പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2019-2021)

ഇരുപത്തിനാലാമത് റിപ്പോർട്ട്

[മലയോര ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച്]

(2020 മാർച്ച് മാസം 13-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2020

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2019-2021)

ഇരുപത്തിനാലാമത് റിപ്പോർട്ട്

[മലയോര ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച്]

486/2020.

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. അനിൽ കുമാർ

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

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

2020 മാർച്ച് മാസം 11-ാം തീയതി ചേർന്ന കമ്മിറ്റിയാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ചത്.

എസ്. ശർമ്മ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.

തിരുവനന്തപുരം,
2020 മാർച്ച് 11.

റിപ്പോർട്ട്

(മലയോര ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച്)

കേരളത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റത്ത് തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ പാറശ്ശാല മുതൽ വടക്കേ അറ്റത്ത് കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപ്പടവ് വരെയുള്ള ഒരു വികസന ഇടനാഴി എന്ന നിലയിൽ വിഭാവനം ചെയ്ത പദ്ധതിയാണ് മലയോര ഹൈവേ. സംസ്ഥാനത്തെ മലയോര പ്രദേശങ്ങളിലെ ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതോടൊപ്പം മലയോര മേഖലയെ സംസ്ഥാനത്തെ നഗര പ്രദേശങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുക വഴി മലയോര പ്രദേശങ്ങളിലെ ജനങ്ങളുടെ ജീവിത നിലവാരത്തിന്റെ ഉന്നമനത്തിനും പദ്ധതി ലക്ഷ്യമിടുന്നു. മലയോര പ്രദേശങ്ങളില്ലാത്ത ആലപ്പുഴ ജില്ല ഒഴികെ സംസ്ഥാനത്തെ മറ്റെല്ലാ ജില്ലകളെയും കോർത്തിണക്കുന്ന ഈ പ്രധാന പാതയ്ക്ക് 1251 കി.മീ. ദൈർഘ്യമാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്.

2. മലയോര ഹൈവേ യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടെ വനമേഖലകളിലെയും കുടിയേറ്റ ഗ്രാമങ്ങളിലെയും ജനതയുടെ യാത്രാ ക്ലേശം പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നതും ആദിവാസി മേഖലയിലെ ജനങ്ങൾക്ക് മുഖ്യധാരയിലെ ജനങ്ങളുമായി സമ്പർക്കം പുലർത്തുന്നതിന് സാധ്യമാകുന്നതുമാണ്. കൂടാതെ മലയോര മേഖലയിലെ കാർഷിക വ്യാവസായിക ഉത്പന്നങ്ങൾ ഉത്പാദന മേഖലയിൽ നിന്നും കച്ചവട കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്ക് എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള ദൂരം വളരെയധികം കുറയുന്നതും കാർഷിക മേഖലയുടെ പുരോഗതിക്ക് വഴിതെളിക്കുന്നതുമാണ്. വിനോദസഞ്ചാര മേഖലയുടെ വളർച്ചക്കും മലയോര ഹൈവേ പദ്ധതി ഏറെ പ്രയോജനം ചെയ്യുന്നതാണ്. മലയോര ഹൈവേ മലയോര മേഖലയുടെ സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക വളർച്ചയെ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്ന പദ്ധതിയാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. കൂടാതെ ഈ പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനത്തിനും വഴിയൊരുക്കുന്നതാണ്.

3. സുഗന്ധവ്യഞ്ജനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ അത്യന്തം പ്രാധാന്യമുള്ള കാർഷിക വിളകൾ ധാരാളം ഉള്ള മേഖലകളാണ് മലയോര പ്രദേശങ്ങൾ. ഈ മേഖലയിൽ ഗതാഗതം സുഗമമാക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ മലയോര ഹൈവേ പ്രാവർത്തികമാകുമ്പോൾ ഒട്ടേറെ വസ്തുതകൾ പരിഗണിക്കേണ്ടതായുണ്ട്. പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണത്തിന് ഏറെ പ്രാധാന്യം നൽകേണ്ട പ്രദേശങ്ങളായതിനാൽ പ്രകൃതിദത്ത സാഹചര്യങ്ങൾ നിലനിർത്തി പരിസ്ഥിതിക്ക് കോട്ടം തട്ടാത്ത വിധത്തിൽ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു.

4. പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ പഠനം നടത്തുന്നതിനായി സർക്കാർ നാറ്റ്പാക്കിനെ (NATPAC) ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും നാറ്റ്പാക്കിന്റെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ G. O. (Ms) No. 44/2009/PWD തീയതി 6-7-2009 പ്രകാരം അലൈൻമെന്റിന് അംഗീകാരം നൽകുകയും ചെയ്തു. ഇപ്രകാരം അംഗീകാരം നൽകിയ അലൈൻമെന്റിന് 1267 കിലോമീറ്റർ നീളമാണുള്ളത്. G. O. (Rt) No. 942/2017/PWD തീയതി 10-7-2017 പ്രകാരം മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് 3,500 കോടി രൂപ കിഫ്ബി ഫണ്ടിൽനിന്നും അനുവദിക്കുന്നതിന് ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിനെ സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ ആക്കി കിഫ്ബി മുഖാന്തരമാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രവൃത്തി ഭാഗികമായി പലയിടത്തും ഈ കാലഘട്ടത്തിനിടയ്ക്ക് ആരംഭിക്കുകയുണ്ടായി. 20-2-2016-ലെ G. O. (Ms) No. 7/2016/PWD പ്രകാരം വകുപ്പുതല ഫ്ലാഗ്ഷിപ്പ് പ്രോഗ്രാം (DFIP) വഴി 237.2 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതിയും 205 കോടി രൂപയുടെ സാങ്കേതികാനുമതിയും ലഭിച്ച ചെറുപുഴ -പയ്യാവൂർ- ഉളിക്കൽ - വള്ളിത്തോട് (59.415 കിലോ മീറ്റർ) ഭാഗത്തിന്റെ പ്രവൃത്തിക്ക് വേണ്ട സ്ഥലം സ്വമേധയാ വിട്ടുനൽകലിലൂടെ (free surrender) ലഭ്യമായ സാഹചര്യത്തിൽ പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കുകയും പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി പുരോഗമിക്കുകയുമാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

5. മലയോര മേഖലയിലെ റോഡ് നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച് ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസിന് പ്രത്യേക മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസിന്റെ മാനദണ്ഡ പ്രകാരമുള്ള റോഡുകൾ മികച്ചതും ഈടുറ്റതും ആയതിനാൽ പ്രസ്തുത മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടും ഓരോ പ്രദേശത്തിന്റെയും പ്രത്യേക കാലാവസ്ഥയും മണ്ണിന്റെ ഘടന, നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യത എന്നിവ അനുസരിച്ചും ദീർഘകാല ഉപയോഗം മുന്നിൽകണ്ടും ഗുണമേന്മയുള്ള റോഡായി മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

6. കാസർഗോഡ് നന്ദാരപ്പടവ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരത്ത് പാറശ്ശാല വരെയുള്ള മലയോര ഹൈവേയുടെ നാറ്റ്പാക് തയ്യാറാക്കിയ അലൈൻമെന്റ് G. O. (Ms) No. 44/2009/PWD തീയതി 6-7-2009 പ്രകാരം സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിരുന്നു. ഇത് പ്രകാരം കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ മലയോര ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് "ബോയ്സ് ടൗൺ-വാളാട്-കുഞ്ഞോം-വിലങ്ങാട്-കല്ലാച്ചി-കടിയങ്ങാട്- തലയാട്-കോടഞ്ചേരി-തിരുവമ്പാടി-കൂടരഞ്ഞി-കൂമ്പാറ-കക്കാടാംപൊയിൽ-വെളിയംതോട്" എന്ന് നിശ്ചയിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ ഈ അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച് പരാതികൾ ലഭിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അലൈൻമെന്റ് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കുവാൻ തീരുമാനിക്കുകയും G. O. (Rt) No. 39/2018/PWD തീയതി 16-10-2018 പ്രകാരം കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ മലയോര ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് "പാലുവായ് -

