

**അടിയന്തരപ്രമേയം**

ദേശീയപാത 66-ന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ്

മി.സ്പീക്കർ: ദേശീയപാത 66-ന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അപൂർണ്ണമായ നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ്, അശാസ്ത്രീയമായ അലൈൻമെന്റ്, ജംഗ്ഷനുകൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള അമിതമായ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ എന്നിവമൂലം ജനങ്ങളിലുണ്ടായിട്ടുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന ഉത്കണ്ഠയും പരിഭ്രാന്തിയും സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ചചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് സർവ്വശ്രീ വി. ഡി. സതീശൻ, മഞ്ഞളാംകുഴി അലി, ഡോ. എൻ. ജയരാജ്, അനൂപ് ജേക്കബ് എന്നീ അംഗങ്ങൾ റൂൾ 50 പ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ, ദേശീയ പാത-66 കാസർഗോഡ് മുതൽ കളിയിക്കാവിള വരെയുള്ള 621 കിലോമീറ്റർ നാലുവരിയായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ കഴിഞ്ഞ രണ്ടര വർഷത്തിലേറെയായി ചർച്ച നടക്കുകയാണ്. നിയമസഭയിലും ചർച്ച നടന്നിട്ടുണ്ട്. പൊതുവേ എല്ലാവർക്കും സ്വീകാര്യമായ തരത്തിലാണ് കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ എത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഒരേയൊരു പ്രശ്നം ഇവിടെ എല്ലാ അനുകൂല സാഹചര്യങ്ങളും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ്

ഒരുക്കിയിട്ടും, സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് ടെണ്ടർ സമർപ്പിച്ച് ഒരു വർഷത്തിലേറെയായി പൊട്ടിക്കാതെ വെച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു തണുപ്പൻ നയം സ്വീകരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. ഏതായാലും ആർക്കെങ്കിലും സംശയങ്ങൾ ഇനിയും ബാക്കി നിൽക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അത് ദൂരീകരിക്കാൻ ഈ അടിയന്തരപ്രമേയം സഹായിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ കരുതുന്നത്. ആ അർത്ഥത്തിൽ അതിനെ സ്വാഗതം ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റിന് പ്രയാസമുണ്ട്. അങ്ങ് ഇവിടെയൊരു അടിയന്തരപ്രമേയം ഉന്നയിച്ചത് കീഴാറ്റിനെപ്പറ്റിയാണ്. അതും ഇതിനകത്ത് വരും. ഇപ്പോൾ അതെല്ലാം കെട്ടടങ്ങി. സുരേഷിന്റെ അമ്മയടക്കം സ്ഥലം കൈമാറിയതായി ഞാൻ പത്രത്തിൽ വായിച്ചു. സന്തോഷിക്കാനോ സന്താപിക്കാനോ ഇല്ല. അത് നടക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. അങ്ങ് അന്ന് പറഞ്ഞ ഒരു വാചകമുണ്ട് അധികാരത്തിന്റെ പുഷ്പക വിമാനത്തിലേറി സീതാപഹരണം നടത്താൻ വന്ന പത്തു തലയുള്ള രാവണനെയാണ് എനിക്ക് കാണാൻ കഴിഞ്ഞതെന്ന്. ഞാൻ രാമായണത്തെ ആസ്പദമാക്കി തന്നെ അങ്ങേയ്ക്ക് മറുപടി നൽകാം. ഞാൻ പറഞ്ഞത് ഇതാണ് സീതയാകുന്ന ഈ വികസനത്തെ കാത്തുസൂക്ഷിക്കേണ്ട നമ്മൾ ഈ സഭയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയടക്കം മുഴുവൻ ജനങ്ങളും വികസനവിരുദ്ധമായ

മാൻവേഷം പുണ്ടുവരുന്ന ഒരു മാർഗ്ഗംകണ്ടു മോഹമുണ്ടാകരുത്. ഉണ്ടായാൽ സീതയെ ആരെങ്കിലും തട്ടിക്കൊണ്ടുപോകും. സീതയാകുന്ന വികസനം നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെടും. അതിന് ഏറ്റവും വലിയ ചീത്തപ്പേര് യു.ഡി.എഫ്.-നായിരിക്കും എന്നും ഞാൻ പറയുകയുണ്ടായി. ഏതായാലും യു.ഡി.എഫ്. സമരങ്ങളൊക്കെ അവസാനിപ്പിച്ചു. ഇപ്പോൾ കക്ഷിവ്യത്യാസമില്ലാതെ എല്ലാവരും സ്ഥലം വിട്ടുനൽകി എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചത്. അപ്പോൾ വളരെ നല്ല രീതിയിൽത്തന്നെ നമുക്ക് ഈ പ്രശ്നം കൈകാര്യം ചെയ്യാം.

അടിയന്തരപ്രമേയ നോട്ടീസിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട പോയിന്റ് അങ്ങ് വിശദീകരിക്കുകയുണ്ടായി. അപൂർണ്ണമായ നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ്, അശാസ്ത്രീയമായ അലൈൻമെന്റ്, ജംഗ്ഷൻ വികസനത്തിലെ അപാകതകൾ, വാടക കൊടുക്കുന്ന കടക്കാർക്ക് ഒന്നും കിട്ടുന്നില്ല എന്നൊക്കെയുള്ള കുറേ കാര്യങ്ങൾ അങ്ങ് ഉന്നയിച്ചു. സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന ദേശീയപാതയായ എൻ.എച്ച്.-66 (പഴയ എൻ.എച്ച് 17-47) തലപ്പാടി മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയാണ് ഇപ്പോൾ 4 ട്രാഫിക് പാതകളും 2 സേവന പാതകളുമായി വികസിപ്പിക്കുന്നത്. ഇത് 621 കിലോമീറ്ററോളം വരും. കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ തലപ്പാടി മുതൽ എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ഇടുപ്പള്ളി വരെയാണ്

പഴയ എൻ.എച്ച്.-17. ഇടപ്പള്ളി മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയാണ് പഴയ എൻ.എച്ച്.-47-ാണു്. ഇടപ്പള്ളി മുതൽ ചേർത്തല വരെ നാലുവരിയാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ബാക്കിയുള്ള ചേർത്തല-കഴക്കൂട്ടമാണു് ഇപ്പോൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതു്. എൻ.എച്ച്.-66 നാല് വരി പാതയായി വികസിപ്പിക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (NHAI) മുഖേനയാണു് നടത്തുന്നതെന്ന് സഭാംഗങ്ങൾക്കെല്ലാം അറിയാവുന്നതാണു്. എന്നാൽ നാട്ടുകാരിൽ ചില പാവങ്ങൾക്കു് ഇക്കാര്യം അറിഞ്ഞുകൂട. ഇതൊക്കെ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റാണു് നടത്തുന്നതെന്ന് തെറ്റിദ്ധരിക്കുന്നവരുണ്ടാകും. ഒരു പ്രശ്നം വരുമ്പോൾ അവരെ പറഞ്ഞ് മനസ്സിലാക്കും. കാസർഗോഡ്, കണ്ണൂർ ജില്ലകളിൽ കൺസൾട്ടന്സി ഫീഡ്ബാക്കു് ഇൻഫ്രാ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ്, ഹൈദരാബാദിനെയും കോഴിക്കോടു്, മലപ്പുറം ജില്ലകളിൽ ഡൽഹി ആസ്ഥാനമായ എഇകോമിനെയും ആലപ്പുഴ, തിരുവനന്തപുരം ജില്ലകളിൽ എസ്.എം.ഇ.സി. ഇന്ത്യ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിനെയുമാണു് കൺസൾട്ടന്റുകളായി എൻ.എച്ച്.എ.ഐ നിയമിക്കുന്നതു്. അവരാണു് അലൈൻമെന്റ് തയ്യാറാക്കുന്നതു്. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിൻ്റെ ഭരണകാലത്തു് 2013-ൽ അലൈൻമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. ചില ജില്ലകളിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാഥമിക വിജ്ഞാപനമായ 3 എ ഇറക്കുകയും അതിൽ

പ്രതിധേഷങ്ങളുണ്ടാകയും ചെയ്തു. ഈ ഗവൺമെന്റ് ശക്തമായ് നിന്നതുപോലെ അന്നത്തെ ഗവൺമെന്റ് നിന്നില്ല, അതുകൊണ്ടാണ് സർവ്വേ നടപടികളെല്ലാം നിർത്തിവയ്ക്കേണ്ടി വന്നത്. പിന്നെ ഇക്കാര്യത്തിൽ അഞ്ച് വർഷം യാതൊരു താല്പര്യവും കാണിച്ചില്ല. ഇതാണ് മനസ്സിലാക്കേണ്ട കാര്യം. അന്ന് തുടങ്ങിയിരുന്നെങ്കിൽ ഇന്ന് പൂർത്തീകരിക്കാനാകുമായിരുന്നു. ഞാൻ അതിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല, അതായിരുന്നു സമീപനം. സർക്കാരിന്റെ നിസ്സഹകരണമെന്നാണ് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. പറഞ്ഞത്. അതുകാരണം പ്രസ്തുത പദ്ധതിയിൽ നിന്നും എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. പിൻമാറി. 2013-ലെ 3 എ വിജ്ഞാപനത്തിന്റെ കാലാവധി തീർന്നു. അതിന്റെ ടെക്നിക്കൽ പേരാണ് 'ഡിനോവ' ആകുക അഥവാ അസാധുവായി പോകുക, ഇതാണ് ഒന്നാമത്തെ വസ്തുത. ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ മാനദണ്ഡപ്രകാരം 60-80 കി.മീ. വേഗതയിലാണ് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണകാലത്ത് റോഡ് ഡിസൈനും അലൈൻമെന്റും തയ്യാറാക്കിയത്. ഗതാഗതം വർദ്ധിച്ചു, ആവശ്യങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചു 2013-ൽ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. തയ്യാറാക്കിയിരുന്ന 60-80 കി.മീ. മാറി പുതിയ മാനദണ്ഡപ്രകാരം 80-100 കി.മീ. വേഗതയാക്കി. റോഡിന്റെ ഘടനയിലും അലൈൻമെന്റിലും സ്വാഭാവികമായും ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ

മാനദണ്ഡപ്രകാരമാണ് മാറ്റം വരുത്തുന്നത്. ഇപ്പോൾ പുതിയ ഡിസൈൻ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണകാലത്ത് MoRTH (Ministry of Road Transport and Highways)-ന് 60 മീ. വീതിയെന്നുള്ള വ്യവസ്ഥയാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇവിടെനിന്നും ശ്രീ. വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ ഗവൺമെന്റ് 30 മീറ്റർ തീരുമാനിച്ചു. അന്നത്തെ കെ.പി.സി.സി. പ്രസിഡന്റ് ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല ആണെന്നാണ് എന്റെ ഓർമ്മ അദ്ദേഹവും ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ അടക്കം സി.പി.ഐ.-യുടെ അന്നത്തെ സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറി, അദ്ദേഹം ഇപ്പോഴില്ല, പിന്നെ എല്ലാ പാർട്ടികളും ഒരു സർവ്വകക്ഷിയോഗം നടത്തുകയും ആ യോഗത്തിൽ 45 മീ. ആക്കാമെന്ന് തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു. ഡെൽഹിയിൽ പോയപ്പോൾ കേന്ദ്രം 45 മീ. വീതിയിലേക്ക് വരികയും നമ്മൾ 30 മീ. നിന്ന് 45-ലേക്ക് വരികയും ചെയ്തു. അങ്ങനെയാണ് ഈ 45 മീ. വീതി വന്നത്. അന്നത്തെ കേരള മുഖ്യമന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രമന്ത്രിയുമായി പ്രത്യേക ചർച്ച നടത്തിയെന്നുള്ളത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. തുടർന്ന് 25-10-2014-ൽ സർക്കാർ ജി.ഒ. (എം.എസ്)നം.94/2014 പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. പ്രകാരം ഉത്തരവുവിറക്കി. തുടർനടപടിയായി ജില്ലാ കളക്ടർമാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. അങ്ങനെ 2015-

ൽ ഒരു സെന്റ് ഭൂമിയും ഏറ്റെടുക്കുകയുണ്ടായിട്ടില്ല. എന്നാൽ ഈ സർക്കാർ തുടക്കത്തിൽ തന്നെ ഇത് ഏറ്റെടുത്തു. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് മരവിപ്പിച്ചത് പ്രതിഷേധം വന്നതുകൊണ്ടാണ്. പ്രതിഷേധം വന്നപ്പോൾ കാര്യം പറഞ്ഞ് മനസ്സിലാക്കി നാടിന് വികസനം ഉറപ്പാക്കാനുള്ള ഒരു മനോധൈര്യം ആ ഗവൺമെന്റിന് ഇല്ലാതെ വന്നു. പ്രത്യേകിച്ചും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പിനില്ലായിരുന്നു എന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. അത് ആരുടെയും കുറ്റമല്ല, അതുകൊണ്ട് അത് അങ്ങനെ പോയി. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നു, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ നിരവധി തവണ പ്രധാനമന്ത്രിയെ കണ്ടു, ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയെ കണ്ടു, എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യുടെ ഭാരവാഹികളെ വിളിച്ച് സംസാരിച്ചു. ഞങ്ങളുടെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. സെക്രട്ടറിയും ചീഫ് സെക്രട്ടറിമാരും എന്നുവേണ്ട എല്ലാ ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഇതിനായി ഒരുപാട് ജോലികൾ ചെയ്തു. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് നിർത്തിവച്ച പരിപാടിയുമായ് മുന്നോട്ടുപോകാൻ നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റ് നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു, അങ്ങനെ ഇവിടെയെത്തി നിൽക്കുകയാണ്. അഞ്ച് അവലോകന യോഗങ്ങൾ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. അധികൃതരെ വിളിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നടത്തിയതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് ഇപ്പോഴുണ്ടായ മാറ്റങ്ങൾ. കഴിഞ്ഞ 32 മാസമായി കണ്ണിൽ എണ്ണയൊഴിച്ച് ഈ നിമിഷം വരെ ഞങ്ങൾ ദേശീയപാതാ

വികസനത്തിനുവേണ്ടി പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വകുപ്പുമന്ത്രിയെന്ന നിലയ്ക്കാണ് ഞാൻ അങ്ങേയ്ക്ക് വിശദീകരണം നൽകുന്നത്. എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. തയ്യാറാക്കി അന്തിമ രൂപം നൽകി അംഗീകരിക്കുന്ന അലൈൻമെന്റ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുവഴി അംഗീകരിക്കണം. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണകാലത്ത് ഈ അലൈൻമെന്റ് അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടതാണ്, കീഴാറ്റൂരിലെയും അന്ന് അംഗീകരിച്ചതാണ്. അവിടെ അത് ശരിയായിരുന്നു എന്നതിന് യാതൊരു സംശയവും അന്നും ഇന്നുമില്ല. ഇപ്പോൾ സ്ഥിതിഗതികൾ അങ്ങനെയായിട്ടുണ്ട്. കോംപീറ്റന്റ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ലാൻഡ് അക്വസിഷനെ ചുമതലപ്പെടുത്തുന്ന വിജ്ഞാപനവും അതിന്റെ ഭാഗമായ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള താൽപര്യവുമാണ് 3 എ വിജ്ഞാപനം. അതെല്ലാം എല്ലാ ജില്ലകളിലും ഞങ്ങൾ ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. 3 ഡി വിജ്ഞാപനമെന്നാൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നുവെന്നാണ്. അത് ജില്ലകളിലും പൂർണ്ണമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 3 ജി എന്നുപറയുന്നത് നഷ്ടപരിഹാര തുകയാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താലല്ലേ നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കാൻ കഴിയൂ. കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് നഷ്ടപരിഹാര തുകയും റിലീസ് ചെയ്തു തുടങ്ങി. അപ്പോഴാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ടെണ്ടർ പൊട്ടിക്കാതെ നഷ്ടപരിഹാരം കൂടുതലാണെന്നുപറഞ്ഞ് മരവിപ്പിച്ചത്, അല്ലാതെ ഞങ്ങളല്ല. പിന്നെ

3 എച്ച് ആണ്. പൈസ ഭൂവുടമയ്ക്ക് നൽകുകയും നിക്ഷേപിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന നടപടിയാണ്. 3 എ, 3 ഡി എന്നിവ 100 ശതമാനവും 3 ജി 60 ശതമാനവും പൂർത്തിയായാൽ മാത്രമേ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. മാനദണ്ഡപ്രകാരം ടെണ്ടർ നടപടിയിലേയ്ക്ക് പോകാൻ കഴിയൂ. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി 17-01-2018-ൽ ഉപരിതല ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി, വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി, എൻ.എച്ച്.എ.ഐ ചെയർമാൻ എന്നിവരുമായി ചർച്ച നടത്തിയതിനെത്തുടർന്ന് 3 എ പൂർത്തീകരിച്ചാൽ ടെണ്ടർ നടപടികൾ തുടങ്ങാമെന്ന് സമ്മതിച്ചു. എന്നാൽ അവർ അത് പാലിച്ചില്ല. ഒരു തണുപ്പൻ മനോഭാവമാണ്. വരട്ടേ വരട്ടേയെന്ന് ചവിട്ടിപ്പിടിക്കുന്ന സ്വഭാവമുണ്ട്. പക്ഷേ നമ്മൾ ഒരു കൺഫ്രന്റേഷൻ ഇന്നേവരെ പോയിട്ടില്ല. ഒരു സ്റ്റേറ്റ്‌മെന്റ് പോലും നമ്മൾ ആ നിലയിൽ...(ബഹളം).. അതൊരു സമീപനമാണ് അവരില്ലാതെ നമുക്ക് നടത്താൻ സാധിക്കില്ല എന്നതുകൊണ്ട് ആ നിലയിലുള്ള നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. അലൈൻമെന്റിനെപ്പറ്റി നിരവധി പരാതികളാണ് ലഭിക്കുന്നത്. അഞ്ഞൂറിൽ പരം പരാതികൾ ഈ ഗവൺമെന്റിന് ലഭിച്ചു. ലഭിച്ച എല്ലാ പരാതികളും എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.യ്ക്ക് അയച്ചുകൊടുക്കും. പക്ഷേ അവരുടെ മറുപടിയെല്ലാം ഒരച്ചിൽ വാർത്തുവരുന്നതുപോലെ അച്ചടിച്ച് വച്ചിരിക്കുകയാണ്, പൂരിപ്പിച്ച് ഇങ്ങോട്ട് അയയ്ക്കും. ചില കാര്യത്തിൽ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചിലതൊക്കെ

കറക്ട് ചെയ്യാൻ ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പൂർണ്ണമായും ഇത് സ്വീകാര്യമല്ലെന്ന് അവർ പറയുകയാണ്. പിന്നെ അതിന്റെ പിറകിൽ നമ്മൾ പോയാൽ അവർ പറയുന്നത് നമ്മൾ താമസിപ്പിക്കുന്നുവെന്നാണ്. ബഹുഭൂരിപക്ഷം പരാതികളും ന്യായമായിട്ടുള്ളതല്ല. കാരണം അതിൽ ഞങ്ങളെ ഒഴിവാക്കണം അല്ലെങ്കിൽ കിഴക്കുവശത്തേക്ക് എടുക്കണമെന്നൊക്കെയാണ് എല്ലാവരും വന്ന് പറയുന്നത്. അതൊന്നും നമുക്ക് സ്വീകാര്യമായ കാര്യമല്ല. അപ്പോൾ നിലവിലുള്ള 30 മീ. സ്ഥലമേറ്റെടുത്ത ഭാഗങ്ങളിൽ വീണ്ടും 45 മീ. ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ നേരത്തെ ഭൂമി എടുത്തവർക്ക് ഇത് ഉൾക്കൊള്ളാൻ കുറച്ച് പ്രയാസമുണ്ട്. അതിനാൽ എതിർപ്പുകളും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, അതെല്ലാം ഇപ്പോൾ അവസാനിപ്പിച്ചു. റോഡിന്റെ നിലവിലുള്ള 30 മീറ്ററിന്റെ മധ്യഭാഗത്തുനിന്നും തുല്യമായ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന തത്വം ഈ ഗവൺമെന്റാണ് കൊണ്ടുവന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഒരുപാടുപേരുടെ ഭൂമി അന്യായമായി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കി. എന്നാൽ അമ്പലങ്ങൾ, പള്ളികൾ, പിന്നെ റയിൽവേ പ്രിമൈസസ്, നദികളോ കടലൊക്കെയുണ്ടെങ്കിൽ അത് നമ്മൾ ഒഴിവാക്കും. അത് എക്സംഷനാണ്. 10-15 ശതമാനം സ്ഥലം മാത്രമേ കേരളത്തിൽ അങ്ങനെയുള്ളൂ. ബാക്കിയെല്ലാം തുല്യമായിട്ടുതന്നെയാണ് വന്നിട്ടുള്ളത്. ആ തരത്തിലുള്ള സമീപനം ഗവൺമെന്റ് അറിയിച്ചു. അക്കാര്യം അവർ അംഗീകരിച്ചു.

