

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

(1) വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖം

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ: സർ, കേരളത്തിന്റെ സ്വപ്ന പദ്ധതികളിലൊന്നാണ് വിഴിഞ്ഞത്തെ നിർദ്ദിഷ്ട അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതി. കേരളീയർ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ട് ഏതാണ്ട് ഒരു നൂറ്റാണ്ടായി. അന്തർദ്ദേശീയ കപ്പൽ ഗതാഗതത്തിന് അനുയോജ്യമായ രീതിയിലുള്ള തുറമുഖമാണ് വിഴിഞ്ഞം. സൂയസ് കനാൽ വഴി പ്രതിവർഷം കടന്നുവരുന്ന ഏകദേശം 20,000 കപ്പലുകളിൽ കുറഞ്ഞത് 50 ശതമാനം കപ്പലുകൾക്ക് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്ത് നങ്കൂരമിടാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷ. തുറമുഖത്ത് നടത്തിയ പഠനങ്ങളിൽ നിന്നും 23 മീറ്റർ പ്രകൃതിദത്തമായി ആഴമുള്ള തുറമുഖമാണ് വിഴിഞ്ഞമെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിന്റെ പരമാവധി ആഴം വെറും 15 മീറ്റർ മാത്രമാണ്. അതിനാൽ 3 ലക്ഷം ടൺ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന കപ്പലുകളെ ഡ്രെഡ്ജിംഗ് കൂടാതെ തന്നെ ഈ തുറമുഖത്തിന് ഉൾക്കൊള്ളാൻ സാധിക്കും. തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം പൂർണ്ണതോതിൽ എത്തുന്ന ഘട്ടത്തിൽ വിഴിഞ്ഞത്തിന് സൂപ്പർ ടാങ്കറുകളെയും ഏറ്റവും വലിയ കണ്ടെയ്നറുകളെയും ഉൾക്കൊള്ളാനാകും. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ആഴമുള്ള തുറമുഖങ്ങൾ കുറവായതിനാൽ ചെറിയ കപ്പലുകളിലാണ് ചരക്ക് ഗതാഗതം നടക്കുന്നത്. മാത്രമല്ല, ഇൻഡ്യയിലെ നാമമാത്രമായ വൻകിട തുറമുഖങ്ങളാണ് ചരക്കു ഗതാഗതത്തിന്റെ ഏകദേശം 75 ശതമാനവും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഇൻഡ്യൻ തുറമുഖങ്ങളിൽ കണ്ടെയ്നർ മുഖേനയുള്ള ചരക്കുഗതാഗതം

ഇപ്പോൾ അതിവേഗം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ 5 വർഷക്കാലത്തിനുള്ളിൽ 102 ശതമാനത്തിന്റെ വർദ്ധനയാണ് ഈ രംഗത്തുള്ളത്. വളർച്ചാനിരക്ക് ഇനിയും കൂടുമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ കണക്കാക്കുന്നു. നമ്മുടെ വിദേശ വ്യാപാരത്തിന്റെ മുന്തിയ പങ്കും കടൽ മാർഗ്ഗമാണ് നടക്കുന്നത്. ഇൻഡ്യൻ മാരിടൈം അജണ്ട പ്രകാരം 2020 ഓടുകൂടി ഇൻഡ്യയിലെ തുറമുഖങ്ങൾക്കുവേണ്ടി കേന്ദ്ര സർക്കാർ 2,80,000 കോടി രൂപയും കപ്പൽ നിർമ്മാണ മേഖലയ്ക്ക് 1,65,000 കോടി രൂപയും മുടക്കുന്നതിന് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ ഭാവിയിലേയ്ക്ക് വൻ വികസന സാധ്യതകളുള്ളതും ഇൻഡ്യൻ സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് ഏറെ ഗുണപ്രദവുമായ ഒരു പ്രധാന സംരംഭമാണ് നിർദ്ദിഷ്ട വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതി. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതോടെ പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമാകുമെന്ന പ്രതീക്ഷ ജനങ്ങൾക്കുണ്ടായി. പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനുള്ള ഒട്ടനവധി നടപടികൾ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചു. പദ്ധതിയുടെ പരിസ്ഥിതി പഠനം നടത്തുന്നതിനുള്ള അനുമതി നേടിയെടുത്തു. ഇതിന് സൈറ്റ് സ്പെസിഫിക് അനുമതി നേടിയെടുക്കാനായി റോഡ്, വെള്ളം, വൈദ്യുതി, റെയിൽ എന്നിവ ഒരുക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമം വേഗത്തിൽ നടന്നുവരുന്നു. യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ ഓരോ ബഡ്ജറ്റിലും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ തുകയും വകയിരുത്തി. ഇതിനകം 420 കോടി രൂപ നൽകി. മന്ത്രിതലത്തിൽ പ്രതിമാസം വിശദമായ അവലോകനവും മുഖ്യമന്ത്രിതലത്തിൽ മോണിറ്ററിംഗും നടക്കുന്നുണ്ട്. കേരളീയർ, പ്രത്യേകിച്ച് തിരുവനന്തപുരം നിവാസികൾ ഏറെ പ്രതീക്ഷയോടെ ഈ പദ്ധതിയുടെ ഓരോ ഘട്ടവും നിരീക്ഷിച്ചുവരികയാണ്. എന്നാൽ പാരിസ്ഥിതികാനുമതി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസം തുറമുഖ നിർമ്മാണം വൈകിപ്പിക്കുമെന്ന

