

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

**സ്ത്രീസൗഹൃദ വിനോദസഞ്ചാരം**

1 (\*91) ശ്രീ. എം. എം. മണി:

ശ്രീമതി യു പ്രതിഭ:

ശ്രീമതി ഒ. എസ്. അംബിക:

ശ്രീ. തോട്ടത്തിൽ രവീന്ദ്രൻ: താഴെ കാണുന്ന

ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത്- വിനോദസഞ്ചാരം, യുവജനകാര്യ

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ?

(എ) സംസ്ഥാനത്തൊഴുകെ സമ്പൂർണ്ണ സ്ത്രീസൗഹൃദ വിനോദസഞ്ചാര ലക്ഷ്യസ്ഥാനമായി വികസിപ്പിക്കാൻ പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) ഏകാന്ത സഞ്ചാരികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ത്രീകളുടെ സുരക്ഷ പൂർണ്ണമായും ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും വൃത്തിയുള്ളതും മികച്ചതുമായ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനും ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) ഒന്നര ലക്ഷത്തോളം സ്ത്രീകളെ ഉൾപ്പെടുത്തി സ്ത്രീസൗഹൃദ വിനോദസഞ്ചാര ശൃംഖല രൂപീകരിക്കാൻ പദ്ധതിയുണ്ടോ; വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കാമോ?

പൊതുമാതൃക- വിനോദസഞ്ചാരം, യുവജനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ, (എ) സംസ്ഥാനത്തെ സമ്പൂർണ്ണ സ്ത്രീ സൗഹൃദ വിനോദസഞ്ചാര കേന്ദ്രമാക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി വകുപ്പ് ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ ഇപ്പോൾ വായിക്കുന്നില്ല. ഉത്തരത്തിന്റെ ബാക്കി ഭാഗം മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.+

(ബി) വുമൺ സോളോ ട്രാവലർ (ഏകാന്ത സ്ത്രീ വിനോദ സഞ്ചാരികൾ) ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ത്രീ സഞ്ചാരികളുടെ സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പു വരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ആവശ്യമായ ക്രമീകരണങ്ങൾ സജ്ജമാക്കുന്നുണ്ട്. പൊതുവേ സ്ത്രീ സഞ്ചാരികൾക്ക് സുരക്ഷിതമായ ഒരു ലക്ഷ്യസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഉത്തരത്തിന്റെ ബാക്കി ഭാഗം മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.+

(സി) സ്ത്രീ യാത്രികരും സ്ത്രീ സംരംഭകരുമായ ഒന്നര ലക്ഷം സ്ത്രീകളെ ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു വിപുലമായ സ്ത്രീ സൗഹൃദ വിനോദസഞ്ചാര ശൃംഖല രൂപപ്പെടുത്തുന്നതിനാണ് സർക്കാർ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഈ പദ്ധതി

+ ഉത്തരം അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.  
+ ഉത്തരം അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.

ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷനാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ആയിരത്തോളം സ്ത്രീകൾ ഇതിനോടകം തന്നെ ഈ പദ്ധതിയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. 400 പേർക്കുള്ള ഓൺലൈൻ പരിശീലനം പൂർത്തിയായി. കേരളത്തിലെ എല്ലാ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലേക്കും ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വ്യാപിപ്പിക്കുവാനും, പടിപടിയായി കേരളത്തെ മുഴുവനായും ഒരു സ്ത്രീ സൗഹാർദ്ദ വിനോദ സഞ്ചാര കേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റുവാനാണ് ഇതു വഴി ലക്ഷ്യമാക്കുന്നത്. ഉത്തരത്തിന്റെ ബാക്കി ഭാഗം മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.+

ശ്രീ. എം. എം. മണി: സർ, ആദ്യമായി ടൂറിസം രംഗത്തിന്റെ വികസനത്തിനായി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്ന നടപടികളെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ ടൂറിസം രംഗത്ത് സ്ത്രീസൗഹൃദ ടൂറിസം വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന നടപടിയെയും സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. ഈ രംഗത്ത് കൂടുതൽ മുന്നേറ്റമുണ്ടാക്കാൻ തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ; ഇതിനായി ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കേരളത്തിലെ ടൂറിസം മേഖല സംസ്ഥാനത്തെ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയിൽ പ്രധാന പങ്കാണ് വഹിക്കുന്നത്.

---

+ ഉത്തരം അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.

2021-22 -ലെ സംസ്ഥാന ജി.ഡി.പി. സംബന്ധിച്ച് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഓഫ് ഇക്കണോമിക്സ് & സ്റ്റാറ്റിസ്റ്റിക്സിന്റെ റിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവന്നുകഴിഞ്ഞു, റിപ്പോർട്ടിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. അതനുസരിച്ച് കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക വളർച്ചയ്ക്ക് പ്രധാനപ്പെട്ട സംഭാവന നൽകിയത് ടൂറിസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളാണെന്ന് വളരെ വ്യക്തമായിരിക്കുകയാണ്. ഹോട്ടൽ വ്യവസായം അതിൽ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ടൂറിസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റു വിവിധ മേഖലകളുമുണ്ട്. 120% വളർച്ച ടൂറിസം രംഗത്ത് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്ന് വളരെ വ്യക്തമായി ഈ റിപ്പോർട്ടിനകത്ത് സൂചിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളുടെ ജീവിതത്തെ സ്വർശിക്കുന്ന തരത്തിൽ ടൂറിസത്തിന്റെ സാധ്യതകളെ മാറ്റിത്തീർക്കാനുള്ള പദ്ധതികളാണ് സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷൻ കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് അതാണ്. ടൂറിസം ജനങ്ങളുടേതാണ്, അതായത് ജനകീയ ടൂറിസമാണ് ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ ഓരോ പൗരനും കേരളത്തിലെ ടൂറിസത്തിന് ബ്രാൻഡ് അംബാസിഡർമാരായി മാറാൻ സാധ്യമാകുന്ന തരത്തിലേയ്ക്ക് ടൂറിസത്തെ മാറ്റുകയാണ്. ഇതിനായി വൈവിധ്യങ്ങളായ പദ്ധതികൾ നടക്കുന്നുണ്ട്.

സ്ത്രീസൗഹൃദ വിനോദസഞ്ചാര പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത് ഇതിന്റെ ഭാഗമായാണ്. ഇതിലെ ഒരു ഘടകം സ്ത്രീകളുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സംരംഭങ്ങളാണ്. ആഗോളതലത്തിൽ സഞ്ചാരത്തിന്റെ ട്രെൻഡുകൾ മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കോവിഡിന് മുമ്പുള്ള ട്രെൻഡല്ല കോവിഡിന് ശേഷമുള്ളത്. അതിലൊന്നാണ് സ്ത്രീകളുടെ മാത്രം സഞ്ചാര സംഘങ്ങളുടെ (women exclusively travel group) രൂപീകരണവും അവയോട് ബന്ധപ്പെട്ട വിനോദസഞ്ചാര സംരംഭങ്ങളുടെ തുടക്കവും. ടൂവീലർ സഞ്ചാര സംഘങ്ങൾ ഇപ്പോൾ വലിയൊരു ട്രെൻഡാണ്. ടൂവീലറിലൂടെ സ്ത്രീകൾ കൂട്ടമായി സഞ്ചരിക്കുകയാണ്. സ്ത്രീകളുടെ സാഹസിക സഞ്ചാര സംരംഭങ്ങൾ, ഹോംസ്റ്റേ നെറ്റ്‌വർക്കുകൾ തുടങ്ങി വിപുലമായ ഒരു ടൂറിസം ഹാബിറ്റാറ്റാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ കാര്യം. ഇത്തരം സംരംഭങ്ങൾ വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമമാണ് നടക്കുന്നത്. ഇതെല്ലാം നമ്മുടെ പ്രാദേശിക സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിൽ വലിയ മാറ്റങ്ങൾക്ക് കാരണമായിത്തീരും. ആഗോള ടൂറിസത്തിന്റെ ദിശ എങ്ങനെയെന്ന് കണ്ടുകൊണ്ട് നേരത്തേതന്നെ ഇക്കാര്യങ്ങളെല്ലാം നടപ്പിലാക്കാനുള്ള തുടക്കമാണ് നടത്തുന്നത്. ഇത് നമ്മുടെ രാജ്യത്തേതന്നെ പുതുമനീരത്തെ തുടക്കമാണ്.

ശ്രീ. എം. എം. മണി: സർ, കോവിഡിനുശേഷം കേരളത്തിലേക്കുള്ള

സഞ്ചാരികളുടെ വരവ് എത്രത്തോളം കുറഞ്ഞുവെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ; ടൂറിസം രംഗത്ത് പുതിയ മുന്നേറ്റത്തിനുവേണ്ടി എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് ഒന്നുകൂടി വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ് :സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നയുടനെ

തന്നെ സഭയിൽ സർക്കാരിന്റെ ഒരു കാഴ്ചപ്പാടിനെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. കോവിഡിനുശേഷം വിദേശസഞ്ചാരികൾ വരുന്നതിന് പരിമിതിയുണ്ട്; അതിനുകുറച്ച് സമയമെടുക്കും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഡോമസ്റ്റിക് ടൂറിസ്റ്റുകളെ (ആഭ്യന്തര സഞ്ചാരികളെ) എങ്ങനെ മാർക്കറ്റ് ചെയ്യാൻ പറ്റുമെന്നുള്ളതിലാണ് ഊന്നൽ നൽകുന്നതെന്ന് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് എന്ന നിലയിൽ അവതരിപ്പിച്ചു പറഞ്ഞിരുന്നു. ആഭ്യന്തര സഞ്ചാരികളെ മൂന്നായി തിരിക്കാം. ഒന്നാമത്തേത് ഒരു ജില്ലയിലുള്ളവർ തന്നെ ആ ജില്ലയിലെ ഡെസ്റ്റിനേഷനുകൾ കാണാത്തവരുണ്ട്, ഉദാഹരണത്തിന് പൊൻമുടി കാണാത്ത നിരവധി പേർ തിരുവനന്തപുരത്തുണ്ട്. ഒരു ജില്ലയിലുള്ളവർ തന്നെ മറ്റ് ജില്ലകളിലെ ഡെസ്റ്റിനേഷൻ കാണേണ്ടതുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്തുള്ളവർ വയനാട്

കാണാത്ത ധാരാളം പേരുണ്ട്, ഇവരെ രണ്ടാമത്തെ വിഭാഗമായി കാണാം. കേരളത്തിന് പുറത്തുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിലുള്ളവരെ കേരളത്തിലേക്ക് ആകർഷിക്കുകയെന്ന മൂന്നാമത്തെ വിഭാഗത്തിനാണ് പ്രധാനമായി നാം ഊന്നൽ നൽകേണ്ടത്. ഓരോ ക്വാർട്ടറായിട്ടാണ് നമ്മൾ സഞ്ചാരികളുടെ കണക്ക് പരിശോധിക്കുന്നത്. ഓരോ മൂന്ന് മാസത്തെയും ഒരു ക്വാർട്ടറായാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. ജനുവരി മുതൽ സെപ്റ്റംബർ വരെയുള്ള മൂന്ന് ക്വാർട്ടറുകൾ എടുത്തു പരിശോധിക്കുമ്പോൾ കേരളം രൂപംകൊണ്ടതിനുശേഷം സംസ്ഥാനത്തേയ്ക്കുവന്ന ആഭ്യന്തര സഞ്ചാരികളുടെ എണ്ണം സർവ്വകാല റെക്കോർഡായിത്തീർന്നുവെന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഈ 9 മാസം കൊണ്ട് 11,30,80,000 പേർ കേരളത്തിലേയ്ക്ക് വന്നു. 2022 പൂർത്തീകരിക്കുമ്പോൾ ഈ വർഷമായിരിക്കും ആഭ്യന്തര സഞ്ചാരികളുടെ സർവ്വകാല റെക്കോർഡ് വർഷം എന്നുള്ളത് ഞാൻ ഈ സഭയെ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇതിൽ ഏറ്റവും അധികം വിനോദ സഞ്ചാരികൾ വന്നത് തമിഴ്നാട്, ഡൽഹി, മഹാരാഷ്ട്ര, ആന്ധ്രപ്രദേശ്, കർണ്ണാടക എന്നീ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നാണ്. നമുക്ക് ഈ മേഖലയിൽ ധാരാളം സാധ്യതകൾ ഇനിയുമുണ്ട്. നാല്

വിമാനത്താവളങ്ങളുണ്ടെന്നത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പ്രത്യേകതയാണ്. ഈ വിമാനത്താവളങ്ങളെ കേന്ദ്രീകരിച്ചുകൊണ്ട് സമീപ ജില്ലകളിലേയ്ക്കുകൂടിയുള്ള ടൂറിസത്തെ വികസിപ്പിക്കാൻ സാധ്യമാകുന്ന അവസരമുണ്ട്. പൊതുവേ പരിശോധന നടത്തിയ സമയത്ത് മനസിലാകുന്നത്, ആഭ്യന്തര സഞ്ചാരികളുടെ എണ്ണത്തിൽ കോവിഡിനു മുൻപുള്ളതിനേക്കാൾ വർദ്ധനയുണ്ടായെന്നും, ഈ രംഗത്തെ അനന്തസാധ്യതകളിലേക്ക് നാം പോകുന്നുവെന്നാണ്. ഇതിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സന്തോഷത്തോടുകൂടി കേൾക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം ഇടുക്കി ജില്ലയ്ക്ക് ഇതിൽ വലിയൊരു സ്ഥാനം വഹിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളതാണ്. ഇടുക്കിയും വയനാടും പത്തനംതിട്ടയും ടൂറിസം രംഗത്ത് വലിയ സ്ഥാനം വഹിക്കുന്ന സ്ഥിതി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലേയ്ക്ക് വിദേശ സഞ്ചാരികൾ വീണ്ടും വരുന്നതിനായി എന്തൊക്കെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെന്ന് നമ്മൾ ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. കേരളത്തിലേയ്ക്ക് ഏറ്റവും അധികം വിദേശ സഞ്ചാരികൾ വരുന്നത് യു. കെ.യിൽ നിന്നാണ്. ഈ വിഷയത്തിൽ ഇപ്പോൾ യു. കെ.യിലുള്ളവർക്ക് ഒരു തടസ്സം നേരിടുന്നുണ്ട്. അത് യു. കെ. യുടെ ഇ-വിസയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ഈ



