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

(ചോദ്യകർത്താക്കൾ സീറ്റിലില്ലാത്തതിനാൽ *91-ാം നമ്പർ ചോദ്യം ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടില്ല)

ലെവൽ ക്രോസ് ഇല്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതി

2(*92) ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി:
ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി:
ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി:
ശ്രീ. സേവ്യർ ചിറ്റിലപ്പിള്ളി: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ലെവൽ ക്രോസ് ഇല്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതി വഴി പൂർത്തീകരിച്ച മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ, നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന പാലങ്ങളുടെ പ്രവൃത്തി പുരോഗതി എന്നിവ വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ബി) പൂർണ്ണമായും റെയിൽവേ ഫണ്ടിങ്ങോടെ അനുമതി ലഭിച്ച മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ ചുമതലയെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കാമോ;

(സി) നിശ്ചിത സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നടപ്പാക്കിയ കർമ്മ പദ്ധതികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ഡി) റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെലവഴിച്ച തുകയുടെ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കാമോ?

പൊതുമരാമത്ത് - വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി ചുമതലപ്പെടുത്തിയതുപ്രകാരം ആരോഗ്യ-വനിത-ശിശുവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി (<u>ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്</u>): സർ, ചോദ്യം നമ്പർ (*91) പ്രതിപക്ഷ ബഞ്ചിന്റെ ചോദ്യമായിരുന്നു. സംസ്ഥാനത്തെ ടൂറിസം മേഖലയെ ബാധിക്കുന്ന വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു ചോദ്യം സഭയിലേക്ക് കൊണ്ടുവരാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയിട്ടുള്ള ഈ നടപടി അവരുടെ ഉത്തരവാദിത്വമില്ലായ്മയാണ് കാണിക്കുന്നത്.

(എ) കേരള സർക്കാരിന്റെ ലെവൽ ക്രോസ് ഇല്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി 99 റെയിൽവെ മേൽപാലങ്ങൾ/ അടിപ്പാതകൾ നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതിൽ 72 എണ്ണത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ചുമതല ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ. (റോഡ്സ് & ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ്

കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് കേരള)-യ്ക്കും 27 എണ്ണത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ചുമതല കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ. (കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്)-നും നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇവയിൽ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ കാഞ്ഞങ്ങാട് ആർ.ഒ.ബി., കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ ഫറോക്ക് ആർ.ഒ.ബി., തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ ഗുരുവായൂർ ആർ.ഒ.ബി., ചിറങ്ങര ആർ.ഒ.ബി., എറണാകുളം ജില്ലയിലെ മുളന്തുരുത്തി ആർ.ഒ.ബി., കൊല്ലം ജില്ലയിലെ മാളിയേക്കൽ ആർ.ഒ.ബി., കോട്ടയം ജില്ലയിലെ കാരിത്താസ് ആർ.ഒ.ബി., കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ കൊടുവള്ളി ആർ.ഒ.ബി., മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ നിലമ്പൂർ അടിപ്പാത എന്നീ 9 റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾ/ അടിപ്പാതകളുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ച് ഗതാഗതത്തിന് തുറന്നുകൊടുത്തിട്ടുള്ളതാണ്. പാലങ്ങൾ വിഭാഗത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ മലപ്പുറം തിരൂർ ആർ.ഒ.ബി.-യുടെ നിർമ്മാണവും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആകെ 10 മേൽപ്പാലം/അടിപ്പാത നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി തുറന്നുകൊടുത്തു. നിലവിൽ നിർമ്മാണം പുരോഗമിക്കുന്നവയുടെ വിശദവിവരം അനുബന്ധം(എ) ആയി ചേർക്കുന്നു.+

+ നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

(ബി) സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ആവശ്യപ്രകാരം 39 റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾ/ അടിപ്പാതകൾ 100% റെയിൽവേ ഫണ്ടിങ്ങിന് അനുമതി ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുള്ളതും ഇവയുടെ നിർമ്മാണ ചുമതല 26-03-2025-ലെ സ.ഉ.(സാധാ)നം.447/2025/PWD നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ.-നാണ് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ഉത്തരവിന്റെ പകർപ്പ് അനുബന്ധം (ബി) ആയി ചേർക്കുന്നു.[+] കൂടാതെ, ലെവൽ ക്രോസ് ഇല്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ.-ന് ചുമതല നൽകിയ 27 ആർ.ഒ.ബി.-കളിൽ 19 എണ്ണത്തിന് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യപ്രകാരം റെയിൽവേയുടെ 100% ഫണ്ടിങ്ങിന് അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ അനുമതി, റെയിൽവേയുടെ അനുമതി തുടങ്ങിയവ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് കാര്യക്ഷമമായ ഇടപെടലാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നടപ്പാക്കാറുള്ളത്. പ്രവൃത്തികളെ സംബന്ധിച്ച് കൃത്യമായ പരിശോധന മന്ത്രിതലത്തിലും സെക്രട്ടറിതലത്തിലും നടത്താറുണ്ട്. നിർമ്മാണത്തിനായി സൈറ്റ് ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്യുന്ന സമയം മുതൽ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള കാലാവധി

+ നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

നിശ്ചയിക്കപ്പെടുകയും ആ കാലാവധിക്കനുസൃതമായി ഓരോ പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള ഷെഡ്യൂൾ തയ്യാറാക്കുന്നതുമാണ്. തുടർന്ന് ഓരോ മാസവും നിർമ്മാണ പുരോഗതി വിലയിരുത്തുന്നതിനായി സൈറ്റ് ഇൻസ്പെക്ഷൻ, റിവ്യൂ മീറ്റിംഗുകൾ എന്നിവ നടത്തി ഷെഡ്യൂൾ പ്രകാരം പദ്ധതി പുരോഗമിക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് വിലയിരുത്തി വേണ്ട നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുകയും ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ, പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിൽ തടസ്സങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ സർക്കാർതല ഇടപെടലുകൾ നടത്താറുണ്ട്. ജി.എ.ഡി./അലൈൻമെന്റ് റെയിൽവേ അംഗീകരിക്കുന്നതിൽ തടസ്സം നേരിടുമ്പോൾ റെയിൽവേയുമായി യോഗം നടത്തി പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണാറുണ്ട്.

(ഡി) ലെവൽ ക്രോസ് ഇല്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തിയ 72 പദ്ധതികളുൾപ്പെടെ ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ. നിർമ്മിക്കുന്ന 75 മേൽപാലങ്ങളിൽ ബജറ്റ് മുഖേനയുള്ള 5 പദ്ധതികൾക്കായി 87.42 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതിയും ബാക്കിയുള്ള 70 കിഫ്ബി പദ്ധതികൾക്ക് 1,711.40 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതിയും 2,118.249 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തികാനുമതിയും നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ.

നിർവഹണ ഏജൻസിയായിട്ടുള്ള നിലമ്പൂർ റെയിൽവേ അടിപ്പാതയ്ക്കായി കേരള സർക്കാരിന്റെ വിഹിതമായി 5,05,54,822.43/- രൂപ ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിശദവിവരം അനുബന്ധം (സി) ആയി ചേർക്കുന്നു.+

മി. സ്പീക്കർ: പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ ദയവായി ബാനർ താഴ്ത്തിപ്പിടിക്കണം. ചെയറിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളെ കാണാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. (ബഹളം...) തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും എക്സൈസും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്): സർ, എല്ലാ ദിവസവും പ്രതിപക്ഷം കാണിക്കുന്നത് ജനാധിപത്യത്തോടുള്ള അവഹേളനവും ജനങ്ങളോടുള്ള വെല്ലുവിളിയുമാണ്. വിഷയദാരിദ്ര്യംമൂലം ഇന്ന് അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് നോട്ടീസ് നൽകാൻപോലും അവർക്ക് കഴിയുന്നില്ല. എന്തൊരു അതിക്രമമാണ് എല്ലാ ദിവസവും കാണിക്കുന്നത്. അങ്ങയുടെ മുഖം മറച്ചുകൊണ്ട് നടുത്തളത്തിൽ ഇറങ്ങികാണിക്കുന്ന ഈ അതിക്രമം ജനങ്ങൾ കാണുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ കുറേകാലങ്ങളായി ഹൈക്കോടതിയിൽനിന്നും രണ്ട് കരണക്കുറ്റിക്കും മാറിമാറി ഇവർക്ക് പ്രഹരം ഏറ്റുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും ഒടുവിലേറ്റ പ്രഹരം സ്പ്രിംഗ്ലർ കേസിലാണ്. കഴിഞ്ഞ നിയമസഭാ

+ നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

തിരഞ്ഞെടുപ്പ് കാലത്ത് ഇവർ ഉയർത്തിപ്പിടിച്ച ആരോപണം അതായിരുന്നില്ലേ. എന്താണ് ഈ സ്പ്രിംഗ്ലറിന്റെ കഥ? എന്നിട്ട് പ്രതിപക്ഷനേതാവ് എല്ലാവരെയും ആക്ഷേപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഹൈക്കോടതി ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് 'വായിൽതോന്നിയത് പറഞ്ഞു' എന്ന് വിളിച്ചുപറഞ്ഞ പ്രതിപക്ഷനേതാവാണ്. അപ്പോൾ കോടതിയിൽ തോറ്റാൽ നിയമസഭയിൽ എന്നതാണോ സ്ഥിതി? അതാണ് ഇവർ ഇവിടെ കാണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പ്രതിപക്ഷത്തിന് അവർ ഉന്നയിച്ച എല്ലാ ആരോപണങ്ങളും പൊളിഞ്ഞതിന്റെ ജാള്യമാണ് ഇവിടെ തീർത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. (ബഹളം..)

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി: സർ, നിയമസഭയ്ക്കകത്തും പുറത്തും പ്രതിപക്ഷം നടത്തുന്ന സമരം ചീറ്റിപ്പോയതിന്റെ പ്രയാസമാണ് ഈ ചോദ്യോത്തരവേളയിൽപ്പോലും അവർ ഇത്തരത്തിൽ കാണിച്ചുകൂട്ടുന്നത്.

