

റിപ്പോർട്ട്

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ

സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ

കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി



സെന്റർ ഫോർ സോഷ്യോ-എക്കനോമിക് & എൻവയോൺമെന്റൽ സ്റ്റഡീസ് (സി.എസ്.ഇ.എസ്)

Khadi Federation Building, NH Bypass, Padivattom, Kochi-24,
Ph: 0484-2805107, 2805108 www.csesindia.org, csesindia@gmail.com

	പേജ്
ഉള്ളടക്കം	
പട്ടികകൾ	5
ചിത്രങ്ങൾ	6
പഠനത്തിന്റെ സംക്ഷിപ്തം	7
അധ്യായം 1 പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ	11
1.1 പദ്ധതിയുടെ പശ്ചാത്തലം	11
1.2 പദ്ധതിക്കു പിന്നിലെ യുക്തി	12
1.3 പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ	14
1.4 ഇതരമാർഗങ്ങൾ പരിഗണിക്കൽ	17
1.5 പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണഘട്ടങ്ങൾ	17
1.6 പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖ, വലിപ്പം, സൗകര്യങ്ങൾ	17
1.7 അനുബന്ധസൗകര്യങ്ങളുടെ ആവശ്യകത	22
1.8 ആവശ്യമായ തൊഴിൽശക്തി	22
1.9 മുമ്പേ നടത്തിയിട്ടുള്ള സാമൂഹ്യ-പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ/ സാങ്കേതിക സാധ്യതാപഠനങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ	22
1.10 ബാധകമായ നിയമങ്ങളും നയങ്ങളും	23
അധ്യായം 2 പഠനസംഘം, പഠന സമീപനം, രീതിശാസ്ത്രം, സമയവിവരപ്പട്ടിക	24
2.1 പഠനസംഘംഗങ്ങളുടെ യോഗ്യത ഉൾപ്പെടെയുള്ള വിവരങ്ങൾ	24
2.2 പഠനത്തിനുപയോഗിച്ച രീതിശാസ്ത്രത്തെക്കുറിച്ചും വിവരശേഖരണമാർഗങ്ങളെക്കുറിച്ചുമുള്ള വിശദീകരണവും യുക്തിയും	25
2.3 പഠനത്തിനുപയോഗിച്ച വിവരശേഖരണരീതി	26
2.4 വിവരസ്രോതസ്സുകൾ	26
2.5 തല്പരകക്ഷികളുമായി നടത്തിയ കൂടിയാലോചനയുടെ സമയവിവരപ്പട്ടികയും പബ്ലിക് ഹിയറിങ്ങിന്റെ സംക്ഷിപ്തവും	27
അധ്യായം 3 സ്ഥലത്തിന്റെ മൂല്യനിർണയം	43
3.1 പ്രദേശത്തെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരണം	43
3.2 പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ മൊത്തം ഭൂമി	44

3.3	പദ്ധതി പ്രദേശത്തിന്റെ സമീപത്ത് പൊതുജനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന സ്ഥലം ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ നിലവിലെ ഉപയോഗം	44
3.4	പദ്ധതിക്കായി നിലവിൽ ഏതെങ്കിലും ഭൂമിവാങ്ങുകയോ അന്യായീനപ്പെടുത്തുകയോ ഏറ്റെടുക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഓരോ പ്ലോട്ടിന്റെയും നിർദ്ദിഷ്ട ഉപയോഗം	45
3.5	പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവും സ്ഥാനവും	45
3.6	ഭൂമിയുടെ സ്വഭാവം, തരംതിരിവ്, നിലവിലെ ഉപയോഗം	45
3.7	കൈവശഭൂമിയുടെ വലിപ്പവും ഉടമസ്ഥതയുടെ രീതിയും	45
3.8	കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷക്കാലത്തെ ഭൂമി കൈമാറ്റവും, ഭൂമിയുടെ വിലയും, ഭൂമിനിയോഗവും	47
അധ്യായം 4	പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളെക്കുറിച്ചും വസ്തുവകകളെക്കുറിച്ചുമുള്ള കണക്ക്	50
4.1	പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ (ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയിൽ ഉടമസ്ഥതയുള്ളവർ)	50
4.2	വനാവകാശം നഷ്ടപ്പെടുന്ന പട്ടികവർഗ്ഗ/ആദിവാസി കുടുംബങ്ങൾ	51
4.3	പൊതുവിഭവങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചു ജീവിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾ	51
4.4	കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാനസർക്കാരുകളിൽ നിന്ന് ഭൂമി ലഭിച്ച കുടുംബങ്ങൾ	51
4.5	മൂന്ന് വർഷമോ അതിലധികമോ കാലമായി മുഖ്യ ജീവനോപാധിയായി ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയെ ആശ്രയിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾ	51
4.6	പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾ	52
4.7	പദ്ധതി പ്രദേശത്തുള്ള സ്ഥാവരജംഗമ വസ്തുക്കളുടെ വിവരങ്ങൾ	53
		55
അധ്യായം 5	ജനങ്ങളുടെ സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക-സാംസ്കാരിക വിവരങ്ങൾ	
5.1	പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ജനസംഖ്യാപരമായ വിവരങ്ങൾ	55
5.2	വരുമാനവും ദാരിദ്ര്യവസ്ഥയും	58
5.3	ദുർബല വിഭാഗങ്ങൾ	59
5.4	ഭൂമിനിയോഗവും ഉപജീവനമാർഗ്ഗവും	59
5.5	പ്രദേശത്തെ സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ	60
5.6	പ്രാദേശിക ഉപജീവന ഘടകങ്ങൾ	60
5.7	കുടുംബവ്യവസ്ഥയും സാമൂഹിക- സാംസ്കാരിക സംഘടനകളും	60

5.8	ഭരണസംവിധാനം	60
5.9	രാഷ്ട്രീയ സംഘടനകൾ	61
5.10	സാമൂഹ്യാധിഷ്ഠിതമായ പൗര സംഘടനകൾ	61
5.11	പ്രാദേശികവും ചരിത്രപരവുമായ പരിണാമം	61
5.12	ജീവിത സാഹചര്യങ്ങളുടെ ഗുണനിലവാരം	61
അധ്യായം 6	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതി	63
6.1	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതം ലഘൂകരിക്കുന്നതിനുള്ള സമീപനം	63
6.2	പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനും നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനുമുള്ള മാർഗങ്ങൾ	63
6.3	നിയമത്തിൽ പുനരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനും നഷ്ടപരിഹാരത്തിനുമായി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ	68
6.4	നഷ്ടപരിഹാരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതി രേഖയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്ന് അർത്ഥനാധികാരി പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുള്ള നടപടികൾ	68
6.5	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനത്തിൽ കണ്ടെത്തിയ വിവിധങ്ങളായ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുടെ തീവ്രത കുറയ്ക്കാനായി പദ്ധതി രൂപകൽപ്പനയിൽ വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങൾ	68
അധ്യായം 7	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതിയുടെ സ്ഥാപനസംവിധാനം	70
7.1	സ്ഥാപനസംവിധാനങ്ങളും നിയുക്തവ്യക്തികളും	70
7.2	സർക്കാരിതര സംഘടനകളുടെ പങ്ക്	71
7.3	ഓരോ പ്രവർത്തനത്തിന്റെയും സമയപരിധികൾ	71
അധ്യായം 8	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതിയും, ബജറ്റും സാമ്പത്തികനടപടികളും	72
അധ്യായം 9	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണപദ്ധതി - മേൽനോട്ടവും മൂല്യനിർണ്ണയവും	73
9.1	മേൽനോട്ടവും മൂല്യനിർണ്ണയവും - പ്രധാന സൂചികകൾ	73
9.2	റിപ്പോർട്ടിംഗ് രീതിയും മേൽനോട്ട കർത്തവ്യങ്ങളും	73
9.3	സ്വതന്ത്ര മൂല്യനിർണ്ണയം- രൂപരേഖ	73
അധ്യായം 10	നഷ്ടങ്ങളുടെയും നേട്ടങ്ങളുടെയും അപഗ്രഥനം- ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനെ സംബന്ധിച്ച ശുപാർശകൾ	74
10.1	നിഗമനങ്ങൾ	74
10.2	ശുപാർശകൾ	75
	<i>അനുബന്ധം</i>	

പട്ടികകൾ

പേജ്

പട്ടിക 1.1	കേരളത്തിലെയും ഇന്ത്യയിലെയും വാഹന സ്ഥിതി വിവരക്കണക്കുകൾ	12
പട്ടിക 1.2	കണ്ണൂരിലെ റോഡ്, വാഹന സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകൾ	13
പട്ടിക 1.3	കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഇടനാഴികളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ	14
പട്ടിക 1.4	വിവിധ ഇടനാഴികൾക്കായുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പദ്ധതി	15
പട്ടിക 1.5	പദ്ധതി ചെലവ് (രൂപ കോടിയിൽ)	16
പട്ടിക 1.6	കണ്ണൂർ സി.ആർ.ഐ.പി. പദ്ധതിയുടെ അന്തിമ പദ്ധതി ചെലവ് (രൂപ കോടിയിൽ)	16
പട്ടിക 1.7	പദ്ധതിയുടെ പരിപാലന ചെലവ് (രൂപ കോടിയിൽ)	17
പട്ടിക 1.8	ഓരോ റോഡിന്റെയും വികസന രൂപരേഖ	18
പട്ടിക 2.1	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനസംഘം	24
പട്ടിക 2.2	പഠനസംഘം നടത്തിയ വിവിധ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ സമയവിവരപ്പട്ടിക	27
പട്ടിക 2.3	പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ പങ്കെടുത്തവർ ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നങ്ങളും ആശങ്കകളും അവയ്ക്ക് കിൻഫ്ര നൽകിയ പ്രതികരണങ്ങളും	29
പട്ടിക 3.1	ഭൂമിയുടെ തരം	43
പട്ടിക 3.2	ബാധിതമാകുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം റോഡ് തിരിച്ച്	44
പട്ടിക 3.3	ബാധിതമാകുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവ്	46
പട്ടിക 3.4	ഭൂവുടമസ്ഥയുടെ രീതി	46
പട്ടിക 3.5	ബാധിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശം	47
പട്ടിക 3.6	കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷങ്ങളിലെ ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ എണ്ണം	47
പട്ടിക 3.7	കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തിൽ ഓരോ വിലപരിധിയിലും നടന്ന ഭൂമികൈമാറ്റങ്ങളുടെ ശതമാനം	48
പട്ടിക 3.8	2019ൽ നടന്ന ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ കുറഞ്ഞ വിലയും കൂടിയ വിലയും	48
പട്ടിക 4.1	സർവ്വേ നടത്തിയ ഭൂവുടമകളുടെ എണ്ണം	50
പട്ടിക 4.2	മൂന്നുവർഷമോ അതിലധികമോ കാലമായി മുഖ്യ ജീവനോപാധിയായി ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയെ ആശ്രയിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	51
പട്ടിക 4.3	വാടകക്കാരുള്ള പ്ലോട്ടുകളുടെ വിവരങ്ങൾ	52
പട്ടിക 4.4	സർവ്വേ ചെയ്ത വാടക പ്ലോട്ടുകളുടെ വിവരങ്ങൾ	52
പട്ടിക 4.5	പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെ എണ്ണം	53

പട്ടിക 4.6	കെട്ടിടങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നതിന്റെ വ്യാപ്തി	53
പട്ടിക 4.7	പൂർണ്ണമായും പൊളിക്കേണ്ടി വരുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെ തരം	54
പട്ടിക 5.1	സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത കുടുംബങ്ങളുടെ റോഡ് തിരിച്ചുള്ള എണ്ണം	55
പട്ടിക 5.2	പദ്ധതി ബാധിതരുടെ ലിംഗം	55
പട്ടിക 5.3	പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ മതവിഭാഗം (ശതമാനം)	57
പട്ടിക 5.4	പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ സാമൂഹ്യ വിഭാഗം (ശതമാനം)	57
പട്ടിക 5.5	പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങൾ റേഷൻ കാർഡിന്റെ നിറമനുസരിച്ച്	58
പട്ടിക 5.6	ദുർബലവിഭാഗങ്ങളുള്ള കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	59
പട്ടിക 6.1	മാറിത്താമസിക്കേണ്ടി വരുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ	64
പട്ടിക 6.2	നിർദ്ദിഷ്ട ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പദ്ധതി പ്രകാരം ജീവനോപാധി നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	65
പട്ടിക 6.3	മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടി വരുന്ന കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളുടെ എണ്ണം	65
പട്ടിക 6.4	നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥാവരജംഗമവസ്തുക്കൾ	65
പട്ടിക 6.5	മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടി വരുന്ന ട്രാൻസ്ഫോർമറുകളുടെ എണ്ണം	66

ചിത്രങ്ങൾ

	പേജ്
രൂപം	44
ചിത്രം 3.1	കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തെ ഭൂവിനിയോഗം 49
ചിത്രം 3.2	ബാധിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടേ കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തെ വിനിയോഗം 49
ചിത്രം 5.1	പദ്ധതി നേരിട്ടുബാധിക്കുന്നവരുടെ വൈവാഹികനില 56
ചിത്രം 5.2	പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവരുടെ വൈവാഹികനില 56

പഠനത്തിന്റെ സംക്ഷിപ്തം

പദ്ധതിയും പൊതു ആവശ്യവും

മെച്ചപ്പെട്ട ഗതാഗതസൗകര്യങ്ങളും റോഡ് സംവിധാനങ്ങളും ഒരു സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിലുണ്ടാക്കുന്ന ഗുണഫലങ്ങൾ സുവ്യക്തമാണ്. കേരളത്തിന്റെ വേഗത്തിലുള്ള നഗരവൽക്കരണവും ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും, റോഡ് സംവിധാനത്തിന്റെ വികസനം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനപരിപ്രേക്ഷ്യത്തിന്റെ ഒരു പ്രധാന ഘടകമാക്കി മാറ്റുന്നു. ഈ ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് ഉൾക്കൊണ്ടു കൊണ്ടാണ് കേരള സർക്കാർ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിനെ (കെ.ആർ.എഫ്.ബി.) കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാനായി ചുമതലപ്പെടുത്തിയത്. കണ്ണൂർ നഗരത്തിലെ റോഡുകളെ ഗതാഗതക്കുരുക്കില്ലാത്ത, കാൽനടയാത്രാ സൗഹൃദമായ മാതൃകാ റോഡുകളായി ശാസ്ത്രീയമായി വികസിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. ഈ പദ്ധതി കണ്ണൂർ നഗരത്തിനകത്തുള്ള സഞ്ചാരവും, ദീർഘദൂരയാത്രകളും സുഗമമാക്കും.

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള അവകാശ (RFCTLARR) നിയമം, 2013, നഗരവൽക്കരണത്തിനും, വ്യാവസായിക വൽക്കരണത്തിനും, അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനുമായി മനുഷ്യത്വപരവും, പങ്കാളിത്ത സ്വഭാവത്തോടു കൂടിയുള്ളതും സുതാര്യവുമായ ഒരു ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയ വിഭാവനം ചെയ്യുന്നു. ഭൂവുടമസ്ഥർക്കും, പദ്ധതി ബാധിതർക്കും ഏറ്റവും കുറവ് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്ന തരത്തിൽ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്നതിനും നിയമം ലക്ഷ്യം വെക്കുന്നു. നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 2(1) ഉചിതമായ സർക്കാർ സംവിധാനങ്ങൾക്ക് പൊതുമേഖലാ സംരംഭങ്ങൾക്കായോ, പൊതു ആവശ്യങ്ങൾക്കായോ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം നൽകുന്നു. സെക്ഷൻ 2(b)(i) നിർവചിച്ചിരിക്കുന്ന പൊതു ആവശ്യത്തിന്റെ പരിധിയിൽ ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ സാമ്പത്തികകാര്യ വകുപ്പ് (അടിസ്ഥാനസൗകര്യവിഭാഗം) പുറത്തിറക്കിയിട്ടുള്ള വിജ്ഞാപനത്തിൽ (13/6/2009-INF, തീയതി 27th മാർച്ച് 2012) പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന മുഴുവൻ പ്രവർത്തനങ്ങളും ഇനങ്ങളും ഉൾപ്പെടുന്നു. ഈ വിജ്ഞാപനത്തിലെ ഒന്നാമത്തെ ഇനമായി വരുന്ന ഗതാഗത വിഭാഗത്തിലാണ് റോഡ് വികസനം ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. മാത്രമല്ല ഈ നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത് കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് ആണ്. കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് റോഡ് വികസന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാനായി കേരള സർക്കാരിനു കീഴിൽ രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള മൾട്ടി പർപ്പസ് വെഹിക്കിളാണ്. ഈ ഘടകങ്ങൾ പരിഗണിക്കുമ്പോൾ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് മുന്നോട്ട് വെച്ചിരിക്കുന്ന കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി പൊതു ആവശ്യത്തിന്റെ പരിധിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു.

ഭൂമിശാസ്ത്രം

ഈ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം ദേശീയ പാത-66, പൊടിക്കുണ്ട്-കൊറ്റാളി റോഡ്, തയ്യിൽ-തെഴുകിലെപ്പിടിക റോഡ്, കുഞ്ഞിപ്പള്ളി-പുല്ലൂപ്പി റോഡ് എന്നീ നാലു റോഡുകളുടെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ഈ റോഡുകളുടെ കൃത്യമായ സ്ഥാനം താഴെക്കൊടുക്കുന്നു.

- വാർഡ് - കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷനിലെ 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 26, 27, 28, 29, 32, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50 വാർഡുകളും, ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിലെ 3, 6, 15, 16, 17 വാർഡുകളും.
- വില്ലേജ് - പഠന പ്രദേശം കണ്ണൂർ, ചിറക്കൽ, പുഴാതി, വളപട്ടണം, ചൊവ്വ, പള്ളിക്കുന്ന്, എളവായൂർ എന്നീ ജില്ലകളിലായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നു.
- താലൂക്ക് - കണ്ണൂർ
- ജില്ല - കണ്ണൂർ

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന്റെ വലിപ്പവും സവിശേഷതകളും

കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷനിലും, ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിലുമായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന ഏകദേശം 28.6 ഹെക്ടർ സ്ഥലമാണ് കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസനപദ്ധതിയിലുൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന 11 റോഡുകളുടെ വികസനത്തിനായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ ഈ പഠനം അവയിൽ നാല് റോഡുകളുമായി മാത്രം ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. 14.5 ഹെക്ടർ ഭൂമിയാണ് ഈ നാലു റോഡുകളുടെ വികസനത്തിനായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്നത്.

പഠന പ്രദേശത്തിന്റെ ഒരു വലിയ വിഭാഗം ഡ്രൈലാന്റ് ആണ്. തയ്യിൽ-തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡിൽ ഒരു നെൽവയൽ ഉണ്ട്. ഈ വയലിന്റെ ആറ് സെന്റോളം പദ്ധതിയായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്നുണ്ട്. ഈ നാല് റോഡുകൾ 10 തോട്ടുകളുടെയും ഒരു പുഴയുടെയും കുറുകെ പോകുന്നുണ്ട്. ഇവിടെയെല്ലാം പാലങ്ങളും കല്ലുകൾ നിലവിലുണ്ട്.

ഈ നാലു റോഡുകൾക്കുമായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമിയുടെ ഇരുവശവും ജനസാന്ദ്രമാണ്. വീടുകൾ, വാണിജ്യസ്ഥാപനങ്ങൾ, വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ, മതസ്ഥാപനങ്ങൾ, സർക്കാർ ഓഫീസുകൾ എന്നിവ ഇവിടെ നിരന്നുനിൽക്കുന്നുണ്ട്. പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന 1191 പ്ലോട്ടുകളിൽ 12 ശതമാനം മാത്രമേ ഉപയോഗരഹിതമായി കിടക്കുന്നുള്ളൂ. പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് ആകെ 488 കെട്ടിടങ്ങളുണ്ട്. ഇവയിൽ 14 ശതമാനം വീടുകളും 82 ശതമാനം കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളുമാണ്.

പരിഗണിച്ച ഇതരമാർഗങ്ങൾ

നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് പ്രാധാന്യം നൽകുന്ന ഒരു പദ്ധതിയായതിനാൽ, ഇതരമാർഗങ്ങളൊന്നും പരിഗണിച്ചിരുന്നില്ല. വിശദമായ പദ്ധതി രേഖയിൽ (ഡിപിആർ), കണ്ണൂർ നഗരസഭയുടെ തെക്കായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന കന്റോൺമെന്റ് ഭാഗത്തുള്ള റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നത് ഗതാഗതകുരുക്ക് കുറയ്ക്കുമെന്ന് പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും, ഈ ഭാഗം മിലിറ്ററി എന്തിനീയറിംഗ് സർവീസിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലായതു കൊണ്ട് നിലവിലെ റോഡ് വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല.

സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാതം

പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് താമസിക്കുന്ന ജനങ്ങളെ ഒട്ടും തന്നെ ബാധിക്കാതെ വികസന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുക ദൃഷ്ട്യമായിരിക്കും. നിർദ്ദിഷ്ട ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലൂടെ സംഭവിക്കാവുന്ന പ്രധാന ദോഷ ഫലങ്ങൾ:

- 28 കുടുംബങ്ങളെ മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കൽ.
- ഏറ്റവും കുറവ് 978 കുടുംബങ്ങളുടെയെങ്കിലും ഉപജീവനമാർഗത്തെ നേരിട്ട് ബാധിക്കൽ.
- 186 കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളെ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കൽ.
- മരങ്ങൾ വെട്ടിക്കളയുന്നതിലൂടെ ഉണ്ടാകുന്ന പാരിസ്ഥിതിക നഷ്ടങ്ങൾ.
- കെട്ടിടങ്ങളല്ലാത്ത മറ്റ് 405 നിർമ്മിതികളുടെ നഷ്ടം.
- ട്രാൻസ്ഫോർമറുകൾ, വൈദ്യുത വിളക്കുകൾ, സർക്കാരോഫീസുകൾ, പൊതു കിണറുകൾ എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടൽ.

ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഉള്ളപ്പോഴും, കണ്ണൂർ നഗരത്തിലെ ഗതാഗത കുരുക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതും, നഗരത്തിലൂടെയുള്ള യാത്ര സുഗമമാക്കുന്നതും ഈ പദ്ധതിയുടെ പ്രധാന ഗുണഫലങ്ങളാണ്. മികച്ച റോഡ് സംവിധാനത്തിലൂടെ സമ്പദ്ഘടനയ്ക്ക് ലഭ്യമാകുന്ന വളർച്ചയും പദ്ധതിക്കനുക്രമമായ ഘടകമാണ്.

ആഘാത ലഘൂകരണ നടപടികൾ

സാമ്പത്തിക-സാമൂഹിക സർവ്വേയിലൂടെയും, പദ്ധതി ബാധിതർക്കിടയിൽ നടത്തിയ ഫോക്കസ് ഗ്രൂപ്പ് ചർച്ചകളിലൂടെയും, പ്രധാന തല്പരകക്ഷികളുമായി നടത്തിയ അഭിമുഖങ്ങളിലൂടെയും, പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിലൂടെയുമെല്ലാം ഉരുത്തിരിഞ്ഞ ആശയങ്ങളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി താഴെ പറയുന്ന സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതി (SIMP) വികസിപ്പിച്ചെടുത്തു.

- സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുക വഴി കിടപ്പാടം നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങളെ 2013 ലെ RFCTLARR നിയമത്തിനു പകരമായി സംസ്ഥാനസർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്ന പുനരധിവാസ പുനഃസ്ഥാപന നയം പ്രകാരം വീട് നൽകിയോ, പകരം വീട് വെക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കിയോ അല്ലെങ്കിൽ അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിയോ പുനഃരധിവാസിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.
- പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് നിന്നുള്ള താമസം മാറേണ്ടിവരുന്നത് ഏറ്റവും പ്രതികൂലമായ പ്രത്യാഘാതമായി കണക്കാക്കി, പുനരധിവാസ നടപടിക്രമങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുക.
- പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് യുക്തമായ വില/ന്യായമായ മൂല്യം നൽകുക.
- വൈദ്യുതി പോസ്റ്റുകൾ, ട്രാൻസ്ഫോർമറുകൾ, ഒപ്റ്റിക്കൽ കേബിളുകൾ, പൈപ്പ് ലൈനുകൾ, പൊതു ടാപ്പുകൾ, പൊതുകിണറുകൾ എന്നിവ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഉൾക്കൊള്ളിക്കുക.
- നിലവിലുള്ള ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ രൂപരേഖ പ്രകാരം ഭാഗികമായി ബാധിതമാകുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ അവശേഷിക്കുന്ന ഭാഗം ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലെങ്കിൽ പൂർണ്ണമായി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.
- കെട്ടിടം പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടുന്ന കടയുടമകൾക്ക്, തങ്ങളുടെ കച്ചവടം തുടർന്നുകൊണ്ടു പോകാനായി പകരം സ്ഥലം നൽകുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.

- നിലവിൽ മുൻവശത്തുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നത് കാരണം ബിൽഡിംഗ് റൂൾ അനുശാസിക്കുന്ന തരത്തിൽ കെട്ടിടവും റോഡും തമ്മിലുള്ള അകലം പാലിക്കാനാവാതെ വരുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുണ്ട്. ബിൽഡിംഗ് റൂളുകളിൽ ഇളവ് അനുവദിച്ചാൽ ഇവയിൽ പലതിലും കച്ചവടം തുടർന്നു കൊണ്ടുപോകാനാകും.
- പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന അവശ ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് ജീവനോപാധി ഒരുക്കുന്നതിനായി ഉചിതമായ ഇടങ്ങളിൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി സഹകരിച്ച് പെട്ടിക്കടകൾ പോലുള്ള താൽക്കാലിക വഴിയോര സംരഭങ്ങൾക്കുള്ള സാധ്യത റോഡിനോട് ചേർന്ന് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.
- പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന പദ്ധതിയിൽ ദുർബല വിഭാഗങ്ങളിൽപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങൾക്ക് മുൻഗണന നൽകുക.
- പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന സമയത്ത്, തൊഴിലാളികളുടെയും പ്രദേശത്ത് താമസിക്കുന്നവരുടെയും സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാനുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുക. ശരിയായ രീതിയിലുള്ള മാലിന്യ നിർമ്മാർജ്ജനം ഉറപ്പാക്കുക.
- പുനരധിവാസം നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയിൽ നിലവിൽ താമസിക്കുന്ന കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ ചെലുത്തണം.
- മരങ്ങൾ മുറിച്ച് മാറ്റപ്പെടുക വഴി പരിസ്ഥിതിക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനതകുന്ന അത്ര മരങ്ങൾ പാതയോരങ്ങളിൽ നടാം. ഈ വൃക്ഷങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുക്കുമ്പോൾ അവ നടപ്പാതയിൽ തണൽ നൽകുന്ന വിധത്തിൽ ആകുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കും. എന്നാൽ പെട്ടെന്ന് ഒടിഞ്ഞു വീഴാത്ത തരത്തിലുള്ള മരങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കുകയും വേണം.
- പദ്ധതിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ ഉയർന്ന് വന്നേക്കാവുന്ന അപ്രതീക്ഷിതങ്ങളായ പ്രശ്നങ്ങളെ വേഗത്തിൽ പരിഹരിച്ച് മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഒരു പരാതി പരിഹാര സംവിധാനം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ വിഭാഗങ്ങളുടെ പങ്കാളിത്തത്തോടെ നടപ്പിലാക്കണം.
- നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഭാഗമായി പുറത്ത് നിന്നുള്ള തൊഴിലാളികളെ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ശരിയായ രീതിയിലുള്ള ശൗചാലയ സൗകര്യങ്ങളോട് കൂടിയ മാനുഷമായ താമസ സൗകര്യം ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്.
- തൊഴിലാളികളുടെ ആരോഗ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ ആവശ്യമായ ശ്രദ്ധയോടെ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു എന്ന് ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്ന തൊഴിലാളികളെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അവരെ അടുത്തുള്ള സർക്കാർ ആരോഗ്യ സംവിധാനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തണം. പ്രതിരോധ മരുന്നുകൾ യഥാസമയം അവർക്ക് ലഭിക്കുന്നു എന്ന് ഉറപ്പാക്കണം.

പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ

അദ്ധ്യായം 1

1.1 പദ്ധതിയുടെ പശ്ചാത്തലം

കേരളത്തിന്റെ ഭൂതഗതിയിലുള്ള നഗരവൽക്കരണവും ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും നമ്മുടെ റോഡ് സംവിധാനങ്ങളെ വികസിപ്പിക്കേണ്ടതിന്റെ അനിവാര്യതയിലേക്ക് വിരൽ ചൂണ്ടുന്നു. സുഗമവും സുരക്ഷിതവുമായ യാത്രകൾ ഉറപ്പാക്കുന്നതിലും ചരക്ക് ഗതാഗത രംഗത്തും റോഡ് സംവിധാനം വലിയ പങ്ക് വഹിക്കുന്നുണ്ട്. വാഹനപ്പെരുപ്പം മൂലമുണ്ടാകുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്ക് നമ്മുടെ നഗരങ്ങളിലെ സ്ഥിരം കാഴ്ചയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം നേടിയെടുത്ത വ്യാവസായിക-സാമ്പത്തിക വളർച്ച മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് മെച്ചപ്പെട്ട റോഡ് ശൃംഖലകൾ കൂടിയേ തീരൂ.

കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനുള്ള പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്ത് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഒരു പൊതുമരാമത്ത് നയം 2018ൽ പുറത്തിറക്കുകയുണ്ടായി. സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് ശൃംഖലയുടെ 1781 കിലോമീറ്റർ ദേശീയ പാതയാണ്, 4332 കിലോമീറ്റർ സംസ്ഥാന പാതയും, 27470 കിലോമീറ്റർ പ്രധാനപ്പെട്ട ജില്ലാ റോഡുകളുമാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിലുള്ള പട്ടണങ്ങളും ഇടുങ്ങിയ റോഡുകളും ട്രാഫിക് ബ്ലോക്കുകൾക്ക് കാരണമാകുന്നു ഈ നയം പറയുന്നു. സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരെയും കാൽനട യാത്രക്കാരെയും കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനം രൂപപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ പ്രാധാന്യവും ഈ നയത്തിൽ ഊന്നിപ്പറയുകയുണ്ടായി. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, സാങ്കേതികമായി മെച്ചപ്പെട്ട, പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ-അപകട രഹിത-സുരക്ഷിത റോഡ് ശൃംഖല സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസന മുൻഗണനയായി സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് ശാസ്ത്രീയ പരിഹാരമെന്ന നിലയിൽ, സംസ്ഥാനത്തെ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട നഗരങ്ങളിൽ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് മുഖേന നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുക എന്നത് ഈ സർക്കാരിന്റെ ലക്ഷ്യമാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട ഇടനാഴികളിലെ റോഡുകളും ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളും മെച്ചപ്പെടുത്തുക എന്നതാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ഉദ്ദേശ്യം, കണ്ണൂർ നഗരവും ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കേരള സർക്കാർ 2001 ൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനു കീഴിൽ രൂപീകരിച്ച കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡെന്ന (കെ.ആർ.എഫ്.ബി.) മൾട്ടി പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ, കേരളത്തിന്റെ സമഗ്രമായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിൽ നിർണ്ണായക പങ്കു വഹിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റോഡ് ശൃംഖലകളുടെ വികസനത്തിനും പരിപാലനത്തിനുമാണ് കെ.ആർ.എഫ്.ബി പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ നൽകിയിരിക്കുന്നത്.

L&T- Ramboll Consulting Engineers Limited (LTR), Chennai എന്ന സ്ഥാപനം തയ്യാറാക്കിയ പ്രൊജക്ട് റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച്, നിർദ്ദിഷ്ട റോഡ് വികസന പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം കണ്ണൂർ നഗരത്തിന്റെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തെ പരമാവധി സഞ്ചാര സൗഹൃദമാക്കുക എന്നതാണ്.

1.2 പദ്ധതിക്കു പിന്നിലെ യുക്തി

സാമൂഹിക- സാമ്പത്തിക- വ്യാവസായിക വികസനം കെട്ടിപ്പടുക്കുന്നതിന്, മെച്ചപ്പെട്ട ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യ പങ്കുണ്ട്. മെച്ചപ്പെട്ട സഞ്ചാര സൗകര്യങ്ങളും റോഡ് സംവിധാനങ്ങളും ഒരു സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയിൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന ഗുണഫലങ്ങൾ പഠനങ്ങൾ തെളിയിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഒരു വികസിത റോഡ് ശൃംഖല ആളുകളുടെ സഞ്ചാരത്തെയും ചരക്കുനീക്കത്തെയും സുരക്ഷിതവും സുഗമവുമാക്കുന്നു.

കേരളത്തിൽ, പ്രതിദിനം 2300 ലധികം വാഹനങ്ങൾ പുതിയതായി വാഹന സംഖ്യയിൽ ചേർക്കപ്പെടുന്നു. കേരളത്തിന്റെ വാഹന-ജനസംഖ്യാ അനുപാതം ദേശീയ ശരാശരിയേക്കാൾ വളരെ മുന്നിലാണെന്ന് കണക്കുകൾ പറയുന്നു (പട്ടിക 1.1). നിലവിൽ സംസ്ഥാനത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 11,11,393 ൽ ആണ്. ഇത് പ്രകാരം കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളിൽ മൂന്നിലൊരാൾക്ക് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത മോട്ടോർ വാഹനമുണ്ട്.

പട്ടിക 1.1: കേരളത്തിലെയും ഇന്ത്യയിലെയും വാഹന സ്ഥിതി വിവരക്കണക്കുകൾ

വർഷം	കേരളം		ഇന്ത്യ	
	രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വാഹനങ്ങളുടെ ആകെ എണ്ണം	1000 ജനസംഖ്യയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വാഹനങ്ങൾ	രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വാഹനങ്ങളുടെ ആകെ എണ്ണം	1000 ജനസംഖ്യയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വാഹനങ്ങൾ
2010	5397652	157.3	127746000	108.6
2011	6072019	175.7	141866000	119.0
2012	6870354	197.4	159491000	132.0
2013	8048673	229.7	176044000	143.9
2014	8547966	242.4	190704000	153.9
2015	9421245	265.6	210023000	167.5
2016	10171813	285.1	230031000	181.3
2017	11030037	307.5	253311000	197.3

അവലംബം: Economic Review, 2018; Registered Motor Vehicles - Offices of State Transport Commissioners/UT Administrations, Population - Report of the Technical Group on population, Census of India, 2011

വാഹനപ്പെരുപ്പവും റോഡ് സുരക്ഷയും തമ്മിൽ അഭേദ്യമായ ബന്ധമുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷത്തിനിടക്ക്, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡിന്റെ നീളം 12 ശതമാനം മാത്രം കൂടിയപ്പോൾ, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 30 ശതമാനമായി വർദ്ധിക്കുകയുണ്ടായി. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടായ വർദ്ധനവും അവയെ ഉൾക്കൊള്ളാനുള്ള റോഡിന്റെ ശേഷി വികസിപ്പിക്കുന്നതും തമ്മിലുള്ള അന്തരം, കേരളത്തിൽ വാഹനാപകടങ്ങളും ഗതാഗതക്കുരുക്കും വർദ്ധിക്കുന്നതിനിടയാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ലഭ്യമായ വിവരങ്ങൾ പ്രകാരം 1960ൽ 1528 റോഡപകടങ്ങളും 235 റോഡപകട മരണങ്ങളും ആണ് കേരളത്തിൽ ഉണ്ടായത്. എന്നാൽ 2018 ആയപ്പോഴേക്ക് അത് 40181 റോഡപകടങ്ങളും 4303 റോഡപകട മരണങ്ങളുമായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ എട്ടു വർഷത്തിനിടക്ക് സംസ്ഥാനത്ത് വാഹനാപകടങ്ങൾ 15 ശതമാനവും റോഡപകട മരണങ്ങൾ 9 ശതമാനവും വർദ്ധിക്കുകയുണ്ടായി. പി.ആർ.എസ്. ഇന്ത്യയുടെ (prsinda) കണക്കുപ്രകാരം വാഹനാപകട-ജനസംഖ്യാനുപാതത്തിൽ കേരളം രണ്ടാമതാണ്.

കണ്ണൂർ ജില്ലയുടെ അവസ്ഥയും ഇതിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമല്ല. കഴിഞ്ഞ നാലു വർഷത്തിനിടക്ക് ജില്ലയിലെ റോഡിന്റെ നീളം ഒരു മാറ്റുമില്ലാതെ നിലനിൽക്കുമ്പോഴും, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 45 ശതമാനമായി വർദ്ധിക്കുകയുണ്ടായി (പട്ടിക 1.2). ഇതേ കലയളവിൽ റോഡപകടങ്ങളുടെയും മരണങ്ങളുടെയും എണ്ണവും കൂടിയിട്ടുണ്ട്.