തടസ്സം നീക്കി ഓൺലൈനിലൂടെ വിസ ലഭ്യമാക്കാനായി തുടർച്ചയായ ഇടപെടൽ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായി. തത്ഫലമായി ബ്രിട്ടീഷ് സഞ്ചാരികൾക്ക് ഇ-വിസ അനുവദിക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം വന്നിട്ടുണ്ടെന്നതും ഈ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. യു. കെ., യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങൾ, മിഡിൽ ഈസ്റ്റ് രാജ്യങ്ങൾ എന്നിവിടങ്ങളിലൊക്കെ സ്പെഷ്യൽ മാർക്കറ്റിംഗ് ക്യാമ്പെയ്ൻ സംഘടിപ്പിച്ച് ഭാവിയിൽ വിദേശ സഞ്ചാരികളെക്കൂടി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാനുള്ള ശ്രമമാണ് ഇപ്പോൾ സർക്കാർ നടത്തുന്നത്. ടൂറിസം ക്ലബ്ബുകൾ മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിൽക്കൂടി രൂപീകരിക്കുകയാണ്. ലണ്ടനിൽ മലയാളികളെ പ്രത്യേകിച്ച് യുവതലമുറയെ അണിനിരത്തിക്കൊണ്ടൊരു ടൂറിസം ക്ലബ്ബിന്റെ യൂണിറ്റ് രൂപീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. 88 പേർ ആ യൂണിറ്റിലുണ്ട്. ആ യൂണിറ്റുമായി എല്ലാ ആഴ്ചയും ഞങ്ങൾ മീറ്റിംഗ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ ഡെസ്റ്റിനേഷനുകൾ, കേരളത്തിന്റെ ആഘോഷങ്ങൾ, പ്രത്യേകിച്ച് ഓണം പോലുള്ള ആഘോഷങ്ങൾ യു. കെ. യിൽ പ്രചരിപ്പിക്കാൻ ആ ക്ലബ്ബിന് സാധിക്കുന്നുണ്ട്. മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിലും ടൂറിസം ക്ലബ്ബുകൾ രൂപീകരിച്ച് മുന്നോട്ടു പോകാനാണ് സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നത്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ: സർ, കോവിഡാനന്തരം നമ്മുടെ വിനോദ സഞ്ചാര മേഖലയിൽ വലിയ ഉണർവാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. വനിതകൾ ഒറ്റയ്ക്കും കൂട്ടായും നടത്തുന്ന യാത്രകളൊക്കെയും ഈ ആധുനിക കാലത്തിൽ ട്രെൻഡ് ആകുന്നുണ്ട്. പ്രസ്തുത പശ്ചാത്തലത്തിൽ തന്നെയാണ് സ്ത്രീ വിനോദ സഞ്ചാര പദ്ധതികൾക്ക് വലിയ പ്രാധാന്യം നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റ് നൽകുന്നത്. സ്ത്രീകൾ ഒറ്റയ്ക്ക് യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ അവിടെ ഏറ്റവും പ്രധാനം അവരുടെ സുരക്ഷിതത്വം തന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ട് വിനോദ സഞ്ചാരികളുടെ, പ്രത്യേകിച്ച് സ്ത്രീ വിനോദസഞ്ചാരികളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും സ്ത്രീകൾക്കും കുട്ടികൾക്കുമെതിരെയുള്ള അതിക്രമങ്ങൾ തടയുന്നതിനുമായി അടിയന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ; അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ നൽകാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റേത് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യമാണ്. ഇന്ത്യയിൽത്തന്നെ ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രതിസന്ധികൾ സ്ത്രീ യാത്രികർ നേരിടുന്നതിൽ ഏറ്റവും കുറവുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊന്ന് കേരളമാണ്. അതിന് പല കാരണങ്ങളുണ്ട്. എന്തെന്നതായാലും ഒരു യാത്രിക പോലും ഇതിന്റെ പ്രയാസമനുഭവിക്കാൻ

പാടില്ല. 100% സ്ത്രീ സഞ്ചാരികൾക്കും സഹായം കേരളത്തിൽ യാത്രചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടാകണം. അതിനായി സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ, ടൂറിസ്റ്റ് പോലീസിംഗ്, ഇതോടനുബന്ധിച്ച മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ തുടങ്ങിയവയൊക്കെ നല്ല നിലയിൽ മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നിരവധിയായി നടത്തുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ ഒരു ശൃംഖല സ്ത്രീ സൗഹാർദ്ദ ടൂറിസം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തുന്നുണ്ട്. വനിതാ ശ്രീകൾ മാത്രമുള്ള യാത്രകൾ ഇപ്പോൾ ഒരു ട്രെൻഡ് ആയി മാറിയതുകൊണ്ടുതന്നെ വനിത യാത്രികർ, വനിത ടൂർ ഓപ്പറേറ്റർമാർ, വനിത ടൂർ ഗൈഡുമാർ, വനിത ഡ്രൈവർമാർ, വനിത സംരംഭകരുടെ മാത്രമായ ഹോംസ്റ്റേകൾ, അവരുടേത് മാത്രമായിട്ടുള്ള റെസ്റ്റോറന്റുകൾ തുടങ്ങിയവ ഉൾപ്പെടുണൊരു വലിയ ശൃംഖലയാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ലോകത്തിനതന്നെ മാതൃകയാകുന്ന തരത്തിലാണ് ഈ പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ച് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. അതിന്റെ മറ്റ് വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. 2023-ൽ പ്രസ്തുത ശൃംഖല തീർക്കുന്നതോടുകൂടി വലിയ മാറ്റം നമുക്ക് സാധ്യമാകുമെന്നുള്ളത് ഈ സഭയെ ഞാൻ അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീമതി ഒ. എസ്. അംബിക: സർ, ടൂറിസം ഡെസ്റ്റിനേഷനുകളിൽ

വൃത്തിയുള്ള ശുചിമുറികളുടെ അഭാവം വനിത സഞ്ചാരികൾ നേരിടുന്ന പ്രധാന പ്രശ്നമാണ്. ഇതുകൂടി പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടി സ്ത്രീ സൗഹൃദ വിനോദ സഞ്ചാര പദ്ധതിയിൽ ലക്ഷ്യമിടുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, വൃത്തിയുള്ള ശുചിമുറികളുടെ

അഭാവം പ്രധാന പ്രശ്നമാണ്. സ്ത്രീകൾക്ക് മാത്രമല്ല പൊതുവേ നമ്മുടെ ഡെസ്റ്റിനേഷനുകളിൽ വാഷ് റൂമുകളുടെ അപര്യാപ്തത, ഇപ്പോഴുള്ള ശുചിമുറികൾ പരിപാലിച്ചു കൊണ്ടു പോകാത്തത് എന്നിവയൊക്കെ പ്രധാന വിഷയങ്ങളാണ്. നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്തുള്ള കോവളമെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ അവിടെയും ഈ പ്രശ്നമുണ്ട്. അത് സർക്കാർ കാണുകയും കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ അതിൽ ഇടപെടുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഇപ്പോഴും ആ ഇടപെടൽ തുടരുന്നുണ്ട്. കോവളത്ത് ഒരു പ്രത്യേക പദ്ധതി ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടപ്പിലാക്കിവരുന്നുണ്ട്. യാത്ര നടത്തുന്ന വേളയിൽ അത്യന്താപേക്ഷിതമായ കംഫർട്ട് സ്റ്റേഷനുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടി വിവിധ വകുപ്പുകളെ ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സർക്കാർ നടത്തുന്നുണ്ട്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റെസ്റ്റൗസുകൾ ഇപ്പോൾ അതിന് സജ്ജമായിക്കഴിഞ്ഞു. ടൂറിസ്റ്റ്

ഡെസ്റ്റിനേഷനുകൾ ആ നിലയിലേക്ക് മാറ്റാൻ വേണ്ടിയിട്ടുള്ള ശ്രമം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരമുള്ള ടോയ്‌ലെറ്റുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തതും പ്രവൃത്തി നടത്തുന്നതും ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ്. ഇങ്ങനെ വനിതാ സഞ്ചാരികൾ നേരിടുന്ന പ്രധാന വിഷയങ്ങളെ പരമാവധി അഭിമുഖീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ട് പോകാൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. തോട്ടത്തിൽ രവീന്ദ്രൻ: സർ, ടൂറിസത്തിൽ ഏറ്റവും സാധ്യതയുള്ള ഒന്നാണ് ബീച്ച് ടൂറിസം. ലോകത്തിലെ പല ടൂറിസ്റ്റ് ഡെസ്റ്റിനേഷനുകളും പരിശോധിച്ചാൽ നമുക്ക് ബോധ്യപ്പെടും. മിയാമിയിലെ .....

മി. സ്പീക്കർ: മിയാമിയിലെ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞാൽ സമയംപോകും ചോദ്യത്തിലേക്ക് വരണം....

ശ്രീ. തോട്ടത്തിൽ രവീന്ദ്രൻ: സർ, 700 കി. മീ. കടലോരമുള്ള നമുക്ക് വളരെ ചുരുങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രമേ ടൂറിസം ഡെവലപ് ചെയ്യാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളൂ. കോഴിക്കോട് ബീച്ച് സന്ദർശിക്കാൻ ഒരു ദിവസം ആയിരക്കണക്കിന് ടൂറിസ്റ്റുകളാണ് എത്തിച്ചേരുന്നത്. ആയതിനാൽ ബീച്ച്

ടൂറിസത്തിന് പ്രത്യേകത പരിഗണന നൽകിക്കൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ബീച്ച് ടൂറിസം എന്നത് ഒരു പ്രധാന വിഷയമാണ്. കൂടുതൽ ഉപചോദ്യങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുകയും മറുപടി നൽകുകയും ചെയ്തു പോയാൽ വകുപ്പിനതന്നെ കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള ഒരു കരുത്തായി അത് മാറുകയും ചെയ്യും. ബീച്ച് ടൂറിസത്തിന് ഏറ്റവും സാധ്യതയുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള കേരളത്തിലെ 9 ജില്ലകളിലെ ബീച്ച് ടൂറിസത്തിന്റെ സാധ്യതകൾ മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ പരീക്ഷിച്ച് നടപ്പിലാക്കിയ കടലിലൂടെയുള്ള പാലം, ആ പാലത്തിലൂടെ ജനങ്ങൾ ഒരു എക്സ്പീരിയൻസായി നടക്കുകയാണ്. തിരയടിക്കുമ്പോൾ ആളുകൾ അതിലൂടെ നടന്ന് പോകുന്നത് ഒരു ട്രെൻഡായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ബാക്കി ജില്ലകളിലും ഒരു കേന്ദ്രത്തിൽ കടൽപാലം എന്നുള്ള കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ ഭാഗമായി ടൂറിസം വകുപ്പ് ഡി.റ്റി.പി.സി.-യുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ച വിവരം പ്രത്യേകമായി ഈ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. രണ്ടാമത്തെയൊരു പ്രശ്നം, മാൽഡീവ്സായാലും

ഗോവയിലായാലും അവിടെ മറ്റ് പല സാധ്യതകളുമുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ ബീച്ച് ടൂറിസത്തിന് അത്തരം സാധ്യതകളിലേയ്ക്ക് എത്താൻ കഴിയില്ല. എന്നിരുന്നാലും Adventure sports-ന്റെ അനന്ത സാധ്യതകളെ നമുക്ക് എങ്ങനെ ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കും; കൊല്ലത്തെ ഹോട്ട് എയർ ബലൂൺ പോലെയുള്ള പല സംവിധാനങ്ങളും നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. കടലിലിലെ പ്രത്യേക സ്റ്റോർട്സ് സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കാനുള്ള തീരുമാനം സർക്കാർ എടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നുള്ള വിവരംകൂടി അറിയിക്കുകയാണ്. ലോകത്തിലുള്ള ഒരു ട്രെൻഡാണ് സർഫിംഗ്. സർഫിംഗിനുള്ള പ്രത്യേകത, ദൂരത്ത് പോയി ഒരു മാസമെങ്കിലും താമസിച്ച് സർഫിംഗ് പഠിക്കേണ്ടതായി വരും. ഇത്തരത്തിൽ ഒരു മാസം മറ്റൊരു സ്ഥലത്ത് വസിക്കുമ്പോൾ ഹോം സ്റ്റേ, ഭക്ഷണം എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ അവിടത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് വരുമാനം ലഭിക്കുകയാണ്. ഇത്തരം സാധ്യതകൾ കണ്ടുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ നിലവിൽ തിരുവനന്തപുരത്ത് സർക്കാർ സംവിധാനത്തിലല്ലെങ്കിലും സർഫിംഗ് സൂട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി സർക്കാർ നിയന്ത്രണത്തിൽ ഒരു സർഫിംഗ് സൂൾ കോഴിക്കോട് ആരംഭിച്ച വിവരം സഭയെ അറിയിക്കാൻ

ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇത് വ്യാപകമാക്കണം. ഇത്തരത്തിൽ ബീച്ച് ടൂറിസത്തിന്റെ അനന്ത സാധ്യതകളെ Adventure sports-ന്റെ സാധ്യതകൾകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ ബീച്ച് ടൂറിസത്തെ വികസിപ്പിച്ച് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, വിനോദസഞ്ചാര മേഖലയിൽ സ്ത്രീകളുടെയും കുട്ടികളുടെയും സംരക്ഷണം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നത് സംബന്ധിച്ച് അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിനായി ടൂറിസം പോലീസിനെയാണ് നമ്മൾ പരമാവധി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നത്. അതിൽ പുരുഷ പോലീസുകാരാണ് കൂടുതലായിട്ടുള്ളത്. വനിതാ പോലീസുകാരെക്കൂടി ഇതിൽ നിയോഗിക്കാൻ സാധിച്ചാൽ വലിയ കാര്യമായിരിക്കും. കാരണം വർക്കലയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം തീരത്തിന് ഉൾക്കൊള്ളാൻ സാധിക്കാത്ത വിധത്തിലാണ് ആഭ്യന്തര ടൂറിസ്റ്റുകൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ അടിയന്തരമായി ഇത്തരമൊരു കാര്യം നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കുമോ?



ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇതൊരു പ്രസക്തമായ ചോദ്യമാണ്. പൊതുവെ ടൂറിസ്റ്റുകളുടെ ടാറ്റ പരിശോധിച്ചാൽ, ലിംഗാടിസ്ഥാനത്തിലൊരു പരിശോധന നടത്തിയാൽ സ്ത്രീ വിനോദസഞ്ചാരികളുടെ ശതമാനത്തിൽ ക്രമാനുഗതമായ വർദ്ധനവാണ് കാണുന്നത്. ഇത് കേരളത്തിൽ മാത്രം കാണുന്ന സവിശേഷതയല്ല. ഇതൊരു വേൾഡ് ട്രെൻഡാണ്. വർക്കല നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ അംഗം സൂചിപ്പിച്ച വിഷയം പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി ദിലീപ്: സർ, പൊതു വിനോദസഞ്ചാര കേന്ദ്രങ്ങൾ കൂടുതൽ ആകർഷവും മാലിന്യ രഹിതവുമാക്കുന്നതിനും സഞ്ചാര സൗകര്യങ്ങൾ വിപുലപ്പെടുത്തുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ശുചിത്വം ഒരു പ്രധാന വിഷയമാണ്. ഒരു ഡെസ്റ്റിനേഷനിലെത്തുന്ന സഞ്ചാരിക്ക് ആ ഡെസ്റ്റിനേഷൻ ഇഷ്യപ്പെട്ടാൽ ഈ സഞ്ചാരി സ്വാഭാവികമായും ആ ഡെസ്റ്റിനേഷന്റെ ബ്രാന്റ് അംബാസിഡറായിരിക്കും. ഈ സഞ്ചാരി പ്രസ്തുത ഡെസ്റ്റിനേഷനെക്കുറിച്ച് നാട്ടിൽപോയി വിശദീകരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി അത് ട്രെൻഡാകും. ഇന്നത്തെ കാലത്ത് നേരിട്ട് മാത്രമല്ല സോഷ്യൽ

മീഡിയയിലൂടെയും ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ വിശദീകരിക്കാവുന്നതാണ്. ഏതെങ്കിലുമൊരു സെലിബ്രിറ്റിസ് ഒരു സ്ഥലത്ത് വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ പ്രസ്തുത സ്ഥലത്തെക്കുറിച്ചുള്ള അവരുടെ ബ്ലോഗും ഇൻസ്റ്റാഗ്രാമിലെ പോസ്റ്റിംഗും ആ ഡെസ്റ്റിനേഷന്റെ മഹിമ ഉയർത്തും. വയനാട്ടിലെ ഊർ നമ്മുടെ മുന്നിൽ ഒരു ഉദാഹരണമാണ്. എന്നാൽ അതുപോലെതന്നെ ഒരു ഡെസ്റ്റിനേഷനിൽ എത്തിയാൽ അവിടത്തെ ശുചിത്വമില്ലായ്മ കയ്പേറിയ അനുഭവം സൃഷ്ടിക്കും. ശുചിത്വമില്ലാത്തൊരു ഡെസ്റ്റിനേഷനിലേയ്ക്ക് ദയവ് ചെയ്ത് നിങ്ങളാരും വരരുതെന്ന് പറയുന്ന ബ്രാന്റ് അംബാസിഡർമാരായി ഈ സഞ്ചാരികൾ മാറും. പലരും സോഷ്യൽ മീഡിയയിലും ബ്ലോഗിലും അത് പോസ്റ്റ് ചെയ്യും. അതോടുകൂടി അങ്ങോട്ട് വരണമെന്ന് ആഗ്രഹിച്ചവർ പോലും ആ വഴിയ്ക്ക് വരില്ല. ഇതൊരു ഗൗരവമേറിയ പ്രശ്നമാണ്. ഇത് കൂട്ടായി ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട വിഷയമാണ്. ഓരോ കേന്ദ്രവും ആർ പരിപാലിക്കണം എന്നതാണ് പ്രശ്നം. തലശ്ശേരി മണ്ഡലത്തിലും ഇതിന് സമാനമായ പ്രശ്നമുണ്ട്. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഡി.റ്റി.പി.സി., ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണവകുപ്പ്, ചിലയിടങ്ങളിൽ മറ്റ് സംവിധാനങ്ങൾ ഇങ്ങനെ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ നിലവിലുണ്ട്. ആയതിനാൽ ഇതിനൊരു ഏകോപനം അനിവാര്യമാണ്.

മി. സ്റ്റീക്കർ: ഡി.എം.സി.-കൾ വേണം.

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, നമുക്ക് ചെയ്യേണ്ടാരു കാര്യം,

എല്ലാപേരും ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടുതന്നെ കൃത്യതയോടുകൂടിയുള്ള ഒരു തീരുമാനം വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപനത്തോടുകൂടി 2023-ൽ സൃഷ്ടിക്കാനാകണം. ഇതൊരു പ്രധാന വിഷയമാണ്. ആ നിലയിൽതന്നെ ഈ വിഷയത്തെ പരിഹരിച്ചുപോകേണ്ടതുണ്ട്.

ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ: സർ, സ്ത്രീകളുടെ സുരക്ഷിതമായ ലക്ഷ്യ

സ്ഥാനമാണ് കേരളമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചു. സഞ്ചാരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേരളത്തിൽ സ്ത്രീകൾക്ക് എന്ത് സുരക്ഷിതത്വമാണുള്ളതെന്ന് പരിശോധിക്കണം. കഴിഞ്ഞ ദിവസമാണ് ഒരു വിദേശ വനിത കൊല്ലപ്പെട്ടതിന്റെ വിധി വന്നിരിക്കുന്നത്. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഒരു പെൺകുട്ടിയെ ഓടുന്ന വണ്ടിയിൽ പീഡിപ്പിച്ച് ഉപേക്ഷിച്ച സംഭവം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. രാത്രി നൈറ്റ് ക്ലബ്ബ് കഴിഞ്ഞ് പോയ പെൺകുട്ടിക്കാണ് ഇത്തരമൊരു അനുഭവമുണ്ടായത്. ഇങ്ങനെ നിരന്തരമായ സംഭവമുണ്ടാകുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് സ്ത്രീകൾക്ക് എന്ത്

സുരക്ഷയാണുള്ളത്? സ്ത്രീ സുരക്ഷിതത്വത്തിനുവേണ്ടി എന്ത് നടപടിയാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഓരോ സംസ്ഥാനം എടുത്ത്

പരിശോധിക്കുമ്പോഴും, നമ്മൾ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ മോശമാക്കുന്നതല്ല.

എല്ലാ സംസ്ഥാനത്തും സ്ത്രീകൾ സുരക്ഷിതരാകണം. ഹരിയാനയിലെ

തെരുവുകളിലോ ഡൽഹിയിലോ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലോ സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ

സ്ത്രീകൾക്കുണ്ടാകുന്ന പ്രയാസകരമായ സാഹചര്യം കേരളത്തിലുണ്ടോ;

ഒറ്റപ്പെട്ട സംഭവങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടി അത് പർവ്വതീകരിച്ച് പോകുമ്പോൾ

ആർക്കാണ് ഗുണം ലഭിക്കുന്നത്? ഇവിടെ സ്ത്രീകൾ തെരുവിലിറങ്ങുമ്പോൾ

കൂട്ടമായി ബലാത്സംഗം ചെയ്യുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടോ; ആക്രമിക്കുന്ന

സ്ഥിതിയുണ്ടോ; സ്ത്രീ സഞ്ചാരികൾക്ക് കേരളത്തിലേയ്ക്ക് കടന്നുവരുന്നതിന്

ഭയമുണ്ടാകുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടോ? പരിശോധിച്ചാൽ കാണാം. അത്

സ്ത്രീകൾക്കുമാത്രമല്ല, കേരളത്തിലെ ആഭ്യന്തര സഞ്ചാരികളുടെ വർദ്ധനവ്

പരിശോധിച്ചാൽ അതിന്റെ കാരണക്കാർ ആരെന്ന് മനസ്സിലാകും.

മതനിരപേക്ഷതയുടെയും സാഹോദര്യത്തിന്റെയും പ്രതീകമായ

കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളാണ് അതിന് കാരണക്കാർ. അതുപോലെ

കേരളത്തിലേക്ക് വരുന്ന സ്ത്രീ സഞ്ചാരികളെ സഹോദരിയെപ്പോലെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള ഒരു മനസ്സാണ് മലയാളികൾക്കുള്ളത്. ആ മനസ്സുതന്നെയാണ് സ്ത്രീ സഞ്ചാരികൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഇന്ത്യയിൽ കടന്നുവരുന്ന സംസ്ഥാനമായി കേരളം മാറാൻ കാരണം. എന്നാൽ ഒറ്റപ്പെട്ട സംഭവം ഉണ്ടാകരുത്, ഒരു സംഭവംപോലും കേരളത്തിൽ സ്ത്രീ സൗഹാർദത്തിന് വിരുദ്ധമായി ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല. അത് നമ്മൾ കൂട്ടായി ആലോചിക്കണം. പോലീസ് സംവിധാനവും മറ്റ് സംവിധാനങ്ങളുണ്ട്, ഇതിന് പുറമെ ടൂറിസം ക്ലബ്ബുകളുമുണ്ട്. ഇനി പുതിയതായി എന്തെങ്കിലും വേണമെങ്കിൽ അംഗങ്ങൾക്ക് നിർദ്ദേശിക്കാം. രണ്ട് കയ്യുംനീട്ടി സർക്കാർ അത്തരം നിർദ്ദേശങ്ങളെ സ്വീകരിക്കും. പക്ഷെ കേരളം സുരക്ഷിതമല്ലെന്ന് പറഞ്ഞുപോകുന്നത് ശരിയല്ല.

ശ്രീമതി കാനത്തിൽ ജമീല: സർ, കേരളം ഒരു സ്ത്രീപക്ഷ

കാഴ്ചപ്പാടുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ ഈ സർക്കാരിനെ എല്ലാ രീതിയിലും അടിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഒറ്റയ്ക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ ആഗ്രഹമുണ്ടെങ്കിലും സുരക്ഷയുടെ കാര്യം ഓർത്തിട്ടാണ് സ്ത്രീകൾ യാത്ര ചെയ്യാത്തത്. പല ജില്ലകളിലും ഇപ്പോൾ ഷി ലോഡ്ജുകളുണ്ട്. പക്ഷെ അവയെയെല്ലാംതന്നെ

ഒറ്റപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിലോ അല്ലെങ്കിൽ സമൂഹ്യ വിരുദ്ധരുടെ കൂട്ടായ്മയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലോ ആയിരിക്കും. ഇതിന് പകരമായി PWD റസ്റ്റ് ഹൗസിലോ അതുപോലെ ഗവൺമെന്റ് ഗസ്റ്റ് ഹൗസിലോ ചില നിശ്ചിത റൂമുകൾ സ്ത്രീകൾക്ക് നൽകാൻ സാധിക്കുമോ; അതല്ലെങ്കിൽ അതിനോട് ചേർന്നുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ഷെൽട്ടർ പോലെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ സ്ത്രീകൾക്ക് വേണ്ടി ഒരുക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, നല്ലൊരു ചോദ്യമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട കോയിലാണ്ടി അംഗം ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റസ്റ്റ് ഹൗസുകളിൽ ഈയൊരു കാഴ്ചപ്പാട് പരിശോധിച്ച് വരുന്നുണ്ട്. ആയിരത്തിലധികം മുറികൾ അവിടെയുണ്ട്. പ്രസ്തുത വിഷയം എങ്ങനെ പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. കെ. പി. കുഞ്ഞമ്മദ് കുട്ടി മാസ്റ്റർ: സർ, വനമേഖലകളെ ടൂറിസം മേഖലകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്താനുള്ള പ്രത്യേക പദ്ധതികളുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കേരളത്തിൽ വന മേഖലയ്ക്കും മലയോര മേഖലയ്ക്കും അനന്ത സാധ്യതകളാണുള്ളത്. തീരദേശവും മലയോര മേഖലയും വനമേഖലയും ഇടനാടും അടങ്ങിയിട്ടുണ്ടെന്നതാണ് കേരളത്തിന്റെ

പ്രത്യേകത. ചെറിയൊരു സ്ഥലത്ത് വളരെയധികം ടൂറിസം സാധ്യതകളുള്ള സ്റ്റേറ്റ്റെന്നനിലയിൽ മറ്റ് വകുപ്പുകളുമായി പ്രത്യേകിച്ച് ഫോറസ്റ്റ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമായി ചർച്ച നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. വേഗത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ട ചില കാര്യങ്ങൾ വനം വകുപ്പിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിലൊരു ഏകോപനം അനിവാര്യമാണ്. യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലെല്ലാം ഇപ്പോൾ കാണാൻ കഴിയുന്ന ട്രെൻഡ്, ട്രക്കിംഗും നടന്ന് മല കയറുന്ന രീതികളുമാണ്. ഇതിനൊരു പ്രത്യേക ഗൂഗിൾ ലിങ്കാണ് അവിടെയുള്ളത്. നടന്ന് മല കയറാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നവർ ലിങ്ക് പരിശോധിച്ചാൽ ഏതൊക്കെ വഴികളിലൂടെ പോകണമെന്ന് അറിയാൻ സാധിക്കും. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് അങ്ങനെയൊരു സംവിധാനമില്ല. 2023-ൽ ടെക്നോളജിയുടെ സാധ്യതകൾ ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കാം. ഗ്ലൈഡിംഗ്, ട്രക്കിംഗ്, നടന്നുകയറുന്ന സംവിധാനങ്ങളെക്കൂടി ഉപയോഗപ്പെടുത്താം. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വനം വകുപ്പുമായി മറ്റ് ചർച്ചകൾ നടത്താവുന്നതുമാണ്.

ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെയുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം

(\*92) ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ:

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ:

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ:

ശ്രീ. പി. ബാലചന്ദ്രൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര, യുവജനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം

മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ

സഹായത്തോടെ ഏത് കാലാവസ്ഥയെയും അതിജീവിക്കുന്ന റോഡ്

നിർമ്മാണ രീതികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; വിശദാംശം

ലഭ്യമാക്കുമോ;

(ബി) നിരന്തരമായി തകരുന്ന റോഡുകൾ കണ്ടെത്തി അവ

തകരുന്നതിനുള്ള കാരണം പരിശോധിച്ച് ആയതിന് ശാശ്വത

പരിഹാരമാകും വിധത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ രീതികൾ നടപ്പിലാക്കുമോ;

വിശദമാക്കുമോ;



(സി) തകർന്ന റോഡുകളിൽ വെള്ളക്കെട്ട് ഉണ്ടാകുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ എല്ലാ റോഡുകളിലും ജലനിർഗ്ഗമന സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുമോ; വിശദമാക്കുമോ;

(ഡി) കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം, കൊടുംചൂട്, അതിശൈത്യം, വാഹനപ്പെരുപ്പം എന്നിവ മൂലമുണ്ടാകുന്ന അമിത സമ്മർദ്ദം പുതിയ റോഡ് നിർമ്മാണ രീതികൾക്ക് അതിജീവിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

പൊതുമരാമത്ത് - വിനോദസഞ്ചാരം, യുവജനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി  
(ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ,

(എ) കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം പൊതുമരാമത്ത് പ്രവൃത്തികളിൽ സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രതിസന്ധി മറികടക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാൻ പാലക്കാട് ഐ.ഐ.ടി. യുമായി ചേർന്ന് വിദഗ്ധർ പങ്കെടുത്ത നാഷണൽ കോൺഫറൻസ് 2022 സെപ്റ്റംബർ 17 മുതൽ 19 വരെ തിരുവനന്തപുരത്ത് സംഘടിപ്പിച്ചിരുന്നു. അത് നല്ല അനുഭവമായിരുന്നു. കോൺഫറൻസിൽ ഉയർന്നുവന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾ സർക്കാർ പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതി, മഴയുടെ പാറ്റേൺ തുടങ്ങിയവ പരിശോധിച്ച്

അനുയോജ്യമായ നിർമ്മാണ രീതികൾ കണ്ടെത്താൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. റോഡുകൾ ഡിസൈൻഡ് റോഡുകളാക്കി മാറ്റി ദീർഘകാലം നിലനിൽക്കുന്ന നിർമ്മാണ രീതിയിലേയ്ക്ക് മാറ്റാൻ പദ്ധതികൾ തയ്യാറാവുന്നുണ്ട്. ഉന്നതനിലവാരത്തിൽ ദീർഘകാലം ഇൗട് നിൽക്കുന്ന റോഡ് നിർമ്മാണരീതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് തുടക്കമിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ്, ഫുൾ ഡെപ്ത് റിക്ലമേഷൻ, സോയിൽ നെയിലിംഗ്, ജിയോ സെൽസ്, കോൾഡ് മിക്സ്, വാം മിക്സ് അസ്ഫാൽറ്റ് ടെക്നീക് എന്നിവയുൾപ്പെടെയുള്ള ആധുനിക നിർമ്മാണ സാങ്കേതിക വിദ്യകളിൽ ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ റോഡുകളുടെ അടിത്തറ ബലപ്പെടുത്തുന്നതിനും ചരിവുകൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും കയർ, സിന്തറ്റിക് ട്രവസ്റ്റങ്ങൾ, ഗാബിയോൺ റീടെയിനിംഗ് വാൾ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു.

ദീർഘകാലം കേടുപാടുകൾ കൂടാതെ നിലനിൽക്കുന്ന ബി.എം-ബി.സി നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് റോഡുകൾ ഉയർത്തുന്നതിന് മുൻഗണന നൽകി പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. കേരളത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥയ്ക്ക് അനുയോജ്യമായ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മാണം

നടത്തുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ അത്യാധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യയായ മില്ലിംഗ് ആന്റ് റിസൈക്ലിംഗ് ഉപയോഗിച്ച് ഉപരിതലം പുതുക്കി നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്.

(ബി) നിരന്തരമായി തകരുന്ന റോഡുകൾ കണ്ടെത്തി അവ തകരുന്നതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് ആയതിന് ശാശ്വത പരിഹാരമാകും വിധത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ രീതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. ആവശ്യമായ പഠനങ്ങൾ നടത്തിയ ശേഷമാണ് നിലവിൽ ഏത് തരം നിർമ്മാണരീതിയാണ് അവലംബിക്കേണ്ടതെന്ന് നിശ്ചയിക്കുന്നത്. മതിയായ ഡ്രെയിനേജുകളുടെ നിർമ്മാണവും ഉറവകളുടെ സാന്നിധ്യമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇന്റർലോക്കിംഗ്, കോൺക്രീറ്റ് പേവർ ബ്ലോക്കുകൾ പോലുള്ള അനുയോജ്യമായ നിർമ്മാണ രീതികൾ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നതും റോഡുകൾ തകരുന്നത് ഒഴിവാക്കുവാൻ ഉപകരിക്കുന്നുണ്ട്.

(സി) മതിയായ drainage-കളുടെ അഭാവംമൂലം ഉണ്ടാകുന്ന വെള്ളക്കെട്ട്, റോഡുകൾ നിരന്തരമായി തകരുന്നതിന് പ്രധാന കാരണമായി തീരുന്നു. ആയതിനാൽ വെള്ളക്കെട്ട് രൂപപ്പെടുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ആവശ്യമായ drainage-കൾ നിർമ്മിച്ച് വെള്ളക്കെട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള

നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ drainage-കളുടെ സ്വാഭാവിക ഔട്ട് ലെറ്റുകൾ തടസ്സപ്പെടുന്നത് ഫലപ്രദമായ ജലനിർഗമന സംവിധാനത്തെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്.

(ഡി) കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം മൂലമുള്ള കൊടുംചൂട്, അതിശൈത്യം അതുപോലെതന്നെ വാഹനപ്പെരുപ്പം എന്നിവ കണക്കിലെടുത്ത് റോഡ് ഡിസൈൻ ചെയ്ത് ആവശ്യമായ പ്രൊവിഷൻസ് എസ്റ്റിമേറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചതിനുശേഷമാണ് നിലവിൽ പ്രധാന നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നടത്തിവരുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ആവശ്യമായ ഡിസൈൻ നടത്തി റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിലൂടെ കാലാവസ്ഥ, വാഹനപ്പെരുപ്പം എന്നിവ മൂലമുള്ള സമ്മർദ്ദങ്ങൾ അതിജീവിക്കുന്നതിന് പുതിയ നിർമ്മാണ രീതികൾക്ക് സാധിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ: സർ, റോഡ് നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച് ഉദ്യോഗസ്ഥരും കരാറുകാരുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിരവധി വിഷയങ്ങൾ, നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ ഗുണനിലവാരമില്ലായ്മ, നിർമ്മാണത്തിലുള്ള അപകാതകൾ എന്നിവ ശാസ്ത്രീയമായി കണ്ടെത്തേണ്ടതും റോഡിന്റെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടതുമായിട്ടുണ്ട്. ഇതിന് സഹായകരമാകുന്ന

ഓട്ടോമേറ്റഡ് മൊബൈൽ ക്യാളിറ്റി ടെസ്റ്റിംഗ് ലാബിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏതൊക്കെ രീതിയിലാണ് ക്രമീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്; അതിൽ എന്തൊക്കെ പരിശോധനകൾ പ്രധാനമായും നടത്താൻ കഴിയും; ഇപ്പോൾ എത്ര മൊബൈൽ ലാബുകൾ സജ്ജമാണ്, വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കേരളത്തിൽ വ്യപകമാക്കേണ്ട

ടെക്നോളജിയുടെ സാധ്യതകൂടിയാണിത്. പൊതുമരാമത്ത് പ്രവൃത്തികൾ നടക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെത്തി പരിശോധിക്കുന്ന വാഹനം കേരളത്തിൽ വളരെ കുറവാണ്. ഒരു പ്രവൃത്തി നടക്കുമ്പോൾ അവിടെതന്നെ ലാബിൽ പരിശോധിച്ച് അതിലെ പോരായ്മകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ സാധിച്ചാൽ രണ്ടുതരത്തിൽ ഗുണമുണ്ട്. ഒന്ന്, തെറ്റായ പ്രവണതകളെ വലിയനിലയിൽ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ കഴിയും. രണ്ട്, അത്തരത്തിലുള്ള പ്രവർത്തികൾക്ക് തയ്യാറാവുന്നവർ ഭയപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടാകും. ഓട്ടോമേറ്റഡ് ലാബും തൽസമയ പരിശോധനയും ശക്തിപ്പെടുത്തണം. ഗുണനിലവാരത്തിൽ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അത് കണ്ടെത്തി നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ അപ്പോൾതന്നെ സാധിക്കുകയും ചെയ്യും. റോഡ് നിർമ്മാണം, കെട്ടിട നിർമ്മാണം, പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം എന്നിവയുടെ വ്യത്യസ്ത ഗുണനിലവാര

പരിശോധനകളുണ്ട്. കോൺക്രീറ്റ്, ബ്രിക്ക്, ടൈൽസ് തുടങ്ങിയവ പരിശോധന നടത്തണം. ഇപ്പോൾ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിലെ ടാർ പരിശോധന, മെറ്റീരിയൽ ടെസ്റ്റിംഗ്, കെമിക്കൽ അനാലിസിസ് ഓഫ് വാട്ടർ തുടങ്ങിയവയും പരിശോധിക്കാൻ സാധിക്കും. സംസ്ഥാനത്ത് ഗുണനിലവാര പരിശോധനാ സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്ന നിലയിൽ ഒരു ഹൈടെക് ലാബ് സ്ഥാപിക്കുന്നത് പരിഗണനയിലാണെന്ന വിവരം ഈ സഭയെ പ്രത്യേകം അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. നൂതന ഉപകരണങ്ങളും എല്ലാവിധ പരിശോധനകളും സാധ്യമാകുന്ന ലാബുകളാണിവ. ഇതിനു പുറമെ എല്ലാ ജില്ലകളിലും മിനി മൊബൈൽ യൂണിറ്റുകൾ സജ്ജമാക്കുന്നതിനും സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവരികയാണ്. ഇതിനായി 2 കോടി 66 ലക്ഷം രൂപ അനുവദിച്ചു കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ജില്ലകളിലെ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ യൂണിറ്റുകൾക്ക് കൂടുതൽ ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ ഈ സംവിധാനത്തിലൂടെ സാധിക്കും.

ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ: സർ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്

കീഴിലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ റോഡുകളും സംസ്ഥാനത്തെ കാലാവസ്ഥയുടെയും ഭൂപ്രകൃതിയുടെയും പ്രത്യേകതകൾ കണക്കിലെടുത്ത്

ഡിസൈൻ ചെയ്ത് ലോകോത്തര സങ്കേതിക വിദ്യകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള എന്ത് നടപടികളാണ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. സ്വീകരിച്ചതെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇവിടെ നേരത്തെ പറഞ്ഞ ചോദ്യത്തിന്റെ ഉത്തരംകൂടി മിസ്സ് ചെയ്തു പറയേണ്ടതാണ്. അത് ഞാൻ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. ടെക്നോളജിയുടെ സാധ്യതകളെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇനിയും മുന്നോട്ടുപോകണം. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ ലാബുകളും മൊബൈൽ സംവിധാനങ്ങളും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വളർത്തികൊണ്ടുവരാനാണ് ശ്രമിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, റോഡുകളിലെ പ്രവൃത്തി പരിശോധനാ സംവിധാനം എത്രത്തോളം കാര്യക്ഷമമാണ്; പുതുതായി എന്തെങ്കിലും പരിശോധനാ സംവിധാനം എർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അതു സംബന്ധിച്ചൊരു വിശദീകരണം നൽകാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, മാന്വൽ പരിശോധനയെക്കുറിച്ചാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതെന്ന് ഞാൻ കരുതുന്നു. ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഓഫീസിൽ മാത്രം ഇരിക്കുന്നവരായി

മാറുകയാണെന്നുള്ളത് നമ്മളെല്ലാവരും ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു വിഷയമാണ്. അത് പരിഹരിക്കാൻ തുടർച്ചയായി ഇടപെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഓഫീസിലിരുന്ന് റോഡുകളെക്കുറിച്ച് വിലയിരുത്തുകയാണ്. ഒരു റോഡിന്റെ അവസ്ഥയെന്താണ്, റോഡിൽ ഗട്ടറുണ്ടോ, കുഴിയെങ്ങനെയാണ്, എന്താണ് അതിന്റെ പ്രശ്നം, അതിന്റെ ഡി.എൽ.പി. പീരിയഡ് കഴിഞ്ഞോ, റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് എന്നാണ് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ ഓഫീസിലിരുന്ന് സിനിമയ്ക്ക് തിരക്കഥ എഴുതുന്നതുപോലെ എഴുതുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ട്. ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഓഫീസിലിരിക്കുന്നതുപോലെ തന്നെ റോഡിലൂടെ സഞ്ചരിക്കണം. അക്കാര്യം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. മാനുവലിൽ തന്നെ പരാമർശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓരോ തലത്തിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും ഇത്ര കിലോമീറ്റർ റോഡ് സഞ്ചരിച്ച് ആ റോഡിന്റെ കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കണമെന്ന് മാനുവലിൽ നിഷ്കർഷിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കേരളത്തിൽ ഒരു പുതിയ സംവിധാനം കൊണ്ടുവരികയാണ്. ആദ്യം കുറച്ച് എതിർപ്പുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും അത് പരിഹരിച്ചുപോകുകയാണ്. റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് സംവിധാനം അത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. അത് എത്രത്തോളം



നടപ്പിലാകുന്നുണ്ടെന്ന് പരിശോധിക്കാൻ ഒരു സ്പെഷ്യൽ ചെക്കിംഗ് ടീമിനെ തീരുമാനിച്ചു. 12332 കിലോമീറ്റർ, 30000 കിലോമീറ്ററിൽ റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ടാണ്. അതിൽ 8472 കിലോമീറ്റർ ബിറ്റുമിനസ് പാച്ച് വർക്ക് പ്രവൃത്തികൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പൂർത്തീകരിച്ചു. 45 ദിവസത്തിലൊരിക്കൽ സ്പെഷ്യൽ ചെക്കിംഗ് ടീം 14 ജില്ലകളിലൂടെയും പരിശോധിച്ചുപോകുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. സ്പെഷ്യൽ ചെക്കിംഗ് ടീം എന്നാൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഐ.എ.എസ്. ഉദ്യോഗസ്ഥർ, ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാർ, എന്നിവരുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ടീമാണ്. 14 ജില്ലകളിലും പരിശോധന നടത്തുന്നതിന് 45 ദിവസമെടുക്കുന്നു. സെപ്റ്റംബർ 1-നാണ് ഇത് ആരംഭിച്ചത്. ഒക്ടോബർ 15-നാണ് അടുത്ത ചെക്കിംഗ്. ഈ ടീമിന്റെ ഒരു റൗണ്ട് ചെക്കിംഗ് കഴിഞ്ഞു. സ്പെഷ്യൽ ചെക്കിംഗ് ടീമിന്റെ ചെക്കിംഗ് കഴിഞ്ഞാൽ സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ മാസത്തിലൊരിക്കലുള്ള ചെക്കിംഗാണുള്ളത്. മെയ് മാസം വരെ നാല് റൗണ്ട് സ്പെഷ്യൽ ചെക്കിംഗ് ടീമും ഏഴ് റൗണ്ട് സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ ടീമും പരിശോധന നടത്തുകയാണ്. ഇപ്പോൾ രണ്ടാം റൗണ്ട് ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. വളരെ ഫലപ്രദമാണ്. ചില നിലപാടുകൾ

അപ്പോൾത്തന്നെ സ്വീകരിച്ചുപോകുന്നുണ്ട്. ചില തിരുത്തലുകൾ അതിൽത്തന്നെ പരിശോധിച്ചുപോകുന്നുണ്ട്. അതിൽനിന്നും മനസ്സിലായ കാര്യം, ഉദ്യോഗസ്ഥർ കുറേക്കൂടി റോഡിലേയ്ക്കിറങ്ങേണ്ടതുണ്ട്, പ്രവൃത്തി നടക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ പോകേണ്ടതുണ്ട്. ഇങ്ങനെ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറും സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറും റോഡിലിറങ്ങി പരിശോധന നടത്തിയാൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർക്കും അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർക്കും ചെക്കിംഗിന് ഇറങ്ങാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഓവർസിയർ സ്ഥലത്തുവേണ്ടി വരും. ഇത് ഉറപ്പുവരുത്താനുള്ള ശക്തമായ നിലപാടാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്.

