

अहवाल योग्य

भारतीय दिवाणी कायद्याखालील अपिलाचे अधिकार क्षेत्र असलेल्या सर्वोच्च  
न्यायालयातील

दिवाणी अपिल नं.....२०१३

@ खास परवानगी अर्जापैकी (दिवाणी) नं. ३३४०२/२०१२

बृहन मुंबई महानगर पालिका व इतर... अपिल करणारे

विरुद्ध

कोहीनूर CTNL इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनी प्रायव्हेट लिमिटेड आणि इतर... प्रतिवादी

निकाल पत्र

एच. एल. गोखले (न्यायाधीश)

**सर्वोच्च न्यायालयाचे  
विशेष अनुमती  
क्र.३३४०२, २०१२**



निकालपत्र-

याचिका (नागरी)

परवानगी दिली.

२. मुंबई उच्च न्यायालयाच्या खंडपीठ क्र. ९/०७/२०१२ रोजी दिलेल्या निकालाच्या विरोधात हे अपील केले आहे. या निकालान्वये प्रतिवादीने दाखले केलेली याचिका क्र. १४३/२०१२ स्वीकारण्यात आले व त्यामुळे दिनांक. २२/१२/२०११ रोजी जारी केली गेलेली कामे थांबवल्या बाबतची नोटीस रद्द केली गेली. ही नोटीस कार्यकारी अभियंता (इमारत प्रस्ताव) सीटी - III बृहन्मुंबई महानगरपालिका यांनी जारी केली होती. याच जोडीला अतिरिक्त महापालिका आयुक्त यांनी दिनांक २७/०४/२०१२ रोजी एक आदेश काढून सी विंगची उंची ४ मजल्या पर्यंतच ठेवण्याचे बंधन घातले होते. (सार्वजनिक पार्किंगची जागा) (P.P.L.) उपलब्ध करण्यासाठी हे बंधन होते) प्लॉट नं. ४६ टारुन प्लानिंग स्कीम - III एन सी केळकर रोड, शिवाजी पार्क, दादर मुंबई येथे बांधल्या जात असलेल्या इमारती बाबत हा आदेश जारी करण्यात आला होता.

### पक्षांमधील मतभेद त्यानंतरचा समझोता आणि दि. २५/०७/२०१३ च्या निकालाचा भाग - १

३. सुरवातीला अपिलाची सुनावणी जी.एस. संघवी व एच.एल. गोखले या न्यायाधीशांच्या खंडपीठ समोर झाली. श्री. हरीश साळवे व श्री. आर. पी. भट हे वकील अपील करणाऱ्यांच्या बाजूने उभे होते आणि श्री. एफ. एस्. नरिमान हे ज्येष्ठ वकील प्रतिवादीच्या बाजूने होते अपिल करणाऱ्यांची मागणी अशी होती की, पी.पी.एल. फक्त चौथ्या मजल्यापर्यंत असावे.

परंतु बंधनाबाबतचे २२/०६/२०११ चे परिपत्रक जारी करून वितरीत होण्या पूर्वीच प्रतिवादीने अगोदर जारी केलेल्या “सुरुवात करा” अशा प्रमाणपत्राच्या आधारे जास्तीचा एफ.एस.आय. वापरला होता. तथापि न्यायालयातील चर्चा विचारात घेऊन अपील करणारे व

प्रतिवादी यांच्यामध्ये पी.पी.एल. च्या वादाबाबत समझोता झाला. समझोत्या बाबतचा आदेश जारी करण्यापूर्वी न्यायमूर्तीच्या खंडपीठाने वास्तवामागील पार्श्वभूमी व खटल्याची परिस्थिती २५/०७/२०१३ ला पारित केलेल्या आदेशाच्या प्रथम भागातील २ ते ५ परिच्छेदा मध्ये नमूद केली. त्यावेळेच्या न्यायमूर्ती सिंघवी यांच्या आदेशानुसार हे परिच्छेद पुढील प्रमाणे आहेत.

२. प्रतिवादीने इमारतीच्या “अे” “बी” “सी”या विंगचे नकाशे सादर केले होते ते बृ.मुं.म.पा.तील कार्यक्षम अधिकाऱ्याने ते मान्य केले होते. अमान्य झाल्याची माहिती १५/०२/२००६ ला काळविली गेली. केंद्रसरकारच्या पर्यावरण व वन मंत्रालयाने व्यापारी संकुल बांधण्याच्या प्रकल्पास हिरवा झेंडा दाखवल्यावर कार्यक्षम अधिकाऱ्यांनी “काम सुरू” करण्याचे प्रमाणपत्र ता. १३/०९/२००६ रोजी दिले. संयुक्त पोलीस आयुक्त (वाहतुक) यांनी ता. ११/१२/२००९ रोजी ना हरकत प्रमाणपत्र बहुमजली सार्वजनिक पार्किंग जागा (पी.पी.एल.) विकसित करण्यासाठी दिले. नंतर तारीख २/०६/२०१० च्या पत्रान्वये राज्य सरकारने बृहन्मुंबई विकास नियंत्रण नियमावली (DCR) १९९१ या नियमावलीच्या कलम ३३ (२४) अन्वये PPL प्रकल्पाच्या बांधकामास तत्त्वतः मान्यता दिली. यानंतर सुयोग्य अधिकाऱ्यांनी ता. २७/०७/२०१० ला. कामाबाबत उत्सुक असल्याचे तयारीचे पत्र पाठविले (लेटर ऑफ इटेंट).

३. इमारतीचे बांधकाम चालू झाले व त्या दरम्यान ता. ४/०३/२०११ रोजी राज्य सरकारच्या नागरी विकास विभागाने महापालिका आयुक्तांना पत्र पाठविले. या पत्रात DCR च्या ३३(२४) कलमामध्ये दुरुस्ती करण्याचा प्रस्ताव मांडण्यास सांगितले गेले पार्किंग टॉ वर्सची उंची ४ मजल्यांपेक्षा जास्त असू नये अशी दुरुस्ती सांगण्यात आली. “काम सुरू” चे प्रमाणपत्र जेथे दिलेले नसेल अशा ठिकाणी सुरवातीला मान्यता दिली असली

तरी ती रद्द करावी असेही पत्रात सांगितले. या पत्राचा मसुदा लक्षात घेऊन महापालिकेने एक सक्क्युलर ता. २२/०६/२०११रोजी जारी केले. ३३ (२४) या DCR च्या कलमामध्ये काही अटींची भर या परिपत्रकाद्वारे घातली गेली. त्यामध्ये असेही स्पष्ट करण्यात आले की पी.पी.एल. चे जे काही प्रस्ताव आहेत त सर्व प्रस्ताव या अटींचा संदर्भ घेऊनच विचारात घेतले जातील. या नवीन अटींनुसार पी.पी.एल. ची उंची तळमजला त्यावरचे ४ मजले व २ तळघरे (बेसमेंट्स) एवढ्या बांधकामापुरती मर्यादित करण्यात आली.

४. वरील बदलांचे पर्यवसान म्हणजे २९/११/२०११ रोजी महानगरपालिकेने “महाराष्ट्र प्रादेशीक नियोजन व नगररचना अधिनियम १९६६”च्या भाग ५१ खाली प्रतिवादी क्र. १ला नोटीस पाठवली. “काम सुरू” प्रमाणपत्र रद्द का करू नये याची कारणे दाखवा असे या नोटीशी मध्ये म्हटले होते. प्रतिवादी क्र. १ ने या नोटीशीला सविस्तर उत्तर १४/१२/२०११ रोजी दिले. या उत्तरात त्यांनी असे प्रतिपादन केले की, दुरुस्ती केला गेलेला DCR ३३(२४) कलम त्यांच्या इमारतीला लागू होत नाही कारण १६७ रुपये दराने बऱ्याच मोठ्या प्रमाणातले बांधकाम यापूर्वीच पूर्ण झाले आहे. यानंतर संबंधित कार्यकारी अभियंत्याने २२/१२/२०११ रोजी प्रतिवादी क्र. १ ला कळवले की, सार्वजनिक पार्किंग चे काम १३ मजल्या पर्यंत नव्हे तर फक्त ४ मजले उंची एवढे मर्यादित ठेवा यानंतर सहा महिन्यांनी अतिरिक्त महापालिका आयुक्तांनी २७/०४/२०१२ तारखेला जो आदेश काढला त्यातील समर्पक भाग येथे देत आहे.

“जागेच्या मध्यावर भरपूर बांधकाम झालेले आहे यास्तव तयार केलेला या भागातल्या पी.पी.एल. ला, ता. २७/१२/२०११ च्या पाहणी अहवालात यापूर्वीच तयार झालेले जेवढे बांधकाम नोंदवले गेले आहे तेवढ्याच पी.पी.एल बांधकामाला परवानगी देण्यात येत आहे. जागेच्या उर्वरित भागात जेथे बऱ्यापैकी बांधकाम झालेले

नाही तेथे पी.पी.एल. चे बांधकाम तळमजला + ४ मजले एवढेच राहिल. बांधकामाच्या नकाशात सुधारित DCR ला अनुसरून बदल करावे असे विकासकाला सांगण्यात यावे.”

५. विकासकाने काम थांबवण्याची नोटीस व अतिरिक्त महापालिका आयुक्ताचा आदेश याला आव्हान देणारे रीट याचीका क्र. १४३/२०१२ सादर केले ते पिटीशन उच्च न्यायालयाने पुढील शब्दांमध्ये दाखल करून घेतले. “या खटल्यातील सत्य परिस्थिती अशी दिसते आहे की पुनर्विकासाचे काम, बांधकाम बऱ्याच जास्त प्रमाणात पुढे गेले होते पूर्ण होत आले होते व त्यानंतरच कारणे दाखवा नोटीस महाराष्ट्र प्रादेशीक नियोजन व नगररचना अधिनियम १९६६ च्या कलम ५१ अनुसार बजावली गेली व अतिरिक्त महापालिका आयुक्तांनी आपल्या आदेशात तसे मान्यही केले आहे.

अतिरिक्त महापालिका आयुक्ताने पेटीशनरवर पी. पी. एलची उंची तळमजला + चार मजले एवढीच ठेवल्याचे बंधन घालणारा आदेश पूर्वी दिलेल्या परवानगीपेक्षा वेगळा म्हणून कायद्याच्या विरोधात व चुकीचा आहे. हा टिकाखोर आदेश रद्द करून बाजूला ठेवण्यात यावा. ता २९/११/२०११ च्या कारणे दाखवा नोटीशीच्या आधारे याचीका दाखल करणाऱ्यांना काम थांबवण्याची नोटीस देण्यात आली आहे ती रद्दबातल ठरवून बाजूला ठेवली आहे जावी. स्पष्ट शब्दात हा निकाल देण्यात येत आहे. खटल्याच्या खर्चाबाबत कोणताही आदेश नाही.”

४. वर उल्लेख केलेल्या दोन पक्षांमधील समझोत्याच्या मसुद्यात १,२ (अ.टू.इ.) अशा कलमांचा अंतर्भाव होता आणि या कलमान्वये होणारी कारवाई कशा प्रकारची असेल या बाबतचे जोडपत्र त्या मसुद्यास जोडलेले होते. या मसुद्यातील कलम २(अ) व २(ब) हे आपल्या कामासाठी समर्पक आहेत. ही कलमे अशी आहेत.

२. सध्या आपल्यापुढे जो खटला उभा आहे त्यातील विशिष्ट सत्य घटीत आणि परिस्थिती यांचा विचार करून आणि ज्याचा उपयोग नंतरच्या खटल्यात होऊ शकेल असा कोणताही न्यायालयीन दाखला न समजता यातील पेटीशनरर्स व प्रतिवादी नं. १ (कोहीनूर C.T.N.L.) यांच्या मध्ये पुढील प्रकारचे एकमत झाले आहे.

२(अ). लोक हिताच्या दृष्टीने, पब्लिक पार्किंग लॉट (पी.पी.एल.) आता तळमजला ते १३ वा मजला असा राहणार नाही. सुरुवातीला तसे मान्य केले होते व त्यासाठी २१ सप्टेंबर २०११ रोजी प्लॉट क्र. ४६ वरील संयुक्त इमारतीच्या विकासकासाठी विंग सीसाठी सुधारित मान्यता पत्रही देण्यात आले होते. पी.पी.एल. विंग सी चा तळमजला व त्यावरचे ४ मजले तसेच अे, बी, व सी या तिनही विंगच्या खालील तळघराच्या तिनही पातळ्यांपुरताच म्हणजे संपूर्ण तळघराच्या पुरता मर्यादित राहिल. विंग सी च्या ५व्या मजल्यापासून १३ व्या मजल्यापर्यंतचे पार्किंग बंद राहिल.

२(ब). असेही मान्य करण्यात आले की, सध्यांच्या एफ. पी. नं. ४६ खटल्यामधील पी.पी.एल. ची देखभाल, व्यवस्थापन पेटीशनर नं. १ (बृ.मुं.म.पा.) किंवा त्यांनी नेमून दिलेल्या व्यक्ती करतील आणि विंग सी मधील आगम / निर्गम आणि सर्वसाधारण पी. पी. एल. आणि बंद पार्किंग या दोन्हीसाठी बृ.मुं.म.पा. व प्रतिवादी क्र.१ (कोहीनूर सी. टी. एन. एल.) यांना सामायिक रित्या आत किंवा बाहेर जाणे उपलब्ध करून देण्यात येईल. याबद्दलच्या कामकाजाची पद्धत सविस्तरपणे येथील जोडपत्रात मांडली आहे... (अधोरेखन पुरवले आहे)

५. समझोत्याचे सही केलेले निवेदनपत्र न्यायालयात दाखल करण्यात आले म्हणून न्यायालयाने परिणामक्षम आदेश जारी केला. २५/०७/२०१३ तारखेच्या कथित आदेशाच्या भाग १च्या ९व्या परिच्छेदातील हा आदेश पुढीलप्रमाणे आहे.

“९. या प्रकारे समझोत्याचे दोन्ही पक्षांच्या प्रतिनिधींनी सही केलेले निवेदनपत्र १८/०४/२०१३ रोजी त्यास जोडलेल्या जोडपत्रासह नोंदवून घेण्यात आले आहे. या खटल्याच्या वास्तवाची पार्श्वभूमी व परिस्थिती यातून हा समझोता घडला हे आम्ही लक्षात घेतले आहे. आम्ही असे स्पष्ट करू इच्छितो की बृ.मुं.म. पा. नं. ता. २२/०७/२०११ रोजी जे परिपत्रक काढले ते बेकायदा आहे वा कायद्यास मान्य होण्यासारखे नाही असे आम्ही कुठेही व कुठल्याही प्रकारे मानलेले नाही. आम्ही असे मार्गदर्शन करत आहोत की, दोन्ही पक्षांनी समझोत्यातील अटींचे कडेकोट पालन करावे (अधोरेखन पुरवले आहे)”

६. अपील करणाऱ्यांच्या अपेक्षेनुसार असलेले बदल या समझोत्यामुळे मिळाले व त्याचवेळी प्रतिवादीच्या हिताची काळजी घेतली गेली ही संयुक्त (Complex) इमारत पूर्वीच्या कोहीनूर मिलच्या जागेवर, दादर, मुंबई येथे बांधली जाणार आहे. विंग “अे” मध्ये तीन तळघरे व तळमजला आणि ५ मजले आहेत विंग “बी” मध्ये ३ तळघरे, तळमजला ते ४८ मजले आहेत, त्याची उंची १९५.९० मिटर आहे. विंग सी मूळ प्रस्तावानुसार दोन विभागात बांधला जाणार होता. तळमजला व वरचे १४ मजले पी.पी.एल. साठी ठेवले जाणार होते आणि १५ ते ३० पर्यंतचे मजले निवासस्थान म्हणून राखून ठेवण्यात येणार होते. ता. २२/०६/२०११ रोजी महानगर पालिकेने परिपत्रक काढून DCR कायद्याच्या सेक्शन ३३(२४)च्या भाग ४ खाली काही अटी घातल्या त्यामुळे पी.पी.एल. ची इमारत तळमजला व वरती ४ मजले या मर्यादित आली. समझोत्या मध्ये या अटीचा स्वीकार करण्यात आला आहे. आता पब्लिक पार्किंग सी विंगच्या तळमजला व वरचे ४ मजले यात व विंग “ए”, “बी”, “सी” च्या ३ पातळ्यांमधील तळघरामध्ये पुरवले जाईल. खाजगी पार्किंग सी विंगच्या ५ ते २३ मजल्यांवर उपलब्ध असेल.

## तर २५/०७/२०११ रोजी जारी केलेल्या आदेशाचा चार मुद्दे मांडणारा भाग दुसरा

७. पी.पी.एल. असलेल्या इमारतीची उंची या मुद्यांवर या दोन पक्षात वाद होता. परंतु तरीही असे जाणवले की अपील करणाऱ्या पक्षाने काही बाबी लक्षात घेतल्या नव्हत्या आणि जेव्हा मुंबई शहरात मध्यवर्ती ठिकाणी असलेल्या प्लॉट नं. ४६ वरील संयुक्त इमारतीला मान्यता देण्याची वेळ आली तेव्हा या बाबी पुढे आल्या. मान्यता प्राप्त योजना नकाशात, तळमजल्यावर उपलब्ध असलेली मनोरंजनासाठी जागा संपूर्ण प्लॉटच्या ७.७ टक्के इतकी कमी केली होती. कायद्याप्रमाणे तर किमान १५% जागा मोकळी सोडणे आवश्यक आहे (प्लॉटचे क्षेत्रफळ १००१ चौ. मिटर ते २५०० चौ. मिटर च्या दरम्यान असेल तर DCR कलम २३ अनुसार) तळमजल्यावरील मनोरंजनाच्या मोकळ्या जागेतील ही कपात लक्षात घेऊन आदेशाच्या १३व्या परिच्छेदात पुढील नोंद केली गेल्याचे आढळते.

“... अर्जदार व प्रतिवादी यांच्यात समझोता झालेला असल्याने प्रतिवादीच्या बांधकामाबाबतच्या कुठल्याही मुद्यात, पडण्याचा आमचा इरादा नाही तथापि आम्हांला आश्चर्य वाटत आहे की, महानगरपालिकेने तळमजल्यावरील मनोरंजनाच्या जागेत केल्या गेलेल्या कपातीकडे गंभीरपणे बघितलेच नाही. कदाचित हा नियम व्यासपीठा वरील (पोडीयम) मोकळी जागा मनोरंजनाची जागा मानण्याची परवानगी देतो म्हणून हे घडले असेल. नियमाचा हा अन्वयार्थबरोबर मानला तर असे देखील घडू शकेल की तळमजल्याच्या पातळी वरची मनोरंजनासाठी सोडलेली जागा सरळ सरळ शून्यावरच पोहोचेल. त्या इमारती बांधलेल्या सदनिकात राहणाऱ्या, व्यापणाऱ्या व्यक्तींना मोकळी जागा अशी मिळणारच नाही व याचे विपरित परिणाम फक्त त्या व्यक्तीच्याच नव्हे तर त्या इमारतीच्या आजूबाजूला राहणाऱ्या सर्वच नागरिकांच्या जीवनावर होईल कारण त्या सर्वांना त्यांच्या

किमान मनोरंजक गरजा पुरविण्यासाठी सार्वजनिक उद्याने, खेळाची मैदाने, बागा यांवर अवलंबून राहावे लागेल...” (विशेष भर पुरवला आहे.)

त्यामुळे असे जाणवले की, किमान मनोरंजन जागेची अट घालणारा DCR २३ हा नियम व (पोडीयम) उंच व्यासपीठाबाबतचा DCR ३८(३४) हा नियम यांच्यातील संबंध तपासणे गरजेचे आहे.