പട്ടിക 1.2: കണ്ണൂരിലെ റോഡ്, വാഹന സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകൾ

വർഷം	റോഡിന്റെ നീളം (കി.മീ.)	രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ('000 ൽ)
2015	2257.9	512320
2016	2265.2	601790
2017	2265.2	666523
2018	2265.2	739595

അവലംബം: Economic Review

അതിവേഗം വികസിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കണ്ണൂർ നഗരത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, ജില്ലയിലെ കൂടുതൽ ഗതാഗതക്കുരുക്കങ്ങൾ വേണ്ടുന്ന റോഡുകളുടെ വികസനം ഒരടിയന്തിര ആവശ്യമാണെന്ന് കേരള സർക്കാർ തിരിച്ചറിയുകയുണ്ടായി. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, കണ്ണൂർ നഗരത്തിലെ റോഡുകളെ ആധുനികവും ശാസ്ത്രീയവുമായ രീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിനെ (കെ.ആർ.എഫ്.ബി.) 'കണ്ണൂർ നഗരപാത വികസന പദ്ധതി' നടപ്പാക്കാൻ ചുമതലപ്പെടുത്തി. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കണ്ണൂർ നഗരത്തിൽ, 44 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ 11 വിവിധ റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള വിശദമായ പദ്ധതി രേഖ (ഡി.പി.ആർ.) കെ.ആർ.എഫ്.ബി. നിർദ്ദേശിച്ചു. ഈ പദ്ധതി കണ്ണൂർ നഗരത്തിനുള്ളിലൂടെയുള്ള സഞ്ചാരം സുഗമമാക്കാനും ദീർഘദൂര യാത്രക്കാരുടെ യാത്രകൾ എളുപ്പമാക്കാനും ലക്ഷ്യം വെക്കുന്നു. ഗതാഗതക്കുരുക്ക് പരിഹരിച്ച് നഗരത്തിനകത്തേക്കും പുറത്തേക്കും സ്ഥിരമായി യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നവരുടെ യാത്രാപ്രശ്നങ്ങളും അസൗകര്യങ്ങളും കുറയ്ക്കുക എന്നതും പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്യുന്നു. മെച്ചപ്പെട്ട യാത്രാസമയം, ഗതാഗതസംവിധാനം, കാൽനട യാത്രികരുടെ സുരക്ഷ എന്നിവ ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ട്, കണ്ണൂർ നഗരത്തിലെ യാത്രാ സാഹചര്യത്തെ ഈ പദ്ധതി മെച്ചപ്പെടുത്തുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്നു.

2013ൽ നിലവിൽ വന്ന ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള അവകാശ നിയമം, (RFCTLARR Act, 2013) വ്യവസായവൽക്കരണത്തിനും പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസനത്തിനും, നഗരവൽക്കരണത്തിനുമായി മാനുഷികവും പങ്കാളിത്ത സ്വഭാവത്തോടു കൂടിയതും, സുതാര്യവുമായ ഒരു ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടി ഉറപ്പുവരുത്തൽ ലക്ഷ്യംവെക്കുന്നു. ഭൂവുടമകളുടെ പദ്ധതിബാധിതരാകുന്ന എല്ലാത്തരം ജനതയെയും ഏറ്റവും കുറച്ച് ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്ന തരത്തിലാകണം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതെന്ന് നിയമത്തിന്റെ ആമുഖത്തിൽ പറയുന്നുണ്ട്. നിയമത്തിന്റെ അനുച്ഛേദം 2(1) പ്രകാരം, ഈ നിയമത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ സർക്കാർ സ്വന്തമാവശ്യങ്ങൾക്കായോ പൊതു ആവശ്യങ്ങൾക്കായോ (public purpose) പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്കായോ നടപ്പിലാക്കുന്ന ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. അനുച്ഛേദം 2(b)(i) നിർവചിക്കുന്ന പൊതു ആവശ്യങ്ങളിൽ ഇന്ത്യൻ ഗവണ്മെന്റിന്റെ സാമ്പത്തികകാര്യവകുപ്പ് (അടിസ്ഥാനസൗകര്യവിഭാഗം) 2012 മാർച്ച് 27 തീയതിയിലെ 13-6-2009-ഐ.എൻ.എഫ്. എന്ന വിജ്ഞാപനത്തിൽ ലിസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രവൃത്തികളും ഇനങ്ങളും ഉൾപ്പെടുന്നു. ഈ വിജ്ഞാപനത്തിന്റെ ഒന്നാം പോയിന്റിൽ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്ന ഗതാഗത വിഭാഗത്തിലാണ് റോഡ് വികസനം ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. റോഡ് വികസന പദ്ധതികൾക്കായി കേരള സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച കെ.ആർ.എഫ്.ബി. എന്ന മൾട്ടി പർപ്പസ് വെഹിക്കിളാണ് ഈ നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ, കെ.ആർ.എഫ്.ബി നടപ്പിലാക്കുന്ന കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി പൊതു ആവശ്യത്തിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്നു.

1.3 പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ

ഗതാഗത-റോഡ് സംവിധാനങ്ങളുടെ വിശകലനത്തിലൂടെ എൽ & ടി തയ്യാറാക്കിയ ഡി.പി.ആറിൽ കണ്ണൂർ നഗരത്തിൽ വികസിപ്പിക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന 11 ഇടനാഴികളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ

പട്ടിക 1.3: കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഇടനാഴികളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ

ക്രമ നമ്പർ	റോഡിന്റെ പേര്	ആരംഭം	അവസാനം	കടന്നു പോകുന്ന വഴികൾ	ആകെ നീളം (കി.മീ.)
1.	എൻ.എച്ച്.-66	മന്ന ജങ്ഷൻ	പുതിയ എൻ.എച്ച്. ബൈപാസ് ജങ്ഷൻ	മന്ന ജങ്ഷൻ - പൊടിക്കണ്ട് - എ.കെ.ജി. ആശുപത്രി- കാൾട്ടെക്സ് - താന - മേലേ ചൊവ്വ - താഴെ ചൊവ്വ - പുതിയ എൻ.എച്ച്. ബൈപാസ് ജങ്ഷൻ	12.75
2.	ചാലാട് - കഞ്ഞിപ്പള്ളി റോഡ്	ചാലാട് ജങ്ഷൻ	കഞ്ഞിപ്പള്ളി ജങ്ഷൻ	ചാലാട് - പന്നൻപാറ ലെവൽ ക്രോസ്സ് - പള്ളിക്കന്ന് ജങ്ഷൻ - കഞ്ഞിപ്പള്ളി ജങ്ഷൻ	4.70
3.	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	പൊടിക്കണ്ട് ജങ്ഷൻ (എൻ.എച്ച്.-66)	കൊറ്റാളി ജങ്ഷൻ	പൊടിക്കണ്ട് ജങ്ഷൻ - കൊറ്റാളി ജങ്ഷൻ	1.44
4.	മിനി ബൈപാസ് റോഡ്	പുതിയ തെരു (കൊറ്റാളി റോഡ് ജങ്ഷൻ)	കണ്ണോത്തുചാൽ ജങ്ഷൻ (എൻ.എച്ച്.-66)	കൊറ്റാളി റോഡ് ജങ്ഷൻ - കൊറ്റാളി ജങ്ഷൻ - കഞ്ഞിപ്പള്ളി ജങ്ഷൻ - കൊർജാൻ സ്കൂൾ ജങ്ഷൻ - ധനലക്ഷ്മി ജങ്ഷൻ - കണ്ണോത്തുചാൽ ജങ്ഷൻ	7.04
5.	കക്കാട് - മുണ്ടയാട് റോഡ്	കക്കാട് ജങ്ഷൻ	മുണ്ടയാട് പൗൾടി ഫാം ജങ്ഷൻ	കക്കാട് ജങ്ഷൻ - മുണ്ടയാട് പൗൾടി ഫാം	2.81
6.	പ്ലാസ ജങ്ഷൻ - ജെ.ടി.എസ്. റോഡ്	പ്ലാസ ജങ്ഷൻ	ജൂനിയർ ടെക്നിക്കൽ സ്കൂൾ (ജെ.ടി.എസ്.) ജങ്ഷൻ	പ്ലാസ ജങ്ഷൻ - എസ്.ബി.ഐ. ജങ്ഷൻ - ഡി.എസ്.സി. ചൗക്ക്- ഗവൺമെന്റ് ആശുപത്രി- കണ്ണൂർ സിറ്റി ജങ്ഷൻ - തയ്യിൽ ജങ്ഷൻ - ദിനേശ് മുക്ക്- ജെ.ടി.എസ്. ജങ്ഷൻ	6.45
7.	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	കുറവ റോഡ് ജങ്ഷൻ	തെഴുക്കിലെപ്പിടിക ജങ്ഷൻ (എൻ.എച്ച്.-66)	കുറവ റോഡ് ജങ്ഷൻ - കണ്ണൂർ സ്പിന്നിംഗ് മിൽ ലെവൽ ക്രോസ്സിംഗ് - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക ജങ്ഷൻ	2.18
8.	ഇന്നർ റിംഗ് റോഡ്	മുനീശ്വരൻ കോവിൽ ജങ്ഷൻ	മുനീശ്വരൻ കോവിൽ ജങ്ഷൻ	മുനീശ്വരൻ കോവിൽ ജങ്ഷൻ - ഓഫീസേഴ്സ് ക്ലബ്ബ് ജങ്ഷൻ - പോലീസ് ക്ലബ്ബ് ജങ്ഷൻ - ആശീർവാട് ജങ്ഷൻ - പ്ലാസ ജങ്ഷൻ - മുനീശ്വരൻ കോവിൽ ജങ്ഷൻ	3.1
9.	പട്ടാളം റോഡ് - താലൂക്കോഫീസ് റോഡ് - സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ റോഡ്	ഓഫീസേഴ്സ് ക്ലബ്ബ് ജങ്ഷൻ	പോലീസ് ക്ലബ്ബ് ജങ്ഷൻ	ഓഫീസേഴ്സ് ക്ലബ്ബ് ജങ്ഷൻ - എസ്.പി.സി.എ. ജങ്ഷൻ - മഹാത്മാ ജങ്ഷൻ - കാൾട്ടെക്സ് സർക്കിൾ - പോലീസ് ക്ലബ്ബ് ജങ്ഷൻ	0.99
10.	ജയിൽ റോഡ്	എസ്.പി.സി.എ. ജങ്ഷൻ	എ.കെ.ജി. ആശുപത്രി ജങ്ഷൻ	എസ്.പി.സി.എ. ജങ്ഷൻ - എ.കെ.ജി. ആശുപത്രി ജങ്ഷൻ	0.96
11.	കഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	കഞ്ഞിപ്പള്ളി ജങ്ഷൻ	പുല്ലൂപ്പി ജങ്ഷൻ	കഞ്ഞിപ്പള്ളി ജങ്ഷൻ - അത്താഴക്കന്ന് - പുല്ലൂപ്പി ജങ്ഷൻ	1.65
ആകെ നീളം: 44.07					
അവലംബം: Detailed Project Report and Engineering Design for Kannur City Road Improvement Project					

ഡി.പി.ആർ പ്രകാരം വിവിധ ഇടനാഴികൾക്കായി ഏറ്റെടുക്കാൻ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട ഭൂമിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ പട്ടിക 1.4 ൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 1.4: വിവിധ ഇടനാഴികൾക്കായുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പദ്ധതി

ക്ര. ന.	റോഡിന്റെ പേര്	ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമി (ഹെക്ടറിൽ)
1.	എൻ.എച്ച്.-66	9.77
2.	ചാലാട് - കുഞ്ഞിപ്പള്ളി റോഡ്	4.00
3.	പൊടിക്കണ്ട - കൊറ്റാളി റോഡ്	1.07
4.	മിനി ബൈപാസ് റോഡ്	4.54
5.	കക്കാട് - മുണ്ടയാട് റോഡ്	2.14
6.	പ്ലാസ ജങ്ഷൻ - ജെ.ടി.എസ്. റോഡ്	3.28
7.	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	2.44
8.	ഇന്നർ റിംഗ് റോഡ്	0
9.	പട്ടാളം റോഡ് - താലൂക്കോഫീസ് റോഡ് - സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ റോഡ്	0
10.	ജയിൽ റോഡ്	0
11.	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	1.26
ആകെ ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമി		28.6

അവലംബം: Detailed Project Report and Engineering Design for Kannur City Road Improvement Project

കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷനും ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തുമുൾപ്പെടുന്നതാണ് പദ്ധതി പ്രദേശം. മുൻപേ പരാമർശിച്ച 11 റോഡുകളിൽ, എട്ടു റോഡുകളുടെ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്തുന്നതിനായാണ് G.O.(P) No. 21/2019/RD പ്രകാരം എസ്.ഐ.എ. യൂണിറ്റിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. എന്നിരുന്നാലും, എസ്.ഐ.എ.ക്കു അനുവദിച്ച സമയത്തിനുള്ളിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് എല്ലാ റോഡുകളുടെയും ഭൂമി അളന്നുതിരിക്കൽ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കാത്തതിനാൽ, പ്രസ്തുത സമയത്തിനകം ഭൂമി അളന്നു തിരിക്കൽ പൂർത്തീകരിച്ച നാലു റോഡുകളായ; എൻ.എച്ച്.-66, പൊടിക്കണ്ട - കൊറ്റാളി റോഡ്, തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്, കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ് എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവരങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നത്.

അതുകൊണ്ടുതന്നെ, 18.02 കിലോമീറ്ററിലായി വ്യാപിച്ചു കിടക്കുന്ന 14.54 ഹെക്ടർ ഭൂമിയുടെ വിവരങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഈ എസ്.ഐ.എ. പഠനത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഈ പഠനത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന പദ്ധതി പ്രദേശത്തിൽ, കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷനകത്തെ 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 26, 27, 28, 29, 32, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50 എന്നീ വാർഡുകളും ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിനകത്തെ 3, 6, 15, 16, 17 എന്നീ വാർഡുകളും ഉൾപ്പെടുന്നു. പഠന പ്രദേശം കണ്ണൂർ താലൂക്കിലെ കണ്ണൂർ, ചിറക്കൽ, പുഴാദി, വളപട്ടണം, ചൊവ്വ, പള്ളിക്കുന്ന്, എളയാവൂർ എന്നീ വില്ലേജുകളിലായി വ്യാപിച്ചു കിടക്കുന്നു.

പദ്ധതിയുടെ ചെലവ് വിവരങ്ങൾ പട്ടിക 1.5 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 1.5: പദ്ധതി ചെലവ് (രൂപ കോടിയിൽ)

ക്ര. ന.	റോഡിന്റെ പേര്	ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ചെലവ്	നിർമ്മാണ ചെലവ്	ആകെ താൽക്കാലിക ചെലവ്	ആകെ ചെലവ്
1	എൻ.എച്ച്.-66	131.84	93.11	12.20	237.15
2	ചാലാട് - കുഞ്ഞിപ്പള്ളി റോഡ്	44.09	28.32	5.09	77.50
3	പൊടിക്കുണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	11.21	6.44	1.16	18.81
4	മിനി ബൈപാസ് റോഡ്	50.73	33.98	5.31	90.02
5	കക്കാട് - മുണ്ടയാട് റോഡ്	21.05	12.10	2.02	35.17
6	പ്ലാനു ജങ്ഷൻ - ജെ.ടി.എസ്. റോഡ്	37.70	25.85	4.52	68.07
7	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	28.90	28.29	2.69	59.88
8 & 9	ഇന്നർ റിംഗ് റോഡും പട്ടാളം റോഡ് - താലൂക്കോഫീസ് റോഡ് - സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ റോഡും	-	2.67	-	2.67
10	ജയിൽ റോഡ്	-	0.28	-	0.28
11	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	12.13	8.06	1.34	21.53
ആകെ ചെലവ്		337.65	239.10	34.33	611.08

അവലംബം: Detailed Project Report and Engineering Design for Kannur City Road Improvement Project

ഇതുകൂടാതെ, അധികമായി വരുന്ന ചെലവുകളെയും മറ്റു പലവിധ ചെലവുകളെയും പദ്ധതിയുടെ അന്തിമ പദ്ധതി ചെലവിൽ പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്. ഇവ പട്ടിക 1.6 ൽ വിവരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 1.6: കണ്ണൂർ സി.ആർ.ഐ.പി. പദ്ധതിയുടെ അന്തിമ പദ്ധതി ചെലവ് (രൂപ കോടിയിൽ)

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനും, നിർമ്മാണത്തിനും, പരിപാലനത്തിനും മറ്റു താൽക്കാലിക ഇനങ്ങൾക്കുമായി	611.1
പാരിസ്ഥിതിക നിർവഹണ പദ്ധതി ചെലവ്	4.0
ആർ & ആർ ചെലവ്	16.3
നിർമ്മാണ സമയത്ത് ഗതാഗത നിയന്ത്രണത്തിനായുള്ള ചെലവ്	3.2
ഗുണനിലവാര നിയന്ത്രണം, മേൽനോട്ടം, മറ്റ് അപ്രതീക്ഷിത ചെലവുകൾ (അടങ്കൽ പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 2%)	9.4
ആകെ പദ്ധതി ചെലവ്	644.0

അവലംബം: Detailed Project Report and Engineering Design for Kannur City Road Improvement Project

റോഡ് പരിപാലനം ഒരു റോഡ് വികസന പദ്ധതിയുടെ മുഖ്യ ഘടകമായതിനാൽ റോഡുകളുടെ പരിപാലന ചെലവും കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പതിവായുള്ളതും കാലാനുക്രമമായതും എന്നിങ്ങനെ പരിപാലനത്തെ ഡി.പി.ആറിൽ രണ്ട് വിഭാഗമായി തിരിച്ചിട്ടുണ്ട്, ഇതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ പട്ടിക 1.7 ൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

പട്ടിക 1.7: പദ്ധതിയുടെ പരിപാലന ചെലവ് (രൂപ കോടിയിൽ)

ക്ര. ന.	റോഡിന്റെ പേര്	പതിവായുള്ള പരിപാലന ചെലവ് (ഓരോ വർഷവും)	കാലാനുകൂലമായ പരിപാലന ചെലവ് (ഓരോ 5 വർഷത്തേക്കും)
1	എൻ.എച്ച്.-66	0.23	20.09
2	ചാലാട് - കുഞ്ഞിപ്പള്ളി റോഡ്	0.06	1.86
3	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	0.03	1.28
4	മിനി ബെഹാസ് റോഡ്	0.16	5.43
5	കക്കാട് - മുണ്ടയാട് റോഡ്	0.06	2.63
6	പ്ലാസ ജങ്ഷൻ - ജെ.ടി.എസ്. റോഡ്	0.14	4.03
7	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	0.05	2.17
8 & 9	ഇന്നർ റിങ് റോഡും പട്ടാളം റോഡ് - താലൂക്കോഫീസ് റോഡ് - സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ റോഡും	0.10	4.24
10	ജയിൽ റോഡ്	0.02	0.63
11	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	0.04	1.87
ചെലവുകളുടെ പരിപാലന ചെലവ് (ഓരോ വർഷവും)		0.35	

അവലംബം: Detailed Project Report and Engineering Design for Kannur City Road Improvement Project

1.4 ഇതരമാർഗങ്ങൾ പരിഗണിക്കൽ

നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് പ്രാധാന്യം നൽകുന്ന ഒരു പദ്ധതിയായതിനാൽ, ഇതരമാർഗങ്ങളൊന്നും പരിഗണിച്ചിരുന്നില്ല. വിശദമായ പദ്ധതി രേഖയിൽ (ഡിപിആർ), കണ്ണൂർ നഗരസഭയുടെ തെക്കായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന കന്റോൺമെന്റ് ഭാഗത്തുള്ള റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നത് ഗതാഗതക്കുരുക്ക് കുറയ്ക്കുമെന്ന് പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും, ഈ ഭാഗം മിലിറ്ററി എന്തിനീയറിംഗ് സർവീസിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലായതുകൊണ്ട് നിലവിലെ റോഡ് വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല.

1.5 പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണഘട്ടങ്ങൾ

പദ്ധതിയെ ഒരു ഘട്ടത്തിൽ തന്നെ പൂർത്തീകരിക്കുന്ന തരത്തിലാണ് വിഭാവനം ചെയ്യുന്നത്.

1.6 പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖ, വലിപ്പം, സൗകര്യങ്ങൾ

വിവിധ റോഡുകളെ നാലു വരിപ്പാതയായും കാര്യേജ് വേ രണ്ടു വരിപ്പാതയായും വികസിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് ഈ പദ്ധതി ലക്ഷ്യമാക്കുന്നത്. ചില ഇടനാഴികകളിൽ വീതി കൂട്ടായുള്ള മെച്ചപ്പെടുത്തലും നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. റോഡിന്റെ വീതി വർദ്ധിപ്പിക്കൽ കൂടാതെ, നടപ്പാത നിർമ്മാണവും, ഡ്രൈനേജും, ബസ് ബേയും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രവും, തെരുവു വിളക്കുകളും, ശരിയായ സിഗ്നലിംഗും, ആവശ്യമായിട്ടുള്ളിൽ മേൽപ്പാലങ്ങളും (ഫ്ലൈ ഓവറും ഓവർ ബ്രിഡ്ജും) പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ സുരക്ഷിതവും, ഗതാഗതക്കുരുക്കില്ലാത്തതും, കാൽനടയാത്രാ സൗഹൃദവുമായ ഒരു റോഡ് വികസനമാണ് ഈ പദ്ധതി ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഓരോ ഇടനാഴിയുടെയും വിശദമായ വികസന രൂപരേഖ പട്ടിക 1.8 ൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

പട്ടിക 1.8: ഓരോ റോഡിന്റെയും വികസന രൂപരേഖ

ക്ര. ന.	ഇടനാഴിയുടെ പേര്	വികസന രൂപരേഖ
1.	എൻ.എച്ച്.-66	<ul style="list-style-type: none"> • നടപ്പാതയും, ബസ് ബേക്കുകളും, ഡ്രൈനേജ് സംവിധാനങ്ങളും, പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ ഇടവുമുള്ള നാലുവരിപ്പാതയായി റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക • താഴെ ചൊവ്വയിൽ നിലവിലുള്ള മൈനർ ബ്രിഡ്ജിനു സമാന്തരമായി പ്രധാന പാതയിൽ മൈനർ ബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ്സുകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക
2.	ചാലാട് - കഞ്ഞിപ്പള്ളി റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • 7.5 മീറ്റർ കാർവേജ് വേയോടു കൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായി റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക • റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ ഷോൾഡർ ചെയ്യുക • ഇരു വശങ്ങളിലും രണ്ടു മീറ്റർ വീതിയിൽ നടപ്പാത നിർമ്മിക്കുക • നടപ്പാതക്കു കീഴെ പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സംവിധാനവും ശരിയായ അഴുക്കു ചാലോടു കൂടിയ ഡ്രൈനേജും നിർമ്മിക്കുക • പനമ്പുഴ ലെവൽ ക്രോസ്സിംഗിൽ രണ്ടുവശത്തും സർവീസ് റോഡോടു കൂടിയ രണ്ടുവരി റെയിൽവേ മേൽപ്പാലം നിർമ്മിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് ബേക്കുകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക
3.	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • 7.5 മീറ്റർ കാർവേജ് വേയോടു കൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായി റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക • റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ ഷോൾഡർ ചെയ്യുക • ഇരു വശങ്ങളിലും രണ്ടു മീറ്റർ വീതിയിൽ നടപ്പാത നിർമ്മിക്കുക • നടപ്പാതക്കു കീഴെ പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സംവിധാനവും ശരിയായ അഴുക്കു ചാലോടു കൂടിയ ഡ്രൈനേജും നിർമ്മിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് ബേക്കുകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക
4.	മിനി ബൈപാസ് റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • 7.5 മീറ്റർ കാർവേജ് വേയോടു കൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായി റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക • റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ ഷോൾഡർ ചെയ്യുക • ഇരു വശങ്ങളിലും രണ്ടു മീറ്റർ വീതിയിൽ നടപ്പാത നിർമ്മിക്കുക • നടപ്പാതക്കു കീഴെ പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സംവിധാനവും ശരിയായ അഴുക്കു ചാലോടു കൂടിയ ഡ്രൈനേജും നിർമ്മിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് ബേക്കുകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക
5.	കക്കാട് - മുണ്ടയാട് റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • 7.5 മീറ്റർ കാർവേജ് വേയോടു കൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായി റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക • റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ ഷോൾഡർ ചെയ്യുക • ഇരു വശങ്ങളിലും രണ്ടു മീറ്റർ വീതിയിൽ നടപ്പാത നിർമ്മിക്കുക • നടപ്പാതക്കു കീഴെ പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സംവിധാനവും ശരിയായ അഴുക്കു ചാലോടു കൂടിയ ഡ്രൈനേജും നിർമ്മിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് ബേക്കുകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക

6.	പ്ലാസ ജങ്ഷൻ - ജെ.ടി.എസ്. റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • ചെയ്നേജ് 0+000 മുതൽ 5+900 വരെയുള്ള ഭാഗം 7.5 മീറ്റർ കാർവേജ് വേയോടു കൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കുക, ചെയ്നേജ് 5+900 മുതൽ ഇടനാഴിയുടെ അവസാനം വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന് ഓവർ ലേ ചെയ്യുക • റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ ഷോൾഡർ ചെയ്യുക • ഇരു വശങ്ങളിലും രണ്ടു മീറ്റർ വീതിയിൽ നടപ്പാത നിർമ്മിക്കുക • നടപ്പാതക്കു കീഴെ പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സംവിധാനവും ശരിയായ അഴുക്കു ചാലോടു കൂടിയ ഡ്രൈനേജും നിർമ്മിക്കുക • കാനാമ്പുഴ പാലവും അയ്യിക്കര പാലവും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തി പരിപാലിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് ബേകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക
7.	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • 7.5 മീറ്റർ കാർവേജ് വേയോടു കൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായി റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക • റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ ഷോൾഡർ ചെയ്യുക • ഇരു വശങ്ങളിലും രണ്ടു മീറ്റർ വീതിയിൽ നടപ്പാത നിർമ്മിക്കുക • നടപ്പാതക്കു കീഴെ പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സംവിധാനവും ശരിയായ അഴുക്കു ചാലോടു കൂടിയ ഡ്രൈനേജും നിർമ്മിക്കുക • കണ്ണൂർ സൗത്ത് ലെവൽ ക്രോസ്സിംഗിൽ രണ്ടുവശത്തും സർവീസ് റോഡോടു കൂടിയ രണ്ടുവരി റെയിൽവേ മേൽപ്പാലം നിർമ്മിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് ബേകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക
8.	ഇന്നർ റിംഗ് റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • നിലവിലുള്ള ഡ്രൈനേജിനൊപ്പം, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാതെ തന്നെ റൈറ്റ് ഓഫ് വേ (RoW) ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് നടപ്പാത ശക്തിപ്പെടുത്തി വികസിപ്പിക്കുക • ഒരു വൺ-വേ ട്രാഫിക് മാനേജ്മെന്റ് പദ്ധതി നടപ്പാക്കുക
9.	പട്ടാളം റോഡ് - താലൂക്കോഫീസ് റോഡ് - സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാതെ തന്നെ റൈറ്റ് ഓഫ് വേ (RoW) ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് നടപ്പാത ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും ഡ്രൈനേജ് വികസിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക
10.	ജയിൽ റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാതെ തന്നെ റൈറ്റ് ഓഫ് വേ (RoW) ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് നടപ്പാത ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും ഡ്രൈനേജ് വികസിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക
11.	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	<ul style="list-style-type: none"> • 7.5 മീറ്റർ കാർവേജ് വേയോടു കൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായി റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക • റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ ഷോൾഡർ ചെയ്യുക • ഇരു വശങ്ങളിലും രണ്ടു മീറ്റർ വീതിയിൽ നടപ്പാത നിർമ്മിക്കുക • നടപ്പാതക്കു കീഴെ പൊതു സൗകര്യങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സംവിധാനവും ശരിയായ അഴുക്കു ചാലോടു കൂടിയ ഡ്രൈനേജും നിർമ്മിക്കുക • നിലവിലെ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് ബേകളും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിക്കുക

അവലംബം: Detailed Project Report and Engineering Design for Kannur City Road Improvement Project

റോഡ് വികസന പദ്ധതിയുടെ പ്രധാന രൂപകൽപ്പനയും സവിശേഷതകളും ഡിപിആറിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നത് താഴെ വിവരിക്കുന്നു:

ജങ്ഷൻ മെച്ചപ്പെടുത്തൽ: ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സ് (ഐ.ആർ.സി.) അംഗീകരിച്ച നിയമാവലിക്കനുസൃതമായിട്ടായിരിക്കും പ്രധാന ജങ്ഷനുകൾ രൂപകൽപ്പന ചെയ്യുന്നത്. വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ മുന്നിലേക്ക് സുഗമമായി കാണാൻ ആവശ്യമായ നേരെയുള്ള റോഡിന്റെ നിശ്ചിത ദൂരത്തിന്റെ ആവശ്യകത, വളവുകളിൽ നിലവിലുള്ള എല്ലാത്തരം വാഹനങ്ങൾക്കും ആയാസരഹിതമായി സഞ്ചരിക്കുന്നതിന് ഉതകുന്ന അളവ്, അനുയോജ്യമായ ട്രാഫിക് ഐലന്റുകൾ, പ്രധാന റോഡുകളിൽ നിന്ന് മറ്റു റോഡുകളിലേക്കും തിരിച്ചുമുള്ള ആയാസ രഹിതമായ പ്രവേശനത്തിന് സഹായകരമായ (ആക്സിലറേഷൻ ഡിസൈലറേഷൻ) പാതകൾ തുടങ്ങിയവയും രൂപ രേഖയിൽ ഉറപ്പാക്കുന്നുണ്ട്. പനന്പാറ ലെവൽ ക്രോസ്സിംഗിലും കണ്ണൂർ സൗത്ത് ലെവൽ ക്രോസ്സിംഗിലും ഗ്രേഡ് സെപ്പറേറ്ററുകൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. എൻ.എച്ച്.-66 ലെ പ്രധാന ജങ്ഷനുകളിലെല്ലാം തന്നെ ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകൾ സ്ഥാപിക്കും. പ്രധാന കാര്യേജ് വേയുടെയും സർവീസ് റോഡിന്റെയും പണി പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന റോഡ് ലെവൽ, ക്രോസ്സ് റോഡ് ലെവലുമായി യോജിച്ചു പോകുന്ന വിധത്തിൽ എല്ലാ പ്രധാന ജങ്ഷനുകളിലും സ്റ്റോൺ മാസ്റ്റിക് അസ്ഫാൽറ്റ് (എസ്.എം.എ.) നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ: എംപാക്മെന്റിന്റെ ഉയരം മൂന്നു മീറ്ററോ അതിലധികമോ ഉള്ളിടങ്ങളിലോ അതല്ലെങ്കിൽ എംപാക്മെന്റിന്റെ മുഴുവൻ നീളത്തിലോ ആയി റോഡിന്റെ ഔട്ടർ എഡ്ജുകളിലും, 25 മീറ്റർ നീളമുള്ള മൈനർ ബ്രിഡ്ജുകളുടെ ഇരു വശങ്ങളിലും സെഫ്ലി ബാരിയറുകൾ സ്ഥാപിക്കും. എംപാക്മെന്റിന്റെ ഉയരം രണ്ടു മുതൽ മൂന്നു മീറ്റർ വരെ വരുന്ന കാര്യേജ് വേകളുടെ ഇരു വശങ്ങളിലും ഗാർഡ് പോസ്റ്റുകളും സ്ഥാപിക്കും.

കാൽനട യാത്രികർക്കുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ: എല്ലാ ഇടനാഴികളിലും 2 മീറ്റർ വീതിയിലുള്ള നടപ്പാത നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാൽനട ക്രോസ്സിംഗുകളിലെല്ലാം സീബ്രാ ക്രോസ്സിംഗ് ഒരുക്കും. എല്ലാ കാൽനട ക്രോസ്സിംഗുകളിലും സ്റ്റഡുകൾ, റോഡ് മാർക്കിംഗുകൾ, നൂതന അടയാളങ്ങൾ എന്നിവ ഉറപ്പാക്കും. കാൽനട യാത്രികർ കാര്യേജ് വേയിലേക്ക് കൂടുതലായി പ്രവേശിക്കാൻ സാധ്യതയുള്ള ഇടങ്ങളിലെല്ലാം പെഡസ്ട്രിയൻ ഗാർഡ് റെയിലുകൾ സ്ഥാപിക്കും.

റോഡിന് ഇരുവശമുള്ള ഷോൾഡറുകളുടെ രൂപരേഖ: എൻ.എച്ച്.-66 നെ നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതിനും, നിലവിലുള്ള രണ്ടുവരിപ്പാതകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുമായി പാതയുടെ ഇരു വശങ്ങളിലും 1 മീറ്റർ വീതിയിൽ പതിപ്പിച്ച ഷോൾഡറുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതാണ്. രണ്ടുവരിപ്പാത നിർദ്ദേശിച്ചിടങ്ങളിൽ, നിലവിലുള്ള കാര്യേജ് വേയെ ഓവർ ലേ നൽകി മെച്ചപ്പെടുത്തുകയും, പ്രധാന കാര്യേജ് വേയെ മുഴുനീളം ഇരു വശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ വീതിയിൽ പതിപ്പിച്ച ഷോൾഡറുകൾ നൽകിയും മികച്ച നിലവാരമുള്ള രണ്ടുവരിപ്പാതയാക്കി പണിയും. ഐ.ആർ.സി. നിയമാവലി പ്രകാരമായിരിക്കും നടപ്പാത രൂപകൽപ്പന ചെയ്യുന്നത്.

ഡ്രൈനേജ് രൂപരേഖ: പ്രദേശത്തിന്റെ പൊതു ഭൂസ്വഭാവവും കാര്യേജ് വേയുടെയും ഷോൾഡറിന്റെയും ക്രമാനുഗതമായ ചരിവോ ക്രോസ്-സ്റ്റോപ്പോ പരിഗണിച്ചാണ് റോഡരികിലെ ഡ്രൈനേജ് രൂപകൽപ്പന ചെയ്തിരിക്കുന്നത് (2.5% കാര്യേജ് വേയിലും പതിച്ച ഷോൾഡറിലും, 3.5% എർത്ത് ഷോൾഡറിലും). റോഡിന്റെ ഘടനാപരമായ ആരോഗ്യവും പ്രവർത്തനക്ഷമതയും നിലനിർത്താൻ, റോഡിന്റെ ഉപരിതലത്തിൽ വരുന്ന ജലം സുഗമമായി ഒഴുകി താഴെ പറയുന്ന വികസന പദ്ധതികൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്നു:

- പ്രധാന കാര്യേജ് വേയിൽ നിന്നും സർവീസ് റോഡിൽ നിന്നും ഒഴുകി അവസാനം അടുത്തുള്ള കല്ലുകിലേക്കോ ലക്ഷ്യത്തിലേക്കോ വെള്ളം ഒഴിഞ്ഞുപോകുന്നതിനായി, രണ്ടുവരിപ്പാതയുള്ള കാര്യേജ് വേയിൽ നടപ്പാതക്കു താഴെയായും നാലുവരിപ്പാതയുള്ള കാര്യേജ് വേയിൽ പതിച്ചു ഷോൽഡറിനു താഴെയായും ഇൻലെറ്റ് സൗകര്യത്തോടു കൂടിയ കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്ത ബോക്സ് ഡ്രൈനേജ്
- റോഡിൽനിന്നും മഴ വെള്ളം സുരക്ഷിതമായി ഒഴുക്കി വിടുന്നതിനായി പുതിയ ബോക്സ് കല്ലുക
- റോഡിനരികുള്ള ഡ്രൈനേജിന്റെ രൂപകല്പനയിൽ, റോഡിൽ നിന്ന് 20-30% വരെ ജലം അധികമായി ഒഴുക്കി എത്തുന്നതിനുള്ള സാധ്യതയും, അതോടൊപ്പം സമീപ ഭൂമികളിൽ നിന്ന് എത്തുന്ന ജലം ഒഴുക്കി പോകുന്നതിനുള്ള സൗകര്യവും കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നു.
- ജങ്ഷനുകളിൽ റോഡരികിലെ ഡ്രൈനേജുകളും ക്രോസ്സ് റോഡിൽ നിന്നുമുള്ള ഡ്രൈനേജുകളും സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിന് ഉതകുന്ന തരത്തിലുള്ള ബോക്സ് ഡ്രൈനേജ് പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന റോഡിൽ പരിഗണിച്ചിട്ടുണ്ട്.
- വളവുകളിൽ (സൂപ്പർ എലവേഷൻ ലൊക്കേഷനുകളിൽ) ഓരോ 5 മീറ്റർ ഇടവേളകളിലും മീഡിയനുകളിൽ ഇടവേളകൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ചാലാട്-കുഞ്ഞിപ്പള്ളി, പൊടിക്കണ്ട്-കൊറ്റാളി റോഡുകളിൽ ഒരു വശത്താണ് ഡ്രൈനേജ് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഡ്രൈനേജുകളുടെ പരിപാലനത്തിനായി കൃത്യമായ ഇടവേളകളിൽ, നടപ്പാതക്ക് താഴെയുള്ള ഡ്രൈനേജുകളിൽ മാൻഹോൾ കവറും, ഷോൽഡർ പതിച്ചതിനു താഴെയുള്ള ഡ്രൈനേജുകളിൽ ഇൻലെറ്റ് ഗ്രേറ്റിംഗ്സ് കവറും നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡിനോട് ചേർന്ന് ജലാശയങ്ങളോ മറ്റ് ജല സ്രോതസുകളോ ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ നടപ്പാതക്ക് താഴെ പൈപ്പ് ഇൻലെറ്റുകൾ നൽകുന്നു. ഐ.ആർ.സി. നിയമാവലിയുടെ ഡ്രൈനേജിനുള്ള രൂപകൽപ്പന അനുസരിച്ചാണ് ഇൻലെറ്റുകളുടെ ഇടവേളകൾ നൽകിയിരിക്കുന്നത്.

