨. ચાર્ધામ મહામાર્ગ વિકાસ પરિપરિયોજનાનાર માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલયનો એક કાર્યક્રમ છે, જેની જાહેરાત ૨૩ ડિસેમ્બર ૨૦૧૬ના રોજ કરવામાં આવી હતી. આ પરિપરિયોજનાનાનો હેતુ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોના અંદાજે ૮૦૦ કિ.મી. માર્ગોને પહોળા કરવાનો છે, જેથી વાહનવ્યવહારની વધુ સુરક્ષિત, વધુ સરળ અને વધુ ઝડપી ગતિ સુનિશ્ચિત કરી શકાય. નામ પરથી જ સ્પષ્ટ થાય છે કે, આ રાજમાર્ગો ઉત્તરાખંડ રાજ્યમાં આવેલાં તે પવિત્ર ધાર્મિક સ્થળોને જોડે છે, જેઓને “છોટે ચાર ધામ” તરીકે ઓળખવામાં આવ્યા છે – યમુનોત્રી (એનએચ-૯૪/૧૩૪, જાનકી ચઢી સુધી), ગંગોત્રી (એનએચ-૧૦૮), કેદારનાથ (એનએચ-૧૦૮, સોનપ્રયાગ સુધી), બદ્રીનાથ (એનએચ-૫૮) અને કૈલાશ માનસરોવર યાત્રા માર્ગનો તાનકપુર-પિથોરાગઢ ખંડ (એનએચ-૧૨૫).

૩. આ તીર્થસ્થાનો હિંદુ ધર્મની વિવિધ પરંપરાઓનું પ્રતિનિધિત્વ કરે છે—
જેમાં ચમુનોત્રી અને ગંગોત્રી શક્તિ અથવા દેવીના તીર્થસ્થાન છે, કેદારનાથ શૈવ મંદિર છે, અને બદ્રીનાથ વૈષ્ણવ સ્થળ છે. સ્કંદ પુરાણમાં તેઓ કેદારખંડ (મુખ્યત્વે આજના ગઢવાલ) તરીકે ઓળખાતા વિસ્તારમાં સ્થિત હોવાનું દર્શાવવામાં આવ્યું છે. આ તીર્થસ્થાનોનાં સ્થાનો અગાઉ સમગ્રરૂપે હિમનદીઓ (ચમ્પાસર, ગંગોત્રી, ચોરાબારી અને સાતોપંથ નામની) દ્વારા આવરાયેલ હોવાનું માનવામાં આવતું હતું, અને ત્યારથી તે ઓગળવા લાગી છે. આજ સુધી પણ, તેઓ પરાહિમનદીય ક્ષેત્રોમાં સ્થિત હોવાનું જણાવવામાં આવે છે, જેને પર્યાવરણીય દૃષ્ટિએ સંવેદનશીલ માનવામાં આવે છે.

૪. ૧૯૫૦ના દાયકાઓ સુધી, આ ધામોમાં પ્રવેશ મર્યાદિત હતો અને ત્યાં માત્ર પગપાળા જ પહોંચી શકાય તેમ હતું. તેથી, ઉપાસકોને ધામો સુધી પહોંચવા માટે ઘણી વખત લાંબી અને કઠિન યાત્રાઓ કરવી પડતી હતી. તેમ છતાં, ૧૯૬૦ના દાયકાથી ધામો સુધીની માર્ગ-જોડાણ સુવિધામાં સુધારો થયો છે, જેના પરિણામે હવે વાહનો બદ્રીનાથ અને ગંગોત્રી મંદિરો સુધી જતા થયા છે, જ્યારે ચમુનોત્રી અને કેદારનાથ નજીકના મોટર ચાલે એવા માર્ગથી ૬ થી ૧૪ કિ.મી. દૂર આવેલાં છે. સુધારેલી જોડાણ સુવિધાના પરિણામે ઉપાસકોના પ્રવાહમાં વધારો થયો છે. આ ચાર ધામ સામાન્ય રીતે એપ્રિલના અંતિમ ભાગમાં અથવા મેના પ્રારંભમાં દર્શનાર્થે ખુલ્લાં મૂકવામાં આવે છે અને ઓક્ટોબરના અંતિમ ભાગથી નવેમ્બરના પ્રારંભ સુધી બંધ કરવામાં આવે છે.

૫. આ પરિપરિયોજનાાની કલ્પના આ મંદિરો સુધી પહોંચ સુલભ બને તે હેતુથી વર્તમાન માર્ગોને પહોળા બનાવી, પ્રવાસ ૧ " એન.જી.ટી. "

૨ " પરિયોજનાા "

૩ " એમ.ઓ.આર.ટી.એચ "

વધુ સુરક્ષિત, વધુ સરળ અને વધુ ઝડપી. પ્રોજેક્ટનો હેતુ હાલના રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગોને ૧૬ બાયપાસ, રીઅલાઇનમેન્ટ્સ અને ટનલ્સ, ૧૫ ફ્લાયઓવર્સ, ૧૦૧ નાના પુલો અને ૩૫૧૬ કલ્વર્ટ્સ સાથે પાકા ખભા ધરાવતી ડબલ લેન રૂપરેખામાંજ વિસ્તૃત કરવાનો છે. એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.એ પ્રોજેક્ટને ૫૩ અલગ અલગ પ્રોજેક્ટોમાં વિભાજિત કર્યો છે, જેમાં દરેક પ્રોજેક્ટની લંબાઈ ૧૦૦ કિ.મી.થી ઓછી છે, અને જે નીચેના રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગોમાંથી પસાર થાય છે:

(૧) એનએચ-૫૮ - ઋષિકેશથી રુદ્રપ્રયાગ - ૧૪૧ કિમી;

(૨) એનએચ-૫૮ - રુદ્રપ્રયાગથી માના ગામ (બદ્રીનાથ) - ૧૪૦ કિ.મી.;

(૩) એનએચ-૯૪ - ઋષિકેશથી ધરાસુ - ૧૨૦ કિ.મી.;

(૪) એનએચ-૯૪ - ધરાસુ થી યમુનોત્રી - ૭૫ કિ.મી.;

(૫) એનએચ-૧૦૮ - ધારાસુથી ગંગોત્રી - ૧૧૦ કિ.મી.;

(૬) એનએચ-૧૦૯ - રુદ્રપ્રયાગ થી ગૌરીકુંડ (કેદારનાથ) - ૭૭ કિ.મી.; અને

(૭) એનએચ-૧૨૫ - ટનકપુરથી પિથોરાગઢ - ૧૬૧ કિમી.

પરિયોજનાપરિયોજનાના જોડાણ માર્ગોનું ચિત્રાત્મક પ્રતિનિધિત્વ, ઉચ્ચ સત્તાધિકાર સમિતિ પ ના તા. ૧૩ જુલાઈ ૨૦૨૦ ના અહેવાલ ૬ માંથી લેવામાં આવેલ મુજબ, નીચે પ્રદાન કરવામાં આવેલ છે:

૪ " ડી.એલ.-પી.એસ. "

૫ " એચપીસી "

૬ " એચપીસી અહેવાલ "

બી રાષ્ટ્રીય હરિત ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષની કાર્યવાહી

૬. જાહેર હિતમાં ૨૭ ફેબ્રુઆરી ૨૦૧૮ના રોજ એન.જી.ટી.ની મુખ્ય ખંડપીઠ સમક્ષ એક મૂળ અરજીઓંડ દાખલ કરવામાં આવી હતી, જેમાં આ આધારે પરિયોજનાના અંતર્ગત થતી બાંધકામ પ્રવૃત્તિને પડકારવામાં આવી હતી કે વિકાસ પ્રવૃત્તિનો હિમાલયના પરિસ્થિતિતંત્ર પર નકારાત્મક પ્રભાવ પડે છે. અરજીઓદારોએ દલીલ કરી હતી કે પરિયોજનાના પરિણામે વનવિનાશ, પહાડોની ખોદકામ અને મલબાનો નિકાલ થશે, જેના કારણે પહેલેથી જ સંવેદનશીલ પર્યાવરણમાં વધુ ભૂસ્ખલન અને માટી ધોવાણ થશે. એ પણ આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો હતો કે પર્યાવરણ પ્રભાવ મૂલ્યાંકન સૂચના ૨૦૦૬

હેઠળ પર્યાવરણ પ્રભાવ મૂલ્યાંકન કરવામાં આવ્યું નહોતું અને ઈ.આઈ.એ. કરાવવાની આવશ્યકતા ટાળવા માટે પરિયોજનાને નાના નાના ખંડોમાં વહેંચવામાં આવી હતી. અરજીઓએ ઈ.આઈ.એ. સૂચના, વન (સંરક્ષણ) અધિનિયમ ૧૯૮૦, વન્યજીવ સંરક્ષણ અધિનિયમ ૧૯૭૨, પર્યાવરણ (સંરક્ષણ) અધિનિયમ ૧૯૮૬ અને બંધારણના અનુચ્છેદ ૧૪, ૨૧ અને ૪૮એના ઉલ્લંઘનોનો આક્ષેપ કર્યો હતો. મલબા નિકાલ માટે સાવચેતીઓ રાખવા અને ઢોળાવોનું સ્થાયિત્વ સુનિશ્ચિત કરવા માટે દિશાનિર્દેશો માગતી બીજી એક મૂળ અરજીઓ ૧૦ પણ દાખલ કરવામાં આવી હતી.

૭. તારીખ ૨૬ સપ્ટેમ્બર ૨૦૧૮ના પોતાના આદેશમાં, એન.જી.ટી.એ નોંધ્યું હતું કે પરિયોજનાપરિયોજના હેઠળ એકત્રિત રીતે આવતાં રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોમાં કરવાનાં બાયપાસ અને પુનઃસંરેખનોને સ્વતંત્ર પરિયોજનાપરિયોજનાો તરીકે ગણવામાં આવ્યા છે. આ દરેક પરિયોજનાપરિયોજનાની લંબાઈ ૧૦૦ કિ.મી.થી ઓછી છે અને તેથી, એન.જી.ટી.એ ઠરાવ્યું હતું કે ઈ.આઈ.એ. સૂચના હેઠળ આ પરિયોજનાપરિયોજનાો માટે ઈ.આઈ.એ. મંજૂરી અથવા પર્યાવરણ મંજૂરી ૧૧ આવશ્યક નહોતી. તેમ છતાં, જે નાજુક પર્યાવરણીય તંત્રની અંદર આ પરિયોજનાપરિયોજના વિકસાવવાનો હતો તેને ધ્યાનમાં રાખીને, એન.જી.ટી.એ પરિયોજનાપરિયોજનાના અમલીકરણ માટેના પર્યાવરણીય સુરક્ષા ઉપાયો પર દેખરેખ રાખવા માટે ‘ઓવરસાઈટ કમિટી’ની રચના કરવાનો નિર્દેશ આપ્યો હતો.

૮. દેખરેખ સમિતિનું પ્રમુખપદ ઉત્તરાખંડ વડી અદાલતના ભૂતપૂર્વ ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ દ્વારા સંભાળવાનું હતું, અને તેમાં વાડિયા ઇન્સ્ટિટ્યૂટ ઓફ હિમાલયન જિયોલોજી; નેશનલ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ ઓફ ડિઝાસ્ટર મેનેજમેન્ટ; સેન્ટ્રલ સોઇલ કન્ઝર્વેશન રિસર્ચ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ; જીબી પંત ઇન્સ્ટિટ્યૂટ ઓફ હિમાલયન એન્વાયરમેન્ટ; ફોરેસ્ટ રિસર્ચ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ; ઉત્તરાખંડના વન વિભાગના સચિવ; અને જિલ્લા મેજિસ્ટ્રેટોના પ્રતિનિધિઓ હતા, જેઓ સહ-સંયોજકો તરીકે કાર્ય કરવાના હતા. દેખરેખ ૭ ઓએ નં. ૯૯/૨૦૧૮ ના કાર્ય

૮ " ઈ.આઈ.એ. "

૯ " ઈ.આઈ.એ. સૂચના "

૧૦ ઓએ નંબર ૪૩૧/૨૦૧૮

૧૧ " ઈસી "

સમિતિને, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, પર્યાવરણ, વનો અને હવામાન પરિવર્તન મંત્રાલયની એક એજન્સી દ્વારા તૈયાર કરવામાં આવનાર પર્યાવરણ વ્યવસ્થાપન પરિયોજનાના અમલીકરણ પર દેખરેખ રાખવાની હતી.૧૨. એન.જી.ટી.ના આદેશનો સંબંધિત ભાગ નીચે રજૂ કરવામાં આવે છે:

“પ૪. તદનુસાર, અમે નીચે મુજબની દેખરેખ સમિતિની રચના કરવાનો નિર્દેશ આપીએ છીએ:—

૧. ન્યાયમૂર્તિ યુ.સી. ધ્યાની, ઉત્તરાખંડ વડી અદાલતના ભૂતપૂર્વ ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ, દેહરાદૂનના જાહેર સેવા ટ્રિબ્યુનલના અધ્યક્ષ.

૨. વાડિયા ઇન્સ્ટિટ્યૂટ ઓફ હિમાલયન એન્ડ જિયોલોજીના પ્રતિનિધિ.

૩. રાષ્ટ્રીય આપદા વ્યવસ્થાપન સંસ્થાના પ્રતિનિધિ.

૪. કુદરતી આપત્તિઓ, ભૂસ્ખલન વગેરે વિષયક નિષ્ણાતતા ધરાવતા કેન્દ્રીય માટી સંરક્ષણ સંશોધન સંસ્થાના પ્રતિનિધિ.

૫. જી.બી. પંત ઇન્સ્ટિટ્યૂટ ઓફ હિમાલયન એન્વાયરમેન્ટના પ્રતિનિધિ.

૬. ફોરેસ્ટ રિસર્ચ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ, દેહરાદૂનના પ્રતિનિધિ.

૭. ઉત્તરાખંડ, દેહરાદૂનના પર્યાવરણ અને વન વિભાગના સચિવ સમિતિના સભ્ય-સચિવ/સંયોજક/સમન્વયક રહેશે.

૮. સંબંધિત જિલ્લાઓના સંબંધિત જિલ્લા મેજિસ્ટ્રેટો સહ-સમન્વયક તરીકે કાર્ય કરશે અને સ્થાનિક સ્તરે મુલાકાતો તથા બેઠકો ગોઠવવા માટે વ્યવસ્થા કરશે."

સી સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષની કાર્યવાહી

૯. આ અદાલત સમક્ષ એન.જી.ટી.ના તા. ૨૬ સપ્ટેમ્બર ૨૦૧૮ના આદેશને પડકારવા અપીલ ૧૩ દાખલ કરવામાં આવી હતી. તા. ૮ ઓગસ્ટ ૨૦૧૮ના આદેશ દ્વારા, ન્યાયમૂર્તિ રોહિતન એફ. નરીમન અને ન્યાયમૂર્તિ

સૂર્ય કાંતનો સમાવેશ કરતી બે-ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની ખંડપીઠે એન.જી.ટી.ના આદેશમાં ફેરફાર કર્યો અને તેના બદલે પ્રોફેસર રવિ ચોપરા અધ્યક્ષસ્થાને રહે તેવી એક એચ.પી.સી.ની રચના કરી, જે ન્યાયમૂર્તિ યુ.સી. ધ્યાનીના સ્થાને રહેશે, અને વિવિધ અન્ય સંસ્થાઓના પ્રતિનિધિઓનો પણ સમાવેશ કર્યો. એચ.પી.સી.ને બહુમતી મતના આધારે પોતાના નિર્ણયો લેવા માટે નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો. આ અદાલતના આદેશનો સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ છે:

અમે ઉક્ત આદેશના પરિષ્કેદ પૃષ્ઠ ૫૪ માં ઉલ્લેખિત વ્યક્તિઓનો સમાવેશ કરતી એક ઉચ્ચ સત્તાસંપન્ન સમિતિ (એચપીસી) ની રચના કરીએ છીએ. ૧૨ “ પર્યાવરણ, વન અને હવામાન પરિવર્તન મંત્રાલય

૧૩ સી.એ. નં. ૧૦૯૩૦/૨૦૧૮, સી.એ. નં. ૮૫૧૮-૮૫૨૦/૨૦૧૮ અને
એમ.એ. નં. ૨૬૭૮-૨૬૮૦/૨૦૧૮

તથાપિ, સમિતિનું પ્રમુખપદ પ્રો. રવિ ચોપરાના હસ્તે રહેશે, જેઓ ન્યાયમૂર્તિ યુ.સી. ધ્યાનીના સ્થાને આવશે, અને સમિતિના અધ્યક્ષ રહેશે. આ ઉપરાંત, અમે અમદાવાદ સ્થિત ભારત સરકારના અંતરિક્ષ વિભાગની ફિઝિકલ રિસર્ચ લેબોરેટરીના એક પ્રતિનિધિ; દેહરાદૂન સ્થિત વાઈલ્ડલાઈફ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ ઓફ ઇન્ડિયાના એક પ્રતિનિધિ; દેહરાદૂન સ્થિત એમ.ઓ.ઈ.એફ. એન્ડ સી.સી.ના પ્રાદેશિક કાર્યાલયના એક પ્રતિનિધિ; તથા બોર્ડર રોડ્સ સંબંધિત કાર્ય સંભાળતા, ડિરેક્ટર કક્ષાથી નીચી કક્ષાના ન હોય એવા, રક્ષા મંત્રાલયના એક પ્રતિનિધિને સમાવેશ કરીએ છીએ.

અમે એમ.ઓ.ઈ.એફ. એન્ડ સી.સી.ને આદેશ આપીએ છીએ કે તે આ આદેશની તારીખથી બે અઠવાડિયામાં ઉચ્ચ સત્તાસંપન્ન સમિતિની રચના કરે. એચ.પી.સી. પોતાના કાર્યોના અસરકારક નિર્વહ માટે સભ્ય(ઓ)ને સહસભ્ય તરીકે સામેલ કરી શકશે. એમ.ઓ.ઈ.એફ. એન્ડ સી.સી. એચ.પી.સી.ને સ્થળ અને સચિવાલય સહાય પૂરી પાડશે, જે બહુમતી મતદાન દ્વારા નિર્ણયો લેશે.”

(ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે)

એચ.પી.સી.ના સંદર્ભ શરતોમાં પણ નીચે મુજબ સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો:

“૧. સમિતિ સમગ્ર હિમાલયન ખીણો પર ચારધામ [પી]રોજેક્ટની સંચિત તથા સ્વતંત્ર અસરનો વિચાર કરશે અને તે હેતુસર, એચ.પી.સી. પ્રોજેક્ટ પ્રસ્તાવક/એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા ઈ.આઈ.એ./ રેપિડ ઈ.આઈ.એ. હાથ ધરવા માટે દિશાનિર્દેશ આપશે.

૨. તકનિકી સંસ્થા અને અમલીકરણ એજન્સી (એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.) ના ઈજનેરોની સહાયથી એચ.પી.સી.એ આ વિચારવું જોઈએ કે પર્યાવરણ અને સામાજિક જીવન પર પરિયોજનાના પ્રતિકૂળ પ્રભાવને ઓછામાં ઓછો કરવા માટે સમગ્ર ચારધામ [પી]રોજેક્ટ (લગભગ ૮૦૦ કિ.મી.) માં સુધારો કરવો કે નહીં.

૩. એચ.પી.સી.એ તે સ્થળોની ઓળખ કરવી રહેશે જેમાં કામ (અર્થાત્, ટેકરી-કાપકામ) શરૂ થયું છે અને તે વિસ્તારોની પણ ઓળખ કરવી રહેશે જેમાં કામ હજી સુધી શરૂ થયું નથી. જ્યાં જ્યાં કામ શરૂ થયું છે તેવા સ્થળોના સંદર્ભમાં, વડી ક્ષમતાવાળી સમિતિએ તે વિસ્તારને સ્થિર બનાવવા માટે જરૂરી ઉપાયો અંગે ભલામણ કરવી જોઈએ જ્યાં ટેકરી-કાપકામ થયું છે, તેમજ અન્ય બાબતો સાથે, ઉત્પન્ન થયેલા અવશેષ પદાર્થોના પર્યાવરણીય રીતે સલામત નિકાલ અંગે પણ ભલામણ કરવી જોઈએ જેથી તે નદીના જળગ્રહણ વિસ્તારની વનસ્પતિ અને પ્રાણીસૃષ્ટિ પર પ્રતિકૂળ અસર ન કરે.

૪. જ્યાં સુધી એવા ખંડોનો પ્રશ્ન છે જ્યાં કામ શરૂ થયું નથી, ત્યાં સુધી એચ.પી.સી. પ્રસ્તાવિત પરિપરિયોજનાની સમીક્ષા કરશે અને એવા ઉપાયો અંગે ભલામણ કરશે જે પર્યાવરણ અને સામાજિક જીવન પર થતો પ્રતિકૂળ પ્રભાવ લઘુત્તમ કરે અને પરિપરિયોજનાને ઊભી ખીણોના ભૂઆકાર તથા વહન ક્ષમતા સાથે સુસંગત બનાવે, જેથી નવા ભૂસ્ખલનો પ્રારંભ થતો અટકે અને સંવેદનશીલ હિમાલયી ખીણોના સંરક્ષણ તથા રક્ષણની ખાતરી થાય.

૫. એચ.પી.સી. જંગલભૂમિના નુકસાન, વૃક્ષો, હરિયાળું આવરણ, જળસંપત્તિ, કચરાના ઢગલાંના નિકાલ તથા વન્યજીવન પર થયેલી અસરોના સંદર્ભમાં પર્યાવરણ હાસનું મૂલવણ કરશે અને શમનાત્મક

ઉપાયોં અંગે દિશાનિર્દેશ આપશે. વન્યજીવન માર્ગો તથા દુર્લભ અને લુપ્તપ્રાય વનસ્પતિ અને પ્રાણીસૃષ્ટિના સંરક્ષણ પર વિશેષ ધ્યાન આપવામાં આવશે.

૬. એચ.પી.સી. તાજા ભૂસ્ખલનો સક્રિય થવાથી, વાયુ પ્રદૂષણ, વારંવાર માર્ગ અવરોધ વગેરેને કારણે સામાજિક માળખા/જાહેર જીવન પર પડતી અસરનું મૂલવણ અને પરિમાણ નિર્ધારણ કરશે અને તેના નિવારણ માટે જરૂરી પગલાં સૂચવશે, જેમાં ચોમાસાની ઋતુ અગાઉ આપત્તિ વ્યવસ્થાપન પરિયોજનાઓની તૈયારીનો સમાવેશ થશે.

૭. ભાગીરથી ઇકો સેન્સિટિવ ઝોન (ગંગોત્રીથી ઉત્તરકાશી)માં, ઉચ્ચ સત્તાધિક સમિતિ ભાગીરથી ઇકો સેન્સિટિવ ઝોનની અધિસૂચના હેઠળ આપેલ માર્ગદર્શિકાઓને ધ્યાનમાં રાખીને તેના અહેવાલમાં વિશેષ જોગવાઈઓ કરશે, જેથી ઉદ્ભવનો તથા કોઈપણ પર્યાવરણને હાનિ થવાથી બચી શકાય.

૮. એચ.પી.સી. તે વિસ્તારોનું પણ સૂચન કરશે જેમાં વનીકરણના ઉપાયો હાથ ધરવા જોઈએ. તે હિમાલયના વિવિધ ભૂપ્રદેશોમાં કયા પ્રકારના રોપાઓ વાવવા જરૂરી છે તે બાબતે પણ સૂચન કરશે. ઉત્તરાખંડના વન વિભાગ દ્વારા એક અલગ સમિતિ રચવામાં આવે, જે સતત દેખરેખ રાખે અને વેબસાઈટ પર અહેવાલ મૂકે કે વાવવામાં આવેલા રોપાઓ જીવંત રહ્યા છે અને વિકસ્યા છે. કોઈ પણ રોપો જીવંત

ન રહે તેવી સ્થિતિમાં, વધુ વૃક્ષારોપણ કરવું જોઈએ. પ્રતિપૂર્તિ વનીકરણ કાપવામાં આવેલા વૃક્ષોની સંખ્યાના દસ ગણું હોવું જોઈએ. એચ.પી.સી. તેની યોગ્ય અમલવારી સુનિશ્ચિત કરે તેવો અસરકારક વનીકરણ પરિયોજના તૈયાર કરશે.૯. એચ.પી.સી. વિવિધ ક્ષેત્રોના નિષ્ણાતોને આમંત્રિત કરશે અને યોગ્ય લાગે તેમ ભલામણો અને સૂચનો મેળવવા માટે સ્થાનિક લોકો સાથે પરામર્શ કરશે અથવા સ્થાનિક વિસ્તારોમાં જાહેર બેઠક યોજશે.

૧૦. એચ.પી.સી. સંબંધિત એજન્સીઓને જાહેર ક્ષેત્રમાં ભૂસ્ખલનપ્રવાણ વિસ્તારો, અને પ્રોજેક્ટ પ્રસ્તાવક દ્વારા તેમનો ઉપચાર, ઉત્પન્ન થયેલ કુલ મલબો, અને તેને પર્યાવરણને અનુરૂપ રીતે જ્યાં નિકાલ કરવામાં આવ્યો છે તે સ્થળો જાહેર કરવા બાબતે વિશિષ્ટ દિશાનિર્દેશો આપવા અંગે વિચારણા કરશે.”

(ભાર આપવામાં આવેલ છે)

એચ.પી.સી.ને ચાર મહિનામાં તેની ભલામણોના અહેવાલ રજૂ કરવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો. અહેવાલ રજૂ થયા બાદ, અદાલતે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.ને તેની ભલામણો અમલમાં મૂકવાનો નિર્દેશ આપ્યો. આ હેતુસર, અદાલતે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું:

એચ.પી.સી. દ્વારા તેની ભલામણો સાથે તૈયાર કરાયેલા અહેવાલો અમલીકરણ માટે પ્રોજેક્ટ સમર્થક એટલે કે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. ને

આપવામાં આવશે. ત્યારબાદ, તેની ભલામણોનું સમયસર અને યોગ્ય પાલન સુનિશ્ચિત કરવા માટે એચ.પી.સી. ત્રિમાસિક બેઠકો યોજશે. દરેક ત્રિમાસિક સમીક્ષા બેઠક પછી, પર્યાવરણના હિતના સંરક્ષણ અને સંવર્ધન માટે જે વધુ કોઈ પગલું આવશ્યક હોય તે અંગે એચ.પી.સી. સૂચન કરી શકશે.”

૧૦. આ અદાલતના આદેશ અનુસારે, એચપીસી દ્વારા તા. ૧૩ જુલાઈ ૨૦૨૦નો અહેવાલ આ અદાલતમાં રજૂ કરવામાં આવ્યો હતો. તા. ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશ દ્વારા, ન્યાયમૂર્તિ રોહિતન એફ. નરીમન, ન્યાયમૂર્તિ નવીન સિંહા અને ન્યાયમૂર્તિ ઇંદિરા બેનર્જીનો સમાવેશ ધરાવતી આ અદાલતની ત્રણ- ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની ખંડપીઠે અહેવાલની નોંધ લીધી હતી અને નોંધ્યું હતું કે માર્ગની પહોળાઈ સંબંધિત મુદ્દા સિવાય, એચપીસી અહેવાલમાં થયેલા નિષ્કર્ષો સર્વાનુમતે હતા. એચપીસીના તેર સભ્યોના બહુમતે એમ માન્યું હતું કે એમઓઆરટીએચ૧૪ દ્વારા જારી કરાયેલ તા. ૫ ઓક્ટોબર ૨૦૧૨નું પરિપત્ર લાગુ કરવું જોઈએ, જેમાં નક્કી કરવામાં આવ્યું છે કે પહોળાઈ વધારવાના/બાયપાસ/રીઅલાઈનમેન્ટના તમામ નવા પરિયોજનાપરિયોજનાઓમાં, વાહનવ્યવહારને અવગણીને, કેરિજવેની પહોળાઈ ઓછામાં ઓછી પેલ્ડ શોલ્ડરવાળી ડ્વિ-લેન (ડીએલ-પીએસ) હોવી જોઈએ. ૨૦૧૨ના એમઓઆરટીએચ પરિપત્ર અનુસાર, માર્ગની કુલ પહોળાઈ ૧૨ મીટર હોવી, જેમાં ડ્વિ-લેન કેરિજવે માટે ૭ મીટર, મહામાર્ગની દરેક બાજુએ ૧.૫

મીટરનું પેલ્ડ શોલ્ડર અને મહામાર્ગની દરેક બાજુએ ૧ મીટરનું માટીનું શોલ્ડર સમાવેશ પામે, એવી જોગવાઈ હતી. અધ્યક્ષ સહિત ૫ સભ્યોના લઘુમતે એવો અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યો હતો કે એમઓઆરટીએચ ૧૫ દ્વારા જારી કરાયેલ તા. ૨૩ માર્ચ ૨૦૧૮નું અનુવર્તી પરિપત્ર પરિયોજનાપરિયોજનાને સંચાલિત કરવું જોઈએ. ૨૦૧૮ના એમઓઆરટીએચ પરિપત્રમાં જોગવાઈ છે કે પહાડી અને પર્વતીય પ્રદેશોમાં, જ્યાં દૈનિક વાહનવ્યવહારનું પ્રમાણ ૩,૦૦૦ થી ૮,૦૦૦ પેસેન્જર કાર યુનિટ્સ ૧૬ વચ્ચે હોય, ત્યાં કેરિજવેની પહોળાઈ મધ્યવર્તી લેન રૂપરેખાઓ મુજબ હોવી જોઈએ (મધ્યવર્તી પહોળાઈ ૧૭ ૧૪ " ૨૦૧૨ એમઓઆરટીએચ પરિપત્ર " -નં એનએચ-૧૪૦૧૯/૬/૨૦૧૨-પી એન્ડ એમ

૧૫ " ૨૦૧૮ એમઓઆરટીએચ પરિપત્ર " -નં એનએચ-૧૫૦૧૭/ ૨૮/
૨૦૧૮ - પી એન્ડ એમ

૧૬ " પી.સી.યુ. "

૧૭ " આઈ.ડબલ્યુ. "

માનક), એટલે કે, ૫.૫ મીટર પહોળાઈના, બે-લેન માળખાઓ સાથે. અદાલતના આદેશો અલ્પમતના મતને સ્વીકાર્યો અને નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું:

અમે અહેવાલના નિષ્કર્ષો અને ભલામણો, વિશેષ કરીને ભાગ ૧ ના પૃષ્ઠ ૯૦-૯૩માંથી, પરિશીલિત કર્યા છે. અમારો મત છે કે અહેવાલના

પૃષ્ઠ ૯૩ પર દર્શાવેલ કારણોસર ૨૦૧૮ નું એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર લાગુ પડવું યોગ્ય છે. પરિણામે, માત્ર ૨૦૧૮ નું પરિપત્ર જ લાગુ પડશે. ૦૮.૦૮.૨૦૧૮ ના રોજ અમારી દ્વારા આપવામાં આવેલ અન્ય નિર્દેશોનું, ભલામણોના સમયસર અને યોગ્ય પાલનની ખાતરી કરવા માટે ત્રિમાસિક બેઠકો યોજવા સહિત, કડકપણે પાલન થવું આવશ્યક છે.

(ભાર મૂકેલ છે)

૧૧. ઉપરોક્ત આદેશને અનુસરીને, એચ.પી.સી.ના અધ્યક્ષ તરફથી આ અદાલતની રજિસ્ટ્રીને ૫ ઓક્ટોબર ૨૦૨૦ તારીખનું એક પત્ર પ્રાપ્ત થયું હતું. પ્રોફેસર ચોપરાએ આ અદાલતના આદેશથી એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.ને અવગત કરાવવા માટે તેમણે લીધેલ પગલાંઓ પર પ્રકાશ પાડ્યો હતો. તેમણે જણાવ્યું હતું કે તેમણે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.ને પરિયોજનાપરિયોજનાને ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રને અનુરૂપ લાવવા માટેની પરિયોજના ા રજૂ કરવા અને ટેકરી-કાપણીની તમામ નવી પ્રવૃત્તિઓ સ્થગિત રાખવા વિનંતી કરી હતી. પત્રમાં વધુમાં આ બાબત પણ દર્શાવવામાં આવી હતી કે પ્રોફેસર ચોપરાને એન.એચ.-૫૮, એન.એચ.-૯૪ વગેરેના વિવિધ ખંડોમાં વૃક્ષ કાપવાની અને નવી ટેકરી-કાપણીની પ્રવૃત્તિઓ અંગેના અહેવાલો પ્રાપ્ત થયા હતા, જે જૂના માર્ગ-પહોળાઈના ધોરણ, અર્થાત્, ૧૦ મીટર ડામરવાળા માર્ગ સાથેના ડી.એલ.-પી.એસ.ના આધાર પર કરવામાં

આવી રહી હતી. અધ્યક્ષે જણાવ્યું હતું કે ૨૭ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજ તેમણે એક સમાચાર અહેવાલ વાંચ્યો હતો, જેમાં દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.એ ઉત્તરાખંડ સરકારને જાણ કરી હતી કે ૨૦૧૮નું એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર માત્ર તે પ્રસ્તાવિત ૧૩ પરિયોજનાપરિયોજનાઓ માટે જ લાગુ પડશે, જ્યાં કામ હજી શરૂ થયું નહોતું. આ પત્ર દ્વારા, પ્રોફેસર ચોપરાએ આ અદાલતના ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ તારીખના આદેશમાં આપવામાં આવેલા નિર્દેશોનું કડકપણે પાલન કરવામાં આવે તેવી જોરદાર વિનંતી કરી હતી. ૫ ઓક્ટોબર ૨૦૨૦ તારીખના પત્રને ૨૦૨૦ની એમ.એ. નં. ૧૯૨૫માં રૂપાંતરિત કરવામાં આવ્યો હતો, જે આ ચુકાદાનો વિષયવસ્તુ છે. વધુમાં, પ્રોફેસર ચોપરાનો ૨ નવેમ્બર ૨૦૨૦ તારીખનો બીજો એક પત્ર પણ પ્રાપ્ત થયો હતો, જેમાં તેમણે આ અદાલતના આદેશના પાલન ન થવાની બાબત ઉજાગર કરી હતી અને એચ.પી.સી.ના કાર્યસંચાલન સંબંધિત મુદ્દાઓ ઉઠાવ્યા હતા.

