

(ചോദ്യോത്തരവേള ആരംഭിച്ചപ്പോൾത്തന്നെ സ്വാശ്രയ മെഡിക്കൽ ഫീസ് വർദ്ധന പിൻവലിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ പ്ലക്കാർഡുകൾ പിടിച്ചുകൊണ്ട് എഴുന്നേറ്റുനിന്ന് മുദ്രാവാക്യം വിളിച്ച് സഭാനടപടികൾ തടസ്സപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നു)

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

(ബഹളം) ..... പ്ലീസ്..... സീറ്റിൽ ഇരിക്കൂ.....

(ബഹളമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുടെ നിർദ്ദേശത്തെ തുടർന്ന് പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ അവരവരുടെ സീറ്റുകളിൽ ഉപവിഷ്കരായി)

മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മാണം

- 1 (\*91) ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു:
- ശ്രീ. എം. എം. മണി:
- ശ്രീ. ജോർജ് എം. തോമസ്:
- ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതിനോടുള്ള നിലപാട്

വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ബി) പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം നൽകുമോ;

(സി) മുൻസർക്കാർ ഈ പദ്ധതിക്കായി നീക്കിവെച്ചിരുന്ന തുകയും ചെലവഴിച്ച തുകയും എത്രയെന്ന് അറിയിക്കാമോ;

(ഡി) പദ്ധതിക്കായി ഏതു മാർഗ്ഗത്തിലൂടെ ധനസമാഹരണം നടത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്;

(ഇ) സമയബന്ധിതമായി പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ഈ ധനസമാഹരണ മാർഗ്ഗം ഏതു വിധത്തിൽ ഗുണം ചെയ്യുമെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

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

(എ) കേരളത്തിലെ മലയോര പ്രദേശങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു ഹൈവേ നടപ്പാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപ്പടവു മുതൽ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കടുക്കര വരെ നിലവിലുള്ള റോഡ് വികസിപ്പിച്ച് ഉയർത്തുവാനാണ് മലയോര ഹൈവേ പദ്ധതികൊണ്ട് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്.

ഇതിനായി G.O.(ms) No. 44/09/PWD. Dated, 06.07.2009 പ്രകാരം 1195

കി.മീ. ദൈർഘ്യമുള്ള NATPAC നിർദ്ദേശിച്ച അലൈൻമെന്റിന് അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. മലയോര പ്രദേശങ്ങളിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കി യാത്ര

കൂടുതൽ സുഗമമാക്കുന്നതിന് അനിവാര്യമായ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് മുന്തിയ പരിഗണനയാണ് സർക്കാർ കൊടുക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്.

(ബി) ഈ പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖ NATPAC ആണ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്.

ഇത് പ്രകാരം പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ ഓരോ ജില്ലയിലേയും വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

**കാസർഗോഡ്:**

നന്ദാരപ്പടവ് - പുത്തിഗെ - പെർള - ബദിയഡുക്ക - മുളേളരിയ - അത്തിനടി - പാണ്ടി - പടിപ്പ് - ബന്ദഡുക്ക - ഇരഞ്ഞിലംകോട് - കോളിച്ചാൽ - പതിനെട്ടാംമൈൽ - വള്ളിക്കടവ് - ചിറ്റാരിക്കൽ - ചെറുപുഴ - 110 കി.മീ.

**കണ്ണൂർ**

ചെറുപുഴ - മഞ്ഞക്കാട് - ആലക്കോട് - കരുവഞ്ചാൽ - താവുകുന്ന് - നടുവിൽ - ചെമ്പേരി പയ്യാവൂർ - ഉളിക്കൽ - വള്ളിത്തോട് - ആനപ്പന്തി - കരിക്കോട്ടക്കരി - ഏടൂർ - ആറളം - കാപ്പകടവ് - പെരുമ്പുന - മുടപുരച്ചാൽ - മണത്തണ - കൊട്ടിയൂർ - അമ്പായത്തോട് - ബോയ്സ് ടൗൺ. - 109 കി.മീ.

**വയനാട്**

ബോയ്സ്ൗൺ - മാനന്തവാടി - നാലാംമൈൽ - അഞ്ചുകുന്ന് - പനമരം -  
കൈനാട്ടി - കൽപ്പറ്റ - കാപ്പംകൊല്ലി - മേപ്പാടി - ചുരൽമല - അരുണപ്പുഴ. -  
96 കി.മീ.

വയനാട് ജില്ലയിൽ ഈ ഹൈവേ അലൈൻമെന്റിൽ വരുന്ന ചുരൽമല  
മുതൽ അരുണപ്പുഴ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ 2 കി.മീ. ദൂരം ഫോറസ്റ്റ് ഏരിയ  
വരുന്നണ്ട്.

**കോഴിക്കോട് (Loop road)**

വിലങ്ങാട് - കല്ലാച്ചി - കടിയങ്ങാട് - തലയാട് - കോടഞ്ചേരി -  
തിരുവമ്പാടി കൂടരഞ്ഞി - കുമ്പാര - കക്കാടംപൊയിൽ - വെളിയാനോട് (Loop  
link) - 110 കി.മീ.

**മലപ്പുറം**

അരുണപ്പുഴ - തമ്പുരാട്ടിക്കല്ല് - പാലുണ്ട - എടക്കര - കരുളായി -  
മുത്തേടം - പൂക്കോട്ടുപാടം - കാളിക്കാവ് - കേരളം - കിഴക്കേത്തല  
(കരുവാരക്കുണ്ട്) - തരിശു - പുലവെറ്റ - കരിങ്കൽതോണി - പൊൻപാറ -  
വെളിയാനോട് - പൂക്കോട്ടുപാടം (Loop link) - 101 കി.മീ.

**പാലക്കാട്**

പൊൻപാറ - എടത്തിനാട്ടുകര - കാപ്പുപറമ്പ് - തിരുവിഴാംകുന്ന് -  
കോട്ടോപ്പാടം - കുമാരപുത്തൂർ - മണ്ണാർക്കാട് - പാലക്കാട് - പുതുനഗരം -  
കൊല്ലങ്കോട് - നെന്മാറ - വടക്കാഞ്ചേരി - പന്തലംപാടം - 130 കി.മീ.

**തൃശ്ശൂർ**

പന്തലംപാടം - പട്ടിക്കാട് - വിലങ്ങന്നൂർ - മന്ദാരമംഗലം - പുലിക്കണ്ണി -  
പാലിപ്പിള്ളി - വെള്ളിക്കുളങ്ങര - വെറ്റിലപ്പാല. - 60 കി.മീ.

**എറണാകുളം**

വെറ്റിലപ്പാല - അടിവാരം - കടപ്പാറ - ഇല്ലിത്തോട് - ചെട്ടിനട -  
പയ്യാൽ - ചേലാട് - ഉറഞ്ഞാപ്പാറ - നാടുകാണി - നേര്യമംഗലം - ആറാംമൈൽ  
- എളപ്പാശ്ശേരി. - 104 കി.മീ.

**ഇടുക്കി**

എളപ്പാശ്ശേരി - കുറത്തിക്കുടി - പെരുമ്പൻകുത്ത് - മാങ്കുളം - കല്ലാർ -  
ഇരുട്ടുകാനം - ആനച്ചാൽ - രാജാക്കാട് - തിങ്കൾക്കാട് - മയിലാടുപാറ -  
നെടുങ്കണ്ടം - പുളിയൻമല - കട്ടപ്പന - ഏലപ്പാറ - കുട്ടിക്കാനം - മുണ്ടക്കയം.  
- 166 കി.മീ.

**കോട്ടയം**

മുണ്ടക്കയം - എരുമേലി - പ്ലാച്ചേരി. - 24 കി.മീ.

**പത്തനംതിട്ട**

പ്ലാച്ചേരി - റാന്നി - കുമ്പഴ - കോന്നി - പത്തനാപുരം. - 46 കി.മീ.

**കൊല്ലം**

പ്ലാച്ചേരി - പത്തനാപുരം - അലിമുക്ക് പുനലൂർ ടൗൺ - ആലഞ്ചേരി -  
കുളത്തുപുഴ - മടത്തറ - കൊല്ലായിൽ. - 64 കി.മീ.

**തിരുവനന്തപുരം**

കൊല്ലായിൽ - പാലോട് - പെരിങ്ങമ്മല - വിതുര - ആര്യനാട് -  
കുറ്റിച്ചൽ - കള്ളിക്കാട് - വാഴിച്ചാൽ - അമ്പൂരി - കുടപ്പനമുട് - ആനപ്പാറ -  
വെള്ളൂരട - കാരക്കോണം - പാറശ്ശാല (കടുക്കര). - 75 കി.മീ.

ഈ പദ്ധതിയുടെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ ഭാഗമായി കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപ്പടവ് മുതൽ ചെറുപുഴ വരെയുള്ള 33 കി.മീ. റോഡിന്റെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുകയും ഇത് District Flagship Infrastructure Project-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 135.70 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തിക്കായി G.O.(Rt.) No. 7/2016/PWD. dated, 20.02.2016 പ്രകാരം ഭരണാനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇത് കൂടാതെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്ന

കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ചെറുപുഴ മുതൽ വള്ളിത്തോട് വരെയുള്ള 59.415 കി.മീ. റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് 237.20 കോടി രൂപയുടെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുകയും അതിന് ഭരണാനുമതി ലഭിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ പ്രവൃത്തി ഇപ്പോൾ പുരോഗതിയിലാണ്.

ഈ പദ്ധതിയുടെ അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ പരമാവധി സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ട് പുനരുദ്ധാരണം നടത്തിയതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

**കണ്ണൂർ ജില്ല:**

വള്ളിത്തോട് മുതൽ കരിക്കോട്ടക്കുരി വരെ

(കി.മീ. 64/780 മുതൽ 71/690 വരെ) - 995 ലക്ഷം രൂപ

മനത്തനാട്ടുവയൽ മുതൽ അമ്പായത്തോട് വരെ

(കി.മീ. 90/315 മുതൽ 108/550 വരെ) - 815 ലക്ഷം രൂപ

കരിക്കോട്ടക്കുരി മുതൽ മണത്തോട്ടുവയൽ വരെ

(കി.മീ. 71/690 മുതൽ 90/315 വരെ) - 2250 ലക്ഷം രൂപ

**വയനാട് ജില്ല:**

മാനന്തവാടി മുതൽ കൽപ്പറ്റ വരെ

(കി.മീ. 24/000 മുതൽ 30/800 വരെയും കി.മീ. 0/000 മുതൽ 3/700

വരെയും) - 1400 ലക്ഷം രൂപ

നാലാംമൈൽ വെള്ളമുണ്ട നിരവിൽപ്പുഴ കുറ്റ്യാടി റോഡ്

(കി.മീ. 6/470 മുതൽ 10/270 വരെ) - 300 ലക്ഷം രൂപ

**എറണാകുളം ജില്ല:**

ചേരങ്ങൽ മുതൽ നേര്യമംഗലം വരെ : 32 കി.മീ. - 1685 ലക്ഷം രൂപ.

ആറാംമൈൽ മുതൽ എളംപുഴശ്ശേരി വരെ: 8 കി.മീ. - 106 ലക്ഷം രൂപ.

(പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കേണ്ടതുണ്ട്)

എളംപുഴശ്ശേരി മുതൽ ഒൻപതാംമൈൽ വരെ

(കി.മീ. 0/000 മുതൽ 9/880 വരെ) - 373 ലക്ഷം രൂപ

(പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.)

എന്നാൽ കാസർഗോഡ്, കണ്ണൂർ ജില്ലയൊഴികെ Hill Highway-യുടെ alignment വരുന്ന മറ്റ് ജില്ലകളിലെ റോഡുകളിലെ മേജർ പദ്ധതികളുടെ DPR തയ്യാറാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

നാറ്റ്പാക്കിന്റെ പഴയ എസ്റ്റിമേറ്റ് പ്രകാരം ഏകദേശം 5000 കോടി രൂപയാണ്. നാറ്റ്പാക്ക് ഡയറക്ടറുമായി ഞാൻ ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു. ഇപ്പോൾ



ഏകദേശം 7500 കോടി രൂപയോളം വരുമെന്നാണ് കണക്കാക്കുന്നത്.

(സി) മുൻ സർക്കാർ ഈ പദ്ധതിക്കായി നീക്കിവച്ചിരുന്ന തുകയും ചെലവഴിച്ച തുകയും ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

വർഷം	വകയിരുത്തിയ തുക (രൂപ ലക്ഷത്തിൽ)	ചെലവഴിച്ച തുക (രൂപ ലക്ഷത്തിൽ)
2012 - 2013	ഇല്ല	ഇല്ല
2013 - 2014	82.37	622.39
2014 - 2015	82.37	898.46
2015 - 2016	906.10	1091.57

(ഡി & ഇ) ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഔദ്യോഗിക മുറിയിൽ 29.08.2016-ന് 11.00 മണിക്ക് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയും പങ്കെടുത്ത യോഗത്തിലാണ് മലയോര - തീരദേശ ഹൈവേ തീരുമാനമായത്. 10000 കോടി രൂപ അനുവദിക്കാമെന്നും അത് KIIFB-യിൽപ്പെടുത്തി ചെയ്യാമെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി യോഗത്തിൽ അറിയിച്ചു. അന്നുതന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി അത് പ്രഖ്യാപിച്ചു. തുടർന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി രേഖാമൂലം നൽകിയ കത്തിൻപ്രകാരം 2017-2018 സാമ്പത്തിക വർഷം തന്നെ

പണം അനുവദിച്ചു നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കാമെന്നും മറ്റ് പൂർവ്വ പണികളൊക്കെ ചെയ്യണമെന്നും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കാൻ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി ചെയർമാനായും നാഷണൽ ഹൈവേയുടെയും റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജ്സിന്റെയും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാരും നാറ്റ്പാക്കിന്റെ പ്രതിനിധികളും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുമടങ്ങുന്ന കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചു. ആ കമ്മിറ്റി ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള റിപ്പോർട്ട് 3 മാസത്തിനുള്ളിൽ നൽകണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ തീരദേശ ഹൈവേയെപ്പറ്റി പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് നൽകാൻ നാറ്റ്പാക്കിന് കത്ത് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. മലയോര ഹൈവേയുടെ റിപ്പോർട്ട് നേരത്തെ നാറ്റ്പാക് തന്നെ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്നുള്ള പ്രത്യേക സഹായം പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

ബഡ്ജറ്റിൽ വൻകിട പദ്ധതികൾക്ക് പണമില്ലാത്ത സഹായത്തിൽ KIIFB പ്രയോജനകരമാണ് എന്നാണ് മന്ത്രിസഭായോഗം തീരുമാനിച്ചത്.

വളരെ സുപ്രധാനമായ പദ്ധതിയായാണ് ഗവൺമെന്റ് ഇതിനെ കണക്കിലെടുത്തിട്ടുള്ളത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി, \* 95-ാം നമ്പർ ചോദ്യവും ക്ലബ്ബ്

ചെയ്യണമെന്ന ഒരു റിക്വസ്റ്റ് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അത് അംഗീകരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് അതിനുകൂടി മറുപടി പറയണം.

മലയോര - തീരദേശ ഹൈവേ പദ്ധതികൾ

2 (\*95) ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്:

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്:

ശ്രീ. ഐ. സി. ബലകൃഷ്ണൻ:

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) മലയോര ഹൈവേ, തീരദേശ ഹൈവേ എന്നീ പദ്ധതികൾ

നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) പ്രസ്തുത പദ്ധതികൾക്കായി ബഡ്ജറ്റിൽ തുക നീക്കിവച്ചിട്ടുണ്ടോ;

ഏതു പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് ഹൈവേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നത്;

വിശദമാക്കുമോ;

(സി) മലയോര ഹൈവേയ്ക്കുവേണ്ടി നാറ്റ്‌പാക്ക് നടത്തിയ വിശദമായ പഠന

റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം പ്രസ്തുത ഹൈവേ ആകെ എത്ര കിലോമീറ്ററാണെന്നും

ഇതിന്റെ മതിപ്പ് ചെലവ് എത്രയാണെന്നും വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഡി) തീരദേശ ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ

വിശദാംശങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുമോ?

