Uncorrected/Not for publication
19-09-2025

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ..... ചോദ്യം നമ്പർ (***91**)

തൊഴിലാളികൾക്ക് മിനിമം വേതനം

1 (*91) ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാർ:
ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ:
ശ്രീമതി ശാന്തകുമാരി കെ.:
ശ്രീ. ജി. സ്റ്റീഫൻ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് തൊഴിലാളികൾക്ക് മിനിമം വേതനം നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിന് സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) സ്ത്രീ-പുരുഷ തൊഴിലാളികളുടെ വേതന അന്തരം കുറയ്ക്കുന്നതിനായി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണ്;

(സി) 1948-ലെ മിനിമം വേതന നിയമപ്രകാരം സംസ്ഥാനത്ത് ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള തൊഴിൽ മേഖലകളുടെ എണ്ണം എത്രയാണെന്നും അതിൽ മിനിമം വേതനം നിശ്ചയിച്ച മേഖലകൾ ഏതെല്ലാമെന്നും വിശദമാക്കുമോ;

(ഡി) സംസ്ഥാനത്ത് നിർമ്മാണ, കാർഷിക, കാർഷികേതര മേഖലകളിലെ മിനിമം വേതനം മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ എത്രയധികം ഉയർന്നതാണെന്ന് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ;

(ഇ) തൊഴിലാളികൾക്ക് തുല്യജോലിക്ക് തുല്യവേതനം ലഭിക്കുന്നതിനായി തൊഴിൽ വകുപ്പ് നടത്തുന്ന മാസാന്ത്യ പരിശോധനകളുടെ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കുമോ?

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

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് 1948-ലെ മിനിമം വേതന നിയമ പ്രകാരമുള്ള പട്ടികയിലുൾപ്പെടുത്തിയ വിവിധ തൊഴിൽ മേഖലകൾക്കാണ് മിനിമം വേതനം നിശ്ചയിക്കുന്നത്. ഇപ്രകാരം 87 തൊഴിൽ മേഖലകളെ പ്രസ്തുത പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ആയതിൽ 85 തൊഴിൽ മേഖലകളിൽ മിനിമം വേതനം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതും കാലാകാലങ്ങളിൽ പുതുക്കി നിശ്ചയിച്ചുവരുന്നതുമാണ്. തൊഴിലാളികൾക്കുള്ള വേതനം ബാങ്ക് മുഖേന നൽകുന്നതിനും മിനിമം വേതനം ലഭിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും വേജ് പ്രോട്ടക്ഷൻ സിസ്റ്റം തൊഴിൽ വകുപ്പ് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. മിനിമം വേതനം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള എല്ലാ തൊഴിൽ മേഖലകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ചും തൊഴിൽ

വകുപ്പിലെ ജില്ലാ ലേബർ ഓഫീസർമാരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നിശ്ചിത ഇടവേളകളിൽ സ്ക്വാഡ് പരിശോധനകളും, അസിസ്റ്റന്റ് ലേബർ ഓഫീസർമാർ തങ്ങളുടെ അധികാര പരിധിയിൽ routine സ്ഥാപന പരിശോധനകളും സെൻട്രലൈസ്ഡ് ഇൻസ്പെക്ഷൻ സിസ്റ്റം മുഖാന്തരമുള്ള പരിശോധനകളും നടത്തിവരുന്നുണ്ട്. 2024 ജനുവരി മാസം മുതൽ നാളിതുവരെ മിനിമം വേതനം നൽകുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 48467 പരിശോധനകൾ നടത്തുകയും 2565 പ്രോസിക്യൂഷൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മിനിമം വേതനം ലഭിക്കാത്തതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പരാതികൾ ലഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്കും ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ, മിനിമം വേതനം നൽകാത്തതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തൊഴിലുടമകൾക്കെതിരായി തൊഴിലാളികൾക്ക് നേരിട്ടോ ബന്ധപ്പെട്ട ട്രേഡ് യൂണിയൻ മുഖേനയോ ടി നിയമപ്രകാരമുള്ള ക്ലെയിം അധികാരി മുമ്പാകെ ക്ലെയിം പെറ്റിഷൻ ഫയൽ ചെയ്യുന്നതിനും നിയമത്തിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

(ബി) സ്ത്രീ-പുരുഷ തൊഴിലാളി ഭേദമന്യേ എല്ലാ തൊഴിലാളികൾക്കും തുല്യ ജോലിക്ക് തുല്യ വേതനം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ

ഈക്വൽ റമ്യൂണറേഷൻ ആക്റ്റ് 1976 പാസ്സാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, മിനിമം വേതന വിജ്ഞാപനങ്ങളിലും സ്ത്രീ-പുരുഷ തൊഴിലാളികൾക്ക് വ്യത്യസ്ത വേതനം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്തതാണ്. 1948-ലെ മിനിമം വേതന നിയമം, 1976-ലെ ഈക്വൽ റമ്യൂണറേഷൻ ആക്റ്റ് എന്നീ തൊഴിൽ നിയമങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പരാതികളിൽ തൊഴിൽ വകുപ്പ് സമയോചിതമായി ഇടപെടലുകൾ നടത്തി പരാതിക്കാർക്ക് പരിഹാരം കാണുന്നതിനായി ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ, തൊഴിൽ വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ നടത്തുന്ന സ്ഥാപനപരിശോധനകളിൽ കണ്ടെത്തുന്ന നിയമലംഘനങ്ങൾക്കെതിരായും അത്തരം ചൂഷണങ്ങൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുന്ന മുറയ്ക്കും ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്.

കേരളത്തിലെ സ്ത്രീ തൊഴിലാളികൾ തൊഴിലിടങ്ങളിൽ നേരിടുന്ന വിവേചനം, തൊഴിലാളികൾക്കുള്ള ഇരിപ്പിട സൗകര്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കാതിരിക്കൽ തുടങ്ങിയ വിവിധ പ്രശ്നങ്ങൾ തൊഴിൽ വകുപ്പിനെ അറിയിക്കുന്നതിനായി സ്ത്രീ തൊഴിലാളികൾക്ക് മാത്രമായി ഒരു കോൾ സെന്റർ സംവിധാനം സംസ്ഥാന തൊഴിൽ വകുപ്പ് 'സഹജ' എന്ന പേരിൽ സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) 1948-ലെ മിനിമം വേതന നിയമപ്രകാരം, സംസ്ഥാനത്ത് 87 തൊഴിൽ മേഖലകളെ മിനിമം വേതന നിയമത്തിന്റെ പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും കൂടാതെ, സംസ്ഥാനത്തെ ജിംനേഷ്യംസ്, പെയിന്റ് നിർമ്മാണം, വെയർഹൗസ്, ഗോഡൗൺ, കണ്ടെയ്നർ ഫ്രൈറ്റ് സ്റ്റേഷൻ എന്നീ മേഖലകളിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് മിനിമം വേതനം നിശ്ചയിക്കാൻ ലക്ഷ്യമിട്ട് സർക്കാർ പ്രസ്തുത മേഖലകളെ മിനിമം വേതന നിയമത്തിന്റെ പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പ്രാഥമിക വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. മിനിമം വേതന ഷെഡ്യൂളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള 87 മേഖലകളിൽ 85 തൊഴിൽ മേഖലകളിൽ മിനിമം വേതനം നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ട് സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടി തൊഴിൽ മേഖലകളുടെ വിവരങ്ങൾ അനുബന്ധം[+]ആയി ചേർക്കുന്നു.

(ഡി) കാർഷിക, കാർഷികേതര, നിർമ്മാണ മേഖലകളിൽ മിനിമം വേതനം മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തെ വേതനം ഉയർന്നതാണെന്ന് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്ത് മിനിമം വേതനം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള കാർഷിക, കാർഷികേതര, നിർമ്മാണ മേഖലകളിലെ പ്രതിദിന വേതനം മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ

\+ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.

ഉയർന്ന നിരക്കിലാണ്. 09-12-2024-ലെ റിസർവ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ പ്രസിദ്ധീകരിച്ച "Handbook of Statistics on Indian States, 2023-24"-ന്റെ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം കേരളത്തിലെ കാർഷിക മേഖലയിലെ പുരുഷ തൊഴിലാളികളുടെ ശരാശരി പ്രതിദിന വേതനം 807.2 രൂപയും, കാർഷികേതര മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന പുരുഷ തൊഴിലാളികളുടെ ശരാശരി പ്രതിദിന വേതനം 735 രൂപയും നിർമ്മാണ മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്തുവരുന്ന പുരുഷ തൊഴിലാളികളുടെ ശരാശരി പ്രതിദിന വേതനം 893.6 രൂപയുമാണ്. ടി തുക മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് നൽകിവരുന്ന പ്രതിദിന വേതനത്തേക്കാൾ ഉയർന്ന നിരക്കിലാണ്. ടി റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കാർഷിക മേഖലയിലെ ദേശീയ ശരാശരി 372.7 രൂപയും കാർഷികേതര മേഖലയിലെ ദേശീയ ശരാശരി 371.4 രൂപയും, നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ ദേശീയ ശരാശരി 417.3 രൂപയുമാണ്. ആയത് മദ്ധ്യപ്രദേശ്, ത്രിപുര, ഗുജറാത്ത് സംസ്ഥാനങ്ങളേക്കാൾ വളരെ മുന്നിലാണ്. ദേശീയ ശരാശരിയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ കാർഷിക, കാർഷികേതര, നിർമ്മാണ മേഖലകളിലെ തൊഴിലാളികളുടെ പ്രതിദിന വേതനം മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളേക്കാൾ ഉയർന്ന നിരക്കിലാണെന്ന് ബോധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(ഇ) 1948-ലെ മിനിമം വേതന നിയമം, 1976-ലെ ഈക്വൽ റമ്യൂണറേഷൻ ആക്റ്റ് അടക്കമുള്ള വിവിധ തൊഴിൽ നിയമങ്ങൾ പ്രകാരം ജില്ലാ ലേബർ ഓഫീസർമാർ/അസിസ്റ്റന്റ് ലേബർ ഓഫീസർമാർ നടത്തുന്ന സ്ഥാപന പരിശോധനയുടെ വിവരങ്ങളും follow up നടപടികളുടെ വിവരങ്ങളും LCAS പോർട്ടലിൽ upload ചെയ്യുകയും വകുപ്പിന്റെ enforcement wing-മായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ work review, മീറ്റിങ്ങുകൾ റീജിയൺ അടിസ്ഥാനത്തിലും സംസ്ഥാനതലത്തിലും ലേബർ കമ്മീഷണർ നിശ്ചിത ഇടവേളകളിൽ സംഘടിപ്പിക്കുകയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിലയിരുത്തുകയും ആവശ്യമായ നിർദേശങ്ങൾ നൽകി വരുന്നുമുണ്ട്. കൂടാതെ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവലോകന യോഗങ്ങൾ വിളിച്ചുചേർത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിലയിരുത്താറുമുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാർ</u>: സർ, കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ തൊഴിലാളിവിരുദ്ധ നയങ്ങളിൽനിന്നും അതിനെ അനുകൂലിക്കുന്ന കേരളമൊഴികെയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ നിലപാടുകളിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായ ഒരു ബദൽ തൊഴിൽനിയമം സ്വീകരിക്കുന്ന സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെയും തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയെയും ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ലേബർ കാർഡുള്ള ചുമട്ടുതൊഴിലാളികൾക്ക് കോടതി ഉത്തരവിലൂടെയും മറ്റും തൊഴിൽ

നഷ്ടപ്പെടുന്ന അവസ്ഥ ഇന്ന് നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. പ്രസ്തുത തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിൽ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, ഇത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പ്രശ്നമാണ്. കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു തൊഴിൽ മേഖലയാണ് ചുമട്ടുതൊഴിൽ മേഖല. ആ മേഖലയിൽ ഇന്നിപ്പോൾ തൊഴിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. നിയമാനുസൃതം ജോലി ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ലേബർ കാർഡുകളുള്ളവർക്കുപോലും ചില സാങ്കേതിക കാരണങ്ങൾ പറഞ്ഞ് ജോലി നിഷേധിക്കുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷമാണ് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. ഇതിന് സർക്കാർ ചില നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ തൊഴിൽ സംരക്ഷണവും തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമവും ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. തൊഴിൽ ക്രമീകരണം, തൊഴിൽ അന്തരീക്ഷം എന്നീ ലക്ഷ്യങ്ങൾ മുൻനിർത്തിയാണ് 1978-ലെ ചുമട്ടുതൊഴിലാളി നിയമത്തിന്റെ കീഴിൽ ചട്ടങ്ങൾ, പദ്ധതികൾ എന്നിവ രൂപീകരിച്ചത്. 1981-ലെ ചുമട്ടുതൊഴിലാളി ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 26(എ) പ്രകാരം ചുമട്ടുതൊഴിലാളികൾക്ക് ബന്ധപ്പെട്ട അസിസ്റ്റന്റ് ലേബർ ഓഫീസർമാർ രജിസ്ട്രേഷനും തിരിച്ചറിയൽ കാർഡും നൽകുകയാണ്. അത്തരത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത തൊഴിലാളികളുടെ പൂളുകൾ രൂപീകരിച്ച് 1983-ലെ അൺഅറ്റാച്ച്ഡ് വിഭാഗം പദ്ധതിയുടെ കീഴിൽ, ബോർഡ് പ്രസ്തുത

തൊഴിലാളികൾക്ക് 6(എ) കാർഡുകൾ നൽകിവരുന്നു. ഈ മൂന്ന് പദ്ധതികളിലുമായി നിലവിൽ 45042 തൊഴിലാളികൾ ജോലി ചെയ്തുവരികയാണ്. നാൽപ്പത്താറിനം ആനുകൂല്യങ്ങൾക്കായി പ്രതിമാസം ശരാശരി 15 കോടി രൂപയും അൺഅറ്റാച്ച്ഡ് വിഭാഗം തൊഴിലാളികളുടെ വേതനയിനത്തിൽ ശരാശരി 60 കോടി രൂപയും ബോർഡ് വിതരണം ചെയ്യുകയാണ്. പുതിയ ചുമട്ടുതൊഴിലാളി സമൂഹത്തെ വാർത്തെടുക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യം മുന്നിൽക്കണ്ട് ചുമട്ടുതൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പാലാക്കിയ പദ്ധതിയാണ് നവശക്തി. ഇതിലൂടെ തൊഴിലാളികൾക്ക് നൈപുണ്യ പരിശീലനം നൽകുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയതിനായി ബോർഡിന്റെ തനതുഫണ്ടിൽനിന്നും ഈ സാമ്പത്തികവർഷം രണ്ട് കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 2025-26 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 2000 തൊഴിലാളികൾക്ക് ലോജിസ്റ്റിക്സ് സെക്ടർ സ്കിൽ കൗൺസിലുമായി സഹകരിച്ച് പരിശീലനം നൽകുന്നതിനുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ ബോർഡ് സർക്കാർ മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. കോടതി വിധികൾ, ഐ.എൽ.ഒ. കൺവെൻഷൻ എന്നിവയുടെ വെളിച്ചത്തിൽ ചുമട്ടുതൊഴിലാളി നിയമങ്ങൾ, ചട്ടങ്ങൾ, പദ്ധതികൾ എന്നിവയിൽ വേണ്ട ഭേദഗതികൾ ചുമട്ടുതൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് ചർച്ച ചെയ്ത് അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

