സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം

കരട് രേഖ

പേട്ട – തൃപ്പൂണിത്തുറ (സ്റ്റേഷൻ – ബസ് ബേ) രൂപരേഖ

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ്

ഒരു കേന്ദ്ര - സംസ്ഥാന സർക്കാർ സംയുക്ത സംരംഭം

SIA Unit

RAJAGIRI outREACH

രാജഗിരി കോളേജ് ഓഫ് സോഷ്യൽ സയൻസസ്
രാജഗിരി പി.ഒ., കളമശ്ശേരി - 683 104
ഫോൺ ; 0484-29110 332
www.rajagirioutreach.org

അദ്ധ്യായം 1

പഠനത്തിൻെറ സംക്ഷിപ്ത രൂപം

1.1 ആമുഖം: പദ്ധതിയും ജനകീയ ലക്ഷ്യങ്ങളും

ധ്രുതഗതിയിൽ നഗരവൽക്കരണം വ്യാപിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കൊച്ചിയിൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലും വാഹന സഞ്ചാരത്തിലും ഉണ്ടാകുന്ന വളർച്ച ക്രമാതീതമാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ സുഗമമായ സഞ്ചാരത്തിനു പര്യാപ്തമായ വിധത്തിലുള്ള റോഡുകളുടെ അഭാവം നഗരത്തിൽ ഗതാഗതം ദുഷ്കരമാകുന്നു. ഇത് മലിനീകരണം, പാതകളുടെ നിരന്തരമായ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, യാത്രക്കാരുടെ സമയ നഷ്ടം എന്നിവക്ക് കാരണമാകുന്നു. നഗരത്തിനു പുറത്തു നിന്നും അനുബന്ധ പ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്നുമെല്ലാം കൊച്ചി നഗരത്തെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന വൈറ്റില-തൃപ്പൂണിത്തുറ റോഡിൽ വൻ തോതിലുള്ള ഗതാഗത സഞ്ചാരമാണ് ദൈനംദിനം നടക്കുന്നത്. ഒത്തിരി ആളുകൾക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന വേഗതയേറിയതും സുഗമവുമായ എം.ആർ.റ്റി.എസ്. സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കണം എന്നതാണ് കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് നിയമിച്ച വിദഗ്ദ്ധ സമിതി ശുപാർശ ചെയ്തത്. ബഹുവിധ ഗതാഗത മേഖലകളെ എകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചും പഠനത്തിൽ പരാമർശിക്കുന്നു. പ്രസ്തുത എം.ആർ.റ്റി.എസ്. സംവിധാനം പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്നത് കൊണ്ടുമാത്രം ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരമാകില്ല എന്നും, അതിനായി പ്രദേശത്തെ നിലവിലെ റോഡിൻെറ വീതി കൂട്ടി നാലുവരി പാത നിർമ്മിക്കുന്നതും ഒഴിച്ചുകൂടാനാവാത്ത ഘടകമാണെന്ന് പഠനത്തിൽ പരാമർശിക്കുന്നു.

കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ സംയുക്ത സംരംഭമാണ് കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി. പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശമായ പേട്ട-തൃപ്പൂണിത്തുറ ഭാഗത്ത് വരുന്ന കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ സ്റ്റേഷനുകൾക്കും ബസ് ബേക്കും വേണ്ടി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനോടനുബന്ധിച്ച് നടത്തിയ സാമൂഹ്യപ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനത്തിൻെറ റിപ്പോർട്ടാണിത്.

1.2 സ്ഥലം

പേട്ട മുതൽ തൃപ്പൂണിത്തുറ വരെയുള്ള മെട്രോ സ്റ്റേഷനുകളും ബസ് ബേയും നിർമ്മിക്കേണ്ട ഭാഗത്തുള്ള പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്താണ് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്തിയിരിക്കുന്നു. പ്രസ്തുത പ്രദേശം കണയന്നൂർ താലൂക്കിലെ നടമ വില്ലേജിൽ പെടുന്നു.

വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം രണ്ടു സ്റ്റേഷനുകളാണ് ഈ ഭാഗത്ത് വരുന്നത്. ഒന്ന് അലയൻസ് ജംഗ്ഷനിലും മറ്റൊന്ന് എസ്.എൻ. ജംഗ്ഷനിലും. കെ.എം.ആർ.എൽ. ഈ സ്റ്റേഷനുകൾക്കായി സ്ഥലം കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത പ്രദേശത്ത് സൗകര്യപ്രദമായ സ്ഥലത്തിൻെറ ലഭ്യതയ്ക്കനുസരിച്ച്, ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി മെട്രോയുടെ പ്രവേശന കേന്ദ്രത്തിലും പുറത്തേയ്ക്ക് പോകുന്നിടത്തും ബസ് ബേകളുടെ നിർമ്മാണവും നിർദ്ധേശിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ദേശീയ പാതയ്ക്കിരുവശവുമായതിനാൽ ഏറ്റെടുക്കേണ്ട സ്ഥലം പ്രധാനമായും വ്യവസായസ്ഥാപനങ്ങളാണ് കൃഷിഭൂമി ഒന്നും തന്നെ ഇവിടെയില്ല. താമസത്തിനുപയോഗിക്കുന്നതും കച്ചവടം നടത്തുന്നതുമായ 5 കെട്ടിടങ്ങൾക്ക് ഭാഗികമായോ പൂർണ്ണമായോ പദ്ധതിയുടെ ആഘാതമുണ്ടാക്കും. ആരാധനാലയങ്ങൾ ഒന്നും തന്നെ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കേണ്ടതില്ല. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിന് ആവശ്യമായ നയങ്ങളുടെ ചട്ടക്കൂടും മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങളും ഉചിതമായ നഷ്ട പരിഹാരത്തിനുള്ള അവകാശം, ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിലെ സുതാര്യത, പുനരധിവാസ പുനഃസ്ഥാപന ചട്ടങ്ങൾ 2013 ലും ഉചിതമായ നഷ്ട പരിഹാരത്തിനുള്ള കേരള നിയമം, ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിലെ സുതാര്യത,പുനഃരധിവാസ പുനഃർനിർമ്മാണ ചട്ടങ്ങൾ 2015 ലും പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ട്.

1.3 ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൻെറ വിസ്താരവും ഗുണങ്ങളും

ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി 0.6363 ഹെക്ടർ ഭൂമിയാണ് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടത്. അതിൽ 0.0082 ഹെക്ടർ ഭൂമി 5 റോഡുകളുടെ ഭാഗമായിട്ടുള്ളതാണ്. 0.06281 ഹെക്ടർ ഭൂമി സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടേതുമാണ്.

1.3 പരിഗണിക്കപ്പെട്ട ഇതര മാർഗ്ഗങ്ങൾ

വാഹനങ്ങളുടേയും വാഹന ഗതാഗതത്തിൻെറയും ക്രമാതീതമായ വർദ്ധനവ് കൊച്ചി നഗരത്തിലെ പാതകൾക്ക് താങ്ങാവുന്നതിലും അപ്പുറമാണ്. ഇത് ജനങ്ങളുടെ സമയ നഷ്ടത്തിനും റോഡുകളുടെ നിരന്തരമായ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കും വാഹനാപകടങ്ങൾക്കും മലിനീകരണത്തിനും കാരണമാകുന്നു. പ്രസ്തുത പേട്ട-തൃപ്പൂണിത്തുറ റോഡ് മേൽപറഞ്ഞ പ്രകാരം വളരെ വലിയ തോതിൽ വാഹനപ്പെരുപ്പമുള്ളതും കൊച്ചി നഗരത്തെ നഗരാനുബന്ധ സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രധാന പാതയുമാണ്. കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് കമ്പനി നിയമിച്ച വിദഗ്ദർ നടത്തിയ പഠനത്തിൽ കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പ്രോജക്ടിൻെറ ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ ഈ റോഡിലൂടെ മാസ്സ് റാപ്പിഡ് സിസ്റ്റം കടന്നു പോകുന്നുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ മാസ്സ് റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിസ്റ്റ് സിസ്റ്റം (എം.ആർ.റ്റി.എസ്.) ഉപയോഗിക്കുന്നത് വഴി ജനങ്ങളുടെ സുഗമവും വേഗതയേറിയതും സുരക്ഷിതവും സൗകര്യപ്രദവുമായ യാത്രാ സൗകര്യത്തിന് വഴിയൊരുക്കുന്നു. നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി എല്ലാവിധ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളേയും സംയോജിപ്പിച്ച് കൊച്ചി നഗരത്തിൻെറ മുഖഛായ തന്നെ മാറ്റിയെടുക്കാൻ ഉതകുന്നതാണ്. മേൽ പറഞ്ഞ പഠനത്തിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്ന പ്രധാന വസ്തുത മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികൊണ്ടുമാത്രം പ്രശ്നപരിഹാരമാകില്ല, അനുബന്ധമായി നിലവിലുള്ള റോഡിൻെറ വീതി കൂട്ടി നാലുവരിപാത പണിയണം എന്നതാണ്.

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽപാത ആലുവയിൽ നിന്നു ആരംഭിച്ച് പേട്ട വരെ എത്തുന്നത്. എൻ.എച്ച്. 544 – എം.ജി. റോഡ് – എറണാകുളം സൗത്ത് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ എന്നീ ഭാഗങ്ങളിലൂടെ കടന്ന് വൈറ്റില – പേട്ട പൊതുമരാമത്ത് റോഡിലെ ഭാഗവും കടന്നാണ്. ഇത് സംബന്ധിച്ച വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് (DPR) കേരള സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ അവസരത്തിൽ ഇതര മാർഗ്ഗങ്ങൾ തേടുന്നത് നിഷ്ഫലവും അപ്രായോഗികവുമാണ്.

1.5 സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളും അവ ലഘൂകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും

നിർദ്ധിഷ്ട പദ്ധതിക്കായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതുമൂലം ഉണ്ടായേക്കാവുന്ന ആഘാതങ്ങളുടെ വിലയിരുത്തൽ, ആഘാതങ്ങളുടെ വ്യാപ്തി കണ്ടെത്തൽ, ഓരോ ഘടകങ്ങൾക്കും പ്രത്യേകം ആഘാത ലഘൂകരണ മാർഗ്ഗങ്ങൾ RTFCTLARRA നിയമം, 2013ന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർദ്ദേശിക്കുക എന്നത് പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലിന്റെ സുപ്രധാന ഘടകങ്ങളാണ്.

1.6 പദ്ധതിയുടെ പല ഘട്ടങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുടെ വിലയിരുത്തൽ

- **നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ തുടങ്ങുന്നതിനു തൊട്ടുമുമ്പ്**
  - ★ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ, അതിലുള്ള കെട്ടിടങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കൽ.

- **നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ**
  - ★ പൊടികൊണ്ടുള്ള മലിനീകരണം, ശബ്ദ മലിനീകരണം, തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ, അന്യസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികളുടെ കുടിയേറ്റം മൂലമുള്ള ആരോഗ്യ സംബന്ധവും, മാലിന്യ നിർമാർജ്ജന സംബന്ധവുമായ പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവ വരാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്.

- **പദ്ധതി പ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ**
  - ★ വാഹനങ്ങളുടെ സുഗമമായ സഞ്ചാരം, നഗരത്തിലേക്ക് എത്താനുള്ള വിവിധ സൗകര്യങ്ങൾ, ഭൂമിയുടെ വില വർദ്ധന, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ വളർച്ച, വിവിധ ജോലികൾക്കുള്ള അവസരങ്ങൾ, വരുമാനം വർദ്ധിക്കുന്നതിലൂടെ ജീവിത നിലവാരവും മെച്ചപ്പെടുന്നു.

സംഭവ്യമായ സാമൂഹിക ആഘാതങ്ങളുടെ വിശകലനവും അവയ്ക്കുള്ള ലഘൂകരണ നടപടികളും

ക്രമ നമ്പർ	ആഘാതത്തിന്റെ തരം	സ്ഥിതി	നിർധിഷ്ട ലഘൂകരണ നടപടികൾ
1	ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടൽ	22 ഭൂമിയെ ബാധിക്കും	ഭൂമി എറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക

2	കെട്ടിടങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	22 കെട്ടിടങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നു. അതിൽ 1 കുടുംബത്തെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടി വരും. 1 വീട് പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടുമെങ്കിലും ആൾ താമസമില്ല. താമസത്തിനുപയോഗിക്കാത്ത 2 ഷെഡുകളും നഷ്ടപ്പെടും. 3 കെട്ടിടങ്ങളെ ഭാഗികമായും ബാധിക്കും.	ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
3	ഉപയോഗയോഗ്യമായ വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം	7 കുടുംബങ്ങളുടെ ഫല വൃക്ഷങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നു. കൂടാതെ 1 കുടുംബത്തിനു ഓർക്കിഡ് കൃഷി നഷ്ടപ്പെടുന്നു.	ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
4	ഉപജീവന മാർഗ്ഗത്തിനുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	7 കുടുംബങ്ങളുടെ ജീവനോപാധി നഷ്ടപ്പെടുന്നു.	ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
5	പൊതുജനോപകാര പ്രദമായ സേവനങ്ങളുടെ നഷ്ടം	ജലവിതരണം, മലിനജല നിർഗ്ഗമന സംവിധാനം, വൈദ്യുതി പോസ്റ്റുകൾ, ടെലിഫോൺ കേബിളുകൾ, ബസ് കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രം മുതലായവയ്ക്ക് നാശനഷ്ടം സംഭവിക്കുന്നു.	യഥാസമയത്ത് പുനഃസ്ഥാപിക്കുക
6	പൊതുഭൂമിക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	5 റോഡുകളുടെ ഭാഗങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നു.	നിർമ്മാണ സമയത്ത് ബദൽ സംവിധാനം ചെയ്യേണ്ടി വരും.
7	നാഗരിക സേവനങ്ങൾക്കും പൊതു വസ്തുക്കൾക്കും ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	ഇല്ല	–

8	സാംസ്കാരിക വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം	ഇല്ല	–
9	ദുർബല വിഭാഗങ്ങളുടെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ	2 വിധവകൾ ഉണ്ട്, സ്ത്രീകൾ കുടുംബനാഥരായുള്ള കുടുംബങ്ങൾ, മുതിർന്ന പൗരന്മാർ എന്നിവർ ഉൾപ്പെടുന്നു. പട്ടിക ജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗ വിഭാഗത്തിലുള്ള ജനങ്ങൾ പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്ത് ഇല്ല.	പ്രസ്തുത വ്യക്തികൾക്ക് പുനരധിവാസത്തിൽ മുൻഗണനാ ക്രമത്തിൽ പരിഗണിക്കുക
10	മത സ്ഥാപനങ്ങൾ നഷ്ടമാകുന്നവ	ഇല്ല	–

കുറിപ്പ്: മുകളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന വസ്തുതകൾ വിവര ദാതാക്കളിൽനിന്നും ലഭിച്ചതാണ്; രേഖാപരമായി തെളിവുകൾ പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്.

