പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2019-2021)

ഇരുപത്തിമൂന്നാമത് റിപ്പോർട്ട്

[തീരദേശ ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച്]

(2020 ഫെബ്രുവരി മാസം 11-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്

തിരുവനന്തപുരം

2020

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2019-2021)

ഇരുപത്തിമൂന്നാമത് റിപ്പോർട്ട്

(തീരദേശ ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച്)

357/2020.

ഉള്ളടക്കം

		പേജ്
സമിതിയുടെ ഘടന	:	v
മുഖവുര	:	vii
റിപ്പോർട്ട്	:	1

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി

(2019-2021)

ഘടന

<u>അദ്ധ്യക്ഷൻ :</u>

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ.

<u>അംഗങ്ങൾ:</u>

ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദു റബ്ബ്

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽകുമാർ

ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ

ശ്രീ. കെ.രാജൻ

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്

ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ.

<u>നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ് :</u>

ശ്രീ. എസ്. വി. ഉണ്ണികൃഷ്ണൻ നായർ, സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി എസ്. ജയശ്രീ, ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി രജനി വി. ആർ., ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി

ശ്രീ. കെ. വിജയകുമാർ, അണ്ടർ സെക്രട്ടറി.

മുഖവുര

തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സമിതി എത്തിച്ചേർന്ന നിഗമനങ്ങളും ശിപാർശകളും അടങ്ങുന്നതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്.

2020 ഫെബ്രുവരി മാസം 7-ാം തീയതി ചേർന്ന കമ്മിറ്റിയാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ചത്.

എസ്. ശർമ്മ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.

തിരുവനന്തപുരം,
7-2-2020.

തീരദേശ ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്

തീരദേശം എന്നത് ഒരു നാടിന്റെ സാമൂഹികവും സാംസ്കാരികവുമായ ജീവിത പശ്ചാത്തലങ്ങളോട് ഇഴചേർന്ന് കിടക്കുന്ന ഭൂവിഭാഗമാണ്. നഗരത്തിന്റെ തിരക്കിൽ നിന്നൊഴിഞ്ഞ് സ്വച്ഛവും സുന്ദരവുമായ ഒരു യാത്ര പ്രദാനം ചെയ്യുക എന്നതിലുപരി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഗതാഗത മേഖലയിലെ സമഗ്ര വികസനത്തിന് തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിലൂടെ സാധിക്കുന്നതാണ്. കടൽവിഭവങ്ങൾ വളരെ കുറഞ്ഞ സമയത്തിൽ വ്യവസായ-സംസ്കരണ കേന്ദ്രങ്ങളിലും കയറ്റുമതി കേന്ദ്രങ്ങളിലും എത്തിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നതിനാൽ മത്സ്യ കയറ്റുമതി-വിപണന രംഗത്ത് വളർച്ചയുണ്ടാക്കുന്നതിനും തീരപ്രദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനും ഈ പദ്ധതിയുടെ പൂർത്തീകരണത്തിലൂടെ സഫലമാക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയ പാതകളിലുള്ള അനിയന്ത്രിതമായ തിരക്ക്, വാഹനപ്പെരുപ്പം, ശബ്ദമലിനീകരണം, വായുമലിനീകരണം തുടങ്ങിയവ വലിയതോതിൽ കുറയ്ക്കുക, വലുതും ചെറുതുമായ നിരവധി തുറമുഖങ്ങളെയും മത്സ്യബന്ധനമേഖലകളെയും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുക, വിനോദ സഞ്ചാരമേഖലയിലെ വികസനത്തിലൂടെ നിരവധി തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുക എന്നിവയും ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ പ്രയോജനങ്ങളാണ്. വളവും തിരിവും കയറ്റവും ഇറക്കവും കുറഞ്ഞ പാതയാണ് തീരദേശ ഹൈവേയിലൂടെ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ദശാബ്ദങ്ങൾ പഴക്കമുള്ളതും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തീരദേശ സമ്പദ്ഘടനയ്ക്ക് ഏറെ ഗുണപരമായ മാറ്റം വിഭാവനം ചെയ്യുന്നതുമായ ഈ ആശയം ഒട്ടേറെ പ്രതിസന്ധികളെ അതിജീവിച്ചാൽ മാത്രമേ പരിപൂർണ്ണതയിൽ എത്തിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. തീരദേശ ഹൈവേ എന്ന ആശയത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം ഉൾക്കൊണ്ട് പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ നടപ്പിലാക്കൽ സംബന്ധിച്ച പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി ആവശ്യപ്പെട്ടതിൻപ്രകാരം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ലഭ്യമാക്കിയ വിവരങ്ങൾ, 5-9-2018, 3-10-2019 എന്നീ തീയതികളിൽ വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്ന് സമിതി നടത്തിയ തെളിവെടുപ്പിൽ ലഭിച്ച വിവരങ്ങൾ എന്നിവയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ള സമിതിയുടെ നിഗമനങ്ങളും ശിപാർശകളും അടങ്ങുന്നതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്.

