1053

[2019] 11 एस. सी. आर 1053 ए

/

एम. सी. मेहता

बनाम

भारत का संघ व अन्य ।

(1985 की लिखित याचिका (सिविल) संख्या 13029) सितंबर 02,2019

/

[अरुण मिश्रा और दीपक गुप्ता**,** जे**.** जे**.]**

शहरी विकासः

नगर नियोजन-मोटर वाहनों की पार्किंग की समस्या-आयोजितःपार्किंग की समस्या उत्पन्न हो गई है क्योंकि सरकार और प्राधिकरणों की ओर से पर्याप्त सार्वजनिक परिवहन प्रदान करने में घोर विफलता है-उचित पार्किंग नीतियों से कम प्रदूषण, कम अपराध और बेहतर और अधिक सम्मानजनक जीवन होगा जैसा कि संविधान के अनुच्छेद 21 के तहत परिकल्पित है-परिवहन केंद्रों (यानी बस डिपो, रेलवे स्टेशन, मेट्रो-स्टेशन, हवाई अड्डे, आदि) में पर्याप्त पार्किंग की व्यवस्था करने की आवश्यकता है।), संस्थागत क्षेत्रों (जैसे विश्वविद्यालय, अस्पताल, सरकारी भवन, न्यायालय आदि) में।), और वाणिज्यिक क्षेत्रों (जैसे मॉल, सिनेमा हॉल, बाजार, कॉर्पोरेट कार्यालय, सब्जी बाजार, अनाज बाजार, आदि) में उनकी विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार-एक वैधानिक व्यवस्था होनी चाहिए जिसमें ऐसे परिवहन केंद्रों, संस्थानों और वाणिज्यिक क्षेत्रों के निर्माण और संचालन की अनुमति देने से पहले अगले 25 वर्षों के लिए मूल्यांकन किया जाना चाहिए-आवासीय क्षेत्रों में विशेष रूप से जहां मध्यम वर्ग के लोग रहते हैं, पार्किंग की समस्या अधिक है-हालांकि नगरपालिका अधिकारी समस्या के प्रति जीवित हैं, लेकिन जिस गति से वे आगे बढ़ रहे हैं वह बहुत धीमी है और समाधान खोजने में नवाचार की कमी है-पर्यावरण प्रदूषण (रोकथाम और नियंत्रण) प्राधिकरण (ई. पी. सी. ए.) ने दक्षिण दिल्ली नगर निगम (एस. डी. एम. सी.) के परामर्श से लाजपत नगर के क्षेत्र को चलाने के लिए निर्धारित किया है।41 एस.2 आर/डब्ल्यू।धारा 117, धारा की उप-धारा (3)।127 और सीएलएस।(ई), (एच) और (आई) एस की उप-धारा (2) के।138 मोटर वाहन अधिनियम, 1988-नीति का खंड 11 आवासीय सड़कों और गलियों में पार्किंग से संबंधित है-पार्किंग स्थल हो सकते हैं

/

/

/

/

/

/

1053

1054 सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट [2019] 11 एस. सी. आर.

विभिन्न क्षेत्रों में पार्किंग के विभिन्न प्रकार और विभिन्न मॉड्यूल की आवश्यकता होगी जैसे कि पारंपरिक विधि (यानी खुली जगह में पार्किंग), बहु-स्तरीय पार्किंग (स्वचालित बहु-स्तरीय पार्किंग और स्वचालित सर्पिल पार्किंग सहित), और स्टैक पार्किंग-पार्किंग स्थानों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन (आर. एफ. आई. डी.) टैग जैसी आधुनिक तकनीक का उपयोग किया जाना चाहिए-दिल्ली नगर निगम और दिल्ली छावनी बोर्ड को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया जाता है कि आवासीय क्षेत्रों में सभी फुटपाथ को सभी अतिक्रमणों से मुक्त किया जाए-अतिक्रमणकारियों को अतिक्रमण हटाने के लिए नोटिस दिया जाना आवश्यक है और विफलता पर, अतिक्रमणकारियों की कीमत पर अधिकारियों को इसे हटाने के लिए-अधिकारियों को यह भी निर्देश दिया जाता है कि वे इसे बंद करने के लिए नियम बनाने पर विचार करें।

/

/

/

/

सिविल मूल आधिकारिता :1985 की लिखित याचिका (सिविल) संख्या 13029।

(भारत के संविधान के अनुच्छेद 32 के अधीन)

/

हरीश एन. साल्वे, सुश्री अपराजित सिंह, वरिष्ठ अधिवक्ता, ए. डी. एन. राव, सिद्धार्थ चौधरी, अधिवक्ता।(ए. सी.),

तुषार मेहता, एसजी, ए. एन. एस. नाडकर्णी, ए. एस. जी., बालाजी श्रीनिवासन, ए. ए. जी., एस. वसीम ए. कादरी, आर. एस. सूरी, ध्रुव मेहता, संजीव सेन, आर. एस. ग्रेवाल, वरिष्ठ अधिवक्ता।, सुश्री सुहासिनी सेन, सुश्री अर्चना पी. डेव, सुश्री श्रद्धा देशमुख, रजत नायर, डी. एल. चिदानंद, आर. बी. यादव, जी. एस. मक्कर, एस. रेबेलो, भवानीशंकर वी. गडनिस, श्रीमती स्निधा मेहरा, बी. वी. बलराम दास, एस. वेंकटेश, वरुण खन्ना, विकास एम., सुनील बी., सुश्री

निष्ठा कुमार, पराग एम. श्रॉफ, सुश्री महिमा सी. श्रॉफ, बालाजी श्रीनिवासन, सुश्री पल्लवी सेनगुप्ता, सुश्री गरिमा जैन, सिद्धांत कोहली, सुश्री लक्ष्मी राव, आकाश चटर्जी, ऐश्वर्या चौधरी, सुश्री अनिनी ए.

