

**GOVERNMENT OF KERALA****Abstract**

Water Resources Department - National Highways in the State - Dredging in Water-bodies for use of earth materials in the development of National Highways - Policy Framework - approved- Sanction accorded -Orders issued.

WATER RESOURCES(IR) DEPARTMENT

G.O.(Ms)No.28/2025/WRD Dated,Thiruvananthapuram, 21-04-2025

- Read 1 G.O(Rt)No.11/2024/CSIND dated 15/03/2024.
2 G.O(MS)No.5/2024/CSIND dated 20/09/2024.
3 G.O(MS)No.6/2024/CSIND dated 28/11/2024.
4 G.O(MS)No.7/2024/CSIND dated 28/11/2024.

- 5 Letter No.11137/RO-Kerala/State Govt. Correspondence /260 dated 05.02.2025 from the Regional Officer, National Highways Authority of India, Ministry of Road Transport and Highways, Govt of India

ORDER

The National Highways Authority of India (NHAI) is redeveloping the major National Highways in the State, and multiple construction agencies have been contractually engaged for this purpose in different stretches. Regional Officer, NHAI at Thiruvananthapuram has brought to the notice of State Government that one of the required items as provided for in Bill of Quantities (BOQs) in the contracts with agencies is 'red earth' which is primarily meant for development of alignment bases, leveling and filling etc. for redeveloping the stretches of National Highways, and paucity, lack of availability in the vicinity of Highway alignments, higher cost, and public resistance in certain locations for obtaining red earth are causing delays in the completion of NH stretches. Accordingly, the appropriate intervention has been sought from State Government in having provided for approvals to dredge water bodies to appropriate ordinary earth material and to appropriate the

dredged materials already available on selected sites free of cost for substitute usage of 'red earth' which would assist timely completion of NH 66 redevelopment.

2. The Government as per Government Order read as 1st paper above have accorded approval for dredging and utilization of recovered earth in National Water Way in Ashtamudi Lake without levying any cost, and as per Government Order read as 2nd above, exemption was provided from 'Royalty and Seignorage' subject to limiting its use for NH development solely and with retention of records of dredged quantities of earth and monies for exempted royalties. However, as per Government Order read as 3rd above, it was ordered for recovery of the amount from the NHAI contracted agencies towards the cost of dredged earth materials at the rates fixed in Schedule of Rates (SoR) for NHAI's projects and deposit the collected amount with the State Government on a "Running Bill" basis. The Government as per Government Order read as 4th above accorded approval for providing the spoil dredged from the National Water Way in Vembanad Lake on the same terms and conditions as above for Ashtamudi Lake.

3. In consideration of the orders of the Government in this subject matter, Regional Officer, NHAI as per letter read as 4th paper above has submitted the Cost comparison statement of red earth as appearing in the various contracts with agencies for development of NH stretches conveying that in certain contracts, the amount provided for red earth is higher than the cost of dredging and transportation to sites and only in those cases where the cost in contracts with NHAI agencies is emerging more than the actual cost of dredging and transportation, there is a possibility of these contractors paying the said amount to the State Government and wherever the contracted amount is less than the actual cost of dredging and transportation, there is no possibility of recovering any amount from these contractors. The comparative cost statement for using already available dredged material by contractual obligations of Water Resources Department or CSIND is showing a similar situation as reported for dredging.

4. Government have examined the matter in detail. The justification for the proposal for abandonment of anticipated revenue includes to

consider the expenditure State ought to have incurred for dredging of these water bodies for enhancing water availability and increased e-flow had the State undertaken these contracts which are highly necessary; the cost for dis-aggregating the virgin earth or a hillock dismemberment to obtain these earth filling materials for NH development which certainly has huge enormous direct and environmental cost; preliminary investigation reports states that such dredged materials are not fit for use as construction materials; devoid of other economic value; the specified rate in DSR is assigned keeping description of the material for 'filling'; environmental good would be achieved by the required use as it would assist in having avoided earth excavations including of decimation of hillocks; water bodies basins including River channels would be deepened for higher water holding and better e-flow without any expenditure from State exchequer; non requirement of storage space for dredged material etc.; and the major objective of aiding expedited completion of NH stretches.

5. In the circumstances stated above, Government are pleased to approve the following policy framework for dredging and use of dredged materials from the water bodies for the development of NH stretches in the State incorporating the following conditions:

- i. The permission for dredging is limited to the works taken up by the NHAI inside the State only.
- ii. The assessment of composition of the earth material and fixation of price will be done by Irrigation department and Irrigation department will ensure that there is no delay in the testing of silt/soil and assessment process.
- iii. Only those materials established after soil testing and found neither having any mineral content nor having composition for any construction value shall be allowed to be utilized by the NHAI/ NHAI agencies for the stated purpose.
- iv. The dredging shall not be allowed in ecologically fragile areas or in places where there is significant mineral content available.
- v. The initial and final levels of the sites will be taken by the Executive Engineer in Irrigation Department for ascertaining the quantity of materials dredged out by NHAI/NHAI contracted

agencies.

- vi. No Seigniorage or Royalty shall be levied on the dredged spoil/earth on condition that it should be used only for the purpose of development of National Highways.
- vii. The Engineer authorized by the NHAI and the District Geologist concerned will certify and keep the quantity of the Seigniorage and royalty exempted dredged materials which is being used for the construction of the National Highway, and the NHAI and District Geologist will retain the records and copy of the same will be provided to the Executive Engineer of Water Resources Department and Coastal Shipping & Inland Navigation Department.
- viii. If dredging is to be done in the National Waterway, it will be subject to NOC from Inland Water ways Authority of India (IWAI).
- ix. The Regional Officer of the NHAI will provide the comparative statement for each proposal for average rate at site for usage of red or borrow earth in the contract and average rate at site for usage of dredged material.
- x. In those cases where the dredging is to be done by the NH contractor and wherever the "average rate at site for usage of borrow earth" in the contract is less than the "average rate at site for usage of dredged material", no recoveries shall be made from the contractor and wherever the average rate at site for usage of borrow earth in the contract is more than the "average rate at site for usage of dredged material", the difference shall be recovered from the contractor on running bill basis and paid to the State exchequer.
- xi. In those cases where the soil dredged by the any State Government department is being used by the NHAI for the development of National Highway, and wherever the "average rate at site for usage of borrow earth in the contract" is less than the "average rate at site for usage of dredged material", no recoveries shall be made from the contractor and wherever the "average rate at site for usage of borrow earth in the contract" is more than the "average rate at site for usage of dredged material", the difference shall be recovered from the contractor on running bill basis and paid to the State exchequer. The NHAI should include the dredging cost for calculating "Average

rate at site for usage of dredged material".

6. Sanction is also accorded to the National Highway Authority of India /NHAI contracted agencies engaged for development of various segments of National Highways in the State for dredging from 11 (eleven) selected water bodies in the State as mentioned in the appendix to this order and to use such dredged materials for the development and construction of various stretches of National Highways in the state after ascertaining it as ordinary earth having no other economic value. The approvals accorded for Ashtamudi Lake and Vembanad Lake vide reference (1) and (4) above shall be governed for recovery of dredged materials in accordance with the Policy Framework approved herein.

