

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ..... ചോദ്യം നമ്പർ *91

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, ഈ question-ന്റെ admissibility സംബന്ധിച്ച് പറയാനാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങനെ പറയൂ.

Shri Sunny Joseph: According to Rule 36 (2)- A question, in order to be admissible, shall be governed by the following conditions:

(c) it shall not contain arguments, inferences, ironical expressions, imputations, epithets or defamatory statements.

ഒരു ചോദ്യം ചോദിക്കുമ്പോൾ ആരോപണങ്ങളും ആക്ഷേപങ്ങളും ഉന്നയിക്കാൻ പാടില്ല. ഈ ചോദ്യത്തിൽ പറയുന്നത് 'മുൻസർക്കാരിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി ഈ സർക്കാർ അഴിമതിരഹിതമായും കാര്യക്ഷമതയോടെയും നടത്തിവരുന്ന വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് നിരന്തരം വിഘ്നം സൃഷ്ടിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ചിലർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരുടെ ഇടപെടലിന്റെ ഫലമായി.....', എന്നാണ്. ഇത് ആക്ഷേപമാണ്, മുൻസർക്കാർ അഴിമതി സർക്കാരാണെന്ന് ആക്ഷേപിക്കാൻ ചോദ്യകർത്താവിന് അവകാശമില്ല. (....

ബഹളം.....) കാര്യക്ഷമതയില്ലാത്ത സർക്കാരാണെന്ന ആക്ഷേപമുന്നയിക്കാൻ ചോദ്യകർത്താവിന് എന്ത് അവകാശമാണുള്ളത്. ഈ ചോദ്യം admissible അല്ല.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങ് ഉന്നയിച്ച കാര്യം പരിശോധിക്കാം.

ദേശീയപാതയുടെ വികസനം

(*91) ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ:

ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി:

ശ്രീ. ജോർജ്ജ് എം. തോമസ്:

ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്തും

രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) മുൻസർക്കാരിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി ഈ സർക്കാർ അഴിമതിരഹിതമായും കാര്യക്ഷമതയോടെയും നടത്തിവരുന്ന വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് നിരന്തരം വിപ്ലം സൃഷ്ടിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ചിലർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരുടെ ഇടപെടലിന്റെ ഫലമായി മന്ദീഭവിച്ച കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള ദേശീയപാതയുടെ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടത്തിയ പ്രവർത്തനം വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) ദേശീയപാത അതോറിറ്റി ഈ വികസന പ്രവൃത്തിയെ ഉയർന്ന

മുൻഗണനാപട്ടിക ഒന്നിൽ നിന്നും രണ്ടിലേയ്ക്ക് തരംതാഴിയത്

പിൻവലിപ്പിക്കാൻ സാധ്യമായിട്ടുണ്ടോ എന്നറിയിക്കാമോ;

(സി) ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ഡി) പ്രളയത്തിൽ ദേശീയപാതയിലുണ്ടായ കേടുപാടുകൾ അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്തി ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കേണ്ട കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പ് പുലർത്തുന്ന നിസ്സംഗത അവസാനിപ്പിക്കാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിവരുന്നുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ):

സർ,

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാതാ വികസനത്തിനായുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്. പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തിക്ക് 3425.096 ഹെക്ടർ ഭൂമി ആവശ്യമാണ്. ഇതിൽ 1986.369 ഹെക്ടർ ഭൂമി സർക്കാരിന്റെ കൈവശമുണ്ട്. ബാക്കി 1438.737 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമിയിൽ 659.557 ഹെക്ടർ ഭൂമിക്ക് 3A നോട്ടീഫിക്കേഷനും 548.192 ഹെക്ടർ ഭൂമിക്ക് 3D നോട്ടീഫിക്കേഷനും

302.163 ഹെക്ടർ ഭൂമിക്ക് 3G നോട്ടിഫിക്കേഷനും പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ദേശീയപാത 66-ന്റെ 45 മീറ്ററിൽ വീതികൂട്ടൽ പ്രവൃത്തി 27 പാക്കേജുകളായി വിഭജിച്ചിരുന്നു. 20 പാക്കേജുകൾ റോഡ് നിർമ്മാണവും 7 പാക്കേജുകൾ പാലങ്ങൾ, ബൈപ്പാസുകൾ, ഫ്ലോവറുകൾ എന്നിവയും സംബന്ധിച്ചുള്ളവയാണ്. രാജ്യത്തെ ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതികളെ മുൻഗണനാക്രമം അനുസരിച്ച് High-1, High-2 എന്നിങ്ങനെ രണ്ടായി തിരിക്കുന്നതായും, High-2 ഇനത്തിൽപ്പെട്ട പദ്ധതികളിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ (3D നോട്ടിഫിക്കേഷൻ, 3G നോട്ടിഫിക്കേഷൻ, നഷ്ടപരിഹാരത്തുക വിതരണം) തുടരേണ്ടതില്ലെന്നും ദേശീയപാത അതോറിറ്റി ചെയർമാൻ 02-05-2019-ലെ കത്ത് പ്രകാരം ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുടെ റീജിയണൽ ഓഫീസർമാർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിരുന്നു. കേരളത്തിലെ പാക്കേജുകൾ High-2 ഇനത്തിലാണ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നത്. തുടർന്ന് പ്രസ്തുത വിഷയത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇടപെടുകയും മുഖ്യമന്ത്രിയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയും കേന്ദ്രമന്ത്രിയുമായി ചർച്ച നടത്തുകയും കത്തയയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മുൻഗണന High-1-ലേക്ക് മാറ്റുന്നതിനും തയ്യാറായി. തുടർന്ന് ദേശീയപാത 66-ന്റെ വീതികൂട്ടൽ

പ്രവൃത്തിക്കായുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് ആവശ്യമായി വരുന്ന (കെട്ടിടങ്ങൾ, മരങ്ങൾ തുടങ്ങിയ സ്ഥാവര വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടപരിഹാരം അടക്കം) തുകയുടെ 25% തുക സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് വഹിക്കണമെന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാർ നിർദ്ദേശിക്കുകയും അത് സംസ്ഥാനം അംഗീകരിച്ച് 08-08-2019-ന് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനുശേഷവും ദേശീയപാത വികസന പ്രവർത്തനം മുന്നോട്ട് പോകാത്ത അവസ്ഥയിലായിരുന്നു. എന്നാൽ 01-10-2019-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വീണ്ടും ഡൽഹിയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയെ കണ്ട് ചർച്ച നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഉദ്യോഗസ്ഥതലത്തിൽ നിലനിന്നിരുന്ന തടസ്സങ്ങൾ നീക്കുന്നതിന് കഴിഞ്ഞതും അതുവഴി ധാരണാപത്രം ഒപ്പിടാൻ വഴി ഒരുങ്ങിയതും. ഇതനുസരിച്ച് കേന്ദ്ര ഉപരിതലഗതാഗത വകുപ്പും സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പും തമ്മിൽ 03-10-2019-ന് ധാരണാപത്രം ഒപ്പുവയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതിനെത്തുടർന്ന് തലപ്പാടി-ചെങ്ങള, ചെങ്ങള-നീലേശ്വരം, കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ പാലൊളി, മൂരാട് പാലങ്ങൾ എന്നിവ ടെണ്ടർ നടപടി സ്വീകരിച്ചതായി NHAI അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ധാരണാപത്രം ഒപ്പുവച്ചതിനെത്തുടർന്ന് ദേശീയപാത അതോറിറ്റി

ഈ വികസന പ്രവൃത്തിയെ ഉയർന്ന മുൻഗണനാ പട്ടിക ഒന്നിൽ നിന്ന് രണ്ടിലേയ്ക്ക് തരംതാഴ്ത്തിയത് പിൻവലിച്ചിട്ടുണ്ട്. പല ചർച്ചകളും നടന്നെങ്കിലും ഒടുവിൽ 2019 ഒക്ടോബർ 1-ാം തീയതി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഡൽഹിയിൽ സർഫസ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്റ്റർ ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയെത്തുടർന്ന് അതിവേഗത്തിൽ കരാർ ഒപ്പിട്ടു. 1-ാം തീയതി ഗഡ്ഗരിയെ കാണുകയും 3-ാം തീയതി കരാറിൽ ഒപ്പിടുകയും ചെയ്തു. അങ്ങനെ അത് സാക്ഷാൽക്കരിക്കുകയാണ്.

(സി) ഇത് കടന്നുവരുന്നത് ഒൻപത് ജില്ലകളിലാണ്. ആ ഒൻപത് ജില്ലകളിലും പൊന്നുംവില തഹസീൽദാർമാരെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള ദേശീയപാതയുടെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സ്ഥലമെടുപ്പ് NHAI-യുടെ ആവശ്യമനുസരിച്ച് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. സ്ഥലമെടുപ്പിനായി എല്ലാ ജില്ലകളിലും പൊന്നുംവില തഹസീൽദാർ (CALA)-യെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടെണ്ടർ നടപടി സ്വീകരിച്ച റീച്ചുകൾക്ക് പുറമെയുള്ളവരുടെ സ്ഥലമെടുപ്പിനുശേഷം വികസനത്തിനായുള്ള ടെണ്ടർ ദേശീയപാത അതോറിറ്റി ക്ഷണിക്കുന്നതാണ്.

(ഡി) ദേശീയപാതയിൽ കേടുപാടുകളുണ്ടാകുമ്പോൾ പണം

അനുവദിക്കേണ്ടത് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റാണ്. 4000-ഓളം വരുന്ന ദേശീയ പാതയുടെ ഒരു ഭാഗം NHAI-യുടെ കയ്യിലും മറ്റൊരുഭാഗം മിനിസ്ട്രി ഓഫ് സർഫസ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ കീഴിലുമാണ്. പക്ഷെ, ഒരു കാലത്ത് നിർമ്മാണത്തിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് ഒരു വർഷം കഴിയുന്നതിനുമുമ്പ് കേടായിരിക്കുകയാണ്. അവർ പണം തരാറില്ല. രണ്ടുവർഷം വരെ കാലതാമസം വന്നിരിക്കുകയാണ്. പണം തന്നാൽ ആറു മാസം വരെ സാങ്കേതികമായി കാത്തിരിക്കണമെന്ന നിബന്ധനയുമുണ്ട്. പ്രളയത്തിൽ ദേശീയപാതയിലുണ്ടായ കേടുപാടുകൾ അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്തി ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്നതിനായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര റോഡ് ഗതാഗത ഹൈവേ മന്ത്രാലയത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉപരിതലം പുതുക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾക്കായി 178 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 20.52 കോടി രൂപയുടെ കേന്ദ്ര ഫണ്ട് 2019-2020 ഓർഡിനറി റിപ്പയറിംഗിനായി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ഫ്ലഡ് ഡാമേജ് റിപ്പയറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 5 കോടി രൂപയും കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്നും അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ NH 66-ൽ പല

റീച്ചുകളിലും ഉപരിതലം പുതുക്കിയതിന്റെ കാലാവധി അവസാനിച്ചിട്ട് നാലുവർഷത്തിൽ അധികമായെങ്കിലും നാലുവരിപ്പാത വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയം ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നതിൽ തടസ്സം ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി NH 66-ൽ പൂർണ്ണമായ തോതിൽ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തികൾ നടത്താനായിട്ടില്ല. ചെറിയ തുകകൾ ഉപയോഗിച്ചുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കൊണ്ട് പരിഹരിക്കാവുന്നതിലപ്പുറമുള്ള കേടുപാടുകളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ റീച്ചുകളിൽ ഫണ്ട് ഇപ്പോൾ അനുവദിച്ചതായി കാണുന്നു. നടപടികൾ പൂർത്തിയായി MORTH-ന്റെ സാങ്കേതികാനുമതി ലഭിച്ചതിനുശേഷം മാത്രമേ ടെണ്ടർ നടപടിയിലേക്ക് പോകാനാകുകയുള്ളൂ. 5 കോടി രൂപയ്ക്കുള്ളിലുള്ള പ്രവൃത്തികൾ EPC മാതൃകയിൽ മാത്രമേ ചെയ്യാവൂയെന്ന MORTH-ന്റെ ഉത്തരവിന്റെ ഭാഗമായി അതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ ഏകദേശം 6 മാസം സമയം വേണ്ടിവരുന്നുണ്ട്.