പരാതിയുണ്ടായിട്ടുള്ള കാര്യം നേരത്തെ പറഞ്ഞു, എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.യുമായുള്ള കാര്യവും ഞാൻ പറഞ്ഞു, അഞ്ഞൂറിൽപ്പരം പരാതികളുടെ കാര്യവും വായിച്ചു, ആ പരാതിയിൽ ചിലത് അവർ പരിഗണിച്ചു, ഭൂരിപക്ഷവും അവർ പരിഗണിക്കുന്നില്ലായെന്ന് പറഞ്ഞു. ഭൂരിപക്ഷം പരാതിയിലും ഭൂമി എടുക്കുന്നുവെന്ന പരാതിയല്ലാതെ എടുക്കുന്നത് തെറ്റാണെന്നൊന്നും നമുക്കും പറയാൻ കഴിയില്ല. അലൈൻമെന്റിന്റെ ശാസ്ത്രീയമായ ആവശ്യകത, പ്രാധാന്യമുള്ള ആരാധനാലയങ്ങളുടെ സംരക്ഷണം എന്നീ സാഹചര്യങ്ങളിൽ മാത്രമേ ഒരു വശത്തുനിന്ന് അധികമായ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളൂ. അതനുസരിച്ചതന്നെയാണ് ഏറെക്കുറെ അവർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. 3 എ വിജ്ഞാപനം പുറത്തിറക്കുന്ന തീയതി മുതലാണ് നഷ്ടപരിഹാരം കണക്കാക്കുന്നത്. നഷ്ടപരിഹാരമായി നൽകുന്ന ഭൂമിയുടെ കമ്പോളവിലയെ ഗുണനഘടകവുമായി ഗുണിച്ചുകിട്ടുന്ന തുകയും, മരങ്ങളുടെ വില, കെട്ടിടങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ചുമയങ്ങളുടെ കാലപ്പഴക്കം പരിഗണിക്കാതെയുള്ളതുമാണ്. മറ്റ് ആസ്തികളുടെ വിലയുടെ കൂടെ നൂറ് ശതമാനം സൊലേഷ്യം കൂടെ കൂട്ടുമ്പോഴാണ് കമ്പോള വിലയുടെ ഇരട്ടിയിലധികം ലഭിക്കുന്നത്. കൂടാതെ 3 എ നോട്ടീഫിക്കേഷൻ ഇറങ്ങുന്ന തീയതി മുതൽ 12% പലിശയും കിട്ടും. ഇതിന്റെ ഗുണഘടകങ്ങൾ

കണക്കാക്കുന്നത് താഴെപ്പറയുന്നവയാണ്.

അർബൻ ഏരിയയിൽ നിന്ന് 40 കി.മീ. വരെ ദൂരത്ത് നിൽക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങൾ ഗുണനഘടകം രണ്ട്, 30 കി.മീ. മുതൽ 40 കി.മീ. വരെ 1.8, 20 കി.മീ. മുതൽ 30 കി. മീ. വരെ 1.6, 10 കി.മീ. മുതൽ 20 കി.മീ. വരെ 1.4, 0. കി.മീ. മുതൽ 10. കി.മീ. വരെ 1.2, അർബൻ ഏരിയ 1 എന്നിങ്ങനെയാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. ഏതായാലും 2009-ൽ ഉണ്ടെന്നുപറയുന്ന നിയമത്തേക്കാൾ ഇരട്ടിയോ അതിലേറെയോ പ്രതിഫലം കിട്ടുന്ന തരത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ വന്നിട്ടുള്ളത്. ദേശീയപാത നാലുവരിയായി വികസിപ്പിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മുഴുവൻ ജില്ലകളിലും 3 എ വിജ്ഞാപനം ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. 3 ഡി വിജ്ഞാപനം 42% ഇറക്കി. മുഴുവൻ സ്ഥലവും ഏറ്റെടുത്ത് പൈസ കൊടുക്കുന്ന കാര്യമാണ് 3 ജി. 9% ആണ് പൂർത്തിയായിട്ടുള്ളത് വടക്കേയറ്റത്താണ്. എങ്കിലും തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസ് ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കി. 1100 കോടി രൂപയുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നീലേശ്വരം- പള്ളിക്കര റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും ദൈർഘ്യമേറിയ ഹൈ ഓവർ ബ്രിഡ്ജ് ആയിരിക്കുമെന്ന് കരുതുന്ന തിരുവനന്തപുരം-കഴക്കൂട്ടം ഹൈ ഓവർ ടെണ്ടർ

നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. മൂടാട്-പാലോടി പാലത്തിന്റെ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കി വരികയാണ്. അതു കഴിഞ്ഞാൽ ടെണ്ടർ നടപടികളിലേയ്ക്ക് നീങ്ങും. തലപ്പാടി-ചെങ്ങല, ചെങ്ങല-കാലിക്കടവ് റീച്ചിലെ ടെണ്ടർ അംഗീകാരത്തിനായി MoRTH (Ministry of Road Transport and Highways) സമർപ്പിച്ചിട്ട് ആഴ്ചകൾ കഴിഞ്ഞു.

മി.സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി....ഇനി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞിട്ട് പോരെ. പതിനഞ്ച് മിനിട്ടായി.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇത് വായിച്ചേക്കാം. വായിച്ചിട്ട് അദ്ദേഹം പറയട്ടെ. NHAI (National Highway Authority of India) ചെയർമാനും മോർത്ത് സെക്രട്ടറിയുമായി ചർച്ച നടത്തി. തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസിന്റെ ഉദ്ഘാടനവേളയിൽ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ഉടൻതന്നെ ആരണ്ടു റീച്ചുകളുടെയും ടെണ്ടർ നടപടികളിൽ ഒപ്പുവയ്ക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞെങ്കിലും രണ്ട് മാസമായിട്ട് അത് ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ദേശീയപാത നാല് വരിയാക്കുന്നതിനും തളിപ്പറമ്പിൽ ബൈപാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനും മൂന്ന് അലൈൻമെന്റുകൾ പരിഗണിച്ചു. ഏറ്റവും ശാസ്ത്രീയമായിട്ടുള്ളത് കീഴാറ്റൂരിലൂടെയുള്ളതാണ്. പക്ഷേ അതിനെ സംബന്ധിച്ച് എതിർപ്പുവന്നു.

അതിപ്പോൾ ശരിയായി. എല്ലാവരും അത് അംഗീകരിച്ച് സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അന്ന് അതിന് നമ്മുടെ പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന പാർട്ടിയും ഇപ്പോൾ പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള പല രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കന്മാരും ഇടപെടുതാനും ഞാൻ ഇവിടെ എടുത്തുപറയുന്നില്ല. അതെല്ലാം തന്നെ ദൗർഭാഗ്യകരമാണ്. ദേശീയപാതാ വികസനം കേന്ദ്രസർക്കാരിൽ നിക്ഷിപ്തമാണെങ്കിലും സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളുടെ താല്പര്യം മുൻനിർത്തി വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് കാലതാമസം ഒഴുവാക്കുന്നതരത്തിൽ സംസ്ഥാന ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് ദേശീയപാതയിൽ നമ്മൾ തോണ്ടയാട്, രാമനാട്ടുകര, വൈറ്റില, കുണ്ടന്നൂർ, മേൽപാലങ്ങൾ നമ്മുടെ പണം ഉപയോഗിച്ച് നമ്മുടെ ദേശീയപാത വിഭാഗം നിർമ്മിച്ച് സേവനമനുഷ്ഠിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണകാലത്താണ് ഇതിന്റെ ആരംഭം കുറിച്ചത്. കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ ബൈപാസുകളുടെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് 50% നമ്മൾ വഹിക്കുകയും അതിന്റെ ഡിസൈനും ടെണ്ടറും അടക്കമെല്ലാം നിർവ്വഹണവും നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റുതന്നെ വഹിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. കരമന-കളിയിക്കാവിള ഒന്നാമത്തെ റീച്ച് നിങ്ങളുടെ ഭരണകാലത്ത് നമ്മുടെ നാഷണൽ ഹൈവേ വിഭാഗം നിർമ്മിച്ചു. രണ്ടാമത്തെ

റീച്ച് ഇപ്പോൾ നമ്മൾ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു, നമ്മുടെ പൈസകൊണ്ട്. ഈ പ്രമേയത്തിന്റെയെല്ലാം അടിസ്ഥാനത്തിൽ നമ്മളെല്ലാവരും ഒന്നിച്ചു നിന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ തണുപ്പൻ നയമൊന്ന് അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന നിലയിലേയ്ക്ക് ഇത് കൊണ്ടെത്തിക്കുകയാണെങ്കിൽ വളരെ ഗുണകരമായിരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട അടിയന്തര പ്രശ്നമിപ്പോൾ ഇല്ലാത്തതിനാൽ അതിന്റെ ആവശ്യമില്ലായെന്ന കാര്യം ഞാൻ അറിയിക്കുന്നു. സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്നതിന് തീർച്ചയായിട്ടും സന്തോഷമുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ആദ്യമായിട്ട് ഒരു തിരുത്തൽ.

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞപ്പോൾ കീഴാറ്റൂർ സമരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഞാൻ അടിയന്തര പ്രമേയം ഉന്നയിച്ചപ്പോൾ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതിനാണ് മറുപടി പറഞ്ഞത്. അദ്ദേഹം അവരെ മാർച്ചന്മാരായി കാണുവെന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ ഞാൻ പറഞ്ഞത് കണ്ടത് പത്ത് തലയുള്ള രാവണനെയാണെന്നാണ്. കീഴാറ്റൂർ സമരത്തിലും ഞങ്ങൾ ആ ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിന് എതിരല്ലായിരുന്നു. അവിടെയൊരു പ്രശ്നമുണ്ടായപ്പോൾ ഗൗരവതരമായി പരിഗണിച്ച് അതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കണമെന്നാണ് ആവശ്യപ്പെട്ടത്.