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കുന്നതുമുതൽ അതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിക്കുകയും വേണം. റോഡിലിറങ്ങാതെ ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കുന്ന വിഷയമാണ് പ്രധാനമായി ഉന്നയിക്കാനുദ്ദേശിച്ചത്. ഇങ്ങനെ ചെയ്യുന്നതിലൂടെ പല സ്ഥലങ്ങളിലും സ്ഥലത്തിനനുയോജ്യമായ ഡിസൈനിനുവേണ്ടിയായിരിക്കില്ല ഉന്നതങ്ങളിൽ നിന്നും നിർദ്ദേശമുണ്ടാകുന്നത്. ഞങ്ങൾ ഇത്തരം

പോരായുകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുമ്പോൾ മുകളിൽ നിന്നുള്ള നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ഈ രീതിയിൽ മാത്രമേ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നാണ് പറയുന്നത്. അവസാനം ജനപ്രതിനിധികളെന്ന നിലയിൽ സ്ഥലത്ത് നേരിട്ടുപോയി കാര്യങ്ങൾ ബോധ്യപ്പെടുത്തുമ്പോഴാണ് ഡിസൈൻ മാറ്റി പ്രായോഗിക തലത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരുന്നത്. ഇതിലൂടെ വകുപ്പിന് അനാവശ്യച്ചെലവുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. റോഡിനനുയോജ്യമായ ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കാത്തതിനാൽ പ്രവൃത്തി കൃത്യമായി നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കുന്ന എഞ്ചിനീയർമാരും കോൺട്രാക്ടർമാരും തമ്മിൽ മാനുവലായ ബന്ധമുണ്ടാകണം. നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഓരോ ഫയലും മുന്നോട്ടുനീക്കുന്നതിൽപോലും അത്തരത്തിലൊരു സംസ്കാരം രൂപപ്പെടുവരണം. ഒറ്റപ്പെട്ടതാണെങ്കിലും ഫയലുകൾ തടഞ്ഞുവയ്ക്കുന്നത് ഐച്ഛിക വിഷയമായെടുക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഇപ്പോഴും ഉണ്ടെന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. ഇതെല്ലാം നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കുന്നതുമുതൽ പ്രവൃത്തി നടപ്പിലാക്കുന്നതുവരെ അത്തരമൊരു സംസ്കാരമുണ്ടാകേണ്ടതാവശ്യമാണ്. മികച്ച കരാറുകാർക്ക് ബോണസ്

ഉൾപ്പെടെ നൽകാനും കരാർ പണി കഴിഞ്ഞാൽ നിശ്ചിത ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ബില്ലുകൾ നൽകുകയെന്ന മാന്യമായ പുതിയ സംസ്കാരം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ ആദ്യം മുതൽ അവസാനംവരെയുള്ള പ്രവൃത്തികളിൽ കൊണ്ടുവരാനുദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു വിഷയമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. സംസ്ഥാനത്ത് പ്രോപ്പർ ഡിസൈനിംഗ് സംവിധാനം കുറവാണെന്നത് വസ്തുതയാണ്. കേരള സംസ്ഥാനം രൂപപ്പെട്ട കാലം മുതൽ പരിശോധിക്കേണ്ട കാര്യമാണിത്. പ്രോപ്പർ ഡിസൈനിംഗ് സംവിധാനമില്ലാതെ, പ്രത്യേകിച്ച് ഇത്തരത്തിൽ കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനമുള്ളൊരു സംസ്ഥാനത്ത് റോഡുകൾ നല്ല രീതിയിൽ മെയിന്റേൻ ചെയ്തുപോകാൻ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. പുതിയ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ റോഡിന്റെ ഡിസൈനും ഡ്രെയിനേജ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റുസംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ചും പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുന്നുണ്ട്. കേരളം രൂപപ്പെട്ട കാലം മുതലുള്ള റോഡുകളാണ് ഡെവലപ് ചെയ്യുന്നത്. റോഡ് നവീകരണത്തിനായി വേറെ സ്ഥലമൊന്നുമില്ല. ഒരു സ്കൂൾ കിലോമീറ്ററിൽ

886 മനുഷ്യർ ജീവിക്കുന്ന ഇന്ത്യയിലെ ഏക സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ദേശീയ ശരാശരിയെക്കാൾ മൂന്നിരട്ടിയാണിത്. അങ്ങനെ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ മുൻകാലങ്ങളിൽ കാളവണ്ടി സഞ്ചരിച്ചിരുന്ന ഇടവഴികളാണ് ക്രമേണ വീതികൂട്ടി റോഡുകളാക്കുന്നത്. അങ്ങനെ മാത്രമേ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. പുതിയ സംവിധാനങ്ങൾ ഇവിടെ ഫലപ്രദമല്ല. ലാൻഡ് അക്വിസിഷന്റെതുൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റു പല പ്രശ്നങ്ങളും പ്രയാസങ്ങളും ഇവിടെ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. തമിഴ്നാട്ടിലെയും ഉത്തർപ്രദേശിലും റോഡുകൾ കണ്ടിട്ടില്ലേ; അവയ്ക്കൊക്കെ എന്തൊരു വീതിയാണെന്ന് ചിലയാളുകൾ ചോദിക്കാറുണ്ട്. അങ്ങനെ നോക്കുകയാണെങ്കിൽ ഉത്തർപ്രദേശിലെയും തമിഴ്നാട്ടിലെയും ജനസാന്ദ്രത കേരളത്തെക്കാൾ വളരെ കുറവാണ്. സഖാവ് ഇ. കെ. നയനാരുടെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാർ 1996-ൽ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ജനകീയാസൂത്രണ പദ്ധതി കൊണ്ടുവന്നതിനുശേഷം ഗ്രാമഗ്രാമാന്തരങ്ങളിൽ ടാർ ചെയ്ത റോഡുകളുള്ള ഇന്ത്യയിലെ ഏകസംസ്ഥാനം കേരളമാണെന്ന് അഭിമാനത്തോടെ പറയാൻ സാധിക്കും. 3 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ റോഡാണുള്ളത്. എന്നാൽ അതിന്റെ ഡിസൈൻ പ്രോപ്പറാക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനങ്ങളൊരുക്കാൻ സാധിക്കുന്ന

നിലയിലേയ്ക്ക് മാറണം. വിവിധ രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികളുടെ ദേശീയ നേതാക്കന്മാരുൾപ്പെടെ ഇക്കാര്യം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. അപ്പോഴും പോസിറ്റീവായ സമീപനമാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കരാറുകാർക്ക് ബോണസ് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതാണ്. നല്ല രീതിയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന കരാറുകാരെ എല്ലാ നിലയിലും സംരക്ഷിക്കുന്ന നിലപാടുതന്നെ സ്വീകരിക്കും. കരാറുകാരുമായി ചർച്ച നടത്തി അവർ പറഞ്ഞതും പറയാത്തതുമായ നിരവധി കാര്യങ്ങൾ സർക്കാർ ഇടപെട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബിൽ പേമെന്റ് വേഗത്തിലാക്കാൻ ധനകാര്യ വകുപ്പുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ഇതിനുപുറമെ മറ്റുപല സംവിധാനങ്ങളും നടപ്പിലാക്കി മുന്നോട്ടുപോവുകയാണ്. തെറ്റായ പ്രവണതകളോട് സന്ധിയില്ലാത്ത നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ് സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്.

ശ്രീ. പി. ബാലചന്ദ്രൻ: സർ, തൃശ്ശൂർ - കുന്നംകുളം കോൺക്രീറ്റ് റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം നടന്നുവരികയാണ്. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഉദ്ദേശം ഒരു മീറ്ററോളം റോഡ് ഉയർന്നുവരുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ഇങ്ങനെ വരുമ്പോൾ

റോഡിന്റെ ഷോൾഡറിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന ഡ്രെയിനേജ് റോഡിനെക്കാൾ ഉയർന്നുനിൽക്കുന്നു. അതിനാൽ റോഡിന്റെ വശങ്ങളിലെ കടകമ്പോളങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള ആക്സബിലിറ്റി ഇല്ലാതാകുന്നതുകൊണ്ട് റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ കടകമ്പോളങ്ങളുള്ള എല്ലാവരും റോഡ് നിർമ്മാണരീതിക്കെതിരായി സംഘടിക്കുന്ന സമീപനം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. മാത്രമല്ല, ഡിസൈനിംഗ് ആ മേഖലയ്ക്ക് ഉപയുക്തമായതാണോ. പ്രത്യേകിച്ച്, പുഴയ്ക്കുൾപ്പാടത്തൊക്കെ ഇത്രയും ഉയരത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മിച്ചാൽ വെള്ളത്തിന്റെ ഒഴുക്ക് എങ്ങനെയാകുമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചൊക്കെ ആശങ്കയുണ്ട്. അതിനാൽ റോഡിലേയ്ക്കുള്ള ആക്സബിലിറ്റി അതിന്റെ വശങ്ങളിലുള്ള കടകമ്പോളങ്ങൾക്കകൂടി ലഭിക്കുന്ന രീതിയിൽ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കുമോ; ഡിസൈനിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണെങ്കിൽ എങ്ങനെ പരിഹരിക്കാം; ജനങ്ങളുടെ ഉൾക്കണ്ണ എങ്ങനെ തീർക്കുമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇത് റോഡിന്റെ ഡിസൈനുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പ്രശ്നം തന്നെയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ റോഡിന്റെ നടുവിലിന്നും രണ്ട് വശത്തേയ്ക്കും ചെറിയ ചരിവുവേണമെന്ന്

നമുക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. പ്രത്യേകിച്ച് കേരളത്തിൽ മഴവെള്ളം ഒലിച്ചുപോകാൻ ഡ്രെയിനേജ് വേണമെന്ന് മാത്രമല്ല, റോഡ് ഉയരത്തിലായിരിക്കുകയും വേണം. എന്നാൽ കെ.എസ്.ടി.പി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ പ്രത്യേകമായ ഡിസൈനിൽ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടാണ് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. ചിലസ്ഥലങ്ങളിൽ ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനത്തിന്റെ ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഇത്തരം പ്രത്യേക പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിക്കാൻ സർക്കാർ ആത്മാർത്ഥമായി ഇടപെടുന്നതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം തൃശ്ശൂർ-കുറ്റിപ്പുറം റോഡ് നിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചതെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ടി.പി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പദ്ധതിയാണത്. തൃശ്ശൂർ അംഗം സൂചിപ്പിച്ച വിഷയം ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അക്കാര്യം പരിഹരിക്കുന്നതുമാണ്. അതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു വിഷയം എന്താണെന്നുവെച്ചാൽ കാലങ്ങളായി നടത്തിവരുന്ന ടി നിർമ്മാണപ്രവൃത്തി വളരെ മന്ദഗതിയിലാണ് നടക്കുന്നത്. അതിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ വേഗത്തിലാക്കാൻ സാധിക്കണം. കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാതയുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രധാന റോഡുകളിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് പരിഹാരം



കാണാൻ 2016-ലെ സർക്കാർ വലിയ ശ്രമം നടത്തിയതിന്റെ ഭാഗമായി തൃശ്ശൂർ വരെ ഏറ്റെടുക്കി പരിഹാരം കാണാൻ സാധിച്ചു. എന്നാൽ തൃശ്ശൂർനിന്നും തിരിച്ച് കാസർഗോഡ് എത്തുന്നതിന് വലിയ രീതിയിലുള്ള ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഗതാഗതക്കുരുക്ക് അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കുന്നതിന് തൃശ്ശൂർ-കുറ്റിപ്പുറം റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം അടിയന്തരമായി പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇത് കെ.എസ്.ടി.പി. പദ്ധതിയിലുൾപ്പെട്ടതാണ്. റോഡ് ഉയർത്തിയതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള ചില പ്രശ്നങ്ങൾ അവിടത്തെ ജനങ്ങൾ പറയുന്നുണ്ട്. അതൊക്കെ പരിഹരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നത്. ഏതായാലും സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകൾക്ക് നല്ല ഡിസൈൻ എന്നത് ഏറ്റവും അനിവാര്യമായ ഒന്നാണ്.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട മൂന്ന് പ്രശ്നങ്ങളാണ് കേരളം നേരിടുന്നത്. നിലവിൽ റോഡുകളുടെ പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുക്കാൻ കരാറുകാർ വരുന്നില്ല. ഒന്ന്, ജി.എസ്.ടി. നിരക്ക് 12 ശതമാനമെന്നത് 18 ശതമാനമാക്കി. രണ്ട്, ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിലുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസം. മൂന്നാമതായി കരാറുകാരുടെ ബിൽ സമയബന്ധിതമായി മാറികിട്ടുന്നില്ല. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ

അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടി വരുന്നതുകൊണ്ടാണ് റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ കരാറുകാർ വരാത്തതെന്ന് പ്രായോഗികമായി പറയുകയാണ്. എം.എൽ.എ. മാതൃക നിലയിൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി പല കരാറുകാരെയും സമീപിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും അവർ അതിന് വിമുഖത പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഉണ്ടായിരിക്കുന്ന കാലതാമസത്തിന്റെ പ്രധാന കാരണം ഇതൊക്കെയാണ്. ബില്ലിന് നേരത്തെ നൽകാനും ഡിസൈൻ സമയബന്ധിതമായി ലഭ്യമാക്കാനും ഗവൺമെന്റ് എന്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കും; ജി.എസ്.ടി.-യിൽ വന്നിരിക്കുന്ന മാറ്റം എങ്ങനെ കോംപൻസേറ്റ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെന്ന് അറിയില്ല. റീബിൽഡ് കേരളയുടെ സമിതിയിൽ അന്ന് വിവിധ രാജ്യങ്ങളിലെ റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പ്രസന്റേഷൻ നടത്തിയിരുന്നു. അന്ന് ആ സമിതിയിൽ ഞാനും ഉണ്ടായിരുന്നു. കേരളത്തിലെ റോഡുകളെ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലുള്ള റോഡുകളായി മാറ്റുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അന്നത്തെ യോഗത്തിൽ പറയുകയുണ്ടായി. അക്കാലത്തിൽ എന്തെങ്കിലും പുരോഗതി കൈവരിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുൻ പ്രതിപക്ഷ

നേതാവ് പ്രധാനപ്പെട്ട മൂന്ന് പ്രശ്നങ്ങളെപ്പറ്റിയാണ് സൂചിപ്പിച്ചത്. അത് വളരെ പ്രസക്തമായ കാര്യമാണ്. അതിൽ നിരവധി പുരോഗതിയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹം തന്നെ അക്കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതായിരിക്കും ഉചിതം. ഡിസൈനിലുള്ള കാലതാമസം പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. ഡിസൈൻ കാലതാമസം വലിയ വിഷയമായി മാറുന്നു. റോഡിന്റെ മാത്രമല്ല കെട്ടിടത്തിന്റെയും കാര്യത്തിൽ മറ്റു ചില വിഷയങ്ങളും പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. അതൊക്കെ വേഗത്തിലാക്കി നിരവധിയായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വേണമെങ്കിൽ അങ്ങേയ്ക്ക് അതിന്റെ എല്ലാ വിശദാംശങ്ങളും തരാൻ തയ്യാറാണ്. സമീപകാലത്ത് ഇതൊക്കെ വേഗത്തിലാക്കാൻ നടത്തിയ ശ്രമവും അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുണ്ടായ ഫലങ്ങളും അങ്ങേയ്ക്ക് രേഖാമൂലം എഴുതി നൽകാം. അദ്ദേഹം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച രണ്ടാമത്തെ പ്രശ്നം കരാറുകാരുടെ ബിൽ പേമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ബിൽ പേമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചില കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ പരിഹരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചിലത് ധനകാര്യ വകുപ്പുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിച്ച് പോകേണ്ട വിഷയമാണ്. മൂന്നാമതായി അദ്ദേഹം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള

വിഷയത്തിന്മേൽ കുറച്ച് കാര്യങ്ങൾ കൂട്ടിച്ചേർത്ത് വായിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം 2018-ൽ ഡി.എസ്.ആർ. നടപ്പാക്കിയത് അങ്ങയെ ഞാൻ ഓർമ്മിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ, കരാറുകാരമായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനായി സർക്കാരും കരാറുകാരമടങ്ങിയ ഒരു സമിതി രൂപീകരിക്കാൻ ആലോചിച്ച കാര്യം സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. ഇതിലൂടെ യഥാസമയം കരാറുകാരമായി കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെന്ന് മാത്രമല്ല, ചർച്ചയിലൂടെ അവരുടെ കാര്യങ്ങൾ നേരിട്ട് സർക്കാരിനെ അറിയിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന രീതിയിലേക്ക് സമിതി മാറും. അതിലൂടെ അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ച വിഷയങ്ങൾ പരിഹരിച്ചുപോകാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി: സർ, ഈ രംഗത്ത് ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യ പ്രയോജനപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടത്തുന്നതിൽ അങ്ങയുടെ ഇടപെടലും പ്രവർത്തനങ്ങളും ശ്ലാഘനീയമാണ്. എന്നാൽ ചില പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഇപ്പോഴും അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ചില കരാറുകാരെങ്കിലും കാലാവധിക്കുള്ളിൽ പണി പൂർത്തിയാക്കുന്നില്ല. സ്വാഭാവികമായും റീ-എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കേണ്ടി വരികയും കൂടുതൽ തുക അതിനായി

ചെലവഴിക്കേണ്ടി വരികയും ചെയ്യുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിലൊരു ശാശ്വത പരിഹാരമെന്ന നിലയിൽ വർക്കുകൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കിയില്ലെങ്കിൽ അവരെ ബ്ലോക്ക് ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്നോ അവരുടെ റിസ്ക് ആൻഡ് കോസ്റ്റിൽത്തന്നെ പുതിയ കരാർ സമയബന്ധിതമായി ടെണ്ടർ ചെയ്യേണ്ടതായി വരുമെന്നുള്ള വ്യവസ്ഥ കരാറിൽത്തന്നെ ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന കാര്യം ആലോചിക്കാമോ; അങ്ങനെ ഒരു ഇടപെടൽ നടത്താൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടൊരു റിപ്പോർട്ട് തന്നെയുണ്ട്. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ പ്രസ്തുത വിഷയം അഡ്രസ്സ് ചെയ്തതാണ്. ടെർമിനേഷനെ പലരും ഭയക്കുകയാണ്. കാരണം, ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്ത് അടുത്ത പ്രവൃത്തി കൊടുക്കാൻ സമയമാകുന്നതിനുമുമ്പ് കോടതിയിൽനിന്ന് സ്റ്റേ വാങ്ങുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രവൃത്തികൾ അനന്തമായി നിന്നുപോകുന്ന പ്രശ്നം വരുന്നുണ്ട്. കോവിഡ് കാലഘട്ടത്തിൽ ഈ പ്രശ്നം അധികമായി അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടിവന്നില്ല. കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽക്കൂടി വലിയ ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങൾ സഞ്ചരിക്കാതിരുന്നതിനാൽ റോഡുകൾ സന്തോഷത്തോടെ ഇള്ളിച്ചാടിയ

കാലമായിരുന്നു അത്. പൊതുവിൽ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ടെർമിനേഷൻ ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ, പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കാത്ത സമയങ്ങളിൽ കരാറുകാരെ നഷ്ടോത്തരവാദിത്തത്തിൽ ഒഴിവാക്കുകയെന്ന സമീപനമാണ് വകുപ്പിന്റെ ആദ്യനടപടി. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മാനുവൽ 2.1.1.1.6-ൽ റിസ്ക് ആൻഡ് കോസ്റ്റ് ടെർമിനേഷനെപ്പറ്റി വളരെ കൃത്യമായി പറയുന്നുണ്ട്. സർക്കാർ അത് നടപ്പിലാക്കി മുന്നോട്ടുപോകും. അതനുസരിച്ച് സ്റ്റാൻഡാൻഡ് ബിഡ് ഡോക്യുമെന്റിലുൾപ്പെടുത്തി അതിൽ കർക്കശമായ ചില മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താനുള്ള നിർദ്ദേശം വകുപ്പിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്, അത് നടപ്പാക്കും, എല്ലാവരും അതിനായി സഹകരിക്കണം. എല്ലാവരും യോജിച്ച് മുന്നോട്ടുപോയാൽ എല്ലാ മണ്ഡലങ്ങളിലേയും ജോലികളിൽ അത്തരത്തിലുള്ള തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളാനാകും.

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ: സർ, റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം കുറയുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ധാരാളം കാര്യങ്ങളുണ്ട്. ഇന്ന് ഇ-ടെണ്ടർ മുഖാന്തരമാണ് റോഡ് ടെണ്ടർ ചെയ്യുന്നതെന്നതാണ് അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. 20-25 ശതമാനം മുതൽ, ചിലയിടങ്ങളിൽ 30 ശതമാനം വരെ താഴ്ന്ന റേറ്റിലാണ് ടെണ്ടർ നൽകുന്നത്. ജി.എസ്.ടി.കൂടി

ബാധകമാകുന്നതിനാൽ അഞ്ച് കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തി മൂന്ന് കോടി രൂപയ്ക്ക് പൂർത്തീകരിക്കേണ്ട സ്ഥിതിയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ റോഡുകളുടെ ഗുണമേന്മ നിലനിർത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. 30 ശതമാനം താഴെ റേറ്റിൽ ടെണ്ടർ നൽകിയാൽ ഉദ്യോഗസ്ഥർ കരാറുകാരുടെ പുറകെ നടക്കേണ്ട സാഹചര്യവുമാണ്. ജോലി ടെണ്ടർ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ കാണിക്കുന്ന ആവേശം പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിൽ കാണിക്കാറില്ല. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് നിയമങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും അവ അപര്യാപ്തമാണ്. നിയമങ്ങൾ കുറെക്കൂടി കർക്കശമാക്കി, വർക്ക് ഏറ്റെടുത്തശേഷം അത് പൂർത്തീകരിക്കാതെ പോകുന്ന കരാറുകാർക്കെതിരെ ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, വളരെ പ്രസക്തമായ കാര്യമാണ് മുൻമന്ത്രിയുടെയായ ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. വളരെ താഴെ റേറ്റിൽ ക്വാട്ട് ചെയ്തെടുക്കുന്ന ടെണ്ടറുകളിൽ പ്രവൃത്തി മുന്നോട്ടുപോകുന്നില്ല. ചിലർ പേരിനുമാത്രമാണ് കരാറുകാർ. മറ്റുപല ബിസിനസ്സിന്റെയും ഭാഗമായി കരാർ പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുക്കുന്നുവെന്നുള്ള നിലയിലാണ് ചിലർ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഇത്

പരിഹരിക്കാൻ നിയമം കർക്കശമാക്കണം. വളരെ പോസിറ്റീവായിട്ടുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശമാണ് അദ്ദേഹം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഭാവിയിൽ അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള ഇടപെടൽ സർക്കാർ നടത്തുമെന്ന് അറിയിക്കുകയാണ്.

**സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി**

3 (\*93) ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ:  
ശ്രീ. കെ. ബാബു (തൃപ്പൂണിത്തുറ):  
ശ്രീ. സജീവ് ജോസഫ്:  
ശ്രീ എം വിൻസെന്റ്: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി സാമൂഹികാഘാത പഠനത്തിനും സർവ്വേയ്ക്കുമായി നിയോഗിച്ചിരുന്ന റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ തിരികെ വിളിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്നറിയിക്കുമോ; എങ്കിൽ കാരണം വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) പ്രസ്തുത പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച എതിർപ്പിനെത്തുടർന്ന് സാമൂഹികാഘാതപഠനവും കല്ലിടലും മുടങ്ങിയ സാഹചര്യത്തിലാണ്



ഉദ്യോഗസ്ഥരെ തിരിച്ച് വിളിക്കാനുള്ള തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടതെന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ?

റവന്യൂ, ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): സർ,

(എ) സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടിയുള്ള സാമൂഹികാഘാത പഠനം 2013-ലെ LARR ആക്ട് പ്രകാരം ആറ് മാസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടിയിരുന്നെങ്കിലും ആയത് നീണ്ടുപോയതുമൂലം സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തുന്നതിന് ഏജൻസികളെ ചുമതലപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള 4(1) വിജ്ഞാപനം re-notify ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് KRDCL മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ ആവശ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്ക് റെയിൽവേ ബോർഡിൽ അന്തിമ അനുമതി ലഭ്യമാകാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ 18.08.2021-ലെ സ.ഉ.(എം.എസ്)നമ്പർ 163/2021/റവ. പ്രകാരം രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള 205 തസ്തികകൾ അടങ്ങിയ 12 സ്പെഷ്യൽ യൂണിറ്റുകളിലെ (ഒരു സ്പെഷ്യൽ ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടർ ഓഫീസും 11 സ്പെഷ്യൽ തഹസീൽദാർ ഓഫീസുകളും) ജീവനക്കാരെ ഔട്ടർ റിംഗ് റോഡ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റ് പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി താൽക്കാലികമായി വിനിയോഗിക്കുന്നതിന്

തീരുമാനിക്കുകയും, റെയിൽവേ ബോർഡിൽനിന്ന് പദ്ധതിക്ക് അന്തിമ അനുമതി ലഭിച്ചതിനുശേഷം മാത്രം 4(1) വിജ്ഞാപനം re-notify ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചാൽ മതിയെന്ന് തീരുമാനമെടുത്തുകൊണ്ട് ലാൻഡ് റവന്യൂ കമ്മീഷണർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുള്ളതുമാണ്.