വലങ്ങാട് - കന്നാംകളം - കായകൊടി - തൊട്ടിൽപ്പാലം - മുള്ളൻകന്നി - ചെമ്പനോട-പെരുവണ്ണാമൂഴി - ചക്കിട്ടപ്പാറ-ചെമ്പ്ര - കൂരാച്ചുണ്ട് - കല്ലാനോട് - തലയാട് - മലപ്പുറം - തെയ്യംപാറ - തേവർമല-കോടഞ്ചേരി-മീൻമുട്ടി - നെല്ലിപൊയിൽ - പുല്ലൂരാംപാറ-പുന്നക്കൽ-കൂടരഞ്ഞി-കുമ്പാറ-ആനക്കല്ലുംപാറ-താഴെകക്കാട്-കക്കാടാംപൊയിൽ" എന്നിങ്ങനെ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

7. നിലവിലുള്ള ദേശീയപാതകൾ, സംസ്ഥാന പാതകൾ, ജില്ലാറോഡുകൾ, കാട്ടുവഴികൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്ന രീതിയിലാണ് മലയോര ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും, മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഭൂമി അതത് സ്ഥലത്തെ നിയമസഭാ സാമാജികർ, മറ്റ് ജനപ്രതിനിധികൾ എന്നിവരുടെ സഹായത്തോടെ ഉടമകളിൽ നിന്നും സ്വമേധയാ വിട്ടുനൽകലിലൂടെ (ഫ്രീ സറണ്ടർ) ലഭ്യമാക്കി പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ വിട്ടുനൽകുന്ന ഭൂമിയിലെ കെട്ടിടങ്ങൾ, മതിലുകൾ, കിണറുകൾ തുടങ്ങിയ നിർമ്മിതികൾക്ക് കാലതാമസം കൂടാതെ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. നിലവിലുള്ള ചില റോഡുകൾ മലയോര ഹൈവേക്കായി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള പ്രകാരം വികസിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതോ മറ്റ് പദ്ധതികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതോ ആണെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഈ ഭാഗങ്ങൾ ഒഴിവാക്കി കൊണ്ട് ബാക്കി ഭാഗത്തിന്റെ വികസനത്തിനായി 2017-ൽ 3,316 കോടി രൂപയുടെ റഫ് കോസ്റ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റാണ് നാറ്റ്പാക് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളതെന്നും ഇതിൽ നിലവിലുള്ള റോഡുകളിൽ 213.04 കിലോ മീറ്റർ ഭാഗത്തിന്റെ ഉപരിതലം പുതുക്കൽ പ്രവൃത്തിയും ഉൾപ്പെടുന്നതായും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രാധാന്യവും ദീർഘകാല ഉപയോഗവും മുൻനിർത്തി വനമേഖലകളിലടക്കം എല്ലായിടത്തും 12 മീറ്റർ വീതിയിൽ തന്നെ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

8. മിനിസ്ട്രി ഓഫ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് ഹൈവേസ് (MORTH)-ന്റെ മാനദണ്ഡം അനുസരിച്ചുള്ള ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾ ഈടുറ്റതായതിനാലും ഇവയുടെ ഉപരിതലം മിനുസമുള്ളതും വളവുകൾ ക്രമപ്രകാരമുള്ളതുമായതിനാലും ഗതാഗതം സുഗമമാകുകയും വാഹനങ്ങളുടെ പരിപാലന ചെലവ്, അപകടങ്ങൾ എന്നിവ കുറയുകയും ഇന്ധനലാഭത്തിന് കാരണമാകുകയും ചെയ്യുന്നതായും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ മിനിസ്ട്രി ഓഫ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് ഹൈവേസ് (MORTH)-ന്റെ മാനദണ്ഡം അനുസരിച്ച് ആധുനിക യന്ത്രസംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും അത്തരം യന്ത്രസാമഗ്രികൾ ഉപയോഗിച്ചുതന്നെയാണ് കരാറുകാർ റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നതെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