2. തീരദേശ ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് തയ്യാറാക്കുന്നതിനായി NATPAC (നാറ്റ്പാക്ക്)-നെ ഏർപ്പെടുത്തുകയും, നാറ്റ്പാക്ക് സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ഫൈനൽ അലൈൻമെന്റ് 21-5-2017-ലെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് (സാധാ.) നമ്പർ 679/2017/പൊ.മ.വ. പ്രകാരം അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. നിർദ്ദിഷ്ട തീരദേശ പാത തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ പൂവാർ മുതൽ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ കുഞ്ചത്തൂർ വരെയാണ് . ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. തീരദേശ ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയുടെ നടത്തിപ്പിനായി സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ (SPV) ആയി കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് (KRFB)-നെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

357/2020.

3. തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള ഫണ്ട് കണ്ടെത്തുക എന്നത് വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ള കാര്യമാണ്. നാറ്റ്പാക്ക് സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം തീരദേശ പാതയുടെ നീളം 655.60 കിലോമീറ്ററും ആയതിന് വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവ് 6048 കോടി രൂപയുമാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ തീരദേശ പാതയുടെ നിർമ്മാണം കിഫ്ബി മുഖാന്തരം ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി 6500 കോടി രൂപയ്ക്ക് സർക്കാർ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പ്രസ്തുത തീരദേശ ഹൈവേ കേരളത്തിലെ തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, എറണാകുളം, തൃശ്ശൂർ, മലപ്പുറം, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് എന്നീ ഒൻപത് ജില്ലകളിൽക്കൂടി കടന്നുപോകുന്നതും വല്ലാർപാടം, കൊല്ലം, വിഴിഞ്ഞം എന്നീ തുറമുഖങ്ങളെയും മറ്റനേകം ചെറിയ തുറമുഖങ്ങളെയും ബന്ധിപ്പിച്ച കൊണ്ടുള്ളതുമാണ്. കേരളത്തിലെ തുറമുഖങ്ങളെ പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി തീരദേശ ഹൈവേയുടെ രൂപരേഖയിൽ ഉൾപ്പെട്ടുവരുന്ന സംസ്ഥാനപാത 'ഭാരത്മാല പരിയോജന' പോലെയുള്ള പദ്ധതികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കേന്ദ്ര ഗവണ്മെന്റിൽ നിന്നും പരമാവധി ഫണ്ട് നേടിയെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

4. പദ്ധതിയ്ക്കായി സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുക എന്നത് റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിലെ പ്രധാന വെല്ലുവിളിയാണ്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കലിനായി നഷ്ടപരിഹാരത്തുക നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ വ്യത്യസ്തമായ നിലപാട് കളക്ടർമാർ സ്വീകരിക്കുന്നു എന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ സംബന്ധിച്ച പൊതുവായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ എല്ലാ കളക്ടർമാർക്കും നൽകേണ്ടതാണെന്നും പൊതുവായ മാനദണ്ഡത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

5. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്ന സമയത്ത് നഷ്ടപരിഹാരത്തുക നിശ്ചയിക്കുന്നത് ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കലായാണ്. പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർ മറ്റൊരു സ്ഥലത്തേയ്ക്ക് താമസം മാറിപ്പോകേണ്ടതായ സാഹചര്യമുണ്ടാവുകയാണെങ്കിൽ അവരുടേയും വരുംതലമുറയുടേയും ജീവനോപാധിയ്ക്ക് മാറ്റമുണ്ടാകുന്ന സാഹചര്യവും നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ടി വസ്തുത കൂടി കണക്കിലെടുത്ത് നഷ്ടപരിഹാരത്തുക നിശ്ചയിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

6. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പൊതുജനങ്ങളിൽ പലവിധത്തിലുള്ള ആശങ്കകൾ ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ആശങ്കകൾ ദൂരീകരിച്ച് പൊതുജനങ്ങളെക്കൂടി വിശ്വാസത്തിലെടുത്തുവേണം പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കേണ്ടത് എന്നതിനാൽ തീരപ്രദേശത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് ആവശ്യമായ രീതിയിലുള്ള അദാലത്തുകൾ സംഘടിപ്പിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

7. തീരദേശമേഖല പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്നതും അവരുടെ തൊഴിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വളരെ പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നതുമായ മേഖലയാണ്. നാടിന്റെ പൊതുവായ വികസനത്തിനാണെങ്കിൽപ്പോലും ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ അത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്നത് പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെയാണ്. കടലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് അവരുടെ ജീവിതം ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. ആയതിനാൽ ഇത്തരത്തിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുമ്പോൾ പുനരധിവാസം സംബന്ധിച്ചും സാമൂഹികാഘാതം സംബന്ധിച്ചുമുള്ള പഠനം നടത്തേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

8. തീരപ്രദേശം എന്നത് പരിസ്ഥിതി ദുർബ്ബല മേഖലയിൽപ്പെട്ടതാണ്. ഈ ഭാഗത്തുള്ള ഏത് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനവും അവിടുത്തെ ആവാസവ്യവസ്ഥയെ ബാധിക്കുന്നതുമാണ്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുമ്പോൾ വെള്ളത്തിന്റെ സ്വാഭാവികമായ ഒഴുക്കിന് തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ തീരദേശം, പൊഴി എന്നീ ഭാഗങ്ങളോട് ചേർന്ന മത്സ്യപ്രജനന കേന്ദ്രങ്ങൾ കുറയുന്നതിനും വിദൂരഭാവിയിൽ മത്സ്യസമ്പത്തും മത്സ്യസമ്പത്തിന്റെ കയറ്റുമതിയും കുറയുന്നതിനും ഇത് കാരണമായേക്കാവുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം നടത്തേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

9. കണ്ടൽക്കാടുകൾ, പവിഴപ്പുറ്റുകൾ, മത്സ്യങ്ങളുടെ പ്രജനന കേന്ദ്രങ്ങൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്ന ഭാഗങ്ങൾക്ക് കോട്ടം തട്ടാത്ത വിധത്തിലായിരിക്കണം നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തേണ്ടത്. വികസനം പരിസ്ഥിതിയുടെ സംതുലനാവസ്ഥയെ ഹോമിച്ചുകൊണ്ടാകാൻ പാടില്ല. നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഘട്ടത്തിൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച് നിയമ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായാൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ പൂർത്തീകരണത്തെ അത് ബാധിച്ചേക്കാവുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ പരിസ്ഥിതി വകുപ്പിന്റെ തീരദേശ പരിപാലന മേഖല (Coastal Regulation Zone) സംബന്ധിച്ചുള്ള അനുമതി പത്രം ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

10. തീരദേശ റോഡുകൾ കടലോരവുമായി ചേർന്ന പ്രദേശത്തായതിനാൽ കടലാക്രമണ ഭീഷണി ഏറെയുള്ളവയാണ്. കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, മലപ്പുറം മുതലായ ജില്ലകളിലെ തീരപ്രദേശത്ത് പല ഭാഗങ്ങളിലും രൂക്ഷമായ കടലാക്രമണം ഉണ്ടാകുന്നതിനാൽ ആയത് തടയുന്നതിനായി തീരദേശ റോഡുകൾക്ക് സമാന്തരമായി പുലിമുട്ടുകൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. കടലാക്രമണം നേരിടുന്ന ഭാഗങ്ങളിൽ കടൽ ഭിത്തികൾ നിർമ്മിച്ച് റോഡിനെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവൃത്തികൾ തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ തന്നെ ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടതാണെന്നും തീരദേശ ഹൈവേയുടെ ദീർഘകാല സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കേണ്ടതാണെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