പദ്ധതിമൂലമുള്ള ആഘാതം ഒഴിവാക്കാനും ലഘൂകരിക്കാനും നഷ്ടങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനും സ്വീകരിക്കേണ്ട നടപടികൾ

പുനരധിവാസ-പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജ് നൽകുമ്പോൾ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾ, സ്ത്രീകൾ കുടുംബനാഥരായുള്ള കുടുംബങ്ങൾ, അംഗവൈകല്യമുള്ള വ്യക്തികൾ എന്നിവർക്ക് മുൻഗണന നൽകുകയും അവർക്ക് എത്രയും വേഗം നഷ്ട പരിഹാരം ലഭ്യമാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

അദ്ധ്യായം 2

പദ്ധതിയുടെ വിശദവിവരങ്ങൾ

2.1 പദ്ധതിയുടെ പശ്ചാത്തലവും യുക്തിയും

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി എന്ന പേരിൽ ആലുവ മുതൽ പേട്ട വരെ ഉയരത്തിൽ 25.612 കി.മീ. നീളത്തിൽ 23 സ്റ്റേഷനുകൾ ഉൾപ്പെടുന്ന ഒരു അതി വേഗ യാത്രാ സംവിധാനം 5181.79 കൊടി രൂപ ചിലവിൽ നിർമ്മിക്കുവാൻ ഭാരത സർക്കാർ 12/07/2012 തീയതിയിൽ K–14111/37/2005/MRTS-IV നമ്പറിൽ പുറപ്പെടുവിച്ച ധാരണാപത്രം കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡിനു കൈമാറി. കൊച്ചി–മധുര ദേശീയ പാത നമ്പർ. 85 ന്റെ ഭാഗമായ പേട്ട മുതൽ എസ്.എൻ. കവല വരെയുള്ള കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയിലേക്ക് എത്തിച്ചേരുന്ന ഭാഗം കൊച്ചിയിലേക്കും തിരിച്ചും എത്തിപ്പെടുവാൻ ദിനം പ്രതി വളരെയധികം ഗതാഗത തിരക്കുള്ള സ്ഥലമാണ്. മെട്രോ നിർമ്മാണത്തിനായി പേട്ട മുതൽ എസ്.എൻ. കവല വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുൾപ്പെടെ 359 കോടി രൂപ ചിലവ് വരുന്ന പദ്ധതിയ്ക്ക് കേരള സർക്കാർ അനുമതി നൽകി. തത്തുല്യമായ തുക കടബാധ്യതയായി ഭാരത സർക്കാരും നൽകും. പ്രസ്തുത പദ്ധതി കൊച്ചി നഗരം മുഴുവൻ വ്യാപിപ്പിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

പുനരധിവാസം, പുനസ്ഥാപനം, കൂട്ടിചേർക്കൽ മുതലായവ ഉൾപ്പെടുന്ന ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾക്ക് വേണ്ട തുക പലിശരഹിത കടബാധ്യതയിലൂടെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കണ്ടെത്തും എന്നതായിരുന്നു പദ്ധതി അനുമതിയിലെ ഒരു വ്യവസ്ഥ. പദ്ധതിയുടെ വികസനത്തിനായ് സാധ്യമായ ദൂരം വരെ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നും പ്രത്യേക വാഹനങ്ങൾ സജ്ജീകരിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിർവ്വഹിക്കും എന്നതായിരുന്നു മറ്റൊരു വ്യവസ്ഥ.

മെട്രൊ റെയിലിന്റെ ഭൂരിഭാഗവും കടന്ന് പോകുന്നത് പ്രധാന നിരത്തുകളിലൂടെയാണെങ്കിലും മെട്രോ സ്റ്റേഷനുകൾ, ഇലക്ട്രിക്കൽ സബ് സ്റ്റേഷനുകൾ, അറ്റകുറ്റ പണികൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ള പ്രവർത്തി സ്ഥലം എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി ചില സ്വകാര്യ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള സ്ഥലങ്ങളും ആവശ്യമായി വരുന്നുണ്ട്. സ്വകാര്യ സ്ഥലങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വന്നാൽ ആ സമയം നിലവിലുള്ള നിയമത്തിനനുസൃതമായി വേണം സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുവാൻ. 1894 ലെ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നിയമ പ്രകാരമാണ് മുൻ കാലങ്ങളിൽ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നിർവ്വഹിച്ചിരുന്നത്. ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടറുടെ കീഴിൽ ഇതിനായി ഒരു ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ വിഭാഗം പ്രവർത്തിക്കുന്നു.

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് (KMRL) എന്നത് പദ്ധതി നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള ഭാരത സർക്കാരിന്റേയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേയും ഒരു സംയുക്ത സംരംഭമാണ്. പദ്ധതി നിർവ്വഹണം നടത്തുന്നത് ഡെൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ (DMRC) ആണ്. കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ ഉദ്ഘാടനം ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ.മൻമോഹൻ സിംഗ് നിർവ്വഹിച്ചു. ഗതാഗത കുരുക്ക് അനുഭവിക്കുന്ന കൊച്ചി നഗരത്തിന് വേഗത്തിലും ആശ്വാസപ്രദമായ രീതിയിലുള്ള ഒരു യാത്രാ സംവിധാനം ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ സാധ്യമാകും. മറ്റ് യാത്രാ സംവിധാനങ്ങളേയും കൂടി കൂട്ടിയിണക്കി യാത്ര സുഗമമാക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശവും ഉണ്ട്.

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡിൻെറ ജല മെട്രോ പദ്ധതി വിവിധ ജെട്ടികളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ ആദ്യ ഘട്ടമായ പാലാരിവട്ടം വരെയുള്ള 13കി.മീ. നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി 17/06/2017ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദി രാജ്യത്തിന് സമർപ്പിച്ചു.

പദ്ധതിയുടെ ആദ്യഘട്ടത്തിനുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകിയതു ഏജൻസ് ഫ്രാൻസൈസ് ഡെ ഡെവലപ്പ്മെൻറ് എന്ന പേരിലുള്ള ഏജൻസിയാണ്. പ്രസ്തുത ഏജൻസിയുടെ വ്യവസ്ഥയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 2015 ജൂണിൽ ഒരു സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്തി. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന നിയമ പ്രകാരം(LARRA Act) ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ വേണ്ടി വരുന്ന ഏത് പദ്ധതിക്കും സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ/പരിസ്ഥിതി പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നിർബന്ധമായും നടത്തേണ്ടതാണ്. നിർദ്ധിഷ്ട പദ്ധതി സാമൂഹികമായും പാരിസ്ഥികപരമായും സ്ഥിരമായും നിലനിൽക്കുന്നതും ഉപയോഗപ്രദവുമാണെന്നതും ആ പ്രദേശത്തിൻെറ വികസനത്തിനുതകുന്നതും ജനക്ഷേമപരവുമാണെന്നും ഉറപ്പുവരുത്തുക എന്നതാണ് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനത്തിൻെറ പ്രധാന ലക്ഷ്യം. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ കൊണ്ടുണ്ടായേക്കാവുന്ന പ്രത്യാഘാതത്തിൻെറ അളവ് ഏറ്റവും കുറയ്ക്കത്തക്ക വിധത്തിലും നിലവിൽ ആ കുടുംബങ്ങൾക്കും വ്യക്തികൾക്കും ഉണ്ടായിരുന്ന ജീവിത സാഹചര്യം സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിനു ശേഷം ഒട്ടും കുറയാത്ത വിധത്തിലുമുള്ള ഒരു കർമ്മപദ്ധതി തയ്യാറാക്കിക്കൊണ്ടായിരിക്കണം സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉരുത്തിരിയുന്ന പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന വ്യവസ്ഥ.

മെട്രോ പദ്ധതി നിർമ്മാണത്തിൻെറ മുന്നൊരുക്കത്തിനാവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നിയമം 1894 പഴയ നിയമം അനുസരിച്ച് ഏറ്റെടുത്തു. പ്രസ്തുത നിയമത്തിനു പകരമായി 2013 ൽ പുതിയ നിയമം "ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലും ഉചിതമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കുമുള്ള അവകാശം, പുനരധിവാസ-പുനസ്ഥാപന നിയമം-2013". 01/01/2014 മുതൽ പുതിയ നിയമം പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നു എങ്കിലും നിയമ നടപടികൾക്കാവശ്യമായ ചട്ടങ്ങൾ സർക്കാർ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയത് 23/09/2015 ലാണു. ചട്ടങ്ങൾ നിലവിൽ വരുവാനുള്ള തടസ്സം മൂലം പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ ഭൂമി ലഭിക്കുന്നതിനുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസം മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ടുതന്നെ പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ ഭൂമി ഇരു കക്ഷികളുമായുള്ള ധാരണയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏറ്റെടുക്കുവാൻ എറണാകുളം ജില്ലാ കളക്ടറെ സർക്കാർ ചുമതലപ്പെടുത്തി. ഭൂമി വിലയ്ക്ക് വാങ്ങുന്നതിനായി ജില്ലാ തലത്തിൽ രൂപീകൃതമായ കമ്മറ്റി ധാരണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഭൂമി വില തീരുമാനിക്കും. പ്രസ്തുത വില അംഗീകരിച്ചാൽ പ്രസ്തുത വിലയുടെ 80% തുക ഒരു സമ്മത പത്രത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഭൂമി വിട്ടുകൊടുത്ത് കളക്ടറുമായി ധാരണത്തിലെത്തിയാലുടൻ തന്നെ കൈമാറും. ജില്ലാതല കമ്മിറ്റി (DLPC) തീരുമാനിച്ച വില സംസ്ഥാന തലത്തിലുള്ള വിദഗ്ധ കമ്മിറ്റി അംഗീകരിച്ച് തീറാധാരം നടപ്പിലാക്കിയാലുടൻ തന്നെ ബാക്കിയുള്ള 20% തുകയും കക്ഷിക്ക് നൽകും. വൈറ്റില -പേട്ട റോഡ് വികസനത്തിനാവശ്യമായ 60% ഭൂമിയും മുൻ പറഞ്ഞ് വിധത്തിൽ ജില്ലാ കളക്ടറുമായുണ്ടാക്കിയ ധാരണയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏറ്റെടുത്തു കഴിഞ്ഞു. പദ്ധതിക്ക് ഇനിയും ആവശ്യമായ ഭൂമി LARRA നിയമപ്രകാരം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ (റോഡ് വിഭാഗം) തയ്യാറാക്കിയ പദ്ധതി ജില്ലാ കളക്ടർക്ക് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്തുവാൻ രാജഗിരി ഔട്ട്റീച്ചിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. പ്രസ്തുത പഠനം

പൂർത്തിയാക്കി 20.02.2017 ൽ റിപ്പോർട്ട് കളക്ടർക്ക് സമർപ്പിക്കുകയും വിദഗ്ദ സമിതിയും കളക്ടറും റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തു.

പഠനത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയ പുനരധിവാസ-പുനസ്ഥാപന പദ്ധതി പുനരധിവാസ - പുനസ്ഥാപന കമ്മീഷണരുടെ അംഗീകാരത്തിനായ് സമർപ്പിച്ചു. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിൻെറ കാലോചിതമായ പൂർത്തികരണവും സാരാംശവും അംഗീകരിച്ചു കൊണ്ട് മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ 2.കി.മീ. ദൂരമുള്ള പേട്ട - S.N. കവല സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിനുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്തുവാൻ ജില്ലാ കളക്ടർ രാജഗിരി ഔട്ട് റീച്ചിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി.

2.2 ഇതര മാർഗ്ഗങ്ങൾ പരിശോധിക്കൽ

വാഹനപ്പെരുപ്പം മൂലം കൊച്ചി നഗരത്തിൻെറ വീഥികൾ പ്രത്യേകിച്ച് പ്രധാന വീഥികളിൽ സുഗമമായ യാത്ര സാധ്യമല്ലാതിരിക്കുകായാണു. തലുഫലമായി സമയ നഷ്ടവും റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപണികൾ നടത്തുവാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടും മലിനീകരണവും വർദ്ധിച്ചു. ദിനം പ്രതി കൊച്ചി നഗരത്തിലേയ്ക്കും തിരിച്ചും വളരെയേറെ ഗതാഗതം നടക്കുന്ന പാതയാണു വൈറ്റില –പേട്ട റോഡ്. കൊച്ചിമെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയ വിദഗ്ധ സമിതി നടത്തിയ പഠനത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പൊതുജനങ്ങളുടെ സുഗമമായ യാത്രയ്ക്കായ് അതിവേഗ ഗതാഗത സൗകര്യം (MRTS) ഈ പാതയിലൂടെ കടന്നുപോകണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചു.

പ്രസ്തുത ഗതാഗത സൗകര്യം കൊണ്ട് മാത്രം ഈ മേഖലയിലെ ഗതാഗത കുരുക്കിനു പരിഹാരമാകില്ല എന്നതിനാൽ റോഡിലൂടെയുള്ള മറ്റു യാത്രാ സംവിധാനങ്ങളേയും കൂടി ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനം നിലവിൽ വരുവാൻ മെട്രോ ഇടനാഴിയുടെ നിർമാണത്തിനുശേഷം നിലവിലുള്ള പാത നാലുവരി പാതയായി പുനർ നിർമ്മിക്കണമെന്നും പഠനം നിർദ്ദേശിച്ചു.

2.3 മുൻ കാലങ്ങളിൽ നടത്തിയ പഠനങ്ങൾ

വിശാലകൊച്ചി വികസന അതോറിറ്റി (GCDA) 2001 ൽ നടത്തിയ 'സ്ട്രക്ചർ പ്ലാൻ' എന്ന പഠനം വളരെ സർവ്വപ്രധാനമായ ഒന്നാണ്. വേൾഡ് ബാങ്ക് നിർമ്മാണം നടത്തിയ കേരള അർബൻ ഡെവലപ്പ്മെൻറ് പ്രോജക്ട്, ഗോശ്രീ ദ്വീപ് വികസന അതോറിറ്റി തയ്യാറാക്കിയ 'വൈപ്പിൻ പാലം പദ്ധതി' കൂടാതെ കൊച്ചി തുറമുഖ ട്രസ്റ്റ് തയ്യാറാക്കിയ 'മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ ഫോർ ഡെവലപ്പ്മെൻറ് ഓഫ് കൊച്ചി പോർട്ട്' എന്നിവയാണ് മറ്റ് പ്രധാന പഠനങ്ങൾ. ഇതിനു പുറമെ 2001 ൽ M/s. ൽ റൈറ്റ്സ് നടത്തിയ കോമ്പ്രിഹെൻസീവ് സ്റ്റഡി ഫോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം ഫോർ ഗ്രേറ്റർ കൊച്ചിൻ ഏരിയ എന്ന പഠനവും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്നാണ്. 2001 ൽ റൈറ്റ്സ് നടത്തിയ പഠനമൊഴിച്ച് മറ്റുള്ളവ എല്ലാം ശുപാർശ ചെയ്യുന്നത് കൂടുതൽ മേൽപാലങ്ങൾ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കപ്പെട്ടുവെങ്കിലും റോഡ് നിർമ്മാണവും മെച്ചപ്പെടുത്തലും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഇനിയും പരിഷ്കാരങ്ങൾ കൊണ്ടു വരേണ്ടതാണ്.

2001 ൽ റൈറ്റ്സ് നടത്തിയ പഠനത്തിൽ ശുപാർശ ചെയ്യുന്നത് ഹ്രസ്വകാല, ഇടക്കാല മാർഗ്ഗങ്ങളായി റോഡ് നവീകരണം എന്നത് ഒരു പരിഹാരമായി

സ്വീകരിക്കാമെങ്കിലും ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ വിലയിരുത്തുമ്പോൾ ആലുവ മുതൽ തൃപ്പൂണിത്തുറ വരെ നീളുന്ന ലൈറ്റ് റെയിൽ ട്രാൻസിറ്റ് സിസ്റ്റം (LRTS) അനിവാര്യമാണ് എന്ന് വ്യക്തമാകുന്നു.