/

/

1055

एम. सी. मेहता बनाम भारत और ओ. आर. एस. संघ।

देबरमन, प्रवीण स्वरूप, अजय बंसल, गौरवा यादव, सुश्री सायन रे, कर्मेंद्र प्रताप सिंह, बी. विनोद खन्ना, श्रीमती चित्रकला जी., बी. के. प्रसाद, संजय के. विसेन, अभिषेक, सुश्री रुचि कोहली, बी. वी. बलरामदास, सुश्री अनिल कटियार (मेसर्स एस. नारायण एंड कंपनी के लिए), सुश्री गरिमा प्रसाद, जी. एस. ओबेरॉय, मोहित कुमार बंसल, राजेश कत्याल, कुलदीप सिंह, हितेश कुमार शर्मा, सुश्री मीनाक्षी खन्ना, रोहित के. सिंह, तरुण जौहरी, ऋत्विक दत्ता, अरविंद कुमार शर्मा, ई. सी. अग्रवाल, तल्हा अब्दुल रहमान, सुश्री शाक्य सिंह चौधरी, सुश्री सुरुची अग्रवाल, प्रसीत सुरशे, राजीव यादव, गुंटूर प्रभाकर, गौरव श्रीवास्तव, प्रदीप मिश्रा, अधिवक्ता। उपस्थित पक्षकारों के लिए।न्यायालय का आदेश पारित किया गया था

/

/

दीपाक गुप्ता**,** जे।

1. आधुनिक सुविधाएँ अपने साथ अपनी समस्याएं लाती हैं।औद्योगिक युग की सबसे महत्वपूर्ण सुविधाओं में से एक मोटर परिवहन है।यह अपने साथ कई समस्याएं लेकर आया है लेकिन हम केवल दो पर प्रकाश डाल सकते हैंः- (1) प्रदूषण और (2) पार्किंग की जगह।यह पार्किंग की समस्या है जिसे हम इस क्रम में संबोधित करना चाहते हैं।

/

2. एक वाहन, चाहे वह मोटर कार हो, बस हो, तिपहिया वाहन हो, स्कूटर हो या छोटी स्कूटी हो, एक या एक से अधिक व्यक्तियों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाता है।एक बार जब यात्रियों/वाहनों में सवार लोगों को उनके गंतव्य पर ले जाया जाता है, तो संबंधित वाहन को खड़ा करना प्रश्न है।इसके लिए बहुत जगह, बहुत सारी योजना, बहुत सारी बुनियादी सुविधाओं और बहुत सारे धन की आवश्यकता होती है।व्यक्तियों की प्रवृत्ति अधिक से अधिक पैसे बचाने की है और पार्किंग के लिए कुछ भी भुगतान नहीं करना है।

/

3. 1970 के दशक के अंत तक मोटर कारें अमीरों का विशेषाधिकार थीं।अधिकांश लोग जो मोटर गाड़ियों का खर्च वहन कर सकते थे, वे ऐसे घरों में रहते थे जहाँ गाड़ी चलाने के रास्ते और गैरेज थे।लेकिन जैसे-जैसे देश की अर्थव्यवस्था में सुधार हुआ है और लोगों की कमाई की क्षमता बढ़ी है, सड़कों पर अधिक से अधिक वाहन चल रहे हैं।साथ ही जगह की कमी और भूमि की कीमतों में खगोलीय वृद्धि के कारण आवासों का आकार छोटा और छोटा होता जा रहा है। कारों की बढ़ती संख्या और भूमि की घटती उपलब्धता के बीच इस संघर्ष में सबसे बड़ा नुकसान वाहनों के लिए "पार्किंग स्थान" है।यहां तक कि जिन घरों में गैरेज थे, उनमें भी इन्हें अन्य उद्देश्यों के लिए उपयोग किए जाने वाले कमरों में बदल दिया गया था।फिर कारें ड्राइव-वे में खड़ी होने लगीं, लेकिन जैसे-जैसे घरों के सदस्यों की संख्या बढ़ती गई, ड्राइव-वे से कारें अब बह गई हैं।

/

/

/

1056

/

[2019] 11 एस सी आर।

/

घर के बाहर सड़कों पर।यह एकमात्र समस्या नहीं है।नगर निगम के अधिकारी, उन्हें सबसे अच्छी तरह से ज्ञात कारणों से, कॉलोनियों/क्षेत्रों/कस्बों/शहरों/महानगरों की वहन क्षमता के संबंध में कोई अध्ययन किए बिना, इन कॉलोनियों में अतिरिक्त मंजिलों सहित अतिरिक्त निर्माण की अनुमति दे रहे हैं।बाधाओं को कम किया जा रहा है या समाप्त किया जा रहा है।निर्मित क्षेत्र ऊर्ध्वाधर और क्षैतिज रूप से बढ़ रहा है।नतीजतन, जहां लगभग 50 साल पहले, एक परिवार और एक कार के साथ एक मंजिला घर था, वहां अब एक चार मंजिला-संरचना है, यदि अधिक नहीं तो 8 फ्लैट और 16 कारें हो सकती हैं।इसने कई समस्याएं पैदा की हैं और सबसे गंभीर समस्याओं में से एक पार्किंग की समस्या है।4. सुनहरा नियम है "अपने पड़ोसी से प्यार करो"। आज वाहनों की पार्किंग के इस सबसे छोटे मुद्दे पर झगड़े के कारण पड़ोसियों का सामाजिक ताना-बाना टूट रहा है।इसलिए, हम महसूस करते हैं कि पार्किंग जैसे सांसारिक मुद्दे पर एक विस्तृत आदेश पारित करने की आवश्यकता है क्योंकि इससे नगर नियोजन प्रभावित हो सकता है।उचित पार्किंग नीतियों से कम प्रदूषण, कम अपराध और बेहतर और अधिक गरिमापूर्ण जीवन भी प्राप्त होगा जिसका प्रत्येक नागरिक भारत के संविधान के अनुच्छेद 21 के अंतर्गत हकदार है।

/

/

/

5. पार्किंग के मुद्दे से निपटने से पहले, हमें यह ध्यान रखना होगा कि देश के नागरिकों को पर्याप्त सार्वजनिक परिवहन प्रदान करने में सरकार और अधिकारियों की ओर से घोर विफलता है। व्यक्तिगत वाहनों का स्वामित्व लगभग 2 प्रतिशत आबादी के पास है।हालाँकि, यह 2 प्रतिशत आबादी परिवहन के संबंध में सभी संसाधनों और बुनियादी ढांचे पर एकाधिकार करना चाहती है।यह केवल पिछले दो दशकों में है कि शहर बड़े पैमाने पर परिवहन के लिए योजनाओं को शुरू करने की दिशा में आगे बढ़े हैं, लेकिन हमें अभी भी एक लंबा रास्ता तय करना है।