11. ഏഷ്യയിലെ തന്നെ ഏറ്റവും ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ മേഖലകളിലൊന്നാണ് കേരളത്തിലെ തീരപ്രദേശങ്ങൾ. ഈ ഭാഗത്ത് ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിനായി സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുമ്പോൾ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളടക്കം നിരവധി ആളുകളെ ബാധിക്കുന്നതും വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും പൊളിക്കേണ്ടിവരുന്നതുമാണ്. ഹൈവേയുടെ വീതിയായി ജനസാന്ദ്രതയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നാറ്റ്പാക്ക് ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് 7 മീറ്റർ, 8 മീറ്റർ, 12 മീറ്റർ എന്ന രീതിയിലും കിഫ്ബിയുടെ മാനദണ്ഡ പ്രകാരം 14 മീറ്ററുമാണ്. തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിനായി 8 മീറ്റർ വീതി കണക്കാക്കി സ്ഥലമേറ്റെടുത്ത ശേഷം പിന്നീട് 12 മീറ്ററാക്കി മാറ്റുകയും വളരെ അധികം പരിശ്രമഫലമായി പ്രസ്തുത വീതിയിൽ സ്ഥലം ലഭ്യമായപ്പോൾ തുടർന്ന് 14 മീറ്റർ വീതി ആവശ്യമാണെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തത് ജനങ്ങളുടെ രൂക്ഷമായ എതിർപ്പിന് കാരണമായിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. തീരദേശ ഹൈവേയുടെ വീതിയെ സംബന്ധിച്ച് കിഫ്ബി ഏറ്റവും ഒടുവിലായി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത് 15.6 മീറ്റർ ആണ്. ജനസാന്ദ്രത വളരെ കൂടുതലുള്ള തീരപ്രദേശങ്ങളിൽ ഈ വീതിയിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുക എന്നത് വളരെ ക്ലേശകരമായിരിക്കും. വികസനത്തിനോടൊപ്പം ജനഹിതവും മാനിക്കപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്. കിഫ്ബി ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്ന രീതിയിൽ 15.6 മീറ്റർ വീതിയിൽ തീരദേശ ഹൈവേക്കായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് വളരെയധികം പ്രയാസമേറിയതും ഈ പദ്ധതി പൂർത്തീകരണത്തിന് വളരെയധികം കാലതാമസം സൃഷ്ടിക്കുന്നതുമാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഇൻഡ്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് അനുസരിച്ച് നാറ്റ്പാക്ക് ശിപാർശ ചെയ്തിരിക്കുന്ന പ്രകാരം റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടില്ലെന്നും ആയതിനാൽ നാറ്റ്പാക്ക് സമർപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന മാനദണ്ഡ പ്രകാരമുള്ള ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതാണ് പ്രായോഗികമെന്നതിനാൽ അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലും, ജനസാന്ദ്രത കുറവുള്ളതും ഭൂമി വിട്ടുകിട്ടാൻ ബുദ്ധിമുട്ടില്ലാത്തതുമായ പ്രദേശങ്ങളിൽ 12 മീറ്റർ വീതിയിലും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടത്തുന്നതിനായി സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

12. അശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിലുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം പലപ്പോഴും റോഡുകളിൽ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് കാരണമാകാറുണ്ട്. ഒരു പ്രദേശത്തെ റോഡുഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ, പ്രദേശത്തെ അപകട സാധ്യതാ മേഖലകൾ, നിർദ്ദിഷ്ട ഹൈവേയിലേയ്ക്ക് വന്നുചേരുന്ന ലിങ്ക് റോഡുകൾ തുടങ്ങിയവയെ കുറിച്ച് ശാസ്ത്രീയ പഠനം നടത്തിയശേഷം അലൈൻമെന്റ് നിശ്ചയിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

13. 12 മീറ്റർ വീതിയിൽ അലൈൻമെന്റ് നിശ്ചയിച്ചാൽപോലും വലിയതോതിൽ ജനങ്ങളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കേണ്ടതായും കെട്ടിടങ്ങൾ പൊളിക്കേണ്ടതായും വരുമെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ജനസാന്ദ്രത കൂടുതൽ ഉള്ള മേഖലകളിൽ എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

14. ജനസാന്ദ്രത കൂടുതലുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ തീരദേശ ഹൈവേ മുറിച്ച് കടക്കുന്നതിന് ആളുകൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ നേരിടുമെന്നതിനാൽ അത്തരം പ്രദേശങ്ങൾ കണ്ടെത്തി പ്രദേശത്തിന്റെ സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് മേൽപ്പാലം, അണ്ടർ പാസ്സ് (തുരങ്കപാത) മുതലായവ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തോടൊപ്പം തന്നെ നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

15. തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണംപോലെ പൊതുജനങ്ങളെ നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നതും ഒഴിപ്പിക്കൽ നടപടികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതുമായ വിഷയങ്ങളിൽ തീരുമാനമെടുക്കുമ്പോൾ പൊതുജനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്ന എം.എൽ.എ.മാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ജനപ്രതിനിധികളുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾക്ക് വളരെ പ്രാധാന്യമുണ്ട്. ആയത് പ്രസ്തുത പദ്ധതികൾ ക്ലേശരഹിതമായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് സഹായകരമാകും. ആയതിനാൽ തീരദേശ ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാനായി വിളിച്ച് ചേർക്കുന്ന യോഗങ്ങളിൽ അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ ബന്ധപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.മാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ജനപ്രതിനിധികൾക്ക് ലഭ്യമാക്കിയശേഷം അവരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ കൂടി കേൾക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

16. തീരദേശ ഹൈവേയ്ക്കായി തയ്യാറാക്കുന്ന അലൈൻമെന്റ് നിശ്ചയിച്ചു വരുമ്പോൾ തൊട്ടടുത്ത് നിശ്ചിത വീതിയിലുള്ള റോഡുണ്ടെങ്കിൽ അത് നിർദ്ദിഷ്ട തീരദേശ ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റിനോട് ബന്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ അത്രയും ചെലവ് കുറയ്ക്കാനും ജനങ്ങളുടെ പുനരധിവാസമുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാനും കഴിയും എന്നതിനാൽ അപ്രകാരം ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

17. കേരളത്തിലെ തീരദേശവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മിക്ക റോഡുകളും പരിതാപകരമായ അവസ്ഥയിലാണ്. കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷൻ നിർമ്മിക്കുന്ന ടി റോഡുകൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ മാനദണ്ഡമനുസരിച്ച് ഗ്യാരന്റിയുണ്ടെന്നും ഗ്യാരന്റി കാലയളവ് കഴിയുന്നത് വരെ അവരാണ് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തേണ്ടതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. എന്നാൽ തീരദേശവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ടി റോഡുകളുടെ പരിപാലനത്തിൽ കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷൻ കുറ്റകരമായ അനാസ്ഥ കാണിക്കുന്നതായി സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ മറ്റേതെങ്കിലും ഏജൻസിയെ പ്രസ്തുത ചുമതല ഏൽപ്പിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

18. മറ്റ് റോഡുകൾ തീരദേശ ഹൈവേയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഭാഗങ്ങളിൽ വാഹനങ്ങളുടെ തിരക്കുമൂലം പലപ്പോഴും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് രൂക്ഷമായി അനുഭവപ്പെടാറുണ്ട്. തീരദേശ ഹൈവേയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന മറ്റുറോഡുകൾ ഏകദേശം ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരമെങ്കിലും കുറഞ്ഞത് 12 മീറ്റർ വീതിയിൽ നിർമ്മിക്കേണ്ടതാണെന്നും മറ്റ് റോഡുകളെ ഹൈവേയുമായി ബന്ധിക്കുന്ന റോഡുകളിൽ വാഹനങ്ങളുടെ വേഗത നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനായി വേഗതനിയന്ത്രണ സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതാണെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

19. രാത്രികാലങ്ങളിലുണ്ടാകുന്ന മിക്ക അപകടങ്ങൾക്കും കാരണം വഴിവിളക്കിന്റെ അഭാവം ആണ്. റോഡുകളിലെ വെളിച്ചക്കുറവുമൂലം റോഡ് മുറിച്ച് കടക്കുന്ന കാൽനടയാത്രക്കാരെയും ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളേയും ദൂരക്കാഴ്ചയിൽ കാണാൻ സാധിക്കാതെ വരുന്നത് അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുന്നു. ആയതിനാൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തോടൊപ്പം തന്നെ വഴിവിളക്കുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും തുടർന്നുള്ള അവയുടെ പരിപാലനം സംബന്ധിച്ച കരാറും പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

20. തീരദേശ ഹൈവേ യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടുകൂടി പ്രസ്തുത പ്രദേശങ്ങളിലെ വാഹനപ്പെരുപ്പത്തെ തുടർന്നുണ്ടാവുന്ന പുക, പൊടിപടലങ്ങൾ എന്നിവ വായു മലിനീകരണത്തിന് കാരണമാകുന്നതാണ്. വായുമലിനീകരണം കുറയ്ക്കുന്നതിനും തീരദേശ ഹൈവേയുടെ സൗന്ദര്യവത്കരണത്തിനും ചൂടിനെ പ്രതിരോധിക്കുന്നതിനുമായി ഹൈവേയുടെ ഇരു വശങ്ങളിലും സ്ഥലലഭ്യത അനുസരിച്ച് മരങ്ങൾ വച്ച് പിടിപ്പിക്കുന്നതിന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