૧૨. સાતમા અપીલકર્તા (સ્વામી સંવિધાનંદ) દ્વારા, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.ને નીચે મુજબના નિર્દેશો આપવા બાબતે સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું હતું:

(૧) ૨૦૧૮ ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રના ઉદ્દેશ્યમાં થતી ટેકરી કાપકામ, વૃક્ષ કપાત અને પ્રવૃત્તિઓ બંધ કરવી;

(૨) આઈડબ્લ્યુ ધોરણથી વધુ થયેલ ટેકરી-કાપકામ માટે વૃક્ષારોપણ અને પગદંડી દ્વારા વળતર આપવું; અને

(૩) એચ.પી.સી.ને સંપૂર્ણ સચિવાલય સહાયતા પૂરી પાડવી.

૧૩. ત્યારબાદ છઠ્ઠા અપીલકર્તા (દીપક ચંદ રામોલા) દ્વારા અંતરિમ અરજીઓ, આઈ.એ. નં. ૬૦૯૭ ઓફ ૨૦૨૧, નીચે મુજબની દિશાઓ માગતી રજૂ કરવામાં આવી હતી:

(૧) કે ૨૦૧૮ ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રમાં ૧૫ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦૧૮ તારીખના પરિપત્ર દ્વારા કરવામાં આવેલ સુધારો રદ કરવામાં આવવો જોઈએ;

(૨) કે આ અદાલતના તા. ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ ના આદેશમાં દર્શાવ્યા મુજબ, સમગ્ર પ્રોજેક્ટ માટે, ભાવિ તેમજ ભૂતલક્ષી રીતે, આઈડબ્લ્યુ ધોરણનું પાલન કરવામાં આવે;

(૩) કે ભાગીરથી ઇકો સેન્સિટિવ ઝોન૧૯ ને વિશેષ સંરક્ષણ આપવામાં આવે;

(૪) કે એચપીસીને તેના કાર્યોનું યોગ્ય અમલીકરણ સુનિશ્ચિત કરવા માટે વધુ સશક્ત બનાવવામાં આવે; અને

(૫) અમલમાં રહેલા કાયદાઓના ઇચ્છાપૂર્વકના ઉલ્લંઘનો માટે જવાબદાર વ્યક્તિઓ વિરુદ્ધ તપાસ કરાવવા દિશાનિર્દેશ આપવા માટે,

એચ.પી.સી.ના નિષ્કર્ષોના આધારે, એક સમિતિની રચના કરવામાં આવે.

૧૪. ત્યારબાદ ભારત સંઘ ૨૦ દ્વારા, રક્ષા મંત્રાલય ૨૧ માર્ચે, આ અદાલતના તારીખ ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશમાં ફેરફાર કરવાની માંગ સાથે, એમ.એ. નં. ૨૧૮૦/૨૦૨૦તરીકે બીજી એક વિવિધ અરજીઓ દાખલ કરવામાં આવી, જે આ ચુકાદાનો વિષયવસ્તુ પણ છે. આ અરજીઓમાં ઋષિકેશથી માના, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી, અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોને બે-લેન, ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખા મુજબ પહોળા કરવા માટે પરવાનગી માંગવામાં આવી છે. અરજીઓમાં એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે એચ.પી.સી.ના સભ્યોમાંના અલ્પમતી સભ્યોના અભિપ્રાય પર, જેને આ અદાલતે પોતાના તારીખ ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશમાં સ્વીકાર્યો હતો, તે સમયના સેના પ્રમુખના એક નિવેદન પર આધાર રાખવામાં આવ્યો હતો, જેમાં ખાતરી આપવામાં આવી હતી કે ભારતીય સેનાની જરૂરીયાતો હાલના રસ્તાઓથી પૂર્ણ થાય છે. પરંતુ, સંઘ સરકારના જણાવ્યા મુજબ, પરિસ્થિતિમાં મહત્વપૂર્ણ બદલાવ આવ્યો છે, જેના કારણે ઈન્ડો-ચાઇના સરહદ પર આવેલા સેના મથકો સુધી દળો અને સાધનોની અવરજવર શક્ય બને તે માટે રસ્તાઓમાં સુધારો કરવો આવશ્યક થયો છે. તેથી, અરજીઓમાં એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો છે કે સેનાની જરૂરીયાત પૂર્ણ કરવા માટે ૭ મી. (અથવા ૭.૫ મી.) કેરેજવે પહોળાઈ

ધરાવતો ડબલ-લેન માર્ગ આવશ્યક છે. સરકારે આગામી ગામમાં આવેલી રાહત નીચે મુજબ ઉદ્ધૃત કરવામાં આવે છે:

૧૮ " ૨૦૨૦ એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર " – નં. એન.એચ.-

૧૫૦૧૭/૨૮/૨૦૧૮-પી એન્ડ એમ

૧૯ " બીઈએસઝેડ "

૨૦ " યુ.ઓ.આઈ. "

૨૧ " એમઓડી "

"૦૮.૦૯.૨૦૨૦ના તારીખવાળા આદેશમાં ફેરફાર કરી એવો નિર્દેશ આપવામાં આવે કે રાષ્ટ્રીય સુરક્ષાના હિતમાં અને તેની સરહદોના સંરક્ષણ માટે ઋષિકેશથી માણા સુધી, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી સુધી અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોનો વિકાસ ૨-લેનની રચના મુજબ કરવામાં આવે".

(ભાર મૂકેલ છે)

૧૫. ૨ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજના આદેશ દ્વારા, ન્યાયમૂર્તિ રોહિતન એફ. નરીમન, ન્યાયમૂર્તિ નવીન સિંહા અને ન્યાયમૂર્તિ કે.એમ. જોસેફનો સમાવેશ કરતી ત્રણ-ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની પીઠે એચ.પી.સી.ને તેના અધ્યક્ષે પોતાના પત્રો અને અરજીઓમાં ઉઠાવેલા મુદ્દાઓ, જેમાં એમ.ઓ.ડી. દ્વારા કરાયેલ અરજીઓનો પણ સમાવેશ થાય છે, તેના પર વિચાર કરવા અને

વિગતવાર અહેવાલ રજૂ કરવા દિશાનિર્દેશ આપ્યો હતો. આ અદાલતના આદેશના અનુસંધાને, એચ.પી.સી.ની ૧૧મી બેઠક ૧૫ અને ૧૬ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજ યોજાઈ હતી. એચ.પી.સી.ની ચર્ચાઓ અને રજૂઆતોનો અહેવાલ૨૨ ઉત્તરાખંડ રાજ્યના વન વિભાગના સચિવ તરફથી ૩૧ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજના પત્ર દ્વારા રજિસ્ટ્રીને પ્રાપ્ત થયો હતો.

૧૬. હાલ આ જ સ્થિતિએ મામલો છે. અમે પક્ષકારો દ્વારા આગ્રહપૂર્વક રજૂ કરવામાં આવેલી દલીલો પર વિચાર કરીશું.

ડી રજૂઆતો

૧૭. અપીલકર્તાઓ તરફથી હાજર રહેલા પરિષ્ઠ વકીલ શ્રી કોલિન ગોન્સાલ્વેસે નીચે મુજબની રજૂઆતો કરી:

(૧) એચપીસીના કાર્યસંચાલન સંબંધિત મુદ્દાઓ: એચપીસીને સ્વતંત્ર રીતે કાર્ય કરવા દેવામાં આવી નહોતી અને ભારત સંઘ દ્વારા તેને અપૂરતી સહાય આપવામાં આવી હતી:

(એ) ઉચ્ચ સત્તાવાર સમિતિમાં ૮ જિલ્લા મેજિસ્ટ્રેટો, ૫ રાજ્ય સરકારના અધિકારીઓ, ૨ સંઘ સરકારના અધિકારીઓ અને રાજ્ય તથા સંઘ સરકારો દ્વારા અનુદાનિત સંસ્થાઓના ૫ પ્રતિનિધિઓનો સમાવેશ થતો હતો. સરકાર સાથે સંકળાયેલા ઉચ્ચ સત્તાવાર સમિતિના સભ્યોએ વૈજ્ઞાનિક આધાર પર પોતાનું નિર્ણય આધારિત

કરવાની બદલે એકમુષ્ઠ મતદાન કર્યું હતું અને ‘સત્તાવાર વલણ’નું અનુસરણ કર્યું હતું; અને

(બી) એચપીસીના અધ્યક્ષને ભારત સંઘ તરફથી વિરોધનો સામનો કરવો પડ્યો, કારણ કે તેઓ એચપીસીના કાર્યમાં સહકાર આપવા ઈચ્છુક નહોતા. અધ્યક્ષે ઢાળ રૂઝ માટેની કાર્યપરિયોજનાના સંબંધમાં માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલયને વારંવાર લખ્યું હતું ” એચપીસી અહેવાલ ૨ ”

સ્થિરીકરણ, ખોદકામનો કચરો નિકાલ અને ગુકસાન પામેલા ઢોળાવોનું પુનઃસ્થાપન; રાજ્યને, એ દર્શાવતા કે એન.જી.ટી.ના મૂળ આદેશમાં જિલ્લા મેજિસ્ટ્રેટોને એચ.પી.સી.ના સભ્યો તરીકે નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યા નહોતાં અને તેમની ભૂમિકા સ્થાનિક વસ્તી સાથેના સમન્વય સુધી મર્યાદિત હતી; યુ.ઓ.આઈ.ને, જોખમગ્રસ્ત ઢોળાવો અને ખોદકામના કચરાની યાદી પૂરી પાડવા માટે; અને એમ.ઓ.ઈ.એફ.એન્ડ.સી.સી.ને, સતત ચાલી રહેલી ટેકરી-કાપની પ્રવૃત્તિઓ અંગે. તેમ છતાં, કોઈપણ પક્ષકાર દ્વારા કોઈ ઠોસ કાર્યવાહી કરવામાં આવી નહોતી;

(૨) એમઓઆરટીએચ દ્વારા કરવામાં આવેલા ઉલ્લંઘનો: એમઓઆરટીએચ દ્વારા આ અદાલતના તારીખ ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશ તથા ૨૦૧૮ના એમઓઆરટીએચ પરિપત્રના ઉલ્લંઘનમાં

માર્ગોનું નિર્માણ કરવામાં આવ્યું છે અને મહામાર્ગોને વિસ્તૃત કરવામાં આવ્યા છે:

(એ) એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. એ ૨૦૧૮ ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રનું ઉદ્ધંધન કરીને, જેમાં આઈ.ડબલ્યુ. ધોરણના પાલનની જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી, તે મુજબના ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ અનુસાર મહામાર્ગોના વિસ્તરણનું કાર્ય શરૂ કર્યું;

(બી) એચ.પી.સી.ની વિચારણા દરમિયાન, પર્વતોનું વિશાળ પ્રમાણમાં કટાણ અને વનોની કપાતની પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરવામાં આવી હતી, જેના કારણે હિમાલયના પર્યાવરણને અપરિવર્તનીય નુકસાન થયું છે;

(સી) આ અદાલતના તારીખ ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશ પછી, એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા ટેકરી કાપકામ, વૃક્ષ કપાણ, ડામર પાથરવું તથા અસંબંધિત પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરવાનું ચાલુ રાખવામાં આવ્યું છે;

(ડી) આ અદાલતના આદેશ છતાં, એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. એ એવો વલણ અપનાવ્યો છે કે આદેશનો અમલ માત્ર તે ૧૩ પ્રોજેક્ટ્સ માટે જ કરવામાં આવશે જ્યાં કામ હજુ સુધી શરૂ થયું નથી. તેમ છતાં, ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ ના આદેશમાં જણાવાયું હતું કે માત્ર ૨૦૧૮ નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર જ અનુસરવાનો રહેશે અને તે પૂર્વલક્ષી

રીતે લાગુ પડશે, અર્થાત, તે સમગ્ર પ્રોજેક્ટ પર લાગુ પડશે, તેવા સ્થળોએ પણ જ્યાં કામ પહેલેથી જ આરંભિત કરવામાં આવ્યું હતું;

(ઈ) એમ.ઓ.આર.ટી.એચ., તાજેતરની દિનાંક ૧૦ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ની એવી સૂચનામાં, જે અખબારોમાં જાહેરાતરૂપે પ્રસિદ્ધ કરવામાં આવી હતી, ટોલ બૂથ માટે જમીન અર્ધિગ્રહણ કરવાનો પ્રસ્તાવ કયો હતો. ટોલ માત્ર ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણના માર્ગો પર જ લાગુ પડે છે;

(૩) માર્ગ-પહોળાઈ: આ અદાલતે તા. ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના તેના આદેશમાં સ્વીકારેલ અલ્પમતી મત મુજબ રાજમાર્ગોનું નિર્માણ આઈડબલ્યુ ધોરણથી કરવાનું છે, તેને યથાવત્ રાખવું આવશ્યક છે કારણ કે:

(એ) ભારતીય માર્ગ કોંગ્રેસ ૨૪ દ્વારા જૂન ૨૦૧૫ માં પ્રકાશિત પેલ્ડ શોલ્ડર ૨૩ સાથે હાઈવેના બે-લેનિંગ માટેની વિશિષ્ટતાઓ અને ધોરણોની માર્ગદર્શિકા મુજબ, ભારતમાં વાહનની માપની પહોળાઈ ૨.૪ મીટરથી વધુ હોઈ શકતી નથી. તેથી, સીધી રેખીય પ્રોફાઈલ પર ૫.૫ મીટર અને વળાંકો પર ૭ મીટરની મધ્યવર્તી લેન, બે મોટા વાહનો એકબીજાને ઓળંગી શકે તે માટે પૂરતી છે;

(બી) હિમાલયનું નાજુક પર્યાવરણ જો ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ અપનાવવામાં આવશે તો ગંભીર રીતે ક્ષતિગ્રસ્ત થશે. તેના વિપરીત, આઈ.ડબલ્યુ. ધોરણ હરિયાણા આવરણના નુકસાનમાં ઘટાડો સુનિશ્ચિત કરશે, ભૂસ્ખલન, જમીનનું નુકસાન અને વૃક્ષોના નુકસાનમાં ૮૦-૯૦ ટકા સુધી ઘટાડો કરશે;

(સી) ૨૦૧૨ નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર પર્વતીય માર્ગો માટે અનુકૂળ નથી, કારણ કે તે વિશાળ અસ્થિરતા અને પર્યાવરણીય નુકસાન ઊભું કરી શકે છે. તેના વિરુદ્ધ, ૨૦૧૮ નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર ટેકરીવાળા અને પર્વતીય વિસ્તારો માટે વિશિષ્ટ છે, અને તેથી તેના બદલે તેનો સ્વીકાર કરવો જોઈએ; અને

(ડી) ૨૦૨૦ ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર દ્વારા કરવામાં આવેલા સુધારા મનસ્વી છે, કારણ કે તેઓ પર્વતીય વિસ્તારો માટે આઈ.ડબલ્યુ. ધોરણ રાખવાના તર્કસંગત આધાર પર વિચાર કર્યા વિના ૨૦૧૨ ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રને ફરી અમલમાં મૂકે છે;

(જ) સુરક્ષા સંબંધિત ચિંતાઓ: વ્યૂહાત્મક માર્ગોના વિસ્તરણ અંગેની રાષ્ટ્રીય સુરક્ષાની ચિંતાઓ પણ નીચે મુજબ સંતોષવામાં આવે છે:

(એ) રક્ષા મંત્રાલય દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી દલીલોનો ઉચ્ચ સત્તાપ્રાપ્ત સમિતિના અહેવાલ દ્વારા વિચાર કરવામાં આવ્યો હતો. આ મતોના વિચાર પછી જ અદાલતે તા. ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦નો આદેશ પસાર કર્યો હતો;

(બી) રક્ષણ સંબંધિત આવશ્યકતાઓને પૂર્ણ કરવા માટે, આપત્તિ-પ્રવણ રસ્તાઓના બદલે આપત્તિ-પ્રતિરોધક રસ્તાઓનું નિર્માણ કરવું આવશ્યક છે;

૨૩ " ૨૦૧૫ આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકા "

૨૪ " આઈ.આર.સી. "

(સી) પરિયોજનાપરિયોજના એમ.ઓ.ડી.ની પહેલ ન હતો, અને તે દરરોજ ૯,૦૦૦થી વધુ વાહનો સુધી પર્યટકોના આવકપ્રવાહમાં વધારો કરવાનો પરિયોજનાપરિયોજના હતો. એચ.પી.સી. અહેવાલે નોંધ્યું છે કે આ અનુમાન અતિશયોક્તિપૂર્ણ છે, કારણ કે બદ્દીનાથ, જ્યાં પર્યટકોનો આવકપ્રવાહ સર્વાધિક છે, ત્યાં દરરોજ ફક્ત ૧૦૦૦ વાહનો આવે છે અને તે તેની વહનક્ષમતાની મર્યાદા સુધી પહેલેથી જ પહોંચી ગયું છે; અને

(ડી) આર્મી સ્ટાફના પ્રમુખે એક મુલાકાતમાં સર્વહવામાન માર્ગ પરિયોજનાને લઈને ટિપ્પણી કરી હતી અને જણાવ્યું હતું કે હાલની માળખાકીય સુવિધાઓ દ્વારા સેનાની આવશ્યકતાઓ પૂર્ણ થઈ રહી છે.

૧૮. આના વિરોધમાં, શ્રી કેકે વેણુગોપાલ, ભારતના એટર્ની જનરલ, એ યુઓઆઈ અને એમઓડી દ્વારા દાખલ કરાયેલ અરજીઓના સમર્થનમાં રજૂઆતો કરી. આ અરજીઓમાં દિનાંક ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ ના આદેશમાં ફેરફાર કરવાની માંગ કરવામાં આવી છે જેથી ઋષિકેશથી માણા, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોનો વિકાસ ડીએલ-પીએસ ધોરણ મુજબ કરી શકાય. નીચે મુજબની રજૂઆતો આગ્રહપૂર્વક કરવામાં આવી:

(૧) વ્યૂહાત્મક સરહદી માર્ગો માટે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણની આવશ્યકતા:

(એ) ઋષિકેશથી માણા, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો ભારત-ચીન સીમા તરફ જતાં ફીડર માર્ગો તરીકે કાર્ય કરે છે અને વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવે છે;

(બી) એચપીસી અહેવાલમાં આવેલ અલ્પમતી અભિપ્રાયે સેનાના ચીફ ઓફ ધ આર્મી સ્ટાફના નિવેદન પર આધાર રાખ્યો હતો, જે મુજબ વર્તમાન માળખાકીય સુવિધા સેનાની જરૂરિયાતો માટે પૂરતી હતી. જોકે, ત્યાર પછી પરિસ્થિતિઓમાં ફેરફાર થયો છે, અને ઇન્ડો-ચાઇના સરહદી બિંદુઓ પર આવેલી સેના ચોકીઓ સુધી કર્મચારીવર્ગ અને સાધનસામગ્રી ઝડપથી પહોંચી શકે તે આવશ્યક છે. આ અવરજવર માટે એ જરૂરી છે કે સરહદ પરથી પરત ફરતાં વાહનો વિપરીત દિશામાં જતા વાહનોને માર્ગ અવરોધ ઊભો કર્યા વિના અથવા સંપૂર્ણ રીતે ઉભા

રહી જવાની સ્થિતિ સજર્યા વિના કોસ કરી શકે. તેથી, દેશની સુરક્ષા સંબંધિત ચિંતાઓને પૂર્ણ કરવા માટે ૭ મી. પહોળાઈ ધરાવતો માર્ગભાગ આવશ્યક છે;

(સી) આ માર્ગ-ચોકીઓનો ઉપયોગ ૧૯૬૨માં ચીન સાથે થયેલા યુદ્ધથી કરવામાં આવતો આવ્યો છે. રક્ષણ ક્ષમતામાં વધારો થવા સાથે; શસ્ત્રો, ટેન્કો અને યાંત્રિક સાધનોની પ્રકૃતિમાં પરિવર્તન થવા સાથે; તેમજ સરહદ પરની પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લેતા, ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણવાળા વધુ પહોળા માર્ગોની જરૂર છે;

(ડી) ૨૦૧૨નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર હોય કે ૨૦૧૮નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર હોય, એમમાંથી કોઈપણ દેશમાં સુરક્ષાની આવશ્યકતાઓનો વિચાર કરતો નથી. ૨૦૧૮નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર, જે સામાન્ય સ્વરૂપનો છે, પી.સી.યુ. વાહનવ્યવહારના આધારે બનાવવામાં આવ્યો છે અને તમામ પર્વતીય વિસ્તારોમાં લાગુ પડે છે. જોકે, તેમાં સરહદી વિસ્તારોને અડીને આવેલા હિમાલયી પ્રદેશોમાં સૈનિક વાહનોના અવરજવર માટેની વ્યૂહાત્મક આવશ્યકતાનો વિચાર કરવામાં આવ્યો નથી;

(ઈ) સશસ્ત્ર દળો પાસે આ માર્ગોમાંથી કોઈપણ માર્ગ પર ભૂસ્ખલનનો સામનો કરવા માટે પૂરતો માનવબળ, યાંત્રિક સાધનો અને ઉપકરણો ઉપલબ્ધ છે અને તેઓ સૈન્યના વાહનો, યાંત્રિક સાધનો, ટેન્કો અને તોપખાનાની અવરજવર માટેનો માર્ગ સાફ કરી શકે છે;

(એફ) ૨૦૧૭ પૂર્વે, આ માર્ગોના વિકાસનું કાર્ય બોર્ડર રોડ્સ ઓર્ગેનાઈઝેશનરૂપના અધિકારક્ષેત્ર હેઠળ હતું. જોકે, ૨૦૧૭માં, આ માર્ગોનો વિકાસ સમયબદ્ધ રીતે થાય તે હેતુથી, તેનો એક ભાગ પબ્લિક વર્ક્સ ડિપાર્ટમેન્ટરફ અને નેશનલ હાઈવેઝ એન્ડ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશનરૂપે સોંપવામાં આવ્યો હતો. પરિયોજનાપરિયોજનાના પ્રારંભ પહેલાં, ઋષિકેશ-માણા માર્ગ પર પહેલેથી જ ૭ મીટર પહોળો વાહનમાર્ગ હતો, સિવાય કે કેટલીક પટ્ટીઓમાં તેની પહોળાઈ ૩.૭૫-૫.૫ મીટર હતી;

(જી) આઈ.આર.સી. દ્વારા ૨૦૧૮ માં સ્વીકારવામાં આવેલ હિલ રોડ્સરૂટ ના એલાઈનમેન્ટ સર્વે અને જ્યામિતીય ડિઝાઈન માટેની માર્ગદર્શિકાઓ પણ વ્યૂહાત્મક સરહદી માર્ગો માટે બે-લેન સમરૂપ ડિઝાઈનની ભલામણ કરે છે; અને

(એચ) ચીનમાં, તિબેટમાં, નેપાળમાં તથા ચીન-પાકિસ્તાન કોરિડોરમાં સરહદ પાર ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ મુજબ વ્યૂહાત્મક

માર્ગોનું નિર્માણ કરવામાં આવ્યું છે, તે હકીકતને ધ્યાનમાં લેતા આ
આવશ્યકતા વધુ સ્પષ્ટપણે ઉજાગર થાય છે;

(૨) કેન્દ્રીય સરકારે તારીખ ૧૮ ડિસેમ્બર ૨૦૧૨ની અધિસૂચના દ્વારા
બીઈએસઝેડની અધિસૂચના જાહેર કરી હતી. તેમ છતાં, ૨૦૧૮માં, રાષ્ટ્રીય
રૂપ “બીઆરઓ” સંબંધિત કાર્ય હોવાનું દર્શાવવા માટે તે અધિસૂચનામાં
સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો.

૨૬ “ પી.ડબ્લ્યૂ.ડી. ”

૨૭ “ એનએચઆઈડીસીએલ ”

૨૮ “ ૨૦૧૯ આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓ ”

પર્યાવરણીય પ્રભાવોના યોગ્ય અભ્યાસ વિના સુરક્ષા અવસંરચનાનો
અમલ કરવામાં આવી શકે છે;

(૩) સર્વ ઋતુમાં ઉપયોગી માર્ગો દૂસ્ત સરહદી વિસ્તારોમાં રહેતા
વ્યક્તિઓની જોડાણસુવિધા માટે પણ આવશ્યક છે;

(૪) શમન ઉપાયો: પ્રોજેક્ટના કારણે સૌથી ઓછી પર્યાવરણીય અને
પરિસ્થિતિશાસ્ત્રીય હાનિ થાય તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે નીચેના શમન
પગલાં હાથ ધરવામાં આવ્યા છે:

(એ) ભારતના ભૂસ્તરીય સર્વેક્ષણાર્દ અને એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. એ ઈન્ડો-ચાઇના સીમા નજીકના વ્યૂહાત્મક માર્ગોના ભૂસ્તરીય અભ્યાસો હાથ ધરવા માટે એક સમજુતીપત્ર પર હસ્તાક્ષર કર્યા છે;

(બી) તેહરી હાઇડ્રોઇલેક્ટ્રિક ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશન ૩૦ ઢોળાવોનું પુનઃસ્થાપન કરવા માટે પ્રોજેક્ટ મેનેજમેન્ટ કન્સલ્ટન્સી સેવાઓ માટે નિમવામાં આવી રહી છે;

(સી) ડિકેન્સ જિયો-ઇન્ફોર્મેટિક્સ રિસર્ચ એસ્ટેબ્લિશમેન્ટ ૩૧ હિમ હિમસ્ખલન અને અન્ય પ્રાકૃતિક આપત્તિઓ માટે ટકાઉ શમન ઉપાયો પ્રદાન કરી રહ્યું છે; અને

(ડી) ઢાળના સ્થિરીકરણના કામો તથા સંરક્ષણાત્મક પગલાં અને માટી નેઇલિંગ, ‘શોટક્રીટિંગ’, સુરક્ષિત ડ્રેપરી વગેરેનો ઉપયોગ કરીને ભૂસ્ખલનથી સંરક્ષણના પગલાં હાથ ધરવામાં આવી રહ્યા છે;

(પ) આ અદાલતના નિર્દેશોનું પાલન: માર્ગ-વિસ્તરણ માટે ડુંગર કાપવાની કોઈપણ પ્રવૃત્તિઓ અમલકર્તા એજન્સીઓ દ્વારા હાથ ધરવામાં આવી નથી. હકીકતમાં, આ અદાલતના આદેશનું પાલન કરવા માટે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.એ નીચે મુજબના પગલાં લીધા:

(એ) આ અદાલતના આદેશનો અમલ કરવા માટે બી.આર.ઓ. અને એન.એચ.આઈ.ડી.સી.એલ. જેવી તમામ અમલકારી એજન્સીઓને દિશાનિર્દેશો જારી કરવામાં આવ્યા હતા;

(બી) એચ.પી.સી. સમક્ષ ૧૬ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજ ઝડપી ઈ.આઈ.એ. અહેવાલનો ખરડો રજૂ કરવામાં આવ્યો હતો;

૨૯ " જીએસઆઈ "

૩૦ " ટી.એચ.ડી.સી. "

૩૧ " ડીજીઆઈઆરઈ "

(સી) નબળા ઢોળાવો અને કચરો નિકાલ સ્થળોની વિગતો ૨૫ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજ એચ.પી.સી. સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવી હતી;

(ડી) ભૂસ્ખલન નિવારણ માટે કાયમી વ્યૂહરચના વિકસાવવા માટે એક સમિતિની રચના કરવામાં આવી છે;

(ઈ) પ્રતિપૂર્તિ વનીકરણ તરીકે ૭૯૭.૨૮ હેક્ટરમાં ૧૨,૭૫,૮૧૩ છોડનું વાવેતર કરવામાં આવ્યું છે, અને ભવિષ્યમાં ૫,૪૫,૨૬૮ છોડ વાવવા બાકી છે;

(એફ) ઉત્તરાખંડ રાજ્ય દ્વારા ૭ ઓક્ટોબર ૨૦૨૦ના તારીખના આદેશ હેઠળ એચપીસીને સચિવાલય સહાયતા પૂરી પાડવામાં આવી હતી; અને

(જી) પરિયોજનાાની અંદરના મંજૂર કરાયેલા ૪૦ પરિયોજનાપરિયોજનાોમાંથી, આ અદાલતના ૮ સપ્ટેમ્બર

૨૦૨૦ના આદેશ પહેલાં, કુલ મંજૂર લંબાઈ ૬૬૨ કિ.મી.માંથી ૫૩૭ કિ.મી. વિસ્તારમાં ૧૨ મીટર ફોર્મેશન કટિંગ પહેલેથી જ કરવામાં આવ્યું છે. આવી પરિસ્થિતિમાં, જ્યાં ૧૨ મીટર ફોર્મેશન માટે ટેકરી કાપકામ પહેલેથી જ કરવામાં આવ્યું છે અને ૧૦ મીટર ડામરમાર્ગ પાથરી દેવામાં આવ્યો છે, ત્યાં પહોળાઈને નોંધપાત્ર રીતે ઘટાડીને ૫.૫ મીટર કરવાથી ટૂંકા અંતરોમાં અસમાન માર્ગવહનપટ્ટીનું પરિણામ આવશે.

૧૮. પરસ્પર વિરોધી રજૂઆતોનો વિચાર કરી લીધા પછી, હવે અમે તેમનું વિશ્લેષણ કરીશું.

ઈ વિશ્લેષણનું માળખું

૨૦. પ્રોજેક્ટના સંદર્ભમાં ઉઠાવવામાં આવેલા વિશિષ્ટ મુદ્દાઓનું અમે વિશ્લેષણ કરીએ તે પહેલાં, આ મુદ્દાઓનો વિચાર કરતી વખતે આ અદાલતે જે માળખામાં કાર્ય કરવું આવશ્યક છે તેનો વિચાર કરવો મહત્વનો છે. આ વિષય સંબંધિત પ્રાસંગિક ન્યાયિક ઉચ્ચારણોનો તેમજ આ મુદ્દાઓ અંગે જારી કરવામાં આવેલા પરિપત્રો અને માર્ગદર્શિકાઓની આવશ્યકતાઓનો નોંધ લેવો અને તેને સમજવો અમારી માટે મહત્વનો છે. તેમ છતાં, હિમાલયના હૃદયસ્થાને આવેલ આ પ્રોજેક્ટની વિશિષ્ટ પરિસ્થિતિને ધ્યાનમાં લેતાં, અમારા અભિગમમાં હિમાલયની અનન્ય પર્યાવરણીય રચનાને પણ અવશ્ય ગણવામાં લેવી પડશે. અપીલકર્તાઓએ આ અદાલત સમક્ષ હિમાલયના

ભૂતકાળ તેમજ તાજેતરના ઇતિહાસમાંથી એવા ઉદાહરણો રજૂ કર્યા છે, જે દર્શાવે છે કે વિકાસમાં દૂરંદેશિતાના અભાવે નોંધપાત્ર પર્યાવરણીય હાનિ સર્જાઈ છે.

૨૧. હિમાલય વિશે વાત કરીએ તો, શરૂઆત કરવા માટેનું સ્પષ્ટ સ્થળ તેમની ભવ્યતા છે. હિમાલયને ભારતની ઉત્તર તરફની સીમા માનવામાં આવે છે, જેમ વિશાળ ભારતીય મહાસાગર તેની દક્ષિણ તરફ છે. સામાન્ય વ્યક્તિઓની

ભૌગોલિક પરિભાષામાં, કલ્પના કરવી મુશ્કેલ છે કે આ ભવ્ય પર્વતો કેટલાંક મિલિયન વર્ષો પહેલાં ભારતીય અને યુરેશિયન ટેક્ટોનિક પ્લેટોના અથડામણ દરમિયાન સર્જાયેલા અવશેષો સિવાય કંઈ જ નથી. ઘણી જગ્યાએ આ અવશેષો કઠોર બની શિલામાં પરિવર્તિત થયા છે, જ્યારે અન્યત્ર તેઓ હજુ પણ માટી અને ખડકચૂરાના સ્વરૂપમાં જ છે. ઘણા અન્ય પર્વતમાળાઓની સરખામણીએ, હિમાલય વાસ્તવમાં બહુ યુવા છે (જ્યારે સંદર્ભબિંદુ તરીકે મિલિયન વર્ષોના પ્રમાણમાં વયોની તુલના લેવામાં આવે). આ કારણસર તેમને તુલનાત્મક નાજુકતા પ્રાપ્ત થાય છે. એચ.પી.સી. અહેવાલમાં નોંધવામાં આવ્યું છે કે “હજુ વિકાસ પામી રહેલી હિમાલયની પર્વતમાળાઓ ધકેલાઈ ગયેલી, જોડાણવાળી અથવા કતરાયેલી, ચીરણયુક્ત અથવા વાંકાચૂકા શિલાપ્રધાન પદાર્થોથી બનેલી છે, જેમાં વચ્ચે વચ્ચે માટી આવેલ છે. હરિયાણા આવરણ વિહોણાં બને ત્યારે

તેમની ઢાળો વધુ નાજુક બને છે. ચોમાસાના વરસાદને સામેથી ખુફી પડે ત્યારે નબળી પડેલી ઢાળો ઘણીવાર ધસી પડે છે” ૩૩.

