

വിഴിഞ്ഞം കരാറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സി.&എ.ജി.യുടെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട്

*721 ശ്രീ. പി. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ :

ശ്രീമതി. ഇ.എസ്. ബിജിമോൾ :

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ:

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് തുറമുഖവും

മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തു സംരക്ഷണവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വിഴിഞ്ഞം കരാറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സി.&എ.ജി. യുടെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ കരാർ കൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തിനോ പൊതു ജനങ്ങൾക്കോ നേട്ടമില്ലെന്ന് പരാമർശമുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ബി) വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിച്ചെലവിന്റെ 67 ശതമാനം മുടക്കുന്ന കേരളത്തിന് 13948 കോടി രൂപയും, 33 ശതമാനം മുടക്കുന്ന അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് ഒന്നര ലക്ഷം കോടി രൂപയും ലാഭം വരുമെന്ന് സി.&എ.ജി. ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിന് മുൻപ് സി.&എ.ജി. ചോദിച്ച ചോദ്യത്തിന് വ്യക്തമായ മറുപടി നൽകാൻ മുൻസർക്കാരിനോ തുറമുഖ കമ്പനിക്കോ കഴിഞ്ഞില്ലെന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ കുറ്റപ്പെടുത്തൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) പദ്ധതി നടത്തിപ്പിലെ മറ്റൊന്നൊക്കെ ക്രമക്കേടുകളും പാഴ്

ചെലവുകളുമാണ് റിപ്പോർട്ടിൽ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നതെന്നറിയിക്കുമോ ?

തുറമുഖവും മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തു സംരക്ഷണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി) : സർ,

(എ) വിഴിഞ്ഞം കരാറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സി.&എ.ജി. ഓഡിറ്റിന്റെ അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനോ തുറമുഖ കമ്പനിക്കോ ലഭിച്ചിട്ടില്ല.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പ് സംബന്ധിച്ച് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ കമ്പനിയിലും തുറമുഖ വകുപ്പിലും എ.ജി. ഓഫീസ് ഓഡിറ്റ് നടത്തുകയുണ്ടായി. ഓഡിറ്റിലെ നിരീക്ഷണങ്ങൾ കരട് റിപ്പോർട്ട് രൂപത്തിൽ പി.എ.ജി (ഇ ആർ എസ് എ)നൽകുകയുണ്ടായി. കരട് റിപ്പോർട്ടിന്റെ രഹസ്യ സ്വഭാവം സൂക്ഷിക്കണമെന്ന് എ.ജി. ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതാണ്. മാത്രമല്ല നിരീക്ഷണങ്ങൾ അന്തിമമല്ലെന്നും കമ്പനിയും തുറമുഖ വകുപ്പും തരുന്ന മറുപടികൾക്ക് അനുസൃതമായി നിരീക്ഷണങ്ങൾ മറാവുന്നതാണെന്നും എ.ജി. വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. റിപ്പോർട്ടിന്മേൽ തുറമുഖ വകുപ്പ് നടപടി കൈക്കൊള്ളുകയും എ.ജി.ക്ക് മറുപടി അയയ്ക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ഇതു സംബന്ധിച്ച് 2016 ആഗസ്റ്റ് 18-ാം തീയതി തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി, വിഴിഞ്ഞം കമ്പനി മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ, വിഴിഞ്ഞം കമ്പനിയിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ, ഡെപ്യൂട്ടി എ.ജി., എ.ജി. ഓഫീസിലെ ബന്ധപ്പെട്ട

ഉദ്യോഗസ്ഥർ എന്നിവർ എ.ജി. ഓഫീസിൽ വച്ച് എക്സിസ്റ്റ് മീറ്റിംഗ് നടത്തുകയുണ്ടായി. അന്നത്തെ മീറ്റിംഗിൽ എല്ലാ വിഷയങ്ങളും പൂർണ്ണമായി ചർച്ച ചെയ്തിട്ടില്ല. അതിനാൽ ഒരു മീറ്റിംഗ് കൂടി നടത്തുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അതിനുശേഷമേ റിപ്പോർട്ട് അന്തിമമാകുകയുള്ളൂ.

(ബി) കരട് റിപ്പോർട്ടിന്റെ രഹസ്യ സ്വഭാവം സൂക്ഷിക്കണമെന്നും നിരീക്ഷണങ്ങൾ അന്തിമമല്ലെന്നും കമ്പനിയും തുറമുഖ വകുപ്പും തരുന്ന മറുപടികൾക്ക് അനുസൃതമായി നിരീക്ഷണങ്ങൾ മാറാവുന്നതാണെന്നും എ.ജി. വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. എന്നിരുന്നാലും ചോദ്യത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ചുള്ള വിശദ വിവരങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

1. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മുതൽമുടക്ക് 67 ശതമാനം അല്ല. ഇതിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ വിഹിതമായ ഏതാണ്ട് 11 ശതമാനം വരുന്ന വി.ജി.എഫും ഉൾപ്പെടും. അതിനാൽ 56 ശതമാനം മാത്രമാണ്.

2. പദ്ധതിയുടെ ഉപഘടകമായ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിൽ കരാർ കമ്പനി നടത്തുന്ന മുതൽ മുടക്കുകൂടി പരിഗണിക്കുമ്പോൾ പദ്ധതി ചെലവ് 11000 കോടി രൂപയും കരാർ കമ്പനിയുടെ വിഹിതം 50 ശതമാനത്തിന് മുകളിലാവുകയും ചെയ്യും.

3. രണ്ടാം ഘട്ടത്തിലും മൂന്നാം ഘട്ടത്തിലും നടത്തുന്ന വികസന

പ്രവർത്തനത്തിനുവേണ്ടി വരുന്ന മൊത്തം തുക ചെലവഴിക്കേണ്ടത് കരാർ കമ്പനിയാണ്. അതുകൂടി കണക്കിലെടുത്താൽ കരാർ കമ്പനിയുടെ ശതമാനവിഹിതം വളരെ കൂടുതലാവും.

4. കരാർ കമ്പനി പദ്ധതിയുടെ ആദ്യഘട്ടം പൂർത്തിയായി 15-ാം വർഷം മുതൽ പദ്ധതിയുടെ മൊത്തം വരുമാനത്തിന്റെ വിഹിതമാണ് സർക്കാരിന് നൽകുന്നത്. ശേഷിച്ച വരുമാനത്തിൽനിന്ന് കമ്പനിക്ക് ചെലവുകൾ നടത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മേൽ പറഞ്ഞ നിരീക്ഷണത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ലാഭമല്ല മറിച്ച് ചെലവിനുമുമ്പുള്ള മൊത്തവരുമാനമാണ്.

5. ധനതത്വശാസ്ത്രപരമായി നീതീകരിക്കത്തക്കതും (Economically Justified) എന്നാൽ സാമ്പത്തിക സാധ്യത (Financial Viability) താഴ്ന്നതായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസന പദ്ധതികളിൽ സാമ്പത്തിക നേട്ടം (Financial Benefits) മാത്രം പരിഗണിക്കാതെ സാമൂഹിക നേട്ടങ്ങൾ (Social and Economical Benefits) മാത്രം പരിഗണിച്ച് സർക്കാർ മുതൽമുടക്കുന്നത് സാധാരണമാണ്. പ്രത്യേകിച്ചും ബാഹ്യാടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളായ ഭൂമി, വൈദ്യുതി, റെയിൽ കണക്ടിവിറ്റി എന്നിവയിൽ.

(സി) ഓഡിറ്റിന്റെ അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് ലഭിച്ചിട്ടില്ല. മുൻ നിരീക്ഷണങ്ങൾക്കും

കരട് റിപ്പോർട്ടിലെ നിരീക്ഷണങ്ങൾക്കും മറുപടി നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) കരട് റിപ്പോർട്ടിന്റെ രഹസ്യ സ്വഭാവം സൂക്ഷിക്കണമെന്ന് എ.ജി. ആവശ്യപ്പെടുകയും നിരീക്ഷണങ്ങൾ അന്തിമമല്ലെന്നും കമ്പനിയും തുറമുഖ വകുപ്പും തരുന്ന മറുപടികൾക്ക് അനുസൃതമായി നിരീക്ഷണങ്ങൾ മാറാവുന്നതാണെന്നും എ.ജി. വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആയതിനാൽ മറ്റു നിരീക്ഷണങ്ങൾ അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് ലഭിച്ചതിനു ശേഷം ബഹുമാനപ്പെട്ട സഭയെ അറിയിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി ഇ.എസ്. ബിജിമോൾ : സർ, കേരള സംസ്ഥാനം 5071 കോടി രൂപ വൻപലിശയ്ക്ക് കടമെടുത്താണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ തുക മുടക്കുന്നത്. 20 വർഷകാലത്തേയ്ക്ക് അഞ്ചു പൈസപോലും തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ യാതൊരു മാർഗ്ഗവുമില്ല. കാരണം പലിശയിനത്തിൽ തന്നെ സർക്കാർ വലിയ ഒരു ബാധ്യത വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വഹിക്കേണ്ട ഒരു സാഹചര്യവും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. എന്റെ ചോദ്യം, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ കേരളത്തിന്റെ നിക്ഷേപത്തിന്മേൽ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് പത്ത് വർഷത്തേയ്ക്കാണ് മോറട്ടോറിയം പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നത്. അത് 20 വർഷമായി നീട്ടിയതിന്റെ സാഹചര്യമെന്താണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി : സർ, 7525 കോടി രൂപയാണ് മൊത്തം ഇതിന് നീക്കിവച്ചത്. കേരള സർക്കാരിന് 4059 കോടി രൂപ, 2454 കോടി രൂപ ഗ്രാന്റ്

ആണ്. ഈ കാര്യം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് നേരത്തെ ഉണ്ടാക്കിയ കരാർ അനുസരിച്ച് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇതിനകം 826 കോടി രൂപ ചെലവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അനുബന്ധ വിഷയങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവർ ചെയ്യേണ്ട ചില കാര്യങ്ങൾ കൂടി ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് നേരിട്ട് നമുക്ക് ബാധ്യത വരുന്ന കാര്യമല്ല. അതുംകൂടി നടപ്പിലാക്കി കഴിഞ്ഞാൽ മാത്രമേ പൊതുവെ എത്ര ശതമാനം ലാഭകരമായാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നതെന്ന് നിശ്ചയിക്കാൻ കഴിയൂ, എന്നുമാത്രമല്ല ഇപ്പോൾ തീരുമാനിച്ചത് ലാഭവിഹിതമല്ല ചെലവുകളുടെ ഭാഗമാണ്.

ശ്രീമതി ഇ.എസ്. ബിജിമോൾ : സർ, അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് 10 വർഷത്തേക്ക് നൽകിയിരുന്ന മോറട്ടോറിയം 20 വർഷമായി നീട്ടിനൽകിയതിന്റെ സാഹചര്യം എന്താണ് എന്നുള്ളതായിരുന്നു ആദ്യത്തെ ചോദ്യം. രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം, കൺസഷണൽ പിരീഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതാണ്. കൺസഷണൽ പിരീഡ് പ്രഥമ എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരം 25 വർഷമെന്നുള്ളത് യാതൊരുവിധ മാനദണ്ഡങ്ങളുമില്ലാതെ ഒറ്റയടിക്ക് 15 വർഷം കൂട്ടി 40 വർഷമായി നീട്ടി നൽകിയത് ഏതെങ്കിലും ഡേറ്റാ ബേസിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണോ; അതായത്, യൂസർ ഫീ പിരിക്കുന്നതിനുള്ള പിരീയഡ് നീട്ടിനൽകിയതു വഴി അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് ഏകദേശം 4600 കോടി രൂപയോളം ഈ 15 വർഷം കൊണ്ട് ലാഭമുണ്ടാകും എന്നുള്ളതാണ് വിലയിരുത്തൽ.

