പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

ഹർജികൾ സംബന്ധിച്ച സമിതി

(2011–14)

മൂന്നാമത് റിപ്പോർട്ട്

(കൊയിലാണ്ടി ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച്)

(2012 ജൂലൈ 23-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2012

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

ഹർജികൾ സംബന്ധിച്ച സമിതി
(2011–14)

മൂന്നാമത് റിപ്പോർട്ട്

(കൊയിലാണ്ടി ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച്)

(2012 ജൂലൈ 23-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

2121/2012.

ഉള്ളടക്കം

		പേജ്
സമിതിയുടെ ഘടന	..	v
ആമുഖം	..	vii
റിപ്പോർട്ട്	..	1

സമിതിയുടെ ഘടന

അദ്ധ്യക്ഷൻ :

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ, എം.എൽ.എ.

അംഗങ്ങൾ :

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ, എം.എൽ.എ.
,, കെ. കുഞ്ഞമ്മത് മാസ്റ്റർ, എം.എൽ.എ.
,, പി. എ. മാധവൻ, എം.എൽ.എ.
,, കെ. കെ. നാരായണൻ, എം.എൽ.എ.
,, ഷാഫി പറമ്പിൽ, എം.എൽ.എ.
,, കെ. എം. ഷാജി, എം.എൽ.എ.
,, കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്, എം.എൽ.എ.
,, പി. ഉബൈദുള്ള, എം.എൽ.എ.

നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ് :

ശ്രീ. പി. കെ. മുരളീധരൻ (സെക്രട്ടറി-ഇൻ-ചാർജ്)
ശ്രീമതി പി. ജയലക്ഷ്മി, ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറി
ശ്രീ. ബി. സുരേഷ്, ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി
,, എൻ. പ്രേമചന്ദ്രൻ നായർ, അണ്ടർ സെക്രട്ടറി
ശ്രീമതി എസ്. ബിന്ദു, അണ്ടർ സെക്രട്ടറി.

ആമുഖം

ഹർജികൾ സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷനായ ഞാൻ സമിതി അധികാരപ്പെടുത്തിയതനുസരിച്ച് സമിതിയുടെ മൂന്നാമത് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നു.

കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ കൊയിലാണ്ടി താലൂക്കിലെ നന്ദി മുതൽ ചെങ്ങോട്ടുകാവ് വരെയുള്ള (N. H. 17) നിർദ്ദിഷ്ട ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച് പ്രദേശവാസികളിൽ ഉയർന്നുവന്ന ആശങ്കകൾ ദൂരീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളും പ്രശ്നപരിഹാരത്തിനായി എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ എന്ന ആശയവും ഉൾക്കൊള്ളുന്നതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്.

ഈ റിപ്പോർട്ട് 2012 ജൂലൈ 17-ാം തീയതി കൂടിയ സമിതി യോഗം അംഗീകരിച്ചു.

തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ,

തിരുവനന്തപുരം,
2012 ജൂലൈ 23.

അദ്ധ്യക്ഷൻ,
ഹർജികൾ സംബന്ധിച്ച സമിതി.

കൊയിലാണ്ടി ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിനെതിരെ പ്രതിരോധ സമിതി സമർപ്പിച്ച ഹർജി സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്