૨૨. હિમાલયની પર્વતમાળા સ્વયંમાં વૈવિધ્યસભર છે અને તેને કોઈ એક સામાન્ય વિચારધારા અથવા ઢાંચા દ્વારા વર્ણવી શકાતી નથી. વ્યાપક રીતે કહીએ તો, તેનું ત્રણ વર્ગોમાં વિભાજન થાય છે: ઉચ્ચ હિમાલય (જેને “હિમાદ્રી” કહેવાય છે), જેમાં કેટલીક અતિઉચ્ચ પર્વતચોટીઓનો સમાવેશ થાય છે, જે વર્ષભર ઘણીવાર હિમાચ્છાદિત રહે છે અને જ્યાં વસ્તી ઓછી છે; નીચલો હિમાલય (જેને “હિમાચલ” કહેવાય છે), જેમાં મધ્યમ કદના પર્વતો અને અતિઘન વસ્તીવાળા પ્રદેશોનો સમાવેશ થાય છે; અને ઉપ-હિમાલય (જેને “શિવાલિક” કહેવાય છે), જે હિમાલયની અતિ દક્ષિણવર્તી પર્વતમાળાઓ છે. આ દરેકની પોતાની આગવી પર્યાવરણીય પ્રણાલી, વરસાદ અને હિમવર્ષાના વિતરણ, વનસ્પતિ અને પ્રાણીસૃષ્ટિ છે. દરેક સાથે સંકળાયેલ ચિંતાઓ ભિન્ન છે અને વિકાસ પરિપરિયોજનાઓ સાથે ઉઠાવવામાં આવેલા પર્યાવરણીય પ્રશ્નોનું નિરાકરણ કરતાં સમયે તેમનો અવશ્ય વિચાર કરવામાં આવવો જોઈએ.

૨૩. નીતિ આયોગ દ્વારા વર્ષ ૨૦૧૮માં પ્રકાશિત અહેવાલમાં, પ્રવાસન ઉદ્યોગના પ્રભાવોને સ્પષ્ટ સંદર્ભ સાથે આ ચિંતાઓ નોંધવામાં આવી હતી. અહેવાલમાં નોંધવામાં આવ્યું હતું કે:

“ [ભારતીય હિમાલયી પ્રદેશ] માં પર્યટનના વર્તમાન સ્વરૂપો અસતત છે. તેઓ પરંપરાગત અને સૌંદર્યમય સ્થાપત્યને અયોગ્ય, અસૌંદર્યમય અને

ઘણીવાર જોખમી બાંધકામોથી બદલી નાંખે છે, અને અન્ય પડકારોને વધુ વકરી બનાવે છે, જેમ કે ખરાબ રીતે રચાયેલ માર્ગો અને સંબંધિત આધારભૂત સુવિધાઓ, અપર્યાપ્ત ઘન ૩૨ માઈકલ પી સર્લ અને પીટર જે ટ્રેલોર, “હિમાલયી ટેક્ટોનિક્સનો પરિચય: એક આધુનિક સંકલન” પીટર જે ટ્રેલોર અને માઈકલ પી સર્લ (સંપા.), હિમાલયી ટેક્ટોનિક્સ: એક આધુનિક સંકલન (ધ જિયોલોજિકલ સોસાયટી, ૨૦૧૯)

૩૩ એચપીસી અહેવાલ, પાનું ૩૪

૩૪ “ભારતીય હિમાલયી પ્રદેશમાં ટકાઉ વિકાસમાં યોગદાન” (ઓગસ્ટ ૨૦૧૮, નીતી આયોગ)

<દૃષ્ટિ: // ૧૬૪.૧૦૦.૯૪.૧૯૧/નીતી/રાઈટરીડકેટા/ફાઈલ્સ/

ડોક્યુમેન્ટ_પબ્લિકેશન/ડોકક.પીડીએફ> પર ઉપલબ્ધ, ૬ ડિસેમ્બર ૨૦૨૧ના રોજ અભિગમિત

કચરા વ્યવસ્થાપન, વાયુ પ્રદૂષણ, જળસંભર વિસ્તારો અને જળસ્રોતોના ક્ષય, કુદરતી સંસાધનોનો નાશ, જૈવવિવિધતા અને પરિસ્થિતિતંત્ર સેવાઓ.”

તે જ રીતે, નીતી આયોગના નિષ્કર્ષો પર નિર્ભર રહીને, એચ.પી.સી. અહેવાલમાં પણ ૩૫ નોંધવામાં આવ્યું છે:

...હિમાલય એક નવી વિકાસ પરિપ્રેક્ષ્યની માંગ કરે છે, જેમાં વિકાસ આઈ.એચ.આર.ના પર્યાવરણીય, સામાજિક-સાંસ્કૃતિક અને પવિત્ર

સિદ્ધાંતોમાં સંપૂર્ણપણે અવલંબિત હોવો જોઈએ. એવું નોંધાયું છે કે વર્તમાન માંગપ્રેરિત, અનિયંત્રિત આર્થિક વૃદ્ધિએ અવ્યવસ્થિત શહેરીકરણ, પર્યાવરણીય હાસ અને વધેલા જોખમો તથા અસ્થિરતાઓને જન્મ આપ્યો છે, જેના કારણે હિમાલયી પરિતંત્રોના અનન્ય મૂલ્યો સાથે ગંભીર સમાધાન થયું છે.

આ અવલોકનોની પૃષ્ઠભૂમિમાં જ અમારે તે સિદ્ધાંતો પર વિચાર કરવો જોઈએ, જે આ અદાલતે વર્તમાન કેસમાં હાથ ધરવાની ન્યાયિક સમીક્ષા માટે લાગુ પડે છે.

ઈ.૧ ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતો અને પર્યાવરણીય કાયદાના શાસન

૨૪. ટકાઉ વિકાસ એ એક સામાન્ય માપદંડ છે, જેના આધારે તમામ વિકાસ પરિપરિયોજનાઓનું મૂલવણ કરવામાં આવે છે. દલીલપૂર્વક જોવામાં આવે તો, તેનું મૂળ ૧૯૮૭માં બ્રુન્ટલેન્ડ અહેવાલથી વૈશ્વિક નીતિમાં શોધી શકાય છે, અને તેને ઘણી વખત “એવો વિકાસ જે વર્તમાનની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરે છે પરંતુ ભાવી પેઢીઓ પોતાની જરૂરિયાતો પૂર્ણ કરવાની ક્ષમતાને ખંડિત કર્યા વગર” ૩૬ તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવે છે. રાષ્ટ્રો દ્વારા વિકાસ માટેના ધોરણ તરીકે વૈશ્વિક સ્તરે સ્વીકારવામાં આવેલ, તે એ મૂળ આધાર છે જેના પર ટકાઉ વિકાસ લક્ષ્યો ૩૭ નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યા છે. તેમનો તાજેતરનો આવર્તન, જેમાં ૧૭ એસ.ડી.જી.નો સમાવેશ થાય છે, સંયુક્ત રાષ્ટ્રોના તમામ સભ્ય રાજ્યો દ્વારા ૨૦૧૫માં સ્વીકારવામાં

આવ્યો હતો. “ટકાઉ વિકાસ માટેનું ૨૦૩૦ કાર્યસૂચિ” ૩૮ તરીકે શીર્ષક ધરાવતા આ એસ.ડી.જી. વ્યાપક છે, અને તેમનું કેન્દ્રબિંદુ સમાજના સર્વાંગી વિકાસ પર છે, એવી રીતથી કે જે વર્તમાનમાં પર્યાવરણના સંરક્ષણ સાથે સુસંગત હોય અને ભવિષ્ય માટે વિશ્વસ્તરૂપે જળવાઈ રહે. એસ.ડી.જી. ૧૩ ખાસ કરીને “જલવાયુ કાર્યવાહી” પર કેન્દ્રિત છે, જેને અન્ય એસ.ડી.જી.ઓ સાથે સમતોલ રાખવાની છે (જેમ કે એસ.ડી.જી. ૯, જે “ઉદ્યોગ, નવોત્કર્ષ અને અવસંરચના”ને પ્રોત્સાહિત કરે છે).

૩૫ એચપીસી અહેવાલ, પાનું ૪૩

૩૬ “પર્યાવરણ અને વિકાસ અંગે વિશ્વ આયોગનો અહેવાલ: આપણું સામૂહિક ભવિષ્ય” (૧૯૮૭)

<એચટીટીપીએસ://સસ્ટેનેબલડેવલપમેન્ટ.યુએન.ઓઆરજી/કન્ટેન્ટ/ડો ક્યુમેન્ટ્સ/ ૫૯૮૭આવર-કોમન-ફ્યુચર.પીડીએફ> પર ઉપલબ્ધ, ૬ ડિસેમ્બર ૨૦૨૧ના રોજ અવલોકિત

૩૭ “ એસડીજીઝ ”

૩૮ અહીં ઉપલબ્ધ છે <<https://sdgs.un.org/2030agenda>> ૭

ડિસેમ્બર ૨૦૨૧ ના રોજ પ્રાપ્ત

૨૫. ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત પર્યાવરણ કાયદાના વિષયોમાં સતત રીતે લાગુ કરવામાં આવ્યો છે. ટકાઉ વિકાસનો અભિગમ બહુ-આયામી છે, જેમાં આંતર-પેઢી અને પેઢી-અંતર્ગત સમતાની ખાતરી સાથે અર્થતંત્રના વિકાસ,

વ્યક્તિગત હકોના સંરક્ષણ અને પર્યાવરણીય ચિંતાઓ પર ધ્યાન કેન્દ્રિત કરવામાં આવે છે. આથી ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત નીતિના લક્ષ્યોનું નિર્માણ કરવાથી આગળ વધીને (જે સ્વભાવતઃ નિશ્ચિત પરિણામો હાંસલ કરવાનો પ્રયત્ન કરે છે) નીતિના અભિગમોનું નિર્માણ કરવાની દિશામાં દૃષ્ટિ કેન્દ્રિત કરી શકે છે (જે તેના બદલે વધુ સારા માળખાં પ્રદાન કરવાનો પ્રયત્ન કરે છે)૩૯. ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતને આ અદાલતના અનેક ચુકાદાઓમાં સ્પષ્ટપણે માન્યતા આપવામાં આવી છે.

૨૬. ઇન્ડિયન કાઉન્સિલ ફોર એન્વાયરો-લીગલ એક્શન વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા ૪૦ માં, આ અદાલતની ત્રણ-ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની ખંડપીઠે ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતનું નીચે મુજબ વર્ણન કર્યું હતું:

૩૧.... જ્યારે આર્થિક વિકાસને પર્યાવરણશાસ્ત્રના ભોગે અથવા વ્યાપક પર્યાવરણીય વિનાશ અને ઉદ્બંધન સર્જીને થવા દેવું જોઈએ નહીં; ત્યારે જ, પર્યાવરણશાસ્ત્ર અને પર્યાવરણનું સંરક્ષણ કરવાની આવશ્યકતા આર્થિક તથા અન્ય વિકાસમાં અવરોધરૂપ બનવી જોઈએ નહીં. વિકાસ અને પર્યાવરણ બન્ને સાથે સાથે ચાલવા જોઈએ; બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, પર્યાવરણના ભોગે વિકાસ ન થવો જોઈએ અને તેના વિપરીત પણ નહીં, પરંતુ પર્યાવરણનું યોગ્ય ધ્યાન રાખીને અને તેના સંરક્ષણની ખાતરી કરીને વિકાસ થવો જોઈએ. આવી બાબત હાંસલ કરવા માટે વર્તમાન જેવી અધિસૂચનાઓ બહાર પાડવામાં આવે છે, જે વિકાસલક્ષી પ્રવૃત્તિઓ એવી

રીતે હાથ ધરવા સંબંધિત છે કે અનાવશ્યક પર્યાવરણીય હાસ ન થાય. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, પર્યાવરણશાસ્ત્રીય અસંતુલન અને હાસને રોકવા માટે વિકાસલક્ષી પ્રવૃત્તિને વિનિયમિત કરવાનો પ્રયત્ન કરવામા આવે છે.

૨૭. એસ્સાર ઓઈલ લિ. વિ. હલાર ઉત્કર્ષ સમિતિ ૪૧ માં, આ સર્વોચ્ચ અદાલતની બે-ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની પીઠે ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતનું સ્પષ્ટીકરણ કરતી વખતે સ્ટોકહોમ ઘોષણાનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો. તેમાં નોંધવામાં આવ્યું હતું કે જ્યાં સામાજિક-આર્થિક જરૂરિયાતો વિકાસ દ્વારા પૂર્ણ થઈ શકે છે, ત્યાં પર્યાવરણીય ચિંતાઓ હંમેશા યથાવત્ રહેશે. તેમ છતાં, આ ચિંતાઓને વિકાસ અને પર્યાવરણ વચ્ચેની ગતિરોધક સ્થિતિ તરીકે નહીં, પરંતુ બંનેનું સુસંગતીકરણ કરવાની તક તરીકે જોવી જોઈએ, તે સિદ્ધાંત દ્વારા ૩૯ જે બી રૂહલ, ‘ટકાઉ વિકાસ: પર્યાવરણ કાનૂન માટેનું પાંચ-પરિમાણી અલ્ગોરિધમ’ (૧૯૯૯) ૧૮ સ્ટેનફોર્ડ પર્યાવરણ કાનૂન જર્નલ ૩૧

૪૦ (૧૯૯૬) ૫ એસ.સી.સી. ૨૮૧

૪૧ (૨૦૦૪) ૨ એસ.સી.સી. ૩૯૨

ટકાઉ વિકાસના. ન્યાયમૂર્તિ રૂમા પાલ મારફતે બોલતાં, આ અદાલતે આ મુજબ અવલોકન કર્યું:

૨૭. આથી, હેતુ એવો છે કે, એક તરફ આર્થિક અને સામાજિક જરૂરિયાતો તથા બીજી તરફ પચા વરણીય વિચારણાઓ વચ્ચે સંતુલન

સ્થાપિત કરવું. પરંતુ એક અર્થમાં દરેક વિકાસ પર્યાવરણ માટે જોખમરૂપ છે. ખરેખર, માનવજાતનું અસ્તિત્વ તથા વસ્તીમાં થતો ઝડપી વધારો, અને વસ્તીને ટકાવી રાખવા માટે ઊભી થતી અનુસંગિક માંગણીઓના પરિણામે ખુદી જમીનોનું કોંકીટીકરણ, જંગલોની કપાત, તળાવોનું પૂરણ, જળસ્રોતોનું પ્રદૂષણ અને આપણે જે હવા શ્વસન કરીએ છીએ તે હવાનું પણ પ્રદૂષણ થયું છે. તેમ છતાં, એક તરફ વિકાસ અને બીજી તરફ પર્યાવરણ વચ્ચે અનિવાર્ય રીતે અવરોધની સ્થિતિ સર્જવાની જરૂર નથી. પર્યાવરણ સંબંધિત તમામ કાયદાઓનો ઉદ્દેશ્ય આ બંને વચ્ચે સુમેળ સ્થાપિત કરવાનો હોવો જોઈએ, કારણ કે એકને બીજા માટે બલિદાન આપી શકાય નહીં...

૨૮. એન.ડી. જ્યાલ અને અન્ય વિ. ભારત સંઘ અને અન્ય જર માં, ત્રણ ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની ખંડપીઠે ઠરાવ્યું હતું કે વિકાસલક્ષી પ્રવૃત્તિઓ અને પર્યાવરણના સંરક્ષણ વચ્ચેનું સંતુલન માત્ર ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંત દ્વારા જ જાળવી શકાય. આવું કરવું આવશ્યક હોવાનું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું; અન્યથા ભવિષ્યની પેઢીઓ જોખમમાં મુકાઈ શકે. ન્યાયમૂર્તિ એસ રાજેન્દ્ર બાબુએ (પોતાના તથા ન્યાયમૂર્તિ માથુર માટે બોલતા) ઠરાવ્યું:

“૨૨. અન્ય મુદ્દાઓ તરફ વળતાં પહેલાં, પર્યાવરણના સંરક્ષણ અને વિકાસ સંબંધિત કેટલાક પાસાઓનો ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી છે. વેલ્થોર સિટિઝન” વેલ્ફેર ફોરમ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા [(૧૯૯૬) ૫

એસ.સી.સી. ૬૪૭] તથા એમ.સી. મહેતા વિ. યુનિયન ઑફ ઇન્ડિયા [(૨૦૦૨) ૪ એસ.સી.સી. ૩૫૬] માં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે પર્યાવરણીય સંરક્ષણ અને વિકાસાત્મક પ્રવૃત્તિઓ વચ્ચેનું સંતુલન માત્ર “ટકાઉ વિકાસ” ના સિદ્ધાંતનું કડક પાલન કરીને જ જાળવી શકાય. આ એવી વિકાસ રણનીતિ છે કે જે વર્તમાનની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરે છે, પરંતુ આવનારી પેઢીઓ પોતાની જરૂરિયાતો સંતોષી શકે તેવી તેમની ક્ષમતા સાથે કોઈ સમાધાન કરતી નથી. ટકાઉ વિકાસનું કડક પાલન અમને એવા માર્ગ પર મૂકાશે કે જે પર્યાવરણનું રક્ષણ કરતાં કરતાં વિકાસને સુનિશ્ચિત કરે છે, એવો માર્ગ જે તમામ લોકો માટે અને તમામ પેઢીઓ માટે કાર્યકારી છે. તે વર્તમાન માટે બાંધધરી છે અને ભવિષ્ય માટે વારસો છે. પર્યાવરણ સંબંધિત તમામ વિકાસાત્મક પ્રવૃત્તિઓથી પર્યાવરણને જાળવી રાખતાં વધુ લોકોને લાભ થવો જોઈએ જરૂર (૨૦૦૪) ૯ એસ.સી.સી. ૩૬૨

સંતુલન. આ માત્ર ટકાઉ વિકાસનું કડક પાલન કરવાથી જ સુનિશ્ચિત થઈ શકે છે, જેના અભાવે આવનારી પેઢીઓનું જીવન જોખમમાં મુકાઈ જશે.”

ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ બાબુએ આ પણ નોંધ્યું હતું કે જ્યારે સ્વચ્છ પર્યાવરણનો અધિકાર જીવન તથા વ્યક્તિગત સ્વાતંત્ર્યના મૂળભૂત અધિકારના આંતરિક અંગ તરીકે ખાતરીપૂર્વક પ્રદાન કરવામાં આવ્યો છે, ત્યારે વિકાસનો અધિકાર પણ અનુચ્છેદ ૨૧ ના ઘટક તરીકે જાહેર કરી શકાય છે:

૨૪. વિકાસનો અધિકારને માત્ર આર્થિક સુધારાના અધિકાર તરીકે ગણાવી શકાય નહીં અથવા તેને માત્ર સાદી બાંધકામ પ્રવૃત્તિઓ સુધી મર્યાદિત કરીને ભ્રામક સંજ્ઞા તરીકે ગણાવી શકાય નહીં. વિકાસનો અધિકાર માત્ર આર્થિક કલ્યાણ કરતાં ઘણો વિશાળ વિસ્તાર ધરાવે છે, અને તેની વ્યાખ્યામાં મૂળભૂત માનવ અધિકારોની ખાતરીનો પણ સમાવેશ થાય છે. “વિકાસ” માત્ર જી.એન.પી.ની વૃદ્ધિ સાથે જ સંબંધિત નથી. પ્રખ્યાત કૃતિ, ડેવલપમેન્ટ એઝ ફ્રીડમમાં, નોબેલ પુરસ્કાર વિજેતા અમર્ત્ય સેનએ નિર્દેશ કર્યો હતો કે “વિકાસનો પ્રશ્ન માનવ અધિકારની સંકલ્પનાત્મક રચનાથી અલગ કરી શકાય તેમ નથી”. આ વિચાર વિકાસના અધિકાર અંગેની યુ.એન. ઘોષણાનો પણ એક ભાગ છે. વિકાસના અધિકારમાં નાગરિક, સાંસ્કૃતિક, આર્થિક, રાજકીય અને સામાજિક પ્રક્રિયાના સમગ્ર વ્યાપનો સમાવેશ થાય છે, જેથી લોકોના કલ્યાણમાં સુધારો થાય અને તેમની પૂર્ણ ક્ષમતાનો સાક્ષાત્કાર થાય. તે માનવ અધિકારોનો અભિન્ન ભાગ છે. નિશ્ચિતપણે, બંધ અથવા વિશાળ પરિયોજનાપરિયોજનાનું નિર્માણ સર્વાંગી વિકાસના ધ્યેયને સિદ્ધ કરવાનો એક પ્રયત્ન છે. આવા કાર્યોને વિકાસના અભિન્ન ઘટક તરીકે નિશ્ચિતપણે ગણવામાં આવી શકે.

૨૯. વધુ તાજેતરમાં, રાજીવ સુરી વિ. દિલ્હી ૪૩ માં, આ અદાલતની ત્રણ ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની ખંડપીઠને સેન્ટ્રલ વિસ્ટા પ્રોજેક્ટની ગ્રાહ્યતા અંગે નિર્ણય કરવાનો હતો. સ્થાયી વિકાસના સિદ્ધાંતના ઉપયોગ પર વિચાર કરતાં,

ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ એ. એમ. ખાનવિલકરે નોંધ્યું હતું કે સ્થાયી વિકાસનો સિદ્ધાંત અનિવાર્ય રીતે પોતાના અંદર વિકાસના સિદ્ધાંતને સમાવે છે – એવો વિકાસ જે સ્થાયી હોય અને પર્યાવરણને હાનિકારક રીતે ક્ષીણ કરનાર ન હોય. તેઓ આ પ્રમાણે ધારણ કરે છે:

“૫૦૭. ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત અને સાવચેતીનો સિદ્ધાંતનો યોગ્ય પરિપ્રેક્ષ્યમાં અર્થ સમજી લેવો આવશ્યક છે. “ટકાઉ વિકાસ” શબ્દપ્રયોગ પોતાના વ્યાપમાં વિશાળ અર્થ સમાવે છે. તે એવો વિચાર વ્યક્ત કરે છે કે વિકાસ એવો હોવો જોઈએ કે જેમાં ૪૩ ૨૦૨૧ એસ.સી.સી. ઓનલાઈન એસ.સી. ૭ ના સંરક્ષણનો આશય રહેલો હોય

વર્તમાન અને ભાવિ પેઢીઓ માટેનું કુદરતી પર્યાવરણ. આ નોંધવું અપ્રાસંગિક નહીં રહે કે ટકાઉ વિકાસ ખરેખર વિકાસનો એક સિદ્ધાંત છે —તે નિયંત્રિત વિકાસને પ્રતિપાદિત કરે છે. આ સિદ્ધાંતના આધારે રહેલી મુખ્ય આવશ્યકતા એ છે કે દરેક વિકાસકાર્ય ટકાઉ હોવું સુનિશ્ચિત કરવામાં આવે; અને ટકાઉપણાની આ આવશ્યકતા એવી માંગ કરે છે કે દેશમાં પર્યાવરણીય કાયદાના શાસનનો અમલ કરાવતી દરેક સંસ્થાનો પ્રથમ પ્રયત્ન યોગ્ય શમનકારી ઉપાયો દ્વારા પર્યાવરણીય ચિંતાઓને હળવી કરવાનો હોવો જોઈએ. ભાવિ પેઢીઓને પર્યાવરણ અને વિકાસમાં સમાન હિતસંબંધી હિસ્સો છે. તેઓ જેટલા વિકસિત સમાજના હકદાર છે, એટલા જ પર્યાવરણીય રીતે સુરક્ષિત સમાજના પણ હકદાર છે.

વિકાસના અધિકાર અંગેની ૧૯૮૬ની ઘોષણાથી, સંયુક્ત રાષ્ટ્રસંઘે વિકાસના અધિકારને સ્પષ્ટ માન્યતા આપી છે. ઘોષણાના અનુચ્છેદ ૧ માં આ અધિકારની નીચે મુજબ વ્યાખ્યા કરવામાં આવી છે:

૧. વિકાસનો અધિકાર એક અનહરણીય માનવ અધિકાર છે, જેના આધારે દરેક માનવી અને તમામ લોકો આર્થિક, સામાજિક, સાંસ્કૃતિક અને રાજકીય વિકાસમાં ભાગ લેવા, તેમાં યોગદાન આપવા અને તેનો લાભ ઉપભોગવા હકદાર છે, જેમાં તમામ માનવ અધિકારો અને મૂળભૂત સ્વતંત્રતાઓનો સંપૂર્ણપણે સાકાર અમલ થઈ શકે છે.

૫૦૮. તેથી, વિકાસનો અધિકાર ગૌરવપૂર્ણ જીવનના સંરક્ષણ સાથે આંતરિક રીતે જોડાયેલો છે. તે માત્ર આધારભૂત સુવિધાઓના વિકાસની કલ્પના સુધી મર્યાદિત નથી; તેના બદલે, તે સર્વ પ્રકારના વિકાસના આધારરૂપ માનવ વિકાસને સમાવે છે. પર્યાવરણ સંબંધિત બાબતોમાં ન્યાયશાસ્ત્રે એ માન્ય રાખવું જોઈએ કે વિકાસના અધિકાર અને કુદરતી પર્યાવરણના અધિકાર વચ્ચે અતિ વિશાળ પરસ્પર અવલંબન છે. ઇન્ટરનેશનલ લૉ એન્ડ સસ્ટેનેબલ ડેવલપમેન્ટમાં, અરજીઓન સેનગુમા “ઈમ્પ્લિમેન્ટિંગ ધ રાઈટ ટુ ડેવલપમેન્ટ [ઇન્ટરનેશનલ લૉ એન્ડ સસ્ટેનેબલ ડેવલપમેન્ટ— પ્રિન્સિપલ્સ એન્ડ પ્રેક્ટિસ, સં. ૨૦૦૪, પૃ. ૩૫૪]” નામના અધ્યાયમાં આ પ્રમાણે નોંધે છે:

... બે અધિકારો ત્યારે પરસ્પર નિર્ભર ગણાય છે, જ્યારે એક અધિકારના ઉપભોગનું સ્તર બીજા અધિકારના ઉપભોગના સ્તર પર નિર્ભર હોય ...”

(ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે)

૩૦. તે જ રીતે, મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન ઑફ ગ્રેટર મુંબઈ

વિ. અંકિતા સિન્હા જજ, આ અદાલતની અન્ય ત્રણ ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની ખંડપીઠે રાષ્ટ્રીય હરિત ટ્રિબ્યુનલ અધિનિયમ ૨૦૧૦ હેઠળ એન.જી.ટી.ની સત્તાઓ અંગે નિર્ણય આપ્યો હતો. આ અદાલતે પર્યાવરણીય ન્યાય અને પર્યાવરણીય સમતાનું મહત્વ નોંધ્યું હતું, અને આ વાતને ઉજાગર કરી હતી કે પર્યાવરણીય હાનિઓ આર્થિક અથવા સામાજિક રીતે હાંસિયે રહેલા વર્ગો પર અસમાનુપાતિક અસર કરે છે. તેથી, ટકાઉ વિકાસ જેવા સિદ્ધાંતોના ઉપયોગ દ્વારા પર્યાવરણીય સમતા સિદ્ધ થાય તે સુનિશ્ચિત કરવું મહત્વપૂર્ણ માનવામાં આવ્યું હતું. આ સંદર્ભમાં, ન્યાયમૂર્તિ હષિકેશ રોય દ્વારા અદાલતે આ પ્રમાણે ઠરાવ્યું હતું: “૧૧. પર્યાવરણીય ન્યાય અને પર્યાવરણીય સમતા

૮૨. પર્યાવરણીય ન્યાય અને સમતા ના સાંકલ્પનિક માળખાઓને એન.જી.ના કાર્યક્ષેત્રના સંદર્ભમાં તથા તેના કાર્યપ્રવાહ અને નિર્ણયોથી સામાન્ય જનતાના સામાજિક-આર્થિક પરિમાણોમાં વ્યાપક અસર કેવી રીતે પડી શકે છે તે બાબતે વિચારણા મળવી જોઈએ. પર્યાવરણીય ન્યાયની સંકલ્પના વિતરણાત્મક ન્યાય, પ્રક્રિયાત્મક ન્યાય અને માન્યતા

સ્વરૂપ ન્યાય—આ ત્રિવિધ તત્વોનો સમુચ્ચય છે.[શ્લોસબર્ગ ડી, ડિક્સાઈનિંગ એન્વાયરન્મેન્ટલ જસ્ટિસ : થિયરીઝ, મૂવમેન્ટ્સ, એન્ડ નેચર (ઓક્સફર્ડ યુનિવર્સિટી પ્રેસ ૨૦૦૯)] વિકાસમાન સંકલ્પના તરીકે પર્યાવરણીય સમતાએ આર્થિક અથવા સામાજિક રીતે હાશિયે ધકેલાયેલા વર્ગો પર પર્યાવરણીય હાનિકારક અસરોના અસમાનુપાતી પ્રભાવ પર ધ્યાન કેન્દ્રિત કર્યું છે. માનવ અધિકારો અને પર્યાવરણીય હાસ અંગેની ચિંતાઓ આ વ્યાપક પરિભાષા હેઠળ પરસ્પર આવરી લે છે, જેથી આર્થિક અને પર્યાવરણીય પરિણામો ઉપરાંત માનવીય તત્વને ઉજાગર કરી શકાય. આ રીતે પર્યાવરણીય સમતા, ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતોના અમલ સહિત, પર્યાવરણીય જોખમો તથા રક્ષણોના સમતોલ વિતરણને સુનિશ્ચિત કરવા માટે અવસ્થિત છે.

૮૩. ગરીબ વર્ગોને થતી અસંગત હાનિ અંગે ચિંતા વ્યક્ત કરતાં, લોઈસ જે. શિફ્ટર (તત્કાલીન આસિસ્ટન્ટ એટોર્ની જનરલ, પર્યાવરણ અને પ્રાકૃતિક સંસાધન વિભાગ (ઈએનઆરડી), યુ.એસ. ડિપાર્ટમેન્ટ ઓફ જસ્ટિસ) અને ટિમોથી જે. ડાઉલિંગ (તત્કાલીન ઈએનઆરડી ખાતે એટોર્ની) એ પર્યાવરણ કાનૂનમાં અદાલતોની ભૂમિકા અંગેના તેમના પ્રતિબિંબોમાં, પર્યાવરણીય ન્યાયની સંકલ્પના વિષે નીચેનો હૃદયસ્પર્શી અવતરણ લખ્યો હતો,

૪૪ ૨૦૨૧ એસીસી ઓનલાઈન એસસી ૮૯૭

પર્યાવરણીય ન્યાય, જે આ બાબત પર કેન્દ્રિત છે કે અલ્પસંખ્યકો અને ઓછી આવક ધરાવતા લોકો પર્યાવરણીય હાનિઓના સંસર્ગનો અને તેના પરિણામે થતી આરોગ્યસંબંધિત અસરોનો અસંગત ભાર વહન કરે છે કે કેમ. છેલ્લા દસથી પંદર વર્ષોમાં, આ પ્રશ્ને તળિયાના સ્તરે ઉદ્ભવેલા એવા આંદોલનને સ્ફટિકૃત કર્યો છે, જે નાગરિક અધિકારોના પ્રશ્નોને પર્યાવરણીય પ્રશ્નો સાથે સંકલિત કરે છે, અને જેના હેતુરૂપે “પર્યાવરણીય ન્યાય” અથવા “પર્યાવરણીય સમાનતા” હાંસલ કરવાનું છે, જેને પર્યાવરણીય જોખમોના ન્યાયસંગત વિતરણ અને પર્યાવરણીય હાનિથી રક્ષણ તરીકે સમજવામાં આવે છે.”[શિફર, એલ. જે., & ડાઉલિંગ, ટી. જે. (૧૯૯૭). રિફ્લેક્શન્સ ઓન ધ રોલ ઓફ ધ કોર્ટ્સ ઇન એન્વાયરન્મેન્ટલ લો. એન્વાયરન્મેન્ટલ લો, ૨૭(૨), ૩૨૭-૩૪૨]

(ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે)

૩૧. ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત ભારતીય પર્યાવરણીય કાયદાશાસ્ત્રના ન્યાયતત્ત્વમાં ઊંડે સુધી મૂળાયેલો છે. તે બહુઆયામી સિદ્ધાંત તરીકે વિકસ્યો છે, જે વિકાસને પ્રતિબંધિત કરતો નથી, પરંતુ તેને જે ટકાઉ હોય તેવા માપદંડોની આસપાસ ગોઠવે છે. ટકાઉ વિકાસમાં પરસ્પર સંબંધિત બે વિચારસમૂહોનો સમાવેશ થાય છે – એવો વિકાસ જે માત્ર વર્તમાન અને ભાવિ પેઢીઓ વચ્ચે સમતા સુનિશ્ચિત કરે છે એટલું જ નહીં, પરંતુ એવો વિકાસ પણ

જે વર્તમાન સમયમાં સમાજના વિવિધ વર્ગો વચ્ચે સમતા સુનિશ્ચિત કરે છે. તેમ છતાં, આ સિદ્ધાંતના મૂળ ઊંડા હોવા છતાં, કોઈ વિશિષ્ટ વિકાસ પરિપરિયોજના ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતનું પાલન કરે છે કે નહીં તે કેવી રીતે નિર્ધારિત કરવું તે વિષયે સર્વસંમતિનો અભાવ છે. વિકાસ પરિપરિયોજનાઓના પ્રભાવના વિશ્લેષણમાં અદાલત દ્વારા કોઈ એકસરખો માપદંડ અથવા ધોરણ લાગુ ન કરવામાં આવે, તો ટકાઉ વિકાસનો સિદ્ધાંત ભિન્ન અને મનસ્વી માપદંડો ઉત્પન્ન કરી શકે છે (જે વ્યક્તિગત પરિપરિયોજનાઓના સ્વભાવ પર આધારિત હોય છે). આથી માત્ર કાયદામાં અનિશ્ચિતતા ઊભી થતી નથી, પરંતુ ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતનો પ્રયોગ પણ પસંદગીપૂર્ણ બની જાય છે, પરિણામે સતત પરિવર્તન લાવવાની તેની સંભાવનામાં ઘટાડો થાય છે.