15 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകാനുണ്ടായ സാഹചര്യമെന്തെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി : സർ, മോദട്ടോറിയം നീട്ടിനൽകിയിട്ടില്ല എന്നതാണ് വസ്തുത. ആദ്യംതന്നെ 20 വർഷമായി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ : സർ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ വാർത്തകളാണ് പുറത്തുവരുന്നത്. അതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കടൽഭിത്തിയും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖവും പി.പി.പി.-യുടെ വ്യവസ്ഥയനുസരിച്ച് നിർമ്മാണം നടത്തണമെന്നാണ്. പക്ഷേ, എന്നാൽ 1463 കോടി രൂപയോളം സംസ്ഥാന ഖജനാവിൽ നിന്ന് ചെലവഴിച്ചു എന്നാണ് അറിയാൻ കഴിയുന്നത്. ഇത് സ്വാഭാവികമായും ഈ കരാറിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് ലംഘനമാണ്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ നയമെന്താണ്, നടപടിയെന്താണ് ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി : സർ, ഇതുസംബന്ധിച്ച് പുതിയ പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നിലപാട് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇത് സമയബന്ധിതമായി നടപ്പിലാക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, കേരള താല്പര്യത്തിന് വിരുദ്ധമോ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് വിരുദ്ധമോ ആയ എന്തെങ്കിലും നീക്കങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അത് യഥാസമയം പരിശോധിച്ച് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ : സർ, സ്വകാര്യ കൺസൾട്ടൻസി തയ്യാറാക്കി നൽകിയ സാമ്പത്തിക, സാങ്കേതിക നിർവ്വഹണ ചെലവ് സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിക്കാത്തതിനാൽ പദ്ധതിയുടെ മൊത്ത ചെലവിൽ വലിയ വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ഇറമുഖ വികസന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഹോട്ടലുകളും തിയേറ്ററുകളും പാർക്കുകളും ഉൾപ്പെടെ മറ്റ് വിനോദ സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി 1973 കോടി രൂപ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെലവഴിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്ന ആദായത്തിന്റെ പങ്ക് ഗവൺമെന്റിന് ലഭ്യമാകുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി : സർ, ഗവൺമെന്റുമായി ഉണ്ടാക്കിയ കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സർക്കാർ നൽകേണ്ട സഹായങ്ങളായ പുനരധിവാസം, നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് അർഹരായ തൊഴിലാളികൾ തുടങ്ങി എല്ലാ ഘടകങ്ങളുമായി സംസാരിച്ച് സർക്കാർ നൽകേണ്ട സഹായം ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. മറ്റ് നടപടികൾ ഈ പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നതോടുകൂടി പരിശോധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയനവേണ്ടി ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽകുമാർ : സർ, വിഴിഞ്ഞം കരാർ പ്രകാരം ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനം പരിശോധിച്ച് സർക്കാരിന് റിപ്പോർട്ട്

നൽകാൻ സ്വതന്ത്ര എഞ്ചിനീയറെ നിയമിക്കണമെന്ന് കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരുന്നു. മൂന്നു മാസത്തിനകം ചെയ്യേണ്ടതായിരുന്നു. ഇതുണ്ടായിട്ടില്ല. കരാർ കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് ഒന്നര മാസം പിന്നിട്ടിട്ടും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിപരീതമായി പ്രവർത്തിച്ച കമ്പനിയുടെ പേരിൽ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ഗവൺമെന്റ് നേരത്തെ വ്യക്തമാക്കിയതുപോലെ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപ്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായ എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് പുനഃപരിശോധിക്കുന്നതാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കുന്നതിന് തുടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളുമായാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. അത് സമയബന്ധിതമായി നടപ്പിലാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച മറ്റു നടപടിക്രമങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോകും. സി.&എ.ജി.യുടെ അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് വന്നശേഷം അതിൽ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾകൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് സർക്കാർ പിന്നീട് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആ കാലഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിൽ ഉയർന്നുവന്ന ഒരു മുദ്രാവാക്യം 'ചിങ്ങം ഒന്ന്,

വിഴിഞ്ഞം വിൽപ്പനദിനം' എന്ന ഒരു പ്രചരണമായിരുന്നു. യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ആരംഭിച്ച വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖപദ്ധതി തുടരുന്നത് പുതിയ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ പ്രസ്താവന വരികയുണ്ടായി. ഇതുസംബന്ധിച്ച ഒരു ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി ഇതിന്റെ രഹസ്യസ്വഭാവം സൂക്ഷിക്കണമെന്ന് സി.&എ.ജി. ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. എന്റെ ചോദ്യം, സി.&എ.ജി. നൽകിയ ഡ്രാഫ്റ്റ് ഓഡിറ്റ് പാരായുടെ രഹസ്യസ്വഭാവം നഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ എന്ന് ഗവൺമെന്റിന് വിശ്വാസമുണ്ടോ; ഒരു ഉദാഹരണം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണെങ്കിൽ ലോക്കൽ ഫണ്ട് ഓഡിറ്റ് ആയാലും സി.&എ.ജി. ഓഡിറ്റ് ആയാലും ഓഡിറ്റിന് പോകുന്ന ടീമിലെ അംഗങ്ങൾ പത്രസമ്മേളനം നടത്തുന്നു അല്ലെങ്കിൽ കണ്ടെത്തുന്ന കാര്യങ്ങൾ പുറത്തുവിടുന്നുവെന്നാകെ പറഞ്ഞുള്ള ചില പരാതികൾ വ്യാപകമായി വരുന്നുണ്ട്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ രഹസ്യസ്വഭാവം നഷ്ടപ്പെട്ടതിന്റെ ഒരു സൂചനയാണ് ചോദ്യത്തിൽനിന്ന് ഉയർന്നുവരുന്നത്. അങ്ങനെ ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിനെ സംബന്ധിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തുമോ; എന്താണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനം?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ഗവൺമെന്റിന് വ്യക്തമാക്കാൻ കഴിയുന്ന

കാര്യങ്ങൾ സഭയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. രഹസ്യമായി സൂക്ഷിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ

നിബന്ധനകളോടുകൂടി സി.&എ.ജി. പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ആ റിപ്പോർട്ട് വന്നശേഷമാത്രമേ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങൾക്ക് വ്യക്തമായി മറുപടി പറയാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, സി.&എ.ജി.-യുടെ ഓഡിറ്റ് പാഠ പുറത്തുവരുന്നത് ഇത് ആദ്യത്തെ സംഭവമൊന്നുമല്ല. എത്രയോ സംഭവങ്ങൾ ഇങ്ങനെ പുറത്തുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതിന് ഇരയായ ഒരാളാണ് ഞാൻ. അക്കാലത്തൊന്നും ഇതേപ്പറ്റി ഒരു അന്വേഷണത്തിനും ആരും പുറപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യങ്ങൾ പുറത്തുവരുന്നത് പുതിയ സംഭവമല്ല.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, നമുക്ക് എല്ലാവർക്കും രഹസ്യമാണ് ആവശ്യം. കേരളം വിറ്റ് തുലയുന്നത് എന്തിനാണ് രഹസ്യമാക്കുന്നത്; ഇത് പുറത്തുവരുന്നതിന് ആർക്കാണ് ഇത്ര വിഷമം? മോറട്ടോറിയം പത്തുവർഷം എന്നുള്ളത് ഇരുപത് വർഷമായി; കൺസഷണൽ പിരീഡ് നാൽപ്പത് കൊല്ലത്തേയ്ക്ക്; കുളച്ചൽ പദ്ധതി വരാൻപോകുകയാണ്; ഈ പദ്ധതി ലാഭകരമാകില്ല. കേരളത്തിലെ മൂന്നരക്കോടി ജനങ്ങളെ വിറ്റു കച്ചവടമാണ് ഇതെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. മൂന്നരക്കോടി ജനങ്ങളെ വിറ്റിരിക്കുന്ന ഈ കരാർ സംബന്ധമായി വിശദമായ ധവളപത്രം പുറപ്പെടുവിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം

ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, കുളച്ചലിൽ പുതിയ തുറമുഖം വരുന്നത് സംബന്ധിച്ച് കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് ചില പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് കേരളത്തിന്റെ ആശങ്ക അതതുസമയത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര ഭരണാധികാരികളെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനുശേഷവും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഞങ്ങളെല്ലാവരുംകൂടി ഡൽഹിയിൽ ചെന്ന്, കുളച്ചൽ പദ്ധതി വന്നാൽ ഉണ്ടാകാവുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകളും ആശങ്കകളും ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രിയെ കണ്ട് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഈ പദ്ധതി കാലാവധിക്കുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കുന്ന നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകണമെന്നും അതിന് എല്ലാവിധ സഹായങ്ങളും നൽകണമെന്നാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞതുപോലെ, ഈ കാര്യങ്ങളിലൊക്കെത്തന്നെ വളരെ സുതാര്യമായ നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്. മത്സരാധിഷ്ഠിത ടെണ്ടർവഴിയാണ് കരാറുകാരെ തിരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് സർക്കാരിന് പ്രത്യേകം നഷ്ടംവരുന്ന ഒന്നല്ല. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇൻഡിപെന്റന്റ് **ഇൻഷുററെ** നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിയമിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് താൽക്കാലിക ക്രമീകരണങ്ങളും ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങളൊക്കെ അനുബന്ധമായി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മറ്റുകാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ നേരത്തെ വ്യക്തമാക്കിയതുപോലെ, സി.&എ.ജി.യുടെ അന്തിമറിപ്പോർട്ടുകൂടി വന്നുകഴിഞ്ഞ് അതിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളത് തീർച്ചയായും അവതരിപ്പിക്കാനും ചർച്ച നടത്താനുമുള്ള അവസരമുണ്ടെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, വിഴിഞ്ഞം സംബന്ധിച്ചുള്ള ഏതുവിധത്തിലുള്ള ചർച്ചയേയും ഞങ്ങൾ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. സി.&എ.ജി.യുടെ ഡ്രാഫ്റ്റ് പരാ രഹസ്യമായിരിക്കണമെന്ന് എ.ജി. തന്നെ പറയുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അത് നിയമസഭയിൽ ഔദ്യോഗികമായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നത് ശരിയാണോ എന്നുള്ള നിയമപരമായൊരു പ്രശ്നമാണ് ഇവിടെ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ഉന്നയിച്ചത്. പലപ്പോഴും ഡ്രാഫ്റ്റ് പരാ ചർച്ചാവിഷയം ആയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഔദ്യോഗികമായി നിയമസഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടില്ല എന്നുള്ളതാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന് തടസ്സമൊന്നുമില്ല. എന്റെ ചോദ്യം, 2005-ലാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖപദ്ധതിയുടെ ടെണ്ടർ ആദ്യമായി നടത്തിയത്. ഇതിന്റെ കരാർ ഉറപ്പിച്ചത് 2015-ലെ ടെണ്ടറിലാണ്. ഈ പത്തുവർഷത്തിനിടയിൽ പലപ്രാവശ്യം നമ്മൾ ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുകയുണ്ടായി. അന്ന് ഒന്നും വയബിലായിട്ടുള്ള ടെണ്ടർ ഉണ്ടായില്ല.

ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തേത് സിംഗിൾ ടെണ്ടർ ആണ്. ഇത്രയധികം ലാഭവും കേരളത്തെ മുഴുവൻ വിറ്റുകൊണ്ടുപോകാനുള്ള വമ്പിച്ച സ്ത്രോതസ്സുമുണ്ടെങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ടാണ് വയബിലായ ടെണ്ടറുകളൊന്നും വരാതിരുന്നത്; ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തേത് സിംഗിൾ ടെണ്ടർ മാത്രമായത് എന്നവശം പരിശോധിക്കുമോ; ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയോടുള്ള എന്റെ ചോദ്യം, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ആയിരം ദിവസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞാണ് ആരംഭിച്ചത്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖപദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ തന്നെയോ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കാൻ തന്നെയാണ് സർക്കാരിന്റെ തീരുമാനം. വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ തുടങ്ങാൻ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള കാലയളവ് നാല് വർഷമാണ്. 1465 ദിവസം. അതനുസരിച്ചാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഡിസംബർ 5-ന് ഒത്തുതീർപ്പുണ്ടായത്. എന്നാൽ ആ കാലയളവ് നാലു വർഷമെന്നിരിക്കെ കൺസഷണയർ പദ്ധതിയുടെ വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാൻ ആയിരംദിന ഉത്തുക കർമ്മപരിപാടി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആ പരിപാടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. മത്സരാധിഷ്ഠിത ടെണ്ടർവഴി തന്നെയാണ് കരാറുകാരെ തെരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുള്ളത്. അതിന് മറ്റ്

നടപടിക്രമങ്ങളും ഉണ്ടായിരുന്നു. ഈ പറഞ്ഞ, ആയിരം ദിവസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള കർമ്മോത്സുകമായ പരിപാടി കരാർ കമ്പനി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. കരാറിന്റെ തീരുമാനം അനുസരിച്ച് പൂർത്തിയാക്കേണ്ട തീയതി ഡിസംബർ 19-നാണെങ്കിലും 2018-ൽ ഇതിന്റെ ആദ്യഘട്ടം പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് സർക്കാർ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, വിഴിഞ്ഞവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലവിൽ വന്ന കരാറിനെക്കുറിച്ച് കേരളത്തിൽ ഒട്ടേറെ ആശങ്കകൾ ഉയർന്നുവന്നതാണ്. പക്ഷേ കരാർ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഒപ്പിട്ടതായിരുന്നു. കരാർ ഒപ്പിട്ടതോടെ അത് നടപ്പിലാക്കൽ മാത്രമേ മാർഗ്ഗമുള്ളൂ. അതിലുള്ള കുറവുകൾ പറഞ്ഞ് ഇനി തർക്കിച്ചുനിന്നതുകൊണ്ട് പ്രത്യേക ഗുണമൊന്നും കിട്ടാനില്ല. കുറവുകൾ കുറവുകളായിതന്നെ കിടക്കുകയാണ്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി നടപ്പാക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. എന്നാൽ ആദ്യം ആശങ്കപ്പെട്ടതുപോലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ അതിൽ അടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ആ പ്രശ്നങ്ങൾ ഇല്ലാതെയല്ല ഇപ്പോൾ കരാർ നിലനിൽക്കുന്നത്. പക്ഷേ കേരളത്തിന്റെ മൊത്തം താൽപ്പര്യമെടുക്കുമ്പോൾ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പൂർത്തിയാവണം എന്നതാണ്. ഇപ്പോഴാണെങ്കിൽ തൊട്ടടുത്ത് കുറച്ചൽ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളും ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്.

സമയബന്ധിതമായി ഈ കരാർ പൂർത്തിയാക്കുക എന്നതിൽതന്നെയാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനും സംസ്ഥാനത്തിനാകെയും താൽപ്പര്യം. അവിടെത്തന്നെയാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നിൽക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, നിരവധി പ്രതിസന്ധികളെ അതിജീവിച്ചാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമായത്. ഈ പദ്ധതിക്കെതിരായി അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ ലോബികളും റിസോർട്ട് ലോബികളും പലതവണ പല കോടതികളിൽ പോയെങ്കിലും അവിടെയെല്ലാം പരാജയപ്പെട്ട അവർ വീണ്ടും ഇത്തരത്തിലുള്ള സി.&എ.ജി. റിപ്പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഈ പദ്ധതിയെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ തടസ്സപ്പെടുത്താനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ ആരംഭിച്ചതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണോ ഇത്തരത്തിലുള്ള ആക്ഷേപങ്ങൾ വരുന്നതെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കുമോ; തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് പുനരധിവാസം നൽകുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ സുതാര്യമായ നടപടികൾ എത്രയുംവേഗം പൂർത്തിയാക്കി അവരുടെ പുനരധിവാസ പാക്കേജുകൾ നടപ്പിലാക്കുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ഇതുസംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വ്യക്തമായി നയം പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. 2010-ൽ ഇടതുപക്ഷ

ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടിയോടുകൂടി ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ള പദ്ധതി പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇന്ന് ഈ ഘട്ടത്തിൽ എത്തിച്ചേർന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച പുനരധിവാസ പ്രക്രിയയ്ക്കായി ഗവൺമെന്റ് ഇതിനകംതന്നെ ഭൂമി നൽകേണ്ടവർക്ക് ഭൂമി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകാവുന്ന മറ്റ് ജീവിത പ്രയാസങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് ചിപ്പിത്തൊഴിലാളികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ, റിസോർട്ട് ജീവനക്കാർ എന്നിവരുടെ കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്ത് അതെല്ലാം പരിഹരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അന്തർദ്ദേശീയ നിലവാരത്തിലോ മറ്റ് തലങ്ങളിലോ ഉണ്ടാകുന്ന ഭീഷണി എല്ലാ കാലങ്ങളിലും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടാകും. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വ്യക്തമാക്കിയതുപോലെ നിലവിലുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ ഇന്ന് ഇതുസംബന്ധിച്ച ആശങ്കയും ഉത്കണ്ഠയുമൊക്കെ ഉണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽപ്പോലും, കുളച്ചൽ തുറമുഖം പൂർത്തീകരിക്കാൻ വേഗത്തിൽ സാധ്യമല്ലെങ്കിൽപ്പോലും 30 കിലോമീറ്റർ മാത്രം അകലത്തിൽ ഒരു അന്തർദ്ദേശീയ തുറമുഖമുണ്ടാകുന്നത് ഇതിന്റെ വാണിജ്യപരമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുമായിരിക്കും. പക്ഷേ അതിനുമുമ്പുതന്നെ നമ്മുടെ തുറമുഖ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ

കഴിഞ്ഞാൽ ആ ആശങ്കകൾ കൊണ്ട് കേരളത്തിന് എന്തെങ്കിലും

ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാവുകയില്ല എന്നതാണ് സർക്കാരിന്റെ നിലപാട്.

ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങൾ

(*722)ശ്രീ. വി. ജോയി:

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ:

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ:

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത് കോയ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

തുറമുഖവും മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തു സംരക്ഷണവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി

നൽകുമോ:

(എ) കേരളത്തിൽ എത്ര ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളാണ് നിലവിലുള്ളത്;

എന്തെല്ലാം വ്യവസായ വാണിജ്യ ഇടപാടുകളാണ് ഇവയിലൂടെ

നടന്നുവരുന്നത്; വിശദവിവരം നൽകുമോ;

(ബി) ഈ തുറമുഖങ്ങൾ വിപുലീകരിച്ച് ചരക്കുഗതാഗതം വർദ്ധിപ്പിച്ച്

റോഡിൽ നിലവിലുള്ള അമിതഭാരം കുറയ്ക്കാൻ പദ്ധതിയുണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ

വിശദാംശം അറിയിക്കാമോ;

(സി) ചരക്കു നീക്കത്തോടൊപ്പം യാത്രാക്കപ്പലുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യത പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്നറിയിക്കാമോ?

തുറമുഖവും മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തു സംരക്ഷണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി): സർ,

(എ) കേരളത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം, വലിയതുറ, നീണ്ടകര/കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, കോട്ടയം, കായംകുളം, കൊടുങ്ങല്ലൂർ/പൊന്നാനി, കോഴിക്കോട്/ബേപ്പൂർ, വടകര, നീലേശ്വരം/മഞ്ചേശ്വരം, തലശ്ശേരി, കണ്ണൂർ, അഴീക്കൽ, മുനമ്പം, കാസർഗോഡ് എന്നീ നോൺ മേജർ തുറമുഖങ്ങളാണ് നിലവിലുള്ളത്. ഇവയിൽ വിഴിഞ്ഞം, കൊല്ലം, ബേപ്പൂർ, അഴീക്കൽ (കണ്ണൂർ) എന്നീ തുറമുഖങ്ങളാണ് പ്രവർത്തനസജ്ജമായിട്ടുള്ളത്. മാലിയിലേയ്ക്കുള്ള ചരക്കുകളും തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗതം വഴിയുള്ള ചരക്കുകളും വിഴിഞ്ഞത്ത് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ വിദേശ വിനോദ സഞ്ചാരികളെ കൊണ്ടുള്ള യാത്രാ കപ്പലുകളും വിഴിഞ്ഞത്ത് വരുന്നുണ്ട്. കൊല്ലം തുറമുഖത്ത് ഇതുവരെ തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ടൈൽസും മണലും കശുവണ്ടിയും മെഷിനറികളുമാണ് വന്നിട്ടുള്ളത്. ബേപ്പൂർ തുറമുഖം പ്രധാനമായും ലക്ഷദ്വീപിലേയ്ക്കുള്ള ചരക്ക് യാത്രാക്കപ്പലുകളെയാണ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്.

കൂടാതെ തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായുള്ള ചരക്കുകപ്പലുകളും ബേപ്പൂരിലെത്തുന്നുണ്ട്. അഴീക്കൽ തുറമുഖത്ത് പ്രധാനമായും തടി/പ്ലൈവുഡ് ചരക്കാണ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. കൂടാതെ ലക്ഷദ്വീപിലേയ്ക്കുള്ള ചരക്കും തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായുള്ള ചരക്കും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

(ബി) കേരള സംസ്ഥാനത്തെ തീരദേശ വികസനം ലക്ഷ്യം വച്ചുകൊണ്ടാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കി വരുന്നത്. നിലവിൽ റോഡ്/റെയിൽ മാർഗ്ഗം നീങ്ങുന്ന ചരക്കുകളെയും യാത്രക്കാരെയും താരതമ്യേന ചെലവ് കുറഞ്ഞതും പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദപരവുമായ ജലഗതാഗത മേഖലയിലേയ്ക്ക് ആകർഷിക്കുക എന്നതാണ് പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. നിലവിൽ റോഡ് മാർഗ്ഗം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ചരക്കിന്റെ 40% 2020 ഓടെയും 50% 2030 ഓടെയും തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതിയിലേയ്ക്ക് ആകർഷിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

(സി) കേരള തീരത്ത് തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി യാത്രാക്കപ്പലുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യത Deloitte പഠനവിധേയമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൊച്ചി-തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി-കോഴിക്കോട്

എന്നീ മേഖലകളെ ബന്ധിപ്പിച്ച് സ്വകാര്യ മേഖലയുടെ സഹായത്തോടെ അതിവേഗ യാത്രാക്കപ്പൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ പദ്ധതിയിട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ആദ്യഘട്ടമെന്ന നിലയ്ക്ക് കൊച്ചി-കോഴിക്കോട് മേഖലയിൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ജലയാനങ്ങളുടെ പരിശോധനകളും പ്രവർത്തനങ്ങളും അന്തിമഘട്ടത്തിലാണ്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, അങ്ങ് നൽകിയ മറുപടിയിൽ നോൺ മേജർ തുറമുഖങ്ങളുടെ എണ്ണം 15 ആണ്. അതിൽ 4 തുറമുഖങ്ങളാണ് പ്രവർത്തനസജ്ജമായിട്ടുള്ളതെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബാക്കി 11 തുറമുഖങ്ങളുടെ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് എന്താണ് സ്ഥിതി എന്നുള്ളതും സംസ്ഥാനത്തെ വിശാലമായ കടൽ തീരവും അതിനോടനുബന്ധിച്ചുള്ള തുറമുഖങ്ങളും കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് മുതൽക്കൂട്ടാകുന്ന വിധം വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി എന്തെല്ലാം പദ്ധതികളാണ് സർക്കാർ ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുള്ളതെന്നുകൂടി വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഇവിടെ പ്രഖ്യാപിച്ച പ്രവർത്തന പരിപാടികൾ അന്തിമഘട്ടത്തിലെത്തിയതിന് പുറമെയുള്ള തുറമുഖങ്ങളുടെ വികസനം

