[2020] 14 एस. सी. आर 86

परियोजना निदेशक, परियोजना

प्रभाव इकाई

वी.

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

(सिविल अपील सं। 3976-3977 2020 का)

08 दिसंबर, 2020

[ए. एम. खानविलकर, बी. आर. गवई और

कृष्णा मुरारी, जे. जे.]

भारतीय संविधान कला। 246 , 248 - संघ सूची, प्रविष्टि 23-राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में खुली हरित भूमि की घोषणाकानून बनाने के लिए संसद की विधायी क्षमता चेन्नई-कृष्णागिरी-सलेम (राष्ट्रीय गलियारा) [सी-के-एस (एन. सी.)] 8 लेन का विकास/निर्माण नया राष्ट्रीय राजमार्ग (एन. एच.-1791 ए और एन. एच.-1790 बी) बड़ी परियोजना (भारतमाला) का हिस्सा है। परियोजना-चरण I)-अधिसूचना जारी की गई यू / धारा 2 (2), 1956 अधिनियम सी-के-एस (एन. सी.) को राष्ट्रीय राजमार्ग खंड/खंड (एन. एच. 1791 ए और एन. एच. 1791 बी) के रूप में घोषित करता है। धारा 3क (1), 1956 अधिनियम, राष्ट्रीय राजमार्ग (खंडों) के लिए अधिग्रहित की जाने वाली प्रस्तावित भूमि को निर्दिष्ट करते हुए संबंधित खंडों/खंडों के लिए जारी किया गया-चुनौती दी गई-उच्च न्यायालय ने अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित अधिसूचनाएं जारी कीं: धारा 3क (1) अवैध-अपील पर अभिनिर्धारित किया गया: 1956 अधिनियम केंद्र सरकार को संबंधित राज्य में अधिसूचित हिस्सों/खंडों को राजमार्ग घोषित करने के लिए अधिकृत करता है।राष्ट्रीय राजमार्ग; और उससे जुड़े मामलों के लिएराजमार्ग (जो एक मौजूदा सड़क/राजमार्ग होने की आवश्यकता नहीं है)-संविधान या 1956 के अधिनियम में कुछ भी इस शक्ति को केवल राज्य के भीतर मौजूदा सड़कों/राजमार्गों के संबंध में सीमित नहीं करता है-इस अधिनियम का सार प्रविष्टि 23, संघ सूची के लिए उत्तरदायी है और उससे जुड़े मामले अभिव्यक्ति "राजमार्ग" को 1956 के अधिनियम में परिभाषित नहीं किया गया है या1988 अधिनियम केंद्र सरकार किसी को भी अधिसूचित करने के लिए पूरी तरह से सक्षम है। राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में राजमार्ग के निर्माण के लिए अधिग्रहण के लिए भूमि (आवश्यक रूप से एक मौजूदा सड़क/राजमार्ग नहीं)-इसके अलावा, यू/एस. एस. अधिसूचना जारी करने के चरण में। 2 (2) या 3ए में पर्यावरण/वन मंजूरी लेने की कोई आवश्यकता नहीं है-मंजूरी शुरू करने से पहले निष्पादन एजेंसी द्वारा मंजूरी प्राप्त करने की आवश्यकता होती है।वास्तविक कार्य या प्रस्तावित कार्य/परियोजना को निष्पादित करना "-इसके अलावा, इस तर्क में कोई सार नहीं है कि खंड/खंड का परिवर्तन तमिलनाडु राज्य के संबंध में सी-के-एस (एन. सी.) की परियोजना में मूल रूप से शामिल चेन्नई-मदुरै (आर्थिक गलियारा) [सी-एम (ई. सी.)] ठोस सामग्री पर आधारित नहीं था-यू/एस. एस. के तहत विवादित अधिसूचनाओं के लिए चुनौती। 2

(2) और 3ए नकारात्मक-विवादित निर्णय को इंगित सीमा तक संशोधित किया गया-राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956-एस. एस. 2 (2) , 3ए-राष्ट्रीय राजमार्ग नियम, 1957-भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988। 3 , 11-13 , 16 – पीठ और पदार्थ का सिद्धांत-पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986-व्याख्याकानून-सामंजस्यपूर्ण निर्माण।भारत का संविधान-संघ सूची, प्रविष्टि 23; राज्य सूची, प्रविष्टि 13-आयोजित: तथ्य यह है कि सूची II की प्रविष्टि 13 अनन्य शक्ति प्रदान करती है"सड़कें" विषय से संबंधित किसी भी राज्य के विधानमंडल पर, "राष्ट्रीय राजमार्गों" से संबंधित सभी मामलों से संबंधित सूची I में प्रविष्टि 23 को सीमित अर्थ देने का आधार नहीं हो सकता है।राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956-योजना। 2 , 3 , 3ए-3जे, 4-6,9 पर चर्चा की गई।

भारत का संविधान-भाग 11, अध्याय 2-Art.257-आयोजित: Art.257 राज्यों पर संघ के नियंत्रण के बारे में बताता हैकुछ मामलों में खंड (2) भविष्यवाणी करता है कि की कार्यकारी शक्ति संघ किसी राज्य को राष्ट्रीय और सैन्य महत्व के घोषित संचार के साधनों के निर्माण और रखरखाव के बारे में निर्देश देने का भी विस्तार करेगा-प्रावधान यह स्पष्ट करता है कि संसद की शक्ति किसी भी तरह से उसमें निर्दिष्ट मामलों तक ही सीमित नहीं है।

भूमि अधिग्रहण-न्यायिक समीक्षा-चर्चा का दायरा।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988-एस। 11-13 – का दायरा-चर्चा की गई।

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956-के तहत सार्वजनिक सुनवाई

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988 पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 का उद्देश्य-चर्चा की गई।राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956। 3ए, 3डी (3)-घोषणा यू / एस. 3डी के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष के भीतर जारी नहीं किया गया

अधिसूचना यू / एस. 3ए-यू/अधिसूचना की मानित चूक एस. 3ए एस. में अनुमानित है। 3डी (3)-आयोजित: यह संभव है कि अधिसूचना के बाद पर्यावरण/वन मंजूरी के प्रस्ताव को आगे बढ़ाते हुए एस. 3ए, कुछ समय बर्बाद हो सकता है, भले ही [2020] 14 एस. सी. आर. के तहत प्रक्रिया।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

1956 भूमि अधिग्रहण के लिए अधिनियम अधिग्रहण की घोषणा जारी करने के लिए उपयुक्त हो गया था। एस. 3डी-इस संकट से उबरने के लिए कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड के पैराग्राफ 100 (1) में कहा गया है। सी. केंचप्पा और अन्य। [1996] 10 सप्लीमेंट के रूप में रिपोर्ट किया गया। एस. सी. आर. 12 एस. के प्रयोजनों के लिए न्यायालय के आदेश द्वारा स्थगन के रूप में कार्य करेगा। 3डी (3) 1956 के तहत सभी परियोजनाओं के संबंध में

अधिनियम, विशेष रूप से एस के जारी होने के बाद बिताए गए समय को बाहर करने के लिए। 3 पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने के साथ-साथ भारत के संविधान के वन कानूनों के तहत अनुमतियों के लिए एक अधिसूचना -

Art.142।

अपीलों का निपटारा करते हुए, न्यायालय ने

पकड़ना: 1.1 विधायी प्रतियोगिता

यूनियन

यह न्यायालय पहले विधायी शक्ति के बारे में विचार करेगा

संघ। क्या यह किसी मौजूदा राजमार्ग के संबंध में सूची I की प्रविष्टि 23 के लिए विहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए कानून बनाने तक सीमित है

राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया, जैसा कि तर्क दिया जाता है? संसद की विधायी शक्ति का पता अनुच्छेद 246 से लगाया जा सकता है। निर्विवाद रूप से, वर्तमान मामले में संसद द्वारा बनाया गया कानून 1956 का अधिनियम और 1988 का अधिनियम है जो सातवीं अनुसूची की सूची I की प्रविष्टि 23 के संदर्भ में है। यदि संसद द्वारा बनाया गया घोषित कानून सातवीं अनुसूची की सूची I की प्रविष्टि 23 के लिए विहित है, तो संसद को उस विषय पर और उससे जुड़े मामलों के लिए कानून बनाने की विशेष शक्ति है। तथ्य यह है कि सूची 2 की प्रविष्टि 13 किसी भी राज्य के विधानमंडल को विशेष शक्ति प्रदान करती है।

विषय "सड़कें", "राष्ट्रीय राजमार्गों" से संबंधित सभी मामलों से संबंधित सूची I में प्रविष्टि 23 को सीमित अर्थ देने का आधार नहीं हो सकती हैं। यह अच्छी तरह से स्थापित स्थिति है कि यदि संसद द्वारा बनाया गया कानून संघ सूची के तहत आने वाले विषय के संबंध में है, तो राज्य सूची के तहत कानून द्वारा आकस्मिक अतिक्रमण, अपने आप में, इसे अमान्य नहीं करेगा। पीठ और पदार्थ का सिद्धांत भारत में अच्छी तरह से स्थापित है। इस सिद्धांत को कानून के सही स्वरूप का पता लगाने के लिए लागू किया जाता है। संविधान के अनुच्छेद 248 का प्रचार करना उपयोगी हो सकता है, जो संसद को समवर्ती सूची या राज्य परियोजना निदेशक, परियोजना प्रभाव इकाई v में सूचीबद्ध किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की विधायी शक्तियां प्रदान करता है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

सूची. माना जाता है कि "राजमार्ग" शब्द का उल्लेख राज्य सूची या समवर्ती सूची में नहीं किया गया है। संघ सूची के अंतर्गत आने वाले विषय पर उसकी प्रविष्टि 97 के संदर्भ में कानून बनाते समय, यह संसद के लिए किसी भी अन्य मामले पर कानून बनाने के लिए खुला है जो सूची II या सूची III में सूचीबद्ध नहीं

है, जिसमें कोई भी कर शामिल है जिसका उल्लेख उन सूचियों में से किसी में नहीं है। निर्विवाद रूप से, विधायी सूचियों में प्रविष्टियाँ विधायी शक्तियों के स्रोत नहीं हैं।

लेकिन ये केवल ऐसे विषय या क्षेत्र हैं जिनके संबंध में संबंधित विधायी निकाय कानून बनाने के लिए स्वतंत्र है। प्रविष्टियों को व्यापक भावना को ध्यान में रखते हुए एक उदार और विस्तृत निर्माण प्राप्त करना चाहिए।

और एक संकीर्ण पांडित्यपूर्ण अर्थ में नहीं। सूची I में प्रविष्टि 23 आम तौर पर संसद द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के रूप में घोषित या घोषित किए जाने वाले "राजमार्गों" और इससे जुड़े सभी मामलों को संदर्भित करती है।

इसके साथ। यह संसद को किसी भी राज्य में किसी भी खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में नामित करने के लिए राजमार्ग के रूप में घोषित करने का अधिकार देता है। संविधान में संसद की उस शक्ति के प्रयोग को केवल मौजूदा "राजमार्ग" के संबंध में सीमित करने का कोई संकेत नहीं है। इसके अलावा, जब भी और जहां भी विधायी क्षमता का सवाल उठाया जाता है, तो परीक्षा यह होती है कि क्या अधिनियमित, समग्र रूप से जांचा गया कानून काफी हद तक संबंधित है।

जिस प्रविष्टि के तहत यह किया गया है, उसके साथ राज्य का पर्याप्त और न केवल एक दूरस्थ संबंध है, बल्कि संघ सूची या राज्य सूची के तहत आने वाले विषय से संबंधित सभी मामलों पर कानून बनाने के लिए संबंधित विधानमंडल को रोकने के लिए कुछ भी नहीं है। कानून बनाने की शक्ति को स्वत: ही अक्षम कर दिया जाएगा यदि यह उन मामलों के उपयुक्त कवरेज के लिए प्रदान नहीं करता है जो हैंआकस्मिक के साथ-साथ आंतरिक रूप से स्पष्ट रूप से दी गई शक्ति से जुड़ा हुआ है। इसके अलावा, संविधान के भाग 11 का अध्याय 2

संघ और राज्यों के बीच प्रशासनिक संबंधों से निपटने से यह स्पष्ट हो जाता है कि प्रत्येक राज्य की कार्यकारी शक्ति

उस उद्देश्य के लिए भारत सरकार की आवश्यकता होगी। लेख 257 कुछ [2020] 14 एस. सी. आर. में राज्यों पर संघ के नियंत्रण के बारे में बताता है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

राष्ट्रीय और सैन्य महत्व की दिशा में घोषित। परंतुक यह और स्पष्ट करता है कि संसद की शक्ति किसी भी तरह से उसमें निर्दिष्ट मामलों तक ही सीमित नहीं है। संविधान में ऐसा कुछ भी नहीं है जो राज्य के भीतर सड़क या मौजूदा राजमार्ग के बिना किसी भी खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए कानून बनाने की संसद की शक्ति को सीमित करता है। जबकि, संविधान में प्रावधान स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि एक से संबंधित और संबंधित सभी मामलों के संबंध में विधायी के साथ-साथ कार्यकारी शक्ति

राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में नामित किया जाने वाला राजमार्गसंसद और उस संबंध में उसके द्वारा बनाए जाने वाले कानून। इसी कारण से, पूरी कार्यकारी शक्ति भी संघ के भीतर निहित है। [पारस 27-29] [137-B-C; G-H; 138-A-H; 139-A-C; 140-B-E]

के. टी. प्लांटेशन प्रा. लिमिटेड और ए. एन. आर. बनाम कर्नाटक राज्य

(2011) 9 एस. सी. सी. 1; सिंथेटिक्स एंड केमिकल्स लिमिटेड और अन्य। वी. यू. पी. और अन्य का राज्य। (1990) 1 एस. सी. सी. 109-इसके बाद।

1.2 बुनियादी सवाल यह है कि क्या 1956 का अधिनियम संघ सूची की प्रविष्टि 23 के लिए उत्तरदायी कानून है और इसमें निम्नलिखित प्रावधान हैं -

राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में 1956 के अधिनियम में संलग्न अनुसूची में निर्दिष्ट। अंत में संलग्न अनुसूची ऐसे राजमार्गों का विवरण देती है। हालांकि, धारा 2 की उप-धारा (2) केंद्र सरकार को "किसी भी अन्य" की घोषणा करने का अधिकार देती है। राजमार्ग को उस ओर से आधिकारिक राजपत्र में एक अधिसूचना प्रकाशित करके एक राष्ट्रीय राजमार्ग माना जाएगा और इस तरह के प्रकाशन पर, राजमार्ग को उल्लिखित अनुसूची में निर्दिष्ट माना जाएगा। इस प्रावधान में एक कानूनी कल्पना शामिल है।

यह प्रावधान परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v की घोषणा करता है। पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

कि संसद ने केंद्र सरकार या संघ को समय-समय पर और आवश्यकता पड़ने पर किसी भी राज्य में किसी अन्य खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की शक्ति सौंपी है, जिसका उपयोग विशेष रूप से केंद्र सरकार द्वारा किया जा सकता है। संविधान के तहत स्वयं संसद। धारा 2 की उप-धारा (3) केंद्र सरकार को किसी भी राजमार्ग को हटाने का अधिकार देती है।

सरकार सामाजिक व्यवस्था को सुरक्षित करने और संबंधित क्षेत्र में लोगों के कल्याण को बढ़ावा देने के लिए संविधान के भाग IV के तहत दायित्वों को ध्यान में रखते हुए एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण/निर्माण करने के लिए स्वतंत्र है, ताकि उन्हें आजीविका के पर्याप्त साधन प्रदान किए जा सकें, आम भलाई के लिए सामग्री संसाधनों का वितरण किया जा सके, नए अवसर पैदा किए जा सकें।ताकि उस क्षेत्र के लोगों को सशक्त बनाया जा सके, जिसमें उस क्षेत्र में नए आर्थिक अवसरों का प्रावधान करना शामिल है जिससे राष्ट्रीय राजमार्ग गुजरेगा और समग्र रूप से देश की अर्थव्यवस्था। राज्य के किसी भी हिस्से में राजमार्ग की उपलब्धता सतत विकास और मानव कल्याण की समग्र वृद्धि के लिए मार्ग प्रशस्त करती है-जिसमें निवासियों को जीवन की अच्छी गुणवत्ता का आनंद लेने की सुविधा प्रदान करना, परिसंपत्तियों का निर्माण (उनकी संपत्तियों के बाजार मूल्य में प्राकृतिक वृद्धि के कारण) और नए और वर्तमान तक पहुंच का प्रावधान करके अच्छे जीवन की उनकी आकांक्षाओं को पूरा करना शामिल है।

अवसर। [पारस 30-32] [140-F; 141-E-H; 142-A-E]

1.3 अधिनियम की धारा 3ए से 3जे प्रक्रिया का विस्तार करती है।

राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के उद्देश्य से भूमि अधिग्रहण के लिए। 1997 में एक संशोधन के माध्यम से अंत:स्थापित 1956 के अधिनियम की धारा 3ए केंद्र सरकार को "किसी भी भूमि" के अधिग्रहण के अपने इरादे की घोषणा करने का अधिकार देती है। इसे जोड़ने की आवश्यकता नहीं है [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

31956 के अधिनियम का बी केंद्र सरकार द्वारा अधिकृत व्यक्ति को सर्वेक्षण आदि के सीमित उद्देश्य के लिए अधिसूचित भूमि पर प्रवेश करने का अधिकार देता है, ताकि बताए गए उद्देश्य के लिए या अन्यथा अधिग्रहण के लिए इसकी उपयुक्तता का पता लगाया जा सके। फाइनल अधिसूचित भूमि में रुचि रखने वाले सभी व्यक्तियों को अपनी आपत्तियां प्रस्तुत करने और सार्वजनिक अधिग्रहण में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के बाद अधिनियम की धारा 3डी के तहत अधिग्रहण की घोषणा जारी की जाती है।

धारा 3सी के तहत सुनवाई। इस सार्वजनिक सुनवाई के दौरान जिन मुद्दों पर बहस की गई, वे संतोष दर्ज करने के लिए प्रासंगिक मामलों के संदर्भ में हैं कि क्या अधिसूचित भूमि निर्माण, रखरखाव के लिए सार्वजनिक उद्देश्य के लिए आवश्यक है या नहीं।

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी हिस्से का प्रबंधन या संचालन। धारा 3डी के तहत घोषणा के प्रकाशन के परिणामस्वरूप,

अधिसूचना में निर्दिष्ट भूमि पूरी तरह से केंद्र सरकार में निहित है, जो सभी बाधाओं से मुक्त है। जमा करने पर ऐसी भूमि का कब्जा अधिनियम की धारा 3ई के तहत लिया जाता है।अधिनियम की धारा 3एच में दिए गए तरीके से और धारा 3जी के तहत निर्धारित मुआवजे की राशि। धारा 3एफ केंद्र सरकार को अधिनियम की धारा 3डी के संदर्भ में निहित होने के बाद भूमि पर प्रवेश करने का अधिकार देती है। विशेष रूप से, अधिनियम की धारा 3जे एक अबाधित प्रावधान है और यह भविष्यवाणी करता है कि भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 में कुछ भी 1956 के अधिनियम के तहत अधिग्रहण पर लागू नहीं होगा। राष्ट्रीय राजमार्ग 1956 के अधिनियम की धारा 4 के संदर्भ में संघ में निहित हैं और इसके विकास और रखरखाव की जिम्मेदारी है -

धारा 5 के संदर्भ में मुख्य रूप से केंद्र सरकार का। केंद्र सरकार अधिनियम की धारा 6 में निर्दिष्ट मामलों के संबंध में किसी भी राज्य की सरकार को निर्देश जारी करने में सक्षम है। धारा 9 केंद्र सरकार को परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v को पूरा करने के लिए उसमें प्रदान किए गए मामलों के संबंध में नियम बनाने का अधिकार देती है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

1956 के अधिनियम के उद्देश्यों को बाहर निकालना। धारा 3 ए से 3 जे तक

1997 के संशोधन के माध्यम से जोड़ा गया। बारीकी से जाँच करने पर, 1956 का अधिनियम, जैसा कि वर्तमान मामले में संशोधित और लागू किया गया है, केंद्र सरकार को संबंधित राज्य में अधिसूचित हिस्सों/खंडों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए अधिकृत करने के लिए एक अधिनियम है; और इससे जुड़े मामलों के लिए जिसमें एक नए राजमार्ग के निर्माण या निर्माण के लिए "किसी भी भूमि" का अधिग्रहण शामिल है (जो मौजूदा सड़क/राजमार्ग होने की आवश्यकता नहीं है)। इस अधिनियम का सार संघ सूची की प्रविष्टि 23 और उससे जुड़े मामलों के लिए उत्तरदायी है। के लिए चुनौती

विधायी क्षमता की कमी के तर्क पर 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत जारी अधिसूचनाएं गुणदोष से रहित हैं। उच्च न्यायालय ने इसे न्यायोचित रूप से नकार दिया और उस निष्कर्ष को बरकरार रखा गया। [पारस 33-36] [142-F; 148-A-H; 149-A-B]

2. संघ की कार्यकारी शक्ति

एक दुर्भाग्य, यहां तक कि संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर होने के आधार पर घोषित अधिसूचनाओं को चुनौती देने से कार्यपालिका उत्पन्न हुईसंघ की शक्तियाँ विफल होनी चाहिए। यह चुनौती अनुच्छेद 257 के उद्देश्य पर आधारित है। संविधान का अनुच्छेद 257, जैसा कि ऊपर कहा गया है, राज्यों और राज्यों के बीच प्रशासनिक संबंधों से संबंधित है।

संघ। सबसे पहले, यह कहते हुए कि संसद के पास राष्ट्रीय राजमार्गों और उनसे जुड़े सभी मामलों के संबंध में कानून बनाने की विशेष विधायी क्षमता है, जो

इसमें राज्य के भीतर किसी भी खंड/खंड (मौजूदा सड़कों/राजमार्गों के बिना) को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करना शामिल है, इसका पालन करना चाहिए कि अकेले केंद्र सरकार के पास राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में कार्य करने की कार्यकारी शक्तियां हैं।किसी भी राज्य में एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण/निर्माण करना और 1956 के अधिनियम के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए किसी भी राज्य की सरकार को निर्देश जारी करना। यह समझ से परे है कि इस तरह के कानून के बावजूद केंद्र सरकार की कार्यकारी शक्ति की कमी के तर्क को कैसे स्वीकार किया जा सकता है। 1956 के अधिनियम की धारा 2 की वैधता, जो केंद्र को सशक्त बनाती है।

सरकार किसी भी अन्य राजमार्ग (निर्धारित राजमार्ग के अलावा) को अधिसूचित करेगी

राष्ट्रीय राजमार्ग) को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में मुद्दा नहीं बनाया गया है। कोई घोषणा नहीं की जाती है कि उक्त प्रावधान अधिकार के बाहर है

संविधान या कानून। [2020] 14 एस. सी. आर. द्वारा जारी अधिसूचनाओं को चुनौती।

केंद्र सरकार ने 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत संविधान से व्युत्पन्न कार्यपालिका के अधिकार से बाहर होने के आधार पर

शक्तियाँ भी गुणों से रहित हैं। [पैरा 37] [149-सी-एच]

3. धारा 2 (2) का दायरा

यह न्यायालय इस तर्क पर लौट सकता है कि केंद्र सरकार, भले ही किसी भी खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए सक्षम हो, ऐसा केवल राज्य के भीतर मौजूदा सड़क/राजमार्ग के संबंध में ही कर सकती है, न कि गैर-मौजूद सड़क के संबंध में, जो खुली हरी-भरी भूमि से गुजरती है। एक नए राजमार्ग के निर्माण के लिए, जैसा कि वर्तमान मामले में, खंड सी-के-एस-एन. एच.-1791 ए और एन. एच.-1791 बी के बीच, केंद्र सरकार प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करके ऐसा कर सकती है।

उस पर 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत। यह केंद्र सरकार को किसी भी अन्य राजमार्ग को अधिसूचित करने का अधिकार देता है।

समग्र रूप से देश के भीतर और विशेष रूप से राज्यवार एक राष्ट्रीय राजमार्ग की आवश्यकता विकसित होती सामाजिक आर्थिक गतिशीलता को कम करने के लिए है, जिसके लिए केंद्र सरकार को इतनी व्यापक शक्ति प्रदान की गई है। द सेंट्रलसरकार संविधान के भाग IV के तहत अपने दायित्वों का निर्वहन करने के लिए ऐसा करने के लिए बाध्य है। भारत के संविधान या उस मामले के लिए 1956 के अधिनियम में ऐसा कुछ भी नहीं है जो केवल राज्य के भीतर मौजूदा सड़कों/राजमार्गों के संबंध में केंद्र सरकार की उस शक्ति को सीमित करे। ऐसा कहना उल्टा होगा और यह एक ऐसी विकट स्थिति में होगा कि केंद्र सरकार प्रभावी ढंग से इसका निर्वहन नहीं कर सकती।

जब तक संबंधित राज्य सरकार राज्य के भीतर सड़क/राजमार्ग का निर्माण नहीं करती है, तब तक देश के दूरदराज के दुर्गम हिस्सों के लिए संविधान के भाग IV के तहत दायित्व। दूसरी ओर, यदि संबंधित राज्य, अपने नियंत्रण से परे या अन्यथा कारणों से, सड़क का प्रावधान करने में असमर्थ/अस्थिर है /

राज्य के किसी दिए गए खंड में राजमार्ग; परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई अनिवार्य होने के बावजूद।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

स्थानीय लोगों के सामने आने वाली बारहमासी कठिनाइयों को दूर करने के लिए ऐसा करना उस क्षेत्र में पहुंच की कमी के कारण, केंद्र सरकार आगे आ सकती है और एक राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए कदम उठा सकती है और इस क्षेत्र को देश के अन्य हिस्सों से जोड़ सकती है। द.

"राजमार्ग" शब्द को 1956 के अधिनियम या 1988 के अधिनियम में भी परिभाषित नहीं किया गया है। केंद्र सरकार, 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत शक्ति का प्रयोग करते हुए संबंधित क्षेत्र के स्थानीय लोगों को राजमार्ग से गुजरने और फिर से गुजरने का अधिकार देती है।

वैध यात्रा के उद्देश्य से एक चिह्नित शहर या बसे हुए स्थान से दूसरे बसे हुए स्थान पर। इस तरह का राजमार्ग सड़क के सामान्य और उचित उपयोगकर्ता के लिए समर्पित है।एक नामित शहर (चेन्नई) से दूसरे शहर (सलेम) तक राष्ट्रीय राजमार्ग, जो सभी विषयों के लिए समान होगा। [पारस 38,39 और 41] [150-ए-बी; एफ-एच; 151-ए-डी; 154-सी-डी]

वेंकटरमैया का लॉ लेक्सिकन (दूसरा संस्करण); पी. रामनाथ अय्यर का एडवांस्ड लॉ लेक्सिकन (छठा संस्करण)

संदर्भित किया गया।

- 4. परियोजना और विस्तार की गतिशीलता /

समीक्षा का दायरा

इसके बाद यह तर्क दिया गया कि परिवर्तन का निर्णय

परियोजना, एक वृहत स्तर की परियोजना होने के नाते, बारीकियों को नहीं मानती हैकिसी विशेष क्षेत्र या क्षेत्र की अनिवार्यताएँ, जो लगभग 24,800 किलोमीटर की दूरी तय करने वाली पूरी परियोजना का केवल एक लघु रूप हो सकता है। चरण I में. उस कारण से, अनुमोदित परियोजना स्वयं

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एम. ओ. आर. टी. एच.) को 24800 कि. मी. की 15 प्रतिशत लंबाई को बदलने/बदलने का विवेकाधिकार प्रदान करता है। , परियोजना (चरण I), अन्य उपयुक्त परियोजनाओं द्वारा। इस प्रकार यह समझा जा सकता है कि 15 प्रतिशत की सीमा तक परिवर्तन की अनुमति है, यदि इसके तहत कुछ चिन्हित हिस्सों का विकास किया जाता है। कार्यक्रम को संरेखण को अंतिम रूप देने, भूमि की उपलब्धता और अन्य अप्रत्याशित कारकों से संबंधित मुद्दों के कारण नहीं लिया जा सकता है और भीड़भाड़, दूरी में कमी, परिचालन दक्षता से संबंधित चिंताएं कुछ ऐसे कारक हैं जो [2020] 14 एस. सी. आर.

इस तरह का परिवर्तन। सूक्ष्म स्तर की जांच के लिए एम. ओ. आर. टी. एच. सचिव की अध्यक्षता में आई. डी. 1 पर बुलाई गई बैठक में

तमिलनाडु राज्य के संबंध में धारा-सी-एम (ईसी) को सी-के-एस (एनसी) में बदलना। यह एक सुविचारित निर्णय था जो एमओआरटीएच के तत्वावधान में गठित समिति ने कहा। यह माना जाना चाहिए कि इस क्षेत्र के विशेषज्ञों की व्यापक समिति, राष्ट्रीय राजमार्गों को नामित करने के लिए शासी नीतियों और मानदंडों से पूरी तरह से अवगत थी। यह संबंधित क्षेत्र की आवश्यकताओं और प्राथमिकताओं और खंडों/खंडों को प्राथमिकता देने के लिए निर्दिष्ट मानदंडों से भी अवगत था। वहाँ कोई नहीं है

इस तर्क में सार है कि खंड/खंड को सी-के-एस (राष्ट्रीय गलियारा) में बदलना समिति के बताए गए निर्णय को बनाए रखने के लिए किसी भी ठोस सामग्री पर आधारित नहीं था। वास्तव में,

मुख्य परियोजना में चेन्नई-मदुरै के बीच आर्थिक गलियारे के मौजूदा खंड को बढ़ाने की आवश्यकता पर ध्यान दिया गया। हालांकि, समिति ने अनुमोदित परियोजना के संदर्भ में दिए गए विवेकाधिकार के अनुसार, सूक्ष्म स्तर के कार्यान्वयन के लिए विचाराधीन क्षेत्र की अनिवार्यताओं को ध्यान में रखते हुए, सी-के-एस का विकल्प चुनने का एक सचेत निर्णय लिया

राष्ट्रीय गलियारे को मजबूत करना और साथ ही मौजूदा आर्थिक गलियारे की दक्षता में वृद्धि करना। इस तरह का फैसलाजाहिर है, यह केंद्र के नीतिगत निर्णय का रंग लेता है।

सरकार, जो भारत सरकार के उसी मंत्रालय, एम. ओ. आर. टी. एच. (योजना क्षेत्र) के सक्षम प्राधिकारी द्वारा 26.2.2018 पर जारी दिशा-निर्देशों द्वारा भी समर्थित है। यह संचार अक्टूबर, 2017 में सी. सी. ई. ए. द्वारा परियोजना (भारतमल परियोजना चरण I) की मंजूरी को संदर्भित करता है जिसमें मौजूदा सड़क धमनियों के उन्नयन के दौरान आने वाली बाधाओं/कठिनाइयों को दर्ज किया गया है। इन दिशानिर्देशों को कोई चुनौती नहीं है। वास्तव में, ये दिशा-निर्देश निर्णय लेने के बाद जारी किए गए हैं।

सी-एम (ईसी) खंड के बदले में धारा-सी-के-एस (एनसी) के संबंध में 19.1.2018 पर लिया गया।

तथापि, यह समझने की आवश्यकता है कि परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

यह निर्णय विशेषज्ञों की व्यापक समिति द्वारा लिया गया था, जिसमें उसी मंत्रालय (एम. ओ. आर. टी. एच.) के सचिव, जिन्होंने आई. डी. 1 पर दिशा-निर्देश जारी किए थे, एन. एच. ए. आई. के अधिकारियों सहित अन्य अधिकारियों के साथ अध्यक्ष थे। परिवर्तन के संबंध में निर्णय एक नीतिगत निर्णय है। मोरेसो, यह ध्यान में रखते हुए कि संरेखण में परिवर्तन और इस तरह के परिवर्तन का उद्देश्य क्षेत्र में आर्थिक गलियारे की तुलना में राष्ट्रीय गलियारे को मजबूत करना बताया गया है, यह उपेक्षा के लिए खुला नहीं है

केंद्र सरकार की यह राय उस एकल उद्देश्य के लिए उसके द्वारा गठित समिति की सिफारिश के आधार पर है। यह तय करना सक्षम प्राधिकारी का प्राथमिक कर्तव्य है कि सार्वजनिक उद्देश्य मौजूद है या नहीं। न्यायालय सामान्य रूप से इसमें हस्तक्षेप नहीं कर सकते हैं जब तक कि शक्ति का दुरुपयोग दुर्भावनापूर्ण या संपार्श्विक उद्देश्यों के लिए नहीं किया जा रहा है या निर्णय अधिनियम का अपमान नहीं करता है, अतार्किक या अन्यथा अनुचित या तथाकथित उद्देश्य कोई सार्वजनिक उद्देश्य नहीं है और कानून की धोखाधड़ी स्पष्ट है।

विशेषज्ञों की व्यापक समिति द्वारा विचार-विमर्श, जो निर्णय भी दिशानिर्देशों के अनुरूप है उसी विषय पर संबंधित विभाग द्वारा समकालीन रूप से जारी किया गया। इस तरह के निर्णय को लेबल नहीं किया जा सकता है

स्पष्ट रूप से मनमाना, तर्कहीन या अनुचित जल्दबाजी में लिया गया। नतीजतन, उच्च न्यायालय के लिए यह खुला नहीं था कि वह 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत सी-के-एस (एन. सी.) को राष्ट्रीय राजमार्ग (यानी एन. एच.-1791 ए और एन. एच.-1791 बी) घोषित करने वाली अधिसूचनाओं या आई. डी. 1 पर आयोजित बैठक में इस तरह से व्यक्त किए गए परिवर्तन में हस्तक्षेप करे। राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करना 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के संदर्भ में केंद्र सरकार के अनन्य अधिकार क्षेत्र में आता है। चूंकि खंड/खंड के परिवर्तन के संबंध में निर्णय केंद्र सरकार के संबंधित विभाग और अनुमोदित परियोजना द्वारा ही लिया गया है

(भारतमाला परियोजना-चरण I) यह भी मानता है कि खंड/खंड के प्रतिस्थापन/प्रतिस्थापन के रूप में इस तरह का परिवर्तन [2020] 14 एस. सी. आर. हो सकता है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

24, 800 किलोमीटर की 15 प्रतिशत लंबाई तक मंत्रालय द्वारा किया जाएगा। , जब तक इसमें अतिरिक्त लागत नहीं आती है, तब तक यह सभी उद्देश्यों के लिए मूल रूप से अनुमोदित परियोजना (चरण I के लिए) का अभिन्न अंग बन जाता है। वर्तमान मामले में, निर्माण की लागतसी-के-एस (एन. सी.) मूल रूप से परिकल्पित सी-एम (ई. सी.) से कम होना तय था, क्योंकि सड़क की लंबाई काफी कम हो गई है। दूसरे शब्दों में, यह मूल योजना के मानित अनुमोदन के साथ मामूली परिवर्तन के रूप में काम करेगा और उसमें अंतर्वेष्टित हो जाएगा। समिति द्वारा लिया गया निर्णय, जो 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करने के साथ समाप्त हुआ, पूरी तरह से शासी प्रावधानों और दिशानिर्देशों के अनुरूप है और दिनांक 1 के कार्यवृत्त में उल्लिखित ठोस और वस्तुनिष्ठ तथ्यों पर आधारित है। केंद्र सरकार के पास यह सुनिश्चित करते हुए कि पहले चरण के लिए पहले से स्वीकृत कार्यक्रम में परिकल्पित से अधिक बजटीय आवंटन की आवश्यकता नहीं है, प्रतिस्थापन/प्रतिस्थापन के माध्यम से खंड/खंड के इस तरह के परिवर्तन को अपनाने का पूर्ण अधिकार था। इस प्रकार, धारा 2 (2) और 1956 के अधिनियम की धारा 3 ए के तहत अधिसूचना की वैधता पर संदेह करने का कोई कानूनी आधार नहीं है।

उच्च न्यायालय ने इन महत्वपूर्ण पहलुओं को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया है और सामग्री की पर्याप्तता और पर्याप्तता के क्षेत्र में प्रवेश किया है जिसमें शामिल हैं

सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित मार्ग की उपयुक्तता। न्यायिक समीक्षा के अभ्यास में ऐसी जांच निषिद्ध है।

इसके अलावा, उच्च न्यायालय ने यह ध्यान देने के बावजूद कि अधिग्रहण मामलों में न्यायिक हस्तक्षेप सीमित है, इस मामले में प्राप्त होने वाली असाधारण परिस्थितियों की आड़ में हस्तक्षेप किया। गहन अवलोकन पर, विवादित निर्णय न्यायिक समीक्षा अधिकार क्षेत्र को लागू करने के लिए किसी भी उचित परिस्थिति का खुलासा नहीं करता है। अनुमोदित मूल परियोजना के कार्यान्वयन के लिए सूक्ष्म स्तर पर धारा-सी-एम (ईसी) को सी-के-एस (एन. सी.) में बदलने के संबंध में समिति और केंद्र सरकार के निर्णय को चुनौती देने पर संदेह नहीं होना चाहिए था।उच्च न्यायालय द्वारा। विशेष रूप से, उच्च न्यायालय द्वारा जारी अंतिम निष्कर्ष और घोषणा में, इसने न्यायसंगत रूप से खारिज नहीं किया है

1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत अधिसूचनाएं। दूसरे शब्दों में, जब तक 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) लागू रहती थी और धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने के लिए आधार होने के नाते खंड/खंड को सी-के-एस (एन. सी.) में बदलने के संबंध में निर्णय, परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v.

