

മി. സ്ലീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ..... ചോദ്യം നമ്പർ *241

ദേശീയപാത വികസനത്തിനുള്ള മാർഗ്ഗ രേഖകൾ

(*241) ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ:

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ:

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ:

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്തും

രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഏതെല്ലാം ദേശീയപാതകളാണ് വികസിപ്പിക്കുവാൻ

തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്;

(ബി) എത്ര മീറ്റർ വീതിയിൽ ഈ പാതകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനാണ്

തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്; ഇതിനായി എന്തെങ്കിലും മാർഗ്ഗ രേഖകൾ

തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദമാക്കുമോ;

(സി) ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കായി പുതിയ പാക്കേജുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

എങ്കിൽ വിശദാംശങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഡി) ദേശീയപാതകളുടെ വികസനത്തിനായി പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ചെലവും

ഇതിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്നും ലഭിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന സഹായവും സംബന്ധിച്ച

വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കുമോ?

പൊതുമാതൃക രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ,

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന ദേശീയപാതകളായ എൻ.എച്ച്. 17-ഉം എൻ.എച്ച്. 47-ഉം മറ്റ് ദേശീയ പാതകളായ എൻ.എച്ച്. 49 (ബോഡിമെട്ട് - കണ്ടന്നൂർ), എൻ.എച്ച്. 208 (കൊല്ലം - കഴുതുരുട്ടി), എൻ.എച്ച്. 212 (കോഴിക്കോട് - മുത്തങ്ങ), എൻ.എച്ച്. 213 (കോഴിക്കോട് - പാലക്കാട്), എൻ.എച്ച്. 220 (കൊല്ലം - കുമിളി), എൻ.എച്ച്. 183 എ (ഭരണിക്കാവ് - പത്തനംതിട്ട - വണ്ടിപ്പെരിയാർ), എൻ.എച്ച്. - 185 (അടിമാലി - പൈനാവ് - കുമിളി) എന്നിവയാണ് വികസിപ്പിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

(ബി) എൻ. എച്ച്. 17, എൻ.എച്ച്. 47 എന്നിവ 45 മീറ്റർ വീതിയിലും മറ്റ് ദേശീയപാതകൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി പേവ്ഡ് ഷോൾഡറോടുകൂടിയ രണ്ടുവരിപ്പാതയായി 18 മീറ്റർ വീതിയിലുമാണ് വികസിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിൽ എൻ.എച്ച്. 47-ന്റെ വാളയാർ മുതൽ വടക്കുംചേരി വരെയും തൃശ്ശൂർ മുതൽ അരൂർ വരെയുമുള്ള ഭാഗങ്ങൾ നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. വടക്കുംചേരി മുതൽ തൃശ്ശൂർ വരെയും കഴക്കൂട്ടം മുതൽ തമിഴ്നാട് അതിർത്തി വരെയുമുള്ള ഭാഗത്തെ നിർമ്മാണ

പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. ദേശീയപാതാ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് നടത്തുമ്പോൾ അലൈൻമെന്റിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി സംസ്ഥാന ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഉന്നതതല കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത കമ്മിറ്റി അലൈൻമെന്റിലുള്ള പരാതികൾ പരിശോധിച്ച് പുതിയ ഡി.പി.ആർ. കൺസൾട്ടന്റിനുവേണ്ട നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുവാൻ നടപടി എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ദേശീയപാതാ വികസനത്തിന് കർണ്ണാടക അതിർത്തി മുതൽ വെങ്ങളം വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ ഡി.പി.ആർ. പുതുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. വെങ്ങളം മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെയും ചേർത്തല മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയുമുള്ള ഭാഗത്തിന്റെ ഡി.പി.ആർ. കൺസൾട്ടന്റിനെ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനുള്ള ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. മറ്റ് ദേശീയപാതകൾ (എൻ.എച്ച്. 49, എൻ.എച്ച്. 208, എൻ.എച്ച്. 212, എൻ.എച്ച്. 213, എൻ.എച്ച്. 220, എൻ.എച്ച്. 183 എ, എൻ.എച്ച്. 185 എന്നിവ) പേവ്ഡ് ഷോൾഡറോടുകൂടിയ രണ്ടുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കുവാനുള്ള ഡി.പി.ആർ. ഘട്ടംഘട്ടമായി കേന്ദ്രമന്ത്രാലയത്തിന്റെ വാർഷിക പദ്ധതിയിൽപ്പെടുത്തി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുവഴി നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. ദേശീയപാതകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നത് കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിന്റെ

മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ അനുസരിച്ചാണ്.

(സി) ദേശീയപാതാ വികസനത്തിനായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കേന്ദ്രത്തിൽ നിലവിൽ വന്ന പുതിയ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ ആക്ട് (Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act 2013) പ്രകാരം ആയിരിക്കും സ്ഥലത്തിന്റെ വില നിശ്ചയിക്കുന്നതും മറ്റ് നഷ്ടപരിഹാരം കണക്കാക്കുന്നതും. വ്യവസ്ഥകൾ പ്രസ്തുത ആക്ടിന്റെ സെക്ഷൻ 26-32, 38, 105-ലും അനുബന്ധ ഷെഡ്യൂളുകളായ ഷെഡ്യൂൾ - 1, ഷെഡ്യൂൾ -2, ഷെഡ്യൂൾ - 3 -ലും ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. സ്ഥലവില നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ അടുത്ത പ്രദേശത്ത് രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഏറ്റവും കൂടിയ വിലയുടെ രണ്ട് മടങ്ങ് മുതൽ നാല് മടങ്ങുവരെ (സൊലേഷ്യം ഉൾപ്പെടെ) ലഭിക്കുമെന്നാണ് ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റി അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്.

(ഡി) ദേശീയപാതാ വികസനത്തിന്റെ പൂർണ്ണമായ ചെലവ് വഹിക്കുന്നത് കേന്ദ്രസർക്കാരാണ്. ഇതിന്റെ ഡി.പി.ആർ. പൂർത്തീകരിച്ചാൽ മാത്രമെ നിർമ്മാണത്തിന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന തുക അറിയാൻ കഴിയൂ.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ഗതാഗതത്തെ സംബന്ധിക്കുന്ന അതീവ ഗുരുതരമായ ഒന്നാണ് ദേശീയപാതയുടെ പ്രശ്നം.

ആദ്യമായി ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കാരണം കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിൽ അദ്ദേഹം തന്നെ ദേശീയപാതയിലെ കുഴിയിൽ ഇറങ്ങിയെന്നാണ് ഒരു പത്രത്തിൽ എഴുതിയിരിക്കുന്നത്. ഞാൻ അതുവഴി പോയിരുന്നു. കായംകുളം മുതൽ ചേർത്തല വരെ റോഡിൽക്കൂടി സഞ്ചരിക്കുന്നത് മനുഷ്യസാധ്യമല്ല. ഇന്നലെ ഞാൻ തിരിച്ചുവന്നപ്പോൾ അങ്ങ് കുഴിയിൽ ഇറങ്ങി പരിശോധിച്ചതിന്റെ ഗുണങ്ങൾ കണ്ടു. ദേശീയപാതയുടെ ഗതി ഇതാണെങ്കിൽ മറ്റ് റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി എന്തായിരിക്കും. ഇന്ത്യയിലെ ദേശീയപാതകളുടെ പുരോഗതിയുടെ ശരാശരി എടുത്താൽ കേരളത്തിൽ അർഹമായ വികസനം വന്നിട്ടുണ്ടോ? അതോടൊപ്പം ദേശീയപാതാ വികസനത്തിന്റെ പൂർണ്ണമായ ചെലവ് വഹിക്കുന്നത് കേന്ദ്ര സർക്കാരാണെന്നാണ് അങ്ങയുടെ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ ഡി.പി.ആർ. മാത്രമാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ചുമതല. ചേർത്തല മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന്റെ ഡി.പി.ആർ. കൺസൾട്ടന്റിനെ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനുള്ള ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും അങ്ങയുടെ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മൂന്ന് പതിറ്റാണ്ടായി ഇതിനുള്ള നടപടികൾ നടക്കുന്നു. ഈ ദേശീയപാതയുടെ വർക്ക് സമയബന്ധിതമായി തീർക്കാനുള്ള എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ

ഭാഗത്തുണ്ടോ; അതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ദേശീയപാതയ്ക്ക് ദേശീയ നിലവാരമില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല പലയിടത്തും പ്രാദേശിക റോഡുകളുടെ നിലവാരംപോലുമില്ലാതെയാണ് നിർമ്മിച്ചുവരുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് കോൺട്രാക്ട് പീരീഡ് കഴിയാൻ ഒന്നര വർഷമുണ്ടായിട്ടും ആ നിർമ്മാണത്തിലെ തകരാറും അഴിമതിയും കാരണമാണ് ഓച്ചിറ മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള സംഭവമുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ദേശീയപാത നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ഇവിടത്തെ കാലാവസ്ഥ കണക്കിലെടുക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും ഇത് വളരെ നല്ല രീതിയിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളും കേന്ദ്രത്തിന് നൽകിയാൽ അവർ അത് അംഗീകരിക്കാറില്ല. ഉപരിതലം പൂശുന്ന ഒരു പ്രോജക്ട് മാത്രമാണ് അവർ തരുന്നത്. അതുതന്നെ വേണ്ടത്ര ഭംഗിയായി ചെയ്യുകയുമില്ല. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളൊക്കെ ഭൂതകാലത്തിലുള്ളതാണ്. ചർച്ച ചെയ്ത് ഇതിനൊക്കെ പരിഹാരങ്ങൾ കാണേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്ന ആദ്യത്തെ ആഴ്ചയിൽതന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ഉത്തരവാദപ്പെട്ട ആളുകളെയും ഇവിടത്തെ എൻ.എച്ച്.

അധികാരികളെയും വിളിച്ച് നല്ലൊരു ചർച്ച നടത്തുകയുണ്ടായി. ഞാനും അതിൽ പങ്കെടുത്തിരുന്നു. കാസർഗോഡ് മുതൽ തമിഴ്നാട് അതിർത്തിവരെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുമെന്നാണ് ആ ചർച്ചയിൽ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതിനാവശ്യമായ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാ സഹായങ്ങളും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യുവരികയാണ്. വകുപ്പ് മാത്രമല്ല ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും അതിൽ പ്രത്യേക താല്പര്യമാണ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ ദേശീയപാത ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കാനുള്ള ശക്തമായ നീക്കമുണ്ടാകണം. ഭൂമി എടുക്കുന്നതിന് കുറച്ച് തർക്കങ്ങളുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ടെണ്ടർ നടപടികളിൽ കടക്കാൻ കഴിയാത്തത്. ഓച്ചിറ, ചേർത്തല ഭാഗത്തൊക്കെ തർക്കങ്ങളുണ്ട്. ആ തർക്കങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ ഡിസ്ട്രിക്ട് കളക്ടർമാർ സാമർത്ഥ്യപൂർവ്വം ഇടപെടേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ആ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ ഇത് പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള ഒരു നല്ല പരിശ്രമവും കൂട്ടായ്മയും നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ശക്തമായ നിലപാടുകളുണ്ടാകുമെന്ന് സഭയെ അറിയിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, രണ്ട് വർഷത്തിനകം കേരളത്തിലെ

ദേശീയപാതകളെല്ലാം സഞ്ചാരയോഗ്യമാകുമെന്ന മന്ത്രിയുടെ ഉറപ്പ് പാലിക്കപ്പെടുന്നതിനായി നമുക്ക് കാത്തിരിക്കാം. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ഭൂ ഉടമസ്ഥർക്ക് കിട്ടേണ്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ കാലതാമസം വന്ന് കോടതി കയറിയാലും ലഭിക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഭൂമി സറണ്ടർ ചെയ്യാൻ ആളുകൾ വിസമ്മതിക്കുന്നത്. അതിന് സത്വരമായ നടപടി എടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും നടപടി എടുക്കും. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്ന പ്രദേശത്തുള്ള ഭൂമിയുടെ വില നോക്കിയിട്ട് രണ്ട് മടങ്ങുമുതൽ നാല് മടങ്ങുവരെ വില നൽകുമെന്നാണ് കേന്ദ്ര ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റി തന്നെ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. വിലയെ സംബന്ധിച്ച് തൃപ്തികരമായ നിലപാട് വന്നിട്ടുണ്ട്. എല്ലാ മാനുഷിക പരിഗണനകളും നൽകിക്കൊണ്ടുതന്നെ ഇത് നടപ്പാക്കുക എന്നുള്ള ഉറച്ച നിലപാടാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. തീർച്ചയായും ഭൂമിക്ക് ന്യായവില വച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നമുള്ളയിടത്ത് നെഗോഷ്യേറ്റ് ചെയ്ത് വില തീരുമാനിക്കാം. ഡിലേ ഒഴിവാക്കാനുള്ള നടപടിയെടുക്കാൻ ഡിസ്ട്രിക്ട് കളക്ടർമാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അത് ശക്തമായി ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, മൺസൂൺ ആരംഭിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് മന്ത്രിയെന്ന നിലയിൽ അങ്ങ് നടത്തിയ തയ്യാറെടുപ്പുകൾ പ്രത്യേകം