അതുകൊണ്ടുതന്നെ നിലവിലെ സാഹചര്യത്തിൽ കേരള ചുമട്ടുതൊഴിലാളി നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളും മറികടക്കാൻ സാധ്യമല്ല. തൊഴിലാളികളുടെ കൂലി, ജോലി എന്നിവ സംരക്ഷിക്കാൻ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി സർക്കാർ ബാധ്യസ്ഥമാണെന്നുള്ള കാര്യംകൂടി അറിയിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാർ: സർ, ലക്ഷക്കണക്കിനുവരുന്ന ഗിഗ് തൊഴിലാളികളുടെ സംരക്ഷണത്തിന് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, കേരളത്തിൽ ഗിഗ് തൊഴിലാളികളെന്നുപറയുമ്പോൾ പുതുതായി ഉയർന്നുവരുന്ന തൊഴിൽമേഖലയാണ്. ഏതാണ്ട് മൂന്നരലക്ഷത്തോളംവരുന്ന തൊഴിലാളികളുണ്ടെന്നാണ് കണക്കുകൂട്ടലിൽ സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇന്ന് ആ രംഗത്ത് വർക്ക് ചെയ്യുന്നത് ഏതാണ്ട് 40 വയസ്സിനുതാഴെ പ്രായമുള്ള ചെറുപ്പക്കാരും ചെറുപ്പക്കാരികളുമാണ്. അവർക്ക് യാതൊരു സൗകര്യങ്ങളും സർക്കാരോ, മറ്റേതെങ്കിലും ഏജൻസികളോ തരപ്പെടുത്തിക്കൊടുക്കുന്നില്ല. ഒരു കോൾ വന്നാൽ പ്രതികൂല കാലാവസ്ഥയിൽപ്പോലും ബന്ധപ്പെട്ട ഹോട്ടലിൽപോയി സാധനങ്ങളെടുത്ത് അതാവശ്യമായ വീടുകളിൽ

എത്തിക്കുക എന്നുള്ള ജോലിയാണ് അവർ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. യഥാർഥത്തിൽ കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു മഹത്തായ സംസ്കാരമുണ്ട്. ഏതുവിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട ആൾക്കാരായിരുന്നാലും അവരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾക്ക് പരിഹാരം കാണുന്നതിനുവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്ന ഒരു നയമാണ് കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്. അതിഥിത്തൊഴിലാളികൾക്ക് എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളും ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ കേരളത്തിൽനിന്നും പോകുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് മറ്റുസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ യാതൊരു സംരക്ഷണവുമില്ല. അതേസമയം കേരളത്തിൽവരുന്ന അന്യസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികൾക്ക് കേരളത്തിലുള്ള ഒരു തൊഴിലാളിക്ക് നൽകുന്ന എല്ലാ സംവിധാനവും നൽകും. അങ്ങനെ താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ ഗിഗ് വർക്കേഴ്സ് എന്നുപറയുന്നത് ഇന്റർനാഷണൽ ഇഷ്യൂവാണ്. ഇത് അന്തർദേശീയമായി ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടേണ്ട വിഷയമാണ്. കേരളത്തിൽ ഈ വിഷയത്തിനൊരു പരിഹാരം കാണണം. അവരെല്ലാവരും വിദ്യാസമ്പന്നരായിട്ടുള്ള ചെറുപ്പക്കാരും ചെറുപ്പക്കാരികളുമാണ്. അതുകൊണ്ട് അവർക്കാവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, അവർ ലേബർ വകുപ്പിൽ ഒരു നിവേദനം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഏതായാലും വരുംനാളുകളിൽ അവരുടെ

സംരക്ഷണം ഉറപ്പുവരുത്തിക്കൊണ്ട് ഒരു ബിൽ നിയമസഭയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതുസംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കുന്നുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ സഭയെ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ: സർ, പ്ലാന്റേഷൻ മേഖലയിൽ ഇൻഡസ്ട്രിയൽ റിലേഷൻസ് കമ്മിറ്റി നിശ്ചയിച്ചത് പ്രകാരമുള്ള വേതനം എല്ലാ തൊഴിലാളികൾക്കും ലഭിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നുണ്ടോയെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, ഇപ്പോൾ പ്ലാന്റേഷൻ മേഖല വളരെ സജീവമായി പ്രവർത്തിക്കുകയാണ്. പ്രത്യേകമായി പ്ലാന്റേഷൻ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്തന്നെ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്ലാന്റേഷൻ രംഗത്തുണ്ടായിരുന്ന ചില പോരായ്മകൾക്ക് പരിഹാരം കാണാനായി ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി മുൻകൈ എടുത്തുകൊണ്ട് വ്യവസായ വകുപ്പിന് കീഴിൽ പരിശ്രമങ്ങൾ നടത്തുകയാണ്. ജസ്റ്റിസ് കൃഷ്ണൻ നായർ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പ്ലാന്റേഷൻ മേഖലയിലെ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണുന്നത്. അവരുടെ ശമ്പളത്തിൽ 41 രൂപയുടെ വർധനവ് ഇപ്പോൾ വരുത്തി. ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമായാണ് അവരുടെ ശമ്പളത്തിൽ ഇത്രയധികം വർധന വരുത്തുന്നത്. തൊഴിലാളികളെല്ലാം നല്ല

സന്തോഷത്തിലാണ്. മാത്രമല്ല, പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന തോട്ടങ്ങളും അടച്ചിട്ടിരിക്കുന്ന തോട്ടങ്ങളും ഉണ്ട്. അടച്ചിട്ടിരിക്കുന്ന തോട്ടങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരുടെ ജീവിതം വളരെ ദുരിതപൂർണ്ണമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി മുൻകൈയെടുത്തുകൊണ്ട് ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് അടച്ചിട്ടിരിക്കുന്ന തോട്ടങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികളുടെ താമസസൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. പ്ലാന്റേഷൻ പ്രവർത്തനം നടക്കുന്ന തോട്ടങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് വ്യവസായ വകുപ്പ് മുൻകൈയെടുത്തുകൊണ്ട് വീട് വച്ച് നൽകുന്നതിനുള്ള തീരുമാനവും എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ പ്ലാന്റേഷൻ രംഗത്തെ തൊഴിലാളികളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണുന്നതിനാവശ്യമായ എല്ലാ നടപടികളും ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

<u>ശ്രീമതി ശാന്തകുമാരി കെ.</u>: സർ, തൊഴിലാളിവർഗ്ഗ പോരാട്ടങ്ങളുടെ ചരിത്രമുറങ്ങുന്ന കേരളത്തിൽ മാന്യമായ ജോലിക്കും കൂലിക്കും വേണ്ടിയുള്ള പോരാട്ടങ്ങൾ നിരവധി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. തൊഴിലാളികൾക്ക് ഉയർന്ന വേതനവും മിനിമം വേജസും നൽകുന്ന സംസ്ഥാനമായി അഭിമാനത്തോടെ ഇന്ന് കേരളം മുന്നിൽ നിൽക്കുകയാണ്. എന്നാൽ ഈസ് ഓഫ് ഡൂയിങ്

ബിസിനസിന്റെ ഭാഗമായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടപ്പാക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന ഡിറെഗുലേഷൻ പോളിസി പ്രകാരം തൊഴിലാളികളുടെ ശമ്പളത്തെക്കുറിച്ച് പറയുന്നില്ല, മറിച്ച് പ്രവർത്തി സമയം, ഓവർടൈം വർധിപ്പിക്കൽ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളാണ് അവർ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്നത്. ഇത് സംബന്ധിച്ചുള്ള സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അഭിപ്രായം വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവരാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന തൊഴിൽ നിയമങ്ങളോട് കേരള ഗവൺമെന്റ് യോജിക്കുന്നില്ല. കാരണം കേരളത്തിലെ തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശങ്ങൾ സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് മാത്രമേ ആ നിയമം കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അവതരിപ്പിച്ച ബജറ്റ് പരിശോധിച്ച് നോക്കിയാൽ 'തൊഴിലാളി' എന്ന വാക്കുപോലും ഒരിടത്തുമില്ലാത്ത സ്ഥിതിവിശേഷമാണുള്ളത്. മാത്രമല്ല, ട്രേഡ് യൂണിയൻ രജിസ്ട്രേഷനെ സംബന്ധിച്ച് കേരളം പോലെയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഉദാരമായ സമീപനമാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പുതിയ നിയമമനുസരിച്ച് തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിനുപോലും നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല, അവരുടെ ശമ്പളത്തിന്റെയും ജോലി സമയത്തിന്റെയും കാര്യത്തിലും ചില പ്രശ്നങ്ങൾ

ഉണ്ട്. നാല് നിയമങ്ങളാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ കൊണ്ടുവരാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അവ കേരളത്തിന്റെ സാഹചര്യത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നവയല്ല. തൊഴിലാളിപക്ഷ നിലപാട് മാത്രമേ കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റിന് സ്വീകരിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. എന്നാൽ വ്യവസായരംഗത്തിന് ആവശ്യമായ എല്ലാ പ്രോത്സാഹനങ്ങളും നമ്മൾ നൽകേണ്ടതായുണ്ട്. വ്യവസായ രംഗത്ത് നമുക്ക് നല്ല രീതിയിലുള്ള വളർച്ച നേടാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ വ്യവസായത്തിന്റെ പേര് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് തൊഴിലാളികളെ ദ്രോഹിക്കുന്ന ഒരു നിലപാടിനും ഗവൺമെന്റ് കൂട്ടുനിൽക്കില്ല.

<u>ശ്രീ. ജി. സ്റ്റീഫൻ</u>: സർ, കേരളം തൊഴിൽ സംരക്ഷണത്തിലും തൊഴിലാളി അവകാശ സംരക്ഷണത്തിലും രാജ്യത്തിനും ലോകത്തിനും മാതൃകയാണ്. തൊഴിലാളികൾക്ക് മിനിമം വേതനം ഉറപ്പുവരുത്താൻ മാത്രമല്ല മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ഉയർന്ന വേതന നിരക്ക് ഉറപ്പാക്കാനും ഈ സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. തൊഴിലാളികളുടെ ശമ്പളം ബാങ്ക് അക്കൗണ്ട് വഴി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള വേതന സുരക്ഷാ പദ്ധതി (Wage Protection System) കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ടോ; അൻപതിന് മുകളിൽ തൊഴിലാളികൾ ഉള്ള എത്ര സ്ഥാപനങ്ങൾ

കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്?

(ദേഹാസ്വാസ്ഥ്യം കാരണം ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി സഭ വിട്ട് പുറത്ത് പോയതിനാൽ പ്രസ്തുത ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം നൽകിയില്ല.)

ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ വഴിയുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങളുടെ വിതരണം

2 (*92) ഫ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ:
ശ്രീ. യു. എ. ലത്തീഫ്:
ശ്രീ. പി. അബ്ദുൽ ഹമീദ്:
ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ- തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വിവിധ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ വഴിയുള്ള പെൻഷനും മറ്റാനുകൂല്യങ്ങളും വിതരണം ചെയ്യുന്നതിൽ കുടിശ്ശിക വന്നിട്ടുണ്ടോയെന്ന് അറിയിക്കാമോ;

(ബി) അംഗങ്ങളിൽ നിന്ന് അംശദായവും സർക്കാർ സഹായവും സ്വീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ കൃത്യമായി പെൻഷൻ വിതരണം ചെയ്യാത്തതിന്റെ കാരണം പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(സി) ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ വഴിയുള്ള പെൻഷനും മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളും തടസ്സം കൂടാതെ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിന് എന്തെല്ലാം

നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കാമോ; വിശദവിവരം നൽകാമോ?

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടിക്ക് വേണ്ടി തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും എക്സൈസും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (**ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്**): സർ,

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് വിവിധ വകുപ്പുകളിലായി ആകെ 33 ക്ഷേമനിധികൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിൽ തൊഴിൽ വകുപ്പിന് കീഴിൽ 16 ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളാണ് പ്രവർത്തിച്ച വരുന്നത്. ആയതിൽ പൂർണമായും തനതുഫണ്ടുപയോഗിച്ച പ്രവർത്തിക്കുന്ന ബോർഡുകളും സർക്കാർ ധനസഹായത്തോടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ബോർഡുകളുമുണ്ട്. തനതു ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് പെൻഷൻ വിതരണം ചെയ്യുന്ന ബോർഡുകളായ കേരള അബ്കാരി തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള കള്ളു വ്യവസായ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള പീടിക തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള ചുമട്ടു തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് (സ്കാറ്റേർഡ് ഒഴികെ) എന്നിവ നാളിതുവരെയുള്ള പെൻഷൻ സമയബന്ധിതമായി വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സർക്കാർ ഗ്രാന്റുപയോഗിച്ച് പെൻഷൻ വിതരണം ചെയ്യുന്ന

ബോർഡുകളുടെയും മറ്റു വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന 17 ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളുടെ പെൻഷനും മറ്റാനുകൂല്യങ്ങളുടെയും കുടിശ്ശിക സംബന്ധിച്ച വിവരം അനുബന്ധം-1 ആയി ചേർക്കുന്നു.+

(ബി & സി) തനതുഫണ്ടുപയോഗിച്ച് പെൻഷൻ നൽകി വരുന്ന കേരള അബ്കാരി തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കള്ള് വ്യവസായ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, പീടിക തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള ചുമട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് (സ്കാറ്റേർഡ് വിഭാഗം ഒഴികെയുള്ളവർക്ക്) എന്നീ ബോർഡുകളിൽ നാളിതുവരെയുള്ള പെൻഷൻ വിതരണം സമയബന്ധിതമായി വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

തൊഴിലാളി-തൊഴിലുടമ നൽകിവരുന്ന അംശദായത്തിൽ നിന്നും സ്ഥിരനിക്ഷേപങ്ങളിന്മേൽ ലഭിക്കുന്ന പലിശയിൽനിന്നുമാണ് ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ വരുമാനം കണ്ടെത്തുന്നതും ഗുണഭോക്താക്കളുടെ പെൻഷനും മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളും നൽകി വരുന്നതും. ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന, അസംഘടിത-പരമ്പരാഗത മേഖലയിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന അംഗങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ വന്ന ഇടിവും

+ അനുബന്ധമായി വച്ചിട്ടുണ്ട്.

പെൻഷൻകാരുടെ വർധനവും പരമ്പരാഗത തൊഴിൽ മേഖലകളായ കൈത്തറി, കള്ള് ചെത്ത്, ഈറ്റ, കശുവണ്ടി, ബീഡി പോലെയുള്ള വ്യവസായങ്ങൾ നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധിയും, ബോർഡുകളുടെ വരുമാന മാർഗം കുറയുന്നതിന് കാരണമായി. ടി താൽക്കാലിക പ്രതിസന്ധി മറികടക്കുന്നതിനായി സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി നേരിടുന്ന ബോർഡുകളായ കേരള ആഭരണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള കൈത്തറി തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള ചെറുകിട തോട്ടം തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള കശുവണ്ടി തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള ഈറ്റ-കാട്ടുവള്ളി-തഴ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള അസംഘടിത തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള ബീഡി-ചുരുട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ്, കേരള ചുമട്ടു തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് (സ്കാറ്റേർഡ്), കേരള തയ്യൽ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് എന്നിവിടങ്ങളിലെ പെൻഷൻ സോഷ്യൽ സെക്യൂരിറ്റി ലിമിറ്റഡ് കമ്പനി മുഖേന സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്ത് വിതരണം ചെയ്യുന്നു. ടി ബോർഡുകളിൽ 2025 ആഗസ്റ്റ് മാസത്തെ പെൻഷൻ കുടിശ്ശികയാണ്. കേരള ലേബർ വെൽഫെയർ ഫണ്ട് ബോർഡിലെ വരിക്കാരായ തൊഴിലാളികൾക്ക് പെൻഷൻ പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടില്ല. ബോർഡിന്റെ

വെബ്സൈറ്റ് മുഖേന ലഭിക്കുന്ന അപേക്ഷകളിൽ അപാകത ഇല്ലാത്തവർക്ക് എത്രയും വേഗം തന്നെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകി വരുന്നുണ്ട്.