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

सभी संबंधितों और विशेष रूप से एन. एच. ए. आई. के अधिकारी निष्पादन एजेंसी होने के नाते उन्हें बाध्य करना जारी रखेंगे। [पैरा 42,44-48] [154-F

एच; 155-ए-बी; सी-एफ; 159-डी-एच; 166-ए-ई; 169-सी-एच; 170-ए-जी]

सूराराम प्रताप रेड्डी और अन्य। बनाम जिला कलेक्टर, रंगा रेड्डी जिला और अन्य। , (2008) 9 एससीसी 552-निर्भर

पर।

सोमवंती और ओआरएस। वी. पंजाब राज्य और अन्य। [1963] 2 इसके बाद एस. सी. आर. 774 आया।

5.1 पूर्व पर्यावरण/फॉरेस्ट क्लीयरेंस:

चरण

सवाल यह है कि क्या सक्षम प्राधिकारी के अधीन

1956 का अधिनियम अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले पूर्व अनुमति लेने के लिए बाध्य है, जिसका उत्तर मुख्य रूप से विचाराधीन अधिनियमों की योजना के आधार पर दिया जाना चाहिए। इस उद्देश्य के लिए भूमि अधिग्रहण करने की शक्ति के संबंध में

किसी राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी हिस्से के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन और संचालन के लिए, यह उसी को प्रदान किया गया है

1956 के अधिनियम की धारा 3ए के संदर्भ में केंद्र सरकार। 1956 के अधिनियम में ऐसा कुछ भी नहीं है जो केंद्र सरकार को इसके प्रयोग से पहले पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने के लिए प्रेरित करता हो।शक्ति और धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करने में, बहुत कम

धारा 3ए निर्दिष्ट भूमि के अधिग्रहण के अपने इरादे को व्यक्त करती है। केंद्र सरकार ने 1956 के अधिनियम की धारा 9 के तहत शक्ति का प्रयोग करते हुए नियम बनाए हैं, जिसका शीर्षक राष्ट्रीय राजमार्ग नियम, 1957 है। निष्पादन अभिकरण द्वारा इन नियमों का पालन किया जाना आवश्यक है। इन नियमों में भी ऐसा कुछ नहीं है जो दूर से यह सुझाव दे कि केंद्र सरकार धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले पर्यावरण/वन कानूनों के तहत पूर्व अनुमति प्राप्त करने के लिए बाध्य है। निष्पादन एजेंसी है

और कोई नहीं, लेकिन 1988 के अधिनियम के तहत स्थापित, अर्थात्, एनएचएआई। एनएचएआई द्वारा किसी भी मूल कार्य के निष्पादन को शुरू करने से पहले, यह

कार्य आदि के अनुमान तैयार करने के संबंध में 1957 के नियमों में निर्दिष्ट मानदंडों का पालन करना होगा। 1957 के नियमों की अनुसूची में राष्ट्रीय राजमार्ग पर किसी भी मूल कार्य के निष्पादन के लिए योजना बनाने और अनुमान लगाने के लिए तकनीकी अनुमोदन और वित्तीय मंजूरी जारी करने के लिए शर्तें निर्धारित की गई हैं, जिसकी लागत [2020] 14 एस. सी. आर. नहीं है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

संबंधित निष्पादन एजेंसी द्वारा Rs.50 लाख से अधिक।

न तो 1956 के अधिनियम, उसके तहत बनाए गए नियम, यानी 1957 के नियम और न ही 1988 के अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों का विचाराधीन प्रश्न पर कोई प्रभाव पड़ता है। इनमें से कोई नहीं।

कि 1956 के अधिनियम के उद्देश्य से किसी भी भूमि का अधिग्रहण करने का इरादा व्यक्त करने से पहले, पूर्व पर्यावरण/वन मंजूरी हैआवश्यकता है। हालाँकि, "वास्तविक कार्य शुरू करने या प्रस्तावित कार्य/परियोजना को निष्पादित करने से पहले" इस अधिसूचना के संदर्भ में निष्पादन एजेंसी द्वारा

पर्यावरण/वन मंजूरी प्राप्त करना आवश्यक है। यह तभी होगा जब भूमि एनएचएआई में निहित हो या एनएचएआई को केंद्र सरकार द्वारा 1988 के अधिनियम की धारा 11 के साथ पठित 1956 के अधिनियम की धारा 5 के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए संबंधित राष्ट्रीय राजमार्ग का विकास कार्य सौंपा जाना था। 1956 के अधिनियम के तहत यह भूमि केंद्र सरकार के पास तभी निहित होगी जब

धारा 3डी के तहत अधिग्रहण की घोषणा का प्रकाशन। और तब तक केंद्र सरकार द्वारा 1988 के अधिनियम की धारा 11 के तहत इसे एन. एच. ए. आई. के पक्ष में सौंपने का सवाल ही नहीं उठेगा। हालाँकि, भूमि के निहित होने तक, केंद्र सरकार और उसके अधिकृत अधिकारी अधिनियम की धारा 3 बी के संदर्भ में अधिसूचित भूमि का सर्वेक्षण कर सकते हैं। उल्लेखनीय रूप से, धारा 3बी में वर्णित गतिविधियाँ निम्नलिखित हैं -

भूमि की व्यवहार्यता और व्यवहार्यता की पुष्टि के लिए अन्वेषण

राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण। ये एक बार की गतिविधियाँ हैं और निरंतर वाणिज्यिक/औद्योगिक गतिविधियों के लिए भूमि के दोहन की प्रकृति में नहीं हैं। वहाँ दूरस्थ है परियोजना निदेशक, परियोजना प्रभाव इकाई के कारण अपरिवर्तनीय व्यापक पर्यावरणीय प्रभाव की संभावना।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में उपयोग करने के लिए भूमि की योग्यता का आकलन करने के लिए धारा 3बी में निर्दिष्ट गतिविधियों को पूरा करना। इस प्रकार,

इस स्तर पर 2006 की अधिसूचना को लागू करने का सवाल ही नहीं उठता, बल्कि केंद्र सरकार को भी इसका पालन करने के लिए बाध्य होना पड़ता है

इसके तहत निर्देश। [पारस 50-52] [172-A-H; 173-A-E]

5.2 1956 के अधिनियम की धारा 4 में राष्ट्रीय राजमार्ग को संघ में निहित करने का प्रावधान है और इस तरह के निहित होने के बाद, राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास और रखरखाव की प्राथमिक जिम्मेदारी केंद्र सरकार की है। धारा 5 के संदर्भ में, केंद्र सरकार के लिए यह खुला है कि वह उस राज्य की सरकार से संपर्क करे जिसके भीतर राष्ट्रीय राजमार्ग स्थित है या किसी अन्य राज्य से संपर्क करे। केंद्र सरकार या राज्य सरकार के अधीनस्थ अधिकारी या प्राधिकारी। धारा 6 के अनुसार, केंद्र सरकार किसी भी राज्य की सरकार को राज्य के भीतर अधिनियम के प्रावधानों को लागू करने के लिए निर्देश जारी करने में सक्षम है। यह है।

निर्विवाद है कि एनएचएआई 1988 के अधिनियम के तहत केंद्र सरकार द्वारा नियुक्त एक प्राधिकरण है। यह प्राधिकरण 1988 के अधिनियम की धारा 3 के तहत गठित एक कार्यात्मक निकाय है। 1988 के अधिनियम के अध्याय III में एनएचएआई द्वारा किए जाने वाले अनुबंधों से निपटने के तरीके का प्रावधान है। धारा 11 से 13 शक्ति से संबंधित है।

प्राधिकरण (एन. एच. ए. आई.) को केंद्र सरकार की परिसंपत्तियों और देनदारियों का हस्तांतरण करना या सौंपना।

सरकार से प्राधिकरण (एन. एच. ए. आई.) और प्राधिकरण के लिए भूमि का अनिवार्य अधिग्रहण। 1988 के अधिनियम का अध्याय IV, विशेष रूप से, इसकी धारा 16, प्राधिकरण (एन. एच. ए. आई.) के कार्यों से संबंधित है। के सादे और सामंजस्यपूर्ण निर्माण परदोनों अधिनियमों (अर्थात 1956 अधिनियम और 1988 अधिनियम) के प्रावधानों से यह स्पष्ट है कि धारा 2 (2) या उस मामले के लिए अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने के चरण में, पर्यावरण कानूनों या वन कानूनों के तहत (केंद्र सरकार द्वारा) पूर्व अनुमति लेने की कोई आवश्यकता नहीं है।

अधिनियम (एक ओर 1956 और 1988 के अधिनियम और दूसरी ओर 1986 के अधिनियम या वन कानून) गुणात्मक हैं। संबंधित अधिनियम के तहत प्रासंगिक मामलों के लिए अलग और प्रासंगिक। पूर्व में सक्षम प्राधिकारी, संतुष्ट हो सकता है कि विचाराधीन भूमि का अधिग्रहण जनता के लिए है [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

विधानों का विचार है कि विचाराधीन परियोजना (राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण) या उसके किसी भी हिस्से के निष्पादन से पर्यावरण पर अपरिवर्तनीय व्यापक प्रभाव पड़ सकता है या वन, जैसा भी मामला हो, ऐसी परियोजना को संपूर्ण या उसके हिस्से के रूप में अनुमति देने से इनकार करने के लिए सक्षम होंगे। तब यह निर्णय सार्वजनिक हित में होना चाहिए। इसका मतलब यह नहीं है कि एक सक्षम प्राधिकारी दूसरे से श्रेष्ठ है, लेकिन उक्त अधिनियमों के तहत सार्वजनिक उद्देश्यों को प्रभावी बनाने के लिए ऐसा संतुलन आवश्यक हो जाता है। यह बहुत संभव है कि निष्पादन एजेंसी (एन. एच. ए. आई.) बाद के अधिनियमों के तहत सक्षम प्राधिकारी को यह समझाने में सक्षम हो कि कुछ उपचारात्मक कदम पर्यावरणीय प्रभाव को कम या कम कर सकते हैं या जंगल को कम कर सकते हैं, और परियोजना को निष्पादित करने के लिए सशर्त अनुमोदन/अनुमति देने के लिए इसकी सराहना करें ताकि टिकाऊ के सिद्धांतों के अनुरूप हो सके। विकास। यदि वह सुझाव पर्यावरण/वन कानूनों के तहत सक्षम प्राधिकारी को स्वीकार किया जाता है, तो ऐसी मंजूरी/अनुमति सार्वजनिक सुनवाई के बाद दी जा सकती है। द.

सार्वजनिक हितों के बारे में संतुष्टि या एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए सार्वजनिक उद्देश्य के लिए भूमि अधिग्रहण की आवश्यकता, एक ऐसा मामला है जिस पर 1956 के अधिनियम की धारा 3सी के तहत सार्वजनिक सुनवाई के दौरान सक्षम प्राधिकारी द्वारा विचार किए जाने की आवश्यकता है। [पारस 53-57] [173-F; 174-B-D; 177-B-G; 178-C]

5.3 2006 की अधिसूचना (14.09.2006) केंद्र सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देशों/निर्देशों की प्रकृति में है।

अपनी वैधानिक शक्तियों का प्रयोग करना। इन दिशाओं की आवश्यकता है

अनुमोदित परियोजना को आगे बढ़ाने के लिए कार्य करते समय निष्पादन एजेंसी (एनएचएआई) द्वारा इसका पालन किया जाता है। इसे अलग तरीके से कहें तो यह समझ में नहीं आता कि 2006 की घोषित अधिसूचना केंद्र सरकार को पहले ही अनुमति लेने के लिए बाध्य करती है

"योजना" और "परियोजना (ओं) को अंतिम रूप देने" का चरण जैसे कि दिनांक 19.1.2018 के कार्यवृत्त के संदर्भ में

1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) और 3ए के तहत अधिसूचनाएं, जैसा भी मामला हो। करने के लिए आवश्यक गतिविधियाँ

1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना को आगे बढ़ाना, जिसे उसी अधिनियम की धारा 3बी में संदर्भित किया गया है, केवल परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v का पता लगाने के लिए है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में उपयोग किए जाने वाले खंड/खंड की व्यवहार्यता और व्यवहार्यता और आगे नहीं। ये गतिविधियाँ 2006 की अधिसूचना के दायरे से बाहर हैं। [पारस 60,61] [187-ई-एच; 188-ए]

5.4 पर्यावरण की धारा 3 के तहत जारी 2006 की अधिसूचना के संदर्भ में पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी (पर्यावरण (संरक्षण) नियम, 1986 के नियम 5 के साथ पठित संरक्षण) अधिनियम, 1986 अधिनियम को इससे पहले लिया जाना आवश्यक है।

निष्पादन एजेंसी (एन. एच. ए. आई.) द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग के "वास्तविक निर्माण या निर्माण कार्य" की शुरुआत। यह तभी होगा जब अधिग्रहण की कार्यवाही को उसके तार्किक अंत तक ले जाया जाएगा जब तक कि भूमि अंततः एनएचएआई में निहित नहीं हो जाती है या केंद्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण/प्रबंधन के लिए उसे नहीं सौंपी जाती है। इस अधिसूचना के अंतर्निहित सिद्धांत को लागू करते हुए, यह पूरी तरह से स्पष्ट है कि 1956 के अधिनियम की धारा 3डी के तहत भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया के घोषणा के लिए तैयार होने से पहले, निष्पादन एजेंसी (एनएचएआई) के लिए पर्यावरण मंजूरी के लिए सक्षम प्राधिकारी को आवेदन करने का अधिकार होगा। कि

1956 अधिग्रहण के लिए अधिनियम जारी किया जाता है। जैसा कि इस मामले में, 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी होने के बाद, एनएचएआई को पर्यावरण कानूनों के साथ-साथ वन कानूनों के तहत सक्षम अधिकारियों को आवश्यक अनुमति देने के लिए आवेदन करना चाहिए था और वास्तव में कार्रवाई में आगे बढ़ना चाहिए था। 1956 के अधिनियम और 1988 के अधिनियम के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, एनएचएआई संबंधित राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास और

रखरखाव का काम केवल तभी कर सकता है जब अधिसूचित भूमि उसमें निहित हो या जब उसे केंद्र सरकार द्वारा सौंपा जाए। विचाराधीन अधिनियमों की योजना से, जैसे ही धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी की जाती है, केंद्र सरकार के लिए 1988 के अधिनियम की धारा 11 के साथ पठित 1956 के अधिनियम की धारा 5 के तहत शक्ति के प्रयोग में निर्देश/अधिसूचना जारी करने के लिए खुला है ताकि प्रस्तावित राष्ट्रीय राजमार्ग का विकास एनएचएआई को सौंपा जा सके। इस तरह के हस्तांतरण पर, एनएचएआई एक निष्पादन एजेंसी की भूमिका ग्रहण करता है और उसके बाद ही इसके तहत आवश्यक अनुमतियों/मंजूरी के लिए आवेदन करने के लिए कार्रवाई कर सकता है।[2020] 14 एस. सी. आर. के संदर्भ में प्रदान किए गए पर्यावरण/वन कानूनों सहित।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

अधिसूचना/कार्यालय ज्ञापन दिनांक 14.9.2006 और 7.10.2014 क्रमशः। यह विवाद में नहीं है कि पर्यावरण/वन

मंजूरी हमेशा स्थल विशिष्ट होती है और इसलिए, जब तक धारा 3ए अधिसूचना द्वारा प्रकट राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए स्थल की पहचान नहीं की जाती है, तब तक पर्यावरण/वन कानूनों के तहत अनुमति के लिए कोई आवेदन करने का सवाल नहीं उठेगा, जैसा कि कार्यालय ज्ञापन दिनांक 7.10.2014 में बताया गया है। द.साइट की पहचान केवल 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना के संदर्भ में की गई है, जिसमें उस भूमि का विवरण दिया गया है जिसे राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन के सार्वजनिक उद्देश्य के लिए अधिग्रहित करने का प्रस्ताव है।

या उसका कुछ हिस्सा। [पारस 65-68] [189-B-D; 190-G-H; 191-A-G]

6.1 आरई: नीचे गिरना और आगे का रास्ता

पूर्व पर्यावरणीय/वन मंजूरी की आवश्यकता तभी उत्पन्न होगी जब अंत में, विचाराधीन भूमि (स्थल विशिष्ट)

धारा 3डी के तहत अधिसूचित, जैसा कि उद्देश्यों के लिए अधिग्रहित किया जा रहा है

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके हिस्से का निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन। इस तरह की व्याख्या पर्यावरण और वन कानूनों के कारण और उद्देश्य को आगे बढ़ाएगी, साथ ही निर्माण, रखरखाव के लिए निर्दिष्ट समय सीमा को भी बाधित नहीं करेगी।

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके हिस्से का प्रबंधन या संचालन, जो निर्विवाद रूप से एक सार्वजनिक उद्देश्य और राष्ट्रीय महत्व का है। यह भूमि मालिकों की चिंताओं को भी दूर करेगा कि भले ही अंततः कोई पर्यावरण अनुमति या वन मंजूरी नहीं दी जाती है, लेकिन भूमि को मूल मालिक को वापस नहीं किया जा

सकता है क्योंकि यह 1956 के अधिनियम की धारा 3डी के तहत अधिसूचना जारी करने पर केंद्र सरकार में निहित था और इसके लिए कोई शक्ति नहीं थी।

इस अधिनियम के तहत केंद्र सरकार को अधिग्रहण से हटने का अधिकार दिया गया है। यह न्यायालय इस तथ्य से अवगत है, जैसा कि अपीलकर्ताओं-अधिकारियों द्वारा सही तर्क दिया गया है कि अधिसूचित भूमि के संबंध में धारा 3ए के तहत अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष की अवधि के भीतर 1956 अधिनियम की धारा 3डी के तहत एक घोषणा जारी करना आवश्यक है, जिसमें विफल रहने पर धारा 3ए के तहत अधिसूचना का कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। यह संभव है कि धारा 3ए के तहत अधिसूचना के बाद पर्यावरण/वन मंजूरी के प्रस्ताव को आगे बढ़ाते समय, कुछ समय बर्बाद हो सकता है, भले ही परियोजना निदेशक, परियोजना प्रभाव इकाई के अधिग्रहण के लिए 1956 के अधिनियम के तहत प्रक्रिया।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

भूमि अधिग्रहण की घोषणा के लिए तैयार हो गई थी।

धारा 3डी के तहत। 1956 के अधिनियम में कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है, जिसमें केंद्र सरकार या निष्पादन एजेंसी द्वारा पूर्व पर्यावरण प्राप्त करने में बिताए गए समय को शामिल नहीं किया गया है।

संविधान के अनुसार, यह माना जाता है कि कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड के पैराग्राफ 100 (1) में कहा गया है कि धारा के प्रयोजनों के लिए न्यायालय के आदेश द्वारा रोक के रूप में

3डी (3) 1956 के अधिनियम के तहत सभी परियोजनाओं के संबंध में, विशेष रूप से धारा 3ए अधिसूचना जारी होने के बाद खर्च किए गए समय को छोड़कर, पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने के साथ-साथ

धारा 3डी के तहत अधिसूचना के प्रकाशन के चरण तक समानांतर रूप से जारी रखें, जिसे पर्यावरण के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा मंजूरी/अनुमति देने के बाद जारी किया जा सकता है।वन कानून और उनकी अंतिमता प्राप्त करना। [पारस 70,72] [192-बी-ई; 193-डी-एच]

कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड बनाम। सी. केंचप्पा और अन्य। (2006) 6 एस. सी. सी. 371- पर निर्भर था।

6.2 वर्तमान मामले में, मान लीजिए, संबंधित अधिकारियों द्वारा अनुमतियाँ/मंजूरी जारी की गई हैं।धारा 3ए के तहत अधिसूचना के बाद और 1956 अधिनियम की धारा 3डी के तहत घोषणा जारी करने से पहले पर्यावरण और वन कानून। इसलिए, इस निर्णय के संदर्भ में, इस तरह की मंजूरी प्राप्त करने के लिए खर्च किए गए समय को, जिसमें इस निर्णय की घोषणा तक और जब तक उल्लिखित अनुमतियाँ/मंजूरी अंतिम रूप नहीं ले लेती हैं, इनमें से जो भी बाद में हो, क्योंकि मामला न्यायालय में विचाराधीन था, उसे बाहर रखने की आवश्यकता है। ऐसी अवधि को हटाने के बाद भी, यदि कोई हो

उच्च न्यायालय के समक्ष आक्षेपित धारा 3ए के तहत अधिसूचना [2020] 14 एस. सी. आर. है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

धारा 3डी (3) में वर्णित मानित व्यपगत प्रभाव से सुरक्षित नहीं होने पर, केंद्र सरकार को नया जारी करना पड़ सकता है

1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना (ओं) और यदि सलाह दी जाती है तो अधिग्रहण की प्रक्रिया को फिर से शुरू करें। इस संबंध में कोई अंतिम राय व्यक्त नहीं की जा रही है। हालांकि, इस तरह की नई अधिसूचनाएं

सक्षम प्राधिकारी द्वारा दी गई अनुमतियों/मंजूरी के हिस्से के रूप में केवल भूमि के संबंध में जारी किया जा सकता है पर्यावरण/वन कानून, स्थल विशिष्ट होने के कारण। [पैरा 73] [194-ए-जी]

7.1 निष्कर्ष

उच्च न्यायालय ने संबंधित राजस्व अधिकारियों को 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना के आधार पर अधिग्रहण निकाय/एनएचएआई के पक्ष में प्रभावित उत्परिवर्तन प्रविष्टियों को बहाल करने का निर्देश दिया। 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना के आधार पर, न तो अधिग्रहण करने वाले निकाय और न ही एनएचएआई ने संबंधित भूमि पर कब्जा किया था और न ही भूमि उनमें निहित थी, ताकि उनके पक्ष में उत्परिवर्तन प्रविष्टि को बदला जा सके। उस हद तक, यह न्यायालय उच्च न्यायालय से सहमत है कि जब तक अधिग्रहण नहीं हो जाता

7.2 भारत संघ और एन. एच. ए. आई. (एस. एल. पी. (सी) सं. से उत्पन्न सिविल अपीलों द्वारा दायर अपील। 13384-85 / 2019 , 16098-16100 / 2019 , 18577-18580 / 2019 , 19160-19166 / 2019 , 1775-1776 / 2020 , 1777-1780 / 2020 और 1781-1783/2020) उपरोक्त शर्तों में आंशिक रूप से अनुमत हैं; लेकिन भूमि मालिक (ओं)/पीड़ित पक्ष (ओं) द्वारा दायर अपील (एसएलपी (सी) सं. 18586/2019 से उत्पन्न दीवानी अपील) खारिज हो जाती है। विवादित निर्णय और आदेश को इस निर्णय में दर्शाई गई सीमा तक संशोधित किया गया है। चुनौती 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) और 3ए के तहत विवादित अधिसूचनाओं को क्रमशः नकार दिया जाता है। हालाँकि, विषय उत्परिवर्तन प्रविष्टियों को बहाल करने के लिए संबंधित अधिकारियों को जारी किए गए निर्देश (विवादित निर्णय के पैराग्राफ 106 में) को बरकरार रखा गया है। केंद्र सरकार और/या एनएचएआई प्रस्तावित खंड/ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए अधिसूचित भूमि के अधिग्रहण के लिए कानून के अनुसार आगे बढ़ सकते हैं।

मैं कृष्णमूर्ति और हमारा।

ch-C-K-S (NC), NH संख्या है। 179 ए और 17 9 बी। [पैरा

97 - सी-एफ]

भारत संघ बनाम कुशाला शेट्टी और अन्य। (2011) 12 एससीसी 69; अखिल भारत गोसेवा संघ बनाम। ए. पी. और अन्य का राज्य। (2006) 4 एससीसी 162: [2006] 3 एससीआर 543; के. वासुदेवन नायर और अन्य। वी. भारत संघ और अन्य। 1991 पूरक (2) एस. सी. सी. 134; कर्नल ए. एस. सांगवान बनाम भारत संघ और अन्य। ए. आई. आर. 1981 एस. सी. 1545; सिस्टोपिक लैबोरेटरीज (प्रा.) लिमिटेड वी. डॉ. प्रेम गुप्ता और अन्य। 1994 पूरक (1)

एस. सी. सी. 160; सचिव, रसायन और प्राकृतिक गैस मंत्रालय

उर्वरक, भारत सरकार बनाम सिप्ला लिमिटेड और अन्य।

(2003) 7 एस. सी. सी. 1-निर्भर। के. लुबना और अन्य। वी. बीवी और ओआरएस। (2020) 2 एससीसी 524;

श्रीलेखा विद्यार्थी और अन्य। वी. यू. पी. राज्य और

ओआरएस। (1991) 1 एस. सी. सी. 212 [1990] 1 पूरक। एससीआर 625;

द्वारकादास मारफतिया एंड संस बनाम। न्यासी मंडल

बॉम्बे बंदरगाह (1989) 3 एस. सी. सी. 293-आयोजित अप्रयोज्य।

बॉम्बे राज्य बनाम। आर. एस. नानजी [1956] एस. सी. आर. 18; एम. सी मेहता बनाम कमल नाथ और अन्य। (1997) 1 एससीसी 388: [1996] 10 पूरक। एससीआर 12; एम. सी मेहता बनाम भारत संघ और

ओआरएस। (2004) 12 एससीसी 118: [2004] 3 एससीआर 126; रघबीर सिंह सहरावत बनाम। हरियाणा राज्य और अन्य। (2012) 1 एस. सी. सी. 792 [2011] 14 एस. सी. आर. 1113; उत्तरांचल राज्य बनाम। बलवंत सिंह चौफाल और अन्य। (2010) 3 एससीसी 402: [2010] 1 एस. सी. आर. 678; बेंगलुरु विकास प्राधिकरण बनाम। सुधाकर हेगड़े और अन्य। 2020 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 328; हनुमान लक्ष्मण अरोस्कर बनाम भारत संघ (2019) 15

एस. सी. सी. 401 [2019] 5 एस. सी. आर. 916; दिल्ली विकास

प्राधिकरण और ए. एन. आर. बनाम संयुक्त कार्रवाई समिति, एस. एफ. एस. फ्लैटों और अन्य का आवंटन। (2008) 2 एस. सी. सी. 672-संदर्भित।

दिलजीत सिंह और अन्य। बनाम भारत संघ और अन्य। 2010

एस. सी. सी. ऑनलाइन पी एंड एच 11847; एम. वेलु बनाम। तमिलनाडु राज्य और अन्य। 2010 एस. सी. सी. ऑनलाइन मद्रास 2736; बी. नांबिराजन & ओआरएस। वी. जिला कलेक्टर, कन्याकुमारी जिला,

नागरकोइल और ओआरएस। सीडीजे 2018 एमएचसी 2862; जयरामन& ओआरएस। वी. तमिलनाडु राज्य और अन्य। 2014 एस. सी. सी. ऑनलाइन मद्रास 430; जे. पार्थिबन और अन्य। वी. तमिलनाडु राज्य

& ओआरएस। ए. आई. आर. 2008 मैड 203-संदर्भित।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[3

मैसाचुसेट्स का राष्ट्रमंडल बनाम। जेम्स जी.

सर। 1982) रूज़वेल्ट लाथन और पर्लाइन एल पत्नी, वी। जॉन ए. वोल्पे, यूनि के सचिव

परिवहन विभाग 455 एफ. 2 डी 1111

परिवहन पर गठबंधन बनाम। जॉन ए. वोल्पे,

परिवहन 458 एफ. 2 डी. 1323 (1972) जोन्स

कोलंबिया 458 एफ. 2 डी. 1323 (1972) – संदर्भ दें

मामला कानून संदर्भ

[1956] एससीआर 18

संदर्भित किया गया है

[1963] 2 एससीआर 774

पीछा किया।

(2006) 6 एससीसी 371

उस पर भरोसा करें

[1996] 10 पूरक। एससीआर 12

संदर्भित किया गया है

[2004] 3 एससीआर 126

संदर्भित किया गया है

[2011] 14 एससीआर 1113

संदर्भित किया गया है

[2006] 3 एससीआर 543

उस पर भरोसा करें

(2008) 9 एस. सी. सी. 552

उस पर भरोसा करें

(2011) 9 एससीसी 1

पीछा किया।

(2011) 12 एससीसी 69

उस पर भरोसा करें अप्रयोज्य रखा गया

(2020) 2 एस. सी. सी. 524

[1990] 1 पूरक। एससीआर 625

अप्रयोज्य रखा गया

[2010] 1 एससीआर 678

संदर्भित किया गया है

[2019] 5 एससीआर 916

संदर्भित किया गया है

(1990) 1 एस. सी. सी 109

पीछा किया।

उस पर भरोसा करें

ए. आई. आर 1981 एस. सी 1545 (1989) 3 एससीसी 293

अप्रयोज्य रखा गया

(2003) 7 एससीसी 1

उस पर भरोसा करें उस पर भरोसा करें

1991 पूरक (2) एस. सी. सी. 134

उस पर भरोसा करें

1994 सप्लीमेंट (1) एससीसी 160

(2008) 2 एस. सी. सी. 672

परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस।

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णय: सिविल अपील सं। 3976

77 2020 का

2018 की रिट याचिका संख्या 16630 में मद्रास में उच्च न्यायालय के निर्णय और आदेश दिनांक 08.04.2019 से और रिट

2018 की याचिका संख्या 16961

के साथ

नागरिक आवेदन संख्या। 3978-3980 , 3981-3984 , 3985-3991 , 3992 , 3993-3994 , 3995-3998 , 3999-4001 2020 का

तुषार मेहता, एस. जी., के. एम. नटराज, ए. एस. जी., जी. राजगोपालन, एस.

नागमुथु, संजय पारिख, निखिल नय्यर, सुश्री अनीता शेनॉय, वरिष्ठ अधिवक्ता। , गुरमीत सिंह मक्कर, निखिल रोहतगी, संचार आनंद, देवाशीष भरुखा, सुश्री स्वाति घिल्डियाल, सुश्री मधु श्वेता, सुश्री शिवांगी खन्ना, सुश्री सुभाश्री महापात्रा, सिद्धार्थ राज अग्रवाल, सुश्री आस्था त्यागी, सौरभ मिश्रा, रजत नायर, भुवन मिश्रा, संस्कृति पाठक, श्रीमती अनिल कटियार, के. परी वेंधन, प्रभु रामसुब्रमण्यन, रघुनाथ सेतुपति, करुप्पैया मेयप्पन, हार्दिक गौतम, सुश्री सृष्टि।

अग्निहोत्री, सुश्री तन्वी एन. एस., सुश्री संजना श्रीकुमार, सुश्री अनमोल गुप्ता, एस. थानंजयन, गौतम नारायण, सुश्री अस्मितासिंह, नवीन हेगड़े, आदित्य नायर, कबीलन मनोहरन, पी. सोमा सुंदरम, टी. वी. एस. राघवेंद्र श्रेयस, अक्षय गिरीश रिंगे, सुश्री मेघा मुखर्जी, हरीश पांडे, आलोक कुमार पांडे,

बालाजी श्रीनिवासन, ऐश्वर्या चौधरी, टी. आर. बी. शिवकुमार, के. बालू, बी. करुणाकरन, एस. गौतम, एम. पी. पार्थिबन, दीपक आनंद, अधिवक्ता। उपस्थित दलों के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

ए. एम. खानविलकर, जे.

1. छुट्टी दे दी गई।

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 3ए (1) के तहत जारी किया गया 3 चेन्नई कृष्णागिरी-सलेम (राष्ट्रीय गलियारा) 8 लेन नए राष्ट्रीय राजमार्ग 4 के विकास/निर्माण के लिए निर्दिष्ट भूमि के अधिग्रहण के लिए 1 दिनांकित 8.4.2019 डब्ल्यू. पी. संख्या में। 16146/2018 , 16630/2018 , 16961/2018 , 19063/2018 , 19385/2018 , 20014/2018 , 20194/2018 , 20625/2018 , 20626/2018 , 20627/2018 , 20647 / 2018 , 20764/2018 , 20969/2018 , 21242/2018 , 22334/2018 और 22371/2018

- संक्षेप में, "विवादित निर्णय" 2 संक्षेप में, "उच्च न्यायालय"

3 संक्षेप में, "1956 का अधिनियम" 4 संक्षेप में, "सी-के-एस (एनसी)" [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

(एन. एच.-17 9 ए. और एन. एच.-17 9 बी.) बड़े प्रोजेक्ट-"भारतमाला परियोजना-चरण I" का हिस्सा होने के कारण, विवादित फैसले में बताए गए आधारों पर अवैध और कानून की दृष्टि से खराब है।

परियोजना

3. परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) की परिकल्पना राजमार्ग क्षेत्र के लिए एक नए छत्र कार्यक्रम के रूप में की गई है जो माल ढुलाई और यात्रियों की आवाजाही की दक्षता को अनुकूलित करने पर केंद्रित है।

आर्थिक गलियारों, अंतर गलियारों और पूरक मार्गों (आई. सी. एफ. आर.) के विकास, राष्ट्रीय गलियारा दक्षता सुधार, सीमा और अंतर्राष्ट्रीय संपर्क सड़कों, तटीय और बंदरगाह संपर्क सड़कों और हरित-क्षेत्र एक्सप्रेसवे जैसे प्रभावी हस्तक्षेपों के माध्यम से महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे की कमियों को पाटकर पूरे देश में, चरण-I में लगभग 24,800 कि. मी. इसके अलावा, पहले चरण में 10,000 किलोमीटर भी शामिल हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास के तहत संतुलित सड़क कार्यों का

कार्यक्रम। प्रथम चरण के लिए अनुमानित परिव्यय के रूप में निर्दिष्ट किया गया था

5 वर्षों में फैले करोड़ रुपये। कार्यक्रम का उद्देश्य एक समग्र राजमार्ग विकास/सुधार पहल के लिए इष्टतम संसाधन आवंटन के रूप में बताया गया है। दो विशिष्ट विशेषताओं को कहा जाता है-व्यक्तिगत परियोजना खंडों के मूल्यांकन/अनुमोदन में प्रभावी प्रतिनिधित्व और राज्य सरकारों को 'ग्रैंड चैलेंज' के माध्यम से विकास प्रक्रिया में भाग लेने के लिए प्रोत्साहित करना। इस परियोजना का उद्देश्य आगे बढ़ना है

एन. एच. डी. पी. का उद्देश्य, जिसे अतीत में लागू किया जा रहा था और जो परिपक्वता के स्तर तक पहुँच गया था। परिणामस्वरूप, राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के विस्तार की योजना बनाते समय सड़क विकास को फिर से परिभाषित करना और एक वृहत दृष्टिकोण रखना उचित समझा गया, जिसमें महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे की कमियों को पाटकर सड़क विकास पर ध्यान केंद्रित किया गया। कार्यक्रम मौजूदा पैकेज-आधारित दृष्टिकोण के स्थान पर एक गलियारा दृष्टिकोण की परिकल्पना की गई है, जिसके परिणामस्वरूप कई मामलों में उसमें संदर्भित विकास विषम हो गया है, जिससे निर्बाध माल ढुलाई और यात्रियों में बाधा उत्पन्न हुई है

आंदोलन।4. आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति द्वारा अनुमोदित परियोजना के घटकों और परिव्यय को लागू किया जाना है।

5 साल की अवधि यानी 2017-2018 से 2021-2022 तक, विभिन्न घटकों की लंबाई और उसके लिए परिव्यय का विभाजन प्रदान करता है। यद्यपि परियोजना खंडों की पहचान एकीकरण को ध्यान में रखते हुए की गई थी।5 संक्षेप में, "परियोजना"

6 संक्षेप में, "एनएचडीपी"

7 संक्षेप में, "सी. सी. ई. ए". परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

एनएचडीपी के तहत चल रही परियोजनाओं के साथ आर्थिक गलियारों का निर्माण और

5. परियोजना को आगे बढ़ाने के लिए सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की अध्यक्षता में 19.1.2018 पर एक बैठक आयोजित की गई।परियोजना के तहत कर्नाटक, आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु और केरल राज्य में आर्थिक गलियारों को बेहतर बनाने की पहचान की गई है।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के सदस्य (पी), सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव और

सी. जी. एम. (टी), एनएचएआई। सदस्यों ने सूक्ष्म पहलुओं पर विचार-विमर्श किया

तमिलनाडु राज्य में चेन्नई-मदुरै के रूप में चित्रित खंड, जैसा कि संबंधित राज्य के अन्य वर्गों के संबंध में किया गया था। उचित विचार-विमर्श और सभी पहलुओं पर विचार करने के बाद, समिति ने तमिलनाडु

राज्य में परियोजना सी-के-एस (एन. सी.) और चेन्नई-मदुरै (आर्थिक गलियारा) में निर्दिष्ट खंड/खंड के संबंध में अपनी सर्वसम्मत राय दर्ज करने के लिए आगे बढ़ी: -

"2.4 चेन्नई-कृष्णागिरी-सलेम (राष्ट्रीय गलियारा) और चेन्नई

मदुरै (आर्थिक गलियारा):

((i)

चेन्नई से सलेम/कोयंबटूर जाने वाला यातायात और पल्लकड (केरल) वर्तमान में स्वर्ण चतुर्भुज (चेन्नई-बेंगलुरु) के चेन्नई कृष्णागिरी खंड और कृष्णागिरी-सलेम खंड का उपयोग करते हैं।

उत्तर-दक्षिण गलियारा या चेन्नई-मदुरै आर्थिक गलियारे के चेन्नई-तिंडीवनम उलुंदुरपेट खंड और उलंदरपेट-सलेम अंतर-गलियारा मार्ग, जिससे चेन्नई-कृष्णागिरी खंड का निर्माण होता है।

स्वर्णिम चतुर्भुज और चेन्नई-तिंडीवनम (72,000 पीसीयू)-उलुंदुरपेट (47,000 पीसीयू) खंड

चेन्नई-मदुरै आर्थिक गलियारा। तदनुसार, यह

यह निर्णय लिया गया कि टिंडीवनम को 6/8 लेन बनाने के बजाय

8 संक्षेप में, "एनएचएआई"

9 संक्षेप में, "एम. ओ. आर. टी. एच"

10 संक्षेप में, "सी-एम (ईसी)" [2020] 14 एस. सी. आर.

त्रिची खंड, चेन्नई और सलेम के बीच हारूर के रास्ते एक कौआ-उड़ान हरित-क्षेत्र संरेखण विकसित किया जाएगा।

राष्ट्रीय गलियारे की दक्षता में सुधार। इससे न केवल चेन्नई और सलेम/कोयंबटूर के बीच की दूरी में 40 किलोमीटर की कमी आएगी, बल्कि चेन्नई-कृष्णागिरी खंड से आने वाले यातायात में भी विविधता आएगी।

स्वर्णिम चतुर्भुज और चेन्नई-उलुंदुरपेट खंड

चेन्नई-मदुरै आर्थिक गलियारा।

((ख)

यह भी देखा गया कि 6/8 लेन के बजाय

चेन्नई-मदुरै आर्थिक गलियारे के तोवरानकुरुची-मेलूर-मदुरै खंड (64 कि. मी.), तोवरानकुरुची-नाथम खंड (27 कि. मी.) को विकसित करना बेहतर होगा क्योंकि मदुरै-नाथम खंड पहले से ही विकसित किया जा रहा है

एक पूरक मार्ग के रूप में, जो त्रिची-मदुरै की दूरी को 8 कि. मी. तक कम कर देगा और इसके परिणामस्वरूप विविधीकरण होगा।

टोवरानकुरुची से मदुरै वाया नाथम तक यातायात

और मेलूर के माध्यम से "।

उक्त बैठक में यह भी निर्णय लिया गया कि सी. सी. ई. ए

आगामी द्विवार्षिक अद्यतन में प्रस्तावित संरेखण से अवगत कराया गया

6. इस निर्णय की पृष्ठभूमि में, धारा के तहत अधिसूचनाएं

2 (2) 1956 के अधिनियम के तहत ताम्बरम (चेन्नई) से हारूर तक के खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग-17 9 बी और हारूर से सलेम तक के खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग-17 9 ए घोषित किया गया। इस तरह की घोषणा के परिणामस्वरूप, 1956 के अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए अधिग्रहित की जाने वाली भूमि को निर्दिष्ट करने वाली अधिसूचनाएं संबंधित खंडों/खंडों के लिए जारी की गईं, जिन्हें स्थानीय समाचार पत्रों में भी विधिवत प्रकाशित किया गया था।

उच्च न्यायालय से पहले की प्रक्रियाएँ 7. 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचनाएं थीं -

प्रभावित भूमि मालिकों द्वारा और जनहित याचिका के माध्यम से भी चुनौती दी गई। इसके अलावा, रिट याचिका संख्या 21242/2018 में, 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत जारी अधिसूचनाओं को चुनौती दी गई, जिसमें संबंधित खंडों/खंडों को क्रमशः एन. एच.-1791 ए और एन. एच.-1791 बी घोषित किया गया था।

8. उच्च न्यायालय ने उक्त अधिसूचनाओं को चुनौती देने पर विचार किया

एक सामान्य निर्णय के माध्यम से विभिन्न मामलों पर, जो इन अपीलों में आक्षेपित है। उच्च न्यायालय ने 15 प्रश्न तैयार किए, जो जे. ई. सी. टी. निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v.