റെയിൽവേ മേൽപ്പാലം: കണ്ണൂർ സൗത്തിലും പന്നൻപാറയിലും പദ്ധതിയിലുൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന റോഡുകൾ റെയിൽവേ ലൈൻ ക്രോസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഈ ലൈവൽ ക്രോസ്സിംഗുകളിൽ നല്ല ട്രാഫിക് തിരക്കുള്ളതിനാൽ ഇവിടങ്ങളിൽ റെയിൽ വേ അധികൃതരുടെ നിയമ-വ്യവസ്ഥകൾക്കനുസൃതമായി റെയിൽവേ മേൽപ്പാലം നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

മൈനർ ബ്രിഡ്ജ്: താഴെ ചൊവ്വയിൽ, നിലവിൽ ചൊവ്വ കനാലിനു കുറുകെ റോഡിലുള്ള മൈനർ ബ്രിഡ്ജിന് പകരം നാലുവരിപ്പാതയെ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന മൈനർ ബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മിക്കണം.

കല്ലുകൾ: നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട തരത്തിൽ കല്ലുകൾക്ക് പുതുക്കിപ്പണിയുക, അറ്റകുറ്റപ്പണി ചെയ്യുക, വികസിപ്പിക്കുക, പൊളിച്ചു കളയുക.

തെരുവ് വിളക്കുകൾ: കണ്ണൂർ നഗരത്തിൽ റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി മൂന്നു തരത്തിലുള്ള ലൈറ്റിംഗുകളാണ് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്

- i. എൽ.ഇ.ഡി. ലൂമിനറീസ് സ്ഥാപിക്കുക
 - എൻ.എച്ച്.-66 ന്റെ നാലുവരിപ്പാതകളിൽ

- ബസ് ബേകൾ, പ്രധാന റോഡ് ജങ്ഷനുകൾ, നാലുവരി- രണ്ടുവരിപ്പാതകളിൽ വരുന്ന റെയിൽവേ മേൽപ്പാതകൾ എന്നിവിടങ്ങളിൽ
- ii. മെറ്റൽ ഹാലൈഡ് ലൂമിനറീസ് സ്ഥാപിക്കുക
 - രണ്ടുവരിപ്പാത കാര്യേച് വേ വരുന്ന മുഴുവൻ റോഡുകളിൽ
 - എൻ.എച്ച്.-66 ന്റെ നാലുവരിപ്പാതയിൽ രണ്ട് കിലോമീറ്റർ അകലത്തിൽ
- iii. സോഡിയം വാപ്പർ ലൂമിനറീസ് സ്ഥാപിക്കുക
 - എല്ലാ സർവീസ് റോഡുകളിലും

സൈനേജും മാർക്കുകളും: ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സ് (ഐ.ആർ.സി.) നിയമാവലിക്കനുസൃതമായി റോഡ് സൈനേജും നടപ്പാത മാർക്കിംഗും ചെയ്യുക.

ബസ് ബേയും കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളും: ബസ്-ബേകൾ യാത്രക്കാർക്കുള്ള കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളോടും, ചവറ്റുകുട്ടകളോടും, ഗാർഡ് റെയിലോടും, 10 മീറ്റർ ഇടവേളയിൽ ഗട്ടർ ഗ്രേറ്റിംഗുകളോട് കൂടിയും നിർമ്മിക്കുക. ബസ് ബേകൾക്കാവശ്യമായ സ്ഥലം ലഭ്യമല്ലാത്തതിടങ്ങളിൽ ബസ് കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങൾ മാത്രമാണ് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.

1.7 അനുബന്ധസൗകര്യങ്ങളുടെ ആവശ്യകത

കാൾടെക്സ് ജങ്ഷനിൽ ഒരു മേൽപ്പാലവും, മേലെ ചൊവ്വയിലും കണ്ണൂർ-മട്ടന്നൂർ റോഡിലും ഭൂഗർഭ പാതകളും പരിഗണിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം പൂർണ്ണമാകുന്നതോടെ നഗരത്തിനകത്തെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് മാറുകയും റോഡ് ഗതാഗതം സുഗമമാവുകയും ചെയ്യും.

നിലവിൽ റോഡിനടിയിലൂടെ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്ന ജലവിതരണ പൈപ്പ് ലൈനുകളും, കമ്മ്യൂണിക്കേഷനും മറ്റുമുള്ള കേബിളുകളും റോഡരികിലേക്ക് മാറ്റുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികളെടുക്കണം. ഇത്തരത്തിൽ മാറ്റുന്നത്, ഇവയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളുടെ സമയത്ത് ജനങ്ങൾ നേരിടേണ്ടിവരുന്ന പ്രയാസം കുറയ്ക്കുന്നതിന് സഹായിക്കും.

പുതുതായി വികസിപ്പിക്കുന്ന റോഡിന്റെ രൂപകൽപ്പന ഭിന്നശേഷി സൗഹൃദമാക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കണം.

1.8 ആവശ്യമായ തൊഴിൽശക്തി

പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ തൊഴിൽശക്തി ഈ ഘട്ടത്തിൽ നിർണ്ണയിക്കാൻ കഴിയില്ല. പദ്ധതിയുടെ നിർവ്വഹണ ഘട്ടത്തിൽ മാത്രമേ അത് അന്തിമമായി കണക്കാക്കാൻ സാധിക്കൂ.

1.9 മുമ്പേ നടത്തിയിട്ടുള്ള സാമൂഹ്യ-പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ/ സാങ്കേതിക സാധ്യതാപഠനങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ

പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി എൽ&ടി 2013 ൽ ഒരു സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠന റിപ്പോർട്ടും ഒരു പാരിസ്ഥിതികാഘാത പഠന റിപ്പോർട്ടും തയ്യാറാക്കുകയുണ്ടായി. വായുവിന്റെ ഗുണനിലവാരം, ശബ്ദം, വെള്ളത്തിന്റെ ഗുണനിലവാരം, മണ്ണ്, സസ്യ ജാലങ്ങൾ, തുടങ്ങിയവയിൽ നിർദ്ദിഷ്ട

പദ്ധതിയുണ്ടാക്കാവുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ട്, ഈ പദ്ധതി ഒരു തരത്തിലുള്ള പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതവും ഉണ്ടാക്കില്ലെന്ന് ഈ പഠനം കണ്ടെത്തുകയുണ്ടായി. ഈ പഠനമനുസരിച്ച്, പദ്ധതിയുടെ പ്രതീക്ഷിത പ്രത്യാഘാതങ്ങളും പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളും താൽക്കാലികവും പ്രാദേശിക സ്വഭാവമുള്ളതും, അംഗീകൃത മാനദണ്ഡങ്ങളിലേക്ക് കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കുന്നതുമാണ്. കൂടാതെ മലിനീകരണ തോത് നിയന്ത്രിച്ചും തടഞ്ഞും പ്രദേശത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക സ്ഥിതി മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കൂടി ഈ പദ്ധതി അവസരമൊരുക്കുന്നതായും പഠനം കണ്ടെത്തുന്നു.

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠന റിപ്പോർട്ടും പറയുന്നത്, പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിലൂടെ കണ്ണൂരിന്റെ നഗര-ഗ്രാമീണ മേഖലകൾ നേരിടുന്ന ഗതാഗത കുരുക്കിന് വലിയൊരു പരിധിവരെ പരിഹാരമാവും എന്നാണ്. സുരക്ഷിതവും, സുഖകരവും, വേഗത്തിലുള്ളതുമായ യാത്രാസൗകര്യം ഉറപ്പാക്കുന്ന ഈ പദ്ധതി റോഡ് ഉപയോഗിക്കുന്ന എല്ലാവർക്കും ഗുണകരമാകുമെന്നും ഈ പഠനം പറയുന്നു.

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠന റിപ്പോർട്ടിനും, പാരിസ്ഥിതികാഘാത പഠന റിപ്പോർട്ടിനും പുറമെ, വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ടും (ഡി.പി.ആർ.) എഞ്ചിനീയറിംഗ് ഡിസൈനും തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

1.10 ബാധകമായ നിയമങ്ങളും നയങ്ങളും

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലും, പുനരധിവാസവും, പുനഃസ്ഥാപനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിർദ്ദിഷ്ടപദ്ധതിക്ക് പ്രസക്തമായ നിയമങ്ങളും നയങ്ങളും താഴെക്കൊടുക്കുന്നു.

- ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള അവകാശ നിയമം, 2013.
- കേരള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള അവകാശ ചട്ടങ്ങൾ, 2015.
- കേരളസർക്കാർ റവന്യൂ (ബി) വകുപ്പ് 23/09/2015ലെ ഉത്തരവ് നമ്പർ G.O(Ms)No.485/2015/RD പ്രകാരമുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കുമുള്ള നയം.
- കേരളസർക്കാർ റവന്യൂ (ബി) വകുപ്പ് 29/12/2017ലെ ഉത്തരവ് നമ്പർ G0(MS)No.448/2017/RD പ്രകാരം കേരളസംസ്ഥാനത്ത് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള പുനരധിവാസ പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജ് തീരുമാനിക്കുന്നതിനുള്ള നയം.

പഠനസംഘം, പഠന സമീപനം, രീതിശാസ്ത്രം, സമയവിവരപ്പട്ടിക

അധ്യായം 2

RFCTLARR നിയമം, 2013ന്റെ അനുച്ഛേദം 4(1) അനുസരിച്ച് പൊതുആവശ്യങ്ങൾക്കായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ സർക്കാർ അതാത് തദ്ദേശസ്വയംഭരണസ്ഥാപനങ്ങളുമായി യോജിച്ച് ഒരു സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്തണം. അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു പഠനം പാരിസ്ഥിതികവും, സാമൂഹ്യവും, സാംസ്കാരികവും, സാമ്പത്തികവുമായ ഒരു സുസ്ഥിരമായ പദ്ധതിനിർവഹണത്തിന് സഹായിക്കും. പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ-നിർവഹണഘട്ടങ്ങളിൽ പൊതുജനങ്ങളുടെ പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പാക്കാനും ഇത്തരം പഠനത്തിലൂടെ കഴിയും. ഈ നിബന്ധന പാലിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസനത്തിനായി മുന്നോട്ടുവെച്ചിരിക്കുന്ന സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പിന്റെ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്താനും, സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണപദ്ധതിക്ക് (Social Impact Management Plan) രൂപം നൽകാനും സെന്റർ ഫോർ സോഷ്യോ-എക്കനോമിക് ആന്റ് എൻവയണ്മെന്റൽ സ്റ്റഡീസിനെയാണ് (CSES) ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത് (19/03/2019ലെ കേരള ഗസറ്റ് അസാധാരണ വിജ്ഞാപനം നമ്പർ 744, G.O.(P) No. 21/2019/RD കാണുക).

2.1 പഠനസംഘാംഗങ്ങളുടെ യോഗ്യത ഉൾപ്പെടെയുള്ള വിവരങ്ങൾ

നിയമവും ചട്ടങ്ങളും അനുശാസിക്കുന്ന നിബന്ധനകൾ പാലിച്ചുകൊണ്ട് പഠനത്തിനായി ഈ മേഖലയിലും സമാനമേഖലകളിലും പരിചയസമ്പത്തുള്ളവരെയും മതിയായ യോഗ്യതയുള്ളവരെയും ഉൾപ്പെടുത്തി പതിനാറുപഠനസംഘം രൂപീകരിച്ചു. ഓരോ സംഘാംഗത്തിനും പ്രത്യേക ചുമതലകളും ഉത്തരവാദിത്തങ്ങളും നൽകുകയും ചെയ്തു. പഠനസംഘത്തിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ പട്ടിക 2.1ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 2.1: സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനസംഘം

ക്രമ നമ്പർ	പേര്	വിദ്യാഭ്യാസ യോഗ്യതയും പദവിയും	പ്രവൃത്തി പരിചയം
1.	കെ.കെ.കൃഷ്ണകുമാർ	BTech, MBA, Chairman of the SIA Unit	23 വർഷം
2.	ബിബിൻ തമ്പി	MSW, Team Leader	15 വർഷം
3.	ജയൻ കെ.എം.	MSW, Research Associate	19 വർഷം
4.	അശ്വതി റിബേക്ക അശോക്	MPhil Economics, Research Associate	3 വർഷം
5.	ബെൻ റോയ്സ് ജോസ്	MA Economics, Research Assistant	7 വർഷം
6.	റഷ്മി എം.	MSW, Research Assistant	3 വർഷം
7.	സ്വാതി മോഹനൻ	MSc Statistics, Statistician	8 വർഷം
8.	ശ്രീജിത്ത് കെ.	BA, Field Investigator	5 വർഷം
9.	മഹദൂസ് എം.	MSW, Field Investigator	3 വർഷം
10.	മുഹമ്മദ് അസീം പി.	MSW, Field Investigator	3 വർഷം
11.	മുഹമ്മദ് ഷഹീദ് പി.	MSW, Field Investigator	3 വർഷം
12.	റയിസ് എം.റ്റി.	MSW, Field Investigator	3 വർഷം

13.	അനൗല	MSW, Field Investigator	1 വർഷം
14.	അനസൂയ	MSW, Field Investigator	1 വർഷം
15.	ലബീബ്	MSW, Field Investigator	3 വർഷം
16.	ജിജോഷ്	MA, Sociology, Field Investigator	3 വർഷം

2.2 പഠനത്തിനുപയോഗിച്ച രീതിശാസ്ത്രത്തെക്കുറിച്ചും വിവരശേഖരണ മാർഗങ്ങളെക്കുറിച്ചുമുള്ള വിശദീകരണവും യുക്തിയും

കേരള RFCTLARR ചട്ടങ്ങൾ 2015ലെ അനുച്ഛേദം 12 പ്രകാരം, ഒരു സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കേണ്ടത് പദ്ധതിപ്രദേശം സന്ദർശിച്ച് ശേഖരിക്കുന്ന ആവശ്യമായ ക്വാണ്ടിറ്റേറ്റീവും ക്വാളിറ്റേറ്റീവുമായ വസ്തുതകളെ വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ടാകണം. ഫോക്കസ് ഗ്രൂപ്പ് ചർച്ചകൾ, പങ്കാളിത്ത ഗ്രാമീണ വിലയിരുത്തൽ സങ്കേതങ്ങൾ, വിവരാധിഷ്ഠിത അഭിമുഖങ്ങൾ എന്നിവയും വിവരശേഖരണത്തിനായി ഉപയോഗിക്കാം. നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട ഒരു പദ്ധതിയുടെ അനുക്രമവും പ്രതികൂലവുമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിലയിരുത്തുക എന്നതാണ് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം ലക്ഷ്യം വെക്കുന്നത്. ഈ ലക്ഷ്യം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി, വിവരശേഖരണവും, പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലും RFCTLARR നിയമം, 2013 ലും കേരള RFCTLARR ചട്ടങ്ങൾ, 2015ലും അനുശാസിക്കുന്ന തരത്തിൽ രൂപകല്പന ചെയ്തു. ഫോക്കസ് ഗ്രൂപ്പ് ചർച്ചകളും അഭിമുഖവുമടക്കമുള്ള ക്വാളിറ്റേറ്റീവ് ഗവേഷണരീതികളെയും, കുടുംബ സർവ്വേകൾ പോലെയുള്ള ക്വാണ്ടിറ്റേറ്റീവ് സങ്കേതങ്ങളെയും, രേഖകൾ പരിശോധിക്കുന്നതടക്കമുള്ള ഡെസ്ക് റിസേർച്ചകളെയും ഒരുമിച്ചുചേർത്തുള്ള ഒരു പഠനരീതിയാണ് ഇതിനായി അവലംബിച്ചത്. പ്രൈമറി സ്രോതസ്സുകളും സെക്കൻഡറി സ്രോതസ്സുകളും വിവരശേഖരണത്തിനായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തി.

ചോദ്യാവലികളും മറ്റു പഠനസങ്കേതങ്ങളും നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് പഠനസംഘം പദ്ധതിപ്രദേശത്ത് പ്രാഥമിക സന്ദർശനം നടത്തി പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ലഭ്യമായ എല്ലാ വിവരങ്ങളും ശേഖരിച്ചു. തല്പരകക്ഷികളുമായും, പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ പ്രതിനിധികളുമായും പ്രാരംഭ ചർച്ചകൾ നടത്തി.

പദ്ധതി ബാധിത വ്യക്തികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ക്വാണ്ടിറ്റേറ്റീവ് വിവരങ്ങൾ സൂക്ഷ്മരീഡ്-പ്രീ റെസ്സെഡ് ചോദ്യാവലി ഉപയോഗിച്ച് നടത്തിയ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേ വഴി ശേഖരിച്ചു. പരിചയസമ്പന്നരായ ഇൻവെസ്റ്റിഗേറ്റർമാരാണ് സർവ്വേ നടത്തിയത്. ഇൻവെസ്റ്റിഗേറ്റർമാർക്ക് സർവ്വേയ്ക്ക് മുമ്പ് രണ്ടു ദിവസത്തെ പരിശീലനം നൽകുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

പദ്ധതിബാധിതരുടെയും മറ്റു തല്പരകക്ഷികളുടെയും കാഴ്ചപ്പാടുകളും ഉൽക്കണ്ഠകളും മനസ്സിലാക്കാനായി ആകെ മൂന്ന് ഫോക്കസ് ഗ്രൂപ്പ് ചർച്ചകളും ഒരു പബ്ലിക് ഹിയറിംഗും SIA സംഘം നടത്തുകയുണ്ടായി. ഇതിനുപുറമെ, ജനപ്രതിനിധികളുമായും, പ്രദേശത്തെ മറ്റ് പ്രധാന വ്യക്തികളുമായും അഞ്ച് വിശദമായ അഭിമുഖങ്ങളും നടത്തുകയുണ്ടായി. പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ പദ്ധതി വിശദീകരിച്ചതിനു ശേഷം പങ്കെടുത്ത ഓരോരുത്തർക്കും പദ്ധതിയെ പറ്റിയും പദ്ധതി അവരുടെ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക ജീവിതത്തിലുണ്ടാക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങളെക്കുറിച്ചും അഭിപ്രായം പറയാൻ അവസരം നൽകി.

ഇത്തരത്തിൽ ശേഖരിച്ച വിവരങ്ങളാണ് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതിയുടെ (Social Impact management Plan [SIMP]) അടിസ്ഥാനമായി മാറിയത്.

2.3 പഠനത്തിനനുയോജിച്ച വിവരശേഖരണരീതി

പദ്ധതി ഓരോ കുടുംബത്തെയും വ്യത്യസ്തരീതിയിലാണ് ബാധിക്കുന്നതെന്നതുകൊണ്ട് ചില കുടുംബങ്ങളിൽ നിന്ന് മാത്രമായി വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്ന രീതി ഈ പഠനത്തിനനുയോജ്യമായിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് പദ്ധതി ബാധിതരായ എല്ലാ കുടുംബങ്ങളിൽ നിന്നും കുടുംബ സർവ്വേയിലൂടെ വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കാമെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. SIA സംഘം പദ്ധതി ബാധിതമായിട്ടുള്ള പ്ലോട്ടുകൾ സന്ദർശിക്കുകയും ആവശ്യമായ വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുകയും ചെയ്തു.

ഈ പഠനത്തിൽ പദ്ധതിബാധിതരെ രണ്ടായി തിരിച്ചിരിക്കുന്നു; പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരും പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവരും. പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ ഭൂമിയിൽ ഉടമസ്ഥതയുള്ള കുടുംബങ്ങളെയാണ് പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളെന്ന് പഠനം നിർവ്വചിച്ചിരിക്കുന്നത്. പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് ഭൂമി ഉടമസ്ഥത ഇല്ലാത്തവരും, എന്നാൽ വാടകക്കാരെന്ന നിലയിലോ, ഉപജീവനമാർഗ്ഗമെന്ന നിലയിലോ (ഉദാ: പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികൾ) പദ്ധതി പ്രദേശവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നവരെ പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളെന്നും പഠനം നിർവ്വചിക്കുന്നു. പഠന പ്രദേശത്ത് ഭൂവുടമസ്ഥതയുള്ള 432 കുടുംബങ്ങളിൽ നിന്നും, 367 വാടകക്കാരിൽ നിന്നും ചോദ്യാവലി ഉപയോഗിച്ച് അവരുടെ പ്ലോട്ടുകളുടെയും, കുടുംബങ്ങളുടെയും വിശദവിവരങ്ങളും, ഭൂമിയേറ്റെടുപ്പ് അവർക്കു മേൽ സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങളുടെ വിശദാംശങ്ങളും ശേഖരിച്ചു.

പദ്ധതി ബാധിതരായ എല്ലാ കുടുംബങ്ങളെയും നേരിൽ കണ്ട് വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കാനുള്ള എല്ലാ ഉദ്യമവും പഠനസംഘം നടത്തി. സർവ്വേയുടെ സമയത്ത് സ്ഥലത്തില്ലാത്തവരും, അടഞ്ഞുകിടക്കുന്ന കടകളുടെയും കെട്ടിടങ്ങളുടെയും ഉടമസ്ഥരും, സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുക്കാൻ താല്പര്യക്കുറവ് കാണിച്ചവരും ഒഴിച്ച് മറ്റെല്ലാ ഭൂവുടമസ്ഥരെയും വാടകക്കാരെയും നേരിൽ കണ്ട് തന്നെ പഠനസംഘം വിവരങ്ങൾ ശേഖരിച്ചു. സർവ്വേ സമയത്ത് നേരിൽ കാണാൻ സാധിക്കാത്തവർക്ക് ബന്ധപ്പെടാനായി SIA പഠനസംഘത്തിന്റെ വിവരങ്ങളും, സംഘാംഗങ്ങളുടെ ഫോൺ നമ്പറുകളും പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് പ്രചരിപ്പിച്ചിരുന്നു. ഇവ കൂടാതെ ഉടമസ്ഥരെയോ വാടകക്കാരെയോ നേരിൽ കാണാൻ സാധിക്കാത്ത എല്ലാ പ്ലോട്ടുകളുടെയും അടിസ്ഥാനവിവരങ്ങൾ (പ്ലോട്ടിന്റെ സ്വഭാവം, പ്ലോട്ടിൽ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെയും മറ്റ് നിർമ്മിതികളുടെയും എണ്ണം, ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിന്റെ ഭാഗമായി നഷ്ടമാകുന്ന ഭൂമിയുടെ വിസ്തൃതി തുടങ്ങിയവ) ഫീൽഡ് ഇൻവെസ്റ്റിഗേറ്റർമാർ നേരിട്ട് പ്ലോട്ടുകൾ സന്ദർശിച്ച് ശേഖരിച്ചു.

ഇത്തരത്തിൽ പ്രാഥമിക സർവ്വേയിലൂടെ രണ്ടു തരത്തിലുള്ള വിവരങ്ങളാണ് ശേഖരിച്ചത്; കുടുംബസർവ്വേയിലൂടെ കുടുംബത്തിന്റെയും പ്ലോട്ടിന്റെയും വിശദവിവരങ്ങളും, ഫീൽഡ് സർവ്വേയിലൂടെ പ്ലോട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനവിവരങ്ങളും.

2.4 വിവരസ്രോതസ്സുകൾ

പ്രാഥമിക സ്രോതസ്സുകളെയും സെക്കണ്ടറി സ്രോതസ്സുകളെയും വിവരശേഖരണത്തിനായി പഠനസംഘം ആശ്രയിച്ചിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ, പൊന്നുംവില പ്രത്യേക തഹസീൽദാർ, ജനപ്രതിനിധികൾ തുടങ്ങിയവരുടെ പ്രതികരണങ്ങളാണ് പ്രാഥമിക സ്രോതസ്സുകളിൽ നിന്നുള്ള വിവരങ്ങളിലുൾപ്പെടുക. പദ്ധതിയുടെ ഡിപിആർ, പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ മറ്റ് പ്രസക്തമായ രേഖകൾ, തുടങ്ങിയ സെക്കണ്ടറി സ്രോതസ്സുകൾ റവന്യൂ വകുപ്പിൽ നിന്നും കെ.ആർ.എഫ്.ബി.യിൽ നിന്നും ശേഖരിച്ചു. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങളും പഠനാവശ്യങ്ങൾക്കായി പരിശോധിക്കുകയുണ്ടായി.

2.5 തല്പരകക്ഷികളുമായി നടത്തിയ കൂടിയാലോചനയുടെ സമയവിവരപ്പട്ടികയും പബ്ലിക് ഹിയറിങ്ങിന്റെ സംക്ഷിപ്തവും

നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശം സന്ദർശിക്കൽ, ഫോക്കസ് ഗ്രൂപ്പ് ചർച്ചകൾ, വിശദമായ അഭിമുഖങ്ങൾ, കുടുംബസർവ്വേ, പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് എന്നീ സങ്കേതങ്ങൾ വിവരശേഖരണത്തിനായി പഠനസംഘം അവലംബിച്ചിരുന്നു. ഓരോ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെയും സമയവിവരങ്ങൾ പട്ടിക 2.2ൽ നൽകുന്നു.

പട്ടിക 2.2: പഠനസംഘം നടത്തിയ വിവിധ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ സമയവിവരപ്പട്ടിക

തീയതി	പ്രവർത്തനങ്ങൾ
19.03.2019	CSESനെ SIA യൂണിറ്റായി നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ട് സർക്കാരിന്റെ ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം ഇറങ്ങുന്നു.
08.05.2019	പദ്ധതിപ്രദേശത്തെ പ്രാഥമിക സന്ദർശനവും, വിവിധ ഓഫീസുകളിൽ നിന്നുള്ള വിവരശേഖരണവും (മുമ്പ് തന്നെ ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നെങ്കിലും, തെരഞ്ഞെടുപ്പ് വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിച്ചത് കാരണം ഭൂമി അളന്നുതിരിക്കൽ വൈകുമെന്ന് ജില്ലാ അധികാരികൾ അറിയിച്ചു).
12.06.2019 വരെ	റവന്യൂ അധികാരികൾ ഭൂമി അളന്നുതിരിക്കാനായി കാത്തിരിക്കൽ.
12.06.2019	ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ ഏകദേശ അതിർത്തി മനസിലാക്കാനായി പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് നടത്തിയ രണ്ടാമത്തെ സന്ദർശനം.
20.06.2019	ചോദ്യാവലിയുടെ പ്രീ ടെസ്റ്റിംഗ്
04.07.2019-05.07.2019	സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനസംഘത്തിനുള്ള പരിശീലനം
06.07.2019 and 15.11.2019	സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേ, പദ്ധതിബാധിതരുമായുള്ള സംഭാഷണവും ഫോക്കസ് ഗ്രൂപ്പ് ചർച്ചകളും. ജനപ്രതിനിധികളും മറ്റ് തത്പരകക്ഷികളുമായുള്ള അഭിമുഖങ്ങൾ
21.10.2019	പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിനെക്കുറിച്ചുള്ള പത്രവിജ്ഞാപനം
05.11.2019	പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ്

പദ്ധതിബാധിതരുടെ കാഴ്ചപ്പാടുകളും ഉത്കണ്ഠകളും മനസിലാക്കുന്നതിനായി പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് നടത്തണമെന്ന് RFCTLARR നിയമം, 2013 അനുച്ഛേദം 5 അനുശാസിക്കുന്നു. ഇതു പ്രകാരം കേരള RFCTLARR ചട്ടങ്ങൾ, 2015 അനുച്ഛേദം 14ൽ നൽകിയിരിക്കുന്ന വിശദമായ നടപടിക്രമങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ട് SIA പഠനസംഘം 2019 നവംബർ 5ന് കണ്ണൂർ കളക്ടറേറ്റ് ഹാളിൽ രാവിലെ 10 മണി മുതൽ ഉച്ചയ്ക്ക് രണ്ടുമണി വരെ പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് സംഘടിപ്പിച്ചു. സ്ഥലവും, സമയവും അടക്കം പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിനെക്കുറിച്ചുള്ള വിശദാംശങ്ങളടങ്ങിയ പരസ്യം പദ്ധതിപ്രദേശത്ത് പ്രചാരത്തിലുള്ള രണ്ടു മുഖ്യ ദിനപത്രങ്ങളായ ദേശാഭിമാനിലും കേരള കാമുദിയിലും പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയുണ്ടായി.

പബ്ലിക് ഹിയറിങ്ങിൽ അവതരിപ്പിക്കേണ്ട സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനത്തിന്റെ കരട് രേഖ ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടർ - എ.എ., കണ്ണൂർ, സ്പെഷ്യൽ തഹസീൽദാർ - എൽ.എ., കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസനം, കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷൻ ഓഫീസ്, ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്ത് ഓഫീസ്, പ്രൊജക്ട് കോഡിനേറ്റർ, കെ.ആർ.എഫ്.ബി. എന്നിവർക്ക് നേരിട്ടും, ആവശ്യപ്പെട്ടവർക്ക് ഇ-മെയിലായും അയച്ചു നൽകി. സി.എസ്.ഇ.എസിന്റെ വെബ്സൈറ്റിലും കരടുരേഖ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു.

പദ്ധതിബാധിതരും, ജനപ്രതിനിധികളും, മറ്റു തല്പരകക്ഷികളും അടക്കം ഏകദേശം 500 പേരോളം പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ പങ്കെടുത്തു. കണ്ണൂർ നഗരപാതാവികസനം സ്പെഷ്യൽ തഹസീൽദാർ - എൽ.എ, സർവ്വേയർമാർ, രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികളുടെ പ്രതിനിധികൾ തുടങ്ങിയവരും പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ

സംബന്ധിച്ച പങ്കെടുത്തവർ വളരെ സജീവമായി തന്നെ ചർച്ചകൾ നടത്തി. പദ്ധതിക്കനുക്രമവും പ്രതിക്രമവുമായ അഭിപ്രായങ്ങൾ പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ ഉയർന്നുവന്നു. ചിലർ പദ്ധതിയെയും ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനെയും എതിർക്കാനുള്ള കാരണങ്ങൾ നിരത്തിയപ്പോൾ, മറ്റു ചിലർ വികസനപദ്ധതികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതകളെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചു.

പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രാദേശിക ജനപ്രതിനിധികൾ ഉന്നയിച്ച സംശയങ്ങൾക്ക് മതിയായ വിശദീകരണം നൽകുന്നതിനും, പദ്ധതി ആസൂത്രണത്തിൽ അവരുടെ പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും അധികാരികൾ ശ്രദ്ധിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ളതായിരുന്നു ജനപ്രതിനിധികളിൽ നിന്നുയർന്നു വന്ന പ്രധാന പരാതി. പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരെപ്പോലും ഭൂമി അളന്നുതിരിക്കുന്നതിനു മുമ്പ് യഥാവിധി അറിയിച്ചിട്ടില്ല. അവരുടെ ആശങ്കകളെക്കുറാനുള്ള ശ്രമങ്ങളും നടന്നിട്ടില്ലയെന്ന് ജനപ്രതിനിധികൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. റോഡിൽ വന്ന മാറ്റങ്ങളെ ഗൗനിക്കാതെ ആറ് വർഷങ്ങൾക്കു മുമ്പ് നടത്തിയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയ പദ്ധതി രേഖ ആറ് വർഷങ്ങൾക്ക് ശേഷം കാര്യമായ മാറ്റം ഒന്നും ഇല്ലാതെ നടപ്പാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത് അനുയോജ്യമാവില്ലെന്നും അവർ അഭിപ്രായപ്പെടുകയുണ്ടായി.

പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ ഉയർന്നു വന്ന ചോദ്യങ്ങളും അവയ്ക്ക് കെ.ആർ.എഫ്.ബി. നൽകിയ മറുപടിയും റോഡ് തിരിച്ച് ഇതിനൊടൊപ്പം ചേർക്കുന്നു.

പട്ടിക 2.3: പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ ഉയർന്നു വന്ന ചോദ്യങ്ങളും അവയ്ക്ക് കെ.ആർ.എഫ്.ബി. നൽകിയ മറുപടിയും

തീയതിയും സമയവും: 05.11.2019 10.00 AM മുതൽ 2.00 PM വരെ

സ്ഥലം: കളക്ടറേറ്റ് ഹാൾ, കണ്ണൂർ

ദേശീയപാത 66			
ക്രമ. നം.	പങ്കെടുത്തവർ	ഉയർന്നു വന്ന പ്രശ്നങ്ങളും, ആശങ്കകളും, നിർദ്ദേശങ്ങളും	അർത്ഥനാധികാരിയിൽ നിന്നുള്ള പ്രതികരണം
1	ഫൌസിയ, സാസ് മഹൽ, ചാലാട്	കണ്ണൂർ ബൈപ്പാസിന്റെ നിർമ്മാണ നടപടികൾ തുടങ്ങികഴിഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ നിലവിലുള്ള ദേശീയ പാതയിൽ വാഹന തിരക്ക് കുറയ്ക്കും. അതിനാൽ ഈ പ്രദേശത്ത് ദേശീയ പാത വികസിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല	വളർന്നു വരുന്ന കണ്ണൂർ നഗരത്തിന്റെ വാഹന പെരുപ്പം കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ ഈ റോഡിന്റെ വികസനം അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.
2	ഫൌസിയ, സാസ് മഹൽ, ചാലാട്	ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇതേ വ്യാപാരം തുടരാനുള്ള സാഹചര്യം ഇപ്പോൾ ഉള്ളതിന്റെ സമീപത്തായി ഏർപ്പെടുത്തി നൽകണം.	ഇതു സംബന്ധിച്ച ലാന്റ് അക്കിസിഷൻ ആക്റ്റിലുള്ള Rehabilitation & Resettlement വകുപ്പ് പ്രകാരം തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുന്നതാണ്
3	സർവ്വെ നമ്പർ 2/2 എ. കെ. മുഹമ്മദ് നാസർ എ.കെ. ഷീറീഫ് ചൊവ്വ	കാൽടെക്സ് ജംഗ്ഷനിൽ സർവ്വെ നമ്പർ 2/2 ൽ ഉൾപ്പെടുന്ന വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ നിലവിലുള്ള അലൈമെന്റ് പ്രകാരം നഷ്ടപ്പെടും. എന്നാൽ മറ്റുവശത്ത് കെട്ടിടങ്ങൾ ഇല്ലാതെ കിടക്കുന്ന സ്ഥലമാണുള്ളത്. വികസനത്തിനായി അത് പ്രയോജനപ്പെടുത്തുകയാണെങ്കിൽ ഈ കെട്ടിടം പൊളിക്കാതെ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയും.	അംഗീകരിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരമാണ് കല്ലിട്ടിട്ടുള്ളത്. ഒഴിഞ്ഞു കിടക്കുന്നു എന്നു വിചാരിച്ച ഓരോ ലൊക്കേഷനിലും അലൈമെന്റ് വ്യത്യാസപ്പെടുത്തുവാൻ സാധിക്കുകയില്ല. സാങ്കേതികവശങ്ങൾ പരിഗണിക്കുന്നതുൾപ്പടെ ഒരു വശം സംരക്ഷിക്കുമ്പോൾ മറ്റു വശം മറ്റൊരാളെ ബാധിക്കും എന്നുള്ളതും കൂടി കണക്കിലെടുക്കണം.
4	സർവ്വെ നമ്പർ 611/13 മിശാൽ, പഴയങ്ങാടി (ഈ സർവ്വെ നമ്പർ ഗസറ്റിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടില്ല. എന്നാൽ ഈ കെട്ടിടത്തെ ബാധിക്കുന്നതായി അടയാളപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു)	റോഡിന്റെ ഇരുഭാഗത്തും തുല്യമായി എടുക്കുകയാണെങ്കിൽ സർവ്വെ നമ്പർ 611/13 ൽ വരുന്ന ഷൈബക് അക്കാഡമിയുടെ ബിൽഡിംഗിനെ കാര്യമായി ബാധിക്കില്ല. അത് പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാതം കുറയ്ക്കും.	അംഗീകരിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരം സർവ്വെ നമ്പർ :611 അലൈമെന്റിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അതിർത്തി കല്ല് സ്ഥാപിച്ച പ്രകാരം കെട്ടിടത്തെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ ഉൾപ്പെടുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ അതിർത്തി താലൂക്ക് സർവ്വേയർ അളന്ന് തിട്ടപ്പെടുത്തിയാൽ മാത്രമേ ഏത് സർവ്വെ നമ്പറിൽ ആണെന്ന് പറയുവാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ.
5	എം.വി. സഹദേവൻ കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷൻ കൗൺസിലർ വാർഡ് 11, പി.ടി.എ., മാനേജർ & സ്റ്റാഫ് ചെങ്ങിനിപ്പടി യു.പി.സ്കൂൾ, തളാപ്പ	130 വർഷം പഴക്കമുള്ള ചെങ്ങിനിപ്പടി യു.പി. സ്കൂളിൽ സാമ്പത്തികമായി പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന കുട്ടികളാണ് പഠിക്കുന്നത്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ സ്കൂൾ കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻഭാഗം നഷ്ടപ്പെടുന്നു. ഇതോടെ കെ.ഇ.ആർ. പ്രകാരമുള്ള ബിൽഡിംഗ് പണിയുവാൻ സ്കൂളിന് സ്ഥലം ഉണ്ടാകില്ല ഇത് സ്കൂളിന്റെ നിലനിൽപ്പിനെ ബാധിക്കും. അതിനാൽ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പിൽ നിന്നും സ്കൂളിനെ ഒഴിവാക്കി തരണം.	നിലവിൽ 7 ക്ലാസ് റൂമുകൾ Pre KER നിലവാരത്തിലുള്ളതാണ് ഇതിൽ റോഡിനോട് ചേർന്ന കെട്ടിടം 1.2 മീറ്ററോളം വീതിയിൽ നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്. സ്കൂളിന് ആകെ 20.20 x 20.5 മീറ്റർ അളവിൽ സ്ഥലമുള്ളതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. KER നിലവാരത്തിൽ ബഹുനിലകെട്ടിടമായി ആവശ്യമായരീതിയിൽ നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയും.
6	സർവ്വെ നമ്പർ 789/1 അബ്ദുൾ സലാം ടി.കെ.	a) 2013 ൽ എൽ&ടി നടത്തിയ സർവ്വേയിൽ തെക്കി ബസാർ ജംഗ്ഷനിൽ ടി.കെ.ഗ്ലാസ്സ് ഹൗസ് ഉൾപ്പെടുന്ന 16 ഷോപ്പുകളുടെ ഭാഗം റോഡിന്	a) തെക്കി ബസാർ ജംഗ്ഷനിലാണ് സ്ഥാപനം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. അംഗീകരിച്ച