ആശങ്ക ഉയർത്തിയിട്ടുണ്ട്. തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനായി ഈ സർക്കാർ ലക്ഷ്യം വച്ചിട്ടുള്ള റോഡ് മാപ്പ് പ്രവൃത്തിപഥത്തിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിനും കാലതാമസം നേരിടുമെന്ന ഭീതിയുണ്ട്. പദ്ധതിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥ എന്താണെന്നറിയാൻ ജനങ്ങൾക്ക് താൽപ്പര്യമുണ്ട്. പ്രതിബന്ധങ്ങളെ വേഗത്തിൽ അതിജീവിച്ച് കേരളത്തിന്റെ സ്വപ്നപദ്ധതിയായ വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ നിർമ്മാണം സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാൻ സർക്കാർ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പം തന്നെ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ എതിരാണെന്ന തെറ്റിദ്ധാരണ പരത്തുവാനുദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു കള്ളപ്രചരണം ചില കേന്ദ്രങ്ങളിൽ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് നാട്ടുകാരിൽ ചില സംശയങ്ങൾ ജനിപ്പിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. ആയതിനാൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്ന നടപടികളും നിലപാടുകളും വ്യക്തമാക്കണമെന്നും ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ബാബു): സർ, ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കേരളത്തിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ ഒരു സ്വപ്നപദ്ധതിയാണ് വിഴിഞ്ഞം ഹാർബർ. ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിൽ കാലതാമസം വരുന്നതിന് പ്രധാനമായും കാരണമായത് പാരിസ്ഥിതിക അനുമതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളാണ്. 2006-ലെ എ.എ. നോട്ടീഫിക്കേഷൻ പ്രകാരം പാരിസ്ഥിതിക പഠന റിപ്പോർട്ടുകൾ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഇതിനുവേണ്ടി നിയോഗിച്ചിട്ടുള്ള ഏജൻസികളിലൊന്നായ ഐ.എഫ്.സി. യുടെ ഡ്രാഫ്റ്റ് റിപ്പോർട്ട് കഴിഞ്ഞ മാർച്ച് 15-ാം തീയതി മാത്രമാണ് ലഭ്യമായത്. പാരിസ്ഥിതിക പഠനം നടത്തിയ മറ്റൊരു ഏജൻസിയായ എൽ ആന്റ് റ്റി റാവോൾ ഡിസംബർ മാസത്തിൽത്തന്നെ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കിയിരുന്നു. ചില എൻ.ജി.ഒ. കളും ചില സംഘടനകളും

പാരിസ്ഥിതിക പഠനത്തിനെതിരായി ഐ.എഫ്.സി. ഓംബുഡ്സ്മാനും കേന്ദ്ര സർക്കാരിനും പരാതികൾ സമർപ്പിച്ചതിനാൽ അവരുടെ ആശങ്കകൾകൂടി പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി കേൾക്കേണ്ടി വന്നതിനാൽ പാരിസ്ഥിതിക അനുമതി ക്ലബ്ബുകളിലുള്ള റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിൽ അപ്രതീക്ഷിതമായ കാലതാമസമുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ ലഭിച്ച റിപ്പോർട്ടുകൾ സംയോജിപ്പിച്ച് എല്ലാ ആശങ്കകളെയും അഭിസംബോധന ചെയ്തുകൊണ്ട് 2006-ലെ എ.എ. നോട്ടീഫിക്കേഷൻ പ്രകാരം ക്രോഡീകരിച്ച് പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ജോലികൾ ഇപ്പോൾ ദ്രുതഗതിയിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 2013 ഏപ്രിൽ 30-നകം പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിനുവേണ്ടി പൊല്യൂഷൻ കൺട്രോൾ ബോർഡിൽ ഈ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതാണ്. പാരിസ്ഥിതിക പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി മാസ്റ്റർ പ്ലാനും ഡി.പി.ആർ-ഉം സോഷ്യോ എക്കണോമിക് കോസ്റ്റ് ബെനിഫിറ്റ് അനാലിസിസും പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇതും പാരിസ്ഥിതിക റിപ്പോർട്ടിനോടൊപ്പം പ്രസിദ്ധീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇൻഡ്യയിലെ വളരെ തന്ത്രപ്രധാനമായ പ്രദേശമായതിനാൽ നിർദ്ദിഷ്ട വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയിൽ സൗകര്യം ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഇൻഡ്യൻ നേവിയും ഇൻഡ്യൻ കോസ്റ്റ് ഗാർഡും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് കത്തയച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇൻഡ്യൻ നേവിക്ക് 500 മീറ്റർ ബർത്തും ഇൻഡ്യൻ കോസ്റ്റ് ഗാർഡിന് 120 മീറ്റർ ബർത്തും അതോടനുബന്ധിച്ചുള്ള മറ്റ് സൗകര്യങ്ങളും കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗ് പ്രകാരം നൽകാൻ തയ്യാറാണെന്ന് സർക്കാർ അവരെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര രാജ്യരക്ഷാ വകുപ്പുമന്ത്രി എ. കെ. ആന്റണിയുമായി മുഖ്യമന്ത്രിയും ഞാനും ഈ കാര്യം ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം പരിശോധിക്കാൻ രാജ്യരക്ഷാ വകുപ്പ് ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറിക്ക് ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി നിർദ്ദേശം നൽകിയതായും

മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇൻഡ്യൻ ആർമിയുടെ ഏക ആംഫിബിയസ് ബ്രിഗേഡ് തിരുവനന്തപുരത്ത് മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. ആയതിനാൽ നിർദ്ദിഷ്ട വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം ഇൻഡ്യൻ ആർമിയുടെയും നേവിയുടെയും സംയുക്ത ഓപ്പറേഷൻ ഉപയുക്തമാകുന്നതാണ്. വാണിജ്യ സംബന്ധമായ പ്രവർത്തനങ്ങളെ ബാധിക്കാത്തവിധത്തിൽ ഇൻഡ്യൻ നേവിനും കോസ്റ്റ് ഗാർഡിനും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്ത് സൗകര്യമൊരുക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇൻഡ്യൻ നേവിയുടെയും ഇൻഡ്യൻ കോസ്റ്റ് ഗാർഡിന്റെയും പങ്കാളിത്തം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയെ ഒരു പുതിയ തലത്തിലേക്ക് എത്തിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഈ തുറമുഖത്ത് ഇപ്പോൾ അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽ ചാനലിനോട് ചേർന്നുവരുന്ന ഏക തുറമുഖം കൊളംബോ മാത്രമാണ്. അതിനാൽ വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതി പ്രധാനമായും മത്സരിക്കേണ്ടത് കൊളംബോ തുറമുഖവുമായിട്ടാണ്. മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ പാരിസ്ഥിതിക പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി വന്നിട്ടുള്ള ഒരു ഫിഷ് ലാന്റിംഗ് സെന്ററും ക്രൂയിംഗ് ടെർമിനലും ഇതോടൊപ്പം ഉണ്ടായിരിക്കും. ഏറ്റവും ആധുനികമായ രീതിയിലാണ് ഇതിന്റെ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇതിന് പാരിസ്ഥിതിക അനുമതി കിട്ടുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ ഈ തുറമുഖത്തിന് കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ ഇളവ് ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെ സമീപിക്കാനും ഉദ്ദേശിക്കുകയാണ്. ഇതിനകം തന്നെ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെ സമീപിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പാരിസ്ഥിതിക പഠനത്തിന് അനുമതി കിട്ടിയതിനുശേഷമേ അതിന് പ്രസക്തിയുള്ളൂ എന്നതുകൊണ്ട് കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ ഇപ്പോൾ കൊച്ചിക്കു ലഭിച്ചതുപോലെ വിഴിഞ്ഞത്തിനും ഇളവ് ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. സ്ഥലമെടുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം

24 ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു കഴിഞ്ഞു. മുൻ ഗവൺമെന്റ് 34 ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തിരുന്നു. തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിന് ഏറ്റവും അത്യന്താപേക്ഷിതമായ ഭൂമിയുടെ 98 ശതമാനം ഏറ്റെടുത്തുകഴിഞ്ഞു. അതായത് ബാക്ക് അപ് വേ, ട്രക്ക് ടെർമിനൽ, റോഡ് കണക്റ്റിവിറ്റി അങ്ങനെയുള്ള ആവശ്യങ്ങൾക്ക് 98 ശതമാനം ഭൂമിയും ഏറ്റെടുത്തുകഴിഞ്ഞു. കോട്ടുകാൽ പ്രദേശത്ത് വെയർഹൗസിന് വേണ്ടിയുള്ള രണ്ടാം ഘട്ട ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഇതിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 223 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ 47 കുടുംബങ്ങൾക്ക് 5 സെന്റ് ഭൂമി വീതം നൽകി പുനരധിവസിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ വെള്ളം എത്തിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള 3 എം.എൽ.ഡി. കുടിവെള്ള പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കി ട്രയൽ റൺ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്, ഏപ്രിൽ മാസം 25-ാം തീയതി പദ്ധതി ഉത്ഘാടനം ചെയ്യും. ഇതിൽ 3 എം.എൽ.ഡി. യിൽ 1.5 എം.എൽ.ഡി. വെള്ളം ആ പ്രദേശവാസികൾക്ക് സാമൂഹ്യപ്രതിബദ്ധതയുടെ ഭാഗമായി നൽകാൻ ധാരണയായിട്ടുണ്ട്. വൈദ്യുതി എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള ടെണ്ടർ വൈദ്യുതി ബോർഡ് ക്ഷണിച്ചു കഴിഞ്ഞു. വൈദ്യുതി എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള ജോലി ഉടൻതന്നെ ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കും. റെയിൽ നിർമ്മാണം, ലാസ്റ്റ് മെയിൽ കണക്റ്റിവിറ്റിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കഴിഞ്ഞ കേന്ദ്ര ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ സർവ്വേ റെയിൽ വികാസ് നിഗം ലിമിറ്റഡ് വഴി പൂർത്തിയാക്കി. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ ഇത് അംഗീകരിച്ചാൽ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. 600 മീറ്റർ നീളമുള്ള ഒരു താൽക്കാലിക റോഡിന്റെ പണി പൂർത്തിയാക്കിയെങ്കിലും എൻ.എച്ച്.-47 ബൈപ്പാസുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രധാന റോഡിന്റെ പണി ബൈപ്പാസായതിനുശേഷം