पी. वी. श्नामूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

संबंधित के लिए चुनौती के संदर्भ में विचार एस. वही इस प्रकार पढ़ा जाता है:

क्या रिट याचिकाएं विचारणीय हैं, क्योंकि प्रत्यर्थियों द्वारा जो कुछ भी किया गया है वह अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत एक अधिसूचना प्रकाशित करके भूमि अधिग्रहण करने के अपने इरादे को सूचित करना है और याचिकाकर्ताओं को ऐसा नहीं कहा जा सकता है

दुखी;

क्या पूरी भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया पूरी तरह से है

अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत एक घोषणा के रूप में अधिकार क्षेत्र के बिना केवल एक मौजूदा राजमार्ग को घोषित करने में सक्षम बनाता है,

राष्ट्रीय राजमार्ग और न कि किसी गैर-मौजूदा सड़क या मैदानी भूमि से राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने के लिए;

क्या यदि परियोजना को पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी के बिना लागू करने की अनुमति दी जाती है, तो क्या यह सतत विकास के सिद्धांतों के खिलाफ होगा और अनुच्छेद 19,46,48ए और 51ए के प्रावधानों का उल्लंघन करेगा।

भारत का संविधान;

क्या प्रस्तावित परियोजना राजमार्ग की आवश्यकता है

यात्री कार इकाइयों के बारे में आंकड़ों को देखते हुए

मौजूदा तीन राजमार्ग;

क्या प्रस्तावित परियोजना के लिए कोई छिपा हुआ एजेंडा है

और क्या इसका उद्देश्य कुछ चुने हुए लोगों को लाभान्वित करना था;

क्या चेन्नई-सलेम प्रस्तावित राजमार्ग परियोजना नहीं थी

यहाँ तक कि एक व्यवहार्य प्रस्ताव के रूप में माना जाता था, जब बहुत कुछ आमंत्रित किया गया था

भारत माला परियोजना और चेन्नई-मदुरै के तहत

प्रस्ताव व्यवहार्य पाया गया जिसके परिणामस्वरूप सलाहकार (फीडबैक) की नियुक्ति हुई, क्या सलाहकार की नियुक्ति के बाद परियोजना में बदलाव हो सकता था

अलग परियोजना;

क्या वे उत्तरदाता जिन्होंने मूल रूप से अधिसूचित किया था

चेन्नई और मदुरै के बीच परियोजना हो सकती है

देने के लिए निविदा के बाद इसे बदल दिया गयाचेन्नई-मदुरै के लिए परामर्श अनुबंध को अंतिम रूप दिया गया

खंड;

वन भूमि, जल निकायों, वन्यजीवों, वनस्पतियों और जीवों पर प्रस्तावित परियोजना का क्या प्रभाव पड़ेगा क्योंकि प्रस्तावित संरेखण इन सभी क्षेत्रों से होकर गुजरता है; [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

(ix)

क्या सार्वजनिक सुनवाई एक पूर्व-आवश्यकता है और क्या होनी चाहिए

अधिनियम के प्रावधानों के तहत उठाए जाने वाले किसी भी कदम से पहले;

(x)

क्या सार्वजनिक परामर्श जिसमें सार्वजनिक सुनवाई शामिल है

स्थल पर भूमि अधिग्रहण से पहले होना चाहिए था

कार्यवाही या इसे किस स्तर पर किया जाना आवश्यक है;

(xi) यदि केंद्र सरकार (चेन्नई-मदुरै) द्वारा शुरू में अधिसूचित अधिसूचना को संशोधित किया गया था, तो व्यवहार्यता रिपोर्ट के मसौदे को रद्द किया जा सकता है, क्योंकि परामर्श अनुबंध का पुरस्कार पूरी तरह से एक अलग परियोजना के लिए था;

(xii) क्या सलाहकार (फीडबैक) द्वारा तैयार की गई रिपोर्ट में साहित्यिक चोरी की सामग्री है, क्या यह बहुत जल्दबाजी में तैयार की गई थी, रिकॉर्ड के सामने स्पष्ट त्रुटियों से भरी हुई थी और क्या रिपोर्ट को दिमाग का उपयोग न करने का परिणाम माना जाना चाहिए;

(xiii) क्या भारतीय राजमार्ग क्षमता नियमावली में निर्धारित दिशानिर्देशों को व्यवहार्यता रिपोर्ट का मसौदा तैयार करते समय नजरअंदाज कर दिया गया था;

(xiv) क्या प्रस्तावित संरेखण सहित विभिन्न धाराओं में मार्ग के अधिकार में कमी के कारण, जो

वन क्षेत्र से गुजरता है, क्या परियोजना का दायरा पूरी तरह से संशोधित किया गया था और क्या उत्तरदाता कर सकते हैं जिस तरह से वे करने का प्रस्ताव करते हैं, उसी तरह आगे बढ़ें।

(xv) क्या व्यवहार्यता रिपोर्ट चेन्नई-सलेम एक्सप्रेस मार्ग के वित्तीय परिणामों का विश्लेषण करने में विफल रही है जो मौजूदा टोल मार्ग के लिए एक अतिरिक्त टोल मार्ग या प्रतिस्पर्धी मार्ग बन गया है और इस प्रकार वर्तमान रियायती समझौतों के तहत संविदात्मक दायित्वों की एक श्रृंखला को ट्रिगर करता है जो शेष अवधि के 50 से 100% तक बढ़ाया जाएगा।

9. उच्च न्यायालय ने शुरुआत में रिट याचिकाओं की रखरखाव के संबंध में प्रारंभिक स्थिति को अपरिपक्व माना, जैसे -I एनएचएआई और भारत संघ द्वारा। इसमें कहा गया है कि धारा 3ए (1) केवल भूमि अधिग्रहण करने के इरादे की अभिव्यक्ति थी और उन पर आपत्तियों पर नामित प्राधिकारी द्वारा उचित स्तर पर विचार किया जा सकता था।

इसके अलावा, उक्त अधिसूचनाओं को चुनौती परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

धारा 3ए के तहत उच्च न्यायालय द्वारा केवल तभी विचार किया जा सकता था जब सक्षम प्राधिकारी ने शक्ति के एक रंगीन प्रयोग के रूप में उस विकल्प का सहारा लिया हो। और यह अदालत के लिए खुला नहीं था कि वह सरकार के फैसले के लिए अपने स्वयं के फैसले को प्रतिस्थापित करे कि सार्वजनिक उद्देश्य क्या है। उच्च न्यायालय ने कहा कि आम तौर पर, संवैधानिक न्यायालय किसी भी भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में हस्तक्षेप करने के लिए अनिच्छुक होंगे।

शुरुआत। हालाँकि, यह देखने के लिए आगे बढ़ा कि यह एक स्व-अधिरोपित प्रतिबंध है। जबकि, वर्तमान मामले की परिस्थितियाँ

बहुत ही सीमा पर हस्तक्षेप की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, भूमि मालिकों/हारने वालों को सक्षम प्राधिकारी के निर्णय के अंतिम परिणाम तक प्रतीक्षा करने के लिए मजबूर नहीं किया जा सकता है और इससे भी अधिक, जब यह अधिकारियों की कठोर कार्रवाई का मामला हो। उच्च न्यायालय ने बॉम्बे राज्य बनाम में निर्णय पर ध्यान दिया। आर. एस. नानजी "1 1 और सोमवंती और अन्य। बनाम पंजाब राज्य और Ors.[1]2, ने कहा कि यदि संवैधानिक न्यायालय आश्वस्त है कि विवादित

अधिसूचनाएँ संबंधित अधिकारियों द्वारा शक्ति के रंगीन प्रयोग और निर्णय के तर्कहीनता से भरे होने का परिणाम हैं। अनुचितता और मनमानेपन को सीमा पर हस्तक्षेप करना चाहिए।

10. इसके बाद उच्च न्यायालय ने 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत जारी अधिसूचनाओं की वैधता से संबंधित अगले बिंदु की जांच शुरू की। इस मामले में चुनौती इस तर्क पर आधारित थी कि किसी राजमार्ग को "राष्ट्रीय राजमार्ग" घोषित करने के लिए ऐसी अधिसूचना जारी करने के लिए पूर्व-आवश्यकता यह है कि यह पहले से मौजूद राज्य राजमार्ग होना चाहिए। के लिए, की सूची I (संघ सूची) की प्रविष्टि 23 में प्रदत्त शक्तियों के संदर्भ में

सातवीं अनुसूची के अनुसार, संसद को मौजूदा राजमार्ग को "राष्ट्रीय राजमार्ग" घोषित करने तक सीमित कानून बनाने का अधिकार है। जबकि, राज्य विधानमंडल के पास एक नए राजमार्ग को अधिसूचित करने की विशेष शक्ति है, क्योंकि वह अकेले सड़कों, पुलों, नौकाओं आदि से संबंधित कानूनों को लागू करने में सक्षम है, जो सूची I में निर्दिष्ट नहीं हैं। 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत बताई गई अधिसूचनाओं के बारे में तर्क संविधान के अनुच्छेद 257 (2) और 254 (4) का उल्लंघन है, जिसका उल्लेख विवादित अधिनियम के अनुच्छेद 43 में किया गया है।

निर्णय। तमिलनाडु राजमार्ग अधिनियम, 2001 के संदर्भ में केवल राज्य सरकार को ही किसी भूमि या सड़क को राजमार्ग घोषित करने का अधिकार है और केवल ऐसे अधिसूचित राजमार्ग को ही राजमार्ग घोषित किया जा सकता है।

केंद्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग। किसी भी तरह से केंद्र सरकार हरित क्षेत्र से गुजरने वाली खुली भूमि घोषित नहीं कर सकती है।

धारा 2 (2) के तहत शक्ति का प्रयोग करते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में क्षेत्र 11 AIR 1956 SC294 = 1956SCR 18 12 AIR 1963 SC151 = (1963) 2 SCR 774 1 3 संक्षेप में, "2001 अधिनियम" [2020] 14 SCR।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

1956 अधिनियम और इसके परिणामस्वरूप, 1956 अधिनियम की धारा 3ए के तहत शक्ति को ऐसी खुली भूमि के संबंध में लागू नहीं किया जा सकता है। उच्च न्यायालय ने बी. नाम्बिराजन और अन्य मामलों में उसी उच्च न्यायालय के फैसले पर भरोसा करके रिट याचिकाकर्ताओं के इस तर्क को नकार दिया। बनाम जिला कलेक्टर, कन्याकुमारी जिला, नागरकोइल और Ors.[1]4, जो जयरामन और अन्य में प्रदर्शनी के बाद आया था। बनाम तमिलनाडु राज्य और Ors.[1]5। उच्च न्यायालय ने राय दी कि जहां केंद्र सरकार का यह समाधान हो जाता है कि सार्वजनिक उद्देश्य के लिए किसी राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके हिस्से के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन के लिए किसी भी भूमि की आवश्यकता है, तो वह 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना जारी कर सकती है और धारा 3ए के तहत अधिसूचना सहित अनुवर्ती कार्रवाई भी शुरू कर सकती है। वास्तव में, यह माना जाता है कि केंद्र सरकार के पास खुला हरा भी प्राप्त करने की पर्याप्त शक्ति थी

राष्ट्रीय राजमार्गों या उसके कुछ हिस्से के निर्माण के प्रयोजनों के लिए भूमि। (निर्णय के इस भाग को अपीलार्थी द्वारा एसएलपी (सी) संख्या 18586/2019) से उत्पन्न अपील में चुनौती दी गई है।

11. उच्च न्यायालय तब बिंदु संख्या (iii) की जांच करने के लिए आगे बढ़ा कि क्या जारी करने से पहले पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी अनिवार्य थी।

स्थिति। इस विवाद से निपटने के लिए, उच्च न्यायालय ने जे. पार्थिबन और अन्य मामले में खंड पीठ के फैसले पर ध्यान दिया। बनाम तमिलनाडु राज्य और कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड बनाम सी. केंचप्पा और अन्य में इस न्यायालय का। . उसी उच्च का निर्णय एम. वेलु बनाम तमिलनाडु राज्य और Ors.¹8 18 में न्यायालय ने यह भी देखा कि पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा दिनांक 14.9.2006 पर जारी अधिसूचना में यह अभिनिर्धारित किया गया है कि पर्यावरण मंजूरी/अनुमति जारी करने से पहले प्राप्त की जानी चाहिए थी।

1956 के अधिनियम की धारा 3 ए के तहत अधिसूचनाएं। तब उच्च न्यायालय ने

एम. सी. मेहता बनाम में "सार्वजनिक विश्वास" के सिद्धांत के संबंध में इस न्यायालय द्वारा बताए गए सिद्धांतों का उल्लेख किया। कमल नाथ और अन्य। 20 और एम. सी. मेहता बनाम। भारत संघ और अन्य "। 1. इसने इस न्यायालय के एक और फैसले पर भी ध्यान दिया

14 सीडीजे 2018 एमएचसी 2862

16 एयर 2008 मैड 2031 7 (2006) 6 एस. सी. सी. 371 18 2010 एस. सी. सी. ऑनलाइन मद्रास 2736 1 9 संक्षेप में, "एम. ओ. ई. एफ".

20 (1997) 1 एस. सी. सी. 388

21 (2004) 12 एस. सी. सी. 118 परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

रघबीर सिंह सेहरावत बनाम हरियाणा राज्य और संयुक्त राज्य अमेरिका में मैसाचुसेट्स के राष्ट्रमंडल बनाम जेम्स जी. वाट, कैलिफोर्निया बनाम वाट 2 4, रूजवेल्ट लाथन और उनकी पत्नी पर्लाइन लाथन, बनाम जॉन ए. वोल्पे, संयुक्त राज्य परिवहन विभाग के सचिव, परिवहन पर आर्लिंगटन गठबंधन बनाम जॉन ए. वोल्पे, परिवहन सचिव 26 और जोन्स बनाम कोलंबिया जिले में संयुक्त राज्य अमेरिका में न्यायालयों की प्रदर्शनी और निष्कर्ष निकाला।कि एक कल्याणकारी राज्य होने के नाते, अधिकारी उस परियोजना को लागू करते समय, जो सरकार की राय में जनहित में है, वास्तविकता की ओर ध्यान नहीं दे सकते हैं और यह नहीं भूल सकते हैं कि कृषि की रक्षा करना समान रूप से जनहित में है। इसने कहा कि भारतीय संदर्भ में प्रासंगिक प्रावधानों की व्याख्या का झुकाव किसानों की सुरक्षा की ओर होना चाहिए और इस कारण से, यह माना गया कि यदि परियोजना को पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी के बिना लागू करने की अनुमति दी जाती है, तो यह सतत विकास के सिद्धांत और विशेष रूप से संविधान के अनुच्छेद 19,21,46,48 ए और 51 ए के प्रावधानों का घोर उल्लंघन होगा।

भारत का संविधान।

12. उच्च न्यायालय तब बिंदु संख्या पर विचार करने के लिए आगे बढ़ा। ((iv) से (vi) एक साथ। इसने रिट याचिकाकर्ताओं के इस तर्क को नोट किया कि जब तक परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) की समीक्षा 24.1.2018 पर नहीं की गई थी और जब राज्य मंत्री-एम. ओ. आर. टी. एच. ने राज्य में प्रश्नों का उत्तर दिया

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट सहित विभिन्न चरणों के तहत नई राजमार्ग परियोजनाओं के बारे में सभा 28 चरण 5.3.2018 पर, इसके बारे में कोई संकेत नहीं था

प्रस्तावित परियोजना खंड/खंड-सी-के-एस (एन. सी.) पर लागू की गई। जबकि, परियोजना में पहचाना गया खंड-सी-एम (ईसी) था, जो पूरी तरह से अलग था। इसके अलावा, चेन्नई-मदुरै (आर्थिक गलियारा)-सी-एम (ईसी) परियोजना को अचानक एक में बदलने के लिए समिति के सदस्यों के सामने कोई ठोस आधार नहीं था

सी-के-एस (एन. सी.) खंड को उचित ठहराने के लिए 19.1.2018 पर दर्ज कार्यवृत्त। अगर 22 (2012) 1 एस. सी. सी. 792

27 499 एफ. 2 डी. 502 (1974) 28 संक्षेप में, "डी. पी. आर". [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

ऐसे परिवर्तन करने का इरादा रखने वाले अधिकारियों को सार्वजनिक निवेश बोर्ड से पूर्व अनुमोदन/मंजूरी प्राप्त करनी चाहिए थी और उस संबंध में वित्त मंत्रालय और नियंत्रक और महालेखा परीक्षक से सैद्धांतिक अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए था। कैग द्वारा परियोजना निर्माण का कोई लेखा-परीक्षण नहीं किया गया था और न ही संरेखण रिपोर्ट और दी गई मंजूरी एम. ओ. आर. टी. एच. के डी. पी. आर. दिशानिर्देशों के अनुसार थी। इसके अलावा, सलाहकार-मेसर्स। फीडबैक इन्फ्रा प्रा. मूल परियोजना के लिए नियुक्त लिमिटेड

धारा सी-एम (ई. सी.), को एमओ. आर. टी. एच. द्वारा निर्धारित निविदा प्रक्रिया का पालन किए बिना बदले हुए खंड/खंड के लिए जारी रखा गया था और

डी. पी. आर. आदि की खरीद, तैयारी, समीक्षा और अनुमोदन के लिए पोस्ट अवार्ड पोर्टल दिशानिर्देश। उच्च न्यायालय ने कहा कि इसमें अपीलकर्ताओं (राज्य प्राधिकरणों/एनएचएआई/भारत संघ) ने परिवर्तित/संशोधित परियोजना के संबंध में अपनी कार्रवाई का समर्थन तीन आधारों पर किया था-(i) मौजूदा क्षमता का पूरी तरह से उपयोग किया गया है; (ii) सामान्य रूप से आर्थिक विकास होगा; और (iii) कार्बन फुट प्रिंट में कमी होगी, क्योंकि विषय खंड/खंड की लंबाई कम से कम 40 किलोमीटर थी। सी-एम (ईसी) के तहत आने वाली संबंधित धारा से कम, जैसा कि मूल रूप से कल्पना की गई थी। उच्च न्यायालय ने कहा कि केंद्र सरकार ने इस विषय पर कोई जवाबी हलफनामा दायर नहीं किया था।

एनएचएआई द्वारा जवाबी हलफनामा दायर किया गया था, जिसमें रिट याचिकाकर्ताओं द्वारा उन परिस्थितियों के बारे में बताए गए तथ्यात्मक मैट्रिक्स को नहीं छुआ गया था जिसमें खंड/खंड को सी-के-एस (एन. सी.) में बदल दिया गया था, सिवाय इसके कि यह एक नीतिगत निर्णय था। उच्च न्यायालय इस तथ्य से अवगत था कि रिट द्वारा उठाए गए मुद्देयाचिकाकर्ता अर्ध-तकनीकी मुद्दे थे, लेकिन उन्होंने स्पष्ट किया कि क्या खंड परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) का हिस्सा था, यह तथ्य का सवाल है, जिसका जवाब एम. ओ. आर. टी. एच. द्वारा दिया जाना चाहिए था और स्पष्ट किया जाना चाहिए था। न्यायालय ने मूल परियोजना का उल्लेख करने के बाद कहा कि सी-के-एस (एन. सी.) खंड को इसमें स्थान नहीं मिलता है। इसके बजाय, सी-एम (ईसी) का उल्लेख एस. एन. में किया गया था। मूल परियोजना का 19. इसके अलावा, इस बात का संकेत देने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं था कि परिवर्तित खंड/खंड को कैबिनेट समिति या सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति 3 1 द्वारा अनुमोदित किया गया था, जैसा कि कैग द्वारा जारी दिशानिर्देशों में अनिवार्य था। इस प्रकार, उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि समिति द्वारा निर्णय जल्दबाजी में और उस संबंध में निर्दिष्ट आवश्यक औपचारिकताओं और मानक संचालन प्रक्रियाओं का पालन किए बिना लिया गया था।

वास्तव में, अंतिम निर्णय लेने से पहले सभी प्रासंगिक तथ्यों और विशेष रूप से संभावित विकल्पों की कोई उचित जांच नहीं की गई थी।

29 संक्षेप में, "पी. आई. बी".30 संक्षेप में, "सीएजी"

31 संक्षेप में, "पी. पी. पी. ए. सी". परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

इस तरह की एक बड़ी परियोजना को लागू करने के लिए लिया गया था (जिसकी लागत लगभग रु। 10,000 यह लगभग 277 किलोमीटर की दूरी तय करता है। और एक नए राष्ट्रीय भवन का निर्माण

हरे-भरे खेतों से गुजरने वाला राजमार्ग)। साथ ही, उच्च न्यायालय ने इस तरह के बदलाव के लिए छिपे हुए एजेंडे के आरोप को खारिज कर दिया

सी-एम (ईसी) से सी-के-एस (एनसी) तक खंड/खंड। उच्च न्यायालय ने पाया कि छिपे हुए एजेंडे के बारे में आरोप एक निजी लिमिटेड के पक्ष में हैं

कंपनी अप्रमाणित रही।

13. इसके बाद उच्च न्यायालय इस संबंध में सलाहकार की निरंतरता और नियुक्ति के संबंध में बिंदु संख्या (vii) की जांच करने के लिए आगे बढ़ा।परिवर्तित खंड/खंड यानी सी-के-एस (एन. सी.), हालांकि इसकी प्रारंभिक नियुक्ति मूल रूप से परिकल्पित खंड/खंड यानी सी-एम (ई. सी.) के संबंध में थी। उच्च न्यायालय ने उसी सलाहकार को जारी रखने के संबंध में अपमानजनक और निंदात्मक टिप्पणी दर्ज की

उचित प्रक्रिया का पालन किए बिना स्ट्रेच/सेक्शन को बदल दिया गया। उच्च न्यायालय ने सलाहकार द्वारा तैयार की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट 3 2 के मसौदे में किसी भी विश्वसनीय सामग्री/जानकारी के अभाव के बारे में आलोचना को भी स्वीकार कर लिया, लेकिन कुछ अन्य परियोजनाओं के समान सामग्री के यांत्रिक पुनरुत्पादन से भरा हुआ था। सलाहकार का यह तर्क कि किसी अन्य बोलीदाता (सलाहकार) ने उसकी नियुक्ति को चुनौती नहीं दी थी

परिवर्तित खंड/खंड-सी-के-एस (एन. सी.) को अस्वीकार कर दिया गया। उच्च न्यायालय ने आगे कहा कि अधिकारियों को मानक संचालन प्रक्रिया के अनुसार योग्य सलाहकारों से नई निविदाएं और प्रस्ताव आमंत्रित करने चाहिए थे और पूरी तरह से अलग खंड-सी-के-एस (एन. सी.) के लिए एक ही सलाहकार के साथ जारी नहीं रहना चाहिए था।

14. उच्च न्यायालय ने तब इस संबंध में बिंदु संख्या (viii) पर विचार किया।

वनस्पतियों और जीवों पर परियोजना के प्रभाव का अध्ययन करने के लिए प्रभाव मूल्यांकन और सैद्धांतिक मंजूरी। उच्च न्यायालय ने देखा कि परिवर्तित खंड/खंड 10 किलोमीटर की सीमा तक वन क्षेत्रों से होकर गुजरना था। , फिर भी वन विभाग से कोई पूर्व अनुमति नहीं ली गई थी। इसके अलावा, निर्णय लेने से पहले कोई प्रभाव मूल्यांकन विश्लेषण नहीं किया गया था

परियोजना को सी-के-एस (एन. सी.) में बदलना। यह भी कि विषय परियोजना के नाम पर, 100 पेड़ों को अनधिकृत रूप से जमीन से काट दिया गया था

कुछ की अनुमति देने की आड़ में प्रस्तावित संरेखण के साथ निकटता

क्षतिग्रस्त पेड़ों को हटाने के लिए लोग। न्यायालय ने पड़ोस के कुछ अन्य स्थानों पर अधिकारियों की निष्क्रियता को भी ध्यान में रखा।

वन क्षेत्र में अतिक्रमण हटाने में विफल रहना और वन विभाग का दृढ़ रुख है कि उसने एक छोटा सा भी निर्माण करने की अनुमति नहीं दी32 संक्षेप में, "डी. एफ. आर". [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

साइट पर भौतिक सत्यापन के बिना भू-मानचित्रण के आधार पर यांत्रिक रूप से। इसी तरह, प्रस्तावित संरेखण यात्री ले जाने वाली इकाइयों के डेटा एकत्र किए बिना या डेटा की शुद्धता का पता लगाए बिना था (रिपोर्ट में संदर्भित) टोल प्लाजा से एकत्र किया गया। अंत में, उच्च न्यायालय ने नोट किया कि एनएचएआई द्वारा सलाहकार को काम करने के लिए कहने में अपनाई गई प्रक्रिया, जो मौखिक व्यवस्था द्वारा बोली दस्तावेज का दायरा कभी नहीं था, अस्वीकार्य थी। यह तब देखा गया

कि अगर केंद्र सरकार की अभी भी राय थी कि विषय

धारा-सी-के-एस (एन. सी.) से संबंधित परियोजना को लागू करने की आवश्यकता है, फिर इसे पर्यावरणीय प्रभाव का व्यापक अध्ययन करने के बाद आवश्यक पर्यावरण और वन मंजूरी/अनुमति प्राप्त करने की आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करना होगा।

15. इसके बाद उच्च न्यायालय बिंदु संख्या की जांच करने के लिए आगे बढ़ा। (ix) और (x) एक साथ और यह निष्कर्ष निकाला कि एक निष्पक्ष प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए और यह तथ्य कि यदि ऐसी प्रक्रिया का पालन किया जाता है तो देरी होगी, कोई लाभ नहीं होगा। परियोजना के लागू होने से पहले सार्वजनिक सुनवाई के बाद पर्यावरण मंजूरी प्राप्त की जानी चाहिए। उच्च न्यायालय ने तब शेष बिंदुओं पर अलग से विचार करने के लिए जांच की और निम्नलिखित निष्कर्ष निकाला: -

" 101. उपरोक्त सभी कारणों से, हमारा विचार है कि परियोजना राजमार्ग की कल्पना की गई है और इसकी मांग की गई है

लागू किया गया कई आधारों पर दूषित है जैसा कि उल्लेख किया गया है

ऊपर और परिणामस्वरूप, के लिए जारी अधिसूचनाएँ धारा 3ए (1) के तहत भूमि अधिग्रहण के लिए उत्तरदायी हैं

निरस्त कर दिया।

102. नतीजतन, रिट याचिकाओं की अनुमति दी जाती है और भूमि

अधिग्रहण की कार्यवाही रद्द कर दी जाती है।

103. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, 2018 का Crl.O.P. संख्या 22714 बंद है। नतीजतन, संबंधित विविध याचिकाएं बंद हो जाती हैं। वहाँ

लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

33 संक्षेप में, "पीसीयू" परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

104. इन रिट याचिकाओं के लंबित रहने के दौरान, जब हमने सुना

भूमि मालिकों के विद्वान वकील ने मामलों की ओर इशारा किया

सरकारी भूमि। यह जारी होने से बहुत पहले भी हुआ था।अधिनियम की धारा 3डी के तहत अधिसूचना। हमने इशारा किया था

कि ऐसी कार्रवाई शुरू नहीं की जा सकती थी, जैसे कि जारी करके

अधिनियम की धारा 3 ए के तहत अधिसूचना, सरकार

केवल भूमि अधिग्रहण करने के अपने इरादे से अवगत कराया।

105. विद्वान सरकारी प्लीडर ने इसके द्वारा व्याख्या करने की मांग की

यह तर्क देते हुए कि वे प्रविष्टियाँ केवल अस्थायी प्रकृति की थीं और

कि भूमि परियोजना से बाहर होने की स्थिति में,

प्रविष्टियों को वापस कर दिया जाएगा।

106. विद्वानों द्वारा लिए गए उक्त रुख से हम सहमत नहीं हैं।

उस मोड़ पर ही सरकारी वकील। अब जब हमारे पास

रिट याचिकाओं की अनुमति दी, राजस्व में सभी प्रविष्टियाँ रिकॉर्ड, जो उत्परिवर्तित थे, में उलट दिया जाएगा

संबंधित भूमि मालिकों के नाम और नए आदेश

उसके दो सप्ताह के भीतर। इस निर्देश का पालन किया जाएगा। प्राप्ति की तारीख से आठ सप्ताह की अवधि के भीतर

इस फैसले की एक प्रति "।

(जोर दिया गया)

16. उच्च न्यायालय ने विवादित फैसले में भी ध्यान दिया

अन्य निर्णय 34, संभवतः इसके समक्ष तर्क के दौरान पक्षों द्वारा संदर्भित। हालांकि, विवादित फैसले में इसका कोई विश्लेषण नहीं पाया गया है।

जिलुभाई नानभाई खाचर और अन्य। बनाम गुजरात राज्य और अन्र। , 1995 पूरक (1) एस. सी. सी. 596; तमिलनाडु राज्य और अन्य। बनाम एल. कृष्णन और अन्य। , (1996) 1 एससीसी 250;सचिव, रसायन और उर्वरक मंत्रालय, भारत सरकार बनाम सिप्ला लिमिटेड और अन्य। , (2003) 7 एससीसी 1;

दिल्ली विकास प्राधिकरण और एएनआर। बनाम संयुक्त कार्रवाई समिति, एस. एफ. एस. फ्लैटों और अन्य का आवंटन। , (2008) 2 एससीसी 672; [2020] 14 एस. सी. आर.

चुनौती

17. इससे आहत होकर, इससे पहले अपीलों के तीन सेट दायर किए गए हैं।

अदालत। पहला, एन. एच. ए. आई. द्वारा, दूसरा भारत संघ द्वारा और तीसरा, 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत अधिसूचनाओं को चुनौती देने की अस्वीकृति के संदर्भ में भूमि मालिकों द्वारा। संबंधित अपीलों में जिन आधारों का आग्रह किया गया है, वे कमोबेश उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत किए गए बिंदुओं का पुनर्कथन है और विवादित फैसले में पूरी तरह से निपटा गया है। मौखिक दलीलों के अलावा, संबंधित पक्षों ने वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग (आभासी अदालत की सुनवाई) के माध्यम से मौखिक दलीलों के समापन पर इस अदालत द्वारा उन्हें दी गई स्वतंत्रता के अनुसार लिखित प्रस्तुतियाँ दायर की हैं।

18. श्री तुषार मेहता ने दलीलें शुरू कीं, पता चला

भारत के सॉलिसिटर जनरल। उनके द्वारा आग्रह किए गए बिंदुओं का सार इस प्रकार बताया जा सकता है। धारा 2 (2) सहित 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचनाओं पर हमला करने के लिए दायर लिखित याचिकाएं अपरिपक्व थीं। इसमें,

यह प्रश्न कि क्या अधिग्रहण सार्वजनिक उद्देश्य के लिए है, धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचनाओं के जवाब में पीड़ित व्यक्तियों द्वारा दायर आपत्तियों के आलोक में उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा निपटा जाना है।

1956 के अधिनियम के तहत, जो केवल परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) के तहत राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए निर्दिष्ट भूमि का अधिग्रहण करने के इरादे की अभिव्यक्ति है। उन्होंने तर्क दिया कि उच्च न्यायालय ने यह निष्कर्ष निकालने में भी स्पष्ट त्रुटि की कि 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत ऐसी अधिसूचनाएं पूर्व में जारी किए जाने के बाद ही जारी की जा सकती हैं

सूराराम प्रताप रेड्डी और अन्य। बनाम जिला कलेक्टर, रंगा रेड्डी जिला और अन्य। , (2008) 9 एससीसी 552;बोंडू रामास्वामी और अन्य। बनाम बैंगलोर विकास प्राधिकरण और अन्य। , (2010) 7 एस. सी. सी 129;

अलकनंदा जलविद्युत कंपनी लिमिटेड बनाम अनुज जोशी और अन्य। , (2014) 1 एस. सी. सी. 769; जल महल रिसॉर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड बनाम. के. पी. शर्मा और अन्य। , (2014) 8 एससीसी 804; राजेंद्र शंकर शुक्ला और अन्य। बनाम छत्तीसगढ़ राज्य और अन्य। , (2015) 10 एस. सी. सी. 400; द इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट एंड इन्वेस्टमेंट कंपनी प्रा. लिमिटेड और ए. एन. आर. बनाम राज्य

महाराष्ट्र और ओआरएस। , ए. आई. आर. 1989 बम 156;ओ. फर्नांडिस बनाम तमिलनाडु प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड और अन्य। , (2005) 1 एल. डब्ल्यू. 13; जॉर्ज जोसेफ और ओआरएस। बनाम भारत संघ, 2008 (2) के. एल. जे 196;

न्यू कट्टलाई कैनाल एंड एरी पासाना विवासाईगल वेलफेयर एसोसिएशन बनाम भारत संघ और अन्य। , (2012) 1 एमएलजे 207;

मदन मालजी कांबली और अन्य। बनाम गोवा राज्य और अन्य। , 2012 एस. सी. सी. ऑनलाइन बम 694; और पृथ्वी सिंह और अन्य। बनाम भारत संघ और अन्य। - सी. डब्ल्यू. पी. 689/2012, दिनांक 16.5.2013 में चंडीगढ़ में पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय का।

परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

उस ओर से पर्यावरण और वन मंजूरी/अनुमति दी जाती है। उच्च न्यायालय ने उस दृष्टिकोण के समर्थन में इस न्यायालय के फैसले को गलत तरीके से पढ़ा और गलत तरीके से लागू किया है। यह आग्रह किया जाता है कि अधिग्रहण प्रक्रिया

1956 के अधिनियम के तहत शुरू किया गया, जो एक स्व-निहित कोड है, पूरी तरह से है

पर्यावरण या वन कानूनों के संदर्भ में परियोजना निर्माण कार्य शुरू होने से पहले अनुपालन की जाने वाली औपचारिकताओं और प्रक्रिया के साथ स्वतंत्र और संयोजित नहीं किया जा सकता है। याचिकाकर्ताओं

-

एमओईएफ। लागू अधिसूचना/कार्यालय ज्ञापन में स्पष्ट रूप से "भूमि को सुरक्षित करने" के लिए पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी की आवश्यकता को शामिल नहीं किया गया है। यह आग्रह किया जाता है कि परियोजना पर परियोजना प्रबंधन द्वारा भूमि की तैयारी (भूमि को सुरक्षित करने को छोड़कर) शुरू करने सहित निर्दिष्ट परियोजना के किसी भी निर्माण कार्य से पहले पर्यावरण मंजूरी निर्धारित की गई है। वास्तव में, ऐसा कार्य या तैयारी शुरू करने से पहले, जैसा भी मामला हो, संबंधित एजेंसी फॉर्म-1 में आवेदन करने के लिए बाध्य है। यह पहचान के बाद ही संभव हो सकता है।परियोजना और/या गतिविधियों के लिए संभावित साइट जिसके लिए आवेदन संबंधित है। राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए स्थल की पहचान 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत प्रकाशन के परिणामस्वरूप सार्वजनिक सुनवाई की प्रक्रिया को पूरा करने पर ही संभव हो पाती है। तब यह

आग्रह किया कि उच्च न्यायालय ने भूमि मालिकों के इस तर्क को उचित रूप से खारिज कर दिया कि राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए खुली भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सकता है या राष्ट्रीय राजमार्ग को केवल मौजूदा राजमार्ग के संदर्भ में घोषित किया जा सकता है। वे प्रस्तुत करते हैं कि 1956 के अधिनियम और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 198835 के संदर्भ में, विशेष रूप

से अपीलकर्ता-एनएचएआई और केंद्र सरकार को राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के उद्देश्यों के लिए खुली भूमि का अधिग्रहण करने के लिए पर्याप्त शक्ति प्रदान की गई है, जैसा कि 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत घोषित किया जा सकता है। इन विधानों को संसद की विधायी क्षमता के भीतर अच्छी तरह से अधिनियमित किया गया है, जो सातवीं अनुसूची की सूची I में निर्दिष्ट विषय है। इसी तरह, अधिसूचनाओं के कार्यकारी शक्तियों से संबंधित संवैधानिक प्रावधानों का उल्लंघन करने का तर्क गलत है। दूसरी ओर,

35 संक्षेप में, "1988 अधिनियम" [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

अन्यथा सार्वजनिक सुनवाई के दौरान भूमि मालिकों/पीड़ित व्यक्तियों द्वारा की गई आपत्तियों के संदर्भ में जवाब दिया जा सकता है और दिया जाना चाहिए। इस तरह की आपत्ति पर विचार करने वाला प्राधिकरण परियोजना की व्यवहार्यता और व्यवहार्यता के बारे में भी विचार कर सकता है। वह तर्क देंगे कि 1956 के अधिनियम के तहत भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही और पर्यावरण निकासी दो अलग-अलग और अलग-अलग प्रक्रियाएँ हैं। वे.

विभिन्न क्षेत्रों में कार्य करें। इसलिए, उच्च न्यायालय ने यह निर्णय देकर इस मुद्दे को भ्रमित करने में खुद को पूरी तरह से गुमराह किया कि 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले ही पर्यावरण और वन मंजूरी प्राप्त की जानी चाहिए। उच्च न्यायालय ने भी पूरी तरह से लापरवाही बरती1956 के अधिनियम की धारा 3डी के अधिदेश पर, यह भविष्यवाणी करते हुए कि उसके तहत अंतिम घोषणा धारा 3ए के तहत अधिसूचनाओं के प्रकाशन की तारीख से एक साल के भीतर जारी की जानी चाहिए, अन्यथा शुरू की गई प्रक्रिया को समाप्त माना जाएगा। अधिग्रहण कार्यवाही के त्वरित समापन और राजमार्ग परियोजनाओं के त्वरित निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए 1956 के अधिनियम की धारा 3ए से 3जे जैसे प्रावधानों को 1997 के संशोधन अधिनियम के माध्यम से अधिनियमित किया गया है। व्याख्यात्मक प्रक्रिया द्वारा, उच्च न्यायालय ने वास्तव में, धारा 3डी अधिसूचना जारी करने के लिए एक कृत्रिम बाधा उत्पन्न की है और 1997 के संशोधित प्रावधानों को फिर से लिखा है। वह प्रस्तुत करेंगे कि अमेरिकी न्यायालयों द्वारा प्रतिपादित सिद्धांत का 1956 के अधिनियम और 1988 के अधिनियम के तहत प्रस्तावित स्पष्ट वैधानिक योजना के संदर्भ में या उस मामले के लिए, पर्यावरण और वन कानूनों के तहत, जिसके तहत जारी अधिसूचनाएं भी शामिल हैं, कोई संबंध नहीं है। बाद के अधिनियम (पर्यावरण/वन कानून) तब शुरू होंगे जब परियोजना का काम वास्तव में शुरू होना था। दूसरे शब्दों में, इस तरह की मंजूरी मिलने के बाद ही परियोजना का निष्पादन शुरू हो सकता है। यह तर्क दिया जाता है कि उच्च न्यायालय ने गलत आधार पर और धारणाओं के आधार पर प्रस्तावित सी-के-एस (एन. सी.) क्षेत्र की आवश्यकता और व्यवहार्यता की जांच करने के लिए आगे बढ़ा। यह जांच करने के लिए आगे बढ़ा

विभिन्न मार्गों के तुलनात्मक गुण, जिन्हें स्वीकार नहीं किया जा सकता है क्योंकि यह न्यायिक समीक्षा के दायरे से बाहर है। वास्तव में, उच्च न्यायालय ने सक्षम प्राधिकारी परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v के नीतिगत निर्णय में हस्तक्षेप किया है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

(एम. ओ. आर. टी. एच.) दिनांक 19.1.2018, परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) के माध्यम से मंत्रालय को दिए गए विवेकाधिकार की पूरी तरह से अनदेखी करते हुए, इसे 24,800 किलोमीटर की 15 प्रतिशत लंबाई को बदलने/प्रतिस्थापित करने का अधिकार देता है। अन्य उपयुक्त खंडों/खंडों द्वारा परियोजना के चरण-I का। सी-के-एस (एन. सी.) के क्षेत्र को समिति द्वारा दिनांकित 19.1.2018 की बैठक में कार्यवृत्त में दर्ज कारणों के लिए अंतिम रूप दिया गया था, जिसमें शामिल हैं -राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास को नियंत्रित करने वाले सामान्य सिद्धांत और परियोजना में भी गणना की जाती है। यह तर्क दिया जाता है कि उच्च न्यायालय को सक्षम प्राधिकारी द्वारा लिए गए विवेकपूर्ण और सुविचारित निर्णय में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए था। वह तर्क देगा कि भले ही धारा /

विषय परियोजना के लिए नियुक्त सलाहकार, यह आग्रह किया जाता है कि यह पूरी तरह से गलत था और किसी भी मामले में, धारा 3 ए (1) के तहत अधिसूचनाओं की वैधता के संबंध में चुनौती का जवाब देने के लिए असाधारण था। 1956 अधिनियम या उस मामले के लिए, सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी उसी अधिनियम की धारा 2 (2)। वास्तव में, में कोई राहत का दावा नहीं किया गया था

सलाहकार के खिलाफ उच्च न्यायालय में दायर संबंधित रिट याचिकाओं और न ही सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी उसके नियुक्ति आदेश को चुनौती दी गई थी। प्रति किलोमीटर आधार पर भुगतान की जाने वाली कथित परियोजना के लिए सलाहकार को विधिवत नियुक्त किया गया था, अनुबंध दिनांक 22.2.2018 के अनुसार। निर्विवाद रूप से, सरकारी खजाने को कोई वित्तीय नुकसान नहीं होगा क्योंकि सलाहकार शुल्क केवल किलोमीटर के आधार पर तय किया जाता है। क्योंकि, विषय खंड/खंड [सी-के-एस (एन. सी.)] में केवल 277 कि. मी. शामिल हैं। मूल रूप से परिकल्पित लगभग 350 किलोमीटर के खंड/खंड [सी-एम (ईसी)] के विपरीत। इस प्रकार, इसमें परियोजना के लिए मूल रूप से परिकल्पित खंड की तुलना में कम सलाहकार शुल्क लगेगा। वास्तव में, यह आग्रह किया जाता है कि उच्च न्यायालय को आधिकारिक रिकॉर्ड के बावजूद एक घुमावदार जांच करने के लिए राजी किया गया था, जो दर्शाता है कि मूल रूप से परिकल्पित धारा के प्रतिस्थापन/प्रतिस्थापन के रूप में सी-के-एस (एन. सी.) धारा की घोषणा से पहले आवश्यक औपचारिकताओं और प्रक्रिया का पालन किया गया है, और सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अनुमोदित किया गया है। उच्च न्यायालय को रिट [2020] 14 एस. सी. आर. को खारिज कर देना चाहिए था।

याचिकाएँ। अपनी प्रस्तुतियों के समर्थन में, उन्होंने निर्णयों पर भरोसा किया हैअखिल भारत गोसेवा संघ बनाम में यह न्यायालय। ए. पी. राज्य और Ors.[3]6 36, सूराराम प्रताप रेड्डी (ऊपर), के. टी. प्लांटेशन प्रा. लिमिटेड (ऊपर), कुशाला शेट्टी (ऊपर) और सोमवंती (ऊपर); उन्होंने दिलजीत सिंह और अन्य मामलों में पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय के फैसलों की ओर भी हमारा ध्यान आकर्षित किया है। बनाम भारत संघ और मद्रास उच्च न्यायालय का बी. नाम्बिराजन (ऊपर) और जयरामन (ऊपर) में।

19. उच्च न्यायालय के समक्ष रिट याचिका दायर करने वाले भूमि मालिकों/पीड़ित व्यक्तियों की ओर से पेश वरिष्ठ वकील श्री एस. नागमुथु ने आग्रह किया कि पर्यावरण मंत्रालय से पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त किए बिना 1956 के अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचना जारी की जाए।

दिनांकित 14.9.2006 अधिसूचना के संदर्भ में अमान्य और कानून में खराब हैं। इसके अलावा, पर्यावरण मूल्यांकन की सिफारिश के अनुसारसमिति 3 8, परियोजना के विषय खंड (चेन्नई-सलेम) को कोई पर्यावरण मंजूरी नहीं दी जा सकती है और इसके अभाव में, यह पालन किया जाना चाहिए कि निर्दिष्ट भूमि पर किसी भी निर्माण की अनुमति नहीं होगी और इस प्रकार इसका उपयोग उल्लिखित सार्वजनिक उद्देश्य के लिए नहीं किया जा सकता है।

जिसमें 1956 के अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचना जारी करना शामिल है। उस में, सक्षम प्राधिकारी द्वारा यह संतोष प्राप्त किया जा सकता है कि ऐसी अधिसूचना में निर्दिष्ट भूमि सार्वजनिक उद्देश्य के लिए आवश्यक है, केवल पर्यावरण/वन मंजूरी देने पर ही आगे बढ़ाया जाता है। उन्होंने कर्नाटक में इस न्यायालय के स्पष्टीकरण पर भरोसा किया है।

औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड (ऊपर) और एम. वेलू (ऊपर) में मद्रास में उच्च न्यायालय का, उनके निवेदन को पुष्ट करने के लिए। इसके बाद वह प्रस्तुत करता है कि 1956 के अधिनियम और 1988 के अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी अलग-अलग हैं। इस प्रकार, 1956 के अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा पर्यावरण मंजूरी के लिए आवेदन नहीं किया जा सकता है, जैसा कि कानून में है, ऐसा आवेदन अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू होने से पहले 1988 के अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा किया जाना चाहिए। दूसरे शब्दों में, 1956 के अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी

36 (2006) 4 एससीसी 162 37 2010 एस. सी. सी. ऑनलाइन पी. एंड एच. 11847 38 संक्षेप में, "ई. ए. सी". परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v.