/

6. इस क्रम में हम मुख्य रूप से आवासीय क्षेत्रों में पार्किंग के मुद्दे से निपटेंगे, लेकिन इस मुद्दे से समग्र रूप से निपटते समय हमें सामान्य रूप से पार्किंग के मुद्दे से निपटना होगा।यह आवश्यक है क्योंकि यदि परिवहन केंद्रों, संस्थागत क्षेत्रों, वाणिज्यिक क्षेत्रों आदि में पर्याप्त पार्किंग प्रदान नहीं की जाती है, तो रिसाव आवासीय क्षेत्रों में चला जाएगा।

/

/

परिवहन केंद्र

7. जहाँ भी बड़े परिवहन केंद्र जैसे बस डिपो, रेलवे स्टेशन, मेट्रो स्टेशन, हवाई अड्डे आदि हैं जहाँ बड़ी संख्या में लोग आते हैं, वहाँ पार्किंग के लिए पर्याप्त सुविधाएं होनी चाहिए।अधिकांश क्षेत्रों में लोग बस छोड़ना चाहते हैं।इसलिए, ए पर जोर दें।

/

1057

एम. सी. मेहता बनाम भारत और ओ. आर. एस. संघ। [दीपाक गुप्ता, जे.] ए.

"ड्रॉप एंड गो" व्यवस्था पर अधिक होना चाहिए।इस पहलू को ड्रॉप-ऑफ के लिए बहुत कम या कोई शुल्क नहीं और पार्किंग वाहनों के लिए भारी शुल्क देकर प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। परिवहन केंद्रों पर पार्किंग की सुविधा प्रदान करनी होगी, विशेष रूप से जब हम बड़े पैमाने पर तेजी से परिवहन प्रणालियों की बात करते हैं जहां लोग परिधीय शहरों से दिल्ली जैसे महानगरों में आएंगे।आज हम देश के महानगरों को परिधीय शहरों से जोड़ने के लिए क्षेत्रीय त्वरित पारगमन प्रणाली (आर. आर. टी. एस.) शुरू करने की योजना बना रहे हैं।ऐसे दो आरआरटीएस दिल्ली-मेरठ और दिल्ली-अलवर हैं।इनकी योजना बनाते समय अधिकारियों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि अलवर, मेरठ और अन्य मध्यवर्ती स्टेशनों पर पर्याप्त पार्किंग सुविधाएं उपलब्ध हों।

उपनगरों या परिधीय शहरों से आने वाले दिल्ली में काम करने वाले लोग अपने निजी परिवहन को इन केंद्रों तक ले जाते थे और इसलिए इसके लिए पर्याप्त योजना बनाई जानी चाहिए।

/

/

संस्थागत क्षेत्र

8. संस्थागत क्षेत्र विश्वविद्यालय, अस्पताल, सरकारी भवन, अदालत आदि हो सकते हैं। जब ऐसी इमारतों की योजना बनाई जाती है तो पार्किंग की समस्या पर बहुत कम ध्यान दिया जाता है।यहां तक कि जब कोई इन पार्किंग मुद्दों को संबोधित करता है, तो आम तौर पर केवल अधिकारियों और कर्मचारियों की जरूरतों को संबोधित किया जाता है।उदाहरण के लिए बहुत कम अदालतें हैं जिनमें वादियों द्वारा वाहनों की पार्किंग के लिए पर्याप्त सुविधाएं हैं।इसी तरह, अस्पतालों में रोगियों या उनके परिचारकों के वाहनों की पार्किंग के लिए लगभग कोई जगह उपलब्ध नहीं है और पूरी पार्किंग जगह का उपयोग डॉक्टरों, नर्सों और अस्पताल के अन्य कर्मचारियों द्वारा किया जाता है।

/

/

व्यावसायिक क्षेत्र

9. वाणिज्यिक क्षेत्रों जैसे वाणिज्यिक मॉल, सिनेमा हॉल, बाजार स्थान, कॉर्पोरेट कार्यालय, सब्जी बाजार, अनाज बाजार आदि की अलग-अलग आवश्यकताएँ होती हैं।जिन बाजारों में थोक वस्तुओं जैसे सब्जी मंडियों, फलों की मंडियों आदि का परिवहन किया जाता है, वहां ट्रकों, टेंपो आदि जैसे परिवहन वाहनों की पार्किंग के लिए पर्याप्त प्रावधान होना चाहिए। वास्तव में, यह न केवल पार्किंग है, बल्कि अन्य सुविधाएं, जैसे कि सीएनजी स्टेशन, पेट्रोल स्टेशन, इलेक्ट्रिक चार्जिंग पॉइंट आदि, जो इन क्षेत्रों के भीतर उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

/

/

10. चाहे वह परिवहन केंद्र हो, संस्था हो या वाणिज्यिक क्षेत्र, प्रत्येक की अपनी विशिष्ट आवश्यकताएँ होंगी और इन्हें योजनाकारों और वास्तुकारों द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए संबोधित किया जाना चाहिए कि वाहनों की पार्किंग के लिए पर्याप्त व्यवस्था की गई है और इन परिवहन केंद्रों, संस्थानों, वाणिज्यिक क्षेत्रों में आने वाले व्यक्तियों को सड़कों पर या उन स्थानों पर पार्किंग करने के लिए मजबूर नहीं किया जाता है जो पार्किंग के लिए नहीं हैं।

/

/

[2019] 11 एस सी आर।

11. हमारे विचार में एक ऐसी वैधानिक व्यवस्था होनी चाहिए जिसमें किसी भी व्यक्ति/प्राधिकरण को ऐसी परिवहन प्रणालियों, संस्थानों और वाणिज्यिक क्षेत्रों के निर्माण और संचालन की अनुमति देने से पहले कम से कम अगले 25 वर्षों के लिए पार्किंग की जरूरतों के संबंध में मूल्यांकन किया जाना चाहिए और तदनुसार पार्किंग की जगह विकसित की जानी चाहिए।

