

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ.....ഓർഡർ..... ചോദ്യം നം.*241

റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിൽ പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക്കിന്റെ ഉപയോഗം

1(*241) ശ്രീ. കെ. രാജൻ:

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ:

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ:

ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിൽ പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കുന്നതിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. എത്രമാത്രം മുന്നേറ്റം നേടിയിട്ടുണ്ടെന്ന് വിലയിരുത്തുമോ;

(ബി) പ്ലാസ്റ്റിക് ചേർത്ത് നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്ന റോഡുകൾ കൂടുതൽ കാലം നിലനിൽക്കുന്നവയാണെങ്കിലും കരാറുകാർ അത്തരം റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകുന്നില്ല എന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ആയതിനുള്ള കാരണം വിലയിരുത്തുമോ;

(സി) ആകെ ടാർ ചെയ്യുന്ന റോഡിന്റെ എത്ര ശതമാനമാണ് പ്ലാസ്റ്റിക് ചേർത്ത് ടാർ ചെയ്യണമെന്ന് നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ഡി) റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ ഏതളവ് വരെ പ്ലാസ്റ്റിക്

ചേർക്കാമെന്നാണ് ശാസ്ത്രീയ പഠനങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

ഇതുസംബന്ധിച്ച പഠനഫലങ്ങൾ വിശദമാക്കുമോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ):

സർ,

(എ) റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിൽ പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് മൊത്തം റോഡിന്റെ 50% ഭാഗം നിർബന്ധമായും ചെയ്യണമെന്ന് എല്ലാ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിരത്ത് വിഭാഗത്തിൽ ഇതുവരെ 288.11 കി.മീ. റോഡ് പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ 2018-19 സാമ്പത്തികവർഷം സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് പദ്ധതിയിൽ അംഗീകാരം ലഭിച്ച പദ്ധതികൾക്ക് നിശ്ചിത ദൈർഘ്യം സ്ട്രൂച്ചറുകളുടെ ബി.സി. പ്രവൃത്തികളിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് പൊടിച്ചത് കലർത്തി നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ഇത് പാലിച്ചയെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുവാൻ ബന്ധപ്പെട്ട എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാർ ബാധ്യസ്ഥരാണ്.

(ബി) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. എന്നാൽ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ

ഉപയോഗിക്കുന്നത് കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ അനുവാദത്തോടുകൂടിയാണെന്ന തെറ്റിദ്ധാരണ പാടില്ല. ശാസ്ത്രീയമായി തീരുമാനിക്കുന്നതാണ്. അതനുസരിച്ച് ടെണ്ടർ ഇടുമ്പോൾ പ്രാപ്തിയുള്ള കോൺട്രാക്ടർമാർ കോൺട്രാക്ട് എടുക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്.

(സി) നിരത്ത് വിഭാഗത്തിൽ ആകെ ടാർ ചെയ്യുന്ന റോഡിന്റെ 50% പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് ചേർത്ത് ടാർ ചെയ്യണമെന്നാണ് നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിന്റെ പരിധിയിൽ 2018-19 സാമ്പത്തിക വർഷം സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിൽ അംഗീകാരം ലഭിച്ച പദ്ധതികൾക്ക് ഒരു കിലോ മീറ്റർ ബി.സി. പ്രവൃത്തിയിൽ പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് 5% മുതൽ 10% വരെ ഉപയോഗിക്കുവാനാണ് എസ്റ്റിമേറ്റിൽ സാങ്കേതികാനുമതി നൽകിയിട്ടുള്ളത്.

(ഡി) റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ ബിറ്റുമിൻ തൂക്കത്തിന്റെ 7-8% Shredded Plastic ശുദ്ധീകരിച്ച് കഷ്ണങ്ങളാക്കിയ പ്ലാസ്റ്റിക് കവറുകൾ ഉപയോഗിക്കാൻ എന്നാണ് ശാസ്ത്രീയ പഠനങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത്.

റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് Waste Plastic ഉപയോഗിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച പഠനങ്ങൾ ഇന്ത്യയിലാദ്യമായി നടത്തിയത് മധുരെ ത്യാഗരാജ എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജിലെ പ്രൊഫ. വാസുദേവൻ ആണ്. 2002-ൽ

കോവിൽപ്പെട്ടിയിൽ ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിച്ചിരുന്നു. തുടർന്ന് പ്രൊഫ. ജസ്റ്റോ, പ്രൊഫ. വീരരാഘവൻ എന്നിവരും സി.ആർ.ആർ.ഐ.(Central Road Research Institute)-യിലെ ശാസ്ത്രജ്ഞരും പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച റോഡുകൾ മറ്റുള്ള റോഡുകളേക്കാൾ കൂടുതൽ കാലം ഈടു നിൽക്കുന്നതായി കണ്ടെത്തി. പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ. ജനുവരി 2006-ൽ ചാവടിമുക്ക്-പുല്ലാനിവിള-നരിക്കൽ റോഡിന്റെ 500 മീറ്റർ സെച്ചിൽ ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുടർന്ന് 5 വർഷത്തേക്ക് നടത്തിയ നിരീക്ഷണത്തിൽ ഈ റോഡ് കേടുപാടുകളില്ലാതെ നിലനിൽക്കുന്നതായി കണ്ടെത്തി. പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ചുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുള്ള മാർഗ്ഗരേഖ IRC SP: 98 -2013 പ്രകാരം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുശേഷം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിർമ്മിക്കുന്ന എല്ലാ റോഡുകളിലും വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ചുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ട്. ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് ഇതുവരെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ 288.11 കി.മീ. റോഡ് നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, പുതിയ കാലം, പുതിയ നിർമ്മാണം എന്ന

അങ്ങയുടെ കാലത്തെ സർക്കാരിന്റെ മുദ്രാവാക്യം വളരെ ആവേശപൂർവ്വം കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ ഭേദമെന്യെ എല്ലാ മനുഷ്യരും ഏറ്റുവാങ്ങുകയാണ്.

പാലാരിവട്ടം പാലം ഉൾപ്പെടെ പഴയകാല അഴിമതി കഥകൾ

വിസ്മൃതിയിലാക്കിക്കൊണ്ട് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനെയാകെ

ശുദ്ധീകരിക്കുവാൻ മന്ത്രിയും വകുപ്പും നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളെ പൊതുവെ

ശ്ലാഘിക്കാൻ ഈ അവസരം വിനിയോഗിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ എല്ലാ

സംസ്ഥാന പാതകളും ജില്ലാ റോഡുകളും ബി.എം.ബി.സി. റോഡുകളായി

നവീകരിക്കുമെന്നതാണ് നമ്മുടെ പ്രഖ്യാപനം. പരമ്പരാഗത നിർമ്മാണ

രീതികളിൽ നിന്ന് വ്യതിചലിച്ച് പ്രകൃതി സൗഹൃദവും നവീന സാങ്കേതിക

വിദ്യാപ്രയോഗവും ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള നിർമ്മാണ രീതികൾ

നടപ്പിലാക്കിയതുകൊണ്ട് ചുരുങ്ങിയ കാലത്തിനുള്ളിൽ കേരളത്തിന് വലിയ

നേട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാനായി. അതിൽ പ്രധാനമായും അങ്ങ് മൂന്ന് കാര്യങ്ങളാണ്

ഉദ്ദേശിച്ചത്, വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കുക, കയർ ട്രൂവസ്ത്രം ഉപയോഗിക്കുക,

സ്വാഭാവിക റബ്ബറിന്റെ ഉപയോഗം നടപ്പിലാക്കുക എന്നിവയാണ്. ഉപരിതല

റോഡുൾപ്പെടെയുള്ളവയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി എൻ.എച്ച്. ഒഴികെയുള്ള

ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സഹായം, കേരളത്തിൽ മാത്രമല്ല ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ പുതിയതായി നിർമ്മിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന ഈ നവീന പാതകളിൽ മാതൃകയാക്കാനും അതിനെ സഹായിക്കാനും തരത്തിലുള്ള ഏതെങ്കിലും ഇടപെടൽ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; പുതിയതായ ഈ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ ഗുണകരമായെന്ന് അങ്ങേയ്ക്കും ഗവൺമെന്റിനും തോന്നുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായിട്ടും ഞാൻ ചോദ്യത്തിന്റെ മറുപടിയിൽ നേരത്തെ പറഞ്ഞു. വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള നിർമ്മാണം അത് ഉപയോഗിക്കാത്ത റോഡ് നിർമ്മാണത്തേക്കാൾ മെച്ചമാണെന്നും അതിന് കൂടുതൽ കാലം നിലനിൽക്കാൻ കഴിയുമെന്നും തെളിഞ്ഞു കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. അതിനാൽ അത് 50 ശതമാനമെങ്കിലും ഉപയോഗിക്കണമെന്ന് ഞാൻ വിശദീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ, കയർ ജിയോ ടെക്സ്റ്റൈൽ, സ്വാഭാവിക റബ്ബർ, വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക്, കോൺക്രീറ്റ്, വെള്ളക്കെട്ടുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ മോഡേൺ ടൈൽസ് തുടങ്ങിയ പല സാങ്കേതിക വിദ്യകളും ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. White topping എന്നു പറയുന്നത് ഏറ്റവും കൂടുതൽകാലം (30 വർഷക്കാലം) റോഡ് നിലനിൽക്കുന്ന

ഒരു സാങ്കേതിക വിദ്യയാണ്. പ്രസ്തുത സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിക്കാൻ ഒരു കിലോ മീറ്ററിന് 10 കോടി രൂപ വേണം. അത് ഇവിടെ വ്യാപകമായി ചെയ്യാൻ പ്രയാസമാണ്. ഇങ്ങനെ ഏത് സാങ്കേതിക വിദ്യ ഗുണപരമായാലും അതുപരിശോധിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറായിട്ടുണ്ട്. ഇതിനൊന്നും യാതൊരു സാമ്പത്തിക സഹായവും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നൽകിയിട്ടില്ല. അവർ പ്രത്യേക പ്രോത്സാഹനമൊന്നും നൽകാറില്ല. പക്ഷെ MoRTH (Ministry of Road Transport and Highways) നിബന്ധനകളിൽ റോഡാക്കെ നന്നായി നിർമ്മിക്കണമെന്ന് പറയാറുണ്ട്. ദേശീയ പാതയ്ക്കുമാത്രമേ അവരുടെ നിയമനസരിച്ചുള്ള കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാറുള്ളൂ. നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയ്ക്കോ മറ്റ് റോഡുകൾക്കോ സഹായമൊന്നും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യാറില്ല. ഇത്തരത്തിൽ മികച്ച രീതിയിൽ റോഡ് നിർമ്മിക്കാനുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യകളും ഇനി ചെലവ് കുറഞ്ഞ ഏതെങ്കിലും സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ ലഭ്യമാകുകയാണെങ്കിൽ അതും എപ്പോഴും ഉപയോഗിക്കാൻ ഗവൺമെന്റും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യും തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, ഞാൻ പലതവണയായി ഈ സർക്കാരിന്റെയും അങ്ങയുടേയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയും അങ്ങ് ഇടപെടുകയും ചെയ്ത വളരെ

വികാരപരമായിട്ടുള്ള ഒരു പ്രശ്നമാണ് പറയുന്നത്. രണ്ട് പതിറ്റാണ്ട് കാലമായി മണ്ണത്തിയിൽ നിന്ന് വടക്കാഞ്ചേരിയിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന റോഡ് ഏറ്റെടുക്കുകയും അവിടെ ദേശീയ ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രശ്നമുണ്ടാകുകയും കുതിരാൻ തുരങ്കം ഞങ്ങളുടെയെല്ലാം ജില്ലയിലെ ഒരു പ്രശ്നമായിത്തീർന്നിരിക്കുകയുമാണ്. ഞങ്ങളുടെ ജില്ലയിലെ ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ, പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥൻ എന്നിവർ ഉൾപ്പെടെ മൂന്ന് മന്ത്രിമാർ ഇടപെട്ട് പരിശോധിക്കാൻ വേണ്ടി തീരുമാനിച്ചതാണ്. അങ്ങും അതിൽ പലതവണ ഇടപെട്ടു. ദേശീയ ഹൈവേ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നമുക്ക് ഒന്നും ചെയ്യാനില്ലെങ്കിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും അങ്ങും ഉൾപ്പെടെ പലതവണ യോഗങ്ങൾ വിളിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തിട്ടും ഇപ്പോഴും അതിന്റെ സ്ഥിതി വളരെ ഗുരുതരമായി നിലനിൽക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ആദ്യത്തെ റോഡ് തുരങ്കമാണ് കുതിരാനിൽ വരുന്നത്. കോൺഗ്രസ്സിന്റെ നേതാവായ ശ്രീ. രാജ്മോഹൻ റെഡ്ഡി അധ്യക്ഷനായ..... കെ.എം.സി. 48 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് നിർമ്മിക്കുന്ന ഈ റോഡിനകത്ത് നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഉപകരാർ എടുത്തിരിക്കുന്ന പ്രഗതി എന്ന കമ്പനി നിർമ്മിക്കുന്ന തുരങ്കത്തിന്റെ പണി കുറേക്കാലമായി നടന്നുവരികയാണ്. ജനവരി മാസത്തിൽ സർവ്വീസ്

ആരംഭിക്കാമെന്ന് സമ്മതിച്ച ഈ തുരങ്കം ഇപ്പോഴും തുറന്നുകൊടുക്കുവാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും അങ്ങും ഇക്കാര്യത്തിൽ യോഗം വിളിച്ചതാണ്. എല്ലാവരും ഇടപെട്ടതാണ്. ദേശീയ പാത അതോറിറ്റിയുടെതാണ് പ്രശ്നമെങ്കിലും ഈ കുതിരാൻ തുരങ്കം തുറക്കാനും നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനും ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള ഇടപെടൽ നടത്താൻ കഴിയുമോയെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് കേന്ദ്ര പദ്ധതികളിന്മേൽ നടത്താൻ കഴിയുന്ന എല്ലാ ഇടപെടലുകളും നിരന്തരം നടത്തിവരികയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. രാജൻ, എം.എൽ.എ. പറഞ്ഞതുപോലെ, കേരളത്തിന്റെ ദീർഘകാല ആവശ്യം പരിഗണിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ ഇക്കാര്യങ്ങളിലെല്ലാം മുന്പിൽ നിന്ന് ഇടപെടുവരികയാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ ദയനീയമായ പരാജയമാണ് കുതിരാനിൽ കാണുന്നത്. കേരളത്തിലെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഇങ്ങനെയൊന്നും ചെയ്യാറില്ല. നമുക്ക് പൈസയില്ല, ഒരുപാട് പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിലും ഇത്തരത്തിലൊന്നും നമ്മൾ ചെയ്യാറില്ല. രാജ്യത്തിന് മാതൃകയാകേണ്ട എൻ.എച്ച്.എ. ഇതുപോലെയുള്ള പല തകരാറുകളും പല