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് (ആലുവ–പേട്ട) വേണ്ടി 2015 ൽ ഹൈദരാബാദിൽ നിന്നുള്ള അസ്സോസ്സിയേറ്റ്സ് ആർക്കിടെക്റ്റ്സ് എഞ്ചിനീയേഴ്സ് ആൻറ് കൺസൾട്ടൻറ്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ്(AARUEE), സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ നടത്തുകയുണ്ടായി. അതിൽ പറയുന്ന പ്രകാരം 310 വസ്തുവകകൾ 225 കുടുംബങ്ങൾ, 1006 ജനങ്ങൾ എന്നിങ്ങനെയാണ് പദ്ധതി ബാധിതരുടെ കണക്കുകൾ . കൂടുതൽ വിശദാംശങ്ങൾക്കായി 'ഫൈനൽ റിപ്പോർട്ട് ഓൺ റീസെറ്റിൽമെൻറ് ആൻറ്' റീഹാബിലിറ്റേഷൻ ആക്ഷൻ പ്ലാൻ ജൂൺ 2015' കാണുക www.kochimetro.org.

പ്രദേശത്തെ അടിസ്ഥാന പരിസ്ഥിതി വിലയിരുത്തൽ നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി, പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം തുടർന്ന് പാരിസ്ഥിതിക നിരീക്ഷണ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കൽ എന്നിവ 2013 ഡിസംബർ – 2014 ജനുവരി കാലയളവിൽ SENES കൺസൾട്ടൻറ്സ് ഇന്ത്യ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് എന്ന ഏജൻസി നടത്തുകയുണ്ടായി. പ്രധാന പാരിസ്ഥിതിക ഘടകങ്ങളായ വായു, ജലം, ശബ്ദം, മണ്ണ്, എന്നിവ പ്രാഥമിക നിരീക്ഷണത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. കൂടാതെ പദ്ധതി പ്രദേശം, പദ്ധതി മാതൃക, പദ്ധതി നിർവ്വഹണം എന്നിവ മൂലം ഉണ്ടാകുന്ന ആഘാതങ്ങളെ പറ്റിയും റിപ്പോർട്ടിൽ അവലോകനം ചെയ്യുന്നു. വിശദവിവരങ്ങൾക്ക് . www.kochimetro.org എന്ന വെബ് സൈറ്റ് സന്ദർശിക്കുക.

2.4 ആവശ്യമായ തൊഴിൽ ശക്തി

പരിശീലനം സിദ്ധിച്ചതും അല്ലാത്തതുമായ തൊഴിലാളികളും ആധുനിക ഉപകരണങ്ങളുമുൾപ്പെടുന്ന തൊഴിൽ ശക്തിയാണ് പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്കു വേണ്ടത്. പദ്ധതിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിലായി ദിനം പ്രതി 138 തൊഴിലാളികൾ 2 വർഷത്തോളം ജോലി ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന്നുൾപ്പെടെ പദ്ധതിയുടെ നിർമാണത്തിനായി 123 കോടി രൂപയാണ് ബഡ്ജറ്റ്.

2.5 പദ്ധതി രൂപരേഖയുടെ ലക്ഷണങ്ങൾ

ഏതാണ്ട് 23 മീറ്റർ വീതിയിൽ വൈറ്റില – പേട്ട റോഡ് വീതികൂട്ടൽ നടത്തി സമാന്തരമായി മെട്രോ റെയിൽ പാത നിർമ്മിക്കുക എന്നതാണ് രൂപരേഖ. പ്രസ്തുത റോഡിൻെറ ഇരുവശത്തും മികച്ച രീതിയിൽ വാർത്തെടുത്ത കുഴലുകൾ, പാത്തി എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് ഓവുചാലുകളും കാൽനടപാതയും അനുബന്ധമായി നിർമ്മിക്കുന്നതാണ്. എല്ലാവിധ ആവശ്യ കേബിളുകളും പ്രതുത കുഴലുകൾ വഴി ആയിരിക്കും കടത്തിവിടുക. കൂടാതെ ഉയരത്തിലുള്ള 11 കെ.വി.ലൈനുകൾ ഭൂഗർഭ കേബിളുകൾ ആയി രൂപഭേദം വരുത്തുന്നതാണ്.

2.6 അനുബന്ധ സൗകര്യങ്ങളുടെ ആവശ്യകത

നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി റോഡ് വീതി കൂട്ടൽ എന്നതാകയാൽ അനുബന്ധ സൗകര്യങ്ങൾ എന്നത് പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല. എന്നിരുന്നാലും, ബൈസിക്കിളുകൾ, ഇരുചക്ര- നാൽചക്ര വാഹനങ്ങൾ പാർക്ക് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം എന്നത് മെട്രോ റെയിൽ പാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിനു ശേഷം പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്. കൂടാതെ ഇതര ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെ കോർത്തിണക്കുന്ന, ജല മെട്രോ പോലെയുള്ള പദ്ധതികളും നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണ്. പ്രസ്തുത പദ്ധതി പൂർത്തീകരണത്തോടെ നിർദ്ദിഷ്ട പ്രദേശത്ത് മെട്രോ ആർച്ചുകൾക്ക് ഇരുവശത്തുമായി നാലുവരി പാതയിലുള്ള ആധുനിക ഗതാഗത മാർഗ്ഗമാണ് നടപ്പിലാവുക. ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനോടൊപ്പം തന്നെ സാമൂഹ്യമേഖലയിലും അതൊരു പുതിയ നാഴികക്കല്ലായി മാറും.

പ്രസ്തുത റോഡിലെ വാഹനപ്രവാഹം കണക്കിലെടുത്ത് വിവിധ മേഖലകളിൽ നിന്നായി 138 ആളുകൾ ആവശ്യമായി വരുമെന്ന് കണക്കാക്കുന്നു. 125 കോടി രൂപ ചെലവിൽ പണി കഴിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതി രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തീകരിക്കുക എന്നതാണ് നിലവിലെ രൂപരേഖ. ഇതിനായി അത്യാധുനിക സജ്ജീകരണങ്ങൾ വിദഗ്ദ്ധരായ എഞ്ചിനീയർമാരുടെ സേവനം എന്നിവ ആവശ്യമാണ്. പ്രസ്തുത പദ്ധതി ഇത്തരത്തിൽ നിരവധി ആളുകൾക്ക് തൊഴിലവസരങ്ങൾ നൽകുന്നു.

മുൻകാലങ്ങളിൽ നടത്തിയ പഠനങ്ങളിൽ വിശാലകൊച്ചി വികസന അതോറിറ്റി (GCDA) 2001 ൽ നടത്തിയ 'സ്ട്രക്ചർ പ്ലാൻ' എന്ന പഠനം വളരെ സർവ്വപ്രധാനമായ ഒന്നാണ്. വേൾഡ് ബാങ്ക് നിർമ്മാണം നടത്തിയ കേരള അർബൻ ഡെവലപ്പ്മെൻറ് പ്രോജക്ട്, ഗോശ്രീ ദ്വീപ് വികസന അതോറിറ്റി തയ്യാറാക്കിയ 'വൈപ്പിൻ പാലം പദ്ധതി' കൂടാതെ കൊച്ചി തുറമുഖ ട്രസ്റ്റ് തയ്യാറാക്കിയ 'മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ ഫോർ ഡെവലപ്പ്മെൻറ് ഓഫ് കൊച്ചി പോർട്ട്' എന്നിവയാണ് മറ്റ് പ്രധാന പഠനങ്ങൾ. ഇതിനു പുറമെ 2011 ൽ M/s. ൽ റൈറ്റ്സ് നടത്തിയ കോമ്പ്രിഹെൻസീവ് സ്റ്റഡി ഫോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം ഫോർ ഗ്രേറ്റർ കൊച്ചിൻ ഏരിയ എന്ന പഠനവും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്നാണ്. 2001 ൽ റൈറ്റ്സ് നടത്തിയ പഠനമൊഴിച്ച് മറ്റുള്ളവ എല്ലാം ശുപാർശ ചെയ്യുന്നത് കൂടുതൽ മേൽപാലങ്ങൾ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കപ്പെട്ടുവെങ്കിലും റോഡ് നിർമ്മാണവും മെച്ചപ്പെടുത്തലും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഇനിയും പരിഷ്കാരങ്ങൾ കൊണ്ടു വരേണ്ടതാണ്. 2001 ൽ റൈറ്റ്സ് നടത്തിയ പഠനത്തിൽ ശുപാർശ ചെയ്യുന്നത് ഹ്രസ്വകാല, ഇടക്കാല മാർഗ്ഗങ്ങളായി റോഡ് നവീകരണം എന്നത് ഒരു പരിഹാരമായി സ്വീകരിക്കാമെങ്കിലും ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ വിലയിരുത്തുമ്പോൾ ആലുവ മുതൽ തൃപ്പൂണിത്തുറ വരെ നീളുന്ന ലൈറ്റ് റെയിൽ ട്രാൻസിറ്റ് സിസ്റ്റം (LRTS) അനിവാര്യമാണ് എന്ന് വ്യക്തമാകുന്നു.

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് (ആലുവ-പേട്ട) വേണ്ടി 2015 ൽ ഹൈദരാബാദിൽ നിന്നുള്ള AARUEE അസ്സോസ്സിയേറ്റ്സ് ആർക്കിടെക്റ്റ്സ് എഞ്ചിനീയേഴ്സ് ആൻറ് കൺസൾട്ടൻറ്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ്, സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ നടത്തുകയുണ്ടായി. അതിൽ പറയുന്ന പ്രകാരം 310 വസ്തുവകകൾ 225 കുടുംബങ്ങൾ, 1006 ജനങ്ങൾ എന്നിങ്ങനെയാണ് പദ്ധതിബാധിതരുടെ കണക്കുകൾ. കൂടുതൽ വിശദാംശങ്ങൾക്കായി 'ഫൈനൽ റിപ്പോർട്ട് ഓൺ റീസെറ്റിൽമെൻറ് ആൻറ്' റീഹാബിലിറ്റേഷൻ ആക്ഷൻ പ്ലാൻ ജൂൺ 2015' കാണുക www.kochimetro.org.

പ്രദേശത്തെ അടിസ്ഥാന പരിസ്ഥിതി വിലയിരുത്തൽ നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി, പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം തുടർന്ന് പാരിസ്ഥിതിക നിരീക്ഷണ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കൽ എന്നിവ 2013 ഡിസംബർ – 2014 ജനുവരി കാലയളവിൽ SENES കൺസൾട്ടൻറ്സ് ഇന്ത്യ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് എന്ന ഏജൻസി നടത്തുകയുണ്ടായി. പ്രധാന പാരിസ്ഥിതിക ഘടകങ്ങളായ വായു, ജലം, ശബ്ദം, മണ്ണ്, എന്നിവ പ്രാഥമിക നിരീക്ഷണത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. കൂടാതെ പദ്ധതി പ്രദേശം, പദ്ധതി മാതൃക, പദ്ധതി നിർവ്വഹണം എന്നിവ മൂലം ഉണ്ടാകുന്ന ആഘാതങ്ങളെ പറ്റിയും റിപ്പോർട്ടിൽ അവലോകനം ചെയ്യുന്നു. വിശദവിവരങ്ങൾക്ക് . www.kochimetro.org എന്ന വെബ് സൈറ്റ് സന്ദർശിക്കുക.

ബാധകമായ നിയമങ്ങളും നയങ്ങളും

നിർദ്ദിഷ്ട പേട്ട – തൃപ്പൂണിത്തുറ സ്റ്റേഷനുകളുടെയും/ബസ്ബേകളുടെയും പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ഭൂമിഏറ്റെടുക്കൽ, പുനരധിവാസം, പുന:സ്ഥാപനം എന്നിവയെ സംബന്ധിക്കുന്ന നിയമങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

- ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള അവകാശനിയമം (കേന്ദ്രനിയമം 30, 2013)
- കേരള സർക്കാർ – റവന്യൂ വകുപ്പ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കുമുള്ള നയം
- വിവരവകാശ നിയമം 2005
- ഭിന്നശേഷിയുള്ളവരുടെ അവകാശ നിയമങ്ങൾ 2016

വിവരവകാശ നിയമം 2005

പൊതുജനങ്ങളുടെ വിവരാവകാശം സംരക്ഷിക്കുകയും പൊതുഭരണകൂടത്തിൻെറ കീഴിൽ വരുന്ന വിവരങ്ങൾ അഭികാമ്യമാക്കുകയും ചെയ്യുന്നതാണ് പ്രസ്തുത നിയമം. സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്തുക, ഉത്തരവാദിത്വങ്ങൾ ഉറപ്പാക്കുക, സെൻട്രൽ ഇൻഫർമേഷൻ കമ്മീഷൻ, സ്റ്റേറ്റ് ഇൻഫർമേഷൻ കമ്മീഷൻ എന്നിവയുടെ രൂപീകരണം ബന്ധപ്പെട്ട വസ്തുതകൾ എന്നിവയെല്ലാം നിയമത്തിൻെറ ലക്ഷ്യങ്ങളാണ്.

ഭിന്നശേഷിയുള്ള വ്യക്തികളുടെ അവകാശ നിയമം 2016

ഭിന്നശേഷിയുള്ള ആളുകളുടെ ഉന്നമനത്തിൽ അധിഷ്ഠിതമായ തത്ത്വദർശനത്തിൽ ആസ്പദമാക്കിയ നിയമമാണ് ഭിന്നശേഷിയുള്ള വ്യക്തികളുടെ അവകാശ നിയമം 2016. ഭിന്നശേഷിയുള്ളവർക്ക് തുല്യ പങ്കാളിത്തം നൽകുക എന്നതും എല്ലാ വിധത്തിലുമു ള്ള വിവേചനം ഒഴിവാക്കുക എന്നതുമാണ് പ്രസ്തുത നിയമത്തിൻെറ ലക്ഷ്യം.

അദ്ധ്യായം 3

പഠനത്തോടുള്ള സമീപനവും പദ്ധതിശാസ്ത്രവും

3.1 പശ്ചാത്തലം

എറണാകുളം ജില്ലാ ഭരണകൂടം 20.12.2016ൽ പുറപ്പെടുവിച്ച വിജ്ഞാപനം നമ്പർ A1-36/16/LA1 അനുസരിച്ച് കൊച്ചി മെട്രോ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി പേട്ട-തൃപ്പൂണിത്തുറ സ്റ്റേഷനുകളുടേയും ബസ് ബേയുടേയും നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനം നടത്തുന്നതിനായി രാജഗിരി ഔട്ട് റീച്ചിനെ തെരഞ്ഞെടുത്തു.

പദ്ധതിബാധിത ഭൂമിയുടേയും കെട്ടിടങ്ങളുടേയും, കുടുംബങ്ങളുടേയും, വ്യക്തികളുടേയും കൃത്യമായ എണ്ണം തിട്ടപ്പെടുത്തുകയും പദ്ധതി മൂലമുണ്ടാകുന്ന സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ കണ്ടെത്തുകയും കൂടാതെ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവ്വഹണ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുകയും ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ കൊണ്ടുള്ള ഉദ്ദേശം. നിലവിലുള്ള പ്രക്രിയക്ക് വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്നതിനായി പദ്ധതി പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ബാധിക്കുന്നവരേയും പരോക്ഷത്തിൽ ബാധിക്കുന്നവരേയും വേണ്ട രീതിയിൽ വിനിയോഗിച്ചു. സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലിൻെറ ഭാഗമായി നിർദ്ദിഷ്ട പാതയിലെ പദ്ധതി ബാധിത മേഖലയിലെ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെക്കുറിച്ച് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ. യൂണിറ്റിലെ പരിചയ സമ്പന്നരായ അംഗങ്ങൾ സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക സർവ്വേ നടത്തി.