ഇന്നും ഞാൻ ആമുഖമായി പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിന് എതിരായ നിലപാടല്ല എന്റെയും യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെയും പക്ഷേ ചില കാര്യങ്ങൾ, ആ നിലപാട് ഞങ്ങൾ വളരെ വ്യക്തമാക്കുകയാണ്. പക്ഷേ സ്ഥലമെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങളുമായി ചില പ്രശ്നങ്ങളും അവ്യക്തതകളും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത് ജനങ്ങളുടെയിടയിൽ പരിഭ്രാന്തിയും ഉത്കണ്ഠയും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വിഷയം. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഇടപ്പള്ളി തൊട്ട് മുത്തുകുന്നം വരെയാണ് സ്ഥലമെടുക്കുന്നത്. അവിടെ നേരത്തെ 35 വർഷം മുമ്പ് 30 മീറ്റർ സ്ഥലമെടുത്തതാണ്. അതിന് കിട്ടിയത് നാമമാത്രമായ നഷ്ടപരിഹാരമാണ്. 23,000/- രൂപയാണ് ഒരു സെന്റിന് കിട്ടിയത്. കിട്ടിയത് 2006-ലാണ്. പത്ത് സെന്റ് പോയ ഒരാൾക്ക് ഒരു സെന്റ് വാങ്ങിക്കാനുള്ള പണമന്ന് കിട്ടിയിട്ടില്ല. അതേ ആളുകളുടെ സ്ഥലം തന്നെയാണ് വീണ്ടും ഇപ്പോൾ രണ്ടാമതെടുക്കുന്നത്. എടുക്കുന്നതിൽ പരാതിയില്ല. ഞാൻ അടിവരയിട്ട് പറയുവാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്, ഈ വിഷയം ഊതി വീർപ്പിച്ച് ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ തെറ്റിദ്ധാരണ വരുത്തുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കി കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റിനോട് എന്റെ ആവശ്യം,

മന്ത്രിമാരാണെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥരാണെങ്കിലും ഇതിലെ അവിശ്വസ്തതകൾ നീക്കി സ്ഥലം നഷ്ടപ്പെടുന്ന ആളുകളോട് ഇതിന്റെ പാക്കേജ് എന്താണെന്ന് കമ്മ്യൂണിക്കേറ്റ് ചെയ്യണം. വർഷങ്ങളായി നമ്മൾ താമസിക്കുന്ന കുടുംബത്തിൽ നിന്ന് ഇറങ്ങിപ്പോകേണ്ട ഒരു സാഹചര്യം വരുമ്പോൾ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരമാണ് കിട്ടുന്നതെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തണം. ഒരുദാഹരണം ഞാൻ പറയാം. 1956-ലെ ഹൈവേ ആക്ട് അനുസരിച്ചാണ് സ്ഥലമെടുക്കുന്നത്. ഹൈവേ ആക്ടിലെ നഷ്ടപരിഹാരം ഇലോം നാമമാത്രമായ നഷ്ടപരിഹാരമാണ്. എന്നാൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ എന്താണ്? 1956-ലെ ഹൈവേ ആക്ടനുസരിച്ച് സ്ഥലമെടുക്കുകയാണെങ്കിലും Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act (RFCTLARR), 2013 അനുസരിച്ചാണ് സ്ഥലമെടുക്കുന്നതെന്ന് നമുക്കറിയാം. പക്ഷേ ഈ തൽപ്പര കക്ഷികൾ പ്രചരിപ്പിക്കുന്നത് 1956-ലെ ആക്ടനുസരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. 2013-ലെ ആക്ട് സ്വാതന്ത്ര്യത്തിനുശേഷം നമ്മുടെ രാജ്യത്തുണ്ടായ വിപ്ലവകരമായ നിയമനിർമ്മാണങ്ങളിലൊന്നാണെന്ന് ഞാൻ അഭിമാനത്തോടെ പറയുന്നു, യു.പി.എ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണകാലത്തുണ്ടായി. കാരണം അതുവരെയും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി

സ്ഥലമെടുക്കപ്പെടുമ്പോൾ അവിടെനിന്ന് കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന ജനങ്ങൾ ചേരിയിലേയ്ക്ക് വലിച്ചെറിയപ്പെടുന്ന ഒരു സാഹചര്യത്തിനപകരം മാന്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കുന്ന ഒരു നല്ല നിയമമുണ്ടായി. ആ നിയമത്തിന്റെ പേരിൽ തന്നെയൊരു പ്രസക്തിയുണ്ട്. The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act എന്താണ്. നാല് components ആണ്. ഒന്ന് Fair Compensation, രണ്ട് Transparency (സുതാര്യത) in land Acquisition, മൂന്ന് Rehabilitation, നാല് Re-Settlement. ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം Compensation പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നത് 1956-ലെ ഹൈവേ ആക്ടനുസരിച്ചിട്ടാണ് സ്ഥലമെടുക്കുന്നതെങ്കിലും 2013-ലെ ഈ Right to Fair Compensation Act-ലെ ഷെഡ്യൂൾ I അനുസരിച്ചിട്ടാണ് Compensation. ഷെഡ്യൂൾ I-ൽ വിവരിക്കുന്നത് സ്ഥലത്തിന്റെ വില നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ, അതിന്റെ നൂറ് ശതമാനം സൊലേഷ്യം, ആകർഷകമായിട്ടുള്ള സംഭവമാണ്. അതിനുശേഷം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഒരു ഉത്തരവ് കൂടി ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. It has been decided that provisions of the RFCTLARR Act 2013, relating to the determination of rehabilitation

and resettlement in accordance with the Second Schedule and infrastructure amenities in accordance with the Third Schedule to the RFCTLARR Act 2013, or as specified by the concerned State Government in pursuance of the provisions of the RFCTLARR Act, 2013, whichever is lower, shall be applicable. അതായത് ഷെഡ്യൂൾ I കൂടാതെ ഈ 2013 ആക്റ്റിൽ റീഹാബിലിറ്റേഷനെ സംബന്ധിച്ചും റീസെറ്റിൽമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചും ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഫെസിലിറ്റീസിനെ സംബന്ധിച്ചുമുള്ള II ഷെഡ്യൂളും III ഷെഡ്യൂളുമുണ്ട്. ഒന്നുകിൽ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് II ഷെഡ്യൂളും III ഷെഡ്യൂളും നടപ്പിലാക്കണം. അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് ഒരു പോളിസിയിട്ട് അത് സംബന്ധിച്ച നയങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിക്കണം. ഇതിൽ ഏതാണ് കുറവ് അത് 'shall be applicable' എന്നാണ്. അപ്പോൾ ഷെഡ്യൂൾ I വച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ് 2003 ആക്ടനുസരിച്ചുള്ള comprehensive package ആയി മാറുന്നില്ല. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് എന്തുചെയ്യും; 29.12.2017-ൽ ഒരു ഉത്തരവിറക്കി. ആ ഉത്തരവ് എന്താണ് State Policy on Rehabilitation and Resettlement in lieu of the Right to Fair Compensation Act, 2013 അതായത് 2013-ലെ

ആക്ടിലെ ഒന്നാം ഷെഡ്യൂൾ നിലനിൽക്കും. രണ്ടാമത്തെയും മൂന്നാമത്തെയും ഷെഡ്യൂളിനുപകരം ഗവൺമെന്റ് ഒരു പോളിസി ഫോർമുലേറ്റ് ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ആ പോളിസിയനുസരിച്ച് Government are pleased to approve a comprehensive rehabilitation and resettlement policy as appended to this order for land acquisition in the State slightly deviating from those provided under the Second Schedule of the Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act in 2013 and give more compensation to the affected parties considering the prevailing conditions existing in the State. സംസ്ഥാനത്തുള്ള ജനസാന്ദ്രത പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് രണ്ടാമത്തെ ഷെഡ്യൂളിൽ നിന്ന് കുറച്ചുകൂടി വ്യത്യസ്തമായ, എന്നാൽ കുറേക്കൂടി ഗുണകരമായ ഒരു ഓർഡർ ഇറക്കുന്നു. ആ ഓർഡറിന്റെ ഭാഗമായി 14 പുതിയ കാര്യങ്ങൾ പറയുന്നുണ്ട്. വീടില്ലാത്തവർക്ക് വീട് കൊടുക്കും അതായത് ഇന്ദിരാ ആവാസ് യോജന അനുസരിച്ചുള്ള 500 Sq. Feet-ൽ കുറയാതെയുള്ള ഒരു വീട്, അല്ലെങ്കിൽ മൂന്ന് ലക്ഷം രൂപ കോമ്പൻസേഷൻ. അതനുസരിച്ച് കൊമേഴ്സ്യൽ ടെനൻസിന് അതായത്, വാടകയ്ക്കുള്ള കടകളിൽ താമസിക്കുന്ന ആളുകൾക്കുള്ള

കോമ്പൻസേഷൻ, ജീവനക്കാർക്കുള്ള കോമ്പൻസേഷൻ.

ആർട്ടിസാൻമാർക്കുള്ള കോമ്പൻസേഷൻ അതുപോലെ displacer families-ന് ട്രാൻസ്ഫോർമേഷനുള്ള കോമ്പൻസേഷൻ. ഇതെല്ലാം സർക്കാർ ഇറക്കിയ ഉത്തരവാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, ഈ 2013-ലെ ഷെഡ്യൂൾ-I ബാധകമാണ് സംശയമില്ല, തർക്കമില്ലല്ലോ? ഗവൺമെന്റ് വ്യക്തമാക്കിയതാണ്. നിയമസഭയിൽ ചോദിച്ച ചോദ്യത്തിനും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങൾ ഇവിടെ ചോദിച്ച ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡന്റെ ചോദ്യത്തിന് ഈ പറയുന്ന 2017-ലെ ഉത്തരവ്, II<sup>nd</sup> ഷെഡ്യൂളിന് പകരമുള്ള ഈ ഉത്തരവ് നടപ്പാക്കാം എന്നുറപ്പ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഞാൻ പറയുന്നു, ദൗർഭാഗ്യവശാൽ സ്ഥലമെടുക്കുന്ന കേരളത്തിലെ ഒരു റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥനും ഈ സർക്കാർ ഇറക്കിയ, സർക്കാർ നടപ്പാക്കാൻ ബാധ്യതയുള്ള ഈ ഉത്തരവ് നടപ്പാക്കുമെന്ന് ഒരാൾക്കും ഉറപ്പുകൊടുക്കുന്നില്ലെന്നതാണ് പ്രശ്നം, വളരെ ലളിതമായി ഗവൺമെന്റിന് പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്ന പ്രശ്നം. ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയോ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയോ ഈ ഹൗസിൽ വച്ച് പറഞ്ഞാൽ മതി, already I<sup>st</sup> ഷെഡ്യൂളുണ്ട്, II<sup>nd</sup> ഷെഡ്യൂളിനുപകരം ഞങ്ങൾ 2017-ൽ ഇറക്കിയിരിക്കുന്ന ഉത്തരവനുസരിച്ചുള്ള കോമ്പൻസേഷൻ