८. दुसरी लक्षात आलेली गोष्ट म्हणजे सर्व सामान्य जनतेसाठी खुली पार्किंग व्यवस्था करून देण्याच्या मोबदल्यात सध्याच्या तरतुदीनुसार जास्त चटई निर्देशांक देण्यात आला आहे. त्यामुळे इमारतींची उंची वाढवता येणार आहे. परंतु अशा उंच इमारती म्हणजे अधिकाधिक माणसे तेथे राहण्याला आणणार, अधिकाधिक वाहने तेथे आणणार, आजूबाजूच्या निरुंद रस्त्यावर व आधीच गजबजलेल्या गर्दीच्या या भागात अधिकच वाहतूक वाढवणार पण हा मुद्दा अपीलकर्त्या महापालिकेने विचारात घेऊन तपासलाच नाही असे जाणवते. प्रस्तुत या खटल्यातील या संयुक्त इमारतीच्या चारही बाजूंना चार रस्ते आहेत व ते अजिबात रुंद नाहीत. या इमारतीची उंची व चारी बाजूच्या रस्त्यांची रुंदी याचे प्रमाण अत्यंत व्यस्त आहे. आणि तरीही सार्वजनिक पार्किंगच्या बदल्यात इतर अनेक कारणे दाखवून वाढीव उंचीला परवानगी देण्यात आली आहे. DCR चा ३१(१) नंबरचा नियम असे सांगतो की इमारतीची उंची त्यास लागून असलेल्या रस्त्यांच्या रुंदीच्या प्रमाणात असावी परंतु या DCR नियमाला जोडलेल्या तरतूदी मध्ये बांधकाम योजना DCR नंबर ३३(७), (८), आणि (९) याखाली मोडत असतील तर या नियमाचे अपवादही सांगितले आहेत. DCR ३३ हा मुंबई बेटावरील भूकर भरणाऱ्या सहकारी गृह मंडळाच्या, महानगरपालिकेच्या जुन्या किंवा पोलीस विभागाच्या इमारतीची पुनर्बांधणी पुनर्विकास यासाठी असून त्यासाठी २.५ चा चटई निर्देशांक अधिक पुरवणी -३ मध्ये नमूद केला असेल तितका उत्तेजनार्थ चटई निर्देशांक यापैकी

जो अधिक असेल तो एफ.एस.आय. बहाल केला जातो DCR ३३(८) हा नगरपालिकेने ज्यांची घरे ताब्यात घेतली आहेत त्यांना पुन्हा घरे बांधून देण्यासाठी व DCR ३३(९) हा व्यापक क्षेत्रावरील सेझ भूकर भरणाऱ्या इमारतींच्या पुनर्बांधणी व पुनर्विकासासाठी किंवा व्यापक क्षेत्रावरील शहरी नवनिर्माण योजनांसाठी आहे त्यासाठी चटई निर्देशांक चार दिला आहे. ही बांधकामे सुद्धा त्या त्या जागी माणसांची व वाहनांची गर्दी वाढवतातच मग प्रश्न असा पडतो की हे अपवाद सुयोग्य, न्याय्य व कार्यक्षम आहेत काय ?

९. तिसरी गोष्ट म्हणजे गर्दी व भरपूर लोकसंख्या असलेल्या गजबजलेल्या भागात उंच इमारती बांधल्यामुळे त्याचा शहरातील वाहतुकीवर किती परिणाम होतो याबद्दलची चर्चा एस.एल.पी. ठरवतांना देखील केली गेली. न्यायालयाने आदेशाच्या १४व्या परिच्छेदात असे नमूद केले की, पब्लिक पार्किंगसाठी जादा जागा जरी पुरवली जात असली तरी त्याच साठी विकासकाला जास्तीचा एफ एस आय देखील दिला जातो आहे परिणामी या उंच इमारती बाजूच्या रस्त्यावर वाहनांची भर घालतील. अतिरिक्त चटई निर्देशांक बृहन्मुंबई सारख्या, समुद्र किनाऱ्यावरच्या शहरातील वाहतुकीवर काय व कसा आघात करू शकतो याचा खोलात जाऊन अभ्यास करणे किती गरजेचे आहे हेच यावरून दिसून येते.

१०. शेवटी, या संयुक्त इमारतीची उंची १९८.८० मिटर आहे हे लक्षात घेऊन या इमारतीतील रहिवाशांना यदा कदाचित आगीला तोंड द्यावे लागले तर कोण कोणत्या अडचणी येतील या मुद्याचा विचार करण्यात आला. अशा बिल्डिंगच्या भोवती अग्निशामक दलांच्या बंबांना फिरता येईल इतपत मोकळी जागा असावी अशी तरतूद आहे. पण ही मोकळी जागा कितपत असावी या बाबतची एकवाक्यता या तरतुदीत नाही. महानगर पालिकेकडे जे अग्निशामक बंब व शिड्या आहेत त्या १४ मजल्यांपेक्षा

उंच जागी पोहोचू शकत नाहीत असे समजले. लक्षात येण्या सारखी गोष्ट म्हणजे अलीकडच्या काळात राज्य सरकारच्या मंत्रालयाच्या इमारतीला आग लागली, याची नोंद घेतली गेली. तर ही इमारत फक्त ६ मजली असून देखील आग विझवण्यास काही दिवस लागले. आणि काही व्यक्तींचा मृत्यूही झाला. म्हणून उंच इमारतीतील रहिवासी आजुबाजूच्या परिसरातील इमारतीत राहणारी मंडळी अग्निशामक दलाचे जवान यांच्या सुरक्षितते बाबतचा विचार तातडीने करायला हवा.

११. म्हणून २५/०७/२०१३ च्या आदेशाच्या दुसऱ्या भागात न्यायधिकांच्या खंडपीठाने पुढील विचारविनीयमासाठी चार मुद्यांची रचना केली ते मुद्दे असे आहेत.

“(१) DCR २३ व DCR ३८(३४) यांच्यात कोणते परस्पर संबंध असावेत? मनोरंजनाच्या मोकळ्या जागेचे किमान क्षेत्र, DCR (२३) ने दिलेले किमान क्षेत्र काहीही व कोणतेही कारण दाखवून कमी करणे मान्यतापत्र असू शकते का ?

(२) DCR ३१(१) ला सांगितलेले – ३३(७), (८), (९) या नियमांखालील अपवाद विशेषतः बेटावर वसलेल्या मुंबई सारख्या शहराच्या दृष्टीने सुयोग्य, सबळ व कायदेशीर आहेत? व तसे असलेच तरी कोणत्या संदर्भात व कोणत्या मर्यादेपर्यंत असावेत ?

(३) या बेटावरच्या शहरातल्या इमारतींना मिळालेल्या अतिरिक्त चटई निर्देशांकाचा वाहतुकीवर काय परिणाम होईल व तो नियंत्रणात कसा ठेवावा ?

(४) आगीच्या संकटापासून संरक्षण देणारी सध्याची व्यवस्था पुरेशी आहे का? ती परिणामकारकरित्या अवलंबली जाते का? जर नाही, तर ही व्यवस्था योग्य प्रकारे राबवली जाण्यासाठी, आगीपासून बचावाच्या संदर्भात कोणती यंत्रणा कार्यान्वीत केली जावी ?

१२. ते हेतू पूर्ण करण्यासाठी पुढील मंडळींकडून सत्य प्रतिज्ञापत्रे मागवली गेली.

(अ) महापालिका आयुक्तांकडून १) मुख्य अभियंत्याकडून क्र. १ व २ या मुद्यांवर २) वाहतूक व्यवस्थापनाशी संबंधित अभियंत्याकडून क्र.३ च्या मुद्यांवर ३) मुख्य अग्निशमन अधीकाऱ्याकडून क्र.४ च्या मुद्यांवर

(ब) महाराष्ट्र राज्य सरकारकडून १) शहर विकास विभागाच्या सचीव कडून वरील १,२,३ मुद्यांबाबत २) पोलीस आयुक्त वाहतूक क्र. ३ च्या मुद्यांबाबत

१३. मनोरंजनाची मोकळी जागा किमान प्रमाणापेक्षा सुद्धा कमी ठेवायची आणि त्याच्या बदल्यात इमारतीची उंची वाढवून मिळवायची यामुळे या खटल्यात मुद्दा क्र. १ कडे तातडीने लक्ष पुरवणे गरजेचे होते. त्याच प्रमाणे आर्गीच्या समस्येचा मुद्दा क्र. ४ याकडेही तातडीने लक्ष देणे गरजेचे होते, म्हणून असा विचार केला गेला की, न्यायालयाने या गोष्टींबाबत समर्पक तरतुदी काय आहेत, त्या कायदेशीर आहेत का याबाबत सखोल अभ्यास करावा. या उलट, दुसऱ्या दोन मुद्यांना तपासात घेण्याचे कारण असे होते की, मुंबई शहराच्या विकास आराखड्याची पुनर्मांडणी लवकरच होणार होती त्यामुळे त्याबाबतच्या काही सूचना या तपासामुळे करता आल्या असल्या. मुद्दा क्र. २ नियम क्र. ३३(७), (८), (९) अनुसार उंच उठणाऱ्या इमारतींना लावला जाणारा अपवाद यांच्याशी संबंधित होता व मुद्दा क्र. ३ वाहतुकीवरील परिणामांशी संबंधित होता. या दोन्ही मुद्यांसाठी खूप सविस्तर चर्चा, विचारविनिमय करणे गरजेचे होते. या ठिकाणी एक उदाहरण समर्पक ठरेल. दिल्ली महानगरपालिका वि. असोशिएशन ऑफ व्हिक्टिमस ऑफ उपहार ट्रेजेडी व इतर (उपहारच्या दुःखद घटनेत बळी गेलेल्यांची संघटना) या खटल्यात या न्यायालयाने असाच अर्ज स्वीकारला होता. त्याचा सविस्तर अहवाल अ. आय.

आर. २०१२ एस. सी. १०० मध्ये आलेला आहे. उपहार या दिल्लीतील चित्रपटगृहात लागलेल्या आगीचे बळी ठरलेल्या व्यक्तींना नुकसान भरपाई देण्याबाबतचा हा खटला होता. न्यायालयाने निकालपत्राच्या ३८व्या परिच्छेदात नुकसान भरपाईच्या मुद्दाचा निकाल दिला. परंतु या आगीत ५९ जण मृत्युमुखी पडले होते. व १०३ व्यक्ती जखमी झाल्या होत्या. ह्या गोष्टीकडे न्यायालय दुर्लक्ष करू शकले नाही. म्हणून न्यायालयाने सदर निकालपत्राच्या ३९व्या परिच्छेदात असे म्हटले की ...

३९. “सर्वसाधारणपणे आम्ही येथेच थांबलो असतो पण या खटल्यातील विशिष्ट घटिते व एकंदर परिस्थिती विचारात घेता परिपूर्ण न्यायासाठी एक पायरी पुढे जायल हवे असा प्रस्ताव आम्ही मांडतो.” आणि यानंतर निकालपत्राच्या परिच्छेद क्र.४५ मध्ये न्यायालयाने अनेक सूचना, शासनाने विचारात घेण्यासाठी व त्यांची अंमलबजावणी करण्यासाठी म्हणून मांडल्या आहेत त्याचप्रमाणे दोन पक्षात जो मतभेद होता तो सर्व वाद दोघांमधील समझोत्याने कोर्टासमोर जरी मिटला असला तरी मुंबईत मनोरंजनाच्या मोकळ्या जागांची, अत्यंत गर्दीची, उंच इमारतीत आग लागली तर येणाऱ्या समस्या अशा सर्व मुद्यांवर न्यायालयात हा मसुदा ठेवण्यात आल्यावर भरपूर व सखोल चर्चा करायलाच होणे गरजेचे आहे.

यानंतर प्रस्तुत खंडपीठापुढे हे प्रकरण आले. वरील आदेशाचा परिणम म्हणून अपीलकर्त्यांच्या व महाराष्ट्र राज्य सरकारच्या विविध अधिकाऱ्यांनी सत्य प्रतिज्ञापत्र सादर केले होतेच. अनेक मध्यस्थानी देखील न्यायालयास मदत केली. ह्या मध्यस्थांमध्ये (Interveners) १) “द अर्बन डिझाईन रिसर्च इन्स्टिट्यूट (UDRI) व इतर २) महाराष्ट्र चेंबर ऑफ हाउसिंग इंडस्ट्री ३) प्रॅक्टिसिंग इंटरियर्स आर्किटेक्ट अॅन्ड टाऊन प्लॅनर्स अॅसोशिएशन (इंडिया) आणि प्रॉपर्टी डेव्हलपर्स अॅसोशिएशन हे होते. वरील चार मुद्दे



तपासण्याच्या कामात या सर्वांनी मदत केली आहे. आम्ही त्यांच्या सादरीकरणगाचा” महाराष्ट्र प्रादेशीक नियोजन व नगररचना अधिनियम १९६६ (MRTP) या कायद्याच्या आणि रेग्युलेशन्स त्याखालील बृहन्मुंबई विकास नियंत्रण नियमावली १९९१” या नियमांच्या संदर्भात, विचार करणार आहोत.

मुद्दा नं. १ डी.सी.आर. २३ मध्ये सांगितलेल्या किमान प्रमाण क्षेत्रापेक्षाही कमी क्षेत्रफळ मनोरंजनाच्या मोकळ्या जागेसाठी सोडण्याबाबत विकास नियंत्रण कायद्यांना (MRTP) कलम २२(M) याचा संदर्भ आहे. याच कायद्याच्या कलम २१ अनुसार, योजना अधिकाऱ्याने म्हणजे स्थानिक अधिकाऱ्यांनी (सध्याच्या खटल्यातील अपिल करणारा नं. १) स्वतःच्या अधिकार क्षेत्रातील त्यांच्या अधिकार क्षेत्रातील स्थानिक भागासाठी विकास योजना तयार करायला हवी. सेक्शन १२ मध्ये या विकास योजनेत कोण कोणत्या गोष्टींचा अंतर्भाव असावा हे नमूद केले आहे आणि या संबंधात पोटकलम (m) मध्ये इतर गोष्टी सोबत पुढील गोष्टींचा अंतर्भाव असावा अशी पुरवणी जोडली आहे... (M)...“स्थानिक अधिकाऱ्याच्या अधिकार क्षेत्रामधील कोणत्याही जमिनीचा वापर व विकास करतांना त्याबद्दल नियम घालणे व विकास करतांना त्याबद्दल नियम घालणे व नियंत्रण ठेवणे, यासाठी परवानगी देण्याची तरतूद” सध्याच्या बृहन्मुंबई असलेल्या विकास नियंत्रण नियमावलीला महाराष्ट्र राज्य सरकारने २०/०२/१९९१ रोजी मान्यता दिली होती व हे नियम २५/०३/१९९१ पासून अंमलात आणले गेले. नवीन DCR ची रचना लवकरच केली जाईल व पुढील २० वर्षासाठी हे नवीन नियम लागू होतील. डी.सी.आर. नं.२३ मनोरंजन / सोयी यासाठी जागा १६ - पहिल्या मुद्यासंदर्भात आम्ही ज्याचा विचार करत आहोत तो. DCR क्र.२३ पुढील प्रमाणे आहे.

## ”२३ - मनोरंजन/सोयी सुविधा- मोकळी जागा १. राहाण्याच्या आणि व्यवसायाच्या जागेच्या नकाशातील मोकळी (खुली उघडी) जागा

(अ) मर्यादा - व्यापार किंवा निवासाच्या विभागातील किंवा अशा विभागातील उपभाग यामध्ये मोकळ्या जागांची, सोडण्याची आखीव मांडणी रेखाटनामध्ये मोकळी जागा सोडण्यासाठीची तरतूद पुढील प्रमाणे असेल.

- I) क्षेत्रफळ १००१ चौ. मीटर ते २५०० चौ. मीटर ... १५ टक्के
- II) क्षेत्रफळ २५०१ चौ. मीटर ते १०,००० चौ. मीटर ... २० टक्के
- III) क्षेत्रफळ १०,००० चौ. मीटरहून जास्त... २५ टक्के

ह्या खुल्या जागामध्ये अंतर्गत रस्ते, आरक्षित ठिकाणे विकास नकाशात दाखवलेले रस्ते किंवा रस्ता रुंदी करणाऱ्यासाठीच्या जागा यांचा अंतर्भाव असता कामा नये तसेच शक्यतो ह्या जागा तुकड्या तुकड्यात नव्हे तर सलग स्वरूपात पुरवल्या जाव्यात. मात्र जागेच्या रेखाटनाचे किंवा उप विभागाचे क्षेत्रफळ ५००० चौ. मीटर पेक्षा जास्त असेल तर मोकळी जागा एकापेक्षा अधिक ठिकाणी विभागता येईल मात्र यापैकी निदान एका तरी ठिकाणाचे क्षेत्रफळ १००० चौ. मीटर पेक्षा जास्त हवे. ज्या शैक्षणिक संस्थांना लागून स्वतंत्र असे खेळाचे मैदान आहे तेथे अशी मनोरंजनात्मक जागा आवश्यक नाही. चटई निर्देशांक ग्राह्यता नियम क्र. ३५ मध्ये दाखविली आहे. तशीच असेल

(ब) **किमान क्षेत्रफळ** - मनोरंजनासाठी राखीव असलेली कोणतीही खुली जागा १२५ चौ. मीटर पेक्षा कमी असता कामा नये.

(क) **किमान मोजमापे** - अशा मनोरंजन जागेची लांबी ७.५ मीटर पेक्षा कमी असता कामा नये आणि जर या जागेची सरासरी रुंदी १६.६ मीटर पेक्षा कमी असेल तर त्या जागेची लांबी सरासरी रुंदीच्या २.५ पटीच्या पेक्षा जास्त असता कामा नये.

(ड) **प्रवेश मार्ग** - मनोरंजनाची खुली जागा म्हणून मोकळ्या सोडलेल्या जागेवर पोहोचण्यासाठी स्वतंत्र मार्ग हवा. नकाशा आखणीत दाखवलेल्या सर्व इमारतींपासून मनोरंजन जागेकडे सहजतेने जाण्याची सुविधा असेल तर स्वतंत्र मार्गाची गरज नाही.

(इ) **मालकी हक्क** - मनोरंजनाची मोकळी जागा ज्या इमारतींना बहाल केलेली आहे त्या इमारतीवर ज्यांचा मालकी हक्क असेल त्यांच्याकडे मनोरंजनाच्या मोकळ्या जागेचा मालकी हक्क जाईल व तशी तरतूद एका (डीड ऑफ कन्व्हेयन्स मध्ये) हस्तांतर करारनाम्यामध्ये करावी.

(फ) **झाडे** - पुढे दिलेल्या (ज) या उपकलमानुसार ज्या बांधकामांना परवानगी मिळू शकते, केवळ अशीच बांधकामे मनोरंजनार्थ असलेल्या मोकळ्या जागेवर होऊ शकतील या व्यतिरिक्त सर्व मोकळी जागा उघडी, आकाश दिसेल अशी; सर्व सदनिका धारक मालकांना, इतर रहिवाशांना बगिचात सहज प्रवेश करून करता येईल किंवा पुढे दर्शवल्याप्रमाणे झाडे वाढवता येतील.

(अ) प्रत्येक १०० चौ. मीटर किंवा त्याचा भाग यावर पाच याप्रमाणे सर्व मोकळ्या जागेचा हिशोब ठरवून झाडे लावता येतील.

(ब) जमिनीच्या ज्या तुकड्यांसाठी उपविभाग पाडणे व आखणी करणे गरजेचे नसते त्या इमारतींच्या मोकळ्या जागेत दर ८० चौ. मीटर किंवा त्याच्या भागाला एक या हिशोबाने झाडे लावावी.

(ज) **मोकळ्या मनोरंजनार्थ उघड्या ठेवलेल्या जागेमध्ये उभारणी : इमारत उपयोग याबाबतच्या परवानगी बाबत...**

(१) जर मोकळी, मनोरंजनार्थ जागा ४०० चौ. मीटर पेक्षा जास्त क्षेत्रफळा एवढी, एकसंध असेल तर उंचवटा करून अथवा जमिनीखाली जाऊन पाण्याचा साठा, पंप घर, इलेक्ट्रीक सब स्टेशन अशी बांधकामे करता येतील पण त्यांच्यासाठी एकूण मोकळ्या जागेच्या १० टक्क्यांपेक्षा जास्त जागा त्यांना व्यापता येणार नाही.

(२) मनोरंजनार्थ मोकळी जागा एकसंध असून १०००

चौ. मीटर पेक्षा जास्त क्षेत्रफळाची असेल तर तेथे पॅ व्हिलियन, क्लब हाऊस, खेळ वा मनोरंजनासाठी इतर बांधकामे, यापैकी काहीही बांधण्यास परवानगी देता येईल. मात्र या बांधकामाचे क्षेत्रफळ (बिल्टअप एरीया) एकसंध मोकळ्या जागेच्या १५ टक्क्यांहून जास्त असता कामा नये. या बांधकामाच्या पायाचे (फ्लिंथ) क्षेत्रफळ संपूर्ण मोकळ्या जागेच्या १० टक्क्यांएवढ्या मर्यादेत असायला हवे अशा बांधकामाची उंची (एक मजली बांधकाम असले तरी) ८ मीटर पेक्षा जास्त असता कामा नये. एका तरण तलावास देखील मान्यता देता येऊ शकते आणि तो तलाव चटई निर्देशांक मुक्त असेल. खेळ व मनोरंजनासाठी बांधलेल्या अशा बांधकामांवर पुढील अटी व बंधने राहतील.

जमिनीच्या वा तिच्या उपभागाच्या रचना नकाशामध्ये 'R.G.' म्हणून निर्देश केलेल्या व त्यावरील इमारतींमधील मालकीहक्क असलेल्या व तसे प्रमाणपत्र मिळालेल्या (Conveyance Deed) सर्व मालक रहिवाशांकडे या प्रमाणपत्रातील तरतुदीनुसार या मोकळ्या जागेवरील बांधकामांचा मालकी हक्क राहिल.