9. മലയോര ഹൈവേയിൽ 161.47 കിലോമീറ്റർ ദൂരം വനത്തിനുള്ളിലൂടെയുള്ള റോഡായി കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളതിനാൽ ഇത്രയും ദൂരം 12 മീറ്റർ വീതിയിലുള്ള റോഡ് നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ 66.5 ഹെക്ടർ വനഭൂമി ആവശ്യമായി വരുമെന്നും നിലവിൽ റോഡില്ലാത്ത വനമേഖലയിൽ പുതിയ റോഡ് നിർമ്മിക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ കൂടുതൽ വനഭൂമി റോഡിന് ആവശ്യമായി വരുമെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ വനമേഖലയിൽ നിലവിലുള്ള റോഡുകളെ പരമാവധി കൂട്ടിയോജിപ്പിച്ച് മലയോരഹൈവേയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുവാനും റോഡുകൾ നിലവിലില്ലാത്ത മേഖലകളിലും ഒഴിച്ചുകൂടാനാകാത്ത പ്രദേശങ്ങളിലും മാത്രം പുതിയറോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

10. മലയോര ഹൈവേക്കായി വനഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ ഒരു ഹെക്ടറിൽ താഴെ വനഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന വനം വകുപ്പിന്റെ അനുമതി ലഭിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും ഒരു ഹെക്ടറിന് മുകളിലുള്ള വനഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതി ലഭിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. എന്നാൽ പ്രസ്തുത അനുമതിക്കായി അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ല എന്ന് 3-10-2019-ൽ ചേർന്ന സമിതിയുടെ തെളിവെടുപ്പ് യോഗത്തിൽ വ്യക്തമായിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതി ലഭ്യമായാൽ മാത്രമേ വനഭൂമിയിൽ റോഡുനിർമ്മാണം സാധ്യമാകൂ എന്നിരിക്കെ പ്രസ്തുത അനുമതിക്കായി യഥാസമയം അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കേണ്ടത് മലയോര ഹൈവേയുടെ സമയബന്ധിതമായ പൂർത്തീകരണത്തിന് അത്യാവശ്യമാണ്. ആയതിനാൽ മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി സംസ്ഥാനത്ത് ആകെ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്ന വനഭൂമി സംബന്ധിച്ച് സർവ്വേ നമ്പർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള വ്യക്തവും സമഗ്രവുമായ റിപ്പോർട്ട് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ അടിയന്തരമായി ചീഫ് ഫോറസ്റ്റ് കൺസർവേറ്റർക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും ഒരു ഹെക്ടറിനുമുകളിൽ വനഭൂമി ആവശ്യമായ പ്രദേശങ്ങളിൽ, സർക്കാരിന്റെ അഭിമാന പദ്ധതി എന്ന നിലയിൽ, കാലതാമസം ഒഴിവാക്കി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അനുമതി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി ചീഫ് കൺസർവേറ്റർ ഓഫ് ഫോറസ്റ്റ് അടിയന്തരമായി നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും ഒരു ഹെക്ടറിൽ താഴെ മാത്രം വിസ്തൃതിയുള്ള വന പ്രദേശങ്ങൾ ഇനിയും വിട്ടുകിട്ടുവാനുണ്ടെങ്കിൽ ആയതിന് സംസ്ഥാന വനംവകുപ്പ് അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

11. മലയോര മേഖലകളിൽ ധാരാളം പരിസ്ഥിതി ലോലപ്രദേശങ്ങൾ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതിനാൽ മലയോര പ്രദേശങ്ങളിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുമ്പോൾ പരിസ്ഥിതിയുടെ സന്തുലിതാവസ്ഥക്ക് കോട്ടം തട്ടാത്ത വിധത്തിൽ അതീവ ശ്രദ്ധയോടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുമ്പോൾ പരിസ്ഥിതി ലോല പ്രദേശങ്ങൾ

ഉണ്ടോയെന്ന് നിരീക്ഷിക്കേണ്ടതും പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം നടത്തി പരിസ്ഥിതി വകുപ്പിന്റെ ക്ലിയറൻസ് നേടേണ്ടതും അത്യാവശ്യമാണ്. എന്നാൽ മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പരിസ്ഥിതി വകുപ്പിന്റെ പരിശോധനക്കായി അപേക്ഷ നൽകിയിട്ടില്ലായെന്ന് 3-10-2019-ൽ സമിതി നടത്തിയ തെളിവെടുപ്പ് യോഗത്തിൽ ബോധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പരിസ്ഥിതി ലോല പ്രദേശങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുന്ന മലയോര മേഖലകളിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുമ്പോൾ പാരിസ്ഥിതികാഘാതപഠനം നടത്തേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്നും ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്നതിനും ഭരണാനുമതി ലഭിക്കുന്നതിനും മുമ്പ് പാരിസ്ഥിതികാഘാതപഠനം നടത്തേണ്ടതായിരുന്നുവെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ പരിസ്ഥിതി വകുപ്പിന്റെ ക്ലിയറൻസിനായി അടിയന്തരമായി അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കണമെന്നും കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിലേക്ക് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് നൽകുമ്പോൾ പ്രസ്തുത പഠന റിപ്പോർട്ട് കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