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचना जारी करने में जल्दबाजी नहीं कर सकते। उन्होंने प्रस्तुत किया कि 1956 के अधिनियम और 1988 के अधिनियम के प्रावधानों के सामंजस्यपूर्ण अध्ययन से यह पता

चलता है कि 1988 के अधिनियम (एनएचएआई) के तहत सक्षम प्राधिकारी से भूमि का सर्वेक्षण करके और 1988 के अधिनियम की धारा 16 (2) के तहत भूमि की पहचान करके प्रक्रिया शुरू करने की उम्मीद है; और फिर पर्यावरण/वन मंजूरी के लिए आवेदन प्रस्तुत करें। इसके अलावा, इसके लिए आवश्यक अनुमति प्राप्त करने के बाद ही 1956 के अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचना केंद्र द्वारा जारी की जा सकती है।सरकार ऐसी चिन्हित भूमि के अधिग्रहण की प्रक्रिया शुरू करेगी। यह पाठ्यक्रम न केवल वांछनीय है, बल्कि व्याख्यात्मक प्रक्रिया द्वारा अनिवार्य बनाया जाना चाहिए- 1956 के अधिनियम में किसी भी प्रावधान के अभाव में जो केंद्र सरकार को अप्रयुक्त भूमि (आवश्यक मंजूरी से इनकार करने के कारण) को पूर्व मालिक को वापस करने के लिए अधिकृत करता है (भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्वास अधिनियम, 2013 में उचित मुआवजे और पारदर्शिता के अधिकार के प्रावधानों के विपरीत)। वह प्रस्तुत करेंगे कि एम. ओ. आर. टी. एच., एम. ओ. ई. एफ. और एन. एच. ए. आई. की भूमिका अच्छी तरह से परिभाषित है। वैकल्पिक रूप से, यह प्रस्तुत किया जाता है कि 1956 के अधिनियम के तहत प्राधिकरण को 1956 के अधिनियम की धारा 3डी (1) के तहत अधिसूचना के चरण तक अधिग्रहण प्रक्रिया जारी रखने और पर्यावरण और वन कानूनों के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमति/मंजूरी देने पर ही ऐसी अधिसूचना जारी करने की अनुमति दी जा सकती है। ऐसा इसलिए है क्योंकि 1956 के अधिनियम की धारा 3डी (1) के तहत अधिसूचना जारी होने पर, भूमि पूरी तरह से केंद्र सरकार में निहित होगी जो सभी बाधाओं से मुक्त होगी। उस उद्देश्य के लिए, 1956 के अधिनियम की धारा 3डी (1) में आने वाली अभिव्यक्ति "होगी" का अर्थ "हो सकता है" के रूप में किया जाएगा और

व्याख्यात्मक प्रक्रिया, धारा में परंतुक के लिए उदार अर्थ निर्धारित किया जाए

31956 के अधिनियम का घ (3)। इस तरह का दृष्टिकोण भूमि मालिकों के हितों की रक्षा करेगा, साथ ही अधिग्रहण प्रक्रिया के अंतर्निहित सार्वजनिक उद्देश्य को प्रभावी बनाएगा।

20. यहां तक कि श्री संजय पारिख, भूमि मालिकों और पीड़ित व्यक्तियों के मुद्दे का समर्थन करने वाले विद्वान वरिष्ठ वकील भी प्रस्तुत करेंगे कि उच्च न्यायालय द्वारा विवादित निर्णय में यह निष्कर्ष निकाला गया कि विचाराधीन अधिग्रहण प्रक्रिया को उल्लिखित कारणों के कारण दूषित किया गया था

निर्णय में किसी हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं है। उन्होंने कहा कि विषय खंड यानी सी-के-एस (एन. सी.) मूल परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) का हिस्सा नहीं था और इसका कोई ठोस कारण सामने नहीं आ रहा है कि क्यों।

इस तरह के परिवर्तन को सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया था, खासकर जब

39 संक्षेप में, "2013 अधिनियम" [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

राज्य सरकार मौजूदा सी-एम (ईसी) खंड को एक प्राथमिकता परियोजना के रूप में विकसित करने के लिए उत्सुक थी। वे प्रस्तुत करते हैं कि सी-के-एस (एन. सी.) खंड का चयन मनमाना है और राष्ट्रीय राजमार्ग के चयन के लिए दिशानिर्देशों/नियमों का उल्लंघन है। इसके अलावा, उल्लिखित खंड 10 किलोमीटर की सीमा तक हरे-भरे खेतों और वन क्षेत्र सहित कृषि भूमि से होकर गुजरता है। इसलिए, उच्च न्यायालय ने यह निष्कर्ष निकालना उचित ठहराया कि

खंड को सी-एम (ईसी) से सी-के-एस (एनसी) में बदलने का निर्णय त्रुटिपूर्ण और अस्थिर था। उक्त खंड का चयन मूल परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) का ही उल्लंघन था, जो सी-एम (ईसी) खंड के विकास की परिकल्पना करने वाले वैज्ञानिक सर्वेक्षण और अनुसंधान पर आधारित था। वैज्ञानिक प्रक्रिया के बाद परिकल्पित इस परियोजना को सी. सी. ई. ए. और मूल परियोजना (भारतमाला परियोजना) दस्तावेज के 'खंड ई' में निर्दिष्ट अधिकारियों की मंजूरी मिली थी। यह आदेश देता है कि

सी. सी. ई. ए. की मंजूरी सार्वजनिक-निजी भागीदारी के संबंध में 2,000 करोड़ रुपये से अधिक के व्यय वाली परियोजनाओं के लिए अनिवार्य है और यदि यह एक इंजीनियरिंग खरीद और निर्माण परियोजना है।

1000 करोड़ रुपये से अधिक का व्यय। विषय परिवर्तित खंड/परियोजना के संबंध में ऐसी कोई मंजूरी प्राप्त नहीं की गई है, हालांकि इसमें 1,000 करोड़ रुपये तक का खर्च शामिल होगा। इसके अलावा, प्रस्तावित परिवर्तन केवल तभी स्वीकार्य होगा जब राज्य भूमि अधिग्रहण की कम से कम 50 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए तैयार हो। वह शर्त भी पूरी नहीं होती है। इसी तरह, विषय खंड के संबंध में पी. सी. यू. का कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया था, जैसा कि सी-एम (ई. सी.) खंड के संबंध में किया गया था। इस बात का कोई औचित्य सामने नहीं आ रहा है कि सी-एम (ईसी) अनुभाग को दिनांकित 19.1.2018 के संदर्भ में संबंधित अधिकारियों द्वारा पूरी तरह से क्यों बंद कर दिया गया है। परियोजना में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, एक नए हरित-क्षेत्र राजमार्ग का निर्माण तभी किया जाना है जब इसके पी. सी. यू.

मौजूदा सड़क 50,000 से अधिक है। वर्तमान मामले में, विस्तृत मूल गंतव्य अध्ययनों के अनुसार, चेन्नई-सलेम के बीच तीन मार्गों के संयुक्त पीसीयू 50,000 पीसीयू की सीमा को पूरा नहीं करते हैं। इसके बावजूद, दिनांकित 19.1.2018 में दर्ज परिवर्तन भविष्यवाणी करता है

हरित क्षेत्रों के माध्यम से राजमार्ग का निर्माण और वह भी उसके लिए पूर्व पर्यावरणीय अनुमोदन के बिना। रिकॉर्ड से यह स्पष्ट है कि अधिकारी सी. सी. ई. ए. की मंजूरी प्राप्त करने की आवश्यकता से अवगत थे जब उन्होंने चेन्नई-सलेम के बीच परियोजना के दायरे को ब्राउन-फील्ड विस्तार से ग्रीन फील्ड सेक्शन में बदल दिया। उक्त परिवर्तन एनएचएआई कार्य नियमावली, 20064 0 का उल्लंघन है। यह अनुच्छेद 1.8 का उल्लंघन है। 1 ,

जिसका एनएचएआई की सभी इकाइयों द्वारा समान रूप से पालन किया जाना है और

40 संक्षेप में, "एनएचएआई नियमावली" परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

केवल कारण दर्ज करने के बाद अध्यक्ष द्वारा संशोधित किया जाता है। परियोजना के संबंध में एन. एच. ए. आई. नियमावली के अनुप्रयोग में कोई संशोधन नहीं किया गया है। इसी तरह, इसके अनुच्छेद 2.7 में कहा गया है कि वर्तमान जैसी पैकेज योजना को केंद्र सरकार की मंजूरी मिलनी चाहिए।

और डी. पी. आर. और लागत अनुमान उपलब्ध होने के बाद अलग-अलग परियोजनाओं को मंजूरी दी जाएगी। इसके अलावा, पहले के दायरे में बदलाव के बावजूद नए सलाहकार की नियुक्ति के लिए एनएचएआई द्वारा कोई नई निविदा जारी नहीं की गई थी।परियोजना। सलाहकार, जिसे सी-एम (ईसी) अनुभाग के लिए नियुक्त किया गया था, को परिवर्तित अनुभाग यानी सी-के-एस (एनसी) का काम सौंपा गया था। सलाहकार की अनुचित नियुक्ति के मुद्दे ने परियोजना के विषय खंड के अवैध होने की चुनौती को प्रभावित किया है। रिलायंस को के. लुबना एंड ओआरएस में इस अदालत के फैसले पर रखा गया था। बनाम बीवी और Ors.4[1] 41। इसमें यह अभिनिर्धारित किया गया है कि कानून का प्रश्न किसी भी स्तर पर उठाया जा सकता है, जब तक कि तथ्यात्मक नींव रखी गई हो। यह है फैसला

उक्त धारा यानी सी-के-एस (एन. सी.) के लिए सलाहकार की अनुचित नियुक्ति के संबंध में उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्षों और टिप्पणियों का समर्थन करने के लिए सेवा में लगाया गया। उनका तर्क सी-के. एस. (एन. सी.) के विषय खंड के लिए सलाहकार की अनुचित नियुक्ति पर केंद्रित था और उन्होंने उस संबंध में विवादित फैसले में उच्च न्यायालय द्वारा की गई टिप्पणियों का समर्थन किया। इसके लिए, श्रीलेखा विद्यार्थी और अन्य पर निर्भरता रखी गई है। बनाम। यू. पी. और अन्य का राज्य। 42. वास्तव में, यह तर्क दिया जाता है कि सक्षम प्राधिकारी की कार्रवाई अनुचित जल्दबाजी और दिमाग का उपयोग न करने के साथ-साथ ऐसी परियोजना पर लागू मानक संचालन प्रक्रियाओं का उल्लंघन है जिसमें 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले पूर्व पर्यावरण/वन मंजूरी प्राप्त नहीं करना शामिल है। इस तरह की मंजूरी 2006 की अधिसूचना के तहत मूल्यांकन के चरण में आवश्यक है, क्योंकि परियोजना हरित से संबंधित है। क्षेत्र और एक श्रेणी होने के नाते-एक परियोजना। विद्वान सलाहकार ने परियोजना के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन से पहले विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति द्वारा अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के बारे में विस्तार से बताया। उन्होंने एम. ओ. ई. एफ. कार्यालय ज्ञापन (ओ. एम.) दिनांक 7.10.2014 की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया ताकि उनके इस तर्क को पुष्ट किया जा सके कि सभी पर्यावरण मंजूरी स्थल-विशिष्ट हैं और इन्हें पहले से प्राप्त करने की आवश्यकता है। वह प्रस्तुत करेगा कि इस तरह की अनुमति दिए जाने के बाद ही अधिग्रहण प्रक्रिया

राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए ऐसी भूमि के संबंध में 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करके शुरुआत की गई। वैकल्पिक रूप से, वह प्रस्तुत करता है कि न्यायालय छूट/अपवर्जन पर भी विचार कर सकता है41 (2020) 2 एस. सी. सी. 524

42 (1991) 1 एससीसी 212 [2020] 14 एस. सी. आर.

1956 के अधिनियम की धारा 3डी (3) में निर्दिष्ट एक वर्ष की अवधि से पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने में लिया गया समय। उन्होंने विवादित फैसले में उच्च न्यायालय द्वारा ध्यान में रखे गए बिंदुओं पर प्रकाश डाला है और 1956 के अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचनाओं को रद्द करने में उच्च न्यायालय द्वारा किए गए निष्कर्ष का समर्थन किया है। विद्वान वकील ने कर्नाटक औद्योगिक मामले में इस न्यायालय के फैसलों पर भरोसा किया था।

क्षेत्र विकास बोर्ड (ऊपर) और उत्तरांचल राज्य बनाम बलवंत सिंह चौफाल और Ors.[4][3]। इसी तरह, एम. वेलु (ऊपर) में मद्रास उच्च न्यायालय का, दिलजीत सिंह (ऊपर) में पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय का और राष्ट्रमंडल में अमेरिकी न्यायालयों का।

मैसाचुसेट्स (सुप्रा), कैलिफोर्निया (सुप्रा), रूजवेल्ट लाथन और उनकी पत्नी (सुप्रा), पर्लाइन लाथन, आलिंगटन गठबंधन

परिवहन (ऊपर) और जोन्स (ऊपर)।

हालांकि, परिवर्तित धारा यानी सी-के-एस (एन. सी.) को सी. सी. ई. ए. की ऐसी कोई पूर्व मंजूरी नहीं थी। परियोजना दस्तावेज में अधिकृत करने के लिए कुछ भी नहीं है। परियोजना/खंड की अदला-बदली, जैसा कि वर्तमान मामले में 15 प्रतिशत के विवेक की आड़ में किया गया है। वह प्रस्तुत करता है कि मूल स्वीकृत पर निर्भरता रखी गई है

43 (2010) 3 एस. सी. सी. 402

44 2020 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 328 परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

अधिसूचना, 2006 के तहत पर्यावरण मंजूरी देने के लिए। उन्होंने प्रस्तुत किया कि यह व्याख्या 1956 के अधिनियम की योजना के अनुरूप होगी, क्योंकि धारा 3सी के तहत आपत्ति की सुनवाई एक अनिवार्य आवश्यकता है और धारा 3डी के तहत घोषणा से पहले होनी चाहिए। में

वैकल्पिक रूप से, वह प्रस्तुत करता है कि धारा 3डी के तहत अधिसूचना तब तक जारी नहीं की जानी चाहिए जब तक कि पर्यावरण और वन मंजूरी प्राप्त नहीं हो जाती है।

विषय परियोजना। वह प्रस्तुत करता है कि दिलजीत सिंह (ऊपर) में निर्णय सही कानूनी स्थिति का प्रतिपादन नहीं करता है। दूसरी ओर, कानून की आवश्यकता यह है कि पर्यावरण मंजूरी पहले से प्राप्त की जानी चाहिए। वे प्रस्तुत करते हैं कि पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय को एम. ओ. ई. एफ. ओ. एम. दिनांक 7.10.2014 का लाभ नहीं मिला, जिससे

पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने के चरण के बारे में स्थिति काफी स्पष्ट है। उन्होंने कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्रों के अनुच्छेद 100 पर भरोसा किया था।

विकास बोर्ड (ऊपर) और एम. वेलु (ऊपर) में उच्च न्यायालय का निर्णय भी। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि परियोजना के विषय खंड को सक्षम प्राधिकारी द्वारा मंजूरी नहीं दी गई है, जैसा कि एनएचएआई नियमावली के संदर्भ में आवश्यक है। वह प्रस्तुत करता है कि धारा का परिवर्तन बिना किसी ठोस आधार के है और इस तरह के परिवर्तन को उचित ठहराने के लिए आवश्यक डेटा द्वारा समर्थित नहीं है। यह परिवर्तन एम. ओ. आर. टी. एच. द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के विपरीत लाया गया है। सार में, तर्क यह है कि परिवर्तन जल्दबाजी में और दिमाग के उपयोग के बिना किया गया है, जैसा कि उच्च न्यायालय द्वारा उचित रूप से निष्कर्ष निकाला गया है। वह प्रस्तुत करता है कि उच्च न्यायालय के फैसले में कोई हस्तक्षेप आवश्यक नहीं है।

उन्होंने उच्च न्यायालय द्वारा किए गए निष्कर्ष का समर्थन किया है और उनसे पहले के विद्वान वकील द्वारा की गई दलीलों को भी अपनाया है। उन्होंने हमारी सराहना की है कि अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू होने से पहले पर्यावरण मंजूरी लेनी चाहिए। ऐसा इसलिए है क्योंकि ई. आई. ए. प्रक्रिया में वैकल्पिक स्थलों का विवरण, मंजूरी की स्थिति, वन भूमि का विवरण और स्थलाकृति में भौतिक परिवर्तन जैसे कदम शामिल हैं।भूमि उपयोग, परियोजना के निर्माण और संचालन के कारण जल निकायों में परिवर्तन, आदि। सार्वजनिक परामर्श क्षेत्र के लोगों और पर्यावरण पर परियोजना के प्रभाव पर भी प्रकाश डालता है। केवल ऐसे अनुभवजन्य आंकड़ों के आधार पर, पर्यावरण मंजूरी देने के लिए एक सूचित निर्णय लिया जा सकता है। इस प्रक्रिया को परियोजना में किसी भी बाधा के रूप में नहीं देखा जाना चाहिए, जैसे कि राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण, बल्कि [2020] 14 एस. सी. आर. को बनाए रखने सहित न्यायसंगत और उचित निर्णय लेने के लिए एक उपकरण के रूप में देखा जाना चाहिए।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

"सार्वजनिक विश्वास", "एहतियाती सिद्धांत" और "सतत विकास" के सिद्धांत। अधिसूचना के तहत यह भी आवश्यकता है 2006 और एमओईएफ ओ. एम. दिनांकित 7.10.2014। उनके द्वारा हनुमान लक्ष्मण अरोस्कर बनाम भारत संघ पर भरोसा रखा गया है।

अधिसूचना, 2006 का महत्व। उन्होंने यह प्रस्तुत करने के लिए कमल नाथ (उपरोक्त) के स्पष्टीकरण पर भी भरोसा किया है कि अदालतें इस बात की जांच करने के लिए स्वतंत्र हैं कि क्या परियोजना

सद्भावना की आवश्यकताओं को पूरा करती है, सार्वजनिक भलाई और सार्वजनिक हित में और प्राकृतिक संसाधनों का अतिक्रमण नहीं करती है और उन्हें निजी स्वामित्व में परिवर्तित करती है। उनके अनुसार, धारा 3ए के तहत अधिसूचनाओं को निर्णय लेने की प्रक्रिया में गंभीर त्रुटियों के कारण सीमा स्तर पर ही रद्द कर दिया गया है, जिसने पूरी प्रक्रिया को दूषित कर दिया था, न कि केवल पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी की कमी के कारण। उन्होंने यह भी बताया कि

अभिलेख से उत्पन्न होने वाली परिस्थितियाँ, जो उनके अनुसार, स्पष्ट रूप से दर्शाती हैं कि धारा का परिवर्तन एक जल्दबाजी में लिया गया निर्णय था और किसी भी अध्ययन/पूछताछ द्वारा समर्थित नहीं था जो आम तौर पर ऐसी घोषणा से पहले होना चाहिए। इसमें, मूल परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) के तहत परियोजना के हिस्सों की पहचान एक गहन और वैज्ञानिक अभ्यास के बाद की गई थी, जिसे विस्तृत मूल गंतव्य अध्ययन, माल ढुलाई प्रवाह अनुमानों और भू-मानचित्रण के माध्यम से पहचाने गए बुनियादी ढांचे के अंतराल के सत्यापन के आधार पर किया गया था।

प्रमुख गलियारों में विषमता। इस तरह के एक अच्छी तरह से सूचित बदलने के लिएनिर्णय, बहुत मजबूत सबूत द्वारा प्रस्तुत किया जाना चाहिए था

प्राधिकरण कम समय में इसे बदलने का निर्णय लेता है (यानी 24.10.2017, जब मंत्रिमंडल ने मूल परियोजना के पहले चरण को मंजूरी दी थी)

धारा सी-एम (ईसी) और दिनांकित एम. ओ. आर. टी. एच. का निर्णय

19.1.2018 सी-के-एस (एन. सी.) अनुभाग से संबंधित)। यहां तक कि डी. पी. आर. को भी एम. ओ. आर. टी. एच. के समक्ष नहीं रखा गया था जब परिवर्तन के संबंध में ऐसा निर्णय लिया गया था।

19.1.2018 . इसके अलावा, परियोजना के बदले हुए खंड के लिए कैबिनेट/सी. सी. ई. ए. द्वारा दी गई मंजूरी, जिसका मूल्य Rs.500 करोड़ से अधिक है, आने वाली नहीं थी। वास्तव में, केंद्र सरकार ने यह साबित करने के लिए कोई जवाबी हलफनामा दायर नहीं किया कि दिनांकित 19.1.2018 की बैठक में परिवर्तन को क्यों अपनाया गया था। इसने केवल एनएचएआई के जवाबी हलफनामे पर भरोसा किया जिसमें यह दावा किया गया है कि यह एक नीतिगत निर्णय था। विद्वान वकील ने उस तरीके पर भी टिप्पणी की जिसमें सलाहकार ने नियुक्त किया था

45 (2019) 15 एस. सी. सी. 401 परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

परियोजना के पहले के खंड को आवश्यक नई निविदा प्रक्रिया का पालन किए बिना बदले गए खंड के लिए जारी रखा गया था। इसके बाद उन्होंने सलाहकार द्वारा प्रस्तुत डी. पी. आर. के बारे में टिप्पणी की जिसमें गलत और साहित्यिक चोरी की गई सामग्री शामिल थी। उन्होंने प्रस्तुत किया कि क्षेत्र और सभी

संबंधित लोगों के विकास के लिए अच्छी गुणवत्ता वाली सड़कें आवश्यक हैं, लेकिन चेन्नई-सलेम के बीच पहले से ही तीन राजमार्ग हैं। नतीजतन, उपजाऊ कृषि भूमि से गुजरने वाला नया खंड/परियोजना चेन्नई-सलेम के बीच किसी भी ठोस लाभ या लाभ के बिना पर्यावरण और भूमि मालिकों/किसानों की आजीविका को प्रभावित करने के लिए बाध्य था। इस तरह के निर्णय की न्यायिक समीक्षा थी

अनिवार्य है और उच्च न्यायालय द्वारा सही ढंग से खारिज कर दिया गया है। 23. भूमि मालिक (ओं)/पीड़ित व्यक्ति (ओं) के कारण का समर्थन करने वाले अगले विद्वान वकील श्री कबीलन मनोहरन हैं। वह प्रकट हुआ था कि

1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत जारी अधिसूचनाओं के लिए हमलावर को खारिज करने वाले उच्च न्यायालय की राय को चुनौती देने के लिए दायर क्रॉस-अपील, जिसमें एनएच-17 9 ए और एनएच-17 9 बी को गैर-मौजूद सड़कों और खुली हरी-भरी भूमि से गुजरने की घोषणा की गई थी। वह तर्क देंगे कि उच्च न्यायालय रिट याचिकाकर्ताओं द्वारा उत्तेजित मुख्य पहलुओं को समझने में विफल रहा। उन्होंने इस आधार को इस प्रकार व्यक्त किया है: -

" ..... कि, याचिकाकर्ता ने प्रथम प्रतिवादी एम. ओ. आर. टी. एच. की धारा को रद्द करने की मांग की थी। 2 (2) GROUND पर राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 के तहत दिनांक 01-03-2018 की घोषणा कि इसे कानून के सक्षम प्रावधान के बिना जारी किया गया था, धारा 1 के रूप में। 2 (2) राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 केवल एक मौजूदा राजमार्ग को सक्षम बनाता है

" (10) कि, याचिकाकर्ता अब यह प्रदर्शित करने के लिए प्रस्तुतियों के साथ आगे बढ़ेगा कि कैसे प्रत्यर्थियों का नीतिगत निर्णय स्पष्ट तथ्यों को देखते हुए न्यायिक समीक्षा के अधीन होगा। 2 (2) गैर-मौजूद सड़क और मैदानी भूमि पर नए राष्ट्रीय राजमार्ग एन. एच.-17 9 बी. की घोषणा, जो एक निर्णय/घोषणा [2020] 14 एस. सी. आर. है।

चेन्नई लेम एक्सप्रेसवे परियोजना को लागू करने के लिए नीतिगत निर्णय को आगे बढ़ाना, वास्तव में है

संबंधित संवैधानिक प्रावधानों के उल्लंघन में जारी किया गया

ए.

संघ की विधायी शक्तियों के लिए कला के तहत सातवीं अनुसूची में संघ सूची की प्रविष्टि 23 से देखी गई सड़कें। 246 प्रविष्टि 13 के साथ अनुबंधों में देखा गया

राज्य सूची

बी.

संबंधित संवैधानिक प्रावधानों के उल्लंघन में जारी किया गया

संघ की कार्यकारी शक्तियों के लिए कला से देखी गई सड़कें। 257

सांविधिक प्रावधानों के उल्लंघन में जारी किया गया (अर्थात धारा। 2 (2)

सी.

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956)

डेलेगेटी (प्रथम उत्तरदाता एमओआरटीएच) द्वारा जारी किया गया

डी.

प्रत्यायोजित शक्तियों से परे एक अधिनियम (सभी आवश्यक पी. आई. बी. अनुमोदन, पी. पी. पी. ए. सी. अनुमोदन, सी. सी. ई. ए. मंजूरी के बिना जो अनिवार्य था)

एक बड़ी नीति के उल्लंघन में जारी किया गया (भारतमाला)

ई.

परियोजन चरण-I; "भारतमाला-I")

बिना किसी प्रदर्शन योग्य सार्वजनिक उद्देश्य के जारी किया गया

एफ.

मन के गैर-अनुप्रयोग के उदाहरणों से स्पष्ट है

पर उपलब्ध डेटा पर

((i) परियोजना की विशेषताएँ

((ii) यातायात विश्लेषण

(iii) विकल्पों का अध्ययन

((iv) आर्थिक विश्लेषण

(v) वित्तीय विश्लेषण

(vi) संवेदनशीलता विश्लेषण

(vii) राजकोष पर बोझ

(viii) मौजूदा टोलवे रियायत पाने वालों को लाभ

(ix) विकास नई सड़कों से जुड़ा हुआ है(x) कार्बन फुट-सस्ते तरीकों से प्रिंट में कमी "परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v.

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

इन मुख्य बिंदुओं को श्री पी. की सहायता से विद्वान वकील श्री कबीलन मनोहरन द्वारा लिखित प्रस्तुतियों में विस्तार से बताया गया है।

सोमा सुंदरम, अधिवक्ता-ऑन-रिकॉर्ड। अपनी प्रस्तुति में, इस न्यायालय को 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचनाओं के संबंध में उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष में हस्तक्षेप करने में धीमी गति से काम लेना चाहिए। विद्वान वकील ने हालांकि उच्च न्यायालय द्वारा किए गए निष्कर्ष का समर्थन किया है, फिर भी 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत विवादित अधिसूचनाओं के संदर्भ में प्रतिकूल निष्कर्षों और निष्कर्ष पर हमला किया है। उनके अनुसार, कथित अधिसूचनाओं की चुनौती का जवाब रिट याचिकाकर्ताओं द्वारा विशेष रूप से उठाए गए बिंदुओं के संदर्भ के बिना दिया गया था। बिन्दु सं. (ii) पर विचार करते समय केवल विवादित निर्णय के पैराग्राफ 43 में इनका उल्लेख किया गया था। वह प्रस्तुत करेंगे कि उच्च न्यायालय को 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत जारी अधिसूचनाओं को रद्द कर देना चाहिए था, जिसमें नए राष्ट्रीय राजमार्गों, अर्थात् एन. एच.-17 9 ए और एन. एच.-17 9 बी की घोषणा की गई थी, क्योंकि वे गैर-मौजूद सड़कों और हरित भूमि से गुजरेंगे, क्योंकि वे कानून के अधिकार के बिना हैं। इसलिए, पूरी प्रक्रिया अमान्य थी। विद्वान वकील ने कर्नल ए. एस. सांगवान (ऊपर), द्वारकादास मरफतिया एंड संस (ऊपर), सिंथेटिक्स एंड केमिकल्स लिमिटेड और अन्य मामलों में इस न्यायालय के फैसलों पर भरोसा किया है। बनाम। उत्तर प्रदेश राज्य और Ors.46 और सिप्ला लिमिटेड (ऊपर)।

24. भूमि मालिकों/पीड़ित व्यक्तियों के कारण का समर्थन करने वाले विद्वान वकील द्वारा दो और लिखित प्रस्तुतियाँ दायर की गई हैं, अर्थात्:विद्वान वकील द्वारा-श्री टी. वी. एस. राघवेंद्र श्रेयस और श्री एस. थानंजयन। कमोबेश, उनके संबंधित लिखित प्रस्तुतियों में समान बिंदुओं का आग्रह किया गया है। यहां तक कि उनके अनुसार, चेन्नई-सलेम के बीच तीन मौजूदा मार्गों की उपलब्धता को देखते हुए और जो

अधिकतम यातायात हासिल नहीं कर पाए हैं, चेन्नई-सलेम मार्ग पर उद्योगों को जोड़ने की आड़ में एक नई परियोजना की कोई आवश्यकता नहीं थी। सरकारी आंकड़ों के अनुसार, इस मार्ग पर कोई मौजूदा, अनुमोदित या प्रस्तावित औद्योगिक क्षेत्र/एस. ई. जेड. एस. नहीं हैं। इसके अलावा, परिवर्तन दिनांकित 19.1.2018 बैठक के कार्यवृत्त में दर्ज किसी भी सर्वेक्षण रिपोर्ट या अनुभवजन्य डेटा वाले दस्तावेजों द्वारा समर्थित नहीं है।

नया राष्ट्रीय राजमार्ग। सलाहकार, जिसे सी-एम (ईसी) अनुभाग से संबंधित मूल परियोजना के लिए नियुक्त किया गया था, ने 19.2.2018 पर आयोजित बैठक में परिवर्तित अनुभाग यानी सी-के-एस

(एनसी) के लिए संरेखण प्रस्तुत किया, भले ही परियोजना के दायरे में परिवर्तन के बारे में सूचना 22.2.2018 पर दी गई थी। जैसा कि निर्णय डी. पी. आर. के आधार पर लिया गया था

46 (1990) 1 एस. सी. सी. 109 (पैरा 54)

सलाहकार द्वारा अन्य रिपोर्टों से यांत्रिक रूप से नकल किए गए गलत तथ्यों के आधार पर तैयार किया गया और जिसे संदर्भ की शर्तों को जारी करने के लिए पर्यावरण मंत्रालय द्वारा विचार के लिए आधार दस्तावेज बनाया गया था, पूरी ई. आई. ए. प्रक्रिया को दूषित कर दिया गया था। उन्होंने 1956 के अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचनाओं को रद्द करने के लिए उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए कारणों और निष्कर्षों को अपनाया है और अधिसूचना को खारिज करने के लिए प्रार्थना की है।

शिकायतें

एन. एच. ए. आई. और भारत संघ द्वारा पसंद किया गया।

25. हमने पक्षकारों के लिए विद्वान परामर्श सुना है और भी है

संबंधित पक्षों की ओर से उपस्थित विद्वान वकील द्वारा दायर लिखित प्रस्तुतियों सहित प्रासंगिक अभिवचनों और दस्तावेजों पर विचार किया गया।

संघ की विधायी प्रतियोगिता

26. हम शुरुआत में जिस सीमा मुद्दे का जवाब देने का प्रस्ताव करते हैं, वह है

खुली हरित भूमि को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए एक कानून बनाने के लिए संसद की विधायी क्षमता के बारे में। विशेष रूप से, रिट याचिकाकर्ताओं द्वारा 1956 के अधिनियम, 1988 के अधिनियम और विशेष रूप से 1956 के अधिनियम की धारा 2 के प्रावधानों के संबंध में कोई घोषणा नहीं की गई थी। तर्क यह है कि चूंकि केवल राज्य विधानमंडल खुले हरे-भरे मैदानों से गुजरने वाली नई सड़कों के निर्माण के लिए कानून बनाने में सक्षम है, जहां कोई सड़क मौजूद नहीं है और केवल मौजूदा सड़क/राजमार्ग के मामले में, केंद्र सरकार के पास इसे राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की शक्ति होगी। इस निवेदन को पुष्ट करने के लिए, सातवीं अनुसूची की सूची II (राज्य सूची) की प्रविष्टि 13 पर निर्भरता रखी गई है जो उस विषय से संबंधित है जिस पर राज्य

विधायिका के पास कानून बनाने की विशेष शक्ति है, अर्थात्: -

" 13. संचार, अर्थात, सड़कें, पुल, नौकाएँ और संचार के अन्य साधन जो सूची I में निर्दिष्ट नहीं हैं; नगरपालिका

इस प्रकार के संबंध में सूची I और सूची III के प्रावधानों के लिएजलमार्ग; यांत्रिक रूप से चलने वाले वाहनों के अलावा अन्य वाहन।

इसके विपरीत, सातवीं अनुसूची की सूची I की प्रविष्टि 23 में

जिसके संबंध में संसद को कानून बनाने की अनन्य शक्ति है, वह "संसद द्वारा या उसके तहत बनाए गए कानून द्वारा घोषित राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग" है। इसलिए यह आग्रह किया जाता है कि केंद्र सरकार के पास 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) को लागू करने की कोई शक्ति नहीं थी, क्योंकि यह केवल

केंद्र सरकार मौजूदा राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करेगी। परिणामस्वरूप, केंद्रीय परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई द्वारा विवादित अधिसूचना जारी करना।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

सरकार ने 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत सी-के-एस (एन. सी.) के बीच की धारा को गैर-मौजूद सड़क/राजमार्ग और खुले हरे-भरे मैदानों से गुजरने की घोषणा करना शक्ति का मनमाना प्रयोग है और इसका उल्लंघन करता है।

संविधान का अनुच्छेद 14। इसलिए यह संविधान के अधिकार के बाहर है। यह संविधान द्वारा प्राप्त कार्यकारी शक्तियों से भी परे है।

यूनियन (डब्ल्यू. आर. टी. " अनुच्छेद 257 के तहत सड़कें)।

27. जैसा कि ऊपर कहा गया है, हम पहले संघ की विधायी शक्ति के बारे में बात करेंगे। क्या यह राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित किए जाने वाले मौजूदा राजमार्ग के संबंध में सूची I की प्रविष्टि 23 के लिए निर्धारित शक्तियों का प्रयोग करते हुए कानून बनाने तक सीमित है, जैसा कि हमारे सामने तर्क दिया गया है? संसद की विधायी शक्ति का पता अनुच्छेद 246 से लगाया जा सकता है, जो इस प्रकार है: -

" 246. विषय-संसद और उसके द्वारा बनाए गए कानूनों का विषय

राज्यों के विधानमंडल। - (1) कुछ भी होने के बावजूद

खंड (2) और (3), संसद को सूची I में उल्लिखित किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की अनन्य शक्ति है।

सातवीं अनुसूची (इस संविधान में संघ के रूप में संदर्भित)

(2) खंड (3) में किसी बात के होते हुए भी, संसद और, खंड (1) के अधीन रहते हुए, किसी भी राज्य के विधानमंडल को भी, सातवीं अनुसूची (इस संविधान में "समवर्ती सूची" के रूप में संदर्भित) में सूची III में प्रगणित किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की शक्ति है। (3) खंड (1) और (2) के अधीन रहते हुए, किसी भी राज्य के विधानमंडल को ऐसे राज्य या उसके किसी भाग के लिए कानून बनाने की अनन्य शक्ति है।

सातवीं अनुसूची में सूची II में उल्लिखित किसी भी मामले के संबंध में (इस संविधान में 'राज्य' के रूप में संदर्भित)

सूची ')।

(4) संसद के पास भारत के क्षेत्र के किसी भी हिस्से के लिए किसी भी विषय के संबंध में कानून बनाने की शक्ति है जो किसी राज्य में शामिल नहीं है।

इसके बावजूद कि ऐसा मामला एक ऐसा मामला है जो

राज्य सूची "।

निर्विवाद रूप से, वर्तमान मामले में संसद द्वारा बनाया गया कानून 1956 का अधिनियम और 1988 का अधिनियम है जो सातवीं अनुसूची की सूची I की प्रविष्टि 23 के संदर्भ में है। यदि संसद द्वारा बनाया गया घोषित कानून सातवीं अनुसूची की सूची I की प्रविष्टि 23 के लिए विहित है, तो संसद को उस विषय पर और [2020] 14 एस. सी. आर. से जुड़े मामलों के लिए कानून बनाने की विशेष शक्ति है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

इसके साथ। तथ्य यह है कि सूची II की प्रविष्टि 13 अनन्य शक्ति प्रदान करती है

"सड़कें" विषय से संबंधित किसी भी राज्य के विधानमंडल पर, "राष्ट्रीय राजमार्गों" से संबंधित सभी मामलों से संबंधित सूची I में प्रविष्टि 23 को सीमित अर्थ देने का आधार नहीं हो सकता है। यह अच्छी तरह से स्थापित स्थिति है कि यदि संसद द्वारा बनाया गया कानून संघ सूची के तहत आने वाले विषय के संबंध में है, तो राज्य सूची के तहत कानून द्वारा आकस्मिक अतिक्रमण, अपने आप में, इसे अमान्य नहीं करेगा। पीठ और पदार्थ का सिद्धांत भारत में अच्छी तरह से स्थापित है। इस सिद्धांत को कानून के सही चरित्र का पता लगाने के लिए लागू किया जाता है। विधायी शक्तियाँ प्रदान करते हुए संविधान के अनुच्छेद 248 का विज्ञापन करना उपयोगी हो सकता है।

संसद पर किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने के लिए नहीं

या समवर्ती सूची। संघ सूची के अंतर्गत आने वाले विषय पर उसकी प्रविष्टि 97 के संदर्भ में कानून बनाते समय, यह संसद के लिए किसी भी अन्य मामले पर कानून बनाने के लिए खुला है जो सूची II या सूची III में सूचीबद्ध नहीं है, जिसमें कोई भी कर शामिल है जिसका उल्लेख उन सूचियों में से किसी में नहीं है। 28. निर्विवाद रूप से, विधायी सूचियों में प्रविष्टियां विधायी शक्तियों के स्रोत नहीं हैं, बल्कि केवल ऐसे विषय या क्षेत्र हैं जिनके संबंध में

संबंधित विधायी निकाय कानून बनाने के लिए स्वतंत्र है। प्रविष्टियों को एक उदार और विस्तृत निर्माण प्राप्त करना चाहिए, न कि एक संकीर्ण पांडित्यपूर्ण अर्थ में, इसकी व्यापक भावना को ध्यान में रखते हुए। सूची I में प्रविष्टि 23 आम तौर पर संसद द्वारा घोषित या घोषित किए जाने वाले "राजमार्गों" को संदर्भित करती है।राजमार्ग और उससे जुड़े सभी मामले। यह संसद को किसी भी राज्य में किसी भी खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में नामित करने के लिए राजमार्ग के रूप में घोषित करने का अधिकार देता है। में कोई संकेत नहीं है

संसद की उस शक्ति के प्रयोग को केवल मौजूदा "राजमार्ग" के संबंध में सीमित करने के लिए संविधान। इसके अलावा, जब भी और जहां भी विधायी क्षमता का सवाल उठाया जाता है, तो परीक्षा यह होती है कि क्या कानून

अधिनियमित, समग्र रूप से जांचा गया, काफी हद तक संबंधित सूची के अंतर्गत आने वाले विधान के विशेष विषय के संबंध में है। अगर कानून

संसद या किसी भी राज्य के विधानमंडल द्वारा बनाई गई प्रविष्टि का उस प्रविष्टि के साथ पर्याप्त और न केवल एक दूरस्थ संबंध है जिसके तहत यह है

यदि ऐसा किया जाता है, तो संघ सूची या राज्य सूची, जैसा भी मामला हो, के अंतर्गत आने वाले विषय से संबंधित सभी मामलों पर संबंधित विधानमंडल को कानून बनाने से रोकने के लिए कुछ भी नहीं है। रिलायंस को के. टी. प्लांटेशन प्राइवेट लिमिटेड में इस न्यायालय की संविधान पीठ के आदेश पर उचित रूप से रखा गया है। लिमिटेड (ऊपर), कि परीक्षण प्रमुख परियोजना निदेशक, परियोजना प्रभाव इकाई v के बीच समानता या विविधता है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

दोनों कानूनों का उद्देश्य। इसके अलावा, कानून बनाने की शक्ति को अप्रभावी बना दिया जाएगा यदि यह उचित कवरेज प्रदान नहीं करता है ऐसे मामले जो आकस्मिक होने के साथ-साथ स्पष्ट रूप से दी गई शक्ति से आंतरिक रूप से जुड़े हुए हैं। इसके अलावा, संविधान के भाग 11 का अध्याय 2

संघ और राज्यों के बीच प्रशासनिक संबंधों से निपटने से यह स्पष्ट होता है कि प्रत्येक राज्य की कार्यकारी शक्ति का प्रयोग इस तरह किया जाएगा कि संसद द्वारा बनाए गए कानूनों और उस राज्य में लागू होने वाले किसी भी मौजूदा कानूनों का अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके और संघ की कार्यकारी

शक्ति का विस्तार किसी राज्य को ऐसे निर्देश देने तक होगा जो उस उद्देश्य के लिए भारत सरकार को आवश्यक प्रतीत हों। अनुच्छेद 257 राज्यों पर संघ के नियंत्रण के बारे में बताता है

कुछ मामलों में। वही इस प्रकार पढ़ता है: -

" 257. कुछ मामलों में राज्यों पर संघ का नियंत्रण। - (1) प्रत्येक राज्य की कार्यपालक शक्ति का प्रयोग इस प्रकार किया जाएगा कि संघ की कार्यपालक शक्ति के प्रयोग में बाधा या पूर्वाग्रह न आए और संघ की कार्यपालक शक्ति का विस्तार किसी राज्य को ऐसे निर्देश देने तक होगा जो संघ को प्रतीत हों।

उस उद्देश्य के लिए भारत सरकार की आवश्यकता होगी।

(2) संघ की कार्यकारी शक्ति का विस्तार किसी राज्य को निर्माण के बारे में निर्देश देने तक भी होगा और दिशा में घोषित संचार के साधनों का रखरखाव

राष्ट्रीय या सैन्य महत्व का होना।

नौसेना, सैन्य और वायु सेना के कार्यों के संबंध में इसके कार्यों के हिस्से के रूप में संचार। (3) संघ की कार्यकारी शक्ति किसी राज्य को उसके लिए किए जाने वाले उपायों के बारे में निर्देश देने तक भी विस्तारित होगी।

राज्य के भीतर रेलवे की सुरक्षा।

(4) जहां खंड (2) के तहत किसी राज्य को संचार के किसी भी साधन के निर्माण या रखरखाव के बारे में या खंड (3) के तहत किसी भी रेलवे की सुरक्षा के लिए किए जाने वाले उपायों के बारे में दिए गए किसी भी निर्देश को पूरा करने में, निम्नलिखित खर्च किए गए हैं - उन लोगों की अधिकता जो निर्वहन [2020] 14 एस. सी. आर. में खर्च की गई होगी।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

राज्य के सामान्य कर्तव्यों के संबंध में यदि ऐसा निर्देश नहीं दिया गया था, तो भारत सरकार द्वारा राज्य को ऐसी राशि का भुगतान किया जाएगा जिस पर सहमति हो, या समझौते की चूक में, जो राज्य द्वारा इस प्रकार किए गए अतिरिक्त खर्चों के संबंध में भारत के मुख्य न्यायाधीश द्वारा नियुक्त मध्यस्थ द्वारा निर्धारित किया जाए।

खंड (2) में भविष्यवाणी की गई है कि संघ की कार्यकारी शक्ति का विस्तार किसी राज्य को निर्माण के संबंध में निर्देश देने तक भी होगा।