3.2 സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർണ്ണയവും സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത മാനേജ്മെൻറ് പദ്ധതി തയ്യാറാക്കൽ പ്രക്രിയ

ജനങ്ങളുടെ ഭൗതികമോ അല്ലെങ്കിൽ സാമ്പത്തികമായോ ഉള്ള കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനു കാരണമായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, അങ്ങനെയുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുടെ വിലയിരുത്തൽ നടത്തുകയും അതിനാവശ്യമായ പുനരധിവാസപദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതാണ്. ഇങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കുന്ന പുനരധിവാസ പാക്കേജിൽ പദ്ധതിയുടെ പ്രാരംഭ ഘട്ടങ്ങൾ മുതൽ ഉപജീവന മാർഗ്ഗം നഷ്ടപ്പെട്ട പദ്ധതി ബാധിത ജനങ്ങളുടെ പുനഃസ്ഥാപനം കൂടി ഉറപ്പു വരുത്തേണ്ടതാണ്. സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവ്വഹണ രൂപരേഖയുടെ തയ്യാറാക്കൽ നടത്തുമ്പോൾ പഠനസംഘം ചില ആവശ്യ ഘടകങ്ങളും ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അവയാണ്: 1)പദ്ധതിയുടെ സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള അറിവ്, 2)പൊതു സമൂഹവുമായുള്ള കൂടിയാലോചന, 3)ഏറ്റെടുക്കലും അതിൻെറ നഷ്ടപരിഹാരവും സംബന്ധിച്ചുള്ള നിയമപരമായ വിവരങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള അറിവ്, 4)സംഘടനാ ഉത്തരവാദിത്വങ്ങൾ. 2017 സെപ്തംബർ 2ന് ഒരു പബ്ലിക് ഹിയറിങ്ങ് നടത്തുന്നതിനാൽ പങ്കെടുക്കുന്നവർ ഉന്നയിക്കുന്ന ചോദ്യങ്ങളും വിശദീകരണങ്ങളും സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർണ്ണയ പഠനത്തിൻെറ അന്തിമ റിപ്പോർട്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തും.

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുടെ വിലയിരുത്തൽ പഠനത്തിൻെറ സമീപനവും പദ്ധതി ശാസ്ത്രവുമാണ് **ചിത്രം 3.1**ൽ ഫ്ളോ ചാർട്ടിൻെറ രൂപത്തിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നത്. കൂടാതെ, പഠനത്തിൻെറ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള വിശദമായ വിവരങ്ങൾ ചുവടെ ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

- പ്രസക്തമായ രേഖകൾ, റിപ്പോർട്ടുകൾ, പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖയുണ്ടാക്കൽ എന്നിവയെക്കുറിച്ചുള്ള പഠനം

- പദ്ധതിപ്രദേശം സന്ദർശിക്കലും വിവരങ്ങളുടെ പ്രചാരണവും

- പദ്ധതിബാധിത വസ്തു വകകളെക്കുറിച്ചുള്ള കണക്കെടുപ്പ്

- സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക സർവ്വേയുടെ ഭാഗമായി ലഭിച്ച വിവരങ്ങളുടെ വിശകലനം

- പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളുമായുള്ള യോഗങ്ങളും കൂടിയാലോചനകളും പൊതു സമൂഹവുമായുള്ള കൂടിയാലോചനകൾ

ഘട്ടം 1 — സർവ്വേക്ക് മുമ്പുള്ള പ്രവർത്തികൾ

സാഹിത്യ അവലോകനവും പ്രാഥമിക കൂടിയാലോചനയും

- വിശദമായ പദ്ധതി അവലോകനം
- പദ്ധതി രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കൽ
- സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ട്/അധ്യായം
- ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സംസ്ഥാന നയം
- പുനരധിവാസവും പുനസ്ഥാപനവും
- ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പദ്ധതി(ഏതെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ)
- മറ്റ് ലഭ്യമായ രേഖകൾ
- സ്ഥല-റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായുള്ള ചർച്ചകൾ

പ്രാഥമിക സർവ്വേയും വാതിൽപ്പുറ ജോലിയുടെ ആരംഭവും

- പ്രാരംഭ പഠനം
- തയ്യാറെടുപ്പും സർവ്വേ ഉപകരണങ്ങളുടെ പരിശോധനയും
- മുൻ കൂർ പരിശോധന
- വിവര ശേഖരണത്തിനായുള്ള സംഘാംഗങ്ങളെ കണ്ടെത്തൽ
- പ്രഥമ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അന്ത്യരൂപം നൽകൽ

ഘട്ടം 2 — പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങൾ/വ്യക്തികൾ/സർവ്വേ ; നിർവ്വഹണസംവിധാനം

പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങൾ/ജനങ്ങൾ/സമൂഹം

- ഫീൽഡ് സ്റ്റാഫിനു പരിശീലനം നൽകൽ
- പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളിലും ജനങ്ങളിലും നടത്തിയ കണക്കെടുപ്പ് സർവ്വേ
- ഓരോ വീട്ടുകാരുമായും പ്രത്യേകം പ്രത്യേകം നടത്തിയ അഭിമുഖങ്ങൾ
- പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാത ബാധിത കുടുംബങ്ങളുമായും ദുർബലവിഭാഗങ്ങളുമായും സംഘമായി നടത്തിയ ചർച്ചകൾ
- ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി നടത്തിയ ചർച്ചകൾ

പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാനാവശ്യമായ സജ്ജീകരണങ്ങൾ

- നിയമപരമായ നയങ്ങളുടേയും നിയന്ത്രണങ്ങളുടേയും വിശകലനം
- പുനരധിവാസ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് സ്ഥല-റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായുള്ള ചർച്ചകൾ
- ഉള്ളടക്കത്തിന്റെ വിശകലനം(വിവരങ്ങളുടെ വിശകലനം)
- വിവര ശേഖരണവും വിശകലനവും കരട്, സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലിന്റെ കരട് രേഖ ഉണ്ടാക്കലും
- ഫീൽഡ് വർക്കിനുള്ള തയ്യാറെടുപ്പുകൾ

ഘട്ടം 3 — സർവ്വേക്ക് ശേഷമുള്ള പ്രവർത്തികളും വിശകലന രൂപരേഖയും

വിവരങ്ങൾ പട്ടികരൂപത്തിലാക്കുകയും വിശകലന രൂപരേഖയും

- വിവരങ്ങളുടെ ഏകോപനവും ക്രോഡീകരണവും രേഖപ്പെടുത്തലും
- സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അന്തിമമായ രൂപപ്പെടുത്തൽ
- സർവ്വേയിലൂടെ ലഭിച്ച വിവരങ്ങളുടെ വിശകലനം
- പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാത ബാധിത കുടുംബങ്ങളുമായും ദുർബലവിഭാഗങ്ങളുമായും സംഘമായി നടത്തിയ ചർച്ചകൾ
- കരട് സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ടിന്റെ കരട് രേഖ തയ്യാറാക്കലും സമർപ്പിക്കലും

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ടിന്മേലുള്ള ആലോചനകൾ

- ജില്ലാ കളക്ടറുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിലുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അവതരണം
- തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ ഭരണകൂടത്തിലെ അംഗങ്ങളുമായും സ്ഥല-റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായും സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലിന്റെ കരട് രേഖയിന്മേലുള്ള ചർച്ചകൾ
- പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് സംഘടിപ്പിക്കൽ
- സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിലയിരുത്തലിന്റെ ഭാഗമായി കണ്ടെത്തിയ കാര്യങ്ങൾ പദ്ധതിബാധിത ജനങ്ങളുമായും പൊതുജനങ്ങളുമായും കൂടിയാലൊചിക്കൽ
- സ്റ്റേക്ക് ഹോൾഡേഴ്സുമായി അവരുടെ ആശങ്കകൾ പങ്കുവയ്ക്കൽ
- ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ അവലോകനവും അഭിപ്രായങ്ങളും
- അഭിപ്രായങ്ങളുടെ സംയോജനവും അന്തിമ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ടിന്റെ സമർപ്പിക്കലും

3.3 ഡെസ്ക്ക് റിസർച്ച്

പഠന സംഘം പ്രസക്തമായ രേഖകൾ, റിപ്പോർട്ടുകൾ, പദ്ധതി രൂപരേഖകൾ എന്നിവ വിശദമായി പരിശോധിച്ചു. കൂടാതെ മുമ്പ് കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തിയ പഠനങ്ങൾ, മറ്റ് വികസന മേഖലകളിൽ നടത്തിയ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ പഠനങ്ങൾ എന്നിവയെക്കുറിച്ചും വിശദമായ അവലോകനവും നടത്തി.

3.4 പഠന സംഘത്തെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ യൂണിറ്റിന്റെ അദ്ധ്യക്ഷയായ രാജഗിരി ഔട്ട് റീച്ചിന്റെ ഡയറക്ടറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ, വിവിധ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേകളും സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലുകളും നടത്തിയ അനുഭവ സമ്പത്തുള്ള അംഗങ്ങളടങ്ങുന്ന 12 പേരുടെ ടീമാണു സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലിനു വേണ്ടിയുള്ള വിവര ശേഖരണവും ഏകോപനവും നടത്തിയത്. വികസന/നിയമ മേഖലകളിലെ വിദഗ്ദ്ധരുടെ സേവനവും സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം നടത്തുന്നതിനും റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിലും പ്രയോജനപ്പെടുത്തി. കൂടാതെ പ്രത്യാഘാത ബാധിത പ്രദേശങ്ങൾ കണ്ടെത്തുവാൻ റവന്യൂ വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥ പ്രതിനിധികളുടെ സഹായവും ഉണ്ടായിരുന്നു.

ക്രമ നമ്പർ	പേര്	വിദ്യാഭ്യാസയൊഗ്യത പദവി	പ്രവർത്തനപരിചയം
1	മീന കുരുവിള ഡയറക്ടർ, രാജഗിരി ഔട്ട്റീച്ച്	എം.എസ്.ഡബ്ല്യൂ, ചെയർപേഴ്സൺ, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 30 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
2	ഡോ.ഫാ.എം.കെ.ജോസഫ് അസിസ്റ്റൻറ് പ്രൊഫസ്സർ, രാജഗിരി കൊളേജ് ഓഫ് സോഷ്യൽ സയൻസസ്	എം.എസ്.ഡബ്ല്യൂ, പി.എച്ച്.ഡി. കൺസൾട്ടൻറ്	16 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
3	സവിത ഷേണായ്	എം.എസ്.ഡബ്ല്യൂ, കൺസൾട്ടൻറ്	വികസനമേഖലയിൽ 16 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
4	പ്രിൻസി ജേക്കബ്	എം.എസ്.ഡബ്ല്യൂ, പ്രോജക്ട് കോ-ഓർഡിനേറ്റർ എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 21 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
5	രഞ്ജിത് കെ.യു.	ഡി.എസ്.എസ്. റിസേർച്ച് അസ്സോസിയേറ്റ്, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 23 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
6	അരുൺ മാത്യൂസ് ജോർജജ്	എം.എസ്.ഡബ്ല്യൂ, റിസേർച്ച് അസ്സോസിയേറ്റ്, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 1 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം

7	അയ്ജൻ സി.എ.	ബി.എ, റിസേർച്ച് അസ്സോസിയേറ്റ്, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 26 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
8	ലിംസോ പൗലോസ്	ബി.എ, റിസേർച്ച് അഅസ്സോസിയേറ്റ്ˇ, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 3 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
9	സ്മിത ജോൺ	എം.സി.എ, റിസേർച്ച് അസ്സോസിയേറ്റ്, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 2 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം
10	മിഥുൻ രാജു	എം.എസ്.ഡബ്ല്യൂ, റിസേർച്ച് അസ്സോസിയേറ്റ്, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	
11	ശരണ്യ വിജയൻ	എം.എസ്.ഡബ്ല്യൂ, റിസേർച്ച് അസ്സോസിയേറ്റ്, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	
12	ബിജു സി.പി.	ബി.എ, റിസേർച്ച് അസ്സോസിയേറ്റ്, എസ്.ഐ.എ യൂണിറ്റ്	വികസനമേഖലയിൽ 23 വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിചയം

3.5 ദ്വിതീയ ശ്രോതസ്സുകളിൽ നിന്നുള്ള വിവരങ്ങൾ

മുമ്പ് നടത്തിയിട്ടുള്ള പഠനങ്ങളിൽ നിന്നും ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകളിൽ നിന്നും ശേഖരിച്ച വിവരങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണു ദ്വിതീയ ശ്രോതസ്സുകളിൽ നിന്നുള്ള വിവരങ്ങൾ തയ്യാറാക്കിയത്. പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശങ്ങളിൽ നടത്തിയ സർവ്വേയിൽ പദ്ധതിബാധിതരുടെ വിവരങ്ങളും അവിടുത്തെ ജനങ്ങളുടെ ഭൗതികവും സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവും സാംസ്കാരികവുമായ അവസ്ഥകളെക്കുറിച്ചും മനസ്സിലാക്കുവാനും സഹായിച്ചു.

3.6 പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശം സന്ദർശനവും പദ്ധതി വിവരപ്രചരണവും

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തലിൻെറ വിശദമായ പഠനം ആരംഭിക്കുന്നതിനു മുമ്പ് സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേയുടെ സ്ഥല സന്ദർശനവും പ്രാരംഭ പഠനവും നടത്തുകയും കൂടാതെ ചുരുക്കം ചില വിവരദാതാക്കളുമായി നേരിട്ട് അഭിമുഖ സംഭാഷണം നടത്തുകയും അവരുടെ പ്രതികരണങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. അഭിമുഖ സംഭാഷണ ഷെഡ്യൂളിൽ ആവശ്യമായ കൂട്ടിച്ചേർക്കലുകളും തിരുത്തലുകളും സംഘം വരുത്തി. 2017 ഏപ്രിൽ മാസത്തിൻെറ മൂന്നാം ആഴ്ചയിൽ സമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ സംഘം റവന്യു വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥരൊപ്പം പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശം സന്ദർശിക്കുകയും പദ്ധതി രൂപരേഖയിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന പ്രദേശങ്ങൾ വ്യക്തമായി മനസ്സിലാക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനു ശേഷം പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുമായി പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കുകയും അവരിൽ ഇതിനെക്കുറിച്ചുള്ള അവബോധം ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കുവാനായി യോഗം നടത്തുകയും ചെയ്തു. 2017 മേയ്-ജൂൺ മാസങ്ങളിൽ സംഘം വിവരങ്ങൾ ശേഖരിച്ചു.

3.7 സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേ

റവന്യൂ വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സഹായത്തോടെ അലൈമെൻറ് ഡ്രോയിംഗ്ൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർദ്ധിഷ്ട പദ്ധതിമൂലം ബാധിക്കപ്പെടുന്ന വസ്തുവകകളുടെ വിവരം യഥാർത്ഥ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക സർവ്വേയ്ക്ക് മുമ്പ് മനസ്സിലാക്കുവാൻ സാധിച്ചു. സർവ്വേയ്ക്കുള്ള അഭിമുഖ പട്ടിക ഒന്നു പുനഃപരിശോധന നടത്തി അന്തിമ രൂപം നൽകി. വ്യക്തികളുമായി നേരിട്ട് നടത്തിയ അഭിമുഖങ്ങൾ വഴിയാണു സർവ്വേ നടത്തിയത്. ഈ അഭിമുഖത്തിൽ കെട്ടിടങ്ങളുടെ ആകൃതിയും വലുപ്പവും നിർമ്മാണ രീതിയും എല്ലാം ശേഖരിച്ചു. കൂടാതെ പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ, നിയമപരമായ രേഖകൾ (സ്വത്തിൻെറ മേലുള്ള അവകാശങ്ങൾ ബന്ധപ്പെട്ട/സ്വത്ത് തർക്കങ്ങൾ), സാമൂഹികമായ വിവരങ്ങൾ, കുടുംബത്തിൻെറ വിവരങ്ങൾ, ജോലി, വരുമാനമാർഗ്ഗം, കുടുംബത്തിൻെറ ചിലവുകളെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ, വസ്തുവകകൾ, പദ്ധതിബാധിത കെട്ടിടത്തിൻെറ വിവരങ്ങൾ, വാണിജ്യപരമായതും സ്വയം തൊഴിൽ പരമായ കാര്യങ്ങൾ, ജോലിയുടെ രീതി, മുതലായ കാര്യങ്ങൾ ശേഖരിച്ചു. ഇൻെറർവ്യൂ ഷെഡ്യൂളിൽ പ്രധാനമായും പ്രീ-കോഡഡ് ആയ ചോദ്യങ്ങളാണ്. എന്നാൽ ചുരുക്കം ചില ചോദ്യങ്ങൾ അവരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ ശേഖരിക്കുവാൻ കൂടി ഉതകുന്ന തരത്തിലുള്ളതാണ്. ചോദ്യാവലി പൂരിപ്പിക്കുന്നതിനു മുമ്പ് തന്നെ അവരുടെ ലഭ്യമായ തിരിച്ചറിയൽ രേഖകളും മറ്റും ആവശ്യ രേഖകളും പരിശോധിച്ച്, അവർ പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്തുള്ളവരാണ് എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തി.