അടിയന്തര പ്രാധാന്യത്തോടെ നടപ്പാക്കാനും അതിന് രൂപകല്പന ചെയ്യാനും തന്നെയാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. വാണിജ്യമേഖലയിലും യാത്രാസംബന്ധമായ മേഖലകളിലും ഈ തുറമുഖങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഉത്തരവാദിപ്പെട്ട ഫോറത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്യുകയും കോഴിക്കോട്-കൊച്ചി മേഖലയിൽ ആദ്യമായി ആരംഭിക്കുന്ന യാത്രാക്കപ്പലുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് മറ്റ് ചർച്ചകളും തുടർന്നുവരികയാണ്. മറ്റ് തുറമുഖങ്ങളെ അവഗണിക്കുന്ന പ്രശ്നമില്ല. ക്രമാനുഗതമായി അത്തരം തുറമുഖങ്ങളുടെകൂടി പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംസ്ഥാനത്ത് പ്രയോജനപ്പെടുന്ന നിലയിൽ ഗവൺമെന്റ് പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, പൂവാരിലെ കപ്പൽ നിർമ്മാണശാലയുടെ പ്രവർത്തനം കഴിഞ്ഞ വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് തുടങ്ങിവെച്ചതാണ്. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷം ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യാതൊരു പ്രവർത്തനവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിൽ കേരളകൗമുദി പത്രം ഇത് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. പൂവാർ കപ്പൽ നിർമ്മാണശാലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ ഗവൺമെന്റ് എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളുടെ വികസനത്തിൽ വാണിജ്യ കപ്പലുകളുടെകൂടി പ്രവർത്തനം ആവശ്യമായതുകൊണ്ട് കപ്പൽ

നിർമ്മാണ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നേരത്തെയുണ്ടായിരുന്ന ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിപാടികൾ ഏത് നിലയിൽ പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് തീർച്ചയായും ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, കേരളത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന വികസനത്തിന് തന്ത്രപരമായ പ്രാധാന്യമാണ് തുറമുഖ വികസനത്തിനുള്ളത്. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ നടപ്പിലാക്കാനുദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ പ്രധാന ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ റോഡുകളുടെ പരിമിതിയും പാരിസ്ഥിതികമായ പ്രശ്നങ്ങളും വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണവും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ കരമാർഗ്ഗമുള്ള ചരക്കുനീക്കം പ്രയാസകരമായിത്തീരുകയാണ്. കടൽമാർഗ്ഗം ഏറ്റവും ചെലവുകുറഞ്ഞ രീതിയിൽ ചരക്കുഗതാഗതം നടത്താനും സാധിക്കും. ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് ചെലവുകുറച്ച് പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദപരമായി ചരക്കുഗതാഗതം നടത്തുന്നതിന് തുറമുഖ വികസനത്തിന് ഒരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈയെടുക്കുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച വിഷയം അദ്ദേഹം ചില ചർച്ചകളിൽ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്.

അദ്ദേഹം പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്നതുതന്നെ തുറമുഖ നഗരം കൂടിയായ കൊച്ചി മേഖലയെയാണ്. ഈ പഠന കാര്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് റോഡ് മാർഗ്ഗം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ചരക്കിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട വർദ്ധനവ് 2020 ഓടെ 40 ശതമാനവും 2030 ഓടെ 50 ശതമാനവും വർദ്ധിപ്പിക്കത്തക്ക നിലയിലുള്ള കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതി ഇപ്പോൾ ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതിൽ കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, നമ്മുടെ സർക്കാർ ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതമുൾപ്പെടെ നല്ല രീതിയിൽ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സർക്കാരിന്റെ അത്തരം നീക്കത്തെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇനി ചരക്കുഗതാഗതം പൂർണ്ണമായും കടൽമാർഗ്ഗമാക്കേണ്ടിവരും. അതുപോലെ കടൽമാർഗ്ഗമുള്ള യാത്രകൂടി പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. തലശ്ശേരി ഒരു കോസ്റ്റൽ പട്ടണമാണ്. ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണകാലത്തുതന്നെ വളരെയധികം പ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു നഗരമായിരുന്നു. ഇപ്പോഴും തലശ്ശേരിയിൽ കടൽപ്പാലങ്ങളുൾപ്പെടെയുണ്ട്. ഇ. കെ. നായനാരുടെ ഭരണകാലത്ത് തലശ്ശേരിയിൽ ഒരു തുറമുഖം വളരെ ആഘോഷപൂർവ്വം ശിലാസ്ഥാപനം

നടത്തിയെങ്കിലും അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇപ്പോഴും ഒച്ചിയുന്ന
 വേഗതയിലാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ അഴീക്കൽ,
 തലശ്ശേരി തുറമുഖങ്ങളുടെ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതിയെന്താണ്; കടൽമാർഗ്ഗമുള്ള
 യാത്രയെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി തലശ്ശേരി തുറമുഖത്തിന്റെ
 പ്രവർത്തനം സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ ഇനി എത്ര സമയമെടുക്കും
 തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം
 ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഒരുകാലത്ത് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു തുറമുഖ
 കേന്ദ്രമായിരുന്നു തലശ്ശേരിയെങ്കിലും പിന്നീട് അതിന് ചില പ്രയാസങ്ങളുണ്ടായി.
 യാത്രയാനം കോഴിക്കോട് നിന്ന് കൊച്ചിയിലേയ്ക്കാണ് യാത്ര ആരംഭിക്കാൻ
 തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതെങ്കിലും അത് പരീക്ഷണ ഓട്ടം നിർവ്വഹിച്ചതിനുശേഷം
 കണ്ണൂരിൽനിന്ന് ആരംഭിക്കാനും തുടർന്ന് ബന്ധപ്പെടാൻ കഴിയുന്ന
 തുറമുഖങ്ങളിലൂടെ കൊണ്ടുപോകാനുംതന്നെയാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. അഴീക്കൽ
 തുറമുഖത്തിനായി ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ 500 കോടി രൂപയാണ് നീക്കിവച്ചിട്ടുള്ളത്.
 അതിന്റെ പ്രവർത്തന പരിപാടികൾക്കായി ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കി
 സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ കാലവിളംബമുണ്ടാകുന്നതിന് പരിഹാരം

കാണാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ
തുമുഖപ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് യോഗം ചേരാനും
അടിയന്തരമായി പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്താനുമുള്ള നടപടികൾക്ക് രൂപം
നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത്ത് കോയക്കുപകരം ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ:
സർ, വിസ്മയകരമായ പുരോഗതി കൈവരിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്ന
പ്രാഥമിക ഇടപെടൽ വളരെ ശ്രദ്ധേയമാണ്. ബേപ്പൂർ തുമുഖത്ത് ലക്ഷദ്വീപ്
അഡ്മിനിസ്ട്രേഷനുമായി സഹകരിച്ച് എന്തൊക്കെ വികസന
പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് ഈ സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബേപ്പൂർ പരമ്പരാഗതമായിത്തന്നെ
കപ്പൽ ഗതാഗതവുമായി ബന്ധമുള്ള പ്രദേശമാണെന്ന് നമുക്കറിയാം. ആ
തുമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വ്യാവാസായികബന്ധം നടത്തുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്
ഞാൻ നേരത്തെ വ്യക്തമാക്കിയത്. തീർച്ചയായും ലക്ഷദ്വീപുമായുള്ള വ്യാപാര
ബന്ധങ്ങൾക്ക് പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രമായി ബേപ്പൂർ തുമുഖത്തെ
മാറ്റിയെടുക്കുകയാണ് തുമുഖ വകുപ്പിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, 2020-ഓടെ 40 ശതമാനവും

2030-ഓടെ 50 ശതമാനവും ചരക്കുഗതാഗതം തുറമുഖങ്ങൾ വഴിയാകുമെന്നാണ് അങ്ങയുടെ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. പല ചെറുകിട രാഷ്ട്രങ്ങളിലും ജലഗതാഗതമൂലം ഓയിൽ സ്ലിപ്ലിംഗ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെപ്പറഞ്ഞ ലക്ഷ്യത്തിൽ എത്തുകയാണെങ്കിലുള്ള എൺവിയോൺമെന്റൽ ഇംപാക്ട് സർക്കാർ പഠിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് മാത്രമേ പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതുകൂടി ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നതും പരിഗണിക്കുന്നതുമാണ്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, ഒരു കാലത്ത് കിഴക്കിന്റെ വെനീസായിരുന്നു ആലപ്പുഴ. ആലപ്പുഴ തുറമുഖം വഴിയായിരുന്നു ചരക്കുഗതാഗതം നല്ല നിലയിൽ നടന്നിരുന്നത്. എന്നാൽ കൊച്ചി തുറമുഖം വികസിച്ചതോടെ ആലപ്പുഴ തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രതാപമെല്ലാം നഷ്ടപ്പെട്ടു. ആ സാഹചര്യത്തിലാണ് 2006-ലെ എൽ.ഡി.എഫ് ഗവൺമെന്റ് ആലപ്പുഴ പോർട്ട്, മെറീന പോർട്ട് കം ബീച്ച് എന്ന രീതിയിലുള്ള പദ്ധതി

ആവിഷ്കരിക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയും കഴിഞ്ഞ 10 വർഷമായി പ്രൊജക്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിനും മറ്റുമായി ബഡ്ജറ്റിൽ നാമമാത്രമായ വിഹിതം വയ്ക്കുകയും ചെയ്യാറുണ്ട്. ഇത്തവണത്തെ ബഡ്ജിലും 10 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. 10 വർഷമായി കേൾക്കുന്നതല്ലാതെ പ്രൊജക്ട് തയ്യാറാക്കാൻ ഏതെങ്കിലും ഏജൻസിയെ ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് എന്തെങ്കിലും നടപടി ഇപ്പോൾ ആലോചിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.

ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, ഒരുകാലത്ത് തുറമുഖ മേഖലയിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രമായിരുന്നു ആലപ്പുഴ. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, മെറീന പോർട്ട് കൗംബീച്ച് പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാരംഭ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നഷ്ടപ്പെടുപോയ ആലപ്പുഴയുടെ പ്രതാപം വീണ്ടെടുക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ വളരെയധികം വേഗതയിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര നടപടികൾ ഇതിനകംതന്നെ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകളുമായും ധനകാര്യവകുപ്പുമായും ചർച്ചകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ അടിയന്തരമായി ആരംഭിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ 14

തരമുഖങ്ങളുടെ കാര്യം പറയുകയുണ്ടായി. എല്ലാംകൂടി ഒരുപോലെ നടത്താൻ സാധിക്കില്ല. ഗവൺമെന്റിന് മുൻഗണന ആവശ്യമാണ്. അഴീക്കൽ തരമുഖവികസനത്തിന് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കേന്ദ്ര സഹായം വാങ്ങാൻ ശ്രമിച്ചുവെങ്കിലും അത് പൂർണ്ണമായിട്ടില്ല. 500 കോടി രൂപയുടെ ഡി.പി.ആർ തയ്യാറാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ അവിടെ മണ്ണടിഞ്ഞ് പ്രവർത്തനസജ്ജമല്ലാതായിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട ചെറുകിട തരമുഖങ്ങൾക്ക് പ്രയോദിറ്റി കൊടുത്ത് മോണിറ്റർ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമോ; അല്ലെങ്കിൽ ഒരു കാലത്തും സമയബന്ധിതമായി പണിതീർക്കാൻ കഴിയില്ല. അഴീക്കൽ തരമുഖത്തിന് മുൻഗണന കൊടുക്കുമോ; കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായം വാങ്ങാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്

ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, അഴീക്കൽ തരമുഖത്തിന്റെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികൾ ദ്രുതഗതിയിൽ നടക്കുകയാണ്. ഡ്രഡ്ജിംഗ് പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പൈപ്പ് സംവിധാനങ്ങൾ

ഒരുക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഏതാനും ദിവസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ അതിന്റെ പ്രവൃത്തികളും ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. എല്ലാ തുറമുഖങ്ങളും ഒരുപോലെല്ല, പ്രയോരിറ്റി അനുസരിച്ച് തന്നെയാണ് പ്രാധാന്യം കൊടുക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. സൂചിപ്പിച്ച അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ വളരെ വേഗതയിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. അടുത്ത കാലത്ത് കണ്ണൂർ എയർപോർട്ടിനാവശ്യമായ പടുകൂറ്റൻ ക്രെയിനുകൾ കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അതിരക്കാനുള്ള സൗകര്യം തുറമുഖത്തുണ്ടായിരുന്നു. പ്രകൃതിദത്തമായി കൂടുതൽ സൗകര്യമുള്ള ഒരു തുറമുഖംകൂടിയാണ് അഴീക്കൽ തുറമുഖമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അഴീക്കൽ തുറമുഖവികസനം പ്രധാനപ്പെട്ട തുറമുഖ വികസനങ്ങളുടെ പരമ്പരയിലെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. അതിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ ഉടൻ ആരംഭിക്കും. ഇന്നുകാണുന്ന മന്ദഗതി പരിഹരിക്കുന്നതിനും അഴീക്കൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള തുറമുഖങ്ങളുടെ പ്രവൃത്തികൾ ദ്രുതഗതിയിലാക്കുന്നതിനും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി: സർ, ചോദിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ച ചോദ്യം, ശ്രീ. എ.