और राष्ट्रीय और सैन्य महत्व के घोषित संचार के साधनों का रखरखाव। परंतुक यह और स्पष्ट करता है कि संसद की शक्ति किसी भी तरह से उसमें निर्दिष्ट मामलों तक ही सीमित नहीं है। सात-न्यायाधीशों की संविधान पीठ

राजनीति को एक व्यापक सामान्य ज्ञान के दृष्टिकोण से समझा जाना चाहिए, जैसा कि आम लोग समझते हैं जिनके लिए संविधान बनाया गया है। 29. यह देखने के लिए पर्याप्त है कि संविधान में ऐसा कुछ भी नहीं है जो राज्य के भीतर किसी भी हिस्से/खंड को, जो सड़क या मौजूदा राजमार्ग नहीं है, राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए कानून बनाने की संसद की शक्ति को सीमित करता है। जबकि, संविधान में प्रावधान

यह स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में नामित किए जाने वाले राजमार्ग से संबंधित और उससे जुड़े सभी मामलों के संबंध में विधायी के साथ-साथ कार्यकारी शक्ति संसद और कानूनों में निहित है -

इस संबंध में उसके द्वारा किया जाए। इसी कारण से, पूरी कार्यकारी शक्ति भी संघ के भीतर निहित है।

30. बुनियादी सवाल यह है कि क्या 1956 का अधिनियम संघ सूची की प्रविष्टि 23 के लिए एक कानून है और यह एक गैर-मौजूदा सड़क/राजमार्ग पर एक राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण का प्रावधान करता है। हरे-भरे मैदान। 1956 के अधिनियम को लागू करने के लिए उद्देश्यों और कारणों के विवरण का विज्ञापन करना उपयोगी हो सकता है। वही इस प्रकार पढ़ता है: -

" उद्देश्यों और कारणों का विवरण

1. तत्कालीन मौजूदा प्रांतों के साथ किए गए एक समझौते के तहत, भारत सरकार ने अस्थायी रूप से पूरे प्रांत को स्वीकार किया।

प्रांतों में कुछ राजमार्गों के निर्माण, विकास और रखरखाव के लिए 1 अप्रैल, 1947 से वित्तीय दायित्व, जिन्हें राष्ट्रीय राजमार्गों की प्रणाली में शामिल करने के लिए उपयुक्त माना जाता था।

भाग बी के निर्माण पर परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

संविधान के तहत राज्य और नए भाग सी राज्य,

राष्ट्रीय राजमार्ग योजना का विस्तार उन राज्यों में भी किया गया। 2. संघ सूची की प्रविष्टि 23 के तहत। संसद ने

राजमार्गों के संबंध में विधान की अनन्य शक्ति

जिन्हें कानून द्वारा या उसके तहत राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है

संसद द्वारा बनाया गया। इसलिए, यह प्रस्तावित है कि राजमार्ग

इस विधेयक के साथ संलग्न अनुसूची में शामिल होने की घोषणा की जानी चाहिएराष्ट्रीय राजमार्ग होना। ऐसी घोषणा से मदद मिलेगी

केन्द्र सरकार सम्मान के साथ अपनी शक्तियों का प्रयोग कर रही है

इन राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए

अधिक प्रभावी। शक्ति को भी निहित करने की कोशिश की जाती है

केंद्र सरकार अधिसूचना द्वारा अन्य घोषणा करेगीराजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाएगा। शक्ति भी दी जानी चाहिए।

केंद्र सरकार को राज्य के साथ समझौते करने के लिए

के संबंध में सरकारें या नगरपालिका प्राधिकरण

किसी भी राष्ट्रीय राजमार्ग के किसी भी हिस्से का विकास या रखरखाव

और शुल्क कुछ प्रकार के संबंध में लगाया जा सकता हैराष्ट्रीय राजमार्गों पर प्रदान की जाने वाली सेवाएं।

3. वर्तमान विधेयक निर्धारित उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए बनाया गया है

ऊपर "।

(जोर दिया गया)

वर्तमान मामले में, हमें 1956 के विस्तार पर विचार करना होगा।

संशोधित प्रावधानों के आलोक में अधिनियम, जो 24.1.1997 से प्रभावी हुए। 1956 का अधिनियम पूरे भारत में लागू है और 15.4.1957 पर लागू हुआ है। इसकी धारा 2 (1) संसद द्वारा घोषणा की प्रकृति में है कि 1956 के अधिनियम से जुड़ी अनुसूची में निर्दिष्ट प्रत्येक राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया गया है। अंत में संलग्न अनुसूची ऐसे राजमार्गों का विवरण देती है। हालाँकि, धारा 2 की उप-धारा (2) केंद्र सरकार को उस ओर से आधिकारिक राजपत्र में एक अधिसूचना प्रकाशित करके "किसी भी अन्य राजमार्ग" को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने का अधिकार देती है और इस तरह के प्रकाशन पर, राजमार्ग को उल्लिखित अनुसूची में निर्दिष्ट माना जाएगा। इस प्रावधान में एक कानूनी कल्पना शामिल है।

31. यह प्रावधान घोषणा करता है कि संसद ने यह काम सौंपा है

केंद्र सरकार या संघ में समय-समय पर और जब आवश्यक हो, किसी भी राज्य में किसी अन्य खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की शक्ति, जिसका उपयोग विशेष रूप से [2020] 14 एस. सी. आर. द्वारा किया जा सकता है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

संविधान के तहत स्वयं संसद। धारा 2 की उप-धारा (3) केंद्र सरकार को किसी भी राजमार्ग को हटाने का अधिकार देती है।

अनुसूची और इस तरह के प्रकाशन पर, यह एक राष्ट्रीय नहीं रहेगा

राजमार्ग। दूसरे शब्दों में, संसद द्वारा अधिनियमित धारा 2 ने अनुसूची में निर्दिष्ट राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया और

32. एक प्राथमिकता, केंद्र सरकार अपने दायित्वों को ध्यान में रखते हुए एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण/निर्माण करने के लिए स्वतंत्र है संविधान के भाग IV के तहत एक सामाजिक व्यवस्था को सुरक्षित करने और संबंधित क्षेत्र में लोगों के कल्याण को बढ़ावा देने के लिए, उन्हें आजीविका के पर्याप्त साधन प्रदान करने, आम भलाई के लिए सामग्री संसाधनों को वितरित करने, नए अवसर पैदा करने के लिए, ताकि उन्हें सशक्त बनाया जा सके।

उस क्षेत्र के लोगों को उस क्षेत्र में नए आर्थिक अवसरों का प्रावधान करना जिसमें से राष्ट्रीय राजमार्ग गुजरेगा और समग्र रूप से देश की अर्थव्यवस्था। राज्य के किसी भी हिस्से में राजमार्ग की उपलब्धता सतत विकास और निवासियों की सुविधा सहित मानव कल्याण में समग्र वृद्धि का मार्ग प्रशस्त करती है।

जीवन की एक अच्छी गुणवत्ता का आनंद लेने के लिए, परिसंपत्तियों का निर्माण (उनकी संपत्तियों के बाजार मूल्य में प्राकृतिक वृद्धि के कारण) और नए और वर्तमान अवसरों तक पहुंच का प्रावधान करके अच्छे जीवन की उनकी आकांक्षाओं को पूरा करना। 33. अधिनियम की धारा 3ए से 3जे राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के उद्देश्य से भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया का विस्तार करती है। वही नीचे दिए गए हैं: -

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी हिस्से के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन के लिए, वह सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा ऐसी भूमि का अधिग्रहण करने के अपने इरादे की घोषणा कर सकता है। (2) उप-धारा (1) के तहत प्रत्येक अधिसूचना में भूमि का संक्षिप्त विवरण दिया जाएगा।

(3) सक्षम प्राधिकारी अधिसूचना का सार दो स्थानीय समाचार पत्रों में प्रकाशित कराएगा, जिनमें से एक स्थानीय भाषा में होगा।

ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

3बी. सर्वेक्षण आदि के लिए प्रवेश करने की शक्ति। ए के मुद्दे पर धारा 3ए की उप-धारा (1) के तहत अधिसूचना, यह केंद्र सरकार द्वारा इस संबंध में अधिकृत किसी भी व्यक्ति के लिए विधिसम्मत होगी।

को

(अ)

कोई निरीक्षण, सर्वेक्षण, माप, मूल्यांकन या

पूछताछ;

(ख)

स्तर लें;

(ग) उप-मिट्टी में खोदना या खोदना;

((घ)

सीमाएँ और काम की इच्छित रेखाएँ निर्धारित करें;ऐसे स्तरों, सीमाओं और निशान रखने वाली रेखाओं को चिह्नित करें

(ई)

और खाइयों को काटना; या

(च)

ऐसे अन्य कार्य या चीज़ें करें जो उनके द्वारा निर्धारित की जाएं।

उस सरकार द्वारा इस संबंध में बनाए गए नियम।

3सी. आपत्तियों की सुनवाई। (1) भूमि में रुचि रखने वाला कोई भी व्यक्ति, धारा 3ए की उप-धारा (1) के तहत अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से 21 दिनों के भीतर, उस उप-धारा में उल्लिखित उद्देश्य या उद्देश्यों के लिए भूमि के उपयोग पर आपत्ति कर सकता है।

(2) उप-धारा (1) के तहत प्रत्येक आपत्ति सक्षम प्राधिकारी को लिखित रूप में दी जाएगी और उसके आधार निर्धारित किए जाएंगे और सक्षम प्राधिकारी आक्षेपकर्ता को व्यक्तिगत रूप से या किसी कानूनी व्यवसायी द्वारा सुनवाई का अवसर देगा और ऐसी सभी आपत्तियों को सुनने के बाद और आगे ऐसा करने के

बाद जाँच, यदि कोई हो, जैसा कि सक्षम प्राधिकारी आवश्यक समझता है, आदेश द्वारा या तो आपत्तियों की अनुमति देता है या अस्वीकार करता है।

स्पष्टीकरण। इस उप-धारा के प्रयोजनों के लिए, "कानूनी व्यवसायी" का वही अर्थ है जो अधिवक्ता अधिनियम, 1961 (1961 का 25) की धारा 2 की उप-धारा (1) के खंड (i) में है।

(3) उप-धारा (2) के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा किया गया कोई भी आदेश अंतिम होगा। 3डी. अधिग्रहण की घोषणा। (1) जहां धारा 3सी की उप-धारा (1) के तहत सक्षम प्राधिकारी को उसमें निर्दिष्ट अवधि के भीतर कोई आपत्ति नहीं की गई है या जहां सक्षम प्राधिकारी ने उस [2020] 14 एस. सी. आर. की उप-धारा (2) के तहत आपत्ति को अस्वीकार कर दिया है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

धारा, सक्षम प्राधिकारी, जितनी जल्दी हो सके, केंद्र सरकार को तदनुसार एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा और ऐसी रिपोर्ट प्राप्त होने पर, केंद्र सरकार आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा घोषणा करेगी कि भूमि का अधिग्रहण धारा 3ए की उप-धारा (1) में उल्लिखित उद्देश्य या उद्देश्यों के लिए किया जाना चाहिए।

(2) उप-धारा (1) के तहत घोषणा के प्रकाशन पर, भूमि पूरी तरह से केंद्र सरकार में निहित होगी जो सभी बाधाओं से मुक्त होगी।

(3) जहां किसी भूमि के संबंध में उसके अधिग्रहण के लिए धारा 3ए की उप-धारा (1) के तहत अधिसूचना प्रकाशित की गई है, लेकिन उस अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष की अवधि के भीतर उप-धारा (1) के तहत कोई घोषणा प्रकाशित नहीं की गई है, वहां उक्त अधिसूचना का कोई प्रभाव नहीं रहेगा: बशर्ते कि एक वर्ष की उक्त अवधि की गणना करने में, वह अवधि या अवधि जिसके दौरान धारा 3ए की उप-धारा (1) के तहत जारी अधिसूचना के अनुसरण में की जाने वाली कोई कार्रवाई या कार्यवाही अदालत के आदेश द्वारा रोक दी जाती है, को बाहर रखा जाएगा।

(4) उप के तहत केंद्र सरकार द्वारा की गई घोषणा धारा (1) पर किसी न्यायालय या किसी अन्य प्राधिकारी द्वारा प्रश्न नहीं उठाया जाएगा।

3ई. अधिकार लेने की शक्ति। — (1) जहां कोई भूमि धारा 3डी की उप-धारा (2) के तहत केंद्र सरकार में निहित है, और ऐसी भूमि के संबंध में धारा 3जी के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि धारा 3एच की उप-धारा (1) के तहत केंद्र सरकार द्वारा सक्षम प्राधिकारी के पास जमा की गई है, वहां सक्षम प्राधिकारी नोटिस द्वारा

लिखित रूप में स्वामी के साथ-साथ किसी अन्य व्यक्ति को, जो ऐसी भूमि के कब्जे में हो सकता है, निर्देश दें कि वह नोटिस की सेवा के साठ दिनों के भीतर सक्षम प्राधिकारी या इस संबंध में उसके द्वारा विधिवत अधिकृत किसी व्यक्ति को आत्मसमर्पण करे या उसका कब्जा सौंप दे।

(2) यदि कोई व्यक्ति उप-धारा (1) के तहत दिए गए किसी भी निर्देश का पालन करने से इनकार करता है या विफल रहता है, तो सक्षम प्राधिकारी आवेदन करेगा।

(अ)

इसके अंतर्गत आने वाले किसी भी क्षेत्र में स्थित किसी भी भूमि के मामले में

महानगर क्षेत्र, पुलिस आयुक्त को; ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v.

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

इसके अलावा किसी अन्य क्षेत्र में स्थित किसी भी भूमि के मामले में

(ख)

खंड (क) में निर्दिष्ट क्षेत्र, क के कलेक्टर को

जिला,

और ऐसा आयुक्त या कलेक्टर, जो भी मामला हो, सक्षम प्राधिकारी या उसके द्वारा विधिवत अधिकृत व्यक्ति को भूमि के समर्पण को लागू करेगा।

3एफ. उस भूमि में प्रवेश करने का अधिकार जहां भूमि केंद्र सरकार में निहित है। जहां भूमि धारा 3डी के तहत केंद्र सरकार में निहित है, वहां यह केंद्र सरकार द्वारा इस संबंध में अधिकृत किसी भी व्यक्ति के लिए विधिसम्मत होगा -

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी भाग या उससे जुड़े किसी अन्य कार्य के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन के लिए भूमि पर आवश्यक अन्य कार्य करना और करना।

(1) जहाँ इस अधिनियम के तहत कोई भूमि अधिग्रहित की जाती है, वहाँ एक राशि का भुगतान किया जाएगा जो सक्षम प्राधिकारी के आदेश द्वारा निर्धारित की जाएगी।(2) जहां इस अधिनियम के तहत किसी भी भूमि का अधिग्रहण किया जाता है, वहां उपयोगकर्ता का अधिकार या किसी भूमि पर अधिभोग की प्रकृति का कोई अधिकार दिया जाएगा।

स्वामी और किसी अन्य व्यक्ति के लिए राशि जिसका उस भूमि में आनंद लेने का अधिकार किसी भी तरह से प्रभावित हुआ है, इस तरह के अधिग्रहण के कारण उप-धारा (1) के तहत निर्धारित राशि का दस प्रतिशत पर गणना की गई राशि,

उस ज़मीन के लिए।

(3) उप-धारा (1) या उप-धारा (2) के तहत राशि निर्धारित करने के लिए आगे बढ़ने से पहले, सक्षम प्राधिकारी दो स्थानीय समाचार पत्रों में प्रकाशित एक सार्वजनिक सूचना देगा, जिनमें से एक में होगी

एक स्थानीय भाषा जो अधिग्रहण की जाने वाली भूमि में रुचि रखने वाले सभी व्यक्तियों से दावे आमंत्रित करती है।

(4) इस तरह की सूचना में भूमि का विवरण होगा और ऐसी भूमि में रुचि रखने वाले सभी व्यक्तियों को व्यक्तिगत रूप से या उप-धारा (2) में निर्दिष्ट किसी अभिकर्ता या कानूनी व्यवसायी द्वारा

किसी समय और स्थान पर सक्षम प्राधिकारी के समक्ष और ऐसी भूमि में उनके संबंधित हित की प्रकृति बताने के लिए।(5) यदि उप-धारा (1) या उप-धारा (2) के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि [2020] 14 एस. सी. आर. में से किसी को भी स्वीकार्य नहीं है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

पक्षकार, राशि, किसी भी पक्षकार के आवेदन पर, केंद्र सरकार द्वारा नियुक्त किए जाने वाले मध्यस्थ द्वारा निर्धारित की जाएगी।

(6) इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन, मध्यस्थता और सुलह अधिनियम, 1996 (1996 का 26) के प्रावधान इस अधिनियम के तहत प्रत्येक मध्यस्थता पर लागू होंगे।

(7) निर्धारित करते समय सक्षम प्राधिकारी या मध्यस्थ यथास्थिति, उप-धारा (1) या उप-धारा (5) के अधीन राशि को ध्यान में रखा जाएगा।

प्रकाशन की तारीख को भूमि का बाजार मूल्य

(अ)

धारा 3 ए के तहत अधिसूचना:

(ख)

इच्छुक व्यक्ति द्वारा की गई क्षति, यदि कोई हो,भूमि का कब्जा लेने के समय, ऐसी भूमि को अन्य भूमि से अलग करने के कारण;

((ग)

इच्छुक व्यक्ति द्वारा की गई क्षति, यदि कोई हो,

भूमि का कब्जा लेने के समय, अधिग्रहण के कारण उसके दूसरे को नुकसान पहुँचाना किसी भी तरह से अचल संपत्ति, या उसकी कमाई;

यदि भूमि अधिग्रहण के परिणामस्वरूप,

((घ)

इच्छुक व्यक्ति को अपना निवास या व्यवसाय का स्थान, उचित खर्च, यदि कोई हो, बदलने के लिए मजबूर किया जाता है।

इस तरह के परिवर्तन के लिए आकस्मिक।

3एच. जमा और राशि का भुगतान। — (1) धारा 3जी के तहत निर्धारित राशि केंद्र सरकार द्वारा भूमि का कब्जा लेने से पहले सक्षम प्राधिकारी के पास ऐसी तरीके से जमा की जाएगी जो उस सरकार द्वारा इस संबंध में बनाए गए नियमों द्वारा निर्धारित की जाए।(2) राशि जमा होने के बाद जितनी जल्दी हो सके

उप-धारा (1), सक्षम प्राधिकारी केंद्र सरकार की ओर से व्यक्ति या व्यक्तियों को राशि का भुगतान करेगा।

इसके हकदार हैं।

(3) जहां कई व्यक्ति उप-धारा (1) के तहत जमा की गई राशि में रुचि रखने का दावा करते हैं, वहां सक्षम प्राधिकारी उन व्यक्तियों का निर्धारण करेगा जो अपनी राय में उनमें से प्रत्येक को देय राशि प्राप्त करने के हकदार हैं।

ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

(4) यदि राशि या उसके किसी भाग के विभाजन के बारे में कोई विवाद उत्पन्न होता है या किसी ऐसे व्यक्ति को जिसे वह या उसका कोई हिस्सा देय है, तो सक्षम प्राधिकारी विवाद को मूल अधिकार क्षेत्र के प्रमुख दीवानी न्यायालय के निर्णय के लिए भेजेगा।

जिसकी अधिकारिता की सीमाओं के भीतर भूमि स्थित है।

(5) जहां धारा 3जी के तहत निर्धारित राशि

(6) जहां मध्यस्थ द्वारा निर्धारित राशि सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि से अधिक है, वहां अतिरिक्त राशि उप-धारा (5) के तहत दी गई राशि को ब्याज, यदि कोई हो, के साथ केंद्र सरकार द्वारा इस तरह से जमा किया जाएगा।

31. सिविल की कुछ शक्तियाँ रखने के लिए सक्षम प्राधिकारीअदालत। सक्षम प्राधिकारी के पास, इन उद्देश्यों के लिए होगा:

इस अधिनियम, सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 (1908 का 5) के तहत एक मुकदमे की सुनवाई करते समय एक दीवानी अदालत की सभी शक्तियां, निम्नलिखित मामले, अर्थात्: —

(क) किसी भी व्यक्ति की उपस्थिति को बुलाना और लागू करना।

और शपथ पर उसकी जाँच करना;

(ख)

किसी भी दस्तावेज़ की खोज और उत्पादन की आवश्यकता;

((ग)

शपथपत्रों पर साक्षय प्राप्त करना;

((घ)

किसी भी अदालत या कार्यालय से किसी भी सार्वजनिक रिकॉर्ड की मांग करना;

(ङ) गवाहों की जाँच के लिए आयोग जारी करना।

3जे. 1894 का भूमि अधिग्रहण अधिनियम 1 लागू नहीं होगा। कुछ भी नहीं भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 के तहत अधिग्रहण पर लागू होगा।

यह अधिनियम "।

34. 1956 के अधिनियम की धारा 3ए, जिसे 97वें संशोधन के माध्यम से जोड़ा गया है, केंद्र सरकार को अपने इरादे की घोषणा करने का अधिकार देती है -

"कोई भी भूमि"। इसे किसी मौजूदा सड़क या राज्य [2020] 14 एस. सी. आर. से जोड़ने की आवश्यकता नहीं है।

राजमार्ग। क्योंकि, "कोई भी भूमि" अभिव्यक्ति में राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण या निर्माण के लिए खुले हरित क्षेत्र शामिल होने चाहिए, जिसके परिणामस्वरूप - उस संबंध में उसी अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत घोषणा। केंद्र सरकार द्वारा ऐसी शक्ति के प्रयोग के लिए केंद्रीय शर्त यह है कि यह संतुष्ट होना

चाहिए कि ऐसी भूमि राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके हिस्से के निर्माण के सार्वजनिक उद्देश्य के लिए आवश्यक है। 1956 के अधिनियम की धारा 3बी केंद्र सरकार द्वारा अधिकृत व्यक्ति को प्रवेश करने का अधिकार देती है।

सर्वेक्षण आदि के सीमित उद्देश्य के लिए अधिसूचित भूमि पर, बताए गए उद्देश्य के लिए या अन्यथा अधिग्रहण के लिए इसकी उपयुक्तता का पता लगाने के लिए। अधिग्रहण की अंतिम घोषणा तब अधिसूचित भूमि में रुचि रखने वाले सभी व्यक्तियों को अपनी आपत्तियां प्रस्तुत करने और धारा 3सी के तहत सार्वजनिक सुनवाई में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के बाद अधिनियम की धारा 3डी के तहत जारी की जाती है। इस सार्वजनिक सुनवाई के दौरान जिन मुद्दों पर बहस की गई, वे संतोष दर्ज करने के लिए प्रासंगिक मामलों के संदर्भ में हैं कि क्या अधिसूचित भूमि निर्माण के लिए सार्वजनिक उद्देश्य के लिए आवश्यक है या नहीं।

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी हिस्से का रखरखाव, प्रबंधन या संचालन। यह ध्यान दिया जाए कि धारा 3डी के तहत घोषणा के प्रकाशन के परिणामस्वरूप, अधिसूचना में निर्दिष्ट भूमि पूरी तरह से केंद्र सरकार में निहित है, जो सभी बाधाओं से मुक्त है। ऐसी भूमि का कब्जा जमा करने पर अधिनियम की धारा 3ई के तहत लिया जाता है।

अधिनियम की धारा 3एच में दिए गए तरीके से और धारा 3जी के तहत निर्धारित मुआवजे की राशि। धारा 3एफ केंद्र को सशक्त बनाती है

उसके बाद भूमि पर प्रवेश करने के लिए सरकार अधिनियम की धारा 3डी के संदर्भ में निहित है। विशेष रूप से, अधिनियम की धारा 3जे एक अबाधित प्रावधान है और यह भविष्यवाणी करता है कि भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 में कुछ भी 1956 के अधिनियम के तहत अधिग्रहण पर लागू नहीं होगा। राष्ट्रीय राजमार्ग 1956 के अधिनियम की धारा 4 के संदर्भ में संघ में निहित हैं और

धारा 5 के संदर्भ में इसके विकास और रखरखाव की जिम्मेदारी मुख्य रूप से केंद्र सरकार की है। केंद्र सरकार अधिनियम की धारा 6 में निर्दिष्ट मामलों के संबंध में किसी भी राज्य की सरकार को निर्देश जारी करने में सक्षम है। धारा 9 केंद्र सरकार को 1956 के अधिनियम के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए उसमें प्रदान किए गए मामलों के संबंध में नियम बनाने का अधिकार देती है।

35. 1956 के अन्य प्रावधानों पर विस्तार करना आवश्यक नहीं है।

अभी के लिए कार्य करें। जैसा कि ऊपर कहा गया है, धारा 3ए से 3जे को 1997 के संशोधन के माध्यम से जोड़ा गया है। बारीकी से जाँच करने पर, 1956 का अधिनियम, जैसा कि वर्तमान मामले में संशोधित और लागू किया गया है, केंद्र सरकार को राज्य में अधिसूचित हिस्सों/धाराओं को परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई घोषित करने के लिए अधिकृत करने वाला एक अधिनियम है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में संबंधित; और उससे जुड़े मामलों के लिए जिसमें एक नए राजमार्ग के निर्माण या निर्माण के लिए "किसी भी भूमि" का अधिग्रहण शामिल है (जो एक मौजूदा सड़क/राजमार्ग होने की आवश्यकता नहीं है)। इस अधिनियम का सार संघ सूची की प्रविष्टि 23 और उससे जुड़े मामलों के लिए उत्तरदायी है।

36. इस प्रकार कहने के बाद, हमें यह निष्कर्ष निकालने में कोई संकोच नहीं है कि 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत जारी अधिसूचनाओं को चुनौती दी गई है। विधायी क्षमता की कमी के तर्क पर, गुणों से रहित है। उच्च न्यायालय ने इसे न्यायोचित रूप से नकार दिया और हम उस निष्कर्ष को बरकरार रखते हैं।

संघ की कार्यकारी शक्तियाँ

37. एक दुर्भाग्य, यहां तक कि संघ की कार्यकारी शक्तियों से प्राप्त संविधान के अधिकार से बाहर होने के आधार पर घोषित अधिसूचनाओं को चुनौती देना भी विफल होना चाहिए। यह चुनौती इसके उद्देश्य पर आधारित है

अनुच्छेद 257, जिसे ऊपर पुनः प्रस्तुत किया गया है। यह आग्रह किया जाता है कि अनुच्छेद 257 संघ की कार्यकारी शक्तियों के क्षेत्र को स्पष्ट रूप से संदर्भित करता है। संविधान का अनुच्छेद 257, जैसा कि ऊपर कहा गया है, राज्यों और संघ के बीच प्रशासनिक संबंधों से संबंधित है। सबसे पहले, यह कहते हुए कि संसद के पास विशेष विधायी क्षमता है

राष्ट्रीय राजमार्गों और उनसे जुड़े सभी मामलों के संबंध में कानून, जिसमें राज्य के भीतर किसी भी खंड/खंड (मौजूदा सड़कों/राजमार्गों के बिना) को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित करना शामिल है, का पालन करना चाहिए कि अकेले केंद्र सरकार के पास किसी भी राज्य में एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण/निर्माण की कार्यकारी शक्तियां हैं और राज्य को निर्देश जारी करने के लिए

1956 के अधिनियम के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए किसी भी राज्य की सरकार। यह समझ से परे है कि इस तरह के कानून के बावजूद केंद्र सरकार की कार्यकारी शक्ति की कमी के तर्क को कैसे स्वीकार किया जा सकता है। 1956 के अधिनियम की धारा 2 की वैधता, जो केंद्र सरकार को किसी भी अन्य राजमार्ग (अनुसूचित राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा) को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में अधिसूचित करने का अधिकार देती है, को मुद्दा नहीं बनाया गया है। यह घोषणा करने की आवश्यकता नहीं है कि उक्त प्रावधान संविधान या कानून के अधिकार क्षेत्र से बाहर है। इसलिए, तर्क अनिवार्य रूप से हमारी आवश्यकता है

इस प्रश्न की जांच करना कि क्या 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) केंद्र सरकार को इस संबंध में राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने में सक्षम बनाती है।

राज्य के भीतर गैर-मौजूदा सड़क/राजमार्ग और खुले हरे-भरे मैदानों की भूमि। यह देखने के लिए पर्याप्त है कि अधिसूचनाओं को चुनौती जारी की गई है

केंद्र सरकार द्वारा 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत संविधान से प्राप्त कार्यकारी शक्तियों के अधिकार से बाहर होने के आधार पर भी गुणों से रहित है।

धारा 2 (2) का दायरा

38. हम इस तर्क पर लौट सकते हैं कि केंद्र सरकार, भले ही किसी भी खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए सक्षम हो, ऐसा केवल राज्य के भीतर मौजूदा सड़क/राजमार्ग के संबंध में ही कर सकती है, न कि गैर-मौजूद सड़क के संबंध में, जो खुली हरित भूमि से गुजरती है। जयरामन (ऊपर) में तमिलनाडु राजमार्ग अधिनियम, 2001 के प्रावधानों के संदर्भ में उसी उच्च न्यायालय (मद्रास उच्च न्यायालय) द्वारा कुछ इसी तरह के प्रश्न पर विचार किया गया था। लेकिन हमें 1956 के अधिनियम और 1988 के अधिनियम के संदर्भ में विचाराधीन प्रश्न की जांच करने के लिए कहा जाता है। इसलिए हम आगे बढ़ते हैं

1956 के अधिनियम की धारा 2 की जांच करें, जो इस प्रकार है: -

" 2. कुछ राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करना। (1) अनुसूची में निर्दिष्ट प्रत्येक राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है।

(2) केंद्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, किसी भी अन्य राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर सकती है और ऐसी अधिसूचना के प्रकाशन पर ऐसा राजमार्ग होगा -

अनुसूची में निर्दिष्ट माना जाता है।

(3) केंद्र सरकार, इसी तरह की अधिसूचना द्वारा, अनुसूची से किसी भी राजमार्ग को हटा सकती है और इसके प्रकाशन पर

अधिसूचना, इस प्रकार छोड़ा गया राजमार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं रहेगा

राजमार्ग "।

हमने संक्षेप में उप-धारा (1) के दायरे की ओर इशारा किया है, जो संसद द्वारा घोषणा की प्रकृति में है कि प्रत्येक राजमार्ग 1956 के अधिनियम में संलग्न अनुसूची में निर्दिष्ट एक राष्ट्रीय राजमार्ग होगा। एक नए राजमार्ग के निर्माण के लिए, जैसा कि वर्तमान मामले में है, खंड सी-के-एस (एन. सी.) एन. एच.-1791 ए और एन. एच.-1791 बी के बीच, केंद्र सरकार उसे प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करके ऐसा कर सकती है।

1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत। जो केंद्र को सशक्त बनाता है

सरकार किसी भी अन्य राजमार्ग (अधिनियम से जुड़ी अनुसूची का हिस्सा नहीं) को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में अधिसूचित करेगी और आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना के इस तरह के प्रकाशन पर, उक्त राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में अनुसूची में निर्दिष्ट माना जाएगा। यह शक्ति किसी अन्य अवरोध द्वारा सीमित या सीमित नहीं है, जैसे कि राज्य के भीतर केवल एक मौजूदा सड़क या राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित करना। समग्र रूप से देश के भीतर और विशेष रूप से राज्यवार एक राष्ट्रीय राजमार्ग की आवश्यकता विकसित हो रहे सामाजिक-आर्थिक परियोजना निदेशक, परियोजना प्रभाव इकाई को कम करने के लिए है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

यह न केवल अपने साथ यात्रा करने का अवसर लाता है, बल्कि उस क्षेत्र और पूरे देश की अर्थव्यवस्था को भी बढ़ावा देता है। यह असंख्य सामाजिक, वाणिज्य और विशेष रूप से स्थानीय लोगों के स्वास्थ्य, शिक्षा और सामान्य कल्याण के लिए आवश्यक अन्य गतिविधियों/सुविधाओं तक पहुंच को बढ़ावा देता है।39. "राजमार्ग" शब्द को 1956 के अधिनियम या 1988 के अधिनियम में भी परिभाषित नहीं किया गया है। वेंकटरमैया के लॉ लेक्सिकन (दूसरा संस्करण) के अनुसार "राजमार्ग" शब्द का शब्दकोश अर्थ इस प्रकार है: -

" राजमार्ग। - राजमार्ग वह भौतिक मार्ग है जिसके साथ एक वाहन चलता है।

यात्राएँ करते हैं। [केलानी वैली मोटर ट्रांजिट कंपनी लिमिटेड बनाम देखें।कोलंबो, आदि। लिमिटेड, ए. आई. आर. 1946 पी. सी. 137. सार्वजनिक सड़कें, जिनका उपयोग राज्य के प्रत्येक विषय को करने का अधिकार है। व्हार्टन का नियम

लेक्सिकन।] राजमार्ग की सामान्य परिभाषा जो सभी ग्रंथ-प्राधिकरण की पुस्तकों में दी गई है, वह यह है कि यह एक से आगे जाने वाला मार्ग है।

बाजार शहर या बसे हुए स्थान को किसी अन्य बसे हुए स्थान पर, जो [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

रानी के सभी विषयों के लिए सामान्य है (कोलरिज, सी. जे. बेली के अनुसार)वी. जेमीसन, 34 एल. टी. 62) लेकिन अगर जनता के प्रति समर्पण स्पष्ट है, तो राजमार्ग के लिए एक मार्ग आवश्यक नहीं है, जैसे कि कुल डेसैक एक राजमार्ग हो सकता है। – रग्बी ट्रस्टी बनाम। मेरीवेदर, 103 ई. आर. 109.

"राजमार्ग" की सामान्य परिभाषा यह है कि यह एक चिह्नित शहर या बसे हुए स्थान से दूसरे बसे हुए स्थान तक जाने वाला मार्ग है, और जो संप्रभु के सभी विषयों के लिए समान है। सार्वजनिक पुल राजमार्ग हैं जहाँ तक मार्ग का अधिकार है

चिंतित हैं। [हैल्सबरीज़ लॉज़ ऑफ़ इंग्लैंड, वॉल्यूम। 16 , पैरा। 1] ए.

राजमार्ग पर जनता का अधिकार केवल गुजरने और फिर से गुजरने का है। इस तरह के अधिकार को समर्पण के समय प्रतिबंधित किया जा सकता है और क्या अधिकार प्रतिबंधित है या नहीं, आम तौर पर उपयोगकर्ता की प्रकृति द्वारा स्थापित किया जाता है। आम तौर पर यह धारणा है कि समर्पण राजमार्ग के रूप में सड़क के सामान्य और उचित उपयोगकर्ता के लिए है। यह अच्छी तरह से तय किया गया है कि जिस तरह के यातायात के लिए एक राजमार्ग समर्पित है, वह तथ्य का सवाल है और इसका जवाब उपयोगकर्ता के तरीके और प्रकृति को ध्यान में रखते हुए दिया जाना चाहिए। यह भी तय किया गया है कि एक बार मार्ग का अधिकार जब तक वे मिट्टी के मालिक पर काफी अधिक बोझ नहीं डालते हैं, और न ही व्यक्तियों को काफी असुविधा देते हैं, तब तक अधिग्रहित यातायात का विस्तार "यातायात के अधिक आधुनिक रूपों के समान होगा जिनके लिए राजमार्ग मूल रूप से समर्पित किया गया था।

मार्ग के अधिकार का प्रयोग मूल रूप से विचार किए गए तरीके से करना।

जनता का अधिकार किसी राजमार्ग पर वैध यात्रा न करने के उद्देश्य से "गुजरने" का अधिकार है, सिवाय इसके कि उनकी उपस्थिति राजमार्ग के एक उचित और उचित उपयोगकर्ता के कारण हो। एक व्यक्ति जो अन्य उद्देश्यों के लिए राजमार्ग का उपयोग करते हुए पाया जाता है, उसे यह माना जाना चाहिए कि वह ऐसे उद्देश्यों के लिए गया था, न कि किसी वैध उद्देश्य के साथ और मिट्टी के मालिक के खिलाफ उसे अतिक्रमणकर्ता के रूप में माना जाना चाहिए-मोती लाल बनाम। उत्तर प्रदेश सरकार, ए. आई. आर. 1951 सभी। 257 पी पर। 267 .

ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

मिट्टी के मालिक द्वारा, यह स्पष्ट रूप से तय किया गया है कि एक होना चाहिए समर्पण का इरादा एक शत्रुतापूर्ण समर्पण होना चाहिए;

जिसे जनता द्वारा उपयोगकर्ता सबूत है, और अधिक नहीं; और

मालिक द्वारा व्यवधान का एकल कार्य बहुत अधिक सही है,

आनंद के कई कार्यों की तुलना में इरादे का सवाल।एक सीमित उद्देश्य के लिए जनता के प्रति समर्पण हो सकता है; जैसे

एक बूट-वे, हाउस-वे या ड्रिफ्ट-वे के लिए; लेकिन एक नहीं हो सकता है

जनता के एक सीमित हिस्से के प्रति समर्पण। मुहम्मद रुस्तम अली खान बनाम। करनाल शहर की नगरपालिका समिति, 38 एम. एल. जे. 455

पी। 460 .

"राजमार्ग" शब्द के सामान्य उपयोग में "सड़क" शामिल है, विशेष रूप से

जब संदर्भ उन स्थानों के लिए है जहाँ "का सार्वजनिक अधिकार है

यात्रा "। – आर. एक्स रिले। जॉनसन बनाम। जोहानसेन, (1962) 38 डब्ल्यू. डब्ल्यू. आर.