പൂർണ്ണമായും തനതുഫണ്ടിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന കേരള കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ പ്രധാന വരുമാനം തൊഴിലാളികളുടെ അംശാദായത്തിലൂടെയും ബിൽഡിങ് സെസ്സ് പിരിവിലൂടെയുമാണ് ലഭിക്കുന്നത്. തദ്ദേശ സ്വയം ഭരണ (ആർ.സി) വകുപ്പിന്റെ 14-02-2024-ലെ സ.ഉ(കൈ)നം. 23/2024/എൽ.എസ്.ജി.ഡി ഉത്തരവ് (പകർപ്പ് ഉള്ളടക്കം ചെയ്യുന്നു)+ പ്രകാരം ബിൽഡിങ് സെസ്സ് പിരിവിന്റെ ചുമതല തദ്ദേശ സ്വയം ഭരണ വകുപ്പിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുഖേനയാണ് കെട്ടിടനിർമ്മാണത്തൊഴിലാളി സെസ് ശേഖരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഒരുമാസം പെൻഷൻ വിതരണത്തിന് മാത്രം ഏകദേശം 62 കോടി രൂപയും മറ്റാനുകൂല്യങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിന് ഏകദേശം 10 കോടി രൂപയുമടക്കം 72 കോടി രൂപ ബോർഡിന് പ്രതിമാസം വേണ്ടിവരുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ സെസ് പിരിവിലൂടെ ബോർഡിന്റെ വരുമാനത്തിൽ കാലക്രമേണ വർധനവുണ്ടാകുന്നതും

\+ നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

അതിനാൽ തന്നെ പെൻഷൻ അടക്കമുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി വിതരണം ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നതുമാണ്.

കൂടാതെ, തൊഴിൽ വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള 16 ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളുടെ പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും അംഗങ്ങളുടെ വിവരശേഖരണത്തിനും ഇരട്ട അംഗത്വം ഒഴിവാക്കുന്നതിനും രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള അഡ്വാൻസ്ഡ് ഇൻഫർമേഷൻ ഇന്റർഫേസ് സിസ്റ്റം സോഫ്റ്റ്‌വെയർ അഥവാ AIIS സോഫ്റ്റ്‌വെയർ മുഖേന ആധാർ അധിഷ്ഠിത രജിസ്ട്രേഷൻ നടപ്പാക്കി വരുന്നതിനാൽ ഇരട്ട അംഗത്വം ഒഴിവാകാൻ സാധിക്കുന്നതും അതിലൂടെ അനർഹരെ ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയുന്നതും ബോർഡുകളിലൂടെ നൽകി വരുന്ന ആനുകൂല്യ വിതരണം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുവാനും സാധിക്കുന്നതാണ്. അതിനോടൊപ്പം ബോർഡിലെ അംഗത്വ രജിസ്ട്രേഷൻ വർധിപ്പിക്കുന്നതിനായി മേഖല ഓഫീസ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ മെമ്പർഷിപ്പ് ഡ്രൈവുകളും നടത്തി വരുന്നു.

മറ്റു വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന 17 ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളെ സംബന്ധിച്ച വിവരം അനുബന്ധം-2 ആയി ചേർക്കുന്നു.+

+ അനുബന്ധമായി വച്ചിട്ടുണ്ട്.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, കർഷക തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് അംഗങ്ങളുടെ അതിവർഷാനുകൂല്യവും റിട്ടയർമെന്റ് ബനിഫിറ്റും 2019 മുതൽ മുടങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. കെട്ടിടനിർമ്മാണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമപെൻഷൻ 16 മാസമായി കുടിശ്ശികയാണ്. ഇതുപോലെ മിക്കവാറും എല്ലാ ബോർഡുകളിലെയും പെൻഷൻ കുടിശ്ശികയായി നിൽക്കുകയാണ്. ആ സമയത്താണ് കെട്ടിടനിർമ്മാണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമ നിധി ബോർഡിൽ നിന്നും മറ്റ് ബോർഡിൽ നിന്നുമായി 100-150 കോടി രൂപ വായ്പ എടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഇത്രയും വായ്പയെടുത്ത സമയത്ത് ഏകദേശം നൂറോളം ആളുകളെ പുതിയതായി അവിടെ താൽക്കാലികമായി നിയമിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ളൊരു നടപടിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. 30-12-2024-ൽ നടത്തിയ മീറ്റിങ്ങ് മിനിറ്റ്സിന്റെ പകർപ്പ് എന്റെ കൈവശമുണ്ട്. അതിൽ ഇക്കാര്യം വ്യക്തമായി പറയുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: യെസ്... പ്ലീസ്... പ്ലീസ്...

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, ഈ ആളുകളെ താൽക്കാലികമായി നിയമിച്ച് സ്ഥിരപ്പെടുത്തണമെന്ന് പറയുന്നു. അങ്ങനെ പോകുമ്പോൾ ഈ ബോർഡുകളുടെ പ്രതിസന്ധി വീണ്ടും വർധിക്കുന്നതിലൂടെ

പെൻഷൻ മുടങ്ങുകയല്ലേ ചെയ്യുക. അത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, കെട്ടിടനിർമ്മാണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ കാര്യം ഞാൻ നേരത്തെതന്നെ വ്യക്തമാക്കി. ഇപ്പോൾ കെട്ടിടനിർമ്മാണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി സെസ്സ് പിരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളാണ്. ഒക്യുപൻസി ലഭിക്കണമെങ്കിൽ സെസ്സ് നൽകണമെന്നതുകൊണ്ട് ഇനി ഫണ്ട് ഫ്ലോ കൃത്യമായുണ്ടാകുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. നേരത്തെ ഈ സെസ്സിന്റെ പിരിവിൽ ചില പ്രയാസങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഏറെക്കാലത്തെ കുടിശ്ശികയുണ്ടായിരുന്നു. ഇനി അത്തരമൊരു പ്രശ്നം ഉയർന്ന് വരികയില്ല. നിലവിലുള്ള കുടിശ്ശിക പിരിച്ചെടുക്കാനുള്ള ശ്രമം നടക്കുന്നുണ്ട്. തുടർന്നങ്ങോട്ട് സെസ്സിന്റെ പിരിവ് കാര്യക്ഷമമായി ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, മിക്ക ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളും കടുത്ത സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണ്. ഭരണച്ചെലവുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനായി സമാന സ്വഭാവമുള്ള ബോർഡുകളെ സംയോജിപ്പിക്കാൻ 2020-ലൊരു തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ടി

വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി കഴിഞ്ഞ നിയമസഭയിൽ ശ്രീ. ബാബു (നെന്മാറ)-യുടെ ചോദ്യത്തിന് മറുപടി നൽകിയിരുന്നു. ഇത്തരം സംയോജിപ്പിക്കൽ നടപടികൾ ആയിട്ടുണ്ടോ; അതുവഴി ചെലവുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും അനർഹമായി അംഗത്വമെടുത്ത ആളുകളെ ഒഴിവാക്കുന്നതിനും ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, ഇക്കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തെ നേരിട്ട് അറിയിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. യു. എ. ലത്തീഫ്: സർ, 1978-ൽ പാസ്സാക്കിയ ചുമട്ടുതൊഴിലാളി നിയമത്തിന് ഇതുവരെ കാലത്തിന്റെ മാറ്റത്തിനനുസരിച്ച് ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നിട്ടില്ല. വർത്തമാനകാല സാഹചര്യത്തിന് അനുസൃതമായി ചുമട്ടുതൊഴിലാളി നിയമത്തിന് ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, അക്കാര്യം പരിശോധിച്ചതിനുശേഷം അറിയിക്കാം.

ശ്രീ. പി. അബ്ദുൽ ഹമീദ്: സർ, വിവിധ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളിൽ നിന്നും പെൻഷൻ പറ്റിയവർ എല്ലാവർഷവും ലൈഫ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകി

വരുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ അതോടൊപ്പം മസ്റ്ററിങ്ങ് കൂടി നടത്തണമെന്നാണ് നിർദ്ദേശം. കൂടാതെ എല്ലാ ക്ഷേമ ബോർഡിലെയും അംഗങ്ങൾ അവരുടെ മുഴുവൻ വിവരങ്ങളും പുതിയ സോഫ്റ്റ്‌വയറിൽ ചേർക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ചുരുക്കത്തിൽ തൊഴിലാളികളും പെൻഷൻകാരും അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ കയറി ഇറങ്ങുകയാണ്. ലൈഫ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകുന്നവരെ മസ്റ്ററിങ്ങിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കാനും രജിസ്ട്രേഷൻ സമയത്ത് കൃത്യമായി വിവരങ്ങൾ നൽകിയ തൊഴിലാളികളെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കാനും നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്</u>: സർ, അർഹരായിട്ടുള്ള ആളുകൾക്ക് ആനുകൂല്യം കിട്ടുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പാക്കാനുള്ള നടപടിക്രമമാണ് മസ്റ്ററിങ്ങ്. അദ്ദേഹം ഉന്നയിച്ച ചോദ്യം പ്രത്യേകമായി പരിശോധിച്ച ശേഷം കൂടുതൽ വ്യക്തിമായ മറുപടി അദ്ദേഹത്തെ അറിയിക്കാം.

<u>ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ</u>: സർ, ക്ഷേമനിധി പെൻഷനുള്ളവർക്ക് മറ്റ് സാമൂഹ്യ ക്ഷേമപെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നില്ലെന്നത് വലിയ വിവേചനമാണ്. കാരണം തുക നിക്ഷേപിച്ചിട്ടാണ് അവർക്ക് ഒരു പ്രായ പരിധിക്കുശേഷം അത് തിരിച്ചുകിട്ടുന്നത്. ഇക്കാര്യം പലതവണ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയെങ്കിലും ഒരിക്കൽക്കൂടി അത് ആവർത്തിക്കുകയാണ്.

ഇപ്പോൾ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണം ഓരോ വർഷവും കുറഞ്ഞുവരികയാണ്. കർഷകത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ 2022-ൽ 14,762 പേരും, 2023-ൽ 26,000-ഉം രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിരുന്നെങ്കിൽ അത് 2024-ൽ എത്തിയപ്പോൾ 9,077 പേരായി. എന്നാൽ അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇവരുടെ എണ്ണം കുറയുകയും കുടിശ്ശിക കൂടുകയുമാണ്. കർഷക തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ 450 കോടി രൂപ കൊടുത്തുതീർക്കാനുണ്ട്. സർക്കാർ ഈ ഇനത്തിൽ അനുവദിച്ചത് കേവലം 30 കോടി മാത്രമാണ്. ഇങ്ങനെ എല്ലാത്തിന്റെയും കണക്കുണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് പോകുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യത്തിലേക്ക് വരൂ...

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, ഈ ഒരു പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും പ്രത്യേകമായ ഡ്രൈവ് സർക്കാർ നടത്തുമോ; മറ്റ് സാമൂഹ്യ ക്ഷേമ പെൻഷനുകൾ ഇത്തരക്കാർക്ക് തടസമില്ലാതെ വാങ്ങാവുന്നൊരു ഭേദഗതിയെക്കുറിച്ച് സർക്കാർ ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, സാധാരണ ഗതിയിൽ ഒരേസമയം ഒരു പെൻഷൻ എന്നുള്ളതാണ് പൊതുവിൽ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള തത്വം. ആ തത്വത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് നിലവിലിപ്പോൾ പെൻഷൻ

നൽകികൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കർഷക തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണം കുറയുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, കർഷക തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണത്തിൽ ആനുപാതികമായിട്ടുണ്ടാകുന്ന കുറവ് ക്ഷേമനിധിയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണത്തിലും ഉണ്ടാകാനിടയുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. എസ്. അരുൺ കുമാർ: സർ, കേരള കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ബോർഡിലെ കുടിശ്ശിക പെൻഷനും മറ്റാനുകൂല്യങ്ങളും കൊടുത്ത് തീർക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; അതോടൊപ്പം ക്ഷേമനിധി ബോർഡിലെ ദ്വയാംഗത്വം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിയും സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി സെസ്സിന്റെ കാര്യം ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. തൊഴിൽ വകുപ്പിലെ വർധിച്ച ജോലിഭാരം വലിയ തോതിൽ ഈ പിരിവിനെ ബാധിക്കുകയും കുടിശ്ശികവരെ എത്തുകയും ചെയ്തു. ആ സാഹചര്യത്തിലാണ് 2024 ഫെബ്രുവരി 14-ന് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി സർക്കാർ തീരുമാനം എടുത്തത്. കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി സെസ്സ് പിരിവ് കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് അത്തരമൊരു തീരുമാനം എടുത്തത്. ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഒക്യുപൻസി ലഭിക്കണമെങ്കിൽ

ക്ഷേമനിധി സെസ്സ് അടയ്ക്കണമെന്നതാണ് വ്യവസ്ഥ. കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി സെസ്സ് എന്നത് പാർലമെന്റ് പാസ്സാക്കിയിട്ടുള്ളൊരു കേന്ദ്ര നിയമമാണ്. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ ഏകീകൃത സോഫ്റ്റ്‌വയറായ K-SMART (Kerala-Solution for Managing Administrative Reformation and Transformation)-ൽ സെസ്സ് പിരിക്കുന്നതിനാവശ്യമുള്ള മോഡ്യൂൾ വികസിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഓൺലൈൻ ആയിതന്നെ സെസ്സ് പിരിച്ചെടുക്കാമെന്ന നിലയാണുള്ളത്. 2024 ആഗസ്റ്റ് 11 മുതൽ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുഖേനയാണ് സെസ്സ് പിരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത് ആരംഭിച്ചതിനുശേഷം മുമ്പ് പ്രതിമാസം ഏകദേശം 30 കോടി രൂപയായിരുന്ന സെസ്സ് കളക്ഷനെങ്കിൽ ഇപ്പോഴത് 50 കോടി രൂപയായി വർധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏതാണ്ട് ഇരട്ടി വർധനവ് K-SMART സോഫ്റ്റ്‌വയർ വഴി തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുഖേന സെസ്സ് പിരിക്കാൻ തുടങ്ങിയതോടുകൂടി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും വർധനവുണ്ടാകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഇനി ഫണ്ട് ഫ്ലോ ഉറപ്പാക്കാനാകുമെന്ന് ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചത്.

<u>ശ്രീ. സി. ആർ. മഹേഷ്</u>: സർ, കേരളത്തിൽ ഇന്ന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ തൊഴിൽ ചെയ്യുന്നത് രണ്ട് വിഭാവങ്ങളാണ്. ഒന്ന് ബംഗാളികളായ

ആണുങ്ങളും രണ്ട് മലയാളികളായ സ്ത്രീകളും. സ്റ്റേഷനറി, ടെക്സ്റ്റയിൽസുകൾ, ബേക്കറി, പെട്രോൾ പമ്പ് തുടങ്ങിയ ഇടങ്ങളിൽ ലക്ഷക്കണക്കിന് സഹോദരിമാരാണ് ജോലി ചെയ്യുന്നത്. രാവിലെ 7 മണിമുതൽ രാത്രി 9 മണിവരെയാണ് ജോലി സമയം. ഇവരുടെ ജോലി ഭാരം ലഘൂകരിക്കുന്നതിനും വേതനം വർധിപ്പിക്കുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, ഇക്കാര്യങ്ങളെല്ലാം ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാം. അക്കാര്യം പരിശോധിച്ചശേഷം അങ്ങയെ അറിയിക്കാം.