പ്രശംസനീയമാണ്. ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് അഞ്ഞൂറ് കോടി രൂപയുടെ ലാഭമെങ്കിലും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടാകും. മഴവെള്ളം റോഡിലൂടെ ഒഴുകിയാണ് റോഡുകൾ പ്രധാനമായും നഷ്ടപ്പെടുപോകുന്നത്. അങ്ങയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നടത്തിയ ഇടപെടൽ മാതൃകാപരം തന്നെയാണ്. എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും തൃപ്തികരമായി എത്താൻ കഴിഞ്ഞോ എന്ന് ചോദിച്ചാൽ എത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ലാ എങ്കിൽപ്പോലും അങ്ങ് നടത്തിയ ഇടപെടൽ മാതൃകാപരമെന്ന നിലയിൽ തന്നെയാണ് കാണുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി രൂപകല്പന ചെയ്തിട്ടുള്ള **Wayside Amenities Centre** കേരളത്തിൽ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശം അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നിർദ്ദേശങ്ങൾ നേരത്തെതന്നെയുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് അതിന് ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തിരുന്നു. അത് ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള ശക്തമായ നിലപാടുകൾ ഇനിയും ആവശ്യമാണ്.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, ദേശീയ പാതയിൽ മാഹി പാലം അടച്ച സാഹചര്യത്തിൽ, മഴക്കാലമായതുകൊണ്ട് വലിയ വാഹനങ്ങൾ ഓടിയതിനെത്തുടർന്ന്, എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ മൂന്ന് റോഡുകൾ പാടെ

തകർന്നിരിക്കുകയാണ്. ദേശീയപാതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നത്തിൽ വടകര മേഖലയിൽ ഭൂമി അളക്കാൻ ചെന്നപ്പോൾ വലിയ എതിർപ്പുകൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിന് ഇരകളായവരുമായി ഒരു സൗഹൃദ ചർച്ച നടത്തി പരിഹാരം കാണാൻ ശ്രമം നടത്തുമോ; നേരത്തെ അവിടെ വലിയ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടായതാണ്. അത്തരം ഒരു ശ്രമം അനിവാര്യമാണെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. അതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ എന്നാണ് അറിയേണ്ടത്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ജില്ലാ കളക്ടർമാർക്കാണ് ജില്ലകളുടെ ചുമതല. കളക്ടർമാർ അവരെ വിളിച്ചുകൂട്ടി ആ പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹാരം കാണണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ മാഹി പാലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നവും അവിടത്തെ കളക്ടറോടും ബന്ധപ്പെട്ടവരോടും ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹാരം കാണാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിൽ പാലിയേക്കരയിൽ ടോൾ പിരിവിന്റെ പേരിൽ ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഒരു പകൽ കൊള്ളയാണ്. മണ്ണുത്തി മുതൽ അങ്കമാലി വരെയുള്ള സ്ഥലമാണ് കരാർ കമ്പനി ടോൾ പിരിക്കേണ്ടത്. പക്ഷേ അവർ മണ്ണുത്തി മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെയുള്ള റോഡിന്റെ പേരിലാണ് പണം പിരിക്കുന്നത്. ആ ഭീകരമായ പകൽ

കൊള്ളയ്ക്കെതിരെ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് മുഖ്യമന്ത്രി ചർച്ച ചെയ്ത് ജനങ്ങൾക്ക് കൊടുത്ത ഒരു ഉറപ്പും പാലിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അത്രയും ദൂരം ടോൾ പിരിക്കാൻ ഈ കമ്പനിക്ക് അവകാശമില്ല. ഇക്കാര്യം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഈ പണപ്പിരിവ് നിയന്ത്രിക്കാൻ സർക്കാരിന് ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള ഇടപെടൽ നടത്താൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുകമാത്രമല്ല ഇതിനെപ്പറ്റി ഒരു ചർച്ചയും നടക്കുകയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ടോളിന്റെ നിബന്ധനകളും കാര്യങ്ങളുമൊക്കെ കോൺട്രാക്ടർമാർ ഒപ്പുവെച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. അതിന്റെ പരിധിവിട്ടാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നതെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റിന് തടയാവുന്നതാണ്. ഒപ്പുവെച്ച കോൺട്രാക്ട് റദ്ദ് ചെയ്യണമെന്നുള്ള കാര്യം നയപരമായതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല. പൊതുവെ ടോളുകൾ ധാരാളം സ്ഥാപിക്കുക എന്ന നിലപാടിനോട് ഈ ഗവൺമെന്റ് നയപരമായി യോജിക്കുന്നില്ല. നിലവിലുള്ളത് എന്ത് ചെയ്യണമെന്നുള്ളതുമാത്രമെ ആലോചിക്കുന്നുള്ളൂ.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ : സർ, കഴക്കൂട്ടം - കേശവദാസപുരം റോഡ് നാലുവരിപ്പാതയാക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റിന്റെ മുന്നിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ അതിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണ്? അത് എത്രനാളുകൊണ്ട്

പൂർത്തിയാക്കാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, കഴക്കൂട്ടം-കേശവദാസപുരം റോഡ് നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതിനെപ്പറ്റിയുള്ള ചർച്ച ഇപ്പോൾ നടന്നിട്ടില്ല. അക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് വേണ്ട തീരുമാനങ്ങൾ എടുക്കും.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, ദേശീയപാത വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തിരുവനന്തപുരം ജില്ല ആരംഭിക്കുന്ന കടമ്പാട്ടുകോണം മുതൽ നാവായിക്കുളം വരെ വരുന്ന ഭാഗത്ത് ഒരു സൈഡിൽ നിന്ന് മാത്രമാണ് ഭൂമി എടുക്കുന്നതിനായി ഇപ്പോൾ കല്ലിട്ടിട്ടുള്ളത്. അവിടെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ബാർ ഉണ്ട്. ആ ബാറിനെ സംരക്ഷിക്കാൻ വേണ്ടിയിട്ടാണ് അങ്ങനെ ചെയ്യുന്നത് എന്ന ആക്ഷേപം ഉയർന്നുവന്നിരിക്കുകയാണ്. കല്ലിടുന്നതിന് നേതൃത്വം നൽകിയ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ താമസിക്കുന്നത് കഴക്കൂട്ടത്താണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ വീട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയിട്ടും അവിടെ വലിയ ശ്രമങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് അങ്ങ് പരിശോധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, തീർച്ചയായും. ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ നീതി നിഷേധിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സ്ഥലം ഏറ്റെടുപ്പോ മാനദണ്ഡത്തിനു വിപരീതമായിട്ടുള്ള നിലപാടുകളോ, ഏതെങ്കിലും അധികാരികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടായാൽ

അതുസംബന്ധിച്ച് പരാതി സമർപ്പിക്കാം. പരാതി ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കും. നാഷണൽ ഹൈവേ വീതി കൂട്ടുമ്പോൾ ഏറ്റെടുക്കേണ്ട സ്ഥലം ഏതാണോ ആ സ്ഥലം മാത്രമേ എടുക്കാൻ പാടുള്ളൂ. കഴിയുന്നതും രണ്ട് ഭാഗത്തുനിന്നും തുല്യമായിതന്നെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കണം. ചില വലിയ വളവുകളും തിരുവുകളുമൊക്കെ നേരെയൊക്കുമ്പോൾ ചിലപ്പോൾ ചെറിയ വ്യത്യാസം വരും. അത് വളരെ ലാഭകരമായി നടത്തുന്നതിനു വേണ്ടിയാണ്. 100 ശതമാനം നീതിപൂർവ്വമായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ പൂർത്തിയാക്കാനാണ് ശ്രമിക്കുന്നത്. ശ്രീ. സി. ദിവാകരന്റെ ചോദ്യത്തിന് നൽകിയ ഉത്തരം ഞാൻ വീണ്ടും പറയുകയാണ്. സ്ഥല ഉടമകൾക്കുള്ള കോമ്പൻസേഷൻ തക്കസമയത്ത് കൊടുക്കാനും എല്ലാ പരാതികളും കളക്ടറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ജില്ലാസിസ്ഥാനത്തിൽ തീരുമാനിക്കാനും ജില്ലാസിസ്ഥാനത്തിൽ നടക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി ചെയർമാനായ കമ്മിറ്റി വളരെ ഉത്തരവാദിത്തോടെ പരാതി പരിഹരിക്കാൻ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ കാര്യം പൂർണ്ണമായും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ നിർദ്ദേശം.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, തൃശ്ശൂർ മുതൽ കോഴിക്കോട്

വരെയുള്ള ദേശീയപാത വീതികൂട്ടുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ

ഈ സർക്കാർ വന്നതിനുശേഷം സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് മാർക്കറ്റ് വില നൽകി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും. അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ സ്ഥലത്തിന്റെ വില കൃത്യമായി കൊടുക്കും. എല്ലാ പരാതികളും പരിഹരിക്കും.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് : സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഇരുഭാഗങ്ങളിലുമാണ് മിക്കവാറും എല്ലാ ചെറുതും വലുതുമായ എല്ലാ പട്ടണങ്ങളും സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. അപ്പോൾ പ്രധാനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനുകളിൽ ഹൈ ഓവർ നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ട് കടകൾ പൊളിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും. ഗവൺമെന്റ് അത്തരം ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമോ; അതോടൊപ്പം ജീവിതോപാധികൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കുള്ള പാക്കേജുകൂടി ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ഹൈ ഓവർ എന്നുള്ളത് എനിക്ക് പരിശോധിക്കാതെ പറയാൻ കഴിയില്ല. ഇപ്പോൾ ഹൈവേകൾ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ചിലത് പൂർത്തീകരണ ഘട്ടത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കഴിഞ്ഞു. ഇനിയും പുതിയ ഹൈ ഓവറുകൾ എവിടെ വേണമെന്നുള്ളത് ബന്ധപ്പെട്ട

സാങ്കേതിക അധികാരികളുമായി ചർച്ച ചെയ്യാം. ജനപ്രതിനിധികളുടെ അഭിപ്രായം സ്വീകരിക്കാം. എല്ലാ സ്ഥലത്തും ഫൈനാലിസ്റ്റ് എൻപ്രൈസ്സ് ഉറപ്പ് പരയാൻ കഴിയില്ല. എന്നാലും അത് പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിന് പാക്കേജ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒന്നും ആരോടും പരയാതെ ഇഷ്യാനുസരണം സ്ഥലം എടുക്കുക, ആളുകൾ പരിഭ്രമിച്ചു നിൽക്കുക എന്നുള്ള പ്രശ്നം ഉണ്ടാകില്ല. സ്ഥലം എടുക്കുന്ന പാത ഏകദേശമൊക്കെ തിട്ടപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ചേർത്തല മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയാണ് തർക്കം ഉള്ളത്. ആദ്യം റോഡിന്റെ വീതി 30 മീറ്റർ ആയി തീരുമാനിച്ചത് ശ്രീ. വി.എസ്.അച്ചുതാനന്ദൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. അത് അവർ അനുവദിച്ചില്ല. പിന്നെ 60 മീറ്റർ ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഒടുവിൽ അത് 45 മീറ്റർ ആയി നിജപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള തീരുമാനമായി. അതുസംബന്ധിച്ച ഹിസ്റ്ററിയിലേയ്ക്കൊന്നും സമയക്കുറവുമൂലം ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ 45 മീറ്റർ ആണ് റോഡിന്റെ വീതിയായി നിജപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ആ 45 മീറ്റർ എടുക്കുമ്പോൾ ഭൂമി, കടകൾ, സ്ഥാപനങ്ങൾ, ദേവാലയങ്ങൾ എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് അർഹമായ കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുത്തുകൊണ്ടുള്ള പാക്കേജ് തന്നെയാണ് നിലവിലുള്ളത്. അതിന്റെ നെഗോഷ്യേഷനാണ് ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആലപ്പുഴ പോലുള്ള ജില്ലകളിൽ ഡിസ്ട്രിക്ട് കളക്ടർ

വേണ്ടത്ര ഉത്സാഹപൂർവ്വം ഇത് നടത്തുന്നില്ല എന്നൊരു പരാതി ഒഴിച്ചാൽ മറ്റെല്ലാ ജില്ലകളിലും ശക്തമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്തൊക്കെ നല്ല നിലപാടാണ് കളക്ടർ എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. അനിൽ അക്കര : സർ, പാലിയേക്കര ടോളമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിരവധിയായ പരാതികൾ ഉയർന്നുവരുന്നുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത് 10 കിലോമീറ്റർ ചുറ്റളവിനകത്തുള്ള ആളുകൾക്കൊക്കെ സൗജന്യമായി അവിടെ പാസ്സ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, പാലിയേക്കരയിൽനിന്നും ആമ്പല്ലൂരിലേക്കും അതുപോലെ പുതുക്കാടിലേയ്ക്കും ആകെ 5 കിലോമീറ്ററിൽ താഴെ മാത്രമാണ് ദൂരമുള്ളത്. അപ്പോൾ ഈ സൗജന്യത്തിൽ ഉൾപ്പെടാത്ത ആളുകൾക്ക് 5 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തേയ്ക്ക് കടക്കണമെങ്കിൽ 100 രൂപയുടെ ടോൾ അവിടെ കൊടുക്കേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ട്. ഒരു വണ്ടി വാടകയ്ക്ക് വിളിച്ചാൽപോലും 100 രൂപ കൊടുക്കേണ്ട സാഹചര്യം ഇല്ല. അതുകൊണ്ട് 10 കിലോമീറ്ററിനകത്ത് ഏറ്റവും അടുത്ത ജംഗ്ഷനുകളായ ആമ്പല്ലൂർ, പുതുക്കാട് എന്നിവിടങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകാൻ വേണ്ടി പ്രത്യേകമായി സബ് വേയോ അല്ലെങ്കിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കരാറിൽ എന്തെങ്കിലും ഭേദഗതി വരുത്താൻ സർക്കാർ തയ്യാറാണോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, ഈ പ്രശ്നം അവരെ വിളിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു.