3.8 വിവരസമാഹരണവും പരിശോധനയും

ശരിയായി പൂരിപ്പിച്ച സർവ്വേ ഫോമുകളിലെ വിവരങ്ങൾ ഡേറ്റാബേസിലേക്ക് ചേർക്കുകയും അപൂർണ്ണമായ ഫോമുകൾ പൂരിപ്പിക്കുന്ന മുറക്ക് ഈ വിവരങ്ങൾ നവീകരിക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നു. ഇതിൽ ആരെങ്കിലും വിട്ടുപോകുകയോ മറ്റോ ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി എസ്.ഐ.എ. യൂണിറ്റിലെ അംഗങ്ങൾ ഇവ വിശദമായി പരിശോധിച്ചു.

പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്തെ ഒരു ചിത്രം

3.9 വിവരങ്ങളുടെ വിശകലനവും റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കലും

വിവരങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും ശേഖരിക്കുകയും ആവശ്യമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി, അന്ത്യരൂപം നൽകുകയും ചെയ്തു കഴിഞ്ഞാൽ ശേഖരിച്ച വിവരങ്ങളുടെ വിശകലനവും പൂർത്തിയാകും.

3.10 സമൂഹവും പൊതുജനങ്ങളുമായുള്ള കൂടിയാലോചന

പദ്ധതി പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ബാധിക്കുന്നവരും പരോക്ഷത്തിൽ ബാധിക്കുന്നവരുമായ ജനങ്ങളുമായി ചർച്ചകൾ നടത്തുകയും പദ്ധതിയുടെ പ്രതികൂലമായ സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാതം കുറയ്ക്കുവാൻ ഉതകുന്ന തരത്തിലുള്ള അഭിപ്രായങ്ങളെയും കാഴ്ചപ്പാടുകളേയും കുറിച്ച് ജനങ്ങളോട് ആരായുകയും ചെയ്തു. വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്നതിനായി 1)അനൗപചാരികമായ സ്വകാര്യ കൂടിയാലോചന. 2)പദ്ധതി ബാധിത ജനങ്ങളുമായി സംഘമായി നടത്തിയ ചർച്ചകൾ 3)ആഴത്തിലുള്ള വ്യക്തിഗത അഭിമുഖം എന്നീ മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചു.

പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് : *RTFCTLARR നിയമം 2013ൽ 14(1)ൽ ഫോം 5 അനുസരിച്ച് 2017 സെപ്തംബർ 2 ന് ഒരു പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് നടത്തുവാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ പങ്കെടുക്കുന്ന ജനങ്ങളുടെ ആശങ്കകളും സംശയങ്ങളും അന്തിമ റിപ്പോർട്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തും.*

അദ്ധ്യായം 4

വസ്തുവകകളുടെ മൂല്യ നിർണ്ണയം

പശ്ചാത്തലം

പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളെയെല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് 2017 മെയ്-ജൂൺ മാസങ്ങളിലായി SIA യൂണിറ്റ് പേട്ട ത്രിപ്പൂണിത്തുറ സ്റ്റേഷനുകളുടെയും ബസ്ബേയുടെയും പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് സമൂഹ്യ സാമ്പത്തിക സർവ്വേ നടത്തപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഓരോ കുടുംബങ്ങളുടേയും വസ്തുവകകൾ, വരുമാനം, ഉപജീവനമാർഗ്ഗം എന്നിവയെ നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി എങ്ങിനെ ബാധിക്കാം എന്ന് ഈ സർവ്വേയിലൂടെ മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചു. മുൻ കൂട്ടി തയ്യാറാക്കിയ ചോദ്യാവലിയാണ് ഇതിനായി ഉപയോഗിച്ചത്. പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ സമൂഹ്യ സാമ്പത്തിക ഘടന, വസ്തുവകകളുടെ തരം, സ്വത്തിൻ മേലുള്ള അവകാശം, എന്തൊക്കെ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഉണ്ടായേക്കാം, അതിന്റെ വ്യാപ്തി, ബാധിത വസ്തുവകകളുടെ വിവരണങ്ങൾ എന്നിവ നിർണ്ണയിക്കുകയുമായിരുന്നു ഈ സർവ്വേയുടെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം.

സർവ്വേയുടെ പ്രധാന കണ്ടെത്തലുകളും പ്രശ്നത്തിന്റെ വ്യാപ്തിയും താഴെ ചേർക്കുന്നു.

4.1 പദ്ധതിയുടെ സ്വാധീനം മൂലം മൊത്തത്തിലുള്ള പ്രത്യാഘാതം

പദ്ധതിയുടെ മൊത്തത്തിലുള്ള പ്രത്യാഘാതമാണ്, പട്ടിക 4.1 ൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. പദ്ധതിയുടെ സ്ഥിര ഉപയോഗത്തിനായി മൊത്തം 0.6363 ഹെക്ടർ ഭൂമി ആവശ്യമാണ്. അതിൽ 0.6281 ഹെക്ടർ ഭൂമി സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലും 0.0082 ഹെക്ടേഴ്സ് ഭൂമി വിവിധ റോഡുകളുടെ ഭാഗമായും ആണ്. ആകെ 22 വസ്തുവകകളെ ഇത് ബാധിക്കും. വസ്തു നിർണ്ണയത്തിന്റെ ഭാഗമായി 23 പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളെ കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 81 വ്യക്തികൾ ഉൾപ്പെടുന്നു. അതിൽ 20 കുടുംബങ്ങൾ ഭൂവുടമകളും 3 കുടുംബങ്ങൾ കെട്ടിട വാടകക്കാരും, കൂടാതെ 5 സ്ഥാപനങ്ങളും ഉൾപ്പെടുന്നു. രണ്ടു കുടുംബങ്ങൾക്ക് അവരുടെ വീട് നഷ്ടപ്പെടുകയും 3 കുടുംബങ്ങൾക്ക് വ്യാപാരവും നഷ്ടപ്പെടും. കൂടാതെ 7 കുടുംബങ്ങളുടെ ജീവനോപാധിയും നഷ്ടപ്പെടും.

പട്ടിക 4.1 പട്ടിക 4.1 ആഘാത ബാധിത പ്രദേശം

ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവ് (ഹെക്ടറിൽ)	
ഉടമസ്ഥാവകാശം	**ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമി**
സ്വകാര്യ സ്വത്ത്	0.6281
പൊതുവഴി	0.0082
ആകെ	0.6363
വസ്തുവകകളിലുള്ള ആഘാതം	
ആഘാത ബാധിത വസ്തുവകകൾ	22
മൊത്തം പദ്ധതിബാധിതരായ കുടുംബങ്ങൾ	23
മൊത്തം പദ്ധതിബാധിതരായ ആളുകൾ	81
മൊത്തം കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾ	20

4.2 വസ്തുവിവരപട്ടിക (നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതിയുടെ ഭൂപടം)

4.3 പദ്ധതിയ്ക്കാവശ്യമായഭൂമി

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള സ്റ്റേഷനുകളുടെയും ബസ്ബേയുടേയും പദ്ധതിക്ക് സ്ഥലം ആവശ്യമാണ്. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ മൂലം പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങൾക്ക് ഭൂമി, താമസസൗകര്യം, ഉപജീവനമാർഗ്ഗം എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടാൻ കാരണമായേക്കാം. ആയതിനാൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ അളവിൽ നടത്തുകയും നിർണ്ണായക ഘട്ടങ്ങളിൽ സാധ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ റീ-അലൈൻമെൻറ് നടത്തി ആഘാതം കുറയ്ക്കേണ്ടതുമാണ്.

പട്ടിക 4.2 പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ ഭൂമി

ഉടമസ്ഥാവകാശം	ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമി
സ്വകാര്യ സ്വത്ത്	0.6281
ഗവൺമെൻറ് സ്വത്ത്	0.0082
ആകെ	**0.06363**

സ്രോതസ്സ് : സ്പെഷ്യൽ തഹസീൽദാർ ഓഫീസ് (LA.NO.1 കാക്കനാട്, കേരള സർക്കാർ)

പട്ടിക 4.2. സൂചിപ്പിക്കുന്നത് പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി 0.6363 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരും എന്നാണ്.

4.4 പൊതുഭൂമിയുടെ ആവശ്യകത

നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി നടപ്പിലായത് പേട്ട-ത്രിപ്പൂണിത്തുറ റോഡിനൊട് ചേർന്നാണ്. ഇതിനായി പൊതു വഴിയുടെ പല ഭാഗങ്ങളും ഉപയൊഗപ്പെടുത്തേണ്ടി വരും. പക്ഷേ, മറ്റ് പൊതു ഭൂമികൾക്ക് ഒന്നിനും തടസ്സം വരുന്നില്ല.

4.5 പദ്ധതിക്കായി വിലകൊടുത്തുവാങ്ങിയിരിക്കുന്ന ഭൂമി

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം കഴിഞ്ഞ ശേഷമേ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

4.6 പദ്ധതിയ്ക്കാവശ്യമായഭൂമി

പട്ടിക 4.3 ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവ്

നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഭൂമിയുടെ ഏകദേശം അളവ് (ഹെക്ടറിൽ)	ആസ്തി നഷ്ടപ്പെടൽ ബാധിച്ച കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം
0.0001 - 0.0100	10
0.0101 - 0.0200	2
0.0201 - 0.0300	1
0.0301 - 0.0400	2
0.0401 - 0.0500	0
0.0501 - 0.0600	1
0.0601 - 0.0700	1
0.0701 ഉം അതിനു മുകളിലും	3

പട്ടിക 4.3 ൽ വെളിവാക്കുന്നത് 10 കുടുംബങ്ങൾക്ക് 0.0001 മുതൽ 0.0100 ഹെക്ടർ വരെ ഭൂമിയും രണ്ട് കുടുംബങ്ങൾക്ക് 0.0101 മുതൽ 0.0200 വരെ ഭൂമിയും നഷ്ടമാകും. 0.0201 മുതൽ 0.0300 ഹെക്ടർ ഭൂമി വരെ നഷ്ടമാകുന്ന ഒരു കുടുംബവും 0.0301 മുതൽ 0.0400 ഹെക്ടർ വരെ നഷ്ടമാകുന്ന 2 കുടുംബങ്ങളുമുണ്ട്. 0.0501 മുതൽ 0.0600 വരെയും 0.0601 മുതൽ 0.0700 ഹെക്ടർ വരെയും ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഓരോ കുടുംബവും ഉണ്ട്. 0.0701 ഹെക്ടറിനു മുകളിൽ ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്ന 3 കുടുംബങ്ങളുണ്ട്.

മുകളിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് 22 ഭൂവുടമകളുടെ വീട്, തൂണ്, മേൽക്കൂര, കെട്ടിടത്തിൻെറ മതിൽ, തറ, ഗേറ്റ്, ചുറ്റുമതിൽ മുതലായ നിർമ്മിതികളും സ്ഥലവും ഉൾപ്പെടെ 22 വസ്തുവകകൾ നഷ്ടപ്പെടും. മെട്രോ സ്റ്റേഷൻ നിർമ്മിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള സ്ഥലത്തെ 7 ഉടമസ്ഥർക്ക് അവരുടെ വസ്തുവകകൾ ഭാഗികമായോ പൂർണ്ണമായോ നഷ്ടപ്പെടും.

ഒരു കുടുംബം കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടും. ഉടമ ആരെന്ന് തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടില്ലാത്ത മികച്ച രീതിയിൽ പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റൊരു വീടും മുഴുവനായും ഏറ്റേടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. രണ്ട് കുടുംബങ്ങൾക്ക് താമസിക്കുന്ന വീട് നഷ്ടപ്പെടും. 3 ഉടമസ്ഥർക്ക് അവരുടെ കെട്ടിടങ്ങൾ ഭാഗികമായി നഷ്ടപ്പെടും. ഒരു ബസ് സ്റ്റോപ്പ്, 2 ട്രാൻസ്ഫോർമർ, 5 പൊതുവഴികളുടെ ഭാഗങ്ങൾ മുതലായവയ്ക്കും പദ്ധതിയുടെ ആഘാതമുണ്ടാകും.

അദ്ധ്യായം – 5

കണക്കാക്കലും ഗണനവും

ആമുഖം

പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിൽ പ്രത്യക്ഷമായും പരോക്ഷമായും കുടുംബങ്ങൾക്ക് നേരിടേണ്ടിവരുന്ന ആഘാതത്തിന്റെ അളവും നഷ്ടപ്പെടുന്ന വസ്തുവകകളും വിലയിരുത്തലുമാണ് ഈ അദ്ധ്യായത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്.

5.1 പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാതം പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ബാധിക്കുന്നവർ

പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളിൽ 7 കുടുംബങ്ങളുടെ ഉപജീവനമാർഗ്ഗം നിർദ്ദിഷ്ട ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നു. പക്ഷെ പ്രസ്തുത പ്രദേശത്തെ ഭൂരിഭാഗം കുടുംബങ്ങളുടേയും ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തെ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ ബാധിക്കുന്നില്ല.

പട്ടിക 5.1 പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ ജീവനോപാധി ബാധിക്കുന്നവരുടെ ആഘാതം

വിവരണം	ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തെ ബാധിക്കുന്നത്	7	25
ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തെ ബാധിക്കാത്തത്	19	67.9
വിവരം വെളിപ്പെടുത്താത്തത്	2	7.1
ആകെ	**28**	**100.00**

പദ്ധതി ബാധിത കെട്ടിടങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള വാടകയിനത്തിലും അവിടെ കച്ചവടം ചെയ്യുന്നതിലൂടെയും പ്രധാന വരുമാന മാർഗ്ഗം കണ്ടെത്തുന്ന 7 കുടുംബങ്ങളുടെ ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തെ പദ്ധതി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. 19 കുടുംബങ്ങളുടെ ഉപജീവനമാർഗ്ഗത്തെ പദ്ധതി ബാധിക്കുന്നില്ല.

5.2 ബാധിത കുടുംബങ്ങൾ

പട്ടിക 5.2 പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ പ്രധാന വരുമാന മാർഗ്ഗങ്ങൾ

വിവരണം	ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
സർക്കാർ ജോലി	3	10.7
സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ജോലി	3	10.7
കച്ചവടം	7	25.0
സ്വയം തൊഴിൽ	2	7.1
പെൻഷൻ/മറ്റുള്ളവ	1	3.6
വാടക	4	14.3
വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമല്ലാത്തത്	6	21.4
ബാധകമല്ല	2	7.1
ആകെ	**28**	**100.00**

പദ്ധതി ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ പ്രധാന വരുമാന മാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ചാണ് മുൻപട്ടികയിൽ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്നത്. 7 കുടുംബങ്ങളുടെ പ്രധാനവരുമാന മാർഗ്ഗം കച്ചവടമാണെങ്കിൽ 4 കുടുംബങ്ങൾ കെട്ടിടങ്ങളിൽ നിന്നും കിട്ടുന്ന വാടകയെ ആണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. പൊതുമേഖലയേയും സ്വകാര്യമേഖലയേയും ആശ്രയിച്ച് ജീവിക്കുന്ന 3 കുടുംബങ്ങൾ വീതമുണ്ട്. 6 കുടുംബങ്ങൾ വിവരങ്ങൾ നൽകുവാൻ തയ്യാറല്ല.