12. यह कहने के बाद कि हम इस कठोर वास्तविकता से अनजान नहीं हैं कि कुछ कॉलोनियों और क्षेत्रों में कुछ वाहनों को सड़कों पर खड़ा करने की अनुमति देनी होगी क्योंकि वाहनों की संख्या घरों के अंदर खड़े किए जा सकने वाले वाहनों की तुलना में बहुत अधिक है।वास्तव में कुछ कॉलोनियों में, विशेष रूप से उन कॉलोनियों में जहां मध्यम वर्ग और निम्न मध्यम वर्ग के लोग रहते हैं, वाहनों को पार्क करने के लिए भूखंडों के भीतर लगभग कोई जगह नहीं है।

/

/

13. ऐसा नहीं है कि नगरपालिका अधिकारी और अन्य अधिकारी पार्किंग की समस्या से अवगत नहीं हैं।हालांकि, जिस गति से वे आगे बढ़ रहे हैं वह बेहद धीमी है।समाधान खोजने में नवाचार की भी पूर्ण कमी है।पर्यावरण प्रदूषण (रोकथाम और नियंत्रण) प्राधिकरण (ई. पी. सी. ए.) ने दक्षिण दिल्ली नगर निगम (एस. डी. एम. सी.) के परामर्श से पार्किंग की समस्या को कम करने के लिए एक प्रायोगिक परियोजना चलाने के लिए लाजपत नगर के क्षेत्र को निर्धारित किया है।उत्तरी दिल्ली नगर निगम (एन. डी. एम. सी.) और पूर्वी दिल्ली नगर निगम (ई. डी. एम. सी.) द्वारा इसी तरह की प्रायोगिक परियोजनाओं को चलाने के लिए दो अन्य कॉलोनियों, उत्तरी दिल्ली में कमला नगर और पूर्वी दिल्ली में कृष्णा नगर की भी पहचान की गई है।ये वे कॉलोनियां हैं जो शायद पार्किंग की सबसे बड़ी समस्या का सामना करती हैं।यदि इन कॉलोनियों में प्रायोगिक परियोजना सफल होती है तो हमें कोई कारण नहीं दिखता कि अन्य क्षेत्रों में भी इस तरह की परियोजना का पालन क्यों नहीं किया जाना चाहिए।

/

/

14. अगर हम लाजपत नगर के मामले को ही लें, तो यह एक कॉलोनी है जिसमें शुरू में ऐसे लोग रहते थे जो अब पाकिस्तान कहे जाने वाले देश से शरणार्थियों के रूप में आए थे।उन्हें छोटे घर दिए गए थे और समय के साथ एक मंजिला निर्माण दोहरे और तीन मंजिला हो गए हैं।प्लॉट के आकार बड़े पैमाने पर छोटे हैं, हालांकि कुछ बड़े घर हैं।लाजपत नगर का केंद्रीय बाजार दिल्ली के सबसे लोकप्रिय और भीड़भाड़ वाले बाजारों में से एक है।बाजार के समय पार्किंग की जगह

मिलना लगभग असंभव है।लाजपत नगर को मेट्रो रेल से जोड़ने के बाद और यातायात को एक तरफ से चलाने के बाद पिछले 1-2 वर्षों में कुछ सुधार हुआ है।हालाँकि, समस्या इतनी गंभीर है कि बड़ी संख्या में आगंतुक आवासीय क्षेत्रों में अपने वाहन पार्क कर देते हैं जिससे निवासियों को समस्या होती है।

/

/

/

1059

एम. सी. मेहता बनाम भारत और ओ. आर. एस. संघ। [दीपाक गुप्ता, जे.] ए.

/

15. दूसरी ओर इन आवासीय घरों में जहां निवासियों के पास केवल एक वाहन होना चाहिए था, अब 3-4 वाहन हैं और ई. पी. सी. ए. की रिपोर्ट संख्या 98 के अनुसार प्रति भूखंड लगभग 3-6 मंजिल हैं और प्रति तल कम से कम 2 कारें हैं और औसत भूखंड क्षेत्र 150 वर्ग किलोमीटर है।मीटर, जिसका अर्थ है कि प्रति भूखंड लगभग 7 से 8 कारें हैं।प्लॉट का आकार इतना छोटा है कि उस आकार के प्लॉट में 8 कारें खड़ी नहीं की जा सकती हैं।नतीजतन, सभी नहीं तो अधिकांश कारें सड़क पर खड़ी हो जाती हैं जो सड़कों को बंद कर देती हैं और यहां तक कि एम्बुलेंस, फायर ब्रिगेड आदि भी आगे नहीं बढ़ पाते हैं।इस स्थिति को जारी नहीं अनुज्ञात जा सकता है।16. जैसा कि ई. पी. सी. ए. ने उल्लेख किया है कि पार्किंग के लिए उपलब्ध स्थान और मांग के बीच एक बड़ा अंतर है।ई. पी. सी. ए. ने निवासी कल्याण संघों (आर. डब्ल्यू. ए.) को शामिल किया है और आर. डब्ल्यू. ए. के साथ मिलकर इस प्रायोगिक परियोजना के लिए कुछ सुझाव दिए हैं।सुझावों में से एक यह है कि निवासियों को पार्किंग परमिट जारी किया जा सकता है जिससे उन्हें स्टिकर जारी किए जाएंगे जो निवासियों की कारों की पहचान करेंगे जिन्हें उस क्षेत्र में पार्क किया जा सकता है।ई. पी. सी. ए. ने सुझाव दिया है कि इसके लिए मासिक शुल्क होना चाहिए लेकिन एन. सी. टी. सरकार ने इसका विरोध किया है और इस स्तर पर हम इस संबंध में कोई आदेश पारित नहीं कर रहे हैं।हालांकि, यह उम्मीद करना अनुचित नहीं होगा कि निवासी कम से कम स्टिकर के लिए भुगतान करने के लिए प्रशासनिक लागत का बोझ साझा करेंगे, और सुरक्षा गार्डों को काम पर रखेंगे आदि।