(अ) (ब) या बांधकामाचा प्रस्ताव, मालक / अनेक मालक / सोसायटी / सोसायटीच्या किंवा फेडरेशन ऑफ सोसायटीज यांचेकडून पाठवला जावा. या बांधकामातून नफा काढण्याचा हेतू या मागे नसावा व ह्या बांधकामाचा मोकळ्या जागेचे मालक / अनेक मालक / सोसायटी/अशा सोसायटींचे सभासद / फेडरेशन ऑफ सोसायटीज यांना चांगला उपयोग करता यायला हवा.

(क) या बांधकामाचा उपयोग फक्त मनोरंजनात्मक कारणांसाठी करता येईल दुसऱ्या कुठल्याही कार्यक्रमासाठी या बांधकामाचा उपयोग करता येणार नाही. मनोरंजनात्मक कारणांसाठी उपयोग करण्याप्रित्यर्थ आयुक्त ठरवतील तेवढ्या रकमेचे ठेव महापालिकेकडे भरावे लागेल.

(ड) बांधकामा व्यतिरिक्त उरलेली मनोरंजनार्थ मोकळी जागा संपूर्णपणे उघडी, आकाश दिसेल अशी व मनोरंजनाची जागा म्हणून किंवा बाग म्हणून वा खेळाचे

मैदान म्हणून सर्व सभासदांना सहजतेने जाता येता येईल, अशी राखली जावी.

(इ) वर दिलेल्या अ ते ड मधील अटींचे पालन करण्याची हमी एका नोंदणीकृत हमीपत्राद्वारे मालक / अनेक मालक / सोसायटी / फेडरेशन ऑफ सोसायटी यांनी आयुक्तांकडे सुपूर्द करावी.

## २) औद्योगिक भूखंडातील मोकळी जागा औद्योगिक भूखंडाच्या आखणी आराखड्यातील मोकळी जागा

(अ) ज्या औद्योगिक भूखंडाचे क्षेत्रफळ १०,०००/- चौ. मीटर किंवा त्याहून जास्त असेल त्या भूखंडाच्या एकूण क्षेत्रफळाच्या १० टक्के जागा सुखसोयीची मोकळी जागा म्हणून सोडली जावी. या जागेचे कमाल क्षेत्रफळ २५०० चौ. मीटर पर्यंत असले पाहिजे.

(१) या उघड्या जागेकडे जाण्यायेण्याचा मार्ग सुयोग्य असायला हवा. औद्योगिक कारखान्यात काम करणाऱ्या व्यक्तींना सहजतेने वापरता येईल अशाचा ठिकाणी ही मोकळी जागा असावी.

(२) या नियमावलीत अनिवार्य ठरवल्या गेलेल्या माल उतरवण्याच्या व चढवण्याच्या जागा तसेच पार्किंग नकाशात स्पष्टपणे दाखवले जावे.

(३) हे उघडे भाग सातत्याने उघडे, आकाश सतत दिसेल असे मालक, किंवा तेथील रहिवासी व कामगार यांना सहजतेने जाता येता येईल, अशा प्रकारे असावेत या एकूण जागेत उघड्या जागेमध्ये दर १०० चौ. मीटर ५ वृक्ष या दराने सर्व भूखंडावर वृक्ष लावावेत. ज्या भूखंडास उपविभाग किंवा लेआऊट नकाशाची गरज नाही अशा भूखंडामध्ये दर ८० चौ. मीटरला एक प्रमाणे वृक्ष लावावेत.

(ब) औद्योगिक पट्ट्यामधील एका उपविभागाचे क्षेत्रफळ ८००० चौ. मीटर वा त्याहून जास्त असेल तर अशा बाबीमध्ये वर दिलेल्या (अ) पेक्षा संपूर्ण क्षेत्राच्या आणखी ५ टक्के जास्त जागा सवलती, सुखसोयीसाठी मोकळी

राखली पाहिजे हीच जागा सर्वसाधारण पार्किंग जागा म्हणूनही उपयोगी पडेल. या वाढीव जागेचे क्षेत्रफळ १५०० चौ. मीटर पेक्षा जास्त झाले तर ही जास्तीची जागा बँक, कॅन्टीन, वेलफेअर सेंटर (कल्याण केंद्र) कार्यालये, पाळणा घरे आणि इतर सामाजिक उपयोगांसाठी, औद्योगिक कामगारांच्या गरजेच्या समजल्या इतर गोष्टींसाठी, आयुक्तांनी मान्यता दिल्यावर त्यानुसार इमारती बांधण्यासाठी वापरता येईल.

## पोडीयम (व्यासपीठ) बाबतच्या तरतुदी

१७. दिनांक २५/०७/२०१३ च्या आज्ञेच्या १३व्या परिच्छेदात केल्या गेलेल्या नोंदी अनुसार अपिल कर्त्यांनी मनोरंजनार्थ सोडण्याची तळमजल्याची मोकळी जागा कमी क्षेत्रफळाची असल्याच्या मुद्याकडे गंभीरपणे पाहिले नाही कारण मनोरंजनार्थ जागा पोडीयमवर ठेवण्याची मुभा देणारा नियम आहे. काही मध्यस्थींनी अगदी गंभीरपणे असा प्रचार केला की, मनोरंजनार्थ जागा पोडीयमवर राखण्याबाबतच्या तरतुदीचा विचार केला तर तळमजल्यासारख्या मनोरंजनार्थ / सुख सोयीसाठी राखून ठेवलेल्या उघड्या जागेचे क्षेत्रफळ कायदेशीर रीत्या कमी करता येईल. पोडीयम बाबतची तरतूद डीसीआर क्र.३८ (३४) मध्ये दिसून येते. नियम डी. सी.आर. ३८ इमारतीच्या विविध भागाबाबत आवश्यक असणाऱ्या गोष्टी मांडतो. DCR (३८ (३४) सांगतो (३४) पोडीयम I-भूखंडाचे क्षेत्रफळ १५०० चौ. मीटर वा त्याहून जास्त असेल तर पोडीयमची परवानगी देता येईल.

(२) - प्रवेशासाठी उताराचे रस्ते (रॅम्प) बांधलेले पोडियम एक वा दोन पातळ्यांवर बांधता येईल. परंतु त्याची एकूण उंची तळापासून २४ मीटरपेक्षा जास्त असता कामा नये.

तथापि पोडियमला उताराचा रस्ता (रॅम्प) नसेल तर दोन मोटारींचे लिफ्ट (उद्वाहन) एका किंवा अनेक पातळ्यांवर असेल अशा पोडियमला परवानगी

देता येईल मात्र जमीन पातळी पासूनची याची उंची नऊ मीटर पेक्षा अधिक असता कामा नये.

(३) – पोटियमचा उपयोग वाहनाच्या पार्किंगसाठी केला जाईल.

(४) – मनोरंजनार्थ राखलेली उघडी जागा DCR नियम क्र.२३ मध्ये सांगितली आहे ती जमिनीच्या पातळीवर राखता येईल किंवा आकाश दिसत असलेल्या पोटियमवर देखील राखता येईल.

(५) – सर्वात पुढे असलेल्या, अगदी पुढच्या प्रवेशद्वाराजवळच्या अत्यावश्यक अशा मोकळ्या जागेवर पोटियम बांधण्याची परवानगी देता येणार नाही.

(६) – असे पोटियम इमारतीच्या रेषेच्या पलीकडे एका बाजूने वाढवता येईल पण DCR क्र.४३ (१) या नियमाचे पालन करून ही वाढ करावी लागेल. पोटियमची दुसरी बाजू व मागजी बाजू मात्र भूखंडाच्या सिमेपासून किमान १.५ मीटर अंतर सोडून असायला हवी.

(७) – DCR क्र.३८ (१८) च्या नियमानुसार रॅम्प (उतरते रस्ते) पुरवले जावेत.

(८) – वाहन चालक (ड्रायव्हर) मंडळीसाठी विश्रामगृह व स्वच्छता गृह यासाठी पुरेशी जागा पोटियम वर देण्याची परवानगी मिळू शकेल परंतु या जागेची मोजणी चर्टई निर्देशांका मध्ये धरावी लागेल.

१८. मुद्दा क्र. १ चा विचार करता या न्यायालयाने अपिलकर्त्या महानगरपालिकेचे मुख्य अभियंता, नगररचना यांचे कडून सत्य प्रतिज्ञापत्र मागले आहे. महाराष्ट्र राज्य सरकारच्या शहर विकास विभागाच्या सचीवांकडून देखील असेच सत्य प्रतिज्ञापत्र मागवले आहे. त्यानुसार ०६/०९/२०१३ रोजी पाठवलेल्या सत्य प्रतिज्ञापत्राच्या ४.४ परिच्छेदात श्री. मनु कुमार श्रीवास्तव हे मुख्य सचीव म्हणतात की, (४.४) “मी हे मान्य करतो की अनेक इमारतीच्या बाबतीत असे घडतांना दिसते की खाजगी पार्किंगसाठी लागणारी जागा तळघर, पार्किंगचे वरचे मजले यात, किंवा पोटियमवर पुन्हा त्याला रॅम्प, प्रवेशमार्ग यांची सोय करून उपलब्ध

करून द्यावी लागते आणि मग त्यामुळे बहुतेक वेळा सोयी सवलतीची मनोरंजनार्थ मोकळी जागा जितकी राखणे गरजेचे आहे तेवढे क्षेत्रफळ असलेली जागा भूखंडाच्या जमीन पातळीवर राखणे कठीण होते...”

यानंतर त्यांनी असे म्हटले आहे की, ही समस्या निवारण करण्याच्या हेतूने दि. ६/०९/२०१२ पासून DCR मध्ये सुधारणा केल्या आहेत या सुधारणांनुसार भूखंड जर १५०० चौ. मीटर क्षेत्रफळाचा किंवा त्याहून मोठा असेल तर मनोरंजनार्थ मोकळी जागा पोटियमवर ठेवण्याची परवानगी देता येईल. सत्य प्रतिज्ञापत्रात त्यांनी निर्देश केला आहे की, सेझ (भूकर भरणाऱ्या) इमारतीच्या पुनर्बांधणी प्रकल्पासाठी नियम क्र.३३(७) अनुसार आणि झोपडपट्टी पुनर्वसन योजनेसाठी नियम क्र.३३(१०) अनुसार व शहरी नवनिर्माण प्रकल्पासाठी नियम क्र.३३(९) अनुसार जेवढी मर्यादा दिली असेल तेवढ्या मर्यादेपर्यंत मनोरंजनासाठी / सोयीसाठी जागा कमी करणे मान्यता योग्य आहे. त्यांनी म्हटले आहे की असे जाणीवपूर्वक केले आहे, ज्यामुळे हे प्रकल्प जलद गतीने, सहज सुलभतेने मार्गी लागतील, पूर्ण होतील.

१९. अपीलकर्ता महानगरपालिकेच्या वतीने मुख्य अभियंता (नगर विकास आराखडा) श्री. राजीव ककनूर यांनी ६/०९/२०१३ ला उत्तर दिले. त्यातील परिच्छेद क्र. ६ मध्ये त्यांनी देखील असेच म्हटले की पार्किंगची गरज सहजतेने भागावी म्हणून पोटियमवर पार्किंगची तरतूद करण्यात आली आहे. तथापि त्यांनी पुढे अशी भर घातली आहे की “अशा परिस्थितीत नकाशा योजना आखणाऱ्याला जमीन पातळीवर मनोरंजनार्थ मोकळी जागा सोडणे कदाचित अशक्य होईल” पुढे क्र. ७ च्या परिच्छेदात त्यांनी असे निदर्शनास आणून दिले आहे की इतर काही प्रकारच्या परिस्थितीत देखील मनोरंजनार्थ सोडलेल्या मोकळ्या जागेचे क्षेत्रफळ कमी करण्यास परवानगी आहे. DCR ३३ (१) हा नियम झोपडपट्टी पुनर्विकास योजनेस

लागू होणाऱ्या परिशिष्ट-IV च्या ६.२० कलमाबरोबर वाचला तर सोयी-सुविधांसाठी मोकळ्या सोडलेल्या जागेचे क्षेत्रफळ कमी करता येते. हे दिसून येईल तरीही किमान ८% जागा मोकळी राखावीच लागेल. परिशिष्ट-III च्या कलम नं. ८ मध्ये हीच तरतूद DCR ३३(७) खाली येणाऱ्या सेझ इमारतींसाठी लागू केली आहे. DCR ३३(९) च्या खाली होणाऱ्या विकासाबाबत परिशिष्ट-III A च्या कलम क्र. १२.१४ मध्ये DCR ३३(९) संबंधी म्हटले आहे की, ” प्रकल्प प्रत्यक्षात यावा म्हणून मनोरंजनार्थ मोकळ्या सोडलेल्या जागेचे क्षेत्रफळ कमी केले तरी भूखंडाच्या १०% एवढी जागा किमान मोकळी ठेवायलाच हवी. याच्या जोडीला अतिरिक्त १०% क्षेत्रफळ नकाशात खुणांनी दाखवून (इअर मार्क) ते सोयी पुरवणारे क्षेत्र म्हणून राखून ठेवावे लागते व त्यायोगे जर काही नगर विकास रचना आरक्षण असेल तर त्या आरक्षणाच्या बदल्यात हे क्षेत्रफळ वापरता येते.

२०. महाराष्ट्र चेंबर ऑफ हाऊसिंग इंडस्ट्रीच्या वतीने ज्येष्ठ वकील श्री. एस. गणेश असा प्रचार करत होते की, DCR ३८(३४) च्या कलम (४) अनुसार मनोरंजनार्थ मोकळी जागा DCR मध्ये जी सांगितली आहे ती जमीन पातळीवर किंवा आकाश दिसेल अशा पोटियम वर, यापैकी कोठेही दिली तरी चालेल असे स्पष्टपणे म्हटलेले आहे. त्यांचा दृष्टिकोन असा होता की, या नियमामुळे विकासक त्या भूखंडावरची जागा पार्किंगसाठी अधिक प्रमाणात पुरवू शकेल. आजकाल एक सदनिकाधारक दोन-दोन पार्किंगची जागा मागत असतात. त्यांच्या सादरीकरणानुसार मोकळी जागा पोटियमवर देण्यामुळे ती सलग स्वरूपात व मोठी असेल हा मुद्दा लक्षात घेतला तर मनोरंजनार्थ मोकळी जागा जमीन पातळीवर असण्याची गरज नाही. ज्येष्ठ नागरीक व लहान मुले या दोघांना पोटियम वापरणे अधिक सुरक्षिततेचे होईल. पोटियमवरील पार्किंगची व मनोरंजनाची जागा वेगवेगळी आखता येईल. अशी रचना असलेली काही छायाचित्रे आमहाला दाखवण्यात आली त्यांचे म्हणणे असे होते की

राहण्याच्या जागांची वाढती गरज व पार्किंगच्या जागांची वाढती मागणी लक्षात घेऊनच ही तरतूद केली गेली आहे म्हणूनच या तरतुदीचे विश्लेषण, स्पष्टीकरण देखील याच प्रकारे केले जावे.

२१. या संदर्भात नोंद केली पाहिजे ती अशी, की जरी सुप्रसिध्द ज्येष्ठ वकील श्री. एफ.एस.नरीमन प्रतिवादी पक्ष कोहीनूर यांचे प्रतिनिधित्व करत होते तरीही त्यांनी म्हटले की या न्यायालयाने दि. २५/०७/२०१३ रोजी आदेश दिल्यानंतर त्या आदेशातील दुसऱ्या विभागात जे चार मुद्दे आहेत त्या चार मुद्द्यांसाठी न्यायालयाची मदत करायला (As Amicus-curiae) ते येत होते.

त्यांनी असे निदर्शनास आणून दिले की, DCR ३८(३४) च्या उपकलम (४) मधील मांडणीत मनोरंजनार्थ मोकळी जागा एक तर जमीन पातळीवर किंवा उघड्या आकाशाखालील पोटियम वर देता येऊ शकेल. (May be provided) असे म्हटले आहे. या उलट मनोरंजनार्थ/सुख सोयीसाठी राखून ठेवण्याच्या उघड्या भूभागाबाबत DCR २३च्या उपकलम (१)(अ) मध्ये “रिकाऱ्या जागा” (व्हेकंट लॅन्ड) असा शब्द वापरला आहे व अशी जागा शक्यतोवर एकाच जागी सलगपणे द्यायला हवी (Shall be provided) असे म्हटले आहे व म्हणून त्यांनी अशी मांडणी केली की DCR २३ हा अनिवार्य (मॅन्ड टरी) तरतूद सांगणारा नियम आहे व DCR ३८(३४) मधील तरतूद तारतम्याने ठरवायची आहे त्यामुळे हा नियम DCR २३ वर कुरघोडी करू शकत नाही.

२२. याच प्रमाणे ज्येष्ठ विधितज्ञ वकील श्री. हरीश एन. सालवे बृ.मुं.म.पा. चे प्रतिनिधित्व ता: २५/०७/२०१३ चा आदेश येईपर्यंत करत होते. परंतु मनोरंजनार्थ सोडलेली मोकळी जागा पोटियमवर असावी काय या मुद्द्याबाबत आपण न्यायालयास मदत करायला तयार असल्याचे स्वतंत्र निवेदन त्यांनी सादर केले. त्यांनी असे दाखवून दिले की डी.सी.आर.

३८(३४) चे कलम क्र. ३ म्हणते की पोडियम, वाहने उभी करण्यासाठी वापरले जाईल त्याचवेळी कलम क्र. ४ पोडियमवर मनोरंजनार्थ मोकळी जागा सोडण्याचा पर्याय देखील देत आहे. परंतु पोडियम वरील मोकळी जागा DCR २३ मध्ये सांगितल्या प्रमाणे असावी अशी जोडणी कलम क्र. ४ व DCR २३ मध्ये सांगितल्याप्रमाणे झालेली आहे. म्हणूच कलम क्र. ४ म्हणते की उघडी मोकळी जागा DCR २३ मध्ये सांगितली आहे त्या प्रमाणात जमीन पातळीवर किंवा आकाशदर्शन देणाऱ्या पोडियमवर ठेवावी. त्यांच्या निवेदनामध्ये, तळ मजल्यावरील मनोरंजनार्थ सोडलेल्या किमान मोकळ्या जागेला पर्याय म्हणून त्या ऐवजी पोडियमवरची जागा असा भावार्थ जाणवतो तर या तरतुदीमुळे तळ मजल्यावर मोकळी जागा उरणार नाही. चांगलेच नुकसान होईल. जीवनावश्यक अशा किमान गरजांवर परिणाम होईल, जीवन जगण्याच्या हक्कावर गदा येईल व म्हणून ही तरतूद भारतीय घटनेच्या २१ व्या कलमातील हमीच्या विरोधात व कायद्याच्या दृष्टीने चुकीची आहे. DCR २३ ज्या किमान मोकळ्या जागेचा नियम सांगत आहे तो नियम न मोडता, अबाधित राखून, कलम (IV) चा विचार केला तरच ते कलम टिकेल दुसऱ्या शब्दात सांगायाचे तर हे कलम तळमजल्यावरील मोकळी जागा अतिरिक्त जागा म्हणून बहाल करते त्या जागेची काटछाट करण्यास सांगत नाही. कारण कलम ३ अनुसार पोडियम हे फक्त पार्किंगसाठी आहे. पोडियमवर उघडी मोकळी जागा सोडणे हा संपूर्णपणे ऐच्छिक, तारतम्यावर आधारित असा निर्णय आहे व तसा असल्यामुळे त्याचा अन्वयार्थ लावतांना DCR २३ हा नियम जी अनिवार्य तरतूद सांगत आहे त्यात कपात करता येणार नाही.

२३. यु.डी.आर.आय. चे प्रतिनिधित्व अॅडव्होकेट शाम दिवाण हे करत होते. त्यांनी असे निदर्शनास आणले की, तळ मजला पातळीवर उघडी मोकळी जागा ठेवण्याची तरतूद असलेला DCR क्र.२३ हा DCR च्या १९९१ साली झालेल्या निर्मितीपासून अस्तित्वात आहे व त्या आधी १९६७ सालापासून देखील हा नियम होताच व

सातत्याने असेच मानले गेले आहे की ही मनोरंजनार्थ मोकळी जागा तळमजल्यावरच असेल, इमारतींच्या आतील उंचवट्यांच्या जागी असणार नाही. DCR २३ मध्ये झाडे व खेळाची मैदाने याबाबत जी तरतूद आहे त्यावरून देखील हे स्पष्ट होते. त्यांनी यानंतर दाखवून दिले की, DCR ३८(३४) चे कलम (iii) स्पष्टपणे सांगते की पोडियमचा उपयोग वाहनांच्या पार्किंगसाठी केला जाईल, म्हणजेच पोडियमचा उपयोग पार्किंगसाठी करणे अनिवार्य आहे. हे तर झालेच पण त्याखेरीज त्यांनी निवेदनात म्हटले आहे की, पोडियम वर पार्किंग व मनोरंजनार्थ जागा अशा दोन्ही गोष्टींची तरतूद करणे धोकादायक आहे. DCR ३८(३४) ४ दि. ०६/०९/९२ नंतर सुधारणा म्हणून घातले गेले आहे. त्यामध्ये असे कोणतेही आग्रही कलम नाही की यातील तरतूद DCR २३च्या अनिवार्य अटीकडे दुर्लक्ष करून पूर्ण केलीच पाहिजे. म्हणून डी.सी.आर. २३च्या मुख्य तरतुदींना अवमानीत, दुर्लक्षित करून या सुधारित कलमाचा अन्वयार्थ लावणे अशक्य आहे.