ഇത്തരത്തിൽ ഫണ്ട് ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള കാലതാമസം ഒഴിവാക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി മുഖേനയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി മുഖേനയും ഇടപെടലുകൾ നടത്തിവരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും അങ്ങും

കേന്ദ്രത്തിൽ ഇടപെട്ട് ത്വരിതഗതിയിൽ കേരള സംസ്ഥാനത്തുടനീളം റോഡുകൾ നന്നാക്കുന്നതിൽ അതിയായ സന്തോഷവും പ്രത്യേക നന്ദിയുമുണ്ട്. കാലവർഷക്കെടുതി മാറി ഇവിടെ പ്രളയമായി, പ്രളയമെന്ന വാക്കിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്ന അവസരത്തിൽ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്താനും പുതിയതായി ടാർ ചെയ്യാനും സാധിക്കാത്ത സാഹചര്യമാണുള്ളത്. രാഷ്ട്രീയ കാലാവസ്ഥയിൽ പാലാരിവട്ടം പോലുള്ള ചില പാലങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങളും വരുന്നുണ്ട്. ഇതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് എത്രമാത്രം നഷ്ടങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്; കേരളത്തിന് കേന്ദ്രത്തിന്റെ സംഭാവനകൾ എന്തൊക്കെയാണ്; ഭാവിയിൽ പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യയിലൂടെ റോഡുകൾ നന്നാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പ്രളയത്തിനുമുൻപ് കാലാവധി കഴിയുന്ന

മുറയ്ക്കും അല്ലാതെയുമായി 20 ശതമാനത്തോളം റോഡുകൾക്ക് കേടുപാടുണ്ടായിരുന്നു. പ്രളയത്തിനുശേഷം അത് 40 ശതമാനമായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ പറഞ്ഞതുപോലെ പ്രളയത്തിനുശേഷം....., കഴിഞ്ഞ എട്ടുമാസമായി

തുടർച്ചയായി മഴ പെയ്യുകയാണ്. മേയ് മാസത്തിൽ തുടങ്ങിയ മഴയാണ്. ഇന്നലെയും ഉണ്ടായിരുന്നു. നമുക്കൊന്നും ചെയ്യാൻ കഴിയാത്തൊരു അവസ്ഥയാണുള്ളത്. അത് രാഷ്ട്രീയ കാലാവസ്ഥയല്ല മറിച്ച് കാലാവസ്ഥയാണ് എന്നുള്ള കാര്യം എല്ലാവരും മനസ്സിലാക്കണം. മഴ കാരണം അതിന്റേതായ പ്രശ്നങ്ങളുമുണ്ട്. അറ്റകുറ്റപണികൾക്കായി ആഗസ്റ്റ് മാസത്തിൽത്തന്നെ ഓരോ മണ്ഡലത്തിലും പണം നൽകിയിരിക്കുകയാണ്. കുറവുള്ളിടത്ത് ഇനിയും നൽകും. ഇത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ചാണ് നടപ്പാക്കുന്നത്. പക്ഷെ, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പണം നൽകാറില്ല. നൽകിയ പണത്തിന്റെ കണക്ക് ഞാൻ പറഞ്ഞു. അത് അവരുടെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞ റോഡുകൾക്ക് ഓവർ ലൈഫിനുവേണ്ടി നൽകുന്ന പണമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയടക്കം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുന്നതുകൊണ്ടാണ് നൽകുന്നത്. കേരള സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഈ കാര്യത്തിൽ ഒരു ശുഷ്കാന്തിക്കുറവും കാണിക്കില്ല. മഴ ഒരു പ്രശ്നമായതുകൊണ്ടുള്ള തടസ്സം മാത്രമാണുള്ളത്. അതിന് പരിഹാരം കാണുമെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല.

ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ: സർ, എറണാകുളവും ഇടുക്കിയും തമ്മിൽ

ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന നേര്യമംഗലത്തെ പാലമുൾപ്പെടെ അങ്ങ് ത്വരിതഗതിയിൽ ഇടപെടുന്ന ഹിൽഹൈവേ അടക്കമുള്ള മേഖലകളിൽ വനവകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലവിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്; വനം വകുപ്പ് സ്വീകരിച്ച നടപടി നമുക്ക് അനുകൂലമായിട്ടാണോ; പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഈ കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്തുവരികയാണ്. കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് വർഷമായി വനം വകുപ്പുമായി നിരന്തരം ചർച്ച നടത്തുകയാണ്. അതാണ് വനംവകുപ്പിന്റെ സ്ഥിതി. ഇക്കാര്യം വനം വകുപ്പുമന്ത്രിയോടാണ് പറഞ്ഞതെന്ന് തെറ്റിദ്ധരിക്കരുത്. അവർ ഒന്നും ചെയ്യുന്നില്ല എന്നതാണ് സത്യം. നമ്മുടെ മലയോര ഹൈവേയുടെ 12 റീച്ചുകളിൽ ഒരു റീച്ചിന് അനുവാദം കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. സർവ്വേ നടത്താൻ അവിടെ ചെന്നാൽ പുതുയൊരു കേസ് വരുമെന്നതാണ് സ്ഥിതി. എല്ലാ ഗവൺമെന്റിന്റെയും കാലത്തെ സ്ഥിതിയിതാണ്. വനം വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് മാറി ചെയ്യാനാകില്ല. ഇങ്ങനെയൊരു സ്ഥിതിയുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം എല്ലാവരും മനസ്സിലാക്കണം. ശബരിമലയിൽപോലും എന്തെല്ലാം കുഴപ്പങ്ങളാണ് വനം വകുപ്പ് ഉണ്ടാക്കുന്നതെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. ഈ സ്ഥിതി എങ്ങനെ മാറ്റാൻ

കഴിയുമെന്ന് നമുക്ക് ചർച്ച ചെയ്യാം. അവിടെ ഫോറസ്റ്റ് ഓഫീസർമാർ പറയുന്ന നിയമമാണ് നടക്കുന്നതെന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. അവരെ കുറ്റപ്പെടുത്താനൊന്നും കഴിയില്ല, സ്ഥിതി അതാണ്.

ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി: സർ, വർഷങ്ങളായി മുടങ്ങിക്കിടന്നിരുന്ന ദേശീയപാതയുടെ വികസനത്തിനായി സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ കാര്യം പരിഹരിച്ചതിനും ഈ വികസനം മുൻഗണനാ ലിസ്റ്റിൽ രണ്ടാം പട്ടികയിലേയ്ക്ക് തരംതാഴ്ത്തിയത് ഒഴിവാക്കി ഒന്നാം പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയതിനും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്കും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മന്ത്രിക്കും അഭിനന്ദനങ്ങൾ നേരുകയാണ്. ദേശീയപാതാ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാന വിഹിതം നാലിലൊന്ന് എന്നുള്ളത് മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഇതേ സമീപനമാണോ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ? അതുപോലെ മണ്ണുത്തി വടക്കഞ്ചേരി ദേശീയപാത വികസനവും കുതിരാൻ തുരങ്കത്തിന്റെ നിർമ്മാണവും സ്കൂംഭിച്ച് കിടക്കുകയാണ്. മണ്ണുത്തി-അങ്കമാലി ദേശീയപാതയിലെ ചാലക്കുടി അണ്ടർപാസ്സിന്റെ നിർമ്മാണമാരംഭിച്ചതും സ്കൂംഭിച്ച് കിടക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നിരന്തരമായ ഗതാഗതക്കുരുക്കും അപകടങ്ങളും ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ടോൾ കമ്പനിക്കാർ കരാർ

വ്യവസ്ഥയിൽ എല്ലാവർഷവും ടോൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതല്ലാതെ അനുബന്ധനിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളൊന്നും പൂർത്തീകരിക്കുന്നില്ല. ദേശീയപാത കണ്ടുംകഴിയുമായി കിടക്കുകയാണ്. NHAI-യും കരാർ കമ്പനിയും ചേർന്ന് ജനങ്ങളെ വെല്ലുവിളിക്കുകയാണ്, അവരുടെ ക്ഷമയെ പരീക്ഷിക്കുകയാണ്. ദേശീയപാത കൊലകളുമായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇടപെട്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റും എൽ.എസ്.ജി.ഡി.-യുമായി ചർച്ചചെയ്ത് ഇതുപരിഹരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മന്ത്രി നിരന്തരമായി ഇടപെടുന്ന കാര്യം അറിയാതെയല്ല ഞാനിത് പറയുന്നത്. അവർ എല്ലാ കാര്യങ്ങളും സമ്മതിക്കുമെങ്കിലും ഒന്നും ചെയ്യാത്ത ഒരു അവസ്ഥയാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അടിയന്തരമായി ഇടപെട്ട് ഈ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം കാണാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഈ വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അങ്ങയുടെ പ്രധാന ചോദ്യം നേരത്തേ വന്നിട്ടുണ്ട്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും ഇങ്ങനെ വിഹിതം വാങ്ങാറില്ല. ഇന്ത്യയിലെ ഒരു സംസ്ഥാനത്തുനിന്നും വിഹിതം വാങ്ങിയിട്ടില്ല. അങ്ങനെയൊരു നടപടിക്രമമില്ല. സ്വാതന്ത്ര്യം കിട്ടുന്നതിന്

മുന്യം ശേഷവും ദേശീയപാതയ്ക്കും റെയിൽവേയ്ക്കും പ്രവിശ്യകളോട് വിഹിതം വാങ്ങുന്ന പതിവില്ലായിരുന്നു. വാങ്ങാൻ പാടില്ലാത്തതുമാണ്. പക്ഷെ നടക്കണമെങ്കിൽ നൽകണം, കാരണം ഗൺ പോയിന്റിലാണ് നിൽക്കുന്നത്. നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്തുന്നോക്കി. നേരത്തേ ഞാൻ പറഞ്ഞതുപോലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പല തവണ ചർച്ച ചെയ്തു, പിന്നീട് അദ്ദേഹം എന്നെയും കൂട്ടിക്കൊണ്ടുപോയി ചർച്ചചെയ്തു. അപ്പോഴെല്ലാം ശരിയായിരുന്നത് പറഞ്ഞതാണ്. അങ്ങനെ ഈ പറഞ്ഞ 01-10-2019-ന് വീണ്ടും ചെന്നപ്പോൾ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. ഉദ്യോഗസ്ഥരോട് ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരി, 'നിങ്ങളാണ് ഈ കുഴപ്പമുണ്ടാക്കിയത്. ഇതെല്ലാം ശരിയായെന്നല്ലേ ഞാൻ വിചാരിച്ചത് എന്ന് പറഞ്ഞതായാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. എന്നിട്ട് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. ഞങ്ങളുമായി ചർച്ച നടത്തി. ഹൃദയശൂന്യരായ ഒരു സംവിധാനമാണെന്ന് ഞാൻതന്നെ പറയുകയുണ്ടായി. വസ്തുതയാണ് പറഞ്ഞത്. അപ്പോൾത്തന്നെ ഫയൽ നീങ്ങുകയും 03-10-2019-ന് കരാറിൽ ഒപ്പിടുകയും ചെയ്തു. കാസർഗോഡിലെ രണ്ട് റീച്ചുകളിൽ ടെണ്ടറും വിളിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഇങ്ങോട്ട് വരാനും ഇവിടെ തടസ്സമൊന്നുമില്ല. ഓരോ ജില്ലയിലും ഒരേ സമയം തുടങ്ങണമെന്നതാണ് നമ്മുടെ ആവശ്യം. അങ്ങനെ

ഇടങ്ങിയാലും ഇനിയിപ്പോൾ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് പൂർത്തിയാകുമെന്ന് എനിക്ക് പറയാനാകില്ല, കാരണം 18 മാസമേ ബാക്കിയുള്ളൂ. അവർ 2017-ൽ ചെയ്തിരുന്നവെങ്കിൽ ഇതെല്ലാം പൂർത്തിയാകുമായിരുന്നു. നമുക്ക് വിരോധവും പരിഭവവുമില്ല. പക്ഷെ നമ്മളോട് കേന്ദ്രത്തിന്റെ അവഗണനയോടുള്ള..., ഈ കാര്യത്തിൽ ഒരു സംസ്ഥാനത്തിനോടും ഇന്നുവരെ വിഹിതം വാങ്ങിയിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ വാങ്ങിത്തുടങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വാങ്ങുമോയെന്ന് നമുക്കറിയില്ല. ഇതാണ് അതുസംബന്ധിച്ച് പറയാനുള്ളത്. പിന്നെ അങ്ങ് പറഞ്ഞ കുതിരാനും ചാലക്കുടിയുമെല്ലാം എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യുടെ തെറ്റായ നടപടികളാണ്. നമുക്ക് പറയാനല്ലേ കഴിയൂ. നമ്മൾ കേസുകൾ കൊടുക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞാലും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഒരു സ്റ്റാറ്റൂട്ടറി ഏജൻസിയാണത്. ഒരു കേസ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാവരും സംയുക്തമായി നീങ്ങി ഇതിലൊരു മാറ്റം വരുത്തണം. അതിശക്തമായ തരത്തിലുള്ള നീക്കം ഇതിനാവശ്യമാണ്. അത് ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിച്ചു. പക്ഷെ ഇതുവരെ അവർ ബോധ്യപ്പെടുന്നില്ല, ഉറക്കം തൂങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങയുടെ ബുദ്ധിമുട്ട് അറിയാം. ഇതുസംബന്ധിച്ച് പല തവണ ഇടപെട്ടതാണ്,

ഇനിയും ശക്തമായി ഇടപെടുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജോർജ് എം. തോമസ്: സർ, മിക്കവാറും അസാധ്യമാണെന്ന് കരുതിയ നാഷണൽ ഹൈവേ ഫലസിദ്ധിയിലെത്തിച്ച ബഹുമാന്യരായ മുഖ്യമന്ത്രിയോടും പൊതുമരാമത്ത് മന്ത്രിയോടും ഈ നാടും ഭാവിതലമുറയും കടപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. എക്കാലത്തെയും കേരള ചരിത്രത്തിൽ അവർ സ്ഥാനം പിടിച്ചുകഴിഞ്ഞുവെന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ഈ ഹൈവേ നിർമ്മാണം അതിവേഗം പൂർത്തീകരിക്കാനും അതോടൊപ്പം കോഴിക്കോട്-കൊല്ലംഗൽ ദേശീയപാത 766 വളരെ വർഷംമുമ്പ് വിൽബർ സ്കീത്ത് എന്ന കമ്പനി ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചതാണ്. ഇനിയും അതിന്റെ പണി ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. മറ്റ് ദേശീയപാതകളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായി 30 മീറ്ററാണ് ദേശീയപാത 766-ന് ആവശ്യമായി വരുന്നത്. അതിൽ വയനാട് ചുരം പൂർണ്ണമായും എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽപ്പെട്ടതാണ്. ചുരം റോഡ് വികസിപ്പിക്കുക അസാധ്യമാണ്. കോഴിക്കോട് നിന്നും പുതുപ്പാടി, അല്ലെങ്കിൽ ചുരം ആരംഭിക്കുന്ന ഒന്നാം വളവും, വൈത്തിരി മുതൽ മുത്തങ്ങ വരെയും വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് തടസ്സമില്ലാത്തതാണ്. അക്കാര്യം ദേശീയപാതാ വികസനത്തോടൊപ്പം തന്നെ പരിഗണിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ദേശീയപാതാ വികസനത്തിന്റെ പ്രോജക്ടും ഇതും വെവ്വേറെയാണ്. എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യും MORTH-ഉം പല സ്കീമുകളും പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ പലതും പല ഘട്ടത്തിൽ കിടക്കുകയാണ്. ഏതായാലും ഈ പദ്ധതിയോട് ഗവൺമെന്റിന് താല്പര്യമുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് അത് ടേക്കപ്പ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഈ വിഷയം സജീവമായി ടേക്കപ്പ് ചെയ്യാം. ഇത് സാക്ഷാത്കരിക്കാൻ വേണ്ടി മുന്നോട്ട് പോകാമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, പ്രളയത്തിൽ ദേശീയപാതയിലുണ്ടായ കേടുപാടുകൾ അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്തി ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര റോഡ്-ഗതാഗത ഹൈവേ മന്ത്രാലയത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയതിന്റെ ഫലമായി ഉപരിതലം പുതുക്കുന്നതിന് 128 കോടി രൂപയും കൂടാതെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 20.52 കോടി രൂപയും അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നാണ്. മറ്റൊരു ഭാഗത്ത് പറയുന്നത്, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 5 കോടി രൂപയ്ക്കുപുറമെ, NH 66-ൽ പല