നിർമ്മാണങ്ങളിലും നടത്താറുണ്ട്. കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസ് ടെണ്ടർ ഓപ്പൺചെയ്തിട്ട് അത് ഫിക്സ് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ല. കാരണം ടെണ്ടർ പിടിച്ചയാളിന് പൈസയില്ല. ഇപ്പോൾ അങ്ങ് പറയുന്ന ഈ കരാർ കമ്പനിക്കും പൈസയില്ല. ഇങ്ങനെ വലിയ കരാർ കമ്പനികൾ അവരുടെ സാമ്പത്തികശേഷി നോക്കാതെ കേരളത്തിന് പുറത്തുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ രജിസ്ട്രർ ചെയ്ത കമ്പനികൾ, വളരെ ഇൻഫ്ലവെൻഷ്യലായ അഖിലേന്ത്യാതല രാഷ്ട്രീയക്കാരുടെ പങ്കാളിത്തമുള്ള ഇത്തരം കമ്പനികൾ വന്ന് ടെണ്ടർ പിടിക്കുകയും പിന്നീട് അവരത് തകരാറിലാക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് നമ്മുടെ അനുഭവമാണ്. കുതിരാനിൽ അവരുടെ എല്ലാ പ്ലാനുകളും തെറ്റി. ഇപ്പോൾ ആ കമ്പനി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. അതുസംബന്ധിച്ച വിവരം എൻ.എച്ച്.എ.-ക്കും കേന്ദ്ര ഉപരിതലഗതാഗതമന്ത്രി കാര്യലയത്തിനും നമ്മൾ കൃത്യമായി അയച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ അവർക്കും ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ല. വല്ലാത്തൊരു ദുരവസ്ഥയാണ്. തീർച്ചയായിട്ടും ഈ കാര്യത്തിൽ എൻ.എച്ച്.എ.-യുടെ കണ്ണ് ഇറപ്പിക്കാൻ നമ്മൾ ഇനിയും പുതിയ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കുതിരാനിൽ ഇരക്കം ഇറക്കേണ്ടതാണ്. കാലാവധി കഴിഞ്ഞതാണ്. നമ്മളെല്ലാവരെയും ഭീതിപ്പെടുത്തുന്ന ഒരു കാര്യവുമാണ്.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, ടാറിന്റെ വില വർദ്ധനവും

അതുപോലെതന്നെ, സർക്കാർ റേറ്റുമായി വർദ്ധിച്ച ടാറിന്റെ വില പൊരുത്തപ്പെടാത്ത അവസ്ഥയും നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ ദൗർലഭ്യവും കരാറുകൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് സന്നദ്ധമാകാത്തൊരവസ്ഥയാണ് കരാറുകാരിൽനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇതുമൂലം തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള റോഡുകളടക്കം നിരവധി റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ സ്റ്റംഭിച്ച് നിൽക്കുകയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഇതിനൊരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ

ലഭ്യതക്കുറവിനെപ്പറ്റി പല മീറ്റിംഗുകളും നടന്നിട്ടുണ്ട്. അതുസംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി ഒരു മീറ്റിംഗ് വിളിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ക്വാറികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യത്തിൽ ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ ഒരു മീറ്റിംഗ് നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്റെ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഞാനും ചർച്ചകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. നിരവധി ചർച്ചകൾ നടത്തിയെങ്കിലും പൂർണ്ണമായൊരു പരിഹാരമുണ്ടായിട്ടില്ല. അതിന് പലപല കാരണങ്ങളാണുള്ളത്. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല.

പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നം പോലുള്ള പല പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും കോൺട്രാക്ടർമാർ കോൺട്രാക്ട് ഏറ്റെടുക്കാതെ മാറിനിൽക്കുന്ന സ്ഥിതിയൊന്നുമില്ല. സാധനങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് കോൺട്രാക്ട് എടുക്കാത്ത ഒരു സ്ഥിതിയും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കോൺട്രാക്ട് എടുത്തുകഴിഞ്ഞ് സാധനങ്ങൾ കിട്ടാൻ താമസമുള്ളതുകൊണ്ട് ചില സ്ഥലത്ത് കാലതാമസം വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതുപോലെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിർമ്മാണം നടന്ന ഏത് കാലമാണുള്ളത്; എല്ലാവർക്കും അറിയാമല്ലോ; കിഫ്ബി വന്നതോടുകൂടി വലിയ തരത്തിലുള്ള നിർമ്മാണമാണ് നടക്കുന്നത്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ അധികതാര നിർമ്മാണം മാത്രമല്ല, പ്രളയത്തിന്റെ ഫലമായിട്ടുള്ള നിർമ്മാണങ്ങൾ, ഒരുകാലത്തും കാണാൻ കഴിയാത്ത, ഒരുപക്ഷേ ഇന്ത്യയിൽതന്നെ മറ്റൊരു സ്റ്റേറ്റിലും സംസ്ഥാന ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് ഇത്രയും അടിസ്ഥാന വികസനങ്ങൾ നടക്കുന്നില്ല. കോൺട്രാക്ടർമാർ കരാറുകൾ എടുക്കുന്നുണ്ട്. ഇവിടെ ശേഷിയും പ്രാപ്തിയുള്ളതുമായ കോൺട്രാക്ടർമാർ വളരെ കുറവാണ്, യന്ത്രങ്ങൾ ഉള്ളവർ കുറവാണ്. ആ കൂട്ടത്തിൽ കോൺട്രാക്ട് എടുത്തതിനുശേഷം നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ പ്രശ്നം വരുമ്പോൾ കാലതാമസം വരുന്നുണ്ട്. നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾ കിട്ടുന്നില്ല അതുകൊണ്ട് കോൺട്രാക്ട് എടുക്കുന്നില്ലായെന്നുള്ള ഒരു കേസും പൊതുവെ ഗവൺമെന്റിന്റെ

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല.

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ: സർ, പുതിയ കാലം പുതിയ നിർമ്മാണം എന്ന മുദ്രാവാക്യം കൈക്കൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് വർഷക്കാലമായി വളരെ വിപ്ലവകരമായിട്ടുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളുമായിട്ടാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. പരമ്പരാഗതമായിട്ടുള്ള ശൈലി മാറ്റി നമുക്ക് മെറ്റീരിയൽസ് കിട്ടാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട് പരിഹരിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ പുതിയ ഒരു സാങ്കേതിക വിദ്യ (ജർമ്മൻ സാങ്കേതിക വിദ്യ) ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നമ്മുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളും വീതി കൂടിയിട്ടുള്ള റോഡുകളും നിർമ്മിക്കുന്നതിന് പരിശ്രമം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഭാഗമായി അടുരിൽ ആനയടി-കൂടൽ റോഡ് ജർമ്മൻ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നല്ലനിലയിൽ ടാർ ചെയ്ത് ഇപ്പോഴും വളരെ മനോഹരമായി അത് തകർന്നുപോകാതെ കിടക്കുകയാണ്. ഇത്തരം സാങ്കേതികവിദ്യ സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട്, കോൾഡ് ഇൻസൈറ്റ് റീസൈക്കിളിംഗ് എന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യ സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിച്ചാൽ നമുക്ക് ഇന്നുള്ള മെറ്റീരിയൽസിന്റെ ദൗർലഭ്യതയില്ലാതാകുകയും റോഡുകൾ നന്നായി ദീർഘകാലം

നിലനിൽക്കുകയും ചെയ്യും. അത്തരം സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ

ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് വകുപ്പ് തയ്യാറാകുമോ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായിട്ടും. 2017-ൽ തകർന്ന്

തരിപ്പണമായ പുറക്കാട്-പാതിരാപ്പള്ളി 23 കി.മീ. റോഡിൽ ഇത് പരീക്ഷിച്ചു.

വളരെ മികച്ച ഫലമാണ്. രണ്ട് വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും ആ റോഡിന് യാതൊരു

തരത്തിലുള്ള സ്ക്രാച്ചുകളോ ഒന്നുംതന്നെ സംഭവിച്ചിട്ടില്ല. അങ്ങയുടെ

മണ്ഡലത്തിൽ ഇത് നല്ലനിലയിൽ ഉപയോഗിച്ചുവെന്ന് പറഞ്ഞു. അവിടെയും

റോഡ് നല്ലനിലയിലാണ് ഉള്ളത്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ, ചേർത്തല-

അരൂർ നാഷണൽ ഹൈവേ ഇപ്പോൾ ഓവർ ലൈയിംഗിന്റെ സമയമാണ്.

അവിടെയിപ്പോൾ നാലുവരിപ്പാതയാണ്. അതിന് ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യയാണ്

ഉപയോഗിക്കുന്നത്. കണ്ണൂർ ജില്ല ഉൾപ്പെടെ കേരളത്തിന്റെ എല്ലാ ഭാഗത്തും

ഇത് ഉപയോഗിക്കാൻ നിർദ്ദേശമുണ്ട്. പക്ഷേ ഇതിന്റെ യന്ത്രം കേരളത്തിലില്ല.

ആലപ്പുഴയിൽ ഇത് ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് മദ്രാസിൽ നിന്നും 10 കോടി രൂപ

വിലയുള്ള ജർമ്മൻ നിർമ്മിത യന്ത്രമാണ് കൊണ്ടുവന്നത്. എന്നാൽ ചെറിയ

യന്ത്രങ്ങളൊക്കെ ധാരാളം ഉണ്ട്. അത് ചെറിയ റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ

സാധിക്കും. സാർവ്വത്രികമായി ഇത് വളരെ നല്ലതാണ്. കാരണം,

അധികതരമായിട്ടുള്ള നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ വളരെ കുറച്ചുമാത്രം. റോഡിലൊന്നും കൂട്ടിയിടണ്ട. ബഹുളവും ശബ്ദവുമൊന്നുമില്ല. വളരെ ശാന്തമായി റോഡ് പൊളിക്കുകയും റോഡ് നിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് ഒരേ സമയത്താണ്. മുമ്പ് ഞാൻ സഭയിൽ പറഞ്ഞതാണ്, അത് സാർവ്വത്രികമായി എവിടെയെല്ലാം ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുമോ അതിന് ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്. അതിന് ശേഷിയുള്ള കോൺട്രാക്ടർമാരെ ഡെവലപ്പ് ചെയ്യണം. മറ്റ് സ്റ്റേറ്റുകളിൽനിന്ന് വാടകയ്ക്ക് എടുത്ത് കുറെ പ്രധാന റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാം. ഇത് സ്വാഗതം ചെയ്യേണ്ട ഏറ്റവും നല്ലൊരു നിർമ്മാണ വിദ്യയാണ്.

ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം: സർ, കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ചരിത്രപരമായ മുന്നേറ്റമാണ് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ നിർവ്വഹിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്റെ ചോദ്യം, പ്ലാസ്റ്റിക് മാൻ എന്നറിയപ്പെടുന്ന ഡോ. ആർ. വാസുദേവ്, പ്ലാസ്റ്റിക് നിർബന്ധമാക്കിക്കൊണ്ട് റോഡുകളുടെ കൺസ്ട്രക്ഷൻ നടത്താൻവേണ്ടി അദ്ദേഹത്തിന്റെ സേവനം നാം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. നമ്മുടെ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിന് ഇത്തരം നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മികച്ച നിലയിൽ നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ആവശ്യമായ പരിശീലനം

താഴെത്തലങ്ങളിലേയ്ക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; കുറച്ചുകൂടി കാര്യക്ഷമമായി അവർക്ക് പരിശീലനം നൽകാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പരിശീലനം വളരെ ആവശ്യമാണ്. കഴിഞ്ഞ രണ്ട് വർഷങ്ങളായി സംസ്ഥാനതലത്തിലും ജില്ലാതലത്തിലും ഒരു പരിധിവരെ പരിശീലനം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അത് പൂർത്തിയായിട്ടില്ല കാരണം, നമുക്ക് ധാരാളം നിർമ്മാണ സെക്ഷനുകളും എഞ്ചിനീയർമാരുമുണ്ട്. ഇത് തുടർച്ചയായി നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ: സർ, നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള സാധനങ്ങളുടെ ക്വാളിറ്റിയെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ പാലാരിവട്ടം മേൽപ്പാലത്തിൽ കമ്പിയും സിമെന്റുമൊക്കെ ക്വാളിറ്റിയില്ലാത്ത സാധനങ്ങളാണ് ഉപയോഗിച്ചുവെന്നുള്ളതാണ് ഈ വരുന്ന റിപ്പോർട്ടുകളിൽ പറയുന്നത്. മുൻകാലങ്ങളിൽ കമ്പിയും സിമെന്റുമൊക്കെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ സ്റ്റോർ മുഖാന്തരമായിരുന്നു സപ്ലൈ ചെയ്തിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഓപ്പൺ മാർക്കറ്റിൽനിന്നാണ് സാധനങ്ങളൊക്കെ വാങ്ങുന്നത്. അതിന്റെ ക്വാളിറ്റി നിശ്ചയിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും സംവിധാനം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലുണ്ടാക്കുവാനുള്ള ഒരു നടപടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുമോ ;

അതുപോലെ പാലാരിവട്ടം പാലം കോൺട്രാക്ട് എടുത്ത ആർ.ഡി.എസ്. കമ്പനി ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്ത് ഏതെല്ലാം വർക്കുകളാണ് എടുക്കുന്നത്; എന്റെ അറിവിൽ കൊല്ലം ബൈപ്പാസ്, ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ്, കഴക്കൂട്ടം ഹൈവേ എറണാകുളത്തുതന്നെയുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഹൈവേ തുടങ്ങിയ വർക്കുകളാണ് എടുക്കുന്നത്. പാലാരിവട്ടം ഹൈവേയിലുണ്ടായ പ്രശ്നത്തെത്തുടർന്ന് ഈ കമ്പനിയെ കരിമ്പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ ഗുണമേന്മ പരിശോധിക്കാൻ ഓരോ ജില്ലകളിലും നമുക്ക് ശക്തമായ ലബോറട്ടറികളുണ്ട്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം അതിനെ വീണ്ടും ശക്തിപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് തുടങ്ങി ഇവിടെ ഒരുപാട് മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്, നിരന്തരം മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാവണം. അതെല്ലാം പരിശോധിച്ചതന്നെയാണ് കൊടുക്കുന്നത്. പക്ഷേ പാലാരിവട്ടത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പരിശോധിച്ചില്ല, ഇഷ്യം പോലെ ചെയ്തുവെന്നുള്ളതാണ്. അതുസംബന്ധിച്ച് അന്വേഷണം നടക്കുകയാണ്. കൂടുതൽ ഒന്നും പറയുന്നില്ല. അടിമുതൽ മുടിവരെ കുഴപ്പമാണെന്നുള്ള കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിനും

സഭയ്ക്കും അറിയാമല്ലോ. അത് വലിയ പ്രശ്നമാണ്. ആ അടിസ്ഥാനത്തിൽത്തന്നെ അതിന്റെ അന്വേഷണം നടക്കുകയാണ്. അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ശക്തമായ നടപടിയുണ്ടാകും. അതിൽ യാതൊരു സംശയവും ഇല്ല. പിന്നെ ആർ.ഡി.എസ്. കമ്പനി പണിത്തതെല്ലാം കഴപ്പത്തിലാണെന്ന് ആരും പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ കൊല്ലം ബൈപ്പാസ് അവരാണ് നിർമ്മിച്ചത്. ചെറിയാൻ വർക്കി കൺസ്ട്രക്ഷനും ആർ.ഡി.എസ്. ഒരു കമ്പനിയായിരുന്നു. ആലപ്പുഴ ആർ.ഡി.എസ്. തന്നെ നേരിട്ട് നിർമ്മിക്കുകയാണ്. ചെറിയാൻ വർക്കി കൺസ്ട്രക്ഷൻ കൊല്ലം ബൈപ്പാസിന്റെ നിർമ്മാണം കൊടുത്തു. രണ്ടും ഒരു പാക്കേജാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞ പലതും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ പാലാരിവട്ടം മേൽപ്പാലത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ അവർ കാണിച്ചത് ശരിയല്ല. ഒന്നാമത് ആവശ്യമായ തുകപോലും അവർ ക്യാട്ട് ചെയ്തില്ല. 47 കോടി രൂപ ടെണ്ടർ ചെയ്തത് 37 കോടി രൂപയ്ക്ക് പിടിക്കുകയാണ്. എന്നിട്ട് തട്ടിക്കൂട്ടുകയാണ്. അതെല്ലാം അന്വേഷണവിധേയമാണ്. കോൺട്രാക്ടറുടെ ഓഫീസൊക്കെ വിജിലൻസുകാർ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ട്. നമ്മളെല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായിനിന്ന് ഇത്തരം അപമാനം നമുക്ക് ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ, ഒരു അത്യാഹിതം ഉണ്ടാകാത്തത് നമ്മുടെയെല്ലാവരുടെയും ഭാഗ്യമെന്ന്

കരുതിയാൽമതി. ബോംബെയിൽ ഒരു പാലം തകർന്ന് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മുഴുവൻ ആളുകളും അറസ്റ്റ് ചെയ്ത് ജയിലിൽപ്പോയ കാര്യം പത്രത്തിൽ വായിച്ചു. എന്തായാലും അന്വേഷണത്തിന് മുമ്പ് അറസ്റ്റ് ഉണ്ടായതായി ഞാൻ കാണുന്നില്ല. തീർച്ചയായും നമുക്ക് അതിന് അഭിമാനകരമായ തലത്തിലേയ്ക്ക് കാര്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കണം. വളരെ ജാഗ്രതയോടുകൂടിയാണ് ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യം ചെയ്തത്.

ശ്രീ. രാജ എബ്രഹാം: സർ, പാലാരിവട്ടം പാലം എന്തായാലും അപകടത്തിലാണ്. ഈ മേൽപ്പാലം പൊളിച്ച് പുതിയത് നിർമ്മിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഈ പ്രശ്നം വന്നപ്പോൾത്തന്നെ, അതായത് ഇതിന്റെ ഉപരിതലത്തിൽ പ്രശ്നം കണ്ടപ്പോൾത്തന്നെ, ആരോടും ചോദിക്കാതെ ഉത്തരവാദിത്വമുള്ള മിനിസ്റ്റർ എന്ന നിലയിൽ ഞാൻ റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജ്സ് കോർപ്പറേഷൻ ബോർഡ് വിളിച്ചു, റിപ്പോർട്ട് വാങ്ങി, അപ്പോൾ അവിടത്തെ ജനറൽ മാനേജർ റിപ്പോർട്ട് നൽകി, കുറച്ച് പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ട്. ഉടനെ വിശദീകരണങ്ങൾ വാങ്ങി. തുടർന്ന് മദ്രാസ് ഐ.ഐ.റ്റി.-യെ ഏൽപ്പിക്കുകയാണ്. കാരണം, ക്രെഡിബിലിറ്റിയുള്ള നമ്മുടെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.

നന്നായി ചെയ്യാലും നമ്മൾ അവരെ ഏൽപ്പിക്കുന്നില്ല. മദ്രാസ് ഐ.ഐ.റ്റി.-യിലെ ശ്രീ. അളഗപ്പ മുർത്തിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ അവിടെ റീഹാബിലിറ്റേഷൻ നടക്കുകയാണ്. അത് അടിമുടി പൊളിച്ച് പണിയണോ അതോ കഴുപ്പമായ ഭാഗങ്ങൾ റിമൂവ് ചെയ്യാൽ മതിയോ തുടങ്ങിയ കാര്യത്തിൽ അന്തിമമായ ഒരു തീരുമാനമെടുക്കാൻ ഇതു സംബന്ധിച്ച ഒരു അഭിപ്രായം പറയാൻ ഇന്ത്യ മുഴുവൻ അംഗീകാരമുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇ. ശ്രീധരനെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ചിരുന്നു. എന്നെയും വിളിച്ചു, ഞങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്തു. അന്നത്തെ തീരുമാനപ്രകാരം ഇന്നലെ (17/6/2019) ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ അവിടെ ഒന്നരമണിക്കൂറോളം പാലം പരിശോധിച്ചു. നമ്മുടെ മൂന്ന് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാരെ (ഹൈവേ, ബ്രിഡ്ജസ് ആന്റ് റോഡ്സ്) അയച്ചുകൊടുത്തു. ശ്രീ. അളഗപ്പ സുന്ദരമൂർത്തിയും അതിൽ പങ്കെടുത്തു. എട്ടുമുതൽ പത്തരവരെ രണ്ടരമണിക്കൂർ പരിശോധന നടത്തി. അതിനുശേഷം പത്തരമുതൽ മൂന്നരമണിവരെ അവിടത്തെ മെട്രോ ഓഫീസിൽവെച്ച് അദ്ദേഹം വിശദമായ ചർച്ച നടത്തി. അദ്ദേഹത്തിന്റെ കമ്പനികളിലും അദ്ദേഹം വർക്കുചെയ്തിരുന്നു സ്ഥലത്തുമെല്ലാം പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന ഒരു കോൺക്രീറ്റ് എക്സ്പെർട്ടിനെ കൂടി കൊണ്ടുവന്നിരുന്നു. അവരുടെയെല്ലാം റിപ്പോർട്ട് താമസിയാതെ വരും.

അതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ എന്താണോ എക്സ്പേർട്ട് പറഞ്ഞത് അതനുസരിച്ചുതന്നെ ചെയ്യും. ആ കാര്യത്തിൽ നമുക്ക് യാതൊരു അപമാനത്തിന്റെയും ആവശ്യമില്ല. കൃത്യമായി ചെയ്തിരിക്കും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തുതന്നെ അത് സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കും. രണ്ട് വർഷമൊന്നും വേണ്ട, ഞാൻ പറഞ്ഞത് മാത്രമേയുള്ളൂ. ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, ഇവിടെ നേരത്തെ ചോദിച്ച ഒന്നു രണ്ട് ചോദ്യങ്ങൾ തന്നെയാണ്. കാരണം, നമ്മുടെ പല വർക്കുകളും ഇപ്പോൾ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യായാലും നമ്മുടെ എം.എൽ.എ. അസറ്റ് ഫണ്ടായാലും കോൺട്രാക്ടർമാർ മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ ബിലോ വർക്കെടുക്കും. എന്നാൽ ഇവരെ വർക്കെടുക്കാൻ നമ്മളാരുമും നിർബന്ധിക്കാൻ പോകുന്നില്ല. ഇവർ വന്ന് ബിലോ വർക്കെടുക്കുകയും എന്നിട്ട് പറയും ഞങ്ങൾക്ക് മറ്റ് ബില്ല് മാറിക്കിട്ടട്ടെ അല്ലെങ്കിൽ വേറെ പല സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുകളൊക്കെ പറഞ്ഞ് വർക്ക് തുടങ്ങാതെ ഇങ്ങനെ പോകുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. നമ്മൾ ജനങ്ങളിൽനിന്ന് ബഹുളം കേൾക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ട്. ഇങ്ങനെയുള്ള കോൺട്രാക്ടർമാരെ നമുക്ക് നിയമപരമായി ബ്ലാക്ക് ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കുമോ;

അല്ലെങ്കിൽ ഒന്ന് രണ്ട് കർശനനടപടി സ്വീകരിച്ചാൽ ഈ രീതിയിൽവന്ന് വെറുതെയൊന്നും വർക്കെടുക്കില്ല. കാരണം, പിന്നീട് വർക്ക് ക്യാൻസൽ ചെയ്യാൽ വീണ്ടും റീ-ടെണ്ടർ ചെയ്യാൻ ഒത്തിരി നടപടിക്രമങ്ങളാണ്. അപ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും ഭയങ്കര കാലതാമസം വരാം. ഞങ്ങളിൽ ഇവിടെയിരിക്കുന്ന ഭൂരിപക്ഷം എം.എൽ.എ.-മാരും ഈ ദുരിതം അനുഭവിക്കുന്നവരാണ്. വളരെയധികം ശാസന കേൾക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യമുണ്ട്. അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇടപെട്ട് സമയബന്ധിതമായി ഈ വർക്കുകൾ തീർക്കാനുള്ള ഒരു ഇടപെടലുണ്ടായാൽ മാത്രമേ നമ്മൾ ഈ ഫണ്ട് കൊടുക്കുന്നത് വേണ്ടരീതിയിൽ വിനിയോഗിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതിൽ ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ നിർമ്മാണങ്ങളും ഇങ്ങനെ കാലതാമസമൊന്നുമില്ല. കാലതാമസമുള്ള കുറെ നിർമ്മാണങ്ങൾ ഉണ്ട്. അതിലെല്ലാം എം.എൽ.എ.-മാരോ അല്ലെങ്കിൽ പൊതുജനങ്ങളോ പഞ്ചായത്തോ ആര് പ്രശ്നം ഉന്നയിച്ചാലും വിളിച്ച് ചർച്ച ചെയ്ത് സ്പീഡ് കൂട്ടാറുണ്ട്. ചിലപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് പണം കൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് അവർക്ക് കാലതാമസം വരുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ

ചിലപ്പോൾ സംഭവിക്കാം. ഭൂമിയുടെ പ്രശ്നത്തിലാണെങ്കിൽ ഭൂമി കിട്ടുന്നില്ല, ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തുകൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് അങ്ങനെയൊക്കെ കാലതാമസങ്ങൾ പലതരത്തിലാണ്. കോൺട്രാക്ടർമാരിൽ ചിലർ ഇഴഞ്ഞു നീങ്ങുന്നവരാണ്. അപ്പോൾത്തന്നെ നമ്മൾ ഇടപെട്ട് അത് ശക്തമാക്കി ചെയ്യാറുണ്ട്. അങ്ങനെ ചെയ്യുന്നില്ലെങ്കിൽ നിയമപരമായി ചെയ്യേണ്ടത് ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ അതിന് ഫൈനാണ്. ഇത്ര സമയത്തിനുള്ളിൽ ഇത്ര വർക്ക് തീർക്കണമെന്ന് അതിനകത്തുണ്ട്. അത് തീർക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ അപ്പോൾത്തന്നെ ഫൈൻ ഈടാക്കും. പക്ഷേ പല എഞ്ചിനീയർമാരും അത് ചെയ്യുന്നില്ല. കൊട്ടാരക്കര-പുനലൂർ ഭാഗത്ത് മൂന്ന് വർക്ക് ഡിലേയ്ക്കിയതുകൊണ്ട് 9 പേരെ സസ്പെൻഡ് ചെയ്തു. അവർ ആ ജോലി ചെയ്തില്ല. അവർക്ക് നോട്ടീസ് കൊടുത്തില്ല, ത്വരിതപ്പെടുത്തിയില്ല എന്നുള്ളതാണ്. ഗവൺമെന്റ് ശക്തമായി ഇടപെടുന്നുണ്ട്. അങ്ങ് പറയുന്ന വർക്കുകൾ രേഖാമൂലം ഉന്നയിച്ചാൽ കൃത്യമായി അത് പരിശോധിച്ച് വേണ്ട കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് വളരെ മാതൃകാപരമായി ഇടക്കം കുറിച്ച ഒന്നായിരുന്നു മദ്രാസ് ഐ.ഐ.റ്റി.-യിലെ സൂപ്പർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിദഗ്ദ്ധൻ ആയിരുന്ന ഡോ. അരവിന്ദൻ നേതൃത്വത്തിലുള്ള

സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റ്. ഡോ. അരവിന്ദൻ ഈ അടുത്തകാലത്ത് അന്തരിച്ചു. സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റിന്റെ പ്രവർത്തനം തുടർന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റ് എന്നതുകൊണ്ട് ലക്ഷ്യം വച്ചതിലേക്ക്, പങ്ക് വഹിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ എസ്. ശർമ്മ, കഴിഞ്ഞ സഭയിൽ ഉന്നയിച്ച ചോദ്യമാണിത്, അന്ന് എനിക്കതിന് മറുപടി പറയാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു ചോദ്യമാണിത്. പ്രസ്തുത ചോദ്യം അദ്ദേഹം ഇന്നും ചോദിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റാണ് 2017-ൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ ആദ്യമായി സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിന്റെ പ്രസിഡന്റാണ് അതിന്റെ ചെയർമാൻ, കൂടാതെ അതിൽ മറ്റ് ഘടനയൊക്കെയുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ പല ഭാഗത്തും നല്ല രീതിയിൽ സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റ് നടത്തി. തകരാറുകൾ കണ്ടുപിടിച്ചു, അവ തിരുത്തി, ചില നടപടികൾ കൈക്കൊണ്ടു. അത്തരത്തിൽ ആ മേഖലയിൽ ഒരു ഉണർവ് കൊണ്ടുവന്നു. പക്ഷെ ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റുമാർക്ക് അവരുടെ ജോലിത്തിരക്ക് കാരണം ഇത് റഫർ ചെയ്യാൻ, കേരളത്തിൽ പല സ്ഥലത്തും ഇത് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ല എന്ന പ്രശ്നമുണ്ട്. അതിനാൽ വീണ്ടും

ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റുമാരുടെ യോഗം വിളിച്ച് ഇക്കാര്യം ജാഗ്രതയായി മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ പറയുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിക്കില്ല. ശക്തമായി ഗവൺമെന്റ് ഈ പദ്ധതിയോടൊപ്പമുണ്ട്.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, എൽ.എസ്.ജി.ഡി.-യുടെ കീഴിലുള്ള

