

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ... ഓർഡർ... ചോദ്യം നമ്പർ *541

പൊതുമരാമത്ത് പ്രവൃത്തികൾ

(*541)

ശ്രീ. സി. കെ. നാണ:

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി:

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ:

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്തു

രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മേൽനോട്ടത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ ഗുണമേന്മ, കെ.എസ്.റ്റി.പി. പദ്ധതിയിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെയും എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെയും ഗുണമേന്മയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ വളരെ പിന്നോക്കമാണെന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളുടെ ഗുണമേന്മ മെച്ചപ്പെടുത്താനും അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലുള്ളതാക്കാനും എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കുവാനുദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഉടമസ്ഥതയിൽപ്പെട്ട സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങൾക്ക്

അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനും നവീകരിക്കുന്നതിനും റീ-വയറിംഗ് വർക്കുകൾ നടത്തുന്നതിനും പണം നീക്കിവയ്ക്കാത്തതിനാൽ നിരവധി സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങൾ നാശോന്മുഖമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ എന്ത് ചെയ്യാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ?

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

(എ) കെ. എസ്. റ്റി. പി., എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. എന്നിവ നടപ്പിലാക്കുന്ന പദ്ധതികൾ കൂടുതലും അടിസ്ഥാനം മുതൽ പുനർനിർമ്മിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികളാണ്. എന്നാൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിനകീഴിലുള്ള റോഡുകളിൽ ചെയ്തുവരുന്നത് കൂടുതലും ഉപരിതലം പുതുക്കുന്ന പ്രവർത്തികളാണ്. പ്രധാന വ്യത്യാസം ഇതാണ്. ചെലവഴിക്കുന്ന പണത്തിലും ഏറ്റകുറച്ചിലുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ദീർഘകാല ഗുണമേന്മയിലും വ്യത്യാസം സ്വാഭാവികമാണ്.

(ബി) പൊതുമരാമത്ത് നിരത്തുവിഭാഗത്തിന്റെ കീഴിൽ വരുന്ന റോഡുകൾ ദേശീയ നിലവാരത്തിൽ ഉയർത്തുന്നതിലേയ്ക്കായി കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയം സ്പെസിഫിക്കേഷൻ ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം,

ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ് എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുകയും ഇതുകൂടാതെ റെക്ടോ റിഫ്ലക്ടീവ് സൈൻ ബോർഡുകളും, റോഡ് മാർക്കിംഗ് എന്നീ സുരക്ഷാ സംവിധാനവും നടപ്പിലാക്കി അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള എല്ലാ റോഡുകളും ദേശീയ നിലവാരത്തിൽ ഉയർത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. പുതിയ ടെക്നോളജികളും ഉപയോഗിക്കാനാണ് തീരുമാനം.

പൊതുമരാമത്ത് പ്രവൃത്തികളുടെ ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കുന്നതിനായി തിരുവനന്തപുരം, എറണാകുളം, കോഴിക്കോട് എന്നീ ജില്ലകളിൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ ചുമതലയിൽ റീജിയണൽ ലാബുകളും മറ്റ് എല്ലാ ജില്ലകളിലും ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ലാബുകളും സ്ഥാപിച്ച് പ്രവർത്തനസജ്ജമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പൊതുമരാമത്ത് പ്രവൃത്തികളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന മെറ്റീരിയൽസിന്റെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്തി പ്രവൃത്തിയുടെ നിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുക എന്നതാണ് ഇതുവഴി ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. പൊതുമരാമത്ത് മാനുവലിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഗുണനിലവാര പരിശോധനകളും കൃത്യമായി നടപ്പിലാക്കാൻ നിർദ്ദേശമുണ്ട്.

(സി) ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയനുസൃതമായി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിൽപ്പെട്ട സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളും നവീകരണവും ചെയ്തുവരുന്നു. കെട്ടിടങ്ങൾ നാശോന്മുഖമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന അവസ്ഥ ചിലയിടങ്ങളിൽ വർഷങ്ങളായി നിലനിൽക്കുന്നു. എന്നാൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പൂർണ്ണമായും ചെയ്തുതീർക്കുന്നതിനും നവീകരിക്കുന്നതിനുമുള്ള ഫണ്ട് ഒരിക്കലും ലഭ്യമായിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് യഥാസമയം പണി പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയുമുണ്ട്. പണം ഇല്ലായ്മ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യെ വേട്ടയാടുന്നുണ്ട്. സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങളുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിന് ഒരു സവിശേഷ പദ്ധതി വേണ്ടിവരും. ഈ കാര്യം ധനവകുപ്പുമായി ഗൗരവതരമായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതാണ്. ഹരിത കാഴ്ചപ്പാടിൽ കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുകയും പുനർനിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഏറ്റവും പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്ന ഒരു വകുപ്പാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യിൽ ഇതുവരെ ഇല്ലാത്ത വിധം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്താൻ ഒരു പ്രത്യേക ഡിവിഷൻ രൂപീകരിക്കുമെന്ന്

പറഞ്ഞത് സ്വാഗതാർഹമാണ്. പക്ഷെ ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം ഇൻഡ്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളിൽ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഉള്ളതുപോലെതന്നെ വാഹന ബാഹുല്യമുണ്ട്. സ്ഥിരമായി വാഹനങ്ങൾ പോകുന്നു. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകൾ നന്നാക്കാത്തതിന്റെ ഫലമായി പല അപകടങ്ങളും ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് സഹായകരമായ തരത്തിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യെ ഇന്നുള്ള നിലവാരത്തേക്കാളും, സാധാരണ നിലയ്ക്ക് നാഷണൽ ഹൈവേയും അതുപോലുള്ള റോഡുകളുമുണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിൽത്തന്നെ ഈ റോഡുകളും നിർമ്മിക്കാൻ അടിയന്തരമായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ദീർഘകാല പരിചയമുള്ള ബഹുമാന്യനായ നിയമസഭാ സാമാജികൻ ശ്രീ. സി. കെ. നാണു ഇവിടെ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത തീരുമാനം ഈ നിലയ്ക്ക് പോകാനാണ്. കേരളത്തിൽ ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് മന്ത്രിസഭ നടപ്പാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ട് ഒരു മാസത്തോളമായി. എല്ലാ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകൾക്കും ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകൾക്കും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, നാഷണൽ ഹൈവേ എന്നിവയ്ക്കെല്ലാം ഈ

ആക്ട് ബാധകമാണ്. അതായത് ഈ റോഡുകളുടെ രണ്ട് സൈഡിലുമുള്ള അനാവശ്യമായ പ്രതിഭാസങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ്. നമ്മളത് ഔദ്യോഗികമായി ചെയ്തുടങ്ങിയിട്ടില്ല. കാരണം, അതിനുമുമ്പ് പൊതുജനങ്ങളുമായും ഓരോ പ്രദേശത്തെയും സാമൂഹിക രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുമായും ചർച്ച നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. കൂടാതെ പോലീസിന്റെ സഹായവും ഇക്കാര്യത്തിൽ ആവശ്യമുണ്ട്. ഇതിനെല്ലാമുള്ള പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കിവരികയാണ്. അതിനുശേഷം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും. അപ്പോൾ റോഡ് കുറച്ചുകൂടി നല്ലതാവും. റോഡിന്റെ ഇരുവശങ്ങളിലുമുള്ള എല്ലാം ഒഴിവാക്കണമെങ്കിൽ ഉയർന്ന തലത്തിലുള്ള ചർച്ച വേണം. കാരണം ദീർഘകാലമായി നിലനിൽക്കുന്നതാണ്. ഏതായാലും ഇതെല്ലാം ഒഴിവാക്കപ്പെടേണ്ടതാണെന്ന് ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. അതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം ഓരോ ജില്ലയിലും എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാർക്കാണ്. അത് നടപ്പാക്കിയില്ലെങ്കിൽ അവർ ശിക്ഷാർഹരാണെന്നാണ് ആ നിയമം പറയുന്നത്. ക്യാബിനറ്റ് തീരുമാനിച്ചുവെങ്കിലും ഉന്നതതല യോഗം ചേരാത്തതുകൊണ്ട് ഇതുവരെ നടപ്പാക്കിയിട്ടില്ല. അത് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുകയാണ്. ഈ

ഗവൺമെന്റ് മെയ് 25-ന് അധികാരമേറ്റ് ജൂൺ മാസത്തിൽതന്നെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാർ, ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാർ, ബന്ധപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റ് സെക്രട്ടറിമാർ എന്നിവരുടെ സംയുക്ത യോഗം ചേർന്നു. ദേശീയ പാത - കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റാണ്, അത് മൂന്നുവർഷത്തിലൊരിക്കൽ പുതുക്കുന്നുണ്ട്. ബാക്കി ഏതാണ്ട് 38,000 കിലോമീറ്റർ വരുന്ന പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളിൽ 90 ശതമാനവും ഈ ഗവൺമെന്റ് വരുമ്പോൾ തകർന്നു കിടക്കുകയായിരുന്നു. പിന്നെ മഴയും വന്നു. ഇതിന് 5,000 കോടി രൂപ വേണം. തുക ഒരുമിച്ചല്ലു കണ്ടെത്താൻ മതിയാകും. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.ക്ക് നേരിട്ട് കടമെടുക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. ഇത് ഗൗരവമായ പ്രശ്നമാണ്. ബന്ധപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത്രയും രൂപ ഒന്നിച്ചെടുക്കാനുള്ള അവസരം പെട്ടെന്നില്ല. എന്നാലും തീരുമാനം വേണം. ഗവൺമെന്റ് ഇത് പണിയേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. എഞ്ചിനീയർമാർ ഉൾപ്പെടുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ തയ്യാറാണ്. പല പോരായ്മകളും പരിഹരിച്ച് പുതിയ ടെക്നോളജി വരുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഇതിന്റെ പ്രവൃത്തി തുടങ്ങുകയാണെങ്കിൽ ഒരുവർഷം കൊണ്ട് എല്ലാ റോഡുകളും പുനർനിർമ്മിക്കാനും മൂന്നുവർഷം കരാർ കാലാവധിയും നാലുവർഷം മെയിന്റനൻസുംകൂടിയാകുമ്പോൾ പിന്നെ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത്

നന്നായി പണിത്താൽ പിന്നെ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് പുതുക്കേണ്ട കാര്യമേ വരുന്നില്ല. അങ്ങനെ ചില പദ്ധതികളുണ്ട്. അത് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സർക്കാർ ഓഫീസുകൾ, ഗവൺമെന്റ് കോളേജുകൾ മുതലായ കെട്ടിടങ്ങളുടെ ചുമതല പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതാണ്. പക്ഷെ പല സ്ഥലങ്ങളിലും, വടകര താലൂക്ക് വികസന സമിതി ചേരുമ്പോൾ തഹസീൽദാർ പറയുന്നത് താലൂക്ക് ഓഫീസിലെ ചില ഭാഗത്തുള്ള കെട്ടിടങ്ങളുടെ മുകളിൽനിന്ന് അടർന്നു വീഴുന്നുവെന്നാണ്. അതുപോലെ ഗവൺമെന്റ് കോളേജ് മടപ്പള്ളിയിലും, മറ്റ് കോളേജുകളിലും കുട്ടികൾ പഠിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ഇതുപോലെ സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഞാനൊരു ഉദാഹരണം പറയാം, ഗവൺമെന്റ് കോളേജ് മടപ്പള്ളിയിൽ ഗേൾസ് ഹോസ്റ്റലിനുവേണ്ടി സർക്കാർ 3 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് ഒരു വലിയ ഹോസ്റ്റൽ പണിതു. പെൺകുട്ടികളെ അവിടെ പാർപ്പിക്കണമെങ്കിൽ ചുറ്റുമതിൽ വേണം. ആസ്തി വികസന ഫണ്ടിൽനിന്ന് ഞാൻ 25 ലക്ഷം രൂപ അനുവദിച്ചു. മാസങ്ങളായിട്ടും അതിന്റെ പണി ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. ഒന്നാമതായി, ഗൗരവമായ പദ്ധതികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന

അവസരത്തിൽ അത് ഉടനെ നടത്താൻ കോൺട്രാക്ടർമാരെ സന്നദ്ധരാക്കണം. രണ്ടാമതായി, ആവശ്യത്തിന് ഉദ്യോഗസ്ഥരില്ല. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യിലെ അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാർ തുടങ്ങി പല ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഇല്ലാത്ത ഒരവസ്ഥ പല ജില്ലകളിലുമുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കാനാവശ്യമായ, ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ പോരായ്മയുണ്ടെങ്കിൽ അതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ അടിയന്തരമായി നടത്തേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കോളേജുകളുടെയും സ്കൂളുകളുടെയും ഭരണവകുപ്പ് എന്നുപറയുന്നത് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പാണ്. ബഡ്ജറ്റ് അവിടെയാണ് വരുന്നത്. ബഡ്ജറ്റ് അലോട്ട് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് നിർമ്മിക്കുക എന്നതാണ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ചെയ്യുന്നത്. അതിൽ പല പോരായ്മകളും ഉണ്ട്. ഈ പറയുന്ന കാര്യങ്ങളൊക്കെ ശരിയാണ്. ചിലപ്പോൾ പണംതന്നെ ആവശ്യത്തിനുണ്ടാകില്ല. പല സങ്കീർണ്ണമായ പ്രശ്നങ്ങളുമുണ്ട്. അതൊന്നും നമ്മളുദ്ദേശിക്കുന്ന തരത്തിലല്ല ദീർഘകാലമായി നടന്നുവരുന്നത്. മാറ്റമുണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഉദ്യോഗസ്ഥരില്ല. അതായത് നിലവിലെ പോസ്റ്റുകളിൽ 300 അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാരില്ല. പല സെക്ഷനുകളിലും നിയമിക്കാൻ ആളില്ല. 1,200 ഓവർസിയർമാരുടെ അഭാവമുണ്ട്. 5 കണ്ണുകൾ