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

(എ) കേരളത്തിലെ മലയോര പ്രദേശങ്ങൾ സിറ്റികളുമായി

യോജിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപ്പടവ് മുതൽ

തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കടുക്കര വരെ നിലവിലുള്ള റോഡ് വികസിപ്പിച്ച്

ഹൈവേ ആയി ഉയർത്തുവാനാണ് മലയോര ഹൈവേ പദ്ധതികൊണ്ട്

ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഇതിനായി GO(Ms) No.44/09/PWD, dated 06.07.2009

പ്രകാരം 1195 കി.മീ. ദൈർഘ്യമുള്ള നാറ്റ്പാക്ക് നിർദ്ദേശിച്ച അലൈൻമെന്റിന്

അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുപ്രകാരം പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ ഓരോ

ജില്ലയിലൂടെയും കടന്നുപോകുന്ന പ്രദേശങ്ങളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

**കാസർഗോഡ്:**

നന്ദാരപ്പടവ് - പുത്തിഗെ - പെർള - ബദിയഡുക്ക - മുളേളരിയ -

അത്തിനടി - പാണ്ടി - പടിപ്പ് - ബന്ദഡുക്ക - ഇരഞ്ഞിലംകോട് - കോളിച്ചാൽ -

പതിനെട്ടാംമൈൽ - വള്ളിക്കടവ് - ചിറ്റാരിക്കൽ - ചെറുപുഴ - 110 കി.മീ.

**കണ്ണൂർ**

ചെറുപുഴ - മഞ്ഞക്കാട് - ആലക്കോട് - കരുവഞ്ചാൽ - താവുകുന്ന് -

നടുവിൽ - ചെമ്പേരി പയ്യാവൂർ - ഉളിക്കൽ - വള്ളിത്തോട് - ആനപ്പന്തി -  
കരിക്കോട്ടക്കരി - ഏടൂർ - ആറളം - കാപ്പകടവ് - പെരുമ്പുന്ന - മുടപുരച്ചാൽ -  
മണത്തണ - കൊട്ടിയൂർ - അമ്പായത്തോട് - ബോയ്സ് ടൗൺ. - 109 കി.മീ.

**വയനാട്**

ബോയ്സ് ടൗൺ - മാനന്തവാടി - നാലാംമൈൽ - അഞ്ചുകുന്ന് - പനമരം -  
കൈനാട്ടി - കൽപ്പറ്റ - കാപ്പംകൊല്ലി - മേപ്പാടി - ചൂരൽമല - അരുണപ്പുഴ. -  
96 കി.മീ.

വയനാട് ജില്ലയിൽ ഈ ഹൈവേ അലൈൻമെന്റിൽ വരുന്ന ചൂരൽമല  
മുതൽ അരുണപ്പുഴ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ 2 കി.മീ. ദൂരം ഫോറസ്റ്റ് ഏരിയ  
വരുന്നണ്ട്.

**കോഴിക്കോട് (Loop road)**

വിലങ്ങാട് - കല്ലാച്ചി - കടിയങ്ങാട് - തലയാട് - കോടഞ്ചേരി -  
തിരുവമ്പാടി കൂടരത്തി - കമ്പാറ - കക്കാടംപൊയിൽ - വെളിയത്തോട് (Loop  
link) - 110 കി.മീ.

**മലപ്പുറം**

അരുണപ്പുഴ - തമ്പുരാട്ടിക്കല്ല് - പാലുണ്ട - എടക്കര - കരുളായി -

മുത്തേടം - പൂക്കോട്ടുപാടം - കാളിക്കാറ - കേരളം - കിഴക്കേത്തല  
(കരുവാരക്കുണ്ട്) - തരിശു - പുൽവേട്ട - കരിങ്കൽതോണി - പൊൻപാറ -  
വെളിയത്തോട് - പൂക്കോട്ടുപാടം (Loop link) - 101 കി.മീ.

**പാലക്കാട്**

പൊൻപാറ - എടത്തിനാട്ടുകര - കാപ്പുപറമ്പ് - തിരുവിഴാംകുന്ന് -  
കോട്ടോപ്പാടം - കുമാരപുത്തൂർ - മണ്ണാർകാട് - പാലക്കാട് - പുതുനഗരം -  
കൊല്ലങ്കോട് - നെന്മാറ - വടക്കാഞ്ചേരി - പന്തലംപാടം - 130 കി.മീ.

**തൃശ്ശൂർ**

പന്തലംപാടം - പട്ടിക്കാട് - വിലങ്ങന്നൂർ - മന്ദാരമംഗലം - പുലിക്കണ്ണി -  
പാലിപ്പിള്ളി - വെള്ളിക്കുളങ്ങര - വെറ്റിലപ്പാല. - 60 കി.മീ.

**എറണാകുളം**

വെറ്റിലപ്പാല - അടിവാരം - കടപ്പാറ - ഇല്ലിത്തോട് - ചെട്ടിനട -  
പയ്യാൽ - ചേലാട് - ഉഴഞ്ഞാപ്പാറ - നാടുകാണി - നേര്യമംഗലം - ആറാംമൈൽ  
- എളപ്പാശ്ശേരി. - 104 കി.മീ.

**ഇടുക്കി**

എളപ്പാശ്ശേരി - കുറത്തിക്കുടി - പെരുമ്പൻകുത്ത് - മാങ്കുളം - കല്ലാർ -

ഇരുട്ടുകാനം - ആനച്ചാൽ - രാജാക്കാട് - തിങ്കൾക്കാട് - മയിലാടുംപാറ -  
നെടുങ്കണ്ടം - പുളിയൻമല - കട്ടപ്പന - ഏലപ്പാറ - കുട്ടിക്കാനം - മുണ്ടക്കയം.  
- 166 കി.മീ.

**കോട്ടയം**

മുണ്ടക്കയം - എരുമേലി - പ്ലാച്ചേരി. - 24 കി.മീ.

**പത്തനംതിട്ട**

പ്ലാച്ചേരി - റാന്നി - കമ്പഴ - കോന്നി - പത്തനാപുരം. - 46 കി.മീ.

**കൊല്ലം**

പ്ലാച്ചേരി - പത്തനാപുരം - അലിമുക്ക് പുനലൂർ ടൗൺ - ആലഞ്ചേരി -  
കുളത്തുപുഴ - മടത്തറ - കൊല്ലായിൽ. - 64 കി.മീ.

**തീരവനന്തപുരം**

കൊല്ലായിൽ - പാലോട് - പെരിങ്ങമ്മല - വിതുര - ആര്യനാട് -  
കുറ്റിച്ചൽ - കള്ളിക്കാട് - വാഴിച്ചാൽ - അമ്പൂരി - കടപ്പനമൂട് - ആനപ്പാറ -  
വെള്ളൂറട - കാരക്കോണം - പാറശ്ശാല (കടുക്കര). - 75 കി.മീ.

ഈ പദ്ധതി രണ്ടുഘട്ടങ്ങളിലായി ഏറ്റെടുക്കാനാണ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്.

ഒന്നാം ഘട്ടം: കാസർഗോഡ് - നന്ദാരപ്പടവ് മുതൽ പാലക്കാട് ടൗൺ വരെയും

രണ്ടാം ഘട്ടം: പാലക്കാട് ടൗൺ മുതൽ തിരുവനന്തപുരം കടുക്കര വരെയും മലയോര ഹൈവേ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

തീരദേശ ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായി എറണാകുളം ജില്ലയിലെ വൈപ്പിൻ തുടങ്ങി കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ വെങ്ങും വരെ അവസാനിക്കുന്ന രീതിയിൽ ഏകദേശം 209 കി.മീ. വരെ ഹൈവേ പദ്ധതിക്കായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഭാരതമാല പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യം പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

(ബി) മലയോര ഹൈവേ പദ്ധതിക്കായി ബഡ്ജറ്റിൽ 906.10 ലക്ഷം രൂപ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(സി) മലയോര ഹൈവേയ്ക്കുവേണ്ടി നാറ്പാക് നടത്തിയ പഠന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം പ്രസ്തുത ഹൈവേയ്ക്ക് ആകെ 1195 കി.മീ ദൈർഘ്യം വരുന്നുണ്ട്. ഈ പദ്ധതിയുടെ ഒന്നാംഘട്ടത്തിന്റെ ഭാഗമായി കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപ്പടവ് മുതൽ ചെറുപുഴവരെയുള്ള 33 കി.മീ. റോഡിന്റെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുകയും ഇത് District Flagship Infrastructure Project-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 135.70 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തിക്കായി G.O.(Rt.) No. 7/2016/PWD. dated, 20.02.2016 പ്രകാരം ഭരണാനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇത് കൂടാതെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്ന കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ചെറുപുഴ മുതൽ വഞ്ചിത്തോട് വരെയുള്ള 59.415 കി.മീ.



റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് 237.20 കോടി രൂപയുടെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുകയും അതിന് ഭരണാനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ പ്രവൃത്തി പുരോഗതിയിലാണ്. ഇത് കൂടാതെ ഹിൽഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് പ്രധാനമായും നിലവിലുള്ള റോഡുകളെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പരമാവധി സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിൻപ്രകാരം താഴെപ്പറയുന്ന പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

**കണ്ണൂർ ജില്ല:**

വള്ളിത്തോട് മുതൽ കരിക്കോട്ടക്കുരി വരെ

(കി.മീ. 64/780 മുതൽ 71/690 വരെ) - 995 ലക്ഷം രൂപ

മനത്തനാട്ടുവയൽ മുതൽ അമ്പായത്തോട് വരെ

(കി.മീ. 90/315 മുതൽ 108/550 വരെ) - 815 ലക്ഷം രൂപ

കരിക്കോട്ടക്കുരി മുതൽ മണത്തോട്ടുവയൽ വരെ

(കി.മീ. 71/690 മുതൽ 90/315 വരെ) - 2250 ലക്ഷം രൂപ

**വയനാട് ജില്ല:**

മാനന്തവാടി മുതൽ കുൽപ്പറ്റ വരെ

(കി.മീ. 24/000 മുതൽ 30/800 വരെയും കി.മീ. 0/000 മുതൽ 3/700

വരെയും) - 1400 ലക്ഷം രൂപ

നാലാംമൈൽ വെള്ളമുണ്ട നിരവിൽപ്പുഴ കുറ്റ്യാടി റോഡ്

(കി.മീ. 6/470 മുതൽ 10/270 വരെ) - 300 ലക്ഷം രൂപ

**എറണാകുളം ജില്ല:**

ചേരങ്ങൽ മുതൽ നേര്യമംഗലം വരെ : 32 കി.മീ. - 1685 ലക്ഷം രൂപ.

ആറാംമൈൽ മുതൽ എളംപുഴശ്ശേരി വരെ: 8 കി.മീ. - 106 ലക്ഷം രൂപ.

എളംപുഴശ്ശേരി മുതൽ ഔർക്കട്ടി വരെ

(കി.മീ. 0/000 മുതൽ 9/880 വരെ) - 373 ലക്ഷം രൂപ

എന്നാൽ കാസർഗോഡ്, കണ്ണൂർ ജില്ലയൊഴികെ Hill Highway alignment

വരുന്ന മറ്റ് ജില്ലകളിലെ റോഡുകളിലെ മേജർ പദ്ധതികളുടെ DPR തയ്യാറാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

(ഡി) തീരദേശ ഹൈവേയെപ്പറ്റി വിശദമായ പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ല. എന്നാൽ നാറ്റ്പാക്കിനോടുതന്നെ പഠനം നടത്താൻ രേഖാമൂലം ഉത്തരവ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു: സർ, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഗതാഗത സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിൽ വളരെ നിർണ്ണായകമായ പങ്ക് വഹിക്കാൻ ഇടയുള്ള ഒരു പ്രോജക്ട് തന്നെയാണ് മലയോര ഹൈവേ. ഇതിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് 2012 മുതൽ 2016 വരെ ചെലവഴിക്കപ്പെട്ട തുക അങ്ങയുടെ മറുപടിയിലൂടെ

ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം അവസാനിച്ചതിനു ശേഷം നടപ്പുസാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 234.6 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തിക്ക് ഭരണാനുമതി നൽകുകയും പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചതായും അങ്ങയുടെ മറുപടിയിൽനിന്ന് വ്യക്തമാണ്. ഇതിനതക്കവണ്ണം ഒരു തുക വകയിരുത്തൽ ആ ഗവൺമെന്റിന്റെ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ച ഘട്ടത്തിലോ മറ്റേതെങ്കിലും സന്ദർഭത്തിലോ ഉണ്ടായിരുന്നോ എന്നത് വ്യക്തമാക്കാമോ; അങ്ങനെ ആവശ്യമായ തുക വകയിരുത്താതെ ഭരണാനുമതി കൊടുക്കാനും പ്രവൃത്തി ടെണ്ടർ ചെയ്യാനും ആ പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കാനുമിടയായ സാഹചര്യം ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് സംബന്ധമായ എന്തെങ്കിലും ഒരു വിശദീകരണം സഭയ്ക്ക് നൽകാമോ;

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അത് ഞാൻ പറഞ്ഞല്ലോ. 2009-ലെ ഇ. കെ.

നയനാർ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ് ഈ പ്രോജക്ട് പ്രഖ്യാപിക്കുകയും നാറ്റ്പാക്കിന്റെ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് നോട്ടീഫിക്കേഷൻ ഇറക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതിനുശേഷം കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഞാൻ നേരത്തെ വായിച്ച സൂപ്പർ അനുസരിച്ച് കാസർഗോഡും കണ്ണൂരും പണി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ പണി ഇപ്പോഴും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കാസർഗോഡ് മുതൽ

കളിയിക്കാവിള വരെ ആകെ 1200 കിലോമീറ്ററോളം വരുന്ന മലയോര ഹൈവേ സമ്പൂർണ്ണമായി കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ഒരു തീരുമാനം എടുത്തിരുന്നെങ്കിലും പ്രവർത്തനത്തിലേയ്ക്ക് വന്നിരുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ അതിലേയ്ക്ക് വരുകയാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള തടസ്സങ്ങൾ ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നെങ്കിൽ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തുതന്നെ അത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. പല സ്ഥലത്തും റോഡുണ്ട്. അത് കണക്ട് ചെയ്യുകയെന്നുള്ളതാണ്. അതിനുവേണ്ടി കുറേയൊര പണം ചെലവഴിക്കേണ്ടി വരും. നേരത്തെ 5000 കോടി രൂപയായിരുന്നത് ഇപ്പോഴത്തെ ചെലവനുസരിച്ച് 7500 കോടി രൂപയാകുമെന്നാണ് ഞാൻ നാറ് പാക്ക് ഡയറക്ടറുമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ അറിയിച്ചത്. പണം ഒരു പ്രശ്നമല്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായുള്ള യോഗത്തിൽ പറഞ്ഞു. അപ്പോൾ പണമല്ല പ്രശ്നം. നമുക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയും. ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഏറ്റവും മുൻഗണനയുള്ള വികസന പദ്ധതിയായാണ് മലയോര - തീരദേശ ഹൈവേ പദ്ധതികളെ കണക്കാക്കുന്നത്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ച പ്രശ്നം ഗൗരവമുള്ളതാണ്. ബഡ്ജറ്റിൽ പണമില്ലാതെ, പണം വരാനുള്ള സോഴ്സുകളൊന്നും ഇറന്നിടാതെ അയ്യായിരം/ആറായിരം കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി..... എല്ലാം