വികസനപദ്ധതികൾക്ക് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട തർക്കങ്ങളും സമരങ്ങളും അനുദിനം വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യമാണ് കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ളത്. അടിസ്ഥാനസൗകര്യവികസനത്തിന് വിഘാതമായി നിൽക്കുന്നത് ഭൂമിയുടെ ലഭ്യതയാണ്. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയതും ഭൂമിയുടെ ലഭ്യത കുറഞ്ഞതുമായ സംസ്ഥാനമായ കേരളത്തിന് അഖിലേന്ത്യാ തലത്തിലുള്ള മാദനണ്ഡങ്ങളനുസരിച്ച് ആവിഷ്കരിക്കപ്പെടുന്ന പദ്ധതികളുടെ നിർവ്വഹണത്തിന് പലപ്പോഴും ഭൂമിയുടെ ദൗർലഭ്യം തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്നു. കേരളത്തിന്റെ ഈ പരിമിതിമൂലം പല റോഡു വികസന പദ്ധതികളിലും കേരളം ഒഴിവാക്കപ്പെടുന്ന സാഹചര്യം പോലുമുണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നുവെന്നത് ആർക്കും നിഷേധിക്കാനാകാത്ത വസ്തുതയാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ, ഹൈവേകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനും എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനും അനുവർത്തിച്ചുവരുന്ന മാനദണ്ഡങ്ങൾ തള്ളാനും കൊള്ളാനും വയ്യാത്ത അവസ്ഥയിലാണ് ഇന്ന് കേരളം.

2. ദേശീയതലത്തിൽ ദേശീയപാതകളുടെ വീതി 60 മീറ്റർ ആയി നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എങ്കിലും കേരളത്തിലെ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ അത് 45 മീറ്ററാക്കി ചുരുക്കിയിട്ടുണ്ട്. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ സംസ്ഥാനമെന്ന നിലയിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട് പരിഗണിച്ചാണ് ഈ ഇളവ് സംസ്ഥാനത്തിന് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. 1970-കളിൽത്തന്നെ കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളുടെ വീതി 30 മീറ്ററാക്കാൻ തീരുമാനമായിരുന്നു എങ്കിലും ആയത് ഇനിയും നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കാത്തതിൽ നിന്നുതന്നെ റോഡുകളുടെ വികസനത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ എത്ര ശ്രമകരമാണ് എന്ന് മനസ്സിലാക്കാവുന്നതാണ്. ദേശീയപാത കടന്നുപോകുന്ന ടൗണുകളിൽ റോഡ് വികസനത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ വളരെയേറെ വീടുകളെയും വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളെയും ബാധിക്കുന്നു എന്നത് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ വളരെ ദുഷ്ക്കരമാക്കുന്നു എന്നതു മാത്രമല്ല, നഷ്ടപരിഹാരമെന്ന നിലയിൽ സർക്കാരിന് വൻ ബാധ്യതയുമുണ്ടാക്കുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് ടൗണുകളെ ഒഴിവാക്കി ദേശീയപാതയ്ക്ക് ബൈപ്പാസുകൾ നിർമ്മിക്കുക എന്ന ആശയം ഉയർന്നുവന്നത്. നഗരപ്രാന്തങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ബൈപ്പാസുകൾ ടൗണിലെ ഗതാഗത കുരുക്കിന് വലിയൊരളവിൽ പരിഹാരമാകുകയും ചെയ്യും.

3. റോഡ് വികസനത്തിനായി കുടിയിറക്കപ്പെടുന്നവരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പലപ്പോഴും വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടാതെ പോകുകയാണ് പതിവ്. കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർ ഒഴികെ പ്രദേശത്തെ മറ്റുള്ളവർ ഭൗതികസാഹചര്യത്തിൽ വരുന്ന മാറ്റങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് റോഡ് വികസനത്തെ അനുകൂലിക്കുമെന്നതിനാൽ ഈ ചെറിയ സമൂഹത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ ബോധപൂർവ്വം അവഗണിക്കുന്ന പ്രവണതയാണ് കണ്ടുവരുന്നത്. തൽപ്പരകക്ഷികളുടെ ഇടപെടലും ഇവരുടെ പ്രശ്നങ്ങളെ കൂടുതൽ സങ്കീർണ്ണമാക്കുന്നു.

2121/2012.

4. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ നന്ദി മുതൽ ചെങ്ങോട്ടുകാവ് വരെ 11 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ (Km. 214.00—Km. 225.00) കൊയിലാണ്ടി ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനെതിരെ പ്രതിരോധസമിതി പ്രവർത്തകർ സമർപ്പിച്ച ഹർജി ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കാൻ സമിതി തീരുമാനിച്ചത്. ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതുമൂലം 460 വീടുകൾ പൂർണ്ണമായും ഏതാണ്ട് 200 വീടുകൾ ഭാഗികമായും നശിപ്പിക്കപ്പെടുമെന്ന് പ്രതിരോധസമിതി പ്രവർത്തകർ പറയുമ്പോൾ ഔദ്യോഗിക രേഖകളിൽ ഇത് 368 മാത്രമാണ്. കൂടാതെ കുന്നുകളും കാവുകളും കുളങ്ങളും ഇല്ലാതാകുമെന്നും ആയത് പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുമെന്നും എന്നാൽ നിലവിലുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ (NH 17) വീതികൂട്ടുന്നതിനായി 30 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഇപ്പോൾത്തന്നെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ളതിനാൽ 50 വർഷത്തിലേറെ പഴക്കമുള്ള 20-ഓളം വീടുകളും കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളും മാത്രമാണ് നഷ്ടപ്പെടുക എന്നും തുറമുഖത്തിന്റെ വികസനത്തിനും ടൂറിസം വികസനത്തിനും നിലവിലുള്ള ദേശീയപാത വീതി കൂട്ടുന്നതാണ് ഉചിതമെന്നും ഹർജിക്കാർ അറിയിച്ചിരുന്നു.

5. പ്രസ്തുത ഹർജിയിന്മേൽ സർക്കാരിൽനിന്നും ലഭിച്ച റിപ്പോർട്ടിൽ നിലവിലുള്ള ഹൈവേ വികസനംമൂലം 550-ഓളം കെട്ടിടങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുമെന്നും ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിച്ചാൽ 359 കെട്ടിടങ്ങളെ മാത്രമേ ബാധിക്കൂ എന്നും ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിലൂടെ നന്ദിയിലും ചെങ്ങോട്ടുകാവിലും ഉള്ള റെയിൽവേ ക്രോസിംഗ് ഒഴിവാക്കാവുന്നതാണ് എന്നും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. നാഷണൽ ഹൈവേ ഡെവലപ്മെന്റ് പ്രോജക്ട് ഫേസ് III-ന്റെ ഭാഗമായി NH 17-ന്റെ കേരള കർണ്ണാടക അതിർത്തിയിൽ 17.200 കി.മീ. മുതൽ ഇടപ്പള്ളിയിൽ 438.200 കി.മീ. വരെ നാലുവരിപ്പാതയാക്കാനുള്ള പ്രവൃത്തിയുടെ ഭാഗമാണ് ഈ ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണമെന്നും നന്ദി മുതൽ ചെങ്ങോട്ടുകാവുവരെയുള്ള ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം കണ്ണൂർ മുതൽ വെങ്ങളം വരെയുള്ള എൻ.എച്ച്. പ്രോജക്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 24-2-2010-ൽ കരാറായി എന്നും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള കാലതാമസംമൂലം പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കുവാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ലെന്നും വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു എന്നും ഇത് സംബന്ധിച്ച വിജ്ഞാപനം 2-1-2012-ലെ പ്രാദേശിക പത്രങ്ങളിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതായും സർക്കാർ മറുപടിയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതി ലഭിക്കാതെതന്നെ പദ്ധതിയുടെ കരാറായി എന്നതും പരാതിയിലും സർക്കാർ മറുപടിയിലുമുള്ള വസ്തുതകളുടെ വൈരുദ്ധ്യം കണക്കിലെടുത്തും ഈ വിഷയത്തിൽ കൂടുതൽ പരിശോധന അനിവാര്യമാണെന്ന് വിലയിരുത്തപ്പെട്ടതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് സമിതി കോഴിക്കോട് കളക്ടറേറ്റ് കോൺഫറൻസ് ഹാളിൽ 9-6-2012-ൽ യോഗം ചേർന്ന് ഈ വിഷയത്തിൽ ഹർജിക്കാരിൽ നിന്നും വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്നും തെളിവെടുപ്പ് നടത്തുകയും സ്ഥലം സന്ദർശിക്കുകയും ചെയ്തത്.