റീച്ചുകളിലായി ഉപരിതലം പുതുക്കുന്നതിന് കാലാവധി അവസാനിച്ചിട്ട് നാല് വർഷത്തിലധികമായെങ്കിലും നാലുവരിപ്പാതാ വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയം ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നതിൽ തടസ്സം ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നാണ്. നേരത്തെ പറഞ്ഞ ഈ വാഗ്ദാനങ്ങളെല്ലാം അതാത് അവസരങ്ങളിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്നും ലഭിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ അനുഭവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉറപ്പ് പറയാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, എനിക്കങ്ങനെ പറയാനാകില്ല. കാരണം

അത് സ്റ്റാറ്റൂട്ടറി ഡ്യൂട്ടിയാണ്. എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. വയലേറ്റ് ചെയ്യുന്നത് കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂഷണൽ ആന്റ് സ്റ്റാറ്റൂട്ടറി ഒബ്ലിഗേഷൻസാണ്. അതിന് അവർക്ക് ഒരു നാണവുമില്ലെന്നത് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. പക്ഷെ അത് ചെയ്തേ പറ്റുകയുള്ളൂ. അവർക്ക് അതിൽ നിന്നും മാറാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഗവൺമെന്റ് ആ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ആരും അതിനെ ന്യായീകരിച്ചില്ല. ചോദ്യത്തിന് ഗവൺമെന്റ് രാഷ്ട്രീയമായി ഒരു മറുപടിയും പറഞ്ഞില്ല എന്നുള്ളതുകൊണ്ട്....., ആൻസർ വായിച്ചുനോക്കിയാൽ അത് അറിയാൻ സാധിക്കും. അതെല്ലാം ചോദ്യകർത്താക്കൾ ചോദിക്കുന്നതാണ്.

അവർ ഒരു പാർട്ടിയെ ഉദ്ദേശിച്ചല്ല ചോദിക്കുന്നത്. അത് പ്രശ്നമല്ല. കറക്ടായ മറുപടി നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. സി. ഖമുദ്ദീൻ: സർ, എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ പൊർവാട് മുതൽ തലപ്പാടി വരെയുള്ള റോഡിന്റെ ടെണ്ടർ വിളിച്ചപ്പോൾ ടാർ പെട്ടെന്ന് ഒലിച്ചുപോകാതിരിക്കാനുള്ള പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യ പ്രകാരമുള്ള പദ്ധതികൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല എന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. ഈയിടെ നടത്തിയ പ്രവൃത്തികൾക്കുശേഷം ചെറിയൊരു മഴ വന്നപ്പോൾത്തന്നെ ടാർ പൂർണ്ണമായും ഒലിച്ചുപോയി. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെയുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യകൾ പുതിയ ടെണ്ടറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റോഡ് നിർമ്മാണം, അതായത് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകൾ, മറ്റ് റോഡുകൾ എന്നിവയിലാണ് നമ്മുടെ സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. കേന്ദ്രം അതൊന്നും അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. ദേശീയപാതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവർ സാധാരണ രീതിയിലാണ് ചെയ്യുന്നത്. അവർ ഇതിലേക്ക് വന്നിട്ടില്ല. നമ്മൾ പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യകൾ അതായത്, ജിയോ ടെക്സ്റ്റൈൽ ആയാലും പ്ലാസ്റ്റിക് ആയാലും നാച്വറൽ റബ്ബറായാലും.....,

ഇപ്പോൾ ബാംഗ്ലൂരിലെല്ലാം ചെയ്യുന്നതുപോലെ വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് എന്ന സമ്പ്രദായവുമുണ്ട്. ഒരു കിലോ മീറ്ററിന് പത്തുകോടി രൂപ ചെലവുവരും. പക്ഷെ 33 വർഷം പ്രശ്നമൊന്നും വരില്ല. സാമ്പത്തിക പ്രയാസമുണ്ടെങ്കിലും അതും പരീക്ഷിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. എല്ലാത്തിനും നമ്മൾ തയ്യാറാണ്. സാമ്പത്തിക പ്രയാസം ഒരു ഭാഗത്ത്, മാത്രമല്ല കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ റോഡിൽ അവരുടെ നോംസ് അനുസരിച്ചാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അവരോട് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്, അതിനുവേണ്ടി പരിശ്രമിക്കാം.

ശ്രീ. കെ. യു. ജനീഷ് കുമാർ: സർ, ലോക മലയാളികളുടെ സ്വപ്നമായിരുന്ന ദേശീയപാതാ വികസനം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ച വലിയ ഇടപെടലുകളെ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. ഒപ്പം മലയോര നാടിന്റെ ഏറെ പ്രതീക്ഷയായിരുന്ന മലയോര ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായ പുനലൂർ-മൂവാറ്റുപുഴ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത നടപടിയെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. എന്റെ ചോദ്യം, പുനലൂർ-മൂവാറ്റുപുഴ റോഡിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള കോന്നി മുതൽ പുനലൂർ വരെയുള്ള മൂന്നാം റീച്ച് ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് സമയബന്ധിതമായി നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും. ടെണ്ടർ നടപടി

പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ നിർമ്മാണത്തിൽ യാതൊരു വിധത്തിലുമുള്ള കുറവും വരാതെ നോക്കാം. ദേശീയപാതയുടെ കാര്യത്തിൽ എല്ലാ ഗവൺമെന്റും ആഗ്രഹിച്ചു, പക്ഷെ നടന്നില്ല. അത് ഇടയ്ക്കുവെച്ച് ഡ്രോപ്പ് ചെയ്യുകയായിരുന്നു. ഈ ഗവൺമെന്റ് അങ്ങനെയല്ല, അതിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി എടുത്ത ഒരു നിലപാടുണ്ട്. മരാമത്ത് വകുപ്പ് അതിന്റെ ജോലി ചെയ്യും, ചെയ്യാതിരിക്കാൻ പറ്റില്ലല്ലോ; ഞാൻ സാധാരണ ഗതിയിൽ എന്നെ ഏൽപ്പിച്ച ജോലി ചെയ്യാറുണ്ട്. ചെയ്തില്ലെന്ന് പറയില്ല. പക്ഷെ അദ്ദേഹത്തിന് ശക്തമായ ഒരു നിലപാടുണ്ട്. അത് എല്ലാവരും പറയുന്നുമുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള മുഖ്യമന്ത്രിമാർ മുന്നിൽനിന്ന് നയിച്ചെങ്കിൽ മാത്രമേ വികസനം നടക്കുകയുള്ളൂ. അത് ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ നന്നായി ചെയ്യുകയാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ പൊതുയോഗങ്ങളെല്ലാം ഞാൻ കേട്ടിട്ടുണ്ട്. രാഷ്ട്രീയ യോഗത്തിൽ രാഷ്ട്രീയ കാര്യങ്ങളെല്ലാം പറയും, അവിടെപ്പോലും പകുതിയിൽകൂടുതൽ പറയുന്നത് വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ചാണ്. അതെല്ലാവർക്കും മാതൃകയാണ്. എല്ലാ വകുപ്പിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ നേതൃത്വമുണ്ട്. അത് മുഖ്യമന്ത്രിമാരുടെ ഉത്തരവാദിത്വമാണെങ്കിലും അതിൽ വളരെ അഭൂതപൂർവ്വമായ

ഇനിഷ്യൂറീവാൺ ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന

പ്രവർത്തനത്തിനെല്ലാം പ്രതിപക്ഷത്തുള്ളവർ സഹായിക്കുകയും

പിന്തുണയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഡിസ്ട്രിമിനേഷൻസ്

വരുന്നുണ്ട്. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ ഒരു റോഡിന്റെ പകുതി ഭാഗം

പണി ചെയ്യാമെന്ന് അങ്ങ് എന്നോട് സമ്മതിച്ചതാണ്. ബാക്കി ഭാഗം ചെയ്യാൻ

പണമില്ലെന്ന് പറഞ്ഞു. എം.എൽ.എ. ഫണ്ടിൽ നിന്നും മൂന്ന് കോടി രൂപ

നൽകി ബാക്കി ഭാഗം ചെയ്യുന്നതിന് തീരുമാനമെടുക്കുകയും അത്

പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്തു. പക്ഷെ അങ്ങ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് മുഖേന ചെയ്യുമെന്ന്

പറഞ്ഞ 500 മീറ്റർ ഈരേക്കടവ് റോഡിൽ ഇപ്പോഴും ചെയ്തിട്ടില്ല. അവിടെ

കോടിമത രണ്ടാംപാലം, സാധാരണ അങ്ങ് ആ റോഡിൽകൂടി

സഞ്ചരിക്കുന്നയാളാണ്. രണ്ടാം പാലത്തിന്റെ രണ്ട് ഡക്ക് തീർക്കാൻ കേരള

സർക്കാരിന് കഴിയാതെ വരുമോ? ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നിലപാട്

തന്നെ വേഗത്തിൽ പൂർത്തിയാക്കണമെന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ

നിലപാട് അങ്ങ് കൃത്യമായി ചെയ്യണമെന്നതാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന. രണ്ടാം

പാലം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടിയുണ്ടാകേണ്ടതല്ലേ?

ഇതുപോലെ ഒരു നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ എം.എൽ.എ. ഒരു വർക്ക് പറഞ്ഞാൽ അത് ചെയ്യുമെന്ന് പറഞ്ഞ് ബഡ്ജറ്റിൽ ചേർക്കുകയും ഞാൻ ശാസ്ത്രി റോഡിന്റെ പേര് കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ശാസ്ത്രി റോഡ് കണ്ണൂരിലാണെന്നുള്ള നോട്ടീഫിക്കേഷൻ വരികയും അതിൽ കറക്ഷൻ വരുത്തണമെന്ന് പറഞ്ഞ് കറക്ഷൻ വരുത്തുകയും ചെയ്തു. കറക്ഷൻ വരുത്തിക്കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ആദ്യത്തെ സ്റ്റോട്ടിന് എ.എസ്. നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ അത് രണ്ടാം സ്റ്റോട്ടിൽ നിൽക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ, സ്പെസിഫിക്കായ ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിച്ചാൽ അദ്ദേഹത്തിന് പറയാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: അദ്ദേഹത്തിന് ഇതൊക്കെ അറിയാം. അദ്ദേഹം എന്റെ കൂടെ പഠിച്ചയാളാണ്. അദ്ദേഹത്തിന് ഇതൊക്കെ കൃത്യമായി അറിയാം.

മി. സ്പീക്കർ: കൂടെ പഠിച്ചയാളായതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ എല്ലാ റോഡുകളെക്കുറിച്ചും അറിയുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: എനിക്ക് അനുകൂലമായ ഡിസ്റ്റിമിനേഷനെ വരൂ. എനിക്കെതിരായി അദ്ദേഹം ചെയ്യുമെന്ന പരാതി എനിക്കില്ല.

എനിക്കനുക്ലമമായി വരണം. പക്ഷെ അങ്ങയുടെ

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ സഭയിൽ ഉന്നയിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: പൊതുവായ ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കണം. സ്പെസിഫിക്കായി ചോദിക്കുമ്പോൾ അത് എഴുതി നൽകേണ്ടി വരും.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: അതുകൊണ്ട് ആ പ്രശ്നംകൂടി പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒന്നുകിൽ അങ്ങ് ചർച്ചയ്ക്ക് വിളിക്കുക അല്ലെങ്കിൽ അങ്ങ് തന്നെ ഫയൽ വിളിച്ചുവരുത്തി അങ്ങയുടെ നീതിബോധം അതിൽ കാണിക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ എന്റെ സഹപാഠിയെന്ന് ഇനി ഞാൻ പറയേണ്ട കാര്യമില്ലല്ലോ? അത് ഇവിടെ പ്രസക്തമായ കാര്യമല്ല, അത് സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറിയുമല്ല. എന്നാലും അത് നമ്മൾ പറയാറുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഉന്നയിച്ചത് ചോദ്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് ചോദിക്കരുതെന്നല്ല. ഇത് നാഷണൽ ഹൈവേയാണ്. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലം കോട്ടയമല്ലേ; അക്ഷര നഗരിയല്ലേ; തഴയാൻ കഴിയുമോ? ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ വരുന്നതിനുമുമ്പും പരിഗണനയുണ്ട്, അങ്ങ് വന്നതിനുശേഷം അങ്ങയുടെ ഈ വാദഗതി കാരണം കുറച്ചുകൂടി

പരിഗണനയുണ്ട്. എന്ത് പ്രശ്നമുണ്ടെങ്കിലും തീർത്തുതരാമെന്ന് ഞാൻ ഉറപ്പുനൽകുന്നു.

ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി: സർ, അങ്ങേയ്ക്കും അറിയാവുന്നതാണ്, കൊല്ലം-ചെങ്കോട്ട ദേശീയപാത അതിരൂക്ഷമായ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് അനുഭവിക്കുന്ന ഒരു റോഡാണ്. ഏറ്റെടുത്തകാലം മുതൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി റോഡിന്റെ വീതിയിൽ മാത്രമേ അവിടെ ടാർ ചെയ്തിട്ടുള്ളൂ. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നശേഷം എല്ലാ റോഡുകളും മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. ദേശീയപാത നാലുവരിയാക്കുന്നതിനുള്ള ശക്തമായ നടപടിയെടുത്തിട്ടുണ്ട്. കൊല്ലം-ചെങ്കോട്ട ദേശീയപാതകൂടി നാലുവരിയാക്കുന്നതിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ; മറ്റൊരു കാര്യമുള്ളത്, റോഡുകൾ നല്ല നിലവാരത്തിൽ പണി പൂർത്തിയാക്കിയാലുടൻ കുടിവെള്ള പൈപ്പ് ഇടുന്നതിനുവേണ്ടി കുഴിക്കുന്ന ഒരു പ്രശ്നമുണ്ട്. അതിന് ശാശ്വതമായ പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ റോഡ് പണിയോടൊപ്പം തന്നെ പൈപ്പുകൾ ഇടുന്നതിനുള്ള സ്ഥിര സംവിധാനമുണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കൊല്ലം-ചെങ്കോട്ട ദേശീയപാത വീതി കൂട്ടുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമം ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നകാലം മുതൽ

കേന്ദ്രഗവൺമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ അക്കാദമിയിൽ എപ്പോഴും മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കാറുള്ള ആളാണ്. പല കോൺഫറൻസുകളും നടത്തി. നമ്മുടെ ആരുടെയും ശ്രദ്ധക്കുറവിലല്ല. അവർ എപ്പോഴും ശ്രദ്ധിക്കുന്നുണ്ട്. ജില്ലയുടെ ചാർജ്ജുള്ള മന്ത്രിയാണ് അവർ. പക്ഷെ വീതിയുടെ കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് വരുന്നില്ല. ഹൈക്കോർട്ടിനെ നമ്മൾ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതെല്ലാം ശക്തമായി പരിഗണിക്കാം. നേടിയെടുക്കുന്നതുവരെ മുന്നോട്ട് പോകാം.

പൈപ്പ് ഇടുന്നതിനെപ്പറ്റി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി വന്നശേഷം ആ വകുപ്പിലെ എഞ്ചിനീയർമാർ കുറച്ചൊക്കെ ഭയക്കുന്നുണ്ട്. അതിനെപ്പറ്റി ഞാൻ കൂടുതലൊന്നും പറയുന്നില്ല. ഒരു വർഷം മുമ്പായിരം കോടി രൂപയുടെ റോഡാണ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്നത്. അത് ആരുടെയും കുറ്റമല്ല. വെള്ളം കൊടുക്കാതിരിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. അതൊക്കെ ചെയ്യുമ്പോൾ എഞ്ചിനീയറിംഗ് സ്കിൽ അല്ല അവിടെ പ്രകടിപ്പിക്കേണ്ടത്. ഏതെങ്കിലും വകുപ്പിന്റെ പ്രശ്നമല്ല, ഒരു പൊതുപ്രശ്നമാണ്. അതെങ്ങനെ പരിഹരിക്കാം. പൈപ്പ് സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള കഴലുകൾ റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ ഇടുന്നുണ്ട്.

അതൊക്കെ വീതിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ സാധിക്കും. ഇതൊക്കെ പരിശോധിക്കാം. ഈ സമ്പ്രദായം മാറണം. വിദേശത്തെ കാര്യം പറയുകയല്ല, ഒരു റോഡിൽ മറ്റൊരു യൂട്ടിലിറ്റീസ് ഇടണമെങ്കിൽ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് ആറ് മാസം മുൻ നോട്ടീസ് നൽകണം. ആറ് മാസം അവർ കൺസ്ട്രക്ട് ചെയ്യില്ല. നമ്മൾ അങ്ങനെ ചെയ്യാമെന്ന് തീരുമാനിച്ചെങ്കിലും നമ്മുടെ പ്രത്യേകത കാരണം, മുനിസിപ്പാലിറ്റിയും പഞ്ചായത്തുമൊക്കെയല്ലേ വരുന്നത്. അത് നടന്നില്ല. അത് നടക്കണം. സിവിൽ ലൈഫ് കുറേകൂടി ആസൂത്രിതവും കുറേകൂടി നല്ലരീതിയിലും കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള സമീപനത്തിലേക്ക് വരുന്നതിന് ഇത്തരം നിർദ്ദേശങ്ങൾ സഹായകരമാണ്. അതിനുവേണ്ടി ചർച്ചകൾ ആവശ്യമാണെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, ദേശീയപാതാ

വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അതിവേഗം മുന്നോട്ടുപോകുന്നുവെന്ന് അറിയാം. നിലവിലുള്ള അലൈൻമെന്റ് മാറ്റാതെ തന്നെയാണ് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 3 ഡി നോട്ടിഫിക്കേഷൻ വന്നുകഴിഞ്ഞു. സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തതിനുള്ള തുക കിട്ടാതെയും വർക്ക് നടക്കുമോ എന്നറിയാതെയും ആൾക്കാർ ആശങ്കയിലാണ്. ഏറ്റവും വേഗം അവരുടെ

ആശങ്ക മാറ്റി, അവർക്കാവശ്യമായ തുക നൽകി പൂർത്തീകരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും. തുക നൽകി തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്.

3 ജി-യിലേയ്ക്ക് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് ഘട്ടംഘട്ടമായി നടക്കുകയാണ്. കാസർഗോഡാണ് ആദ്യം വരുന്നത്. മലപ്പുറവും വരും. നിവേദനം കൊടുത്തപ്പോൾ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. അലൈൻമെന്റിൽ കുറേ മാറ്റങ്ങളൊക്കെ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇനി വലിയ മാറ്റങ്ങളൊന്നും വരുത്താൻ സാധ്യതയില്ല. ഈ അവസരത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ പറഞ്ഞാൽ, അവരുടെ വാദത്തിൽ, അതായത് ഇതൊക്കെ മാറ്റിവയ്ക്കണമെന്ന വാദത്തിൽ..., ഇതൊക്കെ ശ്രദ്ധിച്ചു ചെയ്യേണ്ട കാര്യമാണ്. ഏതായാലും ന്യായത്തിനൊപ്പം ഈ ഗവൺമെന്റ് എപ്പോഴുമുണ്ടാകും.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, ദേശീയപാത 183-ൽ

വണ്ടിപ്പെരിയാർ പഞ്ചായത്തിലെ നെല്ലിമലക്കവല മുതൽ വാളാടി വരെയുള്ള പ്രദേശം സ്ഥിരമായി വെള്ളത്തിൽ മുങ്ങിപ്പോകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ട്. ദേശീയ പാത ഒന്നരമീറ്ററോളം ഉയർത്തിയിട്ടും വെള്ളം കയറുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. മൂന്നും നാലും ദിവസംവരെ ദേശീയപാത ബ്ലോക്കാകുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ട്. അത്

അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ദേശീയപാതാ വിഭാഗം പറയുന്നു, അവരല്ല മൈനർ ഇറിഗേഷൻ വിഭാഗമാണ് ചെയ്യേണ്ടത്, തോട് ആഴംകൂട്ടിയെങ്കിൽ മാത്രമേ വെള്ളം ഒഴുകി പോകൂവെന്ന് പറഞ്ഞ് ദേശീയപാതാ വിഭാഗം കയ്യൊഴിയുന്ന സാഹചര്യമുണ്ട്. തോട് വൈധനിംഗമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 26 കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റാണ് മൈനർ ഇറിഗേഷൻ എടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഇത് ഡിസാസ്റ്ററിന്റെ ഭാഗമായി മാറുന്ന സാഹചര്യമുണ്ട്. ദേശീയപാത 183 വെള്ളത്തിലാകുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ആ റോഡ് മാത്രമേയുള്ളൂ, പകരം മറ്റൊരു റോഡില്ല. എസ്റ്റിമേറ്റുകൾക്കൂടി പോകുകയെന്നത് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. ജില്ലാ കളക്ടർമാർ യോഗം വിളിച്ച് നിരവധി ശ്രമം നടത്തിയിട്ടും പരിഹാരമുണ്ടാകാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ രണ്ട് മന്ത്രിമാരും മുൻകയ്യെടുത്ത് ഒരു യോഗം വിളിച്ച് ഈ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം കാണുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, വെള്ളം കയറുന്ന കാര്യം

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിലെ റോഡ് അധികാരികളുടെ കൈവശമുള്ള ഭൂമിയിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് മൈനർ ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പിനോട് പണം ചോദിക്കേണ്ടതില്ല. അവർ തന്നെ ചെയ്യും. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.

വിശദാംശങ്ങൾ ഒരു നോട്ടായി തരണം. അടിയന്തരമായി കോൺഫറൻസ് വിളിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാം.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, രണ്ട് വർഷം തുടർച്ചയായി പെരട്ട പെരുമഴയുടെ ഭാഗമായി ദേശീയപാതകളെല്ലാം തകർന്ന് തരിപ്പണമായിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതിനോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു. മഴ കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം മാത്രമേ പണി ചെയ്യാൻ സാധിക്കൂ. എന്നാൽ വളരെ അപകടകരമായ തരത്തിലുള്ള കഴികളാണ് എല്ലാ സ്ഥലത്തും രൂപപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. ഗതാഗത സുരക്ഷയും അപകട സാധ്യതയും വർദ്ധിക്കുകയാണ്. അതിന് താത്കാലിക പരിഹാരം കാണുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശം നൽകണം. ദേശീയ പാതയുവേണ്ടി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്ന നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുമ്പോൾ പല സ്ഥലത്തും ദേശീയപാതാ അധികൃതർ 45 മീറ്ററിൽ റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ സ്ഥലമെടുക്കുന്നതിനോ ജംഗ്ഷനുകളുടെ വികസനത്തിനായി സ്ഥലമെടുക്കുന്നതിനോ ആർക്കും എതിർപ്പില്ല. എന്നാൽ അവരുടെ അലൈൻമെന്റ് കണ്ടുകഴിഞ്ഞാൽ അനാവശ്യമായി ധാരാളം സ്ഥലങ്ങളിൽ അവർ സ്ഥലം എടുത്തിരിക്കുകയാണെന്ന് മനസ്സിലാകും. ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ

അടിയന്തരമായി ഇടപെട്ട് അനാവശ്യമായ സ്ഥലമെടുപ്പ് ഒഴിവാക്കി ആവശ്യമായ സ്ഥലം മാത്രം എടുക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം ജില്ലാ ഭരണകൂടത്തിനും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും നൽകാൻ തയ്യാറാകുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും. ഇക്കാര്യം എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താം. നിർദ്ദേശങ്ങൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താറുണ്ട്. മിക്കവാറും അവർ തള്ളിക്കളയുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ന്യായമാണോ അന്യായമാണോയെന്ന് നമുക്ക് നോക്കിയാൽ മനസ്സിലാകില്ല. ദേശീയപാതയിൽ കുറച്ച് സ്ഥലത്തുണ്ട്, എല്ലായിടത്തുമില്ല. മംഗലാപുരം മുതൽ പാരിപ്പള്ളി വരെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ തുക തരുന്നുണ്ട്. ആറ് മാസം കഴിഞ്ഞാലേ പണി ആകൂ. അവരുടെ രീതിയതാണ്. നമ്മുടെ റോഡ് നിർമ്മാണം പോലെയല്ല. പിന്നെ ഹരിപ്പാട് കരുവാറ്റ മുതൽ പുറക്കാട് വരെ ടെണ്ടറായിട്ടുണ്ട്. എക്സ്പ്രെസ് ജംഗ്ഷൻ മുതൽ അരൂർ വരെ തുകയായി, നിർമ്മാണം തുടങ്ങാൻ പ്രയാസമില്ല. മഴ കാരണം നടക്കുന്നില്ല. വടക്കോട്ടും കുറച്ച് സ്ഥലങ്ങളുണ്ട്. അത് ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞു. റോഡിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് രണ്ടര വർഷമായിട്ടും പണം തരുന്നില്ല. ഇത് ആർക്കും

അറിയില്ല. നമ്മൾ ഫൈറ്റ് നടത്തുന്നു. എന്നാൽ വലിയ കഴിയുണ്ടായാൽ
വെയിറ്റ് ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല. അവിടത്തെ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കുതന്നെ ചെയ്യാം.
അങ്ങനെയുള്ളത് പരിശോധിച്ച് തീർച്ചയായും തിരുത്തൽ വരുത്താം.

കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ പദ്ധതികൾ

- 2(*92) ശ്രീ. ബി. സത്യൻ:
- ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ:
- ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്:
- ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) അടിസ്ഥാന സൗകര്യം വികസിപ്പിച്ച് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ
പൊതുവികസനത്തിന് കുതിപ്പുണ്ടാക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ കേരള റെയിൽ
ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ റെയിൽവേയുമായി ചേർന്ന് നിർമ്മിക്കാൻ
ഉദ്ദേശിക്കുന്ന തിരുവനന്തപുരം-കാസർഗോഡ് സെമി ഹൈ സ്പീഡ്
റെയിൽപാതയ്ക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത
പാതയ്ക്കായി സർവ്വേ നടത്താൻ അനുമതിയായിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) ദക്ഷിണ റെയിൽവേ ജനറൽ മാനേജർ മുഖ്യമന്ത്രിയെ
സന്ദർശിച്ചപ്പോൾ ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച നടത്തുകയുണ്ടായോ;

പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശം നൽകാമോ;

(സി) കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റ് പദ്ധതികൾ ഏതെല്ലാമാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ, സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവേ കോരിഡോറിനെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇന്നലെ വിശദമായി സംസാരിച്ചതാണ്.