/

/

/

/

17. राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के परिवहन विभाग ने मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (1988 का 59) की धारा 138 की धारा 117, धारा 127 की उप-धारा (3) और उप-धारा (2) के खंड (ई), (एच) और (आई) के साथ पठित धारा 2 के खंड 41 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए 2019 के दिल्ली पार्किंग स्थानों के रखरखाव और प्रबंधन के लिए मसौदे को भी अधिसूचित किया है।इस नीति में इन नियमों के लागू होने के 4 महीने के भीतर क्षेत्र पार्किंग योजनाओं को अधिसूचित करने की परिकल्पना की गई है।इस नीति की एक उत्साहजनक विशेषता यह है कि यह अपनी प्राथमिकता के क्रम में पैदल चलने वालों/साइकिल चालकों को पहली प्राथमिकता देता है, दूसरा सामूहिक सार्वजनिक परिवहन के लिए; तीसरा आपातकालीन वाहनों के लिए, चौथा विकलांग व्यक्तियों के लिए वाहनों के लिए-उनकी पिकअप और ड्रॉप; फिर व्यक्तिगत मोटर वाहन पार्किंग आती है; कम अवधि की पार्किंग; सड़क पर पार्किंग; परिवहन वाहनों के लिए रात भर की पार्किंग आदि। इस नीति का एक अन्य महत्वपूर्ण पहलू यह है कि इसमें यह निर्धारित किया गया है कि पार्किंग की व्यवस्था से यातायात की निशुल्क आवाजाही बाधित नहीं होनी चाहिए।इसमें पार्किंग शुल्क आदि के भुगतान से संबंधित अन्य नियम हैं।

/

/

/

/

[2019] 11 एस सी आर।

18. नीति का खंड 11 आवासीय सड़कों और गलियों में पार्किंग से संबंधित है।यह इस प्रकार है:-

“11. आवासीय सड़कों और गलियों में पार्किंग-(1) क्षेत्र

नागरिक एजेंसियों द्वारा बनाई गई पार्किंग योजना में आवासीय क्षेत्रों के भीतर पार्किंग की व्यवस्था शामिल होगी।ऐसे क्षेत्रों के भीतर योजना निवासियों/निवासी कल्याण संघों के परामर्श से बनाई जाएगी।

/

(2) नागरिक एजेंसियां भुगतान के आधार पर कॉलोनियों के पास निर्दिष्ट हरित क्षेत्रों/उद्यानों के अलावा खुले क्षेत्रों को पार्किंग स्थल के रूप में विकसित करने पर विचार करेंगी।नियमित शटल सेवाओं को पार्किंग सुविधा के एक हिस्से के रूप में निर्धारित किया जा सकता है, जिसके लिए शुल्क पार्किंग शुल्क में शामिल किया जाएगा।

/

(3) इसके अलावा, आवासीय कॉलोनियों और वाणिज्यिक क्षेत्रों में खाली भूखंडों के मालिकों को पार्किंग शुल्क के बदले इन भूखंडों को पार्किंग स्थल के रूप में उपयोग करने के लिए अधिकृत किया जाना चाहिए।भवन उप-कानूनों के अंतर्गत बहु-स्तरीय पार्किंग के रूप में भी ऐसे खाली भूखंड का उपयोग करने की अनुमति मिलने पर, ऐसे भूखंडों का उपयोग उस उद्देश्य के लिए किया जा सकता है।इस प्रक्रिया को प्रोत्साहित करने के लिए नागरिक एजेंसियों द्वारा उचित कर उपाय अपनाए जा सकते हैं।

/

(4) फुटपाथ पर पार्किंग को सख्ती से प्रतिबंधित किया जाएगा और नागरिक एजेंसियां ऐसे अवैध रूप से खड़े वाहनों को ले जाएंगी।

/

(5) सभी लेन और सड़कों पर, एम्बुलेंस, दमकल गाड़ियों, पुलिस वाहनों आदि जैसे आपातकालीन वाहनों की निर्बाध आवाजाही के लिए एक लेन निर्धारित की जानी चाहिए। इस लेन पर पार्किंग की अनुज्ञात नहीं होगी। "

/

इसलिए, इस नीति में क्षेत्र पार्किंग योजनाओं की तैयारी, ऐसी योजनाओं का दायरा और दायरा और निवासियों या आर. डब्ल्यू. ए. के परामर्श से इन योजनाओं को तैयार करने की परिकल्पना की गई है। यह नीति निर्दिष्ट हरित क्षेत्रों और कॉलोनियों के पास के पार्कों के अलावा खुले क्षेत्रों को भुगतान के आधार पर पार्किंग स्थल के रूप में उपयोग करने के लिए भी प्रोत्साहित करती है।निजी पार्किंग को भी प्रोत्साहित किया जाता है जहां खाली भूमि निजी पक्षों के स्वामित्व में होती है।इस नीति का एक महत्वपूर्ण पहलू यह है कि इसमें यह परिकल्पना की गई है कि पार्किंग शुल्क में व्यक्ति को उस स्थान से बाजार क्षेत्र तक ले जाने की लागत शामिल होगी जहां उसका वाहन खड़ा है और शटल सेवा प्रदान की जाएगी।हम निर्देश देते हैं कि ऐसी सुविधा गैर-प्रदूषणकारी वाहनों जैसे बिजली या बैटरी से चलने वाले वाहनों, गोल्फ-गाड़ियों आदि द्वारा होनी चाहिए।

/

/

1061

एम. सी. मेहता बनाम भारत और ओ. आर. एस. संघ। [दीपाक गुप्ता, जे.] ए.