പി.എസ്.സി.ക്ക് എഴുതിയെങ്കിലും ഇതുവരെ ആളെ തന്നിട്ടില്ല. നിലവിലുള്ളവരാണ് വർക്കുകൾ ചെയ്യുന്നത്. ഈ പ്രശ്നങ്ങളൊക്കെയാണ്. റോഡ്സിൽ മാത്രമല്ല പല വകുപ്പിലും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. കമ്പനികളിലും ഇവരെ നിയമിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ വിജിലൻസ് വിംഗിലും ആവശ്യമാണ്. പി.എസ്.സി.യുടെ ഭാഗത്തുള്ള വളരെ അനാവശ്യമായ കാലതാമസം, ഈ വകുപ്പിനെ മാത്രമല്ല ഗവൺമെന്റിന്റെ എല്ലാ വകുപ്പിനെയും ബാധിക്കുന്നതായി ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു. അത് പി.എസ്.സി.യുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഉടനെ ശരിയാക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി: സർ, കേരളത്തിൽ 10 ശതമാനം വീതം ഓരോ

വർഷവും വാഹനങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുകയാണ്. റോഡുകൾക്ക് ഇത് കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ഉറപ്പും വീതിയും ആ രീതിയിലുള്ള ആസൂത്രണവും നടക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അതുപോലെതന്നെ കേരളത്തിലെ മൊത്തത്തിലുള്ള ഗതാഗത അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിന് ഉപരിതല ഗതാഗത നയം രൂപീകരിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. കൂടാതെ കെട്ടിട നിർമ്മാണ രംഗത്ത്, കെട്ടിട നിർമ്മാണത്തിനുള്ള പുതിയ ഉപകരണങ്ങളും മെറ്റീരിയലുകളും സാങ്കേതിക വിദ്യകളും ഉപയോഗിക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ പ്രാപ്തരാക്കാൻ

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.ക്ക് എന്താണ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നത്? അതുപോലെ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരമുള്ള ഒരു ഗവേഷണ കേന്ദ്രം ഇവിടെ സ്ഥാപിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം നടപ്പാക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അങ്ങനെയിച്ച വാഹനങ്ങളുടെ ബാഹുല്യം, ഉപരിതലഗതാഗത നയം എന്നിവ ഔദ്യോഗികമായിത്തന്നെ രേഖാമൂലം ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതാണ്. അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരമുള്ള ഒരു ഗവേഷണ കേന്ദ്രം ഇവിടെ പ്രഖ്യാപിക്കാൻ ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എനിക്ക് കഴിയില്ല. കാരണം, നമുക്കൊരു റിസർച്ച് കേന്ദ്രമുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം മികവുറ്റതാക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നുണ്ട്. നേരത്തെ മുതലുള്ളതാണ്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനമൊന്നും ശരിയായി നടന്നിട്ടില്ല. അത് നന്നാക്കാൻ കഴിയും. അന്തർദ്ദേശീയ നിലവാരം എന്നതുകൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നത്, പണം ഉണ്ടായാൽ എല്ലാം ചെയ്യാം. നിലവാരത്തിന്റെ പ്രശ്നമൊന്നുമില്ല. ന്യൂ ടെക്നോളജിയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞല്ലോ, റബ്ബർ ബിറ്റുമിൻ, വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക്, ജിയോ ടെക്സ്റ്റൈൽ, കോൺക്രീറ്റ്, ഇന്റർലോക്ക് ഇവയെല്ലാം ഉപയോഗിച്ചു തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. എഞ്ചിനീയർമാർ റെഡിയാണ്. പക്ഷെ എസ്റ്റിമേറ്റ് വർദ്ധിക്കും. അതിന്റെ ഗുണമെന്നപറഞ്ഞാൽ

ഇപ്പോൾ ഒരു വർഷമാണെങ്കിൽ ഇനി 10 വർഷംവരെ റോഡ് അങ്ങനെയെന്ന നിലനിൽക്കും. ഈ രീതിയിൽ നമ്മളെല്ലാവരും വരണം. ഒരിക്കൽ പണം കണ്ടെത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഇതെല്ലാം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. തീർച്ചയായും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്കും മന്ത്രിസഭയ്ക്കും ഈ കാര്യത്തിൽ താൽപ്പര്യമുണ്ട്. ഗതാഗതത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ അസാധാരണമായ താൽപ്പര്യം മുഖ്യമന്ത്രിക്കുണ്ട്. ഇതെല്ലാം പ്രയോജനപ്പെടുത്തി നമ്മുടെ സാധ്യതകൾ വച്ച് തീർച്ചയായും മാറ്റങ്ങളുണ്ടാകും എന്ന ഉത്തമ പ്രതീക്ഷയാണ് എനിക്കുള്ളത്. അൽപ്പം സമയമെടുക്കും എന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ : സർ, മന്ത്രിയുടെ ഉത്തരം തീർച്ചയായും

മാറ്റങ്ങളുണ്ടാകുമെന്നതിന് തെളിവാണ്. അഴിമതിയുടെ കൂത്തരങ്ങായിരുന്ന പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പിനെ അങ്ങയുടെ സാന്നിധ്യംകൊണ്ട് വലിയ മാറ്റമുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്ന് വിശ്വസിക്കുന്ന ആളാണ് ഞാൻ. കെ.എസ്.റ്റി.പി. റോഡുകളെക്കുറിച്ചും ഹൈവേ റോഡുകളെക്കുറിച്ചും മറുപടിയിൽ പറയുന്നുണ്ട്. ഈ രണ്ട് റോഡുകൾക്കും ഗ്യാരന്റിയും കാര്യങ്ങളുമൊക്കെയുണ്ട്. ഹൈവേയിലെ ഗ്യാരന്റിയെക്കുറിച്ച് അങ്ങനെയെന്ന തെളിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓച്ചിറ മുതൽ ആലപ്പുഴവരെ റോഡ് നശിച്ചതും

ഗ്യാരന്റിക്കാരനെ കോൺട്രാക്ടർ പിടിക്കാതിരുന്നതുമൊക്കെ ക്രമക്കേടുകളുടെ ഭാഗമാണ്. അതെല്ലാം അവിടെ നിൽക്കട്ടെ. ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ കാര്യം ധനകാര്യ വകുപ്പുമായി ചർച്ചചെയ്യാമെന്ന് അങ്ങുപറഞ്ഞു. അയ്യായിരംകോടി രൂപ ലഭിച്ചാൽ ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലെ സാധാരണ റോഡുകൾ വൺടൈം മെയിന്റനൻസ് ചെയ്യാമെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞു. അങ്ങനെ ചെയ്യുമ്പോഴും ഒരു ആശയം അങ്ങയോട് ചോദിക്കുകയാണ്. ഒരു ചെറിയ കുഴിയാണ് വലിയ കുഴിയായി റോഡിന്റെ നാശത്തിലേയ്ക്ക് പോകുന്നത്. ഗ്യാരന്റിയില്ലാത്ത റോഡുകൾ അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാർ പത്താം തീയതിക്കുമുമ്പേ പരിശോധിച്ച് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്താൽ - ജനപ്രതിനിധികളോടും ആലോചിക്കാം, പരാതി കിട്ടുന്നതും പരിശോധിക്കാം- 15-ാം തീയതിക്കുമുമ്പേ ഇത്ര സ്ക്വയർ മീറ്ററിന് ഇത്ര രൂപ എന്ന നിലയിൽ ഒരു കോൺട്രാക്ട് അവാർഡ് ചെയ്ത് 20-ാം തീയതിക്കുമുമ്പേ ഈ കുഴി അടയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ റോഡ് വ്യാപകമായി നശിക്കില്ല. അങ്ങനെവന്നാൽ ഈ റോഡ് നശിക്കാതെ പത്തും പതിനഞ്ചും ഇരുപതും വർഷം കിടക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. ഇത്തരത്തിലൊരു പദ്ധതി അങ്ങയ്ക്ക് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, കഴിഞ്ഞ ഒരു ക്യാബിനറ്റിൽത്തന്നെ

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ നിർദ്ദേശംകൂടി കണക്കിലെടുത്ത് റിപ്പയർ ആന്റ് മെയിന്റനൻസ് വിംഗ് പ്രത്യേകമുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. അതിൽ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറെ നിയമിക്കാനും നിശ്ചയിച്ച കാര്യം ഞാൻ സഭയിൽ പറഞ്ഞത് വീണ്ടും അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരികയാണ്. അതുമൂലമുണ്ടായപ്പോൾ താഴോട്ട് ഈ സംവിധാനങ്ങൾ പടിപടിയായി വരാനുള്ള സാങ്കേതികമായ സംവിധാനമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. തീർച്ചയായും ഗതാഗതം സംബന്ധിച്ചും റോഡ് നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ചും ഏറ്റവും ആധുനികമായ സംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നിർമ്മിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. വെയ്സ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് നെയ്യാറ്റിൻകരയിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ റോഡ് നിർമ്മിച്ചു. വലിയ വിജയകരമാണെന്ന് അവിടത്തെ എം.എൽ.എ. അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. എല്ലായിടത്തും ഈ രീതിയിൽ നിർമ്മിക്കണം. അതിനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കിക്കഴിഞ്ഞു, അതിലേക്ക് കടന്നുതുടങ്ങി. മാസ്റ്റീവായി നടപ്പാക്കാനുള്ള മറ്റ് സംവിധാനങ്ങൾ ഒരുക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി : സർ, എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ

റോഡുകൾ നന്നാക്കുന്നതിന് അങ്ങ് മൂന്നുകോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് സ്വാഗതാർഹമാണ്. ഇതിനുമുമ്പ് പൈപ്പിടാൻ വേണ്ടി വെട്ടിപ്പൊളിച്ച

റോഡുകൾക്ക് വാട്ടർ അതോറിറ്റി അഞ്ചരക്കോടി രൂപ അനുവദിച്ചു റിപ്പയർ ചെയ്തെന്നു പറയുന്നു. എനിക്ക് ഇപ്പോഴും പല പ്രദേശത്തുകൂടിയും കാറിൽ എം.എൽ.എ. ബോർഡ് വച്ച് പോകാൻ പേടിയാണ്. കാരണം, വഴിയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ആൾക്കാർ താഴോട്ട് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുമ്പോൾ ഒരു നാണക്കേട്. അഞ്ചരക്കോടി എവിടെയാണ് ചെലവാക്കിയതെന്ന് അങ്ങ് അന്വേഷിക്കണം. കഴിഞ്ഞ ഒരുവർഷത്തിനകം നടന്ന കാര്യമാണ്. എല്ലാ റോഡും പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ് അതിനേക്കാൾ കഷ്ടത്തിൽതന്നെ കിടക്കുകയാണ്. ആലപ്പുഴ-ചങ്ങനാശേരി റോഡ് നല്ല വീതിയുള്ള റോഡാണ്. ഞാനിത് മൂന്നോ നാലോ പ്രാവശ്യം സഭയിൽ പറഞ്ഞുവെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. ശ്രീ. റ്റി.യു.കുരുവിള മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോഴും ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോഴുമൊക്കെ നിയമസഭയിൽ പറയുന്നുണ്ട്. ആർ ശ്രദ്ധിക്കാനാണ്. നല്ല വീതിയുള്ള റോഡ്, കുപ്പിയുടെ കഴുത്തുപോലെ പാലം. പാലത്തിന്റെ സൈഡിൽക്കൂടി നടപ്പാതയുണ്ടാക്കിയാൽ തമിഴ്നാട്ടിൽനിന്ന് വരുന്ന ഡ്രൈവർക്കറിയാമോ ഈ റോഡ് ഇതേ രീതിയിൽ അങ്ങേയറ്റംവരെ ഇല്ലായെന്നുള്ളത്. ചെന്ന് നേരെ തോട്ടിലോട്ട് ചാടുകയല്ലെ. എത്ര അപകടമാണ് ഒരു മാസത്തിൽ അവിടെ ഉണ്ടാകുന്നത്. പോലീസിനോട് ചോദിച്ചാൽ

അതിന്റെ കണക്കറിയാം. ശബരിമലയിൽ പോകുന്ന അയ്യപ്പൻമാരുൾപ്പെടെ വരുന്ന വണ്ടികൾ കുഴിക്കുകയ്ക്ക് വീഴുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് അടിയന്തരമായി ഈ പാലങ്ങൾക്ക് വീതി കൂട്ടാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് 366 കോടി രൂപയാണ് ബഡ്ജറ്റിലുള്ളത്. 140 മണ്ഡലങ്ങളിലും പണം കൊടുത്തു. ഇത് ചരിത്രത്തിലാദ്യമാണ്. കാരണം, കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷം എന്റെ മണ്ഡലത്തിന് പത്തുപൈസ കിട്ടിയിട്ടില്ല. പരാതിയല്ല, അങ്ങനെയായിരുന്നു ഒരുപാടുപേർക്ക്. 140 മണ്ഡലങ്ങളിലും അറ്റകുറ്റപ്പണികളുടെ ആവശ്യം അനുസരിച്ച് തുക അനുവദിച്ചു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഞാനും കുട്ടനാടിന്റെ ഭാഗമാണല്ലോ. അവിടെ റോഡ് താഴോട്ട് പോകുന്നു. താഴെമൊത്തം ചെളിയാണ്. നേരത്തെ അനുവദിച്ച മൂന്നുകോടി രൂപയല്ല കിടങ്ങറയിൽനിന്ന് വടക്കോട്ടുള്ള റോഡിന് ഇന്നലെയും 50 ലക്ഷം രൂപ കൊടുത്തു. അങ്ങനെ മൂന്നരക്കോടി രൂപ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ ആർക്കുമത് കൊടുക്കാൻ കഴിയില്ല. നമ്മുടെ കയ്യിൽ പൈസയില്ലെങ്കിലും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. കുട്ടനാട്ടിലെ റോഡിനെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ശരിയാണ്. അത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. അത് പണിതോയെന്നുതന്നെ എനിക്ക് ഉറപ്പില്ല. അങ്ങനെ