നിലവിലുള്ള കരാർ പാലിക്കണമെന്ന് അവരോട് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പുതിയ ആവശ്യങ്ങൾ അവർ ഉന്നയിക്കുമെന്ന് അവകാശപ്പെടുന്നു. അതിനെപ്പറ്റി ഗവൺമെന്റിന് അറിയില്ല. നിലവിലുള്ള കരാർ പൂർണ്ണമായും പാലിക്കുന്നതിന് അവർ ബാധ്യസ്ഥരാണ്. ആ നിലയിൽ തന്നെയുള്ള നിലപാടാണ് ഗവൺമെന്റ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു : സർ, വളരെ വർഷങ്ങളായി വടകര നിയോജകമണ്ഡലത്തിന്റെ ഒരറ്റം മുതൽ മറ്റേയറ്റം വരെ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്ത് സർക്കാരിന്റെ കയ്യിലാണ്. പക്ഷേ, ആവശ്യത്തിന് പണം കൊടുത്തിട്ടില്ല. ഒരു ഭാഗത്ത് ആളുകൾ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടിലാണ്. റോഡിന്റെ വീതി 45 മീറ്ററായി നിജപ്പെടുത്തുന്നത് സംബന്ധിച്ച് പല പ്രാവശ്യം ചർച്ച നടത്തിയിരുന്നു. ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച നടത്തി നഷ്ടപരിഹാരത്തുക നൽകാൻ അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അവിടെ മൂരാട് പാലം ബഡ്ജറ്റിൽ വന്നിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ രണ്ട് പാലങ്ങളുണ്ട്. വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് ചെറിയ പാലത്തിന്റെ സോയിൽ ടെസ്റ്റ് നടത്തിയതാണ്. പെട്ടെന്ന് നടക്കാൻ പോകുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നുവെങ്കിലും യാഥാർത്ഥ്യമായില്ല. ഹൈഡ്രോവറിന്റെ കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ഹൈഡ്രോവറിനെ സംബന്ധിച്ച് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത്

ചർച്ചകൾ നടന്ന അവസരത്തിൽ വടകര മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിൽ അത് നടത്താൻ സാധിക്കുമോ എന്നത് സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിച്ചു. ഹൈഡ്രോവർ ഉണ്ടെങ്കിൽ ഉണ്ട് ഇല്ലെങ്കിൽ ഇല്ല എന്നുപറയണമായിരുന്നു. 45 മീറ്റർ സ്ഥലം എടുക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ അടിയന്തരമായി എന്തൊക്കെയാണ് നൽകാൻ പോകുന്നത് എന്ന് വ്യക്തമാക്കണം. ഇത് ബോധ്യപ്പെടുത്താത്തതുകൊണ്ടാണ് പ്രക്ഷോഭങ്ങളിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരുന്നത്. ഒന്നുകിൽ ഹൈഡ്രോവർ ആണെങ്കിൽ ഹൈഡ്രോവർ എന്നുപറയണം. വടകരയുടെ പല ഭാഗത്തും അനേകം കടകൾ ഉണ്ട്. ഏറ്റെടുക്കുന്ന കടകൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതാണോ അതോ ഹൈഡ്രോവർ വരുന്നതാണോ ലാഭം എന്നീ കാര്യങ്ങളെല്ലാം പരിശോധിച്ച് അടിയന്തരമായി തീരുമാനം എടുത്താൽ ജനങ്ങൾ അതുമായി സഹകരിക്കും. അല്ലെങ്കിൽ ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ ഒരു പരിഭ്രാന്തി ഉണ്ടാകും. ഇന്നത്തെ സാഹചര്യം അതാണ്. അതിന് അടിയന്തരമായി ഒരു പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സന്നദ്ധനാകണം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കോഴിക്കോട് ഭാഗത്തൊക്കെ ഡിസ്ട്രിക്ട് കളക്ടർ വളരെ ശക്തമായ നിലപാട് എടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി തന്നെ പോയി ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ സ്ഥലത്തിന്

വിലകൊടുത്ത് ഭൂമിയുടെ ബൗണ്ടറി തിരിച്ചിട്ടില്ലേയുള്ളൂ, വില കൊടുത്തിട്ടുണ്ടാവില്ല. അതിന്റെ വില കൊടുക്കാൻ പോകുന്നത് ഇനിയാണ്. അത് നിർമ്മാണത്തിലേക്ക് കടക്കുന്ന ഈ സമയത്താണ്. പരാതിയുള്ളവർക്ക് ഡിസ്ട്രിക്ട് കളക്ടർക്ക് കൊടുക്കാം. അവിടെ പരിഹരിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ ഇവിടെ കൊടുക്കാം. എല്ലാ പരാതികളും സത്യാവധി പരിഹരിക്കും. സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പൈസ കൊടുത്ത് തുടങ്ങിയിട്ടില്ല. സ്ഥലം എടുത്തിട്ടിരിക്കുകയാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ വന്ന പ്രശ്നം അതാണ്. 50 വർഷക്കാലം മുൻപ് തന്നെ 30 മീറ്റർ ഭൂമി എടുത്തിട്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് അന്ന് നിർമ്മിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഈ പ്രശ്നമില്ല. അതിലേക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലത്തിന് വില കൊടുക്കാനായിട്ടില്ല. മുൻപ് പറഞ്ഞ മറുപടി ബഹുമാനപ്പെട്ട നാണുവേട്ടനോട് ഞാൻ പറയുകയാണ്, ആ സ്ഥലത്ത് എന്താണോ വില അതിന്റെ രണ്ട് മടങ്ങ് മുതൽ നാല് മടങ്ങ് വരെ വില കൊടുക്കാൻ 'നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ' തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൻപ്രകാരം ഏറ്റെടുക്കുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ വില സെറ്റിൽ ചെയ്യാവുന്നതാണ്. ആ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് വ്യക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. 'നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി' ഇപ്പോൾ അതിന് അനുകൂലമായി നിൽക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ : സർ, ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സ്ഥലമെടുപ്പിന് എല്ലാ ജില്ലകളിലും ഒരു പൊതുമാനദണ്ഡം സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. 35 വർഷം മുൻപാണ് ഇടപ്പള്ളി മുതൽ മുത്തുകുന്നം വരെയുള്ള സ്ഥലം ഹ്രീസ് ചെയ്തിരുന്നത്. അവർക്കാർക്കും ഭൂമി ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. 2005-ൽ അവർക്ക് ഒരു സെന്റിന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കിട്ടിയ തുക 23,000 രൂപ ആണ്. 10 സെന്റ് സ്ഥലം എടുത്താൽ പോലും ഒരു സെന്റ് ഭൂമി പോലും വാങ്ങിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിലാണ്. ഒരുപാട് ആളുകൾ ചേരിയിലേയ്ക്ക് വലിച്ചെറിയപ്പെട്ട ഒരു സംഭവമാണ്. അവർ വീണ്ടും കടം വാങ്ങി ബാക്കിയുണ്ടായിരുന്ന സ്ഥലത്ത് വീടുകൾ വച്ചപ്പോൾ വീണ്ടും അത് എടുക്കാൻ പോകുകയാണ്. ഇതിനെല്ലാം ഒരു പ്രത്യേക സമീപനം വേണം. എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ജില്ലാ കളക്ടർമാരെ ഏൽപ്പിച്ച് യാത്രികമായ ഒരു ടെക്സ്റ്റ് ബുക്ക് രീതിയിൽ ഇത് അക്വയർ ചെയ്യാൻ പോയിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഒരുപാട് പ്രതിഷേധങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. പ്രത്യേകമായി കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ട ചില കേസുകളാണ്. ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ട്തന്നെ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇടപെടാൻ തയ്യാറാകുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കളക്ടർമാരെ ഒഴിവാക്കി നിർത്തിക്കൊണ്ട് ഇത് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. അവരുവഴി മാത്രമേ ഇത് ചെയ്യാൻ കഴിയൂ. ജില്ലയിലെ

റവന്യൂവിന്റെ ഹയസ്കൂൾ അതോറിറ്റി കളക്ടർമാരാണ്. മന്ത്രിമാർക്കൊന്നും നെഗോഷിയേറ്റ് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. നിങ്ങൾ ഉദ്ദേശിച്ച കാര്യം കൃത്യമായി ചെയ്യാനുള്ള നിലപാട് എടുത്തുവരികയാണ്. മിക്ക കളക്ടർമാരും സജീവമായി രംഗത്ത് വന്നിട്ടുണ്ട്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ ഭൂമിയുടെ തുല്യ വിലയല്ല കിട്ടുന്നത്. ഭൂമിക്ക് അവിടത്തെ മാർക്കറ്റ് വിലയുടെ രണ്ട് മടങ്ങോ നാല് മടങ്ങോ വിലയാണ് കിട്ടുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു തീരുമാനം സർവ്വകക്ഷിയോഗം എടുത്താൽ അതിൽ നിന്ന് നമുക്ക് പിറകോട്ടുപോകാൻ കഴിയില്ല. അതുസംബന്ധിച്ച് എതിർപ്പും മറ്റ് കാര്യങ്ങളുമാക്കെയുണ്ടെങ്കിലും വിലയുടെ കാര്യം പരിഹരിക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ. അതുപോലെ ദേവാലയങ്ങൾ മാറ്റുന്ന പ്രശ്നം വരുന്നുണ്ട്. അവരുമായി സംസാരിച്ച് ദേവാലയങ്ങൾ അവർ പറയുന്ന സ്ഥലത്ത് അതുപോലെ വച്ചുകൊടുക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതിന്റെ പൂർണ്ണമായ ചെലവ് ഈ അതോറിറ്റി വഹിക്കുമെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും ഒരു തീരുമാനം എടുത്തിട്ടുണ്ട്. അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എല്ലാവരുടെയും സഹായ സഹകരണങ്ങളാണ് ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, കരുനാഗപ്പള്ളി മണ്ഡലത്തിലെ ഓച്ചിറ മുതൽ

കരുനാഗപ്പള്ളി വരെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ അശാസ്ത്രീയമായ

നിർമ്മാണമൂലം അവിടെ അപകടങ്ങൾ സ്ഥിരമായി സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ രണ്ടുമാസത്തിനുള്ളിൽ 4 ടാങ്കർ ലോറികളാണ് അവിടെ മറിയുകയും ഭീതിജനകമായ അന്തരീക്ഷം ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്തത്. അത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി സുധാകരൻ: സർ, അത് എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണം കൊണ്ടാണെന്നുള്ളത് എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ആ സംഭവം നടക്കുമ്പോൾ നമ്മളെല്ലാവരും അവിടെയുണ്ടായിരുന്നു. കേരളത്തിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത് ശാസ്ത്രീയമായിട്ടല്ല. മൊത്തത്തിൽ പറയുകയാണ്, അതിൽ എത്രമാത്രം ശാസ്ത്രീയമാക്കാമെന്നുള്ളത് പുതിയ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കുറച്ചുകൂടി ക്രമീകരിക്കപ്പെടും.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, എൻ.എച്ച്. 66-ൽ കോഴിക്കോട് - പാലക്കാട് പാതയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്ന പട്ടണമാണ് മണ്ണാർക്കാട്. അവിടെ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ മുമ്പാകെയുള്ള രണ്ടു പ്രൊപ്പോസലുകൾ ഇഴഞ്ഞുനീങ്ങുകയാണ്. ഒന്ന്, മണ്ണാർക്കാട് ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം - 160 കോടി രൂപ ചെലവിലുള്ള ഈ പ്രൊപ്പോസലിന്റെ അലൈമെന്റ് തയ്യാറാക്കി അനുമതിക്കുവേണ്ടി അയച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നാണ് അധികൃതർ പറയുന്നത്. ആ