APPENDIX

Details of water bodies to be dredged spoil/silt

Sl.No.	Name of the PIU	Name of the Project	Dredging location	Expected Quantity of dredged material (Cum)
(i)	KOZHIKODE	Six laning of Azhiyur to Vengalam section from Ch. Km. 189.200 (Ex. Km. 188.000) to Ch. Km 232.100 (Ex.Km. 230.400) on HAM Mode (Kozhikode District)	Chombala Harbour	2,00,000
(ii)		Six laning of Kappirikkad to Thalikulam of NH-66	Chettuva River & Kottapuram River	3,90,000
(iii)	COCHIN-I	Six Laning of Thalikulam to Kodungallur	Chettuva River & Kottapuram River	3,90,000

		section of NH-66		
(iv)		Six Laning of Thuravoor Thekku	Vembanad Kayal	5,50,000
(v)		to Paravoor of NH-66	Andhakaranazhi Pozhi	3,50,000
(vi)	KOLLAM	Six Laning of Paravoor to Kottukulangara section of NH-66	Pamba River from Thottapally to Veeyapuram, Kayamkulam Sea mouth and Valiyazhheekal to Pathiyankara on B/S of NW- III	2,00,000
(vii)		Six laning of Kottukulangara to Start of Kollam bypass section of NH-66	Kallada Irrigation Canals	2,00,000
(viii)	TRIVANDRUM	Six Laning of start of Kollam bypass to Kadambattukonam of NH-66	Ashtamudi Lake	3,50,000
(ix)			Thanni Pozhikara, Paravoor Lake	2,00,000
(x)			TS Canal, Varkala	2,86,148
(xi)	Ernakulam	Vaduthala Bund (For Vallarpadam Railway Over Bridge) Interim Order from High Court		

(By order of the Governor)

BISHWANATH SINHA

ADDITIONAL CHIEF SECRETARY

To:

The Chief Engineer, Irrigation and Administration,
Thiruvananthapuram

The Regional Officer, National Highway Authority of India,
Thiruvananthapuram

The Principal Accountant General(A&E/Audit), Thiruvananthapuram
GAD(SC) Department(Vide Item 2861 dated 16.04.2025)

Finance Department(Vide U.O File No.3079382/ I&PW-B3/70/2025-
FIN dated 15.03.2025)

Coastal Shipping and inland Navigation Department

I&PRD(Web & New Media)(For publishing in the web)

Stock File/Office copy

Forwarded /By order

Signed by

Malini T J

Date: 24-04-2025 17:05:17
Section Officer

Copy to :-

Principal Secretary to Hon'ble Chief Minister

Private Secretary to Hon'ble Chief Minister

Private Secretary to Minister, Water Resources Department

PA to Additional Chief Secretary, Water Resources Department



രഹസ്യം

കേരള സർക്കാർ
മന്ത്രിസഭായോഗത്തിന്റെ നടപടിക്കുറിപ്പുകൾ

തീയതി : 16-04-2025

ഫയൽ നം. ഐ.ആർ.2/134/2025/ജ.വി.വ.

ഇനം നം: 2861

വിഷയം : ജലവിഭവ വകുപ്പ് - സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയ പാതയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളുടെ വികസനത്തിനായി NHAI/NHAI കരാർ നൽകിയിട്ടുള്ള ഏജൻസികൾക്ക് സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ ജലാശയങ്ങളിൽ നിന്ന് മണ്ണ് ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും അപ്രകാരം ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്യുന്ന മണ്ണ് സാധാരണ മണ്ണാണോ എന്ന് വിലയിരുത്തി ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിനും നിർമ്മാണത്തിനും ഉപയോഗിക്കുന്നതിനും, ചില തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ മുൻപുതന്നെ ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്തെടുത്ത് സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ളതുമായ മണ്ണ് ഏറ്റെടുത്ത് മേൽപ്പറഞ്ഞ ആവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുമുള്ള പരിമിതമായ അവകാശങ്ങൾ നൽകുന്നത്.

തീരുമാനം : സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാതയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളുടെ വികസനത്തിനായി NHAI കരാർ നൽകിയിട്ടുള്ള ഏജൻസികൾക്ക് അനുബന്ധത്തിൽ പറയുന്ന 11 ജലാശയങ്ങളിൽ നിന്നും മണ്ണ് ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും അപ്രകാരം ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്യുന്ന മണ്ണ് സാധാരണ മണ്ണാണോ എന്ന് വിലയിരുത്തി ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിനും നിർമ്മാണത്തിനും ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ഖണ്ഡിക 17-ൽ പറയുന്ന നിബന്ധനകൾ അംഗീകരിക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചു.

(ഒപ്പ്)
പിണറായി വിജയൻ
മുഖ്യമന്ത്രി
(ശരിപ്പകർപ്പ്)

ശാരദ മുരളീധരൻ
ചീഫ് സെക്രട്ടറി

അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി, ജലവിഭവ വകുപ്പ്.

കേരള സർക്കാർ
(ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ മന്ത്രിസഭ)
മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിനുള്ള കുറിപ്പ്

- 1. ഫയൽ നമ്പർ : ഐ.ആർ2/134/2025/ജവിവ
- 2. വകുപ്പ് : ജലവിഭവ (ഐ.ആർ) വകുപ്പ്
- 3. വിഷയം : ജവിവ- സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയ പാതയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളുടെ വികസനത്തിനായി NHAI/NHAI കരാർ നൽകിയിട്ടുള്ള ഏജൻസികൾക്ക് സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ ജലാശയങ്ങളിൽ നിന്ന് മണ്ണ് ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും അപ്രകാരം ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്യുന്ന മണ്ണ് സാധാരണ മണ്ണാണോ എന്ന് വിലയിരുത്തി ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിനും നിർമ്മാണത്തിനും ഉപയോഗിക്കുന്നതിനും, ചില തീരത്തെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ മുൻപുതന്നെ ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്തെടുത്ത് സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ളതുമായ മണ്ണ് ഏറ്റെടുത്ത് മേൽപ്പറഞ്ഞ ആവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുമുള്ള പരിമിതമായ അവകാശങ്ങൾ നൽകുന്നത് - സംബന്ധിച്ച്
- 4. മന്ത്രി സഭാ യോഗത്തിൽ സമർപ്പിക്കാനുള്ള മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ഉത്തരവ് തീയതി : 15/04/2025
- 5. (i) ഇത് സാമ്പത്തിക അതെ ബാധ്യതയുള്ളതാണോ?
(ii) സാമ്പത്തിക : ഉണ്ട്
ബാധ്യതയുള്ളതാണെങ്കിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പുമായി ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ?
ഉണ്ടെങ്കിൽ അവരുടെ അഭിപ്രായം മന്ത്രിസഭായോഗത്തിനുള്ള കുറിപ്പിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ടോ? : ഉണ്ട്
- 6. മറ്റേതെങ്കിലും വകുപ്പുമായി ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ? : ഇല്ല
ഉണ്ടെങ്കിൽ അവരുടെ അഭിപ്രായം മന്ത്രിസഭായോഗത്തിനുള്ള കുറിപ്പിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ടോ? : ഇല്ല
- 7. കുറിപ്പ് സമർപ്പിച്ച ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറിയുടെ പേര് : ശ്രീമതി. ദീപ എൻ.സി.
- 8. കുറിപ്പ് അംഗീകരിച്ച അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ പേര് : ശ്രീ.ബിശ്വനാഥ് സിൻഹ
- 9. മന്ത്രിസഭയ്ക്കുള്ള കരട് കുറിപ്പ് അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി അംഗീകരിച്ച തീയതി :
- 10. കുറിപ്പ് അംഗീകരിച്ച ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ പേര് : ശ്രീമതി. ശാരദ മുരളീധരൻ
- 11. മന്ത്രിസഭയ്ക്കുള്ള കരട് കുറിപ്പ് ചീഫ് സെക്രട്ടറി അംഗീകരിച്ച തീയതി : 15.04.2025
- 12. കുറിപ്പ് അംഗീകരിച്ച മന്ത്രിയുടെ പേര് : ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ
- 13. മന്ത്രിസഭയ്ക്കുള്ള കരട് കുറിപ്പ് മന്ത്രി അംഗീകരിച്ച തീയതി : 15.04.2025
- 14. കുറിപ്പിന്റെ പകർപ്പുകൾ സമർപ്പിച്ച തീയതി : 15.04.2025
- 15. മന്ത്രിസഭായോഗം തീരുമാനമെടുത്ത തീയതി :
- 16. തീരുമാനം പുറപ്പെടുവിച്ച സർക്കാർ ഉത്തരവ്/കത്തിന്റെ നമ്പറും തീയതിയും :

മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിനായുള്ള കുറിപ്പ്

സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയ പാതയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളുടെ വികസനത്തിനായി NHAI കരാർ നൽകിയിട്ടുള്ള ഏജൻസികൾക്ക് സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ ജലാശയങ്ങളിൽ നിന്നും മണ്ണ് ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും അപ്രകാരം ഡ്രൈഡ് ചെയ്യുന്ന മണ്ണ് സാധാരണ മണ്ണാണോ എന്ന് വിലയിരുത്തി ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിനും നിർമ്മാണത്തിനും ഉപയോഗിക്കുന്നതിനും, ചില തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ മുൻപുതന്നെ ഡ്രൈഡ് ചെയ്തെടുത്ത് സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ളതുമായ മണ്ണ് ഏറ്റെടുത്ത് മേൽപ്പറഞ്ഞ ആവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള പരിമിതമായ അവകാശങ്ങൾ നൽകുന്നതിനുമായി ഒരു നയ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതാണ് ഈ കുറിപ്പ്.

2. NH 66 ന്റെ അലൈൻമെന്റിന്റെ ബേസുകളുടെ വികസനം, ലെവലിംഗ്, ഫില്ലിംഗ് എന്നിവ പൂർത്തിയാക്കാൻ ആവശ്യമായ ചുവന്ന മണ്ണിന്റെ ലഭ്യതയിൽ കുറവുണ്ടെന്നും, ഇതും ചുവന്ന മണ്ണിന്റെ ഉയർന്ന വിലയും NH 66 നിർമ്മാണം സമയ ബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കുന്നു എന്നും NHAI അറിയിച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. അതിനാൽ കരാർ ഏജൻസികൾക്ക് ദേശീയ പാതയുടെ സമീപത്ത് നിന്ന് തന്നെ എളുപ്പത്തിൽ മണ്ണ് ലഭിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സഹായം NHAI പലപ്പോഴായി അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്.

3. ഇത്തരത്തിൽ NHAI യിൽ നിന്നുള്ള അപേക്ഷകൾ ആദ്യഘട്ടത്തിൽ സർക്കാർ പരിശോധിക്കുകയും, ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥ സംഘത്തിന്റെ ശുപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 15/03/2024 ൽ GO (RT)No.11/2024/CSIND പ്രകാരം NHAI/NHAI- യുടെ കരാർ ഏജൻസിക്ക് അഷ്ടമുടി കായലിൽ ഡ്രൈജിംഗ് നടത്തുന്നതിനും ഡ്രൈഡ് ചെയ്തെടുക്കുന്ന വസ്തുക്കൾ ഉപയോഗിക്കുവാനും അനുമതി നൽകി സർക്കാർ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിരുന്നു. ഡ്രൈഡ് ചെയ്തെടുക്കുന്ന spoil മറ്റു നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾക്ക് ഉപയോഗിക്കാൻ സാധിക്കില്ല എന്നതിനാൽ സമ്പത്തികമൂല്യം ഇല്ലാത്തതാണെന്ന വസ്തുതയും NH നിർമ്മാണത്തിന് ടി സ്റ്റോയിൽ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക വഴി സംസ്ഥാനത്തിന് പ്രയോജനമുണ്ടാകുന്ന ദേശീയ ആസ്തികൾ സൃഷ്ടിക്കാൻ കഴിയുമെന്നതും പരിഗണിച്ചാണ് NHAI ക്ക് വില ഈടാക്കാതെ നൽകുന്നതിന് അനുമതി നൽകിയത്. തുടർന്ന് 20/09/2024 ലെ സ ഉ (കൈ)5/2024/CSIND പ്രകാരം ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത

ചെയ്തുകൊടുക്കുന്ന സ്റ്റോയിൽ ദേശീയ പാത വികസന പ്രവർത്തികൾക്കാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത് എന്നത് പരിഗണിച്ച് പ്രസ്തുത spoil ന് royalty, (KMMC ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 7,32 എന്നിവയിൽ ഇളവ് വരുത്തി) sinorage എന്നിവ ഒഴിവാക്കി ചുവടെ ചേർക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി സൗജന്യമായി NHAI ക്ക് നൽകാൻ അനുമതി നൽകി ഉത്തരവായി.

- 1. ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്തുകൊടുക്കുന്ന ഉല്പന്നങ്ങൾ ദേശീയ പാത വികസനത്തിന് മാത്രമേ ഉപയോഗിക്കാൻ പാടുള്ളൂ.
- 2. ദേശീയ പാത വികസന അതോറിറ്റി നിയോഗിക്കുന്ന എഞ്ചിനീയർ, ബന്ധപ്പെട്ട ജില്ലയിലെ ജില്ലാ ജിയോളജിസ്റ്റ് എന്നിവർ ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നതും ദേശീയപാത വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നതുമായ റോയൽറ്റി ഇളവ് നൽകുന്ന ഉൽപ്പന്നത്തിന്റെ അളവ് രേഖപ്പെടുത്തി സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ചെയ്ത് സൂക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്.

4. 28/11/2024 ലെ GO(MS) 6/2024/CSIND, പ്രകാരം 20/09/2024ലെ GO. (MS) 5/2024/CSIND ഉത്തരവിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് പുറമെ താഴെ പറയുന്ന മൂന്നാമത്തെ വ്യവസ്ഥ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി ഭേദഗതി ചെയ്തു ഉത്തരവായി.

“NHAI - യുടെ പ്രവൃത്തികൾക്കുവേണ്ടി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള SoR നിരക്കിൽ മണ്ണ് നൽകാൻ കരാർ കൊടുത്തിട്ടുള്ള കരാറുകാരിൽ നിന്നും ഈ തുക ഈടാക്കി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് "Running bill" basis -ൽ ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യുവാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുവാനും NHAI- യോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു . “

5. തുടർന്ന് വേമ്പനാട് കായലിലെ ദേശീയ ജലപാതയിൽ നിന്ന് ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് എടുക്കുന്ന സ്പോയിൽ NH 66 ന്റെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തികൾക്ക് വേണ്ടി വില ഈടാക്കാതെ NHAI authority ക്ക് royalty, sineorage charge എന്നിവയിൽ ഇളവ് വരുത്തി നൽകുന്നതിന് GO (MS) 5/2024/CSIND, GO(MS)6/2024/CSIND എന്നീ ഉത്തരവുകളിൽ അഷ്ടമുടി കായലിലെ ജലപാതയിൽ നിന്നും ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് എടുത്ത സ്റ്റോയിൽ NHAI ക്ക് വില ഈടാക്കാതെ നൽകുന്നതിന് ഉത്തരവായപ്പോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയ അതേ വ്യവസ്ഥകളോടെ നൽകുന്നതിന് GO(MS)No.07/2024/CSIND പ്രകാരം സർക്കാർ ഉത്തരവായിരുന്നു.

6. ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്തുകൊടുത്തിട്ടുള്ള സ്റ്റോയിൽ ദേശീയ പാതാ വികസനത്തിന്

ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് നൽകുവാനുള്ള അഭ്യർത്ഥനകൾ രണ്ടു തരത്തിലുള്ളവയാണ്.