21. തീരദേശഹൈവേ പ്രവർത്തനക്ഷമമാകുന്നതോടുകൂടി പ്രസ്തുത ഹൈവേയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ ദീർഘദൂര യാത്ര ചെയ്യുന്ന സ്ത്രീകളും കുട്ടികളും അടക്കമുള്ള യാത്രക്കാർക്ക് പ്രാഥമികാവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുന്നതിനായുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ ഇല്ലാതെ വരുന്നത് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കാവുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ ടൂറിസം വകുപ്പിന്റെ 'വഴിയോരം' പദ്ധതിയുമായും മറ്റും ബന്ധപ്പെടുത്തി ശുചിമുറികൾ, വിശ്രമ കേന്ദ്രങ്ങൾ തുടങ്ങിയ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ മുൻകരുതൽ ഉണ്ടാകണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

22. തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെട്ടു വരുന്ന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, റവന്യൂ വകുപ്പ്, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ്, തുറമുഖ വകുപ്പ് തുടങ്ങി വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപനപരമായ പ്രവർത്തനം നിർമ്മാണത്തിന്റെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്. നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഓരോഘട്ടത്തിലും ഓരോ വകുപ്പിന്റെയും പ്രവർത്തികൾ സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റ് വകുപ്പുകളെ അറിയിച്ച് പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നത് പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിന് ഏറെ സഹായകരമായിരിക്കും എന്നതിനാൽ അപ്രകാരം ചെയ്യേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

23. കേരളത്തിന്റെ ഗതാഗത മേഖലയിലെ വികസനരംഗത്ത് വിപ്ലവം സൃഷ്ടിക്കാൻ ശേഷിയുള്ളതാണ് തീരദേശ ഹൈവേയും മലയോര ഹൈവേയും. കേരളത്തിലെ റോഡുകളിലെ വാഹന സാന്ദ്രത ദേശീയ ശരാശരിയേക്കാൾ വളരെ കൂടുതലാണ്. ആഗോളതലത്തിലെ കണക്കുകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ കഴിഞ്ഞ പത്ത് വർഷത്തിനുള്ളിൽ കേരളത്തിലുണ്ടായ വാഹന പെരുപ്പം വളരെ വലുതാണ്. ആയതിനാൽ ഒരു സമാന്തര ഹൈവേയുടെ സാധ്യത കേരളത്തിലെ ഗതാഗത മേഖലയ്ക്ക് നൽകുന്ന ആശ്വാസം ചെറുതല്ല. കേരളത്തിന്റെ സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയുടെ നല്ലൊരു പങ്ക് പ്രദാനം ചെയ്യുന്ന വിനോദസഞ്ചാര മേഖലയ്ക്ക് ഒരു പുത്തൻ ഉണർവ് പകരാൻ തീരദേശ ഹൈവേ പര്യാപ്തമാകും എന്നതിൽ സംശയമില്ല. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പ്രത്യേകിച്ച് തീരദേശ മേഖലയുടെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനത്തിനുതകുന്ന ഈ പദ്ധതി പരിഹാരസാദ്ധ്യമായ ചെറിയ പ്രതിബന്ധങ്ങളിൽപ്പെട്ട് നടപ്പിലാകാതെ പോകാൻ പാടില്ല. തീരദേശത്തിന്റെ പ്രത്യേകതയും ജനസാന്ദ്രതയും പാരിസ്ഥിതിക പ്രാധാന്യവും കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ ആയത് തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിന് വളരെയധികം പ്രതിബന്ധങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും സമൂഹത്തിന്റെ പൊതുവായ ആവശ്യമെന്ന നിലയിൽ അത്തരം പ്രതിബന്ധങ്ങൾ തരണം ചെയ്യുന്നതിനായി സമയബന്ധിതമായി കാര്യങ്ങൾ നിശ്ചയിച്ചും പൊതുജനങ്ങളെ വിശ്വാസത്തിലെടുത്തും മുന്നോട്ട് പോകാനും തീരദേശ ഹൈവേ എത്രയും വേഗം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനും സാധിക്കട്ടെയെന്ന് സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു.

എസ്. ശർമ്മ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.

തിരുവനന്തപുരം,
7-2-2020.

©
കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
2020

കേരള നിയമസഭാ പ്രിന്റിംഗ് പ്രസ്സ്.