പണിതുവെന്ന് അവകാശപ്പെട്ടിട്ടിട്ടാണ് അങ്ങയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽതന്നെ നമ്മൾ യോഗം നടത്തിയത്. വീയപ്പുരം-എടത്യാ റോഡിന് മൂന്നുകിലോമീറ്ററിന് 50 ലക്ഷം രൂപ കൊടുത്തു. അതിന്റെ നിർമ്മാണം നടക്കുകയാണ്. അവിടെ നേരത്തെ ഒന്നരക്കോടി കൊടുത്തുവെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇതെല്ലാം നടക്കുന്നുണ്ട്. മെമ്പർ പറഞ്ഞ കാര്യം പരിഹരിക്കാൻ ഭരണപരമായ നടപടിയെടുക്കാം. പിന്നെപറഞ്ഞ കലുങ്കിന്റെ കാര്യം, പഴയത് നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് പുതിയതുണ്ടാക്കുക എന്നതാണ് നമ്മൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ എ. സി. റോഡ് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പുനർനിർമ്മാണം വരുമ്പോൾ പ്രത്യേക നിർദ്ദേശം കൊടുത്ത് ഇതിനൊരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കാം. കെ.എസ്.റ്റി.പി.ക്ക് ഈ പാലം മാറ്റാമായിരുന്നു. അവരത് മാറ്റിയില്ല. അതുകൊണ്ട് തീർച്ചയായും അതെടുത്ത് മാറ്റണം. അവിടെ ഗതാഗത പ്രശ്നമുൾപ്പെടെ ധാരാളം പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അവിടെ അഞ്ചെട്ട് കലുങ്കുകളുണ്ട്. അതെല്ലാം മാറ്റേണ്ടതുണ്ട്. അവിടെ ധാരാളംപേർ മരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതൊക്കെ ശരിയാണ്. ഒരു തടസ്സമില്ലാത്ത സ്ട്രെയിറ്റായിട്ടുള്ളൊരു റോഡാണ്, ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയ റൂട്ടാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽനിന്ന് കിഴക്കൻപ്രദേശത്തേക്ക് പോകാവുന്ന ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട

റോഡാണ്. അതിന്റെ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്ത് പുനർനിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ഈ തടസ്സങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: നാല് ചോദ്യകർത്താക്കളുടെ ചോദ്യം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ 18 മിനിട്ട് കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഉപചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുമ്പോൾ പരമാവധി ചുരുക്കി ചോദിക്കുക, ഉത്തരങ്ങളും പരമാവധി ചുരുക്കുക. ആകെ നമുക്ക് ഒരു മണിക്കൂറയുള്ളൂ. എല്ലാവരും ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. വിൻസന്റ് : സർ, മനുഷ്യ ജീവൻ അപകടമായി നിൽക്കുന്ന സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങൾ പൊളിച്ചുമാറ്റുന്ന കാര്യത്തിൽ ഇന്ന് വളരെയധികം കാലതാമസം ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എഞ്ചിനീയർമാർ അൺഫിറ്റാണെന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ നിശ്ചിത ദിവസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ അത് പൊളിച്ചുമാറ്റാനുള്ള സമയബന്ധിതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, ഇന്നത്തെ നിയമപ്രകാരം ഈ കാലതാമസമുണ്ടാകും. എഞ്ചിനീയർമാർ റിപ്പോർട്ട് തന്നാലും അതിന്റെ സാമ്പത്തിക വശവും മറ്റ് നൂലാമാലകളുമുണ്ട്. അതെല്ലാം ചുരുക്കി സാമ്പത്തിക നഷ്ടമില്ലാതെയും കൃത്യമായും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള ചട്ടങ്ങളിൽ

ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തണം. അതിന് നമുക്ക് മുൻകയ്യെടുക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള : സർ, ചില കോൺട്രാക്ടർമാർ വർക്കെടുത്ത് ടെണ്ടർ ചെയ്ത് എല്ലാ പ്രോസസിംഗും നടന്നതിനുശേഷം അത് ചെയ്യാതിരിക്കുകയും ഏതാണ്ട് ഒരു വർഷം കഴിഞ്ഞ് പിന്നീട് റീ ടെണ്ടർ ചെയ്യുകയും അതങ്ങനെ അനന്തമായി നീണ്ടുപോകുകയും ചെയ്യുന്നൊരു സ്ഥിതിയുണ്ട്. ഈ കോൺട്രാക്ടർമാർക്കെതിരായിട്ട് എന്തെങ്കിലും നടപടി ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് സ്വീകരിക്കാറുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഗവൺമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സാമ്പത്തിക ചെലവ് ഉണ്ടായി നിർമ്മാണം നടത്തുന്ന എല്ലാ പണികളിലും ഏർപ്പെടുന്ന കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ പേരിൽ മാത്രമല്ല എല്ലാവരുടേയും പേരിൽ നടപടി എടുക്കാനുള്ള നിയമങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷെ മനസ്സിലാക്കേണ്ടത് കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ വഴിക്ക് നിർമ്മാണങ്ങളെ വിട്ട് ഒരു രീതി ഈ സംസ്ഥാനത്തുണ്ട്. ആ രീതി ഇപ്പോൾ ഞങ്ങൾ മാറ്റി. മാറ്റിയെങ്കിലും പിന്നീട് അവർ വർക്കെടുക്കില്ല. അവരെ ബ്ലാക്ക് ലിസ്റ്റിൽപ്പെടുത്തുന്നതുമാക്കിയായി ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്. ബ്ലാക്ക് ലിസ്റ്റിൽപ്പെടുത്തി അവർ ഹൈക്കോടതിയിൽ പോകുമ്പോൾ നമ്മുടെ വക്കീൽ

കാണില്ല. ഇത് വലിയ കോംപ്ലിക്കേറ്റഡാണ്. തീർച്ചയായും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ ലിസ്റ്റ് പരിശോധിക്കണം. എല്ലാവരും കോൺട്രാക്ടർമാരാകാൻ പാടില്ല. പാശ്ചാത്യ രാജ്യങ്ങളിലുള്ളതുപോലെ കോൺട്രാക്ടറാകാൻ യോഗ്യതയുള്ളവരെ മാത്രമേ കോൺട്രാക്ടറാകാവൂ എന്ന ചർച്ച ഇപ്പോൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അപ്പോൾ ഈ പ്രശ്നം തീരും.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: സർ, റിപ്പയർ ആന്റ് മെയിന്റനൻസ് യൂണിറ്റ് സ്ഥാപിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞത് വളരെ സ്വാഗതാർഹമാണ്. ഇപ്പോൾ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലും നാഷണൽ ഹൈവേയിലുമൊക്കെയുള്ള നല്ല സൂയിറ്റായിട്ടുള്ള റോഡുകളിൽ ചിലപ്പോൾ പൈപ്പ് പൊട്ടിയിട്ടോ അല്ലെങ്കിൽ അപ്രതീക്ഷിതമായ മഴകൊണ്ടോ അഗാധമായ ഗർത്തം പെട്ടെന്നുണ്ടാകാറുണ്ട്. ദൂരെ നിന്ന് വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ നല്ല റോഡിലൂടെ വരുമ്പോൾ അവർ ഇത് കാണാതെ കുഴിയിൽവീണ് വലിയ അപകടമുണ്ടാകുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് റിപ്പയർ ആന്റ് മെയിന്റനൻസ് വിംഗിന്റെ കൂട്ടത്തിൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ മേൽനോട്ടത്തിൽ നേരിട്ട് ഇത്തരം കുഴികൾ മെയിന്റയിൻ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള മൊബൈൽ യൂണിറ്റുകൂടി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റതന്നെ ആളുകളെ റിക്രൂട്ട്

ചെയ്യുന്ന രീതി ഇപ്പോഴില്ല. ഒരുകാലത്തുണ്ടായിരുന്നു. അത് പരിശോധിക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. റിപ്പയർ ആന്റ് മെയിന്റനൻസ് വിംഗ് വരമ്പോൾ അതിന്റെകീഴിൽ ഇതും ഔദ്യോഗികമായി വരും. അപ്പോൾമാത്രമേ പരിഹാരമുണ്ടാകൂ. പൈപ്പ് പൊട്ടുന്നതിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. സകല പൈപ്പും പൊട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പൈപ്പ് പൊട്ടുമ്പോൾ അത് റീഇൻസ്റ്റേറ്റ് ചെയ്യണം. വലിയ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് ഞാനിവിടെ പറയുന്നില്ല. നമ്മുടെ ശ്രദ്ധയിൽവരുന്നതെല്ലാം പരസ്പരം ചർച്ച ചെയ്ത് തീരുമാനിക്കാൻ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വെള്ളം കൊടുക്കാതിരിക്കാൻ കഴിയുമോ; വെള്ളം കൊടുക്കുമ്പോൾ ഇറിഗേഷനിലെയും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.ലെയും എഞ്ചിനീയർമാർ ആവശ്യമില്ലാതെ റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മാത്യു. ടി. തോമസുമായി ഇതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നിർദ്ദേശമുണ്ട്. നമുക്ക് വെള്ളവും കൊടുക്കണം, റോഡും സംരക്ഷിക്കണം. അങ്ങനെയുള്ള നടപടികളിലേയ്ക്ക് നീങ്ങാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ, റോഡ് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

നേരിടുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകളുടെ

ഏകോപനമില്ലായ്മയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ശ്രീ. കെ.എം. ഷാജി-
യുടേയും എന്റെയും മണ്ഡലത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന പ്ലാത്തറ-പാപ്പിനിശ്ശേരി
റോഡ്, തലശ്ശേരി-വളവുപാറ റോഡ്, കാഞ്ഞങ്ങാട്-കാസർഗോഡ് റോഡ്
ഇവയെല്ലാം കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ രണ്ടാം ഘട്ടത്തിൽ ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തി
ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ള റോഡുകളാണ്. ഇവിടെ വിഷയമെന്താണെന്നു വെച്ചാൽ റോഡ്
ടാർ ചെയ്തതിനു ശേഷമാണ് വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്കാർ പൈപ്പിടാൻ
വേണ്ടിവരുന്നത്. റോഡ് പൊളിക്കാൻ പോകുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും
ജനങ്ങളുടെ ഭാഗത്ത് പ്രതിഷേധമുണ്ടാകും. അത് കഴിയുമ്പോഴാണ്
ബി.എസ്.എൻ.എൽ.-കാരുടെ കേബിളിന്റെ പ്രശ്നം വരുന്നത്. അവർ കേസ്
കൊടുക്കുന്നു. ഇങ്ങനെയുള്ള ഒട്ടേറെ നൂലാമാലകൾ വരികയാണ്. ഇത്തരം
പ്രശ്നങ്ങൾ ഭാവിയിൽ ഒഴിവാക്കാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു
പ്രോപ്പർ കോ-ഓർഡിനേഷനുണ്ടാകണം. മാത്രമല്ല, റോഡ്
പൊളിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ അതിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ് കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ സ്റ്റിയറിംഗ്
കമ്മിറ്റി അംഗീകരിക്കണം. അതിന് മാസങ്ങൾ കാത്തിരിക്കേണ്ടി വരും.
ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന്
ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, വൻകിട ജലസേചന പദ്ധതികൾ

ഭീമാകാരമായ പൈപ്പുകൾ കുഴിച്ച് ബാക്കി കേബിളുകൾക്കെല്ലാം ഡക്ട്
 എന്നൊരു സംവിധാനം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. ആ ഡക്ടിൽ കൂടി എല്ലാ
 കേബിളുകളും ഇടുന്ന സംവിധാനമാണ് ഇപ്പോൾ ആലോചിക്കുന്നത്.
 കമ്പനികൾ ഇപ്പോൾ അതിന് പണമടയ്ക്കുന്നു. അതിനുള്ള
 വാടകയെക്കുറിച്ചെല്ലാം ആലോചിച്ചുവരികയാണ്. വൻകിട പദ്ധതികൾക്ക്
 വലിയ പൈപ്പിടുമ്പോൾ തീർച്ചയായും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. എഞ്ചിനീയർമാരും
 ബന്ധപ്പെട്ട വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്കാരും അവിടെ നിന്ന് ഇത് ചെയ്യാതെ
 കോൺട്രാക്ടറെ ഏല്പിക്കുകയാണ്. അവർ നിന്നുചെയ്യണമെന്ന് നിർദ്ദേശം
 കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്, നിന്നുചെയ്യുന്നിടത്തൊന്നും പ്രശ്നമില്ല. പത്രമാധ്യമങ്ങൾ
 കാര്യമറിയാതെ.. പൈപ്പ് പൊട്ടി, ഒരു ഭാഗത്ത് വെള്ളം കിട്ടുന്നില്ല. അത്
 നോക്കാൻ വേണ്ടി ചെല്ലുമ്പോൾ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. അനുവദിക്കില്ലെന്ന് പറയുന്നു.
 അനുവദിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിച്ചുവെന്ന് പറയും. രണ്ടിനും നമ്മളെ
 കുറ്റപ്പെടുത്തുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള വാർത്തകൾ ക്രമീകരിക്കണം. കാരണം,
 ആ സമയത്ത് പൊളിക്കേണ്ടി വരും. വസ്തുതാപരമായി ഈ കാര്യം
 കൊണ്ടുവരാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. കേരളത്തിൽ വർഷങ്ങളായുള്ള പൈപ്പുകൾ