എം. ആരിഫ്, എം.എൽ.എ. ചോദിച്ചതുകൊണ്ട് അതുമായി അനുബന്ധമായി ചോദിക്കാനുള്ളത്, ആലപ്പുഴ തുറമുഖത്ത് നഷ്ടസ്വപ്നമായി നിൽക്കുന്ന

കടൽപ്പാലമുണ്ട്. ഏതുനിമിഷവും അത് തകർന്ന് താഴെവീഴാം. ആലപ്പുഴക്കാർ മാത്രമല്ല, എല്ലാവരും ഇഷ്ടത്തോടെ വന്നുകാണുന്ന സ്ഥലംകൂടിയായതുകൊണ്ട് അതൊന്ന് പുനർനിർമ്മിക്കാൻ അടിയന്തരമായി അങ്ങ് ഇടപെടുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.

ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, ആലപ്പുഴ കടൽപ്പാലത്തിന്റെ ശോച്യാവസ്ഥയ്ക്ക് പരിഹാരം കാണാനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി: സർ, അനന്തസാധ്യതകളുള്ള പോർട്ടാണ്

അഴീക്കൽ പോർട്ട്. അങ്ങയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ അതിനെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. അവിടെ രണ്ടുമൂന്ന് പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ പ്രശ്നം ആദ്യം മുതൽ പറയുന്നതാണ്. അത് പരിശോധിക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. രണ്ടാമത്തേത്, ഒരു കപ്പൽ ലീസിനെടുത്ത് റിട്ടേൺ കാർഗോയ്ക്ക് അഷ്വർ ചെയ്യുകയെന്നുള്ളതും ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.

പറഞ്ഞതുപോലെ, അദ്ദേഹത്തിന്റെകൂടി സാന്നിധ്യത്തിൽ അഴീക്കൽ തുറമുഖ ആഫീസിൽ യോഗം ചേരുകയുണ്ടായി. ഇവിടെപ്പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശങ്ങൾ തുറമുഖ

വകുപ്പ് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, ചരക്കുനീക്കങ്ങൾക്ക് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ പാതയാണ് കനോലി കനാൽ. കനോലി കനാലിനെ ചരക്കുനീക്കത്തിനായി മലബാറിലെ തുറമുഖങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള എന്തെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ അങ്ങയുടെ പരിഗണനയിലുണ്ടോ; അതോടൊപ്പം ടൂറിസം മേഖലയ്ക്കും ഈ കനാൽ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്നതാണ്. കനോലി കനാലിലൂടെയുള്ള ചരക്കുനീക്കത്തെക്കുറിച്ച് അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായമെന്താണ്?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ പറഞ്ഞതുപോലെ അത്തരം ഗതാഗത കാര്യങ്ങൾകൂടി പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്. ഏതായാലും തുറമുഖ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പ്രവൃത്തികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിന് തീർച്ചയായും കനോലി കനാൽ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് മുന്തിയ പരിഗണന നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ, ചരക്കുഗതാഗതത്തിന് ഏറ്റവും ചെലവുകുറഞ്ഞ മാർഗ്ഗമാണിത്. കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് ഏറ്റവും സാധ്യതയുള്ള മേഖലയുമാണ്. ടൂറിസം പോലെതന്നെ

പ്രാധാന്യം കൊടുത്തുകൊണ്ട് ജലപാതകൾക്കും ചരക്കുഗതാഗതത്തിനും വേണ്ടി പ്രൊജക്ട് തയ്യാറാക്കി വിശദമായ പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുമോ; നമ്മുടെ ബഡ്ജറ്റുകൊണ്ട് നടക്കാത്തതുകൊണ്ട് വിശദമായ പദ്ധതി തയ്യാറാക്കി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിക്കുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, തീർച്ചയായും ഈ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സ്വാഗതാർഹമാണ്. ടൂറിസം വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കപ്പൽ ഗതാഗത ശൃംഖലയ്ക്ക് കൂടുതൽ ആകർഷകമായ പരിവേഷം ചാർത്തുന്നതിനുള്ള പരിപാടികളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബൂൾ ഖാദർ: സർ, യാത്രാക്കപ്പലുകളെക്കുറിച്ചുള്ള ചോദ്യത്തിന് അങ്ങ് മറുപടി പറഞ്ഞു. ഗൾഫ് രാജ്യങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള യാത്രാക്കപ്പൽ ആളുകൾക്ക് ലാഭകരമല്ലെന്ന സ്ഥിതിയിൽ നടന്നില്ല. ടൂറിസം രംഗത്ത്, ധാരാളം ടൂറിസ്റ്റ് കപ്പലുകൾ ശ്രീലങ്ക പോലുള്ള സമീപരാജ്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നുണ്ട്. അത്തരം സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് നമുക്കാലോചിക്കാമോ; ടൂറിസം വികസന രംഗത്ത് ഇത്തരം കപ്പലുകളെ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി തുറമുഖങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് പരിഗണന നൽകുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.

ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, മറ്റ് രാജ്യങ്ങളുമായുള്ള ടൂറിസം വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ആലോചിച്ചിട്ടില്ല. സംസ്ഥാനത്തിനകത്തുതന്നെയുള്ള ടൂറിസം മേഖലയുടെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ കാര്യംകൂടി ആദ്യമായി പരിഗണിക്കാൻ നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്, ഏതായാലും കേരളത്തിന്റെ ടൂറിസം വികസനത്തിന്റെ അനന്ത സാധ്യതകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി അയൽരാജ്യങ്ങളുമായി ബന്ധം ശക്തിപ്പെടുത്താനും മെച്ചപ്പെടുത്താനും കഴിയുമോയെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെ

സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകൾ അറിയുന്നതിനും ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യത അറിയുന്നതിനും വേണ്ടിയാണ് ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേകൾ തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ കീഴിൽ നടക്കുന്നത്. അത്തരം സർവ്വേകൾ ഫലപ്രദമായി നടക്കുന്നുണ്ടോ; അതുവഴി ജലഗതാഗതം കേരളത്തിൽ വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളും

ഇരമുഖത്തിന്റെ മറ്റുകാര്യങ്ങളും പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള സാങ്കേതിക സംവിധാനമാണ് ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേ. അതിനെത്തെക്കിലും പോരായ്മകളുണ്ടെങ്കിൽ തീർച്ചയായും അതുപരിഹരിക്കും. എങ്കിൽ മാത്രമെ, ജലഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ ഗവൺമെന്റിന് മുന്നോട്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ: സർ, കൊച്ചിയിൽനിന്ന്

കാസർഗോഡേയ്ക്കുള്ള യാത്ര വളരെ ദുസ്സഹമാണ്. തൃശ്ശൂർവരെ കുഴപ്പമില്ല, അതുകഴിഞ്ഞാൽ കാനിയിൽ യാത്ര ചെയ്യുക എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഒരാളുടെ ജീവിതത്തിലെ ഏറ്റവും കഷ്ടകാലമാണ്. കോഴിക്കോട് മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള യാത്ര വളരെ ദുസ്സഹമായതുകൊണ്ട് കൊച്ചിയിൽനിന്ന് കാസർഗോഡ് ഭാഗത്തേയ്ക്ക് നമ്മുടെ പോർട്ടുകൾ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട്, ഒരു ഹൈ സ്പീഡ് പാസഞ്ചർ ബോട്ട് സർവ്വീസ് തുടങ്ങാൻ ഉദ്ദേശ്യമുണ്ടോ; വലിയ ഒരു തുക അതിനുവേണ്ടി ചെലവാക്കാൻ സർക്കാരിന് കഴിയില്ലെങ്കിൽ സ്വകാര്യ വ്യക്തികളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, എം. എൽ. എ. ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ

ആദ്യഘട്ടമെന്ന നിലയ്ക്കാണ് ഇപ്പോൾ കോഴിക്കോട്-കൊച്ചി ഗതാഗത സർവ്വീസ്

ആരംഭിക്കുന്നത്. അതുകഴിഞ്ഞ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഒരറ്റം മുതൽ മറ്റേ അറ്റംവരെ ഈ ഗതാഗത സർവ്വീസ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനും മെച്ചപ്പെടുത്താനുമാണ് ആലോചനയുള്ളത്. തീർച്ചയായും ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ വടക്കൻ മേഖലയിലേയ്ക്കുള്ള യാത്രാസൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും നിലവിലുള്ള തുറമുഖത്തിന്റെ സാധ്യതകളും സാഹചര്യങ്ങളും പ്രയോജനപ്പെടുത്തി ഒരു പരീക്ഷണം ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ തുടർന്ന് അതിന്റെ വിപുലീകൃതമായ സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ച് ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യങ്ങളും ഉത്തരങ്ങളും വളരെ ബ്രീഫായിരുന്നു. മന്ത്രിയെ അക്കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേകം അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഉപചോദ്യം ചോദിക്കാൻ എല്ലാവർക്കും അവസരം കിട്ടി.

റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പ്

(*723)

- ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം:
- ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്:
- ശ്രീ. അനിൽ അക്കര:

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പ്

രൂപീകരിക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ സ്കൂൾ കുട്ടികളെ

പരിശീലിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ

ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്; വിവരിക്കുമോ;

(സി) ഏതെല്ലാം വകുപ്പുകളുമായി ചേർന്നാണ് ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനം

നടത്തുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

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

(എ) മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ സ്കൂളുകളിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി

കോർപ്പ് രൂപീകരിക്കുന്നതിനുള്ള ആശയം മുന്നോട്ട് വെച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ സ്കൂളുകളിൽ

പോലീസിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ സ്റ്റാൻഡ് പോലീസ് കേഡറ്റ് നിലവിലുള്ളതിനാൽ

സമാനമായ മറ്റൊരു സംവിധാനം അനിവാര്യമാണോയെന്നൊരു കാര്യം

ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതുകൂടി ചർച്ചാവിധേയമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ

രൂപീകരണവുമായി മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് ഇതുവരെ മുന്നോട്ട് പോയിട്ടില്ല.

റോഡ് സുരക്ഷാ നിയമം നിലവിൽ വന്നതിനോടൊപ്പം മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ജില്ലകളിലുമായി 146 സ്കൂളുകളിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ക്ലബ്ബുകൾ രൂപീകരിക്കുകയും കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് വർഷങ്ങളിലായി 570 ക്ലാസുകളിലൂടെ സ്കൂൾ വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും അധ്യാപകർക്കും റോഡ് സുരക്ഷാ ബോധവൽക്കരണ ക്ലാസുകൾ നടത്തുകയുമുണ്ടായി. 2015-ൽ തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്കൂളുകളിൽ റോഡ് സുരക്ഷാ ഓട്ടൻതുളളൽ സംഘടിപ്പിച്ചു. കൊല്ലം ജില്ലയിൽ 'കുട്ടി കരുതൽ' എന്ന പേരിൽ റോഡ് നിയമ ബോധവൽക്കരണ ക്ലാസുകൾ നടത്തിവരുന്നു. വിദ്യാർത്ഥികളെ ഉൾപ്പെടുത്തി 'ഗിഫ്റ്റ് ചെയിംഗ്' എന്ന പേരിൽ റോഡ് ചെയിംഗുകൾ നടത്തുകയും ഡ്രൈവർമാർക്ക് സമ്മാനങ്ങളും ബുക്ക്ലെറ്റുകളും നൽകിവരുന്നു.