ക്ലീൻ കേരള കമ്പനി എന്ന സ്ഥാപനം കോർപ്പറേഷൻ, മുൻസിപ്പാലിറ്റി എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്നും വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ശേഖരിച്ച് കഴുകി വൃത്തിയാക്കി ഷ്രേഡ് ചെയ്ത് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് നൽകുന്ന പതിവുണ്ടായിരുന്നു. 4, 5 വർഷം മുൻപ് എറണാകുളത്ത് അതുപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിച്ചു. ആ റോഡിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയെന്താണ്; അതിന്റെ ഗുണനിലവാരം എന്താണെന്ന് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; റോഡുകളിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് ഇപ്പോഴും വേസ്റ്റായി കിടക്കുന്നുണ്ട്. ക്ലീൻ കേരള കമ്പനി പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് നൽകുന്നുണ്ട് എന്നാൽ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. അവ സ്വീകരിക്കുന്നില്ലെന്നാണ് അറിയാൻ കഴിയുന്നത്. എന്താണ് ഇതിന്റെ നിലവിലെ അവസ്ഥ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് ആവശ്യമുള്ളത്ര പ്ലാസ്റ്റിക്

സപ്ലൈ ചെയ്യാൻ ക്ലീൻ കേരള കമ്പനിക്ക് കഴിയുന്നില്ല എന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. അതുകൊണ്ട് തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്ന് കൊണ്ടുവരുന്ന

ഗുണനിലവാരമില്ലാത്തവ സ്വീകരിക്കേണ്ടി വരുന്നു. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് നിർമ്മാണ കമ്പനി ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ക്ലീൻ കേരള കമ്പനിയെ തന്നെയാണ് ഇക്കാര്യത്തിനായി ആശ്രയിക്കുന്നത്. ആവശ്യാനുസരണം നിർമ്മിച്ച് നൽകുന്ന മുറയ്ക്ക്..... റോഡിന്റെ Percentage പറഞ്ഞാണ് ഇത് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ക്ലീൻ കേരള കമ്പനിയിൽ നിന്നുതന്നെയാണ് ഇത് വാങ്ങാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, സർക്കാരിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതികളിലൊന്നാണ് മലയോര ഹൈവേ. കൽപ്പറ്റ മണ്ഡലത്തിൽ അതിന്റെ ടെണ്ടർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയുമോ; കൽപ്പറ്റയേയും നിലമ്പൂരിനേയും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് വനമാണ്. വനത്തിനകത്തുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. ഇതെങ്ങനെയാണ് പരിഹരിക്കുവാൻ കഴിയുക?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, മലയോര ഹൈവേക്കും തീരദേശ ഹൈവേക്കും ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യകളെല്ലാം പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. 12 മീറ്റർ വീതിയിലാണ് മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണം എന്നതിനാൽ

വലിയ യന്ത്രം ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയും. 14 മീറ്റർ വീതിയിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന തീരദേശ ഹൈവേയിലും ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയും. വനത്തിനകത്തുള്ള ഒരു റീച്ചിനും നമുക്ക് അനുമതി ലഭിക്കാത്തതുകൊണ്ട് അവ ആരംഭിക്കുവാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. ഗവൺമെന്റ് നിരന്തരം അവരുമായി ബന്ധപ്പെടുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കെ. രാജു ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനായി ഒരു യോഗം വീണ്ടും വിളിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിന് തരാൻ സാധിക്കുന്നത് തരുന്നതിനെപ്പറ്റി ആലോചിക്കുവാനും ബാക്കി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതിയോടെ അയയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്. ബാക്കി സ്ഥലങ്ങളിലൊക്കെ മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള നീക്കങ്ങൾ ശക്തമായിത്തന്നെ നടന്നുവരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. അനിൽ അക്കര: സർ, റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള ചർച്ചകൾ നടക്കുകയാണ്. പലസ്ഥലത്തും അത്തരത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണം നടക്കുന്നുണ്ട്. ടാർ ഉരുക്കുന്നതിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞ ഊഷ്മാവിലാണ് പൊടിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് ഉരുക്കുന്നത്. കനം കൂടിയ പ്ലാസ്റ്റിക് ഉരുക്കുന്നതിന് പ്രസ്തുത ഊഷ്മാവേക്കാൾ കൂടിയ ഊഷ്മാവ് ആവശ്യമാണ്. ഏറ്റവും കട്ടികുറഞ്ഞ പ്ലാസ്റ്റിക് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ

ഊഷ്മാവിൽ ഉരുകുകയും ടാറിലേക്ക് അവ ഇടുന്ന സമയത്ത് തന്നെ അവ vapour ആയി മുകളിലേക്ക് പോകുകയുമാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇതിന്റെ ഗുണം ലഭിക്കുന്നില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല പ്ലാസ്റ്റിക് കത്തിക്കുന്നതിനേക്കാൾ ഭ്രഷ്ടമാണ് ഇത്തരത്തിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് ടാറിലേക്ക് ഇടുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംഭവിക്കുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ശാസ്ത്രീയമായൊരു പഠനം ഏതെങ്കിലും തലത്തിൽ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; സർക്കാരിന്റെ കൈവശം അതുസംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും രേഖകൾ ഉണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഞാനിവിടെ പ്രധാന ചോദ്യങ്ങൾക്കുള്ള മറുപടി നൽകിയപ്പോൾ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിരുന്നു. മധുരൈ ത്യാഗരാജ എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജിലെ പ്രൊഫ. വാസുദേവൻ ആണ് ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി ഈ രീതി അവലംബിച്ചത്. 2002-ൽ കോവിൽപ്പെട്ടിയിൽ ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിച്ചിരുന്നു. പ്രൊഫ. ജസ്റ്റോ, പ്രൊഫ. വീരരാഘവൻ എന്നിവരും സി.ആർ.ആർ.ഐ.(Central Road Research Institute)-ഉം വഴി ഇതിനേക്കുറിച്ച് പഠനം നടത്തുകയും ഈ രീതി വിജയകരമാണെന്ന് തിരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നമ്മൾ ഏകദേശം 300 കി. മീ. ദൂരം റോഡുകൾ ഈ രീതിയിൽ നിർമ്മിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത

നിർമ്മാണത്തിൽ ഈ രീതി കൂടുതൽ നല്ലതാണെന്ന് തെളിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക്കാണ് ഈ രീതിയിലുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ഉപയോഗിക്കുന്ന പ്ലാസ്റ്റിക്സിന്റെ കാഠിന്യത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള സാങ്കേതിക കാര്യങ്ങൾ അവർ തീരുമാനിക്കും. അത് അനുസരിച്ചാണ് ഇത് ചെയ്യുന്നത്. ക്ലീൻ കേരള കമ്പനിയാണ് ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്ലാസ്റ്റിക് നിർമ്മിച്ചു നൽകേണ്ടത്. ആവശ്യത്തിന് അവ ലഭ്യമാക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്.

ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ: സർ, അടുത്തകാലത്തായി പുറത്തുവന്നൊരു റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം നമ്മുടെ കടലും കായലും നദികളുമെല്ലാം പ്ലാസ്റ്റിക് കൊണ്ട് നിറയുകയാണ്. നമ്മുടെ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ പലതും ഷ്രെഡ്ഡിംഗ് യൂണിറ്റുകൾ വാങ്ങിയെങ്കിലും അവ ഒരിടത്തും സ്ഥാപിക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. അതിനാൽ പ്ലാസ്റ്റിക് പൊടിചെടുക്കാൻ കഴിയാത്തൊരു സ്ഥിതി കേരളത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വലിയ തോതിലുള്ള ഇടപെടൽ റോഡ് നിർമ്മാണരംഗത്ത് നടത്തുന്നുണ്ടെന്നുള്ളത് ശ്ലാഘനീയമാണ്. സംശുദ്ധമായ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്നുവെന്നുള്ളതും അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. പാലാരിവട്ടം കേസിൽ കൈക്കൊണ്ട നിലപാട് അതിനേക്കാൾ അഭിനന്ദനാർഹമാണ്.

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. നേരിട്ട് ഷ്രെഡ്ഡിംഗ് യൂണിറ്റുകൾ സ്ഥാപിച്ച് കേരളത്തെ പ്ലാസ്റ്റിക് വിമുക്തമാക്കുന്നതിനായി ഇടപെടുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അതിനെപ്പറ്റി അലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

ക്ലീൻ കേരള കമ്പനി ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിലുള്ളതാണ്. ലോക്കൽ ബോഡീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലാണ്. അവർക്ക് നല്ലരീതിയിൽ നടത്താൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ആവശ്യത്തിന് സപ്ലൈ ചെയ്യപ്പെടുന്നില്ല. അതിന്റെ കാരണങ്ങൾ അന്വേഷിച്ചിട്ടില്ല. ക്ലീൻ കേരളയെക്കൊണ്ട് ആവശ്യത്തിന് പ്ലാസ്റ്റിക് സപ്ലൈ ചെയ്യുവാൻ കഴിയില്ലെങ്കിൽ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി സംസാരിച്ച്, വേറെ മാർഗ്ഗം സ്വീകരിക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി അലോചിക്കാം.

സമ്പാദ്യ സമാശ്വാസ ധനസഹായ പദ്ധതി

2 (*242) ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ:
ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള:
ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ:
ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ട്രോളിംഗ് നിരോധന കാലയളവിൽ തൊഴിലില്ലാതാകുന്ന

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് സമ്പാദ്യ സമാശ്വാസ ധനസഹായ പദ്ധതി പ്രകാരം നൽകിവരുന്ന തുക വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഈ പദ്ധതിക്കുള്ള കേന്ദ്ര വിഹിതം കൃത്യമായി ലഭിക്കുന്നുണ്ടോ; എത്ര തുക കുടിശ്ശികയായിട്ടുണ്ട്;

(ബി) മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സാമൂഹ്യസുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാനായി ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്ന പദ്ധതികൾ എന്തെല്ലാമാണ്;

(സി) തീരദേശ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്തെ പിന്നാക്കാവസ്ഥ പരിഹരിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്; പ്രസ്തുത വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് എസ്.സി/എസ്.ടി. വിദ്യാർത്ഥികളുടേതിന് സമാനമായ തോതിൽ വിദ്യാഭ്യാസ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകുന്നുണ്ടോയെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ):സർ,

(എ) ഉണ്ട്; മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് നൽകിവരുന്ന സമ്പാദ്യ സമാശ്വാസ പദ്ധതിയുടെ ആനുകൂല്യം 2016-17 മുതൽ 2,700/-രൂപയിൽ നിന്നും 4,500/-രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2014-15 മുതൽ ഈ പദ്ധതിയിൽ കേന്ദ്ര വിഹിതം ലഭിക്കുന്നില്ല. സമ്പാദ്യ സമാശ്വാസ പദ്ധതിക്ക് 9304.25

ലക്ഷം രൂപ കേന്ദ്ര വിഹിതമായി ഇനി ലഭിക്കാനുണ്ട്.

(ബി) മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സാമൂഹിക സുരക്ഷക്കായി ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് നടപ്പിലാക്കുന്ന പദ്ധതികൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

1. സമ്പാദ്യ സമാശ്വാസ പദ്ധതി
2. ഭവന നിർമ്മാണ പദ്ധതികൾ
3. വിദ്യാഭ്യാസ സഹായ പദ്ധതികൾ
4. വാർദ്ധക്യകാല പെൻഷൻ, വിധവ പെൻഷൻ
5. മത്സ്യത്തൊഴിലാളി/അനുബന്ധത്തൊഴിലാളി ഗ്രൂപ്പ് ആക്റ്റീവ് ഇൻഷുറൻസ് പദ്ധതി
6. കേരള മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് നടപ്പിലാക്കുന്ന വിവിധ പദ്ധതികൾ
7. മത്സ്യഫെഡ് വഴിയുള്ള പലിശരഹിത വായ്പാ പദ്ധതി
8. മത്സ്യത്തൊഴിലാളി വനിതകൾക്ക് സാഫ് മുഖേന സ്വയം തൊഴിൽ കണ്ടെത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി.

(സി) തീരദേശത്തെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ പിന്നാക്കാവസ്ഥ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് വിവിധങ്ങളായ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നു. എസ്.സി./എസ്.ടി.

വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് നൽകുന്ന അതേനിരക്കിൽ പ്രീമെട്രിക്, പോസ്റ്റ് മെട്രിക് വിദ്യാഭ്യാസ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകി വരുന്നു. പോസ്റ്റ് മെട്രിക് വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഇ-ഗ്രാന്റ്സ് മുഖേന അവരുടെ അക്കൗണ്ടിലേക്ക് നേരിട്ടാണ് വിദ്യാഭ്യാസ ആനുകൂല്യം നൽകുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ: സർ, ട്രോളിംഗ് നിരോധനം തുടങ്ങിയ ഈ ഘട്ടത്തിൽ, ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോഴാണ് 1500 രൂപ ഒറ്റയടിക്ക് വർദ്ധിപ്പിച്ച് 4500 രൂപ ആക്കിയത്. ട്രോളിംഗ് മാത്രമല്ല, ഓഖി ചുഴലിക്കാറ്റിനുശേഷം പല ഘട്ടങ്ങളിലുമുണ്ടാകുന്ന കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള മുന്നറിയിപ്പിന്റെ ഭാഗമായി തീരദേശത്ത് ഒരു വർഷത്തിന്റെ ഏകദേശം പകുതിയോളം സമയം തൊഴിലെടുക്കാൻ കഴിയാത്തൊരവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. അതിനാൽ അവർക്ക് ഈ തുക ഇപ്പോഴും പരിമിതമാണ്. 2-3 കുടുംബാഗങ്ങൾ ഉള്ള വീടുകളും 10-12 കുടുംബാഗങ്ങൾ ഉള്ള വീടുകളും ഉണ്ട്. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിച്ച് ഈ തുക വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുവാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, 4500 രൂപ എന്നത് കുടുംബത്തിനല്ല നൽകുന്നത് മറിച്ച് തൊഴിലാളിക്കാണ് നൽകുന്നത്. ഓരോ

തൊഴിലാളിയുമാണ് ഇൻഷുർ ചെയ്യപ്പെടുന്നത്. ഒരു വീട്ടിൽ 4 തൊഴിലാളികൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അവർ 4 പേരും ഇൻഷുറൻസിൽ അംഗത്വമുള്ളവരാണ്. ഇൻഷുറൻസിൽ അംഗത്വമെടുക്കുന്ന എല്ലാ തൊഴിലാളികൾക്കും ഈ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. നൽകുന്ന തുക പരിമിതമാണെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്.

കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ വിഹിതം

ഇപ്പോൾ നമുക്ക് ലഭിക്കുന്നില്ല. എന്നിരുന്നാലും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ആ വിഹിതം കൂടി അടച്ചുകൊണ്ട് പ്രസ്തുത തുക തൊഴിലാളിക്ക് നൽകുകയാണ്. ഒരു വിഹിതം മത്സ്യത്തൊഴിലാളി 6 മാസം കൊണ്ട് അടയ്ക്കുന്നതും അതേ വിഹിതം കേന്ദ്രവും 1/3 വിഹിതം സംസ്ഥാനവുമാണ് അടയ്ക്കേണ്ടത്. എന്നാൽ നിർഭാഗ്യവശാൽ കഴിഞ്ഞ 3 വർഷമായി കേന്ദ്ര വിഹിതമായി ഒരു പൈസപോലും നൽകുന്നില്ല. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നൽകേണ്ട വിഹിതമായ 93 കോടി രൂപകൂടി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റാണ് നൽകിയിരിക്കുന്നത്. തുക വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന് ആഗ്രഹമുണ്ടെങ്കിലും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് സംസ്ഥാന വിഹിതവും കേന്ദ്ര വിഹിതവും നൽകേണ്ടി വരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അതിന് നിർവാഹമില്ല. കേന്ദ്ര ഫീഷറീസ് മന്ത്രിയെ ഞാൻ ഇന്നലെ നേരിൽക്കാണുകയും കുടിശ്ശികയുള്ള തുക നൽകുന്നതിനും ഈ വർഷം തുക

നൽകേണ്ട സമയമായതിനാൽ ഈ വർഷത്തെ വിഹിതം കൃത്യമായി നൽകുകയും വേണമെന്ന് ആവശ്യമുന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ: സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ, തീരദേശത്തെ കുട്ടികൾക്ക് വേണ്ടി ഒട്ടനവധി പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പരമ്പരാഗതമായിട്ടുള്ളൊരുസ്ഥിതി എന്ന് പറയുമ്പോൾ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കളിൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷവും തൊഴിലിന്റെ ഭാഗമായി മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകുന്നൊരു നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിരുന്നത്. അതിന് ഇന്ന് ഏറെ മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ അത് തീരദേശത്തിനിപ്പുറമുള്ള ചെറിയൊരുവിഭാഗങ്ങളിൽ വലിയൊരുവിഭാഗം വ്യത്യസ്തമായിട്ടുള്ള സ്കിൽഡ് മേഖലകളിൽ തൊഴിലുകളിലേർപ്പെടാറുണ്ട്. വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ കൂടുതൽ തൊഴിലധിഷ്ഠിത കോഴ്സുകളും അനുബന്ധമായിട്ടുള്ള പരിശീലനവുമൊക്കെ നൽകുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി: സർ, ഇപ്പോൾത്തന്നെ ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കീഴിലുള്ള പത്ത് ടെക്നിക്കൽ ഫിഷറീസ് ഹൈസ്കൂളുകളിൽ തൊഴിലധിഷ്ഠിത കോഴ്സുകളാണ് ഏറെയുള്ളത്. ഇപ്പോൾ അത് കൃത്യമായി നടക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ നമ്മൾ കഹോസ് KUFOS (The Kerala University

of Fisheries and Ocean Studies), ഏഷ്യലെ തന്നെ ആദ്യത്തെ ഫിഷറീസ് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയാണ് കേരളത്തിലുള്ള KUFOS. അതും തൊഴിലധിഷ്ഠിത കോഴ്സുകളാണ്, **VHSC** യും മറ്റുമുള്ളത്. ഇപ്പോൾ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കൾക്ക് സീറ്റ് റിസർവേഷനും അവിടെയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ നിലവിൽത്തന്നെ പദ്ധതികളുണ്ട്. അതുകൂടാതെ ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം വിദ്യാതീരമെന്നപറഞ്ഞ് പുതിയൊരു പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കളിൽ നിന്നും മിടുക്കരായവരെ കണ്ടെത്തി നൂറിലേറെ പേർക്ക് എൻട്രസ് കോച്ചിങ്ങ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. 56 കുട്ടികളെ മെഡിസിന്റെ എൻട്രസ് കോച്ചിങ്ങിന് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് തന്നെ അയച്ച് പഠിപ്പിക്കുകയും അതിൽ 24 പേർക്ക് മെഡിസിന് മെറിറ്റിൽ പ്രവേശനം ലഭിക്കുകയും ചെയ്തു. ആകെ 71 കുട്ടികൾക്ക് വിവിധ പ്രൊഫഷണൽ കോഴ്സുകളിൽ ട്രെയിനിംഗ് കൊടുത്തതുവഴി പ്രവേശനം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കളെ ഉയർന്ന വിദ്യാഭ്യാസ നിലവാരത്തിലേക്ക് ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള കൃത്യമായ ഇടപെടലുകളാണ് ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത് ഇനിയും തുടരും.

ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള: സർ, സ്വാശ്രയ കോളേജിൽ പഠിക്കുന്ന മെറിറ്റ് അഡ്മിഷൻ നേടിയ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ കുട്ടികൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യം നേടുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, സ്വാശ്രയ കോളേജിൽ മെറിറ്റിൽ പ്രവേശനം ലഭിക്കുന്നവർക്ക് എസ്.സി./എസ്.ടി. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന എല്ലാ ആനുകൂല്യവും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കൾക്ക് നൽകുന്നുണ്ട്. എസ്.സി./എസ്.ടി. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് എന്താണോ ചെയ്യുന്നത് അതാണ് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കൾക്കും നൽകുന്നത്. ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് അതിലേക്കായി ഒരു ഗൈഡ്ലൈൻ തയ്യാറാക്കാറില്ല. പട്ടികജാതി-പട്ടികവർഗ്ഗ വകുപ്പ് തയ്യാറാക്കുന്ന മാനദണ്ഡങ്ങൾക്കനുസരിച്ചുള്ള അതേ ആനുകൂല്യം മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കൾക്കും നൽകുകയെന്ന നടപടിയാണ് ഗവൺമെന്റ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. എസ്.സി./എസ്.ടി. വിഭാഗത്തിന് കിട്ടുന്ന അതേ വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യം സ്വാശ്രയ കോളേജിൽ മെറിറ്റിൽ പ്രവേശനം ലഭിക്കുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കൾക്കും നൽകുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ: സർ, പ്രളയകാലത്ത് രക്ഷകരായി മാറിയ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ കേരളത്തിന്റെ സൈന്യമെന്ന വിശേഷണത്തിലൂടെ

ഒരു നാടിന്റെ ആദരം നൽകുകയായിരുന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി. തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമത്തെ മുൻനിർത്തി ബഹുമുഖമായിട്ടുള്ള ക്ഷേമപദ്ധതികൾ ഫിഷറീസ് മന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിലും കേരളത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാനമുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രത്യുഖ്യാതത്തിന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വിധേയരാകുന്നവരാണ് ഈ കടലിന്റെ മക്കൾ. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റാണെങ്കിൽ പല ക്ഷേമപദ്ധതികളോടും, ഈ വിഭാഗത്തോടും സാധാരണയായി അവഗണനാ സ്വഭാവം ഇക്കാര്യത്തിലും കാണിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈയൊരു സാഹചര്യത്തിൽ അധികവിഭവ സമാഹരണ സാധ്യതയെക്കുറിച്ച് നമുക്കാലോചിക്കുവാൻ കഴിയുമോ; ഉദാഹരണമായി കേരളത്തിലെ വിവിധ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളിലും മത്സ്യവിൽപ്പനകേന്ദ്രങ്ങളിലും ലേലപ്പുരകളിലും ഓരോ ദിവസവും ലക്ഷക്കണക്കിന് രൂപയുടെ മത്സ്യങ്ങൾ ബോക്സ് നിരക്കിലും തൂക്ക നിരക്കിലും മൊത്തവിൽപ്പന നടത്തിവരികയാണ്. കൂടാതെ ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾ വഴി അന്യ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും നൂറ് കണക്കിന് മത്സ്യങ്ങൾ കേരളത്തിൽ വിറ്റഴിക്കുന്നുണ്ട്. ഇവ വിറ്റഴിക്കുന്ന തുകയ്ക്കനുപാതമായി ചെറിയൊരു ശതമാനം സെസ് ആയോ ലെവി ആയോ ചുമത്തിക്കൊണ്ട് അധികവിഭവ സമാഹരണം

നടത്തി..., കേരളത്തിലെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് ഒരുപാട് ക്ഷേമപദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്നാലും ഇനിയും കൂടുതൽ ആവശ്യങ്ങൾ ഈ മേഖലയിൽ നിന്നും വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് പരിഗണിച്ച് നിലവിലുള്ള പദ്ധതികളുടെ വിപുലീകരണവും പുതിയ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കുവാനുമായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ധാരാളം ചോദ്യങ്ങളാണ് ചോദിച്ചത്. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ കടലോളം സങ്കീർണ്ണമാണ്. നിരവധിയായ പ്രശ്നങ്ങളാണുള്ളത്. ഇപ്പോൾ മുൻകാലങ്ങളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായി കാലവർഷം തുടങ്ങുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ കടൽ കലിതുള്ളി കരയിലേയ്ക്ക് കയറി തീരത്തെ ആകെ കവർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗുജറാത്ത്, ഒറീസ, തമിഴ്നാട് എന്നീ സംസ്ഥാനങ്ങൾ നോക്കിയാൽ തീരത്തിന്റെ 200 മീറ്ററിനടുത്ത് വീടുകളില്ല. കേരളത്തിൽ കടൽ ഭിത്തിയോട് ചേർന്നാണ് വീടുകൾ നിൽക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ സവിശേഷമായ സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഈ മേഖലകളിൽ നിന്ന് തൊഴിലാളികൾക്കാവശ്യമായ സംരക്ഷണം കൊടുക്കുക എന്നുള്ളത് ഇന്ത്യയൊട്ടാകെ വളരെയധികം ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം ഇടപെടേണ്ടാതുകാര്യമാണ്.

കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാനത്തിന്റെ ദുരന്തം ഏറെയും ഏറ്റുവാങ്ങുന്നത് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം തീരസംരക്ഷണത്തിനും, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ പുനഃരധിവാസത്തിനും വളരെ വലിയ മുൻഗണന നൽകുകയും അതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഓഖിയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഒരു സ്പെഷ്യൽ പാക്കേജിലേക്ക് പോയിരുന്നു. ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം KIIFB (Kerala Infrastructure Investment Fund Board) വഴിതന്നെ 300 കോടിയിലേറെ തുക തീരസംരക്ഷണത്തിനായി പ്രത്യേകമായി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. 689 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി വിവിധ തലങ്ങളിൽ ഇറിഗേഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ഹാർബർ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും കൂടിച്ചേർന്ന് തീരദേശമേഖലകളിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ട്. ചുരുങ്ങിയ സമയത്തിനുള്ളിൽ ഒട്ടേറെ വിഭവ സമാഹരണം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. സെസിന്റെ കാര്യം ഉന്നയിച്ചത്, ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് ഇപ്പോൾ കയറ്റുമതിക്കാരിൽ നിന്ന് ഒരു ശതമാനം സെസ് ഇടാക്കുന്നത് സഖാവ് ടി. കെ. രാമകൃഷ്ണൻ ഫിഷറീസ് മന്ത്രി ആയിരുന്ന കാലത്തും ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ ഫിഷറീസ് മന്ത്രി ആയിരുന്ന കാലത്തുമെല്ലാം ആ പദ്ധതിയുള്ളതാണ്. നിർഭാഗ്യവശാൽ കയറ്റുമതിക്കാർ ബഹുമാനപ്പെട്ട

കോടതിയിൽ പോയി കേസ് സ്റ്റേ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞകാലങ്ങളിലെ അനുഭവമെന്തെന്നുവെച്ചാൽ, ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി വാദിക്കുന്ന അഡ്വക്കേറ്റ് ജനറലും കയറ്റുമതിക്കാർക്കായി വാദിക്കുന്നത് അദ്ദേഹത്തിന് ഭാര്യയുമായതുകൊണ്ട് ഈ കേസിനൊരിക്കലും ഗവൺമെന്റിന് അനുകൂലമായ വിധിയുണ്ടാകുമായിരുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട അറ്റോർണി ജനറലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേകമായ ഇടപെടൽ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നിർഭാഗ്യവശാൽ രണ്ടരവർഷമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിൽ ഈ കേസിന്റെ വിധി അനിശ്ചിതാവസ്ഥയിലാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റിന് എന്താണ് ചെയ്യാൻ കഴിയുക. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി വിധി പറയുന്നില്ല, ഇത് മാറ്റിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള വിഭവ സമാഹരണത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഒട്ടേറെയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയതുപോലെ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗൗരവമായൊരു പ്രശ്നമെന്നനിലയിൽ നമുക്കൊറ്റകെട്ടായി നിൽക്കണം. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റാണെങ്കിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചിലവഴിക്കുന്ന തുകപോലും reimburse ചെയ്തു തരുന്നില്ല. വളരെ സങ്കീർണ്ണമാണ് പ്രശ്നം. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒറ്റക്കെട്ടായി നമുക്ക് മുന്നോട്ട് പോകേണ്ടതാണ്. ആ രീതിയിൽ

പോകുവാൻ തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളി മേഖലയിൽ വർഷങ്ങളായി നിലനിൽക്കുന്ന നിരവധിയായിട്ടുള്ള പ്രശ്നങ്ങളാണുള്ളതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. എങ്കിൽക്കൂടി അടിയന്തര സാഹചര്യം മൂന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ ഈ കാലയളവിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ അനുഭവിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് എന്തെല്ലാം അടിയന്തരമായിട്ടുള്ള ധനസഹായങ്ങളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളത് ; ഗവൺമെന്റ് എന്തെല്ലാമാണ് ചെയ്യുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സിജി അമ്മ: സർ, ഒട്ടേറെ പദ്ധതികളുണ്ട്, ഞാൻ അതെല്ലാം ഇവിടെ വായിച്ചു. സമാശ്വാസ പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ പറഞ്ഞു. ഭവനനിർമ്മാണ പദ്ധതി, വിദ്യാഭ്യാസ പദ്ധതി എന്നിവയുണ്ട്. ഇപ്പോൾ കടൽ കയറുന്നതിന് പ്രത്യേകമായി റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ചേർന്ന് തീരസംരക്ഷണം, റവന്യൂ വകുപ്പിന് സ്ഥിരമായുള്ള കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുവാൻ സാധിക്കില്ല, താൽക്കാലികമായ സഹായം മാത്രമെ ചെയ്യുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതിനായി ക്യാബിനറ്റ് തന്നെ കൂടി 22.5 കോടി രൂപയുടെ പ്രത്യേകമായ പദ്ധതി തന്നെ ഇപ്പോൾ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. എല്ലാ

ജില്ലാകളക്ടർമാരും ജനപ്രതിനിധികളുടെ സഹകരണത്തോടുകൂടി നേരിട്ട് നടപ്പിലാക്കാനാണ് ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള തീരസംരക്ഷണത്തിന്റെ പദ്ധതിയാണ് ഗവൺമെന്റ് ആവിഷ്കരിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ ഓഫ്ഷോർ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ എന്ന പദ്ധതി ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾക്ക് പലർക്കും അറിയുന്നതാണെങ്കിലും അതിന്റെ എന്ന് ഭാവിക്കാറില്ല, ഒരു റോഡോ പാലമോ ചെയ്യുന്നതുപോലെ ആറ് മാസം കൊണ്ട് ചെയ്യുവാൻ കഴിയുന്നതല്ല തീരദേശ സംരക്ഷണം. അതിന്റെ പഠനവും തിരയുടെ ആഘാതവുമൊക്കെ പഠിച്ചിട്ടുവേണം പ്രോജക്ട് തയ്യാറാക്കുവാൻ. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം രണ്ട് വർഷത്തെ നിരന്തരമായ ഇടപെടലിലൂടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ NIOT (National Institute of Ocean Technology) യുടെ സാങ്കേതിക സഹായം തേടിക്കൊണ്ട് ഒന്നര-രണ്ട് വർഷത്തോളമുള്ള നിരന്തര പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് ഓഫ്ഷോർ ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ ഡി.പി.ആർ. ഫൈനലൈസ് ചെയ്തത്. അത് KIIFB-യിൽ അപ്ലോഡ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. KIIFB അത് അംഗീകരിക്കുമെന്ന് കരുതുകയാണ്. അങ്ങനെ വന്നാൽ തിരുവനന്തപുരത്ത് പൂത്തൂർ, വലിയതൂർ, ശംഖുമുഖം..., വലിയതൂരയും ശംഖുമുഖവുമെല്ലാം തീരം നിരന്തരമായി

കവർനെടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവിടേയ്ക്കുള്ള ഓഫ്ഷോർ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ എന്നെന്നേക്കുമുള്ള പരിഹാരമെന്നുള്ള നിലയിൽ ഈ വരുന്ന സെപ്റ്റംബർ മാസത്തോടുകൂടി അതിന്റെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങുവാൻ കഴിയുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. കഴിഞ്ഞ രണ്ടു വർഷത്തെ നിരന്തരമായ തുടര്പെടലുകളാണ് ഡി.പി.ആർ.-ലേക്ക് വരികയും ഈ പദ്ധതി അംഗീകരിക്കുന്ന തരത്തിലേക്ക് വരികയും ചെയ്തത്. അതുകൊണ്ട് ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള പദ്ധതിയും താൽക്കാലികമായുള്ള സുരക്ഷയും ഈ സർക്കാർ ഒരുപോലെയാണ് കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ: സർ, ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ഓഫ് ഷോർ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞതിനെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. പുതുറ, വലിയതുറ, ശംഖുമുഖം എന്നിവിടങ്ങൾ വളരെയധികം കടലാക്രമണം നേരിടുന്ന മേഖലയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, ഓഖി ദുരന്തവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 152-ഓളം ആളുകൾ മരണപ്പെട്ടു. എന്നാൽ അവരുടെ ആശ്രിതർക്ക് ജോലി നൽകുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. ഇതുവരെ 42 പേർക്കാണ് താൽക്കാലികമായി ജോലി കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഗവൺമെന്റ് പറയുന്ന വിശദീകരണം, മരണപ്പെട്ട ആളുകളുടെ ഭാര്യമാർക്ക് 40 വയസ്സ്

കഴിഞ്ഞുവെന്നുള്ളതാണ്. 40 വയസ്സുകഴിഞ്ഞവർക്ക് ജോലി കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണെങ്കിൽ അവരുടെ 125-ഓളം കുട്ടികളിൽ ഗ്രാജുവേഷനും പി.ജി.യു കഴിഞ്ഞവരുണ്ട്. അവർക്ക് ഗവൺമെന്റിലേയ്ക്ക് സ്ഥിര നിയമനം നൽകുന്നതിലേയ്ക്കുള്ള അടിയന്തരമായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ? വളരെ ദുരന്തവും ദുരിതവുമാണ് ആ മേഖലയിൽ, കാരണം കടലാക്രമണമുണ്ടാകുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് മുന്നറിപ്പ് കൊടുക്കുമ്പോൾ രണ്ടും മൂന്നും ആഴ്ചകളിൽ ജോലിയില്ലാതെ അവരുടെ കുടുംബം പട്ടിണിയിലാണ്. അങ്ങനെയുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ കുട്ടികൾക്ക് അടിയന്തരമായി സർക്കാരിൽ ജോലി ലഭ്യമാകണം, അതോടൊപ്പം കാലവർഷംമൂലം കടലാക്രമണമുണ്ടാകുന്ന സമയങ്ങളിൽ ജോലിക്ക് പോകാൻ കഴിയാത്ത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് പ്രത്യേകമായി ധനസഹായം നൽകുന്നതിലേയ്ക്കുള്ള സമഗ്രമായ പദ്ധതിക്ക് രൂപം കൊടുക്കുവാൻ ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് തയ്യാറാകുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ഓഫീ ദുരന്തത്തിൽ 91

കുടുംബങ്ങളാണ് കാണാതാകുകയോ മൃതശരീരം കിട്ടുകയോ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. 40 വയസ്സിന് താഴെയുള്ള 42 കുടുംബങ്ങളാണ് കുഞ്ഞുങ്ങളെ പഠിപ്പിക്കാൻ

നിർബന്ധിതരാകുന്നത്. അവർക്ക് മത്സ്യഫെഡിൽ ജോലികൊടുത്തു. 40 വയസ്സിന് താഴെയുള്ളവരിൽ പ്രീ ഡിഗ്രി യോഗ്യതയുള്ളവർ 11 പേരാണുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായുള്ള ചർച്ചയിൽ 11 പേർക്കും കുറച്ചുകൂടി മെച്ചപ്പെട്ട രീതിയിൽ തൊഴിൽ കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള ആലോചനയിലാണ് ഗവൺമെന്റ്. ആരോഗ്യവകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മെഡിക്കൽ കോളേജുകളിലോ മറ്റേതെങ്കിലും ലാസ്റ്റ് ഗ്രേഡ് തസ്തികയിലെങ്കിലും ജോലികൊടുക്കണമെന്ന് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതല്ലാതെ പഠിച്ച് മിടുക്കരായ അവരുടെ മക്കൾക്ക് നമ്മുടെ നിയമനസരിച്ച് വേറെ ജോലി കൊടുക്കാൻ പറ്റില്ല. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കളിൽ 200 പേർക്കാണ് കോസ്റ്റ് ഗാർഡിലേയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ തൊഴിൽ കൊടുത്തത്. അത് അവരുടെ തന്നെ ആവശ്യമായിരുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അത് അംഗീകരിച്ചതാണ്. 200 പേർക്ക് കോസ്റ്റ്ഗാർഡിൽ ജോലി കിട്ടുകയും ചെയ്തു. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മക്കളിൽ വിവാഹം കഴിച്ച് കുടുംബമായവരുമുണ്ട്. അവരിൽ 40 വയസ്സിന് മുകളിൽ പ്രായമായ വിദ്യാഭ്യാസമില്ലാത്തവർക്ക് മത്സ്യ സംസ്കരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവർക്കൊരു തൊഴിൽ കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞത്ത് നമ്മളൊരു പ്രത്യേക പാക്കേജ് 4 കോടി

രൂപയ്ക്ക് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ നിർമ്മാണം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് പൂർത്തീകരിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് മാത്രമേ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതുപോലെ 91 കുടുംബങ്ങളിൽ 309 കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസം മുഴുവൻ ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി 13.97 കോടി രൂപയാണ് ഫിക്സ്ഡ് ഡിപ്പോസിറ്റായിട്ടുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ വർഷം ആ കുട്ടികൾക്കെല്ലാം 56 ലക്ഷം രൂപയാണ് ഗ്രാന്റായി കൊടുത്തത്. നമ്മുടെ പണത്തിന്റെ മൂല്യം കുറയുന്നതിനനുസരിച്ച് ഓരോ വർഷവും 5% കൂടും. ഈ വർഷം 65 ലക്ഷം രൂപയാണ് കൊടുക്കാൻ പോകുന്നത്. കൃത്യമായി കുഞ്ഞുങ്ങളുടെ മുഴുവൻ വിദ്യാഭ്യാസം ഏറ്റെടുക്കുകയും അവർക്കാവശ്യമായ 20-22 ലക്ഷം രൂപവരെയുള്ള സഹായം കൊടുക്കുക, ജീവിച്ചിരിക്കുന്നവർക്ക് മത്സ്യബന്ധ ഉപകരണങ്ങൾ കൊടുക്കുക ഇത്തരത്തിലൊരു സമഗ്ര പാക്കേജ് ഒരു കാലത്തും ഒരു ഗവൺമെന്റും നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ലാത്ത തരത്തിലുള്ള സമഗ്രമായ പാക്കേജാണ് ഓഖി ദുരന്തബാധിതർക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ആവശ്യങ്ങൾക്ക് അറുതിയില്ലായെന്നത് മറ്റൊരു കാര്യം. പക്ഷേ സാധ്യമായതെല്ലാം ഈ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നാണ് അങ്ങയോട് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളിമേഖലയിൽ നിരവധി

പദ്ധതികൾ നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ട്. തണൽ പദ്ധതിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയെന്താണ്? ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിക്കണം.

അതോടൊപ്പം സ്ഥലവും വീടും ഇല്ലാത്ത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് വീട് വച്ചുകൊടുക്കാൻ നിരവധി പദ്ധതികളുണ്ട്. എന്നാൽ സ്ഥലമില്ലാത്തവർക്ക്

വീട് നിർമ്മിക്കാനുള്ള പദ്ധതിയെന്തെങ്കിലും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പദ്ധതിയിലുണ്ടോ? അതോടൊപ്പം മത്സ്യത്തൊഴിലാളിമേഖലയിലെ പഠനം

നടത്താൻ നമ്മൾ മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളെയാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്, ഇവിടെ ക്ഷേമം ഉണ്ട്. ആ ക്ഷേമം സിന്റെ പൊട്ടൻഷ്യൽ പരമാവധി

വിനിയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ഇവിടെത്തന്നെ ക്ഷേമം സിന്റെ സാധ്യതകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സർക്കാർ ഇടപെടുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി: അമ്മ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം രണ്ടുമൂന്നു

ചോദ്യങ്ങളാണ് ചോദിച്ചത്. തണലിന്റെ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ചോദിച്ചത്, തണൽ പദ്ധതി നേരത്തെ ആയിരത്തി ചിലാനം രൂപ ഓരോ

തൊഴിലാളികളുടെയും അക്കൗണ്ടിലേക്ക് നൽകുകയായിരുന്നു. അതുകൊണ്ടു കൂടി ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും പലിശരഹിത വായ്പ കൊടുക്കാൻ

കഴിയുമോയെന്ന കാര്യം ആലോചനയിലാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ്. അങ്ങനെയൊരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചാണ് പുതുതായി ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നത്. കൂടുതൽ മത്സ്യബന്ധന ഉപകരണങ്ങൾ തൊഴിലാളിക്ക് സ്വന്തമായി ഉറപ്പാക്കാവുന്ന സ്ഥിരം പദ്ധതിയായി ഇത്തരം കാര്യങ്ങളെ എങ്ങനെ കൂട്ടിയോജിപ്പിക്കാമെന്ന് തൊഴിൽ വകുപ്പുമായി ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. ഭവനമില്ലാത്തവർക്ക് ഭവനം എന്നത്, ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽവന്നതിനുശേഷം 3 വർഷത്തിനിടയിൽ 5419 പേർക്കാണ് ഭവന നിർമ്മാണത്തിനുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകിയിട്ടുള്ളത്. അതിൽ 5419 പേർക്ക് ഭവന നിർമ്മാണത്തിനുള്ള സഹായം നൽകിയതിൽ 3514 പേർ ഭവന നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഭൂമിയും വീടും ഇല്ലാത്തവർക്കായി 1798 പേർക്കാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഭൂമി വാങ്ങാനായി പണം നൽകിയത്. അതിൽ 1191 പേർ സ്ഥലം വാങ്ങി വീട് വയ്ക്കുകയാണ് അത്തരത്തിലേയ്ക്ക് സ്ഥലം വാങ്ങി രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് കഴിഞ്ഞു. വീട് വെച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 2018-2019 കാലയളവിൽ നമ്മുടെ ഭവനനിർമ്മാണ പദ്ധതി ലൈഫ് പദ്ധതിയിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയതിന്റെ ഭാഗമായി 1220 പേർക്കാണ് ലൈഫ് പദ്ധതിയിൽ

ബെന്നിഫിഷ്യൽ സെലക്ഷൻ കിട്ടിയത്. ഒരുകാലത്തുമില്ലാത്ത തരത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഭവനനിർമ്മാണത്തിനുള്ള പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലമാണിത്. അത്തരത്തിൽ പദ്ധതിയുണ്ടോയെന്നാണ് ചോദിച്ചത്. ഇത് അദ്ദേഹം അറിയുന്നില്ലെന്ന് തോന്നുന്നു. കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ തന്നെ ഫ്ലാറ്റിലേയ്ക്കും മാറി, ഇപ്പോൾ 192 വീടുകൾ ഫ്ലാറ്റായി വച്ചുകൊടുത്തു 772 വീടുകളാണ് അടുത്തത് ഫ്ലാറ്റായി മാറുന്നത്. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിൽ പൊന്നാനി, കണ്ണൂർ ഉപ്പുവാല വിളപ്പ്, കൊല്ലത്ത് ക്യൂ.എസ്.എസ് കോളനി, തിരുവന്തപുരം കാരോട്, ആലപ്പുഴയിൽ തോട്ടപ്പള്ളിയടക്കമുള്ള 192 വീട് പൂർത്തീകരിച്ചതല്ല 772 വീടുകൾ ഇന്ന് നിർമ്മാണം തുടങ്ങിക്കഴിയുകയാണ് അതിന്റെ നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ഭവനനിർമ്മാണ രംഗത്ത് വളരെ വലിയ മുന്നേറ്റമാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഫോസ് എന്നത് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയാണ്. അതിന്റെ സാധ്യതകളെല്ലാം ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി.: സർ, ഭവന നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട

ചോദ്യമാണ് എനിക്ക് ചോദിക്കുവാനുള്ളത്. ഭവനരഹിതരായ

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് വീട് നിർമ്മിക്കുന്ന പദ്ധതിയിൽ ഈ സർക്കാർ ചില മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കടലോരത്തുനിന്ന് 200 മീറ്റർ അകലെ ഭൂമി വാങ്ങണമെന്നുള്ളതാണ് വ്യവസ്ഥ. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ കടലോരം വിട്ടുപോകുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ള കാര്യം മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? അതിലെന്തെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്താൻ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് ഒരു മാറ്റവും വരുത്തിയിട്ടില്ല. C.R.Z (Coastal Regulation Zone)-ന്റെ ഭാഗമായി കേന്ദ്രമാണ് 200 മീറ്ററിനകത്ത് ഭവനം പാടില്ലെന്ന് തീരുമാനിച്ചത്. കേരളത്തിൽ 5 മീറ്ററിനകത്ത് വരെ വീടുകൾ നിൽക്കുന്നുണ്ട്. നമ്മൾ കടൽകയറ്റമെന്നു പറയുമ്പോൾ, വാസ്തുവത്തിൽ നമ്മളാണ് കടലിനെ കൈയ്യേറി വീടുവെച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് എന്നതാണ് സത്യം. പക്ഷേ ഈ ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നത് 50 മീറ്റർവരെയെങ്കിലും അവരെ തീരത്തുനിന്നും മാറ്റിപാർപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതിയാണ്. അല്ലാതെ ഗവൺമെന്റ് 200 മീറ്ററൊന്നുമാക്കിയിട്ടില്ല. ഇന്ത്യയുടെ കോസ്റ്റൽ ബെൽറ്റ് ആകെയെടുത്ത് നോക്കിയാൽ 200 മീറ്ററിനകത്ത് വീട് കേരളമൊഴിച്ച് വേറെ ഒരു