പട്ടിക 5.3 വസ്തു കൈവശം വയ്ക്കൽ/ ഉടമസ്ഥത/ പാട്ടം

ഉടമസ്ഥത	കൈവശം വയ്ക്കൽ/പണയമെടുക്കലിന്റെ കാലദൈർഘ്യം				
	1വർഷത്തിൽ താഴെ	1-2 വർഷം	2-3 വർഷം	3 വർഷത്തിൽ കൂടുതൽ	ആകെ
ഉടമ	0	0	0	20	20
പണയം	0	0	0	2	2
വാടക	1	1	2	2	6
ആകെ	1	1	2	24	28

പ്രസ്തുത പ്രദേശത്തെ പദ്ധതി ബാധിത വസ്തുവകകളായ 28 എണ്ണത്തിൽ 20 പേരും വസ്തുവിന്റെ ഉടമകളാണ്, 8 പേർ അവിടെ വാടകയ്ക്കും പണയത്തിനും കെട്ടിടങ്ങൾ എടുത്തിരിക്കുന്നവരാണ്. അതിൽ 2 വാടക സ്ഥാപനങ്ങളിലെ 7 ജോലിക്കാർക്ക് അവരുടെ ഉപജീവനമാർഗ്ഗം നഷ്ടപ്പെടുകയും പ്രത്യാഘാത പദ്ധതിമൂലം പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ബാധിക്കുകയും ചെയ്യും.

പട്ടിക 5.4 വസ്തുവകകളുടെ ഉപയോഗം

ഉപയോഗം	എണ്ണം	ശതമാനം
കച്ചവടം/വ്യാപാരം	8	28.6
വാടകയ്ക്ക് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്	3	10.7
താമസത്തിനും കച്ചവടത്തിനും	5	17.9
നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്നത്	1	3.6
തുറന്ന സ്ഥലം	2	7.1
താമസത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നത്	4	14.3
പൊതു ആവശ്യത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നത്	1	3.6
സ്വകാര്യ വഴി	1	3.6
ഉപയോഗിക്കാത്തത്	1	3.6
പെട്രോൾ പമ്പ്	1	3.6
പുതിയ കെട്ടിട നിർമ്മാണത്തിനുള്ളത്	1	3.6
ആകെ	28	100.00

പ്രസ്തുത പ്രദേശത്തെ ബാധിത വസ്തുവകകൾ 14.3% പേരും താമസത്തിനു മാത്രവും 17.9% പേർ താമസത്തിനും, കച്ചവടത്തിനുമായും 28.6 പേർ കച്ചവട ആവശ്യത്തിനുമായാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. കൂടാതെ തുറസായ സ്ഥലം, ഒരു ബാങ്ക്, സ്വകാര്യ വഴി, പെട്രോൾ പമ്പ് മുതലായവയും ഈ പ്രദേശത്തുണ്ട്.

5.3 പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ബാധിക്കാത്തവരും എന്നാൽ അവിടെ താമസിക്കുന്നവരോ ജോലി ചെയ്യുന്നവരോ ആയവരെയാണ് പദ്ധതി പരോക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നവർ എന്ന് വിവക്ഷിക്കുന്നത്.

5.4 ഫലദായക വസ്തുക്കളുടെ വിവരങ്ങൾ

പ്രസ്തുത പ്രദേശത്തെ പദ്ധതി ബാധിത വസ്തുവകകളായ 22 എണ്ണത്തിൽ 4 എണ്ണം താമസത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നവയും 3 എണ്ണം കച്ചവടാവശ്യത്തിനു മാത്രമായും 5 എണ്ണം താമസത്തിനും കച്ചവടത്തിനുമായി ഉപയോഗിക്കുന്നതുമാണ്. കൂടാതെ നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന ഒരു കെട്ടിടവും, കെട്ടിടങ്ങളൊന്നുമില്ലാത്ത 3 ഭൂസ്വത്തും പദ്ധതി ബാധിത വസ്തുവകകളിൽ പെടുന്നു.

പട്ടിക 5.5 ഉപയോഗയോഗ്യമായ ബാധിതവസ്തുക്കൾ

ഉപയോഗയോഗ്യമായ ബാധിതവസ്തുക്കൾ	ഉപയോഗ യോഗ്യമായ ബാധിത – വസ്തുക്കൾ നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം
തുറന്ന കിണർ	4
ജലസംഭരണി	2
ചുറ്റുമതിൽ	13

ജലവിതരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കുഴലുകൾ	1
വെള്ളത്തിന്റെ പൈപ്പ് (ജലനാളി/നീർകുഴൽ)	1
സൂചനാഫലകം	1
സെപ്റ്റിടാങ്ക്	2
പടിവാതിൽ	13
ഭൂമിക്കടിയിലൂടെയുള്ള അഴുക്കുചാൽ	1

4 കുടുംബങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കിണറുകൾ പ്രത്യാഘാത ബാധിതമാകും എന്ന് പട്ടിക 5.5 സൂചിപ്പിക്കുന്നു. കൂടാതെ 2 കുടുംബങ്ങൾക്ക് കുടിവെള്ള സംഭരണികളും ഓരോ കുടുംബങ്ങൾക്ക് വെള്ളത്തിന്റെ പൈപ്പുകളും ജലവിതരണ കുഴലുകളും നഷ്ടമാകും. 13 കുടുംബങ്ങളുടെ ചുറ്റുമതിലും പടിവാതിലും നഷടമാകും.

പട്ടിക 5.6 ആഘാത ബാധിതമായ വരുമാന ദായകമായ വസ്തുക്കൾ

വരുമാന ദായകമായ ബാധിതവസ്തുക്കൾ	**കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം**
ഓർക്കിഡ് തോട്ടം	1
ഫലവൃക്ഷങ്ങൾ	**7**

പ്രസ്തുത പ്രദേശത്തെ 1 കുടുംബത്തിന്റെ ഓർക്കിഡ് തോട്ടവും 7 കുടുംബങ്ങൾക്ക് ഫലവൃക്ഷങ്ങളും നഷ്ടപ്പെടുന്നതായി പട്ടിക 5.6 വ്യക്തമാക്കുന്നു.

അദ്ധ്യായം 6

സാമൂഹ്യ സാമ്പത്തിക രൂപരേഖ

ആമുഖം

പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക-സാംസ്കാരിക തലങ്ങളിലെ അവസ്ഥയും പ്രസ്തുത ഘടകങ്ങളുടെ സ്ഥിതിവിശേഷവുമാണു ഈ അദ്ധ്യായത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ജനസംഖ്യാപരമായ വിശദാംശങ്ങൾ, സാമ്പത്തികസ്ഥിതി, പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ ഇടയിലുള്ള ദുർബല ജനവിഭാഗം, പ്രദേശത്തെ വാണിജ്യ-വ്യവഹാരങ്ങൾ; ജീവനോപാധി ബാധിതമായ കുടുംബങ്ങൾ; പദ്ധതി ബാധിതമായ ജനങ്ങളുടെ സാമൂഹ്യവത്കരണം, അനുബന്ധ വിവരങ്ങൾ എന്നിവയാണ് ഈ ആദ്ധ്യായത്തിൽ ചേർത്തിരിക്കുന്നത്.

6.1 ജനസംഖ്യാപരമായ വിശദാംശങ്ങൾ

പട്ടിക 6.1 പ്രായഭേദവും ലിംഗഭേദവും അനുസരിച്ച്

വയസ്സ് (വർഷ കണക്കിൽ)	ലിംഗഭേദം		ആകെ
	പുരുഷൻ	സ്ത്രീ	
0–18	6	9	15
19–30	5	3	8
31–45	6	8	14
46–59	6	8	13
60ൽ കൂടുതൽ	13	10	23
ആകെ	39	42	81

ഈ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ പ്രായഭേദമനുസരിച്ചുള്ള വിവരണമാണ് **പട്ടിക 6.1 ൽ** ഉള്ളത്. 18 വയസ്സും അതിൽ താഴേയും പ്രായമുള്ള 15 വ്യക്തികളാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. ഇവരിൽ 6 പേർ പുരുഷന്മാരും 9 പേർ സ്ത്രീകളുമാണ്. 19 നും 30 നും ഇടയിൽ പ്രായമുള്ള 8 ആളുകളിൽ 5 പേർ പുരുഷന്മാരും 3 പേർ സ്ത്രീകളുമാണ്. 31 നും 45 നും ഇടയിൽ പ്രായമുള്ള 14 ആളുകളിൽ 6 പേർ പുരുഷന്മാരും 8 പേർ സ്ത്രീകളുമാണ്. 46 നും 59 നും ഇടയിൽ പ്രായമുള്ള 13 ആളുകളിൽ 5 പേർ പുരുഷന്മാരും 8 പേർ സ്ത്രീകളുമാണ്. 59 വയസ്സിനു മുകളിൽ പ്രായമുള്ള 23 ആളുകളിൽ 13 പേർ പുരുഷന്മാരും 10 പേർ സ്ത്രീകളുമാണ്. ആകെ 81 ആളുകൾ ഉള്ളതിൽ 39 പേർ പുരുഷന്മാരും 42 പേർ സ്ത്രീകളുമാണ്.

പട്ടിക 6.2 മതത്തിനനുസൃതമായ വിഭാഗം

മതം	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
ഹിന്ദു	12	52.2
ക്രിസ്ത്യൻ	11	47.8
ആകെ	23	100.00

മതത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കുടുംബങ്ങളെ തരം തിരിച്ചിരിക്കുന്നതിൻെറ വിവരങ്ങളാണ് പട്ടിക 6.2ൽ വെളിപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നതു. പ്രദേശത്തെ കുടുംബങ്ങളിൽ 52.2 ശതമാനം അതായതു 12 കുടുംബങ്ങൾ ഹിന്ദുമത വിഭാഗത്തിൽ പെടുന്നവരാണ്. 47.8 ശതമാനം കുടുംബങ്ങൾ അതായതു 11 കുടുംബങ്ങൾ ക്രിസ്ത്യൻമത വിഭാഗത്തിലും പെടുന്നു.

പട്ടിക 6.3 സാമൂഹ്യവിഭാഗം

വിഭാഗം	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
മറ്റു പിന്നോക്ക വിഭാഗം	2	8.7
പൊതു വിഭാഗം	21	91.3
ആകെ	23	100.00

പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ കുടുംബങ്ങളിൽ 8.7 ശതമാനം അതായതു 2 കുടുംബങ്ങൾ മറ്റു പിന്നോക്ക വിഭാഗത്തിൽ പെടുന്നവരാണ്. 91.3 ശതമാനം കുടുംബങ്ങൾ അതായതു 21 കുടുംബങ്ങൾ പൊതു വിഭാഗത്തിലും പെടുന്നു.

പട്ടിക 6.4 പദ്ധതിബാധിത ജനങ്ങളുടെ വൈവാഹികാവസ്ഥ

വൈവാഹികാവസ്ഥ	വ്യക്തികളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
വിവാഹിതർ	49	60.5
അവിവാഹിതർ	28	34.6
വിവാഹമോചിതർ	2	2.5
വിധവ/വിഭാര്യൻ	2	2.5
വിവരം നൽകാത്തവർ	2	2.5
ആകെ	81	100.00

പട്ടിക 6.4 വെളിവാക്കുന്നത് ആകെ 81 പദ്ധതിബാധിത ജനങ്ങളിൽ 49 പേർ വിവാഹിതരും 28 പേർ അവിവാഹിതരുമാണ്. വിവാഹമോചിതരായ 2 ആളുകളും, 2 വിഭാര്യർ/വിധവകളായവരും പദ്ധതിബാധിത ജനങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു.

പട്ടിക 6.5 കുടുംബസംവിധാനം

കുടുംബസംവിധാനം	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
കൂട്ടുകുടുംബം	4	17.4
അണുകുടുംബം	19	82.6
ആകെ	23	100.00

മേഖലയിലെ കുടുംബസംവിധാനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കുടുംബങ്ങളെ തരം തിരിച്ച് കാണിക്കുന്ന പട്ടികയാണ് 6.5. ലഭ്യമാകുന്ന വിവരങ്ങൾ വെളിവാകുന്നതു 4 കുടുംബങ്ങൾ കൂട്ടുകുടുംബ വ്യവസ്ഥയിലും 19 കുടുംബങ്ങൾ അണുകുടുംബ വ്യവസ്ഥയിലും ആണ് എന്നാണ്.

പട്ടിക 6.6 വിദ്യാഭ്യാസാവസ്ഥ

വിദ്യാഭ്യാസാവസ്ഥ	അംഗങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
പ്രാഥമിക വിദ്യാഭ്യാസം (5-ാം ക്ലാസ്സ് വരെ)	12	14.8
എസ്.എസ്.എൽ.സി	12	14.8
ബിരുദം	21	26.0
ബിരുദാനന്തര ബിരുദം	30	37.0
തൊഴിൽ അധിഷ്ഠിത വിദ്യാഭ്യാസം	1	1.2
വിവരം നൽകാത്തവർ	5	6.2
ആകെ	81	100.0

പദ്ധതിബാധിത മേഖലയിലെ ജനങ്ങളുടെ വിദ്യാഭ്യാസാവസ്ഥ സംബന്ധിക്കുന്ന വിവരങ്ങൾ വെളിവാക്കുന്ന പട്ടികയാണ് 6.7. ആകെ 81 ആളുകളിൽ 12 ആളുകൾ പ്രാഥമിക വിദ്യാഭ്യാസം സിദ്ധിച്ചവരും. എസ്.എസ്.എൽ.സി വിദ്യാഭ്യാസം നേടിയ 12 ആളുകളും ബിരുദം നേടിയ 21 ആളുകളും ഉള്ള പ്രദേശത്ത് 30 പേർ ബിരുദാനന്തര ബിരുദം നേടിയവരാണ്. കൂടാതെ 1 ആൾ തൊഴിൽ അധിഷ്ഠിത വിദ്യാഭ്യാസം നേടിയവരിലും ഉൾപ്പെടുന്നു.

6.2 വരുമാനവും ദാരിദ്ര്യരേഖയും

പട്ടിക 6.7 പൊതുവിതരണ സംവിധാനം-തരംതിരിക്കൽ

വിഭാഗം	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
ദാരിദ്ര്യരേഖയ്ക്കു മുകളിൽ	20	71.4
ബാധകമല്ല	5	17.9
വിവരം നൽകാത്തവർ (സ്ഥാപനങ്ങൾ/കമ്പനി)	3	10.7
ആകെ	**28**	**100.0**

പൊതുവിതരണ സംവിധാനത്തിലെ കുടുംബങ്ങൾ തരംതിരിച്ചിരിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ വെളിവാക്കുന്ന പട്ടികയാണ് 6.7. ദാരിദ്ര്യരേഖയ്ക്കു മുകളിൽ ഉള്ള 20 കുടുംബങ്ങളാണ് ഈ പ്രദേശത്തുള്ളത്.