ശ്രീ. ലിന്റോ ജോസഫ്: സർ, വയനാട് ചൂരൽമല ദുരന്തത്തിൽ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ വഴി വിതരണം ചെയ്തിട്ടുള്ള ആകെ തുകയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, ഇപ്പോൾ ആ കണക്കുകൾ ലഭ്യമല്ല. പരിശോധിച്ച് അദ്ദേഹത്തെ അറിയിക്കാം.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിലേക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനം വരാൻ പുതിയ സാഹചര്യത്തിലുള്ളത് നിർമ്മാണ കമ്പനികളുടേതാണ്. വൻകിട നിർമ്മാണ

കമ്പനികളിൽ നിന്നും സമയബന്ധിതമായി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിലേക്ക് സെസ്സ് കുടിശ്ശിക പിരിക്കാൻ സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പാടാക്കിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളി സെസ്സിന്റെ കുടിശ്ശിക പിരിച്ചെടുക്കാനുള്ള ശ്രമം തൊഴിൽ വകുപ്പിന്റെതന്നെ നേതൃത്വത്തിൽ തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ മുന്നോട്ട് നീങ്ങുന്നുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: വൻകിട നിർമ്മാണ കമ്പിനികളുടെ സെസ്സ് പിരിവ്.....

ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്: സർ, എല്ലാം, കുടിശ്ശിക എല്ലാവരും അടയ്ക്കാനുള്ളതാണ്. വൻകിട കമ്പനികളിൽ നിന്ന് കൂടുതൽ കുടിശ്ശികയുണ്ടാകും. അത് പിരിച്ചെടുക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

ദേശീയപാത 66-നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ

3 (*93) ഡോ. മാത്യു കുഴൽനാടൻ:
ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്:
ശ്രീ. സജീവ് ജോസഫ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയതു പ്രകാരം
ശ്രീ. ആര്യാടൻ ഷൗക്കത്ത്:
ശ്രീ. ചാണ്ടി ഉമ്മൻ ചുമതലപ്പെടുത്തിയതു പ്രകാരം
ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) മലപ്പുറത്തെ കൂരിയാട് അടക്കം ദേശീയപാത 66-ന്റെ ഭാഗമായുള്ള റോഡുകൾ തകർന്ന സംഭവങ്ങൾ ഗൗരവത്തോടെ കാണുന്നുണ്ടോ;

(ബി) ദേശീയപാത 66-ലെ നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് പരാതി നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ;

(സി) സംസ്ഥാനത്ത് നിരവധി സ്ഥലങ്ങളിൽ ദേശീയ പാത നിർമ്മാണത്തിൽ വിള്ളൽ അടക്കം സംഭവിച്ചിട്ടും സർക്കാർ ഗൗരവപൂർവ്വം ഇടപെടൽ നടത്തുന്നില്ല എന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇതിന്റെ കാരണം വിശദമാക്കാമോ?

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

(എ-സി) കേരളത്തിന്റെ സ്വപ്ന പദ്ധതിയാണ് ദേശീയപാത 66-ന്റെ വികസനം. നേരത്തെ ദേശീയപാത അതോറിറ്റി പദ്ധതിക്കായി ഫണ്ട് അനുവദിക്കുകയും പ്രാഥമിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്തിരുന്നു. എന്നാൽ സ്ഥലമേറ്റെടുത്ത് നൽകാത്തതിനെ തുടർന്ന് 2014 സെപ്റ്റംബറിൽ ഗസറ്റ് നോട്ടിഫിക്കേഷൻ പ്രകാരം ദേശീയപാത വികസനത്തിൽ നിന്നും

ദേശീയപാത അതോറിറ്റി പിൻമാറുകയുണ്ടായി. തുടർന്ന് 2016-ൽ എൽ.ഡി.എഫ് സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ബഹു.മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ കേന്ദ്രസർക്കാരുമായി തുടർച്ചയായി ചർച്ച ചെയ്തതിനുശേഷമാണ് ആറുവരിയിൽ ദേശീയപാത 66-ന്റെ വികസനം വീണ്ടും യാഥാർഥ്യമാക്കിയത്. ദേശീയപാത 66-ന്റെ വികസനം സാധ്യമാക്കാൻ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിന്റെ 25 ശതമാനം സംസ്ഥാനം വഹിക്കണമെന്ന നിബന്ധനയോടെയാണ് പ്രവൃത്തി പുനരാരംഭിച്ചത്. ഇതിനായി 5580.73 കോടി രൂപ സംസ്ഥാനം കേന്ദ്രത്തിന് കൈമാറുകയും ചെയ്തു. ഇന്ത്യയുടെ ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമായാണ് ഇത്രയും വലിയ തുക ഒരു സംസ്ഥാന സർക്കാർ ദേശീയപാത വികസനത്തിനായി ചെലവഴിക്കുന്നത്.

ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ ഏറെക്കുറെ പൂർത്തിയാക്കി ഭൂമി ദേശീയപാത അതോറിറ്റിക്ക് കൈമാറിയ ഘട്ടത്തിൽ ദേശീയപാത അതോറിറ്റി റോഡുകൾക്കുള്ള ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കുകയും ടെൻഡർ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. സംസ്ഥാനത്ത് 444 കി.മീറ്റർ ദൂരം ആറുവരിയിലേക്ക് വികസിപ്പിച്ചുകഴിഞ്ഞു. പ്രവൃത്തികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കുകയാണ്. ദേശീയപാതയുടെ ഡിസൈനും നിർമ്മാണവും ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കലും ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുടെ ഉത്തരവാദിത്തം ആണെങ്കിലും സംസ്ഥാനം ഫണ്ട് ചെലവഴിക്കുന്നതിനാലും പദ്ധതിയുടെ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്തും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നിശ്ചിത ഇടവേളകളിൽ അവലോകനയോഗങ്ങൾ നടത്തിവരുന്നുണ്ട്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി എന്ന നിലയിൽ യോഗങ്ങൾ ചേരുകയും അതോടൊപ്പം പ്രവൃത്തിയിടങ്ങളിലെത്തി പുരോഗതി വിലയിരുത്തുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ദേശീയപാത നിർമ്മാണ വേളയിൽ മണ്ണിടിച്ചിൽ സാധ്യത മുന്നിൽ കണ്ട് ആവശ്യമായ മുന്നൊരുക്കങ്ങൾ നടത്താൻ നേരത്തെ തന്നെ ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയോട് നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ മണ്ണിടിച്ചിൽ ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുള്ള മേഖലകൾ കണ്ടെത്തി പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദമായ പരിഹാര മാർഗ്ഗങ്ങൾ സാങ്കേതിക വിദഗ്ധരുടെ സഹായത്തോടെ തയ്യാറാക്കി നടപ്പാക്കണമെന്ന് ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയോട് നിരവധി തവണ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു.

പ്രവൃത്തി പുരോഗമിക്കുന്നതിനിടയിൽ മലപ്പുറത്ത് കൂരിയാട് നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന റോഡിന് തകർച്ച സംഭവിച്ചു. മഴയുടെ ഘട്ടത്തിൽ ചിലയിടങ്ങളിൽ മണ്ണിടിച്ചിലും റോഡുകളിൽ വിള്ളലുകളുമുണ്ടായി.

ഇക്കാര്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ട സമയത്തുതന്നെ ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കുകയും പരിഹാര നടപടികൾ ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

26-05-2025-ന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയും 30-05-2025-ന് ചീഫ് സെക്രട്ടറിയും ദേശീയപാത അതോറിറ്റി ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി യോഗം നടത്തുകയും വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച നടത്തുകയും ചെയ്തിരുന്നു. 06-07-2025-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സംഘം കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയെ സന്ദർശിക്കുകയും കേരളത്തിലെ പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേക ചർച്ച നടത്തുകയും ചെയ്തു. ആ ചർച്ചയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ദേശീയപാത നിർമ്മാണത്തിലുണ്ടായ അപാകതകൾ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി. ഇതിന് അടിയന്തരമായി പരിഹാരം കാണണമെന്നും പ്രശ്നങ്ങൾ ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കണമെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്രമന്ത്രിയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു.

ഉത്തരവാദികൾക്കെതിരെ കർശന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമെന്നും ശാസ്ത്രീയമായ പരിഹാര മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ഉറപ്പുനൽകി. കേരളത്തിലെ ദേശീയപാത നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ

പരിശോധിക്കാൻ വിദഗ്ദ്ധ സമിതിയെ നിയോഗിച്ചതായും സമിതി റിപ്പോർട്ട് കൂടി പരിശോധിച്ച് തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമെന്നും ദേശീയപാത അതോറിറ്റി അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. കൺസഷണറുടെ രൂപകൽപ്പനയിൽ പിഴവ് സംഭവിച്ചതുമൂലമാണ് തകർച്ച ഉണ്ടായതെന്ന് കണ്ടെത്തിയതായി ദേശീയപാത അതോറിറ്റി അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൺസഷണറെയും സ്വതന്ത്ര എഞ്ചിനീയറേയും ഡീബാർ ചെയ്തതായും ടീം ലീഡറെയും കൺസഷണറുടെ പ്രോജക്ട് മാനേജരെയും സസ്പെൻഡ് ചെയ്തതായും ദേശീയപാത അതോറിറ്റി അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. സ്വന്തം ചെലവിലും ഉത്തരവാദിത്തത്തിലും കൂരിയാട് ഒരു വയഡക്ട് നിർമ്മിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം കരാറുകാരന് നൽകിയതായും ദേശീയപാത അതോറിറ്റി അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഡോ. മാത്യു കുഴൽനാടൻ: സർ, ദേശീയപാതയെ സംബന്ധിച്ച് പലപ്പോഴും സർക്കാരും മന്ത്രിയും വലിയ അവകാശവാദങ്ങളാണ് ഉയർത്തുന്നത്. സ്വാഭാവികമായും സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളല്ലാതെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത് ലോക്കൽ ഇൻപുട്ട്സ് നൽകാനുള്ള ഒരവസരം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റേറ്റിനുമുണ്ട്. ആ നിലയ്ക്ക് ഇവിടത്തെ സ്പെസിഫിക്ക് കണ്ടീഷൻസ് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പ്രോപ്പർ ഇൻപുട്ട്സ് കൊടുക്കുകയും

ദേശീയപാതയുടെ ഡിസൈനും വർക്ക് പാറ്റേണും മനസ്സിലാക്കിയപ്പോൾ ഇവിടത്തെ സോയിൽ കണ്ടീഷൻ വച്ചുകൊണ്ട് ഇത് പ്രാപ്യമായിരിക്കില്ല, ഗുണകരമായിരിക്കില്ല, അപകടസാധ്യതയുണ്ടെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിരുന്നു. അതിൽ നടപടിയെടുക്കാത്തതിനെതിരെ പരാതി എലിവേറ്റ് ചെയ്തതിൽ എന്തെങ്കിലും റിസൾട്ടുണ്ടായിട്ടുണ്ടോ?

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, ദേശീയപാത പ്രവൃത്തിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റിന്റെയും സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിന്റെയും എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യുടെയും റോളുകൾ വളരെ വ്യക്തമാണ്. ഇപ്പോൾ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ ഒരു പ്രധാനപ്രശ്നമായിരുന്നു. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നടത്തുകയും വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ കോ-ഓർഡിനേഷനും യൂട്ടിലിറ്റി ഷിഫ്റ്റിങ്ങുൾപ്പെടെ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്നു. നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പൂർണ്ണമായ ഉത്തരവാദിത്വം നാഷണൽ ഹൈവെ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയ്ക്കാണ് (NHAI). അക്കാര്യങ്ങൾ അവർ നിർവഹിച്ചുവരുന്നു. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തേണ്ട കാര്യങ്ങളെല്ലാം ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയെയും കേന്ദ്രസർക്കാരിനെയും പലഘട്ടങ്ങളിലായി ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിയും പൊതുവിൽ സർക്കാരും വകുപ്പ് മേധാവികളും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

<u>ഡോ. മാത്യു കുഴൽനാടൻ</u>: സർ, ദേശീയപാതയിൽ ഈ സംഭവമുണ്ടായതിനുശേഷം ഇപ്പോൾ ചെയ്ത ഡിസൈൻ വച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയില്ലായെന്ന് അറിയാമല്ലോ; ഇനിയും ഇത് ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനായി The change of design നിലവിൽ സ്റ്റേറ്റുമായി ഷെയർചെയ്തിട്ടുണ്ടോ; or changes they are going to bring in; അത് നമ്മുടെ കണ്ടീഷൻസിന് അനുയോജ്യമാണോയെന്ന് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അതുസംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും ആധികാരികമായ റിപ്പോർട്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്രത്തിനും കേന്ദ്ര സർക്കാർ സംസ്ഥാനത്തിനോ കൈമാറിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗൗരവത്തിൽ പരിശോധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. കരാറുകാരുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളുൾപ്പെടെയുള്ള വിഷയങ്ങളിൽ വളരെ കർക്കശമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര വകുപ്പുമന്ത്രിയെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പരിപൂർണ്ണ ഉത്തരവാദിത്വം കേന്ദ്രസർക്കാരിനും നാഷണൽ ഹൈവെ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയ്ക്കും ആയതുകൊണ്ട് അതിൽ നിലപാട് സ്വീകരിക്കേണ്ടത് കേന്ദ്ര സർക്കാരാണ്.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന പാലങ്ങൾ തകർന്നുവീഴുന്നത് തുടർക്കഥയാകുകയാണ്. 24 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് നിർമ്മിക്കുന്ന കോഴിക്കോട്-കൊയിലാണ്ടി- തോരായിക്കടവ് പാലം തകർന്നുവീണ് ഒരു തൊഴിലാളിക്ക് പരിക്ക് പറ്റി. മാവേലിക്കരയിൽ നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന പാലത്തിന്റെ ഗർഡർ കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനിടയിൽ രണ്ട് തൊഴിലാളികൾ മരണപ്പെട്ടു. സിമന്റും കമ്പിയും മതിയായ അളവിൽ ചേർക്കാതെ പാലം നിർമ്മിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണോ തകർന്നുവീഴുന്നതെന്നല്ല എന്റെ ചോദ്യം. ഇങ്ങനെ തകർന്നുവീഴുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് എഞ്ചിനീയറിങ് സൂപ്പർവൈസിങ് നടത്തുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കും കരാറുകാർക്കുമെതിരെ കൃത്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനായി എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, പ്രസ്തുത പാലം നിർമ്മാണഘട്ടത്തിൽ തകർന്നുവെന്നത് വസ്തുതയാണ്. അതിനെതിരെ കർക്കശമായ സമീപനം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിരുന്നു. പാലം നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുമ്പോൾ തകരാറുകൾ സംഭവിക്കുന്നത് ആദ്യമായിട്ടല്ല. അത് മുമ്പും സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ട്, അങ്ങനെയുണ്ടാകാൻ പാടില്ല. ഇപ്പോൾ പഴയ കണക്കുകൾകൂടി ഞാൻ പരിശോധിച്ചു. പാലം നിർമ്മാണത്തിനിടെ

ബീമുകൾക്ക് സ്ഥാനചലനം സംഭവിക്കുന്നത് പുതിയ സംഭവമെന്ന നിലയിൽ ചിലർ പ്രചരിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. 2011 മുതൽ 2016 വരെയുള്ള ചരിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം വളരെ കൂടുതലായിരുന്നു. 2012 ജൂലൈ 12-ന് കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ധർമ്മടം നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ മേലൂർക്കടവ് പാലം നിർമ്മാണത്തിനിടെ അപകടം നടക്കുകയും മൂന്നാമത്തെ ബീം തകർന്ന് വീഴുകയും അഞ്ച് തൊഴിലാളികൾക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്തു. അന്ന് നിയമസഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ട വിഷയമാണിത്. 2014 നവംബർ മാസം മൂന്നിന് കളമശ്ശേരി നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ തടിക്കകടവ് പാലം നിർമ്മാണത്തിനിടെ ബീം തകർന്നുവീണ് നാല് പേർക്ക് പരിക്കേറ്റു. അന്നത്തെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ നിയോജകമണ്ഡലമായ കളമശ്ശേരി ഇന്നത്തെ വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ നിയോജകമണ്ഡലമാണ്. 2014 ജനുവരി മാസം 11-ന് അരൂർ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ തൈക്കാട്ടുശേരി പാലത്തിൽ ഗർഡർ ഷിഫ്റ്റ് ചെയ്യുമ്പോൾ അപകടം സംഭവിച്ചു. 2016 മാർച്ച് മൂന്നിന് തൃപ്പൂണിത്തുറ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ നെട്ടൂർ-കുണ്ടന്നൂർ സമാന്തര പാലത്തിന്റെ സ്പാൻ തകർന്നുവീണ് നാല് പേർക്ക് പരിക്കേറ്റു. ഇതുസംബന്ധിച്ചൊരു വലിയ പട്ടികയുണ്ട്. 2016 മേയ് മാസത്തിൽ ഇപ്പോഴത്തെ പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ

പറവൂരിൽ സ്റ്റേഷൻകടവ് വലിയ പഴംപള്ളി തുരുത്ത് പാലം നിർമ്മാണത്തിനിടെ ഗർഡർ തകർന്നുവീണ് ഒരാൾ മരണപ്പെട്ടു. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ എല്ലാക്കാലത്തും സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. അത് കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിന് കർക്കശ നിലപാട് സ്വീകരിക്കും. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥർ പാലിക്കേണ്ട നിലപാടിൽ വിട്ടുവീഴ്ച ചെയ്താൽ യാതൊരുതരത്തിലും compromise ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. ആലപ്പുഴ സംഭവത്തിൽ മാവേലിക്കര-ചെങ്ങന്നൂർ നിയോജകമണ്ഡലത്തെ ബന്ധിക്കുന്ന പാലത്തിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും കരാറുകാരനെ കരിമ്പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്താനുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു. അതിലൊന്നും ഒരു വിട്ടുവീഴ്ചയുമുണ്ടായിട്ടില്ല. അത്തരം വിഷയങ്ങളിൽ നമുക്ക് എല്ലാവർക്കും ഒന്നിച്ചുനിന്നുകൊണ്ട് നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാം.