മാത്രമേ ആരംഭിക്കുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. 2011-12-ൽ 197 കോടി രൂപയും 2012-13-ൽ 223 കോടി രൂപയുമുൾപ്പെടെ 420 കോടി രൂപ വിഴിഞ്ഞത്തിനുവേണ്ടി ഈ ഗവൺമെന്റ് അനുവദിച്ചുകഴിഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് 226 കോടി രൂപയാണ് അഞ്ചുവർഷംകൊണ്ട് അനുവദിച്ചത്. ഈ സർക്കാർ കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം 286 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചു. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് അഞ്ചുവർഷംകൊണ്ട് 91 കോടി രൂപയാണ് ചെലവഴിച്ചത്. പരിസ്ഥിതി അനുമതി ലഭിച്ചയുടൻതന്നെ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഇ.പി.സി. ടെൻഡർ വിളിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പൂർത്തിയായിവരുന്നു. പോർട്ട് ഓപ്പറേറ്ററെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനുള്ള പ്രക്രിയ പരിസ്ഥിതി അനുമതി ലഭ്യമായതിനുശേഷം തുടങ്ങുന്നതാണ്. പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ ധനസമാഹരണത്തിനുള്ള നടപടി ഹഡ്കോ, ഐ.ഐ.എഫ്.സി., എസ്.ബി.ടി. കൺസോർഷ്യം എന്നീ ഏജൻസികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇതിനകംതന്നെ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. പരിസ്ഥിതി അനുമതിക്കുശേഷം അത് ലഭ്യമാകും. ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ തിരുവനന്തപുരത്തെ മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന്റെ ഒരു സ്വപ്നപദ്ധതിയാണ് ഇത്. അത് വൈകുന്നതിൽ ജനങ്ങൾക്ക് സ്വാഭാവികമായും ആശങ്കയുണ്ട്. അത് വൈകുന്നതിലുണ്ടായ പ്രധാന കാരണം പരിസ്ഥിതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളാണ്. ഇന്നത്തെ 'ഹിന്ദു' പത്രത്തിൽ ഒരു വാർത്തയുണ്ട്. ബെർലിനിൽവെച്ച് ബെർലിനിലെ ടൂറിസ്റ്റുകൾ ഇന്ത്യൻ ടൂറിസം വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് നിവേദനം നൽകി. തിരുവനന്തപുരത്തുള്ള ചില ഹോട്ടലുടമകൾ നടത്തുന്ന ഓപ്പറേഷൻസാണ്

ഇത്. അവരാണ് ഇതിന് കാലതാമസമുണ്ടാക്കിയത്. പക്ഷേ വളരെ ശുഭകരമായ കാര്യം, ഐ.എഫ്.സി. ഇതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് തന്നുകഴിഞ്ഞു. പരിസ്ഥിതി പഠനത്തിനുവേണ്ടി ഈ മാസംതന്നെ ഇത് സമർപ്പിക്കാൻ സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് ആശങ്കകൾക്ക് വലിയ അടിസ്ഥാനമില്ല. ഇത് ശരിയായ ദിശയിലാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നതെന്ന് അറിയിക്കാൻ ഞാൻ ഈ സന്ദർഭം ഉപയോഗിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ: സർ, വിഴിഞ്ഞത്തെ പഴയ പോർട്ട് കസ്റ്റംസ് പോർട്ടായിരുന്നു. എക്സ്പോർട്ടിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സബ്സിഡി കിട്ടിയിരുന്നു. കുറേ വർഷങ്ങൾ അത് കസ്റ്റംസ് പോർട്ടല്ലാതായി. കസ്റ്റംസ് പോർട്ടായി പ്രഖ്യാപിക്കാൻ അടിയന്തരമായി നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനോ ടൊപ്പം വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖത്ത് ഏറ്റവും വലിയ കപ്പലുകൾ എത്തുന്നവിധത്തിൽ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കാനും ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. കെ. ബാബു: സർ, ഇപ്പോൾ ലോകത്തിലാകെയുള്ള ഏറ്റവും വലിയ കപ്പലെന്നുപറയുന്നത് 16000 ടി.യു. വരെയുള്ള കപ്പലുകളാണ്. ഇന്ത്യയിൽ ഇപ്പോൾ 9000 ടി.യു. വരെയുള്ള കപ്പലുകളാണ് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കൊളംബോയിൽ 12000 വരെയുള്ള കപ്പലുകൾ വരുന്നുണ്ട്. കൊച്ചിയിൽ 7500 ടി.യു. വരെയുള്ള കപ്പലുകളാണ് വരുന്നത്. എന്നാൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ 18000 ടി.യു. വരെയുള്ള കപ്പലുകൾ വരത്തക്കവിധത്തിലുള്ളതാണ്. 18000 ടി.യു. വരെയുള്ള കപ്പലുകൾ ഇതുവരെ ഇറങ്ങിയിട്ടില്ല. ഇനിയും നിർമ്മിക്കാൻ പോകുന്നതിൽത്തന്നെ ഏറ്റവും വലിയ കപ്പലുകൾ അടുത്തക്ക