അലൈമെന്റിന് അംഗീകാരം കിട്ടി പ്രവർത്തി പെട്ടെന്ന് തുടങ്ങാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ; അതോടൊപ്പംതന്നെ മണ്ണാർക്കാട് പട്ടണത്തിൽ ഓപ്പറേഷൻ അനന്തയിലൂടെ കയ്യേറ്റങ്ങളൊക്കെ ഒഴിപ്പിച്ച് ഇപ്പോൾ ഒരുപാട് സ്ഥലം വീണ്ടുകിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അവിടെ റോഡ് വീതികൂട്ടുന്നതിനുള്ള 7 കോടി രൂപയുടെ പ്രൊപ്പോസലും ഈ വർഷത്തെ വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട് എന്നു പറയുന്നു. ഇത് രണ്ടും പെട്ടെന്ന് പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഒരു ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും അതിന്റെ ഫയലുകൾ വരുത്തി എം.എൽ.എ.യെയും വിളിച്ച് ചർച്ച ചെയ്ത് എടുത്ത തീരുമാനം എന്താണോ അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തന്നെ മുന്നോട്ടുപോകും.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, ഇവിടെ പലരും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ദേശീയപാതയുടെ സ്ഥലമെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആളുകൾക്കുള്ള ആശങ്ക പരിഹരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. ഒരു പ്രശ്നം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് പ്രസക്തമാണ്. ഇന്ന് സ്ഥലമെടുക്കുന്നത് 1922-ലെ ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ ആക്ട് അനുസരിച്ചാണ്. പലയിടത്തും ന്യായമായ വില കിട്ടുന്നില്ലായെന്ന പ്രശ്നമുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് മുഖ്യമന്ത്രി

വിളിച്ചുചേർത്ത യോഗത്തിൽ റീഹാബിലിറ്റേഷൻ പ്രോജക്ട് പ്രഖ്യാപിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. പക്ഷെ, അത് പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായില്ല. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഈ നടപടികളിലേക്ക് കടക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ ഒരു പുനരധിവാസ പദ്ധതി മുൻകൂറായി പ്രഖ്യാപിച്ച് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി സുധാകരൻ: സർ, അതിന്റെ വിലയെ സംബന്ധിച്ച് പ്രഖ്യാപിച്ചുകഴിഞ്ഞു. കടകൾ, വീടുകൾ ഇവയൊക്കെ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് പണം വേണ്ട, അവർക്ക് അതുപോലെയുള്ള സ്ഥലം വാങ്ങി വീടുവെച്ചാൽ മതി എന്നുപറയുന്നവരുണ്ട്. ഈ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ആ സമയത്ത് അവർ ഉന്നയിക്കുന്ന പരാതിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്താണ് പരിഹരിക്കുന്നത്. വിലയുടെ കാര്യം നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഏതാണ്ട് രണ്ടുമടങ്ങുമുതൽ നാലു മടങ്ങുവരെ നൽകുമെന്ന് പറഞ്ഞു. അതിനെയാണും ആരും ചോദ്യം ചെയ്തിട്ടില്ല. റോഡിന്റെ രണ്ടുഭാഗത്തുനിന്നും ഒരുപോലെ സ്ഥലം എടുക്കണമെന്നുള്ളതാണ് പ്രധാനമായിട്ടുള്ള ആവശ്യം. വലിയ ഡീവിയേഷൻ ഇല്ലാത്ത സ്ഥലത്തെല്ലാം അങ്ങനെതന്നെയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ശാസ്ത്രീയമായ രൂപകല്പനയിൽ ഒരു ഡീവിയേഷനുള്ളയിടത്ത് വളരെ വിദൂരമായി വളഞ്ഞുവരണം എന്നത്

എന്തായാലും കഴിയില്ല. എന്തായാലും അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്.

പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്ത ബിറ്റുമിൻ റോഡു നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കാൻ നടപടി

ചേദ്യം *242

ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്തും

രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്ത ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം നടത്താൻ പദ്ധതിയുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ നൽകുമോ;

(ബി) ഇപ്രകാരം റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അംഗീകാരം ലഭിക്കേണ്ടതുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രൊപ്പോസലുകൾ കേന്ദ്രത്തിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്ത ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള റോഡുകൾ പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ എവിടെയെല്ലാമാണ് നിർമ്മിച്ചത്; ആയത് വിജയകരമായിരുന്നോ; വിശദാംശങ്ങൾ നൽകുമോ;

(ഡി) പ്ലാസ്റ്റിക് പാഴ് വസ്തുക്കൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്ത ബിറ്റുമിൻ റോഡു നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ,

(എ) പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്ത ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, കോട്ടയം, പാലക്കാട്, മലപ്പുറം, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, വയനാട്, കാസർഗോഡ് എന്നീ എട്ട് ജില്ലകളിലായി 27.45 കി.മീ. ശുദ്ധീകരിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്തുകൊണ്ട് റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൻ കീഴിൽ 100 കി.മീ. റോഡുകൾ ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മിക്കാനായി ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. ഇതിനാവശ്യമായ ശുദ്ധീകരിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് നൽകുന്നതിനായി ക്ലീൻ കേരള എന്ന സ്ഥാപനം തയ്യാറായിട്ടുണ്ട്. ഇത് സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

(ബി) ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ് 8 P 98-2013 പ്രകാരം പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ അംഗീകരിച്ച്

നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങളുടെ സുരക്ഷിതമായ നിർമ്മാർജ്ജനം ഒരു പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നമായ സാഹചര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര റോഡ് ഗതാഗത മന്ത്രാലയം No.RW/NH-33044/24/2015-S&R(R) തീയതി 09.11.2015 പ്രകാരം ഒരു നിശ്ചിത അളവ് പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾ നഗരപരിധിയുടെ 50 കി.മീ. ചുറ്റളവിനകത്തുവരുന്ന റോഡുകളുടെ റീസർഫസിംഗിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന ബിറ്റുമിനസ് ഹോട്ട്മിക്സിൽ ചേർക്കുവാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി & ഡി) ശുദ്ധീകരിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് വേസ്റ്റ് ഉപയോഗിച്ച് സംസ്ഥാനത്ത് എട്ട് ജില്ലകളിലായി 18 റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതു സംബന്ധിച്ച ലിസ്റ്റ് അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. ശുദ്ധീകരിച്ച പ്ലാസ്റ്റിക് വേസ്റ്റ് ഉപയോഗിച്ച് ഉപരിതലം നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള റോഡുകൾ വിജയകരമായിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ റീസർഫസിംഗ് ചെയ്ത ഭാഗങ്ങളിൽ ഉപരിതലത്തിന്റെ നിലവാരം കൂട്ടുന്നതായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ വർഷം 100 കി.മീ. ദൈർഘ്യം വരുന്ന റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം ശുദ്ധീകരിച്ച് പ്ലാസ്റ്റിക് വേസ്റ്റ് ഉപയോഗിച്ച് പുതുക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. ആവശ്യമെങ്കിൽ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി ശരിയായി വരികയാണെങ്കിൽ അതിൽ കൂടുതൽ ദൂരവും പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്: സർ, ഇപ്പോൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന മാലിന്യപ്രശ്നം

എല്ലാവരും ഗൗരവത്തോടെ ചിന്തിക്കുന്ന വിഷയമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അതിനെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമായി ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഇക്കാര്യത്തിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്നു. പ്ലാസ്റ്റിക് വേസ്റ്റ് കൂടി ചേർത്തുള്ള മിശ്രണം ഉപയോഗിച്ച് റോഡിന്റെ സർഫസ് ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതുകൊണ്ട് അത് മെച്ചപ്പെട്ട നിലവാരമുണ്ടെന്ന് തെളിയിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. റോഡ് കുറച്ചുകൂടി കാലം നീണ്ടുനില്ക്കും. അതുപോലെ നമ്മുടെ പരിസ്ഥിതി, ആരോഗ്യരംഗം ഈ മേഖലകളിലൊക്കെ ഭീഷണിയായി വന്നിരിക്കുന്ന പ്ലാസ്റ്റിക്കിനെ നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്യാൻ ഏറ്റവും പറ്റിയ ഒരു പദ്ധതിയെന്നുള്ള നിലയിൽ അങ്ങ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ പ്രത്യേക ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളുടെതന്നെ ഒരു കോൺഫറൻസ് വിളിച്ചുകൂട്ടി ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കി ഇതൊരു വലിയ വിഷയമായി എടുത്ത് മാലിന്യ നിർമ്മാർജ്ജനത്തിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച് ഇക്കാര്യത്തിൽ ന്യായമായ ഒരു തീരുമാനം എടുക്കുന്നതാണ്. ഈ വർഷം 100 കി.മീറ്ററുകിലും റോഡ് മിനിമം നിർമ്മിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. പ്ലാസ്റ്റിക്, കയർ, ജിയോടെക്സ്റ്റൈൽ, റബ്ബർ ഇതെല്ലാം ഉപയോഗിച്ച് വൈവിധ്യമാർന്ന

നിർമ്മാണരീതികൾ ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കാനാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ ഒരു സാങ്കേതികമായ വർക്ക്ഷോപ്പുതന്നെ ഈ മാസം 28-ാം തീയതി വിദഗ്ദ്ധന്മാരെ വിളിച്ചുകൂട്ടി സംഘടിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തന്നെ സവിശേഷമായ താല്പര്യം ഇക്കാര്യത്തിൽ ആദ്യം മുതൽ എടുക്കുന്നുണ്ട്. യോഗം കൂടുന്ന കാര്യവും അദ്ദേഹവുമായി ആലോചിച്ച് തീരുമാനിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്: സർ, ഇക്കാര്യത്തിൽ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ നല്ല സഹകരണം വേണ്ടി വരും. അജൈവ മാലിന്യങ്ങൾ, ജൈവ മാലിന്യങ്ങൾ എന്നിങ്ങനെ വേർതിരിക്കുന്ന കാര്യം കഴിഞ്ഞ ദിവസം ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. മുനിസിപ്പാലിറ്റികൾ ഈ വിഷയത്തിൽ പ്രത്യേകമായി താല്പര്യം എടുത്താൽ മാത്രമേ ഇത് കളക്ട് ചെയ്ത് ക്ലീൻ കേരള മിഷനുമായി സഹകരിച്ചുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ പ്ലാസ്റ്റിക് വേസ്റ്റ് പൊതുമാതൃക വകുപ്പിനെയാണ് ഏല്പിക്കേണ്ടതെങ്കിൽ അവരെ ഏല്പിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. പക്ഷെ ശരിയായ രീതിയിലല്ല കാര്യങ്ങൾ പോകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ക്ലീൻ കേരള മിഷന്റെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്താനും മാലിന്യരംഗത്തെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനും പൊതുമാതൃകവകുപ്പിന് ലോക്കൽ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷനുമായി ചേർന്ന് ആവശ്യമായി

നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ലോക്കൽ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷന്റെ കീഴിലാണ് കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ 85%-വും വരുന്നത്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. യും നാഷണൽ ഹൈവേയും കൂടി ചേർന്നാൽ 15% മാത്രമേ വരുന്നുള്ളൂ. ലോക്കൽ ബോഡീസിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകൾ തകർന്നുകിടക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഗതാഗതം, കുടിവെള്ളം ഇതൊക്കെ മുടങ്ങുന്നത്. തീർച്ചയായും എല്ലാവിധ സഹായവും ചെയ്യുമെന്ന് മാത്രമല്ല, അതൊരു തീരുമാനമായി എടുക്കാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ ഏറ്റവും നല്ല കാര്യമായിരിക്കും.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: സർ, മാലിന്യസംസ്കരണത്തിന് ഏറ്റവും വിലനായി നിലുന്നത് പ്രാദേശികാടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്കരിക്കാൻ കഴിയാത്ത പ്ലാസ്റ്റിക്കാണ്. പ്ലാസ്റ്റിക് ഇങ്ങനെ ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തി 18 റോഡുകൾ വിജയകരമായി പൂർത്തീകരിച്ചുവെന്നുള്ളത് വളരെ ആഹ്ലാദകരമാണ്. അതിന്റെ ചെലവ് മറ്റു ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിക്കുന്നതും പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രിതം കൂടി ചേരുമ്പോൾ ചെലവ് കൂടുകയാണോ കുറയുകയാണോ; ഇതുസംബന്ധിച്ച് സാമ്പത്തികമായി ബെനിഫിറ്റാണോ എന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അഡീഷണലായിട്ടുള്ള ഒരു സംരംഭമായതിനാൽ