381 , प्रति मैनिंग, जे. पी. 383 ; कानूनी रूप से शब्द और वाक्यांश

परिभाषित, दूसरा संस्करण। , खण्ड. II, पी। 360. " 40. "राजमार्ग" अभिव्यक्ति का अर्थ, जैसा कि पी में समझाया गया है।

नाथ अय्यर का एडवांस्ड लॉ लेक्सिकन (छठा संस्करण) इस प्रकार है:

" राजमार्ग। इसका मतलब है कि राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 2 और इसमें शामिल हैं -

मध्य में निहित एक्सप्रेसवे या एक्सप्रेस राजमार्ग

सरकार, चाहे सामने आई हो या सामने नहीं आई हो, और इसमें शामिल हैं

((i)

राजमार्ग से जुड़ी सभी भूमि, चाहे

सीमांकित या नहीं, के उद्देश्य के लिए अधिग्रहित

राजमार्ग या राज्य द्वारा इस उद्देश्य के लिए हस्तांतरित किया गया

केंद्र सरकार के लिए सरकार;

सभी पुल, पुलिया, सुरंग, पुलिया, कैरिजवे

((ख)

और ऐसे राजमार्ग पर या उसके पार निर्मित अन्य संरचनाएँ; और

(111) सभी पेड़, रेलिंग, बाड़, खंभे, संकेत, संकेत, किलोमीटर पत्थर और अन्य राजमार्ग सहायक उपकरण और सामग्री

ऐसे राजमार्ग। [राष्ट्रीय राजमार्ग और भूमि यातायात नियंत्रण अधिनियम, 2002 (2003 का 13), धारा 2 (ई)]

अभिव्यक्ति "राष्ट्रीय राजमार्ग" को उसी में परिभाषित किया गया है।

लेक्सिकन इस प्रकार है:

- [2020] 14 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

" राष्ट्रीय राजमार्ग। राष्ट्रीय राजमार्ग हमेशा पक्का होता है।सड़क और यह अधिनियम की धारा 2 (6) के अर्थ के भीतर एक सड़क हो सकती है यदि इसका रखरखाव राज्य सरकार द्वारा किया जाता है। भुली बनाम। राज्य, एमएलजे: क्यू. डी. (1961-1965) खंड वी. सी1769: 1964 सभी डब्ल्यूआर (एचसी) 512: 1964 सभी दंड प्रक्रिया संहिता 379 [उत्तर प्रदेश सड़क किनारे भूमि नियंत्रण अधिनियम (1965 का 10),

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की अनुसूची या उक्त अधिनियम की धारा 2 की उप-धारा (2) के तहत राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित कोई अन्य राजमार्ग। [मोटर वाहन (ड्राइविंग) विनियम, 2017, रेगन। 2 (1) ((i) "

41. केंद्र सरकार, के तहत शक्ति का प्रयोग करते हुए

1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) संबंधित क्षेत्र के स्थानीय लोगों को एक चिह्नित शहर या शहर से राजमार्ग से गुजरने और फिर से गुजरने का अधिकार देती है।वैध उद्देश्य के लिए किसी अन्य बसे हुए स्थान पर बसे हुए स्थान

यात्रा करें। इस तरह का राजमार्ग एक निर्दिष्ट शहर (चेन्नई) से दूसरे शहर (सलेम) तक राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में सड़क के सामान्य और उचित उपयोगकर्ता के लिए समर्पित है, जो सभी विषयों के लिए समान होगा। जैसा कि अब तक स्पष्ट किया गया है, केंद्र सरकार राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में राजमार्ग के निर्माण के लिए अधिग्रहण के लिए "किसी भी भूमि" (जरूरी नहीं कि मौजूदा सड़क/राजमार्ग) को अधिसूचित करने के लिए पूरी तरह से सक्षम है।

परियोजना और विस्तार/क्षेत्र का स्थानांतरण

समीक्षा का

42. इसके बाद यह तर्क दिया गया कि खंड/खंड को सी-के-एस (एन. सी.) में बदलने का निर्णय मनमाना था और वैज्ञानिक अध्ययन द्वारा समर्थित नहीं था। मूल परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) में खंड-सी-एम (ईसी) शामिल था, जैसा कि अक्टूबर, 2017 में सी. सी. ई. ए. द्वारा अनुमोदित किया गया

था। यह सच है कि परियोजना (भारमाला परियोजना चरण I) की कल्पना 24,800 किलोमीटर के लिए मैक्रो (राष्ट्रीय) स्तर पर एक व्यापक परियोजना के रूप में एक वैज्ञानिक अध्ययन के बाद की गई थी। पहले चरण में, जो 5 वर्षों की अवधि तक फैला हुआ है

(2017-18 महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे की कमियों को दूर करके देश भर में माल ढुलाई और यात्रियों की आवाजाही की दक्षता में सुधार करने के उद्देश्य से आई. एन. आर. 5,35,000 करोड़ के अनुमानित परिव्यय पर [आई. डी. 2] आर्थिक गलियारों, अंतर गलियारों और फीडर मार्गों (आई. सी. एफ. आर.) का विकास, राष्ट्रीय गलियारा दक्षता सुधार, सीमा और अंतर्राष्ट्रीय संपर्क सड़कें, तटीय और बंदरगाह संपर्क सड़कें और हरित-क्षेत्र एक्सप्रेसवे जैसे प्रभावी हस्तक्षेप।

यह परियोजना परियोजना निदेशक होने के नाते, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

यह परियोजना लगभग 24,800 किलोमीटर की दूरी तय करती है। इस कारण से, अनुमोदित परियोजना स्वयं एम. ओ. आर. टी. एच. को विवेक प्रदान करती है -24800 किलोमीटर की 15 प्रतिशत लंबाई तक प्रतिस्थापित/प्रतिस्थापित करें। , परियोजना (चरण I), अन्य उपयुक्त परियोजनाओं द्वारा। यह खंड III में इस प्रकार प्रदान किया गया है, जो इस प्रकार है: -

" III. मंत्री-आर. टी. एच. 15 प्रतिशत तक प्रतिस्थापन/प्रतिस्थापन के लिए अधिकृत है। अन्य उपयुक्त परियोजनाओं द्वारा कार्यक्रम के पहले चरण के लिए 24,800 किलोमीटर की लंबाई, यदि संरेखण को अंतिम रूप देने, भूमि की उपलब्धता और अन्य अप्रत्याशित कारकों से संबंधित मुद्दों के कारण कार्यक्रम के तहत कुछ चिन्हित हिस्सों का विकास नहीं किया जा सकता है। एम. ओ. आर. टी. एच. उसी लक्षय और ऊपर प्रस्तावित बजट को बनाए रखेगा।

परियोजना और संबंधित राज्य की तात्कालिक आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, समिति ने कार्यवृत्त में दर्ज कारणों के लिए मूल खंड/खंड [सी-एम (ईसी)] के प्रतिस्थापन/प्रतिस्थापन का विकल्प चुना। इसने धारा-सी-एम (ईसी) को सी-के-एस (एनसी) में बदलने का निर्णय लिया।तमिलनाडु राज्य। यह एमओआरटीएच के तत्वावधान में गठित उक्त समिति द्वारा लिया गया एक सुविचारित निर्णय था। यह माना जाना चाहिए कि इस क्षेत्र के विशेषज्ञों की व्यापक समिति पूरी तरह से जागरूक थी।

राष्ट्रीय राजमार्गों को निर्दिष्ट करने के लिए शासी नीतियों और मानदंडों का निर्धारण। यह संबंधित क्षेत्र की आवश्यकताओं और प्राथमिकताओं और खंडों/खंडों को प्राथमिकता देने के लिए निर्दिष्ट मानदंडों से भी अवगत था। इसमें राष्ट्रीय राजमार्गों को देश की अर्थव्यवस्था की धमनियां माना जाता है। कि राष्ट्रीय होने का विशिष्टता और महत्व है

आर्थिक गलियारे की वरीयता में गलियारा, जो संपर्क के लिए है

आर्थिक रूप से महत्वपूर्ण उत्पादन और उपभोग केंद्र (44) परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) के तहत चिन्हित)। इसलिए, समिति द्वारा सर्वसम्मति से चेन्नई-सलेम खंड के लिए राष्ट्रीय गलियारे का विकल्प चुनने का निर्णय लिया गया क्योंकि यह [2020] 14 एस. सी. आर. होगा।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

पूरा होने में बहुत कम लॉजिस्टिक मुद्दों के साथ सबसे छोटा मार्ग। यह मौजूदा आर्थिक गलियारे (सी-एम (ईसी)) की दक्षता में सुधार और राष्ट्रीय गलियारे के साथ निर्बाध संपर्क के साथ गलियारे नेटवर्क की भीड़ को कम करने के लिए भी था। यहां तक कि परियोजना (भारतमाला)

परियोजना-चरण I) पहले से निर्मित बुनियादी ढांचे की बढ़ी हुई प्रभावशीलता, बहुआयामी एकीकरण, निर्बाध आवाजाही के लिए बुनियादी ढांचे की कमियों को पाटने और राष्ट्रीय और आर्थिक गलियारों को एकीकृत करने पर केंद्रित है। इस परियोजना के अनुसार, भारत के 35 प्रतिशत माल की ढुलाई करने वाले स्वर्णिम चतुर्भुज और एन. एस.-ई. डब्ल्यू. गलियारों को राष्ट्रीय गलियारा घोषित किया जाना था। गलियारों के चयन के लिए मानदंडों को निम्नानुसार लिखा गया है:

" I. गलियारों के चयन के लिए मानदंड

भारतमाला के तहत शुरू की जाने वाली परियोजनाओं के लिए चयन मानदंड

चरण-I निम्नानुसार होना चाहिए: -

भारतमाला का घटक। प्राथमिकता निर्धारण मानदंड

एस. आई.

नहीं।

परियोजन

खंडों के चयन के लिए

आर्थिक गलियारा विकास कार्यक्रम

आर्थिक गलियारा

1 .

नए गलियारों के विकास पर ध्यान केंद्रित करते हुए,

विकास

मौजूदा स्वर्णिम चतुर्भुज के अतिरिक्त

(जी. क्यू.) और उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम गलियारे

(एनएस-ईडब्ल्यू)। इन्हें विकसित करने की योजना है।निर्बाध और निर्बाध सुनिश्चित करने के लिए गलियारे अंत से अंत तक

त्वरित यात्रा और उसमें एकरूपता सुनिश्चित करने के लिए गति, डिजाइन के संदर्भ में मानक

सड़कों के विभिन्न तत्व, नियंत्रण

पहुँच, सड़क किनारे की सुविधाएं, सड़क सुरक्षा

विशेषताएँ आदि। एक बार उन्नत होने के बाद यह सुनिश्चित करेगा कि

गति और समय में उल्लेखनीय वृद्धि

माल ढुलाई और यात्री यातायात दोनों के लिए यात्रा

देश भर में व्यापक।

मानदंड:

कुल मिलाकर उच्च यातायात के साथ खिंचाव; भूमि की आसानी के साथ खिंचाव

अधिग्रहण और पूर्व-निर्माण

गतिविधियाँ और डी. पी. आर. तैयारी; क्षमता वृद्धि 4 से 6 तक

लेन को दूसरे चरण में लिया जाएगा।

2 से अधिक को जोड़ने वाली सड़कों के अंतर गलियारे और फीडर खंड

2 .

सड़कों का विकास

2 गलियारों को फीडर मार्ग कहा जाता है।चयन मानदंड:

गलियारे पर विषमता; पी. सी. यू. के मामले में उच्च यातायात;

भूमि की आसानी के साथ खिंचाव

अधिग्रहण और पूर्व-निर्माण

गतिविधियाँ और डी. पी. आर. तैयारी; ई. परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

राष्ट्रीय गलियारा दक्षता राष्ट्रीय गलियारा दक्षता सुधार कार्यक्रम में सुधार पर ध्यान केंद्रित किया जाएगा।सुधार

औसत में सुधार के लिए गलियारे पर भीड़भाड़ वाले स्थानों को हटाकर मौजूदा गलियारों (जीक्यू और एनएस-ईडब्ल्यू) की दक्षता

गलियारे पर गति। गलियारे पर पहुंच को नियंत्रित करने, समान गलियारा टोलिंग, बाईपास का विकास, रिंग रोड, चोक पॉइंट पर फ्लाई ओवर जैसे हस्तक्षेप किए जाएंगे ताकि मौजूदा गलियारों पर औसत गति में सुधार किया जा सके।

मानदंड:

भीड़भाड़ रिकॉर्ड;

• सड़क सुरक्षा पर विचार

अधिक यातायात को प्राथमिकता दी जाएगी।

• रिंग रोड पर ध्यान केंद्रित करें;

राज्य द्वारा भूमि जुटाना/अधिग्रहण करना

सरकारें;

लॉजिस्टिक्स पार्कों की कनेक्टिविटी;

सीमा और अंतर्राष्ट्रीय

मानदंड:

संपर्क सड़कें

एकीकृत विकास के साथ तालमेलचेक पोस्ट,

आई. एम. टी./बी. आई. एन./बी. आई. एम. एस. टी. सी. एम. वी. ए. एस भूमि अधिग्रहण और निर्माण पूर्व गतिविधियों और डी. पी. आर. में आसानी

तैयारी

तटीय और बंदरगाह संपर्क मानदंड: सड़कें

• बंदरगाहों के विकास की स्थिति;

हितधारकों द्वारा इक्विटी भागीदारी;

• अन्य बंदरगाह के साथ समन्वय

सागरमाला के तहत विकास;

• भूमि अधिग्रहण में आसानी और पूर्व

निर्माण गतिविधियां और डी. पी. आर. तैयारी;

मानदंड:

एक्सप्रेसवे

• क्षमता वृद्धि में बाधा

महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग जहाँ पी. सी. यू.> 50,000;

• निघर यातायात को प्राथमिकता दी जाएगी।

तेजी से बढ़ने के साथ समन्वय

औद्योगिक गतिविधियाँ;

. भूमि अधिग्रहण और निर्माण पूर्व गतिविधियों और डी. पी. आर. में आसानी के साथ विस्तार

तैयारी करें।

[2020] 14 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

(इटैलिक में जोर दिया जाता है)

43. जो भी हो, मिनटों में दर्ज किए गए कारणों में से एक

यह है कि मौजूदा खंड/खंड [सी. एम. (ई. सी.)] के विस्तार का विकल्प चुनने के बजाय, राष्ट्रीय गलियारा दक्षता के तहत चेन्नई और सलेम के बीच हारूर के रास्ते एक कौआ-उड़ान हरित-क्षेत्र संरेखण को प्राथमिकता दी जाए और विकसित किया जाए।

सुधार, ताकि चेन्नई और सलेम के बीच की दूरी को कम किया जा सके / कोयंबटूर से 40 कि. मी. और स्वर्णिम चतुर्भुज के भीड़भाड़ वाले चेन्नई-कृष्णागिरी खंड और चेन्नई से यातायात में विविधता लाएं।

सी-एम (ईसी) का उलुंदुरपेट खंड। शुरुआत में, यह ध्यान दिया गया था कि चेन्नई से सलेम/कोयंबटूर और पल्लकड (केरल) जाने वाला यातायात वर्तमान में स्वर्ण चतुर्भुज (चेन्नई-बेंगलुरु) के चेन्नई-कृष्णागिरी खंड और उत्तर-दक्षिण गलियारे के कृष्णागिरी-सलेम खंड या सी-एम (ईसी) के चेन्नई-टिंडीवनम-उलुंडुरपेट खंड और उलंदरपेट-सलेम अंतर-गलियारा मार्ग का उपयोग करता है, जिससे स्वर्ण चतुर्भुज के चेन्नई-कृष्णागिरी खंड में भीड़भाड़ होती है।

और सी-एम (ईसी) का चेन्नई-तिंडीवनम (72,000 पीसीयू)-उलुंदुरपेट (47,000 पीसीयू) खंड। यह अच्छी तरह से तय है कि विशेषज्ञ के निष्कर्ष

तकनीकी और वैज्ञानिक मामलों में निकायों को आम तौर पर अदालतों द्वारा हस्तक्षेप नहीं किया जाएगा-जैसा कि अखिल भारत गोसेवा संघ (ऊपर) के पैराग्राफ 59 से 62 में देखा गया है-(यह भी देखें-के. वासुदेवन नायर और अन्य। बनाम भारत संघ और सिस्टोपिक लैबोरेटरीज (प्रा.) लिमिटेड बनाम। डॉ. प्रेम गुप्ता और अन्य "।) . पुनः, कुशल शेट्टी (उपर्युक्त) मामले में, इस न्यायालय ने 1956 के अधिनियम (धारा 3ए से 3डी) के प्रावधानों का विश्लेषण किया और राय दी कि सक्षम प्राधिकारी के साथ विचार किए गए कारणों को दोष देने के लिए न्यायालय खुला नहीं है। जैसा कि हम इस निर्णय से निपट रहे हैं, हम एनएचएआई के कार्यों के बारे में अनुमोदन आदेश के साथ नोट कर सकते हैं, जैसा कि रिपोर्ट किए गए निर्णय के पैराग्राफ 28 में कहा गया है। वही इस प्रकार पढ़ता है: -

" 28. यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि एनएचएआई एक

इस क्षेत्र में विशेषज्ञता रखने वाला पेशेवर रूप से प्रबंधित वैधानिक निकाय

राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और रखरखाव। द.

नए राजमार्गों के निर्माण और चौड़ीकरण से जुड़ी परियोजनाएं

और मौजूदा राजमार्गों का विकास, जो इसके लिए महत्वपूर्ण हैं

देश में बुनियादी ढांचे का विकास, को सौंपा गया है राजमार्गों के क्षेत्र में विशेषज्ञ। इसमें ऐसे लोग शामिल होते हैं जिनके पास

राजमार्ग विकास के क्षेत्र में विशाल ज्ञान और विशेषज्ञता

47 1991 सपं. (2) एस. सी. सी. 134 (पैराग्राफ 19 और 20) 48 1994 सपं. (1) एस. सी. सी. 160 परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v.

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

और रखरखाव। एनएचएआई संबंधित परियोजनाओं को तैयार और कार्यान्वित करता है

राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए विभिन्न क्षेत्रों के विशेषज्ञों द्वारा गहन अध्ययन। विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन

तीव्रता सहित सापेक्ष कारकों को ध्यान में रखते हुए तैयार किए जाते हैं।

भारी वाहन यातायात और व्यापक सार्वजनिक हित। अदालतें व्यवहार्यता पर निर्णय लेने के लिए बिल्कुल भी सुसज्जित नहीं हैं और

विशेष परियोजना की व्यवहार्यता और क्या

संरेखण व्यापक सार्वजनिक हित को कम करेगा। ऐसे में

न्यायालय भूमि के अधिग्रहण को रद्द कर सकता है और, सबसे दुर्लभ मेंदुर्लभ मामले, विशेष परियोजना, यदि यह पूर्व पाया जाता है

कानून के अधिदेश के विपरीत या दुर्भावना के कारण दूषित

विश्वास करते हैं। हाथ में मामले में, न तो कोई उल्लंघन है1956 के अधिनियम का अधिदेश स्थापित किया गया है और न ही आरोप लगाया गया है

वास्तव में दुर्भावना साबित हुई है। इसलिए, आदेश के तहत

चुनौती को कायम नहीं रखा जा सकता है।

(जोर दिया गया)

44. इस प्रकार समझा जाए तो इस तर्क में कोई सार नहीं है कि

खंड/खंड को सी-के-एस (राष्ट्रीय गलियारा) में बदलना समिति के बताए गए निर्णय को बनाए रखने के लिए किसी भी ठोस सामग्री पर आधारित नहीं था। वास्तव में, मुख्य परियोजना में चेन्नई-मदुरै के बीच आर्थिक गलियारे के मौजूदा खंड को बढ़ाने की आवश्यकता पर ध्यान दिया गया था। हालांकि, समिति ने अनुमोदित परियोजना के संदर्भ में दिए गए विवेकाधिकार के अनुसार, सूक्ष्म स्तर के कार्यान्वयन के लिए विचाराधीन क्षेत्र की अनिवार्यताओं को ध्यान में रखते हुए, सी-के-एस (राष्ट्रीय गलियारा) को अपेक्षाकृत अधिक फायदेमंद बनाने और राष्ट्रीय गलियारे को मजबूत करने के लिए एक सचेत निर्णय लिया; और साथ ही साथ मौजूदा आर्थिक गलियारे की दक्षता में वृद्धि की। इस तरह का निर्णय, स्पष्ट रूप से, केंद्र के नीतिगत निर्णय का रंग लेता है।

सरकार, जो सरकार के उसी मंत्रालय के सक्षम प्राधिकारी द्वारा 26.2.2018 पर जारी दिशा-निर्देशों द्वारा भी समर्थित हैभारत, मॉर्थ (योजना क्षेत्र)। यह संचार अक्टूबर, 2017 में सी. सी. ई. ए. द्वारा परियोजना (भारतमल परियोजना चरण I) की मंजूरी को संदर्भित करता है जिसमें मौजूदा सड़क धमनियों

के उन्नयन के दौरान आने वाली बाधाओं/कठिनाइयों को दर्ज किया गया है। उन मुद्दों की गणना करने के बाद, यह निम्नानुसार देखा जाता है:

- [2020] 14 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

" संलग्नक-1.1

नहीं। एनएच-15017/21/2018-पी एंड एम

भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

(योजना क्षेत्र)

परिवहन भवन, 1, संसद मार्ग, नई दिल्ली-110001

तारीख: 26 फरवरी, 2018

को,

1 .

सभी राज्य सरकारों/केंद्र शासित प्रदेशों के मुख्य सचिव

2 .

सभी राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के प्रधान सचिव/सचिव

राष्ट्रीय राजमार्गों से संबंधित लोक निर्माण विभाग,

अन्य केंद्र प्रायोजित योजनाएं।

लोक निर्माण के सभी मुख्य अभियंता और मुख्य अभियंता

3 .

राष्ट्रीय राजमार्गों से संबंधित राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों का विभाग,अन्य केंद्र प्रायोजित योजनाएं।

अध्यक्ष, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, जी-5

4 .

& 6 , सेक्टर-10, द्वारका, नई दिल्ली-110075।

प्रबंध निदेशक, एन. एच. आई. डी. सी. एल, पी. टी. आई. भवन, नई दिल्ली

5 .

दिल्ली-110001

6 .

मंत्रालय के सभी सीई-रोस, रोस और ईएलओ

महानिदेशक (सीमा सड़क), सीमा सड़क

7 .

भवन, रिंग रोड, नई दिल्ली-110010

विषय: राष्ट्रीय राजमार्ग के चौड़ीकरण के लिए संरेखण/मार्ग का निर्धारणराजमार्ग-अप्रोच रेग।

1. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने

देश भर में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास करना

अपनी विभिन्न परियोजना निष्पादन एजेंसियों, अर्थात् एनएचएआई के माध्यम से,

एनएचआईडीसीएल, राज्य पीडब्ल्यूडी और बीआरओ। के लिए कार्यक्रम

राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण और विकास

हालांकि राष्ट्रीय राजमार्गों का योगदान केवल 2 प्रतिशत है।देश का कुल सड़क नेटवर्क, यह मुख्य रूप से ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v के कारण है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

राष्ट्रीय गलियारों का निर्माण जो आज राष्ट्रीय राजमार्ग ले जाते हैं और

40 प्रतिशत से अधिक सड़क यातायात की आवाजाही का समर्थन करें।

2. जी. क्यू. और उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम गलियारों और कुछ और प्रमुख हरित राजमार्गों को छोड़कर।

3. अक्टूबर 2017 में सी. सी. ई. ए. द्वारा भारतमाला परियोजना को मंजूरी, गलियारे के दृष्टिकोण पर ध्यान केंद्रित करने के साथ दृष्टिकोण में एक बड़े बदलाव का प्रतीक है, जिसमें मौजूदा राष्ट्रीय

गलियारों की दक्षता को अनुकूलित करने, आर्थिक गलियारों और नए गलियारों को विकसित करने की योजना बनाई गई है।एक्सप्रेसवे, भीड़भाड़ और चोक पॉइंट्स को दूर करने के लिए लगभग 28 प्रमुख शहरों में रिंग रोड/बाईपास के निर्माण के अलावा अंतर-संपर्क के लिए सड़कों का निर्माण करता है। अंतिम उद्देश्य बेहतर ज्यामिति के साथ प्रमुख सड़क गलियारों का निर्माण करना है, जो यात्रा के समय और लागत को कम करता है, और परिचर सड़क सुरक्षा मानकों के साथ लोगों और सामानों की तेजी से आवाजाही में मदद करता है।

4. मौजूदा सड़कों की निचली श्रेणियों में कई अंतर्निहित कमियां हैं, विशेष रूप से डिजाइन मानकों के अनुरूप,

संरेखण/ज्यामिति, भूमि की चौड़ाई आदि जो कभी-कभी

सड़क सुरक्षा के खतरे और जिनका पहले समाधान नहीं किया गया है इन सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करना। उन्नयन

राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए मौजूदा सड़क धमनियों की संख्या निम्नलिखित कारकों के कारण कई मामलों में उप-इष्टतम पाई गई है:

((i)

इन-रूट कस्बों और स्थानों को जोड़ता है, जो अक्सरसड़क ज्यामिति पर समझौता करते हुए और प्रमुख मूल-गंतव्य [2020] 14 एस. सी. आर. के बीच लंबी दूरी की ओर ले जाते हुए देखा गया।

अंक। इनमें से अधिकांश सड़कें सर्प रेखा का अनुसरण करती हैं।

कौवा-उड़ान संरेखण की तुलना में संरेखण;

((ख)

मौजूदा सड़क के विस्तार में अनिवार्य रूप से शामिल हैं: (अ)

मार्ग के आवश्यक अधिकार (आरओडब्ल्यू) के लिए अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण, (बी) उपयोगिताओं के स्थानांतरण, और (सी) पेड़ों की कटाई

मौजूदा संरेखण। इसके अलावा, सड़क धमनियों के रूप में

सड़क और आसपास के क्षेत्रों से जुड़ी भूमि के लिए भारी मूल्य पैदा करने के लिए माना जाता है, किसी भी मौजूदा सड़क धमनी (ग्रामीण सड़क सहित) के साथ स्थित भूमि की लागत

करेंगे; भूमि अधिग्रहण में गंभीर बाधाओं का सामना करना पड़ा है

(iii)

मौजूदा सड़क को चौड़ा करने के लिए, विशेष रूप से उन क्षेत्रों में जहां समय के साथ बस्तियाँ/वाणिज्यिक गतिविधियाँ शुरू हो गई हैं, जिसमें मौजूदा संरचनाओं को ध्वस्त करने की आवश्यकता होती है।आबादी वाले क्षेत्र, जो अक्सर आवश्यक समान आरओडब्ल्यू पर समझौता करते हैं और संबंधित लागत और समय की आवश्यकता होती है;

(iv) आवश्यक आर. ओ. डब्ल्यू. के साथ मौजूदा निर्मित संरचनाओं को हटाने/ध्वस्त करने से यह न केवल कठिन हो जाता है, बल्कि संबंधित लागतों के मामले में कहीं अधिक महंगा भी हो जाता है। यह सब हो जाता है

जब धार्मिक संरचनाओं (जैसे मंदिर, मस्जिद चर्च आदि जो फिर से मौजूदा सड़कों के किनारे बड़ी संख्या में मौजूद पाए जाते हैं) को हटाने की बात आती है तो यह अधिक चुनौतीपूर्ण होता है।

(v) मौजूदा सड़कों को चौड़ा करने के लिए आवश्यक रूप से मौजूदा आरओडब्ल्यू के साथ बिछाई गई उपयोगिताओं (बिजली, पानी की आपूर्ति और अन्य उपयोगिताओं) को स्थानांतरित करने की आवश्यकता है, जिसमें काफी कुछ शामिल है।

लागत और समय;

(vi) इसके अलावा, मौजूदा सड़कों को चौड़ा करने के लिए पेड़ों की कटाई की आवश्यकता होती है, जिसके लिए वन संबंधी अनुमोदन और एन. पी. वी. के भुगतान और कटाई के मामले में संबंधित लागत की आवश्यकता होती है।

मौजूदा हरित आवरण को नुकसान के अलावा शुल्क और

इन प्रक्रियाओं को पूरा करने में लगने वाला समय।

5. इस प्रकार, राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना के उचित संरेखण का निर्धारण बहुत महत्वपूर्ण हो गया है। राष्ट्रीय राजमार्गों के मार्ग/संरेखण का चयन करते समय, विभिन्न कारक ई-परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v हैं।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

एक हरे क्षेत्र संरेखण के रूप में, कुछ किमी दूर, करने के लिए मौजूदा संरेखण के बाएँ/दाएँ या उत्तर/दक्षिण। कुछ परीक्षण मामलों से पता चला है कि इनमें से अधिकांश चुनौतियों का प्रभावी ढंग से सामना किया जाता है। यदि हम हरित क्षेत्र वाली राष्ट्रीय राजमार्ग धमनियों का निर्माण करते हैं, विशेष

रूप से जहां यातायात की मात्रा दो लेन वाली सड़क के उच्च विन्यास के लिए उन्नयन को उचित ठहराती है, जो निम्नलिखित लाभ प्रदान करती है:

((i)

आम तौर पर, मौजूदा 2-लेन वाली सड़क में उपलब्ध आरओडब्ल्यू

यह अधिकतम 12 मीटर से 24 मीटर के बीच होता है। 4/6/8 लेन राजमार्ग के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग मानदंडों के अनुसार, हमें एक

60 मीटर का न्यूनतम आरओडब्ल्यू। (एक के लिए मानक

एक्सप्रेसवे 90 मीटर लंबा है।) . यह पाया गया है कि हरित क्षेत्र के लिए 60 से 70 मीटर का आर. ओ. डब्ल्यू. प्राप्त करना उतना ही संभव है जितना कि मौजूदा सड़क के विस्तार में शामिल है, विशेष रूप से जब हम उपयोगिता स्थानांतरण, पेड़ों की कटाई, विस्तारित क्षेत्र में आने वाली संरचनाओं को ध्वस्त करने के लिए अतिरिक्त मुआवजे में लगने वाली लागत और समय को ध्यान में रखते हैं।

आरओडब्ल्यू;

जहाँ भी आवश्यकता हो (मान लीजिए, यह एक लंबी अवधि देता है) लगभग अगले 30 से 40 वर्षों का परिप्रेक्षय);

(iii) कम दूरी और यात्रा-समय और ईंधन लागत पर बचत के साथ एक निकट-परिपूर्ण (कौवा-उड़ान) सड़क ज्यामिति का विकल्प प्रदान करता है। इस तरह के संरेखण के निकट स्थित शहरों को हमेशा जोड़ा जा सकता है।

स्पर्स के साथ राजमार्ग तक:

(iv) भूमि अधिग्रहण तेजी से होता है, जिसमें न्यूनतम प्रतिरोध होता है।

और लागत प्रभावी; [2020] 14 एससीआर।

यह नए क्षेत्रों के विकास की संभावनाओं को खोलता है

(v)

और कम विकसित क्षेत्रों के लिए धन का सृजन।

6. यह भी देखा गया है कि राष्ट्रीय राजमार्ग के मामले में

इस तरह की देरी और भीड़ से बचें। इस प्रकार, दोनों विकल्पों के लागत-लाभ विश्लेषण को पूरा करने में, देरी और भीड़ हटाने के लिए लागत की तुलना करने के अलावा पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव जैसे कारकों पर भी विचार किया जा सकता है। 7. तदनुसार, राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए डी. पी. आर. एस. की तैयारी में शामिल सलाहकार, विशेष रूप से जहां मौजूदा दो लेन वाले राजमार्ग को 4/6/8 लेन के उच्च विन्यास में उन्नत करने का प्रस्ताव है, और जहां एन. एच. अधिनियम, 1956 की धारा 3डी के तहत अधिसूचना अभी तक जारी नहीं की गई है, अनिवार्य रूप से एक तुलनात्मक लागत-लाभ विश्लेषण करेंगे, जबकि मौजूदा संरेखण के साथ राजमार्ग विकास के मार्ग/संरेखण की सिफारिश करते हुए, एक हरित-क्षेत्र संरेखण के वैकल्पिक विकल्प के साथ, जो मौजूदा संरेखण से कुछ किलोमीटर दूर है। दोनों विकल्पों का लागत लाभ विश्लेषण करते समय, निम्नलिखित कारकों पर विचार किया जाएगा:

भूमि अधिग्रहण का विस्तार और संबंधित लागत;

((i)

उनके साथ अधिग्रहित की जाने वाली संरचनाओं की संख्या

((ख)

वर्तमान और लागत।

(iii)

उपयोगिताओं की मात्रा और उनके स्थानांतरण के लिए आवश्यक लागत।

((iv)

वृक्ष-कटाई की सीमा और संबंधित लागत और समय

अपेक्षित अनुमतियाँ प्राप्त करने के लिए।

8. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, एम. ओ. आर. टी. एच. की ओर से एन. एच. परियोजनाओं को निष्पादित करने वाली एजेंसियों को सलाह दी जाती है कि:(i) प्रत्येक परियोजना के लिए उनके डी. पी. आर. सलाहकारों की आवश्यकता होती है (विशेष रूप से जहां इसे 4-लेन और उससे ऊपर के विन्यास में उन्नत करने की परिकल्पना की गई है और

जो धारा 3डी के तहत अधिसूचना ई-परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v नहीं रही है। पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

जारी किया गया), विकास की व्यवहार्यता की जांच करने के लिए

प्रत्येक मामले में एक हरित क्षेत्र एनएच;

((ख)

हरित क्षेत्र की व्यवहार्यता की जांच करते हुए

मूल और गंतव्य बिंदुओं के बीच संरेखण,

जहाँ तक संभव हो, उसे कौवे-उड़ान मार्ग का पालन करना चाहिए।

मौजूदा से थोड़ी दूरी के साथ संरेखण

बस्तियों/कस्बों की पहचान करें और उन कस्बों की पहचान करें जिनकी आवश्यकता है

स्पर्स के माध्यम से जुड़े रहें।

(iii) अपनी रिपोर्ट में स्पष्ट रूप से लाभों को सामने लाएं।

लागत-लाभ विश्लेषण ताकि सक्षम व्यक्ति को सक्षम बनाया जा सके इस संबंध में विचारपूर्वक निर्णय लेने का अधिकार।

9. हरित क्षेत्र के साथ राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास का दृष्टिकोण

संरेखण:

यदि ग्रीन-फील्ड संरेखण विकल्प एक पसंदीदा विकल्प साबित होता है, तो

पूरे आरओडब्ल्यू (60 मीटर-70 मीटर) का अधिग्रहण किया जा सकता है।

((i)

8 लेन की मुख्य गाड़ी की अधिकतम क्षमता

90 एम पंक्ति का अधिग्रहण किया जाएगा। प्रारंभ में 4-लेन संरचनाओं के साथ 4-लेन कैरिज-वे

((ख)

में बची अतिरिक्त भूमि के साथ विकसित किया जाएगाभविष्य के विस्तार के लिए माध्यिका।

((iii) राजमार्ग में सेवा सड़कों का प्रावधान होगा।

अधिमानत: अधिकतम पहुंच के साथ 10 मीटर चौड़ी

मुख्य गाड़ी-मार्ग के लिए नियंत्रण।

(iv) पर स्थित कस्बों/शहरों/प्रतिष्ठानों तक पहुंच

मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्ग, प्रदान किया जा सकता है हरे भरे रास्ते से स्पर्स के माध्यम से।

10. इसलिए, सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी के साथ यह निर्णय लिया गया है कि इस तरह के विश्लेषण को डी. पी. आर. तैयार करने का एक अभिन्न अंग बनाया जाना चाहिए। तदनुसार, इस परिपत्र की सामग्री को डी. पी. आर. परामर्श के टी. ओ. आर. में शामिल किया जा सकता है। सभी कार्यकारी एजेंसियों से इन दिशानिर्देशों का पालन करने का अनुरोध किया जाता है।

(जोर दिया गया)

[2020] 14 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

45. इन दिशानिर्देशों को कोई चुनौती नहीं है। वास्तव में, ये दिशा-निर्देश निर्णय लेने के बाद जारी किए गए हैं।

19.1.2018 धारा-सी-के-एस (एन. सी.) के संबंध में सी-एम (ई. सी.) धारा के स्थान पर। हालाँकि, यह समझने की आवश्यकता है कि निर्णय द्वारा लिया गया था

विशेषज्ञों की व्यापक समिति, जिसमें से उसी मंत्रालय (एम. ओ. आर. टी. एच.) के सचिव, जिन्होंने आई. डी. 1 पर दिशानिर्देश जारी किए थे, एन. एच. ए. आई. के अधिकारियों सहित अन्य अधिकारियों के साथ अध्यक्ष थे। परिवर्तन के संबंध में निर्णय एक नीतिगत निर्णय है। मोरेसो,

यह ध्यान में रखते हुए कि संरेखण में परिवर्तन और इस तरह के परिवर्तन का उद्देश्य क्षेत्र में आर्थिक गलियारे की तुलना में राष्ट्रीय गलियारे को मजबूत करना बताया गया है, इसे नजरअंदाज करने के लिए खुला नहीं है

उस एकल उद्देश्य के लिए उसके द्वारा गठित समिति की सिफारिश के आधार पर केंद्र सरकार की राय। 46. सूराराम प्रताप रेड्डी (उपरोक्त) मामले में इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया था कि यह तय करना सक्षम प्राधिकारी का प्राथमिक कर्तव्य है कि कोई सार्वजनिक उद्देश्य मौजूद है या नहीं। न्यायालय सामान्य रूप से इसमें हस्तक्षेप नहीं कर सकते हैं जब तक कि शक्ति का दुरुपयोग दुर्भावनापूर्ण या संपार्श्विक उद्देश्यों के लिए नहीं किया जा रहा है या निर्णय अधिनियम का अपमान करता है, तर्कहीन या अन्यथा।

अनुचित या तथाकथित उद्देश्य कोई सार्वजनिक उद्देश्य नहीं है और कानून की धोखाधड़ी स्पष्ट है। इसके अलावा, यह न्यायालयों के लिए नहीं है कि वे अपील के न्यायालय (न्यायालयों) के रूप में ऐसे निर्णय पर बैठें और केवल इसलिए इसकी अवहेलना करें कि कोई अन्य विकल्प अधिक फायदेमंद होता। हम सोमवंती में इस न्यायालय की संविधान पीठ के कथन का उपयोगी विज्ञापन कर सकते हैं। (ऊपर)। पैराग्राफ 36 (एस. सी. सी. ऑनलाइन के) में न्यायालय ने इस प्रकार टिप्पणी की: -

" 36. अब क्या किसी विशेष मामले में वह उद्देश्य जिसके लिए

भूमि की आवश्यकता एक सार्वजनिक उद्देश्य है या राज्य सरकार को संतुष्ट करने के लिए नहीं है। यदि वह उद्देश्य जिसके लिए राज्य द्वारा भूमि का अधिग्रहण किया जा रहा है, राज्य की विधायी क्षमता के भीतर है, तो सरकार की घोषणा अंतिम विषय होगी, हालांकि, एक अपवाद के लिए। वह अपवाद यह है कि यदि सत्ता का एक रंगीन प्रयोग होता है तो घोषणा पीड़ित पक्ष के कहने पर चुनौती देने के लिए खुली होगी। शक्ति।

अधिनियम द्वारा सरकार के प्रति वचनबद्ध होना इस अर्थ में एक सीमित शक्ति है कि इसका प्रयोग केवल वहाँ किया जा सकता है जहाँ कोई सार्वजनिक उद्देश्य हो और कंपनी के उद्देश्य को एक पल के लिए अलग रखा जाए। यदि ऐसा प्रतीत होता है कि सरकार जिसे संतुष्ट करती है, वह कोई सार्वजनिक उद्देश्य नहीं है, बल्कि एक निजी उद्देश्य है या कोई उद्देश्य नहीं है।सरकार परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v से संबंधित नहीं होने के रूप में रंगीन होगी।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

अधिनियम द्वारा उसे प्रदत्त शक्ति और इसकी घोषणा एक होगी शून्यता। इस अपवाद के अधीन सरकार की घोषणा

अंतिम होगा। ”

वर्तमान मामले में, यह देखा गया है कि इस तरह की जानकारी लेने का आधार

समिति द्वारा लिया गया निर्णय निर्दिष्ट मूर्त पहलुओं के लिए उत्तरदायी है - 19.1.2018 पर आयोजित बैठक के कार्यवृत्त में (जैसा कि उसमें दर्ज तथ्यात्मक पहलुओं से प्रकट होता है)। इस न्यायालय का निर्णय

द्वारकादास मरफतिया एंड संस (ऊपर) का कोई लाभ नहीं होगा, क्योंकि हम पाते हैं कि समिति का निर्णय सार्वजनिक हित द्वारा निर्देशित कारणों से अच्छी तरह से सूचित और समर्थित था। हमें कर्नल ए. एस. सांगवान (ऊपर) में इस न्यायालय द्वारा उल्लिखित सावधानी के शब्द को याद दिलाना चाहिए कि न्यायालयों को नीतिगत और प्रशासनिक कारणों से निपटने में घृणा होनी चाहिए। न्यायालय ने इस प्रकार टिप्पणी की: -

" 4. ..... एक बार बनाई गई नीति हमेशा के लिए अच्छी नहीं होती है। पूरी तरह से भारत संघ की क्षमता के भीतर

इसे बदलें, इसे बदलें, इसे समायोजित करें और इसके अनुसार इसे फिर से समायोजित करें

परिस्थितियों की मजबूरियाँ और अनिवार्यताएँ

राष्ट्रीय विचार। हम अदालत के रूप में निर्देश नहीं दे सकते।

रक्षा मंत्रालय को कैसे काम करना चाहिए, सिवाय इसके कि

बता दें कि मनमाने ढंग से कार्य न करने और व्यवहार करने का दायित्वकर्मचारी भारत संघ पर समान रूप से बाध्य हैं क्योंकि

यह संविधान के तहत कार्य करता है न कि इसके ऊपर। ..... तो, जो भी नीति बनाई जाए, उसे निष्पक्ष रूप से किया जाना चाहिए और बताया जाना चाहिए।

संबंधित लोगों के लिए। इसलिए, हम यह स्पष्ट करते हैं कि जबकि केंद्रीय

सरकार अदालत की मनाही से परे है

या सैन्य फार्म निदेशालय के संबंध में अपनी नीति में बदलाव करना

या ब्रिगेडियरों के चयन या पदोन्नति में, इसे निष्पक्ष रूप से कार्य करना होगा

प्रत्येक प्रशासनिक कार्य किया जाना चाहिए।

(जोर दिया गया)

हम उपयोगी रूप से इस न्यायालय के एक और निर्णय का विज्ञापन कर सकते हैं

सिप्ला लिमिटेड (ऊपर), जिसमें न्यायालय ने इस प्रकार टिप्पणी की:

“4.1 . यह स्वयंसिद्ध है कि किसी नीति दस्तावेज की सामग्री

बहुत अधिक कानूनवाद को समझने में आयात नहीं किया जा सकता है नीति में निहित खंडों का दायरा और अर्थ

सूत्रीकरण। साथ ही केंद्र सरकार ने

यह नीति निर्माता और [2020] 14 एस. सी. आर. के प्रतिनिधि की दोहरी भूमिका को जोड़ती है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

विधायी शक्ति, अपनी मीठी इच्छा और खुशी से चयन के मामले में अपने द्वारा विकसित नीतिगत दिशानिर्देशों को लागू नहीं कर सकती है। मूल्य नियंत्रण के लिए दवाएँ। ..... यह किसी का मामला नहीं है कि किसी भी अच्छे कारण से, नीति या मानदंडों को बदल दिया गया है या अनुपालन के लिए अव्यावहारिक हो गए हैं। इस मामले में, सरकार को अपनी प्रत्यायोजित विधायी शक्ति का प्रयोग करते हुए अपने द्वारा निर्धारित मानदंडों को लागू करने के लिए एक वास्तविक और गंभीर प्रयास करना चाहिए।

नीति निर्माण का अनुसरण करने वाला प्रत्यायोजित विधान व्यापक रूप से और काफी हद तक उस नीति के अनुरूप होना चाहिए, अन्यथा यह अनुच्छेद 14 के उल्लंघन के परिणामस्वरूप मनमानेपन के आधार पर हमले के लिए असुरक्षित होगा।

4.2 . इंडियन एक्सप्रेस न्यूजपेपर्स (बॉम) (पी) लिमिटेड बनाम भारत संघ [(1985) 1 एस. सी. सी. 641: 1985 एस. सी. सी. (कर) 121] जिन आधारों पर अधीनस्थ विधान पर सवाल उठाया जा सकता है, उन्हें इस न्यायालय द्वारा रेखांकित किया गया था। ई. एस. वेंकटरमैया, जे. ने इस प्रकार कहा: (एस. सी. सी पी. 689, पैरा 75)

" 75. अधीनस्थ विधान के एक टुकड़े में उतनी प्रतिरक्षा नहीं होती है जितनी एक सक्षम विधायिका द्वारा पारित क़ानून द्वारा प्राप्त की जाती है। अधीनस्थ विधान पर किसी भी आधार पर सवाल उठाया जा सकता है जिस पर पूर्ण विधान पर सवाल उठाया जाता है। इसके अलावा इस आधार पर भी सवाल उठाया जा सकता है कि यह उस क़ानून के अनुरूप नहीं है जिसके तहत इसे बनाया गया है। ..... इस आधार पर भी सवाल किया जा सकता है कि यह अनुचित है,

उचित न होने के अर्थ में अनुचित नहीं है, बल्कि इस अर्थ में है कि यह स्पष्ट रूप से मनमाना है। इंग्लैंड में, न्यायाधीशों का कहना था कि 'संसद ने कभी भी ऐसा करने का अधिकार नहीं दिया।

नियम। वे अनुचित और अति अधिकार हैं "।

4.3 . यह सच है कि नीतिगत निर्णय का उल्लंघन अपने आप में प्रत्यायोजित कानून को अमान्य करने का आधार नहीं है। ..... इसमें कोई संदेह नहीं है कि ऐसे मामलों में विधायिका या उसके प्रतिनिधि को व्यापक अक्षांश दिया जाता है। मोटे तौर पर, अधीनस्थ कानून बनाने वाला प्राधिकरण प्रस्तावना और अन्य प्रावधानों द्वारा प्रकट किए गए प्राथमिक विधान की नीति और उद्देश्यों द्वारा निर्देशित होता है। प्रत्यायोजित विधान को एक निर्धारित प्रारूप या पूर्वनिर्धारित दिशानिर्देशों पर आधारित होने की आवश्यकता नहीं है। हालांकि, जहां प्रतिनिधि एक कदम आगे बढ़ता है, सक्षम करने वाले कानून के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए एक तर्कसंगत नीति तैयार करता है और घोषित करता है और यहां तक कि परियोजना निदेशक, परियोजना प्रभाव इकाई को भी निर्दिष्ट करता है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