ലെവൽ ക്രോസ് ഇല്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതിയിലൂടെ കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾ നിർമ്മിച്ച സർക്കാരാണ് ഈ സർക്കാരെന്നത് നമുക്കെല്ലാം അഭിമാനിക്കാവുന്ന കാര്യമാണ്. എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ

മേൽപ്പാല പദ്ധതിയായ വാത്തുരുത്തി മേൽപ്പാലം സാധ്യമാക്കുന്നതിന് എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് ഈ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, ഈ സർക്കാരിന്റെ നയത്തിന്റെയും കാഴ്ചപ്പാടിന്റെയും പ്രവർത്തനത്തിന്റെയും ഏറ്റവും നല്ല ഉദാഹരണങ്ങളിലൊന്നാണ് ലെവൽ ക്രോസില്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതി. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ, കിഫ്ബിയിലൂടെതന്നെ 1,700 കോടിയിലധികം രൂപ ആർ.ഒ.ബി.-കൾക്കായും അടിപ്പാതകൾക്കായും അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 2,118.249 കോടി രൂപ ഫിനാൻഷ്യൽ സാങ്ഷനും കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ഇത് ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ഇടപെടലാണ്. കേരളത്തിൽ ആർ.ഒ.ബി.കൾക്കും റെയിൽവേ അടിപ്പാതകൾക്കുംവേണ്ടി ചെലവഴിക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ തുകയും ഏറ്റവും വലിയ ഇടപെടലുമാണ് ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലഘട്ടത്തിലുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞതുപോലെ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനമായി കാണുന്ന റെയിൽവേ മേൽപ്പാലം പദ്ധതികളിലൊന്നാണ് വാത്തുരുത്തി റെയിൽവേ മേൽപ്പാലം പദ്ധതി. ഇതിനായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഭരണാനുമതി നൽകുകയും

ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ.-യ്ക്ക് നിർമ്മാണ ചുമതല നൽകുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഈ പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ ഭൂമി കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ്, ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ, നാഷണൽ ഹൈവേ എന്നിവരുടെ നിയന്ത്രണത്തിലാണ്. നേവൽ എയർപോർട്ടിന് സമീപത്തായതിനാൽ പദ്ധതിക്ക് എൻ.ഒ.സി. നൽകാൻ ഇന്ത്യൻ നേവി ഇതുവരെ സന്നദ്ധമായിട്ടില്ല. ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെ ജില്ല കൂടിയായ എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഭൂമി ലഭ്യമാകാത്തതാണ് ഈ പ്രവൃത്തിയിൽ നേരിടുന്ന ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട തടസ്സം. വ്യത്യസ്ത അലൈൻമെന്റുകൾ തയ്യാറാക്കി, ചീഫ് സെക്രട്ടറി തലത്തിലുൾപ്പെടെ വിവിധ യോഗങ്ങൾ ചേർന്നിരുന്നുവെങ്കിലും ആർ.ഒ.ബി.-ക്ക് എൻ.ഒ.സി. ലഭ്യമായിട്ടില്ല. പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് നടത്തിയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അടിപ്പാത പ്രായോഗികമല്ല എന്നുള്ളതാണ് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളത്. നിലവിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ തലത്തിൽ സാധ്യമായ നിലയിലെല്ലാംതന്നെ ഇടപെടലുകൾ നടത്തിവരുന്നുണ്ട്. എല്ലാവരെയും ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു യോഗം വിളിച്ചുചേർക്കണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. വാത്തുരുത്തി ആർ.ഒ.ബി. സാധ്യമാക്കാനുള്ള എല്ലാ

ഇടപെടലുകളും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും തുടർന്നും ഉണ്ടാകും. (ബഹളം..)

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി: സർ, സംസ്ഥാനത്ത് ഈ മേയ് മാസത്തിനുള്ളിൽ എത്ര റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ മേൽപ്പാലങ്ങൾ പൂർത്തിയാക്കിയ സർക്കാരാണിത്. റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളും അടിപ്പാതകളുമായി ഇതുവരെ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുള്ളത് പത്ത് എണ്ണമാണ്. മേയ് മാസത്തോടുകൂടി അഞ്ച് എണ്ണത്തിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. താനൂർ-തെയ്യാല, ചിറയിൻകീഴ്, ഇരവിപുരം, വാടാനകുറിശ്ശി, അകത്തേത്തറ എന്നിവയാണ് പൂർത്തിയാക്കാൻ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്.

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി: സർ, സ്വർണ്ണം കട്ടവനെയും കട്ടമുതൽ വാങ്ങിയവനെയും ഒന്നിച്ച് ഇസഡ് കാറ്റഗറിയിൽ കഴിയുന്ന ശ്രീമതി സോണിയ ഗാന്ധിയുടെ വീട്ടിലെത്തിച്ച കൂട്ടരാണിവർ..........

(ബഹളം).......എന്നിട്ടാണ് ഈ സമരാഭാസം. ജനാധിപത്യത്തെ വെല്ലുവിളിക്കുകയാണിവർ...........(ബഹളം).......

മി. സ്പീക്കർ: മുമ്പിൽ ബാനർ പിടിച്ചാൽ റിമൂവ് ചെയ്യും. അക്കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട...........(ബഹളം).......

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി: സർ, ഇവർ ചട്ടമ്പിമാരാണോ; കവല ചട്ടമ്പിമാരാണോ?.........(ബഹളം)…….ഇത്തരം ഭീഷണികൾക്ക് വഴങ്ങുമെന്നാണോ കരുതിയിരിക്കുന്നത്. ഇതെല്ലാം ജനങ്ങൾ കാണുന്നുണ്ട്..........(ബഹളം).......ഇത്തരത്തിൽ ജനാധിപത്യത്തെ വെല്ലുവിളിച്ചുകൊണ്ട് നുണകളുടെ പ്രവാഹം സൃഷ്ടിച്ച് ഈ നാടിനെതന്നെ അപമാനപ്പെടുത്തുന്ന യു.ഡി.എഫ്.-നെ ജനങ്ങൾ തള്ളിക്കളയാൻ പോകുകയാണ്. ഇത്തരം നാണംകെട്ടൊരു സമരപരിപാടി കേരളത്തിലാദ്യമായിട്ടാണ്. ഇവിടെ തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും എക്സൈസും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, നടപടികൾ നിർത്തിവയ്ക്കാനുള്ള ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന് ഒരു വിഷയംപോലും ലഭിക്കാത്തതുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിച്ച ഒരു സമരത്തെ വീണ്ടും തട്ടിപൊക്കിയെടുത്തുകൊണ്ടുവന്നിരിക്കുകയാണ്. ജനാധിപത്യത്തോടുള്ള

വെല്ലുവിളിയാണിത്. ചോദ്യോത്തരവേളയിലൂടെ ഈ നാടിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉന്നയിക്കാനുള്ള ഞങ്ങളുടെ അവകാശത്തെയാണ് ഇവർ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങ് ശക്തമായി ഇടപെടണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു........ (ബഹളം).......റെയിൽവേ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രത്തിൽനിന്നും കടുത്ത അവഗണന നേരിടുന്ന ഈ സന്ദർഭത്തിലും റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിലും പുതിയ പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുന്നതിലും കേരള സർക്കാർ മാതൃക സൃഷ്ടിച്ചിരിക്കുകയാണ്........(ബഹളം)....... ഈ വർഷം എത്ര മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുന്നതിനാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, കേരള നിയമസഭയിൽ പ്രതിപക്ഷം ജനാധിപത്യത്തിനെതിരെ നടത്തുന്ന ഇത്തരത്തിലുള്ള കടന്നുകയറ്റത്തിൽ അതിശക്തമായി പ്രതിഷേധം അറിയിക്കുന്നു. ഓരോ ലെവൽ ക്രോസും നിർമ്മിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ കാണിക്കുന്ന ഇച്ഛാശക്തിയുണ്ട്. യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭരണകാലത്ത് എത്ര ആർ.ഒ.ബി.-കൾ പണിയുന്നതിനുവേണ്ടി ഇൻഷ്യേറ്റീവ് എടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നും അതിനുവേണ്ടി എത്ര തുകയാണ്

മുടക്കിയിട്ടുള്ളതെന്നും എത്ര അടിപാതകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നതും സംബന്ധിച്ച് താരതമ്യം ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവിനോട് ചലഞ്ച് ചെയ്യുന്നു. ലെവൽ ക്രോസുകളിലുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളും ആളുകൾക്ക് യാത്രകളിലുണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകളുമെല്ലാം പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി.........(ബഹളം)....... ഓരോ ജീവനും വിലപ്പെട്ടതാണ്...... ആർ.ഒ.ബി.-കൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും അടിപാതകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുംവേണ്ടി കേരള സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്ന ഇടപെടലുകൾ ചരിത്രത്തിലേറ്റവും വലുതാണ്. ഇക്കാര്യങ്ങൾ സംസാരിക്കുന്നതിൽനിന്നുമുള്ള ഒളിച്ചോട്ടമാണ് വാസ്തവത്തിൽ പ്രതിപക്ഷം നടത്തുന്നത്. ഇനി എത്ര മേൽപ്പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ ലക്ഷ്യമിടുന്നുവെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചത്. നിലവിൽ 26 റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ., കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ. എന്നിവ മുഖേന പുരോഗമിക്കുന്നുണ്ട്. പാവങ്ങാട് ആർ.ഒ.ബി., പുതുക്കാട് ആർ.ഒ.ബി., പുതിയകാവ്-ചക്കുവള്ളി ആർ.ഒ.ബി. എന്നിവ ആരംഭിക്കാനാവുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി</u>: സർ, കേന്ദ്ര സർക്കാർ സംസ്ഥാനത്തോട്

കാണിക്കുന്ന അവഗണനയ്ക്കെതിരെ ഒരുമിച്ചുനിന്ന് പ്രതിഷേധിക്കേണ്ട കേരളത്തിലെ പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെതിരായി ഒരു ശബ്ദം പോലും മുഴക്കാൻ തയ്യാറാകാതെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെതിരെ സമരാഭാസവുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്.

റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ അടിഭാഗം 'വി' പാർക്കുകളാക്കി മാറ്റുന്ന പദ്ധതിക്ക് വലിയ സ്വീകാര്യത ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, പുതിയതായി എത്ര പ്രദേശങ്ങളിൽ 'വി' പാർക്കുകൾ ആരംഭിക്കാൻ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായ പദ്ധതികളിലൊന്നായ പാലങ്ങളുടെ അടിഭാഗത്തുള്ള 'വി പാർക്ക് പദ്ധതി'യാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിന് വലിയ ജനസ്വീകാര്യത ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. വി പാർക്ക് പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് ആളുകൾ വലിയ രീതിയിൽ അഭിനന്ദനമൊക്കെ രേഖപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. ഏഴ് സ്ഥലങ്ങളിൽ വി പാർക്ക് പദ്ധതി പുതിയതായി ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. സേവ്യർ ചിറ്റിലപ്പിള്ളി</u>: സർ, വിഷയ ദാരിദ്ര്യം കൊണ്ടാണിവർ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുടെ മുഖം മറച്ചുകൊണ്ട് ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായി ബഹളം വച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.........(ബഹളം).......ലെവൽ ക്രോസില്ലാത്ത കേരളം പദ്ധതിയുടെ നേട്ടം ലഭിച്ച മണ്ഡലമാണ് വടക്കാഞ്ചേരി. നാല് റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളാണ് മണ്ഡലത്തിൽ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിലായുള്ളത്. പോട്ടോർ വേലുക്കുട്ടി റെയിൽവേ മേൽപ്പാലത്തിന് റെയിൽവേ ഫണ്ടിങിന് അനുമതിയായി. അതിന്റെ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കി ഇപ്പോൾ പ്രാരംഭ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലാണ്. മാരാത്തുകുന്ന് റെയിൽവേ മേൽപ്പാലത്തിന്റെ ടോപ്പോഗ്രാഫിക് സർവെയും സോയിൽ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷനും പൂർത്തിയാക്കി. ജനറൽ അറേഞ്ച്മെന്റ് ഡ്രോയിങ് റെയിൽവേയുടെ അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അമല സമാന്തര റെയിൽവേ മേൽപ്പാലത്തിനായി ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ. തയ്യാറാക്കിയ ജി.എ.ഡി.-യുടെ നിലവിലെ പുരോഗതി വ്യക്തമാക്കാമോ; വടക്കാഞ്ചേരി ബൈപ്പാസിലെ നിർദിഷ്ട റെയിൽവേ മേൽപ്പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ചുമതല ജി.എ.ഡി. തയ്യാറാക്കിയ കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷനെതന്നെ

ഏൽപ്പിക്കുന്നത് സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ടോ?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, ആർ.ഒ.ബി.-കളുടെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ചരിത്രത്തിൽ ഏറ്റവും വലിയ ഇടപെടൽ നടത്തിയതും കിഫ്ബി ഉൾപ്പെടെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കിയതുമായ സർക്കാരാണ് കേരളത്തിലെ നിലവിലെ സർക്കാർ. അതിൽ ഏറ്റവും നല്ല പരിഗണന ലഭിച്ച ഒരു മണ്ഡലമാണ് വടക്കാഞ്ചേരി നിയോജകമണ്ഡലം. ശ്രീ. സേവ്യർ ചിറ്റിലപ്പിള്ളി ഇവിടെ പരാമർശിച്ച ഇടപെടലുകളുടെ ഭാഗമായിത്തന്നെ, ആ മണ്ഡലത്തിൽ കൂടുതൽ റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾ സാധ്യമാകുന്നുണ്ട്. അമല ആർ.ഒ.ബി.-യുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി ജനറൽ അലൈൻമെന്റ് ഡ്രോയിങ് തയ്യാറാക്കുകയും അംഗീകാരത്തിനായി റെയിൽവേയ്ക്ക് കൈമാറുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ ഡ്രോയിങ്ങിന് അംഗീകാരം ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ എല്ലാ ശ്രമങ്ങളും നടത്തി വരുന്നുണ്ട്. അത് സമയബന്ധിതമായി നമുക്ക് ലഭിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പം, വടക്കാഞ്ചേരി ബൈപ്പാസിലെ റെയിൽവേ മേൽപ്പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ. (കേരള റെയിൽ

ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്)-നെ ഏൽപ്പിക്കുന്ന കാര്യം സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണുള്ളത്. മറ്റ് തടസ്സങ്ങളൊന്നുമില്ലെങ്കിൽ കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ.-നെ തന്നെ പ്രവൃത്തി ഏൽപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

തൊഴിലുറപ്പ് നിയമ ഭേദഗതി

(*93) ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ:
ഡോ. എൻ. ജയരാജ്:
ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ:
ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും എക്സൈസും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കേന്ദ്ര സർക്കാർ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിക്ക് നിശ്ചയിച്ച സൂചികയിൽ ഏതെല്ലാം കാര്യങ്ങളിലാണ് സംസ്ഥാനം മുൻപിലെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

(ബി) സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ച് പരിഷ്കരിക്കപ്പെട്ട തൊഴിലുറപ്പ് നിയമത്തിൽ എന്തെല്ലാം പ്രതികൂല വ്യവസ്ഥകളാണ് ഉൾപ്പെടുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

(സി) പുതിയ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം പ്രതിവർഷം അധിക കടബാധ്യത

കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം നൽകുമോ;

(ഡി) മുൻകാലങ്ങളിൽ സംസ്ഥാനത്തിനുള്ള ലേബർ ബജറ്റിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ കുറവ് വരുത്തിയത് മറികടക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും എക്സൈസും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്): സർ,

(എ) മഹാത്മാഗാന്ധി ദേശീയ ഗ്രാമീണ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുടെ അടിസ്ഥാന ലക്ഷ്യം 100 ദിവസത്തെ തൊഴിൽ നൽകുക എന്നതാണ്. തൊഴിൽ ആവശ്യപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ കുടുംബങ്ങൾക്ക് തൊഴിൽ നൽകാൻ കഴിഞ്ഞതിൽ സംസ്ഥാനം രാജ്യത്ത് രണ്ടാം സ്ഥാനത്താണ്.

സംസ്ഥാനം മുൻപിലുള്ള മറ്റു സൂചികകൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

മാനദണ്ഡം	**ദേശീയതലത്തിലെ സ്ഥാനം**	
	2025-26	2024-25
ജോലി ലഭിച്ച ആകെ കുടുംബങ്ങളിൽ 100 ദിവസം	1	2

പൂർത്തിയാക്കിയവരുടെ ശതമാനം		
ജോലി ലഭിച്ച പട്ടികവർഗ്ഗ (ST) കുടുംബങ്ങളിൽ 100 ദിവസം പൂർത്തിയാക്കിയവരുടെ ശതമാനം	1	2
ജോലി ലഭിച്ച പട്ടികജാതി (SC) കുടുംബങ്ങളിൽ 100 ദിവസം പൂർത്തിയാക്കിയവരുടെ ശതമാനം	1	1
ശരാശരി പട്ടികജാതി (SC) തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ	2	1
ശരാശരി പട്ടികവർഗ്ഗ (ST) തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ	2	2
ശരാശരി തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ	4	5
100 ദിവസം ജോലി നൽകിയ കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം	5	2

(ബി) നിലവിൽ അവിദഗ്ധ വേതനത്തിന്റെയും പദ്ധതിയുടെ ഭരണചെലവിന്റെയും 100 ശതമാനം കേന്ദ്രമാണ് വഹിക്കുന്നത്. പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായ ആസ്തി നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ മെറ്റീരിയൽ, വിദഗ്ധ വേതനം, അർധവിദഗ്ധ വേതനം എന്നീ ഇനത്തിൽ 75 ശതമാനം കേന്ദ്രവും 25 ശതമാനം സംസ്ഥാനവും വഹിക്കുന്നു. എന്നാൽ പുതിയ നിയമപ്രകാരം, പദ്ധതിയുടെ ആകെ ചെലവ് കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും 60:40 എന്ന അനുപാതത്തിൽ വിഹിതം പങ്കിടണമെന്ന് നിഷ്കർഷിക്കുന്നു. അതായത്, അവിദഗ്ധ വേതനം, വിദഗ്ധ/അർധവിദഗ്ധ വേതനം, മെറ്റീരിയൽ ചെലവ്,

ഭരണപരമായ ചെലവുകൾ എന്നിവയുൾപ്പെടെയുള്ള ആകെ ചെലവിന്റെ 40 ശതമാനം സംസ്ഥാനം വഹിക്കേണ്ട സാഹചര്യം വരും. കൂടാതെ, കേന്ദ്രം ആദ്യഘട്ടത്തിൽ നിശ്ചയിക്കുന്ന തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾക്ക് ഉപരിയായി സംസ്ഥാനം സൃഷ്ടിക്കുന്ന തൊഴിൽ ദിനങ്ങളുടെ പൂർണ്ണ സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയും സംസ്ഥാനത്തിനാണ്. ഇപ്രകാരം ഉണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക ബാധ്യതകൾക്കുപുറമെ പുതിയ നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 4 (4) പ്രകാരം ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളെ A, B, C എന്നിങ്ങനെ ക്ലാസിഫൈ ചെയ്യുമെന്നും 5 (1) പ്രകാരം സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നോട്ടിഫൈ ചെയ്യുന്ന ഗ്രാമീണ മേഖലകളിൽ മാത്രമാകും ഉയർത്തിയെന്നവകാശപ്പെടുന്ന 125 ദിവസത്തെ തൊഴിലുറപ്പുണ്ടാകുക എന്നും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. പുതിയ നിയമത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം കൃത്യസമയത്ത് തൊഴിൽ നൽകിയില്ലെങ്കിൽ നൽകേണ്ട തൊഴിലില്ലായ്മ വേതനം, കൃത്യസമയത്ത് കൂലി നൽകിയില്ലെങ്കിൽ നൽകേണ്ട കോമ്പൻസേഷൻ എന്നിവ നൽകാനുള്ള ബാധ്യതയും സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കാണ്.

(സി) കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുന്ന തൊഴിൽ ദിനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമെ യഥാർഥ സാമ്പത്തിക ബാധ്യത കണക്കാക്കാൻ

കഴിയുകയുള്ളൂ. നിലവിൽ ഒരു വർഷം സംസ്ഥാനത്ത് 10 കോടി തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാറുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ വർഷം ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ 5 കോടി തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ മാത്രമാണ് കേന്ദ്രം അനുവദിച്ചത്. പുതിയ നിയമത്തിൽ കേന്ദ്രം നിശ്ചയിക്കുന്ന തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾക്ക് (normative allocation) ഉപരിയായി സൃഷ്ടിക്കുന്ന തൊഴിൽ ദിനങ്ങളുടെ പൂർണ്ണമായുള്ള സാമ്പത്തിക ബാധ്യത സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കാണ്. കൂടാതെ, പദ്ധതി ചെലവിന്റെ അനുപാതം പുതിയ നിയമത്തിൽ 60:40 എന്നാക്കി മാറ്റിയതും കൂടി കണക്കാക്കുമ്പോൾ 10 കോടി തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിന് നിലവിലെ നിരക്കിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് 2806 കോടി രൂപവരെ അധിക ബാധ്യത ഉണ്ടാകുന്നതാണ്. തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ 125 ആയി ഉയർത്തിയെന്നവകാശപ്പെടുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അതനുസരിച്ച് 12 കോടി തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ നൽകേണ്ടിവരികയാണെങ്കിൽ (5 കോടിക്ക് മുകളിൽ വരുന്നതിന്റെ 100 ശതമാനം ബാധ്യതയുൾപ്പെടെ) 3,544 കോടി രൂപയുടെയും അധിക ബാധ്യത സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടാകും.