അതിന്റെ ചെലവ് കൂടുതലാണ്. അതൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. സാധാരണ ചേർക്കുന്ന ബിറ്റമിൻ മിശ്രിതത്തിന്റെ കൂടെ 6 ശതമാനം മുതൽ 8 ശതമാനം വരെ പ്ലാസ്റ്റിക്കിന്റെ കട്ട് ചെയ്ത വേസ്റ്റ് നിർമ്മാണ സ്ഥലത്തുവെച്ചുതന്നെയാണ് ഹോട്ട് മിക്സ് ചെയ്ത് എടുക്കുന്നത്. അല്പം ചെലവ് വന്നാലും, വളരെയധികം ചെലവ് വരുമെന്ന് കരുതുന്നില്ല. അത് നല്ല കാര്യമാണ്. എല്ലാവരും സമ്മതിക്കുന്നുണ്ട്. ചെലവ് ഒരു പ്രശ്നമായി കണക്കാക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്ത ബിറ്റമിൻ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നത് വിജയകരമായിട്ടുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറയുകയുണ്ടായി. ഇതിനുവേണ്ടി ക്ലീൻ കേരള എന്ന സ്ഥാപനവും സജ്ജമായിരിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചും മറുപടിയിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇത്രയും വിജയകരമായൊരു പദ്ധതി നമുക്ക് വ്യാപകമായി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാതെ പോകുന്ന സാഹചര്യത്തിന് മാറ്റം വരുത്തണം. അങ്ങയുടെ മറുപടിയിൽ അനുബന്ധമായി തന്നിട്ടുള്ളതിൽനിന്നും വ്യക്തമാകുന്നത് 2006 മുതൽ 2014 വരെ നമുക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത് വളരെ ചുരുക്കം റോഡുകൾ മാത്രമാണെന്നാണ്. ഇപ്പോൾ കൂടുതൽ റോഡുകൾ ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി

പറയുകയുണ്ടായി. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡുകൾ ഗുണനിലവാരമുള്ളതും ദീർഘകാലം നിലനിൽക്കുന്നതുമായ റോഡുകളാണെന്ന് തെളിയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. നിർഭാഗ്യവശാൽ അതുപോലുള്ള അധികം റോഡുകൾ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഇതും അതുപോലെതന്നെ ആയി പോകരുത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സി. എഫ്. തോമസ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾ നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്യുന്നതും റോഡിന്റെ നിലവാരം ഉയർത്തുന്നതുമുൾപ്പെടെ ഗുണകരമാകുന്ന ഈ പദ്ധതി പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിൽ വ്യാപകമാക്കുന്നതോടൊപ്പം തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പിലെ ഗ്രാമീണ റോഡുകളിൽ കൂടി ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സംയുക്തമായ നടപടികളിലേയ്ക്ക് പോകാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും. ഇതുസംബന്ധിച്ച് നേരത്തെ ചോദ്യം വന്നിരുന്നു. ലോക്കൽ ബോഡീസിന് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിക്കുന്ന എല്ലാ സാങ്കേതിക സഹായങ്ങളും കൊടുക്കേണ്ടത് നമ്മുടെ ചുമതലയാണ്. അത് കൊടുക്കുമെന്ന് വീണ്ടും പറയുകയാണ്. 2006-ലാണ് ആദ്യമായിട്ട് റോഡുകളിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് ആദ്യമായി പരീക്ഷിച്ചത്. 2013-14 ലും അതു കുറച്ചുകൂടി മുന്നോട്ടുവന്നു. പക്ഷേ സാർവ്വത്രികമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. അതിന് പല കാരണങ്ങളുണ്ട്. നമ്മുടെ

നിർമ്മാണ വ്യവസ്ഥ വളരെ യാഥാസ്ഥിതികമാണ്. അതൊക്കെ മാറ്റേണ്ട സമയം കഴിഞ്ഞു. കെട്ടിട നിർമ്മാണം, ഡിസൈനിംഗ്, മെറ്റീരിയൽസ് തുടങ്ങിയവയുടെ കാര്യത്തിലെല്ലാം പഴയ രീതി ആവർത്തിക്കുകയാണ്. എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് വലിയ കഴിവുകളാണുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരള ഹൈക്കോടതിയിൽ ഒരു ഓഡിറ്റോറിയം നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അനുവാദത്തോടുകൂടി ഞാൻ അതിന്റെ ഉദ്ഘാടന യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്തിരുന്നു. ആ യോഗത്തിൽ ഞാൻ അദ്ധ്യക്ഷനും ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് ഉദ്ഘാടകനുമായിരുന്നു. കെട്ടിടത്തിന് ഇന്റർനാഷണൽ ക്വാളിറ്റിയാണെന്ന് ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് പ്രസംഗിക്കുകയാണ്. അത് ശരിയാണെന്ന് കണ്ടാലറിയാം. നമ്മുടെ എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് നിർമ്മിക്കാനറിയാം. അവർക്ക് അവസരം കൊടുക്കണം. അവരുടെ ബുദ്ധി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയണം. അവരെ അഴിമതിയിൽ കുടുക്കിയിടരുത്. ആവശ്യമായ പണം കൊടുക്കണം. പണം കണ്ടെത്തുന്ന കാര്യം ധനകാര്യ വകുപ്പ് ഗവൺമെന്റും കൂട്ടായിട്ടാണ്.... എന്തായാലും ശരി എഞ്ചിനീയർമാർ പഠിച്ചതും പ്രായോഗികമായി മനസ്സിലാക്കിയതുമായ എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ഉപയോഗിച്ച് നവീനതലത്തിൽ എല്ലാവിധ നിർമ്മാണങ്ങളും നടത്താൻ സ്വാതന്ത്ര്യം കൊടുക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം പ്ലാസ്റ്റിക്കിന്റെ ഉപയോഗം വർദ്ധമാനമാക്കാനും ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, അങ്ങ് ഇപ്പോൾ ഉത്തരത്തിന്റെ

അവസാനഭാഗത്ത് പറഞ്ഞ കാര്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ്. ഡിസൈൻ, റിസർച്ച് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ ആന്റ് ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിംഗ് ഇപ്പോൾ പി. ഡബ്ല്യു. ഡി. -യുടെ കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ അവിടെ ഡിസൈൻ വർക്ക് ഒഴിച്ച് ബാക്കിയൊന്നും കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലായെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. ബിറ്റിന്റെ കാര്യത്തിലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, ഇപ്പോൾ സൈറ്റിനകത്ത് വച്ചുതന്നെയാണ് മിക്സ് ചെയ്യുന്നത്. അത് വലിയ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളും തൊഴിലാളികൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുമുണ്ടാക്കും. റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡുകൾക്കാണെങ്കിൽ റിഫൈനറിയിൽ വച്ചുതന്നെയാണ് ലാറ്റക്സ് മിക്സ് ചെയ്യുന്നത്. കഴക്കൂട്ടത്ത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.- യുടെ കീഴിൽ ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഉണ്ട്. പ്ലാസ്റ്റിക്കിന്റെ ഉപയോഗം വ്യാപകമാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ റിസർച്ച് വിംഗിനെക്കൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗൗരവമായ പഠനം നടത്തി റിഫൈനറിയിൽ വച്ചുതന്നെ മിക്സ് ചെയ്യാൻവേണ്ട സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചുകൂടി ഗൗരവമായി ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോയെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, 2006 മുതൽ 2014 വരെ 18 റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചു

കാര്യം ഇവിടെ പ്രസ്താവിച്ചു. വലിയ പ്രശ്നങ്ങൾ അന്ന് ഉണ്ടായതായി കാണുന്നില്ല. ലാർജ് സ്മയിലാകുമ്പോൾ ചില പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകാം. അതെല്ലാം സാങ്കേതികമായി പരിഹരിക്കാനുള്ള ഏർപ്പാട് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ: സർ, റോഡിന്റെ ഉപരിതലം സൂപ്പർതൻ ചെയ്യുന്നതിനായി ബിറ്റുമിൻ മെക്കാരഡം ആന്റ് ബിറ്റുമിൻ കോൺക്രീറ്റ് (ബി.എം.& ബി.സി.) ടെക്നോളജി ഇപ്പോൾ ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണത്തെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. റോഡ് എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഇതുമാത്രമല്ലല്ലോ? വളരെ സൗകര്യപ്രദവും സൗന്ദര്യവുമുള്ള റോഡ് ജനങ്ങളുടെ അവകാശമാണ്. കാൽനട യാത്രക്കാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരുടെ താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കണം. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യിൽ ഇപ്പോൾ ഡിസൈൻ മാത്രം ചെയ്യുന്നുവെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതിനോട് യോജിപ്പില്ല. ഡിസൈനിംഗ് മാത്രമാണ് നടക്കാത്തത്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.ക്കുള്ള ആർക്കിടെക്ചറൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് വളരെ ദുർബ്ബലമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഡ്രെയ്നേജും സൈനേജുമെല്ലാം ഉൾപ്പെടുന്ന, വിദേശത്തൊക്കെ കാണുന്നതുപോലെയുള്ള വളരെ ഭംഗിയുള്ള റോഡുകൾ ഡിസൈൻ ചെയ്യണമെങ്കിൽ ഒന്നുകിൽ നമ്മുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ ആർക്കിടെക്ട് വിംഗിനെ സൂപ്പർതൻ ചെയ്യണം അല്ലെങ്കിൽ ടൂറിസം ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ചെയ്യുന്നതുപോലെ ഔട്ട് സോഴ്സ് ചെയ്യണം, എം-പാനൽ ചെയ്യണം. ഈ നിലയിൽ

ക്വാളിറ്റിയുള്ള ഭംഗിയുള്ള റോഡുകൾ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി അങ്ങ് സ്വീകരിക്കുമോയെന്നാണ് അറിയേണ്ടത്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: തീർച്ചയായിട്ടും. Engineering aesthetics-ന്റെ അഭാവമാണ് ദീർഘകാലമായി കേരളത്തിലെ നിർമ്മാണ വ്യവസ്ഥയിലുള്ളത്. ആശുപത്രികളും രജിസ്ട്രാർ ഓഫീസുകളും കളക്ടറേറ്റും കോളേജുകളുമെല്ലാം പണിയുന്നത് ഒരേ തരത്തിലാണ്. Engineering aesthetics വ്യത്യസ്തമാണ്. അത് ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. ആശുപത്രി പണിയുമ്പോൾ 10, 15 വയർ ട്യൂബുകൾ ഭിത്തിയിൽ വച്ചിരിക്കുന്നത് നോക്കിയാണ് രോഗി കിടക്കുന്നത്. ഇതുകണ്ടാൽ സാധാരണഗതിയിൽ മരിക്കാൻ കിടക്കുന്ന രോഗിയാണെങ്കിൽ നാലുദിവസം മുൻപ് മരിക്കും. ഇതൊക്കെ എന്തുകൊണ്ടാണ് സംഭവിക്കുന്നതെന്നറിയാൻ നമുക്ക് വേറെ ചർച്ച ചെയ്യാം. ഇതിന് മാറ്റം വരുത്തണം. ഡിസൈനിംഗ് വിംഗും ആർക്കിടെക്ച്ചറൽ വിംഗും ശക്തിപ്പെടുത്താൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതെല്ലാം എഞ്ചിനീയറിംഗിന്റെ അടിസ്ഥാനമാണ്. എല്ലാ കാര്യത്തിലും നല്ല നിലവാരമുണ്ട്. 1200 ഓളം വരുന്ന മുഴുവൻ എഞ്ചിനീയർമാരെയും സെനറ്റ് ഹാളിൽ വിളിച്ചിരുന്നു. അഞ്ചുപേർ ഒഴിച്ച് ബാക്കി മുഴുവൻ ആളുകളും വന്നു, അതുകാരാണ്. പത്തു മണിക്ക് വരാൻ പറഞ്ഞിരുന്നു എല്ലാപേരും ഒൻപതു മണിക്കേ വന്നിരിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. ഇ.

ശ്രീധരൻ ഏകദേശം ഒന്നരമണിക്കൂറോളം അവരോട് സംസാരിച്ചു. അദ്ദേഹം സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഒരു വിമർശനത്തെപ്പറ്റി കോൺട്രാക്ടർമാർ പറഞ്ഞു. ഒരു വിമർശനവും അദ്ദേഹം പറഞ്ഞില്ല. എല്ലാം കോളേജിൽ പഠിച്ചതുപോലെയും ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യപ്രകാരവും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതുപോലെ സൗന്ദര്യാത്മകമായും നിർമ്മിക്കണമെന്നേ പറഞ്ഞുള്ളൂ. ഗവൺമെന്റ് അതിനോട് യോജിക്കുകയാണ്. ഒരു മാറ്റം തീർച്ചയായിട്ടും വരണം. നല്ല കാര്യങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. എല്ലാം മോശമാണെന്ന് പറയുന്നില്ല. അതുപോലെ ഔട്ട്സോഴ്സിനെ സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കാം. 1100 ഓളം എഞ്ചിനീയർമാരുണ്ട്. ഞാൻ ഓഡിറ്റോറിയത്തിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞല്ലോ. ഒരു ഔട്ട്സോഴ്സിംഗിന്റെയും ആവശ്യമില്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പോയി നോക്കുകയാണെങ്കിൽ മനസ്സിലാകും. നമ്മുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ തന്നെ കഴിവുറ്റ ആൾക്കാരുണ്ട്. അത് തികയാതെ വരികയാണെങ്കിൽ അങ്ങ് പറയുന്നത് തീർച്ചയായിട്ടും സ്വീകരിക്കാം. ഇപ്പോൾ തന്നെ റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് ഔട്ട് സോഴ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. സിറ്റി ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് പ്രോജക്ട് തിരുവനന്തപുരത്ത് തന്നെ രണ്ടുമാസത്തിനുള്ളിൽ ഓപ്പൺ ചെയ്യാൻ പോകുകയാണ്. എത്ര മനോഹരമായ റോഡാണ്. ഇവിടെ ഇതെല്ലാം നടക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ പണം കൊടുക്കണം. പണം പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. അവരുടെ കഴിവുകൾ വിനിയോഗിക്കണം.

ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ആളില്ലായെങ്കിൽ ഔട്ട്സോഴ്സ് ചെയ്യാം. ഇതെല്ലാം അംഗീകരിക്കുന്നു. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ കഴിവുള്ള എഞ്ചിനീയർമാരെ കൊണ്ട് നമ്മൾ ജോലി ചെയ്യിപ്പിക്കണം. അതിന് മുൻഗണന കൊടുക്കുകയും തികയാതെ വരുന്നത് അങ്ങ് പറയുന്നതുപോലെ ചെയ്യാം. ഡിസൈൻ ചെയ്യാൻ ആളില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഒരു പ്രശ്നം ഉണ്ടാകാൻ സമ്മതിക്കുകയില്ല.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, ക്ലീൻ കേരള കമ്പനി നൽകിയ ട്രൂഡ് ചെയ്ത് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ കുറച്ചു വർഷങ്ങൾക്കുമുൻപ് കൊച്ചിൻ കോർപ്പറേഷന്റെയും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. യുടെയും സഹായത്തോടുകൂടി കുറച്ച് റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചു. ആ റോഡുകളൊക്കെ വളരെ നല്ല നിലയിൽ ഇപ്പോഴും നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ പ്ലാസ്റ്റിക് എത്ര വേണമെങ്കിലും നൽകാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അവർ ഫെയ്സ് ചെയ്യുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം അതിന്റെ സാമ്പത്തികമാണ്. കാരണം വേസ്റ്റിൽ നിന്നും പ്ലാസ്റ്റിക് എടുത്ത് ക്ലീൻ ചെയ്ത് ട്രൂഡ് ചെയ്യുന്നതിന് കുറച്ച് പണം ആവശ്യമായി വരുന്നുണ്ട്. അത് നൽകാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. തയ്യാറാകാത്തതാണ് കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം ഉണ്ടായ പ്രശ്നം. ആ കോസ്റ്റ് എങ്കിലും നൽകാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: നഗരസഭകളിലെ റോഡുകൾക്ക് നമുക്ക് എങ്ങനെ

പൈസ നൽകാൻ സാധിക്കും. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഏറ്റെടുക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കല്ലാതെ ലോക്കൽ ബോഡീസിന് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ നമ്മുടെ ഫണ്ടിൽ നിന്നും കൊടുക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റിന് മൊത്തത്തിൽ താൽപ്പര്യമുണ്ടെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ടിൽ നിന്നും നൽകാവുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, ബി.എം &ബി.സി. ടാറിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

വലിയ അഴിമതി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുന്നതായാണ് കാണുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന് ആറന്മുള നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡായ തിരുവല്ല-കമ്പഴ റോഡിൽ ഇപ്പോഴും ബി.എം &ബി.സി. ടാറിംഗ് പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. റോഡ് പൊട്ടിപൊളിഞ്ഞ് കഴിഞ്ഞു. ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ഒരു കോടി രൂപയ്ക്കടുത്ത് ചെലവിട്ട് നടത്തുന്ന ടാറിംഗിന് ഈ രീതിയിൽ കേടുപാടുകൾ നിർമ്മാണം നടക്കുമ്പോൾ തന്നെ ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നുള്ളത് വളരെ ഗുരുതരമായ അവസ്ഥയാണ്. ബിറ്റമിൻ മിശ്രിതം 125 ഡിഗ്രി സെൽഷ്യസിൽ കൊണ്ടുചെന്ന് അവിടെ ഇടണമെന്നുള്ളതാണ്. ഇത് ചെക്ക് ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥർ പറയുന്നു, പക്ഷെ ചെയ്യുന്നില്ല. ഇതിനുള്ള ഗ്യാരണ്ടി മൂന്ന് വർഷമാണ്. സാധാരണ ടാറിംഗാണ് ഇതിനുമുകളിൽ നടക്കുന്നത്. ഈ രീതി മാറി കുറച്ചുകൂടി

റെസ്പോൺസിബിളായിട്ടുള്ള സമീപനം ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഇത് ചെക്ക് ചെയ്യുന്നതുൾപ്പെടെ ഉണ്ടാകണം. ഇതുസംബന്ധിച്ചുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മിനിസ്റ്ററുടെ അഭിപ്രായം എന്താണ്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: ഇതെല്ലാം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ പൂർണ്ണമായും വന്നിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി ചർച്ച ചെയ്തു വരികയാണ്. ചില പാളികളെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് പരസ്യമായി പറയുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം വളരെ ശരിയായ കാര്യമാണ്. സൂപ്പർവിഷൻ എന്നുപറയുന്ന കാര്യമേയില്ല. ഞാൻ തന്നെ ഒരു എഞ്ചിനീയറുടെമേൽ നടപടിയെടുക്കണമെന്ന്... ഒരു സ്ഥലത്ത് അര മണിക്കൂർ ഞാൻ നിന്നിട്ടും സൂപ്പർവിഷന് അവിടെ ആരും വന്നില്ല. കൂലിക്കാർ മാത്രം നിന്ന് ജോലി ചെയ്യുകയാണ്. ഇതൊക്കെ പത്തൻപത് വർഷമായി നടന്നുവരുന്ന പ്രാക്ടീസാണ്. ഇതൊക്കെ മാറ്റം വരുത്താൻ തീരുമാനിച്ചു കഴിഞ്ഞു. നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കുറച്ച് സമയമെടുക്കും. ഇതെല്ലാം ശരിയാകും. ഒരു സംശയവുമില്ല, ഇതെല്ലാം ശരിയാകും.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യം ഇല്ലാതാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കോർപ്പറേഷനുകളിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യം പൊടിക്കുന്നതിനുള്ള ഷ്രഡിംഗ് മെഷീനുകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ പല കോർപ്പറേഷനുകളിലും ഇത്

വേണ്ട രീതിയിൽ ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നില്ല. ഇക്കാര്യം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഈ സംവിധാനം മാലിന്യസംസ്കരണത്തിനും റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുംവേണ്ടി ഫലപ്രദമായി വിനിയോഗിക്കാൻ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും എന്തെങ്കിലും നടപടിയുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യത്തെക്കുറിച്ചാണ് നമ്മൾ ഇവിടെ സംസാരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. റോഡ് നിർമ്മാണം തുടങ്ങട്ടെ ഇവിടെ പ്ലാസ്റ്റിക്കില്ലാത്ത അവസ്ഥ വരും. കയർ ഫാക്ടറികൾ പുതിയതായി തുടങ്ങേണ്ടിവരും.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: കോർപ്പറേഷനുകളിൽ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ഷ്രഡിംഗ് മെഷീനുകൾ വേണ്ട രീതിയിൽ ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നില്ലെന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: പ്രസ്തുത ചോദ്യം സബ്മിഷനായി ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് ചോദിച്ചാൽ അദ്ദേഹം മറുപടി തരും. ഞാൻ അത് ഉൾക്കൊള്ളുകയാണ്. അതിനുള്ള മറുപടി ഇപ്പോൾ പറയാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് അത് പറയുന്നില്ല. എല്ലാം ശരിയാകുമ്പോൾ ഇതും ശരിയാകും.

ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്: സർ, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി വകുപ്പ് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ

പ്രഗത്ഭരായ ആർക്കിടെക്ട്സിന്റെ ഒരു പാനലുണ്ടാക്കുകയും ആ പാനലുമായി ഒരു കൺസൾട്ടേഷൻ പ്രോസസ് തുടങ്ങുകയും ചെയ്യുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും, അത് ഗവൺമെന്റിന്റെ മനസിലുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്, അത് ആലോചിക്കുന്നതാണ്. അതുമത്രമല്ല ഗവർണ്ണർ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്ന സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റ് വരുമ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ഇതിനകത്തുവരും. അതിന്റെ ഡിറ്റെയിൽസ് വകുപ്പ് തയ്യാറാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

പ്രകൃതി ദുരന്തം നേരിടാനുള്ള മുൻകരുതലുകൾ

- (*243) ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി :
- ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന് :
- ശ്രീ. പി. ബി. അബ്ദുൽ റസ്സാക്ക് :
- ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി:

താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് പ്രകൃതി ദുരന്ത സാധ്യതയുള്ള മേഖലകൾ ഏതൊക്കെയാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ബി) എങ്കിൽ പ്രകൃതി ദുരന്തം നേരിടാനും ദുരന്തബാധിതരെ സഹായിക്കാനും എന്തൊക്കെ മുൻകരുതലുകൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(സി) പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളിൽ വീട് നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കും

ദുരന്തബാധിതർക്കുംവേണ്ടി, ദുരന്ത സാധ്യതാ മേഖലകളിൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുള്ള ദുരിതാശ്വാസ ക്യാമ്പുകൾ ആരംഭിക്കുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കുമോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ): സർ,

(എ) ഉണ്ട്. ഉരുൾപൊട്ടൽ, വെള്ളപ്പൊക്കം, വരൾച്ച, തീരശോഷണം, ഇടിമിന്നൽ എന്നിവയുടെ ദുരന്തസാധ്യതകൾ കേന്ദ്ര ഭൗമശാസ്ത്ര പഠനകേന്ദ്രത്തിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി വിലയിരുത്തി ഓരോ വില്ലേജിലെയും പ്രസ്തുത പ്രദേശങ്ങളെ പ്രതിപാദിച്ചുകൊണ്ട് ജില്ലാതലത്തിൽ പട്ടിക തയ്യാറാക്കി ജില്ലാ ഭരണകൂടങ്ങൾക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) പ്രകൃതിദത്തവും മനുഷ്യനിർമ്മിതവുമായ അപകടങ്ങൾ നേരിടുന്നതിന് സജ്ജമായ സംസ്ഥാന ദുരന്ത നിവാരണ അതോറിറ്റി (SDMA-State Disaster Management Authority)യുടെ കീഴിൽ സംസ്ഥാന അടിയന്തിരഘട്ട കാര്യനിർവ്വഹണ കേന്ദ്രം (SEOC-State Emergency Operations Centre) തിരുവനന്തപുരത്തും ജില്ലാ അടിയന്തിരഘട്ട കാര്യനിർവ്വഹണ കേന്ദ്രങ്ങൾ (DEOC-District Emergency Operations Centre) 14 ജില്ലാ കളക്ടറേറ്റുകളിലും കളക്ടർമാരുടെ നേരിട്ടുള്ള നേതൃത്വത്തിൽ 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്.

പ്രസ്തുത കേന്ദ്രങ്ങളിൽ റവന്യൂ, പോലീസ്, ഫയർ ആന്റ് റെസ്ക്യൂ തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥർ 24 മണിക്കൂറും സേവന സന്നദ്ധരാണ്. സാധ്യതയുള്ള അപകടങ്ങളെ മുൻകൂട്ടി കണ്ടുകൊണ്ട് ഇടിമിന്നൽ, തീരശോഷണം, ശക്തമായ കാറ്റ് തുടങ്ങിയവയെ ദുരന്തങ്ങളുടെ പട്ടികയിൽപ്പെടുത്തി, ദേശീയ ചുഴലിക്കാറ്റ് പ്രതിരോധ പദ്ധതി (NCRMP- National Cyclone Risk Mitigation Project) നടപ്പാക്കി വരുന്നു. വരൾച്ചാ പ്രതിരോധ പ്രവൃത്തിയായി 'മഴപ്പൊലിമ' പദ്ധതി സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി നടപ്പാക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന ദുരന്ത പ്രതികരണ സേന (SDRF-State Disaster Response Force) രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന ഫയർ ആന്റ് റെസ്ക്യൂ സർവ്വീസിന്റെ നവീകരണത്തിനായി സാമ്പത്തിക സഹായം അനുവദിച്ചു. കേന്ദ്ര ദുരന്ത പ്രതികരണ സേനയുടെ (NDRF- National Disaster Response Force) പ്രാദേശിക കേന്ദ്രം സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് എറണാകുളം ജില്ലയിൽ സ്ഥലം അനുവദിക്കുകയുണ്ടായി. മനുഷ്യജന്യ ദുരന്തങ്ങളുടെ നോഡൽ വകുപ്പായി ആഭ്യന്തര വകുപ്പിനെ നിർണ്ണയിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷാ സംബന്ധമായ വിഷയങ്ങൾ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ ചുമതലയായി നിർണ്ണയിച്ചിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവേയുടെ അടിയന്തരഘട്ട രൂപരേഖ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്. ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ വകുപ്പിന്റെ സഹകരണത്തോടുകൂടി ദേശീയ ദുരന്ത

നിവാരണ അതോറിറ്റി ബോട്ട് സുരക്ഷാ സംബന്ധമായ വിശദമായ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ തയ്യാറാക്കി വരുന്നു. ആരോഗ്യ വകുപ്പിന് വ്യക്തമായ പകർച്ചവ്യാധി പ്രതിരോധ രൂപരേഖയുണ്ട്. കൂടാതെ കൃഷി, ആരോഗ്യം, ജലസേചനം എന്നിവിടങ്ങളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സേവനം അടിയന്തരഘട്ടത്തിൽ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനവും തൽഫലമായുണ്ടാകുന്ന ദുരന്തങ്ങളും നേരിടുന്നതിന് ഐക്യരാഷ്ട്ര വികസന പദ്ധതി (UNDP- United Nations Development Programme) നടപ്പാക്കി വരുന്നു. ഇപ്രകാരം റവന്യൂ, ആരോഗ്യം, പോലീസ്, കൃഷി, ജലസേചനം, വൈദ്യുതി, ഗതാഗതം എന്നീ വകുപ്പുകളെ ഏകോപിപ്പിച്ചും ശക്തിപ്പെടുത്തിയും ദുരന്ത നിവാരണ സംവിധാനങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ദുരന്ത ബാധിതർക്ക് മിനിമം റിലീഫ് കോഡ് രൂപീകരിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുവരുന്നു.