12. മലയോര ഹൈവേയ്ക്കായി കാടിനുള്ളിലും മലയോര മേഖലകളിലും പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടതായുണ്ട്. വനപ്രദേശങ്ങളിലും മലയോര മേഖലകളിലും പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ കുന്നുകൾ ഇടിക്കുന്നതും നീർച്ചാലുകൾ നികത്തുന്നതും പരമാവധി ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് പ്രകൃതിയുടെ സന്തുലിതാവസ്ഥക്ക് കോട്ടം തട്ടാത്ത വിധത്തിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

13. കാടിനുള്ളിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുമ്പോൾ നിർമ്മാണത്തിന് ശേഷം ബാക്കി വരുന്ന നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളും മറ്റ് അവശിഷ്ടങ്ങളും കാടിനുള്ളിൽ ഉപേക്ഷിക്കുവാൻ സാധ്യതയുള്ളതായി സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ഇത് വനത്തിനും വന്യജീവികൾക്കും ദോഷകരമാകുമെന്നതിനാൽ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കിയശേഷം നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ അവശിഷ്ടങ്ങളോ പ്ലാസ്റ്റിക്കോ മറ്റ് വസ്തുക്കളോ ഉപയോഗശൂന്യമായ ഉപകരണങ്ങളോ കാടിനുള്ളിൽ ഉപേക്ഷിച്ചിട്ടില്ലായെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

14. കൊട്ടും കാടിനുള്ളിലൂടെ ഗതാഗതം ആരംഭിക്കുമ്പോൾ വന്യമൃഗങ്ങൾ ജനവാസ കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്കും കാർഷിക മേഖലകളിലേക്കും കടന്നുകയറുവാൻ സാധ്യതയുള്ളതായി സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ഇത്തരം സാഹചര്യം മുന്നിൽ കണ്ട് ഇത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ ഈ വിഷയത്തിന് പ്രാധാന്യം നൽകണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

15. വനത്തിനുള്ളിലൂടെയുള്ള ഗതാഗതം സുഗമമാകുമ്പോൾ വനസമ്പത്തുകൾ ചൂഷണം ചെയ്യപ്പെടാനോ നശിപ്പിക്കപ്പെടാനോ സാധ്യതയുള്ളതിനാൽ കാടിനുള്ളിലേക്ക് പ്രവേശിക്കുന്ന എല്ലാ അതിർത്തികളിലും ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾ നിർബന്ധമായും

സ്ഥാപിക്കണമെന്നും യാത്രക്കാർക്ക് ആവശ്യമുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകണമെന്നും യാത്രക്കാർ പ്ലാസ്റ്റിക്കുകളും മറ്റും കാടിനുള്ളിൽ ഉപേക്ഷിക്കുന്നില്ലായെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് കർശന നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

16. വന്യമൃഗങ്ങൾ ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുള്ള മേഖലകളിലൂടെ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി മുന്നറിയിപ്പുകൾ നൽകണമെന്നും ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ യാത്രക്കാർ മൃഗങ്ങളെ അപായപ്പെടുത്തുകയോ ശല്യപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്യാതിരിക്കുന്നതിന് വേണ്ട നടപടി വനംവകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

17. ദീർഘദൂരം വന്യജീവികളുള്ള വനമേഖലയിലൂടെ റോഡ് നിർമ്മിക്കേണ്ടതായി വരുമ്പോൾ വന്യജീവികൾക്ക് റോഡിന് ഇരുവശത്തേക്കും പോകുന്നതിന് സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്ന വിധത്തിൽ ഇടവിട്ടുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ എലിവേറ്റഡ് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. ഇത് ടൂറിസം വികസനത്തിനും വന്യജീവികളുടെ ആവാസ വ്യവസ്ഥക്ക് കോട്ടം തട്ടാതിരിക്കുന്നതിനും സഹായകരമായിരിക്കും.