ചെയ്യേണ്ട റോഡുകളാണ്. അതിലൊന്നും അഭിപ്രായ വ്യത്യാസമില്ല. District  
 flagship പദ്ധതി, മറ്റ് സ്പെഷ്യൽ സാങ്ഷനുകളും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഒരു പദ്ധതിയും  
 ഈ ഗവൺമെന്റ് തടഞ്ഞിട്ടില്ല. തടഞ്ഞുവെന്ന് പറഞ്ഞ് തെറ്റായ കാര്യങ്ങളാണ്  
 പ്രചരിപ്പിക്കുന്നത്. തുക ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഇതെങ്ങനെ പണിയുമെന്ന പ്രശ്നം വന്നു.  
 വഴിവിട്ട കാര്യങ്ങളൊന്നും ചെയ്യാൻ നമുക്ക് താൽപര്യമില്ല. അതിന് ബഡ്ജറ്റിൽ  
 പണമില്ല. അതിന്റെ ഫലമായി 3 - 4 ആഴ്ച വച്ചിരുന്നു. അത് പണം ഉണ്ടാക്കാൻ  
 വേണ്ടിയാണ്. അപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-മാരൊക്കെ വന്നു  
 സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഇത് ക്യാൻസൽ ചെയ്തിട്ടില്ലെന്ന് അവരോട് പറഞ്ഞു.  
 ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഞാനും കൂടി  
 സംസാരിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രവൃത്തി തുടങ്ങട്ടെയെന്നും ബിൽ വരുന്ന  
 മുറയ്ക്ക് പണം കൊടുക്കാമെന്നും അതിന് സ്പെഷ്യൽ ഫൈനാൻഷ്യൽ സാങ്ഷൻ  
 കൊടുക്കാമെന്നും തീരുമാനിച്ചത്. അങ്ങനെ പ്രവൃത്തി നടന്നുവരികയാണ്.  
 യാതൊരു പ്രശ്നവുമില്ല. പക്ഷെ ഈ ഒരു രീതി ശരിയല്ലെന്ന് കണ്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ  
 ഗവൺമെന്റ് ബഡ്ജറ്റിൽ പണമില്ലാതെ ഒന്നും ചെയ്തില്ല. ബഡ്ജറ്റിൽ പണമില്ലാതെ  
 വെറുതെ ചെയ്യുന്നതിന് പകരം വെളിയിൽ നിന്ന് പണം കടമെടുത്ത് KIIFB എന്ന  
 സ്ഥാപനം വഴി നിയമപരമായി ചെയ്യുന്ന ശരിയായ നിലപാടാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ്

എടുത്തത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന് എടുക്കാമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ആരെയും കുറ്റപ്പെടുത്താനല്ല. ഇപ്പോൾ ചെയ്യുന്നതിന് ആക്ഷേപം പറയാനൊക്കുകയില്ല. കാരണം, നിയമസഭയിൽ ബിൽ അവതരിപ്പിച്ച് ആക്ട് ആക്കാൻ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ട് ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രസംഗം ചെയ്യുകയാണ്. ചെയ്യുന്നത് നല്ല കാര്യത്തിനാണെങ്കിലും ചെയ്യുന്ന രീതി വരെ വ്യത്യാസമാണെന്നത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണെന്ന് ഞാൻ ഊന്നിപ്പറയുകയാണ്. അങ്ങ് ചോദിച്ചതിന് എനിക്ക് ഇത് മാത്രമേ മറുപടി പറയാനുള്ളൂ.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു: സർ, ഏകദേശം 7500 കോടി രൂപ ആവശ്യമായി വരുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ള പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി മുൻകൂട്ടി 10000 കോടി രൂപവരെ നീക്കി വയ്ക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന് അഭിനന്ദനം അറിയിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ അതോടൊപ്പംതന്നെ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ ഇത്രയും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പദ്ധതി ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തന കാലയളവിൽതന്നെ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഒരു ആക്ഷൻ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിനും 8 - 9 ജില്ലകളിലായി വരുന്ന പ്രവൃത്തികളിൽ ഓരോ ജില്ലയിലും വരുന്ന പ്രവൃത്തി ഒരേ സമയത്ത് ആരംഭിക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ഒരു ആക്ഷൻ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിനും കാലതാമസമില്ലാതെ പ്രവൃത്തി

പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരമേറിയിട്ട് നാല് മാസമേ ആയിട്ടുള്ളൂ. ബൃഹത്തായ രണ്ട് പദ്ധതികളാണിത്. ദീർഘകാലമായി നമുക്കുള്ള ഒരു സ്വപ്നമാണിത്. ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ വളരെ ആവേശപൂർവ്വം നിയമസഭയിൽ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ ഞാൻ ഭരണകക്ഷി ബഞ്ചിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. അന്ന് ഇവിടെ ഉണ്ടായിരുന്ന എല്ലാവരും കേട്ടിരുന്നതാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് കുറച്ച് കാര്യം ചെയ്തു. ഇപ്പോൾ സമ്പൂർണ്ണമായി ചെയ്യുകയാണ്. അത് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തുതന്നെ പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന ആഗ്രഹം ഞാൻ ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി പറഞ്ഞ സ്ഥിതിക്ക് എല്ലാ തരത്തിലും വേഗത്തിൽ ആക്കാനുള്ള നീക്കം ഉണ്ടാകും. 29.08.2016-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഞാനുമായുള്ള യോഗത്തിനുശേഷം പദ്ധതി പ്രഖ്യാപിച്ച അന്നുതന്നെ കമ്മിറ്റി കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ചെയ്തു. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി ചെയർമാനായും നാഷണൽ ഹൈവേ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറും റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജ്സ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയറും നാറ്റ്പാക് പ്രതിനിധിയും ഈ രണ്ട് പാതകളും കടന്നുപോകുന്ന സ്ഥലത്തെ സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർമാരെയും ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള

കമ്മിറ്റിയാണത്. അവർ മൂന്ന് മാസത്തിനുള്ളിൽ ഇതിന്റെ വ്യക്തമായ റിപ്പോർട്ട് തരും. അപ്പോൾ കറക്ടായി വരും. തീരദേശ ഹൈവേയെക്കുറിച്ച് പഠിക്കാൻ നാറ്റ്പാക് ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അവരും റിപ്പോർട്ട് തരും. മലയോര ഹൈവേയുടെ ഡി.പി.ആർ. പൂർണ്ണമായും കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞു. അന്ന് 5000 കോടിയെന്ന് തീരുമാനിച്ചത് ഇപ്പോൾ 7500 കോടി വരയാകാം. കണക്ഷനൊക്കെ കുറച്ച് അധികമുണ്ടെങ്കിൽ 5000 കോടി മതിയാകാം. മലയോര - തീരദേശ ഹൈവേയ്ക്കുവേണ്ടി 10000 കോടി രൂപ ചെലവഴിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. 2017-2018-ൽ ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനം സ്റ്റാർട്ട് ചെയ്യും. അതിന് മുമ്പ് എല്ലാ തരത്തിലുമുള്ള സാങ്കേതിക കാര്യങ്ങളും പൂർത്തിയാക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അവിടെയുള്ള എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാരുടെയും, നമ്മുടെ നാടിന്റെ മുഴുവൻ പിന്തുണയുമാണ് ഇതിന് ആവശ്യം. ഇത് എല്ലാവരും പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. എല്ലാ ഗവൺമെന്റുകളും ആഗ്രഹിക്കുന്നതാണ്. അത് പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള ഒരു സാഹചര്യം നമ്മളെല്ലാവരുമുള്ള ഈ സഭയ്ക്ക് കിട്ടുകയാണെങ്കിൽ കേരളത്തിന്റെയും നമ്മുടെയും ഭാഗ്യമായിരിക്കുമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. എം. എം. മണി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ നടത്തിയ



വിശദീകരണത്തോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. മലയോര - തീരദേശ ഹൈവേകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസന മുന്നേറ്റത്തിൽ സുപ്രധാനമായ പങ്കാണ് വഹിക്കുന്നത്. എന്നാൽ ഈ ഹൈവേകളുടെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നേരത്തെ ചിലയിടങ്ങളിൽ ഫോറസ്റ്റിന്റെ തടസ്സമുണ്ടായിരുന്നു. പ്രസ്തുത തടസ്സങ്ങൾ നീങ്ങിയോയെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഫോറസ്റ്റിന്റെ ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. വയനാട്ടിലും ഇടുക്കിയിലും ഉണ്ടായിരുന്നു. അത് തീർന്നിട്ടില്ല. അവരുമായി ചർച്ച നടത്തുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട വനം വകുപ്പുമന്ത്രി ഒട്ടും കൺസർവേറ്റീവല്ല. ഒട്ടും യാഥാസ്ഥിതികനല്ല. വളരെ പ്രായോഗികമായി ഫോറസ്റ്റും വേണം നാടും വേണം എന്നതാണ് നമ്മുടെ നയം. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും ശരിയായ നിലപാട് എടുത്തുകൊണ്ട് അദ്ദേഹം ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ട സഹായം നൽകുമെന്ന് ഉറപ്പുണ്ട്. പ്രശ്നങ്ങൾ തീർക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ജോർജ് എം. തോമസ്: സർ, മലയോര ഹൈവേ നടപ്പിലാക്കുമെന്ന പ്രഖ്യാപനം വന്നതോടുകൂടി മലയോരത്തുള്ള ജനങ്ങളെല്ലാം വലിയ ആവേശത്തിനാണ്. തീർച്ചയായും സന്തോഷകരമായ കാര്യമാണ്. കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ ഹൈവേയ്ക്ക് 110 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുണ്ട്. എന്നാൽ റോഡുകൾ പലതും

വിവിധ പദ്ധതികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വികസിപ്പിക്കപ്പെട്ടവയാണ്. NATPAC-ന്റെ അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റിൽ ചെറിയ രൂപത്തിലുള്ള ഭേദഗതി വരുത്തിയാൽ അത് കൂടുതൽ ജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരപ്രദമാവുകയും പത്തിരൂപത് കിലോമീറ്ററുകിലും നീളം കുറയുകവഴി ചെലവു കുറയ്ക്കാനും സാധിക്കും. എം.എൽ.എ.-മാരുടെ ശുപാർശകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ആ വിധത്തിൽ അലൈൻമെന്റിൽ എന്തെങ്കിലും ഭേദഗതി വരുത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ എന്നതാണ് അറിയേണ്ടത്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഗവൺമെന്റിന് അലൈൻമെന്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ പിടിവാശിയൊന്നുമില്ല. ഏറ്റവും നല്ല രീതിയിൽ, ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനകരവും നിർമ്മിക്കാൻ സുഗമവുമായ തരത്തിലുള്ള അലൈൻമെന്റ് ഉണ്ടെങ്കിൽ അതുസംബന്ധിച്ച് NATPAC-മായി സംസാരിക്കുന്നതിന് യാതൊരു പ്രശ്നവുമില്ല. കാരണം റോഡിന്റെ നിർമ്മാണഘട്ടം ആരംഭിക്കുന്നതേയുള്ളൂ. അങ്ങ് എല്ലാ വിശദാംശങ്ങളും തന്നിരുന്നു. കോഴിക്കോട് 110 കിലോമീറ്റർ ലൈൻ വരുന്നത് വിലങ്ങാട് - കല്ലാച്ചി - കടിയങ്ങാട് - തലയാട് - കോടഞ്ചേരി - തിരുവമ്പാടി കൂടരഞ്ഞി - കുമ്പാറ - കക്കാടംപൊയിൽ - വെളിയനോട് എന്നിങ്ങനെയാണ്. ഇതിൽ ഏത് ലൈൻ വേണമെങ്കിലും ആലോചിച്ച് വ്യത്യസ്തം വരുത്തുന്നതിന്

യാതൊരു പ്രശ്നവുമില്ല.

ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ: സർ, 1954-ൽ മലയോര ഹൈവേ എന്ന ആശയത്തിന് കേന്ദ്ര ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ അനുമതി ലഭിച്ചെങ്കിലും ഇതുവരെ അത് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് അതിന് മുൻകൈ എടുക്കുന്നു എന്നറിയുന്നതിൽ അതിയായ സന്തോഷമുണ്ട്. പല കാരണങ്ങളാലും പണി നീളുന്നത് മലയോര മേഖലയിലെ സമഗ്ര വികസനത്തിനുള്ള സാധ്യത നഷ്ടമാകുന്നു എന്നത് മാത്രമല്ല വിനോദ സഞ്ചാരം വഴി ലഭിക്കേണ്ട കോടികളുടെ നഷ്ടം കൂടിയാണ് സംഭവിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ മലയോരങ്ങളുടെ പിന്നോക്കാവസ്ഥ പരിഹരിക്കാനും കാർഷിക വിപണി മെച്ചപ്പെടുത്താനുമായി മലയോരങ്ങളെ റോഡുമാർഗ്ഗം ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതിയാണ് ഇത്. കാസർഗോഡ് മുതൽ ആരംഭിക്കുന്ന ഈ മലയോര ഹൈവേ തെക്കേ അറ്റമായ പാറശ്ശാലയിൽ തീരദേശ ഹൈവേയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കാനാകും. തിരുവനന്തപുരം - കന്യാകുമാരി നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ രണ്ട് ഹൈവേയേയും ബന്ധിപ്പിച്ചാൽ മൂന്ന് ഹൈവേ സംഗമിക്കുന്ന ഒരു കേന്ദ്രമായി പാറശ്ശാല മാറും. ചരക്കു ഗതാഗതത്തിനും കാർഷിക വിപണനത്തിനും വമ്പിച്ച നേട്ടമുണ്ടാക്കാനാകും. അത് നടപ്പിലാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; കേരളത്തിന്റെ വികസന ചക്രവാളത്തിൽ അനന്ത സാധ്യത

കാണുന്ന മലയോര ഹൈവേ യാഥാർത്ഥ്യമാകുമോ; കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ എന്തെങ്കിലും സഹായം ഇതുവഴി പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അതി മനോഹരമായ അങ്ങയുടെ ഈ അവതരണം എന്നെയും സഭയേയും ആവേശം കൊള്ളിച്ചിരിക്കുകയാണ്. തീർച്ചയായും അത് അംഗീകരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾതന്നെ, മലയോര ഹൈവേ സാക്ഷാത്കരിക്കുന്നു എന്ന് സങ്കല്പിക്കുക. അത് സാധ്യമാകുമല്ലോ. തീരദേശ ഹൈവേ വരുന്നു. നാലു വരിയായി നാഷണൽ ഹൈവേ ഡെവലപ് ചെയ്യുന്നു. തിരുവനന്തപുരം - കന്യാകുമാരി റോഡ് ഇപ്പോൾതന്നെയുണ്ട്. അത് വീണ്ടും മെച്ചപ്പെടുത്താം. എന്തായിരിക്കും കേരളത്തിന്റെ സ്ഥിതി. ഇതെല്ലാം ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് സാധിക്കുമെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഈ രണ്ടെണ്ണം ഞങ്ങൾക്ക് പൂർത്തിയാക്കണമെന്നുണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേയുടേതും ഞങ്ങൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നുണ്ട്. തീർച്ചയായും കേരളമാകെ മാറുമെന്നാണ് നമ്മൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. അങ്ങ് പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ നിയമാനുസരണം ചെയ്യുന്നതിന് യാതൊരു തടസ്സവുമില്ല. കേരളത്തിലെ എല്ലാ ഹൈവേകളേയും തമ്മിൽ പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് പ്രയാസമുള്ള നാടല്ല. അതെല്ലാം സ്വാഭാവികമായി സംഭവിക്കുമെന്നാണ് ഞാനും വിശ്വസിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, വൈകാരികമായി എനിക്ക് വളരെ ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയമാണ് മലയോര ഹൈവേ. പക്ഷേ ഈ സഭയിലെ 5 അംഗങ്ങൾ സഭയ്ക്ക് പുറത്ത് നിരാഹാരം കിടക്കുമ്പോൾ, ഉപവാസമനുഷ്ഠിക്കുമ്പോൾ ആ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാൻപോലും തയ്യാറാകാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ ഞാൻ ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം കെ. സി. ജോസഫ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച അതേ കാരണത്താൽ ഞാനും ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങാണ് ഈ ചോദ്യം ക്ലബ്ബ് ചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് കത്ത് നൽകിയത്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, അഞ്ച് അംഗങ്ങൾ സഭയ്ക്ക് പുറത്ത് നിരാഹാരമിരിക്കുന്ന വളരെ ഗുരുതരമായ ഈ സ്ഥിതി വിശേഷത്തിൽ അതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാൻ തയ്യാറാകാത്തതിനാൽ ഞാൻ ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇതേ കാരണത്താൽ ഞാനും ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നില്ല. അഞ്ച് യുവ എം.എൽ.എ.-മാർ കേരളത്തിലെ ഗുരുതരമായ വിഷയങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് നിരാഹാരം കിടക്കുമ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് അതുസംബന്ധിച്ച് ചർച്ചയ്ക്കുപോലും വിളിക്കാതെ, കേരളത്തിലെ വിദ്യാർത്ഥി

