

ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

അക്ഷയ, ഇ-ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് പദ്ധതികളുടെ നിർവ്വഹണപ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, വിവര സാങ്കേതിക വിദ്യകളിലുണ്ടായ വിസ്തൃതമായ നേട്ടങ്ങൾ കേരളത്തിലെ പൊതുസമൂഹത്തിന് പ്രയോജനപ്പെടുത്തിക്കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നമ്മുടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നടപ്പാക്കിയ രണ്ട് പദ്ധതികളാണ് ഇ-ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് പദ്ധതിയും അക്ഷയ സംരംഭവും. ഇന്നത്തെ നമ്മുടെ വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി 2002-ൽ മന്ത്രിയായിരിക്കുന്ന സമയത്താണ് ഇൻഡ്യയിൽ ആദ്യമായി, കേരളത്തിൽ മലപ്പുറത്ത് ഐ.ടി. സാക്ഷരതയുടെ ഭാഗമായി അക്ഷയ സെന്ററുകൾ തുടങ്ങിയത്. അന്നത്തെ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. എ. കെ. ആന്റണിയും പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദനുമൊക്കെ ഉൾപ്പെടുന്നവർ പങ്കെടുത്ത് വളരെയധികം ആവേശപൂർവ്വമാണ് ഈ സംരംഭം കൊണ്ടുവന്നത്. ഇന്നത് ദേശീയ-അന്തർദേശീയ ശ്രദ്ധയാകർഷിക്കപ്പെട്ട ഒരു പദ്ധതിയാണ്. ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ സഭയുടേയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടേയും ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്, ഐ.ടി. വകുപ്പ് നടപ്പാക്കിയ അഭിമാനകരമായ ഈ പദ്ധതി ഇന്ന് സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങൾ കാരണവും ഉദ്യോഗസ്ഥ അലംഭാവംമൂലവും ചില പ്രതിസന്ധികൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. ആ പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള സജീവമായ ശ്രദ്ധ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നു മുണ്ടാകണം. മണ്ണാർക്കാട് താലൂക്കിലും പാലക്കാട് ജില്ലയിലുമുള്ള അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങൾ ഇന്ന് സ്തംഭനാവസ്ഥയിലാണ്. അതിന് ചില പ്രത്യേക പ്രശ്നങ്ങളുമുണ്ട്. അതിലേയ്ക്കും ഞാൻ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുകയാണ്. ഇതിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾമാത്രം ഞാൻ ഇവിടെ ചുരുക്കിപ്പ

റയാം. നേരിട്ട് നൽകുന്ന അപേക്ഷയും സ്വീകരിക്കാമെന്ന ഗവൺമെന്റ് ഓർഡർ ഉള്ളതുകൊണ്ട് പല വില്ലേജ് ഓഫീസർമാരും ഓൺലൈനായി നൽകുന്ന അപേക്ഷകൾ സമയബന്ധിതമായും കാര്യക്ഷമമായും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നില്ല. എന്നാൽ ചില ജില്ലകളിൽ ജില്ലാകളക്ടർമാർ ഓൺലൈൻ വഴി നൽകുന്ന അപേക്ഷ സമയബന്ധിതമായി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. വില്ലേജ് ഓഫീസർമാർ ലാപ്ടോപ്പ് കേടാണ്, ഡിജിറ്റൽ സിഗ്നേച്ചർ അപ്ലോഡായില്ല എന്നീ കാരണങ്ങൾ പറഞ്ഞാണ് ഇതുമായി സഹകരിക്കാത്തത്. ജില്ലാതലത്തിലുള്ള ടെക്നിക്കൽ ഇഷ്യൂ സപ്പോർട്ടിംഗ് വിംഗാണ് ഇതിനെയാക്കെ കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്യേണ്ടത്. ഇത് കാര്യക്ഷമമായി പല ജില്ലകളിലും പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇതിലുണ്ടാകുന്ന ടെക്നിക്കൽ ഇഷ്യൂസ് പരിഹരിക്കുന്നതിന് താമസം നേരിടുന്നു. ഇതും ഈ പദ്ധതിയുടെ സുഗമമായ നടത്തിപ്പിന് വിഘാതമുണ്ടാക്കുന്നു. ചിലപ്പോഴൊക്കെ കൂടുതൽ ആളുകൾ ഒരേസമയം അപേക്ഷിക്കുമ്പോൾ സിസ്റ്റം ഹാംഗ് ആകുകയും സേവനം ലഭ്യമല്ലാതെവരികയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രയാസം, ഇ-ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് പ്രശ്നങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ജില്ലാതലത്തിൽ സൊസൈറ്റികൾ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഈ സമിതികൾ സമയബന്ധിതമായി യോഗം ചേരുകയോ പ്രശ്നങ്ങൾ കാര്യക്ഷമമായി കൈകാര്യം ചെയ്യുകയോ ചെയ്യുന്നില്ല. പലയിടങ്ങളിലും സമിതികൾ പദ്ധതിയുടെ തുടക്കം കുറിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി മാത്രം ചേർന്നതല്ലാതെ പിന്നീട് ചേർന്നിട്ടില്ല. മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടു വരാനുള്ള മറ്റൊരു കാര്യം, കൂടുതൽ ഡാറ്റ ട്രാഫിക് കൈകാര്യം ചെയ്യാനുതകുന്ന തരത്തിൽ നമ്മുടെ സെർവറുകളും സോഫ്റ്റ്‌വെയറും ബാന്റ് വിഡ്ത്തും സജ്ജമാക്കണം. ഇപ്പോഴുള്ളതൊക്കെ വളരെ ചെറുതാണ്.