കുറച്ചുകാലം കഴിഞ്ഞാലേ മാറുകയുള്ളൂ. എന്തായാലും ഇതിനൊരു പ്രത്യേക പോളിസിയുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആ പോളിസി അനുസരിച്ച് ചെയ്യാൻ ഒരു പ്രശ്നമുണ്ടാകില്ല. വൻകിട പൈപ്പുകളിടുന്നത് കുറേക്കൂടി ശ്രദ്ധിച്ചു ചെയ്യണമെന്നുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം: സർ, നമ്മുടെ റോഡുകൾക്ക് കൃത്യമായിട്ടുള്ള ഒരു ഡിസൈൻ ഉണ്ടാകണം. പലപ്പോഴും നമ്മുടെ എഞ്ചിനീയർമാർ ആ കാര്യത്തിൽ തീരെ ശ്രദ്ധിക്കാറില്ല. ഏതാണ്ട് ഒരു കമ്മിച്ചക്കണക്കിൽ കുറേ എഴുതിവിടുകയെന്നതല്ലാതെ അതിനു കൃത്യമായി ഡിസൈൻ പലപ്പോഴും ഉണ്ടാകുന്നില്ല. ഈ ലെവൽസ് എടുക്കുന്നതിലും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതിലും വലിയ അഴിമതി നടക്കുന്നുണ്ടെന്നുള്ളത് ഒരു പക്ഷേ താങ്കളുടെയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടാകും. ഇത് മാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളുടെ ഓരോ പത്തുമീറ്ററിലും ഡീറ്റെയ്ൽഡ് ഡ്രോയിംഗടക്കമുള്ള കൃത്യമായ ഡിസൈനാണ്ടാക്കണമെന്നുള്ള നിഷ്കർഷ വയ്ക്കുമോ? ഇത്തരത്തിലുള്ള ഡിസൈൻ റോഡുകളാണ് കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ ഒരു പ്രത്യേകത. ആ കെ.എസ്.ടി.പി. റോഡുകളിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡാണ് പെരുമ്പിലാവ്-നിലമ്പൂർ റോഡ്. സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പിന്റെ തടസ്സമുള്ളതുകാരണം ചില

ഭാഗങ്ങളിൽ പണി ഒട്ടും തുടങ്ങിയിട്ടില്ല. അതിനോടൊപ്പമുള്ള മറ്റു പല കെ.എസ്.ടി.പി. റോഡുകളും രണ്ടാംഘട്ടത്തിൽ പണി പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചില ഭാഗങ്ങളിലെ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പിന്റെ തർക്കം മൂലം ഈ റോഡ് ഒന്നുമായിട്ടില്ല. ബാക്കിയുള്ള പല സ്ഥലങ്ങളും സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പിന്റെ ആവശ്യമില്ലതാനും. അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ ഇതിനെ സ്പിൽറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് ആവശ്യമില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ എത്രയും പെട്ടെന്ന് പണി തുടങ്ങാനുള്ള ഒരു ക്രമീകരണം ഗവൺമെന്റ് ഉണ്ടാക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അങ്ങയുടെ പ്രധാന ചോദ്യം ഡിസൈനിനെപ്പറ്റിയാണ്. ശരിയാണ്, റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ഒരു ഡിസൈനും കേരളത്തിൽ സ്വീകരിക്കാറേയില്ലായിരുന്നു. പാലങ്ങൾക്കും കെട്ടിടത്തിനും മാത്രമേയുള്ളൂ, അതുതന്നെ തെറ്റായിരുന്നു. പൊതുവെ കെ.ഐ.ഐ.എഫ്.ബി.-യിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ റോഡിനും ഡിസൈൻ ഉണ്ടാക്കിയാണ് ചെയ്യുന്നത്. റോഡുകൾക്ക് ഇപ്പോൾ ഡിസൈൻ ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. തുടർന്നുള്ള റോഡുകൾക്കും ഡിസൈൻ ഉണ്ടാകും.

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം: സർ, പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡ്

കുത്തിപ്പൊളിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വാട്ടർ അതോറിറ്റിയെയാണ് കുറ്റം പറയുന്നത്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.- ക്ക് യാതൊരു പൈസയും കെട്ടിവയ്ക്കാതെ റിലയൻസ് എന്ന സ്ഥാപനം ഒരു അനുമതിയും കൂടാതെ റോഡുകളൊക്കെ കുഴിക്കുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, വാട്ടർ അതോറിറ്റിയെ ഇവിടെയാരും കുറ്റപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. ആരാണ് കുറ്റപ്പെടുത്തിയത്? വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ പൈപ്പും പൊട്ടും. ആവശ്യമുള്ളയിടത്ത് പൈപ്പിടാതെ നടുവിൽക്കൂടി വെട്ടിപ്പൊളിക്കാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. കൂട്ടുനിൽക്കുന്ന കാര്യമാണ് പറഞ്ഞത്. എല്ലാം ശ്രദ്ധിച്ചുകേൾക്കണം. രണ്ടുവകുപ്പുകളും അനാവശ്യം കാണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്, അല്ലാതെ ഒരു ഭാഗത്തു ഒന്നുമല്ല. റിലയൻസ് പൈസയടയ്ക്കാതെ കുത്തിപ്പൊളിച്ചെന്ന് ആരാണ് പറഞ്ഞത്? അങ്ങനെ കുത്തിപ്പൊളിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. അവർ പൈസയടയ്ക്കും, പക്ഷേ തോന്നിയത് ചെയ്യുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ശ്രീ. ടി. ഒ. സുരജിന്റെ ആ ജി.ഒ. മൊത്തം ക്യാൻസൽ ചെയ്തു. മൂന്നുമാസക്കാലം തൊടാൻ ഞാൻ സമ്മതിച്ചില്ല. അവസാനം മര്യാദയ്ക്ക് വന്നു, കിലോമീറ്റർ കണക്കാക്കി പൈസയടച്ചിട്ട് ഇട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പൈസയടയ്ക്കാതെ തൊടാൻ പറ്റില്ല. അത് വെറുതെ

ആളുകൾ പറയുന്നതാണ്. പക്ഷേ തോന്നിവാസം ചെയ്തിരുന്നു. അന്നത്തെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. സെക്രട്ടറി അതിന് ജി.ഒ. ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുത്തു. അതെല്ലാം ഉപേക്ഷിച്ചു. എവിടെയെങ്കിലും അങ്ങനെയുണ്ടെങ്കിൽ എം.എൽ.എ. ഇടപെട്ട് നിർത്തിവെയ്ക്കണം. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു കാര്യവും ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിച്ചിട്ടില്ല.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, എനിക്ക് എൻ.എച്ച്.-മായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യമാണ് ചോദിക്കാനുള്ളത്. എൻ.എച്ച്. 17-ഉം എൻ.എച്ച്. 47-ഉം ഉൾപ്പെടെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ നാഷണൽ ഹൈവേകൾ സർവ്വീസ് റോഡോടുകൂടി വികസിപ്പിക്കണമെങ്കിൽ 60 മീറ്റർ ആവശ്യമാണെന്ന് പറയുകയും കേരളത്തിലെ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ അത് 45 മീറ്റർ ആയി നമ്മൾ നിജപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. 45 മീറ്ററായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സ്ഥലമെടുപ്പിന് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് പൂർണ്ണ സഹകരണം ഉറപ്പാക്കി സർക്കാർ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഇവിടെ ഒരു ചോദ്യത്തിനത്തരമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചില വിവാദങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ഈ 45 മീറ്ററിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എവിടെ എത്തി; അതുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ത്വരിതഗതിയിൽ നീങ്ങുന്നുണ്ടോ? നമ്മുടെ നാഷണൽ ഹൈവേകളുടെ സ്ഥിതി വളരെ ദയനീയമാണ്. അതുകൊണ്ട് എൻ.എച്ച്. 966-ലെ മണ്ണാർക്കാട് ബൈപ്പാസും മണ്ണാർക്കാട് ടൗൺ വികസനവും അതിന്റെ പ്രൊപ്പോസലും പോയിട്ട് കുറേ മാസങ്ങളായി. അതരണ്ടും എവിടെയെത്തിയെന്നുള്ള കാര്യം കൂടി അറിയാൻ താല്പര്യമുണ്ട്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഈ ചോദിച്ചതൊന്നും ഈ ചോദ്യത്തിലുള്ള കാര്യമല്ല. ഇത് കെട്ടിടനിർമ്മാണത്തൊഴി മാത്രമാണ്. എങ്കിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചോദിച്ച സ്ഥിതിക്ക്.....,

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ സ്പെസിഫിക്കായ കാര്യങ്ങൾ ചോദിക്കുമ്പോൾ എഴുതിക്കൊടുക്കാതെ എങ്ങനെ മന്ത്രിക്ക് ഉത്തരം പറയാൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പല്ല, ചോദിച്ചതുകൊണ്ട് കഴുപ്പമില്ല. ഞാൻ പറഞ്ഞത് മാത്രമേയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ മറുപടി പറയുന്നുണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിൽ 80 ശതമാനം പൊസഷനുണ്ടെങ്കിലേ നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂവെന്നാണ് നിയമം. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയുമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട

മുഖ്യമന്ത്രി ചർച്ച ചെയ്ത് അത് 60 ശതമാനമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതിനകത്ത് കണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട്-മലപ്പുറത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗം വരെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങുന്നതിന് തടസ്സങ്ങളില്ല. അതിന്റെ ഓരോരോ നോട്ടീഫിക്കേഷൻ നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ 18-ാം തീയതി തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി മൂന്നാമത്തെ തവണ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ യോഗം വിളിച്ച് കൃത്യമായി മോണിറ്റർ ചെയ്യുകയാണ്. ബാക്കിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് ദേവാലയങ്ങൾ പോലുള്ള പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് എല്ലാം സജീവമായി തന്നെ ചെയ്യുകയാണ്. അതിനകത്ത് വിഷമിച്ചിട്ട് കാര്യമില്ല. കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷം ചെയ്തില്ലല്ലോ. ഇതിനകത്ത് ധാരാളം പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അവലം പൊളിക്കണം. അറിയാമല്ലോ കേരളത്തിലെ അമ്പലരാഷ്ട്രീയം. അതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ഗവൺമെന്റ് സജീവമായി നിൽക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റിന് ഇതിൽ പ്രത്യേക താല്പര്യമുണ്ട്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ റോഡും നമുക്ക് ചർച്ച ചെയ്യാം.

ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്തി: സർ, മണ്ണുത്തി-അങ്കമാലി നാലുവരിപ്പാത

എൻ.എച്ച്.എ.ഐ., ബി.ഒ.ടി. വ്യവസ്ഥയിൽ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഇതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിൽ നിരവധി അപാകതകൾ നിലനിൽക്കുന്നു. അനുബന്ധ

നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. സുരക്ഷാ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നിരവധി അപകടങ്ങളും മരണങ്ങളും നിത്യേന സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈയിടെ പാലിയേക്കരയിലുണ്ടായിരുന്ന ഒരു റോഡ് രണ്ടാഴ്ച മുൻ ടോൾ കമ്പനി അടച്ചുകെട്ടിയിരിക്കുകയാണ്. രണ്ടര മീറ്റർ വീതിയുണ്ടായിരുന്ന റോഡ് ഒന്നര മീറ്ററാക്കി ചുരുക്കി ജനങ്ങളുടെ സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യം നിഷേധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതിനെതിരെ അവിടെ സാർവ്വത്രികമായ ജനങ്ങളുടെ രോഷവും പ്രതിഷേധവും ഉയർന്നുവന്ന സാഹചര്യത്തിൽ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന അവസ്ഥ പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ അങ്ങ് അടിയന്തരമായി ഇടപെട്ട് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നശേഷം നാഷണൽ ഹൈവേയിലുള്ള 5 ടോളുകൾ അവസാനിപ്പിച്ചു, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റും സഹായിച്ചു. ശ്രീ. എം. സ്വരാജിന്റെ കോൺഫറൻസിന്റെ ഫലമായി അവിടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്ന ഒരരണ്ണം അവസാനിപ്പിച്ചു. ഈ 31-ന് രാത്രി 12.00 മണിക്ക് അതായത് കേരളപ്പിറവി തുടങ്ങുന്ന സമയത്ത് നെടുമ്പാശ്ശേരി എയർപോർട്ട് റോഡിലുള്ള മൂന്നെണ്ണത്തിന് ടോൾ അവസാനിപ്പിക്കാൻ ഉത്തരവ് കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. ഏഴുകോടി രൂപ

സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് നഷ്ടമുണ്ടാകുമെങ്കിലും അവസാനിപ്പിക്കാൻ പഠത്തിരിക്കുകയാണ്. പാലിയേക്കരയിലേത് controversy ഉള്ളതാണ്. ഗവൺമെന്റ് അത് പരിശോധിച്ചു വരികയാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഇടപെട്ട് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ ചെയ്യും. ഞാൻ അവിടത്തെ പഞ്ചായത്തുകൾ ചോദിക്കുകയാണ്, നിങ്ങൾക്കെന്താണ് അത് തുറന്നു കൊടുത്തത്; ജനങ്ങൾ ഇടപെട്ട് ഒരേണ്ണം അവസാനിപ്പിച്ചല്ലോ? തുറക്കാൻ സമ്മതിച്ചില്ലല്ലോ. കറേയൊക്കെ ഇടപെടണം. ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവുണ്ടെങ്കിൽ ഹൈക്കോടതിയിൽ പെറ്റീഷൻ കൊടുക്കണം. ഹൈക്കോടതിയിൽ കാര്യം പറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാകില്ലേ. നമ്മളെല്ലാം സർക്കാർ സംവിധാനത്തെ മാത്രമല്ല, ജനങ്ങൾക്ക് ദ്രോഹകരമായിട്ടുള്ളത് അവസാനിപ്പിക്കാൻ ലോക്കൽ ബോഡീസൊക്കെ ചെയ്യണം. എന്നാലും ഗവൺമെന്റ് അത് പരിശോധിച്ചു മാറ്റാൻ കഴിയുന്നതാണെങ്കിൽ മാറ്റുന്നതാണ്. ടോളുകളിൽ ഇപ്പോൾ ഏഴെണ്ണം അവസാനിപ്പിച്ചല്ലോ. ഗവൺമെന്റ് ടോൾ ഫ്രീ സ്റ്റേറ്റിനുവേണ്ടിയാണ് നിൽക്കുക, ടോളിനുവേണ്ടിയല്ല.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ

കെ.എസ്.ടി.പി. പദ്ധതിയിലുള്ള പാല-പൊൻകുന്നം റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം

ഏതാണ്ട് പൂർത്തീകരണത്തിന്റെ അവസാന ഘട്ടത്തിലാണ്. പൊൻകുന്നം മുതൽ പുനലൂർ വരെയുള്ള രണ്ടാം ഘട്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ എപ്പോഴത്തേക്ക് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും. അതോടൊപ്പം കാഞ്ഞിരിപ്പള്ളി ബൈപാസ്, അവിടത്തെ ഏറ്റവും വലിയ ശാപമാണ്. കാഞ്ഞിരപ്പള്ളിയുടെ മാത്രമല്ല കിഴക്കൻ മേഖലയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ആളുകൾക്ക് അത് ഏറെ ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. കാഞ്ഞിരപ്പള്ളി ബൈപാസിന് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനായി കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ 20 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചതാണ്. പക്ഷെ, സോഷ്യൽ അസസ്മെന്റ് സ്റ്റഡി ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ഇതുവരെ നടപ്പാക്കിയില്ലായെന്നുള്ളതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. അത് ത്വരിതപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടികൾ കൂടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അങ്ങ് ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നം വിശദമായി പരിശോധിക്കാം. അങ്ങയുടെകൂടെ സഹകരണത്തോടെ പ്രത്യേക കോൺഫറൻസ് വിളിച്ചുകൂട്ടി അക്കാര്യം പ്രത്യേകം പരിശോധിച്ച് ഉചിതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പുനൽകുന്നു.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ: സർ, കിഫ്ബി വഴി ചെയ്യുന്ന പുതിയ പ്രോജക്ടുകളെല്ലാം നന്നായി ഡിസൈൻ ചെയ്തിട്ടാണ് ചെയ്യാൻ പോകുന്നതെന്ന്

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞു. കോഴിക്കോട് ഈ അടുത്തകാലത്ത് പഴയ മലബാർ പാക്കേജിന്റെ ഭാഗമായി കോടികൾ ചെലവഴിച്ച് പൂർത്തിയായ ഒരു കെട്ടിടമുണ്ട്. സമുദ്രതീരത്തുള്ള കെട്ടിടത്തിന്റെ മുകളിൽ റൂഫിംഗ് നടത്തിയത് മുഴുവൻ ഷീറ്റ് വെച്ചാണ്. രണ്ട് വർഷം കൊണ്ട് അത് പൂർണ്ണമായും തുരുമ്പെടുത്തുപോയി. അവിടെ സംഭവിച്ചതെന്താണെന്നുവെച്ചാൽ, ഇവിടത്തെ ആർക്കിടെക്ച്ചർ വിംഗാണ് അത് ഡിസൈൻ ചെയ്തത്. അവർ സൈറ്റ് വന്ന് കാണാതെ, ഇത് സമുദ്രതീരത്താണോ, മലയോരത്താണോയെന്ന് പഠിക്കാതെയാണ് ചെയ്തത്. അവരെ കുറ്റംപറയില്ല. ഡിസൈൻ വിംഗ്, ആർക്കിടെക്ച്ചർ വിംഗ് എന്നിവയുടെ റീജിയണൽ ഓഫീസുകൾ എറണാകുളത്തും കോഴിക്കോടും ഉണ്ടെങ്കിൽ ഈ ഒരു പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനാകും. ഡിസൈനിംഗിന്റെ ക്വാളിറ്റി ഉറപ്പുവരുത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുൻകൈ എടുക്കുമോ എന്നതാണ് എനിക്ക് അറിയേണ്ടത്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾക്കെല്ലാം ഡിസൈൻ

ഏർപ്പെടുത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോട് അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യം തൊട്ട് മുമ്പ് നടന്നതാണ്, അതും പരിശോധിക്കാം.

ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമിയുടെ നഷ്ടപരിഹാരം നിശ്ചയിച്ചതിലെ അപാകത

(*542) ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുള്ള:

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ:

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ:

ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദു റബ്ബ്: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ?

(എ)സംസ്ഥാനത്ത് ഭൂമിക്ക് ന്യായവില നിശ്ചയിച്ച്

പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തുന്നതിന് മുൻപ്, പൊതുആവശ്യത്തിന് ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയിലെ നിശ്ചയിക്കുന്നതിനു സ്വീകരിച്ചു വന്ന മാനദണ്ഡമെന്താണെന്ന് വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) നിലവിലെ പാക്കേജ് എന്താണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) ന്യായവില നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് മുൻപ് വില കുറച്ചു കാണിച്ച് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ള ആധാരങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിശ്ചയിച്ച തുച്ഛമായ നഷ്ടപരിഹാരം കൂട്ടിക്കിട്ടാൻ നൽകിയ ആയിരക്കണക്കായ കേസുകൾ തീർപ്പാക്കാതെ കിടപ്പുള്ള കാര്യവും ഭൂമി വിട്ടുനൽകിയ പാവപ്പെട്ട ഭൂവുടമകൾ കേസു നടത്താൻ സഹിക്കുന്ന കഷ്ടനഷ്ടങ്ങളും ശ്രദ്ധയിൽ വന്നിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) എങ്കിൽ അത്തരം കേസുകൾ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകി തീർപ്പാക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

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

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഭൂമിക്ക് ന്യായവില നിശ്ചയിച്ച് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചത് 01.04.2010-ലാണ്. അതിനു മുൻപ് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടിക്ക് ഭൂമി വില നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത് 1894-ലെ കേന്ദ്ര സ്ഥലമെടുപ്പ് ആക്ടും, 1990-ലെ കേരള സ്ഥലമെടുപ്പ് ചട്ടങ്ങളും പ്രകാരമാണ്. പൊന്നുംവില നഷ്ടപരിഹാരം നിശ്ചയിക്കുന്നത് 4(1) വിജ്ഞാപനം പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയ തീയതികളിൽ വസ്തുവിനുള്ള കമ്പോളവില അനുസരിച്ചാണ് ചെയ്യുന്നത്. (സെക്ഷൻ 23 (1)(1) എൽ.എ.ആക്ട് 1894) അതിനായി കേരള സ്ഥലമെടുപ്പ് ചട്ടം 10 പ്രകാരം സമാനഭൂമികളുടെ വിലയാധാരങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനു 4(1) വിജ്ഞാപന തീയതിക്കു മുമ്പ് 3 വർഷകാലയളവിൽ നടത്തിയിട്ടുള്ള യോഗ്യമായ വിലയാധാരങ്ങൾ, പൊന്നുംവില ഭൂമിയുടെ 5 കിലോമീറ്റർ ചുറ്റളവിൽപ്പെട്ട വസ്തുക്കളുടെ വിലയാധാരങ്ങൾ എന്നിവ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ഭൂമി വില നിശ്ചയിക്കുന്നത്.

(ബി) 01.01.2014-ലെ പുതിയ നിയമപ്രകാരമുള്ള പൊന്നുംവില നടപടികൾക്ക് ആക്ടിലെ രണ്ടാം പട്ടികയിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള പാക്കേജം ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ പ്രത്യേക പ്രോജക്ടുകൾക്കു വേണ്ടിയുള്ള ഭൂമി

ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾക്ക് കൂടുതൽ ആനുകൂല്യം നൽകിക്കൊണ്ട് ഈ പാക്കേജിൽ ഏർപ്പെടാൻ സർക്കാരിന് സാധിക്കും.

(സി) സാധാരണയായി പൊന്നുംവില നടപടികൾക്ക് അടിസ്ഥാനവില നിശ്ചയിക്കുന്നതിനു വില കുറച്ച് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ള വില ആധാരങ്ങൾ സ്വീകരിക്കാറില്ല. സമീപ ഭൂമികളുടെ കമ്പോള വിലയ്ക്ക് യോജിക്കുന്ന വിലയാധാരങ്ങൾ മാത്രമേ വില നിശ്ചയിക്കുന്നതിനു പരിഗണിക്കുകയുള്ളൂ. എന്നാലും പൊന്നുംവില നിയമപ്രകാരം വിലയാധാരങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിശ്ചയിക്കുന്ന വിലമാത്രമേ പൊന്നുംവില നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് നിയമപ്രകാരം നൽകുവാൻ നിർദ്ദേശമുള്ളൂ. ഇതോടൊപ്പം നിയമത്തിൽ അനുശാസിക്കുന്ന 30% സമാശ്വാസം, 12% അധികഭൂമി വില എന്നിവ കൂടി നൽകുന്നു. നഷ്ടപരിഹാരം കുറഞ്ഞുപോയി എന്നു പരാതിയുള്ള പൊന്നുംവില കേസുകൾ കോടതിയിൽ റഫർ ചെയ്യുന്നതിന് നിയമം നിഷ്കർഷിക്കുന്നു. കോടതി വിധി പ്രകാരം ഭൂമി വില വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കേസുകളിൽ കോടതി വിധിക്ക് അനുസൃതമായി കൂടിയ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നുണ്ട്. വിധിപ്രകാരം ലഭിക്കുന്ന ഉയർന്ന നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് ആദ്യത്തെ 1 വർഷം 9%, പിന്നീടുള്ള വർഷങ്ങൾക്ക് 15% നിരക്കിൽ പലിശയും നൽകുന്നുണ്ട്. പുതിയ പൊന്നുംവില നിയമം 2014

ജനവരി മുതൽ പ്രാബല്യത്തിൽ വരികയും ആയതിൽ സെക്ഷൻ 25 മുതൽ 30 വരെ പറയുന്ന രീതിയിൽ നഷ്ടപരിഹാരം 100% സൊലേഷ്യം, 12% അധിക വില എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ ഭൂവുടമകൾക്കു ലഭിക്കുകയും പൊന്നുംവില നടപടികൾ ബാധിക്കപ്പെടുന്ന എല്ലാ കുടുംബങ്ങൾക്കും/ വ്യക്തികൾക്കും നിയമത്തിലെ ഷെഡ്യൂൾ II-ൽ പറയുന്ന ആർ & ആർ-ഉം നൽകുന്നുണ്ട്.

(ഡി) നഷ്ടപരിഹാരം നൽകി ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള കേസുകളിൽ വില സംബന്ധിച്ച പരാതിയുണ്ടെങ്കിൽ ആയത് സബ് കോടതിയിലേയ്ക്ക് റഫർ ചെയ്യുകയും, കോടതിയിൽ കേസ് പരിഗണിച്ച് വില സംബന്ധിച്ച വിധി ലഭിച്ചാൽ അത്തരത്തിലുള്ള കോടതി ഉത്തരവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമേ ഭൂമിയുടെ അടിസ്ഥാന വില ഉയർത്താൻ നിയമത്തിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുള്ള അങ്ങനെ ലഭിക്കുന്ന കേസുകളിൽ പലിശസഹിതം നഷ്ടപരിഹാരം ഉയർത്തി നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുള്ള: സർ, പൊതു ആവശ്യത്തിന് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ നഷ്ടപരിഹാരം നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പല കാലഘട്ടങ്ങളിലായി പരിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ള പാക്കേജ് ഉടമകൾക്ക് മുൻകാലങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ഏറെ ഗുണകരമാണ്. മാർക്കറ്റ് വിലയും മറ്റ്

ആനുകൂല്യങ്ങളും ഉഭയകക്ഷി ചർച്ചയിലൂടെ നെഗോസേഷ്യനിലൂടെ തീരുമാനിക്കുകയാണിപ്പോൾ. മാത്രമല്ല, ഭൂമി പൂർണ്ണമായും വിട്ടുകൊടുക്കേണ്ടി വരുന്നവർക്ക് വീട് വയ്ക്കാനുള്ള സ്ഥലവും അതുപോലെ വ്യവസായ ആവശ്യത്തിനാണെങ്കിൽ ഭൂമി വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന കുടുംബത്തിലെ ഒരാൾക്ക് അവിടെ ജോലി നൽകാനുള്ള വ്യവസ്ഥയുമൊക്കെ നിലവിലെ പാക്കേജിലുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഭൂമി വിട്ടുകൊടുക്കാൻ ഭ്രൂടമകൾ മുന്നോട്ടുവരുന്ന സാഹചര്യം ഇന്ന് കാണുന്നുണ്ട്. 2010-ൽ ഫെയർവാല്യൂ നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് വിവിധ പൊതു ആവശ്യങ്ങൾക്കായി സർക്കാർ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്യുമ്പോൾ അതിന് നഷ്ടപരിഹാര തുക കണക്കാക്കാൻ സ്വീകരിച്ച മാനദണ്ഡങ്ങൾ എന്തൊക്കെ ആയിരുന്നുവെന്നാണ്?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, അത് വളരെ വ്യക്തമായി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. 1894-ലെ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് അതിനുമുമ്പ് വില നിശ്ചയിച്ചിരുന്നതും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വില നിർണ്ണയം നടത്തി ഭൂമിയുടെ വില അനുവദിച്ചു കൊടുക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സമ്പ്രദായമാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുള്ള: സർ, 2010-ൽ ഫെയർവാല്യൂ

നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമുമ്പുള്ള അവസ്ഥ വളരെ വ്യത്യസ്തമായിരുന്നു. സ്റ്റാമ്പ് ഡ്യൂട്ടി ലഭിക്കാൻ ഭൂമിയുടെ വില വളരെ താഴ്ന്നതോടുകൂടി ആധാരങ്ങളിൽ കാണിക്കാറുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. സെന്റിന് ഒരു ലക്ഷം രൂപ വിലയുള്ളിടത്ത് പതിനായിരം രൂപ പോലും ആധാരത്തിൽ വില കാണിക്കാറില്ല. പൊതു ആവശ്യത്തിന് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ നഷ്ടപരിഹാരം നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് ഇപ്രകാരം വിലക്കുറച്ച് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ആധാരങ്ങളിലെ ക്രയവിലയാണ് അടിസ്ഥാനമാക്കിയിരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് യഥാർത്ഥത്തിൽ ലഭിക്കേണ്ട വിലയുടെ പത്തിലൊന്ന് പോലും അത്തരക്കാർക്ക് ലഭിക്കുന്നില്ല. സ്വാഭാവികമായും അവർ കോടതിയെ സമീപിക്കും. എന്തെങ്കിലും വിലവർദ്ധനവ് കോടതി അനുവദിച്ചാൽ ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് അപ്പീലിന് പോകും. അപ്പോൾ ഇവർ മേൽ കോടതിയെ സമീപിക്കും. ചുരുക്കത്തിൽ കൊടുത്ത ഭൂമിക്കുള്ള വിലയും കിട്ടുന്നില്ല. കയ്യിലുള്ള കാശ് കോടതിയിൽ ചെലവഴിക്കേണ്ടി വരികയും ചെയ്യുന്ന ദൗർഭാഗ്യകരമായ അവസ്ഥയാണ് ഇപ്പോൾ വന്നിരിക്കുന്നത്. ഇതിന് പരിഹാരം കാണാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഇക്കാര്യത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച വിഷയം

വളരെ ഗൗരവമായി നമ്മൾ ആലോചിക്കേണ്ടതാണ്. വില കുറച്ച് വിലയാധാരം

രേഖപ്പെടുത്തി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, യഥാർത്ഥത്തിൽ വേണ്ട സ്റ്റാമ്പ് ഡ്യൂട്ടി കാണിക്കാതെ ഏതെങ്കിലും വ്യക്തികൾ അത്തരത്തിലുള്ള രജിസ്ട്രേഷൻ നടത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതിനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം ഗവൺമെന്റിനല്ല. ഗവൺമെന്റിന് കിട്ടേണ്ട പണം യഥാർത്ഥത്തിൽ കുറയുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. എന്നാൽ അത്തരം ഭൂമികൾ അക്വയർ ചെയ്യേണ്ടി വരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ വില കുറഞ്ഞുപോകുന്നുവെന്ന് പരിതപിക്കുന്നതിൽ അർത്ഥമില്ല. കാരണം, സ്വാഭാവികമായും ഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അക്വിസേഷൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നത് സമീപമുള്ള അഞ്ച് കി.മീറ്ററിനകത്ത് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച പ്രകാരം അവിടെയുണ്ടായിരുന്ന രജിസ്ട്രേഷൻ മൂന്ന് വർഷത്തിനിടയിൽ നടത്തിയിട്ടുള്ള രേഖകൾ പരിശോധിച്ച് അതിന്റെ അവറേജ് കണക്കാക്കിയാണ് വില നിശ്ചയിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ വില കുറച്ച് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതിനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തം ഗവൺമെന്റിനല്ലായെന്നാണ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നത്.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, ന്യായവില നിശ്ചയിച്ചപ്പോൾ

ഉണ്ടായ അപാകതകൾ പരിഹരിക്കാൻ കളക്ടർമാർക്ക് മുമ്പിൽ അപ്പീലുകൾ

നൽകാൻ സമയം ഉണ്ടായിരുന്നു. അപ്പീലുകൾ കൊടുക്കാൻ സമയം കഴിഞ്ഞുപോയ ന്യായമായ കേസുകളിൽ അപ്പീലുകൾ നൽകാൻ സമയം അനുവദിക്കുമോ; സമയബന്ധിതമായി തീർപ്പാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ന്യായവില നിശ്ചയിക്കുന്നത് സ്റ്റാമ്പ് ആക്ട് അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാണ്. അതിന് 2010-ൽ ആർ.ഡി.ഒ. മാറ്റമുണ്ട് ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരുന്നത്. സ്റ്റാമ്പ് ആക്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന ന്യായവിലയുടെ കാര്യത്തിൽ ആർക്കെങ്കിലും ആക്ഷേപങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ ബോധിപ്പിക്കാനുള്ള സമയത്ത് അത് ചെയ്തിട്ടില്ലായെങ്കിലും, 2015 ഓടുകൂടി അതിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അഞ്ച് വർഷകാലത്തേക്കാണ് 2010-ൽ നിശ്ചയിച്ച ന്യായവില. നിലവിലുള്ളതിന്റെ 50 ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ന്യായവിലയാണ് ഇപ്പോൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ: സർ, എനിക്ക് വ്യത്യസ്തമായ ചോദ്യമാണ് ചോദിക്കാനുള്ളത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഗ്രാമങ്ങളിലെ അങ്ങാടികളൊക്കെ വർദ്ധനവുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്ന സമയത്ത് റോഡിന്റെ ഇരുവശങ്ങളിലുമുള്ള ബിൽഡിംഗിന്റെയോ കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങളുടെയോ

മുമ്പിലുള്ള രണ്ട് മീറ്റർ സ്ഥലം വിട്ടു തരാൻ ആളുകൾ തയ്യാറാണ്. എന്റെ നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾ റോഡ് വീതികൂട്ടാനായി ടൗണിൽ രണ്ട് മീറ്റർ വീതം ഇരുഭാഗങ്ങളിലെയും സ്ഥലം സൗജന്യമായി തന്നു. സൗജന്യമായി തന്നപ്പോൾ അവരുടെ റൂമുകളും മറ്റും പൊളിക്കേണ്ടി വരും. അങ്ങനെയുള്ളവർക്ക് ഒരു ചെറിയ തുക നഷ്ടപരിഹാരം ഒരു പാക്കേജായി കൊടുക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രിയും, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയും, മുഖ്യമന്ത്രിയും ചേർന്ന് സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോയെന്നാണ് എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, 2013-ൽ വന്നിട്ടുള്ള കേന്ദ്ര നിയമത്തെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി 01.01.2014 മുതൽ നിലവിലിരിക്കുന്ന അക്വിസിഷൻ നിയമം അനുസരിച്ച് ഭാഗികമായോ ചെറിയ തോതിലോ വസ്തു നഷ്ടപ്പെടുന്ന ആളുകൾക്ക് സമാശ്വാസമായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അത്തരം കേസുകൾ തീർച്ചയായും പരിശോധിച്ച് നടപടി സ്വീകരിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദു റബ്ബ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ 'ഡി' നമ്പർ മറുപടിയിൽ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകി ഭൂമി എറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള കേസുകളുടെ വില

സംബന്ധിച്ച് പരാതികളുണ്ടെങ്കിൽ ആയത് സബ് കോടതിയിലേയ്ക്ക് റഫർ ചെയ്യുമെന്നാണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. നെഗോഷിയേറ്റഡ് പർച്ചേയ്സിൽ ജില്ലാ കളക്ടറാണ് നെഗോസിയേഷനും കോമ്പൻസേഷനുമൊക്കെ തീരുമാനിക്കുന്നത്. സ്ഥല ഉടമകൾ അത് അംഗീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകാതെ വരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ കോടതിയിൽ പോകാമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഉത്തരത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. കോടതിയിൽ പോയാൽ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി കോടതിയുടെ വിധി വരാൻ കാത്തിരിക്കുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടാകും. അതിനുപകരം ഇതിന്റെ വില നിർണ്ണയത്തിനുവേണ്ടി ജില്ലാ കളക്ടറുടെ മുകളിൽ ഒരു അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിന് നേരത്തെ ഉണ്ടായിരുന്ന നിയമമനുസരിച്ച് യഥാർത്ഥത്തിൽ അർഹതപ്പെട്ട വില ലഭിച്ചില്ലായെന്ന് തോന്നുന്ന ഭൂ ഉടമകൾ കോടതിയെ സമീപിക്കുന്ന നടപടിയാണ് ഇടർന്നുകൊണ്ടിരുന്നത്. നിലവിലുള്ള നിയമത്തെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ സെറ്റിൽമെന്റ് അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്നതിന് ഇപ്പോൾ വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അതിന്റെ ഫയൽ ആഭ്യന്തര

വകുപ്പിന്റെ ചുമതലയുള്ള മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മുമ്പിലാണ്.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്താകെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമായി മാറിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ചെറിയൊരു വിഭാഗം ആളുകളുടെ തർക്കം കൊണ്ട് ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെ കാലങ്ങളായി ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയുണ്ട്. നഷ്ടപരിഹാരമാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം. ഇവിടെ ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ ചോദിച്ചതുപോലെ, പുതിയ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ ആക്ടിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരമുള്ള നഷ്ടപരിഹാരമല്ലാതെ നെഗോഷിയേറ്റഡ് പർച്ചേയ്സിലൂടെ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാനുള്ള സംവിധാനത്തെ കുറേക്കൂടി സ്പീഡ് ആക്കി അവതരിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ ഒരു പരിധിവരെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. അക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധയുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതോടൊപ്പം ഏതെങ്കിലും പ്രത്യേക പദ്ധതികൾക്കുവേണ്ടി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകുമ്പോൾ ജില്ലാതലത്തിൽ നെഗോഷിയേറ്റ് ചെയ്ത് ഇക്കാര്യങ്ങൾ തീരുമാനിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥ നിലവിലുണ്ട്. ഡിസ്ട്രിക്ട് ലെവൽ പർച്ചേയ്സ് കമ്മിറ്റിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ

അത്തരം വിഷയങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് തദ്ദേശമായി നിലനിൽക്കുന്ന വിലയെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി വില നിശ്ചയിച്ച് എസ്.എൽ.പി.സി.യുടെ പരിഗണനയിൽ കൊണ്ടുവന്ന് സ്റ്റേറ്റ് ലെവലിലുള്ള കമ്മിറ്റിയുടെ തീരുമാനത്തിന് വിധേയമായി നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥ നിലവിലുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ, സ്റ്റേറ്റ് ലെവൽ കമ്മിറ്റിയിൽ വന്ന് വർഷങ്ങളോളമായിട്ടും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന്റെ കാര്യത്തിൽ തീരുമാനമാകാതെ നിൽക്കുന്ന അവസ്ഥ നിലനിൽക്കുകയാണ്. നമുക്കുതന്നെ പരിഹരിക്കാവുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പോലും അന്യായമായ കാലതാമസം നേരിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി കണക്കിലെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. പുതിയ കേന്ദ്രനിയമം വന്നതിനുശേഷം ഭൂമി എടുക്കുന്നതിനുള്ള സ്പെഷ്യൽ റൂൾസ് നിലവിൽ വന്നിട്ടുണ്ടോ; ഇത് എത്രയും പെട്ടെന്ന് പ്രവർത്തിപഥത്തിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്? നെഗോഷ്യബിൾ പർച്ചേയ്സ് അനുസരിച്ച് ഭൂമി എടുക്കുന്നത് വളരെ സ്വാഗതാർഹമാണ്. വസ്തു തരുന്നവർക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട വില

കിട്ടാൻ സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്ന ഒരു കാര്യം കൂടിയാണിത്. ഓരോ ജില്ലയിലും ബഡ്ജറ്റിൽ വന്ന വർക്കുകൾക്കോ അടിയന്തര പ്രാധാന്യമുള്ള വർക്കുകൾക്കോ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടി ക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ജില്ലാ കളക്ടർമാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഗവണ്മെന്റ് പ്രത്യേകമായ ഇടപെടൽ നടത്തുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, സ്റ്റേറ്റ് അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് വന്നിട്ട് ഇപ്പോഴും തീരാതെ കെട്ടിക്കിടക്കുന്നു എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് ഏത് കാലത്തേതാണെന്നും ഏതാണ് കേസ് എന്നും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചാൽ പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടി ക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പരസ്പരം ചർച്ച ചെയ്ത് തീരുമാനിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾക്ക് ജില്ലാതലത്തിൽ കളക്ടർമാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. അവർക്ക് നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കാനും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്റ്റേറ്റ് ലെവൽ കമ്മിറ്റിക്ക് തീരുമാനം എടുക്കാനും കഴിയുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഏതാനും ആഴ്ചകൾക്കകം അത്തരം റിപ്പോർട്ടുകൾ ജില്ലകളിൽനിന്നും വന്നിട്ടുണ്ട്. എസ്.എൽ.പി.സി. യുടെ മീറ്റിംഗ് 19-ാം തീയതി കൂടിയിരുന്നു. ഇനി 27-ാം തീയതിയും കൂടുന്നുണ്ട്.