സമൂഹത്തെ വഞ്ചിക്കുന്ന സ്വാശ്രയ നടപടിക്കെതിരെ പ്രതിഷേധിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, നേരത്തെ പറഞ്ഞ കാരണങ്ങളാൽ ഞാനും ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്: സർ, കസ്റ്റിമെന്ററി റിപ്പോർട്ടിന്റെ ആഘാതത്തിൽ വീർപ്പമുട്ടിക്കഴിയുന്ന മലയോര മേഖലയിലെ പാവപ്പെട്ട ജനങ്ങളിൽ വികസനത്തിന്റെ വെള്ളിവെളിച്ചം എത്തിക്കുന്നതിന് മലയോര ഹൈവേയ്ക്ക് സാധിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നത്. പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ ഏറ്റവും അവികസിത മേഖലകളായ അട്ടപ്പാടിയേയും മണ്ണാർക്കാടിനെയും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന കാഞ്ഞിരപ്പുഴ വഴി വരുന്ന ഹൈവേ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിയുമോ; അങ്ങനെ പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ അവികസിത മേഖലയിൽ വികസനത്തിന്റെ വെളിച്ചമെത്തിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പാലക്കാട് ജില്ലയിൽ 130 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിലാണ് ഹൈവേ വരുന്നത്. അങ്ങ് ചോദിച്ചതുകൊണ്ട് ഞാൻ എടുത്തു പറയുകയാണ്. പൊൻപാറ - എടത്തിനാട്ടുകര - കാപ്പുപറമ്പ് - തിരുവിഴാംകുന്ന് - കോട്ടോപ്പാടം - കുമാരപുത്തൂർ - മണ്ണാർക്കാട് - പാലക്കാട് -

പുതുനഗരം - കൊല്ലങ്കോട് - നെന്മാറ - വടക്കാഞ്ചേരി - പന്തലംപാടം എന്നതാണ് റൂട്ട്. അതിൽ ഭേദഗതി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടില്ല. തീർച്ചയായിട്ടും പാലക്കാടിന്റെ ഈ ഭാഗമില്ലാതെ ഇത് തീരത്തില്ല. സ്വാഭാവികമായിട്ടും വലിയ പ്രയോറിറ്റിയിൽതന്നെ പാലക്കാടിൽ അത് പണിയുന്നതാണ്.

ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ എം.എൽ.എ.-മാർ ചോദ്യം ചോദിച്ചപ്പോൾ വന്നതിൽ നന്ദിയുണ്ട്. പക്ഷേ ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നതുകൊണ്ട് നിരാഹാരത്തിന് ഒരു കുറവും വരുമായിരുന്നില്ല എന്നുമാത്രമേ ഞാൻ പറയുന്നുള്ളൂ.

ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ: സർ, മലയോര മേഖലയിൽ വയനാട് - മലപ്പുറം ജില്ലയെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത് ചൂരൽമലയിൽനിന്നും നിലമ്പൂരിലെ പോത്തുകല്ലിലേയ്ക്കുള്ള റോഡാണ്. അത് സർവ്വെ നടത്തുന്നതിനായി പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. 8 ലക്ഷം രൂപ ഇപ്പോൾ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ കഴിഞ്ഞയാഴ്ച സർവ്വെയ്ക്കുവേണ്ടി അവിടെ വന്നതാണ്. എന്നാൽ തുടക്കത്തിലേ ഫോറസ്റ്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ ഒബ്ജക്ഷനുകളായതിനാൽ സർവ്വെ നടത്താൻ പറ്റിയില്ല. ആ വിവരം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയേയും വനംവകുപ്പ് മന്ത്രിയേയും ഞങ്ങൾ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. സർവ്വെപോലും നടത്താൻ സാധ്യമല്ലാത്തതായ അവസ്ഥയിൽ ഈ പദ്ധതി മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ പ്രയാസമുണ്ടാകും.

ആയതിനാൽ അടിയന്തരമായി മുഖ്യമന്ത്രിയും ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരുമായി ചർച്ച നടത്തി ആ സർവ്വെയെങ്കിലും പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ ചെയ്യണമെന്നാണ് പറയുവാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, 98 കിലോമീറ്ററാണ് വയനാട്ടിൽ ആകെ ഉള്ളത്.

അതിൽ 2 കിലോമീറ്റർ ഫോറസ്റ്റാണ്. ബോയ്സ് ടൗൺ - മാനന്തവാടി - നാലാംമൈൽ - അഞ്ചുകുന്ന് - പനമരം - കൈനാട്ടി - കൽപ്പറ്റ - കാപ്പംകൊല്ലി - മേപ്പാടി - ചൂരൽമല - അരുണപ്പുഴയാണ്. ഇതിൽ ചൂരൽമല മുതൽ അരുണപ്പുഴ വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് 2 കിലോമീറ്ററാണ് ഫോറസ്റ്റുള്ളത്. മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ 101 കിലോമീറ്ററാണുള്ളത്. അരുണപ്പുഴ - തമ്പുരാട്ടിക്കല്ല് - പാലുണ്ട - എടക്കര - കരുളായി - മുത്തേടം - പൂക്കോട്ടുപാടം - കാളിക്കാവ് - കേരളം - കിഴക്കേത്തല (കരുവാരക്കുണ്ട്) - തരിശു - പുലവെറ്റ - കരിങ്കൽതോണി - പൊൻപാറ - വെളിയാനോട് - പൂക്കോട്ടുപാടം ഇവയാണ്. ഫോറസ്റ്റിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യം ഞാൻ പറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി, ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി, വനംവകുപ്പ് മന്ത്രി എന്നിവരുമായി ഞാൻ ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യാം. സംസാരിച്ച് പരിഹാരം കാണാം.

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, തീരദേശ ഹൈവേ ഏകദേശം ആറര



കിലോമീറ്റർ പൂർത്തിയാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. രാഷ്ട്രീയ സമ്മർദ്ദത്തിന്റെ ഫലമായി ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ സമയത്തിന് ജോലി പൂർത്തിയാക്കാത്തതാണ് പൊന്നാനി മുതൽ കോഴിക്കോട് വരെയുള്ള ഭാഗത്തുള്ള തീരദേശ ഹൈവേയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ തടസ്സമായി നിൽക്കുന്നത്. ഈ റോഡും ചമ്രവട്ടം റഗുലേറ്റർ-കം-ബ്രിഡ്ജിനെയാണ് ആശ്രയിക്കാൻ പോകുന്നതെന്നാണ് മറ്റൊരു പ്രധാന കാര്യം. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ആ ഭാഗങ്ങളിൽ ശക്തമായ ട്രാഫിക്കുണ്ടാകാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്. പൊന്നാനി നഗരത്തിൽനിന്നും പുറത്തുരിലേയ്ക്ക് ഒരു പാലം നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ട് ഈ അലൈൻമെന്റ് മാറ്റിയാൽ മാത്രമേ ഇതിന്റെ പൂർണ്ണമായ ഉപകാരം ഈ റോഡ് ട്രാഫിക്കിന് ഉണ്ടാവുകയുള്ളൂ. അത്തരത്തിലുള്ള വല്ല തീരുമാനങ്ങളും അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അതിന്റെ തീരുമാനങ്ങളൊന്നും ആയിട്ടില്ല, ആ സ്റ്റേജ് ആകുന്നതേയുള്ളൂ. തീരദേശ ഹൈവേയെ സംബന്ധിച്ച് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറായിട്ടില്ല. അവിടെയിപ്പോൾ പൊന്നാനി മുതൽ കോഴിക്കോട് വരെയുള്ള റോഡിൽ മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ ആശാൻപട മുതൽ പാവണ്ണ വരെ 4.5 കിലോമീറ്റർ ആണ് പൂർത്തീകരിച്ചത്. തീരദേശ ഹൈവേ മൊത്തം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ 'ഭാരത് മാല' എന്ന പ്രോഗ്രാമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനായി നമ്മൾ ഇപ്പോൾ

ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയടക്കം ഇത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പദ്ധതിയിൽപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ എന്ന് ആലോചിക്കണം. ഇല്ലെങ്കിലും നമ്മൾ പ്രഖ്യാപിച്ചതുപോലെ തീരദേശ ഹൈവേയ്ക്ക് 4000 കോടി രൂപ വേണം, അത് നിർമ്മിക്കാൻ തന്നെയാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. വേറെയും ഒരുപാട് റോഡുകൾ ഉണ്ട്. ഉദാഹരണത്തിന് എറണാകുളത്തു നിന്നും ആലപ്പുഴ കയറണമെങ്കിൽ അന്ധകാരനശിയിൽ രണ്ടു പാലം വേണം. കഴിഞ്ഞ വി.എസ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അവിടത്തെ എം.എൽ.എ. ശ്രീ. ആരിഫായിരുന്നു. അവിടെ ഒരു പാലം പണിതിട്ടുണ്ട്. രണ്ടാമത്തെ പാലം ഇപ്പോൾ നിർമ്മിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെ കുറേകാര്യങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. അതിനെ കണക്ട് ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ്. തോട്ടപ്പള്ളിയിലുള്ളത് വീതിയുള്ള പാലമല്ല, അവിടെ ഒരു പുതിയ പാലം പണിയേണ്ടി വരും. നീണ്ടകരയിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ തന്നെ പുതിയ പാലം നിർമ്മിക്കാൻ പോകുകയാണ്. അത് ഏകദേശം ധാരണയായിട്ടുണ്ട്. അലൈൻമെന്റ് ഏതുവഴിയാകണമെന്നതിൽ സുഗമമായ സഞ്ചാരത്തിനാണ് പ്രാധാന്യം. കാസർഗോഡു നിന്നും തിരുവനന്തപുരം വരെ ഏറ്റവും ലാഭകരമായി, അധികം ആളുകളെ ഉപദ്രവിക്കാതെ സുഗമമായി സഞ്ചരിക്കണം. ഇങ്ങനെ ഒരുപാട് ഘടകങ്ങൾ ഉണ്ട്. അങ്ങ് പറയുന്നത് ഏത് ഘടകത്തിൽപ്പെടും, അതനുസരിച്ച് മാറ്റം

വരുത്താം. അതിൽ പ്രശ്നമൊന്നുമില്ല.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, മലയോര ഹൈവേ എന്ന ആശയം നടപ്പാക്കാൻ തീരുമാനിച്ച ഈ ഗവൺമെന്റിനെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ കോട്ടയം ജില്ലയിൽ 24 കിലോമീറ്റർ മാത്രമേയുള്ളൂ, അവിടെയെന്ന് പറ്റിയെന്ന് എനിക്ക് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. പ്രത്യേകിച്ചും മലയോര മേഖലയായ പൂഞ്ഞാർ, ഡോ. എൻ. ജയരാജിന്റെ കാഞ്ഞിരപ്പള്ളി..., അവിടെ 24 കിലോമീറ്റർ മാത്രമേ ഉള്ളൂ, അതുപോര. അതിന്റെ റൂട്ട് അങ്ങ് പറയണം. പ്രത്യേകിച്ചും മലയോര മേഖലയിൽ ഞാൻ കാണുന്നത് ഫോറസ്റ്റ് മേഖലയിലേയ്ക്ക് പോകേണ്ടി വരും. കാരണം, പൂഞ്ഞാർ-തെക്കേകര, പൂഞ്ഞാർ-മുണ്ടക്കയം, കോരുത്തോട്-എരുമേലി, അങ്ങനെ വന്നാൽ 24 കിലോമീറ്ററിന്റെ സ്ഥാനത്ത് 86 കിലോമീറ്റർ വരും. അതു കാണുന്നില്ല, ആ കാര്യം കൂടി പ്രത്യേകം പരിഗണിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ? അതുപോലെ എം.എൽ.എ.-മാരുടെ നിരാഹാരത്തിനെക്കുറിച്ച് ഒരു വാക്കു പറയുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയനുമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ നേരിട്ട് സംസാരിച്ച്, പ്രതിപക്ഷനേതാവിനെക്കൂടി വിളിച്ച് ഇന്നു തന്നെ നിരാഹാരസമരം അവസാനിപ്പിക്കാൻ..., ന്യായ അന്യായങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. സുപ്രീംകോടതി വിധി വന്നിരിക്കുകയാണ്. അത് തീർക്കാൻ

ജനാധിപത്യപരമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ മുൻകൈയെടുക്കണം. ആ കാര്യം കൂടി അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കോട്ടയം ജില്ലയിൽ മുണ്ടക്കയം-എരുമേലി-പ്ലാച്ചേരി വരെയായി നിർദ്ദിഷ്ട മലയോര ഹൈവേയുടെ 24 കിലോമീറ്റർ റൂട്ട്. അത് പരഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങൾ പരിശോധിക്കാം, എനിക്ക് അതിനെപ്പറ്റി ഇപ്പോൾ പറയാൻ കഴിയില്ല. 104 കിലോമീറ്റർ ആയി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമോ എന്ന് തുറന്ന മനസ്സോടെ പരിശോധിക്കാം. നാറ്റ്പാക്കിലെ വിദഗ്ദ്ധരായി നമുക്ക് പരിശോധിക്കാം. പ്രൊപ്പോസൽ വന്നിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം: സർ, 1999-ൽ നായനാർ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ അന്ന് ശ്രീ. ശിവദാസൻ നായർ ധനകാര്യവകുപ്പ് മന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോൾ പ്രഖ്യാപിച്ച ഈ പദ്ധതിപ്രകാരം, 1999-ൽ ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് വിളിച്ച കൂട്ടിയ യോഗത്തിൽ തീരുമാനിച്ച അലൈൻമെന്റും, 2003-ൽ ഡോ. എം. കെ. മുനീർ വിളിച്ച കൂട്ടിയ യോഗത്തിൽ തീരുമാനിച്ച അലൈൻമെന്റും അല്ല ഇപ്പോൾ വന്നിരിക്കുന്നത്. ശ്രീ. ജോർജ്ജ് എം. തോമസിന്റെ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച് പുന:പരിശോധന നടത്താം എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതിനെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. ആ