കൂടുതൽ എൻട്രീസ് വരുമ്പോൾ ട്രാഫിക് കൺജഷൻ വരികയും ആർക്കും സിസ്റ്റം ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്തവിധത്തിൽ വളരെ സ്ലോ ആകുകയും ചെയ്യുന്ന പ്രശ്നങ്ങളും ഈ കാര്യത്തിലുണ്ട്. അക്ഷയ വഴിയുള്ള സേവനങ്ങൾക്കുള്ള നിരക്ക് സംബന്ധിച്ചും ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. സേവനങ്ങൾക്ക് ഈടാക്കുന്ന തുകയുടെ കാര്യത്തിൽ, സർക്കാരിലേക്ക് അടയ്ക്കുവാനുള്ള തുകയ്ക്ക് സേവനനിരക്ക് ഏർപ്പെടുത്താതെ പകരം സർക്കാർ അക്ഷയയ്ക്ക് കമ്മീഷൻ നൽകുന്ന സംവിധാനം കൊണ്ടുവന്നാൽ ഈ പ്രശ്നത്തിന് ഒരു പരിഹാരമായിരിക്കും. അക്ഷയ നൽകുന്ന സേവന നിരക്കിന്റെ കാര്യത്തിൽ, എല്ലാ സർവ്വീസുകൾക്കും വ്യക്തമായ സേവന നിരക്ക് നിശ്ചയിക്കണം. ഇങ്ങനെ സേവന നിരക്കുകൾ ജനങ്ങളിൽ കൂടുതൽ എത്തിക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. താലൂക്ക്, പഞ്ചായത്ത്, വില്ലേജ് ഓഫീസുകളിൽ സേവന നിരക്കുകൾ പ്രദർശിപ്പിക്കുകയും അത് പത്രമാധ്യമങ്ങളിലൂടെ ജനങ്ങളെ അറിയിക്കുകയും വേണം. ഈ രംഗത്ത് പുതുതായി നടപ്പാക്കിയിട്ടുള്ള ഒരു സംവിധാനമാണ് ‘കിയോസ്ക് ബാങ്കിംഗ്’ സംവിധാനം. ഇത് നടപ്പാക്കിയിട്ട് 6 മാസമായെങ്കിലും കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ തുടങ്ങിയിട്ട് 2 മാസമേ ആയിട്ടുള്ളൂ. പക്ഷേ ഇതിനെ കുറിച്ചും കാര്യമായ അവബോധം ജനങ്ങളിലേക്ക് എത്തിയിട്ടില്ല. സത്യത്തിൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പ് വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ ഒരു കാര്യമാണ്. കാരണം, ആർക്കും അക്കൗണ്ടിൽ പണം നിക്ഷേപിക്കുന്നതിനും ബാങ്ക് സൗകര്യങ്ങളില്ലാത്തതിടത്ത് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അക്കൗണ്ട് തുടങ്ങുന്നതിനും വീട്ടിലിരുന്ന് ഒരു ബാങ്ക് അക്കൗണ്ട് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാവുന്ന സൗകര്യവുമൊക്കെ ഇതിലുണ്ട്. ഇത് വളരെ സജീവമായി പ്രാവർത്തികമാ

കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ രംഗത്തുള്ള പൊതു കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ചുരുക്കി സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. സർക്കാരിലേക്ക് അടയ്ക്കുവാനുള്ള എല്ലാ ഫീസ് നിരക്കുകളും അക്ഷയവഴി അടയ്ക്കുവാനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുക. സ്വകാര്യ ഏജൻസി, പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലേക്കുള്ള ഫീസ്, സേവനം, റീ-ചാർജ്ജ്, ഇൻസ്റ്റാൾമെന്റ് തുടങ്ങിയ സേവനങ്ങൾ അക്ഷയവഴി അടയ്ക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കുക. ഗവൺമെന്റ് മേഖലകളിൽ വരുന്ന ഡാറ്റ എൻട്രി പ്രവൃത്തികൾക്കുള്ള ചുമതല അക്ഷയയ്ക്ക് നൽകുന്നതിന് പ്രഥമ പരിഗണന നൽകാൻ ഉത്തരവ് നൽകണമെന്നതാണ് എനിക്ക് രണ്ടാമതായി പറയാനുള്ളത്. അക്ഷയ സംരംഭകരുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും ജനങ്ങളോടുള്ള സമീപനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനായി കാലാനുസൃതമായി ഇവർക്ക് ട്രെയിനിംഗ് നൽകണം. ഗവൺമെന്റ് വകുപ്പുകൾ, മറ്റ് സർക്കാർ സ്ഥാപനങ്ങൾ തുടങ്ങിയവയുടെ ഡാറ്റ ഡിജിറ്റലൈസ് ചെയ്യുമ്പോൾ അതിന്റെ ചുമതല അക്ഷയയ്ക്ക് നൽകുന്ന കാര്യത്തിൽ പ്രഥമ പരിഗണന നൽകുന്നതിനുള്ള ഉത്തരവ് നൽകണം. കൂടാതെ മറ്റുള്ള സേവനങ്ങളും അക്ഷയയുടെ കീഴിൽ കൊണ്ടുവരണം. അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങളുടെ അപര്യാപ്തത ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിലുമുണ്ട്. ഈ കുറവ് പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഞാൻ ഒരു നിർദ്ദേശം വയ്ക്കുന്നത്, നിർബന്ധമായും ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിൽ ചുരുങ്ങിയത് 3 അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങളും നഗരസഭകളിൽ 6 അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങളും കോർപ്പറേഷൻ പരിധിയിൽ 20 അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങളുമുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പു വരുത്തണം. ഇല്ലെങ്കിൽ ഈ പോരായ്മകൾ നികത്തുവാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളോട്

നിർദ്ദേശിക്കണം. ഇന്ന് പല മേഖലകളിലും അക്ഷയ സെന്ററുകളുടെ അപര്യാപ്തതകളുണ്ട്. ഞങ്ങളുടെ മലയോര മേഖലകളിലൊക്കെ ഒരു പഞ്ചായത്തിൽ ഒരു അക്ഷയ സെന്റർ എന്നുള്ളത് തീർത്തും അപര്യാപ്തമാണ്. ഐ.ടി. പദ്ധതികൾക്കുള്ള കേന്ദ്രസഹായം പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തി കുറഞ്ഞ നിരക്കിലുള്ള വൈദ്യുതിയും ഇന്റർനെറ്റ് സൗകര്യവും നൽകി അക്ഷയയെ പുനരുജ്ജീവിപ്പിക്കാനാവശ്യമായ സജീവമായ ഒരു ഇടപെടൽ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

വ്യവസായവും വിവരസാങ്കേതികവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ അക്ഷയ സെന്ററുകൾ നമ്മുടെ അഭിമാനമാണ്. കേരളത്തിലെ ഐ.ടി. സാക്ഷരത കൂട്ടാൻവേണ്ടി ഒരു സെൽഫ് എംപ്ലോയ്മെന്റ് പ്രോജക്റ്റ് എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് പരീക്ഷണാർത്ഥം തുടങ്ങിയ അക്ഷയ വൻ വിജയമാകുകയും പത്തു-പന്ത്രണ്ട് കൊല്ലം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഇന്ന് സാധാരണ ജനങ്ങൾവരെ കമ്പ്യൂട്ടർ ഉപയോഗിച്ച് ഇലക്ട്രോണിക്കായി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയൊരു സെന്ററായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അതിന്റെ പരിരക്ഷയ്ക്കും അതിന്റെ കൂടുതൽ സാധ്യതകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യണമെന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ നിർദ്ദേശം വളരെ സ്വാഗതാർഹമാണ്. ചില അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങളുടെ നടത്തിപ്പിൽ ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്, അത് പരിഹരിക്കാൻ വേണ്ട നടപടികളെടുത്തിട്ടുണ്ട്. കൂടുതൽ സെർവ്വറുകൾ വയ്ക്കുകയും ബാന്റ് വിഡ്ത്ത് കൂട്ടാനുള്ള നടപടികളെടുക്കുകയും സിസ്റ്റം ഹാംഗ് ആകാതിരിക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങൾ സാങ്കേതികമായി ചെയ്യുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കളക്ടർ