(ബി) റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ സ്കൂൾ കുട്ടികളെ പരിശീലിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് സ്റ്റുഡൻസ് പോലീസ് കേഡറ്റിന്റെ മാതൃകയിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പ് രൂപീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. സ്കൂൾ കുട്ടികളിൽ റോഡ് സുരക്ഷാ അവബോധം വളർത്തുന്നതിനും, റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ അവരെ പങ്കാളികളാക്കാനുമാണ് ഇതിന്റെ രൂപീകരണം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നത്.

(സി) പോലീസിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ സ്റ്റഡൻസ് പോലീസ് കേഡറ്റ് നിലവിലുള്ളതിനാൽ വീണ്ടുമൊരു സംഘടനയുടെ ആവശ്യകതയും പ്രായോഗികതയും ചർച്ചാവിധേയമാക്കിയ പശ്ചാത്തലത്തിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പ് രൂപീകരണത്തിന്റെ മറ്റ് നടപടികളിലേയ്ക്ക് കടന്നിട്ടില്ല.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: സർ, ഗവർണ്ണറുടെ നയപ്രഖ്യാപനത്തിൽ പറഞ്ഞ കാര്യമായിരുന്നു റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പ് രൂപീകരിക്കുമെന്നുള്ളത്. പക്ഷെ, സ്റ്റഡൻസ് പോലീസ് കേഡറ്റ് നിലവിലുള്ളതിനാൽ മറ്റൊരു സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് തൽക്കാലം ഇവിടെ ആലോചിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളത് താങ്കളുടെ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞു. സ്റ്റഡൻസ് പോലീസ് കേഡറ്റ് സംവിധാനംതന്നെ വലിയ രീതിയിലുള്ള സ്കാനറവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് നീങ്ങുകയാണ് എന്ന കാര്യം താങ്കളുടെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും ശ്രദ്ധയിലുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. നല്ല രീതിയിൽ നടന്നുപോന്നിരുന്ന ഒരു സംവിധാനമാണ്. വിദേശ രാജ്യങ്ങൾവരെ ഇത് മാതൃകയാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കടന്നുവന്നതാണ്. പ്ലാനിംഗ് ബോർഡും സീ-മാറ്റും അതുപോലെ കെ.പി.എം.ജി. അടക്കം ഇതിനെക്കുറിച്ച് നല്ല റിപ്പോർട്ട് നൽകിയതാണ്. ഈ അധ്യയന വർഷം ഏതാണ്ട് നാനൂറോളം സ്കൂളുകളിലേയ്ക്ക് സ്റ്റഡൻസ് പോലീസ് കേഡറ്റ് വിപുലപ്പെടുത്തിയെങ്കിലും ഒരു രൂപപോലും

കൂടുതലായി അതിനുവേണ്ടി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നില്ല. ഇത്തവണ 10.7 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിരുന്നുവെങ്കിലും അധ്യയന വർഷം തുടങ്ങി അഞ്ചുമാസം കഴിഞ്ഞിട്ടും ഒരു രൂപപോലും ഇതുവരെ സ്കൂളുകളിലേയ്ക്ക് എത്തിയിട്ടില്ല. കൃത്യമായ ഒരു ആക്ടിവിറ്റി കലണ്ടറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് എസ്.പി.സി. പ്രവർത്തിച്ചുപോന്നിരുന്നത്. ഈ വർഷത്തെ ആക്ടിവിറ്റി കലണ്ടറിലെ എസ്.പി.സി. ഡേയും എസ്.പി.സി. ക്വിസ്സും അടക്കമുള്ള ഒരു പ്രവർത്തനവും നടന്നിട്ടില്ല. അതുപോലെതന്നെ ഇതിന്റെ സംഘടനാ സംവിധാനം സംസ്ഥാനതലത്തിൽ അഴിച്ചുപണികൾക്ക് വിധേയമായിരിക്കുന്നുവെന്നാണ് അറിയാൻ സാധിച്ചിരിക്കുന്നത്. നേരത്ത ശ്രീ. വിജയൻ ഐ.പി.എസ്. ആയിരുന്നു അതിന്റെ ചുമതല വഹിച്ചിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഒരു പുതിയ സംവിധാനമില്ല. അതിനുശേഷം മാസംതോറുമുള്ള വീഡിയോ കോൺഫറൻസിങ് സമ്പ്രദായമടക്കം ഒരു വിലയിരുത്തലുകളും നടക്കുന്നില്ല. ഒരു ഭാഗത്ത് താങ്കൾ റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പ് രൂപീകരണം മാറ്റിവയ്ക്കുന്നുവെന്ന് പറയുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള സ്റ്റുഡൻസ് പോലീസ് കേഡറ്റ് സംവിധാനത്തെ മാതൃകാപരമായി ശക്തിപ്പെടുത്തി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ താങ്കളും ആ വകുപ്പിന്റെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന മുഖ്യമന്ത്രിയുമടക്കം ആലോചിച്ച് കൃത്യമായ ഒരു ഇടപെടൽ അടിയന്തരമായി ഉണ്ടാകുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അങ്ങ് ഉന്നയിച്ചത് സ്റ്റഡൻസ് പോലീസ്

കേഡറ്റിന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ചാണ്. അക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും കാര്യങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അത് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. അതേസമയം രണ്ടാമതായി ഒരു കാര്യം പറഞ്ഞത് റോഡ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളിൽ വിദ്യാർത്ഥികളെ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾക്ക് പോരായ്മകളെന്തെങ്കിലുമുണ്ടെങ്കിൽ തീർച്ചയായും അത് പരിഹരിക്കുക എന്നതുകൂടിയിരുന്നല്ലോ ഇതിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം, അത്തരം നടപടികളുമായി സർക്കാർ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം മുന്നോട്ടുപോകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: സർ, മറുപടിയിൽതന്നെ എസ്.പി.സി.യെക്കുറിച്ച്

പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതുകൊണ്ടാണ് അതെങ്കിലും ഫലപ്രദമായി നടക്കണമെന്ന് ആദ്യമേ സൂചിപ്പിച്ചത്. അപകടം കുറയ്ക്കുക എന്നുപറയുമ്പോൾ നമ്മുടെ സ്കൂളുകൾ പ്രത്യേകിച്ചും ചെറിയ എൽ.പി.സ്കൂളുകളടക്കം പല സ്കൂളുകളും ഹൈവേകളുടെയും വലിയ തിരക്കുള്ള നിരത്തുകളുടെയും വളരെ ഓരത്താണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ സ്കൂൾ വിടുന്ന സമയത്ത് ഈ കുട്ടികളെല്ലാം ആർത്തലച്ച് നേരെ പുറത്തേയ്ക്ക് ഗേറ്റ് കടന്നുവരുമ്പോൾ റോഡിലേയ്ക്ക് കടക്കാനും അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകാനുള്ള സാധ്യതകൾ നിലനിൽക്കുകയുമാണ്. അതുകൊണ്ട് സ്കൂളുകളിൽ പ്രത്യേകിച്ചും ചെറിയ എൽ.പി.

സൂക്ഷ്മലെയുമൊക്കെ ഗേറ്റിനുപുറത്ത് കൈവരികളുള്ള ഒരു ഫുട്പാത്തുണ്ടാക്കി കുട്ടികൾക്ക് അവിടെ കൃവായി നിൽക്കാനുള്ള ഒരു സംവിധാനം ഒരുക്കുകയാണെങ്കിൽ ഗേറ്റ് കടന്ന് നേരെ കുട്ടികൾ റോഡിലേയ്ക്ക് ഓടിയെത്തുന്ന സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കി അപകടം കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കും. ഗതാഗതവകുപ്പിന്റെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന വ്യക്തി എന്ന നിലയിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു റോഡ് സേഫ്റ്റി മാനദണ്ഡം എല്ലാ സൂക്ഷ്മശ്രമങ്ങൾക്കും നിർബന്ധമാക്കാനുള്ള നടപടി ആവിഷ്കരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അങ്ങിവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് വളരെ വിലയേറിയ നിർദ്ദേശമാണ്. അത് സ്വാഗതാർഹവുമാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പ്, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി എന്നിവയുടെ കൂട്ടായ ആലോചനയിലൂടെ പരിഹാരമാർഗ്ഗം കാണാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. ഒപ്പം അതാത് പ്രദേശത്തെ എം.എൽ.എ.മാർകൂടി മുൻകയ്യെടുത്ത് കുട്ടികളുടെ കാര്യത്തിൽ കാണിക്കുന്ന ഈ താൽപ്പര്യം പ്രാദേശീകതലത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളിലും കാണിക്കാനിടയായാൽ നമുക്ക് ഈ യജ്ഞം വളരെ നല്ലനിലയിൽ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, റോഡ് സുരക്ഷാ നടപടികളുടെ അപര്യാപ്തമൂലം വാഹനാപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ അപകടങ്ങളിൽ

മരണപ്പെടുന്നവരുടെയും ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കുന്നവരുടെയും നഷ്ടപരിഹാര സംഖ്യ നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങളിൽ വലിയ കാലതാമസം, എം.എ.സി.റ്റി. കോടതികളിലാണെങ്കിൽ ആയിരക്കണക്കിന് കേസുകൾ പെൻഡിംഗിലാണ്. അതുപോലെ കേസുകളിൽ വിധിയുണ്ടായാലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള എതിർകക്ഷികൾ പണമടയ്ക്കാത്തതുകൊണ്ട് വിധി നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഗുരുതരമായി പരിക്കുപറ്റുന്ന പാവപ്പെട്ട ആളുകൾ നിരവധി പേർ ആശുപത്രിയിലാണ്. അതുപോലെ ഹിറ്റ് ആന്റ് റൺ കേസുകളുടെ അവർക്കും നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻ പലപ്പോഴും സാധിക്കുന്നില്ല. ഇന്റേറ്റിം കോമ്പൻസേഷനണ്ട്, ആ നടപടികളും ഫലപ്രദമല്ല. അത് ഫലപ്രദമാക്കാനാവശ്യമായ നിയമ ഭേദഗതികൾപ്പെടെയുള്ള നടപടികളെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത് ശരിയായ ഒരു കാര്യമാണ്. ട്രൈബ്യൂണലുകളാണ് ഈ കാര്യത്തിൽ ആദ്യമായി ഇടപെടുന്നത്. അത് കോടതിയിലെത്തുമ്പോൾ കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നതിന് നിരവധി കാര്യങ്ങളുണ്ട് എന്ന് എന്നേക്കാൾ നന്നായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് ബോധ്യമുള്ളതാണ്. എന്നിരുന്നാലും കേസുകൾ പെട്ടെന്ന്