२४. मुंबईमध्ये उघड्या मोकळ्या जागा हळू हळू कमी कमी होत आहेत त्याचे भयावह वास्तव श्री. दिवाण यांनी आमच्या निदर्शनास आणले. आमच्या विचारार्थ त्यांनी पुढील आकडेवारी सादर केली. बृहन्मुंबईत दर माणशी मोकळी जागा फक्त १.९९ चौ. मिटर एवढीच उपलब्ध आहे. यापैकी दर माणशी ०.८८ चौ. मीटर जागा मनोरंजनात्मक कारणांसाठी मिळू शकते. नॅशनल बिल्डिंग कोड ऑफ इंडिया २००५ च्या प्रमाणानुसार अशी मोकळी जागा दर माणशी ३ चौ. मीटर असायला हवी आणि अर्बन डेव्हलपमेंट प्लॅन्स फॉर्म्युलेशन अॅन्ड इम्प्लीमेंटेशन गाईड लाईन्स (१९९६) भारत सरकारच्या शहर विकास मंत्रालयांनी तर दर माणशी ११ चौ. फुट मोकळ्या जागेची शिफारस केली आहे. यांच्या तुलनेत मुंबईतील माणसांना मिळणारी मोकळी जागा इतकी अपुरी असणे फार क्लेशदायक आहे. मोठ्या प्रमाणात सिमेंट व काँक्रीट ओतणे मानवाच्या सुयोग्य जीवनमानास हितावह नाही व अंतिमतः घटनेच्या

कलम २१ मध्ये अभिप्रेत असलेल्या अर्थपूर्ण जीवनमानावर त्याचा परिणाम होईल. मोकळ्या जागा ठेवण्यामागिल हेतू असा आहे की इमारतींच्या मालमत्तांच्या मध्ये हिरवाई व मोकळा श्वास घेऊ देणारी जागा असावी. झाडे व त्यांच्या भोवतालच्या मोकळ्या जागा प्रदूषण रोखण्यासाठी व मानवाच्या आरोग्यासाठी गरजेच्या आहेत. मनोरंजनार्थ मोकळी जागा तळमजल्यावरून पोडियमवर आणल्याने कॉक्रीट व सिमेंटचे प्रमाण आणखीनच वाढेल, हिरवाईचे आवरण कमी होईल इमारती जवळ जवळ उभ्या राहतील व परिणामतः शहराचे तापमान वाढेल.

२५. ह्या निवेदनांची दाखल घेतल्यावर असे निदर्शनास येते की ज्या भूखंडाचे क्षेत्रफळ १५०० चौ. मीटर वा त्याहून जास्त आहे तेवढ्यातच भूखंडांना पोडियमची परवानगी मिळू शकते. त्यामुळे ही तरतूद १५०० चौ. मीटरच्या पेक्षा लहान क्षेत्रफळाच्या भूखंडांना लागू नाही. DCR २३ (१) रिकाम्या (व्हेकंट लॅन्ड) भूखंडाचे उपविभाग व मोकळ्या उघड्या जागा यांच्या आराखड्या बद्दल सांगतो. उघड्या जागा आराखडा वा उपविभाग शक्यतो सलगपणे देण्यात याव्या. १००० चौ. मीटरपेक्षा अधिक असेल तर मोकळी जागा एकापेक्षा अधिक ठिकाणी सोडता येईल. मात्र या ठिकाणांपैकी निदान एका ठिकाणची जागा १००० चौ. मीटर पेक्षा कमी असता कामा नये. या तरतुदी स्पष्टपणे असे दर्शवतात की या तरतुदी अनिवार्य आहेत. या खेरीज डी.सी.आर (२३) चे उपकलम (f) अनुसार मनोरंजनार्थ मोकळी जागा कायमस्वरूपी आकाश दर्शक असणे जरूरीचे आहे. सांगितलेल्या नियमानुसारच झाडे वाढवली जावीत म्हणजे भूखंडावरील मोकळ्या सोडलेल्या उघड्या जागेवर दर १०० चौ. मीटर जागेवर ५ झाडे वाढवावीत. DCR २(६४) “ओपन स्पेस” या संज्ञेची व्याख्या अशी करतो की, बांधकामाच्या जागेवरचा भाग असलेली जागा (साईट) जी आकाशाच्या बाजूला पूर्ण उघडी आहे. (साईट) ची व्याख्या DCR २(६३) मधली आहे. ती अशी की, स्पष्ट कुंपणाने बंदिस्त अशा

जमिनीच्या तुकड्यास साईट म्हणावे हे सर्व DCR (नियम) एकत्रितपणे वाचले की अगदी स्पष्टपणे लक्षात येते की, मनोरंजनाची व सुखसोयी देणारी मोकळी जागा भूखंडावरच म्हणजे जमीन पातळीवरच असायला हवी व मुख्य भूखंडाच्या क्षेत्रफळाअनुसार ती त्या क्षेत्रफळाच्या १५% किंवा २०% किंवा २५% असावी. ज्येष्ठ विधितज्ञ श्री. नरिमन व श्री. साळवे यांनी दाखवून दिल्या प्रमाणे मनोरंजनार्थ मोकळी जागा DCR ३८(३४) (४) या कलमानुसार पोडियमवर राखता येईल पण ही गोष्ट तारतम्याने योग्य निर्णय घेऊन करावी लागेल शिवाय वर संदर्भ घेतलेले कलम (३) सांगते की, पोडियमचा वापर पार्किंगसाठी होईल शिवाय तळ मजल्यावर मनोरंजनार्थ मोकळी जागा सोडण्याचा आदेश अनिवार्य करणाऱ्या DCR ३८(३४) कलम (४) खालील तरतूद DCR २३ मधील तरतुदीचा अद्वेष्ट करणारी नाही म्हणून ती त्या तरतुदीचा अवमान करणारी मानता येणार नाही. मानवाच्या सुयोग्य जीवनासाठीच्या उल्लेखाला उल्लेख होऊन घटनेच्या कलम २१ मध्ये दिलेल्या जगण्याच्या हक्काची हमी दिली गेलेली आहे ती फोल ठरेल. यास्तव आम्ही DCR ३८(३४) च्या कलम (४) ला गैरलागू व DCR २३ ची अनिवार्य तरतूद नाकारण्याचा अधिकार नसलेले मानतो.

२६. DCR ३३(७), ३३(९) आणि ३३(१०) च्या नियमांखाली येणाऱ्या विकास योजनांखाली उघड्या मोकळ्या जागेचे क्षेत्रफळ कमी ठेवण्यास परवानगी आहे. हा मुद्दा देखील येथे समर्पक ठरतो. या प्रकारे डी.सी.आर. ३३(७) व ३३(१०) नियमांन्वये सुखसोयीसाठी उघड्या मोकळ्या जागेत कपात करण्याची परवानगी आहे यामुळे हे प्रकल्प अधिक व्यवहार्य ठरतील असा यामागील हेतू आहे परंतु तरीही प्रकल्प क्षेत्राच्या ८% जागा सुखसोयी साठी आकाशदर्शी उघडी ठेवणे गरजेचे आहे तसेच डी.सी.आर. ३३(९) खाली एकूण भूखंडाच्या क्षेत्रफळाच्या १०% जमीन मनोरंजनार्थ उघडी जागा म्हणून राखावयाची आहे. इतर भूखंडाच्या



बाबतीत जेथे पुनर्वसन किंवा जुन्या इमारती, झोपड्या यांची पुनर्बांधणी अशा विकास योजना राबवण्याचे बंधन नाही अशा भूखंडावरील मनोरंजनार्थ सोडण्याच्या जमीन पातळी वरील, तळमजल्यावरील मोकळ्या जागेमध्ये कपात करण्याची परवानगी देता येऊ शकेल असे मानण्याचे काहीच कारण नाही. पार्किंगच्या व राहण्याच्या जास्त जागा अशा कपातीमुळे पुरवता येतील हे एकमेव कारण या परवानगी मागे दिले जाते म्हणजेच बांधकाम, सिमेंटचा उपयोग व पैशाची जलद आवक सगळ्याचेच प्रमाण वाढणार. सध्या अस्तित्वात असलेल्या तरतुदींमध्ये हा हेतू बसवता येणार नाही आणि जमिनीवरील मोकळ्या जागांच्या किमान आवश्यकतेच्या दृष्टिकोनातून ते योग्यही नाही.

२७. शिवाय श्री. दिवाण यांनी दाखवून दिल्यानुसार उघड्या मोकळ्या जागा त्यावर वाढणारी झाडे यांची पर्यावरण रक्षणासाठी नितांत गरज आहे. आधीच कॉफ्रीटचा वापर अतोनात वाढला आहे व जमीन पातळीवरील उघड्या मोकळ्या जागा भयानकरीत्या कमी कमी होत आहेत. स्वच्छ व आरोग्यसंपन्न पर्यावरणाचा हक्क कलम २१ च्या कक्षेत येतो कोर्ट ऑन इट्स ओन मोशन v/s युनियन ऑफ इंडिया रिपोर्टेड इन २०१२ (१२) स्केल ३०७ यामध्ये खालील शब्दात नमूद केले आहे.

“भारतीय घटनेच्या योजनेनुसार नागरिकांचा जीवनाचा हक्क घटनेच्या क्र. २१ मध्ये अगदी स्पष्ट शब्दात जतन करून ठेवलेला आहे. जीवनाचा हक्क म्हणजे स्वच्छ वातावरणात, शुद्ध पर्यावरणात निरामय सुरक्षिततेत सन्मानाने जगण्याचा हक्क”

स्वच्छ व प्रदूषण मुक्त पर्यावरणाचा हक्क आपल्या न्यायतत्त्वशास्त्राच्या कक्षेत देखील येणारा हक्क आहे हे या न्यायालयाने वेल्लोर सिटीझन्स वेलफेअर फोरम वि. युनियन ऑफ इंडिया व इतर मध्ये सादर केल्यानुसार

(१९६६) (५) एस.एस.सी. ६४७ या खटल्यात मान्य केले होते. न्यायालयाने निकाल पत्रात म्हटले आहे :

“राज्यघटना व कायमच्या तरतुदी, शुद्ध मोकळी ताजी हवा, स्वच्छ पाणी आणि प्रदूषणमुक्त पर्यावरण यावर व्यक्तीचा हक्क आहे असे मानून त्या हक्काचे संरक्षण करतात पण या हक्काचा मूलस्रोत त्याचे उगम स्थान हिरावून घेता न येणारा सार्वजनिक कायदानुसार मिळणारा स्वच्छ पर्यावरणाचा हक्क हे आहे”

याच निकालपत्रात न्यायालयाने दूरगामी, शाश्वत आश्वासक अशा विकासाचे महत्त्व आणि विकास व पर्यावरण शास्त्राच्या दृष्टिकोनातील विचार यामधील समतोल या दोन्ही मुद्द्यांवर खालील शब्दात भर दिला.

विकास व पर्यावरणशास्त्र हे एक दुसऱ्याच्या विरुद्ध आहेत ही पारंपरिक विचार धारणा, संकल्पना आता स्वीकारार्ह राहिलेली नाही. “शाश्वत विकास” (सस्टेनबल) हे याचे उत्तर आहे. ब्रॅटलँड (Brudtland) अहवालात शाश्वत विकासाची व्याख्या दिली आहे. “शाश्वत विकास” म्हणजे असा विकास की जो वर्तमान पिढीच्या गरजा पूर्ण करतो पण भविष्यातील पिढीच्या स्वतःच्या गरजा पूर्ण करण्याच्या क्षमतेला बाधा न पोहोचवता हे घडवून आणता”. आम्ही सुद्धा द्विधा न होता ठामपणे असे म्हणतो की, शाश्वत विकास म्हणजे पर्यावरणशास्त्र व विकास या दोहोतील समतोल साधणारी संकल्पना आहे व ही संकल्पना कस्टमरी इंटरनॅशनल लॉ चा भाग म्हणून स्वीकारली गेलेली आहे. या संकल्पनेच्या ठळक वैशिष्ट्यांना अंतिम स्वरूप (इंटरनॅशनल लॉ) आंतरराष्ट्रीय कायद्याचे तज्ज्ञ देणार आहेत.”

२८. म्हणूनच, कायद्याची भूमिका काय आहे यावर विचार केल्यावर आमचे अगदी स्पष्ट मत झाले की संपूर्ण भूखंडाच्या १५, २०, २५% जागा (जमीनीच्या आकारावर ही टक्केवारी अवलंबून राहिल) जमीन पातळीवर मनोरंजनाची / सुखसोयीची जागा म्हणून मोकळी मिळणे



ही किमान गरजेची गोष्ट आहे व ती तशीच मानली जायला हवी. म्हणून आम्ही मुद्दा क्र. १ ला असे उत्तर देत आहोत की DCR ३८(३४) मध्ये तरतूद केल्याप्रमाणे मोकळ्या सोडावयाच्या मनोरंजनाच्या सोयी सवलतीच्या उघड्या जागांच्या किमान क्षेत्रफळामध्ये कपात करण्याची परवानगी देता येणार नाही. जर विकासकांना पोंडियमवर मनोरंजनाची जागा द्यायची असेल तर DCR २३ ने जमीन पातळीवर जेवढी किमान जागा अनिवार्य सांगितलेली आहे त्या जागेच्या पेक्षा अधिक, अतिरिक्त मनोरंजन जागा म्हणून विकासक नक्कीच देऊ शकेल.

### मुद्दा क्र. ४ आगीच्या धोक्यापासून संरक्षणाच्या संदर्भातील.

२९. आधी नमूद केल्याप्रमाणे हा मुद्दा प्रस्तुत संयुक्त संकुलातील मुख्य इमारत ४८ मजली आहे या संदर्भात विचारात घ्यायचा होता. अलीकडेच महाराष्ट्र राज्य सरकारच्या मुंबईतील सचिवालयाला आग लागली या पार्श्वभूमीवर देखील या मुद्द्याचा विचार करायचा असे ठरले होते. या आगीत जीवित हानी झाली. सहा मजले आग पसरली व ती विझवायला काही दिवस लागले. न्यायालयाने अपिलकर्त्या बृ.मुं.म.पा. च्या प्रमुख मुख्य अग्निशमन अधिकारी कडून या विषयावर सत्य प्रतिज्ञापत्र मागवले. मुंबई अग्निशमन दलाचे मुख्य अधिकारी श्री. सुहास विष्णू जोशी यांनी १५/०९/२०१३ ला उत्तर पाठविले. त्यांच्या सत्य प्रतिज्ञा पत्राच्या तिसऱ्या परिच्छेदात त्यांनी म्हटले आहे की, अपिल कर्त्या महापालिकेच्या फायर ब्रिगेडकडे ७० मीटर उंची पर्यंत पोहचणारी हवाई शिडी व प्लॅटफॉर्म अशा सारखी आधुनिक उपकरणे नाहीत व त्यांच्या डिपार्टमेंट ने ९० मीटर पर्यंत पोहोचणारी उपकरणे मिळवण्याची/ मागण्याची प्रक्रिया चालू केली आहे. परिच्छेद क्र. ४ मध्ये त्यांनी असे मान्य केले आहे की, ९० मीटर पेक्षा उंच इमारतींच्या बाबतीत आग विझवण्याचे काम फक्त बाहेरून करणे अवघड असते. त्यासाठी

अग्नी सुरक्षा व संरक्षणाचे उपाय वापरून इमारतीच्या आतल्या बाजूने आग विझवण्यासाठी लढाई करावी लागते. इमारतीच्या नियमावली (Bye-law) प्रमाणे उंच इमारतींमध्ये अग्निशमनाची सुरक्षा व संरक्षण उपकरणे व यंत्रणा बसवलेली असतात त्यांचा उपयोग इमारतीच्या आतल्या बाजूने आग विझवण्यासाठी होतो. त्यांच्या सत्य प्रतिज्ञापत्रात त्यांची उंच इमारतींसाठी सक्रीय कार्यक्षम व निष्क्रीय मदतक्षम अशा दोन्ही प्रकारचे कोणकोणते मार्ग व उपकरणे आग विझवण्यासाठी उपयुक्त ठरतील त्यांची यादी दिली आहे. यामध्ये त्यांनी असे निदर्शनास आणून दिले आहे की, आग लागलेल्या इमारती पर्यंत पोहोचण्याच्या रस्त्यांची रुंदी तसेच आगीच्या बंबांना व शिडीला सर्व दिशांनी मोकळी हालचाल करता येण्याजोग्या उघड्या जागा या पुरेशा लांब रुंद हव्यात.

३०. याच सत्य प्रतिज्ञापत्रात त्यांनी आणखी एका गोष्टीकडे लक्ष वेधले आहे. ते म्हणतात, या राज्याचा महाराष्ट्र आगप्रतिबंधक व जीवसंरक्षक अधिनियम २००६ नावाचा एक कायदा आहे. या कायद्यान्वये विकासक / इमारतीच्या सोसायटीमधील “प्रभारी” व्यक्तींनी यांनी इमारतीमधील अग्नि रोधक उपकरणे / जीवित हानी टाळण्यास मदत करणारी यंत्रणा नेहमी उत्तम स्थितीत कार्यक्षम अशी असायला हवी हे बघणे गरजेचे आहे त्यांनी सातव्या परिच्छेदात म्हटले आहे की, कोणत्याही उंच किंवा खास प्रकारची इमारत बांधायची असेल तर मुख्य अग्निशमन अधिकार्याकडून ना हरकत प्रमाणपत्र दोन वेळा घ्यावे लागेल म्हणजे एकदा बांधकाम सुरू होण्यापूर्वी व दुसऱ्यांदा म्हणजे इमारतीसाठी आवश्यक त्या गरजा पूर्ण केल्यावर. या खेरीज, ज्या साठी एक “हाय राईज टेक्निकल कमिटी” नेमली जाते. उंच, अति उंच इमारतींच्या प्रस्तावाला या समितीने मान्यता देणे अनिवार्य आहे.

३१. अग्निशामक उपकरणांची प्रत्यक्षातील उपयुक्तता वापरताना गरजेची असणारी सुलभता यांचा विचार

करता अग्नीपासून बचाव करण्यासाठी ज्या संरक्षक गरजा डी.सी.आर. ४३ मध्ये सांगितल्या आहेत, त्या समर्पक ठरतात. डी.सी.आर. ४३ नियम दोन भागात विभागलेला आहे. (१) सर्वसाधारण विभाग (२) प्रत्येक इमारतीतून बाहेर पडण्याचे मार्ग यामध्ये असे सांगितले आहे :

४३. आगीपासून संरक्षण पुरवण्यासाठी गरजा:-

(१) सर्वसाधारण कोणत्याही इमारतीचा आराखडा रचना व बांधकाम असे हवे की आगीपासून संरक्षण मिळण्याची खात्री त्यातून मिळेल. नॅशनल बिल्डिंग कोडच्या आग संरक्षक प्रकरणातील भाग (४) मध्ये दिलेल्या तरतुदी, यासाठी या नियमावलीत वेगळे स्पष्टीकरण दिलेले नसेल तरच या तरतुदी बांधकामास लागू कराव्या लागतील. अनेक मजली अति उंच व खास इमारतींना परीशीष्ट (८) मध्ये दिलेल्या व आगीपासून संरक्षणाशी संबंधित अतिरिक्त तरतुदी लागू होतील.

[अ] पुनर्वसन प्रकल्प / अनेक विभाग असलेल्या इमारती जर ६०० चौ. मिटरहून अधिक क्षेत्रफळाच्या भूखंडावर असतील व निदान २४ मीटरहून जास्त उंचीच्या बांधकामाचा प्रस्ताव DCR ३३(७) व ३३(१०) खाली पुढे आला तर रस्त्याची बाजू सोडून इतर बाजूंपैकी एका बाजूला ६ मीटर रुंदीची मोकळी, अडथळे नसलेली जागा जमीन पातळीवर असायला हवी व त्या जागेकडे रस्त्याच्या बाजूने सहजतेने जाता यायला हवे.

ही इमारत आणखी एका ६ मीटर किंवा अधिक रुंदीच्या रस्त्याला लागून असेल तर ही अट शिथिल करता येईल.

DCR ३३(४) खाली जर पुनर्वसनाचा प्रस्ताव असेल व भूखंडाचे क्षेत्रफळ ६०० चौरस मीटर पर्यंतच असेल तर १.५ मीटर मोकळी जागा पुरेशी मानली जाईल.