ചെയർമാനായ ഒരു കമ്മിറ്റി ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് യോഗം ചേർന്ന് കാര്യങ്ങൾ റിവ്യൂ ചെയ്യണമെന്നുണ്ട്. അതിനായി ഗവൺമെന്റ് നിഷ്കർഷിക്കും. കാരണം, അതിന്റെ നടത്തിപ്പിലൊക്കെ പല പ്രശ്നങ്ങളുമുള്ളതുകൊണ്ട് ഒരു സൂപ്പർവിഷനും മാനേജ്മെന്റും വരണം. യോഗം ചേരുന്നില്ല എന്ന് മെമ്പർ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. അത് ശരിയാക്കാനായി നോക്കാം. കൂടുതൽ അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങൾ വേണമെന്നുള്ള കാര്യം ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. അത് വേണം. അത് ശരിയാണ്. അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങൾ ആവശ്യമുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ ഇനിയും ധാരാളമുണ്ട്. ജില്ലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇത് പരിശോധിച്ച് കൂടുതൽ അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങൾ അനുവദിക്കാനുള്ള നടപടി എടുക്കാവുന്നതാണ്. അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ വർക്ക് കിട്ടണം. ഗവൺമെന്റ് വർക്കുകൾ മാത്രമല്ല, ഇൻഷുറൻസ്, ബാങ്കിംഗ്.... അങ്ങനെ അതിന്റെ സാധ്യതകൾ അനന്തമാണ്. അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ ഗവൺമെന്റ് വർക്കുകളും മറ്റുള്ള വർക്കുകളും കിട്ടുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുകയും അതിൽ നടപടിയെടുക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ജനറലായി പറഞ്ഞ ഇഷ്യൂ വളരെ കറക്റ്റാണ്. അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുത്താനും അവർക്ക് കൂടുതൽ വർക്ക് കിട്ടാനും അവരുടെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാനുമൊക്കെയുള്ള നടപടികൾ വേണം. ഇടയ്ക്ക് വില്ലേജ് ഓഫീസുകളിലും സർട്ടിഫിക്കറ്റ് കൊടുക്കുമെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. അക്ഷയ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ വലിയ ക്യൂ ആയി ജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് വന്നപ്പോൾ താൽക്കാലികമായി എടുത്ത ഒരു നടപടിയാണ് അത്. അത് റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് ശരിയാക്കാം. കൂടുതൽ ഔൺലൈനാകുക, കൂടുതൽ ഡിജിറ്റലാകുക എന്നല്ലാതെ എടുത്ത നടപടിയിൽനിന്ന് കൂടുതൽ പിറകോട്ട് പോകുവാൻ വയ്യ. അതിനെക്കുറിച്ച്

ചില ആക്ഷേപങ്ങളുണ്ട്. വില്ലേജ് ഓഫീസുകളിൽ ഇതുമായി സഹകരിക്കാതെ നിക്ഷിപ്ത താൽപ്പര്യക്കാർ പിന്നെയും പിടിമുറുക്കാൻ നോക്കുന്നുണ്ട്. ഈ പ്രശ്നം റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പൊതുവായി പറഞ്ഞാൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ വളരെ ശക്തമായി ഈ ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, കളക്ടർ ചെയർമാനായ കമ്മിറ്റി കൂടാനുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാമെന്ന് അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചു. അത് പലയിടത്തും കൂടുന്നില്ല. അത് കാര്യക്ഷമമായാൽത്തന്നെ ഇതിന്റെ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് രംഗത്തുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഒരു പരിധിവരെ പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കും. പീരിയോഡിക്കലായി ഈ കമ്മിറ്റി കൂടുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ഉറപ്പു വരുത്തണം. മണ്ണാർക്കാട് താലൂക്കിലെ അക്ഷയ സംരംഭങ്ങളൊക്കെ ഇത്തരത്തിലുള്ള സാങ്കേതിക തകരാറുമൂലം ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കാത്ത ഒരു സ്ഥിതിയിലുണ്ട്. അതിൽ പ്രത്യേകമായ ഒരു നിർദ്ദേശം കൊടുക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

വ്യവസായവും വിവരസാങ്കേതികവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി): സർ, കളക്ടർ ചെയർമാനായുള്ള സമിതികൾ കൂടുന്നത് കുറവാണ്. അത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അത് പീരിയോഡിക്കലായി കൂടണമെന്ന കർശന നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുന്നതാണ്. അതുപോലെ മണ്ണാർക്കാടുള്ള പ്രശ്നം പറഞ്ഞത് പ്രത്യേകമായി പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ദേശീയപാത 17-ന്റെ വികസനത്തിലെ അനിശ്ചിതാവസ്ഥ