പാക്കേജകൂടി കൊടുക്കുമെന്നാണ്. ഞാൻ കണ്ണൂരിലും, കാസർഗോഡും, എറണാകുളത്തുമുള്ള ഈ പറയുന്ന അസൈൻമെന്റിനുവേണ്ടി നിയോഗിക്കപ്പെട്ട പ്രധാനപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരോടും ജില്ലാ കളക്ടർമാരോടും ചോദിച്ചപ്പോൾ അവർക്കെല്ലാപേർക്കും സർക്കാർ ഇറക്കിയ ഈ ഉത്തരവിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷണമാണ്. എന്നാൽ സർക്കാർ ഉത്തരവ് നിലനിൽക്കുന്നു. നിയമസഭയിൽ ചോദിച്ച ചോദ്യത്തിന് സർക്കാർ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട് ഇതനുസരിച്ചതെന്നാണ് കോമ്പൻസേഷൻ എന്ന്. പക്ഷേ, ഒരാളോടുപോലും ഇത് കമ്മ്യൂണിക്കേറ്റ് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്നതാണ് ഏറ്റവും ഗുരുതരമായൊരു പ്രശ്നം. ഇത് വളരെ ഗുരുതരമായൊരു വിഷയമാണ്. വാടകയ്ക്ക് കച്ചവടം നടത്തുന്നവരാണ്, കടകളെടുത്തുപോകുമ്പോൾ, ആർക്കു കിട്ടുന്നത് നഷ്ടപരിഹാരം? ഉടമയ്ക്കാണ് കിട്ടുന്നത്. ഉടമ സന്തോഷവാനാണ്, എന്താണ്, ഇവനെ എങ്ങനെയെങ്കിലും മാറ്റണമെന്ന് വിചാരിച്ചിരിക്കുകയാണ്, പഴയ വാടകയാണ്, അവൻ ഇറങ്ങിപ്പോകുകയാണ്. 30 ഉം 40 ഉം വർഷം ഒരു കടയിൽ കച്ചവടം നടത്തിയിരുന്നൊരു വാടകക്കാരൻ ഒരു സൂപ്രഭാത്തിൽ അവിടെനിന്നും ഇറങ്ങിപ്പോകുകയാണ്. വഴിയാധാരമാണ്. അടുത്ത സ്ഥലങ്ങളിലൊന്നും കടകൾ തുറക്കാൻ കിട്ടില്ല, തുറക്കാൻ പറ്റില്ല, ഇനി

അതൊക്കെ പണിതുവരണം. അവർ പട്ടിണിയിലേക്ക് പോകും. കൊച്ചി മെട്രോ റെയിലിൽ ഈ വാടകക്കാർക്ക് ഒരു പാക്കേജണ്ടായിരുന്നു. ഒന്നുകിൽ 2017-ലെ ഉത്തരവ് ഗവൺമെന്റ് നടപ്പാക്കണം. അല്ലെങ്കിൽ കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പാക്കേജിൽ ഈ വാടകക്കാർക്ക്, വർഷങ്ങളായി കച്ചവടം നടത്തിയിരുന്ന ആ വാടകക്കാർക്ക്, മെട്രോ റെയിലിന്റെ പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കണം. അവരെ തെരുവിലേക്ക് വലിച്ചെറിയരുതെന്നാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന.

ഇവിടെ അലൈൻമെന്റിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു, അത് അവരാണ് തീരുമാനിക്കുന്നതെന്ന് മന്ത്രി പറഞ്ഞു. പക്ഷേ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ അതോറിറ്റി ജില്ലാ കളക്ടറുമായി നിരന്തരമായ ചർച്ചയിലാണ്. ഞാൻ എറണാകുളം ജില്ലാ കളക്ടറെ പ്രത്യേകമായി അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ അദ്ദേഹം വളരെ ശ്രദ്ധയോടുകൂടി ഇടപെടുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, ഗവൺമെന്റിന്റെ ഡയറക്ഷനിൽകൂടി പോകണം. അലൈൻമെന്റിൽ ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം. ഇപ്പോൾ 30 മീറ്റർ എടുത്തിരിക്കുന്നു. മന്ത്രി പറഞ്ഞത്, സെന്ററിൽ നിന്നും ലൈൻ വലിച്ച് രണ്ട് സ്ഥലത്തേക്കും 45 മീറ്റർ. അതായത് അപ്പുറത്തുനിന്നും ഒരു ഏഴര മീറ്റർ ഇപ്പുറത്തുനിന്നും ഒരു ഏഴര മീറ്റർ, ഇങ്ങനെ പോകുമെന്നുകരുതി. പക്ഷേ പലസ്ഥലങ്ങളിലും അലൈൻമെന്റ് പോയപ്പോൾ

ഒരു സ്ഥലത്തുനിന്ന് ഏഴര മീറ്റർ എടുക്കുന്നതിനുപകരം 15 മീറ്റർ, 20 മീറ്റർ, 30 മീറ്റർ വരെ എടുക്കുന്നു. അപ്പോൾ നേരത്തെയെടുത്ത 30 മീറ്റർ വേസ്റ്റാകുകയാണ്. 35 കൊല്ലം മുമ്പ് ഫ്രീസ്ട്രെയ്റ്റ് എടുത്ത സ്ഥലം വേസ്റ്റാകുകയാണ്. പുതിയ സ്ഥലം വരികയാണ്. അപ്പോൾ ഏഴര മീറ്റർ മാത്രം ഒരു സൈഡിൽപ്പോകുമെന്ന് വിചാരിച്ചിരുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്ക് 20 മീറ്ററും 30 മീറ്ററും പോകുന്ന ദൗർഭാഗ്യകരമായ ഒരവസ്ഥയുണ്ടായിരിക്കുന്നു. ജില്ലാ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷൻ വഴി ഗവൺമെന്റ് അതിൽ ഇടപെടണം. ഇതൊക്കെ ആളുകളുടെ സങ്കടങ്ങളാണ്, പ്രയാസങ്ങളാണ്. സർക്കാറല്ലാതെ ആരാണ് ഇടപെടുന്നത്. അതിന് വേണ്ടപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അവരുമായി അത് നെഗോഷിയേറ്റ് ചെയ്യണം. ആളുകളെ പരമാവധി ബുദ്ധമുട്ടിക്കാതെ ഇത് പണിയണം. വളരെ ഗൗരവകരമായ വിഷയമാണ്.

ജംഗ്ഷനുകളുടെ സ്ഥലമെടുപ്പ്, ഇപ്പോൾ ചേരാനെല്ലൂർ ജംഗ്ഷൻ, ക്ലോവർലീഫ് ബട്ടർഫ്ലൈ ജംഗ്ഷൻ എന്നാണ് പറയുന്നത്. ചേരാനെല്ലൂർ ജംഗ്ഷനെക്കാൾ പ്രധാനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനല്ലേ ഇടപ്പള്ളി ജംഗ്ഷൻ; ഇടപ്പള്ളി ജംഗ്ഷനിൽ ആരെങ്കിലും സ്ഥലം എടുക്കുമോ? ഇടപ്പള്ളി ജംഗ്ഷനിൽ എടുക്കില്ല, ആരും എടുക്കുവാൻ തയ്യാറാകില്ല. ചേരാനെല്ലൂർ ജംഗ്ഷനിൽ 42

ഏക്കർ സ്ഥലം എടുക്കുകയാണ്. 12 വർഷം മുമ്പ് കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിനുവേണ്ടി അവിടെ സ്ഥലമെടുത്തതാണ്. അതിന് മുമ്പ് 35 വർഷം മുമ്പ് ഹൈവേയ്ക്ക് സ്ഥലമെടുത്തതാണ്. ഇത് മൂന്നാമത്തെ സ്ഥലമെടുപ്പാണ്, അവിടെ പള്ളിയും സ്കൂളും ആശുപത്രിയും ഒരു കോളേജും പോകും. ഈ സ്ഥലങ്ങളെല്ലാം എന്തിനാണ്; ആളുകളെ മുഴുവൻ അജിറ്റേറ്റ് ചെയ്ത് ഇതിനെതിരായിട്ട് രംഗത്തിറങ്ങുന്നത്? സർക്കാർ ഇടപെട്ട് പറവൂരിൽ നിന്ന് ഇടപ്പള്ളിയിലേക്ക് പോകുന്ന റോഡിൽ ഒരു മേൽപ്പാലവും കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ റോഡിൽ ഒരു അണ്ടർപാസുമാക്കി മാറ്റിയാൽ ആളുകളെ ഉപദ്രവിക്കാതെ എടുക്കാം. ഗവൺമെന്റ് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുമായി സംസാരിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ ആ പ്രശ്നം പൂർണ്ണമായി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. നേരത്തെ സ്ഥലമെടുത്തവരുടെ സ്ഥലം വീണ്ടും ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ അവർക്കൊരു പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകണം. ഈ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റിന്റെ റീ-സെറ്റിൽമെന്റ് & റീ-ഹാബിലിറ്റേഷൻ പോളിസിയിൽ ഒന്നിൽക്കൂടുതൽ പ്രാവശ്യം സ്ഥലമെടുക്കാൻ വിധിക്കപ്പെട്ടവരുടെ സങ്കടം ആലോചിച്ചു നോക്കൂ. അന്ന് കിട്ടിയത് 23,000/- രൂപയാണ്. അതിനുശേഷം ബാക്കിയെല്ലാം പോയവർ തെരുവിലേക്ക് പോയി. രണ്ടോ മൂന്നോ സെന്റ്

ബാക്കിവന്നവർ, അന്നത്തെ പാക്കേജിൽ വീടുവയ്ക്കാൻ പോലും സ്ഥലമില്ല. അവർ ബാങ്കിൽ നിന്നും ലോണെടുത്ത് വീണ്ടും എങ്ങനെയൊക്കെയോ കടമൊക്കെ വാങ്ങി ഒരു വീട് കെട്ടിപ്പൊക്കി. ദേ വരുന്ന, രണ്ടാമത്തെ അക്വിസിഷൻ. എന്ത് സങ്കടമാണ്, ഈ പാവങ്ങൾ എവിടേയ്ക്ക് പോകും. അതിനൊക്കെ പ്രത്യേകമായ പരിഗണന, മാനുഷികമായ പരിഗണന സർക്കാർ കൊടുക്കണം. എന്റെ അഭ്യർത്ഥന, ഇതിലെ അവ്യക്തതകൾ പൂർണ്ണമായും നീക്കിയാൽ ഇത് സുഗമമായി നടക്കുമെന്നാണ്. നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങളും സർക്കാർ ഉത്തരവും എന്ത് വിലകൊടുത്തും നടപ്പാക്കുമെന്നുള്ളൊരു പ്രഖ്യാപനം സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണംമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. മുഖ്യമന്ത്രി അതുചെയ്യണമെന്നാണ് എന്റെ വിനയപൂർവ്വമായ അഭ്യർത്ഥന. തൽപ്പരകക്ഷികൾക്ക് ദുഷ്പ്രചരണം നടത്തുവാനുള്ള ഒരവസരം ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കരുത്. അടിയന്തരമായി ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി ഗവൺമെന്റ് ഈ നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ് എന്താണെന്ന് അവരോട് പറയുകയും അവരോട് മാധ്യമങ്ങൾ വഴി അത് പ്രസിദ്ധീകരിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്യണം. നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്കാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുചേർത്ത് അശാസ്ത്രീയവും അമിതവുമായ സ്ഥലമെടുപ്പിനെപ്പറ്റി