[ब] वरील [अ] प्रकारच्या प्रस्तावापेक्षा निराळा प्रस्ताव असेल तर:

अ) इमारत जर २४ मीटर पेक्षा जास्त पण ७० मीटर पेक्षा कमी उंचीची असेल, निदान एका बाजूला रस्त्याच्या बाजूने सहज प्रवेश करता येईल अशी असेल तर तेथे जमीन पातळीवर ९ मीटर मोकळी जागा असायला हवी.

तथापि जर पोटियमचाही प्रस्ताव असेल तर हे पोटियम इमारतीच्या बाहेर ३ मीटर पेक्षा जास्त जागा व्यापणारे असेल तर ते चालणार नाही कारण तरच इमारती मागे ६ मीटर मोकळी जागा उपलब्ध राहिल. जर पोटियमला रॅम्प बांधलेले (उतरते रस्ते) असतील व त्या रॅम्पवरून अग्निशामक उपकरणे जाऊ शकत असतील तर वरील बंधन लागू पडणार नाही.

ब) ७० मीटर पेक्षा जास्त उंचीची इमारत असेल तर रस्त्याच्या निदान दोन बाजूंनी प्रवेश करता येतील अशा इमारतीसाठी जमीन पातळीवर ९ मीटर रुंदीची जागा संपूर्णपणे उघडी, मोकळी, विना अडथळ्याची अशी सोडावी लागेल. तथापि पोटियमचा प्रस्ताव असेल तर हे पोटियम इमारतीच्या सीमारेषेच्या पाठीमागे फक्त ३ मीटर पर्यंत बांधलेले असावे ज्या योगे पोटियमच्या मागे ६ मीटर जागा उघडी, मोकळी राहिल. बाजूच्या उघड्या जागेमध्ये उतरणाऱ्या रॅम्पना उतरण्यास परवानगी नाकारली जाईल. जर पोटियमवर अग्निशामक उपकरणे सहजतेने जाऊ शकतील असे रॅम्प असतील तर उपरोक्त बंधने लागू पडणार नाहीत.

क) इमारतीला लागून असलेले पटांगण, पोटियम, रॅम्प यावरून अग्निशामक उपकरणे ये जा करणार असल्याने त्यांची क्षमता ४८ टनापर्यंतचे वजन घेण्याची असायला हवी.

ड) या उघड्या जागांवर कोणताही अडथळा असता कामा नये व यांवरून वाहतूक करण्यास ती जागा योग्य असावी.

२) बाहेर जाण्याचे मार्ग : माणसे राहात असलेल्या निवासी अशा प्रत्येक इमारतीस बाहेर जाण्यासाठी असे मार्ग पुरवले जावेत की जेथून इमारतीमधील रहिवाशी इमारतीस आग लागली असताना किंवा इतर कोणत्याही आग्निबाणीच्या संकटकाळी सुखरूपपणे बाहेर पडून स्वतःची सुटका करून घेऊ शकतील. यासाठी या मार्गाची रचना पुढे दिलेल्या नियमानुसार, करावी लागेल.

।) प्रकार : बाहेर जाण्याचा मार्ग उभा किंवा आडवा दोन्ही प्रकारचा असू शकतो. आडवा मार्ग दरवाजा, वऱ्हांडा, आतल्या किंवा बाहेरच्या जिऱ्याकडे जाणारा चिंचोळा मार्ग, शेजारच्या इमारतीत किंवा रॅम्पकडे वा गच्चीकडे जाणारा मार्ग असू शकतो व येथून पुढे सहजतेने रस्त्यावर किंवा इमारतीच्या छपरावर जाता येते. उभा मार्ग म्हणजे एखादा जीना किंवा रॅम्प असू शकतो पण उभा मार्ग म्हणजे लीफ्ट नाही.

॥) सर्वसाधारण अपेक्षा : इमारतीच्या सर्व भागांतून बाहेर पडता आले पाहिजे अशी जोडणी हवी सर्व सामान्य जनतेला जेथे जाण्यास बंदी आहे असे भाग अपवाद समजावे म्हणून हे मार्ग.

अ) इमारतीच्या बाहेर वा इमारती लगतच्या रस्त्याकडे नेणाऱ्या उघड्या मोकळ्या जागेत जाण्याचा मार्ग सातत्याने बाहेर पडण्यास उपलब्ध ठेवतील.

ब) ह्या मार्गाची रचना अशी असेल की राहती घरे असलेली इमारत अपवाद म्हणून वगळता या मार्गापर्यंत जातांना दुसऱ्या कोणी वापरत असलेल्या गाळ्याला ओलांडून जावे लागणार नाही.

क) या मार्गात कोणतेही अडथळे नासतील.

ड) या मार्गावर पुरेसा उजेड असेल.

इ) स्पष्ट दिसतील, त्यांच्यापर्यंत पोहोचण्याचे रस्ते स्पष्ट खुणांनी दर्शवलेले असतील, कोणाही व्यक्तीला. विशिष्ट मजल्यावर वा इमारतीबाहेर जायचे असेल तर त्यास मार्गदर्शक ठरतील असे फलक, खुणा, बाण, चित्रे असे जागोजागी लावलेले असतील.

फ) जरूर वाटली तर अग्निशामक उपकरणे या मार्गात बसवता येतील मात्र त्यामुळे मार्गात अडथळा येता कामा नये. मार्ग झटपट मोकळा रिकामा होईल अशी या उपकरणांची मांडणी हवी. ही उपकरणे कोठे आहेत त्याची जागा दर्शवणारे फलक मार्गाच्या दोन्ही बाजूला लावावेत.

ज) या मार्गामध्ये आगीची सूचना देणारे गजर यंत्र बसवलेले असावे. ही अनेक मजली, उंच वा विशेष अशी कोणतीही इमारत असली तरी आगीचा गजर सगळीकडे एकदम जायला हवा तरच हे मार्ग ह्या इमारती झटपट रिकाम्या होतील.

ह) इमारतीमध्ये किंवा इमारतीच्या कोणत्याही विभागात काही बदल, दुरुस्त्या करायच्या असतील तरी या मार्गाची संख्या रुंदी, धारकता, सुरक्षितता, यापैकी कोणत्याही गोष्टींवर या कामामुळे परिणाम होता कामा नये.

इ) त्याचे ठिकाण असे असावे की मजल्यावर चालण्याचे अंतर पुढील मर्यादांपेक्षा जास्त नसावे.

।) निवासी जागा, शिक्षण संस्था, संस्थेशी संबंधित इमारती, धोक्याची इमारत यासाठी २२.५ मीटर.

॥) सभा, व्यवसाय, व्यापार, कारखाने, गोदाम : ३० मीटर.

नोंद : मार्गीकेचे शेवटचे बंद टोक व बाहेर जाण्याचा मार्ग यांच्यामधील अंतर सांगितलेल्या अंतराच्या अर्धे हवे. एका मजल्यावर एकापेक्षा अधिक बाहेर पडण्याचे मार्ग असतील तर ते एकमेकांपासून शक्य तेवढे लांब असावे. DCR क्र. ४४ (५) (a) असे सांगतो की अनेक मजली, विशेष प्रकारच्या, उंच इमारती या सर्वांना छते असलेले झाकल्यासारखे किमान दोन

जिने, दिले जावेत व त्यापैकी किमान एक जिना इमारती बाहेर, इमारतीने सोडलेल्या मोकळ्या जागी किंवा इतर कोणत्याही मोकळ्या जागी उघडलेला असावा.

III) बाहेर जाणाऱ्या मार्गाची संख्या व रुंदी राहत्या घरांच्या विविध प्रकारच्या इमारतींच्या प्रत्येक मजल्यावर एकेक बाहेर जाण्याचा मार्ग, जीना, मार्गाका आणि बाहेर जाण्याचे दार पुरवण्यात यावे. त्याचे विविध प्रकार या खाली दिलेल्या टेबल क्र. २१ च्या ५ व स्तंभामध्ये दिले आहेत यांची संख्या किती असावी ते ठरवण्यासाठी चौथरा (प्लिंथ) किंवा इमारतीचे छताखालील क्षेत्रफळ यांच्या दर १०० चौ. मीटरला एका ठराविक आकड्याने गुणावयाचे आहे. हा समर्पक गुणक, वर म्हटले त्या टेबलाच्या स्तंभ क्र. ४ व ५ मध्ये मिळेल. अपुर्णाकात उत्तर आल्यास वरच्या सर्वात जवळच्या पूर्णाकाचे रूप गुणक म्हणून द्यावे.

३२. DCR क्र. ४३च्या १(ब) कलमात असे दिसून येते की, ज्या इमारतींची उंची २४ मीटरपेक्षा जास्त पण ७० मीटरपेक्षा कमी आहे अशा इमारतींच्या तळमजल्यावर रस्त्याच्या बाजूने तेथपर्यंत पोहोचता येईल अशी किमान एका बाजूला ९ मीटर मोकळी जागा ठेवायला हवी. ७० मीटर पेक्षा जास्त उंचीच्या इमारतींना अशी ९ मीटर मोकळी जागा दोन बाजूंना ठेवायला हवी. या दोन्ही प्रकारांत जर इमारतीला पोडियम बांधलेले असेल तर हे पोडियम इमारत रेषेच्या पलीकडे ३ मीटर पेक्षा जास्त असणार नाही यामुळे पुढची ६ मीटर जागा मोकळी शिल्लक उरेल. याच प्रमाणे कलम १(अ) सांगते की प्रस्ताव जर DCR ३३(७) च्या खाली येत असेल (सेझ इमारतींसाठी प्रस्ताव) किंवा DCR ३३(१०) खाली येत असेल (झो.पु.योजना प्रस्ताव) भुखंडाचे क्षेत्रफळ ६०० चौ. मीटरहून जास्त असेल आणि उंची २४ मीटरपहून जास्त असेल तर रस्त्याची बाजू सोडून उरलेल्यापैकी किमान एका बाजूला ६ मीटर जागा जमीन पातळीवर मोकळी सोडायला हवीच. रस्त्याच्या बाजूने या बाजूकडे

सहजतेने जाता यायला हवे. कलम (अ) च्या पहिल्या तरतुदीमध्ये एक अपवाद असा दिला आहे की, जर इमारतीच्या बाजूला लागून ६ मीटर किंवा अधिक रुंदीचा आणखी एक रस्ता असेल तर अट माफ केली जाईल. या प्रकारे असे स्पष्ट होत आहे की प्रत्येक इमारतीस किमान ६ मीटरचा प्रवेशमार्ग किमान दोन बाजूंकडून असायलाच हवा. म्हणजे १ मार्ग रस्त्याच्या बाजूकडून व दुसरा भूखंडाच्या आत सोडलेल्या मोकळ्या जागेकडून किंवा दोनही बाजूला असलेल्या रस्त्याकडून, या योगे आगीचा बंब इमारतीकडे दोन्ही बाजूने पाण्याचा फवारा मारू शकेल तथापि कलम १(अ) खालील दुसरी तरतूद असे सांगते की प्रस्ताव जर DCR ३३(७) असेल म्हणजे ६०० चौ. मीटर पर्यंतच्या भूखंडावर सेझ इमारतीचा पुनर्विकास किंवा पुनर्बांधणी करण्याचा प्रस्ताव असेल तर एका बाजूला मोकळी ठेवलेली १.५ मीटर जागा देखील पुरेशी आहे असे मानले जाईल. याचा अर्थ जेमतेम ५ किंवा तत्सम फुटाची जागा...या चिंचोळ्या जागेतून आगीच्या बंबाचे ये जा करणे निश्चितच अशक्य आहे.

३३. आम्ही बृ.मुं.म.पा. चे प्रतिनिधित्व करणाऱ्या कायदे तज्ज्ञ जेष्ठ वकील श्री. आर. पी. भट यांना विचारले की, ६०० चौ. मीटर पर्यंतच्या भूखंडावर बांधल्या जाणाऱ्या अशा भूखंडाची उंची काय असेल? आणि त्यांचे उत्तर असे होते की, किती कुटुंबांना त्या इमारतीत सामावून घ्यायचे असेल त्या संख्येनुसार सदनिकांची संख्या ठेवावी लागेल, आणि मग कदाचित इमारत २० मजल्यांची सुद्धा बांधावी लागू शकते. महाराष्ट्र चेंबर ऑफ हाऊसिंग इंडस्ट्रीचे प्रतिनिधित्व करणारे वकील श्री. गणेश यांचा प्रतिवाद असा होता की सध्याची तरतूद योग्य आहे व कारण देतांना त्यांनी सांगितले की, अशा प्रकल्पांची आर्थिक व्यवहार्यता यासाठी बघायला पाहिजे. अशा DCR ३३(७) खालील प्रकल्पांमध्ये भूखंडातील मोकळ्या जागेत कपात करण्यास पर्याय नाही. त्यांनी असे नोंदवले की यातील काही भूखंड फार लहान आहेत व दाट लोकवस्तीच्या विभागात आहेत आणि या

पुनर्विकास योजना राबवण्याचे काम खाजगी विकासक करतात सध्याच्या रहिवाशांना किमान जागा पुरवून त्याच बरोबर अतिरिक्त सदनिका जास्त पैसे देऊन विकत घेणाऱ्या नवीन रहिवाशांसाठी अतिरिक्त बांधकाम करावेच लागेल. जुन्या व नव्या अशा दोन्ही रहिवाशांना समावून घेण्यासाठी भूखंडाचा जास्तीत जास्त उपयोग केला जातो. या साठी जयंत अच्युत साठे वि. जोसेफ बेन डिसोझा आणि इतर या खटल्यात या न्यायालयातील दोन न्यायधिकांच्या खंडपीठ ने जे निकालपत्र दिले होते त्या निकालपत्राचा श्री. गणेश यांनी आधार घेतला या खटल्याचा तपशिल २००८ (१३) एस. सी. सी. ५४७ वर आहे या खटल्यात १.५ मीटर (सुमारे ५ फूट) मोकळी जागा DCR ३३(७) खालील प्रस्तावांमध्ये सोडली जाणे पुरेशी आहे असे मानले, या तरतुदीस आव्हान दिले गेले होते. हे आव्हान फेटाळले गेले. ३४. (॥) याउलट श्री. नरिमन यांनी असे दाखवून दिले की आगीच्या बंबाच्या शिड्या, उपकरणांतील स्नॉर्कॅल्स ७० मीटर उंची पर्यंत जाऊ शकतात असे म्हटले जाते परंतु प्रत्यक्षात स्नॉर्कॅल जास्तीत जास्त किती उंचीवर जाऊ शकेल हे वाऱ्याचा वेग, इंजिन उभे राहण्यासाठी व दिशा बदलता येऊ शकेल अशी मोकळी जागा, या जागेची उपलब्धता, आगीपर्यंत पोहोचण्यासाठी तिरका करावा लागणारा त्याचा कोन अशा अनेक गोष्टींवर अवलंबून असते त्यामुळे प्रत्यक्षात गाठली जाणारी उंची सैद्धान्तिक उंचीपेक्षा बरीच कमी असते. बृहन्मुंबईत ३३ अग्निशामक केंद्रे आहेत १५ मध्य मुंबईत, १२ पश्चिमी उपनगरात तर ६ पूर्व उपनगरात आहेत पण यापैकी एकाही केंद्रावर अग्निशामकाची उपकरणे, अग्नी व धुरापासून संरक्षण करणारे मुखवटे पुरेसे नाहीत सर्वच केंद्रावर त्यांची संख्या मर्यादित आहे.

॥) श्री. नरिमन यांनी असेही निदर्शनास आणून दिले की इमारतीच्या आतील रचनेचा अभ्यास करता, २४ मीटरहून जास्त उंची असलेल्या बहुमजली इमारतींमधील दर ७ मजल्यानंतरचा एक मजला रेफ्युज मजला

(आश्रय मजला) म्हणून राखणे गरजेचे आहे. तथापि हे रेफ्युज मजले योग्य प्रकारे सांभाळले जात नाहीत. रिकामे ठेवलेले नसतात व इतर उपयोगासाठी वापरले जातात. परिणामतः इमारतीच्या आतील भागातून जे संरक्षण मिळायला हवे ते प्रभावहीन ठरते. त्यांनी यानंतर पुढे असेही दाखवून दिले की, अग्निशामक दलाने दर ठराविक कालावधी नंतर बहुमजली इमारतींमध्ये अग्निशामक उपकरणे पाण्याचे फवारे सोडणारे नळ (स्प्रिंकलरर्स) व इतर आगीचा सामना करणारी साधने, यांची तरतूद अपेडिक्स परीशीष्ट (८) मध्ये स्पष्ट केली आहे, ती तपासायला हवी, परंतु या विभागाकडे अत्यंत काम असल्याचे समजते व त्यामुळे त्यांना शहरातील सर्व इमारती व्यवस्थित प्रकारे तपासणे शक्य होत नाही.

३५. युडीआरआय चे वकील श्री. शाम दिवाण यांनी दाखवून दिले की सध्या DCR ४३(१) मध्ये ज्या गोष्टी आगीपासून संरक्षणासाठी आवश्यक आहेत असे म्हटले आहे त्या जर तशाच्या तशा अंमलात आणल्या तरी फक्त मध्ये १३ मजल्यापर्यंतच्याच उंचीच्या बांधकामास पुरेशा आहेत असे जाणवते. तथापि जर उंच इमारतीचा विचार केला तर अग्निसंरक्षणासाठी आवश्यक ठरलेल्या गोष्टीत प्राथमिक तडजोडी केल्या आहेत. DCR १७च्या खाली प्रवेश मार्गाबाबत व DCR २८ खाली इमारतीच्या एका बाजूने किंवा मार्गाबाबत बाजूला दोन इमारतींमध्ये मोकळ्या सोडण्याच्या जागांबाबत ज्या सवलती दिल्या आहेत. त्यामुळे हा धोका वाढला आहे. त्यांनी निवेदन केले की, DCR ४३ (१) (अ) मध्ये सांगितलेल्या तरतुदींचे समर्थन करता येणार नाही.

३६. DCR ३३(७) बाबत श्री. शाम दिवाण, युडीआरआय कडून काम करणारे ज्येष्ठ वकील, यांनी दाखवून दिले की या नियमाखाली येणाऱ्या योजना अगोदर पासूनच टीकेचे लक्ष बनलेल्या आहेत. या योजना विकासकांचा, व अधिक किमतीला सदनिका

विकत घेणाऱ्या नवीन खाजगी गिऱ्हाईकांचाच फायदा पाहत आहेत. मूळ रहिवाशांना निवारा पुरवण्याचा मूळ उद्देश बाजूला पडतो आहे. अशा योजना घेण्यात आर्थिक अडचणी असल्याचे कारण सांगून राज्य सरकारने हात वर केले आहेत त्यामुळे अशा भूखंडावर अग्निशामक बंब जाऊ शकत नाही अशी परिस्थिती निर्माण करून तेथील रहिवाशांना अग्निपासून संरक्षण नाकारले जात असण्याची खंत ना विकासकाला वाटते ना राज्य सरकारला वाटते आहे. पर्यावरणाचे व मानवी जीविताचे संरक्षण ही आपल्या राज्यघटनेने अनिवार्य ठरवलेली बाब आहे. विकासक व सरकारी अधिकारी त्याकडे दुर्लक्ष करत असतील पण न्यायालय तसे करू शकत नाही.

अग्निशामक बंबाला भूखंडाच्या आत इमारतीजवळ येण्यासाठी पुरेसा प्रवेश मार्ग असणे ही अत्यावश्यक गरज :-

३७. सर्व वकिलांची यासंबंधीची निवेदने लक्षात घेतल्यावर आम्हाला असे दिसून येते की, मध्यम उंचीच्या १३ पर्यंत मजले असलेल्या इमारतींसाठी केलेल्या अग्नि संरक्षणाच्या तरतुदी जेमतेम आहेत. याहून जास्त उंच असलेल्या इमारतींना या जोडीला आतल्या बाजूने सुरक्षा यंत्रणा उपलब्ध करण्याचा कडक नियम असंदिग्धपणे लागू केला जायला हवा. रेफ्यूज मजल्यांची (आश्रय मजला) तरतूद व इमारतींच्या आत ठेवण्याची इतर उपकरणे यांची तपासणी नेहमी करायला हवी त्यांच्या उपयोगाबद्दलचा, उपलब्धतेच्या महत्त्वा बद्दलचा आग्रह धरायला हवा. DCR ४३(१) (अ) ची दुसरी तरतूद अग्निपासून संरक्षणाच्या किमान आवश्यकता पूर्ण करण्यात असफल झाली आहे. भूखंडाच्या आत अग्निशामक बंब शिरण्यासाठी, आत मध्ये हालचाल करण्यासाठी भूखंडाच्या निदान एका बाजूला तरी ६ मीटर जागा मोकळी मिळालीच पाहिजे, ही एक आवश्यक बाब आहे मग DCR ३३(७) खाली

येणारे पुनर्विकास प्रस्ताव ज्यामध्ये भूखंडाचे क्षेत्रफळ ६०० चौ. मीटर पेक्षा जास्त आहे अशा प्रस्तावात १.५ मीटरची मोकळी जागा पुरेशी आहे असे कोणी कसे काय म्हणू शकते, हे आमच्या आकलना पलीकडे आहे. श्री. भट यांनी चांगल्या प्रकारे दाखवून दिले आहे की, या इमारतीत किती कुटुंबे सामावून घ्यायची आहेत त्या संख्येनुसार या इमारती २० मजल्या पर्यंत उंच देखील असू शकतात. असे असेल तर त्या भूखंडामध्ये ६ मीटर रुंदीची, आगीचे बंब आत येऊ शकतील किमान एक बाजू त्यांच्यासाठी उपलब्ध राहिल अशी मोकळी जागा, इतर इमारतींना जशी आवश्यक आहे, तशी आवश्यक ठरवून, तशी तरतूद या योजनेखालील प्रस्तावांसाठी देखील केलीच पाहिजे.