സ്ഥലത്തുമില്ല. കേരളത്തിലാണ് ഇങ്ങനെയുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ പോപ്പുലേഷൻ അത്ര വലുതാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ നമ്മുടെ തൊഴിലാളികൾ തീരംവിട്ട് വേറെ പോകുകയെന്നത് അവർക്ക് ചിന്തിക്കാൻ കഴിയാത്തതാണ്. എന്നാൽ കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാന സമയത്ത് കടലിനോടു ചേർന്നു താമസിക്കുന്നത് സുരക്ഷിതമല്ലെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് 50 മീറ്ററിൽ നിന്ന് ആളുകളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതിയ്ക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചത്. അതാണ് ഇപ്പോൾ ഫ്ലാറ്റ് പദ്ധതിയായിട്ടും രണ്ടുമൂന്നു സെന്റ് സ്വന്തമായി വാങ്ങുന്ന പദ്ധതിയായും കേരളാ ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കിയിരിക്കുന്നത്. അതിൽ തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷ കണക്കാക്കിക്കൊണ്ടാണ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അത്തരം പദ്ധതിയിലേയ്ക്ക് നമുക്ക് പോയേ പറ്റൂ. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ കിലോമീറ്ററുകൾ അകത്തേയ്ക്ക് പോകുന്നത് പ്രായോഗികമല്ലായെന്ന് അറിയുന്നതുകൊണ്ട് തന്നെയാണ് തീരത്തു തന്നെ സ്ഥലം കണ്ടെത്തി ഫ്ലാറ്റ് വയ്ക്കുന്ന പദ്ധതിയിലേയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് പോയിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീമതി ഗീതാ ഗോപി: സർ, കൂട്ടികളുടെ എല്ലാ ആവശ്യങ്ങളും

നിർവ്വഹിക്കുമെന്നുള്ള വളരെ ശക്തമായുള്ള പ്രവർത്തനവുമായിട്ടാണ് നമ്മുടെ

വകുപ്പ് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. എന്റെ ചോദ്യം, കേരളത്തിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് 5,000 രൂപ മുതൽ 10,000 രൂപ വരെ ഇൻഷുറൻസ് കൂട്ടി. മാത്രമല്ല പത്തു മാസക്കാലത്ത് ഈ സർക്കാർ 4500 രൂപ കൂട്ടി. ഈ വകുപ്പിന്റെ എല്ലാത്തരം പദ്ധതികളും നിർവ്വഹിക്കാൻ കേന്ദ്രത്തിൽ ഫിഷറീസ് വകുപ്പിന്റെയും എല്ലാ മന്ത്രിമാരുടെയും യോഗം ചേർന്നപ്പോൾ കേരളത്തിലെ ഫിഷറീസ് വകുപ്പിന്റെ എല്ലാ പരിഷ്കാരങ്ങളും കേന്ദ്രം അംഗീകരിച്ചതാണോ? അത് മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ മാതൃകയാക്കണമെന്ന് നമ്മുടെ പ്രധാനമന്ത്രി ആ യോഗത്തിൽ പറയുകയും ചെയ്തു. എന്റെ ചോദ്യം, ഇത്രയും പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് കേന്ദ്രത്തിന്റെ എന്തെങ്കിലും ഫണ്ട് അങ്ങയുടെ വകുപ്പിന് കിട്ടിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ഞാനിവിടെ വിശദീകരിച്ചു. കേന്ദ്രം

നമുക്ക് പ്രത്യേകമായി തന്ന സമാശ്വാസ പദ്ധതിയിൽ മൂന്നിലൊന്ന് കേന്ദ്രവിഹിതമാണ്. ഭവന നിർമ്മാണത്തിൽ അവരുടെ യൂണിറ്റ് കോസ്റ്റ് 1.2 ലക്ഷമാണ്. കേരളത്തിൽ അതിനെ നാലാക്കി വർദ്ധിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ 50% ആണ് അവരുടെ വിഹിതം. ഭവന നിർമ്മാണത്തിൽ ആ വിഹിതം ഇക്കഴിഞ്ഞ വർഷങ്ങളിൽ നമുക്ക് കിട്ടുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് പ്രശ്നം.

അത് ഇന്നലെ ഫിഷറീസ് മന്ത്രിയെ നേരിട്ട് കണ്ട് നമുക്ക് ഭവനത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ള കുറവ് പരിഹരിച്ചുതരണമെന്ന് അദ്ദേഹത്തോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. സമാശ്വാസ പദ്ധതിയിൽ 93 കോടി രൂപ നമ്മൾ കഴിഞ്ഞ മൂന്നുവർഷങ്ങളായി കേന്ദ്ര വിഹിതം കൂടി കേരള ഗവൺമെന്റ് നൽകിയത് reimburse ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. അത് തരണമെന്ന് കേന്ദ്രത്തോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. പുതിയ ഗവൺമെന്റ് എന്ന നിലയിൽ അദ്ദേഹം പരിശോധിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞാൽ പരിശോധിച്ച് പരിഹരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികൾ ഉൾക്കടലിലേയ്ക്ക് പോയി മത്സ്യബന്ധനത്തിനുള്ളൊരു Deep Sea Fishing-ന്റെ പദ്ധതിയുണ്ട് Blue Revaluation-ൽ. നിർഭാഗ്യവശാൽ കഴിഞ്ഞ വർഷം തമിഴ്നാടിന് 200 കോടി രൂപ കൊടുത്തപ്പോൾ കേരളത്തിന് 16 കോടി അലോട്ട് ചെയ്യാമെന്നു പറഞ്ഞതല്ലാതെ ഒരു പൈസയും തന്നിട്ടില്ല. ഓഖിയുടെ ഭാഗമായി സ്പെഷ്യൽ പാക്കേജ് കേന്ദ്രത്തോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. അപ്പോൾ കേന്ദ്രം ആ പാക്കേജിൽ ഒരു രൂപയും തന്നിട്ടില്ലെന്നു മാത്രമല്ല പദ്ധതി അനുവദിച്ചിട്ടുമില്ല. ഇങ്ങനെയുള്ള പ്രശ്നം നമ്മൾ നേരിടുകയാണ്. ഈ സങ്കീർണ്ണ അവസ്ഥയിലും സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റും സാധ്യമായതെല്ലാം ചെയ്യുന്നതാണ് ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി. (ചോദ്യ നമ്പർ *243)

വാദർ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് വിദ്യാഭ്യാസമേഖലയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന മാറ്റങ്ങൾ

3 (*243) ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ:

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്:

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരിനാഥൻ:

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വാദർ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന മാറ്റങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) കേന്ദ്രസർക്കാർ 2019-ലെ ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിലൂടെയും സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങളിലൂടെയും സംസ്ഥാനത്തെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗം അഴിച്ചുപണിയുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന ആശയക്കുഴപ്പം എങ്ങനെ മറികടക്കുവാനാണ് ആലോചിക്കുന്നത്;

(സി) നിലവിലെ ഹയർസെക്കന്ററി അധ്യാപകരുടെ യോഗ്യതയിൽ ഇളവ് നൽകണമെന്ന നിർദ്ദേശം ആ മേഖലയിലെ നിലവാരത്തകർച്ചയ്ക്ക് കാരണമാകുമെന്ന് കരുതുന്നുണ്ടോ, വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ഡി) എൻ.സി.ഇ.ആർ.ടി. നിലബസ് ലഘൂകരിക്കുന്നതും പാഠപുസ്തകങ്ങൾ മലയാളത്തിലാക്കുന്നതും ദേശീയ തലത്തിൽ

മത്സരപരീക്ഷകൾക്ക് തയ്യാറെടുക്കുന്ന നമ്മുടെ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് വലിയ തിരിച്ചടിയൊകമെന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്നറിയിക്കാമോ?

പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ,

(എ) എൽ.പി. മുതൽ ഹയർസെക്കന്ററി വരെയുള്ള 5 ഘട്ടങ്ങൾ

(എൽ.പി., യു.പി., എച്ച്.എസ്, എച്ച്.എസ്.എസ്., വി.എച്ച്.എസ്.ഇ.)

അതുപോലെതന്നെ നിലനിർത്തുകയും അവയുടെ ഭരണപരമായ

പ്രവർത്തനങ്ങളെ ഏകീകരിക്കുകയും മാത്രമാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഹൈസ്കൂളും

ഹയർസെക്കന്ററിയും ചേർന്നുള്ള സ്കൂളുകളിൽ മാത്രമാണ് ഈ മാറ്റം

വരുത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഹയർസെക്കന്ററി ഇല്ലാത്ത എല്ലാ സ്കൂളുകളിലും

ഇതുവരെയുണ്ടായിരുന്ന പോലെതന്നെ മാറ്റമില്ലാതെ തുടരുകയാണ്.

ഇങ്ങനെയുള്ള സ്കൂളുകളുടെ മൊത്തം ചുമതല പ്രിൻസിപ്പലിനാണ്. ഇത്തരം

സ്കൂളുകളിൽ ഹെഡ് മാസ്റ്റർ, വൈസ് പ്രിൻസിപ്പലായി അറിയപ്പെടും. ഹൈസ്കൂൾ

തലംവരെ ആവശ്യമുള്ള അക്കാദമിക് പ്രവർത്തനങ്ങളുടെയും മറ്റ്

കാര്യങ്ങളുടെയും ചുമതല വൈസ് പ്രിൻസിപ്പലിന് തന്നെ ആയിരിക്കും.

ഹയർസെക്കന്ററി ഇല്ലാത്ത ഹൈസ്കൂളുകളിൽ ഹെഡ് മാസ്റ്റർ പദവി തന്നെ തുടരും. ഹയർസെക്കന്ററി വിഭാഗത്തിന്റെ അക്കാദമിക് വിഭാഗത്തിന്റെ കാര്യങ്ങളുടെയും ഭരണപരമായ കാര്യങ്ങളുടെയും ചുമതല പ്രിൻസിപ്പലിനായിരിക്കും. ഇങ്ങനെ വിഭജനമുള്ളതിനാൽ ഓരോ മേഖലയ്ക്കും നിലനിൽക്കുന്ന അക്കാദമിക് സൗകര്യങ്ങൾ മാറ്റമില്ലാതെ തുടരും. ഹൈസ്കൂളും ഹയർസെക്കന്ററിയും ചേർന്നുവരുന്ന കാമ്പസ്സിന്റെ മൊത്തം ഭരണപരമായ കാര്യങ്ങൾക്ക് നേതൃത്വം നൽകാൻ വേണ്ടിയാണ് പ്രിൻസിപ്പലിന് സ്കൂളിന്റെ മൊത്തം ചുമതല നൽകുന്നത്. പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള മൂന്ന് ഡയറക്ടറേറ്റുകൾ ഏകോപിപ്പിച്ച് ഒരു തലവന്റെ കീഴിലുള്ള ഒരു ഡയറക്ടറേറ്റായി മാറ്റും. ഒരു യൂണിറ്റ് എന്ന രീതിയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനുവേണ്ട നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുന്നതിന് സംസ്ഥാനതലത്തിൽ ഒരു ഡയറക്ടർ മാത്രം ഉണ്ടാകുന്നത് സഹായകമാകും. ... (ബഹളം)... ഉദ്ഗ്രഥിത പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ ഊർജ്ജിതമാകും. അപ്പോൾ കാമ്പസ്സിന്റെ അക്കാദമിക് സാധ്യത വർദ്ധിക്കും. കാമ്പസ്സിൽ നടക്കുന്ന എല്ലാ പരീക്ഷകളും ഒരു കമ്മീഷണറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ആയിരിക്കും. ഭരണാവശ്യത്തിനായി ഒരു ഓഫീസ് സംവിധാനമായിരിക്കും ഉണ്ടാവുക.

ഇതുവരെ ഭരണസംവിധാനത്തിലുംകൂടി ശ്രദ്ധിച്ചിരുന്ന ഹയർ സെക്കന്ററി പ്രിൻസിപ്പലിനും അധ്യാപകർക്കും ആ സമയംകൂടി അക്കാദമിക രംഗത്ത് ചെലവഴിക്കാം. ഏകീകരണം അക്കാദമിക് മികവിന് കൂടുതൽ അവസരമുണ്ടാക്കുകയാണ് ചെയ്യുക. കാമ്പസ്സിനെ ഒരു കുടുംബമായി കാണുന്ന ഈ മാറ്റം ഏറെ ഗുണകരമാകുകയും പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞത്തിലൂടെ ഉണ്ടായ അക്കാദമിക മുന്നേറ്റത്തിന് പരസ്പര പൂരകമാകുകയും ചെയ്യും. ... (ബഹളം)..

(ബി) കേന്ദ്ര സർക്കാർ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിന്റെ കരട് മാത്രമേ

ഇറക്കിയിട്ടുള്ളൂ. അതുപ്രകാരം

1. മൂന്ന് വർഷത്തെ പ്രീസ്കൂളിംഗും 1, 2 ക്ലാസുകളും ചേർന്ന് ഫൗണ്ടേഷൻ സ്റ്റേജ് എന്നും
2. 3, 4, 5 ക്ലാസുകൾ ചേർന്ന് പ്രിപ്പറേറ്ററി അഥവാ ലേറ്റർ പ്രൈമറി സ്റ്റേജ് എന്നും
3. 6, 7, 8 ക്ലാസുകൾ ചേർന്ന് മിഡിൽ അഥവാ അപ്പർ പ്രൈമറി സ്റ്റേജ് എന്നും
4. 9, 10, 11, 12 ക്ലാസുകൾ ചേർന്ന് ഹൈ അഥവാ സെക്കന്ററി സ്റ്റേജ്

എന്നുമാണ് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ഇപ്പോൾ പുറത്തിറക്കിയിട്ടുള്ളത് കരട് നയമാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ അന്തിമമായി നയം അംഗീകരിച്ചതിനുശേഷം മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

(സി) ഹയർസെക്കന്ററി അധ്യാപകരുടെ നിലവിലുള്ള യോഗ്യതയിൽ ഇളവ് വരുത്താൻ സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല.

(ഡി) എൻ.സി.ഇ.ആർ.ടി. സിലബസ് സംസ്ഥാനത്തിനായി ലഘൂകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. മലയാളത്തിലുള്ള ടെക്സ്റ്റ് പുസ്തകംകൂടി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ളതുപോലെ ഇംഗ്ലീഷ് പുസ്തകവും ലഭ്യമാണ്. കാര്യങ്ങൾ വായിച്ച് മനസ്സിലാക്കാൻ വിവർത്തനം ചെയ്യപ്പെട്ട മലയാള പുസ്തകങ്ങൾ സഹായകമാകുന്ന വലിയൊരു വിഭാഗം കുട്ടികൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ട്. പഠന വസ്തുക്കൾ സ്വായത്തമാക്കാൻ മലയാളം മാധ്യമത്തിലുള്ള പാഠപുസ്തകങ്ങൾ ഇത്തരം കുട്ടികൾക്ക് അനുഗ്രഹമാകുമെന്ന കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇംഗ്ലീഷ് മാധ്യമത്തിലുള്ള പുസ്തകങ്ങൾ അതേപ്പടി ലഭ്യമാക്കും. ... (ബഹളം)..