വിശദീകരണം ചോദിക്കുകയും അതിന്റെ അൾട്ടർനേറ്റീവ് പ്രൊപ്പോസൽ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കുകയും ചെയ്യണം. അല്ലാതെ വികസനത്തിനെതിരല്ല. ഇത് ആളുകളുടെ സങ്കടങ്ങളാണ്. ദുരിതത്തിൽ നിൽക്കുന്ന പാവപ്പെട്ട മനുഷ്യരുടെ പ്രയാസങ്ങളാണ്, അവരുടെ ഉത്കണ്ഠയാണ്. അവരോട് പറയുന്നത്, 2006-ൽ കിട്ടിയ പൈസയേ കിട്ടുകയുള്ളൂ, വേറെ പൈസ കിട്ടില്ലെന്നാണ്. ചിലയാളുകൾ പറയുന്നത് ഇപ്പോൾ എടുക്കുന്ന സ്ഥലം മാത്രമല്ല, 100 മീറ്റർ സ്ഥലം വീണ്ടും ഫ്രീസ് ചെയ്യുവാൻ പോകുന്നു. ഇങ്ങനെയുള്ള പ്രചരണങ്ങൾ നടക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഈ അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് ഇവിടെ നോട്ടീസ് കൊടുത്തത്, ഈ കാര്യത്തിൽ ക്ലാരിറ്റിയുണ്ടാകണം, വ്യക്തതയുണ്ടാകണം, ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനങ്ങളെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ കൃത്യമായി ജനങ്ങളിൽ എത്തിക്കുവാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. അതുകൊണ്ട് ഗൗരവകരമായ ഈ വിഷയം ഈ സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണം എന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ ഇവിടെ ആവർത്തിച്ചു പറഞ്ഞതുപോലെ ദുഷ്പ്രചരണങ്ങൾ നടത്തുന്നവർക്ക് നല്ല മറുപടി കൊടുക്കുവാനും അതിൽപ്പെട്ട് ജനങ്ങൾ വഴിതെറ്റാതിരിക്കുവാനും നമുക്ക്

ഒരുമിച്ച് നിന്നുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കാം. അതിന് ഈ ചർച്ച സഹായകരമാകട്ടെയെന്ന് ഞാൻ കരുതുകയാണ്. ജംഗ്ഷൻ വികസനത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞ പ്രശ്നത്തിൽ, ഉദാഹരണം അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലെ ചേരാനല്ലൂർ ജംഗ്ഷൻ, അങ്ങനെ രണ്ട് നാല് ജംഗ്ഷന്റെ പ്രശ്നമുണ്ടായി. അപ്പോൾ അവരോട് അതിന്റെ വിശദീകരണങ്ങളൊക്കെ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. അവിടെ എൻ.എച്ച്. 66-ഉം, വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്ൻ ടെർമിനലും വന്ന് സംഗമിക്കുകയാണ്. അവിടേക്ക് എത്തിച്ചേരുന്ന വേറെ റോഡുകളുമുണ്ട്. അവയെപ്പറ്റി അവർ പഠനവും ട്രാഫിക്ക് മൂവ്മെന്റ് സർവ്വെയും നടത്തി. 2016-ൽ 8672 പാസഞ്ചർ കാർ യൂണിറ്റുകൾ അവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നതിൽ 2021 ആകുമ്പോൾ അത് 10000 പാസഞ്ചർ കാർ യൂണിറ്റായി വർദ്ധിക്കുമെന്ന് കണ്ടെത്തിയാണ് ജംഗ്ഷൻ വികസിപ്പിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ അവർ എത്തിച്ചേർന്ന നിഗമനമനുസരിച്ച് ഐ.ആർ.സി. പ്രിൻസിപ്പിൾ സപ്ലൈ ചെയ്തപ്പോൾ 90/2010 എസ്.പി. പ്രകാരം cloverleaf interchange പ്രൊപ്പോസ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ചേരാനല്ലൂർ ജംഗ്ഷനിൽ കൂടുതൽ സ്ഥലമെടുക്കുന്നത് ആവശ്യമായി വന്നതെന്നാണ് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യുടെ നിലപാട്. ഈ പ്രത്യേക സാഹചര്യം

അവിടെ വന്നതുകൊണ്ടാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ജംഗ്ഷനുകളിൽ ഇതാണ് സ്ഥിതിയുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഭൂമിയെടുപ്പ്, വിലയുടെ താരതമ്യമൊക്കെ പറയുകയുണ്ടായി.....

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ചേരാനെല്ലൂർ ഉൾപ്പെടെ കുന്നന്മാവ് പോലുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇങ്ങനെ അശാസ്ത്രീയമായി ജംഗ്ഷൻ വികസനത്തിന് സ്ഥലമെടുക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ലായെന്ന് ജില്ലാ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷൻ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-ക്കാരെ വിളിച്ചു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ ഇൻഫർമേഷൻ അങ്ങേക്ക് തന്നിട്ടില്ലല്ലോ? അങ്ങേക്ക് ഇവിടെ മറുപടി പറയുവാൻ തന്നിട്ടില്ല. നിയമസഭയിൽ അങ്ങ് തന്നെ ഉത്തരം തന്നിട്ടുണ്ട്. ഇങ്ങനെയുള്ളത് ശരിയല്ല എന്നതുകൊണ്ട് ജില്ലാ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷൻ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ വിളിച്ച് അതിനുള്ള ആൾട്ടർനേറ്റീവ് പ്രൊപ്പോസൽ തരാൻ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന് അങ്ങുതന്നെ ഇവിടെ മറുപടി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അത് ക്ലോസ് ചെയ്യരുത്. ഞാൻ അതുകൊണ്ടാണ് പറഞ്ഞത്. അത് ക്ലോസ് ചെയ്ത് പോകരുത്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ഇൻഫർമേഷൻ എനിക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനം ഇതെല്ലാം അയച്ചിട്ടുണ്ട്. അവർ അവസാനം എടുത്ത

നിലപാടാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ഒരു നിർത്തിവയ്ക്കൽ പദ്ധതിയൊന്നും നമുക്ക് പറയാൻ കഴിയില്ല. കാരണം സ്റ്റോപ്പേജ് പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞാൽ,... അതിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. അവർ അങ്ങനെയൊരു നിലപാട് എടുത്തിട്ടില്ലെങ്കിൽ പിന്നെ എന്തിനാണ് സ്ഥലം എടുക്കുന്നത്. അവർ ആവശ്യപ്പെട്ടതിനുശേഷം അവിടെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയിട്ടില്ലല്ലോ? അവരെടുത്തിട്ടുള്ള പൊസിഷൻ പറയുകയാണ്. അതിൽനിന്ന് അവർ മാറുന്നുണ്ടോ എന്നുള്ളത് ആധികാരികമായി നമ്മളെ അറിയിച്ചിട്ടില്ല. അതവരോട് ചോദിക്കാം. അതിന് യാതൊരു തർക്കവുമില്ല.

കോമ്പൻസേഷനെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങ് പറഞ്ഞു. 2013-ലെ ആക്ട് വളരെ മെച്ചപ്പെട്ട ആക്ടാണെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അതാണ് അപ്ലൈ ചെയ്യുന്നത്. അതനുസരിച്ച് എൽ.എ.ആർ.ആർ. പഴയതും 2013-ലേതും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം വ്യക്തമാക്കാം. ഏകദേശം 0.3382 ഹെക്ടർ അതായത് 83 സെന്റിന്, 2009-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് 1 കോടി 65 ലക്ഷം രൂപ കിട്ടും. അതായത്, ഒന്നാം ഭാഗം വച്ചുമാത്രമേ കിട്ടുകയുള്ളൂ. മരത്തിന്റെ വില 93,000/- രൂപ, സൂപ്പർവാൽ വാല്യൂ 3 കോടി രൂപ. അങ്ങനെ 83 സെന്റിന് 4 കോടി 67 ലക്ഷം രൂപയാണ് മാക്സിമം അന്ന് കിട്ടുന്നത്. എന്നാൽ 2013-ലെ

എൽ.എ.ആർ.ആർ. ആക്ട് പ്രകാരം ഇതേ തുകകൾ മാർക്കറ്റ് വാല്യൂ കണക്കാക്കിക്കൊണ്ട് ഗുണനഘടകം 100% സൊലേഷ്യം കൂടി ചേർത്താൽ പഴയ കണക്കനുസരിച്ച് 4.67 കോടി രൂപയുടെ സ്ഥാനത്ത് 10.75 കോടി രൂപ കിട്ടും. അതിന്റെ കോമ്പൻസേഷൻ നല്ല രീതിയിലാണ് കിട്ടുന്നത്. ഒരു സെന്റ് ഭൂമിയുടെ കാര്യത്തിൽ 5,60,000/- രൂപ കിട്ടിയിടത്ത് ഇപ്പോൾ 12,87,000/- രൂപ കിട്ടും. അധികമായി ഇപ്പോൾ ആളുകൾക്ക് കിട്ടുന്നത് ഒരു സെന്റ് ഭൂമിക്ക് 7,27,000/- രൂപയാണ്. മറ്റൊന്ന്, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഭൂമി എടുക്കുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യമെന്ന നിലയിൽ നല്ലൊരു പാക്കേജ് ഈ ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി മുൻകയ്യെടുത്ത് വിപുലമായ ചർച്ചകൾ നടത്തിയെടുത്ത ആ പാക്കേജിനെ നിങ്ങൾ സ്വാഗതം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ആ പാക്കേജിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പദ്ധതികൾ അതുപോലെ നമ്മൾ അപ്ലൈ ചെയ്യാൻ സ്വയം മുന്നോട്ടു വന്നാൽ നമ്മുടെ നാടിന്റെ സ്ഥിതി എന്തായിരിക്കും? അങ്ങനെ അവരെ സഹായിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. എന്നാൽ തന്നെ 1500 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുന്ന ഹൈ ഓവറുകളും കരമനകളിലിരിക്കാവിള റോഡും നമ്മൾ നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 1500 കോടി രൂപ സംസ്ഥാന ഖജനാവിൽ നിന്നും ചെലവഴിച്ചു. 621 കിലോമീറ്റർ

നീളത്തിലുള്ള റോഡ് നമ്മൾ സ്വയം ഏറ്റെടുത്താൽ ഒരുപക്ഷേ ദേശീയ പാത നിർമ്മിക്കുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ പൈസ മുടക്കണം. അത് ചർച്ചചെയ്യാതെ ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. സ്വാഭാവികമായും നമ്മൾ അത് ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല. അത് ചെയ്യണമെന്ന് നമ്മൾ അവരോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അത് ചെയ്യേണ്ടത് അവരുടെ ഉത്തരവാദിത്വമാണ്. നമ്മൾ അതല്ലാതെ ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ വലിയ അബദ്ധമായി തീരും.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, 29-12-2017-ൽ സർക്കാർ ഇറക്കിയ Rehabilitation and Resettlement Policy-യാണ് ഞാൻ നേരത്തെ വായിച്ചത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞത് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മാത്രമേ അത് ബാധകമാകുന്നുള്ളൂ എന്നാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവിൽ പറയുന്നത് എന്താണ്? This Rehabilitation and Resettlement Policy will be applicable to all land acquisition cases in the State, that is, by invoking the provisions contained in the 2013 Act, National Highways Act 1956 and by direct and negotiated purchase. അപ്പോൾ 1956-ലെ National Highway Act അനുസരിച്ച് സ്ഥലമെടുക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ Rehabilitation and Resettlement Policy സംബന്ധിച്ച് 2017-ൽ ഇറക്കിയ