३८. जयंत अच्युत साठे (सुप्रा) खटल्यात DCR ३३(७) खालील योजनांसाठी पाच फूट उघडी मोकळी जागा ठेवल्याच्या तरतुदीला आव्हान दिले गेले. ते न्यायालयाने नाकारले हे खरे आहे पण निकालपत्राच्या ४९ व्या परिच्छेदावरून असे दिसून येते की आव्हान नाकारले जाण्याचे प्रमुख कारण हे आव्हान सादर करण्यास अक्षम्य उशीर झाला होता कारण मोकळी जागा कमी करण्याची तरतूद १९८४ पासून अस्तित्वात आहे. आगीचे बंब अशा भूखंडात आतपर्यंत जाऊ शकणार नाहीत हा प्रश्न मुंबई उच्च न्यायालयात उठवला गेला होता पण हे न्यायालय त्या मुद्द्यांकडे वळलेच नसल्याचे उपरोक्त निकालपत्रावरून दिसते आहे. इमारतींच्या एका बाजूला उघडी मोकळी जागा असण्याचा मुद्दा मुंबईत अलीकडेच सचिवालयाच्या सहा मजली इमारतीला लागलेल्या आगीच्या पार्श्वभूमीवर आम्ही उचलून धरला आहे. सचिवालयाच्या या इमारतीच्या चारी बाजूला पुरेशी मोकळी जागा आहे. तरीही आग लागल्यावर ती तातडीने विझवण्यात अग्निशामक दल अपयशी ठरले मग गरिबांच्या इमारतीला ६ मीटर किमान जागा न पुरवणे म्हणजे जीविताचा हक्क नाकारणे आहे. सहा

मीटर जागा सोडल्याने अग्निशामक बंबाला सहजतेने इमारतीपर्यंत पोहोचता येते पण सुरक्षिततेचा हा एक मार्ग इतर इमारतींना उपलब्ध ठेवून समानतेच्या हक्काची देखील येथे पायमल्ली केलेली आहे. DCR ३३(७) खाली येणाऱ्या काही योजनांमध्ये भूखंड छोटे आहेत व अत्यंत दाटीवाटीच्या गर्दीच्या विभागात आहेत हे वास्तव आहे. मग अशा परिस्थितीत राज्य सरकारने या योजना स्वतःच्या अखत्यारीत घ्यायला कोणीही मनाई करत नाही. सरकारकडे एकूण सेझचा जो पैसा साठला आहे, त्यातून या इमारतींना आर्थिक पाठबळ द्यावे. या योजनेमध्ये कदाचित फक्त जुन्या रहिवाश्यांनाच सामावून घेता येईल, हरकत नाही, गरज लागली तर या जुन्या रहिवाशांकडून इमारत बांधणीच्या खर्चापोटी थोडी रक्कम मागावी. अनेक मार्ग शोधवे पण पुनर्विकास योजनेत आगीच्या बंबाला भूखंडामध्ये शिरण्यासाठी निदान एका बाजूने देखील मोकळा मार्ग सोडता येत नाही या आणि या केवळ या कारणापायी माणसांचे जीव पणाला लावता येणे शक्य नाही, हे चालणार नाही. डी.सी.आर. ४३(१)अ हे केवळ ६०० चौ. मीटर पर्यंतच्या भूखंडावर राहणाऱ्या रहिवाशांबाबत त्यांच्या विरोधात दुजाभाव करत आहे. याचाच अर्थ भारतीय राज्यघटनेच्या कलम १४ चा, हे कलम अवमान करत आहे. या कलमातील तरतुदींमुळे संकट येऊन कठीण परिस्थिती निर्माण होऊ शकते व त्याचा विपरीत परिणाम तेथे राहणाऱ्या रहिवाशांच्या जीवावर होऊ शकतो म्हणजेच हे कलम राज्यघटनेतील कलम क्र.२१ चा ही अवमान करत आहे म्हणून आमची अशी धारणा आहे की ही तरतूद कायद्यात न बसणारी, चुकीची आहे. आग लागल्यावर ती तातडीने विझवायची असेल तर अग्निशामक बंब आगीच्या जास्तीत जास्त जवळ, लवकरात लवकर जायला हवा. तेव्हा या अग्निशामक बंबाची हालचाल, बंबाची दिशा पटकन बदलता येण्याइतकी जागा या सर्व गोष्टी अत्यंत महत्त्वाच्या ठरतात. आधीच आपल्या शहरातले बहुतेक रस्ते अगदी अरुंद आहेत. त्यात अग्निशामक बंबाला भूखंडात शिरायला मोकळा मार्गच नाही, मग परिस्थिती

अधिक कठीण होणारच, आमचे असे स्पष्ट मत आहे की DCR ३३(७) खालील पुनर्विकास योजनेत ६०० चौ. मीटरहून लहान भूखंडाचा प्रस्ताव आला तरी अशा भूखंडावर सुद्धा सहा मीटर रुंदीची जागा, रस्ता सोडून उरलेल्या ३ बाजूंपैकी एका बाजूवर मोकळी सोडायला हवी. जर या इमारतीच्या दोन बाजूंना किंवा अधिक बाजूंना रस्ता असेल किंवा ६ मीटर रुंदीचा दुसरा एखादा प्रवेश मार्ग रस्ता सोडून स्वतंत्रपणे उपलब्ध असेल तर अग्निशामक दलाच्या मुख्य अधिकाऱ्याने त्या बाबतीत निर्णय घेऊन तो लिखित स्वरूपात नोंदवावा लागेल. या व्यतिरिक्त आम्हाला असेही वाटते की सर्व इमारतींचे विकासक किंवा सोसायट्या यांनी दर सहा महिन्यांनी इमारतीचा प्रवेश मार्ग इमारतीच्या आतील संकटकालात बाहेर पडण्याचे मार्ग आतल्या भागातील आग विझवण्याची उपकरणे या सर्व गोष्टी व्यवस्थित आहेत असे प्रमाणपत्र मिळवायलाच हवे असा आग्रह अग्निशामक विभागाने धरायला हवा, DCR मध्ये अपेक्षिल्याप्रमाणे या गोष्टी सांभाळल्या जात आहेत ना, विभागाचे नियम पाळले जातात ना, हे बघायला हवे. खुद्द विभागातर्फे ठराविक कालावधीने तपासणी व्हायला हवी.

### **भविष्यात लागू करण्यासाठी मुद्दा क्र. १ व ४ बाबत निर्णय**

४०. वर दिलेल्या कारणांसाठी आपले मत असे आहे की DCR ३८(३४) खालील तरतूद, DCR २३ची मनोरंजनार्थ मोकळ्या जागेची जी तरतूद आहे तिचा दर्जा कमी करणारी मानू नये तसेच DCR ४३(१) (अ)च्या क्र.२ ची तरतूद आगीपासून संरक्षणाबद्दल ज्या आवश्यक गोष्टी सांगते त्या संकट उभे करू शकणाऱ्या व DCR ३३(४) च्या खाली येणाऱ्या योजनांच्या इमारतीमध्ये राहणाऱ्या रहिवाशांना दुजाभाव देणाऱ्या आहेत. कलम १४ व २१ चा अवमान करणाऱ्या आहेत. प्रॅक्टिसिंग इंजिनिअर्स आर्किटेक्ट्स अँड टाऊन प्लॅनर्स, असोशिएशनने मध्ये पडून एक निवेदन दिले



त्याची आम्ही दखल घेतली आहे. या प्रकारचे निकाल, बदल हे भविष्यकाळात लागू होणारे असावे जेथे कमेन्समेंट सर्टिफिकेट (८९) (काम चालू करण्याची परवानगी देणारे प्रमाणपत्र) अजून दिले गेले नाही, त्या योजनांसाठी हे बदल असावेत असे असोशिएशनचे म्हणणे आहे व त्याची दखल आम्ही घेत आहोत.

मुद्दा क्र. २ लागून असलेल्या रस्त्याच्या रुंदीच्या तुलनेत इमारतीची उंची व मुद्दा क्र. ३ वाहतूक रहदारी परीस्थितीवर होणारा अतिरिक्त चटई निर्देशांकाचा परिणाम :-

४१. मुद्दा क्र. २ व ३ चा विचार करता लक्षात येते की ते दोन स्वतंत्र मुद्दे आहेत तरी ते एकाप्रकारे एकमेकात गुंतलेले आहेत म्हणून आम्ही त्याचा एकत्रित परामर्श घेणार आहोत. हे मुद्दे असे आहेत की त्यावर सखोल चर्चा, विस्तृत स्वरूपातील विचार विनिमय, योजनाकारांची (प्लॅनर्स) आपापसातील सल्लामसलत या सर्वांची गरज आहे आणि न्यायालय या मुद्दांसंदर्भात स्वतःवर अशी मर्यादा घालून घेणार आहे की, न्यायालय फक्त काही सूचना व शिफारशी “योजनाकारांच्या विचारार्थ मांडेल” या मागचे कारण म्हणजे न्यायालयास माहित आहे की मुंबई शहरासाठी नवीन विकास आराखड्याचा कच्चा मसुदा बनवण्याची प्रक्रिया चालू आहे तेव्हा या मुद्दांबाबतचा विचार योजनाकारांनीच करावयाचा आहे. तथापि सध्याच्या खटल्यामध्ये हे मुद्दे निघाल्याने या न्यायालयाने अपिलकर्ता महानगरपालिका व त्याचप्रमाणे राज्य सरकार या दोघांकडून प्रतिक्रिया मागवल्या आहेत. या मुद्दात रस असलेल्या इतर मध्यस्थांनी देखील आपले निवेदन दिले आहे. आम्ही ही सर्व निवेदने पाहून त्याच्या अनुषंगाने काही सूचना करत आहोत.

## मुद्दा क्रमांक २ - रस्त्याच्या रुंदीशी तुलना करता इमारतीची उंची

४२. DCR ३१ (१) अनुसार असा नियम आहे की, इमारतीची उंची त्या इमारतीस लागून असलेल्या रस्त्याच्या संपूर्ण रुंदीच्या दीड पटीपेक्षा जास्त असणार नाही. मुद्दा क्रमांक २ चा विचार करण्यामागचे कारण व पार्श्वभूमी अशी आहे की या खटल्यात १९५.९० मीटर उंचीचे एक टॉवर बांधले जात आहे या टॉवरच्या चारही बाजूला चार रस्ते आहेत पण तरीही या चारी रस्त्यांच्या रुंदीच्या मानाने टॉवरची उंची प्रमाणाबाहेर जास्त आहे. DCR ३१(१) ची पहिली तरतूद अशी आहे की ज्या इमारतीचे बांधकाम DCR कलम ३३(७), ३३(८) आणि ३३(९) यांच्या खाली चालू आहे त्यांच्या वर हे बंधन राहणार नाही. वास्तविक ही DCR कलमे पुनर्विकास योजनांसाठी असली तरी त्यांच्यामुळेही त्या त्या भागातील लोकसंख्या वाढतेच, वाहनेही वाढतात, मग या दृष्टिकोनातून पाहिले तर पुनर्विकास योजनांसाठी असा अपवाद करणे न्याय, आहे काय? DCR ३१(१) असे सांगतो की,

“३१ इमारतीची उंची (१) इमारतीची उंची व रस्तारुंदी यांची तुलना - इमारतीला लागून असलेल्या रस्त्याच्या किंवा अनेक रस्त्यांच्या एकूण रुंदीच्या दीड पटी पेक्षा इमारतीची उंची जास्त असता कामा नये. DCR क्र. ३१ (१) मध्ये सांगितलेले हे बंधन ज्या भूखंडाची पुढील हद्द, रस्त्याला १८ मीटर पेक्षा जास्त लागलेली आहे व तिचा पुढचा मोकळा प्रवेश मार्ग १२ मीटर आहे, अशा इमारतींना लागू नाही. मात्र दुसऱ्या बाजू कडच्या उघड्या जागा अग्निपासून संरक्षण या दृष्टीने गरजेच्या असल्यामुळे नेहमी उपलब्ध ठेवायला हव्या. या हेतूने रस्त्याची रुंदी ही रस्त्याची सुचविलेली रुंदी असेल जर इमारतीची उंची ही अस्तित्वात असलेला रस्ता, रस्ता आणि रस्त्याला लागून. रस्ता व इमारत यांच्यामध्ये असलेली मोकळी जागा, यांच्या रुंदीच्या बेरजेच्या



दुपटीपेक्षा जास्त नसेल. रस्त्याला लागून असलेल्या उघड्या जागेची रुंदी, इमारत व रस्ता यांच्या मधील भूभागाला इमारतीच्या समोरच्या तोंडावरच्या भागाच्या लांबीने भागून, काढावी लागेल.

स्पष्टीकरणे :

- i) आदेशानुरूप ठराविक रुंदी याचा येथील अर्थ असा आहे की विकास आराखडयात आदेश दिलेली रुंदी व वृ.मुं.म.पा. कायदा १८८८अनुसार आदेश दिलेल्या नियमीत रस्त्याच्या रेखेच्या परिणाम स्वरूप मिळणारी रुंदी यापैकी जी संख्येने मोठी असेल, ती रुंदी
- ii) जर इमारतीला लागून वेगवेगळ्या रुंदीचे दोन पेक्षा अधिक रस्ते असतील तर या नियमाच्या अंमल बजावणीसाठी इमारत सर्वात रुंद रस्त्याला लागून आहे असे मानले जाईल. इमारतीची उंची त्या रस्त्याच्या रुंदीवर अवलंबून ठरवली जाईल व अरुंद रस्त्याच्या बाजूने २४ मीटर लांबी पर्यंत तीच उंची चालत राहिल. (तथापि अशीही तरतूद आहे की DCR ३३(७) ३३ (७) व ३३(९) खाली बांधल्या जाणाऱ्या व ज्या सागरी कीनारपट्टी नियमन क्षेत्र सुचना १९९१ पर्यावरण व वनमंत्रालय, (भारत सरकार) नियमांच्या क्षेत्रात मोडत नाहीत, ज्यांच्यावर या अधिसूचनेचा परिणाम होणार नाही, अशा इमारतींना उंचीचे हे बंधन लागू नाही.

तथापि अशीही तरतूद आहे की, जर झोपडी पुनर्वसन योजना राबवण्यासाठी DCR ३३(१०) व ३३(१४) खाली इमारती बांधल्या जात असतील तर उंचीवरचे बंधन लागू होणार नाही.

४३. या मुद्याच्या संदर्भात तोपर्यंत विचार करण्याकरता सचीव, नगर विकास विभाग महाराष्ट्र आणि अपिलकर्ता यांचे कार्यकारी अभियंता, नगररचना यांच्या प्रतिक्रिया काय आहेत हे पाहायचे ठरवले. श्री. मनु कुमार श्रीवास्तव “मुख्य सचीव, नगर विकास विभाग महाराष्ट्र” यांनी त्यांच्या सत्य प्रतिज्ञापत्रात या अपवादांबाबत स्पष्टीकरण

केले आहे. त्यांनी असे दाखवून दिले आहे की DCR ३३(७), ३३(८), ३३(९) खाली येणाऱ्या या योजना जुन्या पडक्या घरात राहणाऱ्यांना त्याच वर्तीमध्ये पैसे न घेता चांगले घर द्यावे, त्यांचे पुनर्वसन करावे या हेतूने आखलेल्या आहेत. ह्या योजना व्यवहार्य ठरवण्यासाठी, “प्रोत्साहन” पर चटई निर्देशांकाला मान्यत दिली आहे. ज्याचा उपयोग करून विकासक ज्याला “सेल कॉम्पोनंट” (विक्री योग्य भाग) म्हणतात, असे बांधकाम करतात व यातील सदनिका बाजारात विकून सध्याच्या भाडेकरूंसाठी बांधलेल्या सदनिकांसाठी झालेला खर्च भरून काढतात. म्हणून इमारतीला लागून असलेल्या रस्त्याच्या तुलनेत बसेल एवढीच उंची या इमारतींची असायला हवी ही अट अशा विकासकांच्या या योजनांसाठी शिथिल करणे आवश्यक झाले.

४४. श्री. राजीव कुमार, मुख्य अभियंता विकास योजना या मुद्यावर अपिल कर्त्यांच्या वतीने, त्यांच्या प्रतिज्ञापत्रात पुन्हा हेच सांगत आहेत की, या DCR's मध्ये जे अपवाद सांगितले आहेत ते तेथे राहणाऱ्या सध्याच्या रहिवाशांसाठी, त्यांना बिनखर्चाने सामावून घेण्यासाठी केले आहेत कारण या अपवादाच्या आकर्षणामुळे खाजगी विकासकांचा सहभाग मिळवता आला. महाराष्ट्र चेंबर ऑफ ह्यारुसिंग इंडस्ट्री यांचे प्रतिनिधी श्री. गणेश यांनी सुद्धा अतिरिक्त चटई निर्देशांक देण्याचे आणि त्या आधारावर उंच इमारती बांधण्याचे समर्थन केले आहे.

४५. राज्य सरकारचे प्रतिनिधी ज्येष्ठ विधितज्ज्ञ श्री. शेखर नाफडे हे होते. त्यांनी दाखवून दिले की हे शहर काही मूलभूत ताणांचा त्रास सहन करत आहे. म्हणजे एकीकडे लोकसंख्या, विशेषतः उपनगरातील लोकसंख्या वाढते आहे आणि दुसरीकडे जमिनीची उपलब्धता अगदी मर्यादित आहे. उत्तरेकडील उपनगरांतून शहराकडे रोज येणारी व संध्याकाळी परत जाणारी वाहती लोकसंख्याही प्रचंड आहे ते म्हणतात व्यवहारातले वास्तव आपण लक्षात घेतलेच पाहिजे

१९९१ मध्ये जेव्हा विकास आराखडा बनवला गेला तेव्हा अपिलकर्ता महानगर पालिकेच्या असे लक्षात आले की जनतेसाठी उद्याने, खेळाची मैदाने, अशा सार्वजनिक गोष्टींसाठी जमीन मिळवणे आपल्याला दुरापास्त आहे आणि म्हणून ट्रान्सफर्ड डेव्हलपमेंट राईट्स (विकासाचे हस्तांतरित हक्क) टी.डी.आर. ही संकल्पना पुढे आली. या संकल्पनेनुसार कोणीही जमीनमालक आपली जमीन बाग, मैदान करण्यासाठी महापालिकेला देईल आणि त्याबदल्यात त्याला टी.डी.आर. मिळेल. मुंबईची लोकसंख्या किती प्रचंड आहे हे दाखवतांना त्यांनी सांगितले की, मुंबईत २७० माणसे दर हेक्टर भूखंडावर राहतात त्याउलट हेच प्रमाण न्यूयॉर्कसाठी १०६, सिंगापूर साठी ८३ आणि हॉंगकॉंगसाठी फक्त ६४ आहे. हितसंबंधांच्या चढाओढीत महापालिकेला तडजोड करणे भाग होते. म्हणून योग्य जागी अति उंच इमारतींना नाईलाजाने परवानगी द्यावीच लागली.

४६. श्री. शाम दिवाण यांचे निवेदन असे होते की उंच इमारतीमुळे नैसर्गिक उजेड व वायुवीजन यावर विपरित परिणाम झाल्याने आरोग्यविषयक अशा अनेक समस्या निर्माण झाल्या आहेत. त्यांच्या निवेदनात ते म्हणतात की, DCR ३१च्या खाली घातलेल्या मर्यादांतून अतिरिक्त चटई निर्देशांक मिळविणाऱ्या सरसकट सर्व प्रकल्पांना सवलत देणे अयोग्य आहे. खाजगी विकासक व महापालिका अधिकारी या दोघांनाही या निर्णयाबद्दल जबाबदार धरून त्या निर्णयाचे समर्थन करता यायला हवे. त्यांनी दाखवून दिले की DCR ३३(७), ३३(८), ३३(९) खाली ज्या इमारती अतिरिक्त चटई निर्देशांक वापरून बांधल्या गेल्या आहेत. त्यापैकी अनेक इमारती उभ्या झोपडपट्ट्या बनल्या आहेत. खाजगी विकासक त्यांच्या दुरुस्तीकडे बघत नाहीत त्यांची नीट देखभाल करत नाहीत. या बांधकामाची गुणवत्ता चांगली नाही. ज्यामुळे रहिवाशांसाठी ही घरे बांधली गेली त्यापैकी अनेकांनी ती घरे विकून टाकली म्हणजे या योजनेचा

मूळ हेतूच फसला आहे.