नीति को बढ़ावा देने के लिए मानदंड, इस प्रकार विकसित मानदंड बन जाते हैं

इसकी विधायी कार्रवाई के लिए दिशानिर्देश। इस मायने में, इसकी स्वतंत्रता

वर्गीकरण को स्व-विकसित मानदंडों द्वारा विनियमित किया जाएगा और

वहाँ से विचलन के लिए प्रदर्शन योग्य औचित्य होना चाहिए।

हालांकि सटीकता और सावधानीपूर्वक अनुरूपता वह नहीं है जो हैआवश्यक है, यह सरकार के लिए खुला नहीं है कि वह गड़बड़ करे और धज्जियां उड़ाए

या विकृत अर्थ देकर निर्धारित मानदंडों को कमजोर करें

उन तथ्यों और कारकों की उपेक्षा करके जो यह

पारदर्शिता के हित में ध्यान में रखने का दावा किया और

निष्पक्षता। ..... "

(जोर दिया गया)

47. यह ध्यान दिया जाए कि धारा 2 (2) के तहत अधिसूचनाएं घोषित करने के लिए

सी-के-एस (एन. सी.) खंड के रूप में एन. एच.-1794 ए और एन. एच.-1794 बी, जैसा भी मामला हो, विशेषज्ञों की व्यापक समिति द्वारा उचित विचार-विमर्श के बाद ही जारी किया गया था, जो निर्णय हम पाते हैं कि संबंधित विभाग द्वारा समकालीन रूप से जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुरूप भी है।

विषय वस्तु। इस तरह के निर्णय को स्पष्ट रूप से मनमाना, तर्कहीन या अनुचित जल्दबाजी में लिया गया नहीं कहा जा सकता है। नतीजतन, यह खुला नहीं था

उच्च न्यायालय द्वारा सी-के-एस (एन. सी.) को राष्ट्रीय राजमार्ग (अर्थात एन. एच.-1791 ए और एन. एच.-1791 बी) घोषित करते हुए 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत जारी अधिसूचनाओं या आई. डी. 1 पर आयोजित बैठक में इस प्रकार व्यक्त किए गए परिवर्तन में हस्तक्षेप करना। राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करना 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के संदर्भ में केंद्र सरकार के अनन्य अधिकार क्षेत्र में आता है। भूमि मालिकों का यह तर्क कि सी. सी. ई. ए. से और बजटीय व्यवस्था के संबंध में पूर्व अनुमोदन प्राप्त किया जाना चाहिए था, उन नियमावली पर आधारित है जो निष्पादन एजेंसी (एन. एच. ए. आई.) के कामकाज को नियंत्रित करती है। चूंकि खंड/खंड के परिवर्तन के संबंध में निर्णय केंद्र सरकार के संबंधित विभाग द्वारा ही लिया गया है और अनुमोदित परियोजना (भारतमाला परियोजना-चरण I) यह भी मानती है कि खंड/खंड के प्रतिस्थापन/प्रतिस्थापन के रूप में इस तरह का परिवर्तन मंत्रालय द्वारा 24,800 किलोमीटर की 15 प्रतिशत लंबाई तक किया जा सकता है। , जब तक इसमें अतिरिक्त लागत नहीं आती है, तब तक यह सभी उद्देश्यों के लिए मूल रूप से अनुमोदित परियोजना (चरण I के लिए) का अभिन्न अंग बन जाता है। वर्तमान मामले में, सी-के-एस (एन. सी.) के निर्माण की लागत मूल रूप से परिकल्पित सी-एम (ई. सी.) से कम होनी तय थी, क्योंकि सड़क की लंबाई में काफी कमी आई है। दूसरे शब्दों में, यह मूल योजना के मानित अनुमोदन के साथ मामूली परिवर्तन के रूप में काम करेगा और उसमें अंतर्वेष्टित हो जाएगा।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

इसके अलावा, 19.1.2018 पर दर्ज कार्यवृत्त से संकेत मिलता है कि निर्णय को आगामी द्विवार्षिक बैठक में CCEA के समक्ष रखा जाना था, जहां इसकी विधिवत पुष्टि की जाएगी। यह देखने के लिए पर्याप्त है कि समिति द्वारा लिया गया निर्णय जो 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करने के साथ समाप्त हुआ, पूरी तरह से इसके अनुरूप है -

प्रावधानों और दिशानिर्देशों को नियंत्रित करना और दिनांकित 19.1.2018 कार्यवृत्त में उल्लिखित मूर्त और वस्तुनिष्ठ तथ्यों पर आधारित। केंद्र सरकार यह सुनिश्चित करते हुए कि पहले से ही अनुमोदित कार्यक्रम में परिकल्पित से अधिक बजटीय आवंटन की आवश्यकता नहीं है, प्रतिस्थापन/प्रतिस्थापन के माध्यम से खंड/खंड के इस तरह के परिवर्तन को अपनाने का पूर्ण अधिकार था

इस प्रकार, 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) और इसके परिणामस्वरूप धारा 3ए के तहत अधिसूचना की वैधता पर संदेह करने का कोई कानूनी आधार नहीं है।48. उच्च न्यायालय ने इन महत्वपूर्ण पहलुओं को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया है और पर्याप्तता और पर्याप्तता के क्षेत्र में प्रवेश किया है

सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित मार्ग की उपयुक्तता सहित सामग्री। न्यायिक समीक्षा के अभ्यास में ऐसी जांच निषिद्ध है। इसके अलावा, उच्च न्यायालय, इस बात पर ध्यान देने के बावजूद कि न्यायिक

अधिग्रहण मामलों में हस्तक्षेप सीमित है, इस मामले में प्राप्त होने वाली असाधारण परिस्थितियों की आड़ में हस्तक्षेप करने के लिए चला गया। गहन अवलोकन पर, विवादित निर्णय न्यायिक समीक्षा अधिकार क्षेत्र को लागू करने के लिए किसी भी उचित परिस्थिति का खुलासा नहीं करता है। उपरोक्त चर्चा के आलोक में, हम मानते हैं कि मूल परियोजना के कार्यान्वयन के लिए सूक्ष्म स्तर पर धारा-सी-एम (ई. सी.) को सी-के. एस. (एन. सी.) में बदलने के संबंध में समिति और केंद्र सरकार के निर्णय को उच्च न्यायालय द्वारा चुनौती नहीं दी जानी चाहिए थी। विशेष रूप से, उच्च न्यायालय द्वारा जारी अंतिम निष्कर्ष और घोषणा में, इसने 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत अधिसूचनाओं को उचित रूप से रद्द नहीं किया है। दूसरे शब्दों में, जब तक 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) लागू रहेगी और धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने के लिए आधार होने के नाते खंड/खंड को सी-के-एस (एन. सी.) में बदलने के संबंध में निर्णय सभी को बाध्य करता रहेगा।

संबंधित और विशेष रूप से, एनएचएआई के अधिकारी निष्पादन कर रहे हैंएजेंसी।

पूर्व पर्यावरण/फॉरेस्ट क्लीयरेंस:

चरण

49. यह हमें तर्क पर आधारित अगली चुनौती की ओर ले जाता है।

1956 के अधिनियम की धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचना में परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v नहीं हो सकती थी।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

पर्यावरण/वन कानूनों के तहत सक्षम प्राधिकारी की पूर्व अनुमति के बिना जारी किया गया है। यह तर्क कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड (उपरोक्त) में इस न्यायालय के कथन पर आधारित है। उक्त निर्णय के पैराग्राफ 100 में, एक सामान्य निर्देश जारी किया गया कि भविष्य में, विकास के लिए भूमि अधिग्रहण से पहले, पर्यावरण पर विकास के परिणाम और प्रतिकूल प्रभाव को ठीक से समझा जाना चाहिए और विकास के लिए भूमि का अधिग्रहण किया जाना चाहिए ताकि वे पारिस्थितिकी और पर्यावरण को गंभीर रूप से प्रभावित न करें। रिपोर्ट किए गए निर्णय के पैराग्राफ 100 और 101 को नीचे निकाला गया है: -

" 100. पर्यावरण और पारिस्थितिकी का महत्व और जागरूकता

यह इतना महत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण होता जा रहा है कि हम अपने निर्णय में चाहते हैंसिद्धांत से उत्पन्न होने वाली शर्तों पर जोर देने के लिए अपीलार्थी

"सतत विकास":

(1) हम निर्देश देते हैं कि भविष्य में भूमि अधिग्रहण से पहले विकास के लिए, परिणाम और प्रतिकूल प्रभाव

पर्यावरण पर विकास ठीक से होना चाहिए

जमीनों का अधिग्रहण और अधिग्रहण

विकास कि वे पारिस्थितिकी को गंभीर रूप से प्रभावित नहीं करते हैं

और पर्यावरण।

(2) हम अपीलार्थी को इस शर्त को शामिल करने का भी निर्देश देते हैं -

कर्नाटक राज्य प्रदूषण से मंजूरी प्राप्त करने के लिए आवंटन

विकास के लिए भूमि आवंटित करने से पहले नियंत्रण बोर्ड। द.

भूमि के आवंटन की उक्त निर्देशिका शर्त में परिवर्तित किया जाए

सभी परियोजनाओं को मंजूरी देने के लिए एक अनिवार्य शर्त

भविष्य।

101. यह पिछले कुछ समय से एक दिलचस्प न्यायिक तीर्थयात्रा रही है।

चार दशक। हमारी राय में, यह एक महत्वपूर्ण योगदान है

न्यायपालिका संरक्षण और सुरक्षा के लिए गंभीर प्रयास कर रही है पारिस्थितिकी और पर्यावरण, के प्रावधानों के अनुरूप

संविधान "।

(जोर दिया गया)

अधिसूचना/कार्यालय ज्ञापन से भी समर्थन प्राप्त होता है।

एम. ओ. ई. एफ. द्वारा क्रमशः दिनांक 14.9.2006 और 7.10.2014 जारी किया गया। इस न्यायालय के उपरोक्त निर्णय के बाद एम. वेलु (ऊपर) में व्याख्या करने के लिए भी हमारा ध्यान आकर्षित किया जाता है।

50. यह प्रश्न कि क्या 1956 के अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी अधिसूचना जारी करने से पहले पूर्व अनुमति लेने के लिए बाध्य है

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके कुछ हिस्से के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन और संचालन के उद्देश्य से भूमि अधिग्रहण, 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के संदर्भ में केंद्र सरकार को दिया गया है। 1956 के अधिनियम में ऐसा कुछ भी नहीं है, जो केंद्र सरकार को पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने के लिए प्रेरित करता है। वह शक्ति और धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करने में, बहुत कम धारा

3 निर्दिष्ट भूमि का अधिग्रहण करने का अपना इरादा व्यक्त करना।

51. केंद्र सरकार ने शक्ति का प्रयोग करते हुए नियम बनाए हैं

1956 के अधिनियम की धारा 9 के तहत, जिसका शीर्षक राष्ट्रीय राजमार्ग नियम, 19574 9 है। निष्पादन अभिकरण द्वारा इन नियमों का पालन किया जाना आवश्यक है।

इन नियमों में भी ऐसा कुछ नहीं है जो दूर से यह सुझाव दे कि केंद्र सरकार धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले पर्यावरण/वन कानूनों के तहत पूर्व अनुमति प्राप्त करने के लिए बाध्य है। निष्पादन एजेंसी कोई और नहीं है, बल्कि 1988 के अधिनियम के तहत स्थापित है, जिसका नाम एनएचएआई है। एनएचएआई द्वारा किसी भी मूल कार्य के निष्पादन को शुरू करने से पहले, उसे कार्य आदि के अनुमान की तैयारी के संबंध में 1957 के नियमों में निर्दिष्ट मानदंडों का पालन करना होगा। 1957 के नियमों की अनुसूची में संबंधित निष्पादन एजेंसी द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग पर किसी भी मूल कार्य के निष्पादन के लिए

योजना बनाने और अनुमान लगाने के लिए तकनीकी अनुमोदन और वित्तीय मंजूरी जारी करने के लिए शर्तें निर्धारित की गई हैं। न ही 1956 का अधिनियम, बनाए गए नियमइसके तहत 1957 के नियमों और न ही 1988 के अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों का विचाराधीन प्रश्न पर कोई प्रभाव पड़ता है। इनमें से कोई भी अधिनियम/नियम किसी भी स्पष्ट शर्त को निर्दिष्ट नहीं करता है जिसमें केंद्र सरकार को धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले पर्यावरण/वन मंजूरी प्राप्त करने की आवश्यकता होती है, जिसमें खंड/खंड को राष्ट्रीय राजमार्ग या 1956 के अधिनियम की धारा 3ए घोषित किया जाता है ताकि अधिग्रहण करने का इरादा व्यक्त किया जा सके।

राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन के उद्देश्य से भूमि, जैसा भी मामला हो।

52. दिनांकित एम. ओ. ई. एफ. द्वारा जारी अधिसूचना पर लौटते हुए

14.9.2006 , यह अधिसूचना भी 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) या धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने की केंद्र सरकार की शक्ति को सीमित नहीं करती है। यह सुझाव देने के लिए कुछ भी नहीं है कि इरादा व्यक्त करने से पहले

49 संक्षेप में "1957 के नियम" परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

1956 के अधिनियम के उद्देश्य के लिए किसी भी भूमि का अधिग्रहण, पूर्व पर्यावरणीय /

वन निकासी की आवश्यकता है। हालाँकि, "वास्तविक कार्य शुरू करने या प्रस्तावित कार्य/परियोजना को निष्पादित करने से पहले" इस अधिसूचना के संदर्भ में निष्पादन एजेंसी द्वारा पर्यावरण/वन मंजूरी प्राप्त करना आवश्यक है। यह तभी होगा जब भूमि एनएचएआई में निहित हो या एनएचएआई को विकास का काम सौंपा जाए।

केंद्र सरकार द्वारा 1988 के अधिनियम की धारा 11 के साथ पठित 1956 के अधिनियम की धारा 5 के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए संबंधित राष्ट्रीय राजमार्ग का कार्य। धारा 3डी के तहत अधिग्रहण की घोषणा के प्रकाशन के बाद ही 1956 के अधिनियम के तहत भूमि केंद्र सरकार के पास निहित होगी। और तब तक केंद्र सरकार द्वारा 1988 के अधिनियम की धारा 11 के तहत इसे एन. एच. ए. आई. के पक्ष में सौंपने का सवाल ही नहीं उठेगा। हालाँकि, भूमि के निहित होने तक, केंद्र सरकार और उसके अधिकृत अधिकारी अधिनियम की धारा 3 बी के संदर्भ में अधिसूचित भूमि का सर्वेक्षण कर सकते हैं। उल्लेखनीय है कि धारा 3बी में वर्णित गतिविधियाँ राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए भूमि की व्यवहार्यता और व्यवहार्यता को सत्यापित करने के लिए अन्वेषण की हैं। ये एक बार की गतिविधियाँ हैं और निरंतर वाणिज्यिक/औद्योगिक गतिविधियों के लिए भूमि के दोहन की प्रकृति में नहीं हैं। आकलन के लिए धारा

3बी में निर्दिष्ट गतिविधियों को करने के कारण अपरिवर्तनीय व्यापक पर्यावरणीय प्रभाव की दूरस्थ संभावना है।

राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में उपयोग करने के लिए भूमि की योग्यता। इस प्रकार यह प्रश्न इस स्तर पर 2006 की अधिसूचना को लागू करने की स्थिति उत्पन्न नहीं होती है, केंद्र सरकार को इसके तहत दिए गए निर्देशों का पालन करने के लिए बहुत कम बाध्य करता है।

53. अब हम 1956 के अधिनियम की धारा 4 पर लौट सकते हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग को संघ में निहित करने का प्रावधान है और इस तरह के निहित होने के बाद,

राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास और रखरखाव की प्राथमिक जिम्मेदारी केंद्र सरकार की है। धारा 5 के संदर्भ में, केंद्र सरकार के लिए यह खुला है कि वह उस राज्य की सरकार से, जिसके भीतर राष्ट्रीय राजमार्ग स्थित है, या केंद्र सरकार या राज्य के अधीनस्थ किसी अधिकारी या प्राधिकरण से संपर्क करे।

सरकार। धारा 5 इस प्रकार है:

-

राष्ट्रीय राजमार्ग। - यह केंद्र सरकार की जिम्मेदारी होगी कि वह सभी राष्ट्रीय राजमार्गों को उचित मरम्मत के लिए विकसित करे और उनका रखरखाव करे, लेकिन केंद्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, यह निर्देश दे सकती है कि इस संबंध में कोई भी कार्य -किसी भी राष्ट्रीय राजमार्ग का विकास या रखरखाव, विषय [2020] 14 एस. सी. आर.

ऐसी शर्तों के लिए, यदि कोई हो, जो अधिसूचना में निर्दिष्ट की जा सकती हैं, राज्य सरकार द्वारा भी प्रयोग की जा सकती हैं जिनके भीतर राष्ट्रीय राजमार्ग स्थित है या किसी अधिकारी या प्राधिकरण द्वारा

केंद्र सरकार या राज्य के अधीनस्थ सरकार "।

धारा 6 के अनुसार, केंद्र सरकार किसी भी राज्य की सरकार को राज्य के भीतर अधिनियम के प्रावधानों को लागू करने के लिए निर्देश जारी करने में सक्षम है।

54. यह निर्विवाद है कि एनएचएआई 1988 के अधिनियम के तहत केंद्र सरकार द्वारा नियुक्त एक प्राधिकरण है। यह प्राधिकरण एक कार्यात्मक है

1988 के अधिनियम की धारा 3 के तहत गठित निकाय। 1988 के अधिनियम के अध्याय III में एनएचएआई द्वारा किए जाने वाले अनुबंधों से निपटने के तरीके का प्रावधान है। धारा 11 से 13 की

शक्ति से संबंधित है केंद्र सरकार प्राधिकरण (एनएचएआई) को केंद्र सरकार की परिसंपत्तियों और देनदारियों का हस्तांतरण प्राधिकरण (एनएचएआई) को सौंपेगी या सौंपेगी।

और प्राधिकरण के लिए भूमि का अनिवार्य अधिग्रहण। वही इस प्रकार पढ़ा जाता है: -

" 11. केंद्र सरकार की निहित करने या सौंपने की शक्ति

प्राधिकरण में कोई भी राष्ट्रीय राजमार्ग। द सेंट्रल सरकार, समय-समय पर, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, प्राधिकरण को ऐसे राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी भी हिस्से को सौंप सकती है या सौंप सकती है जो ऐसी अधिसूचना में निर्दिष्ट किया जाए।

12. केंद्र की परिसंपत्तियों और देनदारियों का हस्तांतरण

सरकार से प्राधिकरण। - - (1) तारीख को और उसके बाद से

धारा 11 के तहत अधिसूचना का प्रकाशन -

(क) केंद्र सरकार द्वारा, उसके साथ या उसके लिए किए जाने वाले सभी ऋण, दायित्व और देनदारियां, किए गए सभी अनुबंध और सभी मामले और चीजें, ऐसी तारीख से तुरंत पहले या किसी राष्ट्रीय उद्देश्य के संबंध में।

राजमार्ग या उसका कोई हिस्सा जो उस धारा के तहत प्राधिकरण में निहित है या उसे सौंपा गया है, माना जाएगा कि

द्वारा, उसके साथ या उसके लिए किए जाने वाले, किए जाने वाले और किए जाने वाले कार्य

प्राधिकरण;

(ख) किसी भी उद्देश्य के लिए या उसके संबंध में केंद्र सरकार द्वारा या उसके लिए किए गए सभी गैर-आवर्ती व्यय।

राष्ट्रीय राजमार्ग या उसका कोई भी खंड, जिसमें इस प्रकार निहित है, या ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v.

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

प्राधिकरण को ऐसी तारीख तक सौंपा गया और केंद्र सरकार द्वारा पूंजीगत व्यय घोषित किया गया, ऐसे नियमों और शर्तों के अधीन, जो निर्धारित किए जा सकते हैं, माना जाएगा।

केंद्र सरकार द्वारा प्रदत्त पूंजी के रूप में

प्राधिकरण;

(ग) संबंध में केंद्र सरकार को देय सभी धन राशि

किसी भी राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी हिस्से में, जो इस तरह से प्राधिकरण में निहित है या उसे सौंपा गया है, ऐसी तारीख से तुरंत पहले

प्राधिकरण को देय समझा जाएगा;

(घ) ऐसे राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके किसी हिस्से के संबंध में किसी भी मामले के लिए ऐसी तारीख से तुरंत पहले केंद्र सरकार द्वारा या उसके खिलाफ शुरू किए गए या शुरू किए गए सभी मुकदमों और अन्य कानूनी कार्यवाही को जारी रखा जा सकता है।

या प्राधिकरण द्वारा या उसके विरुद्ध स्थापित किया गया।

(2) यदि कोई विवाद उत्पन्न होता है कि केंद्र सरकार की किस संपत्ति, अधिकार या देनदारियों को प्राधिकरण को हस्तांतरित किया गया है,

इस तरह के विवाद का निर्णय केंद्र सरकार द्वारा किया जाएगा।

13. प्राधिकरण के लिए भूमि का अनिवार्य अधिग्रहण। कोई भी।

इस अधिनियम के तहत अपने कार्यों के निर्वहन के लिए प्राधिकरण द्वारा आवश्यक भूमि को सार्वजनिक उद्देश्य के लिए आवश्यक भूमि माना जाएगा।

और ऐसी भूमि प्राधिकरण के लिए अधिग्रहित की जा सकती है

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) के प्रावधान।

1988 के अधिनियम का अध्याय IV, विशेष रूप से, इसकी धारा 16, प्राधिकरण (एनएचएआई) के कार्यों से संबंधित है। वही इस प्रकार पढ़ता है:

“ 16. प्राधिकरण के कार्य। — (1) नियमों के अधीनइस संबंध में केंद्र सरकार द्वारा किया गया, यह होगा -

विकास, रखरखाव और प्रबंधन के लिए प्राधिकरण का कार्य

राष्ट्रीय राजमार्ग और किसी अन्य राजमार्ग में निहित या सौंपे गए

इसे, सरकार द्वारा।

(2) उप-धारा (1) में निहित प्रावधानों की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, प्राधिकरण अपने प्रावधानों के निर्वहन के लिए कार्य

(क) राजमार्गों का सर्वेक्षण, विकास, रखरखाव और प्रबंधन,

या इसे सौंपा गया; [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

कार्यालयों या कार्यशालाओं का निर्माण और स्थापना और रखरखाव

(ख)

होटल, मोटल, रेस्तरां और आराम-घर में या उसके पास के कमरे

इसमें निहित या सौंपे गए राजमार्ग;

((ग)

इसके लिए आवासीय भवनों और कस्बों का निर्माण

कर्मचारी;

((घ)

राजमार्गों पर वाहनों के संचालन को विनियमित और नियंत्रित करना।

उचित प्रबंधन के लिए इसे निहित या सौंपा गया है।

इसका;

(ई) परामर्श और निर्माण सेवाओं का विकास और प्रदान करना।

भारत और विदेशों में और विकास, रखरखाव और प्रबंधन के संबंध में अनुसंधान गतिविधियों को जारी रखना।

राजमार्गों या वहाँ की किसी भी सुविधा का;

उपयोगकर्ताओं के लिए ऐसी सुविधाएँ और सुविधाएँ प्रदान करें

(च)

प्राधिकरण की राय में यातायात के सुचारू प्रवाह के लिए आवश्यक राजमार्ग इसमें निहित या सौंपे गए हैं।

ऐसे राजमार्गों पर;

कंपनी अधिनियम के तहत एक या अधिक कंपनियों का गठन करना,

(जी)

1956 (1 1956) के कुशल निर्वहन को आगे बढ़ाने के लिए

इस अधिनियम द्वारा उस पर अधिरोपित कार्य;

(ज)

इसके किसी भी कार्य को किसी भी व्यक्ति को संलग्न करना या सौंपना

ऐसे नियम और शर्तें जो निर्धारित की जाएं;

संबंधित मामलों पर केंद्र सरकार को सलाह देना

(1)

राजमार्ग;

(1)

गठन में किसी भी राज्य सरकार पर सहमति औरराजमार्ग विकास के लिए योजनाओं का कार्यान्वयन;

केंद्र सरकार की ओर से शुल्क एकत्र करें

(के)

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) की धारा 7 के तहत प्रदान की जाने वाली सेवाएं या लाभ, जैसा कि समय-समय पर संशोधित किया जाता है, और राज्य सरकारों की ओर से ऐसे नियमों और शर्तों पर ऐसे अन्य शुल्क जो ऐसे नियमों और शर्तों द्वारा निर्दिष्ट किए जा सकते हैं।

राज्य सरकारें; और

(1)

ऐसे सभी कदम उठाएँ जो आवश्यक या सुविधाजनक हों,

या किसी शक्ति के प्रयोग या उसके द्वारा प्रदत्त या अधिरोपित किसी कार्य के निर्वहन के लिए आनुषंगिक हो सकता है

यह अधिनियम।

परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

(3) इस धारा में निहित कुछ भी इस रूप में नहीं माना जाएगा

(अ)

प्राधिकरण द्वारा किसी भी कानून की अवहेलना को अधिकृत करना

लागू होने का समय; या

(ख) किसी व्यक्ति को किसी ऐसे कर्तव्य या दायित्व के संबंध में कोई कार्यवाही शुरू करने के लिए अधिकृत करना जिसके लिए प्राधिकरण या उसके अधिकारी या अन्य कर्मचारी अन्यथा इसके अधीन नहीं होंगे।

अधिनियम "।

55. दोनों अधिनियमों (अर्थात 1956 अधिनियम और 1988 अधिनियम) के प्रावधानों के स्पष्ट और सामंजस्यपूर्ण निर्माण पर, यह स्पष्ट है कि धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करने के चरण में या उस मामले के लिए, अधिनियम की धारा 3ए, पर्यावरण कानूनों या वन कानूनों के तहत (केंद्र सरकार द्वारा) पूर्व अनुमति लेने की कोई आवश्यकता नहीं है, जैसा भी मामला हो। इसके अलावा, संबंधित अधिनियमों में सार्वजनिक सुनवाई का उद्देश्य (एक ओर 1956 और 1988 के अधिनियम और दूसरी ओर 1986 के अधिनियम या वन कानून) संबंधित अधिनियम के तहत प्रासंगिक मामलों से गुणात्मक रूप से अलग और प्रासंगिक है। पूर्व में सक्षम प्राधिकारी इस बात से संतुष्ट हो सकता है कि विचाराधीन भूमि का अधिग्रहण सार्वजनिक उद्देश्य के लिए है, लेकिन यदि बाद के कानूनों के तहत सक्षम प्राधिकारी का विचार है कि विचाराधीन परियोजना (राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण) या उसके किसी भी हिस्से के निष्पादन से पर्यावरण पर अपरिवर्तनीय व्यापक प्रभाव पड़ सकता है या

वन, जैसा भी मामला हो, पूरी तरह से या उसके हिस्से के रूप में ऐसी परियोजना को अनुमति देने से इनकार करने के लिए सक्षम होंगे। तब यह निर्णय सार्वजनिक हित में होना चाहिए। इसका मतलब यह नहीं है कि एक सक्षम प्राधिकारी दूसरे से श्रेष्ठ है, लेकिन उक्त अधिनियमों के तहत सार्वजनिक उद्देश्यों को प्रभावी बनाने के लिए ऐसा संतुलन आवश्यक हो जाता है। यह बहुत संभव है कि निष्पादन एजेंसी (एन. एच. ए. आई.) बाद के अधिनियमों के तहत सक्षम प्राधिकारी को यह समझाने में सक्षम हो कि कुछ उपचारात्मक

56. जहाँ तक रघबीर सिंह सहरावत (उपरोक्त) में निर्णय का संबंध है, आपत्तियों पर विचार करते समय इसकी प्रासंगिकता हो सकती है।[2020] 14 एस. सी. आर. के दौरान 1956 के अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निपटा जाएगा।

धारा 3सी के तहत सार्वजनिक सुनवाई। इस निर्णय में दी गई उक्ति दिनांकित सुविचारित निर्णय पर संदेह करने का आधार नहीं हो सकती है और न ही 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत केंद्र सरकार द्वारा जारी अधिसूचना में सी-के-एस (एन. सी.) के बीच के हिस्से को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है।

57. यहां तक कि आर. एस. नानजी (उपरोक्त) के मामले में भी संविधान पीठ ने

परिसर। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, सार्वजनिक हितों के बारे में संतुष्टि या सार्वजनिक उद्देश्य के लिए विचाराधीन भूमि का अधिग्रहण करने की आवश्यकता एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण, एक ऐसा मामला है जिस पर 1956 के अधिनियम की धारा 3सी के तहत सार्वजनिक सुनवाई के दौरान सक्षम प्राधिकारी द्वारा विचार किए जाने की आवश्यकता है। वर्तमान मामले में उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती उस चरण तक पहुंचने से पहले थी, जिसके कारण हम इस कथित निर्णय पर आगे विस्तार नहीं करना चाहते हैं।

58. यह देखने के लिए पर्याप्त है कि 2006 की विषय अधिसूचना और

कार्यालय ज्ञापन दिनांक 7.10.2014 में आदेश दिया गया है कि ऐसी अनुमति (केवल) नई परियोजना या गतिविधियों के काम के शुरू होने से पहले या परियोजना या गतिविधियों के विस्तार या सुधार पर उनके संभावित पर्यावरण प्रभाव के आधार पर प्राप्त करने की आवश्यकता है। दिनांकित अधिसूचना 14.9.2006 इस प्रकार है:

" (भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II में प्रकाशित, और

धारा 3, उप-धारा (ii)

पर्यावरण और वन मंत्रालय

नई दिल्ली 14 सितंबर, 2006

अधिसूचना

एस. ओ. 1533 जबकि, के उप-नियम (3) के तहत एक मसौदा अधिसूचना

पर्यावरण (संरक्षण) नियम, 1986 का नियम 5 -

नई परियोजनाओं पर कुछ प्रतिबंध और प्रतिबंध लगाना

या गतिविधियाँ, या मौजूदा के विस्तार या आधुनिकीकरण पर

उनके संभावित पर्यावरण के आधार पर परियोजनाएं या गतिविधियाँ

अधिसूचना की अनुसूची में बताए गए प्रभाव,

भारत के किसी भी हिस्से में किया गया, जब तक कि पूर्व पर्यावरणीय न हो

उद्देश्यों के अनुसार मंजूरी दी गई हैसंघ द्वारा अनुमोदित राष्ट्रीय पर्यावरण नीति

18 मई, 2006 को मंत्रिमंडल और ई-परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v में निर्दिष्ट प्रक्रिया।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

केंद्र सरकार या राज्य या केंद्र शासित प्रदेश स्तर के पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना

(एस. ई. आई. ए. ए.), जिसका गठन केंद्र सरकार द्वारा इस अधिसूचना के उद्देश्य से पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 की धारा 3 की उप-धारा (3) के तहत संबंधित राज्य सरकार या केंद्र शासित प्रदेश प्रशासन के परामर्श से किया जाना है, भारत के राजपत्र में असाधारण रूप से प्रकाशित किया गया था। भाग II, धारा 3, उप-धारा (ii) 15 सितंबर, 2005 को एस. ओ. 1324 (ई) संख्या के माध्यम से आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित करते हुए

साठ की अवधि के भीतर प्रभावित होने की संभावना वाले सभी व्यक्ति

उस तारीख से जिस दिन उक्त अधिसूचना वाले राजपत्र की प्रतियां जनता के लिए उपलब्ध कराई गई थीं;

और जबकि, उक्त अधिसूचना की प्रतियां 15 सितंबर, 2005 को जनता के लिए उपलब्ध कराई गई थीं;और जबकि, उपर्युक्त मसौदा अधिसूचना के जवाब में प्राप्त सभी आपत्तियों और सुझावों को विधिवत रूप से लागू किया गया है।

केंद्र सरकार द्वारा विचार किया गया;

इसलिए, अब पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 की धारा 3 की उप-धारा (2) की उप-धारा (1) और खंड (5) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, जिसे पर्यावरण (संरक्षण) नियम, 1986 के नियम 5 के उप-नियम (3) के खंड (डी) के साथ पढ़ा जाता है और 27 जनवरी, 1994 की अधिसूचना संख्या एस. ओ. 60 (ई) के अधिक्रमण में, ऐसे अधिक्रमण से पहले किए गए या किए जाने वाले कार्यों के संबंध को छोड़कर, केंद्र सरकार

एतद्द्वारा यह निर्देश दिया जाता है कि इसके प्रकाशन की तारीख से नई परियोजनाओं या गतिविधियों का आवश्यक निर्माण या इस अधिसूचना की अनुसूची में सूचीबद्ध मौजूदा परियोजनाओं या गतिविधियों का विस्तार या आधुनिकीकरण

प्रक्रिया और या प्रौद्योगिकी में बदलाव के साथ जोड़ भारत के किसी भी हिस्से में पहले के बाद ही किया जाएगा।

केंद्र सरकार से या राज्य स्तर के पर्यावरण प्रभाव आकलन प्राधिकरण द्वारा, जैसा भी मामला हो, पर्यावरण मंजूरी, केंद्र सरकार द्वारा उक्त अधिनियम की धारा 3 की उप-धारा (3) के तहत विधिवत गठित, इस अधिसूचना में इसके बाद निर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार।

2. पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी (ई. सी.) की आवश्यकताएँ: निम्नलिखित परियोजनाओं या गतिविधियों के लिए पूर्व पर्यावरणीय [2020] 14 एस. सी. आर. की आवश्यकता होगी।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

संबंधित नियामक प्राधिकरण से मंजूरी, जोइसके बाद श्रेणी के तहत आने वाले मामलों के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय में केंद्र सरकार के रूप में संदर्भित किया जाता है

' अनुसूची में 'क' और राज्य स्तर पर उक्त अनुसूची में श्रेणी 'ख' के तहत आने वाले मामलों के लिए राज्य पर्यावरण प्रभाव आकलन प्राधिकरण (एस. ई. आई. ए. ए.), किसी भी निर्माण कार्य से पहले, या भूमि को सुरक्षित करने के अलावा परियोजना प्रबंधन द्वारा भूमि की तैयारी, परियोजना या गतिविधि पर शुरू की जाती है:

अनुसूची में सूचीबद्ध सभी नई परियोजनाएं या गतिविधियाँ

(1)

यह अधिसूचना;

((ख)

मौजूदा परियोजनाओं का विस्तार और आधुनिकीकरण या

इस अधिसूचना की अनुसूची में सूचीबद्ध गतिविधियाँ संबंधित क्षेत्र के लिए निर्दिष्ट सीमाओं से परे क्षमता के जोड़ के साथ, यानी परियोजनाएं या गतिविधियाँ जो अनुसूची में दी गई सीमा को पार करती हैं,

विस्तार या आधुनिकीकरण;

((iii) उत्पाद में कोई भी परिवर्तन-निर्दिष्ट सीमा से परे अनुसूची में शामिल मौजूदा विनिर्माण इकाई में मिश्रण।

3. राज्य स्तरीय पर्यावरण प्रभाव आकलन प्राधिकरण:

4. परियोजनाओं और गतिविधियों का वर्गीकरण: -

((i)

सभी परियोजनाओं और गतिविधियों को व्यापक रूप से वर्गीकृत किया गया है -

मानव स्वास्थ्य और प्राकृतिक और मानव निर्मित पर संभावित प्रभावों और संभावित प्रभावों की स्थानिक सीमा के आधार पर दो श्रेणियां-श्रेणी ए और श्रेणी बी

संसाधन। श्रेणी 'ए' के रूप में शामिल सभी परियोजनाएं या गतिविधियाँ

((ख)

अनुसूची, जिसमें विस्तार और आधुनिकीकरण शामिल है

मौजूदा परियोजनाओं या गतिविधियों और उत्पाद मिश्रण में परिवर्तन के लिए पर्यावरण मंजूरी की आवश्यकता होगी इस अधिसूचना के उद्देश्यों के लिए केंद्र सरकार द्वारा गठित एक विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति (ई. ए. सी.) की सिफारिशों पर पर्यावरण और वन मंत्रालय (एम. ओ. ई. एफ.) में केंद्र सरकार;

(iii)

श्रेणी 'बी' के रूप में शामिल सभी परियोजनाएं या गतिविधियाँ

अनुसूची, जिसमें ई-परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई का विस्तार और आधुनिकीकरण शामिल है। पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

पैराग्राफ 2 के उप-पैराग्राफ (ii) में निर्दिष्ट मौजूदा परियोजनाएं या गतिविधियाँ, या पैराग्राफ 2 के उप-पैराग्राफ (iii) में निर्दिष्ट उत्पाद मिश्रण में परिवर्तन, लेकिन अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों (जी. सी.) को पूरा करने वालों को छोड़कर, राज्य/केंद्र शासित प्रदेश पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन प्राधिकरण (एस. ई. आई. ए. ए.) से पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी की आवश्यकता होगी। एस. ई. आई. ए. ए. अपना निर्णय राज्य या केंद्र शासित प्रदेश स्तर की विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति की सिफारिशों के आधार पर लेगा।

(एस. ई. ए. सी.) जिसका गठन इस अधिसूचना में किया जाना है। विधिवत गठित एस. ई. आई. ए. ए. या एस. ई. ए. सी. के अभाव में,

श्रेणी 'बी' परियोजना को श्रेणी 'ए' माना जाएगा।

परियोजना;

5. जाँच, दायरा और मूल्यांकन समितियाँ:

केंद्र सरकार और एस. ई. ए. सी. में समान विशेषज्ञ मूल्यांकन समितियाँ (ई. ए. सी.) (इसके बाद (ई. ए. सी.) के रूप में संदर्भित) राज्य या केंद्र शासित प्रदेश स्तर पर और (एस. ई. ए. सी.) क्रमशः श्रेणी

'ए' और श्रेणी 'बी' में परियोजनाओं या गतिविधियों की जांच, दायरा और मूल्यांकन करेंगे। ईएसी और एस. ई. ए. सी. कम से कम मिलेंगे

महीने में एक बार।6. पूर्व पर्यावरण मंजूरी (ईसी) के लिए आवेदनः

किसी भी निर्माण गतिविधि या भूमि की तैयारी शुरू करने से पहले, परियोजना और/या गतिविधियों के लिए संभावित स्थल (ओं) की पहचान के बाद, जिनसे आवेदन संबंधित है। आवेदक। आवेदक आवेदन के साथ, पूर्व-व्यवहार्यता परियोजना रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत करेगा, सिवाय इसके कि, निर्माण परियोजनाओं या गतिविधियों (अनुसूची की मद 8) के मामले में फॉर्म 1 और पूरक फॉर्म 1 ए के अलावा,

पूर्व-व्यवहार्यता के बजाय वैचारिक योजना प्रदान की जाएगी।

रिपोर्ट करें। 7. पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी (ई. सी.) के चरण

नई परियोजनाओं के लिए प्रक्रियाः

[2020] 14 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

7 (i) नई परियोजनाओं के लिए पर्यावरण मंजूरी प्रक्रिया

इसमें अधिकतम चार चरण शामिल हैं, जिनमें से सभी इस अधिसूचना में नीचे दिए गए विशेष मामलों पर लागू नहीं हो सकते हैं। ये

क्रमिक क्रम में चार चरण हैंः

चरण (2) परिधिचरण (3) सार्वजनिक परामर्श

●

चरण (4) मूल्यांकन

●

I. चरण (1)-जाँचःII. चरण (2)-व्याप्तिः

.....