ശ്രീ. ടി. വി. രാജേഷ്: സർ, നമ്മുടെ ദേശീയപാതാ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ ഇപ്പോൾ അതിൽനിന്ന് പിൻമാറിയിരിക്കുകയാണ്. തലപ്പാടി മുതൽ കുറ്റിപ്പുറംവരെയുള്ള ദേശീയപാതാ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കിട്ടുന്നതിലുണ്ടായ കാലതാമസമാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ ഇതിൽനിന്ന് പിൻമാറാൻ കാരണമെന്നുള്ളതാണ് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഈ പാത 318 കിലോമീറ്ററാണ്. ഇതിന്റെ ആദ്യഘട്ടം തലപ്പാടി മുതൽ വളപ്പട്ടണംവരെയാണ്. തലപ്പാടി മുതൽ വളപ്പട്ടണംവരെയുള്ള ഒന്നാംഘട്ട വികസനത്തിനുവേണ്ടി 1100 കോടി രൂപയായിരുന്നു നിർമ്മാണ കരാറായി തീരുമാനിച്ചിരുന്നത്. ഈ വികസനത്തിനുവേണ്ടി ട്രാൻസാ ഇന്ത്യാ ലിമിറ്റഡിനാണ് നിർമ്മാണ കരാർ നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ഒന്നാംഘട്ടത്തിന് 303 ഹെക്ടർ ഭൂമിയും രണ്ടാംഘട്ടത്തിന് 257 ഹെക്ടർ ഭൂമിയുമായിരുന്നു ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിയിരുന്നത്. അതിന്റെ വിജ്ഞാപനം അന്തിമഘട്ടത്തിൽ എത്തിനിൽക്കുന്ന സമയത്താണ് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ തീരുമാനമുണ്ടായിരിക്കുന്നത്. ദേശീയപാത അതോറിറ്റി പിൻമാറിയതോടുകൂടി നമ്മുടെ ദേശീയപാതാ വികസനം അവതാളത്തിലായിരിക്കുകയാണ്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള ഓഫീസുകളുടെ പ്രവർത്തനവും ഇതോടുകൂടി നിർത്തലാക്കപ്പെടാൻ പോകുകയാണ്. ദേശീയപാതാ വികസനം സംസ്ഥാനം ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന് സംബന്ധിച്ചുള്ള മന്ത്രിസഭാ തീരുമാനങ്ങളെന്ന നിലയിൽ ചില വാർത്തകൾ പത്രങ്ങളിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതുകാരണം ദേശീയപാതാ വികസനം അട്ടിമറിക്കപ്പെടുമോയെന്ന ആശങ്കയുളവായിട്ടുണ്ട്. ദേശീയപാതയുടെ നിർമ്മാണം

സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ചുമതലയിലാകുന്നതോടുകൂടി കേന്ദ്രപണ്ട് നഷ്ടമാകാൻ ഇടയാക്കുമെന്നുള്ള വാർത്തകളും വന്നിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് യാതൊരുവിധ സഹായവും ലഭിക്കാത്ത ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടായാൽ നമ്മുടെ എൻ.എച്ച്.-ന്റെ വികസനത്തിനാവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനും റോഡുനിർമ്മാണത്തിനുമാവശ്യമായിവരുന്ന ഭീമമായ തുക എങ്ങനെ കണ്ടെത്താൻ കഴിയുമെന്നുമുള്ള കാര്യം ഒരു ചോദ്യചിഹ്നമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. പതിറ്റാണ്ടുകളായി മുടങ്ങിക്കിടന്ന ദേശീയപാതയുടെ വികസന പ്രതീക്ഷകൾക്ക് വലിയ തിരിച്ചടിയാണ് ഇപ്പോൾ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ. സ്ഥലം ലഭ്യമാകാത്തതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം നേരിട്ട് ഭൂമി വാങ്ങൽ സംവിധാനം നിർത്തലാക്കിയതാണ്. കേരളം വളരെ ജനസാന്ദ്രമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കേരളത്തിൽ ഏതൊരു പദ്ധതിക്കും ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ ഒരു കടുത്ത വെല്ലുവിളിയാണ്. ഇത് പരിഗണിച്ച് കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതികളായ കൊച്ചി മെട്രോ, കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളം എന്നിവയ്ക്കൊക്കെ ഡി.എൽ.പി.സി. വഴി നേരിട്ട് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ നേരിട്ട് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കിട്ടുന്ന തുകയുടെ മൂന്നിലൊന്നുപോലും പൊന്നുംവില സമ്പ്രദായത്തിൽ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ഭൂവുടമകൾക്ക് ലഭിക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് പദ്ധതികൾക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ഭൂവുടമകൾക്ക് കുറേക്കൂടി അഭികാമ്യമായത് നേരിട്ട് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ രീതിയാണ്. പൊന്നുംവില സമ്പ്രദായത്തിൽ നിശ്ചയിക്കുന്ന വില സമാനമായ ഭൂമിക്ക് മൂന്നുവർഷത്തിനിടെ ലഭിച്ച ഏറ്റവും ഉയർന്ന വിലയാണ്. ഇതിൽ ഭൂവുടമകൾക്ക് റോളില്ല. സാധാരണഗതിയിൽ യഥാർത്ഥ വില ആധാരത്തിൽ കാണിക്കാറില്ലായെന്നുള്ളതും ഒരു വസ്തുതയാണ്. അതിനാൽ ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുമെന്ന് ഉറപ്പു