6. സന്ദർശനവേളയിൽ കൊയിലാണ്ടി ടൗണിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് സമിതി നേരിട്ട് മനസ്സിലാക്കുകയും അതിന് ഒരു പരിഹാരം അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് സമിതിക്ക് ബോധ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. നിലവിൽ കൊയിലാണ്ടി ടൗണിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ദേശീയപാതയുടെ ശരാശരി വീതി 17 മീറ്റർ മാത്രമാണ്. 30 മീറ്റർ ആയി

വീതി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിരുന്നതിനാൽ ആയത് അളന്നു തിരിച്ച് മാർക്ക് ചെയ്തിട്ടുള്ളതിനാലും മാർക്ക് ചെയ്ത ഏരിയയിൽ പുതിയ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളോ അറ്റകുറ്റപ്പണികളോ അനുവദിക്കാത്തതിനാലും വളരെ പഴക്കംചെന്ന കെട്ടിടങ്ങളും പീടികകളും മാത്രമാണ് ദേശീയപാതയ്ക്ക് ഇരുവശവും ഉള്ളത് എന്ന് സമിതിക്ക് കാണുവാൻ സാധിച്ചു. അവയ്ക്കു പിന്നിലായി പുതിയ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ നിലവിലുള്ള വീതി 45 മീറ്ററായി വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ എത്ര വീടുകളെയും കെട്ടിടങ്ങളെയും ബാധിക്കുമെന്നത് സംബന്ധിച്ച് ശരിയായ വിവരം ലഭ്യമാക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് കഴിഞ്ഞില്ല. കെട്ടിടങ്ങൾക്ക് നമ്പർ ചെയ്തതിൽ അപാകതയുള്ളതായും സമിതിക്ക് കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞു.

7. നിർദ്ദിഷ്ട ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം പാരിസ്ഥിതികമായി ബാധിക്കില്ല എന്നാണ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ സമിതിയെ അറിയിച്ചിരുന്നത്. എങ്കിലും ആ വാദം വസ്തുതകൾക്കു നിരക്കുന്നതല്ല എന്ന് സമിതിക്ക് ബോധ്യപ്പെട്ടു. ബൈപ്പാസ് കടന്നു പോകുന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ കുന്നുകൾ ഇടിച്ചുനിരത്തേണ്ടതായും കുളങ്ങൾ, കൃഷിയിടങ്ങൾ എന്നിവ നികത്തേണ്ടതായും വരും എന്ന് സമിതിക്ക് ബോധ്യമായി. ഒരു നടപ്പാത പോലുമില്ലാത്ത പ്രദേശമാണ് ബൈപ്പാസിനായി ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലം എന്ന നിലയിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ സമിതിക്ക് കാണിച്ചുതന്നത്. ടി പ്രദേശത്തെ നഷ്ടമാകുന്ന വീടുകളുടെ ശരിയായ കണക്ക് എടുത്തിട്ടില്ല എന്നും ചിലരുടെ വ്യക്തിതാൽപ്പര്യം മാത്രമാണ് ഇത്തരമൊരു ബൈപ്പാസിന്റെ അടിസ്ഥാനമെന്നും നിലവിലുള്ള ഹൈവേ വീതികൂട്ടുന്നത് ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ബാധിക്കുന്ന അത്രയും ജനങ്ങളെ ബാധിക്കുകയില്ല എന്നും നന്ദിയിലും ചെങ്ങോട്ടുകാവിലും റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ നിർമ്മിച്ചുകഴിഞ്ഞു എന്നും പ്രദേശവാസികൾ സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