ശ്രീ. സജീവ് ജോസഫ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയതുപ്രകാരം (<u>ശ്രീ. ആര്യാടൻ ഷൗക്കത്ത്</u>): സർ, ദേശീയ പാതയെപ്പോലെതന്നെ ഏറെ പ്രാധാന്യമുള്ള അന്തർസംസ്ഥാന പാതയാണ് കോഴിക്കോട്-നിലമ്പൂർ-ഗൂഡല്ലൂർ റോഡ്. കഴിഞ്ഞ പത്തുവർഷമായി ഇതിന്റെ ഉപരിതലം പുതുക്കാത്തതിനാൽ ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാതെ കിടക്കുകയാണെന്നത്

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; മാത്രമല്ല, 2014-ൽ ഡിസ്ട്രിക്ട് ഫ്ലാഗ്ഷിപ്പ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായി 450 കോടി രൂപ മുടക്കി ഇതിന്റെ പകുതിഭാഗം പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബാക്കി പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കാതെ പകുതിവഴിയിൽ ഉപേക്ഷിച്ച് പോകുകയാണ് ചെയ്തത്. അതുപോലെ നാടുകാണി-പരപ്പനങ്ങാടി റോഡിന്റെ ഭാഗമായി 232 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തി മാത്രം ചെയ്ത് ഭാഗികമായി ഉപേക്ഷിച്ചുപോയി. ഇത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, മലപ്പുറം ജില്ലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയമാണിത്. ഇക്കാര്യം ഗൗരവത്തിൽതന്നെ പരിശോധിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാം.

ശ്രീ. ചാണ്ടി ഉമ്മൻ ചുമതലപ്പെടുത്തിയതുപ്രകാരം (ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ): സർ, എറണാകുളം ജില്ലയുടെ സ്വപ്നപദ്ധതിയായ എൻ.എച്ച്. 544 (അങ്കമാലി-കുണ്ടന്നൂർ ബൈപ്പാസ്)-ന്റെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന്റെ ഭാഗമായ സർവെ നടപടികൾ വൈകിയതിനാൽ 3(എ) നോട്ടിഫിക്കേഷൻ റദ്ദായിരിക്കുകയാണ്. നിയമപ്രകാരം 3(എ) നോട്ടിഫിക്കേഷൻ പുറപ്പെടുവിച്ച് ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ കുറഞ്ഞത് 50 ശതമാനം സർവെ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-ക്ക് കൈമാറിയാൽ മാത്രമെ 3(ഡി)

നോട്ടിഫിക്കേഷൻ പുറപ്പെടുവിക്കുകയുള്ളൂ. പക്ഷെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഈ സർവെ നടപടികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയാത്തതിനാൽ സ്വാഭാവികമായും 3(എ) നോട്ടിഫിക്കേഷൻ റദ്ദാകുകയും ഈ പദ്ധതി അനന്തമായി നീണ്ടുപോകുകയും ചെയ്യുകയാണ്. എറണാകുളം ബൈപ്പാസ് അല്ലെങ്കിൽ അങ്കമാലി-കുണ്ടന്നൂർ ബൈപ്പാസിലൂടെ യാത്ര ചെയ്യുന്ന എല്ലാവർക്കും അവിടത്തെ ഗതാഗത കുരുക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്. അങ്കമാലി, ആലുവ, കളമശ്ശേരി, ഇടപ്പള്ളി തുടങ്ങി എറണാകുളം ജില്ലയിലെ എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും വലിയ തോതിലുള്ള ഗതാഗതകുരുക്കാണ് അനുഭവപ്പെടുന്നത്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഉൾപ്പെടെയുണ്ട്. ഇതിന് പരിഹാരമാകേണ്ട ഒരു പദ്ധതിയാണ് അങ്കമാലി-കുണ്ടന്നൂർ ബൈപ്പാസ് പദ്ധതി. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എം.എൽ.എ.-മാർ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നിരവധി തവണ യോഗം ചേർന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും സർവെ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിക്കാത്തതിനാൽ ഇത് അനന്തമായി നീണ്ടുപോകുകയും 3(എ) നോട്ടിഫിക്കേഷൻ റദ്ദാകുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഈ വിഷയത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രി ഇടപെട്ട് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, എറണാകുളം ജില്ലയെ

സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതിയാണിത്. ഇതിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വലിയ താൽപര്യത്തോടെയാണ് ഇടപെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ അടുത്ത ഘട്ടം ഒക്ടോബർ മാസത്തിൽ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. 3(എ) നോട്ടിഫിക്കേഷനും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നടപടികളും സ്വീകരിക്കാനാകും. ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി, എറണാകുളം ജില്ലയുടെ ചുമതലയുള്ള മന്ത്രികൂടിയാണ്. അദ്ദേഹം ഇക്കാര്യത്തിൽ കാര്യക്ഷമമായ ഇടപെടുകയും അദ്ദേഹത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ യോഗം ചേർന്ന് തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്ന തടസ്സങ്ങളെല്ലാം കൂട്ടായി പരിശോധിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാവുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. കെ. പി. കുഞ്ഞമ്മദ് കുട്ടി മാസ്റ്റർ</u>: സർ, എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയനും കാണിച്ച ഇച്ഛാശക്തികൊണ്ടാണ് കേരളത്തിൽ ദേശീയപാതാ വികസനം സാധ്യമാക്കിയത്. സംസ്ഥാന വിഹിതമായി 5580 കോടി രൂപ കേരളം കേന്ദ്രത്തിന് നൽകി സാധ്യമാക്കിയ പദ്ധതിയാണിത്. പ്രവൃത്തി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി നേതൃത്വപരമായ പങ്കാളിത്തവും ഇടപെടലും നടത്തുകയാണ്.

കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ ഒരു റീച്ചിന്റെ പ്രവർത്തനം ഏറെക്കുറെ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. രണ്ടാമത്തെ റീച്ച്, അഴിയൂർ-വെങ്ങളം പ്രവൃത്തി വേഗത്തിലാക്കാൻ എന്തൊക്കെ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കേരളത്തിൽ ഉദ്ദേശിച്ചതുപോലെ മുന്നോട്ടുപോകാത്ത എൻ.എച്ച്. 66 പ്രവൃത്തിയുടെ റീച്ചുകളിൽ ഒന്നാണ് അഴിയൂർ-വെങ്ങളം റീച്ച്. അത് പരിഹരിക്കാൻ തുടർച്ചയായി ഇടപെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കരാറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആളുകളുടെ അനാസ്ഥയും തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണവും കുറവാണ്. തുടർച്ചയായ ഇടപെടലിന്റെ ഭാഗമായി തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം മൂന്നിരട്ടിയായി വർധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, ദേശീയപാതയെ 10 കിലോമീറ്റർ വീതം വേർതിരിച്ച് അതിന്റെ പ്രവൃത്തി നടത്തണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ റിവ്യൂവും മറ്റ് കാര്യങ്ങളും നടത്തുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ഈ പ്രശ്നം കൂട്ടായി നമ്മളെല്ലാവരും ചേർന്ന് പരിഹരിച്ചുപോകാനുള്ള ശ്രമമാണ് സർക്കാർ നടത്തുന്നത്.

ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ: സർ, എൻ.എച്ച്. 66-ന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അഴിയൂർ-വെങ്ങളം റീച്ചിന്റെ കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി

ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ടും പല സ്ഥലത്തും സർവീസ് റോഡ് അഞ്ച് മീറ്റർ പോലും വീതിയില്ലാത്ത ഒരവസ്ഥയുണ്ട്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ചോറോട് മേൽപ്പാലത്തിന്റെ പണിതുടങ്ങിയിട്ട് ഒരു വർഷം കഴിഞ്ഞിരിക്കുയാണ്. നാലഞ്ച് മാസമായി പണി തീരെ നടക്കുന്നില്ല. ഇതുകാരണം ജനങ്ങൾ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടിലാണ്. കിഴക്കും പടിഞ്ഞാറും ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള ജനങ്ങൾക്ക് അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും സഞ്ചരിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ചോറോട് ടൗൺ പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതായി. പല കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളും പൂട്ടിപ്പോയി. അവിടെയൊരു റെയിൽവേ മേൽപ്പാലമുണ്ട്. അതിന്റെ അവസ്ഥയും ഇതുതന്നെയാണ്. ഈ രണ്ട് പാലങ്ങളുടെയും പണി നടക്കാത്തതുമൂലം വലിയ ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവിക്കുകയാണ്. ഒഞ്ചിയം-കേളു ബസാറിൽ വില്ലേജ് ഓഫീസ്, എഫ്.എച്ച്.സി., സ്കൂളുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്ക് ജനങ്ങൾക്ക് പോകാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. അവിടെയുള്ള ജനങ്ങൾക്ക് നടക്കാൻ ഒരു അടിപ്പാതകൂടി അനുവദിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്. ഈ രണ്ട് പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ-യ്ക്ക് നിർദേശം നൽകാൻ സർക്കാർ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, ഇക്കാര്യം നേരത്തെ

പറഞ്ഞതാണ്. മറ്റ് വിഷയങ്ങളിൽ ഇടപെടുന്നതുപോലെ ഈ വിഷയത്തിൽ സർക്കാർ കാര്യക്ഷമമായി ഇടപെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച മറ്റ് കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി പരിശോധിക്കാം. അവിടെയുള്ള ജനപ്രതിനിധികളെയാകെ കൂട്ടിയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഈ വിഷയത്തിൽ ഇടപെടുന്നത്. സർക്കാർ എല്ലാവരെയും യോജിപ്പിച്ച് ജനങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുന്ന ന്യായമായ ആവശ്യം മനസ്സിലാക്കുകയും ഈ പദ്ധതിയുടെ ആവശ്യകത മനസ്സിലാക്കി ജനങ്ങൾ കാണിക്കുന്ന വിശാലമനസ്കതയെ ബഹുമാനിച്ചുകൊണ്ടാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ എല്ലാനിലയിലും ഇടപെടുന്നത്.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, എൻ.എച്ച്. 183-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കാനായി ഒരു കൺസൾട്ടൻസിയെ ഏൽപിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഘട്ടംഘട്ടമായി എന്തൊക്കെയോ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നെങ്കിലും അവയെല്ലാം ക്യാൻസൽ ചെയ്ത് വീണ്ടും ഒരു പുതിയ കൺസൾട്ടൻസിയെ നിയമിച്ച് ചെങ്ങന്നൂർ മുതൽ മുണ്ടക്കയം വരെയുള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ പുതിയ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്നതായാണ് ഇപ്പോൾ അറിയുന്നത്. ഇതിൽ പല ആശങ്കകളാണ്. മുപ്പതു മീറ്ററെന്നു പറയുന്നെങ്കിലും ആ റോഡിന്റെ ഇരുവശങ്ങളിലും സ്വാഭാവികമായി യാതൊരു നിർമ്മാണവും നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ നാലഞ്ച് വർഷമായി ഇതേ

പ്രോസസ് നടക്കുന്നതിനാൽ ഇതിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥ എന്താണെന്നും എത്രയുംവേഗം ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കാനുള്ള നടപടികൾക്കായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശവുമുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടുന്ന വിഷയമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച വിഷയം ഒരിക്കൽക്കൂടി നാഷണൽ ഹൈവെ അതോറിറ്റിയുമായി ചർച്ച ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, കേരളത്തിന്റെ ദേശീയപാതാ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മുൻകൈയെടുക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റാണ് കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ്. പുനലൂർ വഴി കടന്നുപോകുന്ന എൻ.എച്ച്. 744 വളരെ ഇടുങ്ങിയ വഴിയായതിനാൽ ധാരാളം അപകടങ്ങളാണ് അവിടെയുണ്ടാകുന്നത്. പ്രത്യേകിച്ച് തമിഴ്നാട്ടിൽനിന്ന് ധാരാളം യാത്രക്കാർ ശബരിമല സീസണിൽ കടന്നുപോകുന്ന വഴിയായതിനാൽ വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ള പാതയാണിത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രി, കേന്ദ്ര മന്ത്രി ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയുമായി ഇക്കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സംസാരിക്കുകയും അതിന്റെ ഫൈനൽ അലൈൻമെന്റ്

സമർപ്പിക്കുകയുമുണ്ടായി. അങ്ങ് ഇക്കാര്യത്തിൽ മുൻകൈയെടുത്തിട്ടുള്ളതിനാൽ അത് യാഥാർഥ്യമാകുന്നതിനാവശ്യമായ ഇടപെടൽ നടത്തുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഈ വിഷയത്തിൽ തുടക്കം മുതൽതന്നെ ആവശ്യമായ ഇടപെടൽ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ മറ്റ് കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് അതേ സ്പിരിറ്റിലൂൾക്കൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകും.