### मुद्दा क्र. ३ चटई निर्देशांकाचा वाहतूक परिस्थितीवर परिणाम

४७. चटई निर्देशांकाचा वाहतूकीवर काय परिणाम होऊ शकतो या मुद्याचे विवेचन करतांना श्री. मनु कुमार श्रीवास्तवनी दर्शवले आहे की, २०११ या जनगणने नुसार या बेटावर ३०.८२ लाख लोक राहत होते. आर्थिक विकासाचा वेग वाढल्यामुळे येथे राहणाऱ्यांकडील तसेच बाहेरून रोज येथे येणाऱ्यांकडील वाहनांची संख्या वाढली आहे. परिच्छेद क्र ६.३ मध्ये राज्य सरकारने या बाबतीत काय पावले उचलली याचा तपशील नोंदीसाठी दिला आहे. ह्या ६.३ क्र. च्या परिच्छेदात पुढील माहिती आहे.

“६.३ (१) विविध प्रकारच्या इमारतींमधील, बंदिस्त पार्किंगच्या गरजांचे पुनरावलोकन करणे,  
 ॥) सार्वजनिक पार्किंगच्या जागा निर्माण करण्यासाठी नवीन नियम, ३३(८४) सारखे मार्ग सुचविणे.  
 ॥) मेट्रो रेल, मोनोरेल अशी वेगवान वाहतूकीची नवीन साधने उपलब्ध करून देणे, त्यामुळे लोकांचा स्वतःचे वाहन एकेकट्यासाठी वापरण्याचा ओढा कमी होईल.  
 परिच्छेद क्र. ६.४ मध्ये त्यांनी एक उच्च दर्जाच्या समितीने वाहतूक रहदारीच्या नियोजनाबद्दल केलेल्या सुचनांचा संदर्भ घेतला आहे. या शिफारशी नुसार पावले उचलली जात आहेत असे म्हटले आहे. तसेच परिच्छेद क्र. ७ मध्ये त्यांनी लिहिले आहे की २०१४ ते २०३४ काळासाठी विकास योजनाचा कच्चा मसुदा तयार होतो आहे व त्यामध्ये यापैकी अनेक समस्या सोडवण्यात येणार आहेत.

४८. श्री.आर.सी.दिक्षित, बृ.मुं.म.पा. या अपिलकर्त्यांचे, रस्ते व वाहतूक खात्याचे मुख्य अभियंता यांनी त्याचे मुद्दा क्र. ३ बदलचे सत्य प्रतिज्ञापत्र सादर केले आहे त्यात त्यांनी नोंदवले आहे की, बृहन्मुंबईतील वाहनांची

संख्या १९८१ च्या ३.०८ लाखांवरून २०११ सालच्या १९.३८ लाखांपर्यंत एवढी प्रचंड वाढली आहे. याच कालावधीत लोकसंख्या ८२.४३ लाखांवरून १२४.७८ लाखांवर गेली आहे. या लोकसंख्येपैकी ३१.०६ लाख लोक शहरात किनाऱ्यालगतच्या शहरात राहतात. प्रतिज्ञापत्राच्या १६व्या परिच्छेदात त्यांनी म्हटले आहे की उच्च अधिकार असलेली एक कमिटी राज्य सरकारने वाहतूक रहदारी याबाबत चुकादुरुस्तीचे व उपाययोजनाचे मार्ग सुचवण्यासाठी ६/६/२०१२ रोजी नेमली आहे. या कमिटीने २०१६ - २०१७ पर्यंत विविध शिफारशीसाठी एक कृती योजना देखील तयार करायची आहे.

४९. वाहतूक पोलीस आयुक्त, ट्रॅफीक, मुंबई, श्री. विवेक फणसाळकर यांच्या उत्तरात परिच्छेद ९ मध्ये ते सांगतात की राज्य सरकारच्या वाहतूक विभागाच्या माहितीनुसार सरासरी ४४० नवीन वाहने दरराज रस्त्यावर येतात. जानेवारी २०१३च्या सुमारास वाहनांची संख्या सुमारे २१ लाख होती. मुंबई मध्ये सार्वजनिक वाहतूकीचा उपयोग भरपूर प्रमाणात होतोच आहे तरीही गेल्या दशकात तुलनात्मक रीत्या खाजगी मोटारींचा उपयोग प्रमाणाबाहेर वाढला आहे. त्यामुळे मुंबई गुंतलेल्या जाळ्यामध्ये ढकलली गेली आहे. रस्त्यांवरील वाहन संख्या वाढल्यामुळे रहदारी मंदावणे, वाहतूकीची कोंडी, अडचणीची सारखी वाहतूक असे प्रकार सगळीकडे होत आहेत. परिच्छेद क्र. १३ मध्ये त्यांनी नोंदवले आहे की, सर्वसमावेशक सर्वेक्षण अभ्यास केल्याशिवाय मुंबई शहरातील अतिरिक्त चटई निर्देशांकाचा वाहतूक घनतेवर काय परिणाम झाला आहे याबद्दलचे खात्रीलायक अनुमान काढता येणार नाही. तथापि एफ.एस.आय. मध्ये वारंवार वाढ होत गेल्यास बांधकामे वाढतील, राहती घरे वाढतील, मग तेथे राहायला येणाऱ्या माणसांबरोबर त्यांची वाहनेही येतील व रहदारी आणखीच वाढेल या वास्तवाचा त्यांनी स्वीकार केला आहे. १४व्या परिच्छेदात त्यांनी वाहतूक रहदारी

तुंबू नये, कोंडी होऊ नये म्हणून निर्बंध घालणारे विविध उपाय सुचवले आहेत.

५०. युडीआरआय ने अनेक सूचना केल्या आहेत. सुप्रसिध्द वास्तुरचना विशारद व नगर नियोजक चार्ल्स कोरीया हे युडीआरआयचे एक विश्वस्त आहेत. प्रसिद्ध अर्थतज्ञ श्री. दिपक पारेख, श्री. डी. एम. सुखटणकर निवृत्त महापालिका आयुक्त व महाराष्ट्र सरकारचे भूतपूर्व सचिव आणि इतर असे विश्वस्थ या संस्थेस लाभलेले आहेत. या संस्थेने या शहराच्या समस्यांचा सविस्तर अभ्यास केला आहे. मुद्दा क्र. २ बदल या संस्थेचे मत वर नोंदवल्याप्रमाणे आहे की, उंच उठणाऱ्या इमारतींना सरसकट सवलत दिली जाऊ नये. वेगवेगळ्या ठिकाणांनुसार विचार परिक्षण करून मग इमारतीची उंची, चटई निर्देशांक वाढवून देणे, याबाबत ठरवायला हवे. या बाबत यापूर्वी कोणतेही निमंत्रण न राहिल्याने अगदी अरुंद रस्त्यावर अति उंच इमारती उभ्या राहिल्या आहेत व त्यांच्या बाजूला मोकळी उघडी जागा देखील सोडलेली नाही. सर्व साधारणपणे असे दिसून येते आहे की सामान्य चटई निर्देशांक १.३३ आहे परंतु DCR ३३(७) ३३(८) ३३(९) खालील योजनांना मिळणारा कमीतकमी चटई निर्देशांक २.५ आहे व त्याला वरची मर्यादा नाही. ज्या परिसरात हे प्रकल्प राबवले जातात त्या परिसराच्या टिकाऊपणाची ओझे सहन करण्याची क्षमता याचे मापन कधीच केले जात नाही. या प्रकल्पाच्या परिसरात, प्रकल्प इमारतींच्या आजूबाजूला वाढलेल्या रहदारीचा काय परिणाम होईल हे तपासले जात नाही. स्थानानुसार याबाबत निर्णय घेणे म्हणूनच अत्यंत गरजेचे आहे.

५१. युडीआरआय ने त्यांच्या सादरीकरणात दाखवले आहे की, मुंबई मध्ये एकूण उघडी मोकळी जागा ३.८% आहे आणि त्याची तुलना अमेरिकेतील मॅनहॅटन सारख्या दुसऱ्या, अत्यंत गर्दीच्या ठिकाणाशी करायची म्हटले तर तेथे मनोरंजनार्थ सोडलेल्या

मोकळ्या जागांची टक्केवारी १३.१% आहे. द नॅशनल बिल्डिंग कोड (इंडिया) सांगते की आकाशदर्शी उघड्या जागेची आवश्यकता दर माणशी ३ चौ. मीटर आहे परंतु बृहन्मुंबईत हे प्रमाण दर माणशी १.९१ चौ. मीटर एवढेच आहे व यापैकी फक्त ०.८८ चौ. मीटर मोकळी जागा सामान्य माणसाला सहज जाता येईल अशी असते. मॅनहॅटन मध्ये राहणाऱ्या प्रत्येक माणसाला मुंबईत राहणाऱ्या माणसापेक्षा ११ पट अधिक जमिनीवरील जागा जास्त मिळते. मुंबईचा चटई निर्देशांक दुप्पट वा तिप्पट करण्याने तेथील जमिनीवरील लोकसंख्या घनता लोकसंख्या मॅनहॅटन पेक्षा दोन वा तीन पटीने अधिक होईल. परिणामी दर माणशी जागा अधिकच कमी होईल.

५२. प्रतिवादी कोहिनूरचा प्रकल्प खूप गर्दीच्या चौकामध्ये, शिवाजी पार्क जवळ मुंबईच्या दादर या उपनगरात होणारा आहे म्हणून युडीआरआय ने, दादर, माहीम, माटुंगा हे विभाग मूलतः (राहती घरे असणारे) विभाग आहेत या मुद्यांकडे लक्ष वेधले. शहर रचना योजनेनुसार या प्रभागात विविध हाऊसिंग कॉलनी वसवण्यात आल्या जसे की, दादर पारसी कॉलनी, हिंदू कॉलनी इत्यादी खरे तर श्री. दिवाण यांनी असे सांगितले की शिवाजी पार्क भोवतालच्या सर्व परिसरातील घरे सुविहीत पद्धतीने, नियमांचे नीट पालन करून व विशिष्ट जनसमुहासाठी बांधली गेली आहेत व त्यामुळे हा परिसर वारसास्थळा प्रमाणे झाला आहे. विशिष्ट घनतेच्या लोकसंख्येस आवश्यकता असेल त्या प्रमाणात येथे रस्ते फुटपाथ, बागा, खेळाचे मैदाने यांची तरतूद केली आहे. मात्र आता पुनर्बांधणी योजना सादर केल्या जात आहेत व अचानक शाळेच्या इमारती जवळ देखील उंच उंच टोलजंग इमारती उभ्या राहत आहेत. या इमारतींमुळे लोकसंख्येची घनता अधिकाधिक वाढते आहे आणि सध्याच्या संरचनेवर (इनफ्रास्ट्रक्चर) अतिरिक्त भार पडतो आहे. इथले रस्ते खूप पूर्वी आखले गेले आणि ते रस्त्याला लागून असलेल्या इमारतीच्या उंचीशी प्रमाणबद्ध होते पण त्याच भागात या नवीन उंच

इमारती आल्यावर रहदारी वाहतूक वाढली, वाहतूकीची कोंडी होऊ लागली. याचा आजूबाजूच्या सर्वच रहिवाशांच्या जीवनावर विपरित परिणाम होतो आहे. शाळेत जाणाऱ्या मुलांना, वाढलेली वाहतूक, रस्त्यावर उभी राहणारी वाहने याचा त्रास होत आहे. एके काळी जे रस्ते पुरेसे वाटत होते ते आता अरुंद वाटू लागले आहेत. सध्याच्या खटल्यामध्ये प्लॉट क्र. ४६ शी आपण संबंधित आहोत म्हणून त्याचा विचार करता लक्षात येते की या भूखंडावर पूर्वी एक कापड गिरणी होती आणि आता त्याच भूखंडावर प्रचंड व्यापारी विविधांगी इमारत उभी राहण्यास परवानगी देण्यात आली आहे. या बांधकामा व्यतिरिक्त या विभागात अशी संयुक्त (अनेक विभाग असलेली) व्यापारी प्रचंड संकुले अजिबात नव्हती. पूर्वी येथील रहिवाशांना लागणाऱ्या गरजेपुरत्या व्यापार प्रक्रियांना परवानगी होती. हे प्रचंड मोठे व्यापारी संकुल वाहतुकीवर प्रचंड भार टाकणार आहे व आधीच गर्दीचा असलेला हा येथे वाढत्या वाहतुकीचा भार सोसणार आहे.

नवीन विकास आराखड्याचा मसुदा तयार करतेवेळी विचारात घेण्यासारख्या मुद्दा क्र. ३ व ४ बाबत काही सूचना :

५३. या दोन्ही मुद्यांबाबतच्या निवेदनांची दखल आम्ही घेतली आहे. आमच्या असे लक्षात आले की डी. सी. आर. ३३(७) ३३(८) आणि ३३(९) या खालील योजनांना DCR ३१(१) मधील अटींसाठी अपवाद ठरवून वगळण्यामागील हेतू कितीही शुद्ध, उच्च विचारसरणीचा, कौतुक करावे असा असला तरी त्याचा दृष्य परिणाम वाहतुकीवर होतो आहे. अति भयंकर खचाखच गर्दी व वाहतुकीची कोंडी होत आहे. DCR ३३(१) ची अट शिथिल करतांना प्रत्येक योजनेचा स्वतंत्रपणे विचार करून स्वतंत्र मार्गाने निर्णय घेणे गरजेचे आहे आणि बांधकामावर सुयोग्य प्रकारे देखरेख ठेवणे, पर्यवेक्षण करणे अत्यंत गरजेचे आहे ते करायलाच हवे. या विकास

योजना व त्याखाली मिळणारा अतिरिक्त चटई निर्देशांक यांचा विचार त्या त्या विभागानुसार करायला हवा. या उंच उंच इमारतींचा त्यांना लागून असलेल्या ठिकाणांवर तसेच वाहतुकीवर काय परिणाम होऊ शकेल याचा तपास वाढीव चटई निर्देशांकाची परवानगी देण्यापूर्वी करायला हवा.

५४. आमचा दृष्टिकोन असा आहे की, उपलब्ध विद्यमान संरचनेवर अतिरिक्त भार देण्यास प्रतिबंध करणे गरजेचे आहे. कारण की त्यायोगे जीवनाच्या गुणवत्तेवर विपरित परिणाम होण्याचा धोका टळेल. शैक्षणिक संस्था, उघड्या मोकळ्या जागा, उद्याने, रुग्णालये या सारख्या विद्यमान सामाजिक संरचना व पाणी पुरवठा, मलनिःसारण या सारख्या विद्यमान भौतिक संरचना अगोदरच क्षमतेपेक्षा जास्त भार सोसत आहेत. म्हणून राज्य सरकार, नियोजन अधिकारी, नवीन योजना, आराखडा आखणी मसुदा तयार करण्याचे काम ज्या समितीवर सोपवण्यात आले आहे ती या सर्वांनी विद्यमान रहिवाशांनी (नवीन) बांधकाम खर्चाचा भार उचलण्यासाठी बऱ्यापैकी प्रमाणात पैसे भरावे ह्या पर्यायाचा विचार करावा किंवा राज्य सरकारने त्यांच्या संस्थांतर्फे (Agency) पैसा यासाठी वापरावा याचा परिणाम असा होईल की, या ठिकाणी नवीन रहिवाशांचा शिरकाव कमी संख्येने होईल, तेथील लोकसंख्येची घनता वाढणार नाही. जेव्हा या बांधकामाची योजना DCR ३३(७) खाली येणारी असेल, भूखंड लहान असेल, आजूबाजूला दाट वस्ती असेल अशा वेळी या पर्यायांचा विचार, जरूर व्हावा. विद्यमान रहिवासी, राज्य सरकार यांचेकडून वर्गणी घेऊन पैसा उभा केला तर पैशासाठी नवीन रहिवाशी समाविष्ट करून घ्यावे लागणार नाहीत. नवीन विकास आराखडा लवकर तयार करायचा आहे. तेव्हा हा आराखडा तयार करतांना, उंची बाबत सरसकट सवलत देण्याबाबतची बंधने, विद्यमान रहिवाशांनी पुनर्बांधणीच्या खर्चाचा वाटा उचलणे, बांधकाम होणार असेल त्या जागेची व परिसराची स्थिती

बघून त्यानुसार त्या त्या ठिकाणांसाठी वेगवेगळ्या प्रकारे विचार करणे, अतिरिक्त चटई निर्देशांकाचा वाहतुकीवर होणारा परिणाम या सर्व मुद्यांचा खोलात जाऊन विचार करावा. जुन्या शहर नियोजन योजनांनी ज्या प्रविभागामध्ये एक सारखी समसमान रूपरेषा सुचवली आहे तेथे गरज पडेल त्यानुसार सर्व विद्यमान रहिवाशांना सामावून घेण्यासाठी काही इमारती काही आवश्यकतेनुसार थोड्या उंच होतील हे आपल्याला मान्य करावेच लागेल. म्हणूनच अशा ठिकाणी भरीत भर म्हणून नवीन रहिवाशांना समावून घेणे, अनेक, प्रचंड उंचीच्या इमारती बेसुमार संख्येने उभ्या करून लोकसंख्या वाढवणे वाहतूक, गर्दी वाढवणे अशा गोष्टी टाकल्या पाहिजेत. नाही तर सध्याच्या रूपरेषा मांडणीत जी विद्यमान शिस्तबद्धता आहे ती पूर्णपणे बिघडून जाईल.

अति उंच इमारतीसाठी असणाऱ्या तंत्रज्ञान कमिटीची पुनर्रचना :

५५. i) बृ.मुं.म.पा. च्या वतीने दाखवून देण्यात आले की, मुंबई उच्च न्यायालयातील ताडदेव हाजी अली रेसिडीयन्स वेलफेअर अॅसोशिएशनच्या जनहित याचिकेच्या नंतर राज्य सरकारने अति उंच इमारतींसाठी एक तंत्रज्ञान समिती नेमली होती (७० मीटर पेक्षा जास्त उंची असलेल्या इमारती) बृ.मुं.म.पा.च्या वकिलांनी सादर केलेल्या टिपणाच्या अनुसार ही समिती नेमली गेली. या समितीसाठी कामाच्या अटी पुढील प्रमाणे आहेत :-

“या समितीचे स्वरूप सल्लागाराचे असेल, आयुक्तांनी समितीकडे दिलेल्या विकासाच्या प्रस्तावाची शक्यशक्यता याबाबत ही समिती महापालिका आयुक्तांना सल्ला देईल.”

२. समितीच्या शिफारसी रद्दबादल ठरविण्याचा अधिकार आयुक्तांना आहे. मात्र रद्दबादल करण्यामागची तार्कीक कारणे देऊन आपल्या कृतीचे समर्थन आयुक्तांना करावे

लागेल. हा अधिकार हाताखालच्या अधिकार्याकडे सुपूर्द करता येणार नाही.

३. काही विशिष्ट प्रकरणाबाबत कमिटीच्या अध्यक्षाना (चेअरमन) आवश्यक वाटल्यास इतर विषयातल्या विशेषज्ञांना समीतीच्या बैठकीसाठी बोलावता येईल.

या टिपणात पुढील गोष्टी आहेत:

१) समीतीकडे संदर्भासाठी पाठवण्याचे इमारत बांधणीचे प्रस्ताव.

२) समीतीने करण्याच्या कामाची पद्धत, प्रक्रिया

३) समीतीने विचारात घेण्याचे मुद्दे पुढील प्रमाणे आहेत.

### अ) वास्तुरचने बाबतचे मुद्दे.

१. प्रवेशाच्या मार्गाच्या रुंदीची सुस्पष्ट उपलब्धता.

२. प्रकल्पाचे ठिकाण, रुंदी, जिऱ्यांची संख्या

३. जिऱ्यावर व व्हरांड्यांमधील नैसर्गिक वायुवीजन.

४. विकास नियंत्रण नियम क्र. ३३(३४) चा फायदा घेतला आहे काय ?

५. अति उंच इमारत बांधण्याचा प्रस्तावाला संपूर्ण भूखंडाचे किमान निव्वळ क्षेत्रफळ १००० चौ. मीटर एवढे सांगितलेले आहे. डी.सी.आर. ३३(७) खालील प्रस्तावाला भूखंडाचे क्षेत्रफळ किमान ८५० चौ. मीटर असायला हवे.