	<p>സാജിത സി. വി.പി. സെയ്ബു, വി.പി. കുഞ്ഞാമിന, ഹരിദാസ്, ശാരദ, കൃഷ്ണദാസ്, ശാരദ, എ.കെ.രതി, എം.പി. ലേഖ, തഅദീബുൽ ഉല്യം സഭ, ഇ.വി. സുഹറ, സറീന</p>	<p>ആവശ്യത്തിന് വീതി ഉള്ളതിനാൽ ഒഴിവാക്കിയിരുന്നു. ഇപ്പോൾ എതിർ ഭാഗത്ത് ഭൂമി എടുക്കാതെ ഈ ഭാഗത്തെ ഷോപ്പുകൾ മുഴുവനായും ഏറ്റെടുക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ് ഉള്ളത്. എന്ത് കൊണ്ടാണിത് സംഭവിച്ചത്?</p> <p>b) രണ്ട് ഭാഗത്ത് നിന്നും തുല്യമായി സ്ഥലം എടുക്കണം.</p> <p>c) അതോടൊപ്പം എ.കെ.ജി ഹോസ്പിറ്റൽ മുതൽ താണ റോഡ് വരെ പുതിയ ഫ്ലൈ ഓവർ പണിയുന്നതിന് പദ്ധതിയുള്ളതായി അറിയുന്നു. അതിനാൽ നിലവിൽ 18 മീറ്റർ വീതിയുള്ള ഈ ഭാഗം കൂടുതൽ വീതികൂട്ടലിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കുമോ?</p> <p>d) ഏറ്റെടുക്കലിലൂടെ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഭാഗികമായോ പൂർണ്ണമായോ പൊളിച്ച് മാറ്റേണ്ട സാഹചര്യം ഉണ്ടെങ്കിൽ ബദൽ സംവിധാനം ഒരുക്കി തരണം.</p>	<p>അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത്.</p> <p>b) അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പക്ഷപാതപരമായ സമീപനമല്ല.</p> <p>c) ഫ്ലൈഓവർ പ്രവർത്തി KRFBയുടെ ചുമതലയിൽ ഉള്ള പ്രവർത്തി അല്ല.</p> <p>d) ബദൽ സംവിധാനത്തിന് സൗകര്യമുണ്ടെങ്കിൽ സർക്കാർ അനുമതിയോടെ നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണ്.</p>
7	<p>സർവ്വെ നമ്പർ 645 എ.കെ. മുഹമ്മദ് നാസർ ചൊവ്വ</p>	<p>പുരയിടത്തിൽ ഉള്ള കിണർ, വാട്ടർ ടാങ്ക് എന്നിവ പൊളിച്ച് മാറ്റേണ്ടി വരും. ഇത് വീട്ടിലെ കുടിവെള്ള ലഭ്യതക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കും എന്നതിനാൽ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ പുനർനിർണ്ണയിക്കണം.</p>	<p>പ്രസ്തുത കോംപൗണ്ടിൽ കിണർ, പമ്പ് ഹൗസ് എന്നിവ റോഡിനോട് ചേർന്നാണ് വീട് ഏകദേശം 50 മീറ്ററോളം ഉള്ളിലായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന വലിയ കോംപൗണ്ടാണ്. കിണർ റോഡ് ബൗണ്ടറി കോംപൗണ്ട് മതിലിൽ നിന്നും 5.1 മീറ്ററും പമ്പ് ഹൗസ് കോംപൗണ്ട് മതിലിൽ നിന്നും 3.2 മീറ്ററും വാട്ടർ ടാങ്ക് 5.7 മീറ്ററും ഉള്ളിലായാണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. പുതിയ അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം അതിർത്തി കല്ല് കോംപൗണ്ട് മതിലിൽ നിന്നും കിണർഭാഗം 6.7 മീറ്റർ ഉള്ളിലായാണ് സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇപ്രകാരം കിണർ, പമ്പ് ഹൗസ് എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടുന്നതായാണ് കാണുന്നത് എന്നാൽ വാട്ടർ ടാങ്ക് നഷ്ടപ്പെടാതെ അതിർത്തികല്പിനോട് ചേർന്നുമാണ് അലൈൻമെന്റ് പോകുന്നത്. നഷ്ടപ്പെടുന്ന കിണറിനു കഴിക്കാൻ വേറെ സ്ഥലമുണ്ട്.</p>
8	<p>മാനേജർ, മോഡേൺ ഐ.ടി.ഐ. കാൽടെക്സ്, കണ്ണൂർ</p>	<p>a) മോഡേൺ ഐ.ടി.ഐ. ഇത് കേന്ദ്ര സർക്കിളിന്റെ എൻ.സി.വി.ടി. യുടെ അംഗീകരമുള്ള സ്ഥാപനമാണ്. കല്ലിട്ടത് പ്രകാരം ഈ ഐ.ടി.ഐ. പ്രവർത്തിക്കുന്ന കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻഭാഗത്തുള്ള എട്ട് മുറികളും മേൽ മാടങ്ങളും പകുതിയോളം വിസ്തീർണ്ണത്തിൽ പൊളിക്കാൻ ഇടയുണ്ട്. ഈ കെട്ടിടത്തിൽ നിലവിലുള്ള സ്ഥല സൗകര്യങ്ങൾ സർക്കാരിൽ സമർപ്പിച്ചാണ് സ്ഥാപനത്തിനുള്ള അംഗീകാരം വാങ്ങിയിട്ടുള്ളത്. ഈ കെട്ടിടത്തിനുണ്ടാകുന്ന മാറ്റം സ്ഥാപനത്തിന്റെ അംഗീകരത്തെ ബാധിക്കുന്നതാണ്.</p> <p>b) കെട്ടിടം പൊളിക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ ഐ.ടി.ഐ ക്ക് നഷ്ടം വരുന്ന ഓഫീസ് സൗകര്യങ്ങൾ ഈ ബിൽഡിംഗിൽ തന്നെ നിലനിർത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം.</p> <p>c) ഈ ബിൽഡിംഗിന്റെ നിർമ്മാണ അനുമതിക്കായി നിഷ്കർഷിക്കപ്പെട്ടിരുന്ന പാർക്കിംഗ് ഏരിയ ഇതോടെ ഇല്ലാതാകും. ആയതിനാൽ ഈ കെട്ടിടത്തിനെ പാർക്കിംഗ് ഏരിയ നിബന്ധനയിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയതായി ഒരു ഉത്തരവ് ഉണ്ടാക്കി തരണം.</p>	<p>a) നാല് നിലയിലായി ഉള്ള ഈ കെട്ടിടത്തിൽ ഗ്രൗണ്ട് ഫ്ലോർ മുഴുവനായും വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങളും, ഒന്നാം നിലയിൽ രണ്ടു മുറികൾ Modern ITIയുടെയും ബാക്കി നാല് മുറികൾ മറ്റ് വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളും, രണ്ടാം നിലയിൽ 8 വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങൾ ഉപയോഗത്തിലുമാണ്. മൂന്നാം നിലയിൽ പുറകിലെ ITIയുടെ കെട്ടിടത്തിലേക്കുള്ള കോണിപ്പടി വഴി മാത്രമേ ഉള്ളൂ. ബാക്കി ഭാഗം ടെറസ് ആയി ഉപയോഗിക്കുന്ന നിലയിലാണ് കാണാൻ കഴിഞ്ഞത് പ്രസ്തുത ITI കെട്ടിടം 61.36 M² ഏരിയയിലാണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. 41 വർഷം പഴക്കമുള്ള കെട്ടിടമാണ്.</p> <p>b) 7.40 മീറ്റർ വീതിയിലുള്ള ഈ കെട്ടിടത്തിന്റെ 4.20 മീറ്ററോളം വീതിയിൽ റോഡ്, വീതി കൂട്ടുന്ന</p>

		<p>d) ഈ കെട്ടിടത്തിൽ ഫയർ എസ്കേപ്പിനായി നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള ഏണിപ്പിടികൾ ഭാഗികമായി പൊളിക്കാൻ ഇടയുണ്ട്. ഈ നിബന്ധനയിൽ നിന്നും കെട്ടിടത്തിന് ഇളവ് അനുവദിക്കണം.</p> <p>e) പരിഹാര നടപടികൾ ഉണ്ടാകാത്ത പക്ഷം സ്ഥാപനത്തിന്റേയും കോഴ്സുകളുടേയും അംഗീകാരം നഷ്ടപ്പെടാൻ ഇടവരുകയാണെങ്കിൽ വിദ്യാർത്ഥികളുടെ ഭാവിക്ക്, രക്ഷിതാക്കളുടെ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും മാനേജ്മെന്റ് ഉത്തരവാദി ആയിരിക്കില്ല. ആ ഉത്തരവാദിത്തം പദ്ധതി നിർവ്വഹൻ ഏറ്റെടുക്കണം.</p>	<p>വകയിൽ സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ആയതിനാൽ കെട്ടിടം നിലനിർത്താൻ സാധ്യമല്ല.</p> <p>c) പാർക്കിംഗ് ഏരിയ നിലവിൽ ഇല്ലാത്ത രീതിയിൽ ആണ് കെട്ടിടം നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത്.</p> <p>d) ആകെയുള്ള സ്റ്റേയർകേസിനു 80cm വീതിയുള്ള ഹൈസ്റ്റ് മാത്രമേ ഉള്ളൂ. വേറെ ഫയർ എസ്കേപ്പിനുള്ള സ്റ്റേയർകേസ് കാണാൻ കഴിഞ്ഞില്ല.</p> <p>e) മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ചു കൊണ്ട് ഭൗതിക സാഹചര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്വം ബന്ധപ്പെട്ട സ്ഥാപനത്തിന്റേതാണ്.</p>
<p>9</p>	<p>കെനറ്റ് ലാസർ വി. ഡയസിയൻ ലേ സെക്രട്ടറി & അറ്റോണി, സി.എസ്.ഐ. മലബാർ ഡയസീസ് സർവ്വെ നമ്പർ 614</p>	<p>റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി സി.എസ്.ഐ ചർച്ചിന്റെ സെമിത്തേരിയുടെ കുറച്ച് ഭാഗം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ട്. ഇരുപത് ശവകുടീരങ്ങൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പൊളിക്കേണ്ടി വരും. ഇത് വിശ്വാസികളുടെ വികാരത്തെ ബാധിക്കുകയും അതു മൂലം തടയാൻ കഴിയാത്ത തരത്തിലുള്ള സംഘർഷാവസ്ഥ പൊട്ടിപ്പുറപ്പെടാനും ഇടയുണ്ട്. 2014 ൽ ഇതേ സെമിത്തേരിയുടെ തന്നെ 6 സെന്റ് സ്ഥലം സർക്കാർ റോഡിന് വീതി കൂട്ടാൻ എന്ന പേരിൽ ഏറ്റെടുക്കുകയുണ്ടായി. അന്ന് 5 ശവകുടീരങ്ങൾ പൊളിച്ച് മാറ്റേണ്ടതായും വന്നു. എന്നാൽ ആ സ്ഥലം ഇതുവരെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. വീണ്ടും കൂടുതൽ സ്ഥലം സെമിത്തേരിയിൽ നിന്നും ഏറ്റെടുക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കി തരണം. പകരം റോഡിന് എതിർ വശത്തുള്ള സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കണം.</p>	<p>നാല് വരി പാതയാക്കുന്നതിനാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. ഏറ്റെടുപ്പ് കഴിഞ്ഞവ പ്രവർത്തി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ റോഡിനു വേണ്ടി ഉപയോഗപ്രദമാകും. അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം നിലവിൽ റോഡിന്റെ ഈ ഭാഗത്തുള്ള വസ്തുവിന്റെ ഉൾവശത്താണ് ഈ സ്ഥലം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. എതിർവശത്ത് കെട്ടിടങ്ങൾ ഉള്ളതായാണ് കാണുന്നത്.</p>
<p>10</p>	<p>19/162- രാമചന്ദ്രൻ റ്റി.എസ്സ്.</p>	<p>പൊടിക്കണ്ട് (കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷൻ, വാർഡ് 8 ൽ) തിരുവങ്ങാടൻ ഗ്രൂപ്പ് ഓഫ് കമ്പനി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന തിരുവങ്ങാടൻ ബിൽഡിങ്ങിൽ, ഗ്രൗണ്ട് ഫ്ലോറിൽ 1042, 1043, 1044 എന്നീ നമ്പറുകളിലുള്ള റൂമുകളും, ഒന്നാം നിലയിൽ 1045 നമ്പറിലുള്ള ഒരു മുറിയും രണ്ടാം നിലയിൽ 1046 നമ്പറിലുള്ള ഒരു മുറിയും ആണ് ഉള്ളത്. ഓരോ മുറികൾക്കും 3 വീതം പില്ലറുകളും അതുമായി ഘടിപ്പിച്ച ബീമുകളുമാണുള്ളത്.</p> <p>ഇപ്പോഴുള്ള അളവ് പ്രകാരം ഭൂമിയേറ്റെടുത്താൽ കെട്ടിടത്തിന്റെ രണ്ട് പില്ലറുകളും പൊളിച്ച് നീക്കേണ്ടി വരികയും അത് കെട്ടിടത്തിന്റെ നിലനില്പിനെ ബാധിക്കുകയും ചെയ്യും അതിനാൽ നിലവിൽ കറ്റിയിട്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് നിന്ന് വടക്ക് ഭാഗത്ത് ഒരു മീറ്റർ പുറത്തേക്കും തെക്ക് ഭാഗത്ത് 50 സെന്റിമീറ്റർ പുറത്തോടും മാറ്റി ഏറ്റെടുത്താൽ ഒരു പില്ലർ മാത്രം പൊളിച്ചാൽ മതിയാകും. അതിലൂടെ നിലവിലുള്ള കെട്ടിടം രണ്ട് പില്ലറുകളിൽ നിലനിർത്താനായി സാധിക്കുകയും. ആയതിനാൽ മുകളിൽ പറഞ്ഞ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി കെട്ടിടം ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ചെയ്തു തരണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു.</p>	<p>പ്രസ്തുത കെട്ടിടം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന റോഡിനിരുവശത്തുമായി നിലവിൽ കെട്ടിടങ്ങൾ ഉള്ളതിനാൽ അലൈൻമെന്റിൽ വരുത്തുന്ന മാറ്റം, മറ്റു കെട്ടിടങ്ങളേയും ബാധിക്കും കൂടാതെ അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി കല്ല് നാട്ടിയത്. നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥലത്തിനും കെട്ടിടത്തിനും മതിയായ നഷ്ടപരിഹാര തുക ഈ പദ്ധതിയിൽ സർക്കാർ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.</p>
<p>11</p>	<p>സർവ്വെ നമ്പർ 111/139 ഒറക്കൻ രമണി</p>	<p>a) കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻഭാഗത്ത് 2.5 മീറ്റർ സ്ഥലവും, ഒരു മുറിയുടെ മൂലയും അതു കൂടാതെ ക്ലസ് ടാങ്കുമാണ് നഷ്ടപ്പെടുന്നത്. ക്ലസ് ടാങ്ക് മാറ്റി സ്ഥാപിക്കാൻ വേറെ സ്ഥലം ഇല്ല. മറ്റ് വരുമാനങ്ങൾ ഒന്നും ഇല്ല.</p>	<p>a) സെപ്റ്റിക് ടാങ്ക് മുൻവശത്തെ എൻട്രൻസിൽ ആണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. ഈ ഭാഗവും വീടിന്റെ മുൻവശത്തെ ചുമരും നഷ്ടപ്പെടുന്ന രീതിയിലാണ്</p>

		b) മറ്റു വശത്ത് ഒഴിഞ്ഞു കിടക്കുന്ന സർക്കാർ സ്ഥലത്തേക്ക് അലൈൻമെന്റ് മാറ്റിയാൽ ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനാകും.	പുതിയ അലൈൻമെന്റ് ഉള്ളത് വേറെ സ്ഥല ലഭ്യത ഇല്ല. b) നിലവിൽ മാറ്റുവാൻ അംഗീകാരമില്ല.
12	സർവ്വെ നമ്പർ 29 ലതീഷ് കുമാർ	ഏക ജീവനോപാധിയായ കെട്ടിടമാണ് ഇതു വഴി നഷ്ടപ്പെടുന്നത്. റോഡിന്റെ രണ്ട് ഭാഗത്തു നിന്നും തുല്യമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ ആഘാതം കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും. ഇത്രയും വീതിയിൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് ദേശീയ പാത വികസിപ്പിക്കേണ്ട ആവശ്യം നിലവിലില്ല.	പരിശോധിച്ചതിൽ നിലവിലുള്ള കെട്ടിടത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗം 4.20 മീറ്റർ ഉള്ളിലായാണ് അതിർത്തി കല്ല് സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നത്. മറ്റുഭാഗം കെട്ടിടത്തിന്റെ പുറത്താണ് അതിർത്തികല്ല്. അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം കോണായ രീതിയിൽ കെട്ടിടത്തിനെ ഭാഗികമായി നഷ്ടപ്പെടുന്ന രീതിയിലാണ് അലൈൻമെന്റ്. മറ്റുഭാഗത്തുള്ള കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻഭാഗത്തെ ബാധിക്കുന്ന രീതിയിലാണ് അതിർത്തി കല്ല് ഉള്ളത്. കണ്ണൂർ ടൗണിന്റെ ഹൃദയ ഭാഗത്താണ് പ്രസ്തുത സ്ഥലം ഉള്ളത് അതിനാൽ വീതി ആവശ്യമാണ്.
13	മുഹമ്മദ് അലി 9847187200	പ്രദേശവാസികളെയും, ജനപ്രതിനിധികളെയും യഥാവിധി അറിയിക്കാതെയാണ് പ്രദേശത്ത് ഏറ്റെടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ഭൂമിയിൽ കല്ലിട്ട് അതിർത്തി തിരിച്ചത്. റോഡിന്റെ രണ്ട് ഭാഗത്തു നിന്നും തുല്യമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് പകരം പക്ഷപാതപരമായ നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇത് തിരുത്തണം. കടകളും, കെട്ടിടങ്ങളും ഉൾപ്പെടുന്ന സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ അവശേഷിക്കുന്ന കെട്ടിട ഭാഗങ്ങൾ നിലനിർത്തി കച്ചവടം തുടരാൻ സാധിക്കുമെങ്കിൽ അതിനാവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തു കൊടുക്കണം. ജനപ്രതിനിധികളെയും, ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും പങ്കെടുപ്പിച്ച യോഗങ്ങൾ ചേർന്ന് വേണം തുടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുവാൻ.	11.06.2019ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപന പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇതു സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ട്രേറ്റ് ഓഫീസിലായിട്ടായിട്ടായി 19.09.2019ന് ചേർന്നിരുന്നു. അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. പക്ഷപാതപരമായ സമീപനമല്ല. ഇതു സംബന്ധിച്ച് റവന്യൂ വകുപ്പിലെ ലാൻഡ് അക്കീസിഷൻ വിഭാഗത്തിന് തീരുമാനിക്കാവുന്നതാണ്.
14	സർവ്വെ നമ്പർ 111/150 അനിരുദ്ധ് ലക്ഷ്മണൻ	നിലവിൽ റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്നതിനും, വളവ് നികത്തുന്നതിനുമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ രണ്ട് കടമുറികളെ ബാധിക്കുന്നു. വളവ് നികത്തുന്നതിനായി ഒരു വശത്ത് മാത്രമായി കൂടുതൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്ന സമീപനം ആണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇതിനു പകരമായി ഇരു വശത്ത് നിന്നും തുല്യമായി സ്ഥലമെടുക്കണം. ആറു വരിപാത ബൈപാസ്സിന്റെ നിർമ്മാണം നടക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ ഭാഗത്തുള്ള വാഹന തിരക്ക് സ്വാഭാവികമായും കുറയുകയും ചെയ്യും.	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. ബൈപാസ് നിർമ്മാണം KRFBയുടെ പരിധിയിൽ വരുന്നതല്ല
15	സർവ്വെ നമ്പർ 55/1-ബി വി.പി. മൻസൂർ	സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ പീടികയുടെ എടുപ്പ് ഭാഗമാണ് നഷ്ടപ്പെടുക. റോഡിന്റെ വീതി ഒരു മീറ്റർ കുറയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ ബുദ്ധിമുട്ട് ഒഴിവാക്കാനാകും. വികസനത്തിന് സമ്മതമാണ്.	റോഡിന്റെ വീതി ശസ്ത്രീയ പഠനത്തിലൂടെ നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതും അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.
16	സർവ്വെ നമ്പർ 111/17	പള്ളിക്കുളം വിഷ്ണു ക്ഷേത്രത്തിന്റെ സമീപത്താണ് വീട്. വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി വീടിന്റെ ഒരു മൂല നഷ്ടപ്പെടും. അസുഖ ബാധിതരായ വയോജനങ്ങളാണ് ഈ	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത്.

		വീട്ടിൽ താമസം. ചുരുങ്ങിയ പെൻഷൻ മാത്രമാണ് ഉപജീവന മാർഗ്ഗം. പരമ്പരാഗതമായി ഇവിടെ താമസിച്ചു വരുന്നതാണ്. വീട് നഷ്ടപ്പെടാതെ റോഡ് വികസിപ്പിക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു.	ഏകദേശം 1.1 മീറ്റർ മുൻവശം ബാധിക്കുന്നതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. കെട്ടിടം റിപ്പയർ ചെയ്തു നിലനിർത്താൻ സാധിക്കും എന്നാണു പരിശോധനയിൽ കാണാൻ കഴിഞ്ഞത്.
17	പള്ളിക്കുന്ന് വില്ലേജ് സർവ്വെ നമ്പർ 172/13 നെല്ലിയാട് തടത്തിൽ നിശാന്ത്, ശിവനന്ദ പള്ളിക്കുന്ന് വില്ലേജ് സർവ്വെ നമ്പർ 75/12 ശശിധരൻ, ശ്രീലത	പ്രസിദ്ധീകരിച്ച ഗസറ്റിൽ തങ്ങളുടെ സർവ്വെ നമ്പർ ഇല്ല. എന്നാൽ കെട്ടിടം ഏകദേശം പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിയിൽ കല്ലിട്ട് തിരിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ടാണ് അങ്ങനെ സംഭവിച്ചത്?	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം സ്ഥലം പരിശോധിച്ചപ്പോൾ സർവ്വെ നമ്പർ 172 ലേക്ക് റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്നില്ല. പ്രസ്തുത വിഷയം താലൂക്ക് സർവ്വേയർ കൃത്യമായി അളന്ന് തിട്ടപ്പെടുത്തിയാൽ മാത്രമേ മനസിലാവുകയുള്ളൂ. 6(1) ഗസറ്റ് പ്രസിദ്ധീകരണത്തിൽ സീരിയൽ നമ്പർ. 14ൽ പള്ളിക്കുന്ന് വില്ലേജ് പട്ടികയിൽ 172 സർവ്വെ നമ്പർ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്, സീരിയൽ നമ്പർ. 27ൽ കണ്ണൂർ കരാർ വില്ലേജ് പട്ടികയിൽ 75 സർവ്വെ നമ്പർ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.
18	സർവ്വെ നമ്പർ 76/6 മുഹമ്മദ് ഇസഹാക്	സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കടയുടെ മുൻഭാഗം ഏകദേശം ഒരു മീറ്ററോളം നഷ്ടപ്പെടും. ബിൽഡിംഗ് റൂൾ പ്രകാരം റോഡും ഷോപ്പും തമ്മിലുള്ള ദൂരം പാലിക്കേണ്ടി വന്നാൽ ബിൽഡിംഗ് മുഴുവനായും ഉപയോഗശൂന്യമാകും. അതിനാൽ പ്രത്യേക സാഹചര്യം കണക്കാക്കി ബിൽഡിംഗ് റൂളിൽ ഇളവ് അനുവദിക്കുമോ?	റോഡ് അക്കിസിഷൻ ശേഷം ബാക്കിയുള്ള ഭാഗം ഉപയോഗിക്കാൻ പറ്റുന്നതാണെങ്കിൽ നിലനിർത്താൻ അനുവദിക്കും.
19	ചൊവ്വ പള്ളി ജമാ മസ്ജിദ് അബ്ദുൾ ഹമീദ് - പ്രസിഡൻറ് - (9446267806)	ഈ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിലൂടെ മസ്ജിദിന് കീഴിലുള്ള കടകളുടെ ഭൂരിഭാഗവും നഷ്ടമാകും. ശരിയായ ഒരു വിവരവും മഹലിൽ അറിയിച്ചിട്ടില്ല. മഹലിന്റെ ആകെ വരുമാനം ഈ കടകളിൽ നിന്നുള്ളതാണ്.	മസ്ജിദ് വക കമാനം നഷ്ടപ്പെടുന്നതായി കാണാൻ സാധിച്ചു. നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് സ്ഥാപിച്ച പ്രകാരം 4.20 മീറ്റർ വീതിയിൽ വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങൾ ഉള്ള കെട്ടിടത്തെ ബാധിക്കുന്നതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. കെട്ടിടങ്ങൾ 70 കൊല്ലത്തിലധികം പഴക്കമുള്ളതായി അന്വേഷണത്തിൽ അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. രണ്ടു നിലകളിലായി ഓട് മേഞ്ഞ കെട്ടിടങ്ങളാണ്. റോഡിനോട് ചേർന്നിട്ടാണ് വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങൾ. കെട്ടിടങ്ങളുടെ പുറകു വശത്തായി പള്ളി വക കാലി സ്ഥലം ഉണ്ട്. പള്ളി റോഡിൽ നിന്നും 100 മീറ്ററോളം ഉള്ളിലാണ്. 11.06.2019ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇതു സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ടറേറ്റ് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ 19.09.2019ന് ചേർന്നിരുന്നു.

തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലപ്പീടിക റോഡ്

ക്രമ. നം.	പങ്കെടുത്തവർ	ഉയർന്നു വന്ന പ്രശ്നങ്ങളും, ആശങ്കകളും, നിർദ്ദേശങ്ങളും	അർത്ഥനാധികാരിയിൽ നിന്നുള്ള പ്രതികരണം
1	ധനലക്ഷ്മി, കാർത്തിക ഷെയ്ൽ മുഹമ്മദ്, ഷാജി അബ്ദുൾ കരീം, മെഹറാസ് റസാഖ്, നൂറാസ്, റിഖിയ, ഫഹ്മ, ഫാസില നൂർ മുഹമ്മദ്, ഫിന, ഹംസ, അൽ ഐൻ, മുഹമ്മദ് അൻവർ, വാഹ	നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ ഒരു വശത്തുകൂടി മാത്രമാണ് റയിൽവെ മേൽപ്പാലം പണിയുവാൻ നിലവിൽ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് കൂടുതൽ ആളുകളുടെ വീടും സ്ഥലവും നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. മറിച്ച്, നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ സ്ഥലം പൂർണ്ണമായും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയും, എതിർ വശത്തുള്ള സ്പിന്നിംഗ് മില്ലിന്റെ ഒഴിഞ്ഞ പറമ്പും, പഴകിയ ഗോഡൗണും നിൽക്കുന്ന സ്ഥലം പ്രയോജനപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാതവും, സാമ്പത്തിക ചെലവും കുറയ്ക്കുവാൻ സാധിക്കും. (നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ പ്ലാൻ ഇതോടൊപ്പം ചേർക്കുന്നു.)	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. പദ്ധതിബാധിതർ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള പ്ലാനിന്റെ അന്തിമ തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടിട്ടില്ല.
2	ചെറിയാണ്ടി അൻസാരി, ചാക്കൻവിട വഹീത	റീ സർവ്വെ നമ്പർ W6B15/777 ലെ 10 സെന്റ് ഭൂമിയിൽ നിന്നും 1.25 സെന്റ് സ്ഥലം സൗജന്യമായി വിട്ടുകൊടുത്തിരുന്നു. ഇപ്പോൾ വീടിന്റെ മുൻഭാഗത്ത് നിന്നും വീണ്ടും 5.5 മീറ്റർ സ്ഥലം റോഡ് വികസനത്തിനായി വിട്ടുകൊടുക്കുവാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു. ഇതോടെ വീട് മൊത്തമായി പൊളിച്ച് മാറ്റേണ്ട അവസ്ഥ വന്നു ചേരാൻ ഇടയുണ്ട്. നിലവിൽ മരക്കാർകണ്ടി തെഴുക്കിലപ്പീടിക റോഡ് ആവശ്യത്തിന് സൗകര്യമുള്ളത് കൊണ്ട് തൽ സ്ഥിതി തുടരണം.	അതിർത്തി കല്ലുകൾ 5.4 മീറ്റർ ഉള്ളിലായാണ് നാട്ടിയത്. 3.65 മീറ്റർ വീതിയിൽ കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻ വശം നഷ്ടപ്പെടുന്നതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. വീട് പണി പൂർത്തിയായ പുതിയ കെട്ടിടമാണ് റോഡിന്റെ വീതി ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന്റെയും സാങ്കേതിക പഠനത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്.
3	സർവ്വെ നമ്പർ 6/19 ഡിവിഷൻ 921/1. സയ്യിദ് മുഹമ്മദ്	പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് 80 ശതമാനത്തോളം നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായ വീടാണുള്ളത്. വളരെ കാലത്തെ പ്രയത്നം കൊണ്ടാണ് വീട് ഈ സ്ഥിതിയിൽ ആക്കിയിട്ടുള്ളത്. അത് ഉപേക്ഷിക്കുവാൻ തയ്യാറല്ല. വീട് ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് നടപടി എടുക്കണം.	വീട് നഷ്ടപ്പെടും. അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം ആണ് കുറ്റിയടിച്ചിരിക്കുന്നത്. വീട് ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് റോഡ് വികസനം സാധ്യമല്ല.
4	സർവ്വെ നമ്പർ 774 സബ് ഡിവിഷൻ 6/15 അബ്ദുൾ സലീം, മേചിറ സാബിറ, മേചിറ	റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി സ്ഥലവും, കെട്ടിടവും നഷ്ടപ്പെടുന്നു. 2014ൽ മുനിസിപ്പാലിറ്റി റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി സ്ഥലം വിട്ട് കൊടുത്തിരുന്നതാണ്. നിലവിൽ ഈ റോഡിലൂടെയുള്ള ഗതാഗതം സുഗമമാണ്. അതിനാൽ ഈ റോഡ് വീണ്ടും വീതി കൂട്ടുന്നതിൽ നിന്ന് പിൻമാറണം.	റോഡിന്റെ വീതി ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിലൂടെ നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതും അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.
5	സർവ്വെ നമ്പർ 904/4 ചിത്ര പ്രഭാകരൻ, രഞ്ജന	ഒറ്റക്ക് താമസിക്കുന്ന വിധവയാണ്. മറ്റ് സമ്പാദ്യങ്ങൾ ഒന്നുമില്ല. നിലവിലുള്ള പ്ലാൻ അനുസരിച്ച് ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താൽ ബാക്കി വരുന്ന സ്ഥലത്ത് വീട് വെച്ച് താമസിക്കാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയാണുള്ളത്. ഒന്നുകിൽ സ്പിന്നിംഗ് മില്ലിനോട് ചേർന്ന്, തങ്ങളെ ബാധിക്കാത്ത രീതിയിൽ നിലവിലുള്ള പാതയിൽ തന്നെ ഐ ഓവർ പണിയുക.	94.50 സെന്റ് സ്ഥലത്തിന് ഉടമയാണ് എന്നാണ് അന്വേഷണത്തിൽ അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. പ്രസ്തുത സ്ഥലത്തിന്റെ നടവിലൂടെയാണ് അലൈൻമെന്റ് കല്ല് നാട്ടിയത്. വീട് പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടും എന്നാണ് കാണാൻ കഴിഞ്ഞത്. സ്ഥലം അലൈൻമെന്റിന്റെ രണ്ട് ഭാഗത്തായി വിഭജിക്കുന്ന

		അല്ലെങ്കിൽ തങ്ങളുടെ മുഴുവൻ സ്ഥലവും ഏറ്റെടുത്ത് മാനുവായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണം.	രീതിയിലാണ് ഉള്ളത്. നിലവിലെ അക്കിസിഷൻ, രീഹാബിലിറ്റേഷൻ & സെട്ടിൽമെന്റ് നിയമപ്രകാരം പരാതി എൽ.എ വിഭാഗം പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. സ്പിന്നിങ് മില്ലിനോട് ചേർന്ന് അലൈൻമെന്റ് മാറ്റുന്നതിനുള്ള വിഷയത്തിൽ അന്തിമ തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ല.
6	സർവ്വെ നമ്പർ 774 സബ് ഡിവിഷൻ 6/15 പി. മുഹമ്മദ് കുഞ്ഞി	ആകെ ഉണ്ടായിരുന്ന 2 സെന്റ് സ്ഥലത്തിൽ അര സെന്റ് മുനിസിപ്പാലിറ്റി റോഡ് വികസനത്തിനായി വിട്ടു കൊടുത്തിരുന്നതാണ്. ബാക്കി വന്ന ഒന്നര സെന്റ് സ്ഥലത്ത് വീട് പണിയാനായി പ്ലാൻ പാസ്സാക്കി കിട്ടാനായി 9 മാസം ഓഫീസുകൾ കയറി ഇറങ്ങി നടന്നാണ് ഇപ്പൊഴുള്ള വീട് പണിതത്. നെഞ്ച് വേദന രോഗിയും, നടക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടും ഉള്ള ആളും ആയതിനാൽ ഇനിയും സ്ഥലം വിട്ട് കൊടുക്കുവാൻ സമ്മതമല്ല. നിലവിൽ തന്നെ റോഡുകളിലേക്ക് കുട്ടികൾക്കും മറ്റും ഇറങ്ങാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണുള്ളത് റോഡ് കൂടുതൽ വികസിപ്പിച്ച് വാഹനങ്ങൾ വേഗത്തിൽ പോകുന്നത് കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാകും. ആളുകൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇനിയും റോഡ് വികസിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ലു ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. സർക്കാർ അനുമതിയോടെ റോഡിനിരുവശത്തും Footpath cum Drainage ഉം Handrail ഉം അടക്കം ഉള്ള പ്രൊജക്ട് ആണ് ട്രാഫിക് സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ ഉൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള പ്രോജക്ട് ആണ്.
7	സർവ്വെ നമ്പർ 777 ഷക്കീല സി.സി., ദുലാർ	2014 ൽ റോഡ് വികസനത്തിനായി അര സെന്റ് സ്ഥലം യാതൊരു നഷ്ട പരിഹാരം നൽകാതെയും, വേണ്ട നടപടി ക്രമങ്ങൾ പാലിക്കാതെയും നിർബന്ധപൂർവ്വം ഏറ്റെടുക്കുകയുണ്ടായി. നിലവിൽ വീട്ടിൽ നിന്ന് 4 മീറ്റർ മാത്രമേ റോഡിലേക്കുള്ളൂ. വീണ്ടും സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്താൽ വീട് വാസയോഗ്യമല്ലാതാകും. എതിർ വശം പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കിയാണ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. നിലവിൽ ഈ റോഡിന് 12 മീറ്റർ വീതിയുണ്ട്. 2 മീറ്റർ നടപ്പാതയും, 1 മീറ്റർ ഓവുചാലുമുള്ള റോഡ് വികസനം ഗതാഗത കുറിക്കില്ലാത്ത ജനസാന്ദ്രതയേറിയ ഈ പ്രദേശത്ത് ആവശ്യമില്ല.	നിലവിൽ റോഡ് വീതി 11.05 മീറ്റർ ഉണ്ട്. 3.90 മീറ്റർ വീതിയിൽ വീടിന്റെ മുൻ വശത്തെ ഭാഗം നഷ്ടപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. വീടിനോട് ചേർന്നാണ് അലൈൻമെന്റ് പോവുന്നത് വീടിന്റെ മുൻ വശത്തെ മുറ്റവും Sunshade ഉം Compound wall ഉം മാത്രമേ ബാധിക്കുന്നുള്ളൂ. സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച നഷ്ടപരിഹാരത്തുക സ്ഥലത്തിനും കെട്ടിടത്തിനും പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന്റെയും സാങ്കേതിക പഠനത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിനാലാണ് ഈ റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നതിനും ആയതിന്റെ ഡിസൈൻ സംബന്ധിച്ചും തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടിട്ടുള്ളത്.
8	സർവ്വെ നമ്പർ 768 മെഹ്റൂനീസ സക്കറിയ കാഞ്ചനമാല ജി.വി.	നാലു വർഷം മുമ്പ് മുനിസിപ്പാലിറ്റി 2 സെന്റ് സ്ഥലം പിടിച്ചടക്കുകയുണ്ടായി. നിലവിൽ ആവശ്യത്തിന് വീതിയുള്ള ഈ റോഡിന്റെ വികസനം ഗതാഗത കുറിക്കില്ലാത്ത ജനസാന്ദ്രതയേറിയ ഈ പ്രദേശത്ത് ആവശ്യമില്ല.	സക്കറിയ & മെഹറൂനീസ്സ് - 2.95 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം ഉള്ളിലായി ആണ് അതിർത്തി കല്ലിട്ടിരിക്കുന്നത്. വീടിനെ ബാധിക്കുന്നില്ല നിലവിൽ റോഡിന് 10.70 മീറ്റർ വീതിയിൽ മുറ്റം മാത്രം നഷ്ടപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. സർക്കാർ അംഗീകാരത്തോട് കൂടി നഗരവികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്.