૩૨. આ સમસ્યાનો એક યુક્તિસંગત ઉપાય એ છે કે જે શાસકીય નિર્ણયો હેઠળ વિકાસલક્ષી પરિયોજનાઓને મંજૂરી આપવામાં આવે છે, તેમની કસોટી કરવા માટે ‘પર્યાવરણીય કાનૂની શાસન’ના ધોરણને અપનાવવામાં આવે. સંયુક્ત રાષ્ટ્ર પર્યાવરણ કાર્યક્રમે ૨૦૧૫ની “પર્યાવરણીય કાનૂની શાસન: ટકાઉ વિકાસ માટે અત્યંત આવશ્યક” શીર્ષકવાળી ઇશ્યુ બ્રીફિંગ માં, આવા અભિગમને અપનાવવાની ભલામણ નીચેના શબ્દોમાં કરી હતીઃ

જુદા “ યુએનઈપી ”

અનુવાદ ઉપલબ્ધ નથી.

પર્યાવરણીય કાનૂનશાસન, કાનૂનશાસનના અનિવાર્ય ઘટકો સાથે મહત્વપૂર્ણ પર્યાવરણીય આવશ્યકતાઓનું એકીકરણ કરે છે અને પર્યાવરણીય શાસનમાં સુધારણા માટેનો આધાર પૂરો પાડે છે. તે પર્યાવરણીય સ્થાયિત્વને મૂળભૂત અધિકારો અને ફરજો સાથે જોડીને તેને પ્રાથમિકતા આપે છે. તે અવ્યક્ત રીતે સર્વમાન્ય નૈતિક મૂલ્યો અને વર્તનના આચારધોરણોને પ્રતિબિંબિત કરે છે અને પર્યાવરણીય અધિકારો તથા ફરજો માટે પાયો પૂરું પાડે છે. પર્યાવરણીય કાનૂનશાસન અને કાનૂની અધિકારો તથા ફરજોના અમલીકરણ વિના, પર્યાવરણીય શાસન મનસ્વી બની શકે છે, એટલે કે, વિવેકાધીન, વ્યક્તિનિષ્ઠ અને અનિશ્ચિત.

૩૩. યુએનઈપી એ તેના ૨૦૧૯ના “પર્યાવરણીય કાનૂનનું શાસન: પ્રથમ વૈશ્વિક અહેવાલ” શીર્ષક ધરાવતા અહેવાલમાં ‘પર્યાવરણીય કાનૂનના શાસન’ના મહત્વને વધુ પુનરોચ્ચાર કર્યો છે, જેમાં તે નોંધે છે:

પર્યાવરણીય કાયદાનું શાસન ટકાઉ વિકાસ લક્ષ્યો હાંસલ કરવા માટે અત્યંત મહત્વપૂર્ણ છે. ખરેખર, તે ટકાઉ વિકાસ લક્ષ્ય ૧૬ ના કેન્દ્રસ્થાને આવેલું છે, જે “રાષ્ટ્રીય અને આંતરરાષ્ટ્રીય સ્તરે કાયદાના શાસનને આગળ ધપાવવા” માટે પ્રતિબદ્ધ કરે છે, જેથી “[પી] ટકાઉ વિકાસ માટે શાંતિપૂર્ણ અને સર્વસમાવેશક સમાજોને પ્રોત્સાહન મળે, સૌને ન્યાય સુધી પહોંચ

ઉપલબ્ધ થાય અને તમામ સ્તરે અસરકારક, જવાબદાર અને સર્વસમાવેશક સંસ્થાઓનું નિર્માણ થાય.

[...]

પર્યાવરણ કાયદા અને સંસ્થાઓએ છેલ્લા થોડા દાયકાઓમાં નોંધપાત્ર વિકાસ કર્યો છે, પરંતુ તેઓ હજુ પણ પરિપક્વતાની પ્રક્રિયામાં છે. દેશો પર્યાવરણ, આર્થિક વૃદ્ધિ, જાહેર આરોગ્ય, સામાજિક એકતા અને સુરક્ષા વચ્ચેના અત્યંત મહત્વપૂર્ણ સંબંધોને વધતી જતી રીતે સમજવા લાગ્યા હોવાથી, પર્યાવરણ કાયદાઓએ સમગ્ર વિશ્વમાં મજબૂત પાયો જમાવ્યો છે. દેશોએ અમલીકરણ માટેના અનેક નિયમો સ્વીકાર્યા છે અને કાયદાઓનો અમલ પણ શરૂ કર્યો છે. તેમ છતાં, ઘણી વાર અમલીકરણમાં હજુ પણ ખાડો યથાવત્ રહે છે.

પર્યાવરણીય કાયદાનું શાસન આ ખામીનું નિવારણ કરવા અને વાસ્તવિક વ્યવહારને લેખિત રૂપે અસ્તિત્વમાં રહેલા પર્યાવરણીય લક્ષ્યો અને કાયદાઓ સાથે સુસંગત બનાવવાનો પ્રયત્ન કરે છે. પર્યાવરણીય કાયદો ટકાઉ વિકાસ માટે અનુકૂળ પરિસ્થિતિ પ્રદાન કરવામાં અસરકારક બને તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે, પર્યાવરણીય કાયદાના શાસનનું એવું સંવર્ધન કરવું જરૂરી છે કે જેમાં જનસહભાગિતા વધારતી સશક્ત સંસ્થાઓનું નિર્માણ થાય, માહિતી અને ન્યાય સુધી પહોંચ સુનિશ્ચિત થાય, માનવ અધિકારોનું

રક્ષણ થાય, અને તમામ પર્યાવરણીય પક્ષકારો તથા નિર્ણયલેનારાઓ માટે વાસ્તવિક જવાબદારીને પ્રોત્સાહન મળે...”

૩૪. ભારતીય સંદર્ભમાં, પર્યાવરણીય કાયદાશાસનનો સિદ્ધાંત સૌપ્રથમ આ સર્વોચ્ચ અદાલતે હનુમાન લક્ષ્મણ અરોસ્કર વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા ૪૭ માં લાગુ કર્યો હતો. તે કેસમાં, ગોવા સરકારએ ગોવામાં મોપા ખાતે નવા આંતરરાષ્ટ્રીય વિમાનમથકનો પ્રસ્તાવ ૧૯૯૭માં રજૂ કર્યો હતો. જ્યારે એમઓઈએફ એન્ડ સીસીએ તેને પર્યાવરણીય મંજૂરી આપી હતી, ત્યારે અંતે તે આ સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ પડકારવામાં આવ્યો. પોતાના નિર્ણયમાં, આ સર્વોચ્ચ અદાલતની બે-ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓનીય ખંડપીઠે પરિયોજનાપરિયોજના સમર્થકો દ્વારા દાખલ કરાયેલા ખુલાસાઓમાં માહિતીની પારદર્શિતાનો અભાવ હોવાનું નોંધ્યું અને ત્વરિત પર્યાવરણીય મંજૂરી માટે નવી પ્રક્રિયા હાથ ધરવાનો નિર્દેશ આપ્યો. કાયદાશાસનની રૂપરેખા હેઠળ પર્યાવરણીય શાસન પર ભાર મૂકતાં, ન્યાયમૂર્તિ ડીવાય ચંદ્રચૂડએ અવલોકન કર્યું:

“જે. પર્યાવરણીય કાયદાનું શાસન

[...]

૧૪૪. પર્યાવરણીય કાયદાનું શાસન ટકાઉ વિકાસના ચાર સ્તંભો — આર્થિક, સામાજિક, પર્યાવરણીય અને શાંતિ — ને આધાર આપતું એક આવશ્યક મંચ પૂરું પાડે છે [યુનાઈટેડ નેશન્સ એન્વાયરમેન્ટ પ્રોગ્રામ, ફર્સ્ટ એન્વાયરમેન્ટલ રૂલ ઓફ લો રિપોર્ટ. અવેલેબલ એટ <એચટીટીપીએસ

: //વેડોક્સ.યુએનેપી.ઓઆરજી/

બિટસ્ટ્રીમ/હેન્ડલ/૨૦.૫૦૦.૧૧૮૨૨/૨૭૨૭૯/એન્વાયરમેન્ટલ

_રૂલ_ઓફ_લો.પીડીએફ?સિક્વન્સ=૧&ઈસઅલાઉઈ ડ=વાય>]. તે

પર્યાવરણીય ઉદ્દેશ્યોમાં કાયદાના શાસનના મૂળ તત્વોનું સંચાર કરે છે અને

પર્યાવરણીય કાયદા તથા શાસનવ્યવસ્થાના સુધારાને આધાર આપે છે

[યુનાઈટેડ નેશન્સ એન્વાયરમેન્ટ પ્રોગ્રામ, ફર્સ્ટ એન્વાયરમેન્ટલ રૂલ ઓફ લો

રિપોર્ટ. અવેલેબલ એટ <એચટીટીપીએસ : //

વેડોક્સ.યુએનેપી.ઓઆરજી/બિટસ્ટ્રીમ/હેન્ડલ/૨૦.૫૦૦.૧૧૮૨૨/૨૭

૨૭૯/ એન્વાયરમેન્ટલ _રૂલ_ઓફ_લો.પીડીએફ?

સિક્વન્સ=૧&ઈસઅલાઉઈ ડ=વાય>] . જ્યારે આપણે સ્વીકારીએ છીએ કે

પર્યાવરણીય કાયદાના શાસનના લાભો માત્ર પર્યાવરણીય ક્ષેત્રથી ઘણાં

આગળ સુધી વિસ્તરે છે, ત્યારે પર્યાવરણીય કાયદાનું શાસન ખાસ કરીને

પ્રાથમિકતા પામે છે. યદ્યપિ તેના સૌથી સીધા પ્રભાવ પર્યાવરણના સંરક્ષણ

પર પડે છે, તો પણ તે વધુ વ્યાપક અર્થમાં કાયદાના શાસનને મજબૂત

બનાવે છે, ટકાઉ આર્થિક અને સામાજિક વિકાસને સમર્થન આપે છે, જાહેર

આરોગ્યનું સંરક્ષણ કરે છે, સંઘર્ષોને ટાળવા તથા શમાવીને શાંતિ અને

સુરક્ષામાં યોગદાન આપે છે, અને માનવ તથા બંધારણીય અધિકારોનું રક્ષણ

કરે છે [યુનાઈટેડ નેશન્સ એન્વાયરમેન્ટ પ્રોગ્રામ, ફર્સ્ટ એન્વાયરમેન્ટલ રૂલ

ઓફ લો રિપોર્ટ. અવેલેબલ એટ <એચટીટીપીએસ : //

વેડોક્સ.યુએનેપી.ઓઆરજી/બિટસ્ટ્રીમ/હેડલ/૨૦.૫૦૦.૧૧૮૨૨/૨૭
૨૭૯/ એન્વાયરમેન્ટલ _રૂલ_ઓફ_લો.પીડીએફ?
સિક્વન્સ=૧&ઈસઅલાઉઈ ડ=વાય>] . તેવી જ રીતે, પર્યાવરણીય
બાબતોમાં કાયદાનું શાસન ૪૭ (૨૦૧૯) ૧૫ એસસીસી ૪૦૧

ટકાઉ વિકાસ લક્ષ્યો (એસ.ડી.જી.ઝ) ની પ્રગતિના સંદર્ભમાં સમાનતા
માટે, હક આધારિત અભિગમ સુનિશ્ચિત કરીને ન્યાયસંગત પ્રવેશની
જોગવાઈ માટે, તેમજ પર્યાવરણીય અને અન્ય સામાજિક-આર્થિક હકોના
પ્રોત્સાહન અને રક્ષણ માટે “અનિવાર્ય” [“યુ.એન. એન્વાયરમેન્ટ,
એન્વાયરમેન્ટલ રૂલ ઓફ લો”. ઉપલબ્ધ અહીં: <[https :
//www.unenvironment.org/explore-
topics/environmental-rights-and-governance/what
-we-do/ promoting-environmental-rule-law-0](https://www.unenvironment.org/explore-topics/environmental-rights-and-governance/what-we-do/promoting-environmental-rule-law-0)>] .”

૧૪૫. [...] આમ **પ્રોક્સ.ટેરાઈઝડડ**, તેમાં સંરક્ષણનો સમાવેશ થાય
છે, અને જ્યારે શક્ય હોય ત્યારે આજના લોકોની સારભૂત સ્વતંત્રતાઓ
અને ક્ષમતાઓના વિસ્તરણનો પણ સમાવેશ થાય છે, ભવિષ્યની
પેઢીઓને સમાન — અથવા વધુ — સ્વતંત્રતાઓ પ્રાપ્ત કરવાની ક્ષમતા
સાથે કોઈ સમાધાન કર્યા વિના. તેથી પર્યાવરણીય કાયદાના શાસનની
પરસ્પર ગૂંથાયેલ ધારણાઓ અંતર-પેઢી સમાનતા તેમજ પેઢી-દર-પેઢી
સમાનતાને આગળ વધારે છે.

(ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે)

આ રીતે, અદાલતે સ્વીકાર્યું કે તેના તરફથી સતત નિર્ણય-પ્રક્રિયા પર્યાવરણીય કાનૂનના શાસનને જાળવી રાખવામાં એક નિર્ણાયક પરિબલ હતું.

૩૫. બેંગલુરુ ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિ. સુધાકર હેગડે ૪૮ માં, આ અદાલતની બે-ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની પીઠે અવલોકન કર્યું હતું કે પર્યાવરણીય વિવાદમાં કોઈ વિજેતા હોતો નથી, કારણ કે બંને – વિકાસ અને પર્યાવરણનું સંરક્ષણ – આવશ્યક છે. અદાલતે સ્પષ્ટ કર્યું હતું કે પર્યાવરણીય કાનૂની શાસન દ્વારા રચાયેલ માળખાએ સહભાગી લોકશાહીને મંજૂરી આપતાં, પારદર્શક અને જવાબદાર સંસ્થાઓની રચના કરીને, આ બંને વિચારણાઓ વચ્ચે સંતુલન સાધવું આવશ્યક છે. ન્યાયમૂર્તિ ડી.વાય. ચંદ્રચૂડએ, અદાલત તરફથી કહેતા, ઠરાવ્યું હતું:

“૯૪. પ્રતિવાદાત્મક પદ્ધતિ તેની સ્વભાવગત રચનાથી અધિકાર આધારિત છે. ન્યાયની શોધમાં જીતનાર પક્ષ અને હારનાર પક્ષનું પ્રતિપાદન કરવું અસામાન્ય નથી. જોકે, પર્યાવરણ અને વિકાસના મુદ્દાઓમાં, બંને વચ્ચે કોઈ આપતે નથી. પર્યાવરણનું સંરક્ષણ વિકાસ અને વૃદ્ધિનો અંતર્ગત ઘટક છે.

૯૫. પર્યાવરણનું સંરક્ષણ માત્ર અદાલતોની સક્રિય ભૂમિકા પર જ આધારિત નથી, પરંતુ મજબૂત સંસ્થાગત માળખાઓ પર પણ આધારિત છે ૪૮ (૨૦૨૦) ૧૫ એસ.સી.સી. ૬૩

જેના પરિધિમાં દરેક હિતધારક ટકાઉ વિકાસ સુનિશ્ચિત કરવાની પોતાની ફરજનું પાલન કરે છે. કાનૂનના શાસન પ્રત્યે પ્રતિબદ્ધ પર્યાવરણીય શાસનના માળખા માટે એવી વ્યવસ્થા આવશ્યક છે જેમાં અસરકારક, જવાબદાર અને પારદર્શક સંસ્થાઓ હોય. તદ્દન સમાન રીતે, પ્રતિસાદક્ષમ, સર્વસમાવેશક, ભાગીદારીપૂર્ણ અને પ્રતિનિધિત્વાત્મક નિર્ણયપ્રક્રિયા પણ એટલી જ મહત્વપૂર્ણ છે. પર્યાવરણીય શાસન કાનૂનના શાસન પર આધારિત છે અને તે આપણા બંધારણના મૂલ્યોમાંથી પ્રગટ થાય છે. જ્યાં પર્યાવરણનું સ્વાસ્થ્ય, બંધારણની કલમ ૨૧ હેઠળ બંધારણીય રીતે માન્ય જીવનના અધિકારના સંરક્ષણ માટે મુખ્ય છે, ત્યાં પર્યાવરણીય નિર્ણયપ્રક્રિયા માટે યોગ્ય માળખાઓને બંધારણની કલમ ૧૪ હેઠળ મનસ્વી કાર્યવાહી સામેની ખાતરી અને ન્યાયસંગત વર્તનની સકારાત્મક ફરજમાં અભિવ્યક્તિ મળે છે. ટકાઉ વિકાસનો આધાર માત્ર પર્યાવરણના સંરક્ષણમાં લોકતાંત્રિક સંસ્થાઓની નિષ્ફળતાના નિવારણ પર જ નથી, પરંતુ એવી નિષ્ફળતાઓ ઘટે જ નહીં તે સુનિશ્ચિત કરવા પર પણ છે. ”

(ભાર મુકવામાં આવ્યો છે)

૩૬. એચ.પી. બસ-સ્ટેન્ડ મેનેજમેન્ટ એન્ડ ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિ. સેન્ટ્રલ એમ્પાવર્ડ કમિટી ૪૯ માં, ત્રણ ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓની ખંડપીઠે ઠરાવ્યું હતું કે પર્યાવરણીય કાયદાના શાસનનો સિદ્ધાંત એવો કોઈ સર્વરોગહર ઉપાય

નહોતો કે જે દરેક કેસમાં ઉકેલોના સ્પષ્ટ સમૂહને મંજૂરી આપે, કારણ કે દરેક કેસ અનન્ય હોય છે અને તેમાં વાસ્તવિક પુરાવાના સ્તરો પણ ભિન્ન હોય છે. જોકે, તે એવો એક માળખો પૂરો પાડે છે, જેના અંતર્ગત કોઈપણ કેસનું ન્યાયનિર્ધારણ અનુમાનપાત્ર રીતે થઈ શકે, અને જેના કેન્દ્રસ્થાને ટકાઉ વિકાસના સિદ્ધાંતોને ધ્યાનમાં રાખવામાં આવે. અદાલત માટે બોલતા ન્યાયમૂર્તિ ડી.વાય. ચંદ્રચૂડે આ મુજબ ઠરાવ્યું:

“પર. કાનૂનના શાસનના માળખા અંદર પર્યાવરણીય નુકસાન સંબંધિત વિવાદોનું નિરાકરણ કરવાની આવશ્યકતા તેવા સિદ્ધાંતનિષ્ઠ પ્રતિબદ્ધતામાં નિહિત છે કે, પર્યાવરણના સંરક્ષણને નિયમિત કરતી કાનૂની વ્યવસ્થાપ્રતિ નિષ્ઠા એવી રીતે સુનિશ્ચિત થાય કે જે પ્રકરણદરપ્રકરણ કરાતી નિર્ણયપ્રક્રિયાને અતિક્રમિત કરે. આ પ્રકારની વિશ્લેષણ પદ્ધતિને સ્વીકાર મળ્યો તે પહેલાં, અમે એવી પરિસ્થિતિનો સામનો કરતા હતા કે જેમાં, ધારા-પુસ્તકોમાં પર્યાવરણ સંબંધિત વિધાન હોવા છતાં, ન્યાયિક રીતે માન્યતા પ્રાપ્ત એવા સર્વવ્યાપક સિદ્ધાંતોના સમૂહનો અભાવ હતો, જે ૪૯ (૨૦૨૧) ૪ એસ.સી.સી. ૩૦૯ ને માર્ગદર્શન આપી શકે

પર્યાવરણીય ન્યાયનિર્ધારણ એવી રીતે કે જે સ્થિર, નિશ્ચિત અને આગોતરા અનુમાન કરી શકાય તેવી હતી.

પ૩. તેમ છતાં, પર્યાવરણીય કાયદાના શાસનના માળખાનો ઉપયોગ કરતી વખતે પણ, અમારી સમક્ષ આવતી મુશ્કેલી આ છે — જ્યારે

ન્યાયનિર્ણયકારી સંસ્થાઓને પર્યાવરણીય ઉદ્ધંધનો અંગે નિર્ણય કરવા માટે આમંત્રિત કરવામાં આવે છે, ત્યારે થયેલ ચોક્કસ હાનિ ઘણીવાર સ્પષ્ટ પરિમાણીકરણને વશ રહેતી નથી. આ માળખું પર્યાવરણીય વિવાદોના નિરાકરણ સમયે ધ્યાનમાં રાખવાના સિદ્ધાંતો અંગે મૂલ્યવાન માર્ગદર્શન આપે છે, પરંતુ ન્યાયિક વિચારણા માટે આવતી વિવિધ પ્રકારની હકીકતીય પરિસ્થિતિઓમાં થયેલ હાનિનું નિર્ધારણ કરવા માટે તે સ્પષ્ટ માર્ગો પ્રદાન કરતું નથી. આવી હાનિનું નિર્ધારણ કરવા માટે વૈજ્ઞાનિક માહિતી સુધી પહોંચ આવશ્યક બને છે, જે વ્યક્તિગત પરિસ્થિતિઓમાં ઘણીવાર પ્રાપ્ત કરવી મુશ્કેલ હોય છે.

પ૪... પર્યાવરણીય કાયદાનું શાસન અમને, ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ તરીકે, આહ્વાન કરે છે કે અહેવાલપત્રમાંથી ઉપસી આવતાં જ્ઞાનને, ભલે તે ક્યારેક મર્યાદિત હોય, એકત્રિત કરીને પર્યાવરણીય કાયદાના ઉદ્ધંધનો સામે કડક અને દૃઢ રીતે પ્રતિસાદ આપવો. પર્યાવરણીય કાયદાનું ઉદ્ધંધન કઈ રીતેથી થયું છે અથવા તેના સંપૂર્ણ પરિણામો શું છે તે અંગે સંપૂર્ણ વિગતો ઉપલબ્ધ ન હોવાના કારણે અમે નિષ્ક્રિય બની જઈ શકતા નથી. તેના બદલે, અમે જેમાં વસવાટ કરીએ છીએ તે અપૂર્ણ વિશ્વને સ્વીકારતી વ્યવસ્થા, પરિણામો અંગે સ્પષ્ટ પુરાવાનો અભાવ હોવા છતાં, પર્યાવરણીય કાયદાના ઉદ્ધંધનોનો સામનો કરવા માટે માર્ગનકશો પ્રદાન કરે છે.”

(ભાર મુકાયો છે)

૩૭. હાલની બાબતનું ન્યાયનિર્ણય કરવા માટે આ અદાલતને આવશ્યક એવા ન્યાયિક સિદ્ધાંતોનું માળખું હવે સ્થાપિત થઈ ચૂક્યું હોવાથી, લાગુ પડતા પરિપત્રો અને માર્ગદર્શિકાઓના વિશિષ્ટ સમૂહ પર વિચાર કરવો મહત્વપૂર્ણ છે.

૬.૨ પરિપત્રો અને માર્ગદર્શિકાઓ

૩૮. ભારતના બંધારણની કલમ ૨૪૬ ને અનુસૂચિ ૭ ની ચાદી ૧ ની નોંધ ૨૩૫૦ સાથે મળીને વાંચવાથી એ સૂચિત થાય છે કે રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો સંપૂર્ણપણે સંસદના ક્ષેત્રાધિકારની પરિધિમાં આવે છે. સંઘની કાર્યપાલક સત્તા સંસદની સત્તા જેટલી જ વ્યાપક છે. રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ અધિનિયમની કલમ ૨(૨) ૫૦ “૨૩. સંસદ દ્વારા બનાવવામાં આવેલા કાયદાથી અથવા તે કાયદા હેઠળ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ તરીકે જાહેર કરાયેલા રાજમાર્ગો.”

અધિનિયમ ૧૯૫૬ અનુસાર, સંઘ સરકારને કોઈપણ માર્ગને રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ તરીકે જાહેર કરવાની અને તેના વિકાસ તથા જાળવણી માટે દિશાનિર્દેશો જારી કરવાની સત્તા પ્રાપ્ત છે ૫૧. સંઘ સરકારની અંદર, આ અંગેની વિશિષ્ટ જવાબદારી એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. ઉપર નિર્ભર છે. તેથી, અમારે પ્રથમ એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા જારી કરવામાં આવેલા સંબંધિત પરિપત્રોનું વિશ્લેષણ કરીને શરૂઆત કરવી જોઈએ.

૩૯. આ પૈકીનું પ્રથમ ૨૦૧૨નું એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર છે, જેને “રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોની ક્ષમતા વૃદ્ધિ અને લેનની પહોળાઈ” શીર્ષક

આપવામાં આવ્યું હતું. તેમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું: “મને આ બાબતની જાણ કરવાની સૂચના આપવામાં આવી છે કે મંત્રાલય એવા રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોના વિકાસનો ઉપક્રમ હાથ ધરવા ઇચ્છે છે, જેઓની વાહનમાર્ગની પહોળાઈ બે લેનની પહોળાઈ કરતાં ઓછી છે. આ રસ્તાઓનો વિકાસ ન્યૂનતમ સ્તર સુધી કરવામાં આવવાનો છે.

૨. સામાન્ય રીતે, વાહનમાર્ગની પહોળાઈ અપેક્ષિત વાહનવ્યવહાર દ્વારા નિર્ધારિત થાય છે. રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો, જે મુખ્ય માર્ગ છે, તેમના માટે સેવા સ્તરના વિચાર તેમજ સુરક્ષાના વિચારથી વધુ ઊંચી અપેક્ષા રહે છે. આ પાસા અંગે મંત્રાલયમાં વિચારવિમર્શ કરવામાં આવ્યો હતો અને નોંધવામાં આવ્યું હતું કે રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો મિશ્ર વાહનવ્યવહારને સેવા આપે છે. ઉપરાંત, માર્ગ અકસ્માતજન્ય મૃત્યુદરની દૃષ્ટિએ ભારતને શંકાસ્પદ વિશિષ્ટતા પ્રાપ્ત છે અને ધીમા ગતિના વાહનવ્યવહારને ઝડપી ગતિના વાહનવ્યવહારથી અલગ પાડવાની આવશ્યકતા છે.

૩. ઉપરોક્ત પૃષ્ઠભૂમિમાં, એન.એચસ પર સુરક્ષિત અને સરળ વાહનવ્યવહાર સુનિશ્ચિત કરવા માટે, તમામ એન.એચસને પક્કા ખભા સાથે ઓછામાં ઓછી બે-લેનના સ્તરે રૂપાંતરિત કરવા માટે પ્રયત્નો કરવામાં આવે તેવો નિર્ણય લેવાયો છે. આના અમલીકરણ માટે, હવેથી જ્યારે પણ પહોળાઈ વધારવા/બાયપાસ/રિયલાઈનમેન્ટના નવા પ્રોજેક્ટ હાથ ધરવામાં આવે, ત્યારે તે પરના વાહનવ્યવહારને

અવગણીને માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈ ઓછામાં ઓછી પક્કા ખભા સાથે બે-
લેનની રહેશે.”

(ભાર મૂકાયેલ)

૨૦૧૨નું એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર એવી જોગવાઈ કરે છે કે દરેક
રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ, જો તેની વર્તમાન પહોળાઈ બે-લેનની પહોળાઈથી ઓછી
હોય (એટલે કે , ૭મીથી ઓછી) અથવા જો તે વિકાસાધીન હોય, તો સુરક્ષા
તથા વાહનવ્યવહારના સરળ પ્રવાહને સુનિશ્ચિત કરવા માટે તેને હવેથી
ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણની આવશ્યકતા પૂર્ણ કરવી ફરજિયાત હતી. આ
પરિપત્ર સાથે, નવા રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગની પહોળાઈનું નીચે મુજબનું ચિત્રાત્મક
નિરૂપણ જોડાયેલું હતું:

૫૧ પ્રોજેક્ટ ઇમ્પ્લિમેન્ટેશન યુનિટ વિ. પી.વી. કૃષ્ણમૂર્તિ, (૨૦૨૧) ૩

એસસીસી ૫૭૨

ઉપરોક્ત નિરૂપણ પરથી આપણે નોંધ લઈ શકીએ છીએ કે રાજમાર્ગ બે-
લેનની પહોળાઈનો (અર્થાત્ , ૭મી) હશે અને તેની દરેક બાજુએ ૧.૫મીના
પક્કા ખભા હશે, જેના અનુસંધાને ૧મીના માટીના/ દાણાદાર ખભા હશે.

૪૦. ૨૦૧૨ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રને અનુસરીને,
આઈ.આર.સી. (માર્ગ વિકાસ સંબંધે ઇજનેરોની એક સર્વોચ્ચ સંસ્થા) એ
ડી.એલ.-પી.એસ. વિશિષ્ટીકરણ સાથે રાજમાર્ગોના વિકાસ કરતી વખતે
અનુસરવાના ધોરણો સંબંધે તેની ૨૦૧૫ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓ

જાહેર કરી હતી. માર્ગદર્શિકાઓની કલમ ૧૩ પર્વતીય માર્ગો માટેની વિશેષ આવશ્યકતાઓ સાથે સંબંધિત હતી. ચદપિ અમારે માટે તે વિશિષ્ટ આવશ્યકતાઓનું સ્પષ્ટીકરણ કરવું જરૂરી નથી, તથાપિ ૨૦૧૫ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓ એ મુદ્દાને ઉદ્ભાસિત કરે છે કે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણવાળા રાજમાર્ગો પર્વતીય માર્ગો માટે બાંધવામાં આવી શકતા હતા.

૪૧. ૨૦૧૨નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર દ્વારા સુધારવામાં આવ્યો હતો, જેનું શીર્ષક “પહાડી અને પર્વતીય ભૂપ્રદેશોમાં રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો તથા કેન્દ્રીય ક્ષેત્ર પરિયોજનાઓ હેઠળ વિકાસ પામેલા માર્ગોની લેન પહોળાઈ માટેના ધોરણો” હતું. નામ પરથી જ સ્પષ્ટ થાય છે તેમ, ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રે ૨૦૧૨ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રમાં એટલી હદ સુધી સુધારો કર્યો હતો જેટલી હદ સુધી તે પહાડી અને પર્વતીય ભૂપ્રદેશોમાં આવેલ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો પર લાગુ પડતો હતો. પરિપત્રના સંબંધિત ભાગો નીચે મુજબ છે:

““રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોની ક્ષમતાવર્ધન અને લેનની પહોળાઈ” વિષય અંગે, આ મંત્રાલયના પત્રનં એનએચ-૧૪૦૧૯/૬/૨૦૧૨-પી એન્ડ એમ, તારીખ ૦૫.૧૦.૨૦૧૨ [૨૦૧૨ એમઓઆરટીએચ પરિપત્ર] દ્વારા એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે કેરેજવેની પહોળાઈ ઓછામાં ઓછી પેલ્ડ શોલ્ડર્સ સહિત બે લેનની રહેશે, અને કેરેજવેના પહોળીકરણ/

બાયપાસેસ/ રિઅલાઈનમેન્ટ્સ માટે હાથ ધરવામાં આવતા નવા પરિયોજનાપરિયોજનાઓમાં તેના પરના ટ્રાફિકને અવગણીને આ જોગવાઈ લાગુ પડશે.

૨. તેમ છતાં, ડુંગરાળા અને પર્વતીય પ્રદેશોમાં આવેલા રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો અને માર્ગોના સંદર્ભમાં આ ધોરણોના પાલનમાં પડકારો સામે આવ્યા છે. આ પડકારો, ખોદકામના કાર્યોને કારણે ડુંગરાળ ઢાળોનું અસ્થિરિકરણ થવાથી, ટેકરીઓ પર ઊંચા સ્તરોમાં આવેલા માર્ગના રેખાંકન અને બંધારણોને થતા ક્રમશઃ નુકસાનકારક પ્રભાવોથી, મૂલ્યવાન વૃક્ષોના વિશાળ પાચે કપાણની આવશ્યકતાથી તથા સંબંધિત પર્યાવરણીય નુકસાનોથી ઊભા થાય છે. પરિણામે, વિશાળ પાચે સંરક્ષણ કાર્યો પૂરાં પાડવાની, માર્ગાધિકાર (આર.ઓ.ડબ્લ્યુ.) માટે વધારાની જમીન સંપાદિત કરવાની, વગેરેની જરૂરિયાત ઊભી થાય છે.