രൂപത്തിൽ അത് ചെയ്യണം. അതല്ലാതെ നിലവിലുള്ള സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയെ തന്നെ എടുത്ത് പരിച്ചുവെച്ചിട്ട് കാര്യമില്ല. എനിക്കു വയ്യാനുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശം, ഇന്ന് നമ്മൾ വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന റോഡുകൾ എല്ലാം ടു ലൈൻ റോഡുകളാണ്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുള്ള എം.സി. റോഡിൽ വളരെ വാഹനത്തിരക്കാണ്. നമ്മൾ ഭാവി മുന്നിൽകണ്ടുകൊണ്ടുള്ള വികസനം ഇവിടെ ചിന്തിക്കുന്നില്ല. നമ്മൾ ഇനി ഫോർലൈൻ റോഡുകളെക്കുറിച്ചെങ്കിലും മിനിമം ചിന്തിക്കണം. Six line road-ഉം twelve line road-ഉം ലോകത്തുള്ളപ്പോൾ ഒരു ഫോർലൈൻ റോഡിനെപ്പറ്റിയെങ്കിലും നമ്മൾ ചിന്തിക്കണം. ആ രൂപത്തിൽ മലയോര ഹൈവേയും കെ.എസ്.ടി.പി. എടുത്തിരിക്കുന്ന റോഡുകളും ഫോർ ലൈനാക്കണം. അവ മുഴുവൻ പൂർത്തിയാക്കണമെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്, പക്ഷെ ചെയ്യാവുന്നിടത്തോളം പൂർത്തിയാക്കണം. ആ നിലയിൽ ഭാവിയിലേകണ്ടുകൊണ്ട് ആലോചിക്കാൻ അങ്ങേയ്ക്ക് കഴിയുമോ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇവിടെ മലയോര പാതയുടെ

അലൈൻമെന്റിനെക്കുറിച്ചാണ് പറഞ്ഞത്. മറ്റൊന്ന് പറഞ്ഞത് പൊതുവായിട്ടുള്ള നാലുവരി പാതയെക്കുറിച്ചാണ്. അതു നമുക്ക് ചർച്ചചെയ്യാം. ഇത് പത്തനംതിട്ട ജില്ലയിൽ പ്ലാച്ചേരി-റാന്നി- കുമ്പഴ-കോന്നി- പത്തനാപുരം. അലൈൻമെന്റോന്നും

യോഗത്തിൽ തീരുമാനിക്കാൻ കഴിയില്ല. മന്ത്രിമാരെങ്ങനെയാണ് അലൈൻമെന്റ് തീരുമാനിക്കുന്നത്. അതൊക്കെ തെറ്റായി അന്നെടുത്ത തീരുമാനങ്ങളാണ്. അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച് ഇന്ത്യയിൽ നാറ്റ്‌പാക്കാണ് ആധികാരികമായി തീരുമാനിക്കുന്നത്. ആ അലൈൻമെന്റിൽ ഭേദഗതി വരുത്താം. നാലുവരിപ്പാതയെപ്പറ്റി ഇപ്പോൾ ദേശീയ പാതയാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്, കാരണം നമ്മൾ ചിന്തിക്കുന്നതുപോലെ ജനങ്ങളും ചിന്തിക്കണമല്ലോ. നമ്മൾ മാത്രം ചിന്തിച്ചിട്ടു കാര്യമില്ല. അവരുടെ അധിവാസം, ഈ നാട്ടിലെ മുഴുവൻ ജനങ്ങളെയും പറഞ്ഞയച്ചശേഷം റോഡു പണിയാൻ പറ്റുമോ. അതെല്ലാം പരിശോധിക്കണം. സ്ഥലമുള്ളിടത്ത് നാലുവരിപ്പാത വേണം, ദേശീയപാത വേണം. ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം പറഞ്ഞ കാര്യം, എവിടെയെല്ലാം സാധ്യമാണോ അത് ചർച്ച ചെയ്യാം. ഗവൺമെന്റ് അതിന് അനുകൂലമാണ്.

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ: സർ, നിലവിൽ ദേശീയപാതാ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് എത്രനാളായി ചർച്ച നടത്തുന്നു. ചേർത്തല - തിരുവനന്തപുരം പാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നിരവധി പ്രാവശ്യം കേന്ദ്ര നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി നോട്ടീഫിക്കേഷൻ റദ്ദു ചെയ്തു. അവസാനം ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയത് പ്രിയപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും, നമ്മുടെ പ്രിയപ്പെട്ട മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രിയും കേന്ദ്ര

ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയും, പ്രധാനമന്ത്രി ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു എന്നാണ്. ചേർത്തല-തിരുവനന്തപുരം പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് കൺസൾട്ടൻസിയെ വെച്ചു എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സമരങ്ങളൊക്കെ നടന്നതാണ്. 40 മീറ്ററാണ് വീതി കൂട്ടേണ്ടത്. 40 മീറ്റർ വേണ്ടാ എന്നും 20 മീറ്റർ മതിയെന്നുമുള്ള വാദഗതികൾ പലയിടത്തും നടക്കുന്നുണ്ട്. കൺസൾട്ടൻസിയെ വെച്ചു കഴിഞ്ഞുവെങ്കിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ നിയന്ത്രണത്തിൽ തന്നെയാണോ ചേർത്തല-തിരുവനന്തപുരം പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർണ്ണമാകുന്നത്. സ്ഥലമെടുത്തു കൊടുക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ 2 വർഷത്തെ സമയം പറഞ്ഞിരുന്നു, ആ രണ്ടു വർഷംകൊണ്ട് ഈ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടത്താൻ കഴിയുമോ. അതിന്റെ ഭാഗമായ ആറ്റിങ്ങലിലുള്ള മാമത്തെ ബൈപ്പാസ് തുടങ്ങിയവയ്ക്കുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുത്തിട്ട് 10-12 വർഷം കഴിഞ്ഞു, പക്ഷെ ഒന്നും ചെയ്യാതെ കിടക്കുകയാണ്. ഇക്കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് അറിയാൻ ആഗ്രഹമുണ്ട്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, മുമ്പ് വി.എസ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് തീരുമാനമെടുത്തു. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അതുമായി മുന്നോട്ടുപോയി, 40 മീറ്ററിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഉറച്ചു നിൽക്കുകയാണ്. ചിലസ്ഥലങ്ങളിൽ കുറച്ചു

പ്രയാസമാണ്. അതിനൊക്കെ നല്ല കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കാനാണ് തീരുമാനം. അതുപോലെ വളരെ നീതിപൂർവ്വം രണ്ടു വശത്തു നിന്നും സ്ഥലമെടുക്കണം, അതിനൊക്കെ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ കഴപ്പം കാണിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനൊക്കെ വളരെ വ്യക്തമായ റിപ്പോർട്ടുകൾ ഉണ്ട്. അതൊക്കെ താമസം ഉണ്ടാക്കുന്നതാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തു തന്നെ, സ്ഥലമേറ്റെടുത്തു കൊടുത്താൽ മൂന്ന് വർഷക്കാലം കൊണ്ട് പണി പൂർത്തീകരിച്ചു തരാമെന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ഉറപ്പ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഞാനും ആ യോഗത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഒരുപാട് സ്ഥലം എടുത്തിട്ടുണ്ട്. എറണാകുളം മുതൽ വടക്കോട്ട് നാലുവരിപ്പാതയാണ്. ചേർത്തല, തിരുവനന്തപുരത്തുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. കടംകംപള്ളിസുരേന്ദ്രന്റെ മണ്ഡലം, അവിടം വരെ കുറേ സ്ഥലത്തിന് പ്രശ്നമൊന്നുമില്ല. ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ട്. ആ പ്രശ്നങ്ങളൊക്കെ വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിക്കാൻ കളക്ടർമാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ചില കളക്ടർമാർ സ്ലോ ആണ്, ഇതെല്ലാം മോണിറ്റർ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ശക്തമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുകയാണ്. ഈ സ്ഥലമെടുത്ത് 50 വർഷക്കാലം വെറുതെ കിടന്നു, അതാണ് പ്രശ്നം. ആദ്യകാലത്തുണ്ടായ അനാസ്ഥയാണ് ഇപ്പോൾ നമുക്ക് കുറച്ചു കൂടുതൽ വില



കൊടുക്കേണ്ടി വന്നത്. ഏതായാലും ശരി, തികച്ചും ന്യായമായ റീഹാബിലിറ്റേഷനും, കോമ്പൻസേഷനും തികച്ചും ജനാധിപത്യപരമായി കൊടുക്കും. നമ്മളെല്ലാം അംഗീകരിച്ച റൂട്ടാണ്, അത് പൂർത്തിയാക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. മൂന്ന് വർഷമാണ് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. പഠയുന്നത്. അവർതന്നെയാണ് അതോറിറ്റി. അവർ തന്നെയാണ് പണിയുന്നത് യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട.

ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ: സർ, 1195 കി.മീ. ദൈർഘ്യമുള്ള മലയോര ഹൈവേയും, അതോടൊപ്പം തീരദേശ ഹൈവേയും നിർമ്മിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചു എന്നുള്ളത് വളരെ സന്തോഷകരമായ കാര്യമാണ്. മലയോര ഹൈവേയുടെ കണ്ണൂർ ജില്ലയുടെ പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചത് എന്റെ മണ്ഡലമായ ചെറുപുഴ വച്ചാണ്. അതിന്റെ പ്രവൃത്തി ഇപ്പോഴും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. അത് സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പം തന്നെ എന്റെ മണ്ഡലമായ പയ്യന്നൂരിൽ നിന്നും ചെറുപുഴയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരാനുള്ള റോഡ് ദീർഘകാലമായി പൊളിഞ്ഞു കിടക്കുകയാണ്. അതേ ഘട്ടത്തിൽ തന്നെയാണ് അതിന് ഭരണാനുമതിയായി, സാങ്കേതികാനുമതിയായി, ടെണ്ടർ നടപടി സ്വീകരിച്ചു. അതിന് പ്രത്യേകാനുവാദം ലഭിച്ചില്ല എന്ന കാരണത്താൽ ടെണ്ടർ നടപടികൾ

പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടില്ല. ആ റോഡ് തികച്ചും ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാതെ യാത്ര ദുസ്സഹമായി മാറിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്, ജനങ്ങൾ പ്രക്ഷോഭത്തിലാണ്. ആ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം എപ്പോൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് അങ്ങ് അറിയിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയും, മലയോര ഹൈവേയുമായി ഒരർത്ഥത്തിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡാണ്. ഈ റോഡ് തകർന്ന് തരിപ്പണമായി കിടക്കുകയാണ്. ഒരു ദിവസം തന്നെ മുപ്പത് നാല്പത് നിവേദനം എനിക്ക് കിട്ടുന്നുണ്ട്. റോഡിന്റെ മൂന്ന് നാലു ചിത്രങ്ങൾ കിട്ടുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അദ്ദേഹം നിരാഹാരസമരം കിടന്നു എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് അത് ടെണ്ടർ ചെയ്തു. ടെണ്ടർ ചെയ്തപ്പോൾ ഫൈനാൻസ് സാങ്ഷൻ ചെയ്തില്ല, ബഡ്ജറ്റിൽ ഇല്ലാത്ത വർക്കാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള അപാകതകളാണ് സംഭവിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇത് ബഡ്ജറ്റിൽ ഇല്ലാത്ത വർക്കാണ്, ഫൈനാൻസിൽ സാങ്ഷൻ ഇല്ല, ടെണ്ടർ ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. സ്വാഭാവികമായും ഗവൺമെന്റ് സെക്രട്ടറിക്ക് അത് കൊടുക്കാൻ പറ്റുകയില്ല. അതിന്റെ കരുക്ക് അഴിച്ചു, ഫൈനാൻസിന്റെ സാങ്ഷൻ കിട്ടി, ചീഫ് സെക്രട്ടറിയോട് ടെണ്ടർ കമ്മിറ്റി കൂടണമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുകഴിഞ്ഞാൽ

നേരത്തെയുള്ള ടെണ്ടറിന്റെ തുകയിൽ വ്യത്യാസമില്ല, നിലവിലുള്ള കരാറുകാരന് കൊടുത്ത് എത്രയും വേഗം പണി പൂർത്തീകരിച്ചു തരണമെന്നുള്ളത് ഗവൺമെന്റിന്റെയും കൂടി ആവശ്യമാണ്. എത്രയും വേഗം അത് പൂർത്തീകരിക്കും.

ഹോപ്പ് പ്ലാന്റേഷൻ

\*92 ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ

ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേള

ശ്രീ. കെ. ബാബു

ശ്രീ. പി.വി. അൻവർ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് റവന്യൂവും

ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) മുൻ സർക്കാർ 724 ഏക്കർ ഹോപ്പ് പ്ലാന്റേഷൻസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക് പതിച്ചു നൽകാൻ എടുത്ത തീരുമാനം അതേ സർക്കാർതന്നെ റദ്ദാക്കാനിടയാക്കിയ സാഹചര്യം എന്തായിരുന്നുവെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) ഇക്കാര്യത്തിൽ ത്വരിതാനുബന്ധം നടത്തണമെന്ന് വിജിലൻസ് കോടതി ഉത്തരവിട്ടിട്ടുണ്ടോയെന്നും ആ കേസിലെ പ്രതികൾ ആരൊക്കെയാണെന്നും അറിയുമോ;

(സി) ത്വരിതാനുബന്ധത്തിന്റെ നിലവിലെ സ്ഥിതി അറിവുണ്ടോ; എങ്കിൽ വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഡി) ഹോപ്പ് പ്ലാന്റേഷൻ ഭൂമി പതിച്ചുനൽകുവാൻ നടന്ന നീക്കത്തെക്കുറിച്ച്

സർക്കാർ തലത്തിൽ എന്തെങ്കിലും അന്വേഷണം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കുമോ?

റവന്യൂവും ഭവന നിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ): സർ, മുൻ സർക്കാർ 724 ഏക്കർ ഭൂമി ഹോപ്പ് പ്ലാന്റേഷൻസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക് പതിച്ചുനൽകാൻ തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ല. എന്നാൽ 151 ഏക്കർ മിച്ചഭൂമിയായി ഏറ്റെടുക്കാൻ മുൻ മന്ത്രിസഭാ യോഗ തീരുമാനപ്രകാരം 20.02.2016 സർക്കാർ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിരുന്നു. എങ്കിലും 6.04.2016-ലെ മന്ത്രിസഭാ യോഗതീരുമാനപ്രകാരം പ്രസ്തുത ഉത്തരവ് റദ്ദാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്.

(ബി) ഉണ്ട്. മുവാറ്റുപുഴ വിജിലൻസ് കോടതിയുടെ ഉത്തരവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്പെഷ്യൽ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ യൂണിറ്റ് -II മുഖേന ഒരു ത്വരിതാന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു. പ്രതികളെ സംബന്ധിച്ച വിവരം ഈ വകുപ്പിൽ ലഭ്യമല്ല.

(സി) ത്വരിത അന്വേഷണം പുരോഗതിയിലാണ്.

(ഡി) ഇത് സംബന്ധിച്ച ഫയൽ മന്ത്രിസഭാ ഉപസമിതി പരിശോധിച്ചുവരുന്നു.

ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രനവേണ്ടി (ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ): സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ അവസാന

കാലഘട്ടങ്ങളിൽ മെത്രാൻ കായൽ, കടമക്കുടി ഭൂമി, പുത്തൻവേലിക്കരയിലെ മിച്ചഭൂമി, ചെമ്പ് ഭൂമി ഇടപാട് എന്നിങ്ങനെയുള്ള ഭൂമി സംബന്ധമായ കുടകോണത്തെ സംബന്ധിച്ച് ക്യാബിനറ്റ് സബ്കമ്മിറ്റി പരിശോധിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന് പത്രവാർത്ത കാണുകയുണ്ടായി.