1. ദേശീയപാത 66-ന്റെ വികസനത്തിനായുള്ള NHAI യുടെ കരാറുകാർ ജലപാത/ജലാശയം ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് സ്റ്റോയിൽ ദേശീയപാതാ വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതി.
2. നിലവിൽ ജലസേചന വകുപ്പ് ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് വിവിധ സൈറ്റുകളിൽ നിക്ഷേപിച്ചിട്ടുള്ള സ്റ്റോയിൽ ദേശീയപാതാ വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നതിനായി നൽകുന്നതിന് അനുമതി.

7. ഡ്രഡ്ജിംഗിലൂടെ ലഭ്യമായ സ്റ്റോയിൽ ഡ്രഡ്ജിംഗിന് ചെലവായ തുക ഈടാക്കി NHAI - യ്ക്ക് നൽകുന്നത് സംബന്ധിച്ച വിഷയത്തിൽ അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി NHAI റീജിയണൽ ഓഫീസറുമായി 15.01.2025-ൽ ചർച്ച നടത്തിയിരുന്നു. ഒന്നാമത്തെ വിഭാഗത്തിൽ മണ്ണിന് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള SOR നിരക്കിനേക്കാൾ കൂടുതലാണ് ഡ്രഡ്ജിംഗ് ചിലവ് എന്നതിനാൽ കരാറുകാരിൽ നിന്നും തുകയൊന്നും ഈടാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും രണ്ടാമത്തെ വിഭാഗത്തിൽ ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത സ്റ്റോയിൽ സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ള സൈറ്റിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗതാഗതചിലവ് വ്യത്യാസപ്പെടുന്നതിനാൽ കരാറുകാരിൽ നിന്നും ഈടാക്കുന്ന തുകയും വ്യത്യാസപ്പെടുമെന്നും NHAI റീജിയണൽ ഓഫീസർ അറിയിച്ചു. ഇക്കാര്യത്തിൽ വിശദമായ ഒരു മറുപടി എഴുതി നൽകാൻ റീജിയണൽ ഓഫീസറോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു.

8. ആയതിന് NHAI RO ലഭ്യമാക്കിയ cost comparison ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

No	Work	Average rate at site for usage of dredged materials	Average rate at site for usage of borrow earth	Net difference	Remarks
1	Ashtamudi Lake Six laning of start of Kollam Bypass (Km 486.000) to Kadambattukonam (Km 517.800) of (New NH- 66) on	692.22	508	184.22	The dredging cost is high. However, by considering public protest against sourcing of borrow earth, contractor opting for dredging materials.

	HAM Mode				
2	Chettuva Six laning of Kappirikkad to Thalikkulam of NH-66 (Old NH- 17) from Des.Ch.335.850 (Ex. Km. 349.260) to Des.Ch. 369+015 (Ex. Km 382.300) on HAM Mode.	712.19	736.89	24.7	Saving is coming owing to usage of dredged materials. Cost of dredging is coming lower than that of borrow earth, saving can be transferred to Government of Kerala
3	Kottappuram Six laning of Thalikkulam to Kodungallur section of NH- 66 (Old NH-17) from Des. Ch. 369.015 (Ex. Km.382.300) to Des. Ch. 397+750 (Ex. Km 411.850) on HAM Mode under Bharatmala Pariyojana.	816.83	872.01	55.18	Saving is coming owing to usage of dredged sand.Cost of dredging is coming lower than that of borrow earth, saving can be transferred to Government of Kerala
4	Thottappally Six laning of Paravoor (Des. Ch. 417.000) to Kottukulangara (Des. Ch. 454.500) section of New NH-66 (Old NH-47) on EPC mode.	862.48	467.94	394.54	Dredging cost is high. Contractor opting for dredging and subsequent usage of materials.
5	Kayamkulam Sea mouth	873.58	467.94	405.64	Dredging cost is high. Contractor opting for dredging and

	Six laning of Paravoor (Des. Ch. 417.000) to Kottukulangara (Des. Ch. 454.500) section of New NH-66 (Old NH-47) on EPC mode.				subsequent usage of materials.
6	Six laning of Kottukulangara to start of Kollam bypass section of New NH -66 (Old NH- 47) (from Des. Ch. 454.500 to 486.000) on HAM Mode - Ashtamudi Lake	615.81	513.82	101.99	Dredging cost is high. Contractor opting for dredging and subsequent usage of materials.
7.	Six laning of Thuravoor Thekku to Paravoor from Km. 378.612 to Km. 417.000 of NH- 66 (Old NH- 47) on EPC Mode under Bharatmala Pariyojana Vembanad Lake	751.50	581.50	170	Dredging cost is high. Contractor opting for dredging and subsequent usage of materials.

9. മേൽ പറഞ്ഞ പട്ടികയിൽ നിന്ന് വ്യക്തമായത് പോലെ ചില കരാറുകളിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള തുക ഡ്രൈഡ്ജിങ്ങിന്റെയും സൈറ്റുകളിലേക്കുള്ള ഗതാഗതത്തിന്റെയും ചെലവിനേക്കാൾ കൂടുതലാണെന്ന് NHAI റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. NHAI ഏജൻസികളുടെ ഡ്രൈഡ്ജിങ്ങ് ചെലവ് യഥാർത്ഥ ഡ്രൈഡ്ജിങ്ങിനും ഗതാഗതത്തിനും വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ആകുന്ന കേസുകളിൽ മാത്രമേ മന്ത്രിസഭയുടെ തീരുമാനം അനുസരിച്ച് ഈ കരാറുകാർ പ്രസ്തുത തുക സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകാനുള്ള സാധ്യതയുള്ളൂ എന്ന് വ്യക്തമാണ്. കരാർ തുക ഡ്രൈഡ്ജിങ്ങിന്റെയും ഗതാഗതത്തിന്റെയും യഥാർത്ഥ ചെലവിനേക്കാൾ കുറവാണെങ്കിൽ ഈ കരാറുകാരിൽ നിന്ന് ഒരു തുകയും സർക്കാരിലേക്ക് ലഭിക്കാൻ സാധ്യതയില്ല.

10. രണ്ടാമതായി ജലവിഭവ വകുപ്പിന്റെയോ ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗത വകുപ്പിന്റെയോ ഏതെങ്കിലും കരാർ ബാധ്യതകൾ പ്രകാരം ഇതിനോടകം തന്നെ ലഭ്യമായ ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്തെടുത്ത സൈറ്റുകളിൽ സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ള വസ്തുക്കൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അഭ്യർത്ഥിച്ച കേസുകൾ ഉണ്ട്. അത്തരം കേസുകൾ സംബന്ധിച്ച് യോഗത്തിൽ NHAI ചുവടെ പറയുന്ന വാക്കാലുള്ള നിരീക്ഷണങ്ങൾ നടത്തി.

1) ഓരോ കരാറിനും മെറ്റീരിയൽ മൂല്യവും കിലോമീറ്റർ നിരക്കിൽ പരമാവധി ലീഡ് ഭൂരവും ഉണ്ട്.

2) ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത വസ്തുക്കൾ പരമാവധി 10 കിലോമീറ്റർ വരെയുള്ള ലീഡ് ഭൂരത്തിലാണെങ്കിൽ NHAI യുമായുള്ള കരാറിലെ കരാർ തുക കരാറുകാർ നൽകേണ്ടതാണ്.