ശ്രീ. കുറുക്കോളി മൊയ്തീൻ: സർ, മലപ്പുറം ജില്ലയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന എൻ.എച്ച്.എ. 1, എന്റെ മണ്ഡലമായ തിരൂർ മണ്ഡലത്തിൽ ആതവനാട് പഞ്ചായത്തിലെ വെള്ളത്തിന്റെ കുത്തിയൊഴുക്ക് മുഖേന ഉണ്ണിയാൽ, ചുങ്കം എന്നീ രണ്ട് പ്രദേശങ്ങളിലെ ദുരിതപൂർണ്ണമായ സാഹചര്യം ഞാൻ ഈ സഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചതാണ്. പക്ഷേ ഇന്നുവരെ അതിന് പരിഹാരമുണ്ടായിട്ടില്ല. അതുപോലെ ചുങ്കം പ്രദേശത്ത് ഒരു സർവീസ് റോഡില്ലാത്തുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടും മുമ്പ് സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതിനാൽ ഈ രണ്ട് വിഷയങ്ങൾക്കും അടിയന്തരമായി പരിഹാരമുണ്ടാക്കുമോ എന്നതാണെന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ

സാന്നിധ്യത്തിൽ അധികാരികളുമായി അക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കിയ പ്രവൃത്തികളുടെ വിശദാംശം

4(*94) ശ്രീ. എച്ച്. സലാം:
ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി:
ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്:
ശ്രീമതി ഒ. എസ്. അംബിക: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) 2016 മുതൽ 2021 വരെയുള്ള കാലയളവിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് കിഫ്ബി, റീ ബിൽഡ് കേരള, കെ.എസ്.ടി.പി., ആന്വറ്റി സ്കീമുകൾ എന്നിവ മുഖേന പൂർത്തിയാക്കിയ പ്രവൃത്തികളുടെ വിശദാംശം നൽകാമോ;

(ബി) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് കിഫ്ബി, റീ ബിൽഡ് കേരള, കെ.എസ്.ടി.പി., ആന്വറ്റി സ്കീമുകൾ എന്നിവ മുഖേന പൂർത്തിയാക്കിയ പ്രവൃത്തികൾ വിശദമാക്കാമോ;

(സി) 2016-21 കാലയളവിൽ പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകൾ ബി.എം. & ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ നവീകരിച്ചതിന്റെ വിശദവിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാണോ; എങ്കിൽ നൽകാമോ;

(ഡി) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകൾ ബി.എം. & ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ നവീകരിച്ചതിന്റെ

വിശദവിവരങ്ങൾ നൽകാമോ; നിലവിൽ ഭരണാനുമതി റോഡുകളുടെ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കാമോ?

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

(എ) **കെ.ആർ.എഫ്.ബി-പി.എം.യു.**

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

റിക്ക്

സംസ്ഥാന റോഡ് വികസന പദ്ധതിയിലെ റീഹാബിലിറ്റേഷൻ പാക്കേജിലുൾപ്പെടുത്തി (1) കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ ഉപ്പള-കനിയാന റോഡ്, (2) വിദ്യാനഗർ-സീതാംഗോളി റോഡ്-25 കി.മീ-പാക്കേജ്-എ, (3) തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽ വെള്ളനാട്-ചെറ്റച്ചൽ റോഡ്, (4) കോട്ടയം ജില്ലയിൽ കാഞ്ഞിരപ്പള്ളി-കാഞ്ഞിരംകവല റോഡ്-58 കി.മീ.-പാക്കേജ്-ബി എന്നീ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തി DBFMT-PPP Annuity വ്യവസ്ഥയിൽ 2017-2018 കാലയളവിൽ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കെ.ആർ.എഫ്.ബി.

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

കോഴിക്കോട് നഗരപാത വികസന പദ്ധതി ഘട്ടം 1- കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് ആന്വിറ്റി വ്യവസ്ഥയിൽ നടപ്പാക്കിയ പദ്ധതി 05-01-2016-ൽ ആരംഭിച്ച് 15-12-2017-ൽ പൂർത്തീകരിച്ചു.

കെ.എസ്.ടി.പി.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

(ബി) **നിരത്തുകൾ**

Restoration of damaged portion of Airport Shanghumugham beach road (Ph.I) എന്ന പ്രവൃത്തിയിൽ ഡയഫ്രം വാൾ നിർമ്മാണത്തിനും റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുമായി 12-01-2021-ലെ GO (Rt) No. 22/2021/P&EA പ്രകാരം 805 ലക്ഷം രൂപയും (Ph. I & Ph. II), 23-02-2022-ലെ GO (Rt) No.22/2022/P&EA പ്രകാരം 3.32 കോടിയും രൂപയും (balance amount for Ph.1) ലഭ്യമാക്കി പൊതുമരാമത്ത് നിരത്ത് വിഭാഗം

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

RKI മുഖേന ഡയഫ്രം വാൾ നിർമ്മാണം 2022 ഡിസംബറിൽ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

കെ.ആർ.എഫ്.ബി-പി.എം.യു.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

കെ.എസ്.ടി.പി.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

കെട്ടിട വിഭാഗം

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

(സി) **നിരത്തുകൾ**

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.
+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.
+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

2016-21 കാലയളവിൽ സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ 1464 പ്രവൃത്തികളിലായി 6640.56. കി.മീ. റോഡുകൾ ബി.എം. & ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ നവീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കെ.ആർ.എഫ്.ബി-പി.എം.യു.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

കെ.ആർ.എഫ്.ബി.

കോഴിക്കോട് നഗരപാത വികസന പദ്ധതി ഘട്ടം 1-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 6 കോറിഡോറുകളിലായി 22.251 കി.മീ. റോഡ് ബി.എം. & ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ നവീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കെ.എസ്.ടി.പി.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

ദേശീയപാത വിഭാഗം

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൻകീഴിലുള്ള ദേശീയപാതകൾ എല്ലാം BM & BC നിലവാരത്തിലുള്ളവയാണ്. 2016 മുതൽ 2021 വരെയുള്ള കാലയളവിൽ പൊതുമരാമത്ത് ദേശീയപാത

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

വിഭാഗത്തിൽ State fund/CRIF പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി 909.989 കി.മീ റോഡുകൾ ബി.എം. & ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ നവീകരിച്ചു. കൂടാതെ നിലവിൽ BM & BC നിലവാരത്തിലുള്ള റോഡുകൾ MoRTH ഫണ്ട് മുഖേന 407.283 കി.മീ. റോഡുകൾ ബലപ്പെടുത്തൽ പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കി. പ്രവൃത്തികളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ ഉള്ളടക്കം ചെയ്യുകയും വിശദവിവരങ്ങൾ അനുബന്ധമായും ചേർക്കുന്നു+.

(ഡി) നിരത്തുകൾ

ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം നിലവിൽ നാളിതുവരെ 5822 കി.മീ. റോഡുകൾ ബി.എം & ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ നവീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിലവിൽ 82 പ്രവൃത്തികളിലായി 263.29 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

കെ.ആർ.എഫ്.ബി-പി.എം.യു.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

കെ.ആർ.എഫ്.ബി.

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളിൽ കെ.ആർ.എഫ്.ബി.-സ്മാർട്ട് സിറ്റി പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി 19.849 കി.മീ. റോഡ് നവീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കെ.എസ്.ടി.പി.

അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

ദേശീയപാത വിഭാഗം

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൻകീഴിൽ ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം State fund/CRIF പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി 613.675 കി.മീ റോഡുകൾ ബി.എം. & ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ നവീകരിച്ചു. കൂടാതെ നിലവിൽ BM & BC നിലവാരത്തിലുള്ള റോഡുകൾ MoRTH ഫണ്ട് മുഖേന 351.1697 കി.മീ. റോഡുകൾ ബലപ്പെടുത്തൽ പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കി. പ്രവൃത്തികളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു+.

<u>ശ്രീ. എച്ച്. സലാം</u>: സർ, റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണത്തിൽ ചരിത്രപരമായ നേട്ടം കൈവരിച്ചിട്ടുള്ള പൊതുമരാമത്ത്

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

+നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

വകുപ്പ് റോഡുകൾ മികച്ച നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്താൻ എന്തൊക്കെ നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യകളാണ് ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുള്ളത്?

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യ പരമാവധി ഉപയോഗപ്പെടുത്തി മുന്നോട്ടുപോകാനാണ് വകുപ്പ് ശ്രമിക്കുന്നത്. നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യകൾ പല വിദേശരാജ്യങ്ങളിലും കൊണ്ടുവരുന്നതായി കാണുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥ ഒരു പ്രധാന വിഷയമായതിനാൽ കാലാവസ്ഥകൂടി അനുയോജ്യമാകുന്ന നിലയിൽ എങ്ങനെ ടെക്നോളജിയെ ഒരു ടൂളായി ഉപയോഗിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാമെന്ന പരിശോധനയാണ് വകുപ്പ് നടത്തുന്നത്. നിലവിലുള്ള റോഡിലെ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന Full-Depth Reclamation Method സംസ്ഥാന വ്യാപകമാക്കിയതിലൂടെ ജിയോ സെൽ, ജിയോഗ്രിഡ്, കയർ ഭൂവസ്ത്രമുപയോഗിക്കൽ തുടങ്ങിയവ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുപയോഗിക്കുന്നു. വൈറ്റ് ടോപ്പിങ്, സോയിൽ സ്റ്റബിലൈസേഷൻ ടെക്നോളജി, പി.ക്യു.സി. തുടങ്ങിയവയും ഉപയോഗപ്പെടുത്തി. കൂടാതെ സ്റ്റോൺ മാട്രിക്സ്മിന്റ് എന്ന സാങ്കേതികവിദ്യയും കേരളത്തിലെ നിർമ്മാണ രീതികളിൽ നടപ്പാക്കിവരുന്നുണ്ട്.

പാലം നിർമ്മാണമേഖലയിലും നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യകൾ

ഉപയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്. എക്സ്ട്രാഡോസ്ഡ് കേബിൾ സ്റ്റേയ്ഡ് പാലം, സെൻട്രൽ സ്പാൻ കേബിൾ സ്റ്റേയ്ഡ് പാലം, Segmental Box Girder നിർമ്മാണം, നെറ്റ് വർക്ക് ടൈഡ് ആർച്ച് ആൻഡ് സ്റ്റീൽ കോമ്പോസിറ്റ് ബ്രിഡ്ജ്, അൾട്രാ ഹൈ പെർഫോർമൻസ് ഫൈബർ റീ ഇൻഫോഴ്സ്ഡ് കോൺക്രീറ്റ് തുടങ്ങിയ സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ അൾട്രാ ഹൈ പെർഫോർമൻസ് ഫൈബർ റീ ഇൻഫോഴ്സ്ഡ് കോൺക്രീറ്റ് മെറ്റീരിയൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പഠനം വിജയകരമായി പൂർത്തിയാക്കാനായി. റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകളിൽ സ്റ്റീൽ കോൺക്രീറ്റ് കോമ്പോസിറ്റ് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നു. ഇപ്രകാരം സാധ്യമാകുന്ന കാര്യങ്ങളിലൂടെ സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ വികാസത്തെ തിരിച്ചറിഞ്ഞ് മുന്നോട്ടുപോകാനുള്ള ശ്രമമാണ് സർക്കാർ നടത്തുന്നത്.

ശ്രീ. എച്ച്. സലാം: സർ, റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ പഴയ റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം പുനരുപയോഗിക്കുന്ന Reclaimed Asphalt Pavement (RAP) സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അത് എത്രത്തോളം ഗുണകരമാകുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, പരിസ്ഥിതിക്ക് അനുയോജ്യവും

കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനത്തെ മറികടക്കുന്നതും പ്രതിരോധിക്കുന്നതുമായ സാങ്കേതികവിദ്യ സംബന്ധിച്ച് നിരവധി പഠനങ്ങളാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനുകീഴിലുള്ള KHRI (Kerala Highway Research Institute)-യിൽ ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത്. ഇത്തരം ഒരു പഠനത്തിന്റെ ഫലമായി കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ Reclaimed Asphalt Pavement (RAP) ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ള റോഡ് മെറ്റീരിയൽ മില്ലിങ് ചെയ്ത് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് വീണ്ടും ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യയാണ് RAP. തുടർച്ചയായ ഓവർലേ കാരണം റോഡിന്റെ കനം കൂടിക്കൂടി വരികയാണ്. നിരപ്പിൽനിന്നും ചില റോഡുകൾ കൂടുതൽ ഉയരത്തിലേയ്ക്ക് പോകുന്നതിനുകാരണം നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ ഉപരിതലത്തിൽ ഓവർലേ ചെയ്യുന്നതുമൂലമാണ്. ഇത് ഒഴിവാക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യമാണ് RAP ടെക്നോളജി മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നത്. ഈ ടെക്നോളജി പരിസ്ഥിതിക്കനുയോജ്യമായതും കൂടുതൽ ഈടുനിൽക്കുന്നതുമാണ്. Carbon Emission നന്നായി കുറയ്ക്കുന്നുവെന്നതാണ് ഇതിന്റെ പ്രത്യേകത. ഇതിന്റെ പൈലറ്റ് പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതും സംസ്ഥാനത്ത് നല്ല ഒരു മാതൃകയാക്കി എല്ലായിടത്തും പടർത്താനാകുന്നതുമാണ്.

<u>ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി</u>: സർ, പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകൾ

പരിപാലിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി തയ്യാറാക്കിയ റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട് സംവിധാനം എത്രത്തോളം പ്രയോജനപ്രദമാണ്. കുളപ്പുള്ളി-ഷൊർണ്ണൂർ എന്നത് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ഒരു പ്രധാന റോഡാണ്. ഇതിന്റെ കരാറുകാരനെ ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്തതാണ്. സത്വരമായ നടപടി സ്വീകരിച്ച് പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കാനാവശ്യമായ ഇടപെടൽ നടത്തണം.

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് നിർമ്മാണവും പരിപാലനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നേരിടുന്ന പല വിഷയങ്ങളുണ്ട്. അതിലൊന്ന് കാലാവസ്ഥയാണ്. ഭൂരിഭാഗം മാസവും മഴയായതിനാൽ അക്കാലത്ത് റോഡ് നിർമ്മാണവും പരിപാലനവും അത്ര എളുപ്പത്തിൽ സാധിക്കില്ല. എന്നാൽ മഴക്കാലമെന്ന് കുറ്റപ്പെടുത്തി പോകുന്ന ഒരു നിലപാടല്ല സർക്കാരിന്റേത്. സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്തി തെറ്റായ പ്രവണതകളില്ലാതാക്കാൻ സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവരികയാണ്. നേരത്തെ ഒരു പുതിയ റോഡ് നിർമ്മിച്ചാൽ ആ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണ കാലാവധി/പരിപാലന കാലാവധി എന്നത് നിർമ്മാണം കഴിഞ്ഞ് ബി.എം. & ബി.സി. റോഡാണെങ്കിൽ മൂന്ന് വർഷം ഡിഫക്ട് ലയബിലിറ്റി പീരിഡയതിനാൽ ആയത് പരിപാലന കാലാവധിയാണ്. കരാറുകാർ നിർമ്മാണത്തിനുമുമ്പ് ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യുന്ന തുക പരിപാലന കാലാവധി

കഴിഞ്ഞ് 45 ദിവസം കഴിഞ്ഞശേഷമേ തിരിച്ചെടുക്കാൻ പാടുള്ളൂ. ഈ റോഡുകളിൽ എന്ത് കുഴപ്പം വന്നാലും അപ്പോൾ തന്നെ ബന്ധപ്പെട്ട കരാറുകാർ അത് പരിഹരിക്കണമെന്നുള്ളതാണ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. മാന്വലിൽ പറയുന്നത്. ഇതോടൊപ്പം പരിപാലന കാലാവധി കഴിഞ്ഞ റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിലാണ് ജനപ്രതിനിധികൾ വല്ലാതെ പ്രയാസപ്പെടുന്നത്. അത്തരം റോഡുകളിൽ പിന്നീട് പാച്ച് വർക്കും മറ്റും വന്നാൽ പെട്ടെന്ന് ഇടപെടാൻ കഴിയാത്തതിനാൽ അതിന് പരിഹാരമായി പരിപാലന കാലാവധി കഴിയുന്ന തൊട്ടടുത്ത ദിവസം മുതൽ ഒരു കൊല്ലത്തേയ്ക്ക് നേരത്തെ നിശ്ചയിക്കുന്ന പുതിയ കരാർ സംവിധാനം രാജ്യത്താദ്യമായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കൊണ്ടുവരാനായി. അതാണ് റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട്. പരിപാലന കാലാവധി കഴിയുന്ന റോഡിന്റെ ഒരു വർഷം ഒരു വർഷമായി കരാർ ടെൻഡർ വിളിച്ച് നൽകുന്ന ആ പദ്ധതി പൊതുവെ നല്ല നിലയിൽ വിജയകരമായി മാറുന്നു. 29,573 കിലോമീറ്റർ റോഡാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ളത്. ഇതിൽ 19,500 കീലോമീറ്റർ റോഡ് റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ടിലൂടെ പരിപാലിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതുവരെ റോഡ് പരിപാലനത്തിനുമാത്രം 1562 കോടി രൂപയാണ് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട് വഴി ഡി.എൽ.പി. കഴിഞ്ഞ റോഡുകളുടെ പരിപാലനം