അപ്രകാരമൊരു പരിശോധന ഗവൺമെന്റ് നടത്തിവരുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: ഉണ്ട്.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: കുപ്രസിദ്ധനായ സന്തോഷ് മാധവന്റെ ബിനാമി കമ്പനിക്ക് 127 ഏക്കർ ഭൂമി നികത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള അനുവാദം നൽകിയതിനെത്തുടർന്ന് ഇതുസംബന്ധിച്ച് തിരുവനന്തപുരം വിജിലൻസ് കോടതിയിൽ പരാതി വരികയും അതന്വേഷിക്കാൻ വിജിലൻസിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അപ്രകാരം അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നുണ്ടോ; ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രതികളെ മനസ്സിലാക്കുന്നതിന് സന്ദർഭം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: പ്രസ്തുത പരാതി സംബന്ധിച്ചുള്ള അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു: ഭൂമി കയ്യേറ്റവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അതീവ ഗുരുതരമായ കാര്യങ്ങളാണ് കേരളത്തിൽ പൊതുവേ കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. അതിൽ ഹോപ്

പ്ലാനേഷൻ/ഹാരിസൺ പ്ലാനേഷൻ പോലുള്ള കമ്പനികൾ ഒട്ടനവധി സർക്കാർ ഭൂമി അനധികൃതമായി കൈവശം വയ്ക്കുന്നുണ്ട്. വയനാട്ടിൽ ഹാരിസൺ കമ്പനി കൈവശം വയ്ക്കുന്ന അനധികൃത ഭൂമിയുടെ അളവ് എത്രയാണ്; അത് സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അത് തിരിച്ചുപിടിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ടോ? കൂടാതെ ഈ കമ്പനികൾ ഇത്തരം സർക്കാർ ഭൂമി മറുപാട്ടം നൽകുന്നത് സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: ഹാരിസൺ മലയാളം കമ്പനി കൈവശം വയ്ക്കുന്ന ഭൂമി സംബന്ധിച്ച് പരിശോധന നടത്തിയ റിപ്പോർട്ട് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. റിപ്പോർട്ടിന്റെ നിയമപരമായ വശങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനായി നിയമവകുപ്പിന് നൽകിയിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. ബാബു: സർ, കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ അവസാന ഘട്ടത്തിലാണ് വഴിവിട്ട രീതിയിൽ പല വ്യക്തികൾക്ക്/സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ഭൂമി പതിച്ചുകൊടുക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തത്. ആ തീരുമാനത്തിന്മേൽ ഇപ്പോൾ അധികാരത്തിലുള്ള എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ത്വരിതാനേച്ഛണം നടത്തുന്നതിന് തീരുമാനിക്കുകയും അന്വേഷണവുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നു എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ആ അന്വേഷണം എപ്പോൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കും; ഇത്തരത്തിൽ വഴിവിട്ട

രീതിയിൽ ഭൂമി ദാനം ചെയ്തവർക്കെതിരെ എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: ത്വരിതാനുപേക്ഷണത്തിന്റെ സമയപരിധി കൃത്യമായി നിശ്ചയിക്കുന്നത് എളുപ്പമുള്ള കാര്യമല്ല. അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ടിനെത്തുടർന്നാണ് ഇതിന്മേൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ: സർ, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ് പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ നെല്ലിയാമ്പതിയിൽ ഹോപ്പ് ഗ്രൂപ്പിന്റെ 724 ഏക്കർ സ്ഥലത്തിന് നികുതിയടയ്ക്കാൻ അനുവാദം നൽകിയത്. പിന്നീട് ആ തീരുമാനം റദ്ദ് ചെയ്തു എന്നും പറയുന്നുണ്ട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇതിന്റെ യാഥാർത്ഥ്യം ഇപ്പോഴും ആർക്കും അറിയില്ല. 724 ഏക്കർ സ്ഥലത്തിന് ഹോപ്പ് ഗ്രൂപ്പ് നികുതി അടയ്ക്കുന്നുണ്ടോ; അതോ പഴയ സ്റ്റാറ്റസ്കോ തന്നെയാണോ ഈ ഭൂമിക്ക് നിലനിൽക്കുന്നത്?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: 724 ഏക്കർ സ്ഥലം അനുവദിച്ചുകൊടുത്തിട്ടില്ലെന്ന് നേരത്തെ ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. സ്വാഭാവികമായി കമ്പനിയുടെ കയ്യിലുണ്ടായിരുന്ന ഭൂമിയുടെ പരിധി നിശ്ചയിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് അവരുടെ ആക്ഷേപങ്ങൾ പരിശോധിച്ചുവന്ന സന്ദർഭത്തിൽ 151 ഏക്കർ ഭൂമിയാണ്

ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി തീരുമാനിച്ചത്.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, ഈ വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒട്ടനവധി ഗൗരവതരമായ ചർച്ചകൾ നിയമസഭ നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇതിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടത് രാജമാണിക്യം റിപ്പോർട്ടാണ്. 1947-ന് മുൻപ് ബ്രിട്ടീഷ് കമ്പനികളുമായി ഉണ്ടാക്കിയ കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇന്നും പല ഇന്ത്യൻ കമ്പനികളും പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. 1947-ൽ ഇന്ത്യ സ്വതന്ത്രയായതോടുകൂടി യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇത്തരം കരാറുകളെല്ലാം റദ്ദുചെയ്യപ്പെടേണ്ടതാണ്. പക്ഷേ നിർഭാഗ്യവശാൽ 1947-ന് മുൻപ് ബ്രിട്ടീഷ് കമ്പനികളുമായി തെറ്റായ രൂപത്തിൽ കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെട്ട കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽത്തന്നെ ഇന്നും ഇത്തരം കമ്പനികൾ ഇന്ത്യയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നു എന്നതാണ് രാജമാണിക്യം കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടിന്റെ കാതൽ. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഭൂമി പരിധി സംബന്ധിച്ച ആക്ടിന്റെ പരിധിയിൽ നിന്ന് ഈ കമ്പനികൾ പുറത്ത് നിൽക്കുന്നത് തൊഴിലാളികൾക്ക് ജോലി നൽകുന്നു എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്. എന്നാൽ ഇന്ന് ഈ കമ്പനികൾ പ്രസ്തുത ഉദ്ദേശ്യം നിർവ്വഹിക്കുന്നില്ല. ആയിരം തൊഴിലാളികൾ ജോലി ചെയ്തിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇന്ന് 100 ഉം 50 ഉം ആയി കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ എന്ത് പർപ്പസിനുവേണ്ടിയാണോ ഭൂമി പരിധി സംബന്ധിച്ച ആക്ടിന്റെ



പരിധിയിൽനിന്ന് ഈ കമ്പനികളെ പുറത്താക്കിയത്, ഇന്ന് ആ കമ്പനികൾ ആ ഉദ്ദേശ്യം നിർവ്വഹിക്കുന്നില്ല. ഈയൊരു സഹചര്യത്തിൽ രാജമാണിക്യം റിപ്പോർട്ടിന്റെ ഗൗരവം വളരെ വിലപ്പെട്ടതാണ്. ഈ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന നടപടികളെ സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: രാജമാണിക്യം സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകൾ പരിശോധിച്ച് വരികയാണ്. പ്ലാന്റേഷൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് പുതുതായി നിയമനിർമ്മാണം നടത്തണമെന്ന നിർദ്ദേശം കൂടിയാണ് അദ്ദേഹം നൽകിയിരിക്കുന്നത്. ഈ ശുപാർശ സംബന്ധിച്ച് നിയമവകുപ്പുമായി ആലോചിച്ച് വരികയാണ്. ഇതിന്റെ നിയമ സാധുതയെക്കുറിച്ച് തീരുമാനം എടുക്കുന്നമുറയ്ക്ക് തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കും. ശ്രീ. രാജമാണിക്യം സ്പെഷ്യൽ ഓഫീസർ എന്ന നിലയിൽ പരിശോധന നടത്തുകയും ചില ഭൂമികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് നോട്ടീസ് നൽകുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഇപ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകിയതിനെത്തുടർന്ന് കമ്പനികൾ കോടതിയെ സമീപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. പ്രസ്തുത കേസ് ഇപ്പോൾ ഹൈക്കോടതിയിൽ നിലനിൽക്കുകയാണ്.

ശ്രീമതി വീണ ജോർജ്ജ്: സർ, ഹൈക്കോടതിയിൽ കേസ് പെന്റിംഗ്

ആയിരുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് ഹോപ് പ്ലാന്റേഷനുകൾപ്പെടെ ഭൂമി പതിച്ച് നൽകാൻ മന്ത്രിസഭ തീരുമാനമെടുത്തത്. അത് കേസിനെ ബാധിക്കില്ലായെന്നാണ് അന്ന് വിശദീകരിച്ചിരുന്നത്. പതിനായിരക്കണക്കിന് ആളുകൾക്ക് ഭൂമിയില്ലാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ, ഈ രീതിയിൽ കോടതിയിൽ കേസ് പെന്റിംഗ് ആയിരിക്കുന്ന അവസരത്തിൽപ്പോലും എന്ത് സാഹചര്യത്തിലാണ് അന്നത്തെ മന്ത്രിസഭ ഈ രീതിയിലുള്ള തീരുമാനമെടുത്തത് എന്നത് സംബന്ധിച്ച് പറയാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: കേസ് കോടതിയിൽ പെന്റിംഗിലായിരുന്നില്ല.

കോടതിയിൽ ഈ വിഷയം പരിഹരിച്ചതിനുശേഷം കോടതിയുടെ തീരുമാനം വന്നതിനുശേഷമാണ് അവസാനമായി 151 ഏക്കർ സ്ഥലം സർക്കാർ എറ്റെടുക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചത്. എന്നാൽ പിന്നീട് മന്ത്രിസഭായോഗം തന്നെ അത് റദ്ദ് ചെയ്തതായി കാണുന്നു.

ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: നേരത്തെ ശ്രീമതി ബിജിമോൾ

സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വയനാട്ടിൽ ഹാരിസൺ മലയാളം കമ്പനിയുടെ ഭൂമി ഭൂ പരിഷ്കരണ നിയമം വരുന്ന സമയത്ത് ബ്രിട്ടീഷ് കമ്പനിയുടെ കൈവശമായിരുന്നു. ഭൂ പരിഷ്കരണ നിയമപ്രകാരം ഭൂമി കൈവശം വരുന്നതിനുള്ള അവകാശം അവർക്കില്ല. ഇത് പാട്ടുകാലാവധി കഴിഞ്ഞ ഭൂമിയാണ്. വയനാടും തൃശ്ശൂരും ഇതുസംബന്ധിച്ച

അന്വേഷണത്തിന് കോടതിയിൽ സ്റ്റേ നിലനിൽക്കുകയാണ്. സ്റ്റേ വെക്കേറ്റ് ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ് അടിയന്തിരമായി ഇടുപെടുമോ? ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നാമമാത്രമായി ഭൂമി കൈവശമുള്ള കർഷകരുടെ പോക്കുവരവ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ നിറുത്തിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. അത് കർഷകർക്ക് വലിയ ദ്രോഹം ചെയ്യും. ആയതിനാൽ ഇതിൽ അടിയന്തിരമായി ഇടപെടണം. സ്റ്റേ ചെയ്യുപ്പോൾ തൽസ്ഥിതി ഇടരാനാണ് ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ ഹാരിസൺ മലയാളം കമ്പനി ലീസിന് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നുണ്ട്. ഇത് തടയുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: ഹാരിസൺ മലയാളം കമ്പനിയുടെ ഭൂമിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ രാജമാണിക്യം റിപ്പോർട്ടിനെത്തുടർന്നുള്ള കാര്യം നേരത്തെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് വളരെ വ്യക്തമായ ധാരണയുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കോടതിയിലുള്ള കേസിൽ തുടർ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന് നിയമവകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആവശ്യമായ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതായിരിക്കും. ലീസിന് കൊടുക്കുന്ന നടപടിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ പരിശോധിച്ചശേഷം എന്താണ് അതിൽ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നത് എന്നത് സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കും.

ജില്ലാ മുഖ്യ പശ്ചാത്തല വികസന പദ്ധതി

\*93 ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്

ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്

ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) 2015-16 ബജറ്റ് പ്രഖ്യാപനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ജില്ലാ മുഖ്യ പശ്ചാത്തല വികസന പദ്ധതി (ഡി.എഫ്.ഐ.പി)കൾക്കായി പണം നീക്കിവെച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നോ; എങ്കിൽ ഓരോ പദ്ധതിക്കും എത്ര തുക വീതം നീക്കിവെച്ചിരുന്നുവെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) ഈ പദ്ധതികൾക്ക് പൊതു വിപണിയിൽ നിന്നും പണം കണ്ടെത്തി 1400 കോടി രൂപ അനുവദിക്കുന്നതാണെന്ന പ്രഖ്യാപനത്തിന് അനുസൃതമായി മുൻ സർക്കാർ വിപണിയിൽ നിന്നും ഏതെല്ലാം മാർഗ്ഗത്തിൽ തുക സമാഹരിച്ചിരുന്നു; സമാഹരിച്ച തുകയുടെയും പ്രസ്തുത തുക അനുവദിച്ച പദ്ധതികളുടെയും വിശദവിവരം നൽകുമോ;

(സി) മുൻ സർക്കാർ ഇപ്രകാരം പ്രഖ്യാപിച്ച പദ്ധതികളിൽ ഏതെങ്കിലും ഇപ്പോൾ റദ്ദാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം വ്യക്തമാക്കുമോ?

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

(എ & ബി) 2015-16 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബജറ്റ് പ്രസംഗത്തിൽ പൊതു വിപണിയിൽ നിന്നും പണം കണ്ടെത്തി 1400 കോടി രൂപ ജില്ലാതല ഫ്ളാഗ്ഷിപ്പ് പദ്ധതികൾക്ക് അനുവദിക്കുന്നതാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പ് മന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. (ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗം 17-ാം പേജ് 27-ാം ഖണ്ഡിക). എന്നാൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ധനാഭ്യർത്ഥന ചർച്ചയിൽ (District Flagship Infrastructure Project-DFIP) പദ്ധതികൾക്കായി യാതൊരുപണവും വകയിരുത്തിയിരുന്നില്ല. 10.06.2015-ലെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് നമ്പർ 801/15/പൊ.മ.വ പ്രകാരം ഡിസ്ട്രിക്ട് ഫ്ളാഗ്ഷിപ്പ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പ്രോജക്ട് (DFIP) എന്ന പേരിൽ ഏകദേശം 3771 കോടി രൂപയാണ് 21 പദ്ധതികൾക്കായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നത്. പണമൊന്നും തന്നെ വകയിരുത്തിയിരുന്നില്ല. ഒന്നാം ഘട്ടമായി 10 പ്രവൃത്തികൾക്ക് 1620.30 കോടി രൂപയുടെ മതിപ്പു ചെലവിൽ ഭരണാനുമതിയും പ്രത്യേകാനുമതിയും സ.ഉ.(കൈ)നം.7/2016/പൊ.മ.വ. തീയതി 20.02.2016 മുഖേന നൽകിയിരുന്നു. 20.02.2016 ലാണ് അത് നൽകിയത്. സംസ്ഥാനത്ത് വിൽക്കപ്പെടുന്ന പെട്രോളിനും ഡീസലിനും ഒരു രൂപാ ക്രമത്തിൽ ചുമത്തുന്ന അധിക വിൽപ്പന നികുതിയുടെ 50% വിഹിതമായി വർഷംതോറും ഏകദേശം 200 കോടി രൂപ ലഭിക്കുമെന്നാണ് കണക്കാക്കപ്പെട്ടത്. ഈ തുക ഉപയോഗിച്ച് മേൽപ്പറഞ്ഞ

പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് സർക്കാർ ഉത്തരവായിരുന്നു. 30.06.2015-ലെ ജി.ഒ. (കെ)നം. 112/2015/റ്റി.ഡി പ്രകാരം മേൽപ്പറഞ്ഞ അധിക വിൽപ്പന നികുതിയുടെ 50 ശതമാനത്തിന് ഇലുമായ തുക പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തിനായി കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന് നൽകുമെന്നാണ് ഉത്തരവിലുണ്ടായിരുന്നത്. എന്നാൽ റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന് ഒരു രൂപ പോലും നൽകുകയുണ്ടായില്ല.