ആഴ്ചയിലൊരിക്കൽ മീറ്റിംഗ് ചേരുന്ന ഒരു സംവിധാനമുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ടാണ് അങ്ങനെ കാലതാമസം ഉണ്ടായെന്ന് പറഞ്ഞതെന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല. മറ്റൊരു കാര്യം സ്പെഷ്യൽ റൂൾസിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ്. 2013-ലെ കേന്ദ്ര നിയമത്തെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി 01.01.2014-ൽ കേരള ഗവൺമെന്റ് അതിനൊരു റൂൾ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള നടപടിയാണ് എടുക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. ദാസൻ: സർ, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് സബ് കോടതി ഉത്തരവ് പ്രകാരം തീർപ്പ് കല്പിച്ചിട്ടുള്ള കേസുകളിൽ പിന്നീട് സർക്കാർ അപ്പീൽ പോകുന്നത് ആ ഭൂമി ഉടമകൾക്ക് വലിയ വിഷമമാണ് ഉണ്ടാക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി വലിയ താമസമുണ്ടാകുന്നു. അത് ഒഴിവാക്കാനാവശ്യമായ നടപടി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, സാധാരണഗതിയിൽ ഭൂമി വിലയുമായി യാതൊരു പൊരുത്തവുമില്ലാത്ത വിധത്തിലുള്ള വില കോടതികളിൽ ആവശ്യപ്പെടുകയും കോടതികൾ അത്തരം വില തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്താൽ അക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് അപ്പീൽ പോകുകയാണ് സ്വാഭാവികമായ നടപടി. അത്തരം കേസുകളെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് വീണ്ടും ആലോചിച്ച്

തീരുമാനിക്കാമെന്നല്ലാതെ വളരെ പെട്ടെന്ന് ഒരു മറുപടി പറയുക എളുപ്പമല്ല.

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ: സർ, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്

കരമന - കളിയിക്കാവിള ദേശീയപാതയുടെ വികസനം ആരംഭിച്ചത്. 350

കോടി രൂപ ചെലവാക്കി ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തീകരിച്ചതാണ്. രണ്ടാം

ഘട്ടത്തിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി സ്ഥലം വിട്ടുനൽകിയവർക്കുള്ള

നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിന് അടിയന്തര നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇന്നലെ

സെക്രട്ടേറിയറ്റിനുമുമ്പിൽ ആക്ഷൺ കൗൺസിൽ അതിന്റെ സമര

പരിപാടികളൊക്കെ സംഘടിപ്പിച്ചു. സ്ഥലം വിട്ടുനൽകിയവർക്ക് തുക

അനുവദിച്ചെന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പ് മന്ത്രിയുടെ

സ്റ്റേറ്റ്‌മെന്റുണ്ടായിരുന്നു. അടിയന്തരമായി അതിന് നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കണം. ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തീകരിച്ച അവസരത്തിൽ ഇതിന്റെ

ഏകോപനത്തിനുവേണ്ടി ഒരു ഐ.എ.എസ്. ഓഫീസറെ നിയമിച്ചിരുന്നു.

അങ്ങനെ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥൻ കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്യാനില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്

ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മന്ദീഭവിക്കുന്നതെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്.

അതുകൊണ്ട് ഇത് കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു ഐ.എ.എസ്.

ഉദ്യോഗസ്ഥനെ നിയമിക്കുന്ന തീരുമാനംകൂടി ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, കരമന - കളിയിക്കാവിള റോഡ് വികസനത്തിന് നാളിതുവരെ ഏറ്റെടുത്തത് 8.3920 ഹെക്ടറാണ്. നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പ്രാവചമ്പലം മുതൽ കൊടിനട വരെയുള്ള റീച്ചിന്റെ പ്രഖ്യാപനം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവാർഡും എൻക്വയറിയും പൂർത്തിയാക്കി. ആകെയുള്ള 644 എൽ.എ. കേസുകളിൽ 173 എണ്ണത്തിന് അവാർഡ് പാസ്സാക്കി. ശേഷിക്കുന്നതിന് അവാർഡ് പാസ്സാക്കുന്നതിനുള്ള ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് ഉദ്യോഗസ്ഥരെ വയ്ക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ: സർ, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പുതിയ ആക്ടിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തുന്നതിനുള്ള ഏജൻസികളെ വെച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഓരോ സ്ഥലത്തും ഭൂമി എടുക്കുമ്പോഴാണ് സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തുന്നതിനുള്ള ഏജൻസികളെ നിശ്ചയിക്കുന്നത്.

ആ ഏജൻസികളെ കണ്ടെത്തുന്നതിനുള്ള പ്രയാസം പല ജില്ലകളിൽ നിന്നും സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. എങ്കിലും അത് സംബന്ധിച്ച് പൊതുവായി ഒരു തീരുമാനമെടുത്ത് നടപ്പാക്കണമെന്നാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. പല ജില്ലകളിലും അത്തരം നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം: സർ, എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പിന്റെ ആവശ്യമില്ലാത്ത ഒരു ഭൂമി ഗവൺമെന്റ് പോളിടെക്നിക്കിന് കിട്ടാൻ വേണ്ടി ഞാൻ നടപടികൾ തുടങ്ങിയിട്ട് 9 വർഷമായി. ഇപ്പോഴും അത് ലാന്റ് ബാങ്കിൽ എത്തിയിട്ടില്ല. മുമ്പ് അതില്ലായിരുന്നു. ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പ് എൻ.ഒ.സി. കൊടുത്താൽ ആ ഭൂമി ലഭിക്കുമായിരുന്നു. ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പിന്റെ എൻ.ഒ.സി. റവന്യൂ വകുപ്പിലെ കളക്ടറെ അറിയിച്ചാൽ അത് ലാന്റ് ബാങ്കിൽ എത്താവുന്നതേയുള്ളൂ. എന്തൊരു വെള്ളരിക്കാ പട്ടണമാണിത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന ഒരു നിയമമാണ്. കളക്ടർമാരുടെ യോഗത്തിൽ അടിയന്തരമായി അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കളക്ടർമാർക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തതായി ഞാൻ വായിച്ചറിഞ്ഞു. ഇത്തരം നൂലാമാലകൾ ഒഴിവാക്കി കാലോചിതമായി മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ റവന്യൂ വകുപ്പ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഇത് അക്വിസിഷനുമായി ബന്ധമുള്ള വിഷയമാണെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പിന്റെ കയ്യിലിരിക്കുന്ന ഭൂമി പോളിടെക്നിക്കിന് മാറ്റിക്കിട്ടുന്ന കാര്യമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. സാധാരണ രീതിയിൽ ട്രാൻസ്ഫർ ഓഫ് ലാന്റ് എന്ന നിലയിൽ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലേയ്ക്ക് കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടേണ്ട ഒരു കാര്യമാണെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയത്. എന്തായാലും ആ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ദുരന്ത ലഘൂകരണ പദ്ധതി

(*543) ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്

ശ്രീ. കെ. മുളിയരൻ

ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി സായം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ദുരന്ത ലഘൂകരണ പദ്ധതിക്ക് അംഗീകാരം

ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) പദ്ധതിയുടെ ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്; വിശദമാക്കുമോ;

(സി) ദുരന്ത നിവാരണ അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന് എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്;

(ഡി) പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപനത്തിന് എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് പദ്ധതിയിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരിക്കുന്നതെന്ന് വിശദമാക്കുമോ?

റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ): സർ, (എ) ഉണ്ട്. കേരളത്തിലെ ആദ്യ 'സംസ്ഥാന ദുരന്ത ലഘൂകരണ പദ്ധതി' 7-9-2016-ന് ചേർന്ന സംസ്ഥാന ദുരന്ത നിവാരണ അതോറിറ്റി യോഗം അംഗീകരിച്ചു. പ്രസ്തുത പദ്ധതി 09.09.2016-ലെ GO(Rt)No.3667/2016/DMD പ്രകാരം സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചു.

(ബി) 4 ലക്ഷ്യങ്ങളാണ് പ്രധാനമായും ഉള്ളത്.

1. ദുരന്ത സാധ്യതകളെ മനസ്സിലാക്കുക
2. ദുരന്ത സാധ്യതകളെ ലഘൂകരിക്കുന്നതിനായി ഭരണതലത്തിൽ തയ്യാറെടുപ്പുകൾ നടത്തുക
3. ദുരന്ത അതിജീവനത്തിന് ആവശ്യമായ അളവിൽ സാമ്പത്തിക സഹായം ലഭ്യമാക്കുക

4. ദുരന്ത പ്രതികരണ സംവിധാനങ്ങളും ദുരന്തശേഷ

പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങളും മെച്ചപ്പെടുത്തുക.

(സി) സംസ്ഥാന-ജില്ലാ ദുരന്തനിവാരണ അതോറിറ്റികളെ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഇരുപത്തിയേഴ് ഇന പരിപാടികൾ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ ഏകോപനത്തിനായി ഈ പദ്ധതിയിൽ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്ന വകുപ്പുകളിൽ 15 പേരടങ്ങുന്ന ഒരു വെർച്യൂൽ കേഡർ (20 വർഷ സർവ്വീസ് ബാക്കിയുള്ള സന്നദ്ധ ഉദ്യോഗസ്ഥ സംഘം) രൂപീകരിക്കുവാനും പ്രസ്തുത കേഡറിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് വിപുലമായ വിദഗ്ദ്ധ പരിശീലനം നൽകുവാനും ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. എല്ലാ വകുപ്പുകളുടെയും പദ്ധതി അടങ്കലിന്റെ 10% അതാതു വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ദുരന്ത തയ്യാറെടുപ്പ്, പ്രതിരോധ, പ്രതികരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് മാറ്റി വയ്ക്കണമെന്നും ഈ പദ്ധതിയിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, പ്രകൃതിദുരന്തങ്ങളും അതുപോലെ മനുഷ്യനിർമ്മിത ദുരന്തങ്ങളും നമ്മൾ ഏറെ കണ്ടിട്ടുണ്ട്. അടുത്തകാലത്താണ് കുറ്റ്യാടിപ്പഴയിൽ കളിക്കാനിറങ്ങിയ യുവാക്കൾ മലവെള്ളപ്പാച്ചിലിന്റെ

കുത്തൊഴുക്കിൽപ്പെട്ട് മരണമടഞ്ഞത്. അവിടെയൊക്കെ രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിന് വളരെ താമസമുണ്ടായി. മലവെള്ളപ്പാച്ചിൽ, കുത്തൊഴുക്ക്, പാറക്കെട്ടുകൾ ഇതൊക്കെ നമ്മൾ ടെലിവിഷനിലെങ്കിലും കണ്ടിട്ടുള്ളവരാണ്. തേക്കടി ദുരന്തം, തട്ടേക്കാട് ബോട്ടപകടം, ശബരിമലയിലെ അപകടം എന്നിവയെല്ലാം കേരളം വളരെ വേദനയോടെ ഏറ്റുവാങ്ങിയ ദുരന്തങ്ങളാണ്. ഈ ദുരന്തങ്ങളെല്ലാം ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് പഠിക്കാൻ കമ്മീഷനെ വയ്ക്കുകയും പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങൾ ആരായുകയും ചെയ്യുന്നുവെങ്കിലും അതൊന്നും ഫലപ്രദമല്ല. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഇതിനെക്കുറിച്ച് കൂടുതലായി പഠിക്കാനും ദുരന്തനിവാരണസേനയെ ശാക്തീകരിക്കാനും സാധിക്കണം. കൂടാതെ അതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള മെഷിനറീസും മാൻപവറുമില്ല. അങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ അടിയന്തരമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. സണ്ണി

ജോസഫ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്, കുറ്റ്യാടി പുഴ അല്ലെങ്കിൽ കടവനത്രപ്പുഴക്കടുത്ത് നടന്ന പശുക്കടവിലെ ദുരന്തമാണ്. ഇവിടെ 6 ചെറുപ്പക്കാരാണ് കഴിഞ്ഞ മാസത്തിലുണ്ടായ കാലവർഷത്തിൽ പുഴയിൽ കുളിക്കാനിറങ്ങിയത്. വളരെ

പെട്ടെന്ന് വന്നുചേർന്ന മലവെള്ളപ്പാച്ചിലിൽ അവരെല്ലാം ഒലിച്ചുപോയി. സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളെല്ലാം അവിടെയെത്തിക്കാൻ സമയം വേണ്ടിവന്നു. പ്രാദേശികവാസികളായ ആളുകളുടെ ഇടപെടൽ ഉണ്ടായെങ്കിലും ഒരാളുടെയും ജീവൻ പോലും രക്ഷിക്കാൻ കഴിയാതെപോയ മഹാദുരന്തമാണ് അവിടെയുണ്ടായത്. ദുരന്തത്തെ തുടർന്ന് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ചെയ്യാനുള്ളതൊക്കെ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാന്യനായ മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ, ഓരോ പ്രദേശങ്ങളിലും പ്രത്യേകം സേനയെ വിന്യസിക്കുക എന്നുപറയുന്നത് അത്ര എളുപ്പമല്ലാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ ഇതൊരു വലിയ സാമൂഹ്യപ്രശ്നമായി കണ്ടുകൊണ്ട് ഓരോ പ്രദേശങ്ങളിലും പ്രത്യേകിച്ച് താലൂക്ക് യൂണിറ്റായോ പഞ്ചായത്ത് യൂണിറ്റായോ എടുത്തുകൊണ്ട് ഇത്തരം കേന്ദ്രങ്ങളിൽ ദുരന്ത പ്രതികരണസേന സംവിധാനം അവർക്കാവശ്യമായ പരിശീലനം കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കണമെന്നുള്ള ആലോചന നടന്നുവരികയാണ്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, ദുരന്തങ്ങളിൽ മരണപ്പെടുന്ന ആളുകളുടെ കുടുംബങ്ങളെ സഹായിക്കാൻ ഒരു ഏകീകൃത പദ്ധതിയും മാനദണ്ഡങ്ങളുമുണ്ടോ? അതുപോലെതന്നെ പരിക്കുപറ്റുന്ന ആളുകളെ ആരും ശ്രദ്ധിക്കാറില്ല.