പട്ടിക 6.8 കുടുംബ മാസവരുമാനം

കുടുംബമാസ വരുമാനം (തുക രൂപയിൽ)	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
15,000 ഉം അതിൽ താഴേയും	1	3.6
15,001–30,000	4	14.3
30,001–45,000	0	0
45,001–60,000	4	14.3
60,000നു മുകളിൽ	9	32.1
വിവരം നൽകാത്തവർ	5	17.9
ബാധകമല്ലാത്തവർ	5	17.9
ആകെ	**28**	**100.0**

പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ പ്രതിമാസവരുമാനം സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ വെളിവാക്കുന്ന പട്ടികയാണു 6.8. ഒരു കുടുംബത്തിനു പ്രതിമാസം 15,000 രൂപയിൽ താഴെ വരുമാനം ആണുള്ളത്. ആകെ കുടുംബങ്ങളുടേ 14.3 ശതമാനം അതായത് 4 കുടുംബങ്ങൾ 15,000നും 30,000നും ഇടയിൽ തുക സമ്പാദിക്കുന്നവരാണ്. പ്രതിമാസം 45,000നും 60,000നും ഇടയ്ക്ക് വരുമാനമുള്ള 4 കുടുംബങ്ങളും, 60,000രൂപയിൽ കൂടുതൽ വരുമാനമുള്ള 9 കുടുംബങ്ങളുമാണുള്ളത്.

പട്ടിക 6.9 കുടുംബ മാസചിലവ്

കുടുംബമാസ വരുമാനം (തുക രൂപയിൽ)	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
10,000 ൽ താഴെ	2	7.1
20,001–30,000	7	25.0
30,001–40,000	4	14.3
40,000നു മുകളിൽ	5	17.9
വിവരം നൽകാത്തവർ	5	17.9
ബാധകമല്ലാത്തവർ	5	17.9
ആകെ	28	100.0

പ്രതിമാസ ചെലവുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളെ തരംതിരിച്ചിരിക്കുന്നതിൻെറ വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതാണ് പട്ടിക 6.10. രണ്ടു കുടുംബങ്ങൾ ഒരു മാസം 10,000 രൂപയിൽ താഴെ ചെലവാക്കുന്നവരാണ്. 7 കുടുംബങ്ങൾ 20,001നും 30,000നും ഇടയിലുള്ള തുക പ്രതിമാസം ചെലവാക്കുന്നു. 4 കുടുംബങ്ങൾ 30,001നും 40,000നും ഇടയിലുള്ള തുക പ്രതിമാസം ചെലവാക്കുന്നവരാണ്. അതേ സമയം തന്നെ 40,000 രൂപയിൽ കൂടുതൽ ചിലവാക്കുന്ന 5 കുടുംബങ്ങളും പദ്ധതി മേഖലയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു.

പട്ടിക 6.10 പ്രധാന വരുമാനമേഖല

മേഖല	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
സർക്കാർ മേഖലയിലെ തൊഴിൽ	5	5.8
കച്ചവടം	13	15.1
മറ്റുള്ളവ	17	17.5
ബാധകമല്ലാത്തവർ	53	61.6
ആകെ	86	100.0

ആകെയുള്ള 86 വ്യക്തികളിൽ 5.8 ശതമാനം വരുന്ന 5 പേർ സർക്കാർ മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവരും. 15.1 ശതമാനം വരുന്ന 13 പേർ കച്ചവടത്തെ ജീവിതോപാധിയായി കാണുന്നു. 17.5 ശതമാനം വരുന്ന 17 പേർ മറ്റു മേഖലകളിലായും ജോലി ചെയ്യുന്നു.

പട്ടിക 6.11 മേഖലയിലെ സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ

തരം	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
തുണി വ്യാപാരം	1	3.6
പെട്രോൾ പമ്പ്	1	3.6
ഓട്ടോ മൊബൈൽ ഗ്യാരേജ്	1	3.6
വീഡിയോ പാർലർ/ഇൻെറർനെറ്റ് കഫേ	1	3.6
മറ്റുള്ളവ	5	17.9
ബാധകമല്ല	19	67.7
ആകെ	**28**	**100.0**

പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്തെ സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങളെ സംബന്ധിക്കുന്ന വിവരങ്ങളാണ് പട്ടിക 6.11ൽ പ്രതിബാധിക്കുന്നത്. പെട്രോൾ പമ്പ്, ഓട്ടോ മൊബൈൽ ഗ്യാരേജ്, വീഡിയോ പാർലർ/ഇൻെറർനെറ്റ് കഫേ എന്നിവ ഓരോന്നും. 2 തുണിവ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളും മറ്റു തരത്തിലുള്ള വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങൾ 5 ഉം ആണുള്ളത്.

പട്ടിക 6.12 വായ്പാ ലഭ്യതയ്ക്കുള്ള പ്രാപ്യത

നിർവ്വചനം	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
വായ്പ എടുക്കുവാൻ നിർവ്വാഹമുള്ളവർ	23	82.5
വിവരം നൽകാത്തവർ	5	17.5
ആകെ	28	100.00

പട്ടിക 6.11ൽ പറയുന്ന പ്രകാരം 23 കുടുംബങ്ങൾ വായ്പ എടുക്കുവാൻ നിർവ്വാഹമുള്ളവരാണ്.

പട്ടിക 6.13 വായ്പ ലഭ്യമാക്കുന്ന സ്രോതസ്സ്

നിർവ്വചനം	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
പൊതുമേഖലാ ബാങ്ക്	19	67.8
സ്വകാര്യമേഖലാ ബാങ്ക്	4	14.3
ബാധകമല്ല	5	17.9
ആകെ	**28**	**100.00**

വായ്പാ ലഭ്യമാക്കുന്ന സ്രോതസ്സിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളെ തരംതിരിച്ചിരിക്കുന്നതിന്റെ വിവരങ്ങളാണ് പട്ടിക 6.13ൽ ചൂണ്ടികാണിക്കുന്നത്. 67.8 ശതമാനം വരുന്ന 19 കുടുംബങ്ങൾ പൊതുമേഖലാ ബാങ്കുകളിൽ നിന്നും, 14.3 ശതമാനം വരുന്ന 4 കുടുംബങ്ങൾ സ്വകാര്യമേഖലാ ബാങ്കുകളിൽ നിന്നുമാണ് പ്രധാനമായും വായ്പകൾ എടുത്തിരിക്കുന്നത്.

അദ്ധ്യായം 7

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത നിർവ്വഹണ രൂപരേഖ

7.1 ആഘാതം തിരിച്ചറിയുന്നതിനുള്ള ചട്ടക്കൂടും സമീപനങ്ങളും

വികസനത്തിനു സഹായകമായ മെട്രോ, ഹൈവേ, എയർപോർട്ട്, നഗരവികസനം തുടങ്ങിയ പദ്ധതികൾ മൂലമുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ, പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനു മുമ്പേ കണ്ടെത്താനാണ് എസ്. ഐ. എ പഠനം കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇത് തീരുമാനങ്ങൾ എടുക്കുന്നവർക്ക് പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെക്കുറിച്ച് മുൻ കൂട്ടി കാണുവാനും അതുവഴി ഉണ്ടായേക്കാവുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങളെ പ്രതിരോധിക്കാനാവശ്യമായ മാർഗ്ഗങ്ങൾ കൃത്യസമയത്ത് കൈകൊള്ളുവാനും സഹായിക്കുന്നു. പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്ത് താമസിക്കുന്ന ജനങ്ങളെ നേരിട്ടോ അല്ലാതെയോ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുന്ന തീരുമാനങ്ങൾ എടുക്കേണ്ടി വരുന്ന ഘട്ടത്തിൽ പരിഗണിക്കേണ്ട സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക ഘടകങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ എസ്. ഐ. എ ലഭ്യമാക്കുന്നു.

നിർദ്ധിഷ്ട പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ തൽപരകക്ഷികൾക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിലയിരുത്തിയത് ക്രമാനുഗതമായ സമീപനത്തിലൂടെയാണ്.

7.2 പദ്ധതിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിലായി ഉണ്ടാകാവുന്ന സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുടെ വിലയിരുത്തൽ

- **നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ തുടങ്ങുന്നതിനു തൊട്ടുമുമ്പ്**
  - ★ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ, അതിലുള്ള കെട്ടിടങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കൽ.

- **നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ**
  - ★ പൊടികൊണ്ടുള്ള മലിനീകരണം, ശബ്ദ മലിനീകരണം, തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ, അന്യസംസ്ഥാന തൊഴിലാളുകളുടെ കുടിയേറ്റം മൂലമുള്ള ആരോഗ്യ സംബന്ധമായതും മാലിന്യ നിർമാർജ്ജന സംബന്ധമായ പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവ വരാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്.

- **പദ്ധതി പ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ**
  - ★ വാഹനങ്ങളുടെ സുഗമമായ സഞ്ചാരം, നഗരത്തിലേക്ക് എത്താനുള്ള വിവിധ സൗകര്യങ്ങൾ, ഭൂമിയുടെ വില വർദ്ധന, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ വളർച്ച, വിവിധ ജോലികൾക്കുള്ള അവസരങ്ങൾ, വരുമാനം വർദ്ധിക്കുന്നതിലൂടെ ജീവിത നിലവാരവും മെച്ചപ്പെടുന്നു.

<u>ഗുണഭോക്താക്കളുടെ വിഭാഗം</u>

1. **പ്രാഥമിക തൽപ്പരകക്ഷികൾ**	:	ഭൂവുടമകൾ, ഉടമസ്ഥർ, വാടകക്കാർ, പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്തെ വ്യാപാര വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ ജീവനക്കാർ
2. **ദ്വിതീയതലത്തിലുള തൽപ്പരകക്ഷികൾ**	:	a) പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്തും സമീപ പ്രദേശത്തുമുള്ള കുടുംബങ്ങൾ b) പദ്ധതി മൂലം നേരിട്ട് പ്രത്യാഘാതം ഇല്ലെങ്കിലും മെട്രൊയുടെ നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ വാണിജ്യം നിലക്കുകയൊ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയൊ ചെയ്യുന്ന സ്ഥാപനങ്ങൾ c) പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, കൊച്ചി മെട്രൊ റേയിൽ ലിമിറ്റഡ്, റവന്യു വകുപ്പ്, തൃപ്പൂണിത്തുറ മുനിസിപ്പാലിറ്റി.

<u>തൽപ്പരകക്ഷികളുടെ ചില അഭിപ്രായങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു</u>

1) **ജലം :** സ്റ്റേഷനു വേണ്ടി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഒരു ഭൂമിയിൽ സ്ഥിരമായി വെള്ളം ധാരാളം ഉള്ള 2 കിണറുകൾ ഉണ്ട്. അതിനെ അവിടെ തന്നെ നിലനിർത്തിയാൽ കുടിവെള്ള സംബന്ധമായ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്.

2) **സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയ :** മെട്രോ പദ്ധതി പ്രക്രിയ വരുന്നതിൽ മിക്കവാറും ആളുകൾക്ക് യോജിപ്പുതന്നെയാണ്. പക്ഷെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ എത്രയും പെട്ടെന്ന് ഏറ്റെടുക്കുകയും തീർപ്പാക്കുകയും ചെയ്യുക. കെട്ടിട ഉടമകളുമായി വാടക സംബന്ധിക്കുന്ന തർക്കം ഉള്ളവയിൽ കോടതി വിധി പ്രകാരം വാടക അടച്ചു തീർത്തശേഷമേ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാവൂ.

7.3 സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളും അവയുടെ നിർദ്ദിഷ്ട ലഘൂകരണ നടപടികളും

പട്ടിക 7.1 സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളും അവയുടെ നിർദ്ദിഷ്ട ലഘൂകരണ നടപടികളും

ക്രമ നമ്പർ	ആഘാതത്തിൻെറ തരം	അവസ്ഥ	നിർധിഷ്ട ലഘൂകരണ നടപടികൾ
1	ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടൽ	വ്യക്തികളുടെ സ്ഥലം നഷ്ടമാകുന്നുണ്ട്. ഇത് പ്രത്യക്ഷത്തിലുള്ള പ്രത്യാഘാതമാണ്.	ഭൂമി എറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക

2	കെട്ടിടങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	എതാനും കെട്ടിടങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്.. ഇത് പ്രത്യക്ഷത്തിലുള്ള പ്രത്യാഘാതമാണ്.	ഭൂമി എറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
3	ഉപയോഗയോഗ്യമായ വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം	ഉണ്ട്.	ഭൂമി എറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
4	ഉപജീവന മാർഗ്ഗത്തിനുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്തുള്ള ചില കുടുംബങ്ങൾക്ക് അവരുടെ ഉപജീവന മാർഗ്ഗം നഷ്ടമാകുന്നു.	ഭൂമി എറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും പുനഃരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള നിയമം 2013 പ്രകാരമുള്ള നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
5	പൊതുജനോപകാരപ്രദമായ സേവനങ്ങളുടെ നഷ്ടം	ജലവിതരണം, മലിനജല നിർഗ്ഗമന സംവിധാനം, വൈദ്യുതി പൊസ്റ്റുകൾ, ടെലിഫോൺ കേബിളുകൾ, ബസ് കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രം മുതലായവയ്ക്ക് നാശനഷ്ടം സംഭവിക്കും.	യഥാസമയത്ത് പുനഃസ്ഥാപിക്കുക
6	പൊതുഭൂമിക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	ഇല്ല	–
7	നാഗരിക സേവനങ്ങൾക്കും പൊതുഭൂമിക്കും ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	ഇല്ല	–
8	സാംസ്കാരിക വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം	ഇല്ല	–

9	ദുർബല വിഭാഗങ്ങളുടെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ	വിധവകൾ, സ്ത്രീകൾ നേതൃത്വം നൽകുന്ന കുടുംബങ്ങൾ,വികലാംഗർ, മുതിർന്ന പൗരന്മാർ മുതലായവർ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നു. പട്ടിക ജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗ വിഭാഗത്തിലുള്ള ജനങ്ങൾ പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്ത് ഇല്ല.	മുൻഗണന അനുസരിച്ച് പുനഃരധിവാസ പാക്കേജ് കൊടുക്കുക.

സർവ്വേയിലൂടെയും പ്രാഥമിക തൽപരകക്ഷികളുമായും നടത്തിയ ആശയവിനിമയത്തിൽ നിന്നും നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതിയുമായി സഹകരിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. പക്ഷേ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ കാലതാമസം കൂടാതെ എത്രയും പെട്ടെന്ന് തീർക്കേണ്ടതാണ്. കൂടാതെ ഭാഗികമായി നഷ്ടപ്പെടുന്ന കെട്ടിടങ്ങളിൽ തൽ സ്ഥാനത്ത് നിലനിൽക്കാൻ സാധ്യമല്ലെങ്കിൽ അത് പൂർണ്ണമായും സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതാണ്. അല്ലാത്തപക്ഷം അതിൻെറ ഉടമസ്ഥർക്ക് ആ വസ്തു യാതൊരു വിധത്തിലും ഉപകാരപ്രദമാകില്ല. പരമ്പരാഗതമായി ഈ പദ്ധതി പ്രദേശത്തുള്ള ചില ഉടമസ്ഥർ നിർദ്ധിഷ്ട പദ്ധതിക്കായി സ്ഥലം വിട്ടുനൽകുന്നതിൻെറ എതിർപ്പ് പ്രകടിപ്പിച്ചു.

7.4 പദ്ധതിനിർദ്ദേശ സമയത്ത് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ നൽകിയ മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ

പദ്ധതിനിർദ്ദേശ സമയത്ത് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിനെക്കുറിച്ചോ, പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണ മാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ചോ ഒരു നിർദ്ദേശവും നൽകിയിട്ടില്ല.