[...]

૪. મંત્રાલયના પત્રનં એનએચ-૧૪૦૧૯/૬/૨૦૧૨-પી એન્ડ એમ તારીખ ૦૫.૧૦.૨૦૧૨ [૨૦૧૨ એમઓઆરટીએચ પરિપત્ર] ની જોગવાઈઓનું, તદનુસાર, પુનર્વિચાર કરવામાં આવ્યો છે અને સક્ષમ પ્રાધિકારીની મંજૂરીથી એવો નિર્ણય કરવામાં આવ્યો છે કે નીચેની જોગવાઈઓ હવે પછીથી રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો તથા પર્વતીય અને પહાડી

પ્રદેશોમાં કેન્દ્રીય ક્ષેત્ર પરિયોજનાઓ હેઠળ આવતી માર્ગો માટે આગામી આદેશો સુધી લાગુ પડશે:[...]

૪. ૪ નીચે મુજબની વિશિષ્ટ જોગવાઈઓ પ્રતિદિન ૩,૦૦૦ પી.સી.યુ. થી લઈને આશરે ૮,૦૦૦ પ્રતિદિન સુધીના વાહનવ્યવહારના પરિમાણ માટે કરવામાં આવશે:—

(૧) માર્ગવાહક પટ્ટીની પહોળાઈ મધ્યવર્તી લેનની રચના મુજબ, અર્થાત્ ૫.૫ મી. પહોળાઈ (૧૮ ફૂટ), બે-લેનની રચનાઓ સાથે (૨૩ ફૂટ) રહેશે.

(૨) પસાર થવાના સ્થળોની પહોળાઈ ૨.૫ મી. અને લંબાઈ ૧૨ મી. હોઈ શકે છે અને તે રસ્તાની એકાંતર બાજુઓ પર પૂરી પાડી શકાય છે. તેમની પહોંચના બંને બાજુએ સંકુચિત વિભાગની લંબાઈ ૬ મી. હોઈ શકે છે. તદનુસાર, સંકુચિત લંબાઈ સહિત પસાર થવાના સ્થળોની લંબાઈ ૨૪ મી. હોઈ શકે છે. [...]

(૭) આઈ.આર.સી.: એસ.પી.-૨૦૧૫ (પેલ્ડ શોલ્ડર સાથે હાઈવેના બે-લેનિંગ માટેની વિશિષ્ટતાઓ અને ધોરણોની હસ્તપુસ્તિકા) [૨૦૧૫ આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકા] અનુસાર ટેકરીય અને પર્વતીય ભૂપ્રદેશ માટે માર્ગની પહોળાઈ તે મુજબ સુધારેલ ગણાશે. ૪.૫ દીઠ ૧૦,૦૦૦ પી.સી.યુ./દિવસથી વધુ ટ્રાફિકના પ્રમાણ માટે અથવા હાલના ટ્રાફિકના પ્રમાણમાં ઝડપથી વધારો થવાની શક્યતા હોય અને ૩

થી ૫ વર્ષના ગાળામાં તે આ સ્તરે પહોંચે તેવી સંભાવના હોય, તો વાહનમાર્ગની પહોળાઈ બે-લેન એન.એચ. રૂપરેખા મુજબ, અર્થાત્ ૭ મીટર પહોળાઈની રહેશે. જ્યાં ટ્રાફિકમાં દર વર્ષે અંદાજે ૧૦ % કરતાં વધુ વધારો થવાની શક્યતા હોય તેવા કિસ્સાઓમાં જ વાહનમાર્ગની પહોળાઈ પેલ્ડ શોલ્ડર સાથેની બે-લેન એન.એચ. રૂપરેખા મુજબ રહેશે.

૫. મંત્રાલયના દિનાંક ૦૫.૧૦.૨૦૧૨ના પત્રનં એનએચ-૧૪૦૧૯/૬/૨૦૧૨-પી એન્ડ એમ [૨૦૧૨ એમઓઆરટીએચ પરિપત્ર] ની જોગવાઈઓ અન્ય તમામ કિસ્સાઓમાં લાગુ પડતી રહેશે.”

(ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે)

હિલી અને પર્વતીય ભૂપ્રદેશો માટેના ૨૦૧૨ ના તેના પૂર્વવર્તી પરિપત્રમાં ૨૦૧૮ ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર દ્વારા નીચે મુજબ ફેરફાર કરવામાં આવે છે: (૧) જ્યાં પ્રતિદિન પી.સી.યુ.ની સંખ્યા ૪,૦૦૦-૮,૦૦૦ પી.સી.યુ.ની મર્યાદામાં હોય, ત્યાં માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈ ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાની હોઈ શકતી નથી, પરંતુ આઈ.ડબ્લ્યુ. ધોરણની (અર્થાત્, ૫ મી.) હોવી આવશ્યક છે; (૨) તેની સાથે, ૨.૫ મી. પહોળાઈ ધરાવતા પૂરતા પસાર સ્થળોનો સમાવેશ કરવો આવશ્યક છે; (૩) ૨૦૧૫ ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓમાં સુધારો થયેલો ગણાયો; (૪) જ્યાં પ્રતિદિન પી.સી.યુ. ૧૦,૦૦૦ કરતાં વધુ હોય (અથવા ૩ થી ૫ વર્ષમાં તે સ્તરે પહોંચવાની અપેક્ષા હોય), ત્યાં માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈ ડબલ લેન રૂપરેખાની (અર્થાત્, ૭ મી.) હોઈ

શકે; અને (પ) જ્યાં વાહનવ્યવહાર પ્રતિ વર્ષ ૧૦ ટકાથી વધુ વધવાની સંભાવના હોય, ત્યાં પહોળાઈ ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાની હોઈ શકે.

૪૨. અનુસરે, આઈ.આર.સી.એ પહાડી માર્ગો સંબંધિત તેની ૨૦૧૮ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓ બહાર પાડી. વિશેષ મહત્વની કલમ ૬.૨.૨ છે, જે નીચે મુજબ છે:

“૬.૨.૨ વિવિધ શ્રેણીના માર્ગો માટે વાહનમાર્ગ, કાંધા અને માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈ કોષ્ટક ૬.૨ માં આપવામાં આવી છે.

કોષ્ટક ૬.૨ વાહનમાર્ગ, ખભો અને માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈઓ

[...]

નોંધ:

[...]

૬. ભારે હિમવર્ષાને આધીન માર્ગો પર, જ્યાં લાંબા સમયગાળા સુધી હિમ દૂર કરવાની કામગીરી કરવામાં આવે છે, ત્યાં માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈમાં ૧.૫ મી. જેટલો વધારો કરી શકાય. તેમ છતાં, આવા વિસ્તરણની આવશ્યકતા દરેક કેસમાં ભૂમિ પરિસ્થિતિઓના સંદર્ભમાં, ભૂપ્રદેશ, વાહનવ્યવહાર તથા અન્ય પ્રભાવક પરિસ્થિતિઓ અને પરિબળોને ધ્યાનમાં રાખીને તપાસી શકાય.

[...]

૮. સૈન્ય/અર્ધલશ્કરી/સુરક્ષા દળોની કામગીરીઓ/હલનચલન માટેના વ્યૂહાત્મક તથા સરહદી માર્ગોનું નિર્માણ રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગની જ માળખાકીય રેખાઓ પર, ઓછામાં ઓછા બે-લેનના વાહનમાર્ગ સાથે, ટેકરી તરફ પક્કા ખભા તેમજ ખીણ તરફ પક્કા અને માટીના ખભા સાથે કરવામાં આવશે.”

કલમ ૬.૨.૨ સાથે સંલગ્ન નોંધોની કલમ (૮) માં એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે જો કોઈ માર્ગ વ્યૂહાત્મક માર્ગ અથવા સરહદી માર્ગ હોય અને તેનો ઉપયોગ “મિલિટરી/પેરામિલિટરી/સિક્યુરિટી ફોર્સિસ ઓપરેશન્સ/મૂવમેન્ટ્સ” માટે થવાનો હોય, તો તે અન્ય રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોની “સમાન ધોરણે” ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાનો (માટીદાર ખભાઓ સાથે) હોવો આવશ્યક છે.

૪૩. અંતમાં, ૨૦૨૦નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર, એમ.ઓ.ડી. તરફથી પ્રાપ્ત થયેલ સૂચનોને ધ્યાનમાં રાખીને, ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રમાં ફેરફાર કરે છે. “પહાડી અને પર્વતીય ભૂપ્રદેશોમાં કેન્દ્રીય ક્ષેત્રની પરિયોજનાઓ હેઠળ વિકસાવવામાં આવેલા રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો અને માર્ગોની લેન પહોળાઈ માટેના ધોરણો” શીર્ષક ધરાવતો આ પરિપત્ર, જ્યાં સુધી સંબંધિત છે ત્યાં સુધી, નીચે મુજબ જોગવાઈ કરે છે:

“એમઓઆરટીએચ દ્વારા આ મંત્રાલયના સમાન ક્રમાંકના તા. ૨૩મી માર્ચ, ૨૦૧૮ના પત્ર દ્વારા “પર્વતીય અને ડુંગરાળ પ્રદેશોમાં કેન્દ્રીય ક્ષેત્ર પરિયોજનાઓ હેઠળ વિકસિત રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો અને રસ્તાઓની લેન-પહોળાઈ માટેના ધોરણો” અંગે પરિપત્ર જારી કરવામાં આવ્યો હતો [૨૦૧૮ એમઓઆરટીએચ પરિપત્ર]. તેમાં નિર્ધારિત ધોરણોની, રક્ષા મંત્રાલય દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓના પ્રકાશમાં, મંત્રાલયમાં વધુ સમીક્ષા કરવામાં આવી છે. મુખ્ય ઇજનેરોની એક સમિતિએ આ સંદર્ભમાં પ્રાપ્ત થયેલા સૂચનો પર વિચારણા કરી હતી અને ઉપરોક્ત પરિપત્રમાં નિર્ધારિત ધોરણોમાં ફેરફારો કરવાની ભલામણ કરી છે.

૨. ઉપર ઉલ્લેખિત પરિપત્રમાં નિર્ધારિત ધોરણો, આઈ.આર.સી.: પ૨-૨૦૧૯ (પહાડી માર્ગોના એલાઈનમેન્ટ સર્વે અને ભૂમિતિ આધારિત રચના માટેની માર્ગદર્શિકાઓ) [૨૦૧૯ આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓ] ની કલમ ૬.૨.૨ માં નિર્ધારિત વ્યૂહાત્મક માર્ગો સંબંધિત મુદ્દાઓને આવરી લેતા નથી, એવું અવલોકિત થાય છે.

૩. તે અનુસાર, ઉપરોક્ત ઉલ્લેખિત પરિપત્રમાં આંશિક ફેરફાર કરીને, નીચે મુજબની વધારાની માર્ગદર્શિકાઓ તાત્કાલિક અસરથી સૂચિત કરવામાં આવે છે. “ પહાડી અને પર્વતીય ભૂપ્રદેશમાં આવેલા એવા માર્ગો માટે, જે ઇન્ડો-ચાઇના સીમા તરફ જતા ફીડર માર્ગ તરીકે કાર્ય કરે છે અથવા

રાષ્ટ્રીય સુરક્ષા માટે વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવે છે, માર્ગવહનની પટ્ટીની પહોળાઈ ૭ મીટર હોવી જોઈએ અને બંને બાજુ ૧.૫ મીટર પેલ્ડ શોલ્ડર હોવું જોઈએ. ””

(ભાર મુકવામાં આવેલ)

૨૦૧૮ આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાની કલમ ૬.૨.૨ સાથે જોડાયેલ નોંધોની કલમ (૮) હેઠળની ભલામણો સાથે ૨૦૧૮ના અગાઉના પરિપત્રના નિર્દેશો અસંગત હોવાથી, ૨૦૨૦નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર તે અગાઉના પરિપત્રમાં સુધારો કરે છે; જે મુજબ દરેક વ્યૂહાત્મક તથા સરહદી માર્ગ માટીનાં ખભાં સાથે ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાવાળો હોવો આવશ્યક છે. તેથી, ૨૦૨૦નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર જોગવાઈ કરે છે કે જે માર્ગો ટેકરીવાળા અને પર્વતીય વિસ્તારોમાં આવેલા હોઈ શકે, પરંતુ ઇન્ડો-ચાઇના સરહદ તરફ જતાં ફીડર માર્ગો તરીકે સેવા આપે છે અથવા રાષ્ટ્રીય સુરક્ષા માટે વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવે છે, તેઓ પણ ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાવાળા હોવા જોઈએ.

૪૪. ૨૦૧૨, ૨૦૧૮ અને ૨૦૨૦ ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રો તથા ૨૦૧૫ અને ૨૦૧૮ ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓના સંયુક્ત વાંચન પરથી એવું સ્પષ્ટ થાય છે કે નીચે દર્શાવેલ પરિસ્થિતિઓમાં માર્ગ ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાવાળો હોવો જોઈએ: (૧) જો તે રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ હોય, પર્વતીય અથવા પહાડી ભૂપ્રદેશ સિવાય; (૨) પર્વતીય અથવા પહાડી ભૂપ્રદેશમાં, જો દરરોજ ૧૦,૦૦૦ થી વધુ પી.સી.યુ. હોય અથવા તે સ્તર ૩ થી ૫ વર્ષમાં પ્રાપ્ત

થવાનું હોય, તો રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ ઢિમાર્ગીય પંકિતવાળો હોઈ શકે; (૩) પર્વતીય અથવા પહાડી ભૂપ્રદેશમાં, જો વાહનવ્યવહાર દર વર્ષે અંદાજે ૧૦ ટકા કરતાં વધુ વધવાની સંભાવના હોય, તો રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાવાળો હોઈ શકે; અને (૪) પર્વતીય અથવા પહાડી ભૂપ્રદેશમાં, જો કોઈપણ માર્ગ (રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ સહિત) વ્યૂહાત્મક હોય અથવા ભારત-ચીન સરહદ તરફ જતાં ફીડર માર્ગ તરીકે સેવા આપતો સરહદી માર્ગ હોય, અથવા રાષ્ટ્રીય સુરક્ષાના દષ્ટિકોણે વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવતો હોય, તો તે ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાવાળો હોઈ શકે.

મુદ્દાઓ અને વિશ્લેષણ

એફ.૧ માર્ગ-પહોળાઈ મુદ્દો

જપ. વિચારણા માટે ઉપસ્થિત થતો મુદ્દો એ છે કે સંરક્ષણ મંત્રાલય દ્વારા દાખલ કરાયેલ એમ.એ. નં. ૨૧૮૦/૨૦૨૦માં દર્શાવેલ ત્રણ વ્યૂહાત્મક સરહદી માર્ગો માટે કઈ માર્ગ-પહોળાઈ અપનાવવી, નામે: ઋષિકેશથી ગંગોત્રી (એન.એચ.-૯૪ અને એન.એચ.-૧૦૮), ઋષિકેશથી માના (એન.એચ.-૫૮), અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ (એન.એચ.-૧૨૫). વ્યાપક રીતે કહીએ તો, અપીલકર્તાઓએ દલીલ કરી છે કે હાલનું માર્ગ માળખું ભારતીય સેનાની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરવા માટે પૂરતું છે. વધુ કોઈ વિકાસ કરવો હોય તો, એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો છે કે હિમાલયની નાજુક સ્થિતિ, પર્યાવરણને થયેલ અતિરિક્ત નુકસાન અને આપત્તિ-પ્રતિકારક માર્ગોની

ખાતરી કરવાની આવશ્યકતા ધ્યાનમાં રાખીને સંતુલન જાળવવું આવશ્યક છે. બીજી તરફ, ભારત સંઘે રાષ્ટ્રની સુરક્ષા માટે આ ફીડર માર્ગોના વિકાસની આવશ્યકતા પર ભાર મૂક્યો છે. ભારત-ચીન સરહદની નજીક આ માર્ગોની સ્થિતિ અને ભારતીય સેનાના ટૂકો, ચંત્રો, ઉપકરણો તથા કર્મચારીઓના પરિવહન માટે નિર્વિઘ્ન અવરજવર જરૂરી હોવાને ધ્યાનમાં લેતા, ભારત સંઘના જણાવ્યા મુજબ ડબલ લેનનું રૂપરેખાંકન મંજૂર કરવું આવશ્યક છે. આ મુદ્દાનું વિશ્લેષણ કરવા માટે, અમે પ્રથમ એચ.પી.સી.ના નિષ્કર્ષો તરફ દોરાશું.

એફ.૧.૧ એચપીસી અહેવાલ તા. ૧૩ જુલાઈ ૨૦૨૦

૪૬. એચપીસી અહેવાલ તેના અધ્યક્ષ તરીકે પ્રોફેસર રવિ ચોપરાના અધિન કાર્યરત તેના સભ્યો દ્વારા અંતિમરૂપ આપવામાં આવ્યો હતો. એચપીસી અહેવાલની તૈયારી માટે સભ્યોએ સ્થળ મુલાકાતો કરી, બેઠકો યોજી, એમઓઆરટીએચના અધિકારીઓ, જિલ્લા અધિકારીઓ અને સ્થાનિક સમુદાયો સાથે પરસ્પર સંવાદ કર્યો. આ અહેવાલ બાર પ્રકરણોમાં વહેંચાયેલો છે, જેમાંના દરેકમાં પરિયોજનાના વિવિધ પાસાઓ, જેમ કે માર્ગ-પહોળાઈ વધારવી; ટેકરીઓ કાપવી; બાયપાસ માર્ગો; મલબો નાંખવો; પર્યાવરણની ગુણવત્તા; વનો અને હરિત આવરણનું નુકસાન; વન્યજીવન પર અસર; જળપ્રવાહોના સંચાલન; આપત્તિ વ્યવસ્થાપન અને સામાજિક-સાંસ્કૃતિક દૃષ્ટિકોણ જેવા મુદ્દાઓનો સમાવેશ થાય છે. વિચારણા માટેના

મુદ્દાના હેતુસર, અત્રે રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો પરના માર્ગોની પહોળાઈ, પ્રકરણ ૨ સર્વોપરી રીતે પ્રાસંગિક છે. બાકીના પ્રકરણોનો સંક્ષિપ્ત સાર આ ચુકાદાના વિભાગ એફ.૨.૧ માં આપવામાં આવ્યો છે.

૪૭. ‘રોડ વાઇડનિંગ’ શીર્ષકવાળા એચ.પી.સી. અહેવાલના અધ્યાય ૨ માં રાજમાર્ગોના નિર્માણ અને માર્ગોની પહોળાઈ અંગે ચર્ચા કરવામાં આવી છે. માર્ગની પહોળાઈ નક્કી કરવા માટે, એચ.પી.સી. એ નીચેના પરિબલોને ધ્યાનમાં રાખવાના હોવાનું ઉજાગર કર્યું હતું: પર્યાવરણીય ચિંતાઓ, સામાજિક ચિંતાઓ, વાહનવ્યવહાર સર્વેક્ષણો, માર્ગોની ક્ષમતા, ભૂમિતિ આધારિત ડિઝાઇન, ભૂપ્રદેશનું વર્ગીકરણ, ડિઝાઇન ગતિ, દૃષ્ટિ અંતર અથવા દૃશ્યતા, માર્ગાધિકાર અને આડા વળાંકો ખાતેનો સેટબેક અંતર.

૪૮. ભારતીય માર્ગ કોંગ્રેસ હિલ રોડ્સ મેન્યુઅલ ૧૯૮૮પર મુજબ, વાહનવ્યવહારના પ્રમાણના આધારે નીચે મુજબના પ્રકારના માર્ગો દર્શાવવામાં આવ્યા છે:

પર “ આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકા ”

૪૯. જોકે, ૨૦૧૨નું એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રે એવું જોગવ્યું હતું કે પહોળાઈ વધારવા/બાયપાસ/પુનઃસરેખનના નવા પરિયોજનાપરિયોજનાઓ માટે, વાહનમાર્ગની પહોળાઈ વાહનવ્યવહારની પરવા કર્યા વિના, ઓછામાં ઓછી પાકા ખભા સહિત બે-લેનની રહેશે.

૫૦. ક્ષેત્ર મુલાકાત દરમિયાન, એચ.પી.સી.એ નોંધ્યું કે, પ્રોજેક્ટ માટેના માર્ગો ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ માટે રચાયેલ હોવા છતાં, કેટલીક પટ્ટીઓમાં ભૂમિ-રચનાની પહોળાઈ ભૂમિતિય આવશ્યકતાઓને આધારે ૧૨મીથી ૨૦મી સુધી બદલાય છે. વધુમાં, હાલની ઘણી પટ્ટીઓ, જેઓ અગાઉથી આઈ.ડબલ્યુ. ધોરણ મુજબ વિકસાવવામાં આવી હતી, તેમની પહોળાઈ વધારવામાં આવી રહી છે. એકરૂપ ધોરણને કારણે, કેટલાક વિસ્તારોમાં ટેકરીઓનું વિશાળ કટિંગ હાથ ધરવામાં આવ્યું છે, જેના પરિણામે પૂરતા ઢોળાવ-સંરક્ષણ ઉપાયો વિના ઊભા ઢોળાવો ઊભા થયા છે. આના પરિણામે ભૂસ્ખલન થયાં છે અને તે ઢોળાવની સંવેદનશીલતાના અપૂરતા મૂલ્યાંકનને પ્રતિબિંબિત કરે છે.

૫૧. એચપીસીની ચર્ચા પ્રોજેક્ટનો ભાગ બનેલા રાજમાર્ગો માટે કઈ માર્ગ-પહોળાઈ અપનાવવી જોઈએ તે મુદ્દાને કેન્દ્રમાં રાખીને થઈ હતી. માર્ગની ભૌમિતિ, વાહનવ્યવહારનું પ્રમાણ, પર્યાવરણીય વિચારણાઓ (જેમ કે ઊભો ઢોળાવ ધરાવતો પ્રદેશ, વન આવરણનો નુકસાન, ઇત્યાદિ) જેવા પરિબલોએ એચપીસીની ચર્ચાને માર્ગદર્શન આપ્યું હતું. હાલમાં, પ્રોજેક્ટની આવશ્યકતા નીચે મુજબ દર્શાવેલ ડીએલ-પીએસ ધોરણનું પરિયોજનાપરિયોજનાન કરે છે:

અતેથી, ૯ – ૧૨ મીટર જેટલી પહોળાઈ દર્શાવવા માટે તમામ રાજમાર્ગોનું વિસ્તરણ કરવાનું હતું.

પર. એચપીસીના તેર સભ્યોના બહુમતી મતે એવો અભિપ્રાય હતો કે નીચે જણાવેલ કારણોસર સમગ્ર પ્રોજેક્ટમાં ડીએલ-પીએસ ધોરણ એકસરખી રીતે લાગુ કરવું આવશ્યક છે:

(૧) આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકા રચનાત્મક ધોરણોના એકરૂપ અમલીકરણની ભલામણ કરે છે અને ઢોળાવમાં રહેલી ભિન્નતાને ધ્યાનમાં લેવા માટે જે કોઈ સમાપરિયોજનાઓ કરવાની જરૂર હોય, તે ટૂંકા અંતર માટે અભિપ્રેત હોવા જોઈએ;

(૨) પર્વતીય પ્રદેશોના માર્ગો માટે રિટેનિંગ વૉલ, બ્રેસ્ટ વૉલ, કેચ ફ્રેન વગેરે જેવી રક્ષણાત્મક રચનાઓ આવશ્યક હોય છે, જે બાંધકામના ખર્ચનો નોંધપાત્ર ભાગ બને છે. એકવાર માર્ગોનું બાંધકામ થઈ જાય પછી, ભવિષ્યમાં માર્ગોને પહોળા કરવાનું કાર્ય ખર્ચાળ બને છે અને કેટલાંક પ્રસંગોએ અશક્ય પણ બની જાય છે. તેથી, આગામી ૨૦-૨૫ વર્ષના વાહનવ્યવહારના પ્રમાણને ધ્યાનમાં રાખીને રાજમાર્ગોને પહોળા કરવા આવશ્યક છે;

(૩) પરિયોજનાપરિયોજનાના કેટલાક મહામાર્ગો સરહદી વિસ્તારો તરફ જતાં મહત્વપૂર્ણ જોડકા માર્ગો છે. બી.આર.ઓ. એ ઉલ્લેખ કર્યો છે કે સરહદી વિસ્તારોમાં આવેલ ભૂપ્રદેશ હિમાચ્છાદિત પ્રદેશમાં આવે છે અને હેલોંગ-માણા તથા બરેથી-ગંગોત્રી જેવા જોડકા માર્ગો ઢિ-લેનવાળા હોવા આવશ્યક છે. વધુમાં, જોશીમઠ અને ઉત્તરકાશીથી

આગળના માર્ગો કાર્યાત્મક દષ્ટિએ સંવેદનશીલ છે અને વાસ્તવિક નિયંત્રણ રેખાથી ૧૦૦ કિમીની અંદર આવે છે. એકલ-લેન માર્ગો શિયાળાની ઋતુ દરમિયાન હિમસંચય થવાને કારણે બંધ થઈ જાય છે અને ભારતીય સેનાને રવાનગી સામગ્રી તથા તબીબી સહાય પહોંચાડવામાં અવરોધ ઉભો કરે છે;

(૪) ૨૦૧૯ ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓમાં પણ એવું સૂચવવામાં આવ્યું છે કે સૈનિક તથા અર્ધસૈનિક દળો માટેના વ્યૂહાત્મક સરહદી માર્ગો પેલ્ડ શોલ્ડર્સ સાથે બે લેનથી ઓછા ન હોવા જોઈએ; અને

(૫) ઢાળોની નબળાઈ, પૂરના પ્રભાવ માટે સંવેદનશીલ વિસ્તારોની ઓળખ, વન્યજીવ કોરિડોરોનું માનચિત્રણ અને પૂરતા રક્ષણાત્મક ઉપાયો પ્રદાન કરવાને ધ્યાનમાં લીધા બાદ, માનક રચનામાં યોગ્ય ફેરફારો કરી શકાય છે.

૫૩. એચપીસીના અધ્યક્ષ સહિતના પાંચ સભ્યોનો બનેલો લઘુમતી પક્ષ પરિયોજનાપરિયોજના માટે આઈડબ્લ્યુ ધોરણ અપનાવવાના પક્ષમાં હતો. તેમનો અભિપ્રાય નીચેના કારણો પર આધારિત હતો:

(૧) માર્ગનો પ્રકાર ટ્રાફિક સર્વેક્ષણો, માર્ગોની ક્ષમતા અને પર્યાવરણીય વિચારણાઓના આધારે નિર્ધારિત કરવો આવશ્યક છે. જોકે, ૨૦૧૨ના

એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રમાં માત્ર એક કાર્યાત્મક ધોરણની જ ભલામણ કરવામાં આવી હતી;

(૨) પરિયોજનાના વિગતવાર પ્રોજેક્ટ અહેવાલોમાં માર્ગની પહોળાઈની પસંદગી ટ્રાફિક સર્વેક્ષણના આંકડાઓના આધારે કરવામાં આવી છે. જોકે, આંકડા અપૂરતા છે, કારણ કે માત્ર એપ્રિલ- મે મહિનાના ટ્રાફિક વોલ્યુમની ગણતરી, જે અતિશય સમયગાળો નથી, તેને જ ધ્યાનમાં લેવામાં આવી હતી. વધુમાં, ઉચ્ચ હિમાલય માટે કોઈ ટ્રાફિક સર્વેક્ષણો હાથ ધરવામાં આવ્યા નહોતા, જે દર્શાવે છે કે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ અતિશય પહોળું છે;

(૩) વર્તમાન ધોરણ સમૂહ પર્યાવરણીય વિચારણાઓ, જેમ કે ભૂસ્તરીય નાજુકતા, ઢાળની અસ્થિરતા અને વારંવાર થતા ભૂસ્ખલન, આબોહવા પરિવર્તન તથા જમીનમાં રહેલા સજીવ કાર્બનના ક્ષયને અવગણે છે. એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. એ આ પ્રોજેક્ટ માટે પર્યાવરણીય અસર મૂલ્યાંકન હાથ ધર્યું નથી, જે સ્થળ-વિશિષ્ટ નિવારક ઉપાયો સૂચવી શકત;

(૪) જોકે સરહદ સુરક્ષાની ચિંતાઓ સંબંધિત પરિબળ છે, છતાં તમામ માર્ગો આંતરરાષ્ટ્રીય સરહદો સુધી પહોંચતા નથી. રાષ્ટ્રીય સુરક્ષાની ચિંતાઓનું યોગ્ય નિવારણ થાય તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે વધુ આપત્તિ-પ્રતિરોધક રાજમાર્ગોની જરૂર છે, જે નાજુક ઢોળાવો કાપવાથી સિદ્ધ થશે

નહીં. વધુમાં, સેના પ્રમુખે ૨૦ સપ્ટેમ્બર ૨૦૧૮ના રોજ એવું નિવેદન આપ્યું હતું કે વર્તમાન માર્ગો સેનાની જરૂરિયાતો પૂરતી રીતે પૂર્ણ કરતા હતા; અને

(૫) ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રમાં માન્ય કરવામાં આવ્યું છે કે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણને કારણે પર્વતીય ભૂપ્રદેશોમાં સમસ્યાઓ ઊભી થઈ છે અને માર્ગની રચના વાહનવ્યવહારના પરિમાણના આધારે થવી જોઈએ એવી ભલામણ કરવામાં આવી હતી. ૨૦૧૮નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર ચર્ચા દરમિયાન એચ.પી.સી.ના સભ્યોના ધ્યાન પર લાવવામાં આવ્યો નહોતો અને મતદાન થઈ ગયા બાદ, ત્યારપછી તે પ્રાપ્ત થયો હતો. ત્યારબાદ અધ્યક્ષ દ્વારા તે પરિભ્રમિત કરવામાં આવ્યો, જેના અનુસંધાને બે મતાધિકાર ધરાવતા સભ્યો અને અધ્યક્ષે જ્યાં જ્યાં પહોંચું કરવાની કાર્યવાહી હજી બાકી રહી છે તે તમામ ખંડોમાં આઈ.ડબલ્યુ. ધોરણ અપનાવવાની ભલામણ કરી હતી.

૫૪. માર્ગ-પહોળાઈ અંગેની ચર્ચામાં કેન્દ્રીય રહેલો ૨૦૧૮ નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર એચ.પી.સી. દ્વારા પૂરતો વિચારવામાં આવ્યો ન હોવાથી, અધ્યક્ષ દ્વારા એવું સૂચવવામાં આવ્યું હતું કે આ મુદ્દા અંગેનો અંતિમ નિર્ણય સર્વોચ્ચ અદાલતે જ લેવો જોઈએ. માર્ગ-પહોળાઈના મુદ્દા સિવાય, સભ્યોના બહુમતે પણ ભલામણ કરી હતી કે:

- (૧) ઢોળાવના ધરાશાયી થવાની સંભાવના ટાળવા માટે, ખીણ-બાજુનું ભરાણને મહત્વ આપવું આવશ્યક છે;
- (૨) પરિયોજનાના રાજમાર્ગોની બાજુએ યાત્રાળુઓ માટે પગપાળા ચાલવા માટેનો પાદચારી માર્ગ બનાવવો આવશ્યક છે; અને
- (૩) બાંધકામવાળા વિસ્તારોમાં, જ્યાં રસ્તાની બાજુએ સુવિધાઓ અને સંસ્થાઓ અસ્તિત્વમાં હોય, ત્યાં રસ્તાઓની પહોળાઈ ૧૦.૫મીટર રાખવી જોઈએ (૭મીટર વાહનમાર્ગ અને બંને બાજુએ ૧.૭૫મીટર પાકા ખભા).

૫૫. બીઈએસઝેડ અંગે, એચપીસીએ નોંધ્યું કે પરિપરિયોજનામાંથી પસાર થતી તેની પાંચ અસ્વીકૃત પરિપરિયોજનાઓ છે. એમઓઆરટીએચ ઉત્તરકાશીથી ગંગોત્રી સુધીના ૧૦૦.૫ કિલોમીટર માર્ગને ડી એલ-પી એસ ધોરણને અનુરૂપ બનાવવા માટે ઉન્નત કરવાની પરિયોજના ધરાવે છે. નીચે મુજબની ભલામણો કરવામાં આવી હતી:

- (૧) બીઆરઓ, જે અમલવારી એજન્સી છે, તેણે એમઓઈએફ એન્ડ સીસીના સંબંધિત અધિસૂચનાઓ હેઠળ આવશ્યક તમામ મંજૂરીઓ મેળવવી જ જોઈએ;
- (૨) માર્ગ વિસ્તરણની પ્રવૃત્તિઓ ફક્ત વિગતવાર ઈ.આઈ.એ. અને ઉપશમ ઉપાયો બાદ જ હાથ ધરવામાં આવવી જોઈએ;

(૩) દેવદારનાં વૃક્ષોનું કાપકામ ટાળવું જોઈએ;

(૪) રાજમાર્ગોની અંદર પ્રસ્તાવિત ટૂંકી સુરંગોમાં વ્યવહાર્યતા અભ્યાસો
હાથ ધરવા જોઈએ, અને

(૫) નબળાઈના મૂલ્યાંકન અને ભૂપ્રદેશના આકલન કરવામાં આવવા
જોઈએ.