തീർപ്പാക്കാനും അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവർക്കും മരണമടയുന്നവരുടെ ബന്ധുക്കൾക്കും ആശ്വാസ നടപടികൾ വേഗത്തിലെത്തിക്കുന്നതിനും സാധ്യമായ എല്ലാകാര്യങ്ങളും ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. അനിൽ അക്കര: സർ, റോഡ് സുരക്ഷിതത്വം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ വകുപ്പുകളുചേർന്ന് ഒരുമിച്ച് നടത്തേണ്ട വലിയ ദൗത്യമാണ്. പക്ഷെ ഇവിടെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം സ്റ്റേഡൻസ് പോലീസ് കേഡറ്റ് വന്നതിനുശേഷം അവരുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വളരെ മാതൃകാപരമായിയാണ് ഇവിടെ നടക്കുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ മറ്റൊരു ഏജൻസി എന്നപോലെ പ്രവർത്തിക്കുന്നത് ഹോം ഗാർഡുകളാണ്. ഈ ഹോം ഗാർഡുകളുടെ പ്രവർത്തനം, രാജ്യത്തിന്റെ അതിർത്തി കാക്കാൻവേണ്ടി ജീവൻവരെ പണയംവയ്ക്കാൻ ശ്രമിച്ച ഈ ഹോം ഗാർഡുകൾ, ഇന്ന് പലസ്ഥലങ്ങളിലുംനിന്ന് പോലീസുകാരുടെ ഏജൻ്റ്മാരെപോലെ പല ഡ്രൈവർമാരുടെ കയ്യിൽനിന്നും വാഹനങ്ങളിൽനിന്നും പണം അനധികൃതമായി വാങ്ങുകയാണ്. ഇക്കാര്യം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഹോം ഗാർഡുകളുടെ ഇത്തരത്തിലുള്ള അഴിമതി നിയന്ത്രിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച

വിഷയം എന്റെ വകുപ്പുമായി നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നതല്ലാത്തതുകൊണ്ട് പ്രത്യേകമായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഏതായാലും അംഗം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച സ്ഥിതിക്ക് ഇക്കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതും ആവശ്യമായ പരിഹാരം കാണാൻ ശ്രമിക്കുന്നതുമാണ്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ, സ്റ്റുഡന്റ്സ് പോലീസ് കേഡറ്റ് ഉണ്ടാകുന്നത് 2005-ലെ കെ. ടി. തോമസ് കമ്മീഷന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് കൊടുത്ത ഒരു റെക്കമെന്റേഷനാണ്. ആ റെക്കമെന്റേഷന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 2006 മുതൽ ആ സിസ്റ്റം കേരളത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ പത്തുകൊല്ലക്കാലം പ്രവർത്തിച്ചതിനുശേഷമാണ് ഇപ്രാവശ്യത്തെ ബഡ്ജറ്റിനകത്ത് റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പസ് രൂപീകരിക്കും എന്നുപറഞ്ഞത്. സ്റ്റുഡന്റ്സ് പോലീസ് കേഡറ്റ് എന്നുപറയുന്ന ആ പഴയ സിസിറ്റിമല്ല ഈ വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റ് സ്പിച്ചിനകത്ത് പറഞ്ഞത്. Entirely different ആണ് എന്നാണ് നമുക്ക് മനസ്സിലാകുന്നത്. നമ്മുടെ സ്കൂളുകൾ തുറക്കുമ്പോൾ ധാരാളം ആക്സിഡന്റുകൾ ഉണ്ടാകുകയാണ്. സ്കൂൾ ബസ്സുകളുടെ സെക്യൂരിറ്റിതന്നെ പ്രശ്നമാണ്. സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ പോലുമില്ലാത്ത ധാരാളം ബസ്സുകളുണ്ടെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഡ്രൈവർമാർക്ക് പ്രോപ്പർ ട്രെയിനിംഗ് ഇല്ല. ഇതെല്ലാംകൂടി ചെയ്യത്തക്ക വിധത്തിൽ പുതിയ തലമുറയ്ക്ക് ഒരു

അവയർനെസ് ഉണ്ടാക്കാൻവേണ്ടിയാണ് നമ്മുടെ ശ്രമം. അതുകൊണ്ട് അങ്ങ് ഇത് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കണം. സ്റ്റുഡന്റ്സ് പോലീസ് കേഡറ്റിനെക്കൊണ്ട് ഈ സിസ്റ്റം ഓവർറൈഡ് ചെയ്തുപോകുന്നത് അവസാനിപ്പിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടിയെടുക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സീരിയസ് അല്ലാത്ത ഒരു കാര്യവും സഭയിൽ പറയാറില്ല. പറയുന്നതും സീരിയസായിട്ടെ പറയാറുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് അത് മുഖവിലയ്ക്കുതന്നെയാണ് സഭ എടുക്കുന്നത്. സ്റ്റുഡന്റ്സ് പോലീസ് കേഡറ്റിന്റെ പ്രവർത്തനം, എൻ.എസ്.എസ്-ന്റെ പ്രവർത്തനം, റെഡ്ക്രോസിന്റെ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയ നിരവധി സംവിധാനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ സൂളിനകത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഇവയെല്ലാം നിലവിലുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ ഒരു പ്രത്യേക സംവിധാനത്തെ എങ്ങനെ സമരസപ്പെടുത്തി ഫലപ്രദമായി പ്രയോജനപ്പെടുത്താം എന്ന ആലോചനയിൽനിന്നാണ് റോഡ് സേഫ്റ്റി കോർപ്പ് വിദ്യാർത്ഥികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് രൂപീകരിക്കാമോ എന്ന ആശയം വന്നത്. അങ്ങ് ആശങ്കപ്പെടുന്നതുപോലെ ഈ ആശയം നിർത്തിവയ്ക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല. കുറച്ചുകൂടി വിശദാംശങ്ങൾ ആവശ്യമുള്ളതുകൊണ്ടും പ്രയോജനക്ഷമത ഉറപ്പുവരുത്തി അത് പ്രാവർത്തികമാക്കണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടും ചർച്ചയ്ക്ക് വിഷയമായി ഇപ്പോഴും

നിൽക്കുന്നുവെന്നുമാത്രമേയുള്ളൂ. സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ പോലുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ എന്തെങ്കിലും അറിവ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്കുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ സ്ഥാപിക്കണമെന്നതെന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെയും കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെയും വ്യവസ്ഥകൾ നമ്മെ ബോധ്യപ്പെടുത്തുന്നത്. ആ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കാനുള്ള ഒരു നിലപാടും ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുകയില്ല. എന്നാൽ ചില ഘട്ടങ്ങളിൽ ചില പ്രായോഗിക പ്രയാസങ്ങളുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അത് പരമാവധി പരിഹരിച്ചുകൊണ്ട് ആ നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻതന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എം. സ്വരാജ് : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ചില ഭാഗങ്ങളിൽ ഗതാഗത പരിഷ്കാരം നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. യാതൊരുവിധ കൂടിയാലോചനയും കൂടാതെ ഏകപക്ഷീയമായാണ് ഗതാഗത പരിഷ്കാരമെന്ന പേരിൽ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ നടപ്പാക്കുന്നത്. എറണാകുളം ജില്ലയിൽത്തന്നെ അങ്ങനെ പരിഷ്കാരം നടപ്പാക്കിയ സ്ഥലത്ത് സീബ്രാ ലൈനിലൂടെ റോഡ് മുറിച്ചുകടന്ന ഒരു സ്ത്രീ അടുത്തകാലത്ത് അപകടത്തിൽ മരണപ്പെട്ടിരുന്നു. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഇത്തരത്തിലൊരു പരിഷ്കാരം അശാസ്ത്രീയമാണെന്ന് ഉയർത്തിക്കാട്ടി എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടി സംഘടനകളും സമരരംഗത്ത് വരികയുണ്ടായി. പ്രാദേശിക

സർക്കാരുകളുമായോ, ജനപ്രതിനിധികളുമായോ, ഈ രംഗത്തെ വിദഗ്ദ്ധന്മാരുമായോ ഒന്നും കൂടിയായോ ചിന്തിക്കേണ്ടതാണ് ഏകപക്ഷീയമായി ഇത്തരം പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടപ്പാക്കുന്നത്. ഇതിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ ആവശ്യപ്പെട്ടാലും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ പലയിടത്തും വളരെ നിഷേധാത്മകമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നു എന്ന പരാതിയുണ്ട്. ഇത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഇത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ഇത്തരം പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത് വിവിധ വകുപ്പുകൾ ചേർന്നാണ്. പോലീസ്, തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പ് എന്നിവർ സംയുക്തമായി കൂടിയായോ ചിന്തിച്ച് ഇത്തരം പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ് നിലവിലുള്ള നിർദ്ദേശം. പ്രാദേശിക തലത്തിൽ അത്തരം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുമ്പോൾ സ്ഥലം എം.എൽ.എ.മാരുമായും കൂടിയായോ ചിന്തിച്ച് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന നിയമമില്ല. എന്നാലും ചില സ്ഥലത്തൊക്കെ ഫലപ്രദമായ രീതിയിലല്ല ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നത് എന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ആ ആക്ഷേപം പരിഹരിക്കാനും ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ എം.എൽ.എ.മാർക്കുകൂടി അവരുടെ അഭിപ്രായം അറിയിക്കാനും ആവശ്യമായ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കാനുമുള്ള സൗകര്യം

ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, സൂൾ വിദ്യാർത്ഥികളെ

ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനോടൊപ്പതന്നെ ഏറ്റവും പ്രധാനമായി വേണ്ടത് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ മത്സര ഓട്ടം അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. അതാണ് പലപ്പോഴും റോഡപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നത്. അങ്ങയുടെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിന്റെ ഹെർട്ട്ക്വാർട്ടേഴ്സിലൂടെ കോഴിക്കോട്-കണ്ണൂർ റൂട്ടിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ മത്സര ഓട്ടം നടക്കുന്നത്. ഇതാണ് പല കുട്ടികളുടെയും ജീവൻ അപഹരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ മത്സര ഓട്ടം നിയന്ത്രിക്കാൻ ശക്തമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ പറഞ്ഞത്

ഇപ്പോൾ നിലനിൽക്കുന്നൊരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഈ യാഥാർത്ഥ്യത്തെ ശരിയായ അർത്ഥത്തിൽ നോക്കിക്കാണാനും മത്സര ഓട്ടങ്ങൾ അവസാനിപ്പിക്കാനും ആവശ്യമായ കർശനമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഒരാഴ്ചയ്ക്കും അത്തരം പരിശോധനകൾ നടന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ധാരാളം കേസുകൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുകയും പിഴ ഈടാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൃത്യമായ കണക്ക് ഇപ്പോൾ എന്റെ

കൈവശമില്ല.

കാർഷിക വികസന നയം

4(*724) ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ :

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി :

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ :

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു : താഴെകാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് കൃഷി

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് കർഷക ആത്മഹത്യയെ പ്രതിരോധിക്കുന്നതിനും കർഷകനെ കടക്കണിയിൽ നിന്ന് രക്ഷിക്കുന്നതിനും കേരള സംസ്ഥാന കാർഷിക വികസന നയത്തിലെ എന്തൊക്കെ നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) മുൻസർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് കേരള സംസ്ഥാന കാർഷിക നയത്തിന്റെ കരട് രേഖയിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന എന്തൊക്കെ നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് ക്യാബിനറ്റ് ഒഴിവാക്കിയത്; വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കുമോ; ഒഴിവാക്കിയ നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ ഏതെങ്കിലും ഈ സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) കാർഷിക നയം സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിന്ന് എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശങ്ങളോ അഭിപ്രായങ്ങളോ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

ഉണ്ടെങ്കിൽ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കുമോ ?

കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ) : സർ,

(എ) കാർഷിക മേഖലയിലെ ഉൽപാദനം വർദ്ധിപ്പിച്ചും കാർഷിക വിളകളുടെ മൂല്യവർദ്ധിത ഉൽപന്നങ്ങളുടെ അനന്യ സാധ്യതകൾ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തിയും കർഷക ആത്മഹത്യ പ്രതിരോധിക്കുന്നതിനും കർഷകനെ കടക്കണിയിൽ നിന്ന് രക്ഷിക്കുന്നതിനും സഹായകരമായ വിവിധ പദ്ധതികളാണ് സർക്കാർ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നത്. കർഷകന് കാർഷിക ഉല്പന്നങ്ങൾക്ക് ന്യായമായ വില ലഭിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുക, ഇപ്പോൾ കാർഷികമേഖലയിൽ നിലവിലുള്ള ഇൻഷുറൻസ് പദ്ധതികൾ കലോചിതമായി പരിഷ്കരിച്ച്, കർഷകർക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടങ്ങൾക്ക് ശരിയായ നഷ്ടപരിഹാരം ലഭിക്കുമെന്നുറപ്പാക്കുക, കർഷക ക്ഷേമ നിധി ഏർപ്പെടുത്തുക, കൃഷിക്കാർക്ക് കുറഞ്ഞ നിരക്കിലും പലിശരഹിത നിരക്കിലും ലോണുകൾ ലഭ്യമാക്കുക വഴി കടക്കണിയിൽ നിന്നും കർഷകനെ രക്ഷിക്കുവാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുക തുടങ്ങിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുവാൻ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

(ബി) മുൻ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് കേരള സംസ്ഥാന കാർഷിക നയത്തിന്റെ കരട് രേഖയിൽ നിന്നും താഴെ പറയുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് 11.03.2015 ൽ ചേർന്ന

മന്ത്രിസഭായോഗം ഒഴിവാക്കിയത്.