(എ) തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള 532 കി.മീ. ദൂരത്തിൽ സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിനുകൾക്കായി നിലവിലുള്ള ഇരട്ട പാതയ്ക്കു പുറമെ മൂന്നും നാലും പാത എന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മുൻഗണനാ പട്ടികയിലുള്ള പദ്ധതിയാണ്. 26.08.2019-ലെ സ.ഉ.(കൈ) നം. 43/2019/ഗതാ. പ്രകാരം റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അംഗീകാരം ലഭ്യമായതിനുശേഷം മാത്രം വാല്യൂ ക്യാപ്ച്ചറിംഗ്, ധനസമാഹരണം മുതലായവ ആരംഭിക്കുന്നതാണെന്ന വ്യവസ്ഥയിൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ ജനറൽ കൺസൾട്ടന്റായ "സിസ്കൂ" സമർപ്പിച്ച സാധ്യതാ പഠന റിപ്പോർട്ടും അലൈൻമെന്റും അംഗീകരിച്ച് സർക്കാർ ഉത്തരവായിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അംഗീകാരം ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് അനന്തര നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. പ്രസ്തുത പാതയ്ക്കായുള്ള സർവ്വേ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല.

(ബി) സെമി ഹൈ സ്കീഡ് റെയിൽ പദ്ധതിക്കുള്ള അംഗീകാരം റെയിൽവേ ബോർഡിൽ നിന്നും ലഭ്യമാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സഹായ സഹകരണങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ജനറൽ മാനേജറോട് നേരിട്ട് അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. അനുകൂല നിലപാട് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്.

(സി) സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ റെയിൽ ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനായി ഒരു സംയുക്ത സംരംഭക കമ്പനി (JVC) ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശം റെയിൽ മന്ത്രാലയം സംസ്ഥാനത്തോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. 2016 ആദ്യം തന്നെ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചതിന്റെ ഫലമായി 2017 ജനുവരി 30-ന് കേരള സർക്കാരും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയവും ചേർന്ന് 51:49 എന്ന മൂലധനത്തിൽ കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ എന്ന ഒരു സംയുക്ത സംരംഭക കമ്പനി രൂപീകരിച്ച് വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത കമ്പനി താഴെപ്പറയുന്ന പദ്ധതികൾ ഘട്ടംഘട്ടമായി നടപ്പിൽ വരുത്തുവാൻ ഉൾജ്ജിത ശ്രമം നടത്തിവരുന്നു.

ഇതിന്റെ ഭാഗമായി താഴെപ്പറയുന്ന മൂന്ന് പദ്ധതികളുടെ വിശദമായ

സാധ്യതാ പഠനം നടത്തി റെയിൽവെ ബോർഡിന് സമർപ്പിച്ച് അംഗീകാരം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

1. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ ബ്രോഡ്ഗേജ് പാത
2. നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻഗോഡ് ബ്രോഡ്ഗേജ് പാത
3. എറണാകുളത്ത് ഹൈക്കോർട്ടിന് അടുത്തുള്ള പഴയ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ പുനരുജ്ജീവിപ്പിച്ച് ഒരു ഹബ്ബാക്കി പ്രവർത്തനമാരംഭിക്കുന്ന പദ്ധതി.

അതിനുശേഷം നിരവധി പദ്ധതികൾ അയച്ചുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ: സർ, നമ്മുടെ നാടിന്റെ അടിസ്ഥാന വികസന കാര്യത്തിൽ നവീന പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കുകയും 'പുതിയ കാലത്തിന് പുതിയ നിർമ്മിതി' എന്ന ആശയം നടപ്പിലാക്കുക വഴി, അഴിമതി രഹിതമായ നമ്മുടെ നാട്ടിലെ അടിസ്ഥാന വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയുന്ന പുതിയൊരു അതിവേഗ പദ്ധതിയാണ് ഇപ്പോൾ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള; ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ അടിസ്ഥാന വികസന പദ്ധതികളിൽ ഒന്നായി മാറാൻ പോകുന്ന തിരുവനന്തപുരം കാസർഗോഡ് സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവേ പദ്ധതി. ഈ പദ്ധതി

സംബന്ധിച്ച് വിവിധങ്ങളായിട്ടുള്ള ആശയങ്ങളാണ് മാധ്യമങ്ങൾ വഴി പങ്കുവെച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇതു സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ ഒരു ധാരണയുണ്ടാക്കിയെടുക്കാനായിട്ടില്ല. എത്ര ജില്ലകൾ വഴി ഇത് കടന്നുപോകും; എത്ര തുകയാണ് ചെലവാകുന്നത്; ഈ പദ്ധതി കൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന നേട്ടങ്ങൾ; ഈ വക കാര്യങ്ങളെല്ലാം പറയാൻ കഴിഞ്ഞില്ലെങ്കിലും ഇതുസംബന്ധിച്ച് മാധ്യമങ്ങൾ വഴി വന്നിരിക്കുന്ന വാർത്തകളാണ് നമുക്കൊക്കെയുള്ള അറിവ്. അങ്ങ് ഇതിൽ രണ്ടു മൂന്നു ഭാഗങ്ങളായി പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളെല്ലാം സ്വാഗതാർഹമായ കാര്യമാണ്. അതുസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു വിശദീകരണം നൽകാനാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, സമയത്തിന്റെ കുറവുള്ളതുകൊണ്ട് വിശദീകരിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. എന്താണ് അറിയേണ്ടതെന്ന പോയിന്റ് ചോദിച്ചാൽ മറുപടി പറയാം.

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ: സർ, എത്ര തുകയാണ് ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്; ഈ പദ്ധതിക്ക് റെയിൽവേ വകുപ്പിന്റെ അനുമതി കിട്ടുമോ; രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം, റെയിൽവേ കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണന....., 2018-19 സാമ്പത്തിക വർഷം റെയിൽവേയ്ക്ക് ഏറ്റവും വലിയ

വരുമാനം കിട്ടിയത് കേരളത്തിൽ നിന്നാണ്. എന്നാൽ ഓരോ ഘട്ടങ്ങളായി
 കേന്ദ്രം സംസ്ഥാനത്തോടു കാണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന അവഗണന
 തുടരുകയാണ്. ആ സാഹചര്യവും കൂടി മനസ്സിലാക്കിയിട്ടാണ് ഈ പദ്ധതിക്ക്
 അനുമതി കിട്ടുമോ ഇല്ലയോ എന്ന് ഞാൻ ചോദിച്ചത്. ടിക്കറ്റ് ബുക്ക് ചെയ്തിട്ട്
 അത് ക്യാൻസർ ചെയ്യാൽ ഈടാക്കുന്ന തുക മുതൽ ബുക്കിംഗിനുവേണ്ടി
 അടയ്ക്കുമ്പോൾ വരുന്ന പണമടക്കം വരുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ കേരളത്തോടു വിവിധ
 ഘട്ടങ്ങളിലായി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള വിരുദ്ധ നിലപാടുകൾ കേന്ദ്രം തുടരുന്ന
 സാഹചര്യത്തിൽ ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിയുമായി സഹകരിക്കാൻ കേന്ദ്ര
 ഗവൺമെന്റും റെയിൽവേയും തയ്യാറാകുമോ? തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്നും
 കാസർഗോഡേയ്ക്ക് പോകുമ്പോൾ തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്ന്
 കന്യാകുമാരിയിലേയ്ക്കുള്ള റെയിൽപ്പാത കൂടി ഈ നാടിന്റെ ഭാഗമാണ്.
 എം.എൽ.എ. മാറായ ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രനും ശ്രീ. കെ.
 ആൻസലന്മൊക്കെ ഇവിടെ നിരന്തരമായി ഉന്നയിക്കുന്നതാണ്.
 തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കന്യാകുമാരി വരെയുള്ള പ്രദേശം ഒറ്റപ്പാതയായി
 കിടക്കുകയാണ്. ഡബ്ബിംഗ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുണ്ട്, അതിന്റെ കൂടെയാണ്
 രണ്ടുപാത കൂടി ഇരട്ടിപ്പിച്ച് ഒരു പുതിയ പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുന്നത്.

തിരുവനന്തപുരം-കന്യാകുമാരി പാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കൽ കൂടി ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നമുക്ക് ഈ ചോദ്യത്തിൽ കേന്ദ്രീകരിച്ച് നിൽക്കാം. പരമ്പരാഗതമായി തുടർന്നുവരുന്നതും ഇപ്പോഴും തുടരുന്ന റെയിൽവേയുടെ കേരളത്തോടുള്ള അവഗണനയിൽ മുങ്ങി ഈ പദ്ധതിയും ഇല്ലാതാകുമോ എന്നാണ് അങ്ങ് ചോദിച്ചത്. ഈ പദ്ധതി ഇല്ലാതാകാനുള്ള സാധ്യത കുറവാണ്. ഇത് നടക്കാനാണ് സാധ്യത. കാരണം അവരാണ് ആവശ്യപ്പെട്ടത്, 2016-ൽ ഒരു ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ വേണമെന്ന്. അതനുസരിച്ച് നമ്മൾ രൂപീകരിച്ചു. പദ്ധതി കൊടുത്തു. ഇനി റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അംഗീകാരം വേണം. അത് സ്റ്റാറ്റൂട്ടറിയാണ്, ലഭിക്കും, ലഭിക്കാതിരിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. ഫുൾ സ്പീഡ് റെയിൽവേ കോരിഡോറാണ് അവർ ആദ്യം പറഞ്ഞത്. നമുക്ക് ഫുൾ സ്പീഡുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ സാധിക്കില്ല. സെമി സ്പീഡിനുതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്നും കാസർഗോഡെത്താൻ നാലു മണിക്കൂർ മതി. ഫുൾ സ്പീഡാണെങ്കിൽ രണ്ടു മണിക്കൂർ കൊണ്ടെത്തും. കേരളത്തിന്റെ ജനസംഖ്യ, പരിസ്ഥിതി ഇതെല്ലാം പരിഗണിക്കുമ്പോൾ നമുക്ക് സെമി സ്പീഡ് പദ്ധതി മതി. ഇതുതന്നെ 532 കി.മീ. ആണ്. തിരുവനന്തപുരം

കൊച്ചുവേളിയിൽ തുടങ്ങി കാസർഗോഡ് വരെയാണ് പ്രസ്തുത റെയിൽപ്പാത. മുഖത്തല-കൊല്ലം-ഭരണിക്കാവ്-ചെങ്ങന്നൂർ- കോട്ടയം- ഏറ്റുമാനൂർ - എറണാകുളം -കൊച്ചി വിമാനത്താവളം-തൃശ്ശൂർ- ശങ്കരമംഗലം - തിരുനാവായ - തിരൂർ - താനൂർ - പരപ്പനങ്ങാടി-കോഴിക്കോട് - കൊയിലാണ്ടി - തലശ്ശേരി - കണ്ണൂർ -കൃഷ്ണപുരം -ചെറുവത്തൂർ-കാഞ്ഞങ്ങാട് വഴി കാസർഗോഡ് എത്തിച്ചേരും. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ തിരൂർ വരെ 310 കിലോമീറ്റർ. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിൽ നിന്നും ഒരു കിലോമീറ്റർ മുതൽ 24 കിലോമീറ്റർ വരെ ദൂരത്തിൽ കടന്നുപോകുന്ന ഗ്രീൻ ഫീൽഡ് പാതയാണ് വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. തിരൂർ മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള 222 കിലോമീറ്റർ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേപ്പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി കടന്നുപോകും. പത്ത് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളാകും - കൊച്ചുവേളി, കൊല്ലം, ചെങ്ങന്നൂർ, കോട്ടയം, എറണാകുളം, തൃശ്ശൂർ, തിരൂർ, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ്. ഇതാണ് ഇപ്പോൾ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ള മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ. ഇതിന്റെ ചെലവ് 56000-66000 കോടി രൂപയ്ക്കിടക്കുവരും. ചെലവിന്റെ 50 ശതമാനം സംസ്ഥാനം നൽകണമെന്നാണ് അവർ ആവശ്യപ്പെട്ടത്. ദേശീയപാതയ്ക്ക് 50 ശതമാനം ചോദിച്ചെങ്കിലും നെഗോസിയേഷൻ നടത്തി 25 ശതമാനമാക്കി.