വിധത്തിലാണ് വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച മറ്റൊരു പ്രശ്നം വിഴിഞ്ഞം ഓൾഡ് പോർട്ടിന്റെയാണ്. വിഴിഞ്ഞത്ത് ഒരു പഴയ തുറമുഖമുണ്ട്. 09-07-1992 മുതൽ വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് കസ്റ്റംസ് തുറമുഖമായിരുന്നു. എന്നാൽ 2009-ൽ പുറപ്പെടുവിച്ച ഒരു വിജ്ഞാപനത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെ ഇൻസെന്റീവ് നൽകുന്നതിൽനിന്ന് ഒഴിവാക്കി. കാരണം കസ്റ്റംസ് പോർട്ടെനുള്ള പദവി പിൻവലിച്ചു. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഫലപ്രദമായ ഇടപെടലുകൾ നടത്തുകയും അവിടെവേണ്ട അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയും ചെയ്തു. കസ്റ്റംസിന് കസ്റ്റംസ് ഹൗസ് തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള കെട്ടിടം അനുവദിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞു. അതു പോലെ ഐ.എസ്.പി.എസ്. കോഡ് അനുസരിച്ചുള്ള സുരക്ഷാക്രമീകരണങ്ങളും ട്രാൻസിഷൻ ഷെഡ്യൂൾ വേണം. ട്രാൻസിഷൻ ഷെഡ്യൂളിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായി. ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ മാത്രമാണ് ബാക്കിയുള്ളത്. ഏതായാലും കസ്റ്റംസ് ആക്ട് 8(എ) അനുസരിച്ചുള്ള നോട്ടിഫിക്കേഷൻ ഉടനെയുണ്ടാകും. കസ്റ്റംസിന്റെ പ്രവർത്തനം അവിടെ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖത്തോടൊപ്പംതന്നെ വിഴിഞ്ഞം ഓൾഡ് പോർട്ടും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്നാണ്. അത് ഏറ്റെടുക്കാനോ ഇഗ്നോർ ചെയ്തിരിക്കുകയായിരുന്നു. അത് റിവൈവ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും ഇതിനകം തന്നെ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(2) മലയോര ഹൈവേയുടെയും ദേശീയ ജലപാതയുടെയും

നിർമ്മാണം

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ): സർ, അനുദിനം വർദ്ധിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വാഹനപ്പെരുപ്പം നാഷണൽ ഹൈവേയിലെ ഗതാഗതം ദുരിതപൂർണ്ണമാക്കി. റോഡിന്റെ ഗുണമേന്മയില്ലായ്മ, വേണ്ടത്ര വീതിയില്ലാത്ത അവസ്ഥ, വളവുകൾ, തിരിവുകൾ, കയറ്റിറക്കങ്ങൾ, ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധ, റോഡ് സിഗ്നലുകൾ ഇല്ലായ്മ എന്നിവയുടെയെല്ലാം ഫലമായി ദിവസേന നിരവധി അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുകയും വിലപ്പെട്ട ജീവനുകൾ റോഡിൽ പൊലിഞ്ഞുപോകുകയും ചെയ്യുന്നു. സംസ്ഥാന ക്രൈം റെക്കോർഡ്സ് ബ്യൂറോയുടെ ഏറ്റവും പുതിയ കണക്കുപ്രകാരം 2012-ൽ 36715 റോഡപകടങ്ങളിൽ പിടഞ്ഞുമരിച്ചത് 4286 പേരാണ്. 2011-ൽ 4137 പേരും മരിച്ചു. 2013-ൽ ഇതിനെയെല്ലാം കടത്തിവെട്ടുന്ന റിപ്പോർട്ടുകളാണ് അനുദിനം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം 2000-2001-ൽ 2097863 ആയിരുന്നത് 2011-12-ൽ 6870354 ആയി ~~ഘർഷിച്ച്~~ മൂന്നിരട്ടിയിലധികം വർദ്ധിച്ചു. ദേശീയപാതയുടെ വിപുലീകരണം യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപ്പിലാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയിലേക്കാണ് ഇത് വിരൽചൂണ്ടുന്നത്. സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ പ്രാരംഭ പ്രവൃത്തികൾപോലും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. സ്ഥലമുടമകൾ പ്രക്ഷോഭരംഗത്താണ്. നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഭൂമിയുടെയും കെട്ടിടങ്ങളുടെയും വില എത്രയായിരിക്കും, അത് എപ്പോൾ കിട്ടും, പുനരധിവാസ പ്രശ്നങ്ങൾ, റോഡിന്റെ വീതി 30 മീറ്ററെന്നും 40