એફ.૧.૨ એચપીસી અહેવાલ તા. ૩૧ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦

૫૬. વર્ષ ૨૦૨૦ની એમ.એ. નં. ૧૯૨૫ અને વર્ષ ૨૦૨૦ની એમ.એ.
નં. ૨૧૮૦ દાખલ થયાને અનુસરીને, આ અદાલતે તા. ૨ ડિસેમ્બર
૨૦૨૦ના આદેશ દ્વારા એચ.પી.સી.ને પ્રોફેસર રવિ ચોપરા અને એમ.ઓ.ડી.
દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓ પર વિચાર કરવા અને વિગતવાર અહેવાલ
રજૂ કરવા માટે નિર્દેશ આપ્યો હતો. ત્યારબાદ એચ.પી.સી. અહેવાલ-૨ રજૂ
કરવામાં આવ્યો. એમ.ઓ.ડી. દ્વારા દાખલ કરાયેલ વર્ષ ૨૦૨૦ની એમ.એ.
નં. ૨૧૮૦ના સંદર્ભમાં, ૨૧ સભ્યોની બહુમતીએ ભલામણ કરી હતી કે
એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા આગળ કરવામાં આવનાર કાર્ય વર્ષ ૨૦૨૦ના
એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર મુજબ હોવું જોઈએ, કારણ કે તે રાષ્ટ્રની
સુરક્ષા માટે આવશ્યક છે. ત્રણ સભ્યોની અલ્પમતિ આ અદાલતના તા. ૮
સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશમાં ફેરફાર કરવો જોઈએ એવી બાબતે મક્કમ થઈ
નહોતી. એક સભ્યે ભલામણ કરી હતી કે ઋષિકેશથી ગંગોત્રી, ઋષિકેશથી
માના અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો પરનું કામ વર્ષ

૨૦૨૦ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર મુજબ હાથ ધરવામાં આવી શકે. પરંતુ, જ્યાં જરૂરી હોય ત્યાં જંગલો અને વન્યજીવ નિવાસસ્થાનોને થતું નુકસાન ઓછું રહે તે માટે લવચીક અભિગમ અપનાવવો જોઈએ. અધ્યક્ષ દ્વારા દાખલ કરાયેલા પત્રોના સંદર્ભમાં, સભ્યોની બહુમતીએ ભલામણ કરી હતી કે તે પત્રો પાછા ખેંચવામાં આવે.

૫૭. બહુમતી અહેવાલ સૂચવે છે કે:

- (૧) એમ.ઓ.ડી. દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી ચિંતાઓ પર એચ.પી.સી. દ્વારા વિચારવિમર્શ કરવામાં આવ્યો હતો અને એચ.પી.સી. અહેવાલમાં બહુમતીનો અભિપ્રાય ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણને અપનાવવાનો દર્શાવતો હતો. તેમ છતાં, બહુમતી અહેવાલને ૪ સભ્યોના મતો દ્વારા અતિક્રમિત કરવામાં આવ્યો હતો;
- (૨) એચ.પી.સી. અહેવાલમાં ત્રણ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોના વ્યૂહાત્મક મહત્વ અંગે ચર્ચા કરવામાં આવી હતી: એન.એચ.-૩૪ (અગાઉ એન.એચ.-૯૪ +એન.એચ.-૧૦૮), એન.એચ.-૦૭ (અગાઉ એન.એચ.-૫૮) અને એન.એચ.-૧૨૫;
- (૩) ઉત્તરકાશી, ચમોલી અને ચંપાવત જિલ્લાના જિલ્લા મેજિસ્ટ્રેટોએ એવી ચિંતા વ્યક્ત કરી કે સ્થાનિક લોકો સંરક્ષણ મંત્રાલયની આવશ્યકતા સાથે સર્વહવામાનમાં વિશ્વસનીય માર્ગ ઈચ્છતા હતા; અને

(જ) ઋષિકેશ-રુદ્રપ્રયાગ વિસ્તારના રેપિડ ઈઆઈએ અહેવાલોએ દર્શાવ્યું હતું કે પરિયોજનાપરિયોજનાની અસર ૩૨.૨૫ ટકા છે, જે મધ્યમ અસરની શ્રેણીમાં આવે છે. તેથી, ઈઆઈએના દૃષ્ટિકોણથી, રાજમાર્ગોના વિસ્તરણને મંજૂરી આપવી જોઈએ.

૫૮. સભ્યોના લઘુમતે તેમના અહેવાલમાં જણાવ્યું હતું કે:

(૧) એમઓડી દ્વારા તેમની અરજીઓમાં ઉલ્લેખિત ત્રણ ફીડર રાજમાર્ગો પર ૧૬૧ ભૂસ્ખલન/સંવેદનશીલ ક્ષેત્રો સર્જાયા હતા. નવા ભૂસ્ખલનોને કારણે, સમગ્ર પરિપરિયોજનાના સંરક્ષણ-તૈયારીની દૃષ્ટિએ પ્રતિકૂળ પરિણામદાયક બનશે;

(૨) એમ.ઓ.ડી. દ્વારા ફીડર માર્ગો માટેની આવશ્યકતાનું વિચારણું આપત્તિ-પ્રતિરોધક માર્ગોની જરૂરિયાત, સૈન્યના વાહનોની ઝડપી અવરજવર સુનિશ્ચિત કરવા માટે માર્ગોની ક્ષમતા, પર્યાવરણીય અને સામાજિક અસરને શક્ય તેટલી ઓછી રાખવા અને માર્ગોની દીર્ઘકાલીન વ્યવહાર્યતા, ના સંદર્ભમાં કરવું જોઈએ; અને

(૩) અલ્પમતીની ભલામણ અને એમ.એ. દ્વારા એમ.ઓ.ડી. સમક્ષ દાખલ કરાયેલા પ્રકરણ વચ્ચેનો ફરક ૧.૫ મીટર જેટલા માર્ગપટ્ટાની પહોળાઈમાં ઘટાડા બાબતે છે, જેમાં સ્થાનિક વસ્તી અને યાત્રાળુઓ માટે ૧.૫ મીટરના પગપાળા માર્ગની આવશ્યકતાને યોગ્ય ધ્યાનમાં લેવામાં આવી છે.

એફ.૧.૩ માર્ગની પહોળાઈ અંગે વિશ્લેષણ

૫૯. આ અદાલતના ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશને અનુસરીને, પ્રોજેક્ટનો ભાગ રહેલા રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગોની પહોળાઈનો મુદ્દો રક્ષા મંત્રાલય દ્વારા દાખલ કરાયેલ એમ.એ. નં. ૨૧૮૦ / ૨૦૨૦ માં ઉઠાવવામાં આવ્યો છે, જેમાં આદેશમાં જ ફેરફાર કરવાની માંગ કરવામાં આવી છે. એમ.એ.માં દર્શાવાયેલા આધારોથી જાણવા મળે છે કે ઋષિકેશથી માણા, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો સરહદી વિસ્તારો તરફ જતાં ફીડર માર્ગો છે અને રાષ્ટ્રીય સુરક્ષાના દૃષ્ટિકોણથી અતિ મહત્વપૂર્ણ છે. તેથી, એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે આ મહામાર્ગોનો વિકાસ બે-લેન ગોઠવણી મુજબ થવો જોઈએ.

૬૦. આ માર્ગોની વિગતો અને આંતરરાષ્ટ્રીય સરહદની તેમની નિકટતા અંગેની માહિતી સંરક્ષણ મંત્રાલય દ્વારા દાખલ કરાયેલ વિવિધ અરજીઓમાં આપવામાં આવી છે, અને તે નીચે પુનઃઉત્પન્ન કરવામાં આવે છે:

“કોષ્ટક એ

[પસંદ કરી ન શકાય તેવું પાનું — છબી તરીકે સમાવવામાં આવેલ]

માર્ગ (Route)	અંતરની વિગતો (Distance Details)	પાસની વિગતો અને રસ્તાની સ્થિતિ (Pass Details & Road Status)
ઋષિકેશથી માણા (NH- ૫૮) ૨૮૧ કિ.મી.	માણાથી માણા પાસનું અંતર ૫૪ કિ.મી. છે.	(i) માણાથી માણા પાસ: માણા-ઘસ્તોલી: ૨૧ કિ.મી. (પહેલેથી જ ડબલ લેન) ઘસ્તોલી - રત્તાકોના: ૧૮ કિ.મી. (હાલની સિંગલ લેન, ભારતમાલા હેઠળ ડબલ લેનિંગ માટે આયોજિત) રત્તાકોના-માણા પાસ: ૧૬ કિ.મી. (ડબલ લેનિંગ માટે ૧૨ મીટર પહોળા ફોર્મેશન માટે હિલ કટિંગ પૂર્ણ, ડામરકામ હજુ બાકી છે)
	જોશીમઠથી નીતી પાસનું અંતર ૮૨ કિ.મી. છે.	(ii) જોશીમઠથી નીતી પાસ: જોશીમઠ-મલારી: ૬૨ કિ.મી. (પહેલેથી જ ડબલ લેન) મલારી-નીતી પાસ: ૫૬ કિ.મી. (નીતી ગામ સુધી એટલે કે ૨૦ કિ.મી. માટે હાલની સિંગલ લેનને ડબલ લેનમાં અપગ્રેડ કરવામાં આવી રહી છે. નીતી ગામની આગળ, ગેલડુંગ સુધી સિંગલ લેન રોડ નિર્માણાધીન છે).
	જોશીમઠથી તુનજુન લા પાસનું અંતર ૧૦૩ કિ.મી. છે.	(iii) જોશીમઠથી તુનજુન લા પાસ: જોશીમઠ-મલારી: ૬૨ કિ.મી. (પહેલેથી જ ડબલ [લેન]) મલારી-ગીરથીદોબાલા: ૧૮ કિ.મી. (પ્રથમ ૮ કિ.મી. પહેલેથી જ ડબલ લેન છે; અને ત્યારપછીના ૧૦ કિ.મી. સિંગલ લેન છે) ગીરથીદોબાલા - રિમખિમ: ૨૨ કિ.મી. (હાલનો સિંગલ લેન રોડ)

માર્ગ (Route)	અંતરની વિગતો (Distance Details)	પાસની વિગતો અને રસ્તાની સ્થિતિ (Pass Details & Road Status)
		રિમખિમ-તુનજુન લા પાસ આશરે ૫ કિ.મી. (કોઈ રસ્તો નથી)
ટનકપુરથી પિથોરાગઢ (NH- ૧૨૫) ૧૬૨ કિ.મી.	પિથોરાગઢથી લિપુલેખ પાસનું અંતર આશરે ૨૦૯ કિ.મી. છે.	(i) પિથોરાગઢથી લિપુલેખ પાસ: પિથોરાગઢથી તવાઘાટ- ૧૦૮ કિ.મી. (ડબલ લેન સ્પષ્ટીકરણો મુજબ નિર્માણાધીન, જેમાંથી ૫૧ કિ.મી. પૂર્ણ) તવાઘાટથી ઘટિયાબગઢ- ૨૦ કિ.મી. (ડબલ લેન સ્પષ્ટીકરણો મુજબ નિર્માણાધીન) ઘટિયાબગઢથી લિપુલેખ- ૭૯ કિ.મી. (૧૦ થી ૧૨ મીટર પહોળાઈ માટે ફોર્મેશન કટિંગ પ્રગતિમાં છે)

૬૧. ઉપરોક્ત વર્ણનના આધારે, તે સ્પષ્ટ થાય છે કે રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો નેલોંગ અક્ષ, માના પાસ, રિમખિમ પાસ, નિતિ પાસ અને લિપુલેખ પાસની દિશામાં સ્થિત સશસ્ત્ર દળોની સ્થાપનાઓને અત્યંત મહત્વપૂર્ણ જોડાણો પ્રદાન કરે છે. હિ-લેન ધરાવતા રાજમાર્ગોની આવશ્યકતાના મહત્વ પર ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે, કારણ કે સશસ્ત્ર દળોના ટૂકો, સાધનો અને કર્મચારીઓની અવરજવર માટે તે જરૂરી છે.

૬૨. ઉપરોક્ત કોષ્ટક એ પણ સૂચવે છે કે રક્ષા મંત્રાલય માત્ર ફીડર માર્ગ તરીકે કાર્ય કરતા ત્રણ જ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોને પહોળા કરવા માંગતું નથી. તેના

બદલે, ગંગોત્રી, માના અને પિથોરાગઢથી સરહદપાર આવેલા સૈન્ય સ્થાપનો સુધી રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોને જોડતા માર્ગો પણ વિકાસના વિવિધ તબક્કાઓમાં છે અને શક્ય તેટલા હદ સુધી ડ્વિ-લેન ધરાવતા રાજમાર્ગો સુનિશ્ચિત કરવા પ્રયત્નો કરવામાં આવ્યા છે. રક્ષા મંત્રાલયે એ બાબત પણ ઉલ્લેખિત કરી છે કે ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને જોશીમઠથી માના સુધીના આ ફીડર માર્ગો પ્રારંભિક રીતે બી.આર.ઓ.ની દીર્ઘકાળીન રોલ ઓન વર્ક્સ પરિયોજના ા ૨૦૧૮-૧૯ થી ૨૦૨૨-૨૩માં સમાવેશ પામ્યા હતા. આ પરિયોજના ા ભારતીય સેનાની કાર્યકારી આવશ્યકતાઓને પૂર્ણ કરવા માટે રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોને ડ્વિ-લેન ધોરણો મુજબ ઉન્નત કરવાનો હેતુ ધરાવે છે. ૨૦૧૬ પહેલાં, આ માર્ગો બી.આર.ઓ.ના અધિકારક્ષેત્ર હેઠળ હતા, જે રક્ષા મંત્રાલયનું એક અંગ છે. માત્ર ૨૦૧૭ પછી જ, પરિયોજનાપરિયોજના માટે હાથ ધરવાનાં વ્યાપક કામોને ધ્યાનમાં લઈને, વધુ ઝડપથી વિકાસ થાય તે માટે આ માર્ગોના કેટલાક ભાગો પી.ડબલ્યુ.ડી. અને એન.એચ.આઈ.ડી.સી.એલ.ને સોંપવામાં આવ્યા હતા.

૬૩. તેથી, પ્રારંભે જ અમને જણાય છે કે ભારત સરકારના રક્ષા મંત્રાલય દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ વર્ષ ૨૦૨૦ની મિસેલેનિયસ અરજીઓ નં. ૨૧૮૦માં કોઈ દુરાશય નથી. રક્ષા મંત્રાલય દ્વારા દાખલ કરાયેલ અરજીઓનો હેતુ આ બાબતનું પુનઃવિવાદીકરણ કરવો છે અથવા આ અદાલતના અગાઉના આદેશને નિષ્ફળ બનાવવાનો છે એવો આક્ષેપ નિરાધાર છે, કારણ

કે ભારત સરકારની વિશિષ્ટ સંસ્થા તરીકે રક્ષા મંત્રાલયને સશસ્ત્ર દળોની કાર્યાત્મક આવશ્યકતાઓ અંગે નિર્ણય લેવાનો અધિકાર છે. આ આવશ્યકતાઓમાં દળો, સાધનો અને ચંત્રોના ગમનાગમનને સુગમ બનાવવા માટે જરૂરી પાયાભૂત સુવિધાકીય સહાયનો પણ સમાવેશ થાય છે. ઉચ્ચ શક્તિ સમિતિની ચર્ચાઓ દરમિયાન સુરક્ષા સંબંધિત ચિંતાઓનો મુદ્દો ઉઠાવવામાં આવ્યો હતો અને ઉચ્ચ શક્તિ સમિતિના અહેવાલમાં તેનો ઉલ્લેખ પણ જોવા મળે છે, તે હકીકત પરથી રક્ષા મંત્રાલયની સદ્ભાવના પણ સ્પષ્ટ થાય છે. તેથી, રક્ષા મંત્રાલયે સરહદી સુરક્ષા સંબંધિત ચિંતાઓને પહોંચી વળવા માટે દ્વિ-માર્ગીય રસ્તાઓની જરૂરિયાત ચથાવત રાખી છે.

૬૪. અપીલકર્તાઓએ સૈનિક દળોની હલનચલન માટેના ઢાંચાગત સુવિધાઓની પૂરકતાને લગતા વર્ષ ૨૦૧૯માં મીડિયા ઇન્ટરવ્યૂમાં સેનાના સ્ટાફના પ્રમુખ દ્વારા કરવામાં આવેલા નિવેદનનો ઉલ્લેખ કર્યો છે. એચ.પી.સી.ની વિચારણાઓ દરમિયાન તેમજ આ અદાલત સમક્ષ સંરક્ષણ મંત્રાલય દ્વારા લેવામાં આવેલા સાતત્યપૂર્ણ અભિગમને ધ્યાનમાં લેતાં, મીડિયાને આપવામાં આવેલા નિવેદન પર આધાર મૂકવો આવશ્યક છે એવું અમને લાગતું નથી. સંરક્ષણ મંત્રાલય દ્વારા આંકવામાં આવેલી સુરક્ષા સંબંધિત ચિંતાઓ સમયાંતરે બદલાઈ શકે છે. તાજેતરના ભૂતકાળમાં રાષ્ટ્રીય સુરક્ષા સમક્ષ ગંભીર પડકારો ઉભા થયા છે. વર્ષ ૨૦૧૯માં મીડિયા સાથેની પરસ્પર ક્રિયા દરમિયાન કરવામાં આવેલા નિવેદન સાથે સશસ્ત્ર દળોને એવી રીતે બંધાયેલાં ગણી શકાય નહીં,

જાણે તે પથ્થરમાં લખાયેલો આદેશ હોય. તે જ રીતે, અપીલકર્તાઓએ વર્ષ ૨૦૨૦ના માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલયના પરિપત્રને પણ પડકાર્યો છે અને આ આધાર પર કે તે વિચારવિમર્શના અભાવ સાથે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણની ભલામણ કરે છે, આ પરિપત્ર રદ કરવામાં આવે તેવી દિશા માગી છે.

૬૫. આ અદાલત, પોતાના ન્યાયિક સમીક્ષાના અધિકારના ઉપયોગમાં, સશસ્ત્ર દળોની આધારભૂત સુવિધાઓ સંબંધિત જરૂરિયાતો અંગે પુનઃઅનુમાન કરી શકતી નથી. અપીલકર્તાઓ ઈચ્છે છે કે આ અદાલત એવો નિષ્કર્ષ આપે કે સેનાની જરૂરિયાત નાની પરિમાણવાળા આપત્તિ-પ્રતિરોધક માર્ગો દ્વારા વધુ સારી રીતે પૂર્ણ થશે. અપીલકર્તાઓની આ રજૂઆત મુજબ અદાલતે રાષ્ટ્રની સીમાઓની સુરક્ષા સુનિશ્ચિત કરવા માટે સેના અને એમ.ઓ.ડી. દ્વારા નક્કી કરવામાં આવેલી પદ્ધતિઓને અવગણી દેવી પડે (આ યાદ રાખવું મહત્વપૂર્ણ છે કે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.એ ૨૦૨૦નું એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર એમ.ઓ.ડી. પાસેથી પ્રાપ્ત થયેલી ભલામણોના આધારે બહાર પાડ્યું હતું). અપીલકર્તાઓની આ રજૂઆત મુજબ અદાલતે તે સ્થાપનાના નીતિ-પસંદગીની તપાસ કરવી પડે, જેને કાયદા દ્વારા રાષ્ટ્રના સંરક્ષણની જવાબદારી સોંપવામાં આવી છે. આ અનુમત્ય નથી.

૬૬. હવે અમે ડબલ-લેન માર્ગોના નિર્માણ સંબંધિત કાનૂની સ્થિતિ તરફ ધ્યાન દોરીએ છીએ. ૨૦૧૨ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રમાં નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યું હતું કે તમામ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોમાં બે લેન જેટલી માર્ગવાહક

પટ્ટીની પહોળાઈ હોવી જરૂરી રહેશે. આ પરિપત્રમાં એ સ્વીકારવામાં આવ્યું હતું કે સામાન્ય રીતે માર્ગવાહક પટ્ટીની પહોળાઈ વાહનવ્યવહારના પ્રમાણથી નક્કી થાય છે, પરંતુ વાહનવ્યવહારનો સરળ પ્રવાહ સુનિશ્ચિત કરવાનો પ્રયાસરૂપે, હવે પછી તમામ રાજમાર્ગોને પેવ્ડ શોલ્ડર્સ સહિત બે લેનવાળા બનાવવાના રહેશે. તેથી, ૨૦૧૨ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર અનુસાર, તમામ રાજમાર્ગોએ ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણને અનુરૂપ હોવું રહ્યું.

૬૭. ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રે ૨૦૧૨ની આવૃત્તિમાં ફેરફાર કર્યો હતો. ૨૦૧૮ના પરિપત્રમાં નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યું હતું કે:

(૧) ટેકરીવાળા અને પર્વતીય પ્રદેશોમાં, જ્યાં પી.સી.યુ. પ્રતિ દિવસ ૪,૦૦૦-૮,૦૦૦ પી.સી.યુ.ની મર્યાદામાં હોય તેવા વિસ્તારો માટે, વાહનમાર્ગની પહોળાઈ ડબલ લેનની રચનાવાળી હોઈ શકતી નથી, પરંતુ ઇન્ટરમિડિયેટ રચનાવાળી હોવી જરૂરી છે (એટલે કે , પમી.); અને સાથે સાથે, ૨.પમી. પહોળાઈવાળા પૂરતા પસાર સ્થાનોનો સમાવેશ કરવો આવશ્યક છે;

(૨) તેવા વિસ્તારો માટે જ્યાં પીસીયુઓ પ્રતિદિન ૧૦,૦૦૦થી વધુ હોય (અથવા ૩ થી ૫ વર્ષની અંદર તે સ્તરે પહોંચવાની અપેક્ષા હોય), ત્યાં વાહનમાર્ગની પહોળાઈ ડ્વિ-લેન રૂપરેખાની હોઈ શકે (એટલે કે , ૭મી.); અને

(૩) જ્યાં વાહનવ્યવહાર પ્રતિ વર્ષ “આશરે ૧૦ ટકાથી વધુ” વધવાની સંભાવના હોય, ત્યાં પહોળાઈ ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાની હોઈ શકે.

આથી, ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર દ્વારા ડુંગરાળ અને પર્વતીય ભૂપ્રદેશોમાં બમણી લેનવાળા રાજમાર્ગોના નિર્માણ પર સંપૂર્ણ પ્રતિબંધ મૂકવામાં આવ્યો ન હતો. તે માત્ર ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણને તે માર્ગ માટેના વર્તમાન અને અનુમાનિત વાહનવ્યવહારના પ્રમાણ પર આધારિત બનાવવું હતું.

૬૮. રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો માટેના કેરેજવેની પહોળાઈ અંગે, ૨૦૧૯ ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓએ એવો ઉપબંધ કર્યો હતો કે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ અપનાવવું જોઈએ. વધુ સ્પષ્ટ રીતે કહીએ તો, ૨૦૧૯ ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓ પર્વતીય તથા પહાડી પ્રદેશોમાં આવેલા એવા રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગો અંગે હતી, જે સૈન્ય અને અર્ધસૈનિક કામગીરી માટે વ્યૂહાત્મક માર્ગો તથા સરહદી માર્ગો તરીકે કામ કરે છે. તેમાં એવો ઉપબંધ કરવામાં આવ્યો હતો કે આવા માર્ગોનું નિર્માણ ઓછામાં ઓછા બે-લેનના કેરેજવે સાથે, પહાડી બાજુએ પેલ્ડ શોલ્ડર અને ખીણ બાજુએ માટીના શોલ્ડર સાથે કરવું જોઈએ. સંબંધિત ઉપકલમ નીચે પુનઃઉત્પાદિત કરવામાં આવે છે:

“૬.૨.૨ વિવિધ વર્ગોના માર્ગો માટે કેરેજવે, ખભા અને માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈ કોષ્ટક ૬.૨ માં આપવામાં આવી છે.

કોષ્ટક ૬.૨ વાહનમાર્ગ, ખભા અને માર્ગપટ્ટીની પહોળાઈઓ

[...]

નોંધ:

[...]

૬. ભારે હિમવર્ષાને આધીન માર્ગો પર, જ્યાં લાંબા સમયગાળામાં હિમ દૂર કરવાની કામગીરી કરવામાં આવે છે, ત્યાં માર્ગમાળાની પહોળાઈમાં ૧.૫ મી. જેટલો વધારો કરવામાં આવી શકે છે. તેમ છતાં, આવા પહોળીકરણની આવશ્યકતાનું દરેક કિસ્સામાં ભૂમિસ્થિતિઓના સંદર્ભમાં, ભૂપ્રદેશ, વાહનવ્યવહાર તથા અન્ય પ્રભાવક પરિસ્થિતિઓ અને પરિબળોને ધ્યાનમાં લઈને પરીક્ષણ કરવામાં આવી શકે.

[...]

૮ . સૈન્ય/અર્ધસૈનિક/સુરક્ષા દળોની કાર્યવાહી/હિલચાલ માટેના વ્યૂહાત્મક અને સરહદી માર્ગો, રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગની સમાન ધોરણે, ટેકરી તરફ પક્કા ખભા સાથે તથા ખીણ તરફ પક્કા અને કાચા ખભા સાથે, ઓછામાં ઓછા બે-લેન માર્ગપટ્ટીરૂપે બાંધવામાં આવશે.”

(ભાર આપવામાં આવ્યો છે)

૬૯. એમ.ઓ.આર.ટી.એચ.ના પરિપત્રોમાં આ મુદ્દા અંગે સ્પષ્ટતાનો અભાવ હોવાથી, ૨૦૨૦નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર બહાર પાડવામાં

આવ્યો હતો. ૨૦૨૦નો પરિપત્ર ૨૦૧૮ની આઈ.આર.સી. માર્ગદર્શિકાઓનું પુનરોચ્યાર કરે છે અને જણાવે છે કે પહાડી તથા પર્વતીય ભૂપ્રદેશમાં આવેલા એવા માર્ગો, જે ઈન્ડો-ચાઈના સરહદ સુધી પહોંચતા ફીડર માર્ગો તરીકે કાર્ય કરે છે, તેઓ ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ મુજબના હોવા જોઈએ, જેમાં ૭ મીટરનું વાહનમાર્ગ અને ૧.૫ મીટરનું પેવિંગ કરાયેલ ખભાનું માર્ગભાગ હોવું જોઈએ.

૭૦. ૨૦૧૨ કે ૨૦૧૮ના એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રોમાંથી કોઈએ પણ વ્યૂહાત્મક સીમાવર્તી માર્ગોના મુદ્દાને વિશેષરૂપે સ્પર્શ્યો નથી. સમતલ પ્રદેશોમાં તથા ડુંગરાળ અને પર્વતીય પ્રદેશોમાં રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોના વિકાસ માટેની વિચારણાઓ સમાન હોતી નથી. તેવી જ રીતે, રક્ષણના દૃષ્ટિકોણથી વ્યૂહાત્મક માર્ગો ગણાતા અને જેનો ઉપયોગ રાષ્ટ્રની સશસ્ત્ર દળો દ્વારા થઈ શકે એવા રાજમાર્ગોના નિર્માણને નિયંત્રિત કરતી વિચારણાઓ, ડુંગરાળ અને પર્વતીય પ્રદેશોના અન્ય માર્ગો માટેની વિચારણાઓ જેવી સમાન હોઈ શકે નહીં. તેથી, પર્યાવરણીય વિચારણાઓ અને અવસંરચનાત્મક વિકાસ વચ્ચે એવો સુસંગત અને સૂક્ષ્મ સંતુલન સ્થાપિત કરવું આવશ્યક છે કે જેથી તે રાષ્ટ્રની સુરક્ષા માટે નિર્ણાયક એવા વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવતા વિસ્તારોમાં વિકાસને અવરોધે નહીં.

૭૧. ઉપરોક્ત વિશ્લેષણના આધારે, અમે એવો નિષ્કર્ષ કરીએ છીએ કે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોના વિકાસની આવશ્યકતા, એમ.ઓ.ડી. દ્વારા મૂલવવામાં આવેલી રાષ્ટ્રની સુરક્ષા સંબંધિત ચિંતાઓને પૂર્ણ

કરવાની બાબતના હેતુની દૃષ્ટિએ પ્રમાણસર છે. આ નિષ્કર્ષને આ હકીકતથી વધુ બળ મળે છે કે પ્રોજેક્ટમાં આવેલા રાજમાર્ગોથી આગળ, ગંગોત્રી, માણા અને પિથોરાગઢથી પર આવેલ માર્ગોનો વિકાસ એમ.ઓ.ડી. દ્વારા ઢિ-લેનવાળા રાજમાર્ગો તરીકે કરવામાં આવી રહ્યો છે.

૭૨. ઉપરાંત, પ્રશ્નાધીન ત્રણ રાજમાર્ગો માટેના કાર્યોની વર્તમાન સ્થિતિ નીચે મુજબ છે:

ઉપરોક્ત કોષ્ટકબદ્ધ નિવેદન, જે એમ.ઓ.ડી. દ્વારા ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવ્યું છે, તે પરથી એવું પ્રતીત થાય છે કે આ પ્રત્યેક રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોમાં ટેકરી કટિંગનું ૫૦ ટકા કરતાં વધુ કાર્ય પહેલેથી પૂર્ણ થઈ ચૂક્યું છે, અને એન.એચ.-૫૮ તથા એન.એચ.-૧૨૫ પર ડબલ-લેનિંગનું ૫૦ ટકા કરતાં વધુ કાર્ય પૂર્ણ થઈ ચૂક્યું છે. આ પરિસ્થિતિને ધ્યાનમાં લેતા, રાજમાર્ગનો આંશિક વિકાસ આઈ.ડબલ્યુ. ધોરણને અનુરૂપ અને બાકીનો વિકાસ ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણને અનુરૂપ રાખવો સશસ્ત્ર દળોની જરૂરિયાતો માટે યોગ્ય રહેશે નહીં અને હકીકતમાં, દળો તથા સાધનસામગ્રીની અવરજવર વધુ દીર્ઘ બનાવશે.

૭૩. હવે અમે માર્ગ-પહોળાઈના મુદ્દા અંગે એચ.પી.સી.ના તારણો અને ભલામણો તરફ વળીશું. આ અદાલતના ૮ ઓગસ્ટ ૨૦૧૯ના દિનાંકિત આદેશમાં પ્રતિબિંબિત થયેલ મુજબ, એચ.પી.સી.માં સરકારી સંસ્થાઓના પ્રતિનિધિઓનો સમાવેશ થતો હતો, જેમાં એમ.ઓ.ડી.નો પણ સમાવેશ થતો

હતો, જે સરહદી માર્ગોની આવશ્યકતાઓ ઉજાગર કરી શકતા હતા.
એચ.પી.સી.ના સંદર્ભના વ્યાપક કાર્યક્ષેત્ર નીચે મુજબ હતા:

(૧) સમગ્ર હિમાલયની ખીણો પર પરિયોજનાની સંચિત અને સ્વતંત્ર
અસરનો વિચાર કરવો;

(૨) પર્યાવરણ અને સામાજિક જીવન પર પરિયોજનાની પ્રતિકૂળ
અસરને ઓછામાં ઓછી રાખવાના દૃષ્ટિકોણથી, સમગ્ર પરિયોજનામાં
(આશરે ૮૦૦ કિ.મી.) કોઈપણ પ્રકારનો પુનર્વિચાર કરવો જોઈએ કે
નહીં તે વિચારવું;

(૩) જે સ્થળોએ કામ (એટલે કે, પર્વત-કાપકામ) શરૂ થયું છે અને
જે વિસ્તારોમાં કામ હજી શરૂ થયું નથી, તે સ્થળોની ઓળખ કરવી.
જ્યાં સુધી તે સ્થળોનો પ્રશ્ન છે જ્યાં કામ શરૂ થયું છે, ત્યાં
એચ.પી.સી.એ તે વિસ્તારોને સ્થિર કરવા માટે જરૂરી ઉપાયો અંગે
ભલામણ કરવાની હતી, જ્યાં પર્વત-કાપકામ થયું છે, જેમાં ઉત્પન્ન
થયેલ કચરાના પર્યાવરણની દૃષ્ટિએ સુરક્ષિત નિકાલનો પણ
સમાવેશ થાય, જેથી તે નદીના જળાગમ ક્ષેત્રની વનસ્પતિ અને
પ્રાણીસૃષ્ટિ પર પ્રતિકૂળ અસર ન કરે;

(૪) જે વિસ્તારોમાં કામ શરૂ થયું નથી તે અંગે, એચ.પી.સી.એ
પ્રસ્તાવિત પરિયોજનાની સમીક્ષા કરી અને એવા ઉપાયો અંગે
ભલામણ કરવી હતી, જે પર્યાવરણ તથા સામાજિક જીવન પર થતી

પ્રતિકૂળ અસરને લઘુત્તમ કરે; પરિયોજનાાને ઊંડી ખીણવાળા ભૂપ્રદેશ અને વહન ક્ષમતા સાથે સુસંગત બનાવે તથા નવા ભૂસ્ખલનોને પ્રેરિત થવાથી અટકાવે; અને સંવેદનશીલ હિમાલયી ખીણોના સંરક્ષણ અને રક્ષાને સુનિશ્ચિત કરે;

(પ) વનજમીન, વૃક્ષો, હરિત આવરણ, જળસ્રોતો, મલબો ફેંકવાના કારણે થતા પ્રભાવ તથા વન્યજીવન પર થતી અસરો અને તે માટેના સીધા ઉપશમ ઉપાયો અંગે પર્યાવરણીય અધોગતિનું મૂલ્યાંકન કરવું; અને

(ડ) તાજા ભૂસ્ખલનો સર્જવાને કારણે સામાજિક આધારભૂત સુવિધાઓ/જાહેર જીવન પર પડતા પ્રભાવ, વાયુ પ્રદૂષણ, વારંવાર થતા માર્ગ અવરોધો વગેરેનું મૂલ્યાંકન અને પરિમાણ નિર્ધારિત કરવા તથા તેમના નિવારણ માટેના ઉપાયો સૂચવવા, જેમાં ચોમાસાની શરૂઆત પહેલાં આપદા વ્યવસ્થાપન પરિયોજનાાઓની તૈયારીનો સમાવેશ થાય છે.