നല്ല രീതിയിൽ പോകുന്നു. റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട് റോഡിന്റെ രണ്ടറ്റത്തും നീല ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ നീല ബോർഡിൽ കരാറുകാരന്റെ പേരും ഫോൺ നമ്പരും ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ ഫോൺനമ്പരും രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതിനാൽ ബന്ധപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-മാർ ഈ റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട് റോഡുകളിൽ എവിടെയെങ്കിലും പരാതിയുണ്ടെങ്കിൽ നേരിട്ട് അറിയിക്കണം. അക്കാര്യത്തിൽ കർക്കശ നിലപാട് സ്വീകരിച്ച് പോകാവുന്നതാണ്. പൊതുവെ ജനങ്ങൾ അപ്രകാരം അറിയിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട് റോഡുകളും അതുപോലെ DLP റോഡുകളും ഏകദേശം 23,000 കിലോ മീറ്റർ വരുന്നുണ്ട്. DLP റോഡുകളിൽ പച്ച ബോർഡും റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട് റോഡുകളിൽ നീല ബോർഡും എല്ലാ കാര്യങ്ങളും സുതാര്യമായി വയ്ക്കുകയും ടോൾഫ്രീ നമ്പരും ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകളിലെ 80 ശതമാനത്തോളം വരുന്ന ഈ റോഡുകളിൽ എന്ത് കുഴപ്പമുണ്ടെങ്കിലും നേരിട്ട് പരാതി അറിയിക്കാവുന്നതാണ്. കേരളത്തിൽ ഇനി ഒരു കാലത്തും പച്ച ബോർഡും നീല ബോർഡും മാറ്റാൻ കഴിയാത്ത നിലയിലേയ്ക്ക് ജനങ്ങൾ അത് ഏറ്റെടുത്തുവെന്നുള്ളതാണ് എടുത്തുപറയേണ്ട കാര്യം. പച്ച ബോർഡും നീല ബോർഡും ഭാവിയിൽ മാറ്റിയാൽ അത് അഴിമതിക്ക് സൗകര്യമൊരുക്കുന്ന

നിലയിലേയ്ക്ക് മാറുമെന്ന് ജനം തിരിച്ചറിയുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയും വരുന്നു. അതിനാൽ സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്താനും തെറ്റായ പ്രവണത ഇല്ലാതാക്കാനും ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലുൾപ്പെടെ പിന്തുടരാനുള്ള ശ്രമമുള്ളതിനാൽ റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ട് കേരളത്തിൽ വളരെ അഭിമാനകരമായ നേട്ടമായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ കാണുകയാണ്.

ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്: സർ, ആര് എന്തെല്ലാം പറഞ്ഞാലും കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നടത്തുന്ന ഇടപെടൽ ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങൾ മാതൃകയാക്കണമെന്ന രീതിയിൽ സോഷ്യൽ മീഡിയയിലൂടെ വൻതോതിലുള്ള പ്രചാരണം നടക്കുന്നുണ്ട്. മുപ്പത്തിയഞ്ച് ലക്ഷത്തോളം ആളുകൾ തീർത്ഥാടനത്തിനെത്തുന്ന കേന്ദ്രമാണ് ശബരിമല. അവിടേയ്ക്കുള്ള റോഡുകളുടെ നവീകരണത്തിനുവേണ്ടി സർക്കാർ നടപ്പാക്കിയ പ്രവൃത്തികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് അറിയിക്കുമോ; കൂടാതെ ഈ വർഷം പുതിയ പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ശബരിമലയിലേയ്ക്കുള്ള റോഡുകളുടെ നവീകരണത്തിന് വലിയ പ്രാധാന്യമാണ് സർക്കാർ നൽകിയിട്ടുള്ളത്. 2021 മേയ് 20-ന് ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം മാത്രം 1107.23 കോടി രൂപയാണ് ശബരിമല റോഡ്

നവീകരണത്തിനായി അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. 2021-ൽ അധികാരത്തിൽ വന്ന എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരാണ് ശബരിമല റോഡുകൾക്കായി ഏറ്റവും കൂടുതൽ തുക അനുവദിച്ചതെന്ന് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഈ വർഷത്തെ റോഡ് പ്രവൃത്തികൾക്കുള്ള നിർദേശങ്ങൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമായി ചേർന്ന് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. ശബരിമല റോഡുകൾ ഏറ്റവും മികച്ച നിലയിൽ പരിപാലിക്കുന്നതിന് ധനകാര്യ വകുപ്പ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് മികച്ച പിന്തുണ നൽകുന്നുണ്ട്. ഈ വർഷത്തെ ശബരിമല ഉത്സവകാലത്തിന് മുന്നോടിയായി പ്രവൃത്തികളുടെ അവലോകനം നേരത്തെതന്നെ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുവേണ്ടി ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് ചുമതലകൾ കൃത്യമായി വീതിച്ച് നൽകി റോഡുകളെല്ലാം പൂർണ്ണ ഗതാഗത യോഗ്യമാക്കി നിലനിർത്തുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങളാണ് വകുപ്പ് നടത്തിവരുന്നത്. 2016 മുതൽ എല്ലാ വർഷവും റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ശബരിമലയ്ക്ക് വലിയ പ്രാധാന്യം നൽകിക്കൊണ്ടാണ് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. ഇതിനിടയ്ക്കാണ് കോവിഡ് മഹാമാരിപോലുള്ള വെല്ലുവിളികളുണ്ടായത്.

ശ്രീമതി ഒ. എസ്. അംബിക: സർ, ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ഇതുവരെ എത്ര പാലങ്ങളുടെ പണി പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിച്ചുവെന്ന്

വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, പാലം എന്നത് ഒരു നാടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും അത്യാവശ്യമുള്ള ഒരു പദ്ധതിയാണ്. പാലം നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തി ഉദ്ഘാടനത്തിലെയും പാലം പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിച്ച പരിപാടിയിലെയും ജനസഞ്ചയം അതിന് ഏറ്റവും വലിയ ഉദാഹരണമായി കാണാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. നാം പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലെ പാലം ഉദ്ഘാടനവേളകളിലെ ജനപങ്കാളിത്തം മറ്റ് പദ്ധതികളുടെ ഉദ്ഘാടനത്തിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമാണ്. ഒരു റോഡ്, ഒരു കെട്ടിടം എന്നിവ ഉദ്ഘാടനം നടത്തുന്നതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ആളുകൾ പാലം ഉദ്ഘാടനവേളകളിൽ പൊതുവെ കാണാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. പാലം എന്നത് ഒരു നാടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു പദ്ധതിയാണ്. ഇതുകണ്ടുകൊണ്ട് 2021 മേയ് 20-ന് ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ അഞ്ചുവർഷം കൊണ്ട് നൂറ് പാലങ്ങളുടെ പ്രവൃത്തി സംസ്ഥാനത്ത് പൂർത്തീകരിക്കണമെന്ന് നിശ്ചയിച്ചിരുന്നു. അതിന്റെ ഭാഗമായി എല്ലാ നിയമസഭാ മണ്ഡലങ്ങളിലും കോൺസ്റ്റിറ്റ്വൻസി മോണിറ്ററിങ് ടീമിന് രൂപം നൽകി. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരും നോഡൽ ഓഫീസർമാരുമായിട്ടുള്ള 140 ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ

നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഈ ടീം എം.എൽ.എ.-മാരോ എം.എൽ.എ.-മാരുടെ പ്രതിനിധിയോ പങ്കെടുത്തോ അല്ലാതെയോ യോഗം ചേരുകയും പാലങ്ങൾ ഒരു പ്രത്യേക അജണ്ടയായി ഉൾപ്പെടുത്തി ചർച്ച ചെയ്യുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇതിനുപുറമെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പാലങ്ങളുടെ പ്രവൃത്തി വേഗത്തിലാക്കാനും ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചതിന് സാങ്കേതികാനുമതി ലഭിക്കാനും സാങ്കേതികാനുമതി ലഭിച്ചതിന് ടെണ്ടർ സ്റ്റേജിൽ എത്തിക്കാനും പ്രവൃത്തി തടസ്സങ്ങൾ നീക്കാനുമുള്ള പ്രത്യേക സംവിധാനം ഒരു നോഡൽ ഓഫീസറെ നിയമിച്ചുകൊണ്ട് അതിന്റെ പ്രവർത്തനം നടത്തിവരുന്നു. ഈ ചിട്ടയായ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ ഭാഗമായി അഞ്ച് വർഷംകൊണ്ട് നൂറ് പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം എന്നത് മൂന്നുവർഷം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ തന്നെ പൂർത്തീകരിക്കാനായി എന്നുള്ള സന്തോഷവിവരം സഭയെ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ സ്വപ്നം കണ്ട ഒരു പദ്ധതിയായിരുന്നു മലമ്പുഴയിലെ പാലം. ആ പാലത്തിന്റെ ഉദ്ഘാടനമാണ് കഴിഞ്ഞ ആഴ്ച നടന്നത്. അവിടത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ഇവിടെയുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഈ സർക്കാർ വന്നതിനുശേഷമുള്ള നൂറ്റിനാൽപ്പത്തി ഒൻപതാമത്തെ പാലത്തിന്റെ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കുന്ന പരിപാടിയായിരുന്നു അത്. നൂറ്റിയൻപതാമത്തെ പാലം

തിരുവനന്തപുരത്തെ പാറശ്ശാലയിൽ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യപ്പെടുമെന്നുള്ള വിവരവും അറിയിക്കുന്നു. നൂറ് പാലം എന്നുള്ള ലക്ഷ്യം അഞ്ചുവർഷം കൊണ്ട് ഇരുന്നൂറ് പാലത്തിന്റെ അടുത്തേയ്ക്ക് എത്തിക്കുകയെന്ന സ്ഥിതിയിലേയ്ക്ക് എത്താൻ സാധിച്ചുവെന്നുള്ളതും ഈ സഭയെ ഞാൻ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സി.എം.ടി. യോഗങ്ങൾ തടസ്സമുണ്ടാകാതെ വളരെ കൃത്യമായി കൂടുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ബജറ്റ് വർക്കും ശബരിമല പാക്കേജുമുൾപ്പെടെയുള്ള പദ്ധതികൾ ടെൻഡർ ചെയ്ത് മറ്റ് നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനായി ഏകദേശം ഒരുവർഷം എടുക്കുകയാണ്. അതിനാൽ ഒരു ശബരിമല സീസൺ കഴിഞ്ഞ് അടുത്ത സീസൺ വന്നാൽപോലും അവിടത്തെ റോഡ് പണികൾ പൂർത്തിയാകുന്നില്ല. സി.എം.ടി. യോഗങ്ങൾ നടന്നാൽ മാത്രം നടപടിക്രമങ്ങൾ വേഗത്തിലാകുന്നില്ല. യോഗങ്ങളിൽ ശിപാർശ ചെയ്യാനും, കാര്യങ്ങൾ വിളിച്ച് അന്വേഷിക്കാനുമാണ് സാധിക്കുന്നത്. എന്നാൽ വലിയ സാങ്കേതിക താമസങ്ങൾ ബജറ്റ് വർക്കുകൾക്കും ശബരിമല പാക്കേജിനും റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ടുകൾക്കും ഉൾപ്പെടെ സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. എന്റെ

നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലെ ചോറ്റാനിക്കര-തിരുവാങ്കുളം റോഡ് ശബരിമല പാക്കേജിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതാണ്. കഴിഞ്ഞ സീസണിന് മുമ്പ് അനുവദിച്ച ഈ പാക്കേജ് ജോലികൾപോലും ഇപ്പോൾ ആരംഭിക്കാൻ പോകുന്നതേയുള്ളൂ. പ്രവൃത്തികൾ വേഗത്തിലായാൽ മാത്രമെ അതിന്റെ പ്രയോജനം ലഭിക്കുകയുള്ളൂ. അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, ശബരിമല പാക്കേജിന് സി.എം.ടി. യോഗങ്ങൾ ചേരുക മാത്രമല്ല ചെയ്യുന്നത്. സി.എം.റ്റി. യോഗങ്ങളിൽ പ്രത്യേകം ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി കേന്ദ്രത്തിൽ യോഗങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. മന്ത്രിയെന്നുള്ള നിലയിൽ ഈ യോഗങ്ങളിൽ ഞാനും പങ്കെടുക്കാറുണ്ട്. റണ്ണിങ് കോൺട്രാക്ടർ സി.എം.ടി. മാത്രമല്ല, പ്രത്യേക സംവിധാനമുണ്ട്. ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളിൽ എവിടെയൊക്കെയാണ് തടസ്സങ്ങൾ നേരിട്ടിട്ടുള്ളതെന്ന് കണ്ടെത്തി അത് നീക്കി മുന്നോട്ടുപോകാം.

<u>ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ</u>: സർ, പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യുടെ റോഡായിരുന്ന പല റോഡുകളും മുമ്പ് ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് കൈമാറുകയുണ്ടായി. പിന്നീട് ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത്, റോഡുകൾ കൈവശം വയ്ക്കാൻ പാടില്ലെന്ന

നിബന്ധന വന്നപ്പോൾ അത് ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്ക് കൈമാറി. എന്നാൽ യഥാർഥത്തിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുകളിൽ ചിലതായിരുന്നു അക്കാലത്ത് ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് കൈമാറിയത്. ഇത്തരം റോഡുകൾ പ്രധാന ടൗണുകളിൽകൂടി കടന്നുപോകുന്നതും പല പ്രധാനപ്പെട്ട പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുകളുമായും കണക്റ്റിവിറ്റിയുള്ളതുമാണ്. ഇത്തരം റോഡുകൾ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്ക് മെയിന്റെയിൻ ചെയ്യാൻ സാധിക്കില്ല. അത്തരം റോഡുകൾ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് തിരിച്ചെടുക്കാൻ സാധിക്കുമോ; അല്ലെങ്കിൽ അവരെ റോഡ് പ്രവൃത്തിയിൽ സഹായിക്കുന്ന നിലപാടെടുത്ത് അത് അഞ്ചുവർഷത്തിൽ ഒരുതവണയെങ്കിലും മെയിന്റനൻസ് ചെയ്ത് നൽകാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കേരളത്തിൽ ഏകദേശം രണ്ടര ലക്ഷത്തോളം കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ ടാർ ചെയ്ത റോഡുകളുണ്ട്. ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങൾ പരിശോധിച്ചാൽ നല്ല വീതിയുള്ള ആറ് വരി, നാൽപ്പത്തിയഞ്ച് മീറ്റർ വരെയുള്ള വീതിയുള്ള ധാരാളം റോഡുകൾ കാണാൻ കഴിയും. കർണ്ണാടക, തമിഴ്നാട് തുടങ്ങിയ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിലായാലും ഉത്തരേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിലായാലും ഇത്തരം റോഡുകൾ കാണാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള റോഡുകൾ കേരളത്തിൽ അത്ര