ഉത്തരവ് ബാധകമാണെന്നിരിക്കെ അത് ബാധകമല്ലായെന്ന് മന്ത്രി പറയുന്നത് എന്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: ബാധകമല്ല എന്ന് പറഞ്ഞില്ല. ഇത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ അഭിപ്രായമാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സംസ്ഥാന ആവശ്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി സ്ഥലമെടുക്കുമ്പോൾ ഇങ്ങനെ ചെയ്യുകയാണ്. ഇത് കേന്ദ്രമെടുക്കുമ്പോൾ അവർ നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ്. അല്ലാതെ സംസ്ഥാനം കൊടുക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞില്ല. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ശരിയായ നിലപാടാണ് അത് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്. ആ നിലപാടിൽ ഉറച്ചു നിൽക്കാൻ അവരോടു പറയാം.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, 2013-ലാണ് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണമെന്ന നിയമം കേരളത്തിൽ വന്നത്. കേന്ദ്രത്തിൽ അത്തരത്തിലൊരു നിയമമുണ്ടാക്കി അതിന് അനുരോധമായി നമ്മൾ റൂൾസ് ഫ്രെയിം ചെയ്തതാണ്. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ റവന്യൂ മന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോഴാണ് എന്നാണ് തോന്നുന്നത്, അങ്ങനെയൊരു പാക്കേജ് കൊണ്ടുവന്നു. ആ പാക്കേജ് വളരെ കുറ്റമറ്റതാണ്. അത് യഥാർത്ഥത്തിൽ എൻ.എച്ച്.-നുള്ള ഒരു പാക്കേജായിട്ടാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് വിവക്ഷിച്ചത്. കേരള ഗവൺമെന്റ് കണക്കാക്കിയതും അങ്ങനെയാണ്. അതിന് വിപരീതമായി നിരവധി നിലപാടുകൾ നമ്മളെടുത്തു.

മെട്രോയുടെ കാര്യത്തിൽ അനുകൂലമായ തീരുമാനങ്ങളും എടുത്തു. കൂടുതൽ കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുത്തു. പക്ഷേ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പൈസ നൽകാത്തതിനാൽ കൂടുതൽ കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയില്ല. അന്നത്തെ ആക്രമസരിച്ച് കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കുന്നതുകൊണ്ട് എന്താണ് കഴിവും. അതേപോലെ അലൈൻമെന്റിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. തിരുമൂപ്പം ക്ഷേത്രത്തിന്റെ മതിലുപോലും തൊടാൻ പാടില്ല എന്നുള്ള അഭിപ്രായമാണ് എനിക്കുള്ളത്. പക്ഷേ ലാന്റണ്ട്, ആ ലാന്റ് എടുക്കാതെ, സാധാരണക്കാരായ, പാവപ്പെട്ടവരുടെ കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങളും വീടുകളുമൊക്കെ പൊളിക്കാനാണ് ഇപ്പോൾ എടുത്തിരിക്കുന്ന തീരുമാനം. അങ്ങ് ഉടനെ കളക്ടർക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുക്കണം. അന്നത്തെ മുഖ്യമന്ത്രി ബഹുമാന്യനായ ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയും ഞാനുമൊക്കെ നിരവധി പ്രാവശ്യം ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയുമായി സംസാരിച്ചതിന്റെ ഫലമായുണ്ടാക്കിയ ഒരു സെറ്റിൽമെന്റാണത്, ഐക്ടിബിളായി പോകാം എന്നുള്ളത്. അങ്ങ് ഇതുസംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ നിർദ്ദേശം എറണാകുളം കളക്ടർക്ക് കൊടുക്കണം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ എല്ലാ സെറ്റിൽമെന്റും

ഡിനോവ ആയിപ്പോയി, ഒന്നും നടന്നില്ല. അതൊന്നും ആവർത്തിക്കുന്നില്ല.

അദ്ദേഹത്തെ കുറപ്പെടുത്തുകയല്ല. ഇവിടെയിപ്പോൾ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് ഇറക്കിയിരിക്കുന്ന ഈ പാക്കേജ് ദേശീയപാത അതോറിറ്റി കൊടുക്കേണ്ടതില്ല. ആ പാക്കേജ് ദേശീയ പാതയ്ക്കും ബാധകമാക്കാം. ദേശീയ പാതാ അതോറിറ്റി പൈസ കൊടുക്കണമെന്നേയുള്ളൂ. അതിൽ നമുക്ക് അഭിപ്രായവ്യത്യാസമില്ല. നമ്മൾ അത് ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നത് ശരിയായ കാര്യമല്ല. അത് അവരോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അവർ ഇതുവരെ അംഗീകരിച്ചിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് പറഞ്ഞതായ കാര്യങ്ങൾ ചെറിയ പ്രാദേശികമായ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. അങ്ങ് ഈ വിഷയം കൊണ്ടുവന്നതിനെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. കാരണം ഇതുസംബന്ധിച്ച ഒരു ചർച്ച നടന്നു. ദുരുദ്ദേശങ്ങളായ വിമർശനങ്ങളെ നമുക്ക് ഒറ്റക്കെട്ടായി നേരിടാം. നമുക്ക് എത്തിച്ചേരേണ്ട ഒരു പ്രധാന നിഗമനം, രണ്ട് റീച്ചുകൾക്ക് പൂർണ്ണമായും പൈസയും എല്ലാകാര്യങ്ങളും ഏറ്റെടുത്ത് ടെണ്ടർ ചെയ്ത് ഏൽപ്പിച്ചിട്ട് ഒന്നുകാൽ വർഷമായി. അത് തുറക്കാതെ വെച്ചിരിക്കുകയാണ്. അത് തുറന്ന് പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കാമെന്ന് കഴിഞ്ഞ നവംബർ 30-ന് തലശ്ശേരി-മാഹി ബെപ്പാസ് ഉദ്ഘാടനത്തിന് വന്നപ്പോൾ കേന്ദ്ര മന്ത്രി പരസ്യമായി പൊതുയോഗത്തിൽ വെച്ച് മുഖ്യമന്ത്രിയോട് പറഞ്ഞതാണ്. അതൊരു

ചവിട്ടിപിടിത്തം തന്നെയാണ്. ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നത് നീട്ടിക്കൊണ്ടു പോവുകയാണ്. അത് ഒഴിവാക്കാൻ ഒറ്റക്കെട്ടായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്ന തരത്തിൽ ഈ ചർച്ചയുടെ പരിണാമഗുപ്തി സംഭവിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, ഇവിടെ ചില തെറ്റിദ്ധാരണകൾ ഉള്ളതുകൊണ്ടാണ്.... ഒരു ഘട്ടത്തിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് നിങ്ങളുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഭൂമിയെടുക്കാനേ പറ്റില്ല എന്നുള്ള നിലപാട് എടുത്തു. അതിന് ഇടയാക്കിയത് കാസർഗോഡ് ഭാഗത്തെ ഭൂമിയുടെ വിലയായിരുന്നു. അവർ പറയുന്ന തുക കൃത്യമായി ഞാൻ ഓർക്കുന്നില്ല. ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ഇവിടെ ചെലവാകുന്ന തുക മറ്റ് സംസ്ഥാനത്തേക്കാൾ വളരെ കൂടുതലാണെന്നാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനത്ത് ലക്ഷങ്ങളാകുമ്പോൾ ഇവിടെ കോടികൾ വേണമത്രെ. വലിയ വ്യത്യാസമാണെന്നതാണ് അവരുടെ ന്യായം. കേരളത്തിന്റെ ജനസാന്ദ്രതയനുസരിച്ച് ഭൂമിക്ക് വലിയ വിലയാണെന്ന് ഞങ്ങൾ പറയുകയുണ്ടായി. അതിന്റെ ഭാഗമായി വലിയ തർക്കമായി. അവരുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെപ്പോലെ എല്ലാവരുമുണ്ടായിരുന്നു. അവസാനം അന്നത്തെ മന്ത്രി ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരി ഒരു ഒത്തുതീർപ്പ് ഫോർമുല വച്ചു. അധികം വരുന്ന

പൈസ സംസ്ഥാനം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് കൊടുക്കണമെന്നതാണ് അവരുടെ ന്യായം. പൈസയൊന്നും തരാൻ സാധിക്കില്ല, നിങ്ങൾ തന്നെ വഹിക്കണമെന്ന നിലപാട് ഞങ്ങളെടുത്തു. കാസർഗോഡ് ഭാഗത്ത് കുറച്ച സ്ഥലം തന്നാൽ ഇതിന് കണക്കാക്കിയിട്ട് ഞങ്ങൾ മറ്റ് പണികൾ തുടങ്ങാമെന്ന ഒരു നിർദ്ദേശം അവസാനം അവർ വയ്ക്കുകയുണ്ടായി. ഒരു കാരണവശാലും അവർ പണി തുടങ്ങില്ലാ എന്നുള്ളതാണ് നിലപാട്. അങ്ങനെയൊന്നിടത്ത് റോഡ് സൈഡിൽ സ്ഥലമുണ്ടെങ്കിൽ കുറച്ച് സ്ഥലം തരാമെന്ന് അന്ന് ഞങ്ങൾ സമ്മതിച്ചു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് വളരെ വലിയ വിലകൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നു എന്നതാണ് അവരുടെ സ്റ്റാൻഡ്. നമുക്ക് അധികം വിലയല്ല എന്ന് ഇവിടെ പറഞ്ഞ വികാരത്തോട് യോജിക്കുകയാണ്. അതിന് യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഇതിന്റെ കൂട്ടത്തിൽ കച്ചവടക്കാരുടെ പ്രശ്നമുണ്ട്. അവിടെ കച്ചവടം നടത്തുന്ന വാടകക്കാരായ ആളുകളുടെ പ്രശ്നം വളരെ വലുതാണ്. അവർക്ക് എന്തെങ്കിലും ന്യായമായി ചെയ്യണമെന്ന് നമ്മൾ ഈ കൂട്ടത്തിൽ പറയുന്നുണ്ട്. അവരുടെ പാക്കേജിൽ അതില്ല. ഞങ്ങൾക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല എന്നാണ് അവർ പറയുന്നത്. എന്തെങ്കിലും ചെയ്യണമെന്ന് ഇപ്പോഴും അവരുടെമേൽ സമ്മർദ്ദം

ചെലുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പാക്കിയ, അദ്ദേഹം എടുത്തുപറഞ്ഞ ആ പാക്കേജ്, അതേ തരത്തിൽ അംഗീകരിക്കാൻ അവർ തയ്യാറല്ല. അവർ അംഗീകരിച്ചൊരു പാക്കേജുണ്ട്. ആ പാക്കേജ് മാത്രമേ നടപ്പാക്കാൻ അവർ തയ്യാറുള്ളൂ. അതിനപ്പുറം പോകാൻ അവർ തയ്യാറല്ല. എന്നാലും നമുക്ക് പരമാവധി സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താം, ചില ഇളവുകൾകൂടി കൊണ്ടുവരാനുള്ള ശ്രമം നടത്താം. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം വാടകയ്ക്ക് കുച്ചവടം നടത്തുന്ന ആളുകളുടെ പ്രശ്നമാണ്. മറ്റവർക്ക് കോമ്പൻസേഷനാണ്. കോമ്പൻസേഷൻ മോശമല്ലാത്ത നിലയിൽ ഇപ്പോഴുണ്ട്. അതൊരു വസ്തുതയാണ്. പിന്നെ അദ്ദേഹം ഉന്നയിച്ച ഒരു കാര്യം, നേരത്തെ ഭൂമി എടുത്തു, രണ്ടാമതും അവിടന്നുതന്നെ ഭൂമി എടുക്കുന്നു, അങ്ങനെയുള്ള ആളുകൾക്ക് ഒരു ചെറിയ പാക്കേജ് എന്തെങ്കിലും കൊടുക്കാൻ കഴിയുമോ എന്നുള്ളതാണ്. അതും അവരുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി കൂടുതൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിനോക്കാം. പക്ഷെ നമ്മൾ ആ ബാധ്യത ഏറ്റെടുക്കുകയെന്നുപറഞ്ഞാൽ അത് നമ്മുടെ നില വച്ച് സാധിക്കുന്ന കാര്യമല്ല. അതാണ് അതിൽ വ്യക്തമാക്കേണ്ടത്. ഇത് ചർച്ച ചെയ്ത് പോകേണ്ടതില്ലെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെയും മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും

വിശദീകരണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് അനുമതി നിഷേധിക്കുകയാണ്.

(അടിയന്തരപ്രമേയാവതരണത്തിന് അനുമതി നിഷേധിച്ചു)

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് 45 മീറ്റർ വീതി വേണമെന്നുള്ളത് എല്ലാവരും യോജിച്ച കാര്യമാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് കഴിഞ്ഞ വി. എസ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 30 മീറ്റർ മതിയെന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ, അത് പോര 45 മീറ്റർ വേണമെന്ന് നിർബന്ധമായ സമീപനം സ്വീകരിച്ചത് ശ്രീ. പിണറായി വിജയനും ഞാനുംകൂടി ആലോചിച്ച് അന്നെടുത്ത തീരുമാനപ്രകാരം തന്നെയാണ്. അക്കാലത്തിൽ യാതൊരു അഭിപ്രായവ്യത്യാസവുമില്ല. നമ്മൾ അതിൽ ഉറച്ചുനിൽക്കും. കാരണം, കേരളത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന വികസനത്തിന് നാഷണൽ ഹൈവേ അനിവാര്യമാണ്. സ്ഥലമെടുപ്പ് ഉൾപ്പെടെ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വികസനം തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതുതന്നെ ഇതുപോലുള്ള പല മുട്ടാപ്പോക്കുകളും പറഞ്ഞാണ്. നമ്മുടെ മുന്നിലുള്ള ഏറ്റവും ഐക്യമായ പ്രൊപ്പോസൽ കൊച്ചി മെട്രോയുടെ സ്ഥലമെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി ഗവൺമെന്റിനെ സത്യത്തിൽ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്.

അതൊടൊപ്പം ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞിനെയും അന്നത്തെ റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണനെയും ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശിനെയും അഭിനന്ദിക്കണം. കാരണം വാസ്തുവത്തിൽ കൊച്ചി നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്തുകൂടി കടന്നുപോകുന്ന കൊച്ചി മെട്രോയ്ക്ക് വളരെ നല്ല നിലയിൽ യാതൊരു പരാതിയുമില്ലാതെ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് അത് പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ഞങ്ങൾക്ക് പറയാനുള്ളത്, കളമശ്ശേരിയിൽനിന്നും മുത്തകുന്നം വരെയുള്ള സ്ഥലം വളരെ ഇടുങ്ങിയതാണ്. റോഡിന്റെ രണ്ട് വശങ്ങളിലും ഇപ്പോഴുള്ള 35 മീറ്റർ പണ്ടുകാലത്ത് എടുത്ത സ്ഥലമാണ്. ഇത് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതോടുകൂടി ജനങ്ങളുടെ ഭൂമിയും കടകളുമെല്ലാം പോകുന്നത് ജനങ്ങളെ വളരെയേറെ ബുദ്ധിമുട്ടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് അവിടെയുള്ളവർക്ക് ഫെയർ കോമ്പൻസേഷൻ ലഭിക്കണമെന്നതാണ് മുഖ്യപ്രശ്നം. 2013-ൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പാസ്സാക്കിയ ആക്ടാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ആക്ട്. അതിനു മുമ്പായിരുന്നെങ്കിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ വന്നാൽ കോടതിയിൽ പോകുമായിരുന്നു. 2013-ലെ ഫെയർ കോമ്പൻസേഷൻ ആക്ടനുസരിച്ച് ആർക്കും കോടതിയിൽ പോകാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുന്ന അവസ്ഥ ഇന്ത്യയിലൊട്ടാകെയുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ്

രാജ്യത്തൊട്ടാകെ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വികസനം സാധ്യമാകുന്നത്. കേരളത്തിലും അങ്ങനെയെന്നാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് ഫസ്റ്റ് ഷെഡ്യൂൾ നടപ്പാക്കി, സെക്കന്റും തേർഡും ഷെഡ്യൂളുകളിൽ നടപ്പാക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ നടപ്പാക്കണം എന്നതാണ്. ഇതിൽ വളരെ ബോധപൂർവ്വമായ ചില നീക്കങ്ങൾ കുറെക്കാലമായി നടക്കുന്നുണ്ട്. ബോധപൂർവ്വം ഇത് തടസ്സപ്പെടുത്തുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ ചില സംഘടനകൾ കപ്രചരണങ്ങൾ നടത്തുകയാണ്. 1956-ലെ ആക്ടനുസരിച്ചുള്ള ഭൂമി എടുക്കലാണുണ്ടാകുന്നത്, മതിയായ കോമ്പൻസേഷൻ ലഭിക്കില്ല എന്നുള്ള പ്രചരണമാണ് നടത്തുന്നത്. രണ്ടുഭാഗത്തുനിന്നും തുല്യ അളവിൽ ഭൂമി എടുക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കണം. ചിലയിടത്ത് ആരാധനാലയങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ നമുക്കത് മനസ്സിലാക്കും. ചേർത്തല മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയുള്ള ഭൂമി എടുക്കുന്നതിൽ, ഭൂമി തുല്യ അളവിൽ എടുക്കുന്നില്ലെന്ന പരാതി പല സ്ഥലത്തുനിന്നുമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എന്റെ മണ്ഡലമായ ഹരിപ്പാട് ടൗണിൽത്തന്നെ തുല്യമായി ഭൂമി എടുക്കുന്നില്ലെന്ന പരാതി മന്ത്രിക്ക് നൽകിയിരുന്നു. അങ്ങനെയുള്ള ഡിസ്ക്രീമിനേഷനുണ്ടാകരുത്. തുല്യ അളവിൽ എടുക്കുമെന്ന് പറയുകയും പിന്നീട് സ്വാധീനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ

വ്യത്യാസം വരുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകും. അത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് ജില്ലാ കളക്ടർമാർക്ക് ഫെയറായി ഇത് ചെയ്യണമെന്ന് നിർദ്ദേശം നൽകുകയും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഈ കാര്യത്തിൽ ഫെയറായ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുകയും ചെയ്താൽ പ്രശ്നങ്ങളെ പരമാവധി ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും. നമ്മളെല്ലാവരും ഒരുമിച്ച് നിന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് സ്ഥലം വിട്ടുതന്ന ആളുകളോടുള്ള സമീപനം വളരെ അനുഭാവപൂർവ്വമാകണം. കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തേണ്ടതുണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങനെ ചെയ്യണം. കേരള ഗവൺമെന്റ് ഭൂമി എടുക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്ന കോമ്പൻസേഷനുവേണ്ടിയുള്ള പാക്കേജ് ഇവിടെ പ്രായോഗികമല്ല, അത് സംസ്ഥാനത്തിന് കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയുണ്ടാകുമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും മുഖ്യമന്ത്രിയും പറഞ്ഞത്. അതേ സമയം ജനങ്ങളുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കണ്ടില്ലെന്ന് നടിക്കാൻ കഴിയില്ല. കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയാണെങ്കിലും, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയുടെ പ്രസ്താവന ഞങ്ങളും വായിച്ചു. കേരളത്തിലാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് ഏറ്റവും വലിയ തീ വിലയുള്ളത്. ഇവിടെ ഡെൻസിറ്റി ഓഫ് പോപ്പുലേഷൻ വളരെ കൂടുതലാണ്. ഗോവ, കേരളം തുടങ്ങിയ

സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പണം ചെലവാകുന്നത്. അത് സ്വാഭാവികമാണ്. അത് മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ അനുഭാവപൂർവമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കണം. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണം. മൂന്ന് തലങ്ങളിലുള്ള ആളുകളാണ് ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നത്. ഒന്ന്, വ്യാപാരികൾ, വാടകയ്ക്ക് കച്ചവടം നടത്തുന്ന ആളുകൾ. രണ്ട്, 30 സെന്റ് സ്ഥലം നേരത്തെ കൊടുത്തിട്ട് വീണ്ടും കൊടുക്കാൻ നിർബന്ധിതരായ ആളുകൾ. മൂന്ന്, പുതുതായി ഭൂമി എടുക്കുന്ന ആളുകൾ. ഈ മൂന്ന് വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട ആളുകളുടെ കാര്യത്തിലും അനുഭാവപൂർവമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കണം. ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡന്റെ മണ്ഡലമാണ് ചേരാനെല്ലൂർ. ആ പ്രൊപ്പോസൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പുമന്ത്രി പരിശോധിക്കണം. അതൊരു ഐഡിയൽ പ്രൊപ്പോസലാണ്. ആ പ്രൊപ്പോസൽ വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ വളരെകൂടുതൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാതെ തന്നെ ഈ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. ഏതായാലും ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ അനുഭാവപൂർവമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നില്ല. നാഷണൽ ഹൈവേ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ നമ്മളെല്ലാപേരും ഒരമിച്ച്

മുന്നോട്ട് പോകണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.