1. നീർമറി വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നയങ്ങൾ

നയം 35 - സംസ്ഥാന കാർഷിക ആസൂത്രണ വികസന പദ്ധതികളെല്ലാം നീർമറിയെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാകണം

നയം 36 - ജലപരിപാലനത്തിനും / ജലക്ഷാമത്തിനും ഉത്തരവാദിത്വം സംസ്ഥാനത്തിനാണ്.

നയം 37 - നീർമറി വികസന പദ്ധതികൾ ലക്ഷ്യമിടുന്നത് ജനങ്ങളുടെ കൂട്ടായ്മകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള സമീപനങ്ങളിലൂടെ ഗ്രാമീണ ജീവനമാർഗ്ഗങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്താനും ദാരിദ്ര്യം കുറയ്ക്കാനുമാണ്.

2. വരുമാനം ഉറപ്പാക്കൽ

നയം 100 - ഖണ്ഡിക 20.7.2 - സർക്കാർ തലത്തിൽ ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ വില ഉറപ്പാക്കുന്നതിലൂടെ വിലയിടിവ് അനുഭവപ്പെടാൻ സാധ്യതയില്ല എന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇത് കർഷകർക്ക് ആത്മവിശ്വാസവും പ്രത്യാശയും പകർന്നു നൽകും. ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ കമ്പോളവില, കുറഞ്ഞ താങ്ങുവിലയ്ക്കും താഴേയ്ക്ക് പോകുന്ന പക്ഷം, വിലനിർണ്ണയ അതോറിറ്റിയുടെ തീരുമാനമനുസരിച്ച് സർക്കാരിന് ഈ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ നിശ്ചിത സംഭരണ വിലയിൽത്തന്നെ ശേഖരിക്കാൻ കഴിയും. ഈ

വില തീർച്ചയായും താങ്ങുവിലയേക്കാളും ഉയർന്നതായിരിക്കും എന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ സംവിധാനം വഴി കർഷകർക്ക് നഷ്ടമൊഴിവാക്കുകയും കുറഞ്ഞ ലാഭമെങ്കിലും ഉറപ്പാക്കുകയും ചെയ്യാം.

3. ക്ഷീരവികസനം സംബന്ധിച്ച നയങ്ങൾ

നയം 214 -പാലിന്റെ ഗുണനിലവാര മാനദണ്ഡങ്ങൾ പുനർനിർവ്വചിക്കണം.

നയം 216 - സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ക്ഷീരകർഷകരെയും ഒരു സംഘടിത സംവിധാനത്തിൽ കീഴിൽ കൊണ്ടുവരണം.

നയം 218 - ക്ഷീര സംഘത്തിൽ പാൽ എത്തിക്കുന്ന എല്ലാ കർഷകർക്കും തുടക്കത്തിൽ നാമമാത്ര അംഗത്വം നൽകുകയും മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് അവരെ സ്ഥിര അംഗങ്ങളായി ഉയർത്തുകയും വേണം.

4. ഉൾനാടൻ മത്സ്യ വികസന നയങ്ങൾ

നയം 274, 275, 276, 277, 278 - എന്നിവയാണ് ഒഴിവാക്കിയത്.

(അനുബന്ധം -1 കണ്ടാലും)⁺

സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു ജൈവകാർഷിക നയം നടപ്പിലാക്കുന്നതിനാണ് സർക്കാർ ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്നത്.

(സി) കാർഷിക നയം സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിന്ന് ലഭിച്ച

⁺ ലൈബ്രറിയിൽ വെച്ചിട്ടുണ്ട്.

പരാമർശം അനുബന്ധം II ആയി ചേർക്കുന്നു.+ ഇത് സംബന്ധിച്ച് നിർദ്ദേശങ്ങളും അഭിപ്രായങ്ങളും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിച്ചിട്ടില്ല.

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ : സർ, പി.എം.കെ.എസ്.വൈ. പ്രകാരം

കേരളത്തിലെ തരിശായി കിടക്കുന്ന കരഭൂമി ഉൾപ്പെടെ കൃഷിചെയ്യുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് കൃഷിക്കാവശ്യമായ തരത്തിലുള്ള ക്രമീകരണം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള ഡിസ്ട്രിക്ട് ഇറിഗേഷൻ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഓരോ ജില്ലയ്ക്കും പത്തുലക്ഷം രൂപവീതം അലോട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെ സംബന്ധിച്ച് കേരളത്തിലെ കർഷകർക്കൊന്നും ഇതുവരെ അതിന്റെയൊരു വ്യക്തത ലഭിച്ചിട്ടില്ല. ഈ സ്ഥിതിപ്രകാരം ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ : സർ, ഡിസ്ട്രിക്ട് ഇറിഗേഷൻ പ്ലാനിന്റെ

പ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നേരത്തെ ഡിസ്ട്രിക്ട് ഇറിഗേഷൻ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയതിലുള്ള അപാകത ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതിനെത്തുടർന്ന് അപാകതയില്ലാതെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കയ്യിൽനിന്നും നമുക്ക് സാമ്പത്തിക സഹായം ലഭിക്കണമെങ്കിൽ വളരെ വിശദമായിട്ടുള്ള റിപ്പോർട്ട് ആവശ്യമാണ്.

+ ലൈബ്രറിയിൽ വച്ചിട്ടുണ്ട്.

പക്ഷെ ഇത് വിവിധ വകുപ്പുകൾ ഏകോപിപ്പിച്ചുനടത്തേണ്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്നനിലയിൽ നടക്കാത്തതിനെത്തുടർന്ന് കളക്ടർമാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടിയ സന്ദർഭത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കൂടി പങ്കെടുത്ത യോഗത്തിൽ ഈ ഇറിഗേഷൻ പ്ലാൻ സമയബന്ധിതമായി വളരെ വ്യക്തയോടുകൂടി പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഒരുപു കൃഷി നടന്നതിനുശേഷം ബ്ലോക്ക് ഓഫീസുകളിലും പാടശേഖര സമിതികളുടെ കൈകളിലും കൊയ്ത്ത് യന്ത്രവും മെതി യന്ത്രവും ട്രാക്ടറുകളുമെല്ലാംതന്നെ അടുത്ത കൃഷിവരെ നശിച്ചുകിടക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ ധാരാളം മേഖലയിൽ കാണാറുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ പൊതുവായ ഒരാവശ്യമാണ് ഞാൻ ഉന്നയിക്കുന്നത്. ഇത്തരം തകർന്നുകിടക്കുന്ന ഉപകരണങ്ങൾ നല്ലരീതിയിൽ പണിഞ്ഞ് അടുത്ത കൃഷിക്കുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ; അഗ്രോ സർവ്വീസ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് അതിനുള്ള അനുമതി കൊടുക്കുമോ? ഓരോ ബ്ലോക്ക് തലത്തിലും അഗ്രോ സർവ്വീസ് സൊസൈറ്റികൾ രൂപീകരിച്ച് പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തണമെന്നതാണ് എന്റെ ആവശ്യം.

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത്

വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കൃഷിവകുപ്പിന്റെ കീഴിലും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കീഴിലും അഗ്രോ ഇൻഡസ്ട്രീസിന്റെ കീഴിലുമെല്ലാം ധാരാളം യന്ത്രോപകരണങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും പലതും നാമാവശേഷമായതും പ്രവർത്തനരഹിതവുമാണ്. അതുകൊണ്ട് നിലവിലുള്ള അഗ്രോ സർവ്വീസ് സെന്ററുകളെയും കാർഷിക കർമ്മ സേനകളെയും ഏകോപിപ്പിച്ച് പ്രത്യേകമായൊരു സംവിധാനമാക്കിക്കൊണ്ടുവരാൻ ഒരു നോഡൽ ഓഫീസറെ നിയമിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനമെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള എല്ലാ യന്ത്രങ്ങളും, ജില്ലാ അടിസ്ഥാനത്തിലും സംസ്ഥാന അടിസ്ഥാനത്തിലും ഓരോ രജിസ്റ്ററുണ്ടാക്കി ഏതൊക്കെ യന്ത്രങ്ങളാണ് ശരിയാംവണ്ണം പ്രവർത്തിക്കുന്നതും അല്ലാത്തതുമെന്നുള്ള വ്യക്തമായ ലിസ്റ്റ് തയ്യാറാക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ഗ്രാമവികസന വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ ഇങ്ങനെയുള്ള യന്ത്രങ്ങൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനാവശ്യമായ പരിശീലനം കൊടുക്കാനുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നൽകാമെന്ന് ഉറപ്പുനൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആ സാഹചര്യത്തിൽ അതുകൂടി ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഈ യന്ത്രങ്ങളെല്ലാം കൃഷിക്കാർക്ക് ആവശ്യമായ നിലയിൽ ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുന്ന

രീതിയിൽ സംസ്ഥാനതലത്തിൽതന്നെ ഒരു ഫോഴ്സിനെ ഉണ്ടാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ഈ യന്ത്രങ്ങളെല്ലാം കാർഷിക കർമ്മ സേനയും അഗ്രോ സർവ്വീസ് സെന്റർ മുഖാന്തിരവും പ്രവർത്തിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കൃഷിക്കാർക്ക് മെച്ചമുണ്ടാക്കാനാണ് സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണകുട്ടി : സർ, ഇതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പാക്കണമെങ്കിൽ കുറേ നിയമനിർമ്മാണങ്ങൾ കൊണ്ടുവരേണ്ടിവരും. ഫാർമേഴ്സ് ഇൻകം ഗ്രാന്റിന് ആക്ട്, വില നിർണ്ണയിക്കാൻ ഒരു അതോറിറ്റി ഇതൊക്കെ നടപ്പാക്കണമെങ്കിൽ കുറേയേറെ നിയമനിർമ്മാണങ്ങൾ വേണ്ടിവരും. ഇതിനുള്ള പ്രാരംഭ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ : സർ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പല പരിപാടികളും നടപ്പാക്കുന്നതിന് നയപരമായ അഭിപ്രായവ്യത്യാസമുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ആ നിലയിൽ മാത്രമേ പോകാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. നയപരമായ അഭിപ്രായവ്യത്യാസമില്ലാത്ത കാര്യങ്ങളിൽ നിർമ്മിക്കേണ്ട നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുന്നതാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിച്ച പല കാർഷിക നയങ്ങളിൽ എല്ലാ നയങ്ങളും ഈ ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന പല നയങ്ങളും നടപ്പാക്കുന്നത് ഈ

ഗവൺമെന്റാണ്. കാരണം, നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ തരിശ്ശ് രഹിതമായ ഒരു സംസ്ഥാനമെന്ന നിലയിൽ പറഞ്ഞിരുന്നെങ്കിലും ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം 5967 ഹെക്ടർ തരിശ്ശ്സ്ഥലത്ത് പുതിയതായി കൃഷിചെയ്യാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന കാർഷിക നയത്തെ അപ്പാടെ തള്ളിക്കളയുകയല്ല, അതിൽ ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുന്ന കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഉൾക്കൊള്ളുകയും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തുകയും ചെയ്യും.

മി. സ്പീക്കർ : ഓർഡർ...., ഓർഡർ...., ചോദ്യോത്തരവേള അവസാനിച്ചു.

(ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു.)