44000 കോടി രൂപയിൽ 6000 കോടി രൂപയ്ക്കടുത്തായി. കാസർഗോഡ് ടെണ്ടർ ചെയ്തതിന് 340 കോടി അടച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതെല്ലാം വേറെ കാര്യം. ഇതിൽ 50 ശതമാനമാണ് ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്, വിഹിതമൊന്നും കുറച്ചിട്ടില്ല. എന്തായാലും ഈ പദ്ധതി 5 വർഷം കൊണ്ട് പൂർത്തീകരിക്കുമ്പോൾ 66405 കോടി രൂപ ചെലവു വരുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. പക്ഷേ ഈ പദ്ധതിയുമായി മുമ്പോട്ടുപോകുമ്പോൾ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലടക്കം ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്. നമുക്ക് പ്രയാസമുണ്ടെങ്കിലും ഇത് അംഗീകരിച്ചില്ലെങ്കിൽ അവർ തരില്ല. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു ഗൺ പോയിന്റ് ഭീഷണിയാണുള്ളത്. പക്ഷേ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റാണ് പറയുന്നത്, നമുക്ക് അയച്ചാൽ മതി. ക്യാബിനറ്റ് കൂടി ഇത് തത്വത്തിൽ അംഗീകരിക്കുകയും പദ്ധതിയുടെ അംഗീകാരത്തിന് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബോർഡിനോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. പിന്നെ അങ്ങ് പല കാര്യങ്ങളും പറഞ്ഞു. എല്ലാത്തിനും ഇവിടെ മറുപടി പറയുന്നില്ല. തിരുവനന്തപുരം-കന്യാകുമാരി റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന്റെ വിഷയത്തിൽ അതിന്റെ പകുതി തമിഴ്നാടായതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ കമ്പനിയുടെ കീഴിൽ വരികയില്ല.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ

വികസനത്തിന് മുഖ്യമന്ത്രിയും താങ്കളും നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേ തലശ്ശേരിക്കാതെ മലബാറുകാരും എത്രയോ കാലമായി ഉയർത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ആവശ്യമാണ്. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ താങ്കൾ നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയെന്താണ്? കർണ്ണാടകയ്ക്കുതെ പൊളിറ്റിക്കൽ ഇൻസ്റ്റബിലിറ്റി ഇതിനെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ ബാധിക്കുന്നുണ്ടോ? അതുപോലെ പുതിയ ട്രെയിനുകളൊന്നും കേരളത്തിന് അനുവദിക്കുന്നില്ല. അനുവദിക്കുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ ബോധികൾ പലതും പഴകിയതാണ്. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കാനും അനുവദിക്കുന്ന ട്രെയിനിൽ പുതിയ ബോധികൾ സ്ഥാപിക്കാനും എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സ്വീകരിക്കാനാവുക?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കർണ്ണാടകത്തിൽ പൊളിറ്റിക്കൽ

സ്റ്റബിലിറ്റിയായാലും ഇൻസ്റ്റബിലിറ്റിയായാലും നമ്മളോടൊപ്പം ആ വേഗത്തിൽ നടക്കുന്നില്ല, അവർ അവിടെ അങ്ങനെയൊന്നെ നിൽക്കുകയാണ്.

അവരെ ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ നമ്മൾ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ്. ഈയിടെ നിലമ്പൂരിൽ വച്ച് നടന്ന ഒരു ചർച്ചയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് കർണ്ണാടകയിൽ പോയി ഇക്കാര്യം സംസാരിച്ചുവെന്ന് പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹം അവിടെ പോയി സംസാരിച്ചു, അന്ന് കോൺഗ്രസ് ഗവൺമെന്റാണ്. പക്ഷെ മാറ്റങ്ങളൊന്നുമുണ്ടായില്ല. പിന്നീട് കോൺഗ്രസ് ഗവൺമെന്റ് മാറി. ബി.ജെ.പി. ആണ് ഇപ്പോൾ അവിടെ ഭരിക്കുന്നത്. നമ്മുടെയൊരു ഡ്രീം പ്രോജക്ടാണ് തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേപ്പാത. അതിൽ നിന്നും നമ്മൾ പുറകോട്ടുപോകരുത്. ചീഫ് സെക്രട്ടറി തലത്തിലുള്ള മീറ്റിംഗ് നടത്താൻ നീക്കം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ ഗതാഗത പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി കർണ്ണാടക ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ വകുപ്പ് അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയെ കണ്ട് ഇക്കാര്യം സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അലൈൻമെന്റ് ഫിക്സേഷനും സർവ്വേ അനുമതിയ്ക്കും വേണ്ടിയുള്ള ഉന്നതതല മീറ്റിംഗിനുള്ള നിർദ്ദേശവും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും അനുകൂല മറുപടി പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റിന്റെ ഒരു നീക്കം മാത്രം മതി. അത് വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഈ പദ്ധതി നടക്കും. അതാണ് ആകെയുള്ള ഒരു പ്രശ്നം. അവിടത്തെ ഗവൺമെന്റാണ് തീരുമാനം എടുക്കേണ്ടത്. കോൺഗ്രസ്

ഭരിച്ചപ്പോഴും ബി.ജെ.പി. ഭരിച്ചപ്പോഴും അവരുടെ നിലപാടിൽ ഒരു മാറ്റവും വന്നിട്ടില്ല. നോ എന്ന് അവർ പറയുന്നില്ലെങ്കിലും ഇങ്ങനെ വെച്ചിരിക്കുകയാണ്. നമ്മൾ അതുമായി നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്: സർ, അതത് സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് സംസ്ഥാനങ്ങൾ റെയിൽവേ വികസന കോർപ്പറേഷനുകൾ രൂപീകരിക്കണമെന്നുള്ളത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് വർഷങ്ങൾക്കു മുമ്പ് വെച്ചു നിർദ്ദേശമാണ്. നമ്മുടെ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളായ കർണ്ണാടകയും മറ്റും എത്രയോ നാളുകൾക്ക് മുമ്പ് റെയിൽവേ വികസന കോർപ്പറേഷനുകൾ രൂപീകരിക്കുകയുണ്ടായി. വൈകിയാണെങ്കിലും നമ്മൾ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് ആവശ്യമായ മുൻകയ്യെടുക്കാൻ ഇത്തരമൊരു കോർപ്പറേഷൻ രൂപീകരിച്ചുവെന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും അഭിമാനകരമായ സംഗതി. ഈ റെയിൽവേ വികസന കോർപ്പറേഷന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ നടപ്പാക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽപ്പാത പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് എത്ര ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; അതിന്റെ നടപടികൾ എന്തെങ്കിലും ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്നറിയാൻ താല്പര്യമുണ്ട്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. കാരണം കേന്ദ്ര

റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അംഗീകാരം വന്നാൽ മാത്രമേ സർവ്വേ നടത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അംഗീകാരം കിട്ടിയാലുടൻ നടപടികൾ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. പ്രസ്തുത ആവശ്യത്തിനായി 1226.45 ഹെക്ടർ ഭൂമി ആവശ്യമാണ്. നാല് വരി ദേശീയപാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുക്കുവാൻ സാധിക്കും. പരമാവധി സ്ഥാപനങ്ങളെ നശിപ്പിക്കാതെയുള്ള ഗ്രീൻ അലൈൻമെന്റാണ് നോക്കുന്നത്. ഇത് സാക്ഷാത്കരിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. കാരണം, ഈ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനും താല്പര്യമുണ്ട്. 2018 ജനുവരി 17-ന് ശ്രീ. പീയൂഷ് ഗോയലിന്റെ വീട്ടിൽ പോയി ഇക്കാര്യം സംസാരിച്ചപ്പോൾ അദ്ദേഹം ഫുൾ സ്പീഡ് എടുക്കാനാണ് പറഞ്ഞത്. അപ്പോൾ നമുക്കത് പറ്റില്ലെന്ന് പറഞ്ഞു. അവർ അതിന് അനുകൂലമാണ്. അതിന്റെ പ്രൊസീഡ്യൂറൊക്കെ നടക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നല്ലതുപോലെ ഇതിനായി മുന്നിൽ നിൽക്കുന്നുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ സർവ്വേ നടത്തി സ്ഥലം എടുക്കാം.

ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, തലശ്ശേരി-മൈസൂർ, നിലമ്പൂർ-

നഞ്ചൻകോട് റെയിൽവേ പാതകൾക്ക് കർണ്ണാടക സർക്കാർ ചീഫ് സെക്രട്ടറി തലത്തിൽ നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ ഉന്നയിച്ച തടസ്സം വനത്തിനകത്തുകൂടെ കടന്നുപോകുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. എന്നാൽ കെ.ആർ.ഡി.സി. പുതിയ അലൈൻമെന്റുണ്ടാക്കി വനമില്ലാതെ തലശ്ശേരിയിൽ നിന്നും മൈസൂരിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന റെയിൽവേ പാതയും നിലമ്പൂരിൽ നിന്നും നഞ്ചൻകോടിയിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന റെയിൽവേ പാതയും വയനാട് ജില്ലയിലെ കേണിച്ചിറയിൽ സംഗമിച്ച് പുൽപ്പള്ളി-കൊളവള്ളി വഴി എച്ച്.ഡി.കോട്ട വഴി നാഗർഹോളയുടെയും ബന്ദിപ്പൂർ വനത്തിന്റെയും ഇടയിൽ വനമില്ലാത്ത പ്രദേശത്തുകൂടിയുള്ള അലൈൻമെന്റ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച് കർണ്ണാടക സർക്കാരുമായി സംസാരിച്ച് സംയുക്തമായി പ്രോജക്ട് നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണ്. കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് നേരത്തേ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ, അവർ ആവശ്യപ്പെട്ടതുപോലെ വനമില്ലാത്ത അലൈൻമെന്റ് കെ.ആർ.ഡി.സി. ഇപ്പോൾ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അത് നടപ്പിലാക്കാൻ മുൻകൈ എടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇവിടെ ആശങ്കയുടെ കാര്യമില്ല. ഇത്

നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ക്രിയാത്മകവും സാധ്യതാപരവുമായ നീക്കങ്ങളാണ് നടത്തുന്നതെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ തന്നെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ, നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് എന്നീ റെയിൽവേ പാതകൾ രണ്ട് പ്രോജക്ടുകളാണെങ്കിലും ഇതിന് വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രി, വൈൽഡ് ലൈഫ് സ്റ്റാന്റിംഗ് കമ്മിറ്റി, കടുവാ സങ്കേത കമ്മിറ്റി തുടങ്ങിയവരുടെയെല്ലാം അനവാദം വേണം. അത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വനമല്ല. കർണ്ണാടക സംസ്ഥാനത്തിലെ വനമാണ്. റെയിൽവേ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ മൈസൂരും നിലമ്പൂരും രണ്ട് റെയിൽവേ പാതകളും ഒരേ ഗേറ്റ്വേയിലൂടെ കടന്നുപോകാനുള്ള പ്രൊപ്പോസലാണ് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. അക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യാൻ സംസ്ഥാന ചീഫ് സെക്രട്ടറി കർണ്ണാടകത്തിൽ പോകുന്നുണ്ട്. അത് ശുഭപര്യവസായം ആകുമെന്ന് നമുക്ക് പ്രതീക്ഷിക്കാം.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, സെമി ഹൈ സ്ലീഡ് റെയിൽ തിരൂർ വരെ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിനോട് ചേർന്നാണ് പോകുന്നതെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചു. ഇതേ നിലയിൽ തന്നെ തിരുവനന്തപുരം വരെ പോകാനുള്ള സാധ്യതകൾ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ? ജനസാന്ദ്രത കൂടുതലുള്ള പ്രദേശമാണ്, പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ കൂടുതലുണ്ടാകാം, ആയിരക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങളെ

ഒഴിപ്പിക്കേണ്ടതായി വരുന്നു, 1226 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഇതിനായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്നത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ശതാബ്ദിയും രാജധാനി പോലുള്ള എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകൾ വളരെ ചുരുങ്ങിയ സമയംകൊണ്ട് എറണാകുളത്തും മലബാർ മേഖലയിലും എത്തിച്ചേരുന്നുണ്ട്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനുകളെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തിയും പുതിയ കോച്ചുകൾ അനുവദിച്ചുകൊണ്ടും അങ്ങനെയുള്ള സാഹചര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് കൂടുതൽ കടക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്രവുമായി ചർച്ചകൾ നടത്തി അതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുണ്ട്. ഹൈ സ്പീഡ് റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒട്ടനവധി ആശങ്കകൾ ഇതുമായി വരുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട ജനപ്രതിനിധികളുടെ യോഗം വിളിക്കാനുള്ള നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കണം. തിരുവനന്തപുരം വരെ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിലൂടെ പോകാനുള്ള സാഹചര്യം ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, Systra ആണ് ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽ

പദ്ധതിയുടെ കൺസൾട്ടന്റും പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുന്നതും. അവർ ആദ്യ പദ്ധതി തന്നപ്പോൾ തന്നെ ഇക്കാര്യം ഞാൻ ഉന്നയിക്കുകയും രേഖാമൂലം എഴുതി

കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതുസംബന്ധിച്ച് വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് നൽകുകയും ചെയ്തു. അതിൽ ഇന്നുള്ള റെയിൽവേ ലൈനോടൊപ്പം പോയാൽ ഇപ്പോഴുള്ളതിന്റെ പകുതി ചെലവ് കൂടി ആവശ്യമായി വരും. ഒരുപാട് സ്ഥാപനങ്ങൾ ഇല്ലാതാകുകയും പലയിടത്തും പ്രയാസങ്ങൾ നേരിടുകയും ലക്ഷക്കണക്കിന് ജനങ്ങളെ മാറ്റേണ്ടി വരികയും ഒരുപാട് സ്ഥലങ്ങൾ വെറുതെ പോകുകയും ചെയ്യും. അത് വലിയ ഒരു ദുരന്തമായി മാറും. ഏതാണ്ട് ആയിരത്തോളം ചെറുതും വലുതുമായ വളവുകൾ നിവർത്തേണ്ടതായി വരും. അതുകൊണ്ട് ഇത് ഫീസിബിളല്ല. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിലൂടെ പോകാൻ സാധിക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ് ആദ്യം നോക്കിയത്. അത് പരിശോധിച്ചിട്ട് ശരിയാകില്ലെന്ന് കണ്ടതുകൊണ്ടാണ് വേണ്ടെന്ന് വെച്ചത്. ഇത് ഗ്രീൻഫീൽഡ് അലൈൻമെന്റായതുകൊണ്ട് കഴിയുന്നത്ര സ്ഥാപനങ്ങളെയും ജനവാസ കേന്ദ്രങ്ങളെയും സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ടാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. കുറച്ചൊക്കെ നഷ്ടപ്പെടുമായിരിക്കും. ഇപ്പോൾ കിട്ടിയ അലൈൻമെന്റ് കൂടുതൽ

ശാസ്ത്രീയവും സാമ്പത്തികമായി ലാഭകരവും വേഗത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നതും ജനങ്ങൾക്ക് ക്ലേശം കുറയ്ക്കുന്നതുമാണ്. അവരുടെ ഭ്രമിയും മറ്റും നഷ്ടപ്പെടുന്നതാണ് ക്ലേശമെന്ന് പറയുന്നത്. ആത്യന്തികമായി കേരളത്തിന് ക്ലേശരഹിതമായി സഞ്ചാരം ഉറപ്പാക്കുകയും ചെയ്തു. ജനപ്രതിനിധികളുടെ യോഗം വിളിക്കുന്ന കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയോട് പറയാം.

ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി: സർ, നമ്മളൊക്കെ എതിർപ്പ് പ്രകടിപ്പിക്കുമ്പോഴും ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം സ്വകാര്യവത്കരിക്കുവാൻ പോവുകയാണ്, അത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഒന്നോ രണ്ടോ ട്രെയിനുകൾ വരുന്നണ്ടെന്ന് പറയുന്നുണ്ട്. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരപ്രദമായ മേഖലകൾ തെരഞ്ഞെടുത്ത് കേരള സർക്കാരിന് ഒന്നോ രണ്ടോ ട്രെയിനുകൾ ഏറ്റെടുക്കാവുന്ന സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുവാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അക്കാര്യം ആലോചിച്ചിട്ടില്ല. ഇത് ആദ്യം

ജനപ്രതിനിധികളോട് ആലോചിക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. വലിയ സാമ്പത്തിക പ്രശ്നമുള്ളതാണ്. അക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യാമെന്ന് മാത്രമേ ഇപ്പോൾ പറയാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, പാലക്കാടിൽ നിന്നും തൃശ്ശൂരിലേയ്ക്കുള്ള റെയിൽവേ പാത ഷൊർണ്ണൂർ വഴിയാണുള്ളത്. നേരിട്ടൊരു പാതയില്ല. ആകെയുള്ളത് റോഡ് മാർഗ്ഗം കുതിരാൻ വഴി പോവുകയെന്നുള്ളതാണ്. റെയിൽവേ പാത അവിടെയില്ലാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ കുതിരാൻ വഴി യാത്ര ചെയ്യുന്നത് വലിയ പ്രശ്നമായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആംബുലൻസിന് പോകാൻ പറ്റുന്നില്ല, ആളുകൾക്ക് പോകാൻ പറ്റുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ ദിവസം വാളയാറിൽ പോകുന്നതിനായി ഞാൻ യു.ഡി.എഫ്. കൺവീനറുടെ വാഹനത്തിൽ പോയപ്പോൾ ആളുകൾ ബസ്സിൽ നിന്നും വാഹനത്തിൽ നിന്നും ഇറങ്ങി ചീത്ത വിളിക്കുകയാണ്. ഞങ്ങൾ എല്ലാ ദിവസവും യാത്രാക്ലേശം അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇത് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നമായി

മാറുകയാണ്. അങ്ങ് നേരിട്ട് അവിടെ വന്ന് ഇതിനൊരു പ്രശ്നപരിഹാരം ഉണ്ടാക്കിയില്ലെങ്കിൽ നമുക്ക് ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടാകും. റെയിൽവേ ലൈൻ ഇതുവഴിയില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് അവിടുത്തെ റോഡ് എന്ന ഓപ്ഷൻ വഴി ഈ ചോദ്യം ചോദിച്ചത്. കുതിരാൻ വഴി യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. എത്രയോ വർഷം കൊണ്ട് അനുഭവിക്കുന്ന പ്രയാസമാണ്. കാലങ്ങളായി ഒരു ജനത അനുഭവിക്കാൻ വിധിക്കപ്പെടുകയാണ്. തൃശ്ശൂർ- പാലക്കാട്, പാലക്കാട്-തൃശ്ശൂർ യാത്ര വലിയ പ്രശ്നമായി മാറുകയാണ്. അങ്ങയുടെ അടിയന്തര ഇടപെടലുണ്ടാകണം. ഇക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങ് നേരിട്ട് വന്ന് പ്രശ്നപരിഹാരം കാണാനുള്ള എല്ലാ സാധ്യതകളും ആരായണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇന്നലെ ശ്രീ. കെ. രാജൻ വിശദമായി

അവതരിപ്പിച്ചതാണ്. അദ്ദേഹത്തെപ്പോലെ ഇത്രയും രൂക്ഷമായും ബീഭത്സമായും അവതരിപ്പിക്കുവാൻ ആർക്കാണ് കഴിയുന്നത്. ഒരു തുരങ്കം തുറക്കുന്ന

കാര്യമാണ് ഇന്നലെ പറഞ്ഞത്. അക്കാര്യം നമുക്ക് ആലോചിക്കാം. അവിടെ ഞാൻ ഒരു വർഷം മുമ്പ് യോഗം വിളിച്ചു ചേർത്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടാർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നമുക്ക് യോഗം വിളിക്കാം. ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീനും ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽകുമാറും എന്നെ വിളിച്ച് എൻ.എച്ച്.എ.-യെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ ഭാഗമല്ലെങ്കിലും നമുക്ക് എന്തായാലും പരിശ്രമം തുടരാം.

കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ കരട് സമുദ്ര മത്സ്യബന്ധന നിയമം

3(*93) ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ:

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ:

ശ്രീ.കെ.കുഞ്ഞിരാമൻ:

ശ്രീ. കെ. ദാസൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മത്സ്യബന്ധനവും

ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം

മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കേന്ദ്രസർക്കാർ കൊണ്ടുവരവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സമുദ്ര

മത്സ്യബന്ധന നിയമത്തിന്റെ കരടിൽ തീരക്കടൽ മത്സ്യബന്ധനത്തിനുപോലും

രജിസ്ട്രേഷൻ പുറമേ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ലൈസൻസ് നേടിയിരിക്കണമെന്നുള്ള

വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നതിനെതിരെ സംസ്ഥാനത്തെ പരമ്പരാഗത

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും ബോട്ടുപയോഗിച്ച് മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്നവരും എതിർപ്പുയർത്തിയിരിക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) സംസ്ഥാന വിഷയമായ മത്സ്യബന്ധനത്തിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കുള്ള അധികാരം കവർന്നെടുക്കുന്നതാണോ നിർദ്ദിഷ്ട നിയമമെന്നത് പരിശോധനാ വിധേയമാക്കിയിരുന്നോ;

(സി) സംസ്ഥാനം പ്രസ്തുത കരട് നിയമത്തിനുമേൽ എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ എന്തൊക്കെയാണ് അറിയിക്കാമോ; അവയോട് കേന്ദ്രസർക്കാർ അനുകൂലമായി പ്രതികരിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ?

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

(എ) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(ബി) പരിശോധനാ വിധേയമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കരട് ബില്ലിന്മേൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അഭിപ്രായം കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെ അപ്പപ്പോൾ തന്നെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനെത്തുടർന്ന് കേന്ദ്ര ഫിഷറീസ് സെക്രട്ടറി സംസ്ഥാനത്ത് നേരിട്ട് വരികയും അവരുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ കേന്ദ്ര

സർക്കാർ കൊണ്ടുവരുന്ന ബില്ലിന്മേൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആശങ്കകളും അഭിപ്രായങ്ങളും അറിയിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

(സി) പ്രസ്തുത കരട് നിയമത്തിന്മേൽ ചുവടെ പറയുന്ന പ്രധാന നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്.

- 12 നോട്ടീക്കൽ മൈലിന് അപ്പുറമുള്ള (200 നോട്ടീക്കൽ മൈൽ വരെയുള്ള) പ്രദേശങ്ങളിലെ മത്സ്യബന്ധന രജിസ്ട്രേഷൻ/ ലൈസൻസ് നൽകുന്നതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തണം.
- കേന്ദ്ര സർക്കാർ കൊണ്ടുവരാനുദ്ദേശിക്കുന്ന മറൈൻ ഫിഷറീസ് (റെഗുലേഷൻ & മാനേജ്മെന്റ്) ബിൽ-2019 ൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അധികാര പരിധി കൃത്യമായി രേഖപ്പെടുത്തണം. തീരക്കടലിലെ (12 നോട്ടീക്കൽ മൈലിനകത്ത്) മത്സ്യബന്ധന നിയന്ത്രണം, മാനേജ്മെന്റ് എന്നിവ നിലവിലുള്ളതുപോലെ പൂർണ്ണമായും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അധികാര പരിധിയിൽ തന്നെ നിലനിർത്തണം.
- നിയമ ലംഘനം പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം കോസ്റ്റ്ഗാർഡ്,

നേവി എന്നിവരിൽ മാത്രം നിജപ്പെടുത്തി നിശ്ചയിക്കാതെ സംസ്ഥാന ഫിഷറീസ് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും ഇതിനായി നിയോഗിക്കണം.

- നിയമ ലംഘന വിഷയത്തിൽ തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള അധികാരം (Adjudication) പ്രിൻസിപ്പൽ മജിസ്ട്രേറ്റ്/ മെട്രോ പോളിറ്റൻ മജിസ്ട്രേറ്റ് എന്നിവരിൽനിന്ന് മാറ്റി ഫിഷറീസ് വകുപ്പിലെ എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും ഇതിനായി ചുമതലപ്പെടുത്തണം.
- തീരുമാനത്തിൽ അപ്പീൽ കേൾക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം ഫിഷറീസ് വകുപ്പിൽ (ഫിഷറീസ് ഡയറക്ടറിൽ) നിക്ഷിപ്തമാക്കണം.
- ഇന്ത്യയുടെ സമുദ്രാതിർത്തിയിൽ മത്സ്യബന്ധനത്തിന് വിദേശ യാനങ്ങൾക്ക് അനുമതി നൽകാൻ പാടില്ല.
- ആഴക്കടൽ മത്സ്യബന്ധനത്തിനുള്ള അവകാശം പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കും അവരുടെ സഹകരണ സംഘങ്ങൾക്കുമായി നിജപ്പെടുത്തണം. മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സഹകരണ സംഘങ്ങളെ അതിനായി പ്രാപ്തമാക്കണം.

- നിയമലഘനം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടാൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ വാറന്റില്ലാതെ അറസ്റ്റ് ചെയ്യണമെന്ന വ്യവസ്ഥ എടുത്ത് കളയണം.
- സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അധികാര പരിധിയിലുള്ള 12 നോട്ടീക്കൽ മൈൽ പ്രദേശത്ത് ഫിഷറീസ് മാനേജ്മെന്റ് പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിൽ നിക്ഷിപ്തമായിരിക്കണം.
- മത്സ്യവിഭവ പരിപാലനം, മാനേജ്മെന്റ് എന്നീ കാര്യങ്ങളിൽ തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിന് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള പങ്കാളിത്ത മാനേജ്മെന്റ് സംവിധാനം കൊണ്ടുവരണം.
- നിയമലഘനത്തിന്റെ ഗൗരവത്തിനനുസരിച്ച് പിഴയുടെ അളവ് നിശ്ചയിക്കണം.
- നിയമ ലഘനകരിൽനിന്ന് പിടിച്ചെടുക്കുന്ന മത്സ്യങ്ങളെ വിറ്റഴിക്കുന്നതിനും സർക്കാരിലേയ്ക്ക് മുതൽ കൂട്ടുന്നതിനും സുതാര്യമായ സംവിധാനം വേണം.
- മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങൾക്ക് എന്തെങ്കിലും കാരണവശാൽ പെർമിറ്റ് നഷ്ടപ്പെട്ടാൽ അതിനെതിരെ അപ്പീൽ നൽകാൻ വ്യവസ്ഥ വേണം.
- ഫിഷിംഗ് പെർമിറ്റിന്റെ കാലാവധി നിശ്ചയിക്കുന്നതിനും

'Seaworthiness' ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും ബില്ലിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യണം.

- ചെറുമത്സ്യങ്ങളെ പിടിക്കുന്നത് തടയൽ, മൺസൂൺകാല മത്സ്യബന്ധന നിയന്ത്രണം, മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങളുടെ എണ്ണം നിയന്ത്രിക്കൽ, അശാസ്ത്രീയ മത്സ്യബന്ധന നിയന്ത്രണം, വലകളുടെ കണ്ണി വലിപ്പം, ആകെ വലിപ്പം എന്നിവയിലെ നിയന്ത്രണം എന്നിവയ്ക്ക് ബില്ലിൽ വ്യവസ്ഥകൾ ഉൾപ്പെടുത്തണം.
- 'മത്സ്യബന്ധന യാനം' എന്നതിന്റെ നിർവ്വചനത്തിൽ യന്ത്രം ഘടിപ്പിക്കാത്ത യാനങ്ങളെ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തണം.
- പ്ലാസ്റ്റിക് ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാതരം കടൽ മലിനീകരണത്തെയും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥ ബില്ലിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണം.