18. ബി. എസ്. എൻ. എൽ., കെ. എസ്. ഇ. ബി., വാട്ടർ അതോറിറ്റി എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രവൃത്തികൾക്കായി നിരവധി തവണ റോഡ് പൊളിക്കേണ്ടി വരുന്നതായി കണ്ടുവരുന്നു. ഇത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി റോഡുനിർമ്മാണ വേളയിൽ തന്നെ റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ ഇത്തരം ആവശ്യങ്ങൾക്കായി പ്രത്യേക ഡക്ടുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ഓരോ നിശ്ചിത ദൂരപരിധിയിലും റോഡിനുകുറുകെ ഡക്ടുകൾ നിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്താൽ യൂട്ടിലിറ്റി ഷിഫ്റ്റിംഗിനായി ഓരോ തവണയും റോഡ് പൊളിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കാനാകുമെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ റോഡുകളുടെ വശങ്ങളിൽ യൂട്ടിലിറ്റി ഡക്ടുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ റോഡുനിർമ്മാണത്തിന് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ തന്നെ യൂട്ടിലിറ്റി ഷിഫ്റ്റിംഗിനുള്ള തുക ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും ആയതിനാവശ്യമായ തുക ബഡ്ജറ്റിൽ വകയിരുത്തണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

19. മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് മുമ്പ് തന്നെ പൈപ്പ് ലൈനും വൈദ്യുതി കേബിളുകളും പോസ്റ്റുകളും മാറ്റി സ്ഥാപിച്ചാൽ അനാവശ്യ സാമ്പത്തിക ചെലവും നിർമ്മാണ സമയ നഷ്ടവും ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയുമെന്നതിനാൽ റവന്യൂ, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണം, കെ. എസ്. ഇ. ബി., വാട്ടർ അതോറിറ്റി തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളെ ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

20. മലയോര മേഖലകളിലൂടെ റോഡുനിർമ്മിക്കുമ്പോൾ പ്രസ്തുത റോഡുകളിൽ മറ്റ് റോഡുകളെ അപേക്ഷിച്ച് ഉയർച്ചയും താഴ്ചയും ധാരാളം വളവുകളും ഉണ്ടാകുവാനും റോഡിന്റെ വശത്ത് അഗാധമായ കൊക്കകൾ ഉണ്ടാകുവാനും സാധ്യതയുണ്ട്. അതിനാൽ സാധാരണ റോഡുകളെ അപേക്ഷിച്ച് അപകട സാധ്യതയും കൂടുതലാണെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ഇത്തരം അപകട സാധ്യതകൾ മുന്നിൽ കണ്ട് അവ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ആവശ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ സൈൻ ബോർഡുകൾ, അപകട സൂചന ബോർഡുകൾ, റിഫ്ലക്ടറുകൾ, റോഡ് മാർക്കിംഗ്, ക്രാഷ് ബാരിയറുകൾ, സംരക്ഷണ ഭിത്തികൾ എന്നിവ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന റോഡപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ റോഡ് സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾക്ക് പരിഗണന നൽകണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

21. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ 'പുതിയ കാലം പുതിയ നിർമ്മാണം' എന്ന മുദ്രാവാക്യം അന്വർത്ഥമാക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള സവിശേഷതകൾ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുമെന്ന് സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു. പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദവും അപകട രഹിതവും സുരക്ഷിതവുമായ നിർമ്മാണ രീതികൾ അവലംബിക്കുന്നതോടൊപ്പം പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളുടെ ചൂഷണം പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. മുൻപ് ഉപയോഗിച്ച നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ പൊളിച്ചെടുത്ത് പുറന്തള്ളുന്നതിനുപകരം അവ പരമാവധി ഉപയോഗിക്കുന്നത് ഉപകാരപ്രദമാകുമെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ പുനരുപയോഗിച്ച് നിർമ്മിച്ച ആനയടി - കൂടൽ റോഡ് മെച്ചപ്പെട്ടതല്ലായെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ പുനരുപയോഗിക്കുമ്പോൾ ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ ഉപയോഗിക്കണമെന്നും റോഡിന്റെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പ് വരുത്തുവാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

22. പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് കൂടി ടാറിനൊപ്പം ഉപയോഗിച്ചാൽ റോഡിന്റെ ഈട് കൂടുമെന്ന വിലയിരുത്തലിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ ഉത്തരവുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പരിസ്ഥിതിക്ക് ഭീഷണിയായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്ലാസ്റ്റിക്, റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിലൂടെ പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങളുടെ നിർമ്മാർജ്ജനത്തിന് ഒരു പരിധി വരെ സഹായകരമാകുമെന്നതിനാലും ഇത് റോഡിന്റെ ആയുസ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് കാരണമാകുമെന്നതിനാലും മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിൽ ടാറിനൊപ്പം പ്ലാസ്റ്റിക് ചേർക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യത പരിശോധിച്ച് സാധ്യമാകുന്ന നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

23. ദീർഘദൂരം വിജന പ്രദേശങ്ങളിലൂടെ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടി വരുമെന്നതിനാൽ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ദീർഘദൂര യാത്രക്കാർക്ക് പ്രത്യേകിച്ചും സ്ത്രീകൾക്കും വിനോദ സഞ്ചാരികൾക്കും ഉപകാരപ്രദമായ രീതിയിൽ ശുചിമുറി, ലഘുഭക്ഷണ ശാല തുടങ്ങിയവ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന പബ്ലിക് അമിനിറ്റീസ് സെന്ററുകൾ സ്ഥാപിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ഇത്തരം അമിനിറ്റീസ് സെന്ററുകളുടെ നടത്തിപ്പ് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെയോ, കുടുംബശ്രീ യൂണിറ്റുകളെയോ സ്വകാര്യ വ്യക്തികൾക്ക് സർക്കാർ നിയമ പ്രകാരം ലേലം ചെയ്തോ ഏൽപ്പിക്കണമെന്നും ഇവയുടെ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ തുക ഡി. പി. ആർ.-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കിഫ്ബി മുഖേന നടപ്പിലാക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

24. മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിൽ പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായ സാങ്കേതിക വിദ്യകളും പുതിയ സാമഗ്രികളും ഉപയോഗിക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. മലയോര ഹൈവേ കടന്നുപോകുന്ന സ്ഥലങ്ങൾ നിമ്നോന്നതങ്ങളാണെങ്കിലും കുന്നിടിക്കുന്നതും മറ്റും പരമാവധി ഒഴിവാക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. ഹരിത സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കയർ ഭൂവസ്ത്രം ഉപയോഗിച്ചുള്ള മണ്ണ് സംരക്ഷണം, ചെരിവുകൾ ബലപ്പെടുത്തൽ, റോഡിന്റെ അടിത്തറ ബലപ്പെടുത്തൽ എന്നിവയ്ക്ക് പ്രാമുഖ്യം നൽകണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

25. റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളുടെ ഗുണനിലവാര പരിശോധനയ്ക്കായി വിപുലമായ സംവിധാനങ്ങൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ നിലവിലുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാര പരിശോധനകൾ മൂന്ന് തലങ്ങളിലായി ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആദ്യ തലത്തിലുള്ള പരിശോധന പ്രവൃത്തിയുടെ ചുമതലയുള്ള എഞ്ചിനീയർമാരുടെ മേൽനോട്ടത്തിലും കരാറുകാരന്റെ ചെലവിലുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. രണ്ടുകോടി രൂപയിൽ കൂടുതൽ അടങ്കൽ തുകയുള്ള റോഡ് നിർമാണത്തിന്റെ ഗുണനിലവാര പരിശോധനക്കായി കരാറുകാരൻ സ്വന്തം ചെലവിൽ ലാബുകൾ സ്ഥാപിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. രണ്ടാമത്തെ തലത്തിലുള്ള പരിശോധനക്കായി എല്ലാ ജില്ലകളിലും ഗുണനിലവാര പരിശോധനാ ലാബുകൾ ഉള്ളതായും, മൂന്നാമത്തെ തലത്തിലുള്ള പരിശോധനയിൽ 5 കോടിയിൽ കൂടുതൽ അടങ്കൽ തുകയുള്ള പ്രവൃത്തികൾക്ക് ഒരു വിദഗ്ധ അംഗീകൃത ഏജൻസി ടെക്നിക്കൽ ഓഡിറ്റ് നടത്തി ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കുന്നതാണെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പല റോഡുകളും നിർമ്മിച്ച ഉടൻ തന്നെ കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുന്നതായി കണ്ടുവരുന്നു. ഇത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നടക്കുമ്പോൾ ഗുണനിലവാര പരിശോധനകൾ കൃത്യമായി നടത്തേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. മലയോര ഹൈവേക്കായി റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ പരിശോധനകൾ കൃത്യമായി നടത്തി ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് കർശന നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

