പതിനാറാം കേരളനിയമസഭ

രണ്ടാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നമ്പർ: 109 **15-10-2026-ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

ദേശീയപാതയോരത്തെ ഭൂമി ഉപയോഗം

ചോദ്യം ഉന്നയിച്ച അംഗങ്ങൾ

ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്

ശ്രീ. കെ. എൻ. ബാലഗോപാൽ

ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി

ശ്രീ. കെ. കെ. രാമചന്ദ്രൻ

മറുപടി നൽകിയ മന്ത്രി

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ

(പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രി)

(എ) ദേശീയപാതയോരത്തെ ഭൂമി ഉപയോഗത്തിനുള്ള വിലക്ക് സംബന്ധിച്ച് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിലപാട് സുപ്രീകോടതിയെ അറിയിക്കുന്നതിൽ വീഴ്ചയുണ്ടായി എന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

മറുപടി: സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിലപാട് സുപ്രീംകോടതിയെ അറിയിക്കുന്നതിൽ വീഴ്ച ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഫലോദി അപകടവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സുപ്രീംകോടതി സ്വമേധയാ എടുത്ത കേസിൽ (സുവോ മോട്ടോ റിട്ട് പെറ്റീഷൻ(സി) നം. 9/2025) സംസ്ഥാന സർക്കാർ യഥാസമയം കക്ഷി ചേരുകയും ആവശ്യമായ സത്യവാങ്മൂലങ്ങളും അപേക്ഷകളും നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്ത് വീഴ്ച ഉണ്ടായിട്ടില്ല.

(ബി) ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ റോഡപകടങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ സുപ്രീംകോടതി സ്വമേധയാ എടുത്ത കേസിൽ കക്ഷിചേരുന്നതിനു കോടതിയെ സമീപിക്കുമെന്ന് സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിഷയം പരിഗണിച്ചപ്പോൾ സത്യവാങ്മൂലം സമർപ്പിക്കാതിരുന്നതിന്റെ കാരണം വ്യക്തമാക്കാമോ;

മറുപടി: മുൻ ഖണ്ഡികയിലെ ഉത്തരം

(സി) സത്യവാങ്മൂലം നൽകാൻ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ നിർദ്ദേശമുണ്ടായിട്ടും സർക്കാർ നിലപാട് അഭിഭാഷകരെ അറിയിക്കാതിരുന്നതിന്റെ കാരണം വിശദമാക്കാമോ;

മറുപടി: മുൻ ഖണ്ഡികയിലെ ഉത്തരം

(ഡി) തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പ് ദേശീയപാതയോരത്തെ നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെ വിവരശേഖരണം ആരംഭിച്ചത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് അറിയാതെ പോയ സാഹചര്യവും വകുപ്പുകൾ തമ്മിലുള്ള ഏകോപനമില്ലായ്മയും പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

<u>മറുപടി:</u> സുവോ മോട്ടോ റിട്ട് പെറ്റീഷൻ(സി) നം. 9/2025 മേലുള്ള ഇടക്കാല ഉത്തരവനുസരിച്ച് പൊതുമരാമത്ത്, ആഭ്യന്തരം, റവന്യൂ, ഗതാഗതം, ആരോഗ്യം, കുടുംബക്ഷേമം, തദ്ദേശസ്വയംഭരണം എന്നീ വകുപ്പുകൾ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഏകോപിതമായി ബഹു. കോടതിയിൽ സത്യവാങ്മൂലങ്ങളും അപേക്ഷകളും നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

(ഇ) സംസ്ഥാനത്തെ ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും ഭൂമിയുടെ ലഭ്യതക്കുറവും ദേശീയപാതയോരത്തെ വ്യാപാര മേഖലയുടെ സവിശേഷതകളും ശാസ്ത്രീയമായി കോടതിയെ ബോധ്യപ്പെടുത്തുന്നതിൽ അനാസ്ഥ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ആയത് പരിഹരിക്കാൻ എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

<u>മറുപടി:</u> ദേശീയപാതകളിലെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനായി സുപ്രീംകോടതി സുവോ മോട്ടോ റിട്ട് പെറ്റീഷൻ(സി) നം. 9/2025-മേൽ പുറപ്പെടുവിച്ച ഇടക്കാല ഉത്തരവിലെ ഖണ്ഡികകൾ 4(d), 4(e) എന്നീ നിർദേശങ്ങൾ സംസ്ഥാനത്ത് വലിയ തോതിലുള്ള പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ സൃഷ്ടിക്കുമെന്ന് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

കേരളത്തിലെ ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും, പരിമിതമായ ഭൂലഭ്യതയും, പശ്ചിമഘട്ടത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യേകതകൾ, ദേശീയപാതയോരങ്ങളിൽ തുടർച്ചയായി വികസിക്കപ്പെട്ട നഗര-ഗ്രാമ വാസസ്ഥലങ്ങളും കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ ദേശീയപാത മധ്യരേഖയിൽ നിന്നുള്ള ഈ നിയന്ത്രണം പ്രായോഗികമായി നടപ്പിലാക്കാൻ പ്രയാസമാണ്. അതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിക്കും യാഥാർഥ്യങ്ങൾക്കും അനുയോജ്യമായ രീതിയിൽ, സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ച് നിർമാണങ്ങൾ ക്രമീകരിക്കാൻ അനുമതി വേണമെന്ന സർക്കാരിന്റെ നിലപാട് ചൂണ്ടികാട്ടി ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീംകോടതി നിർദ്ദേശത്തിൽ വ്യക്തതയും കേരളത്തിന് പ്രത്യേക ഇളവുകളും ആവശ്യപ്പെട്ട് ബഹു. കോടതിയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ Interlocutory Application. 296745/2026 സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത അപേക്ഷയിലൂടെ ബഹു.സുപ്രീംകോടതി മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ആവശ്യങ്ങളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ അനുബന്ധം ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