(ബി) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. റെയിൽവേ ബോർഡിൽ അന്തിമ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടില്ലാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ അന്തിമ അനുമതി ലഭിച്ചതിനുശേഷം മാത്രം 4(1) വിജ്ഞാപനം പുനർവിജ്ഞാപനം ചെയ്യാൽ മതിയെന്ന് തീരുമാനമെടുത്ത് ലാൻഡ് റവന്യൂ കമ്മീഷണർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, സാമൂഹികാഘാത പഠനം പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ലെന്നും റെയിൽവേ ബോർഡിൽനിന്നും പദ്ധതിക്ക് അന്തിമാനുമതി ലഭിച്ചതിനുശേഷം മാത്രം 4(1) വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിച്ചാൽ മതിയെന്നുമുള്ള നിർദ്ദേശമാണ് സർക്കാർ ഇപ്പോൾ കൊടുത്തിട്ടുള്ളതെന്നാണ് അങ്ങ് നൽകിയ മറുപടിയിൽ പറയുന്നത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഇതെല്ലാം മുൻകൂട്ടി മനസ്സിലാക്കി ഗവൺമെന്റിന്

മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണ്? ഇത്രയുംനാളത്തെ പ്രതിസന്ധിയിൽ എന്ത് തുകയാണ് റവന്യൂ വകുപ്പിന് ലഭ്യമായിട്ടുള്ളത്; ടി തുക എന്താവശ്യത്തിന് വിനിയോഗിച്ചുവെന്നുകൂടി വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ തെറ്റിദ്ധാരണയുണ്ട്. സർക്കാരിന് അതേക്കുറിച്ച് ബോധ്യപ്പെടാത്തതുകൊണ്ടല്ല. 13/2021 നമ്പരിലുള്ള ആദ്യത്തെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് പ്രഖ്യാപിച്ചപ്പോഴും അതിനുശേഷം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള പന്ത്രണ്ട് ഓഫീസുകൾ പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോഴും അർത്ഥശങ്കയിടയില്ലാത്തവിധം പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യം, എസ്.ഐ.എ. സ്റ്റഡി (സോഷ്യൽ ഇംപാക്ട് അസസ്സ്മെന്റ്)യും വിദഗ്ധ സമിതി റിപ്പോർട്ടും റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അന്തിമ അനുമതിയും കിട്ടിയതിനുശേഷംമാത്രമേ Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013-ലെ സെക്ഷൻ 8(2) പ്രകാരമുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിക്കുകയുള്ളൂവെന്നാണ്. എന്റെ കൈയിൽ അങ്ങ് ഇവിടെ ചോദിച്ച ചോദ്യമനുസരിച്ചുള്ള 18.08.2021-ലെ 163/2021 നമ്പർ ഉത്തരവുണ്ട്. “ The decision of the Govt. to proceed with the Land Acquisition as per

sub-section File No.REV-B1/322/2020-REV (2) of section (8) of LARR Act, 2013 on receipt of the SIA report, Expert Committee recommendation and the recommendation of the District Collector concerned will be issued only after getting final approval for the project from the Railway board” - ഇത് 163/2021/റവ. ഉത്തരവിന്റെ സെക്ഷൻ B-യിൽ കൃത്യമായി സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. പിന്നെ ഇതുകൊണ്ടാണ് സാമൂഹികാഘാത പഠനം നേരത്തെ ആരംഭിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്? 11(1)(8) (2) പ്രഖ്യാപനത്തിനും 11(1) നോട്ടീഫിക്കേഷനും ശേഷം മാത്രമേ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ആ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികളിൽ കാലതാമസമുണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനായി 4(1) വിജ്ഞാപനം പ്രകാരമുള്ള സാമൂഹികാഘാത പഠനം മാത്രമാണ് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് നടന്നിട്ടുള്ളത്. അതിൽ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലില്ല. എത്ര തുകയാണ് റവന്യൂവകുപ്പിന് കിട്ടിയിട്ടുള്ളതെന്നാണ് അങ്ങിവിടെ ചോദ്യമായി ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. റവന്യൂവകുപ്പിന്റെ കണ്ടിജൻസി ചാർജ്ജായി 20 കോടി 50 ലക്ഷം രൂപ കെ-റെയിൽ കമ്പനി അടച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുവരെയുള്ള സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള റവന്യൂവകുപ്പിന്റെ

പത്രണ്ട് ഓഫീസുകൾക്കും അതിന്റെ അനുബന്ധ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുമായി അതിൽനിന്ന് 8,52,91,882/- രൂപ ഈ മാസം തുടക്കംവരെ ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, നിലവിൽ 28 കോടി രൂപയോളം ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽനിന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. ഇത്രയധികം സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലൂടെ സംസ്ഥാനം മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ, ഇപ്രകാരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരംപോലുമില്ലാത്ത ഒരു പദ്ധതിയായി എന്തിനാണ് തിട്ടപ്പെടുത്തിയത്? ഈ പണം വെറുതെ ചെലവഴിച്ചത്?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതിൽ ഒരു തെറ്റുണ്ട്. 20 കോടി 50 ലക്ഷം രൂപ കണ്ടിജൻസി ചാർജ്ജായി അടച്ചതാണ്. അതിൽനിന്ന് 8,52,91,882/- രൂപ മാത്രമാണ് ചെലവഴിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്തിനാണിത് അഡ്വാൻസായി ചെയ്തത്? കേരളത്തിന് പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി ലഭ്യമാകുമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചപ്പോൾ സംസ്ഥാനം ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികളാരംഭിച്ചു. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തിന് എയിംസ് അനുവദിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിച്ച് ഇപ്പോൾ അതിനായി

കോഴിക്കോട് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സിൽവർലൈൻ പ്രോജക്ടിനായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയ സാഹചര്യത്തിൽ സാമൂഹികാഘാത പഠനത്തിന്റെ താമസമുണ്ടാകേണ്ടതില്ലെന്ന് കരുതിയാണ് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾക്ക് സർക്കാർ തുടക്കം കുറിച്ചത്. ദേശീയപാത ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേരളം നടപ്പാക്കിയ ഒരു മാതൃകയുണ്ട്. അത് വൈകുമെന്ന് കണ്ടപ്പോൾ, ഇന്ത്യയിലൊരു സംസ്ഥാനത്തു മില്ലാത്ത തരത്തിൽ കേരള സർക്കാർ 25 ശതമാനം തുക അഡ്വാൻസ് ചെയ്ത് നടപടികൾക്ക് നേതൃത്വം നൽകിയതിന്റെ പേരിൽ 12 ഹെക്ടർ ഭൂമിയൊഴികെ ബാക്കി സ്ഥലം ദേശീയപാതയിൽ ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിച്ചു. സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തിയത് ആ സ്ഥലത്ത് പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ അറിയുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികളിലേയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ കടന്നിട്ടില്ല.

ശ്രീ. കെ. ബാബു (തൃപ്പൂണിത്തുറ): സർ, സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയിൽ ഏറ്റെടുക്കുന്ന സ്വകാര്യ ഭൂമിയോടൊപ്പംതന്നെ റെയിൽവേയുടെ ഭൂമിയും ഉൾപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ

കേരളത്തിലെ എം.പി.-മാരായ ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡൻ, ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് എന്നിവരുടെ ഒരു ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി, "സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നൽകുന്നത് സാമ്പത്തിക, സാങ്കേതിക സാധ്യതകൾ പരിഗണിച്ച് മാത്രമാണ്" എന്ന് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. അശ്വിനി വൈഷ്ണവ് ആവർത്തിച്ചു. ഇരുനൂറ് കിലോമീറ്ററോളം റെയിൽവേപാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി സിൽവർലൈൻ കടന്നുപോകുമെന്ന് ഭാവിയിൽ റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തെ ബാധിക്കുമെന്നും ഈ സാഹചര്യംകൂടി പരിശോധിച്ചുമാത്രമേ അനുമതി നൽകുവെന്നുമാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. റെയിൽവേയുടെ സ്ഥലം സംബന്ധിച്ച് ഇതുവരെ ഒരു തീരുമാനമെടുക്കുകയോ അനുമതി നൽകുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല. പിന്നെന്തടിസ്ഥാനത്തിലാണ് മഞ്ഞക്കുറ്റികൾ സ്ഥാപിക്കുകയും, അതിനെതിരെ പ്രതിഷേധിക്കുന്നവരുടെ പേരിൽ കേസെടുത്ത് ഇത്രയും ഭീകരാവസ്ഥ സൃഷ്ടിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, അങ്ങ് ചോദിച്ചത് വ്യത്യസ്തമായൊരു ചോദ്യമാണ്. ഇന്നലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈബി ഈഡൻ, എം.പി.-ക്ക് ഉൾപ്പെടെ ലഭ്യമായ മറുപടിയുടെ ആദ്യഭാഗം അങ്ങ് വായിച്ചില്ല. കേരളത്തിന് പദ്ധതിക്ക് തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്, അതുമാത്രമേ

കൊടുത്തിട്ടുള്ളവെന്ന് അതിന്റെ ആദ്യഭാഗത്ത് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഏത് ഭൂമിയാണ് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതെന്നും ആ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താൽ ഏതെങ്കിലും വിധത്തിലുള്ള സാമൂഹികാഘാതം ഉണ്ടാകുമോയെന്നും പരിശോധിക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയപ്പോൾ സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തിയെന്നുള്ളൂ. LARR Act, 2013-ലെ 4(1) വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള സാമൂഹികാഘാത പഠനം, വകുപ്പ് 5 പ്രകാരമുള്ള പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് (ഇതിൽ എല്ലാ അഫക്ടഡ് പാർട്ടീസിനെയും വിളിപ്പിക്കും), വകുപ്പ് 6 പ്രകാരമുള്ള പബ്ലിക് ഷെൻ എന്നിവയ്ക്കുശേഷം വകുപ്പ് 7 പ്രകാരം, ഈ അലൈൻമെന്റ് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നതാണോയെന്ന് എക്സ്പെർട്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് തീരുമാനിക്കാം. എക്സ്പെർട്ട് കമ്മിറ്റി വേണ്ടെന്ന് തീരുമാനിച്ചാൽ സംസ്ഥാനത്തിന് അത് പുനഃപരിശോധിക്കേണ്ടിവരും. ഇവിടെ മാവേലിക്കര നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗമുണ്ട്. Mitchel ജംഗ്ഷൻ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ എക്സ്പെർട്ട് കമ്മിറ്റി നിഷേധിച്ചതിന്റെ പേരിൽ ആ പ്രദേശത്ത് വീണ്ടും SIA സ്റ്റഡി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിൽ ഇപ്പോൾ തീരുമാനമായിട്ടേയുള്ളൂ. പ്രവർത്തനങ്ങൾ വേഗത്തിൽ നടത്താൻ ദേശീയപാത ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലും



ഗെയിൽ പദ്ധതിയിലും എങ്ങനെയാണോ കേരളം അഡ്വാൻസായി  
 മുന്നോട്ടുപോയത്....., കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെയും റെയിൽവേ  
 ബോർഡിന്റെയും അനവാദം കിട്ടിയതിനുശേഷം മാത്രമേ 8(2)  
 സെക്ഷനിലേയ്ക്ക് കടക്കുകയുള്ളൂവെന്നത് 13/2021, 163/2021 ഉത്തരവുകളിൽ  
 കൃത്യതയോടുകൂടി സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനുമുമ്പുള്ള പഠനം മാത്രമാണ്  
 നടത്തിയത്. പലവിധത്തിലുള്ള കാരണങ്ങളാൽ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കപ്പെട്ട  
 പ്രശ്നമാണ് അങ്ങിവിടെ ഉന്നയിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സജീവ് ജോസഫ്: സർ, ആയിരക്കണക്കിന് ആളുകൾക്ക്  
 അവരുടെ തുച്ഛമായ ഭൂമിനിയോഗംപോലും അസാധ്യമാക്കുന്ന വിധത്തിലുള്ള  
 ദുരന്ത നടപടിയാണ് സിൽവർലൈനിനുവേണ്ടി മഞ്ഞക്കല്ലു  
 സ്ഥാപിച്ചതിലൂടെ സംജാതമായിരിക്കുന്നത്. ഏത് നിയമത്തിന്റെ  
 ഭാഗമായാണ് സിൽവർലൈനിനുവേണ്ടി മഞ്ഞക്കല്ലുകൾ സ്ഥാപിച്ചത്; ഇത്  
 നിയമപരമാണോ; എങ്കിൽ ആ നിയമത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾ നൽകാമോ;  
 സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി പ്രതിസന്ധിയിലായ ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ആ  
 കല്ലുകൾ മാറ്റാൻ ജനങ്ങൾക്ക് അധികാരമുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ രാജൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ

സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 4(1) സാമൂഹികാഘാത പഠനമനുസരിച്ച് ഭൂമി ഏതെന്ന് അളക്കാൻവേണ്ടിയുള്ള അളവ് നിശ്ചയിക്കലാണ് ഇതിന്റെയെല്ലാം പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. ഒരു ഘട്ടത്തിൽ, 16-05-2022-ൽ KRDCL കുറ്റികൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിന്റെ പ്രയാസം ചൂണ്ടിക്കാട്ടി ജിയോ ടാഗിംഗ് നടത്താൻ അനുമതി നൽകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഉടൻതന്നെ അക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് 153-ാം നമ്പർ കത്തുപ്രകാരം ജിയോ ടാഗിംഗ് നടത്താനുള്ള അനുമതിയും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ മഞ്ഞക്കുറ്റികൾ സ്ഥാപിച്ചതിലൂടെ സാമൂഹികാഘാത പഠനത്തിന്റെ ഭൂമിയെത്ര, വലിപ്പമെത്ര, അതിൽ എന്തെല്ലാം നഷ്ടപ്പെടും എങ്ങനെയെല്ലാം ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുക്കണം, ടി പ്രദേശത്തുകൂടി സിൽവർലൈൻ പോകേണ്ടതുണ്ടോ എന്നറിയാനുള്ള ഭൂമി നിശ്ചയിക്കപ്പെടലാണ് നടക്കുന്നത്. ഒരു മാർക്കിംഗാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള മഞ്ഞക്കുറ്റികൾ സർക്കാർ തന്നെയാണ് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇങ്ങനെ മഞ്ഞക്കുറ്റികൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളത് ഭൂമി അളക്കാനുള്ള ഒരു അളവുകോലായിട്ടാണ്. അല്ലാതെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള ഒരു കുറ്റിയടിക്കലല്ല.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, മഞ്ഞകുറ്റികൾ സ്ഥാപിച്ചതോടുകൂടി