26. മലയോര മേഖലകളിലും കാടിനുള്ളിലും ഉള്ള പാതകളിൽ പരമ്പരാഗത വൈദ്യുതി ഉപയോഗം പരമാവധി ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി പാരമ്പര്യേതര ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കാവുന്നതാണ്. മലയോര ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സ്ഥാപിക്കുന്ന പബ്ലിക് അമിനിറ്റീസ് സെന്ററുകളിലും പാതയോരങ്ങളിലെ വഴി വിളക്കുകൾക്കും പാരമ്പര്യേതര ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സുകൾ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നത് ഗുണകരമാകുമെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. സി. എഫ്. എൽ. സോളാർ റാന്തലുകളും എൽ. ഇ. ഡി. സോളാർ റാന്തലുകളും അമിനിറ്റീസ് സെന്ററുകളിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്തണമെന്നും എൽ. ഇ. ഡി. സോളാർ സ്ട്രീറ്റ് ലൈറ്റിംഗ് സിസ്റ്റം പാതയോരങ്ങളിൽ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും ട്രാഫിക് സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങൾക്ക് പാരമ്പര്യേതര ഊർജ്ജ സങ്കേതങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

27. ബി. എം. & ബി. സി. (Bituminus Macadam & Bituminus Concrete) ചെയ്ത റോഡുകൾ ഉയർന്ന ഗുണനിലവാരം ഉള്ളവയായതിനാൽ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾ ഇത്തരത്തിൽ തന്നെ നിർമ്മിക്കുന്നത് ഗുണപ്രദമാകുമെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയായ തീയതി മുതൽ നിശ്ചിത വർഷം വരെ ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾക്കുണ്ടാകുന്ന കേടുപാടുകൾ കരാറുകാരന്റെ ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽ തന്നെ പരിഹരിക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥയുള്ളതുമാണ്. ആയതിനാൽ മലയോര ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിർമിക്കുന്ന റോഡുകൾ ബി. എം. & ബി. സി. ചെയ്ത് ഉയർന്ന ഗുണനിലവാരം പാലിച്ചുകൊണ്ട് തന്നെ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

28. സംസ്ഥാനത്തെ മലയോര പ്രദേശങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന നിർദ്ദിഷ്ട മലയോര ഹൈവേ പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമാകുന്നതോടെ മലയോര മേഖലയിലെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാപരിമിതികൾ പരിഹരിക്കപ്പെടുമെന്നും മലയോര മേഖലകളുടെ വികസനത്തിൽ ഒരു കുതിച്ചുചാട്ടം തന്നെ സാധ്യമാകുമെന്നും കേരളത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനത്തിനുള്ള ഒരു ചാലകമായി മലയോര ഹൈവേ പ്രവർത്തിക്കുമെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ദീർഘകാല ഉപയോഗം മുന്നിൽക്കണ്ട് കേരളത്തിന്റെ അഭിമാന പദ്ധതിയായ ഈ വികസന പാതയുടെ നിർമ്മാണം വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപിച്ചുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ അടിയന്തര പ്രാധാന്യത്തോടെ സാക്ഷാത്ക്കരിക്കുമെന്ന് സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു.

എസ്. ശർമ്മ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.

തിരുവനന്തപുരം,
2020 മാർച്ച് 11.

486/2020.

©
കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
2020

കേരള നിയമസഭാ പ്രിന്റിംഗ് പ്രസ്സ്.