7.5 ആഘാതം കുറയ്ക്കാനും ലഘൂകരിക്കാനും നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുവാനുമായി സ്വീകരിക്കാവുന്ന നടപടികൾ

- പുനഃരധിവാസ-പുനസ്ഥാപന പാക്കേജ് അനുവദിക്കുന്ന സമയത്ത് കുടിയൊഴിപ്പിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്കും സ്ത്രീകൾ നേതൃത്വം നൽകുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്കും, ആശ്രിതരായ വിധവകൾക്കും, വികലാംഗർക്കും വേഗത്തിൽ തന്നെ നഷ്ടപരിഹാരത്തുക ലഭ്യമാക്കേണ്ടതാണ്.
- നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന ആരോഗ്യപരവും സുചിത്വപരവുമായ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചും അതിനെ പ്രതിരോധിക്കുന്ന മാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ചും ബന്ധപ്പെട്ട അധികാരികളുടെ പരിഗണനയിൽ വരേണ്ടതാണ്.
- പല കുടുംബങ്ങളുടേയും ഉപജീവന മാർഗ്ഗത്തെ പദ്ധതി ബാധിക്കുമെന്നതിനാൽ ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ കാല താമസമെന്യേ വളരെ വേഗത്തിൽ നടപ്പിലാക്കേണ്ടതാണ്.

പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചുള്ള അവബോധവും അഭിപ്രായങ്ങളും

പട്ടിക 7.2 വിവരങ്ങളുടെ ഉറവിടം

വിവരങ്ങൾ	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
പത്രം	15	53.6
ഇൻെറർനെറ്റ്/സാമൂഹ്യമാധ്യമങ്ങൾ	1	3.6
കമ്മ്യൂണിറ്റി അംഗങ്ങൾ	1	3.6
മറ്റുള്ളവ	1	3.6
മുകളിലുള്ള എല്ലാം	10	35.7
ആകെ	**28**	**100.00**

പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് എല്ലാ വിവരദാതാക്കൾക്കും അറിവുള്ളതാണ്. പദ്ധതി നേരിട്ട് ബാധിക്കാത്ത കുടുംബങ്ങളിലും സ്ഥാപനങ്ങളിലുമായുള്ള 53.6 ശതമാനം പേർ അതായത് 15 കുടുംബങ്ങൾ ദിനപത്രം മുഖേനയും 35.7 ശതമാനം പേർ അതായത് 10 കുടുംബങ്ങൾ ദിനപത്രം, ഇൻെറർനെറ്റ്, മറ്റ് സാമൂഹ്യമാധ്യമങ്ങൾ എന്നിവ വഴിയും പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് അറിഞ്ഞിട്ടുള്ളവരാണ്.

പട്ടിക 7.3 ഗുണപരമായ മാറ്റത്തെക്കുറിച്ചുള്ള അഭിപ്രായ വോട്ടെടുപ്പ്

ഗുണപരമായ മാറ്റം	ഉണ്ട്(%)	ഇല്ല (%)	അഭിപ്രായമില്ല (%)
തൊഴിലവസരങ്ങളിലുണ്ടായ വർദ്ധനവ്	57.1	32.1	10.7
മെച്ചപ്പെട്ട ഗതാഗതസൗകര്യം	55.2	31.0	10.3
സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങളിലുള്ള വർദ്ധന	75.0	14.3	10.7
ഭൂമി, കെട്ടിടം മുതലായവയുടെ വ്യവഹാരപുരോഗതി	50.0	39.3	10.7
ഭൂമി വിലയിലുണ്ടാകുന്ന വർദ്ധനനവ്	50.0	39.3	10.7
അടുത്ത പ്രദേശങ്ങളിലേക്ക് വേഗത്തിൽ എത്തുവാനുള്ള സൗകര്യം	46.4	42.9	10.7
വാടകയിൽ നിന്നുള്ള വരുമാനത്തിലുള്ള വർദ്ധന.	35.7	53.6	10.7

പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളിൽ 57.1 ശതമാനം കുടുംബങ്ങൾ പദ്ധതിമൂലം തൊഴിലവസരങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നുവെന്നും 55.2 ശതമാനം കുടുംബങ്ങൾ പദ്ധതിമൂലം ഗതാഗതസൗകര്യം വർദ്ധിക്കുന്നുവെന്നും അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. കൂടാതെ 50 ശതമാനം ആളുകൾ ഭൂമിയുടെ വില വർദ്ധിക്കുന്നുവെന്നും ഭൂമി, കെട്ടിടം മുതലായവയുടെ വ്യവഹാരപുരോഗതിയുണ്ടാകുമെന്നും അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു.

പട്ടിക 7.4 ദോഷകരമായ മാറ്റങ്ങളെ(പ്രത്യാഘാത)ക്കുറിച്ചുള്ള അഭിപ്രായ വോട്ടെടുപ്പ്

പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ	ഉണ്ട്(%)	ഇല്ല (%)	അഭിപ്രായമില്ല (%)
കൃഷിഭൂമിക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം	0	89.3	10.7
നിലവിലുള്ള ഭൂമിയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന സമ്മർദ്ദം	57.1	32.1	10.7
കുടിയേറ്റം മൂലമുണ്ടാകുന്ന ജനസാന്ദ്രതയിലുണ്ടാകുന്ന വർദ്ധനവ്	53.6	35.7	10.7
കുടിയേറി പാർത്തവരുമായി ഉണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ	39.3	50.0	10.7
മെട്രോയുള്ള പരിസരത്ത് ജനസാന്ദ്രതയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന വളർച്ച	57.1	32.1	10.7
പകർച്ചാവ്യാധികൾ പടർന്ന് പിടിക്കുവാനുള്ള സാധ്യത.	39.3	50.0	10.7
വാടകയ്ക്ക് താമസിക്കുന്നവർക്ക് കൂടുതൽ തുക വാടക ഇനത്തിൽ നൽകേണ്ടി വരുന്നു	46.4	42.9	10.7

പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളിൽ പദ്ധതി മൂലമുണ്ടാകുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങളെക്കുറിച്ച് പ്രതികരിച്ചവരിൽ 57.1 ശതമാനം കുടുംബങ്ങൾ പദ്ധതി പ്രദേശങ്ങൾക്ക് മേൽ സമ്മർദ്ദം ഉണ്ടാകുമെന്നും പരിസരത്ത് ജനസാന്ദ്രത വർദ്ധിക്കുമെന്നും 53.6 ശതമാനം ആളുകൾ കുടിയേറ്റം മൂലം ജനസാന്ദ്രത വർദ്ധിക്കുമെന്നും 46.4. ശതമാനം ആളുകൾ വാടകയ്ക്ക് താമസിക്കുന്നവർക്ക് കൂടുതൽ തുക വാടക ഇനത്തിൽ നൽകേണ്ടി വരുന്നുവെന്നും അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു.

പട്ടിക 7.5 പുനഃരധിവാസ–പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജ് മുൻഗണന (ഗാർഹിക/വാണിജ്യ–ഉടമസ്ഥർ)

പുനഃരധിവാസ–പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജ്	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
നഷ്ടപ്പെട്ട ഭൂമിക്ക് തുല്യമായ ഭൂമിയും അവിടെ നഷ്ടമായ കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായവും	3	10.7
നഷ്ടത്തിന് ആനുപാതികമായ സാമ്പത്തികമായ നഷ്ട പരിഹാരം	15	53.6
ബാധകമല്ല	8	28.6
അഭിപ്രായം തുറന്നുപറയാത്തവർ	2	7.1
ആകെ	**28**	**100.00**

പട്ടിക 7.5ൽ വെളിപ്പെടുത്തുന്നത് പ്രകാരം 53.6 ശതമാനം പേർ നഷ്ടത്തിന് ആനുപാതികമായ സാമ്പത്തികമായ നഷ്ട പരിഹാരമാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. 10.7 ശതമാനം പേർ നഷ്ടപ്പെട്ട ഭൂമിക്ക് തുല്യമായ ഭൂമിയും അവിടെ നഷ്ടമായ കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായവുമാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. 8 ഗാർഹിക/വാണിജ്യ-ഉടമസ്ഥർക്ക് ഈ പുനഃരധിവാസ-പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജ് ബാധകമല്ല. 2 ഗാർഹിക/വാണിജ്യ-ഉടമസ്ഥർ ഈ പുനഃരധിവാസ-പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജിനെക്കുറിച്ച് അഭിപ്രായം തുറന്നുപറയാത്തവരാണ്.

പട്ടിക 7.6 പുനഃരധിവാസ-പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജ് മുൻഗണന (ഗാർഹിക/വാണിജ്യ-വാടകക്കാർ)

പുനഃരധിവാസ-പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജ്	കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	ശതമാനം
സ്ഥലം മാറിപ്പോകലും വാടകതുകയും	5	17.9
അഭിപ്രായം തുറന്നുപറയാത്തവർ	2	7.2
മറ്റുള്ളവ	1	3.6
ബാധകമല്ല	20	71.4
ആകെ	**28**	**100.00**

പദ്ധതിബാധിതരായ 28 പേരിൽ 20 പേർ ഗാർഹിക/വാണിജ്യ-ഉടമസ്ഥരാണ്. ബാക്കി വരുന്ന 8 പേർ വാടകക്കാർ വസ്തു വാണിജ്യാടിഥാനത്തിലുള്ള ആവശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്നു. 5 വാടകക്കാർ അഭിപ്രായപ്പെട്ടത് അവർക്ക് സ്ഥലം മാറിപ്പോകുന്നതിനും ഇടക്കാലത്തേയ്ക്കുള്ള വാടകതുകയും നൽകണമെന്നുമാണ്. 2 വാടകക്കാർ അഭിപ്രായം തുറന്നുപറയാത്തവരും, മറ്റുള്ളവരിൽ 1 ആൾ മറ്റേതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള പുനഃരധിവാസ-പുനഃസ്ഥാപന പാക്കേജുമാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്.

അദ്ധ്യായം 8

ചിലവുകളുടെയും ഗുണങ്ങളുടെയും വിശകലനവും എറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ശുപാർശകളും

ഉപസംഹാരം

പേട്ട–തൃപ്പൂണിത്തുറ സ്റ്റേഷനുകളുടെയും ബസ് ബേകളുടേയും നിർമ്മാണ പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ ഭൂമി എറ്റെടുക്കൽ വരുന്നത് RTFCTLARR നിയമം 2013ലെ "പൊതു ഉദ്ദേശത്തിൻ" കീഴിലാണ്. ഭൂവുടമകളുടെ കുടുംബങ്ങളുമായും (ഭൂമി/കെട്ടിടം), വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള വാടകക്കാർ, കഴിഞ്ഞ 3 വർഷക്കാലമായി പദ്ധതി ബാധിത പ്രദേശത്ത് ജോലി ചെയ്യുന്ന ജീവനക്കാർ എന്നിവരിൽ നടത്തിയ പഠനത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനതിലാണ് പ്രാഥമിക പ്രത്യാഘാത ബാധിതർക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന പ്രാത്യാഘാതങ്ങളെക്കുറിച്ച് കണ്ടെത്തിയത്. പദ്ധതിമൂലം ഉണ്ടാകുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുതിനാവശ്യമായ നടപടിക്രമങ്ങൾ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട RTFCTLARR നിയമം 2013 പ്രകാരം നിശ്ചയിക്കേണ്ടതാണ്.

ചുവടെ കൊടുത്തിരിക്കുന്ന പട്ടികയിൽ നിയമാനുസരണം നഷ്ടപരിഹാരത്തിനായി പരിഗണിക്കേണ്ട പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെയും പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്ത് ജോലി ചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികളുടെയും എണ്ണമാണു നൽകിയിരിക്കുന്നത്. ആശ്രിതരായ വിധവകളേയും പുനരധിവാസ പുനസ്ഥാപന പാക്കേജിനായി (R&R) പ്രത്യേകം പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്.

8.1 പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ ഏകീകൃത വിവരങ്ങൾ

പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങൾ		കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം (ഏകദേശം)
പദ്ധതിമൂലം ബാധിക്കപ്പെടുന്ന വസ്തുവകകൾ	ഭൂമി	22
	കെട്ടിടം (വീട്/താൽക്കാലിക ഷെഡ്)	7
	മറ്റ് നിർമ്മിതികൾ (ചുറ്റുമതിൽ, മേൽക്കൂര, ഗേറ്റ്, ടൈൽഡ് തറ മുതലായവ....)	15
പദ്ധതിമൂലം ഉപജീവന മാർഗ്ഗം ബാധിക്കപ്പെടുന്നവർ		7
ആശ്രിതരായ വിധവകൾ		2
പദ്ധതിബാധിത പ്രദേശത്ത് ജോലി ചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികൾ		7

കുറിപ്പ്: മുകളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന വസ്തുതകൾ വിവരദാതാക്കളിൽനിന്നും ലഭിച്ചതാണ ്; രേഖാപരമായി തെളിവുകൾ പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്.

അദ്ധ്യായം 9

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത ദുരീകരണ പദ്ധതിനിർവ്വഹണത്തിനുള്ള ഔദ്യോഗിക ചട്ടക്കൂട്

9.1 RTFCTLARR നിയമം 2013ൽ നിർവചിക്കുന്നതിൻ പ്രകാരം, സർക്കാർ നിയമിക്കുന്ന അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർക്ക് അയിരിക്കും പദ്ധതിബാധിത കുടുംബങ്ങൾക്കുള്ള പുനരധിവാസ പുനഃസ്ഥാപന സ്കീം തയ്യാറാക്കുന്നതിൻെറ ഉത്തരവാദിത്വം. ഗവണ്മെൻറിൻെറയും പുനരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള കമ്മീഷണറുടെയും മേൽനോട്ടത്തിനും മാർഗ്ഗ ദർശനത്തിനും നിയന്ത്രണത്തിനും വിധേയമായി പുനരധിവാസത്തിനുമുള്ള അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർ തൻെറ കീഴിലുള്ള പ്രൊജക്ടിനു വേണ്ടിയുള്ള പുനരധിവാസത്തിനും പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുമുള്ള സ്കീമിൻെറ രൂപീകരണത്തിനും നടത്തിപ്പിനും മേൽനോട്ടത്തിനും ഉത്തരവാദിയായിരിക്കുന്നതുമാണ്.

RTFCTLARR നിയമം 2013ൽ നിർവചിക്കുന്ന പ്രകാരമുള്ള ഉചിതമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതു വഴി നിർദ്ദിഷ്ട പേട്ട–തൃപ്പൂണിത്തുറ സ്റ്റേഷനുകളുടെയും ബസ് ബേയുടെയും പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാതം ലഘൂകരിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്.

G.O. (Ms) No.485/2015/RD-23/09/2015ൽ പുറപ്പെടുവിച്ച ഭൂമി എറ്റെടുക്കലിൽ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുതാര്യതയ്ക്കും വേണ്ടി കേരള സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച നയത്തിൽ പറയുന്ന പ്രകാരം ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരം, പുനരധിവാസം, പുനഃസ്ഥാപനം എന്നിവയ്ക്ക് വേണ്ടിയുള്ള ജില്ലാതല കമ്മിറ്റിയിൽ ചുവടെ ചേർക്കുന്ന ആളുകൾ ഉൾപ്പെടുന്നതാണ്.

- **ജില്ലാ കളക്ടർ**
- **പുനരധിവാസ–പുനഃസ്ഥാപന അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർ**
- **ഭൂമി എറ്റെടുക്കൽ ഓഫീസർ**
- **സാമ്പത്തിക ഉദ്യോഗസ്ഥൻ**
- **സാമ്പത്തിക തീരുമാനങ്ങൾ കൈക്കൊള്ളാൻ അർത്ഥന അധികാരികളുടെ പ്രധിനിധികൾ**
- **തദ്ദേശ സ്വയം ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രധിനിധികൾ എന്നിവർ പുനരധിവാസ നടപടി രൂപരേഖയുടെ മേൽനോട്ടം വഹിക്കും**