૭૪. જ્યારે એચ.પી.સી.ને પરિયોજનાાના પર્યાવરણીય અને સામાજિક પ્રભાવનું મૂલ્યાંકન કરવાની સત્તા અપાઈ હતી, ત્યારે તેને રાષ્ટ્રની સુરક્ષા સંબંધિત આવશ્યકતાઓ અંગે વિચારવા, તેનું મૂલ્યાંકન કરવા અથવા તેની સમીક્ષા કરવા માટે સક્ષમતા નહોતી. એચ.પી.સી.નું કાર્ય માત્ર પરિયોજનાાના પર્યાવરણીય પ્રભાવના દૃષ્ટિકોણથી તેમાં સુધારો કરવા માટે ભલામણો

આપવાનું અને પરિયોજનાનાં અમલ કરવા માટે ઉપશમની વ્યૂહરચનાઓ સૂચવવાનું મર્યાદિત હતું. એચ.પી.સી.એ જે પરસ્પર સ્પર્ધાત્મક હિતોનું મૂલ્યાંકન કરવાનું હતું, તે પર્યાવરણીય ચિંતાઓ સામે આધારભૂત માળખાકીય વિકાસના હિતો હતા, જેમાં આ પરિયોજનાનાં મુખ્ય ધ્યાન પર્યટનમાં વધારો કરવા, અર્થતંત્રને પ્રોત્સાહન આપવા અને ચાર ધામ યાત્રા હાથ ધરવા માટે પરિવહનની સુગમતા ઉપલબ્ધ કરાવવા પર કેન્દ્રિત હતું. સંરક્ષણ સંબંધિત હિતો અને પર્યાવરણીય વિચારણાઓ વચ્ચે સંતુલન સ્થાપિત કરવું એ એચ.પી.સી.ના કાર્યક્ષેત્રની બહાર હતું.

૭૫. તેવું હોય તો પણ, એચ.પી.સી. અહેવાલમાં એ બાબત પ્રકાશિત કરવામાં આવી છે કે કેટલીક રાજમાર્ગો (એન.એચ.-૯૪, ૧૦૮, ૫૮ અને ૧૨૫) ઉત્તરકાશી, ચમોલી અને પિથોરાગઢ જિલ્લાઓમાં સીમાવર્તી વિસ્તારો તરફ જતાં ફીડર માર્ગો બને છે. એચ.પી.સી. અહેવાલના સંબંધિત ભાગનો અંશ નીચે પૃષ્ઠ પ્રમાણે પુનઃઉત્પાદિત કરવામાં આવે છે: “જોશીમઠ અને ઉત્તરકાશીથી આગળના માર્ગો કામગીરીની દૃષ્ટિએ અત્યંત સંવેદનશીલ છે, કારણ કે તેઓ એલ.એ.સી.થી ૧૦૦ કિ.મી.ની અંદર આવે છે. સીમાવર્તી ભૂપ્રદેશ ઊંચાઈવાળા, હિમથી આવરિત વિસ્તારોમાં આવેલો છે. ભારતીય સેના અને આઈ.ટી.બી.પી.ની એકમો સીમાઓ અને મહત્વપૂર્ણ દરિઓ પર સતત ચોકસી રાખે છે. ઉત્તમ રાષ્ટ્રીય સુરક્ષા સુનિશ્ચિત કરવા માટે, ભારત સરકારે સીમા તરફ ડબલ લેન માર્ગોના વિકાસને પ્રોત્સાહન આપ્યું છે. ભૈરોઘાટી અને માના પછીના

માર્ગો પહેલેથી જ ડબલ-લેનવાળા છે, પરંતુ હેલોંગ-માના અને બરેથી-ગંગોત્રી જેવા મહત્વપૂર્ણ ફીડર માર્ગો સામાન્ય રીતે સિંગલ લેનના છે (કેટલાક વિરામિત પટ્ટાઓ સિવાય, જેમને બે લેન સુધી સુધારવામાં આવ્યા છે) અને તેમાં ઊભા ઢોળાવો, તીવ્ર વળાંકો, સાંકડા હેરપિન વળાંકો, હિમસ્ખલનપ્રવાહ સ્થળો અને નબળા પુલો આવેલા હોવાથી આ વિસ્તારોમાં વાહન ગતિમાં મોટા પડકારો ઊભા થાય છે. સિંગલ લેન માર્ગો બંધ થઈ જાય છે કારણ કે પડ એચ.પી.સી. અહેવાલ, પાનાં ૮૨-૮૩

હિમના સંગ્રહને કારણે અને લોજિસ્ટિક તથા તબીબી સહાયની જોગવાઈ માટે સૈનિકોની પગપાળા હલનચલન પણ અવરોધિત થાય તે માટે.”

ઉપરોક્ત અવલોકનોને ધ્યાનમાં રાખીને, એચ.પી.સી.ના સભ્યોના બહુમતે પરિયોજનાપરિયોજના માટે માર્ગ-પહોળાઈના ધોરણ તરીકે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણ અપનાવવાની ભલામણ કરી હતી. આ મતનું પુનરોચ્ચાર એચ.પી.સી. અહેવાલ ૨ માં કરવામાં આવ્યું હતું, જેમાં એમ.એ. નંબર ૨૧૮૦ ઓફ ૨૦૨૦, જે એમ.ઓ.ડી. દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી, તેનું વિચારણા કરવામાં આવ્યું હતું.

૭૬. એચ.પી.સી.ના આ નિષ્કર્ષ સાથે અમે સહમત હોવાનું જણાય છે. ઉપરોક્ત કારણોને આધારે, અમે આ અદાલતના તા. ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશમાં એટલી હદ સુધી ફેરફાર કરીએ છીએ કે ઋષિકેશથી માના, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોનો

વિકાસ ૨૦૨૦ની એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્રમાં જોગવાઈ કરાયેલા પેલ્ડ શોલ્ડર ધોરણ સાથેની ડબલ-લેન કેરેજવેની પહોળાઈ અનુસાર કરવામાં આવે.

૭૭. ઉપરોક્ત રાજમાર્ગો, જે સરહદી વિસ્તારો તરફ જતા વ્યૂહાત્મક ફીડર માર્ગો છે, તે સિવાય પરિયોજનાપરિયોજનાના માર્ગોની પહોળાઈ અંગેનો એક અનુગામી મુદ્દો તા. ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશની વ્યાખ્યા સંબંધે છે. આ અદાલતે પોતાના આદેશમાં એવું ધરાવ્યું હતું કે:

“અમે અહેવાલના નિષ્કર્ષ અને ભલામણો, ખાસ કરીને, ભાગ ૧ માં પાનાં ૯૦-૯૩નું પરિશીલન કર્યું છે. અમારો એવો અભિપ્રાય છે કે અહેવાલના પાના ૯૩ પર દર્શાવાયેલા કારણોસર ૨૦૧૮ નું એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર લાગુ પડવું યોગ્ય છે. પરિણામે, ફક્ત ૨૦૧૮ નું પરિપત્ર જ લાગુ પડશે. ૦૮.૦૮.૨૦૧૯ ના રોજ અમારા દ્વારા જારી કરાયેલા અન્ય નિર્દેશોનું, ભલામણોના સમયસર અને યોગ્ય પાલનની ખાતરી કરવા માટે ત્રૈમાસિક બેઠકો યોજવાનો સમાવેશ કરીને, કડકપણે પાલન કરવું આવશ્યક છે.

શ્રી તુષાર મહેતા, વિદ્વાન સોલિસિટર જનરલ, તેમના આ દલીલો પર અડગ રહ્યા કે ૨૦૧૮ નો પરિપત્ર માત્ર ભાવિપ્રવર્તી સ્વરૂપનો છે. અમે તે ભેદથી સારી રીતે અવગત છીએ કે કોઈ બાબતને પૂર્વપ્રવર્તી એવું ત્યારે કહેવાય જ્યારે તે પ્રથમ વખત એવા પરિયોજનાપરિયોજનાો પર લાગુ

પડે જે પહેલેથી જ પૂર્ણ થઈ ચૂક્યા છે, જ્યારે ચાલુ પરિયોજનાપરિયોજનાના સંદર્ભમાં વર્તમાન પરિસ્થિતિનું મૂલ્યાંકન કરવું અને ત્યારબાદ આગળ વધવું આવશ્યક બને છે. વર્તમાન પરિસ્થિતિનું મૂલ્યાંકન કર્યા બાદ તેમજ પર્વતીય ભૂપ્રદેશમાં પર્યાવરણીય તંત્રની સામાન્ય નાજુકતાને ધ્યાનમાં લઈને, અમારો એવો મત છે કે આ દલીલને ટેકો આપતું કોઈ જ બળ નથી.”

(ભાર મૂકેલ છે)

૭૮. અપીલકર્તાઓ દ્વારા તેમની ૨૦૨૦ની એમએ ૧૯૨૫માં ઉઠાવવામાં આવેલા તર્કોમાંનો એક એવો છે કે, આ આદેશના અનુસંધાને, એમઓઆરટીએચએ જણાવ્યું છે કે આ આદેશનો અમલ માત્ર તે ૧૩ પરિયોજનાઓ માટે જ કરવામાં આવશે, જેઓને મંજૂરી આપવામાં આવી નથી અને જ્યાં કામ શરૂ કરવામાં આવ્યું નથી. એમઓઆરટીએચે ૧૫ ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૧ના તેના સોગંદનામામાં જણાવ્યું છે:

“૩. [...] ચારધામ પરિપરિયોજનામાં માર્ગ નિર્માણ કાર્યની સ્થિતિ દર્શાવતું, જેના પરથી સ્પષ્ટ થશે કે ચારધામ પરિપરિયોજનાના લગભગ દરેક મંજૂર પરિયોજનાપરિયોજનામાં જૂની રચનાત્મક પહોળાઈ ૧૨ મીટર મુજબ વિવિધ ખંડોમાં પહાડ કાપવાનું કામ કરવામાં આવ્યું છે અને વચ્ચે કેટલીક અધૂરી ખંડો છોડી દેવામાં આવી છે. રજૂ કરવામાં આવે છે કે કોઈ વિશિષ્ટ મંજૂર પરિયોજનાપરિયોજનામાં કાર્યસંચાલનની મુશ્કેલીઓના

કારણે પહાડ કાપવાનું કામ અને ડામરવાળો માર્ગ પાથરવાનું કામ ઘણીવાર એકસાથે અને/અથવા રેખીય સ્વરૂપે કરવામાં આવતું નથી. તેથી, આ તબક્કે તે અધૂરી ખંડોમાં માર્ગની પહોળાઈ ૫.૫ મીટર સુધી ઘટાડવાથી માર્ગ સુરક્ષાને ગંભીર જોખમ ઊભું થશે. તેના વિગતવાર ઉલ્લેખ પણ નીચે પુનઃપ્રસ્તુત કરવામાં આવે છે:

૪. વધુમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે ચારધામ પરિપરિયોજનાના કુલ ૮૨૫ કિમી લંબાઈમાંથી માત્ર ૧૫૧ કિમી જ બિન-વ્યૂહાત્મક માર્ગોનો સમાવેશ કરે છે, જ્યારે બાકીની ૬૭૪ કિમી લંબાઈ ધરાવતી પરિપરિયોજનાને રક્ષા મંત્રાલયના નિયંત્રણ હેઠળની ઈન્ડો-ચાઈના સીમા માર્ગો તરફ જતાં ફીડર માર્ગો હોવાને કારણે અત્યંત વ્યૂહાત્મક મહત્વ છે. તેની વિગતો પણ નીચે પુનઃઉત્પાદિત કરવામાં આવે છે:

૭૯. આ અદાલતના ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦ના આદેશ દ્વારા સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું હતું કે ૨૦૧૮નો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. પરિપત્ર અમલમાં રહેશે, ભલે હાઈવે પરના કામો પૂર્ણ થઈ ગયા હોય અથવા ચાલુ હોય. આ આદેશમાં ફેરફાર કરવા માટે એમ.ઓ.ડી. દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી એમ.એ.ને મંજૂરી આપીને, અમે ઋષિકેશથી માણા, ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને ટનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય હાઈવેઓને પહોળા કરવાની મંજૂરી આપી છે, જે સરહદી વિસ્તારો તરફ જતાં વ્યૂહાત્મક ફીડર માર્ગો છે. આ હદ સુધી, ૮ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૦નો આદેશ સુધારાયેલ

ગણાશે. જોકે, જો સમગ્ર પરિયોજનાપરિયોજના માટે ડી.એલ.-પી.એસ. ધોરણનો અમલ કરવો આવશ્યક બને, તો તેવા સંજોગોમાં યોગ્ય કાનૂની કાર્યવાહી હાથ ધરવા અને યોગ્ય રાહતો માગવા માટે અમે પ્રતિવાદીઓને સ્વતંત્રતા આપીએ છીએ. એફ.૧ પર્યાવરણીય મુદ્દાઓ

૮૦. જ્યારે અમે એમ.એ. નં. ૨૧૮૦/૨૦૨૦માં ઉદ્દેખિત રાજમાર્ગો અંગે યુ.ઓ.આઈ. અને એમ.ઓ.ડી. ને ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખા લાગુ કરવાની મંજૂરી આપી છે, ત્યારે એથી આ બાબતનો અંત આવી જતો નથી. માર્ગ-પહોળાઈના મુદ્દા અંગે એચ.પી.સી.ના સભ્યો વચ્ચે મતભેદ રહ્યો હોઈ શકે છે, પરંતુ એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા પરિયોજનાાનું અમલીકરણ જે રીતે કરવામાં આવી રહ્યું હતું, તે સંબંધિત અન્ય પર્યાવરણીય મુદ્દાઓ પર તેઓ સર્વાનુમતે સંમત હતા. આ પૈકીના કેટલાંક મુદ્દાઓ અપીલકર્તાઓએ પણ એમ.એ. નં. ૧૯૨૫/૨૦૨૦ તથા ત્યારબાદના તેમના સોગંદનામાંઓમાં, ઘણી વાર પરિયોજનાાસંબંધિત સમાચાર અહેવાલોના આધારે, દર્શાવ્યા છે. અમે પ્રથમ એચ.પી.સી. દ્વારા દર્શાવવામાં આવેલા આ મુદ્દાઓનો નોંધ લઈશું, તેમની ભલામણો પર વિચાર કરીશું અને તેના આધારે, અમે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી. ને નિર્દેશો જારી કરીશું.

એફ.૨.૧ એચપીસી અહેવાલ તા. ૧૩ જુલાઈ ૨૦૨૦

૮૧. પ્રોજેક્ટમાંથી ઉદ્ભવતી પર્યાવરણીય અને સામાજિક ચિંતાઓનો નિરાકરણ એચ.પી.સી. અહેવાલના અધ્યાય ૩-૧૧ માં કરવામાં આવ્યો છે, તેમજ અધ્યાય ૧૨ માં ભલામણો અને નિષ્કર્ષો પણ દર્શાવવામાં આવ્યા છે. ઉપર કલમ એફ.૧.૧ માં દર્શાવ્યા મુજબ માર્ગ-પહોળાઈના મુદ્દા અંગેના અધ્યાય ૨ સિવાય, બાકીના તમામ મુદ્દાઓ પર એચ.પી.સી.ના નિષ્કર્ષો સર્વસંમતિથી થયેલા છે.

૮૨. એચ.પી.સી. અહેવાલનો અધ્યાય ૩ પર્વત કાપકામ અંગે છે અને તેમાં ખાસ ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે કે ઢાળની અસ્થિરતા પર્વતીય વિસ્તારોમાં થતી સૌથી વારંવારની આફતોમાંની એક છે. હિમાલય વિસ્તારમાં પર્વત કાપકામ પણ ભૂસ્ખલન અને શિલાખંડોના પટકાવાનું એક મુખ્ય કારણ છે. મેદાની મુલાકાતો દરમિયાન, એચ.પી.સી.એ નોંધ્યું હતું કે પર્વત કાપકામના મોટા વિસ્તારો એવા હતા જ્યાં ઢાળો અત્યંત ઊભા હતા અને કોઈ રક્ષણાત્મક ઉપાયો નહોતા, ઢાળના નિકાલ માટે કોઈ વ્યવસ્થા કરવામાં આવી નહોતી, અને કાટમાળ નીચાણ તરફ ખસી રહ્યો હતો, જેના કારણે ઢાળ વધુ અસ્થિર બની રહી હતી. એચ.પી.સી.એ નીચે મુજબના ઉપાયો ભલામણ કર્યા હતા, જે નુકસાન ઘટાડવા અને ભૂસ્ખલન અટકાવવા માટે અપનાવી શકાય:

(૧) ઘણી જગ્યાઓએ, માર્ગને પહોળો કરવા માટે ખીણ તરફની બાજુએ ભરાવ સામગ્રી નાખીને પહાડ કાપવાનું ટાળી શકાય છે;

- (૨) વધુ પર્વત કાપકામ પહેલાં પૂરતું જોખમસંભાવિતતા વિશ્લેષણ અવશ્ય હાથ ધરવું જોઈએ અને ઢાળોનું જાળવણી કરવા માટેની પરિયોજનાઓ તૈયાર કરવી જોઈએ;
- (૩) રસ્તાની બાજુએ નિકાસની વ્યવસ્થાઓ તથા પાયાના ધોવાણ સામેનું રક્ષણ હાથ ધરવું આવશ્યક છે;
- (૪) લગભગ ઊભા થી સંપૂર્ણ ઊભા કાપકામના કિસ્સામાં, ભૂસ્ખલન ટાળવા માટે એક બ્રેસ્ટ વોલ બાંધવામાં આવી શકે; અને
- (૫) નુકસાનગ્રસ્ત ગેબિયન માળખાઓની મરામત બેક-ફિલિંગ વગેરે દ્વારા કરવી આવશ્યક છે.

૮૩. એચ.પી.સી. અહેવાલનો અધ્યાય ૪ રાષ્ટ્રીય માર્ગોના કેટલાક ખંડો માટે પ્રસ્તાવિત ૨૦ બાયપાસ, પુનઃસંરેખણો અને સુરંગ પરિયોજનાપરિયોજના સંબંધિત છે, કારણ કે તે ભૂગર્ભીય રીતે અસ્થિર છે અથવા ભીડભરેલા માર્ગખંડોમાં આવેલ છે. એચ.પી.સી.એ નિરીક્ષણ કર્યું કે આ બાયપાસોમાં ભૂગર્ભીય દુર્બળતાઓ તથા દેવદાર અને ઓક વૃક્ષોના કાપકામનો પ્રશ્ન અત્યંત ગંભીર છે. તેણે ભલામણ કરી કે કેટલાક બાયપાસો માટે, તેમજ તેમનો સ્થાનિક વિસ્તારના રહેવાસીઓ પર થતો પ્રભાવ ધ્યાનમાં લઈ, વ્યવહાર્યતા અભ્યાસો હાથ ધરવામાં આવે.

૮૪. એચ.પી.સી. અહેવાલોના અધ્યાય ૫ માં પ્રોજેક્ટના એક અત્યંત મહત્વપૂર્ણ ક્ષેત્ર — મક ડમ્પિંગ — વિષે ચર્ચા કરવામાં આવી છે. મક ડમ્પિંગ

અથવા મક વ્યવસ્થાપન માટે ખોદકામ, ટનલિંગ અને સ્થળચ્યૂત સામગ્રીના કારણે ઉત્પન્ન થયેલા મકનો સુરક્ષિત નિકાલ કરવો આવશ્યક છે. પ્રોજેક્ટની અંદર ૫૩ પ્રોજેક્ટો માટે ૪૩૫ મક ડમ્પિંગ સ્થળોની ઓળખ કરવામાં આવી છે. તેમ છતાં, મકના નિકાલ સંબંધે એચ.પી.સી. દ્વારા નીચેના મુદ્દાઓ ઓળખવામાં આવ્યા હતા:

(૧) આમાંથી મોટાભાગના પ્રોજેક્ટોમાં મલબો નિકાલ કરવાની પૂરતી ક્ષમતા નથી. ૭ પેકેજમાંથી ૫માં, અધિકૃત મલબો નિકાલ ક્ષમતા અનુમાનિત મલબાના જથ્થાથી ઓછી છે. પ્રોજેક્ટોના એક-તૃતીયાંશમાં, મલબાની અપેક્ષિત ઉત્પત્તિ સ્થળોની વહન ક્ષમતા કરતાં વધુ છે;

(૨) માટી-મલબો નિકાલના મોટા ભાગના સ્થળો ખીણોમાં અથવા કુદરતી નિકાસ માર્ગોમાં, નદીઓના અવતલ ભાગો સાથે, વનોમાં અથવા તેમની સીમાસન્ન જગ્યાઓ પર, કૃષિ ક્ષેત્રોની અથવા વસાહતોની નજીક સ્થિત છે, જેઓ માટે કદાચ મંજૂરી આપવામાં આવી ન હોય;

(૩) ઊંચા ઢાળકોણવાળા ઘણા મોટા અને ઊંચા સ્થળો છે, પરંતુ તેમને સ્થિર કરવા માટે પ્રયત્નો કરવામાં આવ્યા નથી; અને

(૪) પર્યાવરણને અનુકૂળ અને સલામત રીતે ખોદકામમાંથી નીકળતા કચરાના નિકાલ માટે કોઈ આર્થિક જોગવાઈ નથી અને તેના યોગ્ય

સંચાલન અંગે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા ઇ.પી.સી. કોન્ટ્રાક્ટરોને કોઈ માર્ગદર્શિકા આપવામાં આવી નથી, જેના પરિણામે સ્થળોની પસંદગીમાં અને પર્યાવરણને અનુકૂળ તથા સલામત નિકાલની પદ્ધતિઓ અપનાવવામાં કોન્ટ્રાક્ટરો દ્વારા ભિન્નતા જોવા મળે છે, અને તેઓ વિનંતી પર ખાનગી જમીન પર પણ તે નાખી દે છે.

૮૫. કાટમાળના યોગ્ય નિકાલ માટે, એચ.પી.સી.એ નીચે મુજબના પગલાં લેવા ભલામણ કરી હતી:

- (૧) મકનો નિકાલ સામાન્ય રીતે વસાહતની પવનની દિશાના વિરુદ્ધ ભાગમાં સ્થિત હોવો જોઈએ;
- (૨) ઉપરની માટી કચરા નિકાલના સ્થળના પુનઃસ્થાપન માટે ત્યારબાદ ઉપયોગમાં લેવા યોગ્ય રીતે અલગ રાખવી જોઈએ;
- (૩) સ્થાનિક સ્તરે ઉપલબ્ધ મોટા પ્રમાણમાં બોલ્ડરોના યાંત્રિક ગુણધર્મોની ચકાસણી કરવી જોઈએ અને તેમનો યોગ્ય રીતે ઉપયોગ કરવો જોઈએ;
- (૪) ઓળખાયેલા સ્થળોએ મલ્લો નાખવામાં આવે તે પહેલાં અને રક્ષણાત્મક ઉપાયોનું નિર્માણ કરવામાં આવે તે પહેલાં, એ સુનિશ્ચિત કરવું જોઈએ કે આધારીય સ્તરને ભાર વહન કરી શકે તેવી પૂરતી શિયર શક્તિ હોય અને તેનાથી સરકાવાના જોખમની સ્થિતિ ઊભી ન થાય. વધુ સારી સ્થિરતા માટે ગેબિયન/રક્ષણાત્મક દિવાલો શક્ય

હોય ત્યાં સુધી સમોચ્ચ રેખાઓની દિશામાં અને સર્વોચ્ચ પૂરની સપાટીની ઉપર સલામત અંતરે બાંધવામાં આવવી જોઈએ;

(પ) મલબો ફેંકવાની જગ્યાઓ નદીના વળાંકોની અવતલ બાજુ પર સ્થિત કરવી ન જોઈએ. ખીણો અને કુદરતી નિકાસ માર્ગોને પણ ટાળવા જરૂરી છે;

(ડ) સ્થાનિક લોકો અને વન વિભાગની મદદ સાથે ડમ્પ સાઈટોના પુનર્વસન માટે સ્થાનિક રીતે ઉપલબ્ધ વનસ્પતિ જાતિઓનું વાવેતર પ્રાથમિકતાપૂર્વક કરવું જોઈએ;

(ઢ) એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને અમલીકરણ એજન્સીઓએ માટીના કચરાના નિકાલ માટે વધારાના સ્થળો સંપાદિત કરવા અને જરૂરી મંજૂરીઓ મેળવવા માટે જિલ્લાકક્ષાની સત્તાઓ સાથે તાત્કાલિક સમન્વય સાધવો ફરજિયાત છે, જેથી ઉત્પન્ન થતો માટીનો કચરો તેના નિકાલસ્થળોની વહનક્ષમતા જેટલો જ રહે;

(ઁ) જે સ્થળોની ક્ષમતા પૂર્ણપણે ઉપયોગમાં લેવાઈ ગઈ હોય તેવા સ્થળોને શક્ય તેટલી વહેલી તકે સ્થિર કરવામાં આવે, અને શ્રેષ્ઠ રીતે તો વરસાદી ઋતુ શરૂ થાય તે પહેલાં;

(૆) ભૂસ્ખલન પછી માર્ગો પર પડેલો કાદવ ઢાળની નીચે ધકેલવો નહીં; અને

(૧૦) ચોમાસા પહેલાં નાંખેલા મલબાથી અવરોધાયેલા તમામ કુદરતી નીકો/ઝરણાંઓ સાફ કરવામાં આવવા જોઈએ.

૮૭. એચ.પી.સી. અહેવાલનો અધ્યાય ૬ પરિયોજનાપરિયોજનાની પર્યાવરણીય ગુણવત્તા સાથે સંબંધિત છે, જેને અલ્પકાલીન અને દીર્ઘકાલીન પ્રભાવોમાં વિભાજિત કરી શકાય છે. અલ્પકાલીન પ્રભાવો રસ્તા બાંધકામની પ્રવૃત્તિઓ જેમ કે જમીન સફાઈ, ભૂમિ ખોદકામ તથા કટ એન્ડ ફિલ કામગીરીના કારણે સર્જાય છે, અને બાંધકામની પ્રવૃત્તિના આસપાસના વિસ્તારમાં દૃશ્યમાન થાય છે. બીજી તરફ, દીર્ઘકાલીન પ્રભાવોમાં રસ્તા બાંધકામના પરિણામે માટીના કાર્બનિક કાર્બનના નુકસાનને કારણે જલવાયુ ઉષ્ણતા વૃદ્ધિ તથા વાહનવ્યવહાર સંબંધિત સમસ્યાઓનો સમાવેશ થાય છે. તેમના ક્ષેત્ર-પ્રવાસ દરમિયાન, મુલાકાત પહેલાં કામ બંધ થઈ જવાને કારણે એચ.પી.સી. પરિયોજનાપરિયોજનાનો પર્યાવરણીય ગુણવત્તા પર પડતો પ્રભાવ આંકવામાં અસક્ષમ રહી હતી. તેમ છતાં, જ્યાં રસ્તા પરથી અવશેષ સામગ્રી દૂર કરવામાં આવી નહોતી ત્યાં તેણે ધૂળ પ્રદૂષણ નોંધ્યું હતું. એચ.પી.સી.એ પરિયોજનાપરિયોજનાના કારણે વાહનજન્ય પ્રદૂષણ, કાળી કાજળના ઉત્સર્જન, પહાડ કાપકામ અને કચરો નાંખવાના કારણે થતું માટી ધોવાણ તથા માટીના કાર્બનિક કાર્બનનું નુકસાન જેવા દીર્ઘકાલીન પ્રભાવો પણ ઓળખ્યા હતા.

૮૭. તેની નિરીક્ષણોના આધારે, એચ.પી.સી.એ નીચેની ભલામણો કરી:

(૧) બાંધકામના તબક્કા દરમિયાન પ્રદૂષણને અસરકારક રીતે નિયંત્રિત કરવા માટેની વ્યૂહરચનાઓ ઘડવા વિશ્વસનીય માહિતી પ્રાપ્ત કરવી જોઈએ;

(૨) ચાર ધામના દરેક સ્થળે સતત વાયુ ગુણવત્તા નિરીક્ષણ કેન્દ્રો સ્થાપિત કરવા આવશ્યક છે;

(૩) ઉચ્ચ હિમાલયોની પર્યાવરણીય સંવેદનશીલતાને ધ્યાનમાં લેતાં ડીઝલ અને પેટ્રોલ વાહનોમાં ઘટાડો કરવો જરૂરી છે; અને

(૪) તેમના વિશાળ વનો અને એસ.ઓ.સી.ના સંરક્ષણ માટે, કારણ કે તેઓ મુખ્ય કાર્બન શોષકો છે, લેસર હિમાલય અને શિવાલિક્સમાં મજબૂત સ્થિરીકરણ પગલાં જરૂરી છે.

૮૮. એચ.પી.સી. અહેવાલનો અધ્યાય ૭ જંગલો, વૃક્ષો અને હરિત આવરણના નુકસાન સાથે સંબંધિત છે. માર્ગોને પહોળા કરવા માટે પર્વતીય ઢાળોના કાપકામથી રાજ્યમાં હરિત આવરણમાં ઘટાડો થાય છે. પ્રોજેક્ટ માટે જંગલજમીનમાંથી કુલ ૬૮૯.૨૩ હેક્ટર વિસ્તારનું વળતર કરવામાં આવ્યું છે. હરિત આવરણના આ નુકસાનથી નદીકાંઠાની વનસ્પતિ, ઉપરની માટી, વન્યજીવનના આવાસસ્થાનો, પરિતંત્ર સેવાઓ વગેરેનું નુકસાન થાય છે. જંગલ આવરણના નુકસાનનું પરિમાર્જન કરવા માટે ઉત્તરાખંડ વન વિભાગે વળતરી વનસૃજન કાર્યક્રમના ભાગરૂપે વાવેતર હાથ ધર્યું છે. આ ઉપરાંત, રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગોની બાજુમાં આવેલી અવક્ષય પામેલી પડતર જમીન અને

જંગલજમીન પર વનસૃજન, મલબો નિકાલની પુનઃસ્થાપના, માટી સંરક્ષણ કાર્યો, ઉપલબ્ધ જળસ્રોતોના પુનર્જીવન અને ભૂદૃશ્ય વિકાસ પર કેન્દ્રિત મસોદા કાર્યપરિયોજનાના પાણ પ્રસ્તાવ કરવામાં આવ્યો છે. એચ.પી.સી. એ નીચે જણાવેલ પગલાં લેવાં ભલામણ પણ કરી છે:

(૧) દેવદાર વૃક્ષોનું કાપાણ ટાળવું જોઈએ;

(૨) ઘન જંગલના પટ્ટાઓમાં રસ્તાની પહોળાઈ ઓછી કરી શકાય;

(૩) જે વિસ્તારોને હજી પહોળા કરવાના બાકી છે, ત્યાં ઉપરની માટીનું પુનર્જનન સુલભ બનાવવા માટે તેને બાકી રહેલા કચરાપદાર્થથી અલગ રીતે સંગ્રહિત કરવી આવશ્યક છે;

(૪) નદીકાંઠાની વનસ્પતિના પુનર્જીવનનો સમાવેશ પ્રારૂપ કાર્યપરિયોજનામાં કરવો જોઈએ; અને

(૫) વનો માટેના નેટ પ્રેઝન્ટ વેલ્યૂના દરોમાં સુધારો કરવાની જરૂર છે.

૮૯. એચ.પી.સી. અહેવાલનો ભાગ ૮ વન્યજીવ આવાસો પર પરિયોજનાના પ્રભાવ અંગે ચર્ચા કરે છે. પરિયોજના ગંગોત્રી નેશનલ પાર્ક, કેદારનાથ વન્યજીવ અભયારણ્ય, ગોવિંદ નેશનલ પાર્ક અને વન્યજીવ અભયારણ્ય તથા રાજાજી નેશનલ પાર્કના વન્યજીવ સંરક્ષિત વિસ્તારોની નજીક આવેલ છે. આ સંરક્ષિત વિસ્તારોમાં ચાર અત્યંત સંકટગ્રસ્ત પ્રજાતિઓ છે – સ્નો લેપર્ડ, તિબેટિયન અર્ગલી, યુરેશિયન લિન્ક્સ, હિમાલયન બ્રાઉન

બિયર અને વેસ્ટર્ન ટ્રેગોપન. અન્ય સંકટગ્રસ્ત પ્રજાતિઓમાં એશિયાટિક બ્લેક બિયર, તિબેટિયન વુલ્ફ, હિમાલયન મસ્ક ડિયર, ફીઝન્ટ અને ચીર ફીઝન્ટનો સમાવેશ થાય છે. અલકનંદા અને ભાગીરથી નદી ખીણ વિસ્તારો પણ આવાસોની વિશાળ વિવિધતાને આશ્રય આપે છે.