			റോഡിന്റെ വീതി ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിലൂടെ നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതും അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.
9	സർവ്വെ നമ്പർ 801 ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞി	റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ആകെയുള്ള ജീവിത മാർഗ്ഗമായ ബിൽഡിംഗ് നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്. മുനിസിപ്പാലിറ്റി മുൻ നടത്തിയ റോഡ് വികസനത്തിന് യാതൊരു പ്രതിഫലവും വാങ്ങാതെ സ്ഥലം വിട്ടു കൊടുത്തിരുന്നതാണ്. ബിൽഡിംഗ് ഏറ്റെടുക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കുക.	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. ലാന്റ് അക്കിസിഷൻ ആക്ട് പ്രകാരം നഷ്ടപരിഹാരം ലഭിക്കുന്നതാണ്.
10	സർവ്വെ നമ്പർ 777 സി.സി. സിറാജുദ്ദീൻ സി.സി. നദീറ സി. സിനിയാസ് അലി സി,സി, മുഹമ്മദ് ആരിഫ്	2014 ൽ റോഡ് വികസനത്തിനായി അര സെന്റ് സ്ഥലം യാതൊരു നഷ്ട പരിഹാരം നൽകാതെയും, വേണ്ട നടപടി ക്രമങ്ങൾ പാലിക്കാതെയും നിർബന്ധപൂർവ്വം ഏറ്റെടുക്കുകയുണ്ടായി. നിലവിൽ വീട്ടിൽ നിന്ന് 4 മീറ്റർ മാത്രമേ റോഡിലേക്കുള്ള വീണ്ടും സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്താൽ വീട് വാസയോഗ്യമല്ലാതാകും. എതിർ വശം പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കിയാണ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. സാമ്പത്തികമായി നികത്താനാകാത്ത നഷ്ടങ്ങളായിരിക്കും ഉണ്ടാവുക അതിനാൽ റോഡ് വികസനത്തിനായി ഇനിയും സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ നിന്നും പിൻമാറണം.	3.90 മീറ്റർ വീതിയിൽ റോഡ് അലൈൻമെന്റ് കോമ്പൗണ്ടിന്റെ ഉള്ളിലായി വീടിനോട് ചേർന്നാണ് അതിർത്തി കല്ല് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. റോഡിൽ 11.05 മീറ്റർ നിലവിലുണ്ട്. അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് അതിർത്തിക്കല്ലുകൾ സ്ഥാപിച്ചത്.
11	മുഹമ്മദ് റസൽ കെ. 8086269434	റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി മരക്കാർകണ്ടി രാഗം തിയറ്ററിന് മുൻവശത്തായി വാർഡ് 40 ൽ കെട്ടിട നമ്പർ 150,151,152 എന്നീ കട മുറികളുടെ ഭാഗം നഷ്ടപ്പെടും. അതോടെ ആകെയുള്ള ജീവിത മാർഗ്ഗമായ കച്ചവടം മുന്നോട്ട് കൊണ്ട് പോകാൻ കഴിയില്ല. അതിനാൽ സർക്കാർ ഈ പദ്ധതിയിൽ നിന്നും പിൻമാറണം.	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. ലാന്റ് അക്കിസിഷൻ ആക്ട് പ്രകാരം നഷ്ടപരിഹാരം ലഭിക്കുന്നതാണ്.
12	സർവ്വെ നമ്പർ 799 മുഹമ്മദ് അസ്ലം ടി.പി അബ്ദുൾ ജബ്ബാർ	മുൻ റോഡ് വികസനത്തിനായി സ്ഥലം വിട്ട് കൊടുത്തിരുന്നതാണ്. ഇനിയും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ രണ്ട് പേരുടേയും കടകൾ പൊളിക്കേണ്ടി വരികയും വീടിന്റെ മുൻഭാഗം നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്യും. എതിർ വശത്തുനിന്നും കൂടുതൽ സ്ഥലം എടുക്കുവാനുള്ള സൗകര്യമുണ്ട്. അതിനാൽ ഈ വീടും കടയും ഒഴിവാക്കി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കണം.	മുഹമ്മദ് അസ്സം - പുതിയതായി പണിത കെട്ടിടമാണ് 7 മീറ്റർ ഉള്ളിലായാണ് അലൈൻമെന്റ് പോവുന്നത് കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻവശം 4.65 മീറ്റർ റോഡിൽ നിന്നും ഉള്ളിലായാണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. അലൈൻമെന്റ് 3.30 മീറ്റർ ഉള്ളിലൂടെയാണ് പോവുന്നത്. യാർഡ് മാത്രമേ നഷ്ടപ്പെടുകയുള്ളൂ.

13	സർവ്വെ നമ്പർ 744 സെക്രട്ടറി ബദരിയ ജമാ മസ്ജിദ് കമ്മിറ്റി	1979 ലും, 2014 ലും വികസനത്തിനായി പള്ളി ഭൂമി വിട്ട് കൊടുത്തിരുന്നു. വീണ്ടും സ്ഥലം വിട്ടു കൊടുക്കേണ്ടി വന്നാൽ പ്രാർത്ഥന നടത്താൻ പറ്റാത്ത സ്ഥിതി ഉണ്ടാകും. പള്ളിയുടെ 'കിബ്ല' എന്ന പ്രധാന ഭാഗം ഇല്ലാതാകും. ഇപ്പോൾ തന്നെ 11 മീറ്ററിൽ കൂടുതൽ വീതിയുള്ള, വാഹന ഗതാഗതത്തിന് തടസ്സമൊന്നും ഇല്ലാത്ത റോഡാണിത്. വാഹനങ്ങളുടെ അമിത വേഗത മദ്രസ്സയിലേക്ക് വരുന്ന കുട്ടികളുടെ സുരക്ഷക്ക് ഭീഷണിയാണ്. അതു കൊണ്ട് വീണ്ടും റോഡിന് വീതി കൂട്ടുന്നതിനുള്ള നടപടികളിൽ നിന്നും അധികാരികൾ പിൻമാറണം.	5.50 മീറ്റർ ഉള്ളിലായാണ് അലൈൻമെന്റ് പോവുന്നത്. 3.60 മീറ്ററോളം കെട്ടിടം പൊളിച്ചു മാറ്റേണ്ടി വരുമെന്നാണ് മനസിലായത്.
14	സർവ്വെ നമ്പർ 921/2 ഷാജി അബ്ദുൾ കരീം	3.6 സെന്റ് സ്ഥലത്ത് 2014ൽ ആണ് 5 മുറി പീടിക തുടങ്ങിയത്. അതിന് മുമ്പ് 30 ചതുരശ്ര മീറ്റർ വിസ്തീർണ്ണത്തിൽ സ്ഥലം സൗജന്യമായി വിട്ടു കൊടുത്തിരുന്നു. പുതിയ പ്ലാൻ അനുസരിച്ച് ആകെ ആശ്രയമായ കെട്ടിടം പൂർണ്ണമായും നഷ്ടമാകും. നിലവിൽ റോഡിന് ആവശ്യത്തിന് വീതിയുണ്ട്. ഗതാഗത തടസ്സവുമില്ല. മേൽപാലമില്ലാതെ ദേശീയ പാതയിലേക്ക് കടക്കാൻ വേറെ വഴിയുമുണ്ട്. അതിനാൽ റോഡ് വീണ്ടും വികസിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. സർക്കാരിന്റെ അനുമതിയോടെ റോഡിനിരുവശത്തും Footpath cum Drainage ഉം Handrail ഉം അടക്കം ഉള്ള പ്രൊജക്ട് ആണ് ട്രാഫിക് സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള പ്രൊജക്ട് ആണ്.
15	സർവ്വെ നമ്പർ 675/6 ടി. മുസ്തഫ	തൊട്ടടുത്ത സ്ഥലത്ത് അര മീറ്റർ ആണ് മാർക്ക് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ തന്റെ കെട്ടിടത്തിൽ മൂന്ന് മീറ്റർ ആണ് മാർക്ക് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ബസ് ഷെൽട്ടറോ മറ്റോ പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നതിനാണെങ്കിൽ അടുത്ത് ഒഴിഞ്ഞു കിടക്കുന്ന ഭൂമി ഉണ്ട്. നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ മധ്യത്തിൽ നിന്നും ഒരേ പോലെ രണ്ട് വശത്തേക്കും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ മറ്റ് തടസ്സങ്ങളില്ലാതെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുവാൻ സാധിക്കും.	കെട്ടിടം 1.40 മീറ്റർ വീതിയിൽ നഷ്ടപ്പെടുന്നതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം. ഈ ഭാഗത്തെ ch:2/050 ബസ് ബേ ഉള്ളതായി കാണിച്ചിട്ടില്ല അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് അതിർത്തി കല്ല് നാട്ടിയത്. നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ മധ്യത്തിൽ നിന്നും ഒരേ പോലെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാൻ അനുമതിയില്ല.
16	സർവ്വെ നമ്പർ 775/W15 സൈനബ	1979 ലും, 2014 ലും വികസനത്തിനായി സൗജന്യമായി ഭൂമി വിട്ട് കൊടുത്തിരുന്നു. ഇപ്പോൾ 11 മീറ്ററിൽ കൂടുതൽ വീതിയുള്ള വാഹന ഗതാഗതത്തിന് തടസ്സമൊന്നും ഇല്ലാത്ത റോഡാണിത്. വാഹനങ്ങൾ അമിത വേഗതയിലാണ് ഈ റോഡിലൂടെ കടന്ന് പോകുന്നത്. 2014 ന് ശേഷം രണ്ട് അപകട മരണങ്ങളും ഉണ്ടായി. അതിനാൽ ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിക്കണം.	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. സർക്കാർ അനുമതിയോടെ റോഡിനിരുവശവും Footpath cum Drainage ഉം അടക്കം ഉള്ള പ്രൊജക്ട് ആണ്. ട്രാഫിക് സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള പ്രൊജക്ട് ആണ്.
17	സർവ്വെ നമ്പർ 933 സമീമ, സമീറ, സജ്ന, സമീന, അദ്നാൻ, അൻവർ	രണ്ട് വർഷം മുമ്പ് സൗജന്യമായി 2 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം വിട്ടു കൊടുത്തിട്ടുള്ളതാണ്. അന്നും എതിർ വശത്തെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ടില്ല. നിലവിൽ റോഡിന് 11 മീറ്റർ വീതിയുണ്ട്. വീണ്ടും മൂന്ന് മീറ്റർ വീതിയിൽ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോഴും എതിർ വശത്ത് നിന്ന് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നില്ല. അതിനാൽ ഈ വികസനം ആവശ്യമില്ല.	അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത്.

18	<p>സർവ്വെ നമ്പർ 895 പി. ഫറൂക്ക് 9446651505</p>	<p>1979 ലും, 2014 ലും വികസനത്തിനായി സൗജന്യമായി ഭൂമി വിട്ട് കൊടുത്തിരുന്നു. മറ്റുവശം ആരാധനാലയം ഉള്ളതിനാൽ 10 സെന്റോളം ഭൂമിയാണ് അന്ന് വിട്ടു കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. മറ്റു വശത്ത് 1 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ തന്റെ ഭൂമിയിൽ 3 മീറ്റർ ആണ് രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. അതിനാൽ ഭൂമി വിട്ട് കൊടുക്കുവാൻ കഴിയില്ല.</p>	<p>അംഗീകരിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. 2.90 മീറ്റർ വീതിയിൽ പറമ്പിന്റെ ഭാഗം നഷ്ടപ്പെടുന്നതായി കാണുന്നു. വീട് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത് 8 മീറ്ററോളം പുറകിലായാണ്. വീടിന് കേടു സംഭവിക്കില്ല.</p>
----	--	---	--

പൊടിക്കണ്ട്-കൊറ്റാളി റോഡ്

Sl. No.	പങ്കെടുത്തവർ	ഉയർന്നു വന്ന പ്രശ്നങ്ങളും, ആശങ്കകളും, നിർദ്ദേശങ്ങളും	അർത്ഥനാധികാരിയിൽ നിന്നുള്ള പ്രതികരണം
1	സർവ്വെ നമ്പർ 41/10 ശോഭ സി.കെ.	<p>2016 ൽ വീടിന്റെ പണി തുടങ്ങുന്നതിന് മുമ്പ് നിയമാനുസൃതമായ രീതിയിൽ റോഡ് വികസന അതോറിറ്റിയെ സമീപിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ അധികൃതരുടെ ഭാഗത്ത് നിന്ന് റോഡ് വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരറിയിപ്പും നൽകിയില്ല. അതിനാൽ വീട് പണി പൂർത്തിയാക്കുകയും വീട്ടിൽ ജലസംഭരണി നിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്തു.</p> <p>എന്നാൽ ഇപ്പോഴുള്ള അലൈമെന്റ് പ്രകാരം റോഡ് വികസനം നടപ്പാക്കിയാൽ എന്റെ ജലസംഭരണി പൊളിച്ച് മാറ്റേണ്ടി വരും. അതിനാൽ ഈ അലൈമെന്റ് മാറ്റണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു.</p> <p>2013 ൽ ആണ് ഈ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയതെന്നറിയുന്നു. എന്നാൽ അതിനു ശേഷവും ഈ പ്രദേശത്ത് കെട്ടിടങ്ങൾ പണിയുന്നതിന് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ അനുമതി നൽകിയതിന്റെ കാരണമെന്താണ്?</p>	<p>11.06.2019 ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇത് സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ട്രേറ്റ് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ 20.09.2019 ന് ചേർന്നിരുന്നു.</p> <p>3.30 മീറ്റർ വീതിയിൽ ആണ് കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്, അതിനാൽ വീടിന്റെ സൺഷൈഡും കിണറും നഷ്ടപ്പെടുമെന്നാണ് മനസിലായിട്ടുള്ളത്.</p>
2	സർവ്വെ നമ്പർ 41/10 സാമിൽ സുരേന്ദ്രൻ S/o സുമ സുരേന്ദ്രൻ	<p>നിലവിൽ നിർമ്മിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന ബസ് ബേ കടുംബക്ഷേത്രത്തിനോടനുബന്ധിച്ചുള്ള കിണർ മുടിപ്പോകുന്നതിന് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. ആയതിനാൽ ബസ് ബേ കിണർ മുടിപ്പോകാത്ത വിധത്തിൽ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു.</p>	<p>പ്രസ്തുത വ്യക്തിയുടെ പ്ലോട്ട് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത് നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ആണ് പൊടിക്കണ്ട്-കൊറ്റാളി റോഡിൽ അല്ല.</p> <p>കോമ്പൊണ്ട് മതിലിൽ നിന്നും 8 മീറ്റർ ഉള്ളിലായാണ് കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്. അത് പ്രകാരം കിണറിനും വീടിന്റെ മൂലക്കും കേട് ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. അലൈമെന്റ് പ്രകാരമാണ് കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്.</p>
4	സർവ്വെ നമ്പർ 23/2 സി.കെ. പ്രേമചന്ദ്രൻ	<p>പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡിന്റെ ആകെ നീളം 1425 മീറ്റർ മത്രമാണ് ഇവിടെ ബസ് ബേയ്ക്കായി സ്ഥലം എടുക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യമില്ല.</p> <p>ആയതിനാൽ ബസ് ബേയ്ക്കൊക്കെയും ഇരുവശത്ത് നിന്നും സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ അതിനായി സ്ഥലം വിട്ടുനൽകാം. ബസ് ബേക്ക് സ്ഥലം നൽകാൻ തയ്യാറല്ല.</p>	<p>ബസ് ബേ വരുന്നത് ch:0/650 ലാണ്.</p> <p>അംഗീകരിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്.</p>
5	<p>പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ് ആക്ഷൻ കമ്മിറ്റി</p> <p>ടി. രത്നാകരൻ (പ്രസിഡന്റ്), മുഹമ്മദ് റഹീഖ് (സെക്രട്ടറി) തുടങ്ങിയ 58 പേർ ഒപ്പിട്ട നിവേദനം.</p> <p>ഇതേ പരാതി പ്രത്യേകം സമർപ്പിച്ചവർ. പുഷ്പ ശോഭ, സർവ്വെ നമ്പർ 10/11 ജയപ്രഭ പ്രകാശൻ,</p>	<p>ഇപ്പോൾ ശരാശരി 8.5 മീറ്റർ വീതിയുള്ള റോഡാണ്. വാഹന തിരക്ക് കുറവുമാണ്. മണിക്കൂറിൽ ശരാശരി 20-25 വാഹനങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഓടുന്നത്. ബസ്സടക്കം വലിയ വാഹനങ്ങൾ പോകുന്ന വഴി അല്ല. ബസ് ഓടാത്ത റോഡിൽ എന്തിനാണ് ബസ് ബേ?</p> <p>ഈ റോഡ് ചേരുന്നത് പുതിയ തെരു, പനങ്കാവ്, കുഞ്ഞിപ്പള്ളി റോഡിലാണ്. ഈ റോഡ് തുടങ്ങുന്നതിന് മുമ്പ് 2 കി.മീറ്റർ ഇടവിട്ട് 2 മെക്കാടം റോഡുകൾ ഹൈവേയിൽ നിന്ന് കുറുകെ ഹൈവേയുടെ വേറെ ഭാഗത്തേക്ക് ബന്ധിപ്പിക്കുന്നുണ്ട് (വളപട്ടണം ടോൾ ബൂത്തിൽ നിന്ന് കാട്ടാമ്പള്ളി റോഡ് വഴി ഹൈവേ ബൈപാസ്സിലേക്കും, രണ്ടാമത്തേത് പുതിയതെരുവിൽ നിന്നും</p>	<p>11.06.2019 ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇത് സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ട്രേറ്റ് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ 20.09.2019 ന് ചേർന്നിരുന്നു.</p> <p>അംഗീകരിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്.</p>

	<p>സർവ്വെ നമ്പർ 116/1 വിജയകുമാരി പി., ശശീന്ദ്രൻ പി.</p> <p>സർവ്വെ നമ്പർ 23/1 രഞ്ജിനി എം.സി., രത്നവല്ലി എം.സി., സർവ്വെ നമ്പർ 117/4 ജയശ്രീ പവിത്രൻ, സർവ്വെ നമ്പർ 22/1 മാത്യു കെ.ജി., ശോഭാമണി യു., സർവ്വെ നമ്പർ 12/1 സീത പി., സർവ്വെ നമ്പർ 21/8 വി. രാധാകൃഷ്ണൻ, എം. കൗസല്യ, എം.രവീന്ദ്രൻ, സർവ്വെ നമ്പർ 12/3 ഗോകുൽരാജ് വി. സർവ്വെ നമ്പർ 10/4 കാളിയത്ത് രവീന്ദ്രൻ, ഗിരിജ യു., ഷീജ യു., ഷാജി യു., ഷൈജ യു.</p>	<p>പനങ്കാവ് വഴി താണയിലേക്കും). അതുകൊണ്ടാണ് ഈ റോഡിൽ വാഹനത്തിരക്ക് ഇല്ലാത്തത്.</p> <p>കൂടാതെ 1.4 കി.മീ. നീളമുള്ള ഈ റോഡിൽ തുടക്കത്തിൽ തന്നെ 90 ഡിഗ്രിയിൽ 50 മീറ്റർ ഇടവിട്ട് നാല് വളവുകൾ ഉണ്ട്. പുതിയ അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം ഈ വളവുകൾ കൂടുതലാണ് ചെയ്യുന്നത്.</p> <p>കൂടാതെ ഈ റോഡ് പോയി ചേരുന്ന കൊറ്റാളിയിൽ വളവ് കൂടുന്ന അവസ്ഥയാണുള്ളത്.</p> <p>നിത്യാരാധനയുള്ള മുത്തപ്പൻ ക്ഷേത്രം പൂർണ്ണമായും തകർക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നു.</p> <p>മുന്നറിയിപ്പും, സമ്മതവും ഇല്ലാതെയാണ് പുരയിടങ്ങളിൽ കുറ്റി അടിച്ചു അളന്ന് തിരിച്ചിട്ടുള്ളത്. പല ഉടമകൾക്കും വീടും, എടുപ്പുകളും, സ്ഥലവും നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്.</p> <p>ചിലരുടെ ജീവിത മാർഗ്ഗങ്ങളും പൂർണ്ണമായും, ഭാഗികമായും നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്.</p> <p>ചില പ്ലോട്ടുകളിൽ വീടിനോട് ചേർന്ന് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനാൽ തുടർന്ന് ആ വീട്ടിലെ താമസം സുരക്ഷിതമല്ലാതെയാകുന്ന അവസ്ഥയുമുണ്ട്.</p> <p>പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡിലെ ഒരു പദ്ധതിബാധിതൻ (രതീശൻ സി.എം. സർവ്വെ നമ്പർ 12/1ബി, വീട് നമ്പർ 325) കുറ്റിയിടലിന്റെ പ്രത്യാഘാതത്തിൽ ബ്ലഡ് പ്രഷർ കൂടി ബ്രൈൻ സ്റ്റ്രോക്ക് വന്ന് നവംബർ 3ന് മരണമടയുകയുണ്ടായതായി ആക്ഷൻ കൗൺസിൽ പരാതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്.</p> <p>അതിനാൽ ഈ അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ നിന്ന് പിൻമാറണം.</p>	
6	<p>സർവ്വെ നമ്പർ 16/4 ശാരദ കെ.</p>	<p>പാരമ്പര്യമായി കിട്ടിയ 9 സെന്റ് ഭൂമിയിലെ ചെറിയ വീട്ടിലാണ് താമസം. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി 2 സെന്റ് സ്ഥലം നഷ്ടപ്പെടും. ഇപ്പോഴത്തെ റോഡിനായി മുമ്പ് സ്ഥലം വിട്ട് നൽകിയിരുന്നതാണ്. ഈ ഭാഗത്ത് റോഡിന് 9 മീറ്ററോളം വീതിയുണ്ട്. ബസ്സടക്കം വലിയ വാഹനങ്ങൾ പോകുന്ന വഴി അല്പം കുറച്ചു ചെറിയ വാഹനങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഈ റോഡിലൂടെ നിലവിൽ പോകുന്നുള്ളൂ. ഇനിയും സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് റോഡ് വീതി കൂട്ടേണ്ടതില്ല.</p>	<p>11.06.2019 ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇത് സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ടേറ്റ് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ 20.09.2019 ന് ചേർന്നിരുന്നു. ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്.</p>
7	<p>സർവ്വെ നമ്പർ 14/169 ശ്രീജ കെ.കെ. ജീജ കെ.കെ.</p>	<p>പാരമ്പര്യമായി ലഭിച്ച 17 സെന്റ് സ്ഥലത്തു നിന്നും റോഡിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ അവിടെ പണിയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന വീട് സാധ്യമല്ലാതെ വരും.</p>	<p>11.06.2019 ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇത് സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി</p>

		<p>പാരമ്പര്യമായി കിട്ടിയ ഭൂമി എത്ര നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടിയാലും വിട്ട് നൽകാൻ കഴിയുന്നതല്ല. നിയമാനുസൃത അറിയിപ്പ് നൽകാതെയാണ് ഭൂമി അളന്ന് തിരിച്ചത്. നിലവിൽ 8.5 മീറ്റർ വീതിയുള്ള റോഡാണ് ഇത്.</p> <p>പാപ്പിനിശ്ശേരിയിൽ നിന്നും തുരുത്തി വഴി മുഴുപ്പിലങ്ങാടിനുള്ള നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന ദേശീയ പാത ബൈപാസ്സും, വളപട്ടണം ടോൾ ബുത്തിൽ നിന്ന് തുടങ്ങുന്ന ബൈപാസ്സ് മെക്കാടം റോഡ് മുക്ളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ബൈപാസിലേക്ക് ചേരുന്ന വിധത്തിലുമുണ്ട്. ഇത് കഴിഞ്ഞ് 2 കി.മീറ്ററിൽ മറ്റൊരു ബൈപാസ്സ് താണ ജംഗ്ഷനിൽ ദേശീയ പാതയിൽ ചേരുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ റോഡിന്റെ വീതികൂട്ടുന്നതിൽ പ്രസക്തി ഇല്ല.</p>	<p>ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ട്രേറ്റ് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ 20.09.2019 ന് ചേർന്നിരുന്നു. ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അംഗീകരിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്.</p> <p>സിറ്റിയുടെ വികസനം മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ടാണ് റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നത്.</p>
8	സർവ്വെ നമ്പർ 21/8 പി. രജനി	<p>പാരമ്പര്യമായി കിട്ടിയ ഭൂമി എത്ര നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടിയാലും വിട്ട് നൽകാൻ കഴിയുന്നതല്ല. നിയമാനുസൃത അറിയിപ്പ് നൽകാതെയാണ് ഭൂമി അളന്ന് തിരിച്ചത്. നിലവിൽ 8.5 മീറ്റർ വീതിയുള്ള റോഡാണ് ഇത്. പാപ്പിനിശ്ശേരിയിൽ നിന്നും തുരുത്തി വഴി മുഴുപ്പിലങ്ങാടിനുള്ള നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന ദേശീയ പാത ബൈപാസ്സും, വളപട്ടണം ടോൾ ബുത്തിൽ നിന്ന് തുടങ്ങുന്ന ബൈപാസ്സ് മെക്കാടം റോഡ് മുക്ളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ബൈപാസിലേക്ക് ചേരുന്ന വിധത്തിലുമുണ്ട്. ഇത് കഴിഞ്ഞ് 2 കി.മീറ്ററിൽ മറ്റൊരു ബൈപാസ്സ് താണ ജംഗ്ഷനിൽ ദേശീയ പാതയിൽ ചേരുന്നതാണ്. പുതിയ അലൈമെന്റ് പ്രകാരം ഈ റോഡിന്റെ വളവുകൾ ഒന്നും നിവരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ റോഡിന്റെ വീതികൂട്ടുന്നതിൽ പ്രസക്തി ഇല്ല.</p>	<p>11.06.2019 ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇത് സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ട്രേറ്റ് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ 20.09.2019 ന് ചേർന്നിരുന്നു. ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അംഗീകരിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരമാണ് നിലവിൽ അതിർത്തി കല്ല് ഇട്ടിരിക്കുന്നത്.</p> <p>സിറ്റിയുടെ വികസനം മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ടാണ് റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നത്.</p>
9	സർവ്വെ നമ്പർ 22/103 സി.എൻ. വിനോദ്	<p>നിലവിലെ അലൈമെന്റ് പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താൽ സെപ്റ്റിക് ടാങ്ക് നഷ്ടപ്പെടുന്ന അവസ്ഥ വരും. അത് മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള സ്ഥലം നിലവിലില്ല. റോഡ് വീതി കൂട്ടിയാൽ വീട്ടിൽ നിന്നും നേരെ റോഡിലേക്ക് ഇറങ്ങേണ്ട അവസ്ഥ വരും. അതു കൂടാതെ വീടിനടുത്തുള്ള വളവ് കൂട്ടുന്ന അവസ്ഥയാണുള്ളത്. അത് ഈ വീട്ടിലെ താമസം സുരക്ഷിതമാക്കുകയില്ല. ഒരു ബൈപാസ്സ് മാത്രമായ ഈ റോഡ് ഇനിയും വീതി കൂട്ടേണ്ടതില്ല.</p>	<p>വീടിന്റെ മുൻവശം 3 മീറ്ററോളം നഷ്ടപ്പെടുമെന്നാണ് മനസിലായത്. 10 സെന്റ് സ്ഥലത്തിലെ സെപ്റ്റിക് ടാങ്ക് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത് മുൻവശത്താണ് ഇതിനെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. മാറ്റി സ്ഥാപിക്കാൻ വേറെ സ്ഥലമില്ല.</p>
10	സർവ്വെ നമ്പർ 117-എ ശാന്ത തിരുമംഗലത്ത്	<p>സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിന്റെ ഭാഗമായി ഏക വരുമാന മാർഗ്ഗമായ കട പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടും. നിലവിൽ ആവശ്യത്തിന് വീതിയുള്ള ഈ റോഡിന്റെ വീതി ഇനിയും കൂട്ടേണ്ടതില്ല.</p> <p>അനുവാദം ചോദിക്കാതെയും അറിയിക്കാതെയുമാണ് കുറ്റിയടിച്ചത്. അതിന് ശേഷം മാനസിക സംഘർഷത്തിലാണ്. നിലവിലുള്ള അസുഖം കൂടിയ അവസ്ഥയാണുള്ളത്.</p>	<p>കടമുറി നഷ്ടപ്പെട്ടില്ല. 60 സെന്റിമീറ്ററോളം പുറത്തുകൂടിയാണ് പദ്ധതി പ്രകാരമുള്ള റോഡിന്റെ അതിർത്തി പോവുന്നത്.</p> <p>11.06.2019 ലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് CRIP/KNRB.1/2019 നമ്പർ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കിന് മുന്നോടിയായി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്തതാണ്. കൂടാതെ ഇത് സംബന്ധിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ യോഗം കളക്ട്രേറ്റ് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ 20.09.2019 ന് ചേർന്നിരുന്നു.</p>
11	സർവ്വെ നമ്പർ 21/8	<p>സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിന്റെ ഭാഗമായി ഏക വരുമാന മാർഗ്ഗമായ കട പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടും. കടയുടെ പകുതി ഏറ്റെടുത്താൽ ബാക്കി</p>	<p>കടയുടെ 2.80 മീറ്റർ വീതിയിൽ നഷ്ടപ്പെടുമെന്നാണ് മനസിലായത്. നിലവിൽ</p>

ഹരീഷ് പി.എസ്., സലില പി.എസ്.	ഉപയോഗയോഗ്യമാല്ലാതെ വരും. ഇത് 6 തൊഴിലാളികളെയും ബാധിക്കുന്നതാണ്. നിലവിൽ ആവശ്യത്തിന് വീതിയുള്ള ഈ റോഡിന്റെ വീതി ഇനിയും കൂട്ടേണ്ടതില്ല	ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്.
-----------------------------	---	---

കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്			
ക്രമ. നം.	പങ്കെടുത്തവർ	ഉയർന്നു വന്ന പ്രശ്നങ്ങളും, ആശങ്കകളും, നിർദ്ദേശങ്ങളും	അർത്ഥനാധികാരിയിൽ നിന്നുള്ള പ്രതികരണം
1	1. ജാബീർ പി.പി. 2. സെക്രട്ടറി, കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ് വികസന ബാധിത സംരക്ഷണ സമിതി.	a) റോഡിന്റെ മധ്യത്തിൽ നിന്നും തുടങ്ങി ഇരു ഭാഗത്തേക്കും തുല്യമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണം. b) പരമാവധി 10 മീറ്റർ വീതിയിൽ മാത്രമേ റോഡ് വികസനം നടത്താൻ പാടുള്ളൂ.	റോഡിന്റെ വീതി ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിലൂടെ നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതും അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.
2	സെക്രട്ടറി, കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ് വികസന ബാധിത സംരക്ഷണ സമിതി.	a) നിലവിലുള്ള ബസ്സ്റ്റോപ്പുകൾ നിലനിർത്തി നിർദ്ദിഷ്ട ബസ്സ് സ്റ്റോപ്പുകൾ ഉപേക്ഷിക്കണം.	അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്ന അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത്.

സ്ഥലത്തിന്റെ മൂല്യനിർണ്ണയം

അധ്യായം 3

3.1 പ്രദേശത്തെ കുറിച്ചുള്ള വിവരണം

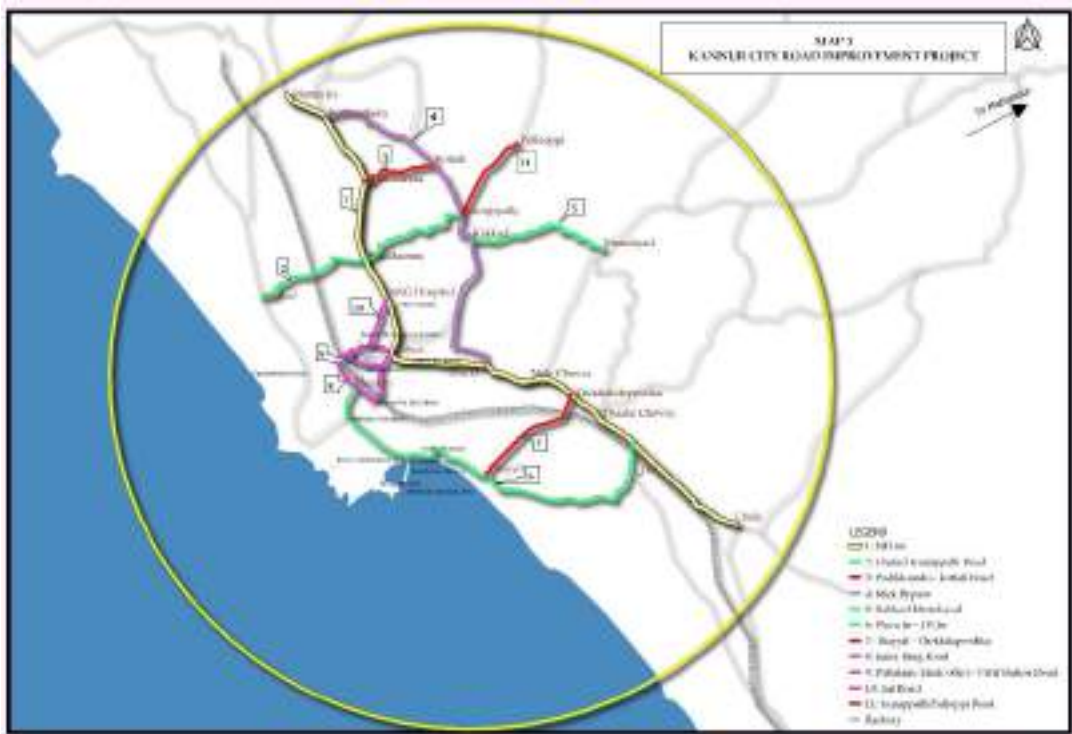
കണ്ണൂർ സിറ്റിക്കകത്തും ചുറ്റുമുള്ള റോഡുകളുടെ ശേഷിവികസനമാണ് പ്രധാനമായും ഈ പദ്ധതി ലക്ഷ്യം വെക്കുന്നത്. കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷന്റെയും, ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിന്റെയും പരിധിയിലാണ് പദ്ധതി പ്രദേശം ഉൾപ്പെടുന്നത്. സംസ്ഥാനത്ത് ഏറ്റവും ഒടുവിലായി രൂപീകരിക്കപ്പെട്ട മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷനാണ് കണ്ണൂർ. രണ്ടു ലക്ഷത്തിലധികം ജനസംഖ്യയും, ജനസാന്ദ്രത ഒരു ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ 3186ഉമായ കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷൻ, കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയും പള്ളിക്കുന്ന്, പുഴാടി, എടക്കാട്, എളവായൂർ, ചേലോറ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളും സംയോജിപ്പിച്ച് 2015ലാണ് നിലവിൽ വരുന്നത്. കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി രൂപകല്പന ചെയ്ത സമയത്ത് കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷൻ നിലവിൽ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. 80 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിലായി പരന്നുകിടക്കുന്ന കോർപ്പറേഷന്റെ 72 ശതമാനവും ഡ്രൈലാന്റും 19 ശതമാനം തണ്ണീർത്തടവുമാണ്. 14 ചതുരശ്രകിലോമീറ്റർ വിസ്തീർണ്ണമുള്ള ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിന്റെ 72 ശതമാനവും ഡ്രൈലാന്റ് വിഭാഗത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു (പട്ടിക 3.1).

നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷന്റെയും, ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിന്റെയും പരിധിയിലാണ് വരുന്നതെങ്കിലും, റോഡ് വികസന പദ്ധതി എന്ന നിലയിൽ, ഇതിന്റെ സ്വാധീനം കൂടുതൽ വിശാലമാണ്. ദീർഘദൂരയാത്രക്കാർക്കും ഈ പദ്ധതി ഗുണകരമാണ്. ഉദാഹരണത്തിന്, കാസർഗോടു നിന്ന് കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളത്തിലേക്കുള്ള യാത്ര ഈ പദ്ധതി എളുപ്പമാക്കുന്നു.

പട്ടിക 3.1: ഭൂമിയുടെ തരം

തദ്ദേശസ്ഥാപനത്തിന്റെ പേര്	തണ്ണീർത്തടം		ഡ്രൈലാന്റ്		പുറമ്പോക്ക്		ആകെ	
	പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം	വിസ്തീർണ്ണം ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ	പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം	വിസ്തീർണ്ണം ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ	പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം	വിസ്തീർണ്ണം ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ	പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം	വിസ്തീർണ്ണം ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ
കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷൻ	4249	14.91	19261	57.67	1744	7.3	25254	79.87
കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റി	743	1.97	6115	6.62	615	4.23	7473	12.82
എടക്കാട് ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്	665	2.09	3880	15.43	254	0.86	4799	18.38
എളവായൂർ ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്	576	1.80	2114	9.13	565	0.61	3255	11.54
പള്ളിക്കുന്ന് ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്	586	2.13	1678	4.41	68	0.31	2332	6.85
പുഴാടി ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്	454	1.88	2007	5.94	242	1.29	2703	9.11
ചേലോറ ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്	1225	5.04	3467	16.14			4692	21.17
ചിറക്കൽ ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്	673	3.03	2501	8.34	192	2.11	3366	13.48

അവലംബം: Panchyat Level Statistics- Kannur District, 2011



3.2 പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ മൊത്തം ഭൂമി

കേരളസർക്കാർ റവന്യൂ വകുപ്പ് (ബി) 2019 മാർച്ച് 19ൽ പുറത്തിറക്കിയ ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം നമ്പർ 744 പ്രകാരം, പതിനൊന്നു റോഡുകളുടെ വികസനം ഉൾപ്പെടുന്ന മൊത്തം പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ ഭൂമി 28.6 ഹെക്ടറാണ്. എന്നാൽ ഈ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം അവയിൽ നാല് റോഡുകളുടെ വികസനത്തിനാവശ്യമായ 14.5 ഹെക്ടർ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്.