അനുബന്ധം

<u>ദേശീയപാതകളിലെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനായി സുപ്രീം കോടതി, സുവോ മോട്ടോ റിട്ട് പെറ്റീഷൻ (സി) നം. 9/2025 മേൽ പുറപ്പെടുവിച്ച ഇടക്കാല ഉത്തരവിലെ ഖണ്ഡിക 4(ഡി), 4(ഇ) എന്നീ നിർദേശങ്ങളിൽ വ്യക്തതയും കേരളത്തിന് പ്രത്യേക ഇളവുകളും ആവശ്യപ്പെട്ട് ബഹു. കോടതിയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമർപ്പിച്ച Interlocutory Application.</u>

<u>അപേക്ഷയിലെ ആവശ്യങ്ങളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ</u>

i)ദേശീയപാത സെന്റർ ലൈനിൽ നിന്നുള്ള 40 മീറ്റർ / 75 മീറ്റർ നിയന്ത്രണത്തിന് പകരം അനുയോജ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ റോഡ് അതിർത്തിയിൽ നിന്നോ / റൈറ്റ് ഓഫ് വേ-യുടെ അരികിൽ നിന്നോ അളവുകൾ തിട്ടപ്പെടുത്തി, IRC:SP:15-1996, IRC:73-2023 എന്നിവയ്ക്ക് അനുസൃതമായി, കോറിഡോർ അധിഷ്ഠിതവും സുരക്ഷാ കേന്ദ്രീകൃതവുമായ കെട്ടിട നിർമ്മാണ പരിധികളും സെറ്റ്ബാക്കുകളും മുഖേന, ബഹു. സുപ്രീം കോടതിയുടെ ഇടക്കാല ഉത്തരവിലെ ഖണ്ഡിക4 (e) നിർദ്ദേശം കേരളം സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണെന്ന് നിർദ്ദേശിക്കുകയും/വ്യക്തമാക്കുകയും ചെയ്യുക.

ii) സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്തും, ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതി പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റു ഗതാഗത നിർദ്ദേശങ്ങളും ഉത്തരവുകളും പാലിക്കപ്പെടുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തിക്കൊണ്ടും, ദേശീയപാതകളിലെ നിലവിലുള്ള പദ്ധതിച്ചട്ടക്കൂടുകളുമായി മുന്നോട്ട് പോകാൻ കേരളം സംസ്ഥാനത്തെ അനുവദിക്കുന്ന രീതിയിൽ 13.04.2026-ലെ ഇടക്കാല ഉത്തരവ് ഭേദഗതി വരുത്തുകയും വ്യക്തമാക്കുകയും ചെയ്യുക.

iii) മദ്ധ്യരേഖാധിഷ്ഠിത നിയന്ത്രണം എന്ന ഒറ്റക്കാരണത്താൽ നിലവിലുള്ള നിയമവിധേയമായ കെട്ടിടങ്ങളുടെ/നിർമ്മിതികളുടെ നിയമപരമായ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, സംരക്ഷണം, പുനർനിർമ്മാണം, പുതുക്കിപ്പണിയൽ അല്ലെങ്കിൽ പുനർവികസനം എന്നിവ 4(e) ഖണ്ഡിക തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നില്ലെന്നും, ദേശീയപാതയോട് ചേർന്നു കിടക്കുന്ന ബാക്കി സ്ഥലങ്ങളെ നിയമപരമായി ബാധകമായ സെറ്റ്ബാക്കുകൾക്കപ്പുറത്തേക്ക് ഉപയോഗശൂന്യമാക്കുന്ന രീതിയിൽ ഈ ഉത്തരവ് പ്രവർത്തിക്കില്ലെന്നും വ്യക്തമാക്കുക.

iv) ബഹു. സുപ്രീം കോടതിയുടെ ഇടക്കാല ഉത്തരവിലെ ഖണ്ഡിക 4(d) യിലെ 'ഹൈവേ സേഫ്റ്റി സോൺ' എന്ന പ്രയോഗത്തിന്റെ വ്യാപ്തി വ്യക്തമാക്കുകയും യുക്തിസഹമാക്കുകയും ചെയ്യുക; കൂടാതെ, നിലവിലുള്ള സർവീസ് റോഡുകൾക്ക് പിന്നിൽ സ്ഥിതിചെയ്യുന്നതോ അല്ലെങ്കിൽ അംഗീകൃത നഗര/ജനവാസ മേഖലകളിലുള്ളതോ ആയ നിയമപരമായ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് തടസ്സമുണ്ടാകുകയോ അവരുടെ ട്രേഡ് ലൈസൻസുകൾ/എൻ.ഒ.സി കൾ കാരണമില്ലാതെ റദ്ദാക്കപ്പെടുകയോ പുതുക്കി നൽകാതിരിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നില്ലെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ, ദേശീയപാതയിലേക്ക് നേരിട്ടും നിയന്ത്രണമില്ലാതെയും പ്രവേശനമുള്ളതോ അതല്ലെങ്കിൽ ഹൈവേ സുരക്ഷയ്ക്ക് വ്യക്തമായ ഭീഷണിയുയർത്തുന്നതോ ആയ വസ്തുക്കൾക്ക് മാത്രം മുൻകൂട്ടിയുള്ള ദേശീയപാത അതോറിറ്റി/പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് അനുമതിയും ട്രേഡ് ലൈസൻസ്/എൻ.ഒ.സി പരിശോധനകളും പരിമിതപ്പെടുത്താൻ നിർദ്ദേശിക്കുക.