സെന്റീമീറ്ററെന്നുമുള്ള സംശയങ്ങളുണ്ട്. മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ 30 മീറ്ററാണ് റോഡിന്റെ വീതിയെന്നുള്ള ശക്തമായ പ്രചാരവേല കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ ഇപ്പോൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം ഹൈവേയുടെ പണി നീളാനാണ് സാധ്യതയെന്ന് കാണുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തര പരിഹാരം കാണേണ്ടതുണ്ട്. വികസന കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന കാസർകോഡ്, കണ്ണൂർ ജില്ലകളിലെ മലയോര മേഖലയുടെ വികസനത്തിന് മലയോര ഹൈവേയുടെ പണി പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ദൗർഭാഗ്യവശാൽ ഇത്തവണത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച ഒരു പരാമർശം പോലുമില്ല. 1971-ലെ ചന്ദ്രഭാനു കമ്മീഷൻ, 2002-ലെ നാറ്റ്പാക് കമ്മീഷൻ, 2012-ലെ പ്രഭാകരൻ കമ്മീഷൻ തുടങ്ങിയവയെല്ലാം മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രാധാന്യം പ്രത്യേകം എടുത്തുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കാസർകോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപ്പടവിൽനിന്നും ആരംഭിച്ച് 13 ജില്ലകളിലെ മലയോരത്തുകൂടി കടന്നു പോകുന്ന 1195 കിലോമീറ്റർ പാതയിൽ കാസർഗോഡ് 110 കിലോമീറ്ററും കണ്ണൂർ 109 കിലോമീറ്ററും പാതയാണ് നിർമ്മിക്കേണ്ടത്. 95 ശതമാനം പാതകൾ ഇപ്പോൾത്തന്നെ നിലവിലുണ്ട്. അവ സംയോജിപ്പിച്ച് വീതികൂട്ടി പാലങ്ങളും കലുങ്കുകളും നിർമ്മിച്ചാൽ മലയോര ഹൈവേ യാഥാർത്ഥ്യമാകും. അതിനുള്ള പണം കണ്ടെത്തി ഇച്ഛാശക്തിയോടെ പ്രവർത്തിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. നാഷണൽ ഹൈവേയിലെ തിരക്കൊഴിവാക്കാൻ ഏറ്റവും സഹായിക്കുന്ന മറ്റൊന്നാണ് ദേശീയ ജലപാത. പണി നടക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഒച്ചിന്റെ വേഗതയിലാണ് പ്രവർത്തനം നടക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനവും ത്വരിതപ്പെടുത്തണം. സി-ഐയിൻ മാത്രം പോരാ.