/

19. इस खंड के दो अन्य बहुत महत्वपूर्ण पहलू भी हैं।फुटपाथ पर पार्किंग पूरी तरह से प्रतिबंधित है।इसका कोई उल्लंघन नहीं हो सकता है और किसी भी परिस्थिति अंतर्गत इसकी अनुमति नहीं दी जा सकती है।फुटपाथ पैदल चलने वालों के लिए होते हैं।कई घर कई कारणों से फुटपाथ का अतिक्रमण करते हैं जैसे कि बगीचे का विस्तार करना, सुरक्षा गार्ड केबिन बनाना आदि। ये सभी सार्वजनिक स्थान का अतिक्रमण है।हम निर्देश देते हैं कि सभी सुरक्षा गार्ड केबिन प्लॉट क्षेत्र के भीतर बनाए जाने चाहिए न कि फुटपाथ पर।जिस भी कॉलोनी में फुटपाथ का अतिक्रमण पाया जाता है, वहां मालिक के खिलाफ सख्त कार्रवाई की जानी चाहिए और अतिक्रमण को फुटपाथ से हटा दिया जाना चाहिए।यदि ऐसे मकान मालिक अतिक्रमण हटाने के बाद फिर से फुटपाथ पर अतिक्रमण करते हैं तो अतिक्रमणकारियों के आवास तक पानी, बिजली, सीवेज आदि जैसी नगरपालिका सेवाओं को बंद करने के लिए नियम विरचित जा सकते हैं।20. आवासीय क्षेत्रों से संबंधित नीति में यह भी प्रावधान है कि एम्बुलेंस, दमकल गाड़ियों, पुलिस वाहनों आदि जैसे वाहनों की निर्बाध आवाजाही के लिए एक लेन निर्धारित की जानी चाहिए। यह न केवल चिकित्सा आपात स्थितियों, आग के खतरों आदि का ध्यान रखने के लिए बहुत आवश्यक है, बल्कि यह सुनिश्चित करने के लिए भी बहुत आवश्यक है कि विधि और व्यवस्था प्रवर्तन एजेंसियां बिना किसी बाधा के आगे बढ़ सकें।इस लेन का उपयोग निश्चित रूप से निवासियों द्वारा भी किया जाएगा।इस लेन को पीले फ्लोरोसेंट पेंट या स्ट्रिप्स द्वारा दोनों तरफ स्पष्ट रूप से निर्धारित किया जाना चाहिए और दो पीली रेखाओं के भीतर एक इंच भी जगह पार्किंग के लिए उपयोग करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।यह लंबवत पार्किंग को रोकेगा और समानांतर पार्किंग को प्रोत्साहित करेगा।

/

/

/

/

21. ई. पी. सी. ए. ने लाजपत नगर-III के लिए प्रायोगिक परियोजना के लिए एक रिपोर्ट तैयार की है, लेकिन मामूली बदलावों के साथ उसी रिपोर्ट का उपयोग अन्य दो कॉलोनियों के लिए भी किया जा सकता है।इस स्तर पर रिपोर्ट पर अपनी राय व्यक्त किए बिना हम प्रथम दृष्टया महसूस करते हैं कि ई. पी. सी. ए. द्वारा सुझाए गए पायलट परियोजना को लाजपत नगर में कम से कम 3 महीने की अवधि के लिए जारी रखा जाना चाहिए, जहां इसके बाद न्यायालय परियोजना की कमियों और लाभों दोनों का मूल्यांकन करने के लिए बेहतर स्थिति में होगा।हम इस स्तर पर प्रायोगिक परियोजना के विवरण में नहीं जा रहे हैं क्योंकि हम किसी भी तरह से उक्त परियोजना के काम को प्रभावित नहीं करना चाहते हैं।साथ ही हम इस बात पर जोर देना चाहेंगे कि हमने पार्किंग नीति से जो ऊपर निकाला है, उससे समझौता नहीं किया जाना चाहिए और पार्किंग नीति के मसौदे का अक्षरशः पालन किया जाना चाहिए।

/

/

22. पायलट परियोजना में लाजपत नगर-III में 3510 कारों की पार्किंग की मांग की परिकल्पना की गई है, जबकि सीमांकित कानूनी पार्किंग में केवल 1830 कारों को समायोजित किया जा सकता है।इसका मतलब है कि 1680 कारों का अंतर है।

/

1062

/

[2019] 11 एस सी आर।

ई. पी. सी. ए. ने उपलब्ध विभिन्न पार्किंग स्थानों में और अस्पतालों और शैक्षणिक संस्थानों के साथ साझा पार्किंग के माध्यम से इन कारों को समायोजित करने के लिए पर्याप्त वैकल्पिक स्थान की पहचान की है।अस्पताल, स्कूल आदि जैसे संस्थानों को काम के घंटे खत्म होने के बाद पार्किंग की जगह की आवश्यकता नहीं होती है।इसलिए, पार्किंग की जगह साझा करने का यह विचार बहुत अच्छा है और इसे अन्य क्षेत्रों में भी बढ़ाया जा सकता है।हालाँकि, ऐसी स्थिति में, ऐसे संस्थानों के मालिकों को आर्थिक रूप से मुआवजा देना पड़ सकता है और हम उस प्रश्न को बाद के चरण में निर्धारण के लिए खुला छोड़ देते हैं।

/

23. पार्किंग स्थल विभिन्न प्रकार के हो सकते हैं और विभिन्न क्षेत्रों में पार्किंग के विभिन्न मॉड्यूल की आवश्यकता होगी।परंपरागत रूप से, पार्किंग क्षेत्र भूमि के खुले टुकड़े होते हैं जहाँ पार्किंग क्षेत्रों को चिह्नित किया जाता है।वाहनों की आवाजाही के लिए काफी जगह छोड़नी पड़ती है।यह पार्किंग प्रदान करने का सबसे कम खर्चीला लेकिन सबसे कम कुशल तरीका भी है।हालाँकि, यह आवासीय क्षेत्रों में एक समाधान हो सकता है जहाँ पार्किंग की समस्या इतनी तीव्र नहीं है।यदि ई. पी. सी. ए. द्वारा लाजपत नगर के मामले में पार्किंग की आवश्यकताओं की पहचान के बाद, सभी वाहनों को समायोजित करने के लिए पर्याप्त खुली भूमि की पहचान की जा सकती है।यह पारंपरिक विधि समाधान हो सकता है।

/

/

24. दूसरे प्रकार की पार्किंग बहु-स्तरीय पार्किंग है जिसमें भूमिगत और भूमिगत पार्किंग दोनों शामिल हैं।भूमिगत पार्किंग हालांकि निर्माण के लिए अधिक महंगी है, कभी-कभी लंबे समय में बेहतर होती है, खासकर जब कॉलोनियों का विकास किया जा रहा हो क्योंकि पार्किंग क्षेत्र के ऊपर की भूमि का उपयोग पार्क के रूप में किया जा सकता है।पार्क और पार्किंग को प्रभावी रूप