(സി) റദ്ദാക്കാനുള്ള തീരുമാനമൊന്നും ഈ സർക്കാർ കൊണ്ടുവന്നിട്ടില്ല. തെറ്റായ തീരുമാനം എടുത്തതിനെ ന്യായീകരിക്കാൻ വേണ്ടി വ്യാപകമായി പ്രചരിപ്പിച്ചതാണ്. അത് തെറ്റാണ്. റദ്ദാക്കിയിട്ടില്ല. കൃത്യമായി ഫണ്ട് വകയിരുത്താതെ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താൻ മുൻസർക്കാർ തീരുമാനിച്ച മേൽ പ്രവൃത്തികൾക്ക് ഫണ്ട് കണ്ടെത്താനുള്ള നടപടിയാണ് ഉത്തരവാദിത്വത്തോടെയും ഭരണഘടനാപരമായും എന്റെ വകുപ്പും ഈ ഗവൺമെന്റും ചെയ്തത്. ബഡ്ജറ്റിൽ ഫണ്ടില്ലാതെ 3771 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്തത് തികച്ചും സാമ്പത്തിക അധികാര ദുർവിനിയോഗമാണ്, ചട്ടലംഘനമാണ്. ജനപ്രതിനിധികൾ ഇതു മനസ്സിലാക്കണം. ജനങ്ങളെ സർക്കാർ കബളിപ്പിക്കരുത്. ജനപ്രതിനിധികൾ ഇത് ബോധ്യപ്പെടുത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. വഴിവിട്ട വികസനമാണ് വലിയ അഴിമതിക്ക് വഴിവയ്ക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ തീരുമാനം വലിയ അഴിമതിക്ക്

വഴിവയ്ക്കുമായിരുന്നു. എന്നാൽ പഴയ സർക്കാരിന്റെ ഭാരവാഹികളെ കൂടി സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ സർക്കാർ ശരിയായ നിരീക്ഷണം നടത്തിയാണ് പ്രവൃത്തികൾ തുടരാൻ ഉത്തരവിട്ടിട്ടുള്ളത്. എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്തതിന് ശേഷമാണ്. വഴിവിട്ട പ്രവർത്തനത്തിന്റെ പേരിൽ പരിശോധന വരുമ്പോൾ ജനങ്ങളെ തെറ്റായി ധരിപ്പിക്കുന്ന പ്രക്ഷോഭങ്ങളിൽനിന്നും പിന്തിരിയണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഇതിനെല്ലാം തന്നെ ബില്ല് വരുമ്പോൾ പണം കൊടുക്കാമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഉത്തരവിട്ടിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ച DFIP പദ്ധതി ഓരോ ജില്ലകളിലും തെരഞ്ഞെടുത്ത് അടിസ്ഥാന സൗകര്യത്തിന് വേണ്ടി പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. അതനുസരിച്ച് തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിൽ അത്തരം പദ്ധതികൾ തുടങ്ങിവെച്ചിട്ടുണ്ടോ; തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതിന് പണം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: 5 എണ്ണം തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ബാക്കിയൊന്നും തുടങ്ങിയിട്ടില്ല. അതിനാണ് പണം നൽകുമെന്ന് പറഞ്ഞത്.

ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ മറുപടിയിൽ ഫണ്ടിനത്തിൽ തുകയൊന്നും നൽകിയിട്ടില്ല എന്നും ബഡ്ജറ്റിൽ തുക

വകയിരുത്താതെ 3771 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്തത് തികച്ചും സാമ്പത്തിക ചട്ടലംഘനമാണെന്നും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ സാമ്പത്തികമായി ചട്ടലംഘനം നടത്തിയിട്ടാണ് കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ഇത്തരത്തിലുള്ള ചില പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ പുല്ലേപ്പടി-തമ്മനം-ചക്കരപറമ്പ് റോഡും, വൈറ്റില ഹൈയോവറും കണ്ടന്നൂർ ഹൈയോവറും മൂന്നമ്പം കവല മുതൽ വരാപ്പുഴവരെയുള്ള റോഡുവികസനവുമൊക്കെ ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണെന്ന് അങ്ങേയ്ക്ക് പറയാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സ്ഥിതി ഞാൻ പറഞ്ഞല്ലോ. 21 വർക്കുകളെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. അതിൽ 5 എണ്ണം ആരംഭിക്കുകയാണ്, അത് അഭംഗൂരം തുടരാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ബാക്കിയൊന്നും മുൻ ഗവൺമെന്റ് തുടങ്ങിയിട്ടില്ല. ഈ പദ്ധതികളൊന്നും അനാവശ്യമാണെന്ന് ഗവൺമെന്റിന് അഭിപ്രായമില്ല. പക്ഷെ ഗവൺമെന്റ് തുടർച്ചയാണ്. പണം വകയിരുത്താതെ, പണം വരാൻ.....ഡീസല്യം പെട്രോളും വിറ്റാൽ തന്നെ 600 കോടിരൂപയെ ഒരു വർഷം ലഭിക്കുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ടാണുമാവില്ല. അത് മനസ്സിലാക്കാൻ ജനപ്രതിനിധികൾ കൂടി തയ്യാറാകണം. എനിക്ക് ഒരു റോഡ് കിട്ടി, ആ റോഡ് നടക്കാത്തത് എന്താണെന്ന്



മനസ്സിലാക്കാനുള്ള പരിതസ്ഥിതിയുണ്ടാകണം. ഒരു പരിപാടിയും ക്യാൻസൽ ചെയ്യുന്നില്ല. അങ്ങ് പറഞ്ഞ റോഡ് നിയമാനുസരണം വരികയാണെങ്കിൽ അത് ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിക്കും.

ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി: സർ, പ്രഖ്യാപിച്ച പദ്ധതികൾക്ക് ടെക്നിക്കൽ സാങ്ഷൻ നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; അതിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ അത് എന്ന് പൂർത്തിയാകുമെന്ന് പറയാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: ടെക്നിക്കൽ സാങ്ഷനുമെല്ലാം കഴിഞ്ഞ് അതിന്റെ ഫിനാൻഷ്യൽ സാങ്ഷനും കൊടുത്തു. ഒന്നും നിർത്തിവയ്ക്കണ്ട, അത് പരിശോധിച്ചാൽ മാത്രം മതി. എല്ലാം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പരിസ്ഥിതി അനുമതി പോലും വാങ്ങാതെ പാലം പണിയുന്നുണ്ടെന്നാണ് ഇപ്പോൾ ലഭിച്ച വിവരം. അതും ഞങ്ങൾ തടഞ്ഞിട്ടില്ല. പാലം താഴെ വീണാൽ ഞാൻ ഉത്തരവാദിയല്ല. അത് ഞാൻ ഫയലിൽ എഴുതും. ഇതൊക്കെ നടന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇതൊന്നും ഞാൻ എതിർക്കുന്നില്ല. നടപടിക്രമങ്ങളെല്ലാം പാലിക്കുന്നതിന് തടസ്സമില്ലാതിരുന്നിട്ടും എടുത്തു ചാടിയിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷെ ഇപ്പോൾ പേടിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല, എല്ലാം കറക്ടാണ്.

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം: സർ, അങ്ങിവിടെ പറഞ്ഞത് 2015 മാർച്ച് 13-നാണ്

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി ഫ്ളാഗ്ഷിപ്പ് പരിപാടി പ്രഖ്യാപിച്ചത്. ഈ പദ്ധതിക്കുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പ് ആറ് മാസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കുന്നതാണെന്ന് ആ ബഡ്ജറ്റ് പ്രഖ്യാപനത്തിലുണ്ടായിരുന്നു. ഏതെങ്കിലും ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ടോ ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് ഏതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: പണി നടക്കുന്ന 5 എണ്ണത്തിന് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നുണ്ട്. ബാക്കിയുള്ളത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തും പണി തുടങ്ങിയിട്ടില്ല, ടെണ്ടർ പോലും ചെയ്തിട്ടില്ല.

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം: സർ, 5 എണ്ണം സ്ഥലമെടുപ്പ് ആവശ്യമുള്ളതാണോ അല്ലാത്തതാണോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: ആവശ്യമുള്ളതുമാണ്. ബില്ലിന് സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ഫിനാൻഷ്യൽ സാങ്ഷൻ പുതിയ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി നൽകി. അത് ബില്ലിന് സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് പണം നൽകും. അഞ്ചെണ്ണത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പ്രശ്നമില്ല. പുതുതായി തുടങ്ങാനുള്ളത് കിഫ്ബിയിൽ വരുമ്പോൾ നമുക്ക് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി: സർ, തീർത്ഥാടന കേന്ദ്രമായ ഗുരുവായൂരിനെ ബന്ധപ്പെടുത്തുന്ന ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു റോഡ് ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചൂണ്ടൽ-ഗുരുവായൂർ-ചാവക്കാട് 4 ലൈൻ - ഏകദേശം

പതിനൊന്നര കിലോമീറ്ററുള്ള ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനാവശ്യമായ ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: പരിഗണിക്കാം. അതിന്റെ നടപടിക്രമങ്ങൾ പാലിച്ച് ഫയലായിട്ട് വന്നാൽ തീർച്ചയായിട്ടും പരിശോധിക്കാം. അങ്ങ് മുൻകൈയെടുക്കണം, ഞാനും കൂടെയുണ്ടാകും.

ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹാസിൻ : സർ, ഫ്ളാഗ്ഷിപ്പ് പ്രോഗ്രാമിന്റെ ഭാഗമായി കുറ്റിപ്പുറം എൻജിനീയറിംഗ് കോളേജ് മുതൽ ഷൊർണൂർ വരെയുള്ള തീരദേശ റോഡ് രണ്ടാംഘട്ടത്തിൽ പണിയുമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. അതിന്റെ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടപടിയായിട്ടുണ്ടോ; പട്ടാമ്പി പാലവും കാരമണ്ണ പാലവും ഇതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്, അതിന് ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ 30 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. പട്ടാമ്പി പാലത്തിന്റെ അവസ്ഥ വളരെ ശോചനീയമാണ്. അടിയന്തിരമായി ആ പ്രവൃത്തികൾ നടത്താനുള്ള സാധ്യതയുണ്ടോ; കാരമണ്ണ പാലം റെയിൽവേയും പുഴയും മറ്റൊരുഭാഗത്ത് ഫോറസ്റ്റിന്റെ സ്ഥലവുമാണുള്ളത്. അവിടെയുള്ള നൂറ് കണക്കിന് കുടുംബങ്ങൾക്ക് പുറംലോകവുമായി ബന്ധപ്പെടാൻ കാരമണ്ണ പാലം മാത്രമാണൊരാശ്രയം. അത് അടിയന്തിരമായി ഇടങ്ങാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, ഫ്ളാഗ് ഷിപ്പിൽ 5 പദ്ധതികളാണ് ഇപ്പോൾ

നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ബാക്കിയൊന്നും നടപടിക്രമങ്ങളിലേയ്ക്ക് വന്നിട്ടില്ല. വലിയഴീക്കൽ പാലം, നടുകാണി-വഴിക്കടവ്-നിലമ്പൂർ-എടവണ്ണ-മഞ്ചേരി- മലപ്പുറം-വേങ്ങര-തിരൂരങ്ങാടി-പരപ്പനങ്ങാടി റോഡ്(90km), ഇതിൽ അങ്ങയുടെ മണ്ഡലവും വരമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. രാമനാട്ടുകര മേൽപ്പാലം-കോഴിക്കോട്, തോണ്ടയാട് മേൽപ്പാലം, ഹിൽ ഹൈവെ, ചെറുപുഴ, പയ്യാവൂർ, ഉളിക്കൽ, വള്ളിത്തോട് ഇത്രയുമാണ് ഈ പദ്ധതിയിലുള്ളത്. ബാക്കി കാര്യങ്ങൾ പുതുതായി കൊണ്ടുവന്നാൽ നമുക്ക് എടുക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ. എല്ലാ വൻകിട പദ്ധതികളും എടുക്കാനാണ് കിഫ്ബി പദ്ധതി കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ : സർ, കോഴിക്കോട് നഗരത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതിയാണ് കോഴിക്കോട് നഗരപാതാ വികസനപദ്ധതി. നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതിയിൽപ്പെട്ട മാനാഞ്ചിറ-വെള്ളിമാടുകുന്ന് റോഡ് ഈ ഫ്ലാഗ്ഷിപ്പ് പ്രോഗ്രാമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ പറഞ്ഞതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ ആവശ്യമായ പണം വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ആ പദ്ധതിക്കാവശ്യമായിട്ടുള്ള പണം വകയിരുത്തണമെന്ന് ഞങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പുതുതായി ഗവൺമെന്റ് അത് പരിഗണിക്കുമോ; കോഴിക്കോട് നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതിയുടെ രണ്ടാം

ഘട്ടത്തിലുള്ള 6 റോഡുകളുടെ റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ കീഴിൽ നടക്കേണ്ടതാണ്. അതുകൂടി കിഫ്ബിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് അംഗീകാരം തരമോ എന്നാണ് അറിയേണ്ടത്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, കോഴിക്കോട്ട് വമ്പിച്ച വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുകയാണ്. അവിടെ ഹൈവേയുണ്ട്. റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് പദ്ധതിയിൽ പെടുത്തേണ്ടതൊക്കെ അതിൽതന്നെ ഉൾപ്പെടുത്താം. അത് അങ്ങുമായുള്ള ചർച്ചയിൽ വ്യക്തമാക്കിയതാണ്. പുതിയ വൻകിട നിർമ്മാണ പദ്ധതികൾ പുതിയ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്മെന്റ് ഫണ്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്താം. എല്ലാവരും അതിന്റെ പ്രോജക്ട് തയ്യാറാക്കണം. കോഴിക്കോട് നഗരത്തെ സമ്പൂർണ്ണമായി ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളെപ്പറ്റി ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി പ്രതിഭാ ഹരി : സർ, ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ്, ജില്ലാ മുഖ്യ പശ്ചാത്തല വികസന പദ്ധതിയിൽ ആണ് ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ എത്ര വിഹിതമാണ് ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസിന്റെ പണി തീരുന്നതിനുവേണ്ടി ഇപ്പോൾ വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ളതെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: അത് ഫ്ലാഗ്ഷിപ്പ് പദ്ധതിയല്ല. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ പദ്ധതിയാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് വിഹിതമുണ്ട്. ഇടയ്ക്കുവച്ച് അതിന്റെ

പ്രവർത്തനം മന്ദീഭവിച്ചു. ഒരു കോൺഫറൻസ് വിളിച്ചുകൂട്ടി അതിന് ഗതിവേഗം വച്ചിട്ടുണ്ട്. അതും കൊല്ലവും ഒരു കോൺട്രാക്ട് വിഭാഗമാണ് പിടിച്ചിട്ടുള്ളത്. അവിടെ നമ്മുടെ വിഹിതം എന്ന് പറയുന്നത് 40 ശതമാനമാണ്.

കശുവണ്ടി വ്യവസായം നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി

\*94 ശ്രീ. വി. ജോയി :  
ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി :  
ശ്രീ. കെ.കെ. രാമചന്ദ്രൻ നായർ :  
ശ്രീ. എം. മുകേഷ് : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കാഷ്യൂ വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കശുവണ്ടി വികസന കോർപ്പറേഷന്റെയും കാപ്പെക്സിന്റെയും കീഴിലുള്ള ഫാക്ടറികൾ തുറന്ന് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനായി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) കശുവണ്ടി വ്യവസായം നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാനായി ഉദ്ദേശിക്കുന്ന നടപടികൾ വ്യക്തമാക്കുമോ ;

(സി) കിലോയ്ക്ക് 142 രൂപ നിരക്കിൽ തോട്ടണ്ടി ഇറക്കുമതി ചെയ്യുമ്പോഴും ഗുണനിലവാരം കൂടിയ തദ്ദേശീയമായി ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്ന തോട്ടണ്ടിക്ക് കിലോയ്ക്ക് 100 രൂപയിൽ താഴെ മാത്രം ലഭിക്കുന്ന സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കി ഗുണനിലവാരം കൂടിയ തദ്ദേശീയ തോട്ടണ്ടിയുടെ ലഭ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഇടപെടൽ

ഉണ്ടാകുമോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ?