വാർത്താമാധ്യമങ്ങളിൽ നിറഞ്ഞുവരുന്നത്, മരണം സംഭവിക്കുന്നവരും അവരെ സഹായിക്കുന്ന ആളുകളുടെ ആവശ്യങ്ങളുമാണ്. ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിക്കുമ്പോൾ, ഗുരുതരമായ പരിക്കേറ്റ് ദീർഘനാൾ ചികിത്സയ്ക്ക് വിധേയരാകേണ്ടിവരുന്ന ദുരന്തത്തിൽപ്പെട്ടുപോകുന്ന ആളുകളെ സഹായിക്കാനുള്ള പ്രത്യേക പദ്ധതി ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ദുരന്തപ്രതികരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് State Disaster Management Authority (SDMA) കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കും വ്യവസ്ഥകൾക്കും അനുസൃതമായി ഏതെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് ദുരന്തത്തിന്റെ പട്ടികയിൽപ്പെടുന്നത് എന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ State Disaster Management Authority (SDMA) പരിശോധന നടത്തിയാണ് ഈ നഷ്ടപരിഹാരത്തുക നിശ്ചയിക്കുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന്, പശുക്കുടവിലുണ്ടായ ദുരന്തത്തിൽ മരണപ്പെട്ടവരുടെ കുടുംബത്തിന് 4 ലക്ഷം രൂപ വരെ നൽകുന്നതിനുവേണ്ടി SDMA-യുടെ തീരുമാനമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത്തരം ദുരന്തങ്ങൾ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ വ്യവസ്ഥകളിൽ വരുന്ന കാര്യമാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസനിധിയിൽ നിന്നുള്ള സഹായമുൾപ്പെടെ 8 ലക്ഷം

രൂപാവീതമാണ് 6 കുടുംബങ്ങൾക്കും നൽകിയത്.

ശ്രീ. കെ. മുളീധരൻ: സർ, എല്ലാവർഷവും കാലവർഷം ഉണ്ടാകുമ്പോൾ വീടുകൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നവരുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ളവർക്കുള്ള കോമ്പൻസേഷൻ വളരെ താമസിച്ചാണ് കിട്ടുന്നത്. ഇപ്പോൾതന്നെ മൂന്നുവർഷത്തെ പെൻഡിംഗുള്ളവരുമുണ്ട്. ഈ കാര്യത്തിൽ വളരെ വേഗംതന്നെ കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കാനുള്ള നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് സ്വീകരിക്കുമോ. അതോടൊപ്പംതന്നെ മറ്റൊരു കാര്യമുള്ളത്, പുറ്റിങ്ങൽ വെടിക്കെട്ട് ദുരന്തത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഇത്തവണ തൃശ്ശൂർ പൂരത്തിന്റെ വെടിക്കെട്ടിന് പെർമിഷൻ കിട്ടുകയില്ലായെന്നതുകൊണ്ട് പൂരം നടക്കില്ലെന്നുള്ള വാർത്തകൾ കണ്ടു. നമ്മുടെ പരമ്പരാഗതമായിട്ടുള്ള ആഘോഷമാണ് തൃശ്ശൂർ പൂരം. അതുകൊണ്ട് അത് നടത്താനുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈ എടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. കെ. മുളീധരൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്, വീടുകൾ നഷ്ടപ്പെട്ടു പോകുന്ന ആളുകളുടെ ദുരന്തനിവാരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി പരമാവധി കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നത് 1,0,5000/- രൂപയാണ്.

സാധാരണഗതിയിൽ പൂർണ്ണമായി വീട് നഷ്ടപ്പെട്ടവർക്ക് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസനിധിയിൽ നിന്നുള്ള സഹായമുൾപ്പെടെ 2 ലക്ഷം രൂപയാണ് നൽകിവരുന്നത്. അതിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടാകുന്നുവെങ്കിൽ ആ കാലതാമസം ഒഴിവാക്കാനും എത്രയും പെട്ടെന്ന് ലഭ്യമാക്കാനാവശ്യവുമായ നടപടികൾക്ക് വേഗത കൂട്ടാനുമുള്ള തീരുമാനങ്ങളെടുക്കും. ബഹുമാന്യനായ മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച പുറ്റിങ്ങൽ വെടിക്കെട്ട് അപകടവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ഇങ്ങനെയുള്ള വെടിക്കെട്ടുകൾ നടത്തുന്നതിന് നിയന്ത്രണം കൊണ്ടുവരണമെന്ന് പറഞ്ഞതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് തൃശ്ശൂർ പൂരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നത്. മത്സരാധിഷ്ഠിതമായ ഒരു വെടിക്കെട്ട് നടത്തരുതെന്നാണ് അതുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, അത് രണ്ട് ദേവസ്വങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള മത്സരം അല്ലേ? (മൈക്ക് ഓഫ്).....

മി. സ്പീക്കർ: അത് രണ്ട് ദേവസ്വങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള മത്സരമല്ല; രണ്ടുപേരും വെടിക്കെട്ട് നടത്തുന്നു.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, അല്ല അത് മത്സരമല്ല. എന്നാൽ പുറ്റിങ്ങലിൽ ഉണ്ടായിരുന്നള്ള ഒരു ആക്ഷേപത്തെ

അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാണ് അത്തരം വിഷയങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ: സർ, ഒരു ദുരന്തം ഉണ്ടായാൽ എപ്പോഴും ഓടിയെത്തുന്നത് പ്രാദേശികവാസികളായിട്ടുള്ള ആളുകളാണ്. ഒരു മാസം മുൻപാണ് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ അമ്പലമുക്കളിൽ കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയിൽ നിന്ന് വാതകച്ചോർച്ചയുണ്ടായത്. ഈ വാതകച്ചോർച്ച ഉണ്ടായപ്പോൾ ഉടൻതന്നെ അവിടെയുള്ള പ്രാദേശികവാസികളെല്ലാം ഓടിയെത്തി. അതിനുശേഷമാണ് പലപ്പോഴും ഗവൺമെന്റ് മെഷിനറീസ് എത്താറുള്ളത്. ഉദാഹരണത്തിന് അപകടസാധ്യതയുള്ള, കൊച്ചിൻ റിഫൈനറി പോലുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച്, നാളെ അ പ്രദേശങ്ങളിൽ എന്തും സംഭവിക്കാം. അപകടസാധ്യതയുള്ള മേഖലകളിൽ ഇതുപോലുള്ള ദുരന്തമുണ്ടായാൽ അത് വേഗത്തിൽ തടയുന്നതിനായി പ്രാദേശികവാസികളെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു ദുരന്തനിവാരണ സമിതിയുണ്ടാക്കുവാൻ അങ്ങ് മുൻകൈ എടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഞാൻ ആ കാര്യം നേരത്തെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതാണ്. പൊതുവിൽ അതൊരു ആലോചനാവിഷയമായി വന്നിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ വിവിധ പ്രദേശങ്ങളിലുണ്ടാകുന്ന

ദുരന്തങ്ങളിൽ നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്ന ഒരു കാര്യം, വളരെ പെട്ടെന്നുള്ള റിയാക്ഷൻ അവിടെയുള്ള സമീപവാസികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നാണുണ്ടാകുന്നു എന്നതാണ്. അവരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും നല്ലരീതിയിലുള്ള ഇടപെടലുകൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അവരുടെ ഇടപെടലുകളാണ് പലപ്പോഴും ജീവൻ രക്ഷിക്കാൻ സഹായകരമാകുന്നത്. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ എല്ലാ പ്രദേശങ്ങളിലും ദുരന്തനിവാരണത്തിന് സഹായകരമായ വിധത്തിൽ അതിനുള്ള ഒരു പ്രതികരണസേനയെ സംഘടിപ്പിച്ചെടുക്കണം എന്നുതന്നെയാണ് ആലോചിക്കുന്നത്. അതിനാവശ്യമായ പരിശീലനം ബന്ധപ്പെട്ട കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്ന് കൊടുക്കാനുള്ള സംവിധാനം കൂടി ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

അടിയന്തര ചോദ്യം

സ്കൂൾ വിദ്യാർത്ഥികൾക്കുള്ള ഉച്ചക്കഞ്ഞി വിതരണം

(2). ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന് : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ സ്കൂൾ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഉച്ചക്കഞ്ഞിക്കുള്ള അരി വിതരണം മുടങ്ങാനിടയായ സാഹചര്യം വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) എ.പി.എൽ. വിഭാഗത്തിനുള്ള റേഷനരി വിഹിതം

വെട്ടിക്കുറച്ചതിനോടൊപ്പം ഉച്ചക്കഞ്ഞിക്കുള്ള അരി വിഹിതത്തിലും കേന്ദ്ര സർക്കാർ വെട്ടിക്കുറവ് വരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ;

(സി) അരി വിതരണം എത്രയും പെട്ടെന്ന് പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ

അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ,

(എ) ഒന്നും രണ്ടും ക്വാർട്ടറുകളിലെ അരി വിതരണം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്.

2016 ഒക്ടോബർ 1 മുതൽ ഡിസംബർ 31 വരെയുള്ള മൂന്നാം ക്വാർട്ടറിലേക്ക് സൂക്ഷ്മകൾക്ക് വിതരണം ചെയ്യേണ്ട അരിയുടെ ജില്ല തിരിച്ചുള്ള ആവശ്യകതയും 2017 ജനുവരി 1 മുതൽ മാർച്ച് 31 വരെയുള്ള നാലാം ക്വാർട്ടറിൽ സൂക്ഷ്മകൾക്ക് നൽകേണ്ട അരിയുടെ ജില്ല തിരിച്ചുള്ള ആവശ്യകതാ സ്റ്റേറ്റുമെന്റും സഹിതം അരി വിതരണം നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഫുഡ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ റീജിയണൽ ജനറൽ മാനേജർ, സംസ്ഥാന സിവിൽ സപ്ലൈസ് കോർപ്പറേഷൻ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ എന്നിവരോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. ഇപ്രകാരം അരി വിതരണം നടന്നുവരുന്നു. ഇത് സംബന്ധിച്ച പരാതികളൊന്നും ലഭിച്ചിട്ടില്ല.

(ബി) ഇല്ല.

(സി) 01/10/2016 മുതൽ 31/3/2017 വരെ സൂട്ടുകൾക്ക് ആവശ്യമുള്ള അറിവിതരണം നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ 20/09/2016-ന് തന്നെ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, ഉച്ചക്കഞ്ഞി എന്നുപറയുന്നത് പാവപ്പെട്ട വിദ്യാർത്ഥികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ലബ്ബ് മാത്രമല്ല, അത് അവരുടെ ബ്രേക്ക് ഫാസ്റ്റും ഡിന്നറുംകൂടിയാണെന്ന് നമ്മളെല്ലാവരും മനസ്സിലാക്കണം. ഉച്ചക്കഞ്ഞി മുടങ്ങുകയാണെങ്കിൽ അതൊരു രാഷ്ട്രീയവിഷയമാക്കാതെ എവിടെയാണോ പന്തികേടുള്ളത്, ആ പന്തികേട് പരസ്പരം പഴിച്ചാരാതെ പരിഹരിക്കാൻ നമ്മളെല്ലാവരും ശ്രമിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇപ്രാവശ്യം അദ്ധ്യയനവർഷം ആരംഭിച്ചപ്പോൾ തന്നെ ചില സൂട്ടുകളിൽ ഉച്ചക്കഞ്ഞിക്കുള്ള അരി എത്തിക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. അതുപോലെതന്നെ ഓണത്തിന് യഥാസമയം കുട്ടികൾക്കുള്ള അരി നൽകാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. രണ്ടുമൂന്ന് ദിവസങ്ങൾക്ക് മുൻപ് പത്രങ്ങളിൽ വന്ന വാർത്ത, പാലക്കാട്, കോട്ടയം, മലപ്പുറം, തിരുവനന്തപുരം, ഇടുക്കി എന്നീ ജില്ലകളിലെ സൂട്ടുകളിൽ ഉച്ചഭക്ഷണത്തിനുള്ള അറിവിതരണം മുടങ്ങിയെന്നതാണ്. അത്

പരിഹരിക്കണം എന്നാണെനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതിന് ഞാൻ മന്ത്രിയെ കുറ്റപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഈ അടുത്തകാലത്ത് പത്രത്തിൽ വന്ന ഒരു വാർത്ത, ഭക്ഷണം കഴിക്കാതെ ഓടിയ 5 സ്കൂൾ കായികതാരങ്ങൾ കഴഞ്ഞുവീണു എന്നാണ്. ഭക്ഷണം കഴിക്കാതെ ഓടാൻ മന്ത്രി നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടില്ല.

മി. സ്പീക്കർ:പ്ലീസ്..... പ്ലീസ്..... അങ്ങ് ചോദ്യം ചോദിക്കൂ.....

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, ഇവിടെ പ്രത്യുൽപ്പന്നമതിത്വമില്ലാത്ത അധ്യാപകരെയും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെയും നിലയ്ക്ക് നിർത്താൻ സാധിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇന്നലെയും ഇവിടെ പ്രസ്താവിച്ചു, 'ഓരോ ഫയലിലും ഓരോ ജീവിതമുണ്ട്' എന്ന്. അതു മനസ്സിലാക്കാത്ത ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ നിലയ്ക്കുനിർത്താൻ സാധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, കേരളത്തിൽ ഉച്ചക്കഞ്ഞി വിതരണത്തിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ പൊതുവായി എടുത്തിട്ടുണ്ട്. അത് നടന്നുവരികയാണ്. വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്ത് ഒരിക്കലും, ഇതിനെ രാഷ്ട്രീയമായിട്ട് കാണുന്ന പ്രശ്നവുമില്ല. അങ്ങനെ എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അത് നമുക്ക് ഒന്നിച്ചുചേർന്ന്

പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളെടുക്കാം. ഉച്ചക്കഞ്ഞി എന്നുള്ളത് സമൂഹത്തിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നമായിട്ടുതന്നെയാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ എടുത്തിട്ടുള്ളത്. കൂട്ടായ്മയുണ്ടെങ്കിൽ ഈ പ്രശ്നങ്ങളൊക്കെ നമുക്ക് പരിഹരിക്കാവുന്നതാണ്.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)