से जोड़ा जा सकता है।यह दुनिया भर के विभिन्न देशों में उपयोग की जाने वाली एक अवधारणा है जहां भूमिगत पार्किंग के 2 से 3 या उससे भी अधिक स्तर हैं।जहां तक ओवर-ग्राउंड पार्किंग का सवाल है, यह निर्माण करने के लिए निश्चित रूप से भूमिगत पार्किंग की तुलना में सस्ता है, लेकिन इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि जमीन पर मंजिलों की संख्या इमारत के मानदंडों का उल्लंघन न करे और बहु-स्तरीय पार्किंग आंखों की रोशनी न बने।बहुस्तरीय और भूमिगत पार्किंग दोनों की समस्या यह है कि, हालांकि स्तरों में वृद्धि के कारण एक ही क्षेत्र में अधिक कारें खड़ी की जा सकती हैं, लेकिन पार्किंग क्षेत्रों के अंदर और बाहर जाने के लिए वाहनों तक पहुंच प्रदान करने के लिए बहुत सारी जगह बर्बाद हो जाती है।सर्पिल पार्किंग उसी क्षेत्र में पार्किंग की जगह बढ़ाने का एक और प्रभावी तरीका है।पार्किंग की संरचना क्षेत्र में गोलाकार है और पार्किंग संकेंद्रित वृत्तों में की जाती है।25. यदि इन बहुस्तरीय और सर्पिल पार्किंग में स्वचालित पार्किंग शुरू की जाती है तो उपयोग करने योग्य क्षेत्र की मात्रा बड़ी हो जाती है और उसी क्षेत्र में खड़े किए जा सकने वाले वाहनों की संख्या तेजी से बढ़ जाती है।

/

/

/

/

1063

एम. सी. मेहता बनाम भारत और ओ. आर. एस. संघ। [दीपाक गुप्ता, जे.] ए.

/

जब सर्पिल पार्किंग में स्वचालन होता है तो स्वचालित लिफ्ट (ओं) के लिए केवल पार्किंग क्षेत्र के केंद्रीय केंद्र का उपयोग किया जाता है और इसके लिए दो या तीन वाहनों के स्थान की आवश्यकता होगी।

26. आवासीय क्षेत्रों में खुली पार्किंग या बहु-स्तरीय पार्किंग उपयोगी हो सकती है, लेकिन अस्पतालों, अदालतों, परिवहन केंद्रों आदि जैसे संस्थानों में पार्किंग के लिए स्वचालित बहु-स्तरीय पार्किंग और स्वचालित सर्पिल पार्किंग समय की आवश्यकता है, जहां वाहनों की पार्किंग की मांग बहुत अधिक है।

/

27. एक अन्य प्रकार की पार्किंग स्टैक पार्किंग है।इसके लिए किसी स्थायी निर्माण की आवश्यकता नहीं है।एक फ्रेम-संरचना को ऊपर उठाया जाता है और संरचना की ऊंचाई के आधार पर, स्वचालित लिफ्टों के माध्यम से 2 या 3 कारों को एक दूसरे के ऊपर खड़ा किया जाता है या 'ढेर' किया जाता है।इस प्रकार की पार्किंग भीड़भाड़ वाले क्षेत्रों और बाजारों में भी

उपयोगी है जहां जगह की उपलब्धता कम है और साथ ही जहां वैकल्पिक बहु-स्तरीय पार्किंग का निर्माण किया जा रहा है लेकिन इसे बनाने में बहुत समय लगेगा।

/

28. जाहिर है कि ये पार्किंग सुविधाएं एक कीमत पर आती हैं।इन्हें खड़ा करना और उनका रखरखाव करना सस्ता नहीं है।यह अधिकारियों को योजना बनानी है कि इन पार्किंग सुविधाओं का वित्तपोषण कैसे किया जाए।यह राज्य को तय करना है कि वह लागत वहन करेगा या वह चाहता है कि उपयोगकर्ता पार्किंग क्षेत्र के लिए भुगतान करें।लेकिन, एक बात निश्चित है।यह सुनिश्चित करना राज्य की जिम्मेदारी है कि सड़कें निशुल्क और साफ हों, पार्किंग से निशुल्क हों और आवासीय क्षेत्रों, वाणिज्यिक क्षेत्रों, संस्थागत क्षेत्रों, परिवहन केंद्रों आदि में नागरिकों के लिए उचित रूप से बड़ी मात्रा में पार्किंग की जगह उपलब्ध हो।

/

/

29. यह सुनिश्चित करने के लिए आधुनिक तकनीक का उपयोग किया जाना चाहिए कि पार्किंग स्थानों का अधिकतम उपयोग किया जाए और इसके लिए परिवहन केंद्रों, संस्थानों और वाणिज्यिक क्षेत्रों में पार्किंग मार्गदर्शन और सूचना प्रणाली के साथ सभी वाहनों के लिए रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन (आर. एफ. आई. डी.) टैग होना आवश्यक है।पार्किंग शुल्क, यदि कोई हो, का भुगतान सीधे पार्किंग संचालक को आर. एफ. आई. डी. टैग के माध्यम से किया जा सकता है जो मानव हस्तक्षेप और भ्रष्टाचार को कम करेगा।एक आर. एफ. आई. डी. टैग का उपयोग न केवल पार्किंग शुल्क का भुगतान करने के लिए किया जा सकता है, बल्कि टोल बैरियर आदि पर भी किया जा सकता है, जहां वाहनों को सड़क या पार्किंग स्थान के उपयोग के लिए शुल्क का भुगतान करना पड़ता है।आर. एफ. आई. डी. टैग के माध्यम से भुगतान स्वचालित और तेज़ होता है।चूंकि कोई मानवीय हस्तक्षेप नहीं है, इसलिए कोई विवाद नहीं है और टोल प्लाजा पर लोगों को पीटे जाने की दैनिक खबरें कम होने की उम्मीद है।जिन वाहनों को इस तरह के टोल शुल्क आदि के भुगतान से छूट दी गई है, उनके लिए आर. एफ. आई. डी. टैग को तदनुसार और इन वाहनों को आर. एफ. आई. डी. के आधार पर क्रमादेशित किया जा सकता है।