സംസ്ഥാനം സമർപ്പിച്ച ആകെ 48 നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ 43 എണ്ണവും കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുകയും ടി നിർദ്ദേശങ്ങൾ വളരെ ഗുണകരമായതാണെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സംസ്ഥാന ഫിഷറീസ് വകുപ്പിനെ അറിയിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, സംസ്ഥാനം സമർപ്പിച്ച ആകെ 48

നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ 43 എണ്ണവും കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുകയും ടി നിർദ്ദേശങ്ങൾ വളരെ ഗുണകരമായതാണെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സംസ്ഥാന ഫിഷറീസ് വകുപ്പിനെ അറിയിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നാണ് പ്രധാന ചോദ്യത്തിന്റെ മറുപടിയുടെ അവസാനമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത്. ഈ 48 നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ 43 എണ്ണവും നോക്കുമ്പോൾ ഭരണഘടനാപരമായി ഫിഷറീസ് എന്നുള്ളത് സ്റ്റേറ്റ് സബ്ജക്ടാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന് അധികാരപ്പെട്ട മേഖലയിൽ നിയമനിർമ്മാണം കൊണ്ടുവരുന്നതിനാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ മുൻകയ്യെടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഇക്കാര്യം നമ്മൾ ചോദ്യം ചെയ്യുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് 43 നിർദ്ദേശങ്ങൾ അംഗീകരിച്ചതിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അവകാശങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും സംരക്ഷിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട ഭാഗം അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ഈ വിഷയം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി. ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രത്തിന് പുതുതായിട്ടാണ് ഫിഷറീസ് മന്ത്രാലയം വന്നിരിക്കുന്നത്. മത്സ്യമേഖലയിൽ വളരെ സമഗ്രമായ നിയമനിർമ്മാണം നടത്തിയിട്ടുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. 1980 മുതലുള്ള കാലം പരിശോധിച്ചാൽ വളരെ കൃത്യമായി ഇടപെടുകയും

നിയമനിർമ്മാണങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ള സംസ്ഥാനമാണിത്. മത്സ്യമേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 200 നോട്ടീക്കൽ മൈൽ വരെയുള്ളതിന് ഒരു നിയമനിർമ്മാണവും ഇന്ത്യാ രാജ്യത്തില്ല. ഇപ്പോൾ അവർ നിയമമുണ്ടാക്കാൻ പോകുകയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഇടപെടുമ്പോഴാണ് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പരിധിയിലുള്ള 12 നോട്ടീക്കൽ മൈൽകൂടി അവരുടെ കരടിൽപ്പെട്ടത്. അതാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ശക്തമായി ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയത്. നിർഭാഗ്യവശാൽ മറ്റൊരു സംസ്ഥാനവും ഇതിനെ എതിർത്തില്ല. തമിഴ്നാട്, ആന്ധ്ര തുടങ്ങിയ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളും പോയതിൽ കേരളം മാത്രമാണ് വളരെ കൃത്യമായി ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ വയ്ക്കുകയും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അവകാശം സംരക്ഷിക്കണമെന്ന് ശക്തമായി വാദിക്കുകയും ചെയ്തത്. ഇത്തരത്തിൽ ബദലായ നിർദ്ദേശം വെച്ചത് കേരളമായതുകൊണ്ടാണ് കേന്ദ്ര ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി കേരളത്തിൽ വന്ന് സംസ്ഥാനവുമായി ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാൻ സന്നദ്ധമായത്. സംസ്ഥാന പരിധിയിൽ വരുന്ന 12 നോട്ടീക്കൽ മൈൽ വരെയുള്ള ഒരു കാര്യത്തിലും കേന്ദ്രസർക്കാർ ഇടപെടാനുദ്ദേശിക്കുന്നില്ല എന്നാണ് ആ ചർച്ചയിൽ അവർ ഉറപ്പ് നൽകിയത്. അതിനപ്പുറത്തേയ്ക്കുള്ളതിന് കേന്ദ്രസർക്കാർ നിയമം കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ തൊഴിലാളികൾ 12

നോട്ടീക്കൽ മൈൽ ദൂരത്തല്ല നിൽക്കുന്നതെന്നുള്ളതാണ് പ്രശ്നം. ഓഖി ദൂരന്തമുണ്ടായ അവസരത്തിൽ 78 നോട്ടീക്കൽ മൈൽ അകലത്തിലാണ് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത്. 12 നോട്ടീക്കൽ മൈലാണ് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അധികാര പരിധിയെങ്കിലും തൊഴിലാളികൾ അതിനപ്പുറത്തേയ്ക്ക് പോകുന്നതുകൊണ്ടാണ് നമ്മളിൽ ആശങ്ക ഉയർത്തിയത്. അതുകൊണ്ടാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ നിയമമുണ്ടാക്കാൻ പോകുന്ന 200 നോട്ടീക്കൽ മൈലിനകത്തുള്ള നിയന്ത്രണ കാര്യങ്ങൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾക്കാണ് കൈമാറേണ്ടതെന്ന് സംസ്ഥാനം ആവശ്യപ്പെട്ടത്. അക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഉറച്ചുനിൽക്കുകയാണ്. വിദേശ ട്രോളറുകൾ വരുന്നതടക്കമുള്ള ചില കാര്യങ്ങളിൽ അവർ മനസ്സ് തുറന്നിട്ടില്ല. അതിനകത്തുള്ള ആപത്ത് ഗവൺമെന്റ് തിരിച്ചറിയുന്നുണ്ട്. അതിശക്തമായ നിലപാടുമായി കേരള സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകും.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, ഇതുസംബന്ധിച്ച ഗൗരവതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷങ്ങളെല്ലാം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര മത്സ്യബന്ധന നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യാനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ, സർവ്വയലൻസ് സർട്ടിഫിക്കേഷൻ, നിയമലംഘനത്തിനുള്ള പിഴ,

മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങളുടെ നിയമന വ്യവസ്ഥ എന്നിവയെല്ലാം അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുമെന്നാണ് നിയമംകൊണ്ട് വിവക്ഷിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ തീരക്കടലിൽ മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്ന പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികൾ പൂർണ്ണമായും പുറത്താകും. അത് കടലോരത്ത് വലിയ സംഘർഷത്തിലേയ്ക്കും ആപത്കരമായ സ്ഥിതിവിശേഷത്തിലേയ്ക്കും തൊഴിലെടുക്കാൻ സാധിക്കാത്ത സാഹചര്യത്തിലേയ്ക്കും പട്ടിണി മരണത്തിലേയ്ക്കും വഴിവയ്ക്കാനുള്ള സാധ്യത തള്ളിക്കളയാനാവില്ല. ഇത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഭരണപരമായും നേതൃത്വപരമായും ഗവൺമെന്റ് മുൻകയ്യെടുക്കുമ്പോൾ ഇക്കാര്യം ജനങ്ങളെക്കൂടി അറിയിക്കുന്നതിന് ഈ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന എല്ലാ സംഘടനകളുടെയും യോഗം വിളിച്ചുചേർത്ത് ആശയവിനിമയം നടത്തി കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായി ഇതിനെ എതിർക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്താൻ കഴിയുന്ന നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴിക്കുട്ടിഅമ്മ: സർ, തീർച്ചയായും അത്തരമൊരു

ഇടപെടലിലേയ്ക്കാണ് കേരള സർക്കാർ പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുമെന്ന് പറയുമ്പോൾ വിദേശ ട്രോളറുകൾ കടന്നുവരുന്നതിനെയാണ് നാം ഭയപ്പെടുന്നത്. അതിനകത്ത് സംസ്കൃത

ഭാഷയാണ് അവർ ഉപയോഗിച്ചതെങ്കിലും അത് നമുക്ക് മനസ്സിലാകുന്നതുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആ പ്രൊപ്പോസൽ വച്ചു. ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിച്ചുള്ള മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുമ്പോൾ അത് പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികളെയോ അവരുടെ കോർപ്പറേറ്റീവുകളെയോ ആയിരിക്കണം പരിഗണിക്കേണ്ടതെന്ന പ്രൊപ്പോസൽ കേരള സർക്കാർ കൊടുത്തു. കുത്തക കമ്പനികൾക്ക് ടോളുകൾ ഇന്ത്യൻ സമുദ്രത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവന്ന് മത്സ്യബന്ധനത്തിന് ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണെന്ന് മുൻകൂട്ടി കണ്ടുകൊണ്ട് അത്തരം ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയോട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ യോജിക്കുന്നില്ല. പക്ഷേ അതിന് പര്യാപ്തമാക്കേണ്ടത് പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികളെയാണ്. പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികൾക്ക് ഒറ്റയ്ക്ക് ഇത്രയും വലിയ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റിന് കഴിയാത്തതുകൊണ്ടാണ് അവിടെ കോപ്പറേറ്റീവ്സ് എന്ന പദപ്രയോഗം സർക്കാർ നടത്തിയത്. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികളുടെ താല്പര്യം സംരക്ഷിക്കാനായി ഗവൺമെന്റ് നിതാന്ത ജാഗ്രത പുലർത്തുന്നതുകൊണ്ട് ഈ ഡ്രാഫ്റ്റ് വന്നപ്പോൾത്തന്നെ ടേഡ് യൂണിയനുകളെ വിളിച്ചുചേർത്ത് ആദ്യം ചർച്ച ചെയ്തും ബദലായ പ്രൊപ്പോസൽ വച്ചതും കേരളമാണ്. അങ്ങനെ ഡ്രാഫ്റ്റ് വന്നപ്പോൾത്തന്നെ ചർച്ച ചെയ്തു. കേന്ദ്ര

ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി ഇവിടെ വന്നപ്പോൾ എല്ലാ ട്രേഡ് യൂണിയനുകളെയും ഞങ്ങൾ അറിയിച്ചു. സെക്രട്ടറി തലത്തിൽ നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ ട്രേഡ് യൂണിയൻ പ്രതിനിധികളും പങ്കാളിയായി. അവർക്ക് നേരിട്ട് കേന്ദ്ര ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയുടെ മുന്നിൽ ഈ ആശങ്ക ഉന്നയിക്കാനുള്ള അവസരം കൊടുത്തു. ഇന്നലെ ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്ത ആർ.സി.ഇ.പി. കരാറിലും സമുദ്രത്തിലേയ്ക്കുള്ള വിദേശ കടന്നുകയറ്റം ഒളിഞ്ഞിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ക്ഷീരവകുപ്പൊക്കെ ചെയ്തതുപോലെ എല്ലാ തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെയും വിപുലമായൊരു കൺവെൻഷൻ വിളിച്ചുചേർക്കാൻ ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. വേണ്ടിവന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി മുൻകയ്യെടുത്ത് ഈ സഭയിൽ ഒരു പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ഇടപെടൽകൂടി ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകും.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ: സർ, ആർ.സി.ഇ.പി. കരാറിന്റെ ആഘാതത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ദിവസത്തെ ചർച്ച നടത്തിയതിനുശേഷം അതിനേക്കാൾ തീവ്രമായി കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ കരട് സമുദ്ര മത്സ്യബന്ധന നിയമത്തിന്റെ പിടിയിലേയ്ക്ക് വരികയാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് വളരെ വ്യക്തമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞു. നോട്ടീഫിക്കേഷൻ വന്ന

സമയത്തുതന്നെ വളരെ കൃത്യമായി ഇതിലിടപെട്ട ഇന്ത്യയിലെ ഒരേയൊരു സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി റൂൾസ് കമ്മിറ്റിയിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഒരു പ്രതിനിധിയെ ഉൾപ്പെടുത്താനുള്ള നിർദ്ദേശം നമുക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളതും അങ്ങേയറ്റം പ്രതീക്ഷയ്ക്ക് ഇടനൽകുന്നതാണ്. കേന്ദ്രസർക്കാർ ഈ നിയമം കൊണ്ടുവരുന്നതുകൊണ്ടും കേന്ദ്രസർക്കാരിനെ ഒരു കാലത്തും വിശ്വസിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നുള്ളതുകൊണ്ടും പാവപ്പെട്ട മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ മാത്രമല്ല തീരദേശത്തെയൊക്കെ വലിയ തരത്തിൽ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്കുള്ള ഒരു ഇടപെടലുകൂടി വരികയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഫിഷറീസ് വകുപ്പിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ കേരളത്തിലെ തീരദേശത്തെയൊക്കെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിന് പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെയും സഹായം വേണം. പ്രതിപക്ഷം പലപ്പോഴും ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഭരണപക്ഷത്തിന്റേതാണെന്ന തരത്തിലുള്ള രഹസ്യ ക്യാമ്പയിൻ നടത്താറുണ്ട്. തെരഞ്ഞെടുപ്പ് വരുമ്പോഴൊക്കെ അത് കൂടുതലാണ്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്നുകൊണ്ട്, അപകടകരമാകുന്ന ഈ നിയമത്തിനെതിരെ ജനങ്ങളെ പങ്കെടുപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള വലിയ പ്രക്ഷോഭത്തിന് വകുപ്പ് നേതൃത്വം നൽകുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴിക്കുട്ടിഅമ്മ: സർ, ആ ഗൗരവത്തിൽ തന്നെയാണ്

ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് ഇടപെട്ടിട്ടുള്ളത്. മത്സ്യമേഖലയിൽ വരാൻ പോകുന്ന പുതിയ നിയമനിർമ്മാണം ഭരണ പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ കേരളത്തിലെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി ഉയർത്തിപ്പിടിക്കേണ്ട പ്രശ്നമാണ്. ആ ഗൗരവത്തിൽത്തന്നെയാണ് ഈ പ്രശ്നത്തെ കാണുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ റൂൾസ് കമ്മിറ്റിയിൽ കേരളത്തിന്റെ പ്രതിനിധികളെ വേണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയും സർക്കാർ രണ്ടുപേരെ കൊടുക്കുകയും ചെയ്തത്. വളരെ ജാഗ്രതയോടുകൂടിയാണ് ഈ രംഗത്ത് നിലയുറപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ, കടലോര മേഖല വലിയ

കുഷ്ടത്തിലാണെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും കാണിക്കുന്ന ശ്ലാഘനീയമായ പ്രവർത്തനത്തെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ ബേക്കൽ ഹാർബറിനുവേണ്ടി തുക വകയിരുത്തിയിരുന്നു. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം നടന്നുവരികയാണ്. അതിന് ഐ.ഐ.ടി. പഠനം നടത്തിയാൽ മാത്രമേ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം നടത്താൻ കഴിയുകയുള്ളൂവെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും വകുപ്പും പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്.

ആ പഠനം പൂർത്തീകരിച്ച് എത്രയുംവേഗം അത് പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുൻകയ്യെടുക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സിമേഴ്സി: സർ, അതിന് മുൻകയ്യെടുത്തിട്ടുണ്ട്.

അതിന്റെ പഠനം നടക്കുകയാണ്. അടിയന്തരമായി നടപടി സ്വീകരിക്കും.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)