വരുത്തിയും കാലതാമസമില്ലാതെ ഭൂമിയുടെ വില നൽകുന്നതിന് തയ്യാറാകുകയും ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ, കട, വീട് എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് ഒരു പ്രത്യേക പുനരധിവാസ പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കുകയാണെങ്കിൽ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുള്ള സ്ഥലവാസികളുടെ എതിർപ്പ് നമുക്ക് പൂർണ്ണമായും പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കും. നമ്മുടെ കേരളം വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിൽ വീർപ്പുമുട്ടുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ നമ്മുടെ ദേശീയപാതകളുടെ വികസനം ഒരടിയന്തര അജണ്ടയായി മാറേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ 86 ലക്ഷം വാഹനങ്ങളാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്. അടുത്ത വർഷത്തോടെ ഇത് ഒരു കോടിയായി ഉയരാൻ പോകുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. 1990-2010 കാലയളവിൽ ദേശീയപാതയുടെ വികസനം 52 ശതമാനമായിരുന്നു. എന്നാൽ വാഹനങ്ങളുടെ വർദ്ധനവ് 829 ശതമാനമാണ്. ഇതുകൂടാതെ അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് ആയിരക്കണക്കിന് വാഹനങ്ങളാണ് ഇവിടെ വന്നുപോകുന്നത്. നമ്മുടെ വടക്കൻ കേരളത്തിൽ നല്ലൊരു ബൈപ്പാസുപോലുമില്ലാത്ത അവസ്ഥയാണ്. അത് നിലവിലുള്ള വാഹനങ്ങൾ ഓടാൻ തീർത്തും അപര്യാപ്തമാണ്. വാഹനാപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നതിന് പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ സൗകര്യമില്ലായ്മയും അശാസ്ത്രീയമായ നിർമ്മാണവും പരിതാപകരമായ അവസ്ഥയുമാണ്. നമ്മുടെ റോഡ് ഗതാഗതത്തിന്റെ നല്ലൊരു ഭാഗവും ദേശീയപാതയുടെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. രാജ്യങ്ങളുടെ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ അവയുടെ റോഡുവികസനം വലിയ പങ്കാണ് വഹിച്ചിട്ടുള്ളത്. അവിടെ പലയിടത്തും ആറുവരിയും എട്ടുവരിയുമായി ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുകയാണ്. റോഡുവികസനത്തിന് ആരും എതിർ നിൽക്കുമെന്ന്

തോന്നുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ സ്ഥലവാസികളെ വിശ്വാസത്തിലാക്കാനും തയ്യാറാകണം. കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ മരണപ്പെടുന്നത് റോഡപകടങ്ങളിലൂടെയാണ്. 2001-ൽ 2674 ആളുകളാണ് പ്രതിവർഷം റോഡപകടത്തിൽ മരണപ്പെട്ടതെങ്കിൽ 2013-ൽ 4258 ആയി അതുവർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ദേശീയപാതാ വികസനവും ഗതാഗതക്കുരുക്കും ഒഴിവാക്കുന്നതിന് എത്രയും പെട്ടെന്ന് ദേശീയപാതാ വികസനം സാക്ഷാത്കരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയിലേക്കാണ് ഇതെല്ലാം വിരൽചൂണ്ടുന്നത്. ജനങ്ങളുടെ ആശങ്കയകറ്റണം. ജനങ്ങൾക്ക് സ്വീകാര്യമായ ഒരു പാക്കേജ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകണം. ഈ വിഷയം ഇനിയും ചർച്ച ചെയ്ത് സങ്കീർണ്ണമാക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നതെങ്കിൽ ഈ പദ്ധതി അടുത്ത കാലത്തൊന്നും യാഥാർത്ഥ്യമാകുകയില്ലായെന്നുള്ള കാര്യം സർക്കാർ ഓർക്കണം.