നാല് റോഡുകൾക്കായുള്ള ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ 1191 പ്ലോട്ടുകളെയാണ് ബാധിക്കുന്നത്. ബാധിതമാകുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം റോഡ് തിരിച്ച് പട്ടിക 3.2ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 3.2: ബാധിതമാകുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം റോഡ് തിരിച്ച്

റോഡിന്റെ പേര്	എണ്ണം
ദേശീയപാത 66	793
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	114
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പീടിക റോഡ്	126
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	158
ആകെ	1191

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

3.3 പദ്ധതി പ്രദേശത്തിന്റെ സമീപത്ത് പൊതുജനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന സ്ഥലം ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ നിലവിലെ ഉപയോഗം

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന പ്രദേശത്ത് സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിൽ ഉള്ള നിരവധി സ്ഥാപനങ്ങളും ഭൂമിയും ഉണ്ട്. വില്ലേജ് ഓഫീസുകൾ, പോസ്റ്റ് ഓഫീസ്, സർക്കാർ പ്രസ്സ്, ജയിൽ, ആകാശവാണി, സ്കൂളുകൾ, കോളേജ്, അങ്കണവാടി, കേരള ജല അതോറിറ്റി, കേരള സംസ്ഥാന

വൈദ്യുത ബോർഡ് ഓഫീസും സബ്സ്റ്റേഷനുകളും, പ്രാഥമികാരോഗ്യ കേന്ദ്രം, ഡിഡിഇ ഓഫീസ്, ബസ് സ്റ്റാൻഡ്, വരുമാന നികുതി ഓഫീസ്, രഹസ്യാനുബന്ധവിഭാഗത്തിന്റെ ഓഫീസ് എന്നിവ ഇവയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നു. ഒരു പരേഡ് ഗ്രൗണ്ടും, ഒരു പൊതുകിണറും ഇവിടെയുണ്ട്. ഇതിനു പുറമെ ജലവിതരണത്തിനായുള്ള പൈപ്പ്ലൈനുകളും ഒപ്റ്റിക്കൽ ഫൈബർ കേബിളുകളും ഭൂമിക്കടിയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നുണ്ട്.

3.4 പദ്ധതിക്കായി നിലവിൽ ഏതെങ്കിലും ഭൂമിവാങ്ങുകയോ അന്യധീനപ്പെടുത്തുകയോ ഏറ്റെടുക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഓരോ പ്ലോട്ടിന്റെയും നിർദ്ദിഷ്ട ഉപയോഗം

ദേശീയ പാത 66ൽ, താഴെ ചൊവ്വ മാർക്കറ്റിനു ശേഷം മൂന്നു കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യത്തിൽ ദേശീയ പാത ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഭൂമി ഇതിനകം തന്നെ ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ ഭൂമി കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി തന്നെ ഉപയോഗിക്കാനാണ് നിലവിലുള്ള തീരുമാനം.

3.5 പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവും സ്ഥാനവും

കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷന്റെയും, ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിന്റെയും പരിധിയിൽ വരുന്ന 28.6 ഹെക്ടറോളം ഭൂമിയാണ് പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കാൻ നിലവിൽ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ ഈ സാമൂഹ്യാഘാത പഠനം ഇതിൽ 14.5 ഹെക്ടറുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ഈ ഭൂമിയുടെ സ്ഥാനം താഴെക്കൊടുക്കുന്നു.

- വാർഡുകൾ - കണ്ണൂർ മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷനിലെ 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 26, 27, 28, 29, 32, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50 വാർഡുകളും, ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിലെ 3, 6, 15, 16, 17 വാർഡുകളും
- വില്ലേജുകൾ - പഠന പ്രദേശം കണ്ണൂർ, ചിറക്കൽ, പുഴാദി, വളപട്ടണം, ചൊവ്വ, പള്ളിക്കുന്ന്, എളവായൂർ എന്നീ വില്ലേജുകളിലായി പരന്നുകിടക്കുന്നു.
- താലൂക്ക് - കണ്ണൂർ
- ജില്ല - കണ്ണൂർ

3.6 ഭൂമിയുടെ സ്വഭാവം, തരംതിരിവ്, നിലവിലെ ഉപയോഗം

SIA പഠന പ്രദേശത്തിന്റെ ഒരു വലിയ വിഭാഗം ഡ്രൈലാന്റ് ആണ്. തയ്യിൽ-തെഴുകിലെപ്പിടിക റോഡിൽ ഒരു നെൽവയൽ ഉണ്ട്. ഈ വയലിന്റെ ആറ് സെന്റോളം പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്നുണ്ട്. ഈ നാല് റോഡുകൾ 10 തോട്ടുകളുടെയും ഒരു പുഴയുടെയും കുറുകെ പോകുന്നുണ്ട്. ഇവിടെയെല്ലാം പാലങ്ങളും കല്ലുകൾ നിലവിലുണ്ട്.

ഈ നാലു റോഡുകൾക്കുമായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമിയുടെ ഇരുവശവും ജനസാന്ദ്രമാണ്. വീടുകൾ, വാണിജ്യസ്ഥാപനങ്ങൾ, വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ, മതസ്ഥാപനങ്ങൾ, സർക്കാർ ഓഫീസുകൾ എന്നിവ ഇവിടെ നിരന്നുനിൽക്കുന്നുണ്ട്.

3.7 കൈവശഭൂമിയുടെ വലിപ്പവും ഉടമസ്ഥതയുടെ രീതിയും

ഓരോ പ്ലോട്ടുകളിലും ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവ് പട്ടിക 3.3ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു. പട്ടികയിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാക്കാവുന്നതു പോലെ, 60 ശതമാനം പ്ലോട്ടുകൾക്കും ഒരു സെന്റിൽ താഴെ മാത്രം ഭൂമിയേ നിലവിലുള്ള ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പദ്ധതി പ്രകാരം നഷ്ടമാവുകയുള്ളൂ.

പട്ടിക 3.3: ബാധിതമാകുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവ്

ഭൂമിയുടെ അളവ്	പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം				
	ദേശീയപാത 66	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പീടിക റോഡ്	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലപ്പി റോഡ്	ആകെ
ഒരു സെന്റിന് താഴെ	520	67	44	79	710
1.01 സെന്റ് മുതൽ 2 സെന്റ് വരെ	158	28	46	51	283
2.01 സെന്റ് മുതൽ 3 സെന്റ് വരെ	48	8	23	14	93
3.01 സെന്റ് മുതൽ 4 സെന്റ് വരെ	21	5	5	10	41
4.01 സെന്റ് മുതൽ 5 സെന്റ് വരെ	20	0	3	2	25
5 സെന്റിന് മുകളിൽ	26	6	5	2	39
ആകെ	793	114	126	158	1191

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

ഏറ്റെടുക്കാനായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന 1191 പ്ലോട്ടുകളിൽ, 1112 എണ്ണം സ്വകാര്യവ്യക്തികളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലും, 47 എണ്ണം സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലും, ആറ്റെണ്ണം സഹകരണസംഘങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലും, 26 എണ്ണം ട്രസ്റ്റുമസ്ഥതയിലോ കമ്മ്യൂണിറ്റി ഉടമസ്ഥതയിലോ ഉള്ളതുമാണ്. മതസ്ഥാപനങ്ങൾ, രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ എന്നിവയുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള പ്ലോട്ടുകളെയാണ് കമ്മ്യൂണിറ്റി ഉടമസ്ഥതയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്.

പട്ടിക 3.4: ഭൂവുടമസ്ഥതയുടെ രീതി

ഉടമസ്ഥത	പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം				
	ദേശീയ പാത 66	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പീടിക റോഡ്	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലപ്പി റോഡ്	ആകെ
സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള പ്ലോട്ടുകൾ	734	111	115	152	1112
സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള പ്ലോട്ടുകൾ	38	1	5	3	47
ട്രസ്റ്റുമസ്ഥതയിലോ കമ്മ്യൂണിറ്റി ഉടമസ്ഥതയിലോ ഉള്ള പ്ലോട്ടുകൾ	18	1	5	2	26
സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള പ്ലോട്ടുകൾ	3	1	1	1	6

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

ബാധിതമാകുന്ന കെട്ടിടങ്ങളിൽ 95 ശതമാനത്തിന്റെയും ഉടമസ്ഥാവകാശം സ്വകാര്യ വ്യക്തികൾക്കാണ് (പട്ടിക 3.5). എട്ട് കെട്ടിടങ്ങൾ സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതാണ്. വില്ലേജ് ഓഫീസുകൾ, അങ്കണവാടി, സർക്കാർ സ്കൂൾ, കെ.എസ്.ഇ.ബി. ഓഫീസ്, കോർപ്പറേഷന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള കച്ചവട സ്ഥാപനം എന്നിവ ഇവയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നു. സഹകരണസംഘങ്ങൾക്ക് കീഴിലുള്ള കെട്ടിടങ്ങളിൽ സഹകരണ ബാങ്ക്, ഇന്ത്യൻ കോഫി ഹൗസ്, പാൽ സൊസൈറ്റി എന്നിവ പ്രവർത്തിക്കുന്നു.

പട്ടിക 3.5: ബാധിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശം

റോഡിന്റെ പേര്	പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം				
	സർക്കാർ ഉടമസ്ഥത	സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടെ ഉടമസ്ഥത	ട്രസ്റ്റുമസ്ഥതയിലോ കമ്മ്യൂണിറ്റി ഉടമസ്ഥതയിലോ ഉള്ള പ്ലോട്ടുകൾ	സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥത	ആകെ
ദേശീയപാത 66	7	349	6	1	363
പൊടിക്കുണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	0	17	1	1	19
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	1	47	4	0	52
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	0	53	0	1	54
ആകെ	8	466	11	3	488

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

3.8 കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷക്കാലത്തെ ഭൂമി കൈമാറ്റവും, ഭൂമിയുടെ വിലയും, ഭൂവിനിയോഗവും

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ട വില്ലേജുകളിൽ കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷങ്ങളിലുണ്ടായ ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ എണ്ണം പട്ടിക 3.6ൽ നൽകുന്നു.

പട്ടിക 3.6: കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷങ്ങളിലെ ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ എണ്ണം

വില്ലേജ്	വർഷം	ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ എണ്ണം
പുഴാദി	2017	195
	2018	260
	2019	227
കണ്ണൂർ	2017	289
	2018	425
	2019	285
എളയാവൂർ	2017	225
	2018	283
	2019	234
എടക്കാട്	2017	200
	2018	253
	2019	178
പള്ളിക്കുന്ന്	2017	163
	2018	176
	2019	156

അവലംബം: ജില്ലാ രജിസ്ട്രാർ ഓഫീസ്, കണ്ണൂർ

പട്ടിക 3.7ൽ നിന്ന് വ്യക്തമാകുന്നതു പോലെ, പുഴാദി വില്ലേജിൽ കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തിനുള്ളിൽ നടന്ന ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളിൽ പകുതിയും സെന്റിന് 5000 രൂപയ്ക്കും 100000 രൂപയ്ക്കും ഇടയിലായിരുന്നു. കണ്ണൂർ വില്ലേജിലും ഇതേ വിലയ്ക്ക് തന്നെയാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കൈമാറ്റങ്ങൾ നടന്നത്. എളയാവൂർ, എടക്കാട് വില്ലേജുകളിൽ സെന്റിന് 50000 രൂപയ്ക്ക് താഴെയും, പള്ളിക്കുന്നിൽ, സെന്റിന് ഒരു ലക്ഷത്തിനും രണ്ടു ലക്ഷത്തിനുമിടയിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കൈമാറ്റങ്ങൾ നടന്നത്.

പട്ടിക 3.7: കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തിൽ ഓരോ വിലപരിധിയിലും നടന്ന ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ ശതമാനം

ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ മൂല്യം (രൂപ/സെന്റ്)	പുഴാടി			കണ്ണൂർ			എളയാപുരം			എടക്കാട്			പള്ളിക്കുന്ന്		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
10000 രൂപ വരെ	7.7	4.2	4.4	8.7	25.4	12.6	3.1	7.8	3.0	2.5	3.2	2.2	2.5	4.0	1.3
10000.01 - 50000	23.6	26.9	22.9	19.4	12.9	8.4	56.9	44.2	38.9	58.0	53.8	43.8	21.5	16.5	16.0
50000.01 - 1 ലക്ഷം	51.8	46.5	48.9	34.9	23.3	34.4	23.6	26.5	35.9	36.0	34.4	46.6	26.4	27.8	28.2
1.01 ലക്ഷം - 2 ലക്ഷം	7.2	12.3	10.6	20.1	22.4	27.4	9.8	12.0	10.7	2.0	7.5	6.2	28.8	32.4	36.5
2.01 ലക്ഷം - 5 ലക്ഷം	9.7	9.2	9.7	11.8	6.8	9.1	6.2	7.4	9.0	1.0	0.8	1.1	18.4	17.0	15.4
5.01 ലക്ഷം - 10 ലക്ഷം	0.0	0.4	2.6	4.2	8.2	7.7	0.4	1.8	2.1	0.5	0.4	0.0	1.2	2.3	2.6
10 ലക്ഷത്തിനു മുകളിൽ	0.0	0.4	0.9	1.0	0.9	0.4	0.0	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0
ആകെ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

അവലംബം: ജില്ലാ രജിസ്ട്രാർ ഓഫീസ്, കണ്ണൂർ

2019ൽ ഓരോ വില്ലേജിലും നടന്ന ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ കുറഞ്ഞ വിലയും കൂടിയ വിലയും പട്ടിക 3.8ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

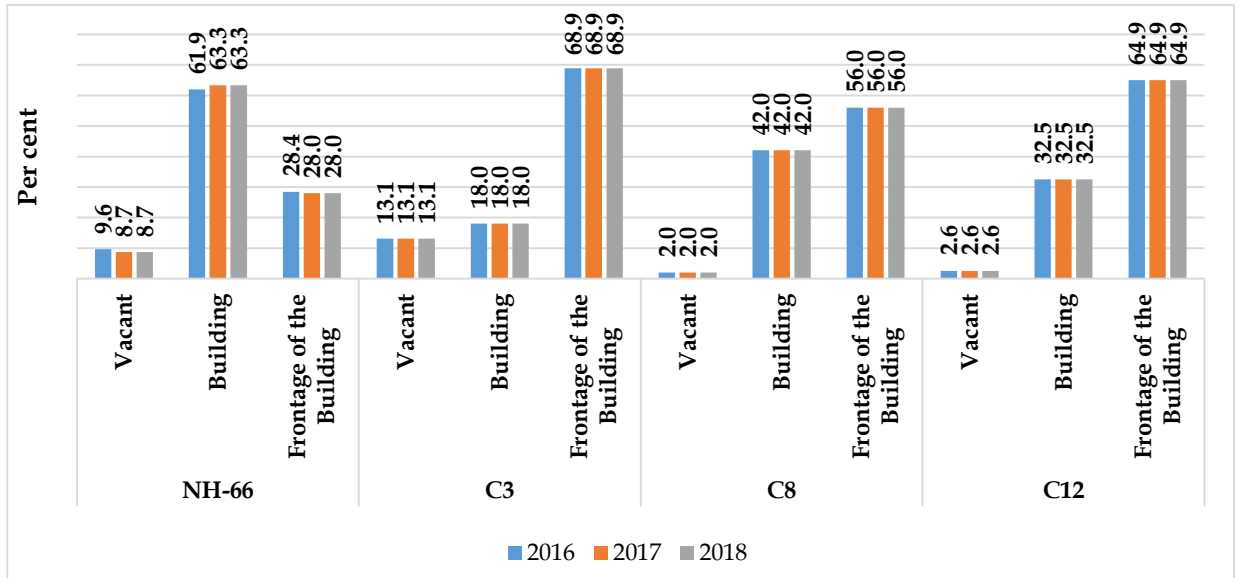
പട്ടിക 3.8: 2019ൽ നടന്ന ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ കുറഞ്ഞ വിലയും കൂടിയ വിലയും

വില്ലേജ്	ഭൂമി കൈമാറ്റങ്ങളുടെ മൂല്യം (രൂപ/സെന്റ്)	
	ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ വില	ഏറ്റവും കൂടിയ വില
പുഴാടി	5725	1593625
കണ്ണൂർ	5000	760760
എളയാപുരം	5407	1100000
എടക്കാട്	5730	1100000
പള്ളിക്കുന്ന്	6724	237624

അവലംബം: ജില്ലാ രജിസ്ട്രാർ ഓഫീസ്, കണ്ണൂർ

ചിത്രം 3.1ൽ നിന്നും 3.2ൽ നിന്നും ഭൂവിനിയോഗത്തിലും കെട്ടിടങ്ങളുടെ ഉപയോഗത്തിലും കാര്യമായ മാറ്റങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തിനിടയിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ലെന്നു വ്യക്തമാണ്.

ചിത്രം 3.1: കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തെ ഭൂവിനിയോഗം



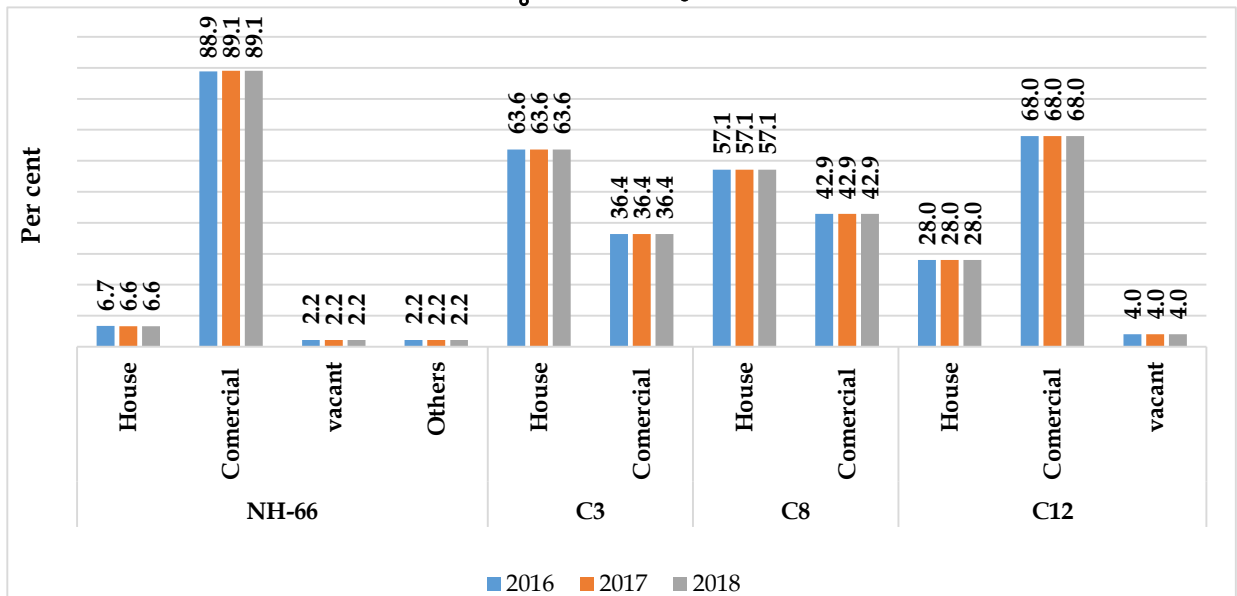
കുറിപ്പ്: C3 - പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്

C8- തയ്യിൽ - തെഴുകിലെപ്പിടിക റോഡ്

C12- കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

ചിത്രം 3.2: ബാധിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെ കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷത്തെ വിനിയോഗം



കുറിപ്പ്: C3 - പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്

C8- തയ്യിൽ - തെഴുകിലെപ്പിടിക റോഡ്

C12- കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളെക്കുറിച്ചും വസ്തുവകകളെക്കുറിച്ചുമുള്ള കണക്ക്

അദ്ധ്യായം 4

4.1 പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ (ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയിൽ ഉടമസ്ഥതയുള്ളവർ)

RFCTLARR നിയമം 2013ന്റെ അനുച്ഛേദം 3 പ്രകാരം, ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഭൂമിയോ മറ്റ് സ്ഥാവരവസ്തുക്കളോ ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്നവരും, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് തൊട്ടുമുമ്പ് മൂന്നുവർഷക്കാലമായി ആ ഭൂമിയിൽ ജോലി ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നവരും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനെത്തുടർന്ന് ഉപജീവനമാർഗത്തിന്റെ പ്രാഥമിക ഉറവിടം ദോഷകരമായി ബാധിക്കപ്പെട്ട, എന്നാൽ പ്രദേശത്ത് സ്വന്തമായി ഭൂവുടമസ്ഥതയില്ലാത്ത കർഷകത്തൊഴിലാളികൾ, ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള കുടിയാനായ അവകാശമുള്ളവർ എന്നിവരും പദ്ധതിബാധിതകുടുംബം എന്ന നിർവചനത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു.

പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കാൻ പോകുന്ന ഭൂമിയിൽ ഭൂവുടമസ്ഥതയുള്ളവരെയാണ് പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളെന്ന് ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത്. പദ്ധതിക്കായുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ഇവരുടെ താമസസ്ഥലവും ഉപജീവനമാർഗവും നഷ്ടപ്പെടാൻ കാരണമാകുന്നു. പഠനപ്രദേശത്ത് 1932 വ്യക്തികൾ അടങ്ങുന്ന 432 കുടുംബങ്ങളാണ് ഈ വിഭാഗത്തിൽപ്പെടുന്നത്. ഇവരിൽ 28 കുടുംബങ്ങൾക്ക് വീടും 106 കുടുംബങ്ങൾക്ക് മുഖ്യഉപജീവനമാർഗവും നഷ്ടമാകും. പദ്ധതിപ്രദേശത്ത് നിൽക്കുന്ന 488 നിർമ്മിതികളും പൂർണ്ണമായോ ഭാഗികമായോ പൊളിക്കേണ്ടി വരും.

പട്ടിക 4.1: സർവ്വേ നടത്തിയ ഭൂവുടമകളുടെ എണ്ണം

റോഡിന്റെ പേര്	സർവ്വേ നടത്തിയ പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം	പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന വ്യക്തികളുടെ എണ്ണം
എൻ.എച്ച്.-66	218	239	886
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	61	64	281
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പീടിക റോഡ്	50	50	255
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലപ്പി റോഡ്	77	79	510
ആകെ	406	432	1932

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

¹ ഏകദേശം 14.5 ഹെക്ടറിലായി വ്യാപിച്ചു കിടക്കുന്ന നിർദ്ദിഷ്ട ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രദേശം 1191 പ്ലോട്ടുകളായി തിരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, അതിൽ 406 പ്ലോട്ടുകളുടെ ഉടമസ്ഥരെ മാത്രമാണ് പഠനസംഘത്തിന് തിരിച്ചറിയാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഈ 406 പ്ലോട്ടുകളുടെ ഉടമസ്ഥത 1932 വ്യക്തികൾ അടങ്ങുന്ന 432 കുടുംബങ്ങൾക്കാണ്, ഇവരെയാണ് ഈ പഠനം പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളെന്ന് പരിഗണിക്കുന്നത്.

4.2 വനാവകാശം നഷ്ടപ്പെടുന്ന പട്ടികവർഗ്ഗ/ആദിവാസി കുടുംബങ്ങൾ

നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതിപ്രദേശത്ത് വനഭൂമി ഇല്ല, അതുകൊണ്ടുതന്നെ വനാവകാശങ്ങളെ ഈ പദ്ധതി ഇല്ലാതാക്കുന്നില്ല.

4.3 പൊതുവിഭവങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചു ജീവിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾ

പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് പൊതുവിഭവങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചു ജീവിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾ ഒന്നുംതന്നെയില്ല.

4.4 കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാനസർക്കാരുകളിൽ നിന്ന് ഭൂമി ലഭിച്ച കുടുംബങ്ങൾ

കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളിൽ നിന്ന് ഭൂമി ലഭിച്ച കുടുംബങ്ങളൊന്നും തന്നെ പദ്ധതി പ്രദേശത്തില്ല.

4.5 മൂന്ന് വർഷമോ അതിലധികമോ കാലമായി മുഖ്യ ജീവനോപാധിയായി ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയെ ആശ്രയിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾ

മൂന്നുവർഷമോ അതിലധികമോ കാലമായി മുഖ്യ ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തിനായി ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയെ ആശ്രയിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളെ മൂന്നായി തിരിക്കാം.

- i. നിർദ്ദിഷ്ട ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രദേശത്ത് ഭൂമി സ്വന്തമായുള്ള, ആ ഭൂമിയെ മുഖ്യ ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തിനായി ആശ്രയിക്കുന്നവർ.
- ii. മുഖ്യ ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തിനായി ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയെ ആശ്രയിക്കുന്ന വാടകക്കാർ.
- iii. പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ കടകളിലും മറ്റു വാണിജ്യ കേന്ദ്രങ്ങളിലും തൊഴിലെടുക്കുന്നവർ.

പട്ടിക 4.2: മൂന്നുവർഷമോ അതിലധികമോ കാലമായി മുഖ്യ ജീവനോപാധിയായി ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയെ ആശ്രയിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം

റോഡിന്റെ പേര്	ഭൂവുടമസ്ഥർ	വാടകക്കാർ	തൊഴിലാളികൾ
എൻ.എച്ച്.-66	126	312	381
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	4	3	6
തയ്യിൽ - തെഴുകിലെപ്പിടിക റോഡ്	7	23	9
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	14	29	15
ആകെ	151	367	411

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

മൂന്നു വർഷമോ അതിലധികമോ കാലമായി 929 കുടുംബങ്ങളെങ്കിലും മുഖ്യ ഉപജീവനത്തിനായി നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ ആശ്രയിക്കുന്നതായി പഠനം കണക്കാക്കുന്നു (പട്ടിക 4.2). ഉപജീവനത്തിനായി

പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് ഭൂവുടമസ്ഥതയുള്ള, ഉപജീവനത്തിനായി പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ ആശ്രയിക്കുന്ന 151 കുടുംബങ്ങളിൽ 106 കുടുംബങ്ങളുടെയും ഉപജീവനമാർഗ്ഗം പദ്ധതിക്കായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലൂടെ പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടും. ബാക്കിയുള്ളവരുടെ ഭൂമിയെയും കെട്ടിടത്തെയും സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് ബാധിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും, ബാക്കിയുള്ള ഭാഗത്ത് അവർക്ക് അവരുടെ കച്ചവടം തുടരാൻ സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് അവരുടെ ഉപജീവനത്തെ ബാധിക്കുന്നില്ല.

നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ മുഖ്യ ഉപജീവനത്തിനായി മൂന്നോ അതിലധികമോ വർഷമായി ആശ്രയിക്കുന്ന 411 തൊഴിലാളികളെ ഈ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ബാധിക്കുന്നു. മൂന്നു വർഷമെന്ന

കാലഗണന മാറ്റി നിർത്തിയാൽ, ഈ പദ്ധതി ഉപജീവനത്തെ ബാധിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം വളരെ അധികമാണ് (സർവ്വേയിൽ കണ്ടെത്തിയവർ തന്നെ 744 പേർ വരും).

4.6 പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾ

ആകെയുള്ള പദ്ധതിബാധിതരെ ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ, പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ എന്നിങ്ങനെ തരംതിരിച്ചിരിക്കുന്നു. പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് ഭൂവുടമസ്ഥതയുള്ളവരാണ് പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ. പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് ഭൂവുടമസ്ഥതയില്ലെങ്കിലും വാടകക്കാരായും തൊഴിലാളികളായും മറ്റും ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ആളുകളെയാണ് പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ എന്ന് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഇവരുടെ എണ്ണം കൃത്യമായി കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെങ്കിലും, ഫീൽഡ് സർവ്വേയിലൂടെ മനസ്സിലാക്കിയ വാടക പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം. പട്ടിക 4.3 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 4.3: വാടകക്കാരുടെ പ്ലോട്ടുകളുടെ വിവരങ്ങൾ

റോഡിന്റെ പേര്	വാടകക്കാരുടെ പ്ലോട്ടുകളുടെ ആകെ എണ്ണം	താമസത്തിനായി	വാണിജ്യ ആവശ്യത്തിനായി
എൻ.എച്ച്.-66	295	2	293
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	3	1	2
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പീടിക റോഡ്	17	4	13
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	25	4	21
ആകെ	340	11	329

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

ഭൂമി ഏറ്റെടുപ്പ് ബാധിക്കുന്ന 1191 പ്ലോട്ടുകളിൽ 29 ശതമാനവും വാടകക്കാരുടെ കൈവശമുള്ളവയാണ്, താമസത്തിനായോ വാണിജ്യത്തിനായോ ഭൂവുടമസ്ഥരിൽ നിന്നും പാട്ടെത്തിനെടുത്തവ. വാടകക്കാരുടെ പ്ലോട്ടുകളിൽ 97 ശതമാനവും വാണിജ്യാവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നവയാണെന്ന് പട്ടിക 4.2 ൽ നിന്ന് വ്യക്തമാണ്, ഇവിടങ്ങളിൽ വാടകക്കാർ നടത്തുന്ന കടകളോ മറ്റേതെങ്കിലും വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങളോ പ്രവർത്തിക്കുന്നു. ഈ സ്ഥാപനങ്ങളിലായി ഏകദേശം 744 തൊഴിലാളികൾ തൊഴിലെടുക്കുന്നുണ്ട്, ഇവരുടെയെല്ലാം തൊഴിലിനെയും വരുമാനത്തെയും ഭൂമി ഏറ്റെടുപ്പ് ബാധിക്കും.

പട്ടിക 4.4: സർവ്വേ ചെയ്ത വാടക പ്ലോട്ടുകളുടെ വിവരങ്ങൾ

റോഡിന്റെ പേര്	പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായ പ്ലോട്ടുകളുടെ എണ്ണം	ബാധിക്കുന്ന വാടകക്കാരായ കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം
എൻ.എച്ച്.-66	147	312
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	1	3
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പീടിക റോഡ്	16	23
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	12	29
ആകെ	176	367

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

4.7 പദ്ധതി പ്രദേശത്തുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ

തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ് വികസനത്തിനായി, ഒരു നെൽവയലിന്റെ ഏകദേശം ആറു സെന്റോളം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ പഠനത്തിലുൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന നാല് റോഡുകൾ 10 തോട്ടുകളുടെയും ഒരു പുഴയുടെയും കുറുകെ പോകുന്നുണ്ട്. ഇവിടെയെല്ലാം പാലങ്ങളും കല്ലുകൾ നിലവിലുണ്ട്.

പഠന പ്രദേശത്ത്, ഭൂമിയെറ്റെടുപ്പ് പൂർണ്ണമായോ ഭാഗികമായോ ബാധിക്കുന്ന 488 കെട്ടിടങ്ങളുണ്ട് (പട്ടിക 4.5). അതിൽ, അഞ്ചിൽ നാല് കെട്ടിടങ്ങളും വാണിജ്യാവശ്യങ്ങൾക്കായുള്ളതാണ്. മൂന്നു ക്ഷേത്രങ്ങളെയും രണ്ട് മോസ്കുകളെയും പദ്ധതി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. പട്ടിക 4.5 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്ന മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളെന്ന വിഭാഗത്തിൽ രണ്ട് വില്ലേജോഫീസുകൾ, രണ്ട് വായനശാലകൾ, ഒരു കെ.എസ്.ഇ.ബി. എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നു. അഞ്ചു സ്കൂളുകളുടെയും രണ്ട് അംഗനവാടികളുടെയും കെട്ടിടങ്ങളെയും ഭൂമിയെറ്റെടുക്കൽ ബാധിക്കുന്നു. എൻ.എച്ച്.-66 ന്റെ വികസനത്തിനായി സി.എസ്.ഐ. ചർച്ച് ശ്മശാനത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗം കൂടി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. ചർച്ച് മാനേജ്മെന്റ് നൽകിയ വിവരമനുസരിച്ച്, ഇത്തരത്തിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലൂടെ 20 ശവകുടീരങ്ങൾ പൊളിക്കേണ്ടിവരും.

പട്ടിക 4.5: പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെ എണ്ണം

..	എൻ.എച്ച്.-66	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	ആകെ
വീടുകൾ	22	9	19	17	67
വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ	324	9	28	37	398
മത സ്ഥാപനങ്ങൾ	2	1	2	0	5
ആരോഗ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ	4	0	0	0	4
വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ	6	0	1	0	7
രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ ഓഫീസുകൾ	1	0	2	0	3
മറ്റുള്ളവ	4	0	0	0	4
ആകെ	363	19	52	54	488

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന 488 കെട്ടിടങ്ങളിൽ അഞ്ചിലൊന്നിലധികവും പൂർണ്ണമായും പൊളിച്ചു മാറ്റേണ്ടിവരും. ഭാഗികമായി ബാധിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങളിൽ പകുതിയിലധികവും ഭൂമി ഏറ്റെടുപ്പിനു ശേഷവും പുനരുപയോഗിക്കാവുന്നതാണ് (പട്ടിക 4.6).

പട്ടിക 4.6: കെട്ടിടങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നതിന്റെ വ്യാപ്തി

റോഡിന്റെ പേര്	കെട്ടിടങ്ങളുടെ എണ്ണം		
	പൂർണ്ണമായി ബാധിക്കുന്നത്	ഭാഗികമായി ബാധിക്കുന്നത്	ഭാഗികമായി ബാധിക്കുന്നവയിൽ പുനരുപയോഗിക്കാവുന്നത്
എൻ.എച്ച്.-66	76	287	178
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	3	16	6
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	13	39	13
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	8	46	26
ആകെ	100	388	223

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

പൂർണ്ണമായും പൊളിക്കേണ്ടിവരുന്ന കെട്ടിടങ്ങളിൽ 88 ശതമാനവും വാണിജ്യവശ്യങ്ങൾക്കുള്ളവയാണ് (പട്ടിക 4.7). പട്ടികയിൽ കാണാവുന്നതുപോലെ അഞ്ചു വീടുകൾ മാത്രമാണ് പൂർണ്ണമായും പൊളിച്ച മാറ്റേണ്ടിവരുന്നത്. ഇതു കൂടാതെ കോൺഗ്രസ് ഭവൻ, സി.പി.ഐ.(എം.) ലോക്കൽ കമ്മിറ്റി ഓഫീസ്, അംഗൻവാടി, പബ്ലിക് ലൈബ്രറി, ക്ഷേത്രം, സ്വകാര്യ ഹെൽത്ത് ക്ലിനിക്, പുഴാടി വില്ലേജ് ഓഫീസും പള്ളിക്കന്ന് വില്ലേജ് ഓഫീസും പ്രവർത്തിക്കുന്ന കെട്ടിടം എന്നിവയാണ് പൂർണ്ണമായി പൊളിച്ചുമാറ്റേണ്ടി വരുന്ന മറ്റു കെട്ടിടങ്ങൾ.

പട്ടിക 4.7: പൂർണ്ണമായും പൊളിക്കേണ്ടി വരുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെ തരം

റോഡിന്റെ പേര്	കെട്ടിടങ്ങളുടെ എണ്ണം		
	വീടുകൾ	വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ	മറ്റുള്ളവ
എൻ.എച്ച്.-66	2	70	4
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	0	3	0
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	2	8	3
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	1	7	0
ആകെ	5	88	7

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

കെട്ടിടങ്ങൾ കൂടാതെ, മറ്റു നിർമ്മിതികളായ കിണറുകൾ, കുഴൽക്കിണറുകൾ, വാട്ടർ ടാങ്കുകൾ, ചുറ്റുമതിലുകളും ഗേറ്റുകളും, ട്രാൻസ്ഫോർമറുകൾ തുടങ്ങിയവയും ഭൂമി ഏറ്റെടുപ്പിൽ നഷ്ടമാകുന്നുണ്ട്. പദ്ധതി നിർവഹണത്തിനായി 400 ലധികം മരങ്ങളും മുറിച്ചു മാറ്റേണ്ടി വരുന്നു ഇത് വളരെ പ്രാഥമികമായ ഒരു കണക്ക് മാത്രമാണ്. കാരണം ആകെയുള്ള 1191 പ്ലോട്ടുകളിൽ 406 പ്ലോട്ടുകളുടെ ഉടമസ്ഥരിൽ നിന്ന് മാത്രമേ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേയിലൂടെ വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളൂ. സ്ഥല ഉടമസ്ഥരിൽ നിന്ന് ലഭിച്ച വിവരങ്ങൾ പോലും കൃത്യമായിരിക്കണമെന്നില്ല.