६. तळघराची खोली व संख्या

७. रेफ्यूज मजल्याचे क्षेत्रफळ व स्थान

८. उघड्या मोकळ्या जागा व पोटियम इत्यादी

९. दुचाकी व चारचाकी वाहनांना इमारतीत पार्किंग करण्यासाठी जागेची तरतूद

१०. सामाजिक व्हरांड्यांची रुंदी व वायुवीजन

### ब) बांधकाम रचना आणि भूरचना शाखा बाबतचे तांत्रिक मुद्दे

१. मातीबाबतचा अहवाल, जमिनीमधील थर, कठीण दगड लागण्याची खोली

२. पायाचे प्रकार : पाईल पाया, राफ्ट पाया, ओपन पाया

३. प्रस्तावासाठी रचनेच्या अनुसार अहवाल (DBR)

४. बांधकामाच्या स्थानावर केल्या गेलेल्या विविध तपासण्या उदाहरणार्थ - वॉड टनेल टेस्ट

५. वाऱ्याचा झोत आणि विस्थापन

६. तळघरातील, जर उपलब्ध केले असतील, तर अशा रॉक अँकरची सविस्तर माहिती

७. जमिनीतील मातीची धूप होणार नाही, ती धरून ठेवली जाईल यासाठी योजलेल्या पद्धतीची सविस्तर माहिती

### क) पर्यावरण विषयक मुद्दे

१. सावलीचे विश्लेषण

२. वाऱ्याचे विश्लेषण

३. उष्णतेचे, तपमानाचे विश्लेषण

४. वाहतुकीचा अभ्यास व वाहतूक व्यवस्थापन

५. सजीव व सृष्टी यांच्या परस्पर संबंधांचा अभ्यास (वृक्षारोपण हिरवळ, इत्यादी)

६. आपत्ती व्यवस्थापन योजना

७. आवश्यक पाण्याची एकूण गरज

८. निर्माण होणारे एकूण सांडपाणी व त्याचे निसारण (सिवेज ट्रीटमेंट प्लॅन्टचे डिजाईन)

९. बांधकाम साहित्याचा पर्यावरणावरील परिणाम

१०. पावसाच्या पाण्याची साठवण व वादळी पावसाचे व्यवस्थापन

११. हवेतील वातावरण, प्रदूषण; इमारत बांधतांना व बांधून पूर्ण झाल्यावर वापरतांना

१२. घन कचरा नियोजन

१३. पाणी व वीज वाचवण्याचे उपाय

### ड) मुख्य अग्निशमन अधीकारी यांचा दृष्टिकोन

१. तळ मजल्यापासून रेफ्यूज मजल्यांची उंची व त्याच प्रमाणे नंतरच्या रेफ्यूज मजल्यांची उंची

२. रेफ्यूज जागेचे ठिकाण

३. रेफ्यूज जागा बाल्कलींना आधारभूत कंसाकृती कमाना आहेत काय ?

४. अग्निशोधक दलाच्या बंबाला इमारतीभोवती संपूर्ण गोलाकार वळवता, फिरता येईल इतकी त्रिज्या असलेल्या क्षेत्रफळाची संपूर्ण मोकळी उघडी जागा.

५. पोडियमवर जाणाऱ्या रॅम्प (उतरता रस्ता) ची रुंदी (एक दिशा मार्ग व दोन दिशा मार्ग) व चढ उताराचे प्रमाण.

६. जमीन पातळीवर आग विझवण्याच्या इतर पर्यायांची उपलब्धता

७. इमारती भोवतालच्या (ड्राईव्ह वे) फरशी घातलेल्या मनोरंजन जागे मध्ये अग्निशामक दलाच्या बंबास जाण्यासाठी सिमेंटचा रस्त्याची उंची

८. अग्निशामक दलाचा बंब इमारतीच्या खाली जाणार असेल तर त्या जागेची उंची

९. रेफ्यूज जागेच्या समोरच्या बाजूवर इमारतीची लाईन व पोडियमची लाईन एक रेषीय असाव्यात

१०. जिऱ्यांची संख्या व रुंदी

११. लॉबी किंवा सामाजिक पॅसेजने जोडलेल्या दोन्ही जिऱ्यांमधील अंतर

१२. तळघराच्या चारी बाजूच्या भिंतीमधून नैसर्गिक वायूविवन

१३. तळघरांचे स्वतंत्र विभाग (कंपार्टमेंट)

॥) शहर विकास खात्याने दि. २८/०७/२००४ रोजी केलेल्या ठरावानुसार पहिल्या समीतीची नेमणूक झाली. या समीतीची रचना वेळोवेळी बदलत गेली आहे. विद्यमान समीती ही तिसरी समीती आहे व आम्हाला असे कळवण्यात आलेले आहे की, या समीतीची मुदत संपलेली आहे. या समीतीत सहा सभासद असतात व मुंबई उच्च न्यायालयाचे निवृत्त न्यायाधिश अध्यक्ष म्हणून समीतीचे मुख्य या नात्याने काम पाहतात समीतीत दोन पदसिद्ध (Ex-Officio) सभासद असतात.

अपिल कर्त्याचा प्रमुख अभियंता तो समीतीचा चिटणीस (सेक्रेटरी) म्हणूनही काम करतो. अपिल कर्त्याचा मुख्य अग्निशामन अधिकारी हा दुसरा पदसिद्ध सभासद आहे. याखेरीज तीन विशेषज्ञ सभासद असतात. सध्याचे विशेषज्ञ सभासद पुढीलप्रमाणे :

(१) प्रो. आर. एस. जंजीड – नागरी अभियांत्रिकी विभाग आय. आय. टी. मुंबई – स्ट्रक्चरल इंजिनियरींग – तज्ज्ञ

(२) प्रा. अभय बम्बोले – प्रो. अॅन्ड हेड ऑफ स्ट्रक्चरल इंजिनियरींग डिपार्टमेंट व्ही.जे.टी. आय. माटुंगा भूशाल तंत्रज्ञान – मृदा-भू-तंत्रज्ञान तज्ज्ञ

(३) डॉ. राकेश कुमार – संचालक व कनिष्ठ शास्त्रज्ञ व मुख्य एन.इ.इ.आर.आय. (NEERI) प्रादेशीक केंद्र – पर्यावरण – तज्ज्ञ.

५६. असे सुचवले गेले आहे की, जरी राज्य सरकारने विद्यमान समीतीची मुदत वाढवण्याची तयारी व इच्छा दाखवलेली असली तरी आम्ही नवीन समीती नियुक्त करावी, खरे तर श्री. नरिमन यांनी तर सुचवले की, समीतीमध्ये, प्रत्यक्ष कृतीशील असलेले असे सभासद असावेत जे कृतीजन्य भूमिका पार पडतील. श्री. दिवाण यांनी निवेदन केले की, ही समीती विकास आराखडाच्याही पलीकडे जाऊन परीक्षण करणारी असावी आणि त्यांनी किमान पक्षी DCR ३३(७) (८) (९) व (१०) या खाली येणाऱ्या योजनांच्या संदर्भात जी गान्हाणी, तक्रारी असतील त्यात लक्ष घालावे. प्रॉ. पर्टी रिडेव्हलपमेंट असोसिएशनचे प्रतिनिधी कायदेतज्ज्ञ डॉ. अभिषेक संघवी यांना सूचना देणारे ज्येष्ठ कायदेतज्ज्ञ श्री. जोक्वीम रैस (Mr. Joaquim Reis) यांनी कमिटीमध्ये एक वास्तुरचना विशारद देखील असावा असे सुचविले. महापालिकेच्या टिपणामध्ये समीतीने इमारतीच्या बांधकामात, वास्तुरचना दृष्टीने लक्ष घालावे असे म्हटले आहे तेव्हा हा मुद्दा लक्षात घेता रैस यांची सुचना अगदी रास्त आहे. त्यांनी श्री. चार्ल्स कोरिया या सुप्रसिद्ध वास्तुशास्त्रज्ञाला समीतीत घ्यावे असे म्हटले. श्री. कोरिया हे युडीआरआय शी संबंधित आहेत (श्री. दिवाण हे त्या संस्थेचे प्रतिनिधी आहेत) परंतु आम्ही त्यांचे नाव समीतीत अंतर्भूत करू नये असे ठरवले आहे. त्यामागे कारण फक्त एवढेच आहे की ते अत्यंत व्यस्त, व्यग्र बिझी असे वास्तुरचना विशारद आहेत मात्र गरज वाटेल त्या त्या वेळी समीतीने त्यांच्याशी सल्ला मसलत जरूर करावी. त्यांच्या जागी श्री. दिवाण यांनीच सुचवलेले

श्री. पंकज जोशी यांना समीतीत सभासद म्हणून घेण्यात आले आहे. श्री. पंकज जोशी हे वास्तुरचना विशारद तर आहेतच, शिवाय शहर समस्या संशोधक आहेत व अपिलकर्ता बृ.मुं.म.पा. चे सल्लागार आहेत. या प्रकारे समीतीत एका वास्तुरचना विशारदाची मदत मिळणार आहे. या खटल्याच्या कामकाजा मध्ये उभे राहणाऱ्या सर्व वकील मंडळींचे एकमत झाल्यावर आम्ही समीतीमध्ये आणखी एक बदल केला. आदरणीय न्यायमुर्ती पी. एस. पाटणकर, मुंबई उच्च न्यायालयाचे निवृत्त न्यायाधिश यांना आम्ही समीतीचे अध्यक्ष नेमले, समीतीत आता खालील प्रमाणे सभासद अंतर्भूत आहेत.

१. अध्यक्ष, न्यायमुर्ती पी. एस. पाटणकर मुंबई उच्च न्यायालयाचे भूतपूर्व न्यायाधिश

२. सभासद सचिव, प्रमुख अभियंता (विकास योजना) बृ.मुं.म.पा.

३. सभासद, (स्ट्रक्चरल इंजिनियरिंग तज्ज्ञ) प्रो. डिपार्टमेंट ऑफ सिव्हिल इंजिनियरिंग आय.आय.टी. मुंबई (सध्या प्रो.आर.एस.जंजीड किंवा कोणीही दुसरे प्रोफेसर ज्यांच्याकडे आवश्यक शैक्षणिक क्षमता आहे व ज्यांचे नाव आय.आय.टी. पवईच्या संचालकांनी सुचवले आहे)

४. सभासद, (माजी, मेकॅनिकल भूशास्त्र तंत्रज्ञान तज्ज्ञ) (सॉइल, मेकॅनिकल, जिओ, टेक एक्स्पर्ट) प्रो. आणि स्ट्रक्चरल इंजिनीअरींग डिपार्टमेंटचे प्रमुख व्ही.जे.टी. आय. माटुंगा (सध्या प्रा. अभय बम्बोले किंवा आवश्यक शैक्षणिक क्षमतेचे, व्ही.जे.टी.आय. च्या प्रिन्सिपॉलनी सुचवलेले कोणीही प्रोफेसर

५. सभासद, (पर्यावरण तज्ज्ञ) डायरेक्टर जीआर, शास्त्रज्ञ व नीरीच्या (NEERI) प्रादेशिक सेंटरचे प्रमुख (सध्या डॉ. राकेश कुमार)

६. पदसिद्ध सभासद, (हुद्याच्या नात्याने आपोआप नियुक्ती) चीफ फायर ऑफिसर बृ.मुं.म.पा.

७. सभासद, (वास्तुरचना विशारद आणि शहरी – समस्या संशोधक) श्री. पंकज जोशी (वास्तुरचना विशारद शहरी – समस्या संशोधक बृ.मुं.म.पा.चे सल्लागार)

## समीतीसाठी वाढीव अधिकार क्षेत्र

५७. (१) आजपर्यंत ज्या इमारतींची उंची ७० मीटर पेक्षा जास्त असेल अशा इमारतींचे प्रस्ताव समीतीकडे पाठवले जात असत. प्रस्ताव सादरीकरणाचे वेळी दर प्रस्तावास ५०,००० रुपये फी छाननी फी म्हणून आकारली जात असे. आजवरचे या समीतीचे अधिकार त्याची व्याप्ती याचा संदर्भ आम्ही नोंदवलेलाच आहे पण नंतर या विषयाबाबत जी चर्चा झाली ती विचारात घेता आम्हाला असे वाटते की समीतीने आणखी दोन बाजूही तपासून पाहाव्या अशी विनंती समीतीला करावी, या दोन बाजू अशा आहेत.

(२) संबंधित व्यक्तीने समीतीचे लक्ष वेधून घेतले तर समीतीने DCR ३३(७) (८) (९) (१०) या खाली येणाऱ्या योजनेमध्ये बांधकामाबाबत, आवश्यक अशा तांत्रिक बाबींबाबत काही तक्रार असेल, शंका असेल तर त्या शंकेचे निरसन करण्यासाठी त्या बाबींची सखोल चौकशी, तपासणी करावी.

(३) नवीन विकास योजना हिचा मसुदा तयार होतो आहे. या योजनेसंदर्भात देखील काही शिफारशी समीती राज्य शासनाकडे करू शकेल.

५८. (१) समीतीने या कामासाठी भरपूर वेळ द्यायला हवा. अध्यक्षांना दिले जाणारे मानधन सध्या १५००/- रुपये दर महा असे आहे हे फार पूर्वी निश्चित केले होते. आता आपण कामाची व्याप्ती व अधिकाराचे क्षेत्र यात वाढ करत आहोत म्हणून आम्ही असा आदेश देत आहोत की, अपिलकर्त्या बृ.मुं.मु.पा. ने अध्यक्षांना ५०,००० रुपये मानधन दरमहा द्यावे. इतर सभासदांना प्रवास भत्ता, मिटींगला आल्यावर किंवा प्रस्तावाच्या ठिकाणी तपासणी करण्यासाठी भेट दिल्यावर हजेरी भत्ता महापालिका नियमानुसार दिला जाईल. व बृ.मुं.म.पा. आपल्या मुख्यालयातील एक स्वतंत्र खोली व सचिव पद्धतीचा नोकरवर्ग कमिटीच्या कामासाठी उपलब्ध करेल.



(२) समीतीची पुनर्रचना संदर्भित कार्य व इतर विषय जसे मानधन इत्यादी याविषयी राज्यशासन यानंतर चार आठवड्यांत आवश्यक त्या अधिसूचना जाहीर करेल.

५९. अंतिम निष्कर्ष काढण्यापूर्वी आम्ही नोंद करू इच्छितो की सर्व कायदेतज्ज्ञ वकिलांनी आम्हाला चार मुद्दे ठरवण्यासाठी जी मदत केली त्याबद्दल आम्ही कृतज्ञ आहोत विशेषतः ज्येष्ठ कायदेपंडीत श्री. नरिमन व श्री. साळवे हे अनुक्रमे प्रतिवादी व अपिलकर्ता यांच्यासाठी ज्या टप्प्यावर या आधीचा दि.२५.७.२०१३ रोजी आदेश निघाला त्या टप्प्यावर, उभे होते, तरी त्यांनी या चार मुद्यांबाबत आम्हाला मदत केली, त्यांचे विशेष आभार.

या परिस्थितीत आम्ही पुढील आदेश व निकाल जाहीर करत आहोत.

६०. (१) दि. १८/०४/२०१३ चे तडजोडी बाबतचे टिपण पब्लिक पार्किंग लॉट (पीपीएल) बद्दल होते अपिलकर्ता बृ.मुं.म.पा. व प्रतिवादी या दोघांमध्ये झालेल्या तडजोडीचे हे टिपण न्यायालयापुढे नोंदले गेले. न्यायालयाने त्याचा स्वीकार केला. दि. २५/०७/२०१३ च्या आदेशात या खटल्यातील वास्तव व परिस्थिती आदेशाच्या पहिल्या पार्टमध्ये जशी मांडली आहे तशी न्यायालयाने स्वीकारली. दोन्ही पक्ष या तडजोडीच्या टिपणात दिलेल्या अटीनुसारच वागतील या अटीचे कडक शिस्तीने पालन करतील. येथे स्पष्ट करण्यात येत आहे की, उपरोक्त आदेशात असलेल्या धारणे प्रमाणेच येथेही दि.२२/०६/२०११ ची महापालिकेची परीपत्रक आहे ते कोणत्याही प्रकारे कायद्याच्या दृष्टीने वाईट नाही अशीच या न्यायालयाची धारणा आहे.

(२) उपरोक्त आदेशाच्या दुसऱ्या पार्टमध्ये चौकटीत आखलेल्या अधिक चार मुद्यांबाबतचा निर्णय पुढील प्रमाणे...

मुद्दा क्र. १ – विकास नियंत्रण नियम क्र. २३ मध्ये मनोरंजनार्थ मोकळ्या सोडलेल्या जागेचे क्षेत्रफळ किमान किती असावे हे दिलेले आहे ते क्षेत्रफळ DCR ३८ (३४) च्या आधाराने कमी करता येणार नाही. पोडियमवर जर DCR ३८(३४) (iv) अनुसार मनोरंजनार्थ मोकळी जागा सोडलेली असेल तर ते क्षेत्रफळ डी.सी.आर. २३ च्या नियमानुसार सोडलेल्या उघड्या जागेच्या अतिरिक्त समजले जाईल.

मुद्दा क्र. २ आणि ३ – बृहन्मुंबईसाठी विकास योजना आखताना, राज्य शासन, विकास योजनेचा मसुदा तयार करणारी समीती आणि महानगरपालिकेचे अपिलकर्ता यांनी वरील परिच्छेद ५३ आणि ५४ मधील सूचनांचा विचार करावा.

मुद्दा क्र. ४ – DCR (४३) (१) (अ) हा नियम आगीपासून संरक्षण करण्यासाठी लागणाऱ्या आवश्यक गोष्टी संदर्भात आहे पण तो कायद्याच्या दृष्टीने चूक आहे. आमची अशी धारणा आहे की, पुनर्विकासाचा प्रस्ताव असेल, भूखंड ६०० चौ. मीटरच्या आतल्या क्षेत्रफळाचा असेल तरीही DCR ३३(७) मध्ये सांगितल्याप्रमाणे इमारतीच्या किमान एक बाजूला सहा मीटर रुंदीची जागा ठेवायलाच हवी. ह्या जागेकडे रस्त्यावरून आलेल्या बंबाला सहजतेने जाता यायला हवे, तरच ते इंजीन चारी बाजूला सहजतेने फिरू शकेल व आग विझवण्यासाठी त्याचा योग्य प्रकारे उपयोग होईल. इमारतीला लागून दोन्ही बाजूला ६ मीटर किंवा त्याहून रुंद रस्ते असतील, ६ मीटरचा आणखी एखादा प्रवेश मार्ग असेल, तरच फक्त ही अट लागू होणार नाही.

(३) कलम २ (१) व २ (iv) मध्ये सांगितलेला निर्णय, ज्या बांधकामाची सुरुवात झालेली नाही, (CC) कमन्समेंट सर्टिफिकेट जारी केलेले नाही, नकाशे मान्य केलेले नाहीत अशा सर्व प्रस्तावांना लागू आहे.

सर्व संबंधित अधिकाऱ्यांनी या निर्णयाची अंमलबजावणी या प्रकारे होत आहे, याची खातरजमा बारकाईने करून मगच प्रस्ताव पुढे न्यावा.

(४) महाराष्ट्र राज्य सरकार या आदेशानंतर व चार आठवड्यांच्या आत सुयोग्य अधीसूचना जारी करेल. वरील परिच्छेद क्र. ५६ मध्ये निर्देशित केल्याप्रमाणे टेक्निकल कमिटी फॉर हाय राईस बिल्डिंग या समीतीची पुर्नरचना, परिच्छेद ५७ मध्ये उल्लेख केल्यानुसार या समीतीचे वाढीव कार्यक्षेत्र अशा सर्व गोष्टी अधीसूचनेमध्ये यायला हव्या. अपिलकर्ता महानगर पालिका यासाठी साहाय्य करेल परिच्छेद क्र. ५८ मध्ये सांगितल्याप्रमाणे आवश्यक असे मानधन व इतर सोयी उपलब्ध करेल.

(५) दोन्ही पक्षांमध्ये झालेली तडजोड, पहिल्या भागातील परिच्छेद क्र.१ मध्ये उल्लेख केलेला २५/०७/२०१३ चा आदेश याखेरीज पुढे आलेल्या चार अतिरिक्त मुद्याबाबतचे वरील परिच्छेद (२) मध्ये झालेली निश्चिती या सर्वांचा विचार करता, त्या दृष्टिकोनातून आता, अपिलावर आणखी आदेश देण्याची गरज नाही आणि त्यानुसार अपील निकालात येत आहे.

(६) पक्ष आपापला खटल्याचा खर्च करतील.

न्यायमूर्ती (एच. एल. गोखले)

न्यायमूर्ती (जे. चोनमेश्वर)

न्यू दिल्ली, दिनांक १७, डिसेंबर २०१३