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഈ സഭയിൽ ഉന്നയിച്ച ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾ മാത്രമല്ല രാജ്യം മുഴുവൻ ഉറ്റുനോക്കുന്ന ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ് കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാത വികസനം. അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെതന്നെ ഇതിന് ഏറ്റവും തടസ്സമായി നിൽക്കുന്നത് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. കഴിഞ്ഞ 13 വർഷക്കാലമായി മാറിമാറി വരുന്ന സർക്കാരുകൾ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടത്തി പരാജയപ്പെട്ടിരിക്കുന്നുവെന്നുള്ള സത്യം നമുക്ക് മറച്ചുവയ്ക്കാൻ സാധിക്കില്ല. നമുക്ക് 45 മീറ്റർ വീതിയിലാണ് സ്ഥലം

ഏറ്റെടുക്കേണ്ടത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി ഒരു ആനുകൂല്യം നൽകി 60 മീറ്റർ, 45 മീറ്റർ ആക്കിയതാണ്. പക്ഷേ ആ 45 മീറ്റർപോലും ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിക്കാത്ത ഒരവസ്ഥ നമ്മുടെ കേരളത്തിലുണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേ 17-നെ സംബന്ധിച്ചാണ് അങ്ങ് ഇവിടെ പ്രശ്നമുന്നയിച്ചത്. നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ന്റെ കേരള അതിർത്തി തലപ്പാടി മുതൽ കണ്ണൂർ വരെ 130 കിലോമീറ്ററും കണ്ണൂർ മുതൽ വെങ്കളം വരെ 82 കിലോമീറ്ററും വെങ്കളം മുതൽ കുറ്റിപ്പുറം വരെ 88 കിലോമീറ്ററും കുറ്റിപ്പുറം മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെ 120 കിലോമീറ്ററും നാല് റീച്ചുകളിലായി നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റി കരാർ നൽകിയെങ്കിലും ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് നൽകാൻ സാധിക്കാത്തതുമൂലം ആ കരാർ റദ്ദാക്കപ്പെടുകയാണ് ചെയ്തത്. തലപ്പാടി-കണ്ണൂർ റീച്ചിൽ 3(എ) & 3(ഡി) നോട്ടീഫിക്കേഷൻ പല തവണ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതാണ്. സ്ഥലമൊന്നും ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. 303.27 ഹെക്ടർ സ്ഥലം ആകെ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. കണ്ണൂർ-വെങ്കളം റീച്ചിൽ 3(എ) & 3(ഡി) നോട്ടീഫിക്കേഷൻ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചുവെങ്കിലും ആകെ വേണ്ട 248.58 ഹെക്ടറിൽ 3.77 ഹെക്ടർ മാത്രമാണ് ഇതുവരെ ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിച്ചത്. വെങ്കളം-കുറ്റിപ്പുറം റീച്ചിൽ 3(എ) & 3(ഡി) നോട്ടീഫിക്കേഷൻ രണ്ടുപ്രാവശ്യം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു. സ്ഥലമൊന്നും ഏറ്റെടുത്തിട്ടില്ല. ഇവിടെ 14.19 ഹെക്ടർ സ്ഥലം ആവശ്യമുണ്ട്. കുറ്റിപ്പുറം-ഇടപ്പള്ളി റീച്ചിലും സ്ഥലമൊന്നും ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനെതിരെയുള്ള ജനങ്ങളുടെ എതിർപ്പുകാരണമാണ് അത് അനിശ്ചിതമായി നീണ്ടുപോകുന്നത്.