(ഡി) കഴിഞ്ഞ 5 വർഷത്തെ സ്ഥിതി പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ആദ്യഘട്ടത്തിൽ 7.5 കോടി, 6 കോടി, 6 കോടി, 6 കോടി, 5 കോടി

തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ ആണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ 2020-21, 2021-22, 2022-23, 2023-24, 2024-25 വർഷങ്ങളിൽ യഥാക്രമം അനുവദിച്ചത്. സംസ്ഥാനം, കേന്ദ്രസർക്കാരുമായി ഇടപെട്ട് നിരന്തരമായ ഇടപെടലുകൾ നടത്തി വന്നതിന്റെ ഫലമായി പിന്നീട് ലേബർ ബജറ്റ് പുതുക്കി ലഭിച്ചു. ഈ വർഷം ആദ്യഘട്ടം അനുവദിച്ച 5 കോടി തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ എന്നത് നിരന്തരമായ ഇടപെടലുകൾക്കുശേഷം 9 കോടി തൊഴിൽ ദിനങ്ങളായി പുതുക്കി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ</u>: സർ, മഹാത്മാഗാന്ധി തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ചോദ്യമോ ചർച്ചയോ സഭയിൽ നടത്താൻപോലും അനുവദിക്കാത്ത പ്രതിപക്ഷം, ആ പദ്ധതിയെത്തന്നെ അട്ടിമറിക്കുന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെയാണ് ആത്യന്തികമായി സഹായിക്കുന്നത്.......(ബഹളം)...... പദ്ധതിയുടെ പേരിൽനിന്ന് ഗാന്ധിജിയുടെ പേര് ഒഴിവാക്കുകയും കാർഷിക മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട തൊഴിൽദിനങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുകയും സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ മേൽ അധികമായ സാമ്പത്തിക ബാധ്യത ചുമത്തുകയും ചെയ്ത് ഇന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഈ പദ്ധതി അട്ടിമറിക്കാനും പുതിയ കരി നിയമം നടപ്പാക്കാനും ശ്രമിക്കുമ്പോൾ മഹാത്മാഗാന്ധി തൊഴിലുറപ്പ്

പദ്ധതിയെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനായി കേരള സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, ചോദ്യകർത്താവ് ഉന്നയിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. പാർലമെന്റിൽ തൊഴിലുറപ്പ് നിയമത്തെ അട്ടിമറിച്ച് The Viksit Bharat– Guarantee for Rozgar and Ajeevika Mission (Gramin) (VB– G RAM G) ബിൽ പാസ്സാക്കിയ ദിവസം തന്നെ പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയോടൊപ്പം ചായ കുടിക്കാൻ പോയ ശ്രീമതി പ്രിയങ്ക ഗാന്ധിയുടെ അനുയായികളാണ് ഇന്ന് ഇവിടെ പേക്കൂത്ത് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.......(ബഹളം)......

മഹാത്മാഗാന്ധിയുടെ പേര് പദ്ധതിയിൽനിന്ന് ഒഴിവാക്കുകയും തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുടെ കഥകഴിക്കുകയും ചെയ്തശേഷം ഒന്നിച്ച് ചായ കുടിച്ച് ആഘോഷിച്ചവരാണ് ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയും ശ്രീമതി പ്രിയങ്ക ഗാന്ധിയും. അതേസമയം, ശ്രീ. രാഹുൽ ഗാന്ധി ജർമ്മനിയിൽ ഉല്ലാസ യാത്രയിലായിരുന്നു; അവിടെ ഏറ്റവും പുതിയ ബൈക്ക് ഓടിച്ച് കളിക്കുന്ന തിരക്കിലായിരുന്നു അദ്ദേഹം.

കേന്ദ്ര സർക്കാർ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയെ അട്ടിമറിക്കുമ്പോൾ ആ

പദ്ധതിയെ സംരക്ഷിച്ച് മുന്നോട്ട് നയിക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഈ വർഷത്തെ ബജറ്റിൽ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിക്കായി 1,000 കോടി രൂപ അധികമായി വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. മുൻപ് 100 ശതമാനം കേന്ദ്രാവിഷ്കൃതമായിരുന്ന ഈ പദ്ധതി ഇപ്പോൾ 60:40 എന്ന അനുപാതത്തിലേക്ക് മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്. മാത്രമല്ല, കേന്ദ്രം അനുവദിക്കുന്ന ബജറ്റ് ഇനിമുതൽ ഡിമാൻഡ് ഡ്രിവൺ അല്ല; നോർമേറ്റീവ് അലോക്കേഷൻ മാത്രമാണ്. ആവശ്യപ്പെടുന്ന എല്ലാവർക്കും ജോലി നൽകുക എന്നതായിരുന്നു ലക്ഷ്യം. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ കേന്ദ്ര സർക്കാർ അനുവദിക്കുന്ന തൊഴിൽദിനങ്ങളുടെ 60 ശതമാനം മാത്രമേ നൽകുകയുള്ളൂ. അതിൽ അധികമായി തൊഴിൽ സൃഷ്ടിക്കുമ്പോൾ ആ ചെലവിന്റെ നൂറ് ശതമാനവും സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ ബാധ്യതയായി മാറുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ</u>: സർ, തൊഴിലിടങ്ങളിൽ തൊഴിൽ സമയത്ത് അപകടത്തിൽപ്പെടുകയോ ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുകയോ ചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികളെ സംരക്ഷിക്കാൻ രാജ്യത്തിനാകെ മാതൃകയാകുന്ന

തരത്തിൽ കേരളം നടപ്പിലാക്കുന്ന ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, ഇന്ത്യയിൽ തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളികൾക്ക് ആദ്യമായി ക്ഷേമനിധി ഏർപ്പെടുത്തിയ സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരാണ് തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ഏർപ്പെടുത്തിയത്. ഈ ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി പ്രകാരം അപകടത്തിൽപ്പെടുന്ന തൊഴിലാളികൾക്കുമാത്രമല്ല, തൊഴിലെടുക്കുന്നവർക്കും അവരുടെ മക്കൾക്കും പ്രസവാനുകൂല്യം, വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യം എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ നിരവധി ആനുകൂല്യങ്ങളാണ് നൽകുന്നത്. എന്നാൽ നിലവിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഈ സംവിധാനം അട്ടിമറിക്കുന്ന നിലയിലേയ്ക്കാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. അതിന് കോൺഗ്രസ് നേതൃത്വം കൂട്ടുനിൽക്കുന്നതായാണ് നമ്മൾ കാണുന്നത്.

ചീഫ് വിപ്പ് (ഡോ. എൻ. ജയരാജ്): സർ, കേന്ദ്ര സർക്കാർ മഹാത്മാഗാന്ധി ദേശീയ ഗ്രാമീണ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയെ ചരിത്രത്തിൽനിന്നുതന്നെ ഇല്ലാതാക്കാനുള്ള ശ്രമമാണ് ഇപ്പോൾ നടത്തുന്നത്. അത്തരമൊരു ഗൗരവമേറിയ വിഷയത്തെക്കുറിച്ച് ഈ

സഭയിൽ ചർച്ചയ്ക്കോ അവതരണത്തിനോ ഇവിടുത്തെ പ്രതിപക്ഷം തയ്യാറാകുന്നില്ല എന്നത് ഖേദകരമാണ്.

കേന്ദ്ര സർക്കാർ കൊണ്ടുവന്ന പുതിയ നിയമമനുസരിച്ച് നിലവിലുള്ള ഡിമാൻഡ് ഡ്രിവൺ ഫ്രെയിംവർക്കിൽ നിന്ന് സപ്ലൈ ഡ്രിവൺ ഫ്രെയിം വർക്കിലേയ്ക്ക് മാറ്റുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തുണ്ടാകുന്ന അധിക ബാധ്യതയെ സംബന്ധിച്ച് കൃത്യമായ പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ഈ സാഹചര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കാൻ പോകുന്ന നടപടികൾ എന്തൊക്കെയായിരിക്കും?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, നിലവിൽ സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടാകുന്ന അധിക ബാധ്യതയെക്കുറിച്ച് കൃത്യമായ പ്രവചനം നടത്താൻ സാധ്യമല്ല. മുൻപ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേന്ദ്ര സർക്കാർ എത്രത്തോളം തൊഴിൽ അനുവദിക്കുന്നു എന്നതാണ് ആദ്യം കണക്കിലെടുക്കേണ്ടത്. കേന്ദ്രം അനുവദിക്കുന്ന തൊഴിലിന്റെ 60 ശതമാനം ചെലവുമാത്രമാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ വഹിക്കുന്നത്. ബാക്കി വരുന്ന 40 ശതമാനം സംസ്ഥാനം തന്നെ വഹിക്കേണ്ടിവരും. അതേസമയം, പുതുതായി തൊഴിൽ സൃഷ്ടിക്കേണ്ടിവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അതിന്റെ ചെലവിന്റെ

നൂറുശതമാനവും സംസ്ഥാനത്തിനാണ് വഹിക്കേണ്ടിവരുന്നത്. അതിനാൽ, ഈ ഘട്ടത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് ഉണ്ടാകുന്ന അധിക ബാധ്യത എത്രയായിരിക്കും എന്ന് കൃത്യമായി പറയാൻ സാധിക്കില്ല. ഇതുസംബന്ധിച്ച് വിവിധ കണക്കുകൾ പുറത്തുവന്നിട്ടുണ്ട്. ചില കണക്കുകൾ പ്രകാരം സംസ്ഥാനത്തിന് 3,000 മുതൽ 3,500 കോടി രൂപവരെ അധിക ബാധ്യത വരുമെന്നാണ് വിലയിരുത്തൽ. കേരളത്തിലെ 22 ലക്ഷം തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളികൾക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാർ കൂലിയായി നൽകേണ്ട 1,210 കോടി രൂപ ഇപ്പോഴും കുടിശ്ശികയായി നിലനിൽക്കുകയാണ്. ഇത്തരം ഒരു സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തുനിന്നും തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട 10-18 എം.പി.-മാരുണ്ടായിട്ടും അവരാരും ഇന്നുവരെ ഇക്കാര്യം പാർലമെന്റിൽ ചോദിക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടില്ല. ജനങ്ങളുടെയും തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളികളുടെയും വോട്ട് വാങ്ങി ജയിച്ചുപോയിട്ട് ഇവരൊന്നും വാതുറന്ന് ചോദിച്ചിട്ടില്ലായെന്ന് മാത്രമല്ല, ഇവരുടെ നേതാവ് ശ്രീമതി പ്രിയങ്ക ഗാന്ധി പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയോടൊപ്പം ചായയും കുടിച്ച് തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയെ തകർത്ത് അത് ആഘോഷിക്കുന്നതും നമ്മൾ കണ്ടതാണ്. ഇതുതന്നെയാണ് തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളികളോടുള്ള ഇവരുടെ സമീപനവും

മനോഭാവവും.

ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ: സർ, പാവപ്പെട്ട തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളികളുടെ വിഷയം ഈ സഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾപോലും യാതൊരു കുറ്റമില്ലാതെ സഭയിൽ സമരം നടത്തുന്ന പ്രതിപക്ഷ നടപടി വളരെ മോശമാണ്.

അറുപത് ശതമാനത്തിലധികം സ്ത്രീ തൊഴിലാളികൾ തൊഴിലെടുക്കുന്ന തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയെ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പരിമിതപ്പെടുത്തുന്നതിനും ഇല്ലാതാക്കുന്നതിനും ശ്രമിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സ്ത്രീകളുടെ വരുമാനത്തിലുണ്ടാകുന്ന കുറവ് വിശകലനവിധേയമാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; അതിനുള്ള പരിഹാരം സംസ്ഥാന സർക്കാർ നടപ്പാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, ഈ വിഷയത്തെക്കുറിച്ച് ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഈ വർഷത്തെ ബജറ്റിൽ 1,000 കോടി രൂപ അധികമായി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നടപടികൾ സ്ത്രീ വിരുദ്ധമാണ്. കാരണം തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളികളിൽ മഹാഭൂരിപക്ഷം വരുന്നത് സ്ത്രീകളാണ്. സ്ത്രീകളെ സംബന്ധിച്ച് അതൊരു വരുമാന മാർഗ്ഗമാണ്, ദാരിദ്ര്യ ലഘൂകരണത്തിനുള്ള

നടപടിയാണ്. എന്നാൽ, കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടത്തിയ നടപടി പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികൾക്കെതിരായ 'സർജിക്കൽ സ്ട്രൈക്ക്' ആണ്, സ്ത്രീകൾക്കെതിരിയായ കടുത്ത ദ്രോഹമാണ്. അത് ഈ സഭ ഗൗരവമായി കാണുകയും ചർച്ച ചെയ്യുകയും ചെയ്യേണ്ട സന്ദർഭത്തിലാണ് നിർഭാഗ്യകരമായ ഒരു പ്രതിഷേധം ഇവിടെ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ: സർ, നമ്മുടെ രാഷ്ട്രപിതാവായ മഹാത്മജിയുടെ പേരിലുണ്ടായിരുന്നതും രാജ്യത്തെ കോടിക്കണക്കിന് പട്ടിണിപ്പാവങ്ങൾക്ക് ആശ്വാസം നൽകുന്നതുമായ ഒരു പദ്ധതി കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഇല്ലാതാക്കിയപ്പോൾ അതിനെതിരായ വിഷയം ഈ സഭയിൽ ചോദ്യമായി ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടുമ്പോൾ പ്രതിപക്ഷം നടത്തുന്ന ഇത്തരം ഒരു സമരാഭാസം അങ്ങേയറ്റം അപലപനീയമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്.

തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയിൽ കാർഷികമേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികളെല്ലാം ഏറ്റെടുക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം ഇപ്പോൾ ഉയർന്നുവന്നപ്പോൾ അതിനെ മറികടന്ന് കാർഷികമേഖലയിലെ പ്രവൃത്തികൾകൂടി തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയിൽ

ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുടെ വ്യവസ്ഥകളും നിബന്ധനകളുമൊക്കെ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സമീപനമാണ്. അതാണിപ്പോൾ നമ്മൾ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

കോഴിക്കോട്-വയനാട് തുരങ്കപാത

(*94) ശ്രീ. കെ. എം. സച്ചിൻദേവ്:
ശ്രീ. ടി. പി .രാമകൃഷ്ണൻ:
ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം:
ശ്രീ. ടി. ഐ. മധുസൂദനൻ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ആനക്കാംപൊയിൽ-കള്ളാടി-മേപ്പാടി തുരങ്കപാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി കിഫ്ബി പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി അനുവദിച്ച തുകയുടെ വിശദാംശം നൽകാമോ;

(ബി) സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നേരിട്ടുള്ള നിയന്ത്രണത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്ന ആദ്യ തുരങ്കപാത നിർമ്മാണത്തിന്റെ നിലവിലെ പുരോഗതി വിശദമാക്കാമോ;

(സി) പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി യാഥാർഥ്യമാക്കുന്നതിലൂടെ മലയോര മേഖലയിലെ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളിൽ എന്തെല്ലാം മാറ്റങ്ങളാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ഡി) പ്രസ്തുത പദ്ധതിയ്ക്കായി അനുവദിച്ച തുകയിൽ എത്ര തുക വിനിയോഗിച്ചുവെന്ന വിവരം ലഭ്യമാക്കാമോ?

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പ് മന്ത്രി ചുമതലപ്പെടുത്തിയതുപ്രകാരം ആരോഗ്യ-വനിത-ശിശുവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്): സർ,

(എ) ആനക്കാംപൊയിൽ-കള്ളാടി-മേപ്പാടി തുരങ്കപാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് കിഫ്ബി പദ്ധതിയിൽ 2,134.5 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ആനക്കാംപൊയിൽ ഭാഗം (തെക്ക് കവാടം)

കവാടത്തിന്റെ ഖനന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിലവിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. ക്രഷർ പ്ലാന്റ് (250 MT/മണിക്കൂർ) 16-01-2026-ന് കമ്മീഷൻ ചെയ്തു. ബാച്ചിംഗ് പ്ലാന്റ് (90cum/മണിക്കൂർ) പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കുന്നത് അന്തിമഘട്ടത്തിലാണ്. ഗുണനിലവാര നിയന്ത്രണ ലബോറട്ടറിയും ഓഫീസും

നിർമ്മാണവും അന്തിമഘട്ടത്തിലാണ്. 350 തൊഴിലാളികൾക്കായി ഒരു ലേബർ ക്യാമ്പ് സജ്ജീകരിക്കുന്നുണ്ട്. 2 ടാംറോക്ക് ഡബിൾ ബൂം, 2 നോർമാറ്റ് ഷോട്ട്ക്രീറ്റ് മെഷീനുകൾ എന്നിവ കൂടാതെ ഡമ്പറുകൾ, എസ്കവേറ്ററുകൾ, റോക്ക് ബ്രേക്കറുകൾ എന്നിവയുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രധാന യന്ത്രസാമഗ്രികൾ സൈറ്റിൽ സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

<u>മേപ്പാടി ഭാഗം (വടക്ക്)</u>

145 മീറ്റർ കട്ട് & കവർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ഖനനവും ചരിവ് സ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ജോലികളും പുരോഗമിക്കുന്നു. ക്രഷർ പ്ലാന്റ് (മണിക്കൂറിൽ 250 MT) 05-01-2026-ന് കമ്മീഷൻ ചെയ്തു. ബാച്ചിംഗ് പ്ലാന്റ് (മണിക്കൂറിൽ 60 ഘനമീറ്റർ) പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കുന്നത് അന്തിമഘട്ടത്തിലാണ്. ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ലാബും ഓഫീസും പൂർത്തിയാക്കി. 400 തൊഴിലാളികൾക്കുള്ള ലേബർ ക്യാമ്പ് സ്ഥാപിച്ചു. സൈറ്റിൽ 2 ടാംറോക്ക് ഡബിൾ ബൂമുകളും 1 നോർമാറ്റ് ഷോട്ട്ക്രീറ്റ് മെഷീനും കൂടാതെ ഡമ്പറുകൾ, എക്സ്കവേറ്ററുകൾ, റോക്ക് ബ്രേക്കറുകൾ തുടങ്ങിയ ഉപകരണങ്ങളും സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) കേരളത്തിലെ പ്രധാന അന്തർസംസ്ഥാന പാതയായി ഈ ടണൽ റോഡ് മാറും. കർണാടകയിലേക്കുള്ള യാത്ര മെച്ചപ്പെടുത്തുവാനും സുഗമഗതാഗതം സാധ്യമാക്കുവാനും ഇതിലൂടെ സാധിക്കും. മലയോര മേഖലയുടെ സമഗ്ര വികസനത്തിന് ഈ പദ്ധതി സഹായകരമാകും. കാർഷിക മേഖലയ്ക്കും വിനോദസഞ്ചാരത്തിനും സാമ്പത്തിക വളർച്ചയ്ക്കും സഹായകരം, താമരശ്ശേരി ചുരത്തിലെ (പ്രതിദിനം 14,000-20,000 വാഹനങ്ങൾ) ഗതാഗതക്കുരുക്ക് കുറയ്ക്കുന്നു. കുറഞ്ഞ ചരക്ക് കൂലിയിൽ കർണാടകപോലുള്ള അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് കേരളത്തിലേക്ക് സിമന്റ്, സ്റ്റീൽ, ഭക്ഷണ സാധനങ്ങൾ എന്നിവയുൾപ്പെടെയുള്ള വസ്തുക്കളുടെ വിതരണം വർധിപ്പിക്കുന്നു. ദൂരം കുറയ്ക്കുകയും ഗതാഗത ചെലവ് കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ചുരങ്ങളിലെ മലിനീകരണവും ഗതാഗതക്കുരുക്കും കുറയ്ക്കുന്നു. മനോഹരമായ പ്രദേശങ്ങളിലെ പ്രകൃതി സൗന്ദര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നു. കുറഞ്ഞ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ, പ്രാദേശിക സമൂഹങ്ങളെയും കൃഷിയെയും സംരക്ഷിക്കുന്നു. കാലാവസ്ഥാ സംബന്ധമായ ഗതാഗത തടസ്സങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നു. മലയോര കർഷകരുടെ കാർഷിക ഉൽപന്നങ്ങളുടെ വിപണിയിലേക്കുള്ള നീക്കം വർധിക്കുന്നത് കാർഷിക മേഖലയ്ക്ക് ഗുണകരമാകും. പുതിയ

കാർഷികാധിഷ്ഠിത ചെറുകിട വ്യവസായങ്ങൾ ആരംഭിക്കുവാൻ പശ്ചാത്തല മേഖലയിലെ ഈ മുന്നേറ്റം സഹായകരമാകും. അതോടൊപ്പം കേരളത്തിലെ മുഖ്യ ടൂറിസം ആകർഷണമായിക്കൂടി തുരങ്കപാത മാറും. സഞ്ചാരികളുടെ കേന്ദ്രമായി ഈ പ്രദേശം മാറുന്നതോടെ ടൂറിസവും അനുബന്ധ പ്രവർത്തനങ്ങളും വർധിക്കും.