8. നന്ദി-ചെങ്ങോട്ടുകാവ് ബൈപ്പാസിനായി 30 മീറ്റർ മാത്രമാണ് മാർക്ക് ചെയ്തിട്ടുള്ളത് എന്നും ആയത് 45 മീറ്റർ ആയി വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം ലഭിക്കൂ എന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പ്രദേശവാസികളുടെ കടുത്ത എതിർപ്പുമൂലം നിലവിൽ മാർക്ക് ചെയ്ത 30 മീറ്റർ 45 മീറ്ററിലേക്ക് മാറ്റാൻ ഇതുവരെ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നും സർവ്വേ നടപടികൾക്കായി റവന്യൂ വകുപ്പിന് അനുവദിച്ച തുക തിരിച്ചടച്ചതായും പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതി ഇനിയും ലഭിച്ചിട്ടില്ല എന്നും സമിതിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചു. അനുമതി ലഭിച്ചില്ലെങ്കിലും പദ്ധതി നോട്ടിഫൈ ചെയ്ത് ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കിയതായും അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. മേൽപ്പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാതെ എങ്ങനെ ടെണ്ടർ നടപടികൾ നടത്തിയെന്ന് ആരാഞ്ഞതിന് ടെണ്ടർ നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച രേഖകൾ സമിതി മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കാമെന്ന ഉറപ്പാണ് ലഭിച്ചത്. കൂടാതെ കണ്ണൂർ മുതൽ കുറ്റിപ്പുറം വരെയുള്ള 80 കിലോമീറ്റർ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാണ് കൊയിലാണ്ടി ബൈപ്പാസ് എന്നും ആകെ 1200 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതിയാണ് ഇത് എന്നും കൊയിലാണ്ടി ബൈപ്പാസിനു മാത്രമായി എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടില്ല എന്നും ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയിൽ ഇതിൽനിന്ന് ഒരു മാറ്റം ബുദ്ധിമുട്ടാകും എന്നും ഇത് BOT അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന ബൈപ്പാസ്

റോഡാണെന്നും ചെലവിൽവരുന്ന ഓരോ മാറ്റവും ടോൾ തുകയിൽ പ്രതിഫലിക്കുമെന്നും നിലവിലുള്ള രൂപരേഖയിൽ മാറ്റംവരുത്തുക നയപരമായ തീരുമാനമാണ് എന്നും അത് തീരുമാനിക്കേണ്ടത് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ആണ് എന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവരെ സംബന്ധിച്ച വ്യക്തമായ കണക്കുകൾ ശേഖരിക്കാതെയും അവരെ കേൾക്കാതെയുമാണ് ഈ പദ്ധതിയുമായി അധികൃതർ മുന്നോട്ടു പോയത് എന്ന അഭിപ്രായം സമിതിക്കുണ്ട്. പ്രാദേശിക പത്രങ്ങളിൽ വന്ന വിജ്ഞാപനത്തെത്തുടർന്ന് നാട്ടുകാർ സമർപ്പിച്ച നിവേദനങ്ങൾ, പരാതികൾ എന്നിവ സ്വീകരിക്കുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റി അധികൃതർ വിസമ്മതിച്ചതായും ഹർജിക്കാരെ നേരിൽ കേൾക്കുന്നതിന് രേഖാമൂലം ഒരറിയിപ്പും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി നൽകിയിട്ടില്ല എന്നും സമിതിക്ക് കണ്ടെത്തുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മനുഷ്യപ്പറ്റില്ലാതെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ നടപടികളിൽ നിന്ന് രക്ഷിക്കണമെന്ന് സ്ത്രീകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള നാട്ടുകാർ സമിതിയോട് പരാതിപ്പെടുകയുണ്ടായി. കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് നൽകാനുദ്ദേശിക്കുന്ന നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ് സംബന്ധിച്ചും യാതൊരു ചർച്ചയും നടന്നിട്ടില്ല എന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

9. നഷ്ടപരിഹാരം സംബന്ധിച്ച് സെന്റൊന്നിന് ശരാശരി മൂന്നുലക്ഷം രൂപയോളം നൽകേണ്ടിവരുമെന്നും എന്നാൽ അത് കൂടുതൽ ചർച്ചകളിലൂടെ നിശ്ചയിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ് എന്നും ആയതിന് ഏകദേശം 90 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുമെന്ന് കരുതുന്നതായും സമിതിക്ക് മനസിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു.

10. പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് സൃഷ്ടിക്കുന്നത് പരമാവധി കുറച്ചുകൊണ്ടുവേണം വികസനപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കേണ്ടത് എന്ന കാഴ്ച്ചപ്പാടാണ് സമിതിക്കുള്ളത്. സമിതിക്കു ലഭിച്ച ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡി റിപ്പോർട്ടിൽ കൊയിലാണ്ടി ബൈപ്പാസിന് ആൾട്ടർനേറ്റീവ് കംപാരറ്റീവ് സ്റ്റഡി റിപ്പോർട്ടിൽ നാലാമത് ഓപ്ഷനായി (Km. 213.700 to Km. 225.300) 11.7 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ 60 മീറ്റർ വീതിയിൽ ബൈപ്പാസിനായി ഒരു alignment study നടത്തിയതായി കാണുന്നു. 60 മീറ്റർ വീതിയിൽ പാത നിർമ്മിച്ചാൽപ്പോലും 260 വീടുകൾ മാത്രമാണ് നഷ്ടപ്പെടുന്നത് എന്ന് അതിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ദേശീയപാതകൾ സമീപഭാവിയിൽ തന്നെ 60 മീറ്റർ വീതിയിലേക്ക് മാറ്റപ്പെടേണ്ടിവരും. നിലവിൽ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ പരിഗണിക്കുന്ന റോഡ് 60 മീറ്ററിലേക്ക് മാറ്റേണ്ടിവരുമ്പോൾ ഇന്നുണ്ടാകുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ജനകീയ പ്രതിരോധം ഉണ്ടാകുകയും ഏറ്റെടുക്കപ്പെടേണ്ട സ്ഥലത്തിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം വൻ ബാധ്യതയാകുകയും ചെയ്യും. ആയതിനാൽ നിലവിലെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് അൽപ്പം അധികരിച്ചാൽക്കൂടി ജനങ്ങളുടെ ബുദ്ധിമുട്ട് കുറയ്ക്കുന്നതിനും പ്രായോഗികവും ദീർഘവീക്ഷണത്തോടും കൂടിയുള്ള സമീപനം ഉണ്ടാകണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

11. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ പരമാവധി കുറയ്ക്കുക എന്ന ആശയത്തെയും ഹാർബറിന്റെ വികസനത്തെയും മുൻനിർത്തി ചിന്തിക്കുമ്പോൾ എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ എന്ന ആശയം കൂടുതൽ പ്രായോഗികമാണ് എന്നു സമിതി കരുതുന്നു. കൊയിലാണ്ടി ടൗണിലൂടെയുള്ള രണ്ട് കിലോമീറ്റർ എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേക്ക്

ഏകദേശം 90 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുമെന്നാണ് സമിതിയെ അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനും പുനരധിവാസത്തിനും വേണ്ടിവരുന്ന തുക കണക്കാക്കുമ്പോൾ ഇതൊരു വലിയ തുകയാണ് എന്ന് കരുതാനാവില്ല. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ എന്ന ആശയം വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട് എന്ന് നമുക്ക് അറിവുള്ളതാണ്. മോണോ റെയിൽ, മെട്രോ എന്നിവ കേരളത്തിലും സ്ഥാപിക്കപ്പെടുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ജനസാന്ദ്രതയേറിയ കേരളത്തെപ്പോലുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ് എന്ന് സമിതി വിശ്വസിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച സാധ്യതാപഠനം നടത്തണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