ജനങ്ങൾക്ക് എതിർപ്പുവരാൻ പ്രധാന കാരണം കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്ന നിലപാടുകൊണ്ടാണ്. മതിയായ കോമ്പൻസേഷൻ അവർക്ക് കിട്ടുന്നില്ല. കോമ്പറ്റീറ്റീവ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ (CALA) എന്ന സംഘടനയാണ് കോമ്പൻസേഷൻ നിശ്ചയിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള സാമാന്യ വിലയേക്കാൾ വളരെ കുറഞ്ഞ വിലയാണ് അവർ നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നത്. ആ വിലയ്ക്ക് ജനങ്ങൾ ഭൂമി വിട്ടുകൊടുക്കാൻ തയ്യാറല്ല. അതേ സമയത്ത് ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഒരു ആർ&ആർ പാക്കേജ് മന്ത്രി ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ഇവിടെ കൊണ്ടുവരികയുണ്ടായി. ആ പാക്കേജിനെക്കാൾ വളരെ താഴ്ന്ന നിലവാരമാണ് CALA യുടെ വിലയിലും ആനുകൂല്യങ്ങളിലുമുള്ളത്. ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ച ആർ&ആർ പാക്കേജെങ്കിലും ഈ സംസ്ഥാനത്ത് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കോമ്പൻസേഷനായി കൊടുക്കാൻ കേന്ദ്ര അതോറിറ്റി തയ്യാറായില്ലെങ്കിൽ നമുക്ക് ഇവിടെ സ്ഥലം കിട്ടുകയില്ല. അതാണ് യഥാർത്ഥ പ്രശ്നം. അപ്പോൾ ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് സ്ഥലമുള്ളിടത്ത് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യത്തെപ്പറ്റി മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ കൂടിയ ഒരു യോഗം ആലോചിച്ചുവെന്നല്ലാതെ മന്ത്രിസഭ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു തീരുമാനവും എടുത്തിട്ടില്ല. തീരുമാനം എടുക്കുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും മറ്റ് മന്ത്രിമാരും നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലെ ഇത് യു.ഡി.എഫ്. കമ്മിറ്റിയിൽ വരണം, അതുപോലെ സർവ്വകക്ഷി യോഗം കൂടണം കൂടാതെ പ്രതിപക്ഷത്തെ വിശ്വാസത്തിലെടുക്കണം. അങ്ങനെ ഒരു തീരുമാനം

എടുത്തുകൊണ്ടുമാത്രമേ ഇതിനകത്ത് എന്തെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്തി മുന്നോട്ടു പോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. തന്നെയുമല്ല കേന്ദ്രത്തിൽ വന്ന പുതിയ ഗവൺമെന്റിന്റെ നയം ഇതുവരെ വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. 24-ാം തീയതി കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരി, നാഷണൽ ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇൻഡ്യയിലെ മുഴുവൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും ഒരു യോഗം വിളിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ യോഗത്തിൽ ഇവിടെ നിന്ന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. സെക്രട്ടറിയോടും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ(എൻ.എച്ച്)-നോടും പോകാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന്റെ നയവും അതേപോലെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാൻ നമ്മൾ അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളുമെല്ലാം ആ യോഗത്തിൽ സമർപ്പിക്കുന്നതിന് വേണ്ട നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ യോഗതീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലും ഇനി പാർലമെന്റ് കൂടി എടുക്കുന്ന നയപരമായ തീരുമാനങ്ങൾ അറിഞ്ഞതിനുശേഷവും മാത്രമേ ഈ കാര്യങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. തീർച്ചയായിട്ടും ദേശീയപാതാ വികസനകാര്യത്തിൽ കേരള ഗവൺമെന്റ് ശക്തമായ നിലപാടെടുക്കും എന്നു ഉറപ്പു നൽകാൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് : സർ, ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ഈ നഷ്ടപരിഹാരം സംബന്ധിച്ചുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പറഞ്ഞു. ഈ കാര്യത്തിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി പിന്മാറിയിരിക്കുകയാണ്. എന്നാലും പുതിയ സർക്കാരിന്റെ മിനിസ്റ്ററുമായി ചർച്ച ചെയ്യുവാൻ പോകുകയാണ്. ഇങ്ങനെയുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ ജനങ്ങളെ മുഖവിലയ്ക്ക് എടുക്കാൻ, അവർക്ക് മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുമെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ കടയും തൊഴിലുപാധികളും നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കുള്ള ഒരു സമഗ്രമായ പുനരധിവാസ പാക്കേജിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് : സർ, ഇങ്ങനെയൊരു പാക്കേജിനെ പറ്റി വ്യക്തമായ ഐഡിയയുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ പ്രാബല്യത്തിലുള്ള ആർ&ആർ പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കിയാൽ മതിയെന്ന നിലപാട് ഗവൺമെന്റിനുള്ളത്. അത് വളരെ വലുതാണ്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള പുതിയ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ ആക്ട് പ്രകാരമുള്ള പാക്കേജിനെക്കാൾ നല്ല പാക്കേജാണ് കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള ആർ&ആർ പാക്കേജ്. അതു കൊടുക്കണമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ നയവും അഭ്യർത്ഥനയും. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇതുവരെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ആവർത്തിച്ച് അഭ്യർത്ഥിച്ചതും ആർ&ആർ പാക്കേജനുസരിച്ച് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണമെന്നാണ്.