(ഡി) പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്കായി 148,58,11,761/- രൂപയാണ് ഇതുവരെ വിനിയോഗിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. ലിന്റോ ജോസഫ്: സർ, നാടിന്റെ വികസനത്തെ തടയുക എന്നതുമാത്രമായി പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ നിലപാട് ചുരുങ്ങുകയാണ്. നാട്ടിലെ സാധാരണക്കാരുടെ വിഷയം ഉന്നയിക്കാനുള്ള അവസരത്തിൽ എല്ലാദിവസവും ഇങ്ങനെ ചോദ്യോത്തരവേള തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നത് ജനങ്ങളോടുള്ള വെല്ലുവിളിയാണ്. ഈ സ്വപ്നപദ്ധതി യാഥാർഥ്യമാകുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ഇച്ഛാശക്തി ഒന്നുകൊണ്ടുമാത്രമാണ്. ഈ പദ്ധതിയെ എതിർക്കുമെന്നായിരുന്നു പ്രതിപക്ഷ നേതാവിന്റെ നിലപാട്.

എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ വന്നതിനുശേഷം 2,134 കോടി രൂപ മുടക്കി

ഈ പദ്ധതി യാഥാർഥ്യമാക്കുകയാണ്. ഈ പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്ന ആനക്കാംപൊയിൽ മറിപ്പുഴയിൽനിന്ന് ദേശീയപാതയുമായി കണക്ട് ചെയ്യാനുള്ള റോഡിന്റെ അലൈൻമെന്റ് എപ്രകാരമാണ്; ദേശീയപാതയുമായി കണക്ട് ചെയ്യാൻ എന്തെല്ലാം പദ്ധതികളാണ് വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളതെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ഒരു ജനത പതിറ്റാണ്ടുകളായി ആഗ്രഹിക്കുന്ന ഒരു സ്വപ്നമാണ് ഇങ്ങനെയൊരു പാത അവർക്കുവേണമെന്നുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഈ സർക്കാർ നടത്തിയ നിശ്ചയദാർഢ്യത്തോടെയുള്ള പ്രവർത്തനത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് അവിടെയിപ്പോൾ പ്രോജക്ട് അനുവദിച്ചതും നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളതും. അതേസമയം ഒരു കാരണവശാലും ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കില്ലെന്നും ജനങ്ങളുടെ സ്വപ്നത്തിനും നാടിന്റെ വികസനത്തിനെതിരായും നിൽക്കുന്ന ചില അംഗങ്ങൾ ഇവിടെയുണ്ടെന്നുള്ളത് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ഉൾപ്പെടെ അതിനെ എതിർത്തതാണ് എന്നുള്ളത് നമ്മൾ

കാണേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോട്-വയനാട് തുരങ്കപാത കുന്ദമംഗലം-അഗസ്ത്യൻമുഴി, തിരുവമ്പാടി-ആനക്കാംപൊയിൽ മറിപ്പുഴ കള്ളാടി- മേപ്പാടി കൽപ്പറ്റ റോഡിനെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ 83 ആയി സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുരങ്കപാത കൊല്ലങ്കൽ - കോഴിക്കോട് ദേശീയപാത എൻ.എച്ച്.766-മായി കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ കുന്ദമംഗലത്തും വയനാട് ജില്ലയിൽ കൽപ്പറ്റ ഭാഗത്തുമായാണ് ബന്ധിക്കപ്പെടുന്നത്. കുന്ദമംഗലം മുതൽ അഗസ്ത്യൻമൂഴിവരെയുള്ള നാലുവരിപ്പാതയുടെ അലൈൻമെന്റ് സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. അത് പരിശോധിച്ച് ഡി.പി.ആർ.-ലേയ്ക്ക് ഉടൻതന്നെ കടക്കാനാകും.

ശ്രീ. ലിന്റോ ജോസഫ്: സർ, 2025 ആഗസ്റ്റ് 31-നാണ് തുരങ്കപാതയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളുടെ ഉദ്ഘാടനം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നിർവഹിച്ചത്. അതിവേഗതയിൽ തുരങ്കപാതയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അനുബന്ധ പ്രവർത്തനങ്ങളെല്ലാം പൂർത്തീകരിച്ചു. തുരങ്ക നിർമ്മാണത്തിന്റെ ആദ്യത്തെ ബ്ലാസ്റ്റിങ് എപ്പോൾ നടത്താൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്; ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ പദ്ധതി എന്നത്തേയ്ക്ക് പൂർത്തീകരിക്കാൻ

സാധിക്കുമെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, ജനങ്ങളുടെ സ്വപ്നം മാത്രമല്ല, ഈ പദ്ധതിതന്നെ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കരുതെന്നുപറഞ്ഞ് ഇടപെട്ട് അതിനുവേണ്ടി നിലകൊണ്ട ചില അംഗങ്ങളും ഇവിടെയുണ്ട്. പക്ഷേ അത്തരത്തിലുള്ള പ്രതിസന്ധികളെയൊക്കെ അതിജീവിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഈ സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമ്മുടെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങളും അതോടൊപ്പംതന്നെ അതിന് അനുബന്ധമായിട്ടുള്ള എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്ത് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. പദ്ധതിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ അതിവേഗംതന്നെയാണ് ഈ ഘട്ടത്തിൽ പുരോഗമിക്കുന്നത്. ഒരു സമയം നിശ്ചയിച്ചതനുസരിച്ചുതന്നെയാണ് ഓരോ ഘട്ടവും പിന്നിട്ടുകൊണ്ട് ഈ പ്രോജക്ട് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. മറ്റ് തടസ്സങ്ങളൊന്നുമില്ലെങ്കിൽ ഫെബ്രുവരി മാസം അവസാനത്തോടെ ബ്ലാസ്റ്റിങ്ങിലേയ്ക്ക് എത്താൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. നിലവിൽ ഈ പദ്ധതി പൂർണ്ണമായും സജ്ജമാകുന്നത് 2029-ലായിരിക്കും.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ, കേരളത്തിൽ ഒരു വികസനവും

അനുവദിക്കില്ലെന്ന നിലപാടാണ് യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ സഭയിൽ തുടർച്ചയായി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഭാഗമാണ് ഇപ്പോൾ സഭയിൽ അവർ കാണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പേക്കൂത്തുകളെല്ലാം. ഇത് ജനങ്ങൾ ശരിയായ നിലയിൽ മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഭാവി കേരളത്തിന്റെ താൽപര്യത്തെ മുൻനിർത്തി, ആവശ്യമായ നിലപാടുകൾ ജനങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ തർക്കമില്ല. വയനാടിന്റെ യാത്രാ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണാൻ ഇന്ന് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ് തുരങ്കപാത. വയനാട് ജില്ലയുടെ യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിൽക്കുന്ന മറ്റൊരു പ്രശ്നം പൂഴിത്തോട്-പടിഞ്ഞാറത്തറ റോഡാണ്. പൂഴിത്തോട് പടിഞ്ഞാറത്തറ റോഡിന്റെ നിർദ്ദിഷ്ട ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; ഈ റോഡിന്റെ ഡി.പി.ആർ.-ൽ ടണൽ നിർമ്മാണവും ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ എന്നുള്ള കാര്യം വ്യക്തമാക്കാമോ?

<u>ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച പൂഴിത്തോട് പടിഞ്ഞാറത്തറ റോഡ് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ പൂർത്തിയാക്കി പ്രവൃത്തിയുടെ പ്രാഥമിക പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പ്രവൃത്തിയുടെ പ്രാഥമിക പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടുപ്രകാരം റോഡിന്റെ ആകെ

നീളം 20.918 കിലോമീറ്ററാണ്. ഇതിൽ 4.675 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ ടണൽകൂടി നിർദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രാഥമിക രൂപരേഖയാണ് തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഇത് പരിശോധിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. ആനക്കാംപൊയിൽ-കള്ളാടി-മേപ്പാടി തുരങ്കപാതയുടെ പദ്ധതിക്കായി ഇതുവരെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ 148,58,10,761 രൂപ കിഫ്ബിയിൽനിന്ന് ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനായി കൈമാറിയ 77,51,75,443 രൂപയും നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയുടെ ഭാഗമായി ചെലവഴിച്ച 67.5 കോടി രൂപയും യൂട്ടിലിറ്റി ഷിഫ്റ്റിങ്ങിനായി കെ.എസ്.ഇ.ബി.-ക്ക് കൈമാറിയ 7,36,000 രൂപയും പാരിസ്ഥിതികാഘാത പഠനത്തിനായി നൽകിയ 12 ലക്ഷം രൂപയും ഫോറസ്റ്റ് ക്ലിയറൻസിനായി നൽകിയ 3.81 കോടി രൂപയും ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങളിലാണ് പ്രാഥമിക റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം ചുമതലപ്പെടുത്തിയപ്രകാരം <u>ശ്രീ. എ. രാജ</u>: സർ, ഇടുക്കി ജില്ലയിലെ ജനങ്ങളുടെ സ്വപ്നങ്ങൾ ഓരോന്നായി

എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിലൂടെ യാഥാർത്ഥ്യമാവുകയാണ്. റോഡ് വികസനത്തിലൂടെ ഇടുക്കി ജില്ലയുടെ മുഖച്ഛായതന്നെ മാറ്റുന്നതിന് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്, പ്രത്യേക അഭിനന്ദനങ്ങൾ. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ സംസ്ഥാനത്ത് മറ്റെവിടെയെങ്കിലും തുരങ്കപാത നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