എളുപ്പത്തിൽ കാണാൻ സാധിക്കില്ല. ഇത്തരത്തിലുള്ള റോഡുകൾ കേരളത്തിൽ ഇല്ലാത്തതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു കാരണം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതാണ്. ഇവിടെ ഭൂമിയില്ല. ജനസാന്ദ്രത വളരെ കൂടുതലുമാണ്. ദേശീയ ശരാശരിയെക്കാൾ മൂന്നിരട്ടി ജനസാന്ദ്രത കേരളത്തിൽ കൂടുതലുണ്ട്. എന്നാൽ ഗ്രാമഗ്രാമാന്തരങ്ങളിൽ കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ ടാർ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇത് ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ കാണാൻ സാധിക്കില്ല. സഭയിൽ ഇരിക്കുന്ന പല അംഗങ്ങളും പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും യാത്ര ചെയ്തിട്ടുള്ളവരാണ്. അവിടെ ഗ്രാമങ്ങളിലെ റോഡുകൾ നോക്കുകയാണെങ്കിൽ ടാർ ചെയ്ത റോഡുകൾ വളരെ കുറവാണ്. എന്നാൽ കേരളത്തിലെ സ്ഥിതി അങ്ങനെയല്ല. കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ ഇങ്ങനെ മാറുന്നതിന് കാരണമായിട്ടുള്ളത് 1996-ൽ സഖാവ് ഇ. കെ. നായനാർ നയിച്ച എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ 'ജനകീയാസൂത്രണം പദ്ധതി' നടപ്പാക്കിയതിലൂടെയാണെന്നത് ഞാൻ ഈ സഭയെ ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. രണ്ടരലക്ഷം കിലോമീറ്ററോളം ദൂരം വരുന്ന ഈ റോഡുകളിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകൾ ഏകദേശം മുപ്പതിനായിരം കിലോമീറ്റർ ദൂരം മാത്രമെയുള്ളൂ. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ ഇറങ്ങുന്ന എഴുപത് ശതമാനം വാഹനങ്ങളും

ഉപയോഗിക്കുന്നതാണ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡ്. ഒരു ദിവസം വീടുകളിൽനിന്നും പത്ത് വാഹനം ഇറങ്ങിയാൽ അതിൽ ഏഴ് വാഹനങ്ങളെങ്കിലും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡിലൂടെ കടന്നുപോകും. അതുകൊണ്ടാണ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുകൾ ഏറ്റവും ഗുണമേന്മ ഉറപ്പുവരുത്തുന്ന റോഡുകളാക്കി മാറ്റുകയെന്ന ലക്ഷ്യം വച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിന് ഇന്നും സാധിക്കുന്നത് റോഡുകളെ ബി.എം.&ബി.സി. റോഡുകളാക്കുകയെന്നതാണ്. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുകളെ ബി.എം.&ബി.സി. റോഡ് നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തിയാൽ എട്ടുവർഷത്തേയ്ക്ക് റോഡുകൾക്ക് കുഴപ്പം വരില്ല. അഞ്ചുവർഷം കൊണ്ട് കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകളിൽ അൻപത് ശതമാനം റോഡുകളും ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് സർക്കാർ ഇടപെട്ടത്. അത് ഇപ്പോൾ അറുപത് ശതമാനത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർന്നുവെന്ന സന്തോഷവാർത്ത ഈ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. ഇനിയും ഇത്തരം കാര്യങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോയാൽ ഇന്ത്യയിലെ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുകൾ നൂറ് ശതമാനവും ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമായി കേരളം മാറുന്നതാണ്. ആ ലക്ഷ്യത്തിനുവേണ്ടി ഇടപെടുന്നതിനിടയിൽ മറ്റ്

വകുപ്പുകളുടെ റോഡുകൾകൂടി ഏറ്റെടുക്കുകയെന്നത് പ്രയാസമാണ്. ഇതിനുതന്നെ സാമ്പത്തിക ചെലവ് കൂടുതലാണ്. എന്നാൽ ചില പ്രാധാന്യമുള്ള റോഡുകളെ മനസ്സിലാക്കി മറ്റ് വകുപ്പിന് പ്രയാസമില്ലെങ്കിൽ അവയെ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് മടിയുമില്ല.

ടൂറിസം മേഖലയിലെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ

5 (*95) ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ ചുമതലപ്പെടുത്തിയനുപ്രകാരം
(ശ്രീ. കെ. എം. സച്ചിൻദേവ്):
ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം:
ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി:
ശ്രീമതി ദെലീമ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ടൂറിസം മേഖലയ്ക്ക്, വ്യവസായ മേഖലയ്ക്ക് സമാനമായ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകുന്നതിനായി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ബി) ടൂറിസം മേഖലയിൽ നിക്ഷേപം നടത്തുന്നവർക്കായി എന്തെല്ലാം ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകി വരുന്നുണ്ട്;

(സി) അൻപത് വർഷത്തിലധികം പഴക്കമുള്ള കെട്ടിടങ്ങൾ ഹെറിറ്റേജ് ടൂറിസം മേഖലയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി എന്തെല്ലാം നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ഡി) ടൂറിസം ഇൻവെസ്റ്റേഴ്സ് ഫെസിലിറ്റേഷൻ സെന്ററിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

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

(എ&ബി) സംസ്ഥാനത്തെ ടൂറിസം മേഖലയിൽ സ്വകാര്യ നിക്ഷേപം ആകർഷിക്കുന്നതിനായി സബ്സിഡികൾ നൽകിവരുന്നു.

- കാരവൻ ടൂറിസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാരവൻ വാങ്ങുന്ന സ്വകാര്യ സംരംഭകർക്ക് ടൂറിസം വകുപ്പുമായി കരാറിൽ ഏർപ്പെടുന്നപക്ഷം സബ്സിഡിയായി മുതൽ മുടക്കിന്റെ 15 ശതമാനം അല്ലെങ്കിൽ 7.5 ലക്ഷം രൂപ ഏതാണോ കുറവ് ആയത് ഇൻവസ്റ്റ്മെന്റ് സബ്സിഡിയായി വകുപ്പ് നിലവിൽ നൽകിവരുന്നു.
- 50 വർഷത്തിലേറെ പഴക്കമുള്ളതും പരമ്പരാഗത കേരളീയ വാസ്തുവിദ്യയുടെ സവിശേഷതകളുള്ളതുമായ പൈതൃക കെട്ടിടങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും ആയത് ടൂറിസം വിപണനത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുമായി, പ്രസ്തുത കെട്ടിടങ്ങളുടെ പുനരുദ്ധാരണ ചെലവിന്റെ 25 ശതമാനം തുക (പരമാവധി 5 ലക്ഷം രൂപ) ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് സബ്സിഡിയായി നൽകുന്ന 'ഗൃഹസ്ഥലി' എന്ന സ്കീം

നിലവിലുണ്ട്.

- സംസ്ഥാനത്തെ ക്ലാസിഫൈഡ് ഹോട്ടലുകളടക്കമുള്ള ടൂറിസം സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് വൈദ്യുതി താരിഫ് ഇനത്തിൽ സബ്സിഡി നൽകിയിരുന്നു.

ടൂറിസം മേഖലയിലെ വിവിധ നിക്ഷേപാവസരങ്ങൾ നിക്ഷേപകർക്ക് മുമ്പാകെ അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനായി 2023 നവംബർ 16-ന് വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പ് സംഘടിപ്പിച്ച പരിപാടിയാണ് ടൂറിസം ഇൻവെസ്റ്റേഴ്സ് മീറ്റ് (TIM). ഇതിന്റെ ഭാഗമായി സർക്കാരിന്റെ കൈവശമുള്ള ഭൂമി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള പദ്ധതികളും സ്വകാര്യമേഖലയിലുള്ള പദ്ധതികളും വിവിധ സ്റ്റാർട്ടപ്പ് പദ്ധതികളും അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. TIM 2023-മായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രൊപ്പോസലുകൾ പരിശോധിക്കുന്നതിന് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് ഫെസിലിറ്റേഷൻ സെൽ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ TIM-മായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രൊപ്പോസലുകൾ പരിശോധിക്കുന്നതിന് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് ഫെസിലിറ്റേഷൻ സെന്റർ സ്ഥാപിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി PMU&FC (Engagement of Project Management Unit and Facilitation Service) രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ടൂറിസം നിക്ഷേപക സംഗമത്തിന്റെ ഭാഗമായി അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ട

സ്വകാര്യ പദ്ധതികൾ തടസ്സമില്ലാതെ ആരംഭിക്കാൻ, വിവിധ അനുമതികൾക്കായി കേരള സർക്കാരിനുകീഴിലുള്ള സംവിധാനമായ K-SWIFT പോർട്ടൽവഴി സൗകര്യമൊരുക്കുന്നുണ്ട്.

(സി) 'ഗൃഹസ്ഥലി' പൈതൃക സംരക്ഷണ പദ്ധതിപ്രകാരം, 50 വർഷത്തിലേറെ പഴക്കമുള്ളതും പരമ്പരാഗത കേരളീയ വാസ്തുവിദ്യയുടെ സവിശേഷതകളുള്ളതുമായ കെട്ടിടങ്ങളുടെ ഉടമകൾക്ക് കെട്ടിടം നവീകരിക്കുന്നതിനായി എസ്റ്റിമേറ്റ് അംഗീകരിച്ച് പ്രവർത്തനക്ഷമമായ പദ്ധതികൾക്ക് നിക്ഷേപക സബ്സിഡിയായി 25 ശതമാനം തുക (പരമാവധി 5 ലക്ഷം രൂപ) അനുവദിച്ചുവരുന്നുണ്ട്.

(ഡി) ടൂറിസം ഇൻവെസ്റ്റേഴ്സ് മീറ്റ് സംഘടിപ്പിച്ചതിന് തുടർച്ചയായി ടൂറിസം മേഖലയിലെ നിക്ഷേപവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുക, വിവിധ ടൂറിസം പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കുക, അവയ്ക്കാവശ്യമായ പ്രൊപ്പോസലുകൾ തയ്യാറാക്കുക, നിക്ഷേപകർക്ക് ആവശ്യമായ ഫെസിലിറ്റേറ്ററി സേവനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുക, നവസംരംഭകർക്കും സ്റ്റാർട്ടപ്പുകൾക്കും ആവശ്യമായ മാർഗനിർദേശങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുക, നയപരമായ നിർദേശങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുക, സിംഗിൾ വിൻഡോ സേവനങ്ങൾ എളുപ്പമാക്കുക, നിക്ഷേപ നിർദേശങ്ങളുടെ വിലയിരുത്തൽ

നടത്തുക, മുതലായവയാണ് ടൂറിസം ഇൻവെസ്റ്റേഴ്സ് ഫെസിലിറ്റേഷൻ സെന്റർ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ടൂറിസം ഫെസിലിറ്റേഷൻ സെന്ററിന്റെ കാര്യക്ഷമമായ പ്രവർത്തനത്തിനായി സാങ്കേതികവും മാനേജീരിയലുമായ പിന്തുണ നൽകുന്നതിന് ഒരു പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റ് യൂണിറ്റിനെ തിരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. കെ. എം. സച്ചിൻദേവ്</u>: സർ, ഹോസ്പിറ്റാലിറ്റി സംവിധാനങ്ങളുടെ വിപുലീകരണത്തിൽ കേരളാ ടൂറിസം വകുപ്പ് വലിയ മുന്നേറ്റമാണുണ്ടാക്കിയത്. ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഫൈവ് സ്റ്റാർ ഹോട്ടലുകളുള്ള സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. ടൂറിസം മേഖലയിൽ ഹോസ്പിറ്റാലിറ്റി സംവിധാനം വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ഇതിനകം എന്തെല്ലാം ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, ടൂറിസത്തിന്റെ വികാസത്തിന് ഹോസ്പിറ്റാലിറ്റി വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഘടകമാണ്. ഇതിനെ രണ്ട് തട്ടായെടുക്കാം. ഒന്നാമത്തേത്, പഞ്ചതാര ഹോട്ടലുകൾ ഉൾപ്പെടെ നല്ല സൗകര്യമുള്ള ഹോട്ടലുകൾ വേണം. രണ്ടാമത്തേത്, സാധാരണ സഞ്ചാരികൾക്ക് താമസിക്കാനുള്ള സൗകര്യം വേണം. ഇവിടെ സർക്കാർ ഒരു ഫെസിലിറ്റേറ്ററായി മാറുന്നു. സർക്കാർ ഭൂമിയുൾപ്പെടെ ഇത്തരം സംവിധാനങ്ങൾ ഒരുക്കിക്കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നു. കാസർഗോഡ്

ജില്ലയിലെ ഉദുമയിൽ ഒരു പഞ്ചായത്തിൽ ബി.ആർ.ഡി.സി.-യുടെ കീഴിൽ മൂന്നാമത്തെ ഫൈവ് സ്റ്റാർ ഹോട്ടൽ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തുവെന്നത് ഇതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ ഉദാഹരണമായി കാണാൻ സാധിക്കും. സർക്കാർ ഒരു ഫെസിലിറ്റേറ്ററായി മാറിയതാണ്. ഒരു ഭാഗത്ത് ഇത്തരം നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ചുവരുമ്പോഴും മറുഭാഗത്ത് ഹോം സ്റ്റേകളെ സർക്കാർ പ്രോത്സാഹിപ്പിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റസ്റ്റ് ഹൗസുകൾ ഓൺലൈൻ ബുക്കിങ് ആരംഭിച്ചു. 2021 നവംബർ 1-ന് കേരള പിറവി ദിനത്തിലാണ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റസ്റ്റ് ഹൗസുകൾ ഓൺലൈൻ ബുക്കിങ് ആരംഭിച്ചത്. അത് വളരെ വിജയകരമായി മാറി. നേരത്തെ ഒരു മുറി കിട്ടാൻ വളരെ പ്രയാസമാണെന്ന് നമുക്ക് അറിയാം. തൃശ്ശൂരുള്ള ഒരാൾക്ക് കൊല്ലത്ത് ഒരു പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റസ്റ്റ് ഹൗസിൽ രണ്ടാഴ്ചയ്ക്കകം ഒരു റൂം വേണമെങ്കിൽ തൃശ്ശൂരിൽനിന്നും എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ, കെട്ടിട വിഭാഗത്തിന് ഒരു അപേക്ഷ നൽകണം. ആ അപേക്ഷ തിരുവനന്തപുരത്തും തിരിച്ച് കൊല്ലത്തും പോകണം വീണ്ടും അവിടെനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്ത് വരണം. ഈ അപേക്ഷ തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്ന് തൃശ്ശൂരിലെത്തി അതിന് മറുപടി കിട്ടണം. അപ്പോഴേയ്ക്കും അയാൾക്കുള്ള ആവശ്യം കഴിഞ്ഞുപോയിരിക്കും. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ വിരൽത്തുമ്പിൽ പൊതുമരാമത്ത്

വകുപ്പിന്റെ റസ്റ്റ് ഹൗസുകളിൽ റൂം കിട്ടുന്ന സ്ഥിതി വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി മുപ്പതുകോടി രൂപയിലധികം വരുമാനം സർക്കാരിന് ഈ കാലയളവിൽ ലഭിച്ചു. ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകൾ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റസ്റ്റ് ഹൗസുകളിൽ ഓൺലൈൻ മുഖേന റൂമുകൾ ബുക്ക് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അതിൽ വലിയൊരു ശതമാനം സഞ്ചാരികളാണ്. ഹോം സ്റ്റേ, റസ്റ്റ് ഹൗസ്, ഗസ്റ്റ് ഹൗസ്, ഫൈവ് സ്റ്റാർ ഫെസിലിറ്റി ഉൾപ്പെടെ എല്ലാ നിലയിലും ഹോസ്പിറ്റാലിറ്റി വർധിപ്പിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാനുള്ള എല്ലാ ശ്രമവും വകുപ്പ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് ഇനിയും തുടരുമെന്നുള്ളത് ഈ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്.

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

(ചോദ്യോത്തരവേള അവസാനിച്ചു.)