ആയിരക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങളുടെ ഭൂമി ഇന്ന് വിനിയോഗിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയിലാണുള്ളത്. മകളുടെ വിവാഹത്തിന് ടി ഭൂമി നൽകാനോ മറ്റെന്തെങ്കിലും ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടി ഭൂമി പണയം വയ്ക്കാനോ വിൽക്കാനോ സാധിക്കുന്നില്ല. വീടുപണി ആരംഭിച്ചവർ പണി പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കാതെ പകുതിവഴിയിൽ നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഭൂമി കയ്യിലുണ്ടെങ്കിലും അത് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്തൊരു സ്ഥിതിയാണ് നിലവിലുള്ളത്. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്രാനുമതി ലഭിക്കാത്ത പശ്ചാത്തലത്തിൽ 12 സ്പെഷ്യൽ യൂണിറ്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ മറ്റ് പദ്ധതികളിലേയ്ക്ക് മാറ്റി വിന്യസിച്ചുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽ പറയുകയുണ്ടായി. കേന്ദ്രത്തിന്റെ അനുമതി ലഭിക്കാത്ത പശ്ചാത്തലത്തിൽ സർവ്വേ നമ്പറടക്കം പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള പ്രസ്തുത നോട്ടീഫിക്കേഷൻ പിൻവലിക്കാനും ഇല്ലാത്തൊരു പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി കല്ലിടൽ നടത്തിയതിൽ പ്രതിഷേധിച്ചവർക്കെതിരെ എടുത്തിട്ടുള്ള കേസുകൾ പിൻവലിക്കാനും സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോയെന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. കെ രാജൻ: സർ, അങ്ങയെപ്പോലൊരാൾ ഇങ്ങനെയൊരു ചോദ്യം ചോദിക്കുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിച്ചില്ല. കാരണം, ഈ സർവ്വേ നമ്പർ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതിന്റെ പേരിൽ ഒരു ഭൂമിയും അറ്റാച്ച് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഭൂമി അറ്റാച്ച് ചെയ്യണമെങ്കിൽ ....., ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദ്യം ചോദിച്ചല്ലോ; മറുപടി ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറിനോട് പറയുകയാണ്. ചെയർ മുഖാന്തരം ഇന്നലെ പറഞ്ഞതുപോലെ അങ്ങയെ അറിയിക്കുകയാണ്. അതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം 8(2) സെക്ഷൻ പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുകയും 11(1) പ്രകാരം നോട്ടീഫിക്കേഷൻ നടത്തുകയും ചെയ്താൽ മാത്രമെ, ബന്ധപ്പെട്ട സർവ്വേ നമ്പർ പ്രകാരമുള്ള ഭൂമി സർക്കാർ അറ്റാച്ച് ചെയ്യുവെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുകയുള്ളൂ. ആ ഭൂമി അറ്റാച്ച് ചെയ്യാമോ, ആ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാമോ, റിക്വസിഷൻ അതോറിറ്റി പറഞ്ഞതുപ്രകാരമുള്ള സർവ്വേ നമ്പറുകളിലൂടെ ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാമോ; ഇത് പരിശോധിക്കാനാണ് 4(1) പ്രകാരമുള്ള എസ്.ഐ.എ. (സോഷ്യൽ ഇംപാക്ട് അസസ്‌മെന്റ്) സ്റ്റഡി നടത്തുന്നത്. ഇനി പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് നടത്തി സെക്ഷൻ 7 പ്രകാരം എക്സ്പേർട്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് ഇത് തള്ളാവുന്നതാണ്. സെക്ഷൻ 8-ലെ അധികാരം ഉപയോഗിച്ച് ഗവൺമെന്റിനുവേണമെങ്കിലും ഇത് തള്ളാവുന്നതാണ്. ടി ഭൂമി

സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്തതായി ആരും പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടില്ല. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം 11(1)നോട്ടീഫിക്കേഷൻ പ്രഖ്യാപിച്ചതിനുശേഷം മാത്രമെ ഏതെങ്കിലും വിധത്തിലുള്ള ഭൂമിയുടെ ക്രയവിക്രയങ്ങൾക്ക് തടസ്സം നിൽക്കാൻ പാടുള്ളൂ. LARR 11-ാമത് സെക്ഷന്റെ 4-ാം ഉപവകുപ്പ് അങ്ങയുടെ അറിവിലേയ്ക്ക് ഞാൻ വായിക്കാം. “ ..... 11(1) പ്രകാരമുള്ള വിജ്ഞാപനം പ്രസിദ്ധീകരിച്ച തീയതി മുതൽ ഈ അധ്യായപ്രകാരമുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ അവസാനിക്കുന്ന സമയംവരെ യാതൊരു വ്യക്തിയും പ്രാഥമിക വിജ്ഞാപനത്തിൽ പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുള്ള ഭൂമിയെ സംബന്ധിച്ച് ഏതെങ്കിലും വിധത്തിലുള്ള ഇടപാടുകളിൽ ഏർപ്പെടുകയോ ഇടപാടുകൾക്ക് ഇടയാക്കുകയോ അങ്ങനെയുള്ള ഭൂമിയിൽ ഏതെങ്കിലും വിധത്തിലുള്ള ബാധ്യതകളുണ്ടാക്കുകയോ ചെയ്യാൻ പാടില്ല” . സെക്ഷൻ 11 പ്രഖ്യാപിച്ചതിനുശേഷം, 11-ലേയ്ക്കൊന്നും എത്തിയിട്ടില്ല. ഇവിടെ 4(1) മാത്രമാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്നുമാത്രമല്ല, നിരവധി രാഷ്ട്രീയ പ്രവർത്തകർ ഉന്നയിച്ചതനുസരിച്ച്, ഇതിലൊരു ക്ലാരിഫിക്കേഷൻ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഞാനത് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താം. ഈ ക്ലാരിഫിക്കേഷനെക്കുറിച്ച് എല്ലാവരും

അറിയേണ്ടതാണ്. ടി ഭൂമിയിന്മേലുള്ള കരമടയ്ക്കാനാകുന്നില്ല എന്നൊരു തെറ്റായ പ്രചരണം നടക്കുകയാണ്. ഈ പ്രശ്നമനുസരിച്ച് 21-04-2022-ൽ റവന്യൂ ബി(1) 414/2021 എന്ന കത്തുപ്രകാരം റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറി ജില്ലാ കളക്ടർമാർക്ക് ഐ.ജി.എഫ് രജിസ്ട്രേഷൻ അതുപോലെ കോപ്പറേറ്റീവ് രജിസ്ട്രാർമാർക്ക് പ്രത്യേകമായ കത്തയച്ചു. കത്തിൽ എന്താണ്; “ It is only after sanction issued as per the sub-section (2) of section 8 of LARR Act 2013 the 11(1) notification (preliminary notification) will be issued. As such it is hereby informed that there is no restriction to give loan on the security of the properties surveyed for SIA study of the proposed Silver Line Project” .ഞാൻ അത് വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. ഈ ഭൂമി വിൽക്കാൻ തടസ്സമില്ല, ഈ ഭൂമി മോർട്ട്ഗേജ് ചെയ്യാൻ തടസ്സമില്ല, ഈ ഭൂമിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു ക്രയവിക്രയത്തിനും 4(1) പ്രഖ്യാപിച്ചതുകൊണ്ട് തടസ്സമില്ല. ഇക്കാര്യം ബോധ്യപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറി അയച്ചു കത്താണിത്. ഏതെങ്കിലും സാഹചര്യത്തിൽ 4(1) നടപടി സ്വീകരിച്ചതിന്റെ പേരിൽ റവന്യൂ വകുപ്പിൽ കരം അടയ്ക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള ഏതെങ്കിലും

നടപടികൾക്ക് ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ തടസ്സം നിൽക്കുകയാണെങ്കിൽ കർശനമായ നടപടിയെടുക്കുമെന്ന് ഈ സഭ മുമ്പാകെ ഉറപ്പുനൽകുകയാണ്. ഈ വിജ്ഞാപനം നടത്തിയതിലൂടെ കരമടയ്ക്കുന്നതിന് യാതൊരു തടസ്സവും നിലവിലില്ല. മാത്രമല്ല, ഇപ്പോൾ പുറത്തിറക്കിയെന്ന് സൂചിപ്പിച്ച, 163/2001 പ്രകാരമുള്ള 4(1) നോട്ടീഫിക്കേഷനിലുൾപ്പെട്ട ആളുകളെ മാറ്റിക്കൊണ്ടും റീ നോട്ടീഫൈ ചെയ്യുന്നില്ലെന്ന് പറഞ്ഞതുകൊണ്ടുമാണ് ബി14/421/2021 റവന്യൂ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കത്ത് പുറത്തിറങ്ങിയിട്ടുള്ളത്. അങ്ങേ അത് മനസ്സിലാക്കുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

**എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്പെഞ്ചുകളുടെ പ്രവർത്തനം**

- (\*94) ശ്രീ. സി. ആർ. മഹേഷ്:
- ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ:
- ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്പെഞ്ചുകളുടെ പ്രവർത്തനം

കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്;

(ബി) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകൾ മുഖേനയല്ലാതെ വ്യാപകമായി നിയമങ്ങൾ നടത്തിയെന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(സി) എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകൾ വഴിയുള്ള ഏതെല്ലാം സേവനങ്ങളാണ് ഓൺലൈനിലൂടെ ലഭ്യമാകുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ഡി) എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകളെ എംപ്ലോയ്മെന്റിംഗ് സെന്ററുകളാക്കി മാറ്റുന്നതിനായി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള നടപടികൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി):

സർ, (എ) എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകളുടെ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക് എവിടെനിന്നും ഏതു സമയവും വകുപ്പിന്റെ സേവനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള ഇ-എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ച് എന്ന ഓൺലൈൻ പോർട്ടൽ, ഇ-ഓഫീസ്, മൊബൈൽ ആപ്ലിക്കേഷൻ, എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകളിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക് സ്മാർട്ട് കാർഡ്, ഉദ്യോഗാർത്ഥികളുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ



റെക്കാർഡുകളുടെ ഡിജിറ്റൈസേഷൻ എന്നിവ നടപ്പിലാക്കി വരികയാണ്. സമയക്കുറവുള്ളതുകൊണ്ട് ബാക്കി ഭാഗം ഞാൻ മേശപ്പുറത്തുവെക്കുന്നു. +

ശ്രീ. സി. ആർ. മഹേഷ്: സർ, സാധാരണക്കാരായ തൊഴിൽരഹിതരെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു വലിയ ആശ്രയവും പ്രതീക്ഷയുമായിരുന്ന സംസ്ഥാനത്തെ എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചിലെ നടപടിക്രമങ്ങൾ ഇപ്പോൾ സുതാര്യമല്ല. വെബ്സൈറ്റിൽപ്പോലും എത്രപേർക്ക് എവിടെ ജോലി ലഭിച്ചുവെന്നോ ഏതൊക്കെ മേഖലകളിൽ ജോലി ലഭിച്ചുവെന്നോ ഉള്ള കാര്യങ്ങളില്ല. ഇതിന്റെ വിശദവിവരങ്ങൾ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി): സർ, 2016 മേയ് മുതൽ 2021 മേയ് വരെ 11192 പേർക്ക് സ്ഥിരനിയമനവും 44160 പേർക്ക് താൽക്കാലിക നിയമനങ്ങളും ഉൾപ്പെടെ ആകെ 55352 പേർക്ക് നാളിതുവരെ എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചിലൂടെ നിയമനം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഭാവിയിൽ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഏതൊരു തടസ്സവുമില്ല.

---

+ അനുബന്ധമായി വെച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. ആർ. മഹേഷ്: സർ, കോവിഡ് മഹാമാരിക്കുശേഷം

എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്പെഞ്ചുകളിൽ നിന്നും ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക് കാർഡുകൾ അയക്കാൻ തുടങ്ങിയെങ്കിലും ഇതിനായി കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. കാലതാമസമൊഴിവാക്കി വേഗത്തിൽ കാർഡുകൾ അയക്കാനും തൊഴിൽ ലഭ്യത വേഗത്തിലാക്കാനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, സാധാരണഗതിയിൽ എംപ്ലോയ്മെന്റ്

എക്സ്പെഞ്ചുമുഖേന ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക് നിയമനം നൽകുന്നതിൽ മുൻകാലങ്ങളിൽ കാലതാമസം നേരിട്ടിരുന്നു. എന്നാൽ, നിലവിൽ വിവിധ സർക്കാർ വകുപ്പുകളിൽ നിന്നോ പ്രൈവറ്റ് ഏജൻസികളിൽനിന്നോ എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്പെഞ്ചിൽ അപേക്ഷ ലഭിച്ചാൽ ഒരാഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽത്തന്നെ അതിനാവശ്യമായ ലിസ്റ്റ് കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്പെഞ്ചുവഴി

പേര് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് ഒരു ജോലിക്കുവേണ്ടി കാത്തിരിക്കുന്ന നിരവധി ഉദ്യോഗാർത്ഥികളുണ്ട്. ഇത്തരം ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക് ജോലി

ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചിൽ പേര് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തവരിൽനിന്നും അവരുടെ യോഗ്യതയനുസരിച്ചും സീനിയോറിറ്റിയനുസരിച്ച് ജോലി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷന്റെ പരീക്ഷയെഴുതി റാങ്ക് ലിസ്റ്റിൽ സ്ഥാനം പിടിച്ച് ജോലിക്കുവേണ്ടി കാത്തിരിക്കുന്നവർക്ക് വേക്കൻസി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതിൽ മന:പൂർവ്വം ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ വീഴ്ച വരുത്തുന്നതിന്റെ പേരിൽ ജോലി നഷ്ടപ്പെടുന്ന കേസുകളിൽ കുറ്റക്കാരായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കെതിരെ ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; അത്തരം ഉദ്യോഗാർത്ഥികളെ നിയമിക്കുന്നതിന് പ്രത്യേകമായ തീരുമാനമെടുക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, വേക്കൻസി ഉണ്ടായാലുടൻതന്നെ പി.എസ്.സി.-യിലോ എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചിലോ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത് അതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് എല്ലാ

വകുപ്പുമേധാവികൾക്കും ഇപ്പോൾത്തന്നെ ഗവൺമെന്റ് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വലിയമാറ്റവും ഈ രംഗത്ത് വന്നിട്ടുണ്ട്. ബോധപൂർവ്വം ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ വേക്കൻസി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യാതെ തൊഴിൽ അന്വേഷകന് തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടാൽ ഗവൺമെന്റ് തീർച്ചയായും ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

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

(ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു.)