<u>ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഈ പത്ത് വർഷക്കാലം കേരളത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനമേഖലയിലുണ്ടായ മാറ്റം വിസ്മയകരമാണ്. ഇടുക്കി ജില്ലയിലെ ഷോട്ട്സുകൾ നാം കണ്ടിട്ടുള്ളതാണ്. അവിടെ സഞ്ചരിക്കുന്നവർക്കും ഇനിയവിടെ പോയിട്ടില്ലാത്തവർക്കുമായി ജനങ്ങൾതന്നെ അതിന്റെ വിഷ്വൽസ് എടുത്ത് പ്രചരിപ്പിക്കുന്നത് നാമെല്ലാം കണ്ടിട്ടുള്ളതും നിരന്തരം അവിടെ പോകുന്നതുമാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ച് അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസന മേഖലയിൽ മികച്ച നിലയിൽ മുന്നേറ്റമുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്നത് അഭിമാനകരമാണ്. ഇനിയുള്ള നിർമ്മാണ പദ്ധതികളിൽ തുരങ്കപാത പോലെയുള്ള പദ്ധതികൾ ഉൾപ്പെടുത്തി മുന്നോട്ടുപോകാനാണ് സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ഇത്തരത്തിലുള്ള തുരങ്കപാത നടപ്പിലാക്കാൻ ഒരു കാരണവശാലും അനുവദിക്കില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ പ്രതിപക്ഷനേതാവാണ് ഈ സഭയിൽ ഒന്നും മിണ്ടാതിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ സർക്കാർ ഈ തുരങ്കപാത നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസം അവതരിപ്പിച്ച ബജറ്റിൽ കട്ടപ്പന-തേനി തുരങ്കപാതയുടെ നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച് സുപ്രധാനമായൊരു പ്രഖ്യാപനമുണ്ടായിരുന്നു. തുരങ്കപാതയുടെ സാധ്യതാപഠനത്തിനായി 10 കോടി രൂപയാണ് ബജറ്റിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. കട്ടപ്പന മുതൽ തേനി വരെ 20 കിലോമീറ്ററോളം യാത്രാലാഭം സാധ്യമാക്കുന്ന വലിയൊരു പദ്ധതിയാണ് വിഭാവനം ചെയ്യുന്നത്. സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ മുന്നേറ്റവും സാധാരണക്കാരായ മനുഷ്യരുടെ യാത്രാക്ലേശം ഒഴിവാക്കാനും ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ സാധിക്കും. ശക്തമായൊരു മഴപെയ്താലോ മണ്ണിടിച്ചിലുണ്ടായാലോ യാത്ര തടസ്സപ്പെടുകയും വയനാട് ഒറ്റപ്പെട്ട് പോകുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് ഇത്തരമൊരു തുരങ്കപാത നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചതെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ പദ്ധതി ജനങ്ങൾ രണ്ട് കൈയും നീട്ടി സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. കട്ടപ്പന മുതൽ തേനി

വരെ 20 കിലോമീറ്ററോളം യാത്രാലാഭം സാധ്യമാക്കുന്ന വലിയൊരു പദ്ധതിയാണിത്. ഇടുക്കിയിലെ ജനങ്ങൾക്ക് മാത്രമല്ല കേരളത്തിന്റെയാകെ വികസനമുന്നേറ്റത്തിന് ഇത് സഹായകരമാകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. വയനാട് - കോഴിക്കോട് തുരങ്കപാതയെ എതിർത്തതുപോലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ഈ പദ്ധതിയെയും എതിർക്കുന്നുണ്ട്. എന്നിരുന്നാലും കേരളം ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. ടി. ഐ. മധുസൂദനൻ</u>: സർ, കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തെ തുരങ്കം വയ്ക്കുന്ന പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ കുതന്ത്രങ്ങൾക്കുള്ള മറുപടിയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഉദ്ഘാടനം നടത്തി അതിവേഗതയിൽ പ്രവർത്തനം നടന്നുവരുന്ന ആനക്കാംപൊയിൽ-കള്ളാടി-മേപ്പാടി തുരങ്കപാത. കേരളത്തിന്റെ വികസനം തന്നെ തകർക്കുന്നതിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്നവർ നിയമസഭയുടെ നടത്തിപ്പ് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ തടസ്സം നിൽക്കുന്ന ജനാധിപത്യത്തിന് ഹിതകരമല്ലാത്ത കാര്യങ്ങളാണ് നാം കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. തുരങ്കപാത യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടെ എന്തെല്ലാം മാറ്റങ്ങളാണ് കോഴിക്കോട് ജില്ലയുടെ കിഴക്കൻ ഭാഗങ്ങളിലുണ്ടാകാൻ പോകുന്നതെന്ന് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അതിനനുസരിച്ച് ആ മേഖലയിൽ

അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിന് എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും?

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, കോഴിക്കോട് - വയനാട് തുരങ്കപാത യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടുകൂടി വളരെ വിസ്മയകരമായ മാറ്റങ്ങൾ ഈ മേഖലയിൽ യാഥാർത്ഥ്യമാകും. ഇതിന്റെ ഗുണഫലം ആത്യന്തികമായി സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾക്കാണ് ലഭിക്കാൻ പോകുന്നത്. ഈ തുരങ്കപാതയുമായി കണക്ട് ചെയ്യുന്ന റോഡുകളും ആ മേഖലയിലുള്ള മറ്റ് റോഡുകളുടെ വികസനവും ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നടത്തുന്നുണ്ട്. KIIFB പദ്ധതികൾക്കൊപ്പം മറ്റ് പദ്ധതികളിൽക്കൂടി ഇതിൾപ്പെടുത്തി സമീപ റോഡുകളുൾപ്പെടെ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ശ്രമിക്കുന്നത്. ഈ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടുകൂടി സാമ്പത്തികരംഗത്ത് വയനാട് തുരങ്കപാത വലിയ ഉണർവാണ് സൃഷ്ടിക്കാൻ പോകുന്നത്. കൃഷിയുൽപ്പന്നങ്ങൾ പ്രത്യേകിച്ച് കാപ്പി, കുരുമുളക്, ഏലം തുടങ്ങിയവ വിപണികളിലേക്ക് വേഗത്തിലെത്തിക്കാൻ സാധിക്കും, ഗതാഗത ചെലവ് കുറയും കർഷകർക്ക് മികച്ച വില ലഭിക്കും, ഇതുകൂടാതെ നിർമ്മാണഘട്ടത്തിലും തുടർന്ന് അനുബന്ധഘട്ടങ്ങളിലും നിരവധി

തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടും. റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിലേക്കോ, വിമാനത്താവളത്തിലേക്കോ എത്തിച്ചേരാൻ വയനാട്ടുകാർ ഇപ്പോൾ താമരശ്ശേരി ചുരത്തെയാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. വാഹനാപകടങ്ങളും സാങ്കേതിക തകരാറുകളും കാരണം ധാരാളം സമയം ചുരത്തിൽ നഷ്ടപ്പെടാറുമുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ള ഗതാഗത കുരുക്കിനും പരിഹാരമാകും. കൂടാതെ ടൂറിസം മേഖലയ്ക്കും ഈ പദ്ധതി വലിയ രീതിയിൽ ഗുണം ചെയ്യും. വയനാടിന്റെ പ്രകൃതിസൗന്ദര്യം ആസ്വദിക്കാൻ കൂടുതൽ വിനോദസഞ്ചാരികൾ എത്തിച്ചേരുന്നതിന് സുരക്ഷിതവും തടസ്സരഹിതവുമായ ഗതാഗതം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് ഈ പദ്ധതി സാധ്യമാക്കുന്നു. ഹോട്ടൽ, ഹോംസ്റ്റേ, ഗൈഡ് സേവനങ്ങൾ തുടങ്ങിയ മേഖലകൾക്ക് വളർച്ചയുണ്ടാകും. ഇതിലൂടെ പ്രാദേശിക ജനങ്ങളുടെ വരുമാനമാണ് ആത്യന്തികമായി വർധിക്കുന്നത്. എല്ലാ തലത്തിലും വലിയ വികസനത്തിന് താമരശ്ശേരി ചുരത്തിലൂടെ സഞ്ചരിക്കാതെ വയനാട്, കോഴിക്കോട് ജില്ലകളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന നിർദ്ദിഷ്ട തുരങ്കപാത കൊച്ചിയും ബാംഗ്ലൂരും തമ്മിലുള്ള യാത്രാക്ലേശവും വലിയ രീതിയിൽ പരിഹരിക്കും. സംസ്ഥാനത്തിന് മുഴുവൻ ഗുണകരമായി ഭവിക്കുന്നൊരു

പ്രോജക്ടാണ് ഇത്.

പാഠപുസ്തകങ്ങളിൽ വരുത്തിയ പ്രധാനപ്പെട്ട മാറ്റങ്ങൾ

5(*95) ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ ചുമതലപ്പെടുത്തിയതനുസരിച്ച്
ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ:
ശ്രീ. ഐ. ബി. സതീഷ്:
ശ്രീ എം. എസ്. അരുൺ കുമാർ:
ശ്രീ. പി. വി. ശ്രീനിജിൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) 2023-24 അധ്യയന വർഷം മുതൽ ഭരണഘടനയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പാഠപുസ്തകങ്ങളിൽ വരുത്തിയ പ്രധാനപ്പെട്ട കൂട്ടിച്ചേർക്കലുകൾ എന്തൊക്കെയാണ്; വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) കുട്ടികളിൽ വിമർശനാത്മക ചിന്ത വളർത്തുന്നതിനായി പാഠപുസ്തകങ്ങളിൽ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള സമീപനം എങ്ങനെയുള്ളതാണ്; വിശദമാക്കുമോ;

(സി) പരീക്ഷകളിൽ കേവലം ഓർമ്മശക്തി പരീക്ഷിക്കുക എന്നതിന് പകരം വിശകലനശേഷിയും ചിന്താശേഷിയും വളർത്തുന്നതിനുള്ള സമീപനം സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ;

(ഡി) ഫിൻലാന്റ് മാതൃകയിലുള്ള വിദ്യാഭ്യാസ രീതിയിൽനിന്ന് കേരളം ഉൾക്കൊള്ളാൻ ശ്രമിക്കുന്ന പ്രധാന മാതൃകകൾ എന്താണെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ഇ) വിദ്യാകിരണം മിഷൻ എന്നതുകൊണ്ട് ലക്ഷ്യമിടുന്നത് എന്താണെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി): സർ, നിയമസഭാ സമ്മേളനം ആരംഭിച്ച അന്നുമുതൽ ബാനറുകളുയർത്തിപ്പിടിച്ച് "സ്വർണ്ണം കട്ടതാരപ്പാ, സഖാക്കളാണെ അയ്യപ്പാ" എന്ന മുദ്രാവാക്യം വിളിക്കുകയാണ്. ഇവരുടെ ആവശ്യമെന്താണ്? "യഥാർഥത്തിൽ സ്വർണ്ണം കട്ടത് ആരപ്പാ, കോൺഗ്രസ്സാണെ അയ്യപ്പാ, സംരക്ഷിക്കുന്നതാരപ്പാ, സോണിയ ഗാന്ധിയാണെ അയ്യപ്പാ" എന്നാണ് എഴുതിവയ്ക്കേണ്ടത്. ബഹു. ഹൈക്കോടതിയുടെകൂടി നിർദ്ദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പ്രത്യേക അന്വേഷണ സംഘം വളരെ ഗൗരവമായി ഇക്കാര്യം അന്വേഷിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഒരാഴ്ചക്കാലമായി നടത്തിയ സമരത്തിന് ഒരു പ്രാധാന്യവും മാധ്യമങ്ങളിൽനിന്ന് ലഭിക്കുന്നില്ലെന്ന്

കണ്ടുകൊണ്ടാണ് ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ ഈ സമരവുമായി രംഗത്ത് വന്നിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് പ്രതിപക്ഷ എം.എൽ.എ.-മാരെ വിളിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുടെ അടുത്തേക്ക് പോകാനുള്ള നിർദേശമാണ് നൽകിയിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ മാത്രമേ പത്രങ്ങളിൽ അത് വാർത്തയായി വരുയെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. ഒരു സഭയിൽ ഇതിലധികം എങ്ങനെയാണ് സഹിക്കുന്നത്? ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ഓഫീസിനുനേരെ അസഭ്യം പറയുന്നു, ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിക്കെതിരെ ആക്ഷേപമുന്നയിക്കൽ, ബഹു. സ്പീക്കറെ ആക്രമിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നു; ഇതൊക്കെയാണ് ഈ സഭയിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഭരണഘടനയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളാണ് ഇന്നത്തെ ചോദ്യത്തിൽ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ...... (ബഹളം) ....