/

/

/

टैग पहचान बिना शुल्क के भुगतान के इन टोल प्लाजा के माध्यम से जा सकती है।इससे छूट प्राप्त श्रेणी के वाहनों के लिए अलग लेन की आवश्यकता लगभग समाप्त हो जाएगी।

30. किसी भी पार्किंग सुविधा में जहां 100 से अधिक कारें खड़ी की जा सकती हैं, पार्किंग मार्गदर्शन और सूचना प्रणाली का अनिवार्य रूप से उपयोग किया जाना चाहिए।खाली पार्किंग स्थानों की संख्या को स्पष्ट रूप से पहचाना जाना चाहिए और संस्थागत/वाणिज्यिक क्षेत्रों के बाहर और साथ ही पार्किंग के बाहर संकेतों पर प्रमुखता से प्रदर्शित किया जाना चाहिए।पार्किंग मार्गदर्शन प्रणाली को स्पष्ट रूप से इंगित करना चाहिए कि मोटर वाहन उपयोगकर्ताओं को निकटतम खाली पार्किंग तक पहुंचने के लिए किस प्रवेश/मार्ग का उपयोग करना चाहिए।यह न केवल पार्किंग को अधिक कुशल बनाने में मदद करेगा बल्कि पार्किंग क्षेत्र के बाहर यातायात जाम को भी कम करेगा।

/

/

31. ई. पी. सी. ए. की प्रायोगिक परियोजना अप्रैल, 2018 से लाजपत नगर में शुरू हुई और हम उम्मीद करते हैं कि ई. पी. सी. ए. हमें लाजपत नगर में प्रायोगिक परियोजना के कामकाज की विस्तृत रिपोर्ट 30.12.2019 तक देगा।हम ई. पी. सी. ए. से दो सप्ताह के भीतर कृष्णा नगर और कमला नगर के लिए प्रायोगिक परियोजना तैयार करने का अनुरोध करते हैं, जिसके तुरंत बाद ऐसी प्रायोगिक परियोजनाएं वहां शुरू की जाएंगी।इस तरह की प्रायोगिक परियोजनाओं के काम करने के संबंध में रिपोर्ट 30.12.2019 द्वारा प्रस्तुत की जाए।

/

32. उपरोक्त चर्चा को ध्यान में रखते हुए हम निम्नलिखित निर्देश जारी करते हैंः-

/

1. हम नई दिल्ली नगर निगम, उत्तरी दिल्ली नगर निगम, दक्षिण दिल्ली नगर निगम, पूर्वी दिल्ली नगर निगम और दिल्ली छावनी बोर्ड को यह सुनिश्चित करने का निर्देश देते हैं कि आवासीय क्षेत्रों में सभी फुटपाथ को सभी अतिक्रमणों से मुक्त किया जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि फुटपाथ पैदल चलने वालों द्वारा उपयोग करने योग्य हों।जिन व्यक्तियों ने फुटपाथ पर अतिक्रमण किया है, उन्हें अतिक्रमण हटाने के लिए 15 दिनों का नोटिस दिया जाएगा और यदि वे ऐसा करने में विफल रहते हैं तो अतिक्रमणकर्ता की कीमत पर संबंधित नगरपालिका प्राधिकरण/प्राधिकरण द्वारा अतिक्रमण हटाया जाएगा, जिसे भूमि राजस्व के बकाया के रूप में वसूल किया जाएगा।अधिकारी अतिक्रमणकारियों को दोहराने के लिए नगरपालिका सेवाओं को बंद करने के लिए नियम बनाने पर भी विचार कर सकते हैं।

/

/

2. हम निर्देश देते हैं कि दिल्ली रखरखाव और पार्किंग स्थानों के प्रबंधन नियम 2019 के मसौदा नियमों को ए पर अधिसूचित किया जाए।

/

1065

एम. सी. मेहता बनाम भारत और ओ. आर. एस. संघ। [दीपाक गुप्ता, जे.]

सबसे पहले और 30.09.2019 से बाद में नहीं।04.10.2019 पर अनुपालन के लिए सूची।

3. एक बार नियमों को अधिसूचित किए जाने के बाद यह सुनिश्चित करना सभी संबंधितों का कर्तव्य होगा कि उक्त नियमों को अक्षरशः लागू किया जाए।

/

4. एन. सी. टी. सरकार को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया जाता है कि किसी भी संरचना के निर्माण की अनुमति देते समय, अगले 25 वर्षों के लिए पार्किंग की जरूरतों का उचित मूल्यांकन किया जाए और आवश्यक पार्किंग सुविधाएं उपलब्ध हों।

5. हम ई. पी. सी. ए. और नगरपालिका अधिकारियों को प्रायोगिक परियोजना की व्यवहार्यता और प्रभावशीलता का मूल्यांकन करते समय निर्णय में जो कहा गया है, उस पर विचार करने का निर्देश देते हैं।

/

6. दिल्ली की एन. सी. टी. सरकार, नगरपालिका अधिकारियों और ई. पी. सी. ए. को निर्देश दिया जाता है कि वे आर. आई. एफ. डी. टैग, पार्किंग मार्गदर्शन और सूचना प्रणाली और पार्किंग स्थानों से वाणिज्यिक क्षेत्रों, संस्थानों आदि तक अंतिम मील की कनेक्टिविटी शुरू करने की व्यवहार्यता और प्रभावशीलता पर विचार करें और इस संबंध में 30.09.2019 द्वारा एक रिपोर्ट प्रस्तुत करें और इस उद्देश्य के लिए मामले को न्यायालय में सूचीबद्ध किया जाए।

/

/

7. पायलट परियोजना पर रिपोर्ट मिलने के बाद आगे के निर्देश जारी किए जाएंगे।

33. इस मामले को 13.01.2020 पर सूचीबद्ध करें।

कल्पना के. त्रिपाठी

निर्देश जारी किए गए।

/

/

/