૯૦. ક્ષેત્ર મુલાકાતો દરમિયાન, એચ.પી.સી.એ નોંધ્યું કે મલબાના અયોગ્ય સંચાલનના કારણે વનસ્પતિ આવરણનો વિનાશ થયો છે, જેના કારણે જલીય આવાસસ્થાનોને જોખમ ઉભું થયું છે. અનુરૂપ રીતે, તેણે નીચેના ઉપાયો ભલામણ કર્યા:

(૧) માર્ગ નિર્માણમાં વન્યજીવોના સુરક્ષિત આવાગમન માટેનો માર્ગ જાળવી રાખવો જોઈએ અને તેનો સમાવેશ કરવો જોઈએ;

(૨) માર્ગના બંને બાજુના ધીમા ઢોળાવવાળા ખભા, ખાસ કરીને તીવ્ર વાંકાઓ/અદૃશ્ય વળાંકોની આસપાસ, ટાળવા જોઈએ. વન્યજીવ માટે બોક્સ-પ્રકારના પૂર્વ-નિર્મિત કલ્વર્ટોનો ઉપયોગ કરી શકાય;

(૩) પરિયોજનાના સર્વોચ્ચ વિસ્તારોની વહનક્ષમતા અને વન્યજીવોની અવરજવર અંગે વ્યાપક અભ્યાસ હાથ ધરવો જોઈએ;

(૪) શિયાળાની ઋતુ દરમિયાન ચાર ધામ સ્થાનોનું ઉદ્ઘાટન માત્ર વ્યાપક વન્યજીવન અસર અભ્યાસ કર્યા પછી જ વિચારવું જોઈએ;

(૫) પર્યાવરણ-સંવેદનશીલ વિસ્તારોમાં આવેલ એનએચ-૧૦૯, એનએચ-૯૪, એનએચ-૯૪/૧૩૪ અને એનએચ-૦૭/૫૮ પર માર્ગ વિસ્તરણનું કાર્ય, યથોચિત મંજૂરીઓ મેળવ્યા બાદ હાથ ધરવું જોઈએ; અને

(૬) અનધિકૃત માટી-કચરાના ઢગલાઓ સામે પ્રતિબંધક કાર્યવાહી કરવી આવશ્યક છે અને વળતરરૂપ વનીકરણ હાથ ધરવું જોઈએ.

૯૧. એચપીસી અહેવાલનો ભાગ ૯, જેને ‘મેનેજિંગ માઉન્ટેન વોટર કોર્સિઝ’ શીર્ષક આપવામાં આવ્યું છે, તે ઝરણાં, નાળા અને સપાટી નિકાસના સંચાલનને સંબંધિત છે. એચપીસીએ નોંધ્યું કે અયોગ્ય માળખાઓના કારણે અનેક સ્થળોએ ભૂગર્ભ પ્રવાહોના સંચાલનમાં ખામી હતી. જ્યાં પાણીનો કાયમી પ્રવાહ છે એવા સ્થળોએ ટો ડ્રેન્સ બનાવવામાં આવ્યા ન હતા. વધુમાં, કટ એન્ડ ડમ્પ પદ્ધતિને કારણે ઉત્પન્ન થયેલા મલબાના વિશાળ જથ્થા તથા તે જળપ્રવાહોમાં નિકાલ કરવાના કારણે, પાણી માનવ ઉપભોગ માટે અયોગ્ય ગણાયું છે. તે અનુસંધાને, એચપીસીએ ભલામણ કરી કે:

(૧) કલ્વર્ટની રચના માટે જળવૈજ્ઞાનિક તપાસના આધારે નિર્ધારિત કરવી જોઈએ જેથી સંરચનાનું અલ્પ-અભિકલન અથવા અતિ-અભિકલન ટાળી શકાય;

(૨) કચરો ઢોળવાના કારણે અવરોધિત થયેલા તમામ કુદરતી નાળા/પ્રવાહોને સાફ કરવા માટે તાત્કાલિક પગલાં લેવામાં આવે;

(૩) કાયમી પ્રવાહોનું યથાવિધિ સંચાલન પૂરતા માળખાં બાંધીને કરવું જોઈએ;

(૪) ટેકરીના કટ વિસ્તારના મથાળાની ઉપર અસ્થિર અથવા ભૂસ્ખલન-પ્રવણ વિસ્તારોમાંથી પાણીનું સલામત રીતે દૂર નિકાસ થાય તે માટે એક વાળવાહી નાળો ઉપલબ્ધ કરવો જોઈએ;

(૫) માર્ગની ઢોળાવવાળી ઉપરની બાજુએ ટો ડ્રેન્સ અથવા કેચ-ડ્રેન્સની વ્યવસ્થા કરવી ફરજિયાત રહેશે અને પાણીને કુદરતી ખીણમાં નિકાલ કરવા માટે તેને કલ્વર્ટ અથવા મુખ્ય નાળાં સાથે જોડવામાં આવશે. વધુમાં, ઉપરની ઢાળ પરથી પડી આવેલા ઓવર-બર્ડન માટી/બોલ્ડરના જમા થવાથી ટો ડ્રેન્સમાં અવરોધ ન સર્જાય તે માટે બ્રેસ્ટ વોલ અથવા ટો વોલની વ્યવસ્થા કરવી જોઈએ; અને

(૬) નિકાસી નાળાઓ/ગલીઓ મારફતે ભારે વહેતા પાણી અને કચરાનો સુરક્ષિત નિકાલ થવો આવશ્યક છે.

૯૨. એચપીસી અહેવાલનો અધ્યાય ૧૦ પ્રોજેક્ટની આધારીય સુવિધા સંબંધિત પ્રવૃત્તિથી કોઈપણ આપત્તિ ન સર્જાય તે માટે લેવાયેલી હોવી આવશ્યક એવી આપત્તિ વ્યવસ્થાપન સંબંધિત કાર્યવાહી સાથે સંબંધિત છે. આ આપત્તિઓમાં ઢોળાવના ધસારા, અચાનક પૂર, હિમધસારો, જંગલ આગ જેવી પ્રાકૃતિક જોખમો; નીચી ગુણવત્તાવાળી રક્ષણાત્મક કાર્યવાહી હાથ ધરવામાં આવે ત્યારે સર્જતા ઇજનેરી સંબંધિત જોખમો; તેમજ વિશાળ

પ્રમાણના પર્યટનજન્ય જોખમોનો સમાવેશ થાય છે. પ્રોજેક્ટમાં નોંધપાત્ર આપત્તિ ઢોળાવો ની સંવેદનશીલતાને કારણે સર્જાઈ છે. આ ઘટના માટેના મુખ્ય કારણોમાંનું એક મલબો-નિક્ષેપ છે, જેના પરિણામે ભૂસ્ખલન, પાદક્ષય અને અન્ય પરિણામો સર્જાય છે. વધુમાં, જે ઢોળાવો પહેલેથી કાપવામાં આવ્યા છે તેમને સ્થિર બનાવવાના કોઈ પ્રયત્નો કરવામાં આવ્યા નથી. ઉપરાંત, અનેક સ્થળોએ, જેમ કે બઢીનાથ ખાતે, વહન ક્ષમતા (અર્થાત્ કોઈ વિશિષ્ટ પર્યાવરણમાં ટકી શકનારી જૈવિક પ્રજાતિઓની સંખ્યા) તેની મર્યાદા સુધી પહોંચી ગઈ છે. આને ધ્યાનમાં રાખીને, એચપીસીએ નીચે મુજબની કાર્યવાહી કરવાની ભલામણ કરી હતી:

(૧) પરિયોજનાના વિવિધ સ્થળોએ વહનક્ષમતા અંગે સર્વત્રાહી અભ્યાસ હાથ ધરવો આવશ્યક છે;

(૨) પ્રવાસીઓની મોટી સંખ્યાને ધ્યાનમાં રાખીને, તમામ ગામોને જોડતું ચાર ધામ અર્લી વોર્નિંગ સિસ્ટમ નેટવર્ક એવું વિકસાવવામાં આવવું જોઈએ કે જેથી આપત્તિની પરિસ્થિતિમાં સમયસર કાર્યવાહી કરી શકાય;

(૩) સંવેદનશીલ માલબાની નિકાલ સ્થાનોનું સર્વેક્ષણ હાથ ધરવું આવશ્યક છે, કુદરતી પ્રવાહો સાફ કરવા આવશ્યક છે, ઢોળાવના રક્ષણ માટેના ઉપાયો હાથ ધરવા જોઈએ;

(૪) હવામાન નાજુકતા જોખમ મૂલ્યાંકન હાથ ધરવું આવશ્યક છે; અને

(પ) સારી રીતે બાંધવામાં આવેલી બ્રેસ્ટ વોલ, રીટેઈનિંગ વોલ, માટી નેઈલિંગ, જિયોટેક્સટાઈલ આવરણ, નકારાત્મક ઢાળો અને કઠિન પથ્થરવાળા વિસ્તારોમાં અર્ધ-સુરંગો જેવા સંરક્ષાત્મક ઉપાયોનું પાલન કરવું જોઈએ.

૯૩. એચ.પી.સી. અહેવાલનો ભાગ ૧૧ સામાજિક-સાંસ્કૃતિક દષ્ટિકોણો પર કેન્દ્રિત છે. ક્ષેત્ર મુલાકાતો દરમિયાન, એચ.પી.સી.ના સભ્યોએ અવલોકન કર્યું હતું કે પરિયોજનાાને વ્યાપક સમર્થન હતું, કારણ કે તે રાજ્યના લોકોને આર્થિક રીતે લાભ આપશે. જોકે, કેટલીક એવી સમસ્યાઓ છે જેઓનું નિરાકરણ કરવામાં આવ્યું નથી, જેમ કે પરંપરાગત પગયાત્રા અથવા તીર્થયાત્રા માટે પગદંડીઓનો અભાવ, પરંપરાગત વન સંરક્ષણ પદ્ધતિઓ પર પડતી અસર, પૂરતા સુરક્ષાત્મક ઉપાયો વિના ટેકરી-કાપકામને કારણે આજીવિકાનું નુકસાન, ભારે વરસાદ અથવા વાદળફાટની સ્થિતિમાં જાનહાનિ અને ખેતી માટેના જોખમમાં વધારો, તેમજ ઢાળ ધસી પડવાથી શાળાઓ અને માળખાકીય સુવિધાઓને થતું નુકસાન.

૯૪. આ ચિંતાઓના આધારે, એચ.પી.સી.એ, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, નીચે મુજબ ભલામણ કરી હતી:

(૧) પરિયોજનાપરિયોજના સત્તાધિકારીઓએ સંવાદને સુગમ બનાવવા તેમજ સ્થાનિક સમુદાય પાસેથી પ્રતિસાદ અને ફરિયાદો પ્રાપ્ત કરવા માટે ઔપચારિક ચાંત્રિકતાઓ આરંભ કરવી જોઈએ;

(૨) યાત્રાળુઓ માટે અનુકૂળ માર્ગ બનાવવામાં આવવો જોઈએ;અને

(૩) પરંપરાઓના સંરક્ષણને પ્રોત્સાહિત કરવું જોઈએ.

૯૫. એચપીસી અહેવાલના અધ્યાય ૧૨ માં, એચપીસીએ અગાઉના દરેક અધ્યાયમાં કરવામાં આવેલા નિષ્કર્ષો અને ભલામણોનું સંક્ષેપમાં સારાંશ આપ્યું હતું.

એફ.ર.૨ પર્યાવરણ સંબંધિત મુદ્દાઓનું વિશ્લેષણ

૯૬. એચ.પી.સી. દ્વારા તેના અહેવાલના સર્વસંમતિ ધરાવતા ભાગમાં કરવામાં આવેલ વિશ્લેષણ માત્ર વ્યાપક જ નથી, પરંતુ તે અનુભવાધારિત અને વૈજ્ઞાનિક આંકડાઓ પર આધારિત છે. એચ.પી.સી.એ તમામ પરિયોજનાપરિયોજના સ્થળોની મુલાકાત લેવા માટે સમય લીધો હતો અને દરેક સાથે સંબંધિત વિવિધ મુદ્દાઓને અલગથી ઓળખ્યા હતા. જોકે એચ.પી.સી. અહેવાલમાં તેમને પ્રકરણોમાં વહેંચવામાં આવ્યા છે (જેમ કે કલમ એફ.ર.૧ માં નોંધાયું છે), તેમ છતાં તે બધાના આંતરિક મુખ્ય વિષયો સ્પષ્ટપણે દૃશ્યમાન થાય છે:

(૧) ઘણા પ્રસંગોમાં, એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. એ પોતાની આ દલીલોના

આધારે પ્રોજેક્ટને આગળ વધાર્યો છે કે પ્રોજેક્ટ પર્યાવરણીય

માર્ગદર્શિકાઓ સાથે સુસંગત છે અથવા તેના વિકાસલક્ષી લાભો

થતી હાનિની તુલનામાં પ્રમાણસર છે. જોકે, આ દલીલોની

વાસ્તવિક કસોટી કરવા માટે, એચ.પી.સી. એ રાજ્યને સંબંધિત

અભ્યાસો હાથ ધરવાની ભલામણ કરી છે જેથી વાસ્તવિક સ્થિતિ નિશ્ચિત કરી શકાય (જેમ કે બાયપાસોના નિર્માણ માટે, પર્યાવરણીય ગુણવત્તાના જતન માટે, વન્યજીવ આવાસોના સંરક્ષણ માટે અને આપત્તિ વ્યવસ્થાપન માટેની સજ્જતા માટે);

(૨) એચ.પી.સી. અહેવાલમાં પણ નોંધવામાં આવ્યું છે કે ચિંતાજનક કેટલાક ક્ષેત્રોમાં (જેમ કે પહાડ કાપકામ અથવા કચરાનું નિકાલ) શ્રેષ્ઠ પ્રથાઓનું પાલન કરવામાં આવતું નથી. તેથી, તેણે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા અમલમાં મુકવા માટે શ્રેષ્ઠ પ્રથાઓની ભલામણ કરી છે;

(૩) ચિંતાના અન્ય ક્ષેત્રોમાં, એચ.પી.સી.એ નોંધ્યું છે કે પ્રોજેક્ટને કારણે જે નુકસાનો પહેલાથી જ થયા છે, તેમના વિષે ધ્યાન દોર્યું છે, ઉપચારાત્મક પગલાંની ભલામણ કરી છે (જેમ કે વન્યજીવ આવાસોના સંરક્ષણ માટેના પગલાં (ખાસ કરીને પર્યાવરણીય રીતે સંવેદનશીલ વિસ્તારોના સંદર્ભમાં) અને જળસ્રોતોના જતન) અને તેની અસરો ઘટાડવા માટે ભવિષ્યમાં લેવામાં આવનારી કાર્યવાહી પણ સૂચવી છે (જેમ કે ટેકરી કાપકામ, કચરામાટીના નિકાલ અને વન આવરણના સંરક્ષણ બાબતે);

(૪) કેટલાક વિસ્તારો માટે, એચ.પી.સી.એ વિશેષરૂપે દર્શાવ્યું છે કે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા સતત દેખરેખ જરૂરી રહેશે અને જરૂરી

પ્રણાલીઓ સ્થાપિત કરવી જોઈએ (જેમ કે પર્યાવરણીય ગુણવત્તાના જતન માટે અને આપત્તિ વ્યવસ્થાપન માટેની પૂર્વતૈયારી માટે); અને

(૫) એચપીસીએ પરિયોજનાના સામાજિક-સાંસ્કૃતિક સમુદાયો પર થતા પ્રભાવની પણ નોંધ લીધી છે, અને એમઓઆરટીએચને સંવાદ માટે એવા માર્ગો સર્જવાનો આદેશ આપ્યો છે જેના દ્વારા ચિંતાઓને સમજવામાં આવી શકે અને તેનું નિરાકરણ લાવી શકાય.

૯૭. તેના અહેવાલમાં એચ.પી.સી.નો નિષ્કર્ષ દર્શાવે છે કે આ પ્રોજેક્ટ પર્યાવરણીય પ્રશ્નોથી ઘેરાયેલો છે, અને તેને પર્યાવરણીય રીતે ટકાઉ બનાવવા માટે તે પ્રશ્નોનું નિરાકરણ કરવું આવશ્યક છે. દુર્ભાગ્યવશ, માર્ગ-પહોળાઈના મુદ્દા સંબંધિત ચાલી રહેલી વિવાદપ્રક્રિયાને કારણે, આ ચિંતાઓ જાણે પાછળ ધકેલાઈ ગઈ હોય તેમ જણાય છે. તેમ છતાં, ભવિષ્યમાં એવી સ્થિતિ માન્ય રહી શકશે નહીં.

૯૮. એટર્ની જનરલે અદાલતને જાણ કરી છે કે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી. હાલ એચ.પી.સી. દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી ચિંતાઓનું નિવારણ કરવા માટે પગલાં લઈ રહ્યા છે, જેઓ અમારા ચુકાદાના પરિણે ૧૮(૪) અને (૫) માં નોંધવામાં આવી છે. યદ્યપિ અમે આરંભ કરવામાં આવેલા આ પગલાંઓની કદર કરીએ છીએ, તેમ છતાં તેમનો વ્યાપ મર્યાદિત છે અને તેઓ બહુ વિલંબથી અમલમાં આવ્યા છે. એચ.પી.સી.એ તેના અહેવાલમાં ઉઠાવેલા પ્રશ્નોની તુલનામાં અપનાવવામાં આવેલા પગલાંઓએ તો માત્ર

ઉપરછલો સ્પર્શ જ કર્યો છે. હકીકતમાં, તેઓ મક અવશેષોના નિકાલ જેવા અત્યંત મહત્વપૂર્ણ પ્રશ્નોને સ્પર્શતા પણ નથી, જેનો સીધો પ્રભાવ પર્યાવરણ પર પડે છે અને સાથે સાથે વન્યજીવન તથા જળસ્રોતોની ઉપલબ્ધતા સંબંધિત પ્રશ્નો પણ ઊભા કરે છે. ટેકરી કાપકામ અને ભૂસ્ખલન સંબંધિત ઉપચારાત્મક પગલાંઓ પણ ધીમા અને મર્યાદિત રહ્યા છે અને રજૂઆતો પરથી એવું જણાય છે કે તેઓ ફક્ત તે જ માર્ગો સુધી મર્યાદિત રહ્યા છે, જે એમ.ઓ.ડી.ની એમ.એ. નં. ૨૧૮૦/૨૦૨૦ના વિષયવસ્તુ છે, અને જે માત્ર ભારતની રાષ્ટ્રીય સુરક્ષાના દષ્ટિકોણથી વ્યૂહાત્મક મહત્વ ધરાવતા માર્ગો વિશે જ છે. જોકે, આ બાબત યાદ રાખવી મહત્વપૂર્ણ છે કે આ પરિયોજનામાં પડ સ્વતંત્ર પરિયોજનાઓનો સમાવેશ થાય છે, જેમાંથી બધી જ આવી માર્ગો નથી. પરંતુ તેનો અર્થ એવો થતો નથી કે આ માર્ગો અને તેમના આસપાસના વિસ્તારો પર પડનાર પર્યાવરણીય અસર કોઈ રીતે ઓછી મહત્વની બનશે અથવા તેના નિવારણની જરૂર રહેશે નહીં. રાજ્યએ હાલના પોતાના પગલાંઓની અસરકારકતાને સમર્થન આપવા માટે માત્ર એટલું જ દર્શાવવાનો પ્રયત્ન કર્યો છે કે તેનો સીધો લાભ સશસ્ત્ર દળોને થાય છે. નિઃસંદેહ, તે એક અત્યંત મહત્વપૂર્ણ પરિબળ છે (જેમ કે આ ચુકાદો કલમ એફ.૧.૩ માં સ્વીકારે છે), પરંતુ આટલા વિશાળ કદની એવી પરિયોજનામાં, જે ચાર ધામ યાત્રા કરનારાઓને વધુ કાર્યક્ષમ માર્ગ ઉપલબ્ધ કરાવવા માટે રચાઈ હતી, દાવ પર લાગેલી એકમાત્ર વસ્તુ તે નથી. આ

પરિયોજનામાં દાવ પર પર્યાવરણનું આરોગ્ય પણ છે, તેમજ તે વિસ્તારમાં વસવાટ કરતા તમામ વ્યક્તિઓ પર પડતી તેની અસરો પણ છે.

૯૯. તેથી, ટકાઉ ઉપાયો અપનાવી આ પરિયોજનાપરિયોજના પ્રત્યેના અભિગમમાં નોંધપાત્ર ફેરફાર થવો આવશ્યક છે. કોઈ ઠોસ વ્યૂહરચના અમલમાં ન હોય ત્યારે, પર્યાવરણના સંરક્ષણ માટે કેટલાક ઉપશમ ઉપાયોની ટુકડેટુકડી અમલવારી માન્ય ઠરી શકતી નથી. અમે એમ.ઓ.ડી.ની એમ.એ. નં. ૨૦૨૦ ની ૨૧૮૦ માં ઉલ્લેખિત માર્ગો માટે ડી.એલ.-પી.એસ. રૂપરેખાને અમારી મંજૂરી આપી છે, તેમ છતાં તે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી. દ્વારા એચ.પી.સી.એ કરેલી ભલામણોના અમલની શરતાધીન બનાવવામાં આવે છે, જેનો આ અદાલતે કલમ એફ.૨.૧ માં ઉલ્લેખ કર્યો છે. આ ભલામણો સર્વસંમતિથી કરવામાં આવેલી છે. એચ.પી.સી.ના સભ્યોમાં બહુમતી સરકારના અધિકારીઓ અને નિષ્ણાતોની હતી. એચ.પી.સી.ની ભલામણોને અનુરૂપ, દરેક વ્યક્તિગત પરિયોજનાપરિયોજના માટે સંબંધિત અભ્યાસો દ્વારા વાસ્તવિક માહિતી મેળવી સમસ્યાની પ્રકૃતિનું મૂલ્યાંકન કરવું આવશ્યક છે. ત્યારબાદ, દરેક પરિયોજનાપરિયોજનાની વૈશિષ્ટ્યપૂર્ણ ચિંતાઓને ધ્યાનમાં રાખીને, તે બધાં માટે વિશિષ્ટ ઉપશમ ઉપાયો અમલમાં મૂકવા જોઈએ. આમ કરતી વખતે, એચ.પી.સી. દ્વારા જારી કરવામાં આવેલી સામાન્ય ભલામણો મૂળ ધોરણરૂપ બનવી જોઈએ, એટલે કે, તે ઓછામાં ઓછાં તો અમલમાં મુકવી જ જોઈએ, અને

તે ઉપરાંત સંબંધિત અભ્યાસોના આધારે જે કંઈ આવશ્યક ગણાય તેનો પણ અમલ થવો જોઈએ.

૧૦૦. અન્ય કોઈ પણ બાબત કરતાં વધુ, આ માટે આજદિન સુધી અપનાવવામાં આવેલ અભિગમમાં જાગૃત ફેરફાર આવશ્યક છે. પરિયોજનાપરિયોજનાને પર્યાવરણસંગત બનાવવાનું વિકાસના માર્ગમાં મેળવવાનું માત્ર એક “ચેકબોક્સ” તરીકે જોવું જોઈએ નહીં, પરંતુ તેને સ્વયં સ્થાયી વિકાસનો માર્ગ તરીકે જોવું જોઈએ. તેથી, અપનાવવામાં આવેલા ઉપાયો સુવિચારિત હોવા જોઈએ અને તેઓએ વાસ્તવમાં પરિયોજનાપરિયોજના સાથે સંકળાયેલી નિશ્ચિત ચિંતાઓનો ઉકેલ લાવવો જોઈએ. સ્વાભાવિક રીતે, આથી પરિયોજનાપરિયોજના વધુ ખર્ચાળ બની શકે છે, પરંતુ પર્યાવરણીય કાયદાના શાસન અને સ્થાયી વિકાસના માળખા અંદર કાર્ય ન કરવા માટે તે માન્ય ન્યાયસંગત કારણ બની શકે નહીં. પરિયોજનાપરિયોજનાને વધુ પર્યાવરણજાગૃત બનાવવા માટેના તેમના પ્રયાસમાં, એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી.એ તેઓ અપનાવે તે ઉપાયો બાબતે પારદર્શક રહેવું પણ અનિવાર્ય છે, જેથી જનહિતચિંતક નાગરિકો દ્વારા તેમને જાહેર રીતે જવાબદાર ઠરાવી શકાય. તેથી, અમે દિશાનિર્દેશ આપીએ છીએ કે એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી. પરિયોજનાપરિયોજનાને આગળ વધારી શકે, શરતે કે તે એચ.પી.સી. દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી અને આ અદાલત દ્વારા આ ચુકાદાની કલમ એફ.૨.૧ માં

સૂચિબદ્ધ કરાયેલ તમામ ચિંતાઓનો, આ ચિંતાઓ સાથે સંલગ્ન દર્શાવેલ ભલામણો દ્વારા (આ ચુકાદાના પરિચ્છેદ ૮૨, ૮૩, ૮૫, ૮૭, ૮૮, ૯૦, ૯૧, ૯૨ અને ૯૪ માં), નિવારણ કરે.

એક નિષ્કર્ષ

૧૦૧. તેથી, અમે એમઓડીની એમએ નં. ૨૧૮૦/૨૦૨૦ મંજૂર કરીએ છીએ અને જેમના સંદર્ભમાં રાહત માગવામાં આવી છે એવા ત્રણ વ્યૂહાત્મક રાજમાર્ગો માટે ડીએલ-પીએસ રચનાને અનુમતિ આપીએ છીએ. સાથે સાથે, સમગ્ર પ્રોજેક્ટ અંગે એચપીસી દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલ પર્યાવરણીય ચિંતાઓનો પણ અમે નોંધ લીધો છે. ઉપચારાત્મક પગલાં લેવા અંગે એચપીસીની સર્વસંમતિભરી ભલામણોની અમે નોંધ લીધી છે અને અમે નિર્દેશ આપીએ છીએ કે આગલા સમયગાળા માટે તેમનું અમલીકરણ એમઓઆરટીએચ અને એમઓડી દ્વારા કરવાનું રહેશે. આ વિશિષ્ટ ભલામણો કલમ એફ.૨.૧ માં ઉલ્લેખિત કરવામાં આવી છે અને સંક્ષિપ્તતાના હિતાર્થે અહીં તેમનું પુનરાવર્તન કરવામાં આવતું નથી.

૧૦૨. વધુમાં, આ ભલામણોના અમલીકરણને સુનિશ્ચિત કરવા માટે, અમે એક ‘ઓવરસાઈટ કમિટી’ પણ રચીએ છીએ, જે સીધી આ અદાલતને અહેવાલ આપશે. આ કમિટીના અધ્યક્ષપદે આ અદાલતના ભૂતપૂર્વ ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ શ્રી જસ્ટિસ અરજુઓન કુમાર સિકરી રહેશે. અધ્યક્ષને તકનીકી સહાય પ્રાપ્ત થઈ શકે તે માટે, તેમને નીચે મુજબની

સહાય આપવામાં આવશે:(૧) નેશનલ એન્વાયરમેન્ટલ એન્જિનિયરિંગ રિસર્ચ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ (‘ નીરી ’) નો એક પ્રતિનિધિ, જેને નિયામક દ્વારા નિયુક્ત કરવામાં આવશે; અને

(૨) ફોરેસ્ટ રિસર્ચ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ, યુનિવર્સિટી તરીકે માન્ય, દેહરાદૂનના એક પ્રતિનિધિ, જે તેના ડાયરેક્ટર જનરલ દ્વારા નામાંકિત કરવામાં આવે.

નિરીક્ષણ સમિતિને યુ.ઓ.આઈ., ઉત્તરાખંડ સરકાર, એમ.ઓ.આર.ટી.એચ., એમ.ઓ.ડી. અને એમ.ઓ.ઈ.એફ. એન્ડ સી.સી. તરફથી સર્વ પ્રકારની લોજિસ્ટિક તથા વહીવટી સહાય પ્રાપ્ત થશે. ઉત્તરાખંડના પર્યાવરણ અને વન વિભાગના સચિવ એ સુનિશ્ચિત કરશે કે સમિતિને લોજિસ્ટિક સહાય પૂરી પાડવામાં આવે. એમ.ઓ.આર.ટી.એચ., એમ.ઓ.ડી. અને એમ.ઓ.ઈ.એફ. એન્ડ સી.સી. સમિતિને સહાય પ્રદાન કરવા, માહિતી ઉપલબ્ધ કરાવવા અને સમિતિના કાર્યમાં સહકાર આપવા માટે નોડલ અધિકારીઓની પણ નિમણૂક કરશે. પ્રોજેક્ટનો ભાગ બનતા જિલ્લાઓના જિલ્લા દંડાધિકારીઓ પણ સમિતિને સુવિધા અને સહાય પૂરી પાડશે.

૧૦૩. આ દેખરેખ સમિતિનો હેતુ પ્રોજેક્ટનું પર્યાવરણીય વિશ્લેષણ ફરીથી હાથ ધરવાનો નથી, પરંતુ એચ.પી.સી. દ્વારા અગાઉથી આપવામાં આવેલી ભલામણોના અમલીકરણનું મૂલ્યાંકન કરવાનો છે (જેનો અમે કલમ એફ.૨.૧ માં ઉલ્લેખ કર્યો છે). આ દિશાનિર્દેશોના અનુસંધાનમાં ઔપચારિક જાહેરનામું ભારત સંઘ દ્વારા બે અઠવાડિયાની અંદર બહાર પાડવામાં આવશે. ત્યારબાદ

ચાર અઠવાડિયાની અંદર, એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી. એ એચ.પી.સી.ની ભલામણોનું પાલન કરવા માટે તેમના દ્વારા લેવામાં આવેલા પગલાં, તેમજ બાકીની ભલામણોના પાલન માટે અનુમાનિત સમયરેખા સાથે, સમિતિ સમક્ષ રજૂ કરવાના રહેશે. આ પ્રકારના માસિક અહેવાલો એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. અને એમ.ઓ.ડી. દ્વારા દેખરેખ સમિતિ સમક્ષ મૂકવામાં આવશે. ત્યારબાદ દેખરેખ સમિતિ દર ચાર મહિને આ સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ થયેલી પ્રગતિ અંગે અહેવાલ રજૂ કરશે. ભલામણોના અમલીકરણ સંબંધિત કોઈ પ્રશ્ન ઊભો થાય તો સમિતિના અધ્યક્ષને આ સર્વોચ્ચ અદાલતનો આશરો લેવા માટે સ્વતંત્રતા રહેશે. દેખરેખ સમિતિના અધ્યક્ષ અને સભ્યોને ચૂકવવાનું માનધન અધ્યક્ષ દ્વારા નક્કી કરવામાં આવશે અને તેનું ચુકવણી વિતરણ એમ.ઓ.આર.ટી.એચ. દ્વારા કરવામાં આવશે.

૧૦૪. અમે વધુમાં નોંધીએ છીએ કે આ અદાલતના તા. ૮ ઓગસ્ટ ૨૦૧૯ના આદેશ દ્વારા એચ.પી.સી.ને તેની ભલામણોના અમલીકરણ પર દેખરેખ રાખવાનું અને જે કોઈ વધુ પગલાં જરૂરી હોય તે સૂચવવાનું કાર્ય સોંપવામાં આવ્યું હતું. ઉપરોક્ત ફકરા ૧૦૨ અને ૧૦૩માં રચાયેલી ઓવરસાઈટ કમિટી અને એચ.પી.સી.ના કાર્યક્ષેત્ર વચ્ચે કોઈ પણ આવરણ ટાળવા માટે, અમે સ્પષ્ટ કરીએ છીએ કે એચ.પી.સી. પ્રોજેક્ટ માટે પોતાની ભલામણોના અમલીકરણ પર દેખરેખ રાખવાનું કાર્ય ચાલુ રાખશે, પરંતુ ઋષિકેશથી માણા,

ઋષિકેશથી ગંગોત્રી અને ઢનકપુરથી પિથોરાગઢ સુધીના રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગો હવે ઓપરસાઈટ કમિટીના કાર્યક્ષેત્ર હેઠળ આવશે.

૧૦૫. આ નિર્દેશો સાથે, અમે એમ.ઓ.ડી.ની એમ.એ. નં. ૨૧૮૦/૨૦૨૦મંજૂર કરીએ છીએ, શરતે કે અમારા ચુકાદામાં ઉપર દર્શાવેલ શરતોનું પાલન કરવામાં આવે અને તે અનુસાર, એમ.એ. નં. ૧૯૨૫/૨૦૨૦ નો નિકાલ કરવામાં આવે છે.

૧૦૬. જો કોઈ હોય તો, બાકી રહેલી અરજીઓ(ઓ)નો નિકાલ થયેલો ગણાશે.

દેવિકા ગુજરાલ વિવિધ અરજીઓનો નિકાલ કરવામાં આવ્યો.

Translation of this judgment has been provided by M/S

Hyperlink E-Solutions Pvt. Ltd.

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદીત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહીં. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use / the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version / the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose / execution and implementation.

=====