മി. സ്പീക്കർ: ബഹു. മന്ത്രിയെ മറുപടി പറയാൻ അനുവദിക്കു. ബഹു. മന്ത്രി മറുപടി പറയു.

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, സ്കൂൾ വിദ്യാർഥികളെ ഭരണഘടന പഠിപ്പിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് അങ്ങ് മുൻകൈ എടുത്തുകൊണ്ട്, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഈ പ്രതിപക്ഷ മെമ്പർമാരെ ഭരണഘടന പഠിപ്പിക്കണം. എന്നാൽ മാത്രമേ സഭ

മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

(എ) 2023-24 അധ്യയന വർഷം മുതൽ കേരളത്തിലെ പാഠപുസ്തകങ്ങളിൽ ഭരണഘടനാ മൂല്യങ്ങൾക്ക് വലിയ പ്രാധാന്യമാണ് നൽകിയിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ പ്രധാന വശങ്ങൾ താഴെപ്പറയുന്നവയാണ്:

1. 1 മുതൽ 10 വരെ ക്ലാസ്സുകളിലെ പരിഷ്കരിച്ച എല്ലാ പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെയും ആരംഭത്തിൽ ഭരണഘടനയുടെ ആമുഖം (Preamble) ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

2. ഭരണഘടനാ ആശയങ്ങൾ കേവലം ആമുഖത്തിൽ മാത്രം ഒതുക്കി നിർത്താതെ, 1 മുതൽ 10 വരെയുള്ള ക്ലാസ്സുകളിലെ വിവിധ വിഷയങ്ങളിലായി പടർന്നുകിടക്കുന്ന അനേകം പാഠഭാഗങ്ങളിൽ വ്യത്യസ്തമായ രീതികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. താഴ്ന്ന ക്ലാസ്സുകളിൽ ലളിതമായ ആശയങ്ങളിലൂടെയും ഉയർന്ന ക്ലാസ്സുകളിൽ ആഴത്തിലുള്ള വിശകലനങ്ങളിലൂടെയും ജനാധിപത്യം, മതേതരത്വം, തുല്യത തുടങ്ങിയ ആശയങ്ങൾ കുട്ടികൾക്ക് പകർന്നുനൽകുന്നു.

3. പാഠപുസ്തകത്തിന്റെ മീഡിയത്തിന് അനുസരിച്ച് അതത് ഭാഷകളിൽ (മലയാളം, തമിഴ്, കന്നഡ, ഹിന്ദി) ആമുഖവും ഭരണഘടനാ ആശയങ്ങളും നൽകിയിരിക്കുന്നു.

4. ഭരണഘടനയോടൊപ്പം തന്നെ ലിംഗനീതി, പോക്സോ (POCSO) നിയമങ്ങൾ, ശാസ്ത്രബോധം എന്നിവയ്ക്കും പാഠപുസ്തകങ്ങളിൽ പ്രത്യേക ഊന്നൽ നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) വിമർശനാത്മക ചിന്ത വളർത്തുന്നതിനായി 'വിമർശനാത്മക ബോധനശാസ്ത്രം' (Critical Pedagogy) അടിസ്ഥാനമാക്കി പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നതിന് സഹായകമായ രീതിയിലാണ് പാഠപുസ്തകങ്ങളും അധ്യാപക സഹായിയും തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്.

സമൂഹജ്ഞാനനിർമ്മിതി അടിസ്ഥാനമാക്കി ബോധനപ്രക്രിയ നിശ്ചയിച്ചു. അതിനാൽ ക്ലാസ് മുറികളിൽ അറിവ് കുട്ടികൾക്ക് പറഞ്ഞു കൊടുക്കുന്നതിനു പകരം, ചോദ്യങ്ങളിലൂടെയും വിശകലനത്തിലൂടെയും അവർ തന്നെ അറിവ് കൂട്ടായി നിർമ്മിക്കുന്ന രീതിയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്.

പ്രശ്നപരിഹരണശേഷി സമീപനത്തിന്റെ ഭാഗമായി സാമൂഹിക വിഷയങ്ങളെ (ഉദാഹരണത്തിന് കൃഷി, പരിസ്ഥിതി, പാർശ്വവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടവരോടുള്ള സമീപനം) ആധാരമാക്കി പാഠഭാഗങ്ങൾ രൂപകൽപ്പന ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഇത് കുട്ടികളുടെ ജീവിത സാഹചര്യങ്ങളുമായി പഠനത്തെ ബന്ധിപ്പിക്കാൻ സഹായിക്കുന്നു.

ക്ലാസ്സ് മുറികളിലെ തുറന്ന ചർച്ചകളും സംവാദങ്ങളുംവഴി കുട്ടികളിൽ യുക്തിസഹമായ ചിന്താഗതി വളർത്തിയെടുക്കുന്നു. സഹവർത്തിത്വവും സഹകരണാത്മകവുമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പഠന പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ സവിശേഷതയാണ്.

(സി) ഓർമ്മശക്തിക്കുപകരം കുട്ടികളുടെ വ്യത്യസ്തമായ ചിന്താപ്രക്രിയകൾക്ക് പ്രാധാന്യം നൽകുന്നതിനായി മൂല്യനിർണ്ണയ രീതിയിൽ ശാസ്ത്രീയമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഓരോ വിഷയത്തിനും എഴുത്തുപരീക്ഷയിൽ കുറഞ്ഞത് 30% മാർക്ക് നേടണമെന്ന നിബന്ധന കൊണ്ടുവന്നു. 80 മാർക്കിന്റെ പരീക്ഷയിൽ 24 മാർക്കും 40 മാർക്കിന്റെ പരീക്ഷയിൽ 12 മാർക്കും 20 മാർക്കിന്റെ പരീക്ഷയിൽ 6 മാർക്കും മിനിമം

സ്കോറായി നിശ്ചയിച്ചു.

ചോദ്യപേപ്പർ ഘടനയിൽ കാലോചിതമായ മാറ്റം വരുത്തി. കുട്ടികളുടെ കഴിവുകളെ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ചോദ്യങ്ങളെ മൂന്ന് തലങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു:

അടിസ്ഥാന തലം (30%): വസ്തുതകൾ ഓർത്തെടുക്കുന്നത്.

ശരാശരി തലം (50%): പ്രയോഗവും വിശകലനവും.

ഉയർന്ന തലം (20%): സർഗ്ഗാത്മകവും ആഴത്തിലുള്ളതുമായ ചിന്ത ആവശ്യമായ പ്രയാസമേറിയ ചോദ്യങ്ങൾ.

2024-25-ൽ എട്ടാം ക്ലാസ്സിലും, 2025-26-ൽ ഒൻപതാം ക്ലാസ്സിലും അടുത്ത അധ്യയന വർഷം പത്താം ക്ലാസ്സിലും എഴുത്തുപരീക്ഷയിൽ 30% മിനിമം മാർക്ക് നടപ്പിലാക്കും.

(ഡി) ലോകത്തിലെ മികച്ച വിദ്യാഭ്യാസ രീതികളിലൊന്നായ ഫിൻലാൻഡ് മാതൃകയിൽനിന്ന് കേരളത്തിന് സ്വീകരിക്കാവുന്ന പ്രധാന കാര്യങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

1. പ്രി-പ്രൈമറി ക്ലാസ്സുകളിൽ കളികളിലൂടെയുള്ള പഠനവും ശിശു കേന്ദ്രീകൃതമായ ബോധനരീതികളും.

2. ഗവേഷണാധിഷ്ഠിതമായ അധ്യാപക പരിശീലന രീതികളും അധ്യാപകർക്ക് നൽകുന്ന അക്കാദമിക് സ്വാതന്ത്ര്യവും.

അതോടൊപ്പം തന്നെ കേരളത്തിന്റെ 'ലിറ്റിൽ കൈറ്റ്സ്' (LITTLE KITES) പദ്ധതി ഫിൻലാൻഡിലെ സ്കൂളുകളിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ ആ രാജ്യവും താൽപര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ഇ) നവകേരള മിഷന്റെ ഭാഗമായി വിദ്യാഭ്യാസ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രധാന മിഷനുകളിൽ ഒന്നാണ് വിദ്യാകിരണം മിഷൻ. പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞത്തിന്റെ തുടർച്ചയായി, പൊതുവിദ്യാലയങ്ങളെ ആഗോള നിലവാരത്തിലുള്ള മികവിന്റെ കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി (Centres of Excellence) മാറ്റുകയെന്നതാണ് ഇതിന്റെ പ്രധാന ദൗത്യം.

സ്കൂളുകളിൽ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കുക, ഹൈടെക് ക്ലാസ്സ് മുറികൾ സജ്ജമാക്കുക, ഡിജിറ്റൽ സാക്ഷരത ഉറപ്പുവരുത്തുക എന്നിവ ഇതിലുൾപ്പെടുന്നു. തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും ജനങ്ങളുടെയും പങ്കാളിത്തത്തോടെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിലെ ഗുണനിലവാരം ഉയർത്തുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ മിഷൻ

ഏകോപിപ്പിക്കുന്നു. സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ച സമഗ്ര ഗുണമേന്മ വിദ്യാഭ്യാസ പരിപാടിയുടെ ഏകോപന ചുമതലയും വിദ്യാകിരണം മിഷനാണ് നിർവഹിക്കുന്നത്.

(പ്രതിപക്ഷ ബഹളത്തെത്തുടർന്ന് ചോദ്യോത്തര വേളയുടെ തുടർന്നുള്ള ഭാഗം റദ്ദ് ചെയ്യുകയും സഭ രാവിലെ 9.39-ന് താൽക്കാലികമായി നിർത്തിവയ്ക്കുകയും ചെയ്തു.)