സി-പ്ലെയിൻ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. മലയോര മേഖലയിൽ എന്തുകൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രങ്ങൾ ആസ്പദമാക്കി ഹിൽ പ്ലെയിൻകൂടി കൊണ്ടുവന്നുകൂടാ. മംഗലാപുരം-തിരുവനന്തപുരം അതിവേഗ കോറീഡോർ പ്രവർത്തനം ത്വരിതപ്പെടുത്തി പണി പൂർത്തീകരിച്ചാൽ യാത്രാക്ലേശത്തിന് വലിയൊരു അളവോളം പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയും. ഗതാഗതരംഗത്തെ ഇത്തരം പ്രവർത്തനങ്ങൾ യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏറ്റെടുത്ത് പൂർത്തീകരിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ ഇനിയും പതിനായിരക്കണക്കിന് വിലപ്പെട്ട ജീവനുകൾ റോഡുകളിൽ ബലിയർപ്പിക്കപ്പെടും. കേരളത്തിന്റെ സുപ്രധാനമായ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനുമുന്നിൽ അവതരിപ്പിച്ച് ഫണ്ട് വാങ്ങിക്കാനാവശ്യമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഗവൺമെന്റ് സത്വരനടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. വൻകിടക്കാർക്ക് ലക്ഷക്കണക്കിനുകോടി രൂപ ഇളവ് ചെയ്തുകൊടുക്കുന്ന സർക്കാർ ഈ മാനുഷിക പ്രശ്നങ്ങൾ കണ്ടില്ലെന്നു നടിക്കരുത്. പിന്നോക്ക ജില്ലകളായ കാസർകോഡ്, കണ്ണൂർ ജില്ലകളെ പതിവുപോലെ അവഗണിക്കുന്ന സ്ഥിതിക്കും മാറ്റംവരുത്തണം. ജലപാതയിൽ ഗതാഗതം ആരംഭിക്കുവാൻ ഇപ്പോൾത്തന്നെ കാസർകോഡ് ജില്ലയിൽ സൗകര്യമുണ്ട്. മലയോര ഹൈവേ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കെ. സി. ജോസഫിന്റെ മണ്ഡലമായ ഇരിക്കൂറിൽ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. മറ്റ് മണ്ഡലങ്ങളേയും തന്റെ മണ്ഡലത്തെപ്പോലെ പരിഗണിച്ച് മലയോര ഹൈവേ പൂർത്തീകരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടികളുണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം, നാഷണൽ ഹൈവേ, ഹിൽ ഹൈവേ, ദേശീയ ജലപാത എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വേഗത്തിലാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത വളരെ വിശദമായി ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. അതിനോട് പൂർണ്ണമായ യോജിപ്പാണുള്ളത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ മൂന്ന് പദ്ധതികളും അടിയന്തരമായി പൂർത്തിയാക്കേണ്ടതാണ്. ഹിൽ ഹൈവേയ്ക്ക് ആവശ്യമായ പണം ഇപ്രാവശ്യത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവെച്ചിട്ടില്ല എന്നുപറഞ്ഞു, അതുസംബന്ധിച്ച് യാതൊരു ആശങ്കയും വേണ്ട. ഹിൽ ഹൈവേയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർണ്ണതോതിൽ നടത്തുന്നതിനുള്ള എല്ലാ അനുമതികളും കൊടുത്ത് പല റീച്ചിലും അതിന്റെ പണികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ മലയോര ഹൈവേയിൽ ഉൾപ്പെട്ട ചെറുപുഴ മുതൽ അമ്പായത്തോട് വരെയുള്ള 109.35 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ, ചെറുപുഴ മുതൽ പുറത്താൺ വരെയുള്ള ഭാഗം നിലവിൽ എം.ഡി.ആർ. നിലവാരത്തിലുള്ളതാണ്. പുറത്താൺ മുതൽ ഉളിക്കൽ വരെയുള്ള 22.65 കിലോമീറ്റർ ദൂരം ഹിൽഹൈവേ സ്കീമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ഇതിനോടകംത്തന്നെ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതാണ് അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഉളിക്കൽ മുതൽ കുമനോട് വരെയുള്ള 2.32 കിലോമീറ്റർ ദൂരം തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ അധീനതയിലാണ്. കുമനോട് മുതൽ വള്ളിത്തോട് വരെയും വള്ളിത്തോട് മുതൽ കരിക്കോട്ടൂക്കരി വരെയുമുള്ള ഭാഗം അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച് പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കരിക്കോട്ടൂക്കരി മുതൽ മണത്തണ വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന് ഭരണാനുമതിയും സാങ്കേതികാനുമതിയും നൽകി അനന്തരനടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. മണത്തണ മുതൽ

അമ്പായത്തോട് വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന് 800 ലക്ഷത്തിന്റെ ഭരണാനുമതി ലഭിക്കുകയും പ്രവൃത്തി പുരോഗതിയിലുമാണ്. മലയോര ഹൈവേയിലെ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ വരുന്ന നന്ദാരപ്പടവ് മുതൽ ചെറുപുഴ വരെയുള്ള 134.8 കിലോമീറ്റർ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ഭരണാനുമതി നൽകേണ്ടതുണ്ട്. അത് ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലാണ്. കൊല്ലം മുതൽ കോട്ടപ്പുറം വരെയുള്ള ദേശീയ ജലപാത വളരെ വേഗത്തിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച് അതിന്റെ പണി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. രണ്ടുമൂന്നു മാസത്തിനുള്ളിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലകളിൽ ദേശീയ ജലപാതയുടെ മാനദണ്ഡമനുസരിച്ച് 17.61 കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ള വടകര-മാഹി കനാലിന്റെ ആകെ 4 കിലോമീറ്ററിന്റെ പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത കനാലിന്റെ പിന്നീടുള്ള 10.13 കിലോമീറ്ററിന്റെ പ്രവൃത്തി മൂന്ന് റീച്ചുകളിലായി ടെണ്ടർ വിളിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അവസാനത്തെ റീച്ചായ 3.48 കിലോമീറ്ററിന്റെ പ്രവൃത്തിക്ക് സർക്കാർ ഇപ്പോൾ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുപുറമെ കൊറ്റി-കോട്ടപ്പുറം ജലപാത ഗതാഗതയോഗ്യമാണ്, ഈ മേഖലയിൽ നബാർഡിന്റെ പുതിയ ആർ.ഡി.എഫ്.-ൽപെടുത്തി 308.75 ലക്ഷം രൂപ അടങ്കൽ തുകയ്ക്കുള്ള ഏഴുപണികൾക്ക് ഭരണാനുമതി നൽകുകയും നാലെണ്ണം ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബാക്കി മൂന്ന് പണികൾക്ക് സാങ്കേതികാനുമതി നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിൽ സ്ഥലം എടുക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ചുള്ള പുരോഗതിയാണ് കുറച്ചുകൂടി വേഗത്തിലാക്കേണ്ടത്. നഷ്ടപരിഹാരത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് അങ്ങേയറ്റം ഉദാരമായിട്ടുള്ള

സമീപനമാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. പക്ഷേ സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ കാര്യത്തിൽ വേണ്ടത്ര വേഗത വരുന്നില്ല. അതാണ് നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് ഏറ്റവും വലിയ തടസ്സമായി നിൽക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ആവശ്യത്തിന് ഫണ്ട് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ പ്രശ്നമുണ്ട്. അതിന് ഗവൺമെന്റ് ഉദാരമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് അതുസംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശമുണ്ടെങ്കിൽ അറിയിച്ചാൽ ഗവൺമെന്റ് അത് ഗൗരവമായി എടുക്കുന്നതാണ്. കാരണം എത്രയുംവേഗം സ്ഥലമെടുത്ത് ഇതിന്റെ പണി തുടങ്ങേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതിനുവേണ്ട സഹകരണമുണ്ടാകണം എന്നുപറയുന്നതിനുകൂടി ഈ അവസരം വിനിയോഗിക്കുന്നു. ദേശീയ ജലപാതയും നാഷണൽ ഹൈവേയും ഹിൽഹൈവേയും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക വളർച്ചയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികളാണ്. അതിന് മുന്നിന്നും എല്ലാ പരിഗണനയും നൽകുമെന്ന് പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ): സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പുതിയ അലൈൻമെന്റിൽ വരുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലെ സ്ഥലമുടമകൾ വലിയ ആശങ്കയിലാണ്. മതിയായ വില കിട്ടുമോ, പുനരധിവാസം എപ്രകാരമായിരിക്കും, സ്ഥലമെടുത്താൽത്തന്നെ പണി എത്ര കാലം നീണ്ടുപോകും തുടങ്ങിയ ഒരുപാട് ആശങ്കകൾ അവർക്കുണ്ട്. ഇപ്പോൾ രണ്ടു ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഇതിന്റെ രേഖകൾ മുഴുവൻ ഹാജരാക്കണമെന്ന് നോട്ടീഫൈ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സ്ഥലത്തിന്റെ വില സംബന്ധിച്ചും നഷ്ടപരിഹാരം സംബന്ധിച്ചും ഉറപ്പുനൽകാത്തതിടത്തോളംകാലം രേഖകൾ ഹാജരാക്കില്ല എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഓരോ പ്രദേശത്തുമുള്ള ആളുകൾ സംഘടിച്ച് യോഗങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവരെ ഇക്കാര്യം

ങ്ങൾ പറഞ്ഞ് ബോധ്യപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. മുമ്പ് ഡി.ഡി.സി.യിൽ ഇക്കാര്യം പറഞ്ഞപ്പോൾ മണ്ഡലാടിസ്ഥാനത്തിൽ യോഗം വിളിച്ചുചേർത്ത് എം.എൽ.എ.യും പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റുമാരും പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് ആളുകളെ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞ് ബോധ്യപ്പെടുത്തണമെന്നാണ് തീരുമാനിച്ചത്. പക്ഷേ ഇന്നുവരെ അങ്ങനെയൊരു യോഗം വിളിക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടില്ല. ആ രീതിയിൽ അവരെ കൺവിൻസ് ചെയ്യിക്കുന്നതിന് മണ്ഡലാടിസ്ഥാനത്തിലോ പഞ്ചായത്തടിസ്ഥാനത്തിലോ യോഗം വിളിച്ചുചേർക്കാനാവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, തീരുമാനമെടുത്തെങ്കിലും അങ്ങനെയൊരു യോഗം കൂടിയില്ല എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ അതിന് അടിയന്തരമായ നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതാണ്. യോഗങ്ങൾ കൂടുന്നത് നിയോജക മണ്ഡലാടിസ്ഥാനത്തിൽ വേണോ പഞ്ചായത്തടിസ്ഥാനത്തിൽ വേണോ എന്നുള്ളത് എം.എൽ.എ.തന്നെ തീരുമാനിക്കുക. എം.എൽ.എ. മാരുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ അങ്ങനെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടുന്നതിന് പ്രത്യേക നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഒരു കാര്യം ചെയർ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. റൂൾപ്രകാരം സഭയിലിരുന്ന് പത്രം വായിക്കാൻ പാടില്ല. പല മുതിർന്ന അംഗങ്ങളും സഭയിലിരുന്ന് പത്രം വായിക്കുന്നുണ്ട്. ദയവായി അത് ഒഴിവാക്കിയാൽ കൊള്ളാം.

(സബ്മിഷൻ)