ജനങ്ങളുടെ സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക-സാംസ്കാരിക വിവരങ്ങൾ

അധ്യായം 5

5.1 പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ജനസംഖ്യാപരമായ വിവരങ്ങൾ

പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന 432 കുടുംബങ്ങളുടെയും പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്ന 367 കുടുംബങ്ങളുടെയും സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക വിവരങ്ങൾ കുടുംബ സർവ്വേയിലൂടെ കണ്ടെത്തി. ഓരോ കുടുംബത്തെയും ഈ പദ്ധതി ഏതൊക്കെ തരത്തിൽ ബാധിക്കുന്നു എന്ന് ശരിയായി വിലയിരുത്തുന്നതിന് അവരുടെ പശ്ചാത്തലവിവരങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കൽ അനിവാര്യമാണ്. മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ചതു പോലെ, 432 കുടുംബങ്ങളിൽ നിന്നായി 1932 പേരെ ഈ പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നു, ഇതിൽ 1000 പേർ സ്ത്രീകളും 932 പുരുഷന്മാരുമാണ്. അതുപോലെ പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്ന 367 കുടുംബങ്ങളിലെ 1589 വ്യക്തികളും ഈ സർവ്വേയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നേരിട്ടും അല്ലാതെയും ബാധിക്കുന്ന, കുടുംബങ്ങളുടെയും വ്യക്തികളുടെയും, റോഡ് തിരിച്ചുള്ള കണക്ക്, യഥാക്രമം പട്ടിക 5.1, 5.2 എന്നിവയിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു. പട്ടിക 5.1 ൽ കാണുന്നത് പോലെ, പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരിൽ 48 ശതമാനം പേരും, പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവരിൽ 51 ശതമാനം പേരും ആണുണ്ടാകുന്നത്.

പട്ടിക 5.1: സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത കുടുംബങ്ങളുടെ റോഡ് തിരിച്ചുള്ള എണ്ണം

റോഡിന്റെ പേര്	നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ		പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ	
	സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം	സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
എൻ.എച്ച്.-66	239	54.0	312	85.0
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	64	15.2	3	0.8
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	50	11.9	23	6.3
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	79	18.8	29	7.9
ആകെ	432	100.0	367	100.0

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

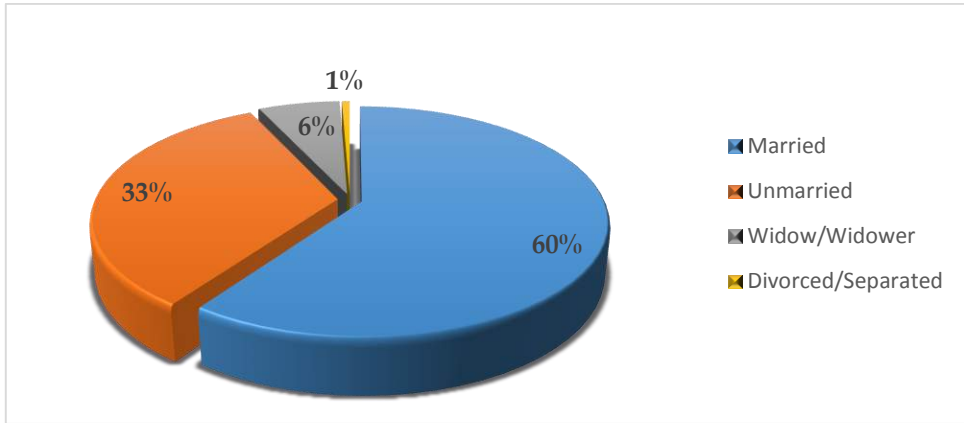
പട്ടിക 5.2: പദ്ധതി ബാധിതരുടെ ലിംഗം

റോഡിന്റെ പേര്	നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ			പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ		
	ആൺ	പെൺ	ആകെ	ആൺ	പെൺ	ആകെ
എൻ.എച്ച്.-66	440	446	886	692	676	1368
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	127	154	281	6	7	13
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	114	141	255	49	47	96
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	251	259	510	59	53	112
ആകെ	932	1000	1932	806	783	1589

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

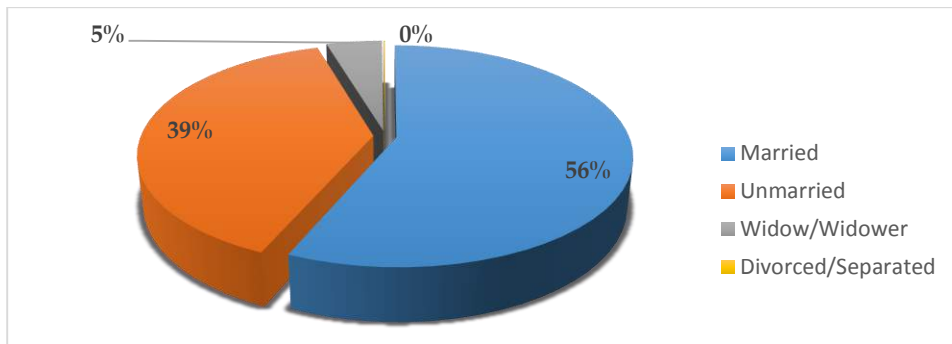
സർവ്വേയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളവരുടെ വൈവാഹികനിലയാണ് ചിത്രം 5.1 ലും 5.2ലും നൽകിയിരിക്കുന്നത്. സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരിൽ 60 ശതമാനവും പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവരിൽ 56 ശതമാനവും വിവാഹിതരാണ്. പദ്ധതി ബാധിക്കുന്നവരിൽ മൂന്നിലൊന്നിലധികം അവിവാഹിതരാണ്.

ചിത്രം 5.1: പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരുടെ വൈവാഹികനില



Base: പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന ആകെ കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം = 1932
അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

ചിത്രം 5.2: പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവരുടെ വൈവാഹികനില



Base: പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്ന ആകെ കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം = 1589
അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

പട്ടിക 5.3 ഉം 5.4 ഉം സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത പദ്ധതി ബാധിതർ, ഏത് മതവിഭാഗത്തിലും സാമൂഹ്യ വിഭാഗത്തിലും ഉൾപ്പെടുന്നു എന്ന് സൂചിപ്പിക്കുന്നു. സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത ആകെ കുടുംബങ്ങളിൽ (നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരും പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവരും ഉൾപ്പെടെ) മൂന്നിൽ രണ്ടോളം പേർ ഹിന്ദു വിഭാഗത്തിലും മൂന്നിലൊന്നു കുടുംബങ്ങൾ മുസ്ലീം വിഭാഗത്തിലും മൂന്നു ശതമാനത്തിൽ താഴെ കുടുംബങ്ങൾ ക്രിസ്ത്യൻ വിഭാഗത്തിലും ഉൾപ്പെടുന്നവരാണ്. അതുപോലെ പദ്ധതി ബാധിക്കുന്നവരിൽ ഭൂരിഭാഗം പേരും ഒ.ബി.സി. വിഭാഗത്തിൽ പെടുന്നവരാണ്.

പട്ടിക 5.3: പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ മതവിഭാഗം (ശതമാനം)

പദ്ധതി ബാധിതര	റോഡിന്റെ പേര്	ഹിന്ദു	മുസ്ലീം	കൃസ്ത്യൻ	ആകെ
നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	72.4 (173)	26.4 (63)	1.3 (3)	100.0 (239)
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	96.9 (62)	3.1 (2)	0.0 (0)	100.0 (64)
	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	18.0 (9)	68.0 (34)	14.0 (7)	100.0 (50)
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	43.0 (34)	57.0 (45)	0.0 (0)	100.0 (79)
	ആകെ	64.4 (278)	33.3 (144)	2.3 (10)	100.0 (432)
പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	66.7 (208)	31.1 (97)	2.2 (7)	100.0 (312)
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	100.0 (3)	0.0 (0)	0.0 (0)	100.0 (3)
	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	34.8 (8)	56.5 (13)	8.7 (2)	100.0 (23)
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	58.6 (17)	41.4 (12)	0.0 (0)	100.0 (29)
	ആകെ	64.3 (236)	33.2 (122)	2.5 (9)	100.0 (367)

Note: കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം ബ്രാക്കറ്റിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു
അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

പട്ടിക 5.4: പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ സാമൂഹ്യ വിഭാഗം (ശതമാനം)

പദ്ധതി ബാധിതർ	റോഡിന്റെ പേര്	എസ്.സി.	എസ്.ടി	ബിസി	പൊതുവിഭാഗം	വെളിപ്പെടുത്തിയില്ല	ആകെ
നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	0.0 (0)	0.0 (0)	91.2 (218)	7.9 (19)	0.8 (2)	100.0 (239)
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	1.6 (1)	0.0 (0)	92.2 (59)	3.1 (2)	3.1 (2)	100.0 (64)
	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	2.0 (1)	0.0 (0)	86.0 (43)	2.0 (1)	10.0 (5)	100.0 (50)
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	7.6 (6)	0.0 (0)	89.9 (71)	0.0 (0)	1.3 (1)	100.0 (79)
	ആകെ	1.9 (8)	0.0 (0)	90.5 (391)	5.1 (22)	2.3 (10)	100.0 (432)
പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	2.6 (8)	0.3 (1)	77.9 (243)	5.4 (17)	13.8 (43)	100.0 (312)
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	0.0 (0)	0.0 (0)	66.7 (2)	0.0 (0)	33.3 (1)	100.0 (3)
	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	8.7 (2)	0.0 (0)	82.6 (19)	0.0 (0)	8.7 (2)	100.0 (23)
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	10.3 (3)	3.4 (1)	79.3 (23)	0.0 (0)	6.9 (2)	100.0 (29)
	ആകെ	3.5 (13)	0.5 (2)	78.2 (287)	4.6 (17)	13.1 (48)	100.0 (367)

Note: കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം ബ്രാക്കറ്റിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു
അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

5.2 വരുമാനവും ദാരിദ്ര്യാവസ്ഥയും

പട്ടിക 5.5 റേഷൻ കാർഡുകളുടെ² നിറഞ്ഞ അടിസ്ഥാനമാക്കി പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ കുടുംബങ്ങളെ തരംതിരിച്ചിരിക്കുന്നു. ഏറ്റവും ദുരിതമനുഭവിക്കുന്ന വിഭാഗത്തിൽപ്പെടുന്നത് (മഞ്ഞ കാർഡുള്ളവർ) ആകെ അഞ്ച് കുടുംബങ്ങൾ മാത്രമേയുള്ളൂ. ആകെയുള്ള 432 കുടുംബങ്ങളിൽ 10 ശതമാനം പിങ്ക് കാർഡുള്ളവരും (കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സബ്സിഡിക്ക് അർഹരായവർ), 49 ശതമാനം നീല കാർഡുള്ളവരും (സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സബ്സിഡിക്ക് അർഹരായവർ), 28 ശതമാനം വെള്ള കാർഡുള്ളവരുമാണ് (ഒരു തരത്തിലുള്ള സബ്സിഡിക്ക് അർഹതയില്ലാത്തവർ). പദ്ധതി ബാധിതരിൽ ഒരു വലിയ വിഭാഗം കേന്ദ്ര മാനദണ്ഡപ്രകാരമുള്ള ദാരിദ്ര്യ രേഖക്ക് മുകളിലുള്ളവരാണെന്നത് പട്ടികയിൽ നിന്നും വ്യക്തമാണ്. പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളിൽ ഇത് യഥാക്രമം, 20 ശതമാനം, 48 ശതമാനം, 16 ശതമാനം എന്നിങ്ങനെയാണ്.

പട്ടിക 5.5: പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങൾ റേഷൻ കാർഡിന്റെ നിറമനുസരിച്ച്

പദ്ധതി ബാധിതർ	റോഡിന്റെ പേര്	എസ്. സി.	എസ് .റ്റി	ഒബി സി	പൊതുവിഭാഗം	വെളിപ്പെടുത്തിയില്ല	ആകെ
നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	0.4 (1)	6.7 (16)	47.3 (113)	29.7 (71)	15.9 (38)	100.0 (239)
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	1.6 (1)	14.1 (9)	39.1 (25)	26.6 (17)	18.8 (12)	100.0 (64)
	തയ്യിൽ - തെഴുകിലെപ്പീടിക റോഡ്	6.0 (3)	2.0 (1)	54.0 (27)	34.0 (17)	4.0 (2)	100.0 (50)
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	0.0 (0)	20.3 (16)	57.0 (45)	21.5 (17)	1.3 (1)	100.0 (79)
	ആകെ	1.2 (5)	9.7 (42)	48.6 (210)	28.2 (122)	12.3 (53)	100.0 (432)
പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	1.3 (4)	0.9 (34)	50.0 (156)	17.0 (53)	20.8 (65)	100.0 (312)
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	0.0 (0)	33.3 (1)	33.3 (1)	0.0 (0)	33.3 (1)	100.0 (3)
	തയ്യിൽ - തെഴുകിലെപ്പീടിക റോഡ്	0.0 (0)	26.1 (6)	47.8 (11)	4.3 (1)	21.7 (5)	100.0 (23)
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലുപ്പി റോഡ്	6.9 (2)	34.5 (10)	24.1 (7)	10.3 (3)	24.1 (7)	100.0 (29)
	ആകെ	1.6 (6)	13.9 (51)	47.7 (175)	15.5 (57)	21.3 (78)	100.0 (367)

Note: കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം ബ്രാക്കറ്റിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു
അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

² കേരളത്തിൽ മഞ്ഞ, പിങ്ക്, നീല, വെള്ള എന്നിങ്ങനെ നാല് തരത്തിലുള്ള റേഷൻ കാർഡുകളാണ് നിലവിലുള്ളത്. ഇതിൽ, മഞ്ഞയും പിങ്ക് റേഷൻ കാർഡുകളാണ് സമൂഹത്തിൽ ഏറ്റവും ദുരിതമനുഭവിക്കുന്ന വിഭാഗങ്ങൾക്ക് നൽകുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന്, മഞ്ഞ കാർഡ് സാമ്പത്തികമായി ഏറ്റവും പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന വിഭാഗത്തിനെ സൂചിപ്പിക്കുന്നു (അന്ത്യോദയ അന്ന യോജന ഗുണഭോക്താക്കൾ). ഈ കാർഡിലൂടെ, ഒരു കുടുംബത്തിന് ഒരു മാസം 35 കിലോ ഭക്ഷ്യ ധാന്യം സൗജന്യമായി ലഭിക്കും, അതേ സമയം പിങ്ക് കാർഡുള്ളവർക്ക്/ മുൻഗണന കാർഡുള്ള കുടുംബങ്ങൾക്ക്, ഒരു മാസം ഓരോ കുടുംബാംഗത്തിനും കിലോക്ക് 2 രൂപ നിരക്കിൽ 5 കിലോ വീതം ഭക്ഷ്യ ധാന്യം നൽകുന്നു. നീലയും വെള്ളയും മുൻഗണനേതര വിഭാഗങ്ങളാണ്. നീല കാർഡുള്ളവർ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സബ്സിഡിക്ക് അർഹരാണ് (ഒരു മാസം ഒരു അംഗത്തിന് 2 രൂപ നിരക്കിൽ 4 കിലോ അരി). അതേസമയം വെള്ളകാർഡുള്ളവർക്ക് റേഷൻകടയിൽ നിന്നും നിശ്ചിത തുകക്ക് നിശ്ചിത അളവിൽ ഭക്ഷ്യ ധാന്യങ്ങൾ വാങ്ങാവുന്നതാണ്.

5.3 ദുർബല വിഭാഗങ്ങൾ

പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധയും പരിഗണനയും നൽകേണ്ടവരാണ് ദുർബല വിഭാഗങ്ങളിൽപ്പെടുന്നവർ. പട്ടിക 5.6, പഠനത്തിലുൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കുടുംബങ്ങളിലെ വിവിധ ദുർബല വിഭാഗങ്ങളുടെ പൊതുവായുള്ള ഒരു ചിത്രം നൽകുന്നു.

നിർദ്ദിഷ്ട സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത കുടുംബങ്ങളിൽ, 36 കുടുംബങ്ങൾ വിട്ടുമാറാത്ത അസുഖം ബാധിച്ചവരുള്ളതും, 14 കുടുംബങ്ങൾ അംഗവൈകല്യമുള്ള അംഗങ്ങളുള്ളതും, 104 കുടുംബങ്ങൾ 15 വയസ്സിൽ താഴെ പ്രായമുള്ള കുട്ടികൾ ഉള്ളതും, 198 കുടുംബങ്ങൾ 60 വയസ്സിൽ കൂടുതൽ പ്രായമുള്ളതും, 102 കുടുംബങ്ങൾ വിധവകളും ഉള്ളതുമാണ് (പട്ടിക 5.6). അതുപോലെ സർവ്വേയിൽ പങ്കെടുത്ത വാടകക്കാരായുള്ള കുടുംബങ്ങളിലെ 27 കുടുംബങ്ങൾ വിട്ടുമാറാത്ത അസുഖം ബാധിച്ചവരുള്ളവരും 7 കുടുംബങ്ങൾ അംഗവൈകല്യമുള്ളവരുള്ളതും, 126 കുടുംബങ്ങൾ 15 വയസ്സിൽ താഴെ പ്രായമുള്ള കുട്ടികൾ ഉള്ളതും 108 കുടുംബങ്ങൾ 60 വയസ്സിൽ കൂടുതൽ പ്രായമുള്ളവർ ഉള്ളതും 65 കുടുംബങ്ങൾ വിധവകളും ഉള്ളതുമായ കുടുംബങ്ങളാണ്.

കൂടാതെ, പദ്ധതി ബാധിതരുടെ റേഷൻ കാർഡ് പ്രകാരം പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരിൽ 11 ശതമാനവും പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവരിൽ 16 ശതമാനവും വലിയ സാമ്പത്തിക പ്രയാസങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്നവരാണ് (കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സബ്സിഡിക്ക് അർഹമായ മഞ്ഞയും പിങ്കും കാർഡുള്ളവർ). അതുപോലെ, സംസ്ഥാനത്തെ നിരലംബരെ സഹായിക്കുന്നതിനായി കേരള ഗവണ്മെന്റ് കുടുംബശ്രീ മുഖാന്തിരം നടപ്പാക്കുന്ന ആശ്രയ പദ്ധതിയിൽപ്പെട്ട രണ്ട് കുടുംബങ്ങളും പദ്ധതി പ്രദേശത്തുണ്ട്.

പട്ടിക 5.6: ദുർബലവിഭാഗങ്ങളുള്ള കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം

പദ്ധതി ബാധിതർ	റോഡിന്റെ പേര്	വിട്ടുമാറാത്ത അസുഖം ബാധിച്ചവർ	അംഗ വൈകല്യമുള്ളവർ	വിധവകൾ	60 വയസിനു മുകളിലുള്ള മുതിർന്ന പൗരർ	15 വയസിനു താഴെയുള്ള കുട്ടികൾ
നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	17	5	43	126	60
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	4	5	18	30	16
	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	3	2	14	33	23
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	12	2	27	9	5
	ആകെ	36	14	102	198	104
പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ	എൻ.എച്ച്.-66	24	4	59	93	107
	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	0	1	2	2	1
	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	1	1	2	6	11
	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	2	1	2	7	7
	ആകെ	27	7	65	108	126

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

5.4 ഭൂമിനിയോഗവും ഉപജീവനമാർഗ്ഗവും

പഠന പ്രദേശത്തിന്റെ ഒരു വലിയ വിഭാഗം ഡ്രൈലാന്റ് ആണ്. തയ്യിൽ-തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡിൽ ഒരു നെൽവയൽ ഉണ്ട്. ഈ വയലിന്റെ ആറ് സെന്റോളം പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്നുണ്ട്. ഈ നാലു റോഡുകൾക്കുമായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമിയുടെ ഇരുവശവും

ജനസാന്ദ്രമാണ്. വീടുകൾ, വാണിജ്യസ്ഥാപനങ്ങൾ, വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ, മതസ്ഥാപനങ്ങൾ, സർക്കാർ ഓഫീസുകൾ എന്നിവ ഇവിടെ നിരന്നനിൽക്കുന്നുണ്ട്. പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന 1191 പ്ലോട്ടുകളിൽ 12 ശതമാനം മാത്രമേ ഉപയോഗരഹിതമായി കിടക്കുന്നുള്ളൂ. പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് ആകെ 488 കെട്ടിടങ്ങളുണ്ട്. ഇവയിൽ 14 ശതമാനം വീടുകളും 82 ശതമാനം കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളുമാണ്.

ഈ വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് താമസിക്കുന്നതും പുറത്ത് താമസിക്കുന്നതുമായിട്ടുള്ള നിരവധി പേരുടെ (തൊഴിലുടമകൾ, തൊഴിലാളികൾ എന്നീ നിലകളിൽ) ജീവനോപാധിയാണ്. ചില ഭൂവുടമകൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയിൽ നിന്നോ കെട്ടിടത്തിൽ നിന്നോ ലഭിക്കുന്ന വാടകയെ ആശ്രയിച്ച് ജീവിക്കുന്നവരാണ്. കൂടാതെ അഞ്ച് വിദ്യാലയങ്ങൾ, രണ്ട് അംഗൻ വാടികൾ രണ്ട് വില്ലേജ് ഓഫീസുകൾ എന്നിവയും ഭൂമിയേറ്റെടുപ്പ് ബാധിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളാണ്.

5.5 പ്രദേശത്തെ സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ

വ്യാപാരവും വാണിജ്യവുമാണ് മേഖലയിലെ പ്രധാന സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ. വിദേശത്ത് ജോലിചെയ്യുന്നവർ അയക്കുന്ന പണത്തെയും വാടകയെയും ആശ്രയിച്ച് ജീവിക്കുന്ന നിരവധി കുടുംബങ്ങളുമുണ്ട്. കുടുംബ സർവ്വേ വിവരങ്ങൾ പ്രകാരം, പ്രദേശത്തെ കടകളും വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങളും കുറഞ്ഞത് 1262 കുടുംബങ്ങൾക്ക് വരുമാനം നൽകുന്നു. അതിൽ ഭൂവുടമകളും വാടകക്കാരും തൊഴിലാളികളും ഉൾപ്പെടുന്നു.

5.6 പ്രാദേശിക ഉപജീവന ഘടകങ്ങൾ

പദ്ധതി പ്രദേശത്തും പരിസരത്തും താമസിക്കുന്ന ആളുകൾ പ്രധാനമായും വാണിജ്യ, പ്രവർത്തനങ്ങളെയും വാടകയെയും അവരുടെ ഉപജീവനത്തിനായി ആശ്രയിച്ചിരിക്കുന്നു. ചിലർ പെട്ടിക്കടകൾ നടത്തുകയും റോഡ് വശങ്ങളിൽ തെരുവ് കച്ചവടത്തിൽ ഏർപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നു. റോഡുകളുടെ ഇരുവശത്തും നിൽക്കുന്ന വാണിജ്യ ഷോപ്പുകൾ ധാരാളം തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ നൽകുന്നു. വിദേശത്തു നിന്ന് അയക്കുന്ന പണത്തെ ആശ്രയിച്ച് കഴിയുന്ന നിരവധി കുടുംബങ്ങളുണ്ട്. ചിലർ ദിവസ വേതന കൂലിത്തൊഴിലാളികളായും ജോലി ചെയ്യുന്നു.

5.7 കുടുംബ വ്യവസ്ഥയും സാമൂഹ്യ സാംസ്കാരിക സംഘടനകളും

പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്തെ ഭൂരിഭാഗം കുടുംബങ്ങളും അഞ്ചിൽ താഴെ അംഗങ്ങളുള്ള ന്യൂക്ലിയർ കുടുംബ സമ്പ്രദായമാണ് പിന്തുടരുന്നത്. എന്നിരുന്നാലും, ഈ പ്രദേശത്ത് കുറച്ച് കൂട്ടുകുടുംബങ്ങളുണ്ട്. സാമൂഹികവും സാംസ്കാരികവുമായ സംഘടനകളായ പ്രാദേശിക ലൈബ്രറികളും ആർട്സ് ആൻഡ് സ്പോർട്സ് ക്ലബ്ബുകളും ഈ പ്രദേശത്ത് പൊതുവെ സജീവമാണ്.

5.8 ഭരണസംവിധാനം

പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഭൂമി കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷന്റെ 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 26, 27, 28, 29, 32, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50 എന്നീ വാർഡുകളിലും ചിറക്കൽ പഞ്ചായത്തിലെ 3, 6, 15, 16, 17 വാർഡുകളിലുമായി സ്ഥിതിചെയ്യുന്നു.

പുഴാടി, പള്ളിക്കുന്ന് വില്ലേജോഫീസുകളും പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നു. ഈ രണ്ട് കെട്ടിടങ്ങളും പദ്ധതിക്കായി പൂർണ്ണമായും ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്.

5.9 രാഷ്ട്രീയ സംഘടനകൾ

കേരളത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന പ്രമുഖ രാഷ്ട്രീയ സംഘടനകളായ സിപിഐ (എം), കോൺഗ്രസ്സ് (എസ്), ഇന്ത്യൻ നാഷണൽ കോൺഗ്രസ്സ്, ഇന്ത്യൻ യൂണിയൻ ഓഫ് മുസ്ലിം ലീഗ്, ബിജെപി എന്നിവ ഈ മേഖലയിൽ സജീവമാണ്.

5.10 സാമൂഹ്യാധിഷ്ഠിതമായ പൗര സംഘടനകൾ

കുടുംബശ്രീ അയൽക്കൂട്ടങ്ങൾ പ്രദേശത്ത് സജീവമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്.

5.11 പ്രാദേശികവും ചരിത്രപരവുമായ പരിണാമം

കണ്ണൂരിന്റെ ഊർ എന്നർത്ഥം വരുന്ന മലയാള പദത്തിൽ നിന്നാണ് കണ്ണൂരിന് ഈ പേര് വന്നതെന്നാണ് ഒരു ഐതീഹ്യം. മറ്റൊരു കഥ ഈ നഗരസഭയിൽ ഇപ്പോഴുമുള്ള കാനത്തൂർ എന്ന പഴയ ഗ്രാമത്തിന്റെ പേരിൽ നിന്നുമാണ് കണ്ണൂർ എന്ന സ്ഥലനാമം ഉണ്ടായത് എന്നാണ്. 1796 മുതലുള്ള തലശ്ശേരി രേഖയിൽ ഈ പ്രദേശം കണ്ണൂർ എന്നാണ് കാണുന്നത്.

പ്രാചീന കാലത്തെ നൗറ എന്ന തുറമുഖം കണ്ണൂർ ആണെന്നാണ് പല ചരിത്രകാരന്മാരും വിശ്വസിക്കുന്നത്. 1498 ൽ പോർച്ചുഗീസ് നാവികൻ വാസ്കോഡ ഗാമ കണ്ണൂരിൽ എത്തിയതോടു കൂടിയാണ് കണ്ണൂരിന്റെ ആധുനിക ചരിത്രം ആരംഭിക്കുന്നത്. അതിന് മുമ്പ് അറബികളുമായിട്ടായിരുന്നു കച്ചവടത്തിലേർപ്പെട്ടിരുന്നത്. കോലത്തിരി രാജവംശത്തിന് കീഴിലായിരുന്ന കണ്ണൂർ, ക്രിസ്തുവർഷം 1500 നു ശേഷം ഇംഗ്ലീഷുകാരുടെ കച്ചവട സങ്കേതമായി മാറി.

കേരളത്തിലെ തന്നെ ഏറ്റവും പഴക്കം ചെന്ന നഗരസഭകളിലൊന്നാണ് കണ്ണൂർ. മിലിട്ടറി കന്റോൺമെന്റായിരുന്ന കണ്ണൂർ 1867 ലാണ് മുനിസിപ്പാലിറ്റിയാകുന്നത്. 2015 ൽ ഇത് കണ്ണൂർ കോർപ്പറേഷനായി മാറി.

കണ്ണൂർ നഗരത്തിന്റെ പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്തുള്ള അറബിക്കടലിനോട് ചേർന്നാണ് നഗരത്തിലെ പ്രധാന ആകർഷണ കേന്ദ്രങ്ങളും, ഭരണ കേന്ദ്രങ്ങളും സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. പയ്യാമ്പലം കടപ്പുറം, കണ്ണൂർ കോട്ട, അഴീക്കൽ കടൽപ്പാത, അറക്കൽ മ്യൂസിയം, മാപ്പിള ബേ ഹാർബർ തുടങ്ങിയവയെല്ലാം കണ്ണൂർ നഗരത്തിന് പടിഞ്ഞാറ് അറബിക്കടലിനോട് ചേർന്നാണുള്ളത്. ഈ പ്രദേശത്ത് തന്നെയാണ് കന്റോൺമെന്റ്, കേന്ദ്രീയ വിദ്യാലയം, കളക്ടറേറ്റ്, നഗരസഭ കാര്യാലയം, സ്റ്റേഡിയം, എ.കെ.ജി. ആശുപത്രി പ്രധാന കോളേജുകൾ എന്നിവയെല്ലാം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്.

5.12 ജീവിത സാഹചര്യങ്ങളുടെ ഗുണനിലവാരം

സാമ്പത്തിക പരിമിതികളും ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങളും അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ചില കുടുംബങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും, താരതമ്യേന മികച്ച വരുമാനം, വിദ്യാഭ്യാസം, ആരോഗ്യനില എന്നിവയുള്ള ഈ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ജീവിത നിലവാരം പൊതുവെ ഭേദമാണ്. പദ്ധതി പ്രദേശം നഗരത്തിനടുത്തായി സ്ഥിതിചെയ്യുന്നതിനാൽ, ഇവിടെ താമസിക്കുന്നവർക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട പൊതുജനാരോഗ്യ

സൗകര്യങ്ങൾ, വിദ്യാഭ്യാസ സൗകര്യങ്ങൾ, ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവ എളുപ്പത്തിൽ ലഭ്യമാണ്. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ, ബസ് സ്റ്റാൻഡ് എന്നിവയുൾപ്പെടെ എല്ലാ പ്രധാന ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളും പദ്ധതി പ്രദേശത്തിന് സമീപത്താണ്. കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളം 25 കിലോമീറ്റർ മാത്രം അകലെയായും. ഈ പ്രദേശത്ത് താമസിക്കുന്ന 60 ശതമാനത്തിലധികം ആളുകൾ കുറഞ്ഞത് പത്താം ക്ലാസ് വരെയെങ്കിലും വിദ്യാഭ്യാസം പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുള്ളവരാണ്. ആറ് വയസ്സിന് മുകളിലുള്ള എല്ലാ കുട്ടികളും നിലവിൽ സ്കൂളുകളിൽ പഠിക്കുന്നവരുമാണ്.

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതി

അധ്യായം 6

6.1 സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതം ലഘൂകരിക്കുന്നതിനുള്ള സമീപനം

കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് നടപ്പിലാക്കാൻ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കണ്ണൂർ നഗര പാതാ വികസനത്തിനാവശ്യമായ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് RFCTLARR നിയമം 2013 അനുശാസിക്കുന്ന സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം നടത്തുന്നത് സെന്റർ ഫോർ സോഷ്യോ ഇക്കനോമിക് & എൺവയൺമെന്റൽ സ്റ്റഡീസ് (സി.എസ്.ഇ.എസ്.) എന്ന ഗവേഷണ സ്ഥാപനമാണ്. ആരംഭിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പദ്ധതിയുടെ സ്വഭാവവും പ്രകൃതവും മനസ്സിലാക്കുക, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലൂടെ സംഭവിക്കാവുന്ന അനുകൂലവും, പ്രതികൂലവുമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിലയിരുത്തുന്നതിനും, പദ്ധതി വഴി ഉണ്ടായേക്കാവുന്ന പ്രതികൂല സാഹചര്യങ്ങളെ പരമാവധി ലഘൂകരിക്കുന്നതിനും, പദ്ധതി വഴി ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുള്ള സാമൂഹ്യ നേട്ടങ്ങളെ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നതിനുമുള്ള പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുക എന്നിവയാണ് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനത്തിന്റെ പ്രധാന ഉദ്ദേശ ലക്ഷ്യങ്ങൾ. ഇതിനായി എസ്.ഐ.എ. ടീം ലഭ്യമായ രേഖകൾ പരിശോധിച്ചും, റവന്യൂ വകുപ്പ്, കിൻഫ്ര എന്നിവയുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി ചർച്ചകൾ നടത്തിയും, കുടുംബസർവ്വേയിലൂടെ വിവരങ്ങൾ ശേഖരിച്ചും, പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് സംഘടിപ്പിച്ചും പദ്ധതി പ്രദേശത്തെക്കുറിച്ച് വിശദമായ ഒരു പഠനം നടത്തിയിരിക്കുന്നു. പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജനങ്ങളുടെ താല്പര്യങ്ങളും, ആശങ്കകളും മനസ്സിലാക്കുന്നതിനായി സ്ഥലത്തെ പ്രധാന വ്യക്തികൾ, ജനപ്രതിനിധികൾ എന്നിവരടക്കമുള്ള ഈ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെടുന്ന പരമാവധി പേരിൽ നിന്നും പഠന സംഘം വിവരശേഖരണം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്.

6.2 പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനും നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനുമുള്ള മാർഗങ്ങൾ

നിലവിൽ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ രൂപരേഖയെക്കുറിച്ചും, അതിന്റെ സാധ്യമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെക്കുറിച്ചും വിശദമായി പഠിച്ചതിൽ നിന്നും നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതിയുടെ ഗുണഫലങ്ങൾ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ മൂലമുണ്ടാകുന്ന പ്രതികൂല സ്ഥിതിയെക്കാൾ കൂടുതലാണ് എന്ന് എസ്.ഐ.എ. സംഘം വിലയിരുത്തുന്നു. കണ്ണൂർ നഗരത്തിലെ റോഡുകളുടെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥ, കാൽനടയാത്രക്കാർക്കും, സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർക്കും സമാധാനപരവും സുഗമവുമായിട്ടുള്ള സഞ്ചാരത്തിന് അനുകൂലമല്ല. പലയിടങ്ങളിലും ഫുട്ട് പാത്ത് സൗകര്യമില്ല. റോഡിന്റെ അരികു വരെ ടാർ ചെയ്തിരിക്കുന്ന അവസ്ഥയും നിലവിലുണ്ട്. ദേശീയ പാത 66ലും കഞ്ഞിപ്പള്ളി-പുല്ലൂപ്പി റോഡിലും സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന സ്കൂളുകളുടെ ഗേറ്റുകൾ നേരെ റോഡിലേക്കാണ് നിലവിൽ തുറക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ സ്കൂളുകളിലേക്ക് വരികയും പോവുകയും ചെയ്യുന്ന കുട്ടികൾ റോഡിലൂടെ നടക്കുന്നത് വളരെ അപകടകരമായ സാഹചര്യത്തിൽ ആണ്.

കണ്ണൂർ നഗരത്തിലെ റോഡുകളെ ദീർഘകാലത്തെ ആവശ്യങ്ങളെ മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ട് മാതൃകാ റോഡുകളായി വികസിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. നഗരത്തിലൂടെയുള്ള

യാത്രകൾ സുഗമമാക്കാനും, വാഹനപ്പെരുപ്പത്തെ കൈകാര്യം ചെയ്യാനും, ട്രാഫിക് തിരക്കുകളെ ഒഴിവാക്കാനുമായി രൂപം നൽകിയിട്ടുള്ള ഒരു പദ്ധതിയാണിത്. അതുകൊണ്ട് അതുകൊണ്ട് തന്നെ നിലവിൽ പണി പുരോഗമിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ദേശീയ പാത ബൈപാസ്സോ, ഭാവിയിൽ വികസിപ്പിക്കുവാൻ പദ്ധതിയുള്ള മറ്റേതെങ്കിലും ബൈപാസ്സോ ഈ പദ്ധതിക്ക് പകരമാകില്ല. റോഡ് കേവലം വാഹനങ്ങൾക്ക് മാത്രമുള്ളതാണ് എന്ന കാഴ്ചപ്പാടിൽ നിന്നും മാറി സൈക്കിൾ, കാൽനട യാത്രക്കാരെയും കൂടി പരിഗണിക്കുന്ന ഒന്നാകേണ്ടത് ഭാവിയിലെ അനിവാര്യതയാണ്. ഈ ദിശയിലുള്ള അഭിനന്ദനാർഹമായ ഉദ്യമമാണ് കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി.

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുക വഴി ഉണ്ടായേക്കാമെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ള പ്രധാന പ്രത്യാഘാതങ്ങളും, അതിന്റെ അനന്തര ഫലങ്ങളും താഴെ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു.

മാറി താമസിക്കേണ്ടി വരുന്നവർ: ഏകദേശം 140 അംഗങ്ങളുൾപ്പെടുന്ന 28 കുടുംബങ്ങൾ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ കാരണം തങ്ങളുടെ പരിചിതമായ ചുറ്റുപാടുകളിൽ നിന്ന് മാറിത്താമസിക്കേണ്ടി വരുന്നു (പട്ടിക 6.1). അതായത് പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് ആകെയുള്ള വീടുകളിൽ 42 ശതമാനം പൂർണ്ണമായും പൊളിച്ചുകളയേണ്ടി വരികയോ, ഇനി ഉപയോഗ്യയോഗ്യമല്ലാത്ത രീതിയിൽ നശിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നു. പദ്ധതി പ്രദേശത്തുള്ള കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളിൽ 47 ശതമാനവും ഇത്തരത്തിൽ ബാധിക്കുന്നവയാണ്

പട്ടിക 6.1: മാറിത്താമസിക്കേണ്ടി വരുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ

റോഡിന്റെ പേര്	ബാധിക്കുന്ന വീടുകളുടെ എണ്ണം		
	പൂർണ്ണമായും ബാധിക്കുന്നവ	ഭാഗികമായി ബാധിക്കുന്ന പക്ഷേ വീണ്ടും ഉപയോഗിക്കാൻ സാധിക്കാത്തവ	ആകെ
ദേശീയപാത 66	2	5	7
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	0	6	6
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	2	7	9
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	1	5	6
ആകെ	5	23	28

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

ജീവനോപാധിയിലുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം: ഏകദേശം ആയിരത്തോളം കുടുംബങ്ങളുടെ പ്രധാന വരുമാന സ്രോതസ്സ് ഈ പദ്ധതി പ്രദേശത്താണുള്ളത്. വാടക, കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള കൂലിയും ലാഭവും എന്നിവ ഈ വരുമാനത്തിലുൾപ്പെടുന്നു. കുടുംബസർവ്വേ വഴി വിവരങ്ങൾ ശേഖരിച്ച ഭൂവുടമകളിലും വാടകക്കാരിലും 30 ശതമാനത്തോളം ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ തങ്ങളുടെ പ്രധാന വരുമാന സ്രോതസ്സിനെ ബാധിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ മൂലം ജീവനോപാധി നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ പട്ടിക 6.2ൽ നൽകുന്നു.