3) കേരളത്തിലെ എല്ലാ NHAI കരാറുകളിലും 1 M³ മണ്ണിന്റെ കരാർ മൂല്യം 243 രൂപയാണ്, പരമാവധി ലീഡ് ഭൂരം 10 കിലോമീറ്ററും Transportation cost കിലോമീറ്ററിന് 8 രൂപയുമാണ്. അതനുസരിച്ച് ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത വസ്തുക്കൾ 10 കിലോമീറ്റർ ഭൂരത്തിൽ ലഭ്യമാണെങ്കിൽ, കരാറുകാരൻ മുഴുവൻ തുക ഒടുക്കേണ്ടതും ലീഡ് ഭൂരം 10 കിലോമീറ്ററിൽ കൂടുകയാണെങ്കിൽ, Transportation cost കിലോമീറ്ററിന് 8 രൂപ എന്ന നിരക്കിൽ കുറവും നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. മേൽ പറഞ്ഞ രീതിയിൽ പണം നൽകാൻ എല്ലാ ഏജൻസികളും ബാധ്യസ്ഥരാണെന്ന് NHAI സ്ഥിരീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

11. അഷ്ടമുടി കായൽ (കൊല്ലം ബൈപ്പാസ് മുതൽ കടമ്പാറ്റുകോണം സെക്ഷൻ വരെ), ചേറ്റുവ (കാപ്പിരിക്കാട് മുതൽ തളിക്കുളം വരെ), കോട്ടപ്പുറം (തളിക്കുളം മുതൽ കൊടുങ്ങല്ലൂർ വരെ), തോട്ടപ്പള്ളി (പറവൂർ മുതൽ കോട്ടക്കുളങ്ങര വരെ), കായംകുളം കടൽത്തീരം (പറവൂർ മുതൽ കോട്ടക്കുളങ്ങര വരെ) അഷ്ടമുടി തടാകം (കോട്ടക്കുളങ്ങര മുതൽ കൊല്ലം ബൈപ്പാസ് വരെ), വേമ്പനാട് തടാകം (തുറവൂർ തെക്ക് മുതൽ പറവൂർ വരെ) എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഡ്രൈഡ്ജിംഗ് നടത്താനും ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത വസ്തുക്കൾ നീക്കം ചെയ്യാനും NHAI ഏജൻസികൾക്ക് അനുമതി നൽകുന്നതിനായി ഫയൽ ബഹു. ജലവിഭവ മന്ത്രി മുഖേന ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് കൈമാറിയപ്പോൾ നിലവിലുള്ള തീരുമാനം പുനഃപരിശോധിക്കുന്നതിനായി മന്ത്രിസഭയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഇതിൽ നിന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന വരുമാനം ഒഴിവാക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായം ആരായുവാൻ മുഖ്യമന്ത്രി ഉത്തരവിട്ടു.

12. പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന വരമാനം ഉപേക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള ന്യായീകരണത്തിൽ താഴെ പറയുന്നവ ഉൾപ്പെടുന്നു. ജലാശയങ്ങളിൽ ജല ലഭ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും നദികളിലെ ഒഴുക്ക് കൂട്ടുന്നതിനും ഇവ dredge ചെയ്യുന്നതിന് സംസ്ഥാനത്തിന് ഉണ്ടാകാവുന്ന വലിയ ചിലവ് പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്. NH വികസനത്തിനുള്ള മണ്ണിനായി ഇതുവരെ മണ്ണ് എടുക്കാൻ തുടങ്ങാത്ത ഭൂഭാഗങ്ങളിൽ നിന്ന് മണ്ണ് നീക്കം ചെയ്യുമ്പോഴോ, കുന്നുകൾ ഇടിച്ചു നിരത്തുമ്പോഴോ ഉണ്ടാകാവുന്ന പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം നേരിടുന്നതിന് വേണ്ടി വരുന്ന ഭീമമായ ചിലവ്; അതുപോലെ ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത് എടുക്കുന്ന വസ്തുക്കൾ മറ്റു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗ യോഗ്യമല്ലെന്നും സാമ്പത്തിക മൂല്യം ഇല്ലാത്തതാണെന്നും പ്രാഥമിക ഇൻവെന്ററിഗേഷൻ റിപ്പോർട്ടുകളും ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്തെടുത്ത വസ്തുക്കൾ ഫില്ലിംഗ് മെറ്റീരിയൽ ആണെന്ന് കണക്കാക്കി ഡി.എസ്.ആർ നിരക്ക് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നതിനാലും ഇതിന്റെ ഉപയോഗത്തിലൂടെ കുന്നുകളുടെ നശീകരണം ഉൾപ്പെടെയുള്ള മണ്ണ് ഖനനം ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കുകയും അതിലൂടെ പാരിസ്ഥിതികമായ ഗുണങ്ങൾ കൈവരിക്കാൻ ആകുന്നതും സംസ്ഥാന ഖജനാവിൽ നിന്നും യാതൊരു ചിലവുമില്ലാതെ നദികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ജലസ്രോതസ്സുകളെ ആഴം കൂട്ടുന്നതിനും അതിലൂടെ ഉയർന്ന ജല സംഭരണത്തിനും മികച്ച e-flow ക്കും സഹായകമാകുന്നതാണ്.

13. ഇതനുസരിച്ച് ഈ വകുപ്പ് താഴെപ്പറയുന്ന കരട് നയരൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുകയും ബഹു മുഖ്യമന്ത്രി ഉത്തരവിട്ടത് അനുസരിച്ച് അഭിപ്രായത്തിനായി ധനകാര്യവകുപ്പിന് കൈമാറുകയും ചെയ്യും.

I. കുഴിച്ചെടുത്ത എക്കൽ/മണ്ണ് ഘടന പ്രദേശത്തിനനുസരിച്ച് വ്യത്യാസപ്പെടുന്നതിനാൽ പൊതുവായ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കുമ്പോൾ, സ്റ്റോയിലിന്റെ ഘടന മറ്റ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കോ മറ്റേതെങ്കിലും ആവശ്യങ്ങൾക്കോ ഉപയോഗിക്കാനാകുമോ എന്ന് പരിശോധിക്കണം, ഇല്ലെങ്കിൽ, അത് NHAI യുടെ ആവശ്യത്തിന് ഉപയോഗിക്കാൻ അനുയോജ്യമാണോ എന്ന് പരിശോധിക്കണം.

II. സിനറേജ് ,റോയൽറ്റി എന്നിവ ഒഴിവാക്കാനുള്ള സർക്കാർ തീരുമാനം ഇതിനകം തന്നെ വന്നിട്ടുള്ളതിനാൽ NH വികസനത്തിനുള്ള എല്ലാ കേസുകൾക്കും ഇത് വ്യാപിപ്പിക്കാം.

iii. NHA1 നിർമാണത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്ന റോയൽറ്റി ഒഴിവാക്കി ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്തെടുത്ത ഉത്പന്നത്തിന്റെ അളവ് NHA1 ചുമതലപ്പെടുത്തുന്ന എൻജിനീയറും ബന്ധപ്പെട്ട ജില്ലയിലെ ജില്ലാ ജിയോളജിസ്റ്റും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തി സൂക്ഷിക്കേണ്ടതാണെന്ന വ്യവസ്ഥ നിലനിർത്തേണ്ടതാണ്.

iv. ദേശീയ ജലപാതയിൽ ഡ്രൈഡ്ജിങ് നടത്തണമെങ്കിൽ അത് IWAI യുടെ NOC ക്ക് വിധേയമായിരിക്കും.