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കാഷ്യൂ വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ) : സർ,

(എ) കേരള സംസ്ഥാന കശുവണ്ടി വികസന കോർപ്പറേഷൻ കീഴിലുള്ള 30 ഫാക്ടറികൾ 2015 സെപ്റ്റംബർ മാസം മുതൽ പ്രവർത്തനരഹിതമായിരുന്നു. കശുവണ്ടി വാങ്ങുന്നതിന് 6 തവണ ടെൻഡർ വിളിച്ചുവെങ്കിലും അനുകൂലമായ ഒരു ടെൻഡറും ലഭിച്ചിരുന്നില്ല. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ കീഴിൽ തന്നെയുള്ള കാപ്പെക്സിന്റെ 10 ഫാക്ടറികളുടെയും സ്ഥിതി അത്യന്തം പരിതാപകരമായിരുന്നു. തോട്ടങ്ങളുടെ ദൗർലഭ്യമായിരുന്നു ഫാക്ടറികൾ പ്രവർത്തിക്കാതിരുന്നതിന് കാരണമായിരുന്നത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ KSCDC- യിലും CAPEX -ലും തോട്ടങ്ങളി ലഭ്യമാക്കുന്ന വിഷയം ഒരു ഉന്നതതല സമിതി ചർച്ച ചെയ്യുകയും, പ്രസ്തുത ചർച്ചയിൽ ഉരുത്തിരിഞ്ഞ തീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൂടുതൽ പേരെ ടെൻഡർ പ്രക്രിയയിൽ പങ്കാളിയാക്കാൻ ടെൻഡർ വ്യവസ്ഥയിൽ ചില മാറ്റങ്ങൾ അനുവദിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് അനുവാദം നൽകി ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ വീണ്ടും ടെൻഡർ വിളിച്ചെങ്കിലും സാധ്യമായ ഒരു ടെൻഡറും ലഭിച്ചില്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, ഫാക്ടറികൾ അടിയന്തരമായി തുറന്നു പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിനായി

നിശ്ചിത ഗുണനിലവാരവും വിലയും ഉറപ്പു വരുത്തി കശുവണ്ടി വാങ്ങുന്ന വിഷയത്തിൽ ഒരു പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുന്നതിനായി ധനകാര്യ മന്ത്രി, കാഷ്യൂ വകുപ്പിന്റെ ചുമതലയുള്ള ഫിഷറീസ് വകുപ്പുമന്ത്രി, ധനകാര്യ അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി, പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി (കാഷ്യൂ) എന്നിവർ ഉൾപ്പെടുന്ന ഉന്നതതല യോഗം ചേരുകയും ഗുണനിലവാരവും ന്യായ വിലയും ഉറപ്പു വരുത്തി ലഘുദർഘാസിലൂടെ തോട്ടണ്ടി വാങ്ങുന്നതിനുള്ള അനുമതി KSCDC- ൽ CAPEX - നും നൽകി ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കുകയും ചെയ്തു. മാത്രമല്ല ചെറുകിട വെണ്ടേഴ്സിനെ കൂടി ടെണ്ടറിൽ സുഗമമായി പങ്കെടുപ്പിക്കുന്നതിനും ടെൻഡർ നടപടികൾ ചിട്ടപ്പെടുത്തുന്നതിനുമായി സ.ഉ.(ആർ.റ്റി)717/16/വ്യവ തീയതി 1/8/2016 പ്രകാരം ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചു.

ഫാക്ടറികൾ തുറന്നു പ്രവർത്തിക്കേണ്ട അടിയന്തര സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് മേൽ സർക്കാർ ഉത്തരവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട വെണ്ടർമാർക്ക് പർച്ചേസ് ഓർഡർ നൽകുന്നതിന് KSCDC- ൽ CAPEX നും അനുമതി നൽകുകയുണ്ടായി. സർക്കാർ നിർദ്ദേശിച്ച വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ച് ലോക്കൽ പർച്ചേസ് വഴി തോട്ടണ്ടി വാങ്ങി കോർപ്പറേഷൻ ഫാക്ടറികൾ 17/8/2016 മുതലും കാപ്പെക്സിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള



ഫാക്ടുകൾ 22/9/2016 മുതലും തുറന്ന് പ്രവർത്തനം പുനരാരംഭിച്ചു.

(ബി) കശുവണ്ടി വ്യവസായം നേരിടുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പ്രതിസന്ധി ആവശ്യത്തിന് തോട്ടണ്ടി ലഭ്യമല്ല എന്നുള്ളതാണ്. തോട്ടണ്ടി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി രണ്ട് മാർഗ്ഗങ്ങളാണ് അവലംബിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

1. ആഭ്യന്തര ഉല്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കുക,
2. ഇറക്കുമതി കൂട്ടുക.

ഇറക്കുമതി പ്രക്രിയ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനായി ഒരു SPV രൂപീകരിക്കുന്ന വിഷയം ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിച്ച് വരുന്നു.

സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിമൂലം അടച്ചു പൂട്ടിയ കശുവണ്ടി ഫാക്ടറികൾ തുറന്നു പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിനായി കൂടുതൽ ബാങ്ക് ഫിനാൻസ് ലഭ്യമാക്കുന്ന വിഷയം റിസർവ് ബാങ്കുമായും മറ്റു ബാങ്കുകളുമായും ചർച്ച ചെയ്ത് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. നിലവിലുള്ള ഫാക്ടറികൾ സമയബന്ധിതമായി ആധുനികവൽക്കരിച്ചും അവർക്കുവേണ്ടി നാടൻ തോട്ടണ്ടിയുടെ ലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തിയും ഈ രംഗത്തെ പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാവുന്നതാണ്. കുറഞ്ഞ വിലയ്ക്ക് മേന്മയേറിയ തോട്ടണ്ടി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി കശുവണ്ടി വികസന കോർപ്പറേഷൻ, കാപ്പെക്സ് വികസന കോർപ്പറേഷൻ, കാപ്പെക്സ് മേധാവികളും

സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥരും അടങ്ങിയ ഒരു ടീമിനെ തോട്ടണ്ടി ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന രാജ്യങ്ങളിൽ അയയ്ക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മത്സ്യബന്ധന, ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ്, കശുവണ്ടി വ്യവസായ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ലേബർ കമ്മീഷണർ, കശുവണ്ടി വികസന കോർപ്പറേഷൻ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ, കാപ്പെക്സ് മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ എന്നിവർ അടങ്ങുന്ന ഒരു ടീമിനെ ടാൻസാനിയായിലേയ്ക്ക് അയയ്ക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) തദ്ദേശീയമായി ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന തോട്ടണ്ടി ഫെബ്രുവരി മാസം മുതൽ മെയ് മാസം അവസാനം വരെ മാത്രമേ കേരളത്തിൽ ലഭ്യമാകുകയുള്ളൂ. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോഴേയ്ക്കും സീസൺ കഴിഞ്ഞിരുന്നു. അടുത്ത വർഷം മുതൽ തദ്ദേശീയമായ തോട്ടണ്ടി സംഭരിക്കുന്ന കാര്യം പരിഗണനയിലുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഉല്പാദിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന തോട്ടണ്ടി പൂർണ്ണമായും കാപ്പെക്സിനും കശുവണ്ടി വികസന കോർപ്പറേഷനും ലഭിച്ചാലും നാലുമാസം ഫാക്ടറികൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുവാൻ മാത്രമേ തികയുകയുള്ളൂ. ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയിൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന തോട്ടണ്ടി തന്നെയാണ് ഫാക്ടറി നടത്തുവാനായി ആശ്രയിക്കേണ്ടിവരുന്നത്. ഈ അവസ്ഥ മാറ്റുവാൻ കശുമാവ് കൃഷി

പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുവാനും ആഭ്യന്തര കശുവണ്ടി ഉല്പാദനം കൂട്ടുവാനും അടിയന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള കശുമാവ് തോട്ടങ്ങളിലെ തോട്ടങ്ങളി സംഭരിച്ച് കാഷ്യൂ കോർപ്പറേഷന്റെയും കാപ്പെക്സിന്റെയും ഫാക്ടറികളിൽ ലഭ്യമാക്കാനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിച്ചു വരുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ പൊതുമേഖലയിലും സ്വകാര്യ മേഖലയിലും തരിശായി കിടക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ കശുമാവ് കൃഷി വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനെ കുറിച്ച് ഗൗരവമായി ആലോചിച്ച് വരികയാണ്. ഇക്കാര്യം കൃഷി വകുപ്പുമായും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പുമായും ആലോചിച്ച് സംയുക്തമായി നടപ്പിലാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ കശുമാവ് കൃഷി വ്യാപിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം ആലോചിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ആന്ധ്രാ പ്രദേശിലെ ശ്രീകാകുളത്തും പരിസര പ്രദേശങ്ങളിലും കശുമാവ് കൃഷി നടത്തുന്ന കാര്യം ബന്ധപ്പെട്ട സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ മുഖ്യമന്ത്രി തലത്തിൽ ആലോചിച്ചു വരികയാണ്.

ശ്രീ. വി. ജോയി : സർ, കഴിഞ്ഞ ഓണത്തിന് എല്ലാ വിഭാഗം

തൊഴിലാളികളും സന്തോഷത്തിലായിരുന്നു. കശുവണ്ടി തൊഴിലാളികൾക്ക് വളരെ ആശങ്കയുണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ കാപ്പെക്സിന്റെയും കോർപ്പറേഷന്റെയും ഫാക്ടറികൾ തുറപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ആശങ്കയ്ക്ക് പരിഹാരം കാണുകയും ആവശ്യമായിട്ടുള്ള

സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകുകയും ചെയ്ത ധീരയായ വകുപ്പുമന്ത്രിയെയും ഗവൺമെന്റിനെയും അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, കാപ്പെക്സ് കോർപ്പറേഷന്റെയും കീഴിലുള്ള ഫാക്ടറികൾ തുറന്നു. പക്ഷേ, സ്വകാര്യ മേഖലയിലെ ഫാക്ടറികൾ തുറപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തു നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്? കേന്ദ്രസർക്കാർ ഇടക്കാലത്തായി തുറക്കുമതി നികുതി കുറച്ചതായി പറയുന്നു. ഇത് ശരിയാണോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി : സർ, കശുവണ്ടി വ്യവസായത്തിൽ പൊതുമേഖലാ എന്നുപറയുന്നത് 40 ഫാക്ടറികൾ മാത്രമേയുള്ളൂ. ബഹുഭൂരിപക്ഷവും സ്വകാര്യ ഫാക്ടറികളാണ്. അതിൽ രണ്ടു തരത്തിലാണ് സ്വകാര്യ ഫാക്ടറികൾ വരുന്നത്. ഒന്ന്, മേജറായിട്ടുള്ള മുതലാളിമാർ നടത്തുന്ന ഫാക്ടറികൾ, രണ്ട്, ചെറുകിട മുതലാളിമാർ നടത്തുന്ന ഫാക്ടറികൾ. മേജർ മുതലാളിമാർ ബോധപൂർവ്വമാണ് ഫാക്ടറികൾ അടച്ചിട്ടിരിക്കുന്നതെന്ന് ഗവൺമെന്റിനറിയാം. ഇതിനെതിരെ ശക്തമായ നിലപാടാണ് സർക്കാർ തുടരുന്നത്. ചെറുകിട വ്യവസായികൾക്ക് ബാങ്കുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കുറെ ലയബിലിറ്റി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി റിസർവ് ബാങ്കും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുമായി ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ട് റിസർവ് ബാങ്കിന്റെ

നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ഒരു empowered committee കേരള സംസ്ഥാനം രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തന്നെ ചെറുകിട വ്യവസായികളുമായി ചർച്ച നടത്തിയിരുന്നു. ബാങ്കുകൾ സഹകരണാത്മകമായ നിലപാടാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. പ്രായോഗികതലത്തിൽ കുറച്ചു വേഗത പോരാത്തതാണ് സ്ഥിതി. വീണ്ടും മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച് ഒരു മീറ്റിംഗുകൂടി വിളിക്കാനും ചെറുകിട വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങൾ തുറക്കാനും ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈ എടുക്കുന്നുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇതിനിടയ്ക്ക് ഇറക്കുമതി ചൂങ്കും കുറയ്ക്കുന്നതിനുപകരം ഇറക്കുമതി ചൂങ്കും വർദ്ധിപ്പിച്ചത് വ്യവസായത്തിൽ കുറച്ചു പ്രതിസന്ധി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതിന് മുഖ്യമന്ത്രിയും കശുവണ്ടി വ്യവസായ വകുപ്പും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റുമായി ഇടപെട്ടിരുന്നു. കേന്ദ്രം ആ നിലപാടിൽനിന്ന് പിന്മാറാത്ത സ്ഥിതി കുറച്ചുപ്രശ്നം സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. എല്ലാ ഫാക്ടറികളും തുറന്നുപ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റിന് സാധ്യമായ എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. ജോയി : കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കൂലി കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് സ്വകാര്യ മേഖലയിലെ ഫാക്ടറികൾ അടച്ചിട്ടുതന്ന ഒരു ആക്ഷേപം പരക്കെ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ആക്ഷേപം

അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? സ്വകാര്യ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികളുടെ പി.എഫ്, ഗ്രാറ്റിവിറ്റി മറ്റ് അലവൻസുകൾ ശമ്പള കുടിശ്ശിക ഇവയൊന്നും നൽകുന്നില്ല. ഇതിലും അങ്ങ് ഇടപെടുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി : സർ, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കശുവണ്ടി വ്യവസായത്തിൽ വർദ്ധിച്ചു കൂലി വർദ്ധിച്ചു കൂലിയാണ് എന്ന ഒരു പ്രചാരവേല ബോധപൂർവ്വം നടത്തിയിരുന്നു. പൊതുമേഖല ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഈ പ്രചാരവേലയെ അതിജീവിക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. നിർഭാഗ്യവശാൽ കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് പൊതുമേഖല അടഞ്ഞുകിടന്നത് സ്വകാര്യ മുതലാളിമാരുടെ ഈ വാദത്തിന് ശക്തിപകരുകയും തൊഴിലാളികളെ നഗ്നമായി ചൂഷണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അവസരം ഒരുക്കുകയും ചെയ്തു. ഇപ്പോൾ സീസൺ അല്ലാത്തതിനാൽ താരതമ്യേന വർദ്ധിച്ച വില കൊടുത്താണ് നമുക്ക് തോട്ടണ്ടി വാങ്ങേണ്ടി വന്നത്. ഫാക്ടറി തുറക്കണം കൂടാതെ പട്ടിണിയിലായ തൊഴിലാളികളെ സംരക്ഷിക്കുകയുംവേണം, ഇതിനുവേണ്ടി എങ്ങനെയും ഫാക്ടറികൾ തുറക്കുക എന്നത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ബാധ്യതയായിരുന്നു. താരതമ്യേന വർദ്ധിച്ച വിലയാണ് തോട്ടണ്ടിക്കുള്ളതെന്ന് നമുക്ക് അറിയാമായിരുന്നു. വർദ്ധിച്ച വിലയിൽ പോലും കാഷ്യൂ കോർപ്പറേഷന് പ്രതീക്ഷിച്ച നഷ്ടമുണ്ടായില്ല. നേരായ രീതിയിൽ

വ്യവസായം നടത്തിയാൽ കൂലി കൊടുത്ത് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ കഴിയും,  
മുതലാളിമാരുടെ നഗ്നമായ ചൂഷണത്തിനു വേണ്ടിയാണ് അവർ കൂലി വർദ്ധിച്ചു  
എന്നുപറയുന്നത്. അക്കാദമിയിൽ ശക്തമായി ഇടപെടാൻ തന്നെയാണ്  
ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.