പട്ടിക 6.2: നിർദ്ദിഷ്ട ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പദ്ധതി പ്രകാരം ജീവനോപാധി നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം

റോഡിന്റെ പേര്	ഭൂവുടമകൾ	വാടകക്കാർ	തൊഴിലാളികൾ	ആകെ
ദേശീയപാത 66	76	100	684	860
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	7	2	14	23
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	10	9	22	41
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	13	17	24	54
ആകെ	106	128	744	978

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

പട്ടിക 6.3 പ്രകാരം, 186 കച്ചവട സ്റ്റോറുകൾ ഇപ്പോഴുള്ളിടത്തു നിന്ന് മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടി വരും. ഇത് പ്രദേശത്തെ തൊഴിലന്തരീക്ഷത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയും, തൊഴിലിനായി നിലവിൽ ഈ സ്ഥാപനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ വരുമാനത്തിൽ നഷ്ടമുണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യും.

പട്ടിക 6.3: മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടി വരുന്ന കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളുടെ എണ്ണം

റോഡിന്റെ പേര്	എണ്ണം
ദേശീയപാത 66	142
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	5
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	20
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	19
ആകെ	186

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

പരിസ്ഥിതിയിലുണ്ടാകാവുന്ന സ്വാധീനം: ഒരു പദ്ധതിയായി ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്നത് സ്വാഭാവികമായും പ്രദേശത്തെ സസ്യജാലങ്ങളെ ബാധിക്കും. കുടുംബസർവ്വേയിൽ നിന്ന് ലഭിച്ച വിവരങ്ങൾ മാത്രം അനുസരിച്ച്, 400ലധികം മരങ്ങൾ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി മുറിച്ചുമാറ്റേണ്ടി വരും.

സ്ഥാവരജംഗമ വസ്തുക്കൾക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം: കെട്ടിടങ്ങളല്ലാത്ത 405ലധികം നിർമ്മിതികൾ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നഷ്ടമാകും. കിണറുകൾ, ടാങ്കുകൾ, ഗേറ്റുകൾ, ചുറ്റുമതിലുകൾ എന്നിവ ഇവയിലുൾപ്പെടുന്നു (പട്ടിക 6.4). കന്നുകാലി തൊഴുത്തുകൾ ഒന്നും ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിന്റെ ഭാഗമായി നഷ്ടപ്പെടുന്നില്ല.

പട്ടിക 6.4: നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥാവരജംഗമവസ്തുക്കൾ

വസ്തുക്കളുടെ തരം	ദേശീയപാത 66	പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	ആകെ
തുറന്ന കിണറുകൾ	7	2	2	24	35
കുഴൽക്കിണർ	2	1	0	1	4
ടാങ്ക്	0	0	1	0	1
ചുറ്റുമതിൽ	107	114	41	53	315
ഗേറ്റ്	18	10	19	3	50
ആകെ	134	127	63	81	405

അവലംബം: കുടുംബ സർവ്വേ

ഇവയ്ക്ക് പുറമെ, വീടുകൾ, കടകൾ, മതസ്ഥാപനങ്ങൾ, സ്കൂളുകൾ എന്നിവയുടെ പെട്ടെന്ന് കെട്ടിടങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും നഷ്ടമാകും. മറ്റ് 165 കെട്ടിടങ്ങൾ വീണ്ടും ഉപയോഗിക്കാനാകാത്ത രീതിയിൽ ഭാഗികമായും ബാധിതമാകും. സെമിത്തേരിയിലെ ശവക്കല്ലറകളും ഒരു മഖാമൂ നഷ്ടമാകുന്നുണ്ട്. പൊതുടാപ്പുകൾ, ഒപ്റ്റിക്കൽ ഫൈബർ കേബിളുകൾ, പൈപ്പ് ലൈനുകൾ, വൈദ്യുതി പോസ്റ്റുകൾ, റോഡിനിരുവശത്തുമായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന 58 ട്രാൻസ്ഫോമർമുറുകൾ എന്നിവയും മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടി വരും. വിവിധ റോഡുകളിൽ നിന്ന് മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടി വരുന്ന ട്രാൻസ്ഫോമർമുറുകളുടെ എണ്ണം പട്ടിക 6.5ൽ നൽകുന്നു.

പട്ടിക 6.5: മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടി വരുന്ന ട്രാൻസ്ഫോമർമുറുകളുടെ എണ്ണം

റോഡിന്റെ പേര്	എണ്ണം
ദേശീയപാത 66	48
പൊടിക്കണ്ട് - കൊറ്റാളി റോഡ്	3
തയ്യിൽ - തെഴുക്കിലെപ്പിടിക റോഡ്	4
കുഞ്ഞിപ്പള്ളി - പുല്ലൂപ്പി റോഡ്	3
ആകെ	58

അവലംബം: ഫീൽഡ് സർവ്വേ

പദ്ധതി സൃഷ്ടിക്കുന്ന ദോഷകരമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെ ലഘൂകരിക്കുന്നതിനും, ഉണ്ടാകാവുന്ന നഷ്ടങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണുന്നതിനും താഴെ കൊടുത്തിട്ടുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളാവുന്നതാണ്.

വീട്/ഭൂമി/വസ്തുക്കൾ എന്നിവയ്ക്കുണ്ടാകാവുന്ന നഷ്ടങ്ങൾക്കുള്ള പരിഹാരങ്ങൾ

- സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുക വഴി കിടപ്പാടം നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്ക് 2013 ലെ RFCTLARR നിയമത്തിനു പകരമായി സംസ്ഥാനസർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്ന പുനരധിവാസ പുന:സ്ഥാപന നയം പ്രകാരം പകരം വീട് നൽകിയോ, വീട് വെക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കിയോ അല്ലെങ്കിൽ അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിയോ പുന:രധിവാസിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്. സ്ഥലം, മോട്ടോർ പുര, തൊഴുത്ത് തുടങ്ങിയ സ്ഥാവരജംഗമ വസ്തുക്കൾ നഷ്ടമാകുന്നവർക്കും ഇതേ നയം അനുശാസിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം ഉറപ്പാക്കാം.
- വൈദ്യുതി പോസ്റ്റുകൾ, ട്രാൻസ്ഫോമർമുറുകൾ, ഒപ്റ്റിക്കൽ കേബിളുകൾ, പൈപ്പ് ലൈനുകൾ, പൊതു ടാപ്പുകൾ, പൊതുക്കിണറുകൾ എന്നിവ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഉൾക്കൊള്ളിക്കാം.
- നിലവിലുള്ള ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ രൂപരേഖ പ്രകാരം ഭാഗികമായി ബാധിതമാകുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ അവശേഷിക്കുന്ന ഭാഗം ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലെങ്കിൽ പൂർണ്ണമായി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.

ജീവനോപാധികൾക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടങ്ങൾക്കുള്ള പരിഹാരം:

- സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുക വഴി ജീവനോപാധിയായ സ്ഥലമോ, കെട്ടിടമോ നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്ക് 2013 ലെ RFCTLARR നിയമത്തിനു പകരമായി സംസ്ഥാനസർക്കാർ

പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്ന പുനരധിവാസ പുനഃസ്ഥാപന നയം പ്രകാരം അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാവുന്നതാണ്.

- കെട്ടിടം പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടുന്ന കടയുടമകൾക്ക്, തങ്ങളുടെ കച്ചവടം തുടർന്നുകൊണ്ടു പോകാനായി ഒരു പകരം സ്ഥലം നൽകുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.
- നിലവിൽ കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻവശത്തുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നത് കാരണം ബിൽഡിംഗ് റൂൾ അനുശാസിക്കുന്ന തരത്തിൽ കെട്ടിടവും റോഡും തമ്മിലുള്ള അകലം പാലിക്കാനാവാതെ വരുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുണ്ട്. ബിൽഡിംഗ് ചട്ടങ്ങളിൽ ഇളവ് അനുവദിച്ചാൽ ഇവയിൽ പലതിലും കച്ചവടം തുടർന്നു കൊണ്ടുപോകാനാകും.
- കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങൾ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി വരുമാനം നഷ്ടപ്പെടുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇടക്കാലാശ്വാസം നൽകുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.
- പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന അവശ ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് ജീവനോപാധി ഒരുക്കുന്നതിനായി ഉചിതമായ ഇടങ്ങളിൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി സഹകരിച്ച് പെട്ടിക്കടകൾ പോലുള്ള താൽകാലിക വഴിയോര സംരംഭങ്ങൾക്കുള്ള സാധ്യത റോഡിനോട് ചേർന്ന് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

പാരിസ്ഥിതിക കോട്ടം ലഘൂകരിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ

- മരങ്ങൾ മുറിച്ച് മാറ്റപ്പെടുക വഴി പരിസ്ഥിതിക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനതകുന്ന അത്രയും മരങ്ങൾ പാതയോരങ്ങളിൽ നടാം. ഈ വൃക്ഷങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുക്കുമ്പോൾ അവ നടപ്പാതയിൽ തണൽ നൽകുന്ന വിധത്തിൽ ആകുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കും. എന്നാൽ പെട്ടെന്ന് ഒടിഞ്ഞു വീഴുന്ന തരത്തിലുള്ള മരങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുക്കാതിരിക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കുകയും വേണം.

മറ്റ് മുൻകരുതലുകൾ

- സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതി ബാധിതരുടെയും ആക്ഷൻ കമ്മിറ്റികളുടെയും ആശങ്കകളും ഉൽക്കണ്ഠകളും പരിഹരിക്കാനും അവരുടെ സംശയങ്ങൾ ദൂരീകരിക്കാനുമുള്ള ശ്രമങ്ങൾ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും, ജനപ്രതിനിധികളുടെയും പങ്കാളിത്തത്തോടെ നടത്തണം.
- പദ്ധതിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ ഉയർന്ന് വന്നേക്കാവുന്ന അപ്രതീക്ഷിതങ്ങളായ പ്രശ്നങ്ങളെ വേഗത്തിൽ പരിഹരിച്ച് മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഒരു പരാതി പരിഹാര സംവിധാനം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ വിഭാഗങ്ങളുടെ പങ്കാളിത്തത്തോടെ നടപ്പിലാക്കണം.
- ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റുകൾ, ട്രാൻസ്ഫോർമറുകൾ തുടങ്ങിയവ നിലവിൽ റോഡുകളിൽ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നത് സുഗമമായ ഗതാഗതത്തിന് തടസ്സമായ രീതിയിലാണ്. ഇതും റോഡ് പണി നടക്കുന്ന സമയത്ത് തന്നെ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇവ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുമ്പോൾ നടപ്പാതകൾക്ക് തടസ്സമുണ്ടാകുന്ന രീതിയിൽ ആകാതെ നോക്കേണ്ടതുണ്ട്.

- റോഡിന്റെ അടിയിലൂടെ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്ന കേബിളുകൾ, കുടിവെള്ള പൈപ്പുകൾ എന്നിവ റോഡരികിലേക്ക് മാറ്റി സ്ഥാപിക്കാം. ഇത് ഇവയുടെ കേടുപാടുകൾ പരിഹരിക്കുന്ന സമയത്ത് ജനങ്ങൾ നേരിടേണ്ടി വരുന്ന അസൗകര്യങ്ങളെ കുറയ്ക്കും.
- നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കേണ്ടത് കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം ആയിരിക്കും.
- നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഭാഗമായി പുറത്ത് നിന്നുള്ള തൊഴിലാളികളെ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ശരിയായ രീതിയിലുള്ള ശൗചാലയ സൗകര്യങ്ങളോട് കൂടിയ മാനുവൽ താമസ സൗകര്യം ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്.
- തൊഴിലാളികളുടെ ആരോഗ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ ആവശ്യമായ ശ്രദ്ധയോടെ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു എന്ന് ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്ന തൊഴിലാളികളെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അവരെ അടുത്തുള്ള സർക്കാർ ആരോഗ്യ സംവിധാനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തണം. പ്രതിരോധ മരുന്നുകൾ യഥാസമയം അവർക്ക് ലഭിക്കുന്നു എന്ന് ഉറപ്പാക്കണം.
- പുനരധിവാസം നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയിൽ നിലവിൽ താമസിക്കുന്ന കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ ചെലുത്തണം.
- നടപ്പാതകളും റോഡുകളും ഭിന്നശേഷി സൗഹൃദമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാം.

6.3 നിയമത്തിൽ പുനരധിവാസത്തിനും പുന:സ്ഥാപനത്തിനും നഷ്ടപരിഹാരത്തിനുമായി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ

RFCTLARR നിയമം 2013 ൽ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്ന സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായുള്ള പുനരധിവാസ പാക്കേജിന് പകരമായി കേരള സർക്കാർ റവന്യൂ(B) വകുപ്പ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള നയം (G.O.(Ms)No.448/2017/RD dated 29/12/2017) അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള പാക്കേജ് ഈ പദ്ധതിക്ക് ബാധകമാണ്. നിയമത്തിന്റെ രണ്ടാം പട്ടികയിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുള്ളതിലും കൂടുതൽ സഹായം ഈ നയത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

6.4 നഷ്ടപരിഹാരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതി രേഖയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്ന് അർത്ഥനാധികാരി പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുള്ള നടപടികൾ

വിശദമായ പദ്ധതി രേഖ തയ്യാറായി കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്നിരുന്നാലും, RFCTLARR Act, 2013 പ്രകാരമുള്ള പുന:രധിവാസ, പുന:സ്ഥാപന, നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ് പദ്ധതി പ്രദേശത്തുള്ള സ്ഥല ഉടമകൾക്ക് ഉറപ്പാക്കും എന്ന് ബന്ധപ്പെട്ടവർ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

6.5 സാമൂഹ്യ പ്രത്യഘാത പഠനത്തിൽ കണ്ടെത്തിയ വിവിധങ്ങളായ പ്രത്യഘാതങ്ങളുടെ തീവ്രത കുറയ്ക്കാനായി പദ്ധതി രൂപകൽപ്പനയിൽ വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങൾ

- പദ്ധതിക്കായി വെട്ടിമാറ്റുന്ന മരങ്ങൾക്ക് പകരമായി ആവശ്യത്തിന് മരങ്ങൾ പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് തന്നെ വച്ച് പിടിപ്പിക്കുക.

- നടപ്പാതകളും റോഡുകളും ഭിന്നശേഷി സൗഹൃദമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുക.
- വൈദ്യുതി പോസ്റ്റുകൾ, ട്രാൻസ്ഫോർമറുകൾ, ഒപ്റ്റിക്കൽ കേബിളുകൾ, പൈപ്പ് ലൈനുകൾ, പൊതു ടാപ്പുകൾ, പൊതു ഞരുകൾ എന്നിവ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഉൾക്കൊള്ളിക്കുക.

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതിയുടെ സ്ഥാപനസംവിധാനം

അധ്യായം 7

7.1 സ്ഥാപനസംവിധാനങ്ങളും നിയന്ത്രണവ്യക്തികളും

RFCTLARR നിയമം, 2013 ലെ സെക്ഷൻ 4 (6) പ്രകാരം, SIA വഴി തിരിച്ചറിഞ്ഞ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതി (SIMP) തയ്യാറാക്കേണ്ടതുണ്ട്. വ്യക്തമായി നിർവചിക്കപ്പെട്ട സ്ഥാപന സംവിധാനങ്ങളും നിർദ്ദിഷ്ട ഉത്തരവാദിത്തങ്ങളുള്ള വ്യക്തികളും ഇങ്ങനെ തയ്യാറാക്കിയ SIMP നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് നിർണായകമാണ്. RFCTLARR നിയമം, 2013 ഉം ഭൂമി കേരള RFCTLARR ചട്ടം, 2015 ഉം ഇതിനായി ഒരു വിപുലമായ സ്ഥാപന ചട്ടങ്ങൾ രൂപപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അത് താഴെ വിവരിച്ചിരിക്കുന്നു.

നിയമത്തിലെ പതിനാറാം വകുപ്പ് പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിയോഗിക്കുന്ന അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്ററിലാണ് പുനരധിവാസത്തിനും പുനസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള ചുമതല നിക്ഷിപ്തമായിട്ടുള്ളത്. സർവ്വേയിലൂടെയും ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ സെൻസസിലൂടെയും അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർ ഈ പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകും. അതിൽ ഓരോ കുടുംബത്തിൽ നിന്നും ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെയും സ്ഥാവര **ജംഗമ** വസ്തുക്കളുടെയും വിശദാംശങ്ങൾ, ഉപജീവനമാർഗങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം, പൊളിച്ചുകളയേണ്ടിവരുന്ന പൊതു ഉപയോഗ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങളുടെയും പട്ടിക, നഷ്ടമാകുന്ന സൗകര്യങ്ങളുടെയും അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെയും വിശദാംശങ്ങൾ, ഏറ്റെടുക്കപ്പെട്ട പൊതു സ്വത്തുക്കളുടെ വിവരങ്ങൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നു. ഓരോ ജില്ലയിലും പുനരധിവാസ-പുനസ്ഥാപനത്തിന്റെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർമാരായി, അതാത് ജില്ലകളിലെ ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടർമാരെ (ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ), G.O. (P) No. 590/2015/RD വഴി കേരള സർക്കാർ നിയമിച്ചു.

പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന പദ്ധതികളുടെ രൂപീകരണത്തിനും ശരിയായ നടത്തിപ്പിനും മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്നതിനായി, പുനരധിവാസത്തിനും പുനസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള ഒരു കമ്മീഷണറെ നിയമിക്കാൻ നിയമത്തിലെ നാല്പത്തിനാലാം വകുപ്പ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു. ഈ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് അനുസൃതമായി, 2015 നവംബർ 11 ലെ G.O. (P) M. No. 589/2015/RD പ്രകാരം കേരള സർക്കാർ പുനരധിവാസ - പുനസ്ഥാപന കമ്മീഷണറായി ഭൂമി റവന്യൂ കമ്മീഷണറെ നിയമിക്കുകയുണ്ടായി.

RFCTLARR നിയമം, 2013 ലെ സെക്ഷൻ 45, കേരള RFCTLARR ചട്ടം, 2015, റൂൾ-23 എന്നിവ പ്രകാരം, പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന പദ്ധതി നിരീക്ഷിക്കാനും അവ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിലെ പുരോഗതി വിലയിരുത്താനും ഓരോ പദ്ധതിതലത്തിലും ഒരു പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കാവുന്നതാണ്. പദ്ധതിയുടെ കരടു രേഖ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർ തയ്യാറാക്കിയാൽ അതേ പറ്റി

ചർച്ച ചെയ്യാനും നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകാനുമായി ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ ആദ്യ യോഗം ചേരാവുന്നതാണ്.

നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 17 അനുസരിച്ച്, പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന കമ്മിറ്റിയുമായി ചേർന്ന് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർ സമർപ്പിക്കുന്ന പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന പദ്ധതിയുടെ കരട് രേഖ കളക്ടർ അവലോകനം ചെയ്യണം. തന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൂടി ഉൾക്കൊള്ളിച്ചുകൊണ്ട്, കളക്ടർ പദ്ധതിയുടെ അംഗീകാരത്തിനായി പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന കമ്മീഷണർക്ക് സമർപ്പിക്കുകയും, കമ്മീഷണർ അംഗീകൃത പദ്ധതി പ്രാദേശിക ഭാഷയിൽ പരസ്യമാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

2013 ലെ നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 3 (ജി)യും, കേരള RFCTLARR ചട്ടം, 2015ലെ റൂൾ 3(1) ഉം നൽകിയിട്ടുള്ള അധികാരങ്ങൾ വിനിയോഗിച്ചുകൊണ്ട്, കളക്ടറുടെ ചുമതലകൾ നിർവഹിക്കാനായി കേരള സർക്കാർ 2015 ഡിസംബർ 4 ലെ G. O. (P) No.649/2015/RD വഴി ഉദ്യോഗസ്ഥരെ നിയമിച്ചു.

2013 ലെ RFCTLARR നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 50 പുനരധിവാസ-പുനസ്ഥാപന പദ്ധതികളുടെ നടത്തിപ്പ് അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിനും നിരീക്ഷിക്കുന്നതിനുമായി സംസ്ഥാന തലത്തിൽ ഒരു നിരീക്ഷണ സമിതി രൂപീകരിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു. കൂടാതെ അനുച്ഛേദം 51 ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട തർക്കങ്ങൾ വേഗത്തിൽ പരിഹരിക്കാനായി ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനും, പുനരധിവാസത്തിനും, പുനസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള അതോറിറ്റിക്ക് രൂപം നൽകാനും സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തുന്നു. സെക്ഷൻ 51 പ്രകാരമുള്ള അധികാരങ്ങൾ വിനിയോഗിച്ചുകൊണ്ട് കേരള സർക്കാർ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനും, പുനരധിവാസത്തിനും, പുനസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള അതോറിറ്റികൾ എല്ലാ ജില്ലകളിലും 2016 ഡിസംബർ 29 ലെ G.O.(MS) No. 321/2016 വഴി കേരള ഹൈക്കോടതിയുമായി ആലോചിച്ച് സ്ഥാപിച്ചു.

ഇതുകൂടാതെ, കൂടാതെ, 23/09/2015 തീയതിയിലെ G.O. (Ms) No.485 / 2015 / RD വഴി കേരള സർക്കാർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കുമുള്ള സംസ്ഥാന നയം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു. ഓരോ ജില്ലയിലും ജില്ലാതല നഷ്ടപരിഹാര-പുനരധിവാസ-പുനസ്ഥാപന സമിതി രൂപീകരിക്കാൻ ഈ നയം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. ന്യായമായതും യുക്തമായതുമായ ഭൂമിയിലെയും നഷ്ടപരിഹാരത്തുകയും തീരുമാനിക്കുന്നതിനോടൊപ്പം, ബാധിതരായ വ്യക്തി/കുടുംബത്തിന് നൽകേണ്ട പുനരധിവാസ-പുനസ്ഥാപന പാക്കേജ് നിർണ്ണയിക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തവും സമിതിക്കാണ്. ജില്ലാതല സമിതി സമർപ്പിച്ച എസ്റ്റിമേറ്റിന് അംഗീകാരം നൽകാൻ ചീഫ് സെക്രട്ടറി, റവന്യൂ സെക്രട്ടറി, അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി, നിയമ സെക്രട്ടറി, ധനകാര്യ സെക്രട്ടറി എന്നിവരടങ്ങുന്ന സംസ്ഥാനതല ശാക്തീകരണ സമിതി രൂപീകരിക്കാനും ഇതേ നയം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തുന്നു.

7.2 സർക്കാരിതര സംഘടനകളുടെ പങ്ക്

സർക്കാരിതര സംഘടനകൾക്ക് ഒരു പങ്കും വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടില്ല.

7.3 ഓരോ പ്രവർത്തനത്തിന്റെയും സമയപരിധികൾ

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും, സുതാര്യതയ്ക്കും, പുനരധിവാസത്തിനും, പുനസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം, 2013 ൽ അനുശാസിക്കുന്ന സമയപരിധികൾ ബാധകമാകും.

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതിയും, ബജറ്റും സാമ്പത്തികനടപടികളും

അധ്യായം 8

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാരവും, പുനരധിവാസവും കേരളസർക്കാരിന്റെ “ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന പാക്കേജ് തീരുമാനിക്കുന്നതിനുള്ള നയം” അനുസരിച്ച് നൽകാവുന്നതാണ്. ഓരോ പ്ലോട്ടുകളുടെയും പ്രത്യേകത അനുസരിച്ച് (ഉദാ: വഴി സൗകര്യമുള്ള പ്ലോട്ടുകൾ, പാടങ്ങൾ, പുരയിടങ്ങൾ എന്നിങ്ങനെ) വേണം നഷ്ടപരിഹാരത്തുക കണക്കാക്കേണ്ടത്. നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും പുനരധിവാസത്തിനും പുനസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള പൂർണ്ണമായ ചെലവും കേരളാ റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡാണ് വഹിക്കുന്നത്.

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണപദ്ധതി - മേൽനോട്ടവും മൂല്യനിർണ്ണയവും

അധ്യായം 9

9.1 മേൽനോട്ടവും മൂല്യനിർണ്ണയവും - പ്രധാന സൂചികകൾ

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവഹണ പദ്ധതിയുടെ നടപ്പിലാക്കൽ വിലയിരുത്തുന്നതിനുള്ള ചില സൂചികകൾ താഴെ കൊടുക്കുന്നു. ഈ സൂചികകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതി വിലയിരുത്തുന്നത് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിന്റെ ഭാഗമായി ജനങ്ങൾക്കും സമൂഹത്തിനുമുണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകളെ ഒരു പരിധി വരെ കുറയ്ക്കാൻ സഹായിക്കും.

- പുനരധിവാസ, പുനസ്ഥാപന പദ്ധതി രൂപീകരിക്കാനും അംഗീകരിക്കാനും എടുത്ത സമയം.
- ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ നൽകിയ നഷ്ടപരിഹാരത്തുക.
- നഷ്ടപരിഹാരത്തുക പദ്ധതി ബാധിതരിലേക്കെത്തിച്ചേരാനെടുത്ത സമയം.

9.2 റിപ്പോർട്ടിംഗ് രീതിയും മേൽനോട്ട കർത്തവ്യങ്ങളും

റിപ്പോർട്ടിംഗും മേൽനോട്ടവും RFCTLARR നിയമം, 2013ന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച നയത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർവഹിക്കാവുന്നതാണ്.

9.3 സ്വതന്ത്ര മൂല്യനിർണ്ണയം- രൂപരേഖ

പദ്ധതി വിലയിരുത്താനായി സ്വതന്ത്ര മൂല്യനിർണ്ണയം വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടില്ല. RFCTLARR നിയമം, 2013ൽ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരായിരിക്കും പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പ് വിലയിരുത്തുക.

നഷ്ടങ്ങളുടെയും നേട്ടങ്ങളുടെയും അപഗ്രഥനം- ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനെ സംബന്ധിച്ച ശുപാർശകൾ

അധ്യായം 10

10.1 നിഗമനങ്ങൾ

കേരളത്തിന്റെ വേഗമേറിയ നഗരവൽക്കരണവും, ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, റോഡിന്റെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുക എന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസന പരിപ്രേക്ഷ്യത്തിൽ പ്രധാനമാണ്. ഈ കാഴ്ചപ്പാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയത്. കണ്ണൂർ നഗരത്തിലെ റോഡുകളെ ആധുനികവും ശാസ്ത്രീയവുമായ രീതിയിൽ മാതൃകാ റോഡുകളായി വികസിപ്പിക്കാൻ ഈ പദ്ധതി ലക്ഷ്യം വെക്കുന്നു. നിർദ്ദിഷ്ട റോഡ് വികസന പദ്ധതി, കണ്ണൂർ നഗരത്തിനകത്തുള്ള സഞ്ചാരം സുഗമമാക്കുമെന്നും, ദീർഘദൂര യാത്രക്കാരുടെ യാത്രകളെ എളുപ്പമാക്കുമെന്നും പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്നു. വഴിയരികിലെ തിരക്കും, ഗതാഗതക്കുരുക്കും പരിഹരിച്ചു കൊണ്ട് നഗരത്തിലേക്ക് തൊഴിലാളികൾക്കും മറ്റുമായി നിത്യേന സഞ്ചരിക്കുന്ന യാത്രക്കാരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കുറയ്ക്കാനും പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്യുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി കണ്ണൂർ നഗരത്തിന്റെ ഗതാഗത അന്തരീക്ഷത്തെ കാര്യമായി മെച്ചപ്പെടുത്തുമെന്ന് കരുതുന്നു. കുറഞ്ഞ സഞ്ചാരസമയം, ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് പരിഹാരം, കാൽനടയാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ എന്നിവയൊക്കെ ഈ പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യങ്ങളാണ്.

കേരളസർക്കാർ പുറത്തിറക്കിയ G.O.(P) No. 21/2019/RD പ്രകാരം എട്ട് റോഡുകളുടെ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം നടത്താനാണ് എസ്.ഐ.എ. യൂണിറ്റ് ചുമതലപ്പെട്ടിരുന്നത്. എന്നാൽ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനത്തിന്റെ സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ മുഴുവൻ ഭൂമിയും അളന്നുതിരിക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് സാധിക്കാത്തതിനാൽ ഈ പഠനം അവയിൽ നാല് റോഡുകളുടെ വികസനത്തിനാവശ്യമായ 14.5 ഹെക്ടർ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ദേശീയ പാത-66, പൊടിക്കണ്ടിൽ-കൊറ്റാളി റോഡ്, തയ്യിൽ-തെഴുകിലെപ്പിടിക റോഡ്, കഞ്ഞിപ്പള്ളി-പുല്ലൂപ്പി റോഡ് എന്നിവയാണവ.

ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ 140 അംഗങ്ങളുൾപ്പെടുന്ന 28 കുടുംബങ്ങൾ മാറിത്താമസിക്കേണ്ടതിനും, 186 കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങൾ നഷ്ടമാകുന്നതിനും ഇടയാക്കും. 978ൽ അധികം കുടുംബങ്ങളുടെ ജീവനോപാധി നഷ്ടപ്പെടുന്നതിനും ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ കാരണമാകും. നിർദ്ദിഷ്ട ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പദ്ധതിയും, പ്രത്യാഘാതവും വിശദമായി പഠിച്ചതിലൂടെ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനസംഘം മറ്റൊരു ബദൽ മാർഗവും സാധ്യമല്ലെന്ന നിഗമനത്തിലെത്തിച്ചേർന്നു. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബാധിതമാകുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്ക് വിവിധ അഭിപ്രായങ്ങളാണുള്ളത്. പദ്ധതിയുടെ ഹ്രസ്വകാലവും, ദീർഘകാലവുമായ ഗുണങ്ങളെക്കുറിച്ച് പദ്ധതി ബാധിതരെ ബോധവാദാക്കാൻ അധികാരികൾ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധ നൽകേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയെ ഇത് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നു.

നഷ്ടപരിഹാരവും പുനരധിവാസവും സംബന്ധിച്ച് ജനങ്ങൾക്കുള്ള ആശങ്കയും ഭയവും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് RFCTLARR നിയമം 2013 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്ന പുനരധിവാസത്തിനുള്ള പാക്കേജിനു പകരമായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള നയത്തിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള പാക്കേജ് (refer G.O.(Ms.) No.448/2017/RD) നൽകുന്നതിലൂടെ പദ്ധതിബാധിതർ അനുഭവിക്കുന്ന പ്രയാസങ്ങൾ ലഘൂകരിക്കാവുന്നതാണ്. പദ്ധതിമൂലം പരിസ്ഥിതിക്ക് സംഭവിക്കുന്ന കേടുപാടുകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി റോഡിന്റെ ഇരുവശവും മരങ്ങൾ നട്ടുപിടിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്. പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ പ്രദേശവാസികളുടെ പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പാക്കാൻ സർക്കാർ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണം. പദ്ധതിയുടെ ഓരോ ഘട്ടത്തിലും ഉയർന്നു വരുന്ന പരാതികളും ആശങ്കകളും പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഒരു പരാതി പരിഹാര സംവിധാനവും സ്ഥാപിക്കാവുന്നതാണ്.

10.2 ശുപാർശകൾ

മേൽപ്പറഞ്ഞ കണ്ടെത്തലുകളുടെ വെളിച്ചത്തിലും പദ്ധതിയുടെ ഗുണഭോഷങ്ങൾ തുലനം ചെയ്തതിലൂടെയും, ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന രീതിയിൽ ശരിയായ പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയാണെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ നേട്ടങ്ങൾ അതിന്റെ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെ മറികടക്കുമെന്ന നിഗമനത്തിലാണ് SIA ടീം ഏകകണ്ഠമായി എത്തിച്ചേർന്നിരിക്കുന്നത്. നിലവിലെ രൂപരേഖ പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങളുമായി മുന്നോട്ട് പോകാൻ SIA ടീം ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു. പദ്ധതിയുടെ പ്രതികൂല ഫലങ്ങൾ ലഘൂകരിക്കുന്നതിന് ഇനിപ്പറയുന്ന നടപടികളും പഠന സംഘം നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

- സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുക വഴി കിടപ്പാടം നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്ക് 2013 ലെ RFCTLARR നിയമത്തിനു പകരമായി സംസ്ഥാനസർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്ന പുനരധിവാസ പുനഃസ്ഥാപന നയം പ്രകാരം വീട് നൽകിയോ, പകരം വീട് വെക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കിയോ അല്ലെങ്കിൽ അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിയോ പുനഃരധിവാസിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.
- പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് നിന്ന് താമസം മാറേണ്ടിവരുന്നത് ഏറ്റവും പ്രതികൂലമായ പ്രത്യാഘാതമായി കണക്കാക്കി, പുനരധിവാസ നടപടിക്രമങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുക.
- പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് യുക്തമായ വില/ന്യായമായ മൂല്യം നൽകുക.
- വൈദ്യുതി പോസ്റ്റുകൾ, ട്രാൻസ്ഫോർമറുകൾ, ഒപ്റ്റിക്കൽ കേബിളുകൾ, പൈപ്പ് ലൈനുകൾ, പൊതു ടാപ്പുകൾ, പൊതു കിണറുകൾ എന്നിവ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഉൾക്കൊള്ളിക്കാം.
- നിലവിലുള്ള ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ രൂപരേഖ പ്രകാരം ഭാഗികമായി ബാധിതമാകുന്ന പ്ലോട്ടുകളുടെ അവശേഷിക്കുന്ന ഭാഗം ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലെങ്കിൽ പൂർണ്ണമായി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.
- കെട്ടിടം പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടുന്ന കടയുടമകൾക്ക്, തങ്ങളുടെ കച്ചവടം തുടർന്നുകൊണ്ടു പോകാനായി ഒരു പകരം സ്ഥലം നൽകുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.
- നിലവിൽ കെട്ടിടത്തിന്റെ മുൻവശത്തുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നത് കാരണം ബിൽഡിംഗ് റൂൾ അനുശാസിക്കുന്ന തരത്തിൽ കെട്ടിടവും റോഡും തമ്മിലുള്ള അകലം പാലിക്കാനാവാതെ

വരുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുണ്ട്. ബിൽഡിംഗ് റൂളുകളിൽ ഇളവ് അനുവദിച്ചാൽ ഇവയിൽ പലതിലും കച്ചവടം തുടർന്നു കൊണ്ടുപോകാനാകും.

- പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന അവശ ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് ജീവനോപാധി ഒരുക്കുന്നതിനായി ഉചിതമായ ഇടങ്ങളിൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി സഹകരിച്ച് പെട്ടിക്കടകൾ പോലുള്ള താൽക്കാലിക വഴിയോര സംരംഭങ്ങൾക്കുള്ള സാധ്യത റോഡിനോട് ചേർന്ന് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.
- പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന പദ്ധതിയിൽ ദുർബല വിഭാഗങ്ങളിൽപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങൾക്ക് മുൻഗണന നൽകുക.
- പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന സമയത്ത്, തൊഴിലാളികളുടെയും പ്രദേശത്ത് താമസിക്കുന്നവരുടെയും സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാനുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളണം. ശരിയായ രീതിയിലുള്ള മാലിന്യ നിർമാർജ്ജനം ഉറപ്പാക്കണം.
- പുനരധിവാസം നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ഏറ്റെടുക്കപ്പെടുന്ന ഭൂമിയിൽ നിലവിൽ താമസിക്കുന്ന കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ ചെലുത്തണം.
- മരങ്ങൾ മുറിച്ച് മാറ്റപ്പെടുക വഴി പരിസ്ഥിതിക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനതകുന്ന അത്ര മരങ്ങൾ പാതയോരങ്ങളിൽ നടാം. ഈ വൃക്ഷങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുക്കുമ്പോൾ അവ നടപ്പാതയിൽ തണൽ നൽകുന്ന വിധത്തിൽ ആകുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കും. എന്നാൽ പെട്ടെന്ന് ഒടിഞ്ഞു വീഴുന്ന തരത്തിലുള്ള മരങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുക്കാതിരിക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കുകയും വേണം.
- പദ്ധതിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ ഉയർന്ന് വന്നേക്കാവുന്ന അപ്രതീക്ഷിതങ്ങളായ പ്രശ്നങ്ങളെ വേഗത്തിൽ പരിഹരിച്ച് മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഒരു പരാതി പരിഹാര സംവിധാനം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ വിഭാഗങ്ങളുടെ പങ്കാളിത്തത്തോടെ നടപ്പിലാക്കണം.
- നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഭാഗമായി പുറത്ത് നിന്നുള്ള തൊഴിലാളികളെ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ശരിയായ രീതിയിലുള്ള ശൗചാലയ സൗകര്യങ്ങളോട് കൂടിയ മാന്യമായ താമസ സൗകര്യം ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്.
- തൊഴിലാളികളുടെ ആരോഗ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ ആവശ്യമായ ശ്രദ്ധയോടെ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു എന്ന് ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്ന തൊഴിലാളികളെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അവരെ അടുത്തുള്ള സർക്കാർ ആരോഗ്യ സംവിധാനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തണം. പ്രതിരോധ മരുന്നുകൾ യഥാസമയം അവർക്ക് ലഭിക്കുന്നു എന്ന് ഉറപ്പാക്കണം.