III. चरण (3)-सार्वजनिक परामर्शः

(i) "सार्वजनिक परामर्श" उस प्रक्रिया को संदर्भित करता है जिसके द्वारा

स्थानीय प्रभावित व्यक्तियों और अन्य लोगों की चिंताएँ जिनकी परियोजना या गतिविधि के पर्यावरणीय प्रभावों में प्रशंसनीय हिस्सेदारी है

परियोजना या गतिविधि डिजाइन में सभी सामग्री संबंधी चिंताओं को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाता है। सभी श्रेणी 'ए' और श्रेणी बी1 परियोजनाएं या गतिविधियाँ सार्वजनिक परामर्श का कार्य करेंगी, सिवाय निम्नलिखित के: -

सिंचाई परियोजनाओं का आधुनिकीकरण (मद 1 (ग) (ii)

(अ)

अनुसूची)। औद्योगिक संपदाओं के भीतर स्थित सभी परियोजनाएं या गतिविधियाँ

(ख)

या संबंधित अधिकारियों द्वारा अनुमोदित पार्क (अनुसूची की मद 7 (सी)), और जिनकी अनुमति नहीं है।

इस तरह की मंजूरी। सड़कों और राजमार्गों का विस्तार (मद 7 (च))

((ग)

अनुसूची) जिसमें आगे कोई अधिग्रहण शामिल नहीं है

भूमि से।

((घ)

सभी निर्माण/निर्माण परियोजनाएं/क्षेत्र विकासपरियोजनाएँ और टाउनशिप (मद 8)।

सभी श्रेणी 'बी2' परियोजनाएं और गतिविधियाँ।

(ई)

ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

राष्ट्रीय रक्षा से संबंधित सभी परियोजनाएं या गतिविधियाँ और

(च)

केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित सुरक्षा या अन्य रणनीतिक विचारों को शामिल करना।

((ii) सार्वजनिक परामर्श के आम तौर पर दो घटक होते हैं जिनमें शामिल हैं: -

(अ)

स्थल पर या इसकी निकटता में एक सार्वजनिक सुनवाई-जिला

स्थानीय प्रभावितों की चिंताओं का पता लगाने के लिए परिशिष्ट IV में निर्धारित तरीके से किया जाना

व्यक्तियों;

(ख)

अन्य संबंधित व्यक्तियों से लिखित रूप में प्रतिक्रिया प्राप्त करेंपर्यावरणीय पहलुओं में एक प्रशंसनीय हिस्सेदारी होना

परियोजना या गतिविधि।

निर्दिष्ट अवधि के भीतर सार्वजनिक सुनवाई को पूरा करना, और/या सार्वजनिक सुनवाई की कार्यवाही को सूचित नहीं करता है उपरोक्त के रूप में सीधे संबंधित नियामक प्राधिकरण को निर्धारित अवधि, नियामक प्राधिकरण किसी अन्य सार्वजनिक एजेंसी या प्राधिकरण को नियुक्त करेगा जो नियामक के अधीनस्थ नहीं है।

प्राधिकरण, पैंतालीस दिनों की आगे की अवधि के भीतर प्रक्रिया को पूरा करने के लिए।

(v) यदि उप के तहत नामित सार्वजनिक एजेंसी या प्राधिकरण

उपरोक्त पैराग्राफ (iii) संबंधित नियामक प्राधिकरण को रिपोर्ट करता है कि स्थानीय स्थिति के कारण, सार्वजनिक सुनवाई का संचालन इस तरह से करना संभव नहीं है जिससे लोगों के विचार सक्षम हों।

संबंधित स्थानीय व्यक्तियों को स्वतंत्र रूप से व्यक्त करने के लिए, यह संबंधित नियामक प्राधिकरण को विस्तार से तथ्यों की रिपोर्ट करेगा, जो -

रिपोर्ट और उसके पास होने वाली अन्य विश्वसनीय जानकारी पर उचित विचार करने के बाद, यह निर्णय लें कि मामले में सार्वजनिक परामर्श में सार्वजनिक सुनवाई शामिल करने की आवश्यकता नहीं है।

हालाँकि, किसी भी संबंधित व्यक्ति के लिखित अनुरोध पर एक अधिसूचित स्थान पर निरीक्षण के लिए मसौदा ई. आई. ए. रिपोर्ट उपलब्ध कराएँ। सार्वजनिक सुनवाई की तारीख तक सामान्य कार्यालय के घंटों के दौरान। इस सार्वजनिक परामर्श प्रक्रिया के हिस्से के रूप में प्राप्त सभी प्रतिक्रियाओं को जल्द से जल्द उपलब्ध माध्यम से आवेदक को अग्रेषित किया जाएगा।

मतलब।(vii) सार्वजनिक परामर्श के पूरा होने के बाद, आवेदक इस दौरान व्यक्त की गई सभी भौतिक पर्यावरणीय चिंताओं को संबोधित करेगा।

यह प्रक्रिया, और ई. आई. ए. और ई. एम. पी. के मसौदे में उचित परिवर्तन करें। इस प्रकार तैयार की गई अंतिम ई. आई. ए. रिपोर्ट आवेदक द्वारा मूल्यांकन के लिए संबंधित नियामक प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी। आवेदक वैकल्पिक रूप से सार्वजनिक परामर्श के दौरान व्यक्त की गई सभी चिंताओं को दूर करने के लिए ई. आई. ए. और ई. एम. पी. का मसौदा तैयार करने के लिए एक पूरक रिपोर्ट प्रस्तुत कर सकता है।

IV. चरण (4)-मूल्यांकनः

(i) मूल्यांकन का अर्थ है आवेदन की विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति या राज्य स्तरीय विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति द्वारा विस्तृत जांच और अंतिम ई. आई. ए. रिपोर्ट जैसे अन्य दस्तावेज, सार्वजनिक सुनवाई की कार्यवाही सहित सार्वजनिक परामर्श का परिणाम, जिसे आवेदक द्वारा पर्यावरण मंजूरी देने के लिए संबंधित नियामक प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाता है। .....

.....

ई परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v. पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

7 ((ख)। के लिए पूर्व पर्यावरण मंजूरी (ईसी) प्रक्रिया

मौजूदा परियोजनाओं में उत्पाद मिश्रण का विस्तार या आधुनिकीकरण या बदलावः

8. पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी (ई. सी.) देना या अस्वीकार करनाः

संबंधित विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति या राज्य स्तरीय विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति की सिफारिशें या दूसरे शब्दों में अंतिम पर्यावरण प्रभाव आकलन रिपोर्ट प्राप्त होने के एक सौ पाँच दिनों के भीतर, और जहां पर्यावरण प्रभाव आकलन की आवश्यकता नहीं है, आवश्यक दस्तावेजों के साथ पूर्ण आवेदन प्राप्त होने के एक सौ पाँच दिनों के भीतर, नीचे दिए गए प्रावधानों को छोड़कर।

9. पर्यावरण मंजूरी (ई. सी.) की वैधताः

11. पर्यावरण मंजूरी (ई. सी.) की हस्तांतरणीयताः 12. निपटान तक ई. आई. ए. अधिसूचना, 1994 का संचालन

लंबित मामलेः

.....

[नहीं। जे-11013/56/2004-आई. ए.-II (I)]

(R.CHANDRAMOHAN)

भारत सरकार का मुख्य सचिव

अनुसूची

(पैराग्राफ 2 और 7 देखें)

प्राथमिकता से अपेक्षित परियोजनाओं या गतिविधियों का टी

पर्यावरणीय स्पष्टता [2020] 14 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सीमा सीमा के साथ श्रेणी

शर्तें यदि

परियोजना या

गतिविधि

किसी भी

बी.

ए.

(3)

(1)

(2)

(4)

(5)

XXX

XXX

पर्यावरण सेवाओं सहित भौतिक अवसंरचना

7

XXX

XXX

राजमार्ग (i) नया राष्ट्रीय राजमार्ग (i) नया राज्य

जनरल

7 (1)

स्थिति

उच्च मार्ग; और

और

लागू होगा।

(ii) राष्ट्रीय स्तर का विस्तार

(ii) इसका विस्तार

राष्ट्रीय/राज्य

30 से अधिक उच्च मार्ग

किमी, जिसमें अतिरिक्त शामिल हैं

राजमार्ग 30 से अधिक

मार्ग का अधिकार इससे बड़ा है

किमी शामिल है

20 एम भूमि को शामिल करता है

अतिरिक्त अधिकार

अधिग्रहण और पारित करना

एक से अधिक

इससे भी बड़ा

20 मीटर से अधिक

राज्य

भूमि शामिल है

अधिग्रहण।

ध्यान दें:सामान्य स्थिति (जीसी):

श्रेणी 'बी' में निर्दिष्ट किसी भी परियोजना या गतिविधि को माना जाएगा। श्रेणी ए के रूप में, यदि पूरी तरह से या आंशिक रूप से 10 किमी के भीतर स्थित है

की सीमा: (i) वन्यजीव के तहत अधिसूचित संरक्षित क्षेत्र

(संरक्षण) अधिनियम, 1972, (ii) द्वारा अधिसूचित गंभीर रूप से प्रदूषित क्षेत्र

केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड समय-समय पर, (iii) अधिसूचित

पर्यावरण के प्रति संवेदनशील क्षेत्र (iv) अंतर-राज्य सीमाएँ और अंतर्राष्ट्रीय सीमाएँ।

सीमाएँ।

यदि कोई औद्योगिक संपदा/परिसर/निर्यात प्रसंस्करण क्षेत्र / विशेष आर्थिक क्षेत्र/बायोटेक पार्क/चमड़ा परिसर

समान प्रकार के उद्योग जैसे वस्तु 4 (घ), 4 (च), 5 (ङ),

मंजूरी, प्रस्तावित औद्योगिक सहित व्यक्तिगत उद्योगऐसी संपदाओं/परिसरों के भीतर आवास की आवश्यकता नहीं होगी -

पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी लें, जब तक कि शर्तें और परियोजना निदेशक, परियोजना प्रभाव इकाई v।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

(ऐसी संपदाओं/परिसरों की स्पष्ट रूप से पहचान होनी चाहिए।पालन सुनिश्चित करने की कानूनी जिम्मेदारी के साथ प्रबंधन

पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी के नियमों और शर्तों के लिए,

जिसे पूरे समय उल्लंघन के लिए जिम्मेदार ठहराया जा सकता है

परिसर/संपत्ति का जीवन) "।

(इटैलिक और अंडरलाइन में जोर दिया जाता है)

59. हमने जो दृष्टिकोण लिया है, वह शुरुआत से ही प्रबलित है

इस अधिसूचना का हिस्सा। यह स्पष्ट करता है कि संभावित पर्यावरणीय प्रभाव वाली कोई भी परियोजना भारत के किसी भी हिस्से में प्रदान किए गए तरीके से पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त किए बिना "शुरू नहीं की जाएगी" या "शुरू" नहीं की जाएगी। यही स्थिति इस अधिसूचना के पाठों से प्राप्त होती है, अर्थात्, किसी भी "पहले" पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी की आवश्यकता होती है।

परियोजना प्रबंधन द्वारा निर्माण कार्य या भूमि की तैयारी,

भूमि को सुरक्षित करने के अलावा, परियोजना या गतिविधि पर शुरू किया जाता है। एक प्राथमिकता, दिल्ली विकास प्राधिकरण (ऊपर) में निर्णय, वर्तमान मामले में मामले को आगे नहीं ले जाता है। इसलिए, 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) और 3ए के तहत विवादित अधिसूचनाओं सहित सी-के-एस (एन. सी.) के बीच चरण I के दौरान लागू किए जाने वाले खंड/खंड के परिवर्तन के संबंध में समिति के निर्णय में कोई हस्तक्षेप आवश्यक नहीं है।

60. यह ध्यान दिया जाए कि 2006 की अधिसूचना की प्रकृति में है

अपनी वैधानिक शक्तियों का प्रयोग करते हुए केंद्र सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देश/निर्देश। अनुमोदित परियोजना को आगे बढ़ाने के लिए कार्य करते समय निष्पादन एजेंसी (एनएचएआई) द्वारा इन निर्देशों का पालन करने की आवश्यकता होती है। इसे अलग तरह से कहने के लिए, यह समझ से परे है कि 2006 की उल्लिखित अधिसूचना केंद्र सरकार को "योजना" और "परियोजना (ओं) को अंतिम रूप देने" के चरण से पहले भी पूर्व अनुमति लेने के लिए बाध्य करती है, जैसे कि 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) और 3ए के तहत अधिसूचनाओं के संदर्भ में, जैसा भी मामला हो।

61. "भूमि की सुरक्षा" अभिव्यक्ति पर बहुत जोर दिया गया था।

यह तर्क देना कि 1956 के अधिनियम की धारा 3ए में निर्दिष्ट भूमि अधिग्रहण करने के इरादे की अभिव्यक्ति अपवादात्मक श्रेणी के अंतर्गत नहीं आती है।हम इस याचिका को खारिज करते हैं। हमारे विचार में, 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना को आगे बढ़ाने के लिए आवश्यक गतिविधियाँ, जो उसी अधिनियम की धारा 3बी में संदर्भित हैं, केवल व्यवहार्यता का पता लगाने के लिए हैं और [2020] 14 एस. सी. आर.

खंड/खंड की व्यवहार्यता का उपयोग राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में किया जाएगा और आगे नहीं। ये गतिविधियाँ 2006 की अधिसूचना के दायरे से बाहर हैं।

62. उच्च न्यायालय ने अन्य क्षेत्राधिकारों, अर्थात् अमेरिकी न्यायालयों के निर्णयों को इस विचार को पुष्ट करने के लिए स्वीकार किया था कि पूर्व अनुमति

1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले भी लिया जाना चाहिए। विधायी योजना पर विचार करने और उचित देने पर

केंद्र सरकार द्वारा 2006 की अधिसूचना के रूप में जारी किए गए निर्देशों के अर्थ और परिप्रेक्षय में, हमारी यह सुविचारित राय है कि उन निर्णयों में दिए गए कथन का कोई लाभ नहीं होगा। क्योंकि, हमारा विचार है कि यह केंद्र सरकार या केंद्र सरकार के लिए आवश्यक नहीं है।

उस मामले में, एनएचएआई, धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना में प्रकट एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण की परियोजना को औपचारिक रूप देने के लिए योजना बनाने या सैद्धांतिक निर्णय लेने के चरण में, जैसा भी मामला हो, पूर्व पर्यावरण/वन मंजूरी या अनुमति के लिए आवेदन करेगा, जिसमें 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी करने का चरण भी शामिल है।

63. यदि हम रिट याचिकाकर्ताओं के तर्क को स्वीकार करते हैं कि

केंद्र सरकार को अपने अंतिम निर्णय को स्पष्ट करने वाले पर्यावरण कानूनों और वन कानूनों के तहत व्यापक प्रक्रिया का पालन करना चाहिए और 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करनी चाहिए ताकि किसी भी हिस्से/भूमि को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित किया जा सके, ऐसा दृष्टिकोण प्रतिकूल होगा और ऐसी परियोजनाओं के समय पर निष्पादन के लिए जिम्मेदार विभागों का कामकाज पूरी तरह से लकवाग्रस्त हो जाएगा और पूरी तरह से पर्यावरण कानूनों या वन कानूनों के तहत प्रक्रियाओं के परिणाम पर निर्भर करेगा, जैसा भी मामला हो। यह अनदेखा नहीं किया जा सकता है कि के तहत सक्षम प्राधिकारी की भूमिकापर्यावरण कानून या वन कानून निष्पादन एजेंसी द्वारा इसके कार्यान्वयन से पहले उसके सामने लाई गई औपचारिक परियोजना की जांच तक सीमित है, यह पता लगाने के लिए कि क्या इसका कोई पर्यावरणीय प्रभाव हो सकता है और यदि ऐसा है, तो कम करने के लिए उपचारात्मक कदमों के माध्यम से ऐसी शर्तों को लागू करना।

और सतत विकास के राज्य के दायित्व को पूरा करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए प्रभाव को कम करना।64. जो भी हो, कोई भी किसी परियोजना के बीच के गुणात्मक अंतर से अनजान नहीं हो सकता है जिसके लिए एक बड़े हिस्से के अधिग्रहण की आवश्यकता होती है।

सड़क/राजमार्ग के निर्माण के लिए क्षेत्र में भूमि की एक छोटी पट्टी के अधिग्रहण के विपरीत निरंतर वाणिज्यिक/औद्योगिक गतिविधियों के लिए एक स्थान पर भूमि का अधिग्रहण। सड़क/राजमार्ग का उद्देश्य केवल इसके माध्यम से मुक्त मार्ग की सुविधा प्रदान करना है। परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v पर कब्जा करने वाले एक स्थान पर एक बड़ी परियोजना के मामले में इसके विपरीत एक तैरती हुई आबादी होगी।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

कई वर्ग मीटर भूमि और निरंतर वाणिज्यिक /

उस पर औद्योगिक गतिविधियाँ। पर्यावरणीय प्रभाव को सापेक्ष रूप से और स्थानीय स्तर और विशिष्ट स्थान पर मापा जाना चाहिए। जबकि, सड़क/राष्ट्रीय राजमार्ग की आवश्यकता अनिवार्य रूप से व्यापक राष्ट्रीय हित में होगी।

65. हमारे सामने रखे गए प्रश्न पर विचार करने के उद्देश्य से,

यह देखने के लिए पर्याप्त है कि पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 की धारा 3 के तहत पर्यावरण (संरक्षण) नियम, 1986 के नियम 5 के साथ पठित 2006 की अधिसूचना के संदर्भ में पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी निष्पादन एजेंसी (एनएचएआई) द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग के "वास्तविक निर्माण या निर्माण कार्य" के प्रारंभ से पहले ली जानी आवश्यक है। यह तभी होगा जब अधिग्रहण की कार्यवाही को उसके तार्किक अंत तक ले जाया जाएगा जब तक कि भूमि अंततः एनएचएआई में निहित नहीं हो जाती है या केंद्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण/प्रबंधन के लिए उसे नहीं सौंपी जाती है। इस स्थिति को एम. ओ. ई. एफ. द्वारा दिनांकित 7.10.2014 द्वारा जारी कार्यालय ज्ञापन में प्रबलित और समझाया गया है, जो इस प्रकार हैः -

" F.No.22-76/2014-IA-III

भारत सरकार

पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय

प्रभाव आकलन प्रभाग

इंदिरा पर्यावरण भवन,

जोर बाग रोड, अलीगंज,

नई दिल्ली-110,003

तिथि 7 अक्टूबर, 2014

कार्यालय स्मारक

विषयः आर. टी. परियोजना स्थल पर भूमि अधिग्रहण की स्थिति

ई. आई. ए. के तहत पर्यावरण मंजूरी के मामले पर विचार करना

अधिसूचना, 2006-संबंधित

1. यह इस मंत्रालय के ध्यान में लाया गया है कि अनुपस्थिति में

किसी भी दिशा-निर्देश में, विभिन्न ईएसी/एसईएसी अलग-अलग मानदंड अपनाते हैं

परियोजना स्थल की भूमि किस हद तक होनी चाहिए

पर्यावरण के लिए मामले पर विचार करने से पहले अधिग्रहित

निकासी (ईसी)। भारत सरकार में कुछ मंत्री

और कुछ औद्योगिक संघों ने इसका पूरा प्रतिनिधित्व किया हैपरियोजना स्थल के लिए भूमि अधिग्रहण पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए।

निर्वाचन आयोग के लिए मामले पर विचार करने से पहले और इसके बजाय [2020] 14 एस. सी. आर. की शुरुआत।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया विचार के लिए पर्याप्त होनी चाहिए। ऐसे मामलों में। तर्क यह है कि भूमि अधिग्रहण

प्रक्रिया समानांतर रूप से चल सकती है और ईसी का विचार

पूर्ण भूमि अधिग्रहण की प्रतीक्षा करने की आवश्यकता नहीं है।

2. मंत्रालय में इस मामले की जांच की गई है। ईसी ने

ई. आई. ए. अधिसूचना, 2006 के तहत किसी परियोजना या गतिविधि के लिए अनुदान,

के लिए मामले के विचार के लिए पूर्व-आवश्यक नहीं है ई. सी., दिखाने के लिए कुछ विश्वसनीय दस्तावेज होना चाहिए

भूमि अधिग्रहण डब्ल्यू. आर. टी. परियोजना स्थल की स्थिति जब मामला है

मूल्यांकन के लिए संबंधित ई. ए. सी./एस. ई. ए. सी. के समक्ष लाया गया। यह.तदनुसार निर्णय लिया गया है कि निम्नलिखित दस्तावेज संबंधित हैं

परियोजना स्थल पर भूमि अधिग्रहण के लिए और इस पर विचार किया जा सकता है

मामले के मूल्यांकन के समय ईएसी/एसईएसी द्वारा पर्याप्त

ईसी के लिए:

(i) भूमि के मामले में परियोजना स्थल प्रस्तावित है

सरकारी हस्तक्षेप के माध्यम से अर्जित, की एक प्रति

संबंधित राज्य द्वारा जारी प्रारंभिक अधिसूचना

भूमि अधिग्रहण के संबंध में सरकार भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और

पुनर्वास अधिनियम, 2013।

((ii) यदि भूमि का अधिग्रहण निजी माध्यम से किया जा रहा है।

भूमि मालिकों के साथ बातचीत, विश्वसनीय दस्तावेज दिखा रहे हैं

प्रस्तावित भूमि के लिए भूमि बेचने का भूमि मालिक का इरादा परियोजना।

3. हालाँकि, यह ध्यान दिया जा सकता है कि ई. सी. ने एक

उपरोक्त दस्तावेजों के आधार पर परियोजना बन जाएगीपरियोजना स्थल के लिए वास्तविक भूमि निकल जाने की स्थिति में अमान्य

उस समय मानी गई भूमि से अलग होना

परियोजना का मूल्यांकन और ईसी में उल्लिखित।4. सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के साथ यह मुद्दा।"

(जोर दिया गया)

इस अधिसूचना के अंतर्निहित सिद्धांत को लागू करते हुए, यह बिल्कुल स्पष्ट है

अत: भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया घोषणा के लिए तैयार है

1956 के अधिनियम के 3डी पर, यह निष्पादन एजेंसी के लिए खुला होगा।

ए. आई.) परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई के लिए सक्षम प्राधिकारी को आवेदन करना।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

66. जैसा कि इस मामले में, 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी होने के बाद, एनएचएआई के पास होना चाहिए, और वास्तव में, पर्यावरण कानूनों के साथ-साथ आवश्यक वन कानूनों के तहत सक्षम अधिकारियों को आवेदन देकर कार्रवाई करना।

अनुमतियाँ।

67. 1956 के अधिनियम और 1988 के अधिनियम के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, एनएचएआई विकास और रखरखाव का काम अपने हाथ में ले सकता है।

संबंधित राष्ट्रीय राजमार्ग केवल तभी है जब अधिसूचित भूमि उसमें निहित हो या जब वह केंद्र सरकार द्वारा उसे सौंपी गई हो। विचाराधीन अधिनियमों की योजना से, जैसे ही धारा 3ए के तहत अधिसूचना जारी की जाती है, केंद्र सरकार के लिए यह खुला है कि वह 1988 के अधिनियम की धारा 11 के साथ पठित 1956 के अधिनियम की धारा 5 के तहत शक्ति के प्रयोग में निर्देश/अधिसूचना जारी करे ताकि विकास को सौंपा जा सके।

एनएचएआई के लिए प्रस्तावित राष्ट्रीय राजमार्ग। इस तरह के हस्तांतरण पर, एनएचएआई एक निष्पादन एजेंसी की भूमिका ग्रहण करता है और उसके बाद ही पर्यावरण/वन कानूनों के तहत आवश्यक अनुमतियों/मंजूरी के लिए आवेदन करने के लिए कार्रवाई में आगे बढ़ सकता है।

अधिसूचना/कार्यालय ज्ञापन दिनांक 14.9.2006 और 7.10.2014 क्रमशः।

68. यह विवाद में नहीं है कि पर्यावरण/वन निकासी हमेशा स्थल विशिष्ट होती है और इसलिए, जब तक कि निर्माण के लिए स्थल की पहचान नहीं की जाती है।

धारा 3ए अधिसूचना के माध्यम से प्रकट राष्ट्रीय राजमार्ग, पर्यावरण/वन के तहत अनुमति के लिए कोई भी आवेदन करने का प्रश्न

कानून उत्पन्न नहीं होंगे, जैसा कि कार्यालय ज्ञापन दिनांक 7.10.2014 में बताया गया है। इस स्थल की पहचान केवल 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना के संदर्भ में की गई है, जिसमें भूमि का विवरण दिया गया है।राष्ट्रीय राजमार्ग या उसके हिस्से के निर्माण, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन के सार्वजनिक उद्देश्य के लिए अधिग्रहण करने का प्रस्ताव।

69. अधिसूचना/कार्यालय के उद्देश्य के साथ केंद्र सरकार को सशक्त बनाने वाले प्रावधानों की परस्पर क्रिया पर विचार करना।

पर्यावरण मंत्रालय द्वारा क्रमशः आई. डी. 2 और आई. डी. 1 पर जारी ज्ञापन में इस तर्क को स्वीकार करना विरोधाभासी होगा कि केंद्र सरकार पर्यावरण/वन कानूनों के तहत सक्षम अधिकारियों से पूर्व अनुमोदन/अनुमति लेने के लिए बाध्य है, जैसा कि मामला [2020] 14 एस. सी. आर.

धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना जारी करने से पहले या उसके लिए भी हो सकता है।मामला, 1956 के अधिनियम की धारा 3ए।

आरई: नीचे गिरना और आगे का रास्ता

अधिसूचित भूमि के संबंध में धारा 3ए के तहत अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष की अवधि के भीतर 1956 के अधिनियम की धारा 3डी, जिसमें विफल रहने पर धारा 3ए के तहत अधिसूचना का कोई प्रभाव नहीं रहता है। यह संभव है कि धारा 3ए के तहत अधिसूचना के बाद पर्यावरण/वन मंजूरी के प्रस्ताव को आगे बढ़ाते समय, कुछ समय हो सकता हैभले ही 1956 के अधिनियम के तहत भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया धारा 3डी के तहत अधिग्रहण की घोषणा जारी करने के लिए परिपक्व हो गई थी। यह भी सच है कि वन कानूनों के तहत पर्यावरण मंजूरी या अनुमति प्राप्त करने के लिए खर्च किए गए समय को अधिनियम की धारा 3डी (3) के तहत गणना किए जाने वाले एक वर्ष की अवधि से स्पष्ट रूप से बाहर नहीं किया गया है। समय का निलंबन कहने के लिए समय का विस्तार केवल उस अवधि के संबंध में है जिसके दौरान धारा 3ए (1) के तहत अधिसूचना के अनुसरण में की जाने वाली कार्यवाही पर अदालत के आदेश द्वारा रोक लगा दी जाती है। दूसरे शब्दों में, 1956 के अधिनियम में कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है, जिसमें केंद्र सरकार द्वारा या परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई के निष्पादन में बिताए गए समय को शामिल नहीं किया गया है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

वन कानून, जैसा भी मामला हो। इस संकट से बाहर निकलने के लिए, एक व्याख्यात्मक प्रक्रिया द्वारा और संविधान के अनुच्छेद 142 के तहत इस न्यायालय की पूर्ण शक्तियों का उपयोग करके, हम मानते हैं कि पैराग्राफ में कहा गया है 100 (1) कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड (उपर्युक्त), न्यायालय के आदेश द्वारा स्थगन के रूप में कार्य करेगा।

धारा 3डी (3) 1956 के अधिनियम के तहत सभी परियोजनाओं के संबंध में, विशेष रूप से धारा 3ए अधिसूचना जारी होने के बाद पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने के साथ-साथ वन कानूनों के तहत अनुमतियों के लिए बिताए गए समय को हटाने के लिए। केवल यही दृष्टिकोण पर्यावरण और वन कानूनों के उद्देश्य को आगे बढ़ाएगा, साथ ही, राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के काम के त्वरित निष्पादन के लिए धारा 3डी (3) के तहत निर्दिष्ट समय सीमा का पालन करने की आवश्यकता होगी, जो एक सार्वजनिक उद्देश्य के लिए भी है और

72. रिट याचिकाकर्ताओं का यह तर्क कि धारा 3डी (1) में आने वाली अभिव्यक्ति "होगी" की व्याख्या "हो सकती है" के रूप में की जानी चाहिए, हालांकि पहले दोष पर आकर्षक है, खारिज किए जाने योग्य है। यदि वह व्याख्या स्वीकार की जाती है,यह अधिग्रहण प्रक्रिया के समाप्त होने की धारा 3डी (3) की प्रभावकारिता को और अधिक प्रभावी बना देगा। यह एक अनिवार्य प्रावधान है। इसके बजाय, हमने स्वीकार किया है

संविधान के अनुच्छेद 142 के तहत इस न्यायालय की पूर्ण शक्तियों को लागू करने सहित व्याख्यात्मक प्रक्रिया द्वारा 1956 के अधिनियम की धारा 3डी (3) में परंतुक को विस्तृत अर्थ देने के लिए वैकल्पिक तर्क

पर्यावरण और वन कानून, जैसा भी मामला हो, तब तक शामिल हैं जब तक कि उल्लिखित अनुमतियाँ अंतिम रूप नहीं ले लेती हैं। दूसरे शब्दों में, निष्पादन एजेंसी/केंद्र सरकार द्वारा उल्लिखित कानूनों के तहत अनुमति/मंजूरी देने के लिए संबंधित अधिकारियों के समक्ष आवेदन करने में बिताए गए समय को अधिसूचना के परिणामस्वरूप कार्रवाई न्यायालय (धारा 3डी के तहत अधिसूचना जारी करने तक सीमित) द्वारा रोक के कारण बाहर रखने की आवश्यकता है।धारा 3ए के तहत। इस प्रकार, धारा 3ए अधिसूचना जारी होने पर शुरू की गई अधिग्रहण प्रक्रिया धारा 3डी के तहत अधिसूचना के प्रकाशन के चरण तक समानांतर रूप से चल सकती है, जिसे मंजूरी मिलने के बाद जारी किया जा सकता है।

पर्यावरण/वन कानूनों के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा मंजूरी/अनुमति और उसकी अंतिमता प्राप्त करना।

73. वर्तमान मामले में, यह देखा गया है कि एन. एच. ए. आई. ने निष्पादन एजेंसी होने के नाते जल्द ही एम. ओ. ई. एफ. को संदर्भ की शर्तें प्रस्तुत कर दी थीं

1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) के तहत अधिसूचना के प्रकाशन के बाद, धारा-सी-के-एस (एन. सी.) को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया। यह 19.4.2018 पर प्रस्तुत किया गया था और इसे आगे बढ़ाने के लिए एमओईएफ द्वारा 8.6.2018 पर मंजूरी दी गई थी, जो 7.5.2018 पर ईएसी द्वारा की गई सिफारिश के परिणामस्वरूप थी। वास्तव में, इसके बाद एनएचएआई ने 5.7.2018 और 21.8.2018 पर संदर्भ की शर्तों में संशोधन प्रस्तुत किया। ई. ए. सी. ने संदर्भ की शर्तों में संशोधन की जांच करने के बाद, 30.8.2018 पर अपनी सिफारिश प्रस्तुत की। ई. ए. सी. द्वारा हलफनामे में कहा गया है कि आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने में एन. एच. ए. आई. द्वारा कोई चूक नहीं की गई है। इसी तरह, एनएचएआई ने 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना का हिस्सा बनने वाली भूमि के संबंध में वन कानूनों के तहत अनुमति देने के लिए वन संरक्षक को 12.5.2018 पर आवेदन प्रस्तुत किया था। उस आवेदन को विधिवत संसाधित किया गया था और सक्षम प्राधिकारी द्वारा वन कानूनों के तहत 8.6.2018 पर अनुमति दी गई थी। धारा 3ए के तहत अधिसूचना के बाद और 1956 के अधिनियम की धारा 3डी के तहत घोषणा जारी करने से पहले पर्यावरण और वन कानूनों के तहत संबंधित अधिकारियों द्वारा ये अनुमतियां/मंजूरी जारी की गई हैं। इसलिए, इस निर्णय के संदर्भ में, इस तरह की मंजूरी प्राप्त करने के लिए खर्च किए गए समय को, जिसमें इस निर्णय की घोषणा तक और जब तक बताई गई अनुमतियाँ/मंजूरी अंतिम रूप नहीं ले लेती हैं, जो भी बाद में हो, क्योंकि मामला न्यायालय में

विचाराधीन था, उसे बाहर रखने की आवश्यकता है। यहां तक किऐसी अवधि को हटाने के बाद, यदि उच्च न्यायालय के समक्ष धारा 3ए के तहत कोई अधिसूचना मानित व्यपगत प्रभाव से सुरक्षित नहीं है

धारा 3डी (3) में उल्लिखित, केंद्र सरकार को 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत नई अधिसूचना जारी करनी पड़ सकती है और यदि सलाह दी जाती है तो अधिग्रहण की प्रक्रिया को फिर से शुरू करना पड़ सकता है। हम इस संबंध में कोई अंतिम राय व्यक्त नहीं कर रहे हैं। हालाँकि, ऐसी नई अधिसूचनाएँ केवल उस भूमि के संबंध में जारी की जा सकती हैं जो पर्यावरण/वन कानूनों के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा दी गई अनुमतियों/मंजूरी का हिस्सा है, जो स्थल विशिष्ट है।

अन्य सामग्री

74. यह हमें उसी सलाहकार को परिवर्तित खंड यानी सी-के-एस (एन. सी.) के लिए जारी रखने के बारे में शिकायत की ओर ले जाता है। वास्तव में, सलाहकार की पात्रता सी-एम (ईसी) से संबंधित मूल रूप से परिकल्पित परियोजना के संदर्भ में थी।

यह परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v को शुरू करने के लिए योग्य पाया गया। पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

एनएचएआई द्वारा उक्त परियोजना के लिए परामर्श कार्य और दिनांकित 29.9.2017 का पत्र भी जारी किया गया था। एम. ओ. आर. टी. एच. के सचिव की अध्यक्षता में हुई समिति की बैठक में नए संरेखण को अंतिम रूप दिया गयासी-एम (ईसी) की मूल परियोजना से विचलन। इसके बजाय, धारा-सी-के. एस. (एन. सी.) को अंतिम रूप दिया गया। हालाँकि, उसी सलाहकार को बदले हुए खंड/खंड के लिए 22.2.2018 दिनांकित अनुबंध समझौते के निष्पादन द्वारा जारी रखा गया था। ऐसा इसलिए किया गया क्योंकि नियम और शर्तें समान थीं। वास्तव में, हमारे सामने यह जोरदार तर्क दिया गया था कि अधिकारियों को बदली हुई परियोजना के लिए सलाहकार की नियुक्ति के लिए निर्धारित प्रक्रिया का नए सिरे से पालन करना चाहिए था। हालांकि, हम पाते हैं कि उच्च न्यायालय के समक्ष दायर किसी भी रिट याचिका में, स्पष्ट घोषणा की मांग नहीं की गई थी या उस मामले के लिए, एनएचएआई और सलाहकार के बीच निष्पादित अनुबंध समझौते को चुनौती दी गई थी। इसके अलावा,

केवल लगभग 277 किलोमीटर। (लगभग 350 किलोमीटर के मूल खंड [सी-एम (ईसी)] के बजाय।) इसके अलावा, सलाहकार की योग्यता और पात्रता के संबंध में कोई चुनौती नहीं दी गई है। विशेष रूप से, इस खंड/खंड को आर्थिक गलियारे से राष्ट्रीय गलियारे में बदलने का निर्णय समिति का था। यह सलाहकार की सिफारिश पर स्थापित नहीं किया गया था, जैसा कि रिट याचिकाकर्ताओं द्वारा माना गया है और इसलिए उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत किया गया है। समिति के निर्णय का समर्थन कार्यवृत्त में दर्ज ठोस कारणों से किया गया था और इसमें देश भर में निर्बाध राष्ट्रीय राजमार्ग संपर्क विकसित करने के लिए शासी नीतियों की प्रभावशीलता के बारे में इसका विशाल अनुभव भी शामिल था। किसी भी मामले में, सलाहकार की नियुक्ति में अनियमितता, यदि कोई हो 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) या धारा

3ए (1) के तहत विवादित अधिसूचनाओं को बहुत कम करते हुए, उचित विचार-विमर्श के बाद समिति द्वारा लिए गए सुविचारित निर्णय को रद्द करने और अलग करने का आधार नहीं हो सकता है। इसलिए हम मानते हैं कि उच्च न्यायालय को इससे बचना चाहिए था

परिवर्तित खंड/खंड [सी-के-एस (एन. सी.)] के लिए एक ही सलाहकार की नियुक्ति के तरीके पर कोई राय व्यक्त करते हुए, क्योंकि इसकी नियुक्ति को चुनौती देने वाली कोई राहत नहीं मांगी गई थी और इस प्रकार यह उसके समक्ष मुद्दा नहीं था; और इसी कारण से, हम इस पहलू पर आगे विस्तार नहीं करना चाहते हैं। इस प्रकार निर्णयों में इस न्यायालय की उक्ति को समझा गया

के. लुबना (ऊपर) और श्रीलेखा विद्यार्थी (ऊपर) में प्रत्यर्थियों/रिट याचिकाकर्ताओं द्वारा भरोसा किए जाने से इस मामले में कोई फायदा नहीं होगा।

75. विवाद के गुणों को विस्तार से देखने के बाद, रिट की रखरखाव के सवाल पर विस्तार करना अनावश्यक है। याचिकाओं का समयपूर्व होना।

निष्कर्ष 76. समाप्त करने से पहले और अभिलेख को पूरा करने के लिए, हम

उच्च न्यायालय द्वारा विवादित निर्णय के पैराग्राफ 106 में जारी किए गए निर्देश का विज्ञापन कर सकता है जैसा कि अब तक पुनः प्रस्तुत किया गया है। उच्च न्यायालय ने संबंधित राजस्व अधिकारियों को 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना के आधार पर अधिग्रहण निकाय/एनएचएआई के पक्ष में प्रभावित उत्परिवर्तन प्रविष्टियों को बहाल करने का निर्देश दिया। 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना के आधार पर, न तो अधिग्रहण करने वाले निकाय और न ही एनएचएआई ने संबंधित भूमि पर कब्जा किया था और न ही भूमि उनमें निहित थी, ताकि उनके पक्ष में उत्परिवर्तन प्रविष्टि को बदला जा सके। उस हद तक, हम उच्च न्यायालय से सहमत हैं कि जब तक अधिग्रहण प्रक्रिया पूरी नहीं हो जाती औरभूमि का कब्जा लिया जाता है, केवल 1956 के अधिनियम की धारा 3ए के तहत अधिसूचना के आधार पर उत्परिवर्तन प्रविष्टि को बदलने का सवाल स्वीकार नहीं किया जा सकता है और इसलिए, पहले की प्रविष्टियों को बहाल किया जाना चाहिए। उच्च न्यायालय के उस निर्देश में हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं है।

77. बिदाई के समय, हमें अभिलेख पर रखना चाहिए कि हमने न्याय की शुद्धता और वैधता पर किसी भी तरह से कोई राय व्यक्त नहीं की है

पर्यावरण और वन कानूनों के तहत सक्षम अधिकारियों द्वारा दी गई अनुमति/मंजूरी, जैसा भी मामला हो। क्योंकि, वे आदेश विषय वस्तु या उच्च न्यायालय के समक्ष जारी नहीं किए गए थे। इसलिए, प्रभावित

व्यक्तियों के लिए उपयुक्त मंच के समक्ष, जो भी अनुमत हो, आधारों पर इसकी वैधता पर सवाल उठाने का अधिकार होगा। उस संबंध में पक्षों के लिए उपलब्ध सभी दलीलों को खुला छोड़ दिया जाता है।

78. हमें यह दर्ज करने की आवश्यकता है कि हमने विद्वान सलाहकार द्वारा हमारे सामने दिए गए अन्य निर्णयों पर विस्तार नहीं किया है और उन पर भरोसा नहीं किया है

संबंधित पक्षों की ओर से उपस्थित होना, प्रोलिक्सिटी से बचने के लिए और यह भी कि इनका हमारे द्वारा अब तक निपटाए गए प्रश्नों पर कोई प्रभाव नहीं है। हमारी राय में, अधिकारियों द्वारा दायर अपीलों को केवल संबंधित रिट याचिकाओं में 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) और धारा 3ए के तहत अधिसूचनाओं को चुनौती देने को खारिज करने के लिए हमारे द्वारा दिए गए मुद्दों पर सफल होना चाहिए। इसके अलावा, हम उन निर्णयों से निपटना नहीं चाहते हैं जिन पर भरोसा किया गया है, कि इस प्रकृति की परियोजना का पर्यावरणीय प्रभाव हो सकता है और

इसे आगे नहीं ले जाना चाहिए। जैसा कि ऊपर कहा गया है, हमने सक्षम प्राधिकारी परियोजना निदेशक, परियोजना कार्यान्वयन इकाई v द्वारा दी गई अनुमतियों/मंजूरी की प्रभावकारिता की जांच नहीं की है।

पी. वी. कृष्णमूर्ति और ओआरएस। [ए. एम. खानविलकर, जे.]

पर्यावरण या वन कानूनों के तहत, जैसा भी मामला हो। अगर वे

अनुमति/मंजूरी पर हमला किया जाता है, तभी हनुमान लक्ष्मण अरोस्कर (ऊपर), एम. सी. मेहता (ऊपर) और बेंगलुरु में निर्णय लिए जाते हैं। विकास प्राधिकरण (ऊपर) पर विचार किया जा सकता है। जैसे उन में

मामलों में, न्यायालय को पर्यावरण कानूनों के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा दी गई अनुमतियों के संदर्भ में चुनौती की जांच करने के लिए कहा गया था।79. यह देखने की आवश्यकता नहीं है कि यदि उच्च न्यायालयों का कोई भी निर्णय, जिस पर भरोसा किया गया था, हमारे द्वारा लिए गए दृष्टिकोण के अनुरूप नहीं है, तो उसे इस निर्णय के संदर्भ में निहित रूप से खारिज माना जाएगा। हम उच्च न्यायालयों के प्राधिकरणों को गुणा नहीं करना चाहते हैं

इस निर्णय में जवाब दिए गए मुद्दों पर हमारी सराहना की।

80. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, भारत संघ और एन. एच. ए. आई. (एस. एल. पी. (सी) सं. से उत्पन्न सिविल अपीलों द्वारा दायर अपील। 13384-85 / 2019 , 16098-16100 / 2019 , 18577-18580 / 2019 , 19160-19166 / 2019 , 1775-1776 / 2020 , 1777-1780 / 2020 और 1781-1783/2020) उपरोक्त शर्तों में आंशिक रूप से अनुमत हैं; लेकिन भूमि मालिक (ओं)/पीड़ित पक्ष (ओं) द्वारा दायर अपील (एसएलपी (सी) सं. 18586/2019 से उत्पन्न दीवानी अपील) खारिज हो जाती है। विवादित निर्णय और आदेश को इस निर्णय में दर्शाई गई सीमा तक संशोधित किया गया है। 1956 के अधिनियम की धारा 2 (2) और 3ए के तहत विवादित अधिसूचनाओं की

चुनौती को नकार दिया गया है। हालाँकि, विषय उत्परिवर्तन प्रविष्टियों को बहाल करने के लिए संबंधित अधिकारियों को जारी किए गए निर्देश (विवादित निर्णय के पैराग्राफ 106 में) को बरकरार रखा गया है।

81. केंद्र सरकार और/या एनएचएआई आगे बढ़ सकते हैं।

प्रस्तावित खंड/खंड-सी. के.-एस. (एन. सी.) के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए अधिसूचित भूमि के अधिग्रहण के लिए कानून के अनुसार मामले में, जो एन. एच. संख्या है। 179 ए और 17 9 बी।

82. लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा। लंबित अंतर्वर्ती आवेदन, यदि कोई हों, का निपटारा कर दिया जाएगा।83. हम पक्षों के लिए विद्वान वकील द्वारा दी गई सक्षम सहायता के लिए और मुद्दों की जटिलता और मामलों के समूह की एक साथ सुनवाई के कारण भारी रिकॉर्ड के बावजूद उनकी प्रस्तुतियों में संक्षिप्त होने के लिए अपनी सराहना दर्ज करते हैं, जिसमें चल रही महामारी के कारण वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग (वर्चुअल कोर्ट) के माध्यम से बातचीत करने का कठिन कार्य भी शामिल है।

अपीलों का निपटारा किया गया।

दिव्या पांडे