v. കരാറിന്റെ റണ്ണിംഗ് ബില്ലിൽ നിന്ന് ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത വസ്തുക്കളുടെ വില SOR പ്രകാരം ഈടാക്കി സർക്കാരിലേക്ക് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം സംബന്ധിച്ച് NHA1 റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരം കടം വാങ്ങിയ മണ്ണിനേക്കാൾ (borrow earth) ഡ്രൈഡ്ജിങ്ങിന്റെ ചെലവ് കൂടുതലാണെങ്കിൽ റണ്ണിങ് ബില്ലിൽ കരാറുകാരനിൽ നിന്ന് സ്റ്റോയിലിന്റെ വില തിരിച്ചുപിടിച്ച് സർക്കാരിന് നൽകാൻ എൻ. എച്ച് .എ. ഐ ക്ക് കഴിയില്ല എന്നും, എന്നാൽ ഡ്രൈഡ്ജിങ് ചെലവ് കുറവായി വരുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത സ്റ്റോയിലിന്റെ വിലയിലെ ആകെ വ്യത്യാസം തിരിച്ചുപിടിച്ച് സർക്കാരിന് നൽകാൻ കഴിയും.

vi. ദേശീയ പാതാ 66 ന്റെ വികസനത്തിനായി NHA1 സർക്കാർ വകുപ്പ് ഡ്രൈഡ്ജിങ് നടത്തിയെടുത്ത മണ്ണ് ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ സർക്കാർ ഡ്രൈഡ്ജിനു ചെലവഴിച്ച തുക NHA1 യുടെ കരാറുകാരിൽ നിന്നും തിരിച്ച് പിടിച്ച് സർക്കാരിലേക്ക് അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്.

vii. നിലവിലുള്ള അപേക്ഷകൾ ഒഴികെ ഭാവിയിൽ ഇത്തരം അപേക്ഷകൾ പരിഗണിക്കുമ്പോൾ ഈ നയ രൂപരേഖ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള ഉചിതമായ ഉത്തരവുകൾ മന്ത്രിസഭയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കി ബഹു.ജലവിഭവ വകുപ്പ് മന്ത്രി മുഖേന ബഹു മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മുൻകൂർ അനുമതിയോടെ പുറപ്പെടുവിക്കാവുന്നതാണ് .

14. നിലവിൽ NHA1 അപേക്ഷിച്ചിട്ടുള്ളതും ഇതിനകം ജലസേചന വകുപ്പ് /CSIND അനുമതി നൽകിയതുമായ എല്ലാ സൈറ്റുകളുടെയും വിശദാംശം **അനുബന്ധം 1** ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

15. നയരൂപീകരണ വിഷയത്തിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായം ചുവടെ കണ്ടാലും.

"AD is informed as follows with respect to framing of a policy for providing dredged material from the water bodies in the State (under the control of Water Resources Department and Coastal Shipping & Inland Navigation Department) subject to the approval of the Cabinet.

a) The policy framework should be limited to only works taken up by the NHAI /MORTH.

b) Finance agrees to the Policy frame work subject to the conditions specified below:

There are 2 scenarios proposed to be considered for a policy framework -

Scenario 1: Dredging work to be done by the NH Contractor.

It is recommended that -

i. wherever the "Average Rate at site for Usage of borrow earth in the Contract" is less than the "Average rate at site for usage of dredged material", no recoveries shall be made from the Contractor.

ii. wherever the "Average Rate at site for Usage of borrow earth in the Contract" is more than the "Average rate at site for usage of dredged material", the difference shall be recovered from the Contractor by the concerned agency and paid to the State exchequer. It is seen that the rationale behind the recommendation of AD is that the Council of Minister had already taken in principle decision for waiver of royalty / seigniorage and recovery of cost in the above case. In addition, the dredging activity actually saves the cost of dredging to the State. The concerned AD in charge of the water body may put necessary regulations for giving permission for such dredging and monitoring of the usage of the Dredged material.

Scenario 2: Material dredged by the State shall be used by the NH Contractor.

i. It is understood that WRD takes de-siltation on turnkey basis with dredging and sale of dredged material in an integrated tender wherein the highest bidder takes away the material after dredging. At the same time, in certain cases, the contracts

are focused on dredging only to ensure functionality of the water body. The dredged materials are subjected to test to assess commercial value and auctioned. There have been mixed results in such auctions.

ii. In such case where dredging has been done by the State, the NHA should calculate the total amount to be paid to the State as dredging cost, recover the same from the Contractor and pay to the State exchequer. Further they should include this dredging cost for calculating "Average rate at site for usage of dredged material".

iii. At this juncture the same rationale that was applied in the earlier scenario shall be used viz.

iv. wherever the "Average Rate at site for Usage of borrow earth in the Contract" is less than the "Average rate at site for usage of dredged material, no recoveries shall be made from the Contractor.

v. wherever the "Average Rate at site for Usage of borrow earth in the Contract" is more than the "Average rate at site for usage of dredged material, the difference shall be recovered from the Contractor and paid to the State exchequer.

vi. As the request for the dredged material is due to non-availability, excessive costs of red earth on executed contract, an appropriate cost of dredged material may be fixed by a competent committee comprising of District Collector, Geologist and Executive Engineer WRD of relevant District, since the market rate of red earth have been factored in these awarded contracts. These contracts were awarded either in EPC or HAM mode where Contractors were required to study the site and quote accordingly.

vii. Also, though preliminary reports states that such dredged materials are not fit for use as construction materials and hence devoid of economic value, there is no mention of economic value that may accrue from mineral content especially in the stretch from Chavara to Thrissur.

viii. Also, a detailed study may be done by competent authority to fix the cost of

dredging. Otherwise, there is possibility of projecting higher costs for dredging there by leading to loss of revenue receipts to State.

ix. The dredging may be permitted only for the exact quantity of materials required for the NH work and proper monitoring mechanism including GPS tracking to ensure that the materials are neither used for other purposes nor transported to other places.

x. The dredging depth shall be fixed prior to execution and the same shall be complied with.

xi. The dredging shall not be carried out in ecological fragile area or in places where there is significant mineral content.

xii. Administrative Department is also requested to formulate Standard Operating procedure for dredging of water bodies.

xiii. The dredged material shall be tested for composition since the proposal is to dredge and take away dredged material from the following sites namely, Ashtamudi Lake (Kollam Bypass to Kadambattukonam Section), Chettuva (Kappirikkad to Thalikkulam), Kottappuram (Thalikkulam to Kodungallur), Thottappally (Paravur to Kottangulangara), Ashtamudi Lake (Kottangulangara to start of Kollam Bypass)" and Vembanad lake (Thuravoor thekku to Paravoor where the mineral content may vary substantially.

This has the approval of the Hon'ble Minister (Finance).

16. ധനവകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായം ആഴത്തിലും വിശദമായും പരിശോധിച്ചു. NHAI എല്ലാ നടപടിക്രമങ്ങളും പൂർത്തിയാക്കി ഡ്രഡ്ജിംഗിനുള്ള അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ഫ്രെയിം വർക്ക് അനുസരിച്ചുള്ള പരിശോധന നടത്തി ഉത്തരവ് നൽകുന്നതാണ്. ഈ പോളിസി ഫ്രെയിം വർക്കിൽ എക്കലിന്റെ വിശദമായ ഘടക പരിശോധനക്ക് വ്യവസ്ഥ ഉണ്ട്. ധാതു ഘടകങ്ങളോ മറ്റ് സാമ്പത്തിക മൂല്യമോ ഇല്ല എന്ന് ഉറപ്പാക്കിയാൽ മാത്രമേ ഡ്രഡ്ജിംഗിന് അനുമതി നൽകൂ. ആയതിനാൽ ഇനിയും ഒരു ഘടക പരിശോധനക്ക് വേണ്ടി മറ്റൊരു സംവിധാനത്തിന്റെ ആവശ്യമില്ല. ധന വകുപ്പ് പറഞ്ഞതിൽ നിന്ന് വിഭിന്നമായി വളരെ standard

ആയിട്ടുള്ളതും അതോടൊപ്പം ശാസ്ത്രീയവുമായ പഠനത്തിന് ശേഷമാണ് ഡ്രഡ്ജിംഗ് ചിലവ് കണക്കാക്കുന്നത് . ഓരോ സൈറ്റിലും ഉള്ള ഡ്രഡ്ജിംഗ് ചിലവും വ്യത്യസ്തമായിരിക്കും. ഇപ്പോൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുള്ള ഡ്രഡ്ജിംഗ് ചിലവ് ഏത് ഏജൻസിക്ക് പരിശോധിക്കാനാവും. എടുക്കുന്ന എക്കലിന്റെ അളവ് പരിശോധിക്കുന്നത് ജില്ലാ ജിയോളജിസ്റ്റ്, NHAI ഉദ്യോഗസ്ഥൻ എന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട് . കൂടാതെ NHAI ഏജൻസി കളുമായി ഏർപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കോൺട്രാക്ടുകളിൽ അളവ് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട് . ഇത് ക്രോസ് ചെക്ക് ചെയ്യാവുന്നത് ആണ്. Royalty ഒഴിവാക്കുന്നതിനും ട്രാൻസ്പോർട്ട് പെർമിറ്റ് നൽകുന്നതിനും ജില്ലാ ജിയോളജിസ്റ്റ് അളവ് പരിശോധിക്കുകയും, കൂടാതെ NHAI യും സൈറ്റിൽ എക്കലിന്റെ അളവ് പരിശോധിക്കും എന്നതിനാൽ ജിപിഎസ് സിസ്റ്റത്തിന്റെ ആവശ്യകത കാണുന്നില്ല. ധന വകുപ്പ് ശുപാർശ ചെയ്ത SOP മറ്റു ജലാശയങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി പിന്നീട് തയ്യാറാക്കാവുന്നതാണ് . ജലസേചന വകുപ്പ് ഘടക പരിശോധന നടത്തി ധനവകുപ്പിന്റെ സാന്നിധ്യം പരിശോധിക്കും. ധനവകുപ്പിന്റെ സാന്നിധ്യമോ സാമ്പത്തിക മൂല്യമോ ഇല്ലാത്ത എക്കൽ മാത്രമേ ഇതിന് അനുവദിക്കുകയുള്ളൂ.

17. മുകളിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന കാരണങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത്, ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായങ്ങളിൽ നിന്ന് ഭാഗികമായി വ്യതിചലിച്ചുകൊണ്ട് താഴെ പറയും പ്രകാരമുള്ള ഒരു നയ രൂപരേഖ പരിഗണനയ്ക്കായി സമർപ്പിക്കുന്നു:

- i. സംസ്ഥാനത്തിനുള്ളിൽ NHAI ഏറ്റെടുക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾക്ക് മാത്രമേ ഈ നയ രൂപ രേഖ ബാധകമായിരിക്കുകയുള്ളൂ.
- ii എക്കലിൽ ഉൾക്കൊണ്ടിട്ടുള്ള ഘടകങ്ങളുടെ പരിശോധനയും അതു സംബന്ധിച്ച വിലനിർണ്ണയവും എൻ.എച്ച്.എ.ഐ അല്ലെങ്കിൽ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ നിയോഗിച്ച ഏജൻസിന് നടത്തണം എന്ന നിബന്ധനയോട് യോജിക്കാനാവില്ല. ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പിനു കീഴിൽ ഐ.ഡി.ആർ.ബി, കേരള എഞ്ചിനീയറിംഗ് റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ ഒരു എക്കലിന്റെ അല്ലെങ്കിൽ മണ്ണിന്റെ ഘടകങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്നതിനുള്ള ശാസ്ത്രീയ സംവിധാനം ലഭ്യമാണ്. കൂടാതെ വർഷങ്ങളായി ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പ് തന്നെയാണ് കേരളത്തിൽ എവിടെയുമുള്ള എക്കലിന്റെ ഘടകങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് വില തയ്യാറാക്കുന്നത്. ആയതിനാൽ ഇപ്രകാരം ഉള്ള എക്കലിന്റെ ഘടകങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് വില തീരുമാനിക്കുന്ന കാര്യം ഇറിഗേഷൻ

വകുപ്പിൽ നിലനിർത്താവുന്നതാണ്. ടി' നടപടി ക്രമങ്ങളിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടാകുന്നില്ലെന്ന് ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പ് ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ടതാണ്.

iii. മണ്ണ് പരിശോധനയ്ക്ക് ശേഷം ഏതെങ്കിലും ധാതുക്കളുടെ സാന്നിധ്യമോ ഏതെങ്കിലും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തികൾക്ക് അനുയോജ്യമായ ഘടനയോ ഇല്ലെന്നു കണ്ടെത്തിയ വസ്തുക്കൾ മാത്രമേ NHAI ഏജൻസികൾക്ക് പ്രഖ്യാപിത ആവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കാൻ അനുവദിക്കുകയുള്ളൂ. ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്തെടുത്ത വസ്തുക്കൾ ധാതുക്കളുടെ സാന്നിധ്യം കൊണ്ട് സാമ്പത്തിക മൂല്യമുള്ളവയാണെങ്കിൽ അത് ഈ ആവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കാൻ അനുവദിക്കില്ല.

iv. പാരിസ്ഥിതികമായി ദുർബലമായ പ്രദേശങ്ങളിലോ ഗണ്യമായ ധാതുക്കളുടെ അളവ് ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിലോ ഡ്രൈഡ്ജിംഗ് നടത്താൻ പാടില്ല.

v. മണ്ണിന്റെ അളവ് നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനായി ഡ്രൈഡ്ജിങ് സൈറ്റുകളിലെ പ്രാരംഭ, അന്തിമ നിലകൾ (level) രേഖപ്പെടുത്തുന്നത് ജലസേചന വകുപ്പിലെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ ആയിരിക്കും.

vi. യാതൊരു വിധത്തിലുള്ള സീഗ്നിയറേജും റോയൽറ്റിയും ഈടാക്കില്ല.

vii. ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത spoil ദേശീയ പാതകളുടെ വികസനത്തിനായി മാത്രമേ ഉപയോഗിക്കാവൂ.

viii. ദേശീയപാത നിർമ്മാണത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്ന റോയൽറ്റി ഒഴിവാക്കിയ ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്ത ഉൽപ്പന്നത്തിന്റെ അളവ് NHAI അധികാരപ്പെടുത്തിയ എഞ്ചിനീയറും ബന്ധപ്പെട്ട ജില്ലാ ജിയോളജിസ്റ്റും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തി സൂക്ഷിക്കും. NHAI യും ജില്ലാ ജിയോളജിസ്റ്റും അത് സൂക്ഷിക്കുകയും ജലവിഭവ വകുപ്പിന്റെ/ CSIND യുടെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർക്ക് ഒരു പകർപ്പ് നൽകുകയും ചെയ്യും.

ix. ദേശീയ ജലപാതയിൽ ഡ്രൈഡ്ജിംഗ് നടത്തണമെങ്കിൽ, അത് IWAI യുടെ NOC ക്ക് വിധേയമായിരിക്കും.