12. ഭൂമിയുടെ വില അഭൂതപൂർവ്വമായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുള്ള കേരളത്തിൽ സർക്കാർ പൊന്നുംവിലയ്ക്കെന്ന പേരിൽ മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാതെ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ജനങ്ങൾ സർവ്വശക്തിയുമുപയോഗിച്ച് എതിർക്കുന്നത് സ്വാഭാവികമാണ്. ഈ സ്ഥിതിവിശേഷം കണക്കിലെടുത്ത് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളെ യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തോടെ വീക്ഷിക്കുന്നതിനും സമീപനങ്ങളിൽ കാലാനുസൃതമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താനും ശ്രമങ്ങൾ ഉണ്ടാകേണ്ടിയിരിക്കുന്നുവെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. ദേശീയ പുനരധിവാസ നയത്തിന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ രൂപം കൊടുത്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അത് വേണ്ടത്ര കണക്കിലെടുക്കാതെയാണോ നന്ദി-ചെങ്ങോട്ടുകാവ് ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം നാഷണൽ ഹൈവെ അതോറിറ്റി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്ന് സമിതി സംശയിക്കുന്നു. വികസനത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് വീടുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും മറ്റ് ഭൗതിക സാഹചര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും സർക്കാർ മുൻകൈ എടുത്ത് പകരം ഭൂമി നൽകുന്ന സംവിധാനത്തിന് ഊന്നൽ കൊടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ആകർഷകമായ പാക്കേജുകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നപക്ഷം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണുവാൻ കഴിയുമെന്ന് സമിതി വിശ്വസിക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ മെച്ചപ്പെട്ട പുനരധിവാസ പാക്കേജുകൾ നടപ്പിലാക്കിയ സ്മാർട്ട് സിറ്റിയുടേയും കണ്ണൂർ വിമാനത്താവള വികസന പദ്ധതിയുടേയും മാതൃകയിലുള്ള ആകർഷകമായ പാക്കേജ് നിർദ്ദിഷ്ട നന്ദി-ചെങ്ങോട്ടുകാവ് ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നപക്ഷം കുടിയൊഴിപ്പിക്കുന്നവർക്കായി നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

13. കുടിയിറക്കപ്പെടുന്നവരുടെ പ്രധാന പ്രശ്നം ജീവിച്ചുവരുന്ന ചുറ്റുപാടുകളിൽ നിന്നുമുള്ള പറിച്ചുനടലാണ് എന്നതും നഷ്ടപരിഹാരമായി ലഭിക്കുന്ന തുക പുനരധിവാസത്തിന് പര്യാപ്തമല്ല എന്നുള്ളതുമാണ്. സമൂഹത്തിന്റെ പൊതുവായ ഉന്നമനത്തിനായി ത്യാഗം സഹിക്കുന്നവർക്ക് അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക എന്നത് സമൂഹത്തിന്റെ കൂടി ബാധ്യതയാണ്. ബൈപ്പാസ് കൊണ്ട് പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്നവർ ഈ ബാധ്യത ഏറ്റെടുത്തേ മതിയാകൂ. ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വീടും സ്ഥലവും പൂർണ്ണമായി നഷ്ടപ്പെടുന്നവരെ സമീപപ്രദേശത്തു തന്നെ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി തയ്യാറാക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

14. കേരളത്തിന്റെ സവിശേഷമായ സാഹചര്യത്തിന് അനുയോജ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നയം ആവിഷ്കരിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന് സമിതി വിശ്വസിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്തെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലും പുനരധിവാസവും ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനും അതിന്റെ സമയബന്ധിതമായ നിർവ്വഹണം ഉറപ്പു വരുത്തുന്നതിനും ഒരു ഏജൻസി രൂപീകരിക്കണമെന്നും ഇത്തരുണത്തിൽ സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ,

അദ്ധ്യക്ഷൻ,

ഹർജികൾ സംബന്ധിച്ച സമിതി.

തിരുവനന്തപുരം,
2012 ജൂലൈ 23.