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ.. സാധാരണ ഒരു

കോടതിയുടെ മുമ്പാകെ ഇരിക്കുന്ന ... (ബഹളം)... വിഷയങ്ങൾ അസംബ്ലി പ്രൊസീഡിംഗ്സിൽ വരുമ്പോൾ, അടിയന്തരപ്രമേയമൊക്കെ വരുന്ന സമയത്തൊക്കെ ഇത് കോടതിയുടെ മുമ്പാകെ ഇരിക്കുന്ന വിഷയമായതുകൊണ്ട് അനുവദിക്കാൻ നിർവ്വാഹമില്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ റൂൾ ചെയ്യാറുണ്ട്. പല ഘട്ടത്തിലും അങ്ങനെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ ഒരു സവിശേഷ സാഹചര്യംകൂടിയുണ്ട് ഇന്നലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതി ഖാദർ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് സ്റ്റേ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ അനുവദിക്കാറില്ലെങ്കിലും അങ്ങ് ഉന്നയിച്ചകാര്യം പ്രസക്തമായതുകൊണ്ടാണ് അങ്ങേയ്ക്ക് സമയം നൽകിയത്. കോടതി സ്റ്റേ ചെയ്തുവെന്നത് കോടതിയുടെ അന്തിമമായ ഒരു തീരുമാനമായി കണക്കാക്കാനാവില്ല. അക്കാര്യത്തിൽ അഭിപ്രായ രൂപീകരണം ഇവിടെ നടക്കുന്നില്ല. ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ പറയുന്നതിൽ തെറ്റില്ലെന്നാണ് ചെയറിന്റെ നിലപാട്.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: സർ, ഇതിനുമുമ്പും കോടതിയുടെ interim stay വന്ന വിഷയങ്ങളിൽ ഇവിടെ റൂളിംഗുണ്ടായിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: Interim stay-യുടെ ഭാഗമായി ഒരു ചർച്ചയും ഇവിടെ

നിർത്തിവെച്ചിട്ടില്ല. കോടതിയിൽ ലീഗൽ പ്രൊസീഡ്യൂർ നടക്കുമ്പോൾ മാത്രമേ അങ്ങനെ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളൂ. Interim stay-യുടെ കാര്യത്തിൽ ഒരു തർക്കവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അത് സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിച്ചാൽ മനസ്സിലാകും.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: സർ, നിലവിലെ കോടതി ഉത്തരവ് ഇപ്പോൾ ബാധകമാണ്, that is in force എന്ന് ഞാനിവിടെ പറയാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: Further actions ആണ് സ്റ്റേ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: അക്കാര്യം സ്പീക്കറുടെ റൂളിംഗിന് വിട്ടുന്നു. പക്ഷെ ആ ഒരു കാര്യം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുവെന്ന് മാത്രം. ഭരണപക്ഷ അധ്യാപക സംഘടനകളാണ് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിനെ ഭരിക്കുന്നതെന്ന ആരോപണം അടിവരയിടുന്ന തരത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ വന്നിരിക്കുന്ന കോടതിയുടെ ഉത്തരവ്. നിയമപരമായ സാധ്യതപോലും പരിശോധിക്കാതെ (ബഹളം)..

മി. സ്പീക്കർ: ദയവായി അംഗങ്ങൾ സീറ്റുകളിൽ ഇരിക്കൂ. അങ്ങ് ചോദ്യം ചോദിക്കൂ പ്ലീസ്.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: നിയമപരമായ സാധ്യതപോലും പരിശോധിക്കാതെയും ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിനനുസൃതമല്ലാതെയും

കേരള വിദ്യാഭ്യാസ ചട്ടത്തിലാവശ്യമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താതെയും സംസ്ഥാനത്തെ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പ് ഭരണപക്ഷ അധ്യാപക സംഘടനകളാണ് ഭരിക്കുന്നതെന്ന ആരോപണത്തിന് അടിവരയിടുന്ന തരത്തിൽ ഖാദർ കമ്മീഷൻ ശിപാർശകൾ വളരെ തിടുക്കത്തിൽ നടപ്പിലാക്കിയതിൽ എന്തെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള നിയമോപദേശം സർക്കാരിന് ലഭിച്ചിരുന്നോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് വ്യക്തമാക്കാമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: തീർച്ചയായും. കേരളത്തിലൊരുപാട്

വർഷങ്ങളായി ഹയർസെക്കന്ററി മേഖലയിൽനിന്നുവരുന്ന ആവശ്യങ്ങൾ നിയമപരമായി പരിശോധിച്ചിട്ടുതന്നെയാണ് ഇത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്.

ഹയർസെക്കന്ററിയിൽ നിലവിലുള്ള നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ

പരിഹരിക്കുകയെന്നുള്ളതാണ്. വർഷങ്ങളായി ഹയർസെക്കന്ററിയിൽനിന്നും

ജനങ്ങളിൽനിന്നും കിട്ടുന്ന ആവശ്യമാണ്. അത് നിയമപരമായി

പരിശോധിച്ചതിനുശേഷമാണ് നിർദ്ദേശം തയ്യാറാക്കി സർക്കാർ

ഉത്തരവിറക്കിയിട്ടുള്ളത്. പക്ഷെ, ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ നേരത്തെ ശ്രീ. റോജി എം.

ജോൺ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ശരിക്ക് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടില്ല.

ഹയർസെക്കന്ററിയിലെ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കലാണ്

ഇവിടെയുണ്ടാകുന്നത്. ഹയർസെക്കന്ററിക്ക് ഒരു ഓഫീസിലൂടെ എന്നുള്ളത് വർഷങ്ങളായുള്ള ഒരു പ്രശ്നമാണ്. ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രമിച്ചത് തീർച്ചയായും നിയമപരം തന്നെയാണ്. വർഷങ്ങളായുള്ള ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യമാണ്. എവിടെനിന്നാണ് ഈ ആവശ്യമുണ്ടായത്, അത് സംഘടനകളുടെ ആവശ്യമാണോ? കേരളത്തിലെ എല്ലാ സംഘടനകളും എല്ലാ അധ്യാപകരും ഒരുപോലെ വർഷങ്ങളായി ആവശ്യപ്പെടുന്നതാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ അതിനുവേണ്ടിയാണ് നിയമമുണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: ജനങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്

വികേന്ദ്രീകരണമാണ്. ആ വികേന്ദ്രീകരണം കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുമെന്നുള്ളത് ഇവിടെ തെളിയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള തത്വമാണ്. ആ തത്വത്തിന് കടകവിരുദ്ധമായാണ് ഇവിടെ വികേന്ദ്രീകരിച്ചുനിൽക്കുന്ന ഒരു സംവിധാനം കേന്ദ്രീകൃതമായ ഒരു സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകാൻ സർക്കാർ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിനുതന്നെ രണ്ട് മന്ത്രിമാരുണ്ട്. അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ എന്തിനാണ് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന് രണ്ട് മന്ത്രിമാർ? വികേന്ദ്രീകരണമെന്ന തത്വം ഇല്ലാതാക്കി കേന്ദ്രീകൃത സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നത് വിദ്യാഭ്യാസ

മേഖലയിലെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുമെന്ന് സർക്കാർ കരുതുന്നുണ്ടോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: തീർച്ചയായും. നമ്മളെല്ലാം ഹയർസെക്കന്ററി സ്കൂളിൽ പഠിച്ചവരോ അല്ലെങ്കിൽ എം.എൽ.എ. മാർ എന്ന നിലയിൽ പോകുന്നവരോ ആണ്. അവിടെ ഒരു കാമ്പസ്സിൽ ഹയർസെക്കന്ററി എന്ന ഒരു വിഭാഗം അതിന്റെ തലവൻ പ്രിൻസിപ്പൽ, ഹൈസ്കൂൾ എന്ന വിഭാഗം അതിന്റെ തലവൻ ഹെഡ്മാസ്റ്റർ, വൊക്കേഷണൽ ഹയർസെക്കന്ററി എന്ന വിഭാഗം അതിന്റെ തലവൻ പ്രിൻസിപ്പൽ എന്നിങ്ങനെ മൂന്ന് യൂണിറ്റുകളായാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അവിടെ ജനാധിപത്യപരമായി ആ കുട്ടികൾക്ക് അവരുടേതായ അവകാശങ്ങൾ ലഭിക്കാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ടാകുമോയെന്ന് പരിശോധിച്ചാൽ മതി. ഒരു കാമ്പസ്സ് ഒരു യൂണിറ്റായി പ്രവർത്തിക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഇതെല്ലാം ഏകീകരിച്ചുകൊണ്ട് കൂടുതൽ ജനാധിപത്യപരമായി അവിടെ പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയണം. യൂണിറ്റിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തുകയെന്നുള്ളതാണ്. മൂന്ന് യൂണിറ്റുകളായി പ്രവർത്തിക്കുമ്പോൾ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഒരു ഉദാഹരണം പറയുകയാണെങ്കിൽ, ഹയർസെക്കന്ററി ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിന്റെ കീഴിലുള്ള സ്കൂളുകളാണ്. ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് പ്ലാൻ ഡിസ്ക്രീഷൻ വേളയിൽ

ഇതിലാരെയാണ് വിളിക്കേണ്ടത്? ഹയർസെക്കന്ററി പ്രിൻസിപ്പലിനെ വിളിച്ചാൽ ഹയർസെക്കന്ററിയുടെ കാര്യങ്ങൾ മാത്രമേ അദ്ദേഹത്തിന് പറയാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ, ഹെഡ്മാസ്റ്ററെ വിളിച്ചാൽ ഹൈസ്കൂളിന്റെ കാര്യം മാത്രമേ പറയാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ഒരു യൂണിറ്റ് എന്ന നിലയിൽ റെപ്രസന്റേറ്റ് ചെയ്യാനും യൂണിറ്റ് എന്ന നിലയിൽ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുകയോ ചെയ്യുമ്പോൾ അതിനൊരു ഹെഡ് വേണമെന്നതുകൊണ്ടാണ് ഒരു കാമ്പസ്സിനെ ഏകീകരിച്ച് ഒരു യൂണിറ്റാക്കി മാറ്റുക, ഒരു കുടുംബമാക്കി മാറ്റുക എന്നുള്ള കൺസപ്റ്റിൽ ഇങ്ങനെ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. അത് നേരത്തെ പറഞ്ഞ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണവുമായി ബന്ധമുള്ളതല്ല.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, ഏതായാലും ഖാദർ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് ഹൈക്കോടതി സ്റ്റേ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ഉത്തരം (ബി)-യിൽ പറയുന്നത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിന്റെ കരട് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ് എന്നാണ്. കേന്ദ്രത്തിലെ ഗവൺമെന്റാണെങ്കിലും കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റാണെങ്കിലും വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് മാറ്റങ്ങളുണ്ടാക്കുമ്പോൾ ഭരണകക്ഷിയുടെ തീരുമാനം മാത്രം അടിച്ചേൽപ്പിക്കാൻ പാടില്ല. അത് ബി.ജെ.പി.-യാണെങ്കിലും സി.പി.ഐ.

(എം.) ആണെങ്കിലും ഒരു സമവായം ഉണ്ടാകണം. ഇവിടെ ഖാദർ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് സംബന്ധിച്ച് ഒരു ചർച്ച ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് കത്തയച്ചു. അങ്ങേയ്ക്കും കത്ത് തന്നു. മറുപടി കൊടുത്തിട്ടില്ല. ഞങ്ങൾ ഈ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാഗമല്ലേ? വിദ്യാഭ്യാസതലത്തിലുണ്ടാകുന്ന മാറ്റങ്ങൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റാണെങ്കിലും കേരള ഗവൺമെന്റാണെങ്കിലും ഭരണകക്ഷിയുടെ താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നവരായി മാത്രം മാറാതെ എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെയും സമവായമുണ്ടാക്കാൻ ഇനിയെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഞാൻ മൂന്നുതവണ ഇതുസംബന്ധിച്ച് മറുപടി പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. അതായത് വർഷങ്ങളായി ഏറ്റവും കൂടുതലായി ഈ ആവശ്യമുന്നയിച്ചത് അധ്യാപകരാണ്. അതുപോലെതന്നെ ജീവനക്കാരും. അതുകൊണ്ട് അധ്യാപകരുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും സംഘടനകളുമായി രണ്ട് തവണ ചർച്ച ചെയ്തു. ആദ്യത്തെ ചർച്ചയിൽ അധ്യാപകരും ജീവനക്കാരും ഒരുപാട് നിർദ്ദേശങ്ങൾ വച്ചു. ആ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് ചില മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി വീണ്ടും അവരുമായി ചർച്ച നടത്തി. രണ്ടുതവണയാണ് കേരളത്തിലെ അധ്യാപക-അനധ്യാപക സംഘടനകളും, സ്കൂളുകൾ

നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്ന മാനേജർമാരുടെയും യോഗം വിളിച്ചത്. ആ യോഗത്തിന്റെ മിനിട്ട്സ് നോക്കണം. കേരളത്തിലെ മാനേജർമാർ മുഴുവൻ പങ്കെടുത്ത യോഗത്തിൽ സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവച്ച അഭിപ്രായം എല്ലാവരും ഒരുപോലെ അംഗീകരിച്ചു, ഐക്യകണ്ഠ്യന അംഗീകരിച്ചിട്ടാണ് മാനേജർമാർ യോഗം പാസ്സാക്കിയത്. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളാണ് ഈ സൂട്ടുകളുടെ അധിപന്മാർ. അവരുടെ യോഗം വിളിച്ചു. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ ഒരു സൂളിനെ യഥാർത്ഥത്തിൽ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണത്തിലൂടെ ഉണ്ടായ ഒരു ഭരണസ്ഥാപനമെന്ന നിലയ്ക്ക് ഇങ്ങനെയൊരു സംവിധാനം വരുമ്പോൾ കൃത്യമായി നോക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പറഞ്ഞ് അവരും ഐക്യകണ്ഠ്യന അംഗീകരിച്ചതാണ്. കേരളത്തിലെ നിരവധി പ്രസ്ഥാനത്തിലെ വിദ്യാർത്ഥികളുടെയും യോഗം വിളിച്ചിരുന്നു. നാനാ മേഖലകളിലും ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുതന്നെയാണ് നടപ്പിലാക്കിയത്.

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ... ഓർഡർ.. ചോദ്യോത്തരവേള

അവസാനിച്ചിരിക്കുന്നു.

(ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു.)