x. കരാർ പ്രകാരം കടമെടുത്ത മണ്ണിന്റെ (burrow earth)സൈറ്റിലെ ഉപയോഗത്തിനുള്ള ശരാശരി നിരക്കും, ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത വസ്തുക്കളുടെ സൈറ്റിലെ ഉപയോഗത്തിനുള്ള ശരാശരി നിരക്കും സംബന്ധിച്ച താരതമ്യ പ്രസ്താവന ഓരോ പ്രൊപ്പോസലിന് ഒപ്പവും NHAI റീജനൽ ഓഫീസർ നൽകേണ്ടതാണ്.

xi. എൻ.എച്ച് കരാറുകാരൻ ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത മണ്ണ് നടത്തുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ' കടം വാങ്ങിയ മണ്ണ് (burrow earth) സൈറ്റിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള കരാറിലെ ശരാശരി നിരക്ക് "ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത വസ്തുക്കളുടെ ഉപയോഗത്തിനുള്ള സൈറ്റിലെ ശരാശരി നിരക്കിനേക്കാൾ" കുറവാണെങ്കിൽ, കരാറുകാരനിൽ നിന്ന് തുകയൊന്നും ഈടാക്കുവാൻ പാടില്ല. കൂടാതെ "കരാർ പ്രകാരം കടം വാങ്ങിയ മണ്ണ് സൈറ്റിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള ശരാശരി നിരക്ക്" "ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത വസ്തുക്കളുടെ സൈറ്റിലെ ഉപയോഗത്തിനുള്ള ശരാശരി നിരക്കിനേക്കാൾ" കൂടുതലാണെങ്കിൽ, ഈ നിരക്കിലെ വ്യത്യാസം കരാറുകാരനിൽ നിന്ന് റണ്ണിംഗ് ബിൽ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തിരിച്ചുപിടിച്ച് സംസ്ഥാന ഖജനാവിൽ ഒടുക്ക് വരുത്തണം.

xii. ജലസേചന വകുപ്പ് ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത മണ്ണ് നാഷണൽ ഹൈവേ വികസനത്തിനായി എൻഎച്ച്എഐ ഉപയോഗിക്കുന്നുവെങ്കിൽ, "കരാർ പ്രകാരം കടം വാങ്ങിയ മണ്ണ് സൈറ്റിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള ശരാശരി നിരക്ക്" " ഡ്രൈഡ് ചെയ്തെടുത്ത മണ്ണ് സൈറ്റിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള ശരാശരി നിരക്കിനേക്കാളും കുറവാണെങ്കിൽ കരാറുകാരനിൽ നിന്നും ഒരു റിക്കവറിയും നടത്തേണ്ടതില്ല. എന്നാൽ കരാർ പ്രകാരം കടം വാങ്ങിയ മണ്ണ് സൈറ്റിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള ശരാശരി നിരക്ക്, ഡ്രൈഡ് ചെയ്തെടുത്ത മണ്ണ് സൈറ്റിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള ശരാശരി നിരക്കിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ആണെങ്കിൽ നിരക്കിലെ ഈ വ്യത്യാസം കരാറുകാരനിൽ നിന്നും റണ്ണിംഗ് ബിൽ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈടാക്കി സംസ്ഥാന ഖജനാവിൽ ഒടുക്കേണ്ടതാണ്. ഡ്രൈഡ് ചെയ്തെടുത്ത വസ്തുക്കൾ സൈറ്റിൽ ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ ഉള്ള ശരാശരി നിരക്ക് കണക്കാക്കുന്നതിന് ഡ്രൈഡ് ചെയ്തവയും NHAI ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

xiii. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളതല്ലാതെ ഭാവിയിൽ ഇതേ തരത്തിലുള്ള അപേക്ഷകൾ

വരകയാണെങ്കിൽ, ബഹു.ജല വിഭവ വകുപ്പ് മന്ത്രി, ബഹു.മുഖ്യ മന്ത്രി എന്നിവരുടെ മുൻകൂർ അനുമതിയോട് കൂടി മന്ത്രി സഭയുടെ മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കാതെ തന്നെ ഈ നയരൂപ രേഖ അടിസ്ഥാനമാക്കി ഉത്തരവുകൾ പുറപ്പെടുവിക്കാവുന്നതാണ്.

18. മേൽ വിശദാംശങ്ങൾ സഹിതം ഫയൽ ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് സമർപ്പിച്ചപ്പോൾ ഇക്കാര്യം മന്ത്രിസഭയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുവാൻ ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രി ഉത്തരവായി.

തീരുമാനിക്കേണ്ട വിഷയം

ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായങ്ങളിൽ നിന്ന് ഭാഗികമായി വ്യതിചലിച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയ പാതയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളുടെ വികസനത്തിനായി NHAI കരാർ നൽകിയിട്ടുള്ള ഏജൻസികൾക്ക് സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ ജലാശയങ്ങളിൽ നിന്നും മണ്ണ് ഡ്രൈഡ് ചെയ്ത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും അപ്രകാരം ഡ്രൈഡ് ചെയ്യുന്ന മണ്ണ് സാധാരണ മണ്ണാണോ എന്ന് വിലയിരുത്തി ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിനും നിർമ്മാണത്തിനും ഉപയോഗിക്കുന്നതിനും, ചില തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ മുൻപുതന്നെ ഡ്രൈഡ് ചെയ്തെടുത്ത് സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ളതുമായ മണ്ണ് ഏറ്റെടുത്ത് മേൽപ്പറഞ്ഞ ആവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള പരിമിതമായ അവകാശങ്ങൾ നൽകുന്നതിനുമായി ഖണ്ഡിക 17-ൽ പ്രതിപാദിച്ച പ്രകാരമുള്ള കരട് നയ രൂപരേഖ അംഗീകരിക്കാവുന്നതാണോ;

Annexure

Sl. No.	Name of the PIU	Name of the Project	Name of Concessionaire/Contractor	Dredging location	Expected Quantity of dredged material (Cum)
(i)	KOZHIKODE	Six laning of Azhiyur to Vengalam section from Ch.Km.189.200(Ex.Km.188.000) to Ch.Km 232.100(Ex.Km.230.400) on HAM Mode (Kozhikode District)	M/s Azhiyur Vengalam Road Pvt. Ltd.	Chombala Harbour	2,00,000
(ii)	COCHIN-I	Six laning of Kappirikad to Thalikulam of NH-66	Kappirikad Highways Pvt Ltd	Chettuva Rive & Kottapuram River	3,90,000
(iii)		Six Laning of Thalikulam to Kodungallur section of NH-66	Kappirikad Highways Pvt Ltd	Chettuva Rive & Kottapuram River	3,90,000
(iv)		Six Laning of Thuravoor Thekku to Paravoor of NH-66	M/S. KCC Buildcon Ltd	Vembanad Kayal	5,50,000
(v)			M/S. KCC Buildcon Ltd	Andhakarnazhi Pozhi	3,50,000
(vi)	KOLLAM	Six Laning of Paravoor to Kottukulangara section of NH-66	M/s SEW Infrastructure Ltd	Pamba River from Thottapally to Veeyapuram, Kayakulam Sea mouth and Valiyazhhekal to	2,00,000

				Pathiyankara on B/S of NW-III	
(vii)		Six laning of Kottukulangara to Start of Kollam bypass section of NH-66	M/s Vishwa Samudra Oachira Expressway Private Limited	Kallada Irrigation Canals	2,00,000
(viii)	TRIVAN DRUM	Six Laning of Start of Kollam Bypass to Kadambattukonam of NH-66	Kollam Highways Private Limited	Asthamudi Lake	3,50,000
(ix)				Thanni Pozhikara, Paravoor Lake	2,00,000
(x)				TS Canal Varkala	2,86,148
(xi)	Ernakulam	Vaduthala Bund (For Vallarpadam Raiway Over Bridge) Interim Order from High Court	Vaduthala Bund		