(സി) വെള്ളപ്പൊക്കം, കടൽക്കുഴാടം തുടങ്ങിയവ മൂലം ദുരിതമനുഭവിക്കുന്നവരെ

താല്ക്കാലികമായി പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്നതിനായി അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ ദുരിതാശ്വാസ ക്യാമ്പുകളാണ് പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. എന്നാൽ പ്രസ്തുത ക്യാമ്പുകളിൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യം ലഭ്യമാകാത്ത

സാഹചര്യങ്ങളിൽ ആയവ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാറുണ്ട്.

കടൽക്ഷോഭത്തിൽ ദുരിതമനുഭവിക്കുന്നവരെ താല്പാലികമായി

മാറ്റിപാർപ്പിക്കുന്നതിന് ദേശീയ ചുഴലിക്കാറ്റ് പ്രതിരോധ പദ്ധതി (NCRMP-

National Cyclone Risk Mitigation Project) പ്രകാരം 27 സ്ഥിരം ക്യാമ്പ്

സംവിധാനങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് . പി: സർ, പ്രകൃതി ദുരന്തം നേരിടാനും ദുരന്തബാധിതരെ

സഹായിക്കുവാനും ഏർപ്പെടുത്തിയ നടപടികളെക്കുറിച്ച് മന്ത്രിയുടെ

വിശദീകരണത്തിൽ നിന്നും മനസ്സിലാകുന്നു. ഏത് ദുരന്തമേഖലയിലും ആദ്യം

ഓടിയെത്തുന്നത് സമീപവാസികളാണ്, പിന്നീടാണ് അധികൃതർ അറിയുന്നതും

ഇടപെടുന്നതും. ഒരു ദുരന്തത്തെ നേരിടേണ്ടതെങ്ങനെയാണെന്നോ

രക്ഷാപ്രവർത്തനം നടത്തുന്നത് എങ്ങനെയാണെന്നോ ഉള്ള അറിവും പരിശീലനവും

ലഭിക്കാത്തവരാണ് സാധാരണ ജനങ്ങൾ. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ

ദുരന്തനിവാരണത്തെക്കുറിച്ചുള്ള അറിവും പരിശീലനവും താഴെത്തട്ടിൽ

ലഭിക്കുന്നതിനും അടിസ്ഥാന സാഹചര്യത്തിൽ തദ്ദേശീയമായി രക്ഷാപ്രവർത്തനം

ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുമായി പ്രാദേശിക തലങ്ങളിൽ സന്നദ്ധസംഘടനകൾക്ക് രൂപം

നൽകുന്നതിന് സർക്കാർ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ള ഒരു പ്രത്യേകതയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഏതൊരു ദുരന്തമുണ്ടാകുമ്പോഴും സ്വാഭാവികമായും ആദ്യം ഓടിയെത്തുക സമീപവാസികളായ ജനങ്ങളാണ്. നേരിട്ട് അവർ അതിൽ ഇടപെടുകയും എല്ലാവിധത്തിലുള്ള രക്ഷാപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്യുന്നുവെന്ന പ്രത്യേകത നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ട്. സംസ്ഥാന ദുരന്ത പ്രതികരണസേന സംസ്ഥാനത്തും ജില്ലാതലങ്ങളിലും രൂപീകരിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ നടന്നുവരുന്നു അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. തീർച്ചയായും പ്രാദേശികമായി നടത്താവുന്ന ഇത്തരം സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ചുകൂടി ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി: സർ, ടാങ്കർ ലോറി അപകടങ്ങൾ കേരളത്തിൽ ഇടയ്ക്കിടെ സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. താന്തരിൽ അടുത്തിടെയുണ്ടായ ടാങ്കർ ലോറി അപകടം മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടാകുമെന്ന് വിചാരിക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ അപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്ന ടാങ്കർ ലോറികളിൽ നിന്നും പുറത്തുവരുന്ന വിഷവാതകങ്ങൾമൂലമുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ നേരിടാനും നിയന്ത്രിക്കാനും ആവശ്യമായ സാങ്കേതിക സംവിധാനങ്ങൾ സർക്കാർ തലത്തിൽ ഇല്ലായെന്നുള്ളതാണ് മനസിലാക്കുന്നത്, ഉണ്ടെങ്കിൽ തന്നെ അത്

അപര്യാപ്തമാണ്. കളക്ടറുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ജില്ലാതലങ്ങളിൽ ഇത്തരം സാഹചര്യങ്ങൾ നേരിടാൻ ആവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങൾക്ക് സർക്കാർ തലത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, സംസ്ഥാന തലത്തിലും ജില്ലാതലത്തിലുമുള്ള ദുരന്തപ്രതികരണ സേനാവിഭാഗത്തിൻകീഴിൽ ഇത്തരം ആധുനികമായ സംവിധാനങ്ങൾ കൂടി ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകാനാണ് ആലോചിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, ഞാനും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും ഞങ്ങളുടെ ജില്ലയിലെ എല്ലാ ദുഃഖങ്ങളും പങ്കുവെക്കുന്ന ആളുകളാണ്. ഞങ്ങളുടെ ജില്ലയിൽ മാത്രമല്ല തീരദേശങ്ങളുള്ള എല്ലാ ജില്ലകളിലുമുള്ള സങ്കടകരമായ ഒരു അവസ്ഥ, തീരദേശ പ്രദേശങ്ങളിൽ താമസിക്കുന്ന സഹോദരീ സഹോദരന്മാരുടെ ജീവിതം വളരെ ദുരിതപൂർണ്ണമാണ്. കടൽ കരയെ വിഴുങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ കടൽത്തീരത്ത് താമസിക്കുന്ന ഒരാളാണ്. അവിടെ ഇപ്പോൾ കടലാക്രമണം രൂക്ഷമായിട്ടും ഞാൻ ആ ഭാഗത്തേയ്ക്കുപോയിട്ടില്ല. പോകാത്തതിന് കാരണം ആളുകളുടെ തല്ല് പേടിച്ചതെന്നെയാണ്. കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷവും കടലാക്രമണസമയത്ത് ആ പ്രദേശത്ത് ഞാൻ പോയിരുന്ന, എല്ലാവർഷവും

ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകൾ അവിടെ പോയി അടുത്തവർഷമാകുമ്പോൾ ഇത് ശരിയാകുമെന്നാണ് പറയാറുള്ളത്. ഓരോവർഷവും രണ്ടാഴ്ചത്തെ സൗജന്യരേഷൻ നൽകും, ആളുകളെ ദുരിതാശ്വാസ ക്യാമ്പുകളിൽ താമസിപ്പിക്കും, ഇതല്ലാതെ ഒന്നും ചെയ്യാൻ നമുക്കായിട്ടില്ല. എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ചോദിക്കാനുള്ളത് ഇതിന് സ്ഥിരമായ ഒരു സംവിധാനം, ശാശ്വതമായ സംവിധാനമുണ്ടാക്കിക്കൂടെ; കാസർഗോഡ് നെല്ലിക്കുന്ന് കടൽത്തീരത്തുനിന്നും മാറി കുറേ റവന്യൂ ഭൂമിയുണ്ട്. ഒരു വർഷം മുൻ കാസർഗോഡ് കളക്ടറേറ്റിൽ തഹസീൽദാരെയുമൊക്കെ വിളിച്ചുചേർത്ത്, ആ റവന്യൂ ഭൂമിയിൽ ഒരു ഫ്ലാറ്റ് സമുച്ചയം പണിത് കടൽത്തീരത്ത് താമസിക്കുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ പാർപ്പിക്കുന്ന സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചിരുന്നു. ഇതിന് സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും എന്ത് സഹായമാണ് ലഭിക്കുക എന്നതിനെക്കുറിച്ച് എന്റെ നാട്ടുകാരനായ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വ്യക്തമാക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അപേക്ഷിക്കാനുള്ളത്, മറ്റൊന്ന്, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇടിമിനലിലെ ദുരന്ത നിവാരണത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തു തീരുമാനമാണ് കൈക്കൊണ്ടിട്ടുള്ളതെന്നുകൂടി വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്

ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യം - കടലാക്രമണത്തിന്റെ ഭീഷണി പൊതുവെ തീരദേശജില്ലകളെല്ലാം നേരിടുകയാണ്. തീരദേശത്തുനിന്ന് അവരെ മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കുക എന്നുപറയുമ്പോൾ സാധാരണഗതിയിൽ അവിടെയുള്ള ആളുകൾ ഇഷ്ടപ്പെടുന്ന കാര്യല്ല. വളരെ അകലേക്ക് മാറാൻ ഒരിക്കലും അവർ തയ്യാറാകുകയില്ല. അവരുടെ ഉപജീവനം തന്നെ മത്സ്യബന്ധനവും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളാണ്. സ്വാഭാവികമായും എല്ലാ പ്രദേശത്തും ഇതുപോലെ ഭൂമി ലഭ്യമാകുമെന്ന് പറയാനും കഴിയില്ല. ഫ്ലാറ്റ് നിർമ്മിക്കാൻ സൗകര്യമുള്ളിടത്ത് നിർമ്മിക്കുന്നതിനും അവരെ മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ആലോചിക്കുന്നതാണ്. തീർച്ചയായും ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇത് ചെയ്യുന്നതാണ്. ഭൂമിയില്ലാത്ത ചില പ്രദേശങ്ങളിൽ ഭൂമികണ്ടെത്തി അവർക്ക് പ്രത്യേകമായ വീടുവച്ച് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം കൂടി നടത്തേണ്ടി വരും. കടലാക്രമണത്തെ ശക്തമായി നേരിടാൻ ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. കല്ലിടുന്നതുകൊണ്ട് മാത്രം പ്രശ്നത്തിന് ശാശ്വത പരിഹാരമാകുന്നില്ല. കാറ്റാടി വച്ച് പിടിപ്പിക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ വലിയൊരളവിൽ ഇതിനെ പ്രതിരോധിക്കാൻ സാധ്യമാകുമെന്ന അഭിപ്രായമുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അനുവദിക്കുന്നില്ലെങ്കിലും കേരള ഗവൺമെന്റ്

ഇടിമിന്നൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവ ദുരന്തനിവാരണ പ്രതികരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട് എന്നകാര്യം കൂടി അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. ബി. അബ്ദുൽ റസ്സാക്ക്: സർ, കടലാക്രമണംമൂലം

ദുരന്തമനുഭവിക്കുന്നവർ ഇവിടെ ക്യാമ്പിൽ താമസിക്കാറുണ്ടെന്ന് അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചു. എങ്കിലും എല്ലാവർഷവും ക്യാമ്പിനായി സൂട്ടുകളെയാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. സൂട്ടുകളിൽ താമസിക്കുന്നവർക്ക് ശരിയായ രീതിയിൽ ഭക്ഷണം എത്തിക്കാൻ കഴിയാതെ പോകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നു. അതുപോലെ രണ്ടാഴ്ചയോളം സൂട്ടിൽ താമസിച്ച് കട്ടികളുടെ പഠനത്തിനും ബുദ്ധിമുട്ടാകുന്ന ഒരു സാഹചര്യമാണ് കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ കണ്ടുവരുന്നത്. ഇതിനൊരു മാറ്റമുണ്ടാക്കാൻ ആധുനിക രീതിയിലുള്ള ക്യാമ്പുകൾ, കുടുംബക്കാരുടെ വീട്ടിലേക്ക് പോയാൽ രേഷൻ പോലും നൽകാനുള്ള വകുപ്പില്ല എന്നാണ് ജില്ലാ അധികൃതർ പറയുന്നത്. പക്ഷേ അതിന് പ്രത്യേകമായ, ആധുനിക രീതിയിലുള്ള ഒരു ക്യാമ്പുതന്നെ എല്ലാ വർഷം ഉണ്ടാകുന്ന വിഷയമാണ്. ഒരു ഘട്ടത്തിൽ മാത്രം നിർത്തലാക്കാൻ പറ്റുന്ന കാര്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് അങ്ങനെയുള്ള ഒരു ക്യാമ്പ് എത്രയും പെട്ടെന്ന് ഉണ്ടാക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഞാൻ ഈ ചോദ്യത്തിനുള്ള ഉത്തരം

നൽകിയതിൽ ഇക്കാര്യം വളരെ വ്യക്തമായി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. തീരദേശത്ത് കടൽക്ഷോഭത്തിൽ ദുരിതമനുഭവിക്കുന്നവരെ താൽക്കാലികമായി മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കുന്നതിന് ദേശീയ ചൂഴ്ന്നുകൊടു പ്രതിരോധ പദ്ധതി പ്രകാരം 27 സ്ഥിരം ക്യാമ്പ് സംവിധാനങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് വന്നാൽ സ്വാഭാവികമായും അവിടെ ഈ സൗകര്യങ്ങളൊക്കെ ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നതായിരിക്കും.

ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി: സർ, നമ്മുടെ ഡിസാസ്റ്റർ മാനേജ്മെന്റിനെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഓപ്പറേഷൻ പ്രൊസീഡുവർ (SOP) അനുസരിച്ചുള്ള നിലവാരത്തിലേക്ക് ഉയർത്തേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്. ദുരന്തങ്ങളൊക്കെ വ്യത്യസ്തമായ രീതിയിലുള്ളതാണ്. നാച്ചുറൽ കലാമിറ്റീസ് ഒന്നാണെങ്കിൽ മനുഷ്യരുണ്ടാക്കുന്ന ദുരന്തങ്ങൾ വേറെയുമാണ്. അതുകൊണ്ട് വ്യത്യസ്തമായ രീതിയിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിടാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ, സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഓപ്പറേഷൻ പ്രൊസീഡുവർ (SOP) അനുസരിച്ചുള്ള നിലവാരത്തിലേക്ക് ഡിസാസ്റ്റർ മാനേജ്മെന്റിനെ ഉയർത്തുന്നതിന് എന്തെല്ലാം ഒരുക്കങ്ങളാണ് നമ്മൾ നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. സ്വാഭാവികമായും ദുരന്തത്തെ നേരിടുന്നതിന് ഇന്റർനാഷണൽ പ്രൊസീഡുവറുണ്ട്. ആ അർത്ഥത്തിൽ എന്ത് ഒരുക്കമാണ് നമ്മൾ നടത്തിയിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, അക്കാദമി ഓൺ ഇവിടെ

ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. ദുരന്ത ലഘൂകരണവും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനവുമാണ് UNDP-യുടെ കീഴിൽ പരിശോധിക്കുന്നത്. ഇക്കാദമി നേരിടുന്നതിനുവേണ്ടി ആധുനികമായ സംവിധാനങ്ങളോടുകൂടി അത് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ: സർ, ആഗോളതാപനവും കാലാവസ്ഥാ

വ്യതിയാനവും ഉണ്ടാകുന്നതുകൊണ്ട് പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും വർദ്ധിക്കുകയാണ്. ദുരന്തംമൂലം കഷ്ടത അനുഭവിക്കുന്ന ആളുകൾക്കുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിന് പഴയകാല ചില മാതൃകകളാണ് പിൻതുടരുന്നത്. ഒരു പ്രകൃതി ദുരന്തത്തിൽ വീട് നഷ്ടപ്പെട്ടാൽ നഷ്ടപരിഹാരം കണ്ടെത്തുന്നത് വില്ലേജ് ഓഫീസർമാരാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റ് വളരെ അഭിനന്ദനാർഹമായ ഒരു തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. 48 മണിക്കൂറിനകം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്നും ഏഴ് ദിവസത്തിനകം നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണമെന്നുമാണത്. പക്ഷേ നഷ്ടപരിഹാരം കണക്കാക്കുമ്പോൾ ഭാഗികമായി വീട് തകർന്നവർക്ക് ഇത്ര രൂപ, പൂർണ്ണമായി വീട് തകർന്നവർക്ക് ഇത്ര രൂപ എന്നുപറയുന്ന ഒരു പഴയകാല സമീപനമാണ് ഇപ്പോഴും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്. അത് നാമമാത്രമാണ്. അക്കാദമി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.

ഉദ്യോഗസ്ഥരെക്കൊണ്ട് പരിശോധിപ്പിച്ച് കൃത്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം യഥാസമയം കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള കൃത്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഇപ്പോൾ തുടർന്നുവരുന്ന രീതിയെക്കുറിച്ചാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ജി. എസ്. ജയലാൽ ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. തീർച്ചയായും ഇപ്പോൾ തുടർന്നുവരുന്ന രീതി അനുസരിച്ച് ഭാഗികമായി തകർന്നതിന് അതിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാരവും പൂർണ്ണമായും തകർന്ന വീടുകൾക്ക് പൂർണ്ണമായ നഷ്ടപരിഹാരവും കണക്കാക്കുന്നു. ആ രീതിയിൽ നിന്നുമാറി ഇതിനെ പുതിയ രീതിയിൽ എങ്ങനെ മാറ്റി എടുക്കാമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം. നാമമാത്രമാണെന്നു പറഞ്ഞാൽ പ്രത്യേക ചില നോംസിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇക്കാര്യങ്ങളൊക്കെ തീരുമാനിക്കുന്നത്. കൃഷിനാശം സംഭവിച്ചാലും കെട്ടിടങ്ങൾക്ക് നാശം സംഭവിച്ചാലും വീടുകൾക്ക് നാശം സംഭവിച്ചാലും അത് സംബന്ധിച്ച് ഒരു നോംസ് ഉണ്ട്. അത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റും സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റും പരിപാലിച്ച് പോരുന്ന നോംസിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് തീരുമാനിക്കുന്നത്. മാറ്റം വരുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം.

അടിയന്തര ചോദ്യം

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ വിവിധ തസ്തികകളിലേക്കുള്ള നിയമനം

(1) ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ വിവിധ തസ്തികകളിലേക്കുള്ള

പി.എസ്.സി. നിയമന ലിസ്റ്റുകളുടെ കാലാവധി നീട്ടിയതായി

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) പ്രസ്തുത ലിസ്റ്റുകളിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതും എന്നാൽ പി.എസ്.സി. വഴി

നിയമനം നേടുന്നതിനുള്ള പ്രായപരിധി കഴിയാറായതുമായ ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക്

നിയമനം ലഭ്യമാകുന്ന തരത്തിൽ നിയമന നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിന്

എന്തെല്ലാം നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് വിശദമാക്കുമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ,

(എ) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. 22-08-2015-ൽ കാലാവധി

അവസാനിപ്പിക്കുകയും തുടർന്ന് 30-06-2016 വരെ കാലാവധി ദീർഘിപ്പിക്കുകയും

ചെയ്ത കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡ്രൈവർമാരുടെ നിയമനത്തിനുള്ള റാങ്ക്

പട്ടികയുടെയും 30-06-2016-ന് കാലാവധി അവസാനിച്ച കണ്ടക്ടർമാരുടെ

നിയമനത്തിനുള്ള റാങ്ക് പട്ടികയുടെയും കാലാവധി 31-12-2016 വരെ

ദീർഘിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ കേരള പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷൻ നിയമനോപദേശം നൽകിയ 255 ഡ്രൈവർ ഉദ്യോഗാർത്ഥികളുണ്ട്. അത്തരം ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക് ഈ മാസം അവസാനത്തോടുകൂടി നിയമനം നൽകാൻ കഴിയും. തുടർന്നുണ്ടാകുന്ന എൻ.ജെ.ഡി. ഒഴിവുകളിലേക്കും നിയമനം നൽകുവാൻ കഴിയും. നിലവിലുള്ള 823 കണ്ടക്ടർ ഒഴിവുകളിലേക്ക് നിയമനോപദേശം കേരള പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് 28-06-2016-ൽ കത്ത് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പി.എസ്.സി.യിൽ നിന്നും നിയമനോപദേശം ലഭിച്ചാലുടൻ ഇവർക്ക് നിയമനം നൽകാൻ കഴിയുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഭരണകാലത്ത് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ യുവജന പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ ഉയർത്തിയ സമരത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു മുദ്രാവാക്യമായിരുന്നു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിയമനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടത്. ഏതാണ്ട് ആയിരക്കണക്കിനാളുകൾ വിവിധ തസ്തികകളിൽ വിവിധ ലിസ്റ്റിനകത്തുണ്ട്. അതിൽ ഏതാണ്ട് ഭൂരിഭാഗം പേരും പ്രായപരിധി ബോർഡറിൽ നിൽക്കുന്നവരാണ്. ടൈം ഫ്രെയിമിനകത്തുനിന്നുകൊണ്ട് നിയമനം നടത്താൻ സർക്കാരിന് കഴിയുമോ; അങ്ങനെ എങ്കിൽ എത്ര സമയം കൊണ്ട് നടത്താൻ കഴിയും; പി.എസ്.സി. നിയമനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രായപരിധി

അടുത്തുനിൽക്കുന്നവരാണ് പുരുഷന്മാരും സ്ത്രീകളും ഉൾപ്പെടെയുള്ള അധികം പേരും. അത് എത്ര സമയത്തിനുള്ളിൽ നിർവ്വഹിക്കാൻ സർക്കാരിനാകും എന്നാണ് ചോദിക്കാനുള്ളത്?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഇപ്പോൾ പി.എസ്.സി. നിയമനോപദേശം നൽകിയവരുടെയും പി.എസ്.സി.യോട് നിയമനോപദേശം നൽകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടതിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലഭിക്കുന്ന ഒഴിവുകളിലേക്കും രണ്ടുമാസത്തിനകം 1078 പേർക്ക് നിയമനം നൽകാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, ഇത് ഏതെല്ലാം തസ്തികകളിലാണെന്ന് പറയാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഡ്രൈവർ തസ്തികയിലേക്ക് 255 പേരെയും കണ്ടക്ടർ തസ്തികയിലേക്ക് 823 പേർക്കുമാണ് ഇപ്പോൾ അങ്ങനെ നിയമനം നൽകാൻ കഴിയുക. ഇതിനുപുറമെ എൻ.ജെ.ഡി. ഒഴിവുകൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തതിനനുസരിച്ച് 358 ജൂനിയർ അസിസ്റ്റന്റുമാരെയും 10 അസിസ്റ്റന്റ് സ്റ്റോർ കീപ്പർമാരെയും 86 മെക്കാനിക്കുകളെയും ഉൾപ്പെടെ 1562 പേർക്ക് 31-12-2016-നകം ജോലി നൽകാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കേരള പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷൻ

ലിസ്റ്റുണ്ടാക്കുന്നതിൽ അപാകതയുണ്ടെന്നുള്ളത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടേണ്ടതാണ്. 1000 ഒഴിവുകളുണ്ടെങ്കിൽ 6000 പേരുടെ ലിസ്റ്റ് ഉണ്ടാക്കും. നമ്മൾ എത്ര കാലം കൊണ്ട് ശ്രമിച്ചാലും 6000 പേർക്ക് നിയമനം കൊടുക്കാൻ കഴിയില്ല. അവസാനം വരുമ്പോൾ റാങ്ക് ഹോൾഡേഴ്സ് അസോസിയേഷൻ എന്നുപറയുന്ന സംഘടന ഉണ്ടാക്കി ബഹളം ഉണ്ടാക്കിനടക്കുന്ന അവസ്ഥ കേരളത്തിൽ സാധാരണ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷമാണ്. ഇത് പി.എസ്.സി.യുമായി ടേക്ക് അപ് ചെയ്യുമോ; ഇതാണ് ഒന്നാമത്തെ ചോദ്യം. കഴഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ പുതുതായി എത്ര കണ്ടക്ടർമാരെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്; എത്ര ഡ്രൈവർമാരെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ള കാര്യം കൂടി അങ്ങേയ്ക്ക് പറയാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട്

വകുപ്പുമന്ത്രിയാണ് ഈ ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നതെന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിവുള്ള കാര്യമാണ്. കേരള പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷൻ റാങ്ക് ലിസ്റ്റ് തയ്യാറാക്കുന്ന കാര്യത്തിലെ അപാകത സംബന്ധിച്ചാണ് ഒന്നാമതായി അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. താങ്കൾ നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലെ പി.എസ്.സി.യുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിക്കേണ്ട

പ്രശ്നമാണെന്ന് സഭയിലെ എല്ലാവർക്കുമറിയാം. അത് അങ്ങനെ ചെയ്യുന്നതുമാണ്. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ അബുവർഷക്കാലം എത്ര പേർക്ക് നിയമനം നൽകി എന്ന വിശദാംശങ്ങൾ പ്രത്യേകമായ ഒരു ചോദ്യം ചോദിച്ചാൽ കൃത്യമായ മറുപടി നൽകാം. പക്ഷേ അങ്ങ് തന്നെ മറുപടി പറഞ്ഞാൽ ഞങ്ങൾക്കെല്ലാവർക്കും അത് മനസ്സിലാക്കുകയും ചെയ്യും.

(ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു)