

**ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ**

**(1) ദേശീയപാത വികസനം**

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, കേരളത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന വികസന രംഗത്ത് ഏറ്റവും സുപ്രധാനമായ ദേശീയപാത വികസനം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് തടസ്സമായിട്ടുള്ള വിവിധ പ്രശ്നങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി പരിഹരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയിലേക്കാണ് ഞാൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുന്നത്. വാഹനപ്പെരുപ്പം ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവുമധികം അനുഭവപ്പെടുന്ന സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. കേരളത്തിൽ 1562 കിലോമീറ്റർ ദേശീയപാതയിൽ ചേർത്തല മുതൽ മണ്ണുത്തി വരെ വരുന്ന 130 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് നാലു വരി പാതയാക്കി മാറ്റാൻ നമ്മുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഇത്രയേറെ വാഹനപ്പെരുപ്പമുള്ള നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു ദിവസം പരമാവധി ഇരുപത്തി അയ്യായിരം വാഹനങ്ങൾക്ക് കടന്നു പോകാൻ ശേഷിയുള്ള രണ്ടുവരി പാതയിലൂടെ എൺപത്തി അയ്യായിരം വാഹനങ്ങൾ വരെ ഇപ്പോൾ കടന്നു പോകുന്നു എന്ന് ഔദ്യോഗിക കണക്കുകൾ വ്യക്തമാക്കുകയാണ്. 50,000 -ത്തിന് മുകളിൽ വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്ന റോഡുകൾ ആറുവരി പാതയാക്കണമെന്നതാണ് ദേശീയ നിലപാട്. കേരളത്തിൽ നാലുവരിപാതപോലും ഫലപ്രദമായി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിയാതെ ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളിലൂടെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം കടന്നുപോവുകയാണ്. ഈ പ്രശ്നത്തിന് ഒരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കുന്നതിന് വേണ്ടി സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിച്ചിട്ടുള്ള സാഹചര്യങ്ങളെ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുവാൻ ഗവൺമെന്റ് എടുത്തിട്ടുള്ള ആത്മാർത്ഥമായ സമീപനങ്ങളെ ഞാൻ പ്രത്യേകം അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട

മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി നേതൃത്വം കൊടുത്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ പ്രധാന വികസന പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ ദേശീയപാത വികസനം മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ ഗവൺമെന്റ് പരിശ്രമിക്കുന്നുവെന്നത് ആശ്വാസകരമാണ്. എന്നാൽ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള ഫലപ്രദമായ ഇടപെടലുകൾ നമുക്കിനിയും ആവശ്യമാണ്. കുറച്ചുകാലം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ ഈ പ്രശ്നവുമായി ഇടപെട്ട ജനപ്രതിനിധിയെന്ന നിലയിൽ ആ കാലഘട്ടത്തിൽ 2008-ൽ സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് എഗ്രിമെന്റിൽ ഒപ്പുവയ്ക്കുന്നതിലേക്ക് കേരളം വന്ന സാഹചര്യം ഞാൻ ഓർക്കുകയാണ്. പ്രധാനമായും വൈറ്റില-അരൂർ, അങ്കമാലി-തൃശ്ശൂർ മണ്ണുത്തി വരെയുള്ള ഭാഗങ്ങളുടെ പണി മുടങ്ങിക്കിടന്ന പ്രശ്നത്തിന്മേലാണ് കേരളം അന്ന് ചർച്ച ചെയ്തത്. അതേത്തുടർന്ന് സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് എഗ്രിമെന്റിലേക്ക് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം വരികയുണ്ടായി. അതിനുശേഷം ഇതുവരെയുള്ള കാലഘട്ടം പരിശോധിക്കുമ്പോൾ നമുക്ക് കാര്യമായൊരു പുരോഗതി ഈ രംഗത്ത് ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയാതെ വിവിധ പ്രശ്നങ്ങളിൽ കൂടുങ്ങിക്കിടക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് സമവായം ഉണ്ടാക്കുവാനും കേരളത്തിൽ അഭിപ്രായ സമന്വയം ഉണ്ടാക്കുവാനും ഗവൺമെന്റ് നടത്തിയ പരിശ്രമങ്ങളിൽ ഇനി പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ട വിഷയങ്ങൾക്ക് മുൻഗണന കൊടുത്തുകൊണ്ട് സമയബന്ധിതമായ ഇടപെടലിന് ഗവൺമെന്റ് നേതൃത്വം കൊടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഇക്കാര്യത്തിൽ പറയാനുള്ളത്. ദേശീയ പാത 47-ഉം 17-ഉം വികസിപ്പിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ ഇനിയും

നമുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. രണ്ടു ഭാഗത്തുനിന്നും ഒരുപോലെ ഭൂമിയെടുക്കുന്ന ഒരു നിർദ്ദേശം ഉയർന്നു വരികയുണ്ടായി. നേരത്തെ നിശ്ചയിച്ച അലൈമെന്റ് പ്രകാരം പോകുമ്പോൾ ഒരുപാട് പ്രശ്നങ്ങൾ സംസ്ഥനത്തൊട്ടാകെ വന്നത് ഗവൺമെന്റ് ഇതിനു മുമ്പ് ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുള്ള വിഷയമാണ്. കാസർകോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ വരുന്ന റീച്ചുകളിൽ ഇരുഭാഗത്തുനിന്നും ഭൂമിയെടുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു വന്ന നിർദ്ദേശം പൊതുവേ ഇപ്പോൾ ചർച്ച ചെയ്യുകയാണ്. സാധ്യമായ പരിഹാരമെന്താണ് എന്നതിനെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായ ചർച്ചകളിലേക്ക് ഇനിയും വരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ദേശീയ പാതാ വികസനത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നമുക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള പദ്ധതി നഷ്ടപ്പെടുന്നു എന്ന ആശങ്കാപരമായ സാഹചര്യം മാധ്യമങ്ങൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുകയുണ്ടായി. ഈ പ്രശ്നത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഇടപെടുകയും ചെയ്തുവെന്ന വാർത്തയും മാധ്യമങ്ങളിലൂടെ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ദേശീയപാത വികസനം കേരളത്തിന് നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കുക എന്നത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്. ഇവിടെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ വളരെ ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫിന്റെയും ഡോ. എം.കെ. മുനീറിന്റെയും കാലഘട്ടത്തിൽ സുപ്രധാനമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഇത് സംബന്ധിച്ച് വന്നു. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേപോലുള്ള പദ്ധതികൾ പ്രായോഗികമായി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിലനിൽക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ പ്രായോഗികമായി ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത് ദേശീയപാത വികസനമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ യാത്ര പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ഒരു അഭിപ്രായ സമ

നവയം ഉണ്ടാക്കുവാനും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പദ്ധതി കേരളത്തിന് നഷ്ടപ്പെടാതെ നടപ്പാക്കുവാനും കഴിയുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടാകണമെന്നതാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത്. 45 മീറ്റർ എന്ന നിർദ്ദേശത്തിന് ഇനിയും തർക്കങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് മുൻഗണന കൊടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ വിവിധ റീച്ചുകളുടെ ദേശീയപാത വികസനത്തിന്റെ കാലതാമസം കണക്കിലെടുത്ത് ഇടയ്ക്കുവരുന്ന ഭാഗങ്ങൾ അതായത് ഇപ്പോൾ ധാരാളം ബൈപ്പാസുകൾ ദേശീയപാതയിൽ തന്നെ നിലനിൽക്കുകയാണ്. കൊല്ലം ബൈപ്പാസ്, ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ്, കൊച്ചിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു നിൽക്കുന്ന ഫ്ളൈ ഓവറുകളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ, തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസ്, കണ്ണൂർ ബൈപ്പാസ് അടക്കം വരുന്ന കാസർഗോഡിനും തിരുവനന്തപുരത്തിനും ഇടയ്ക്കുവരുന്ന ഏറ്റവും സങ്കീർണ്ണമായ യാത്ര പ്രശ്നമുള്ള ബൈപ്പാസുകൾ പ്രത്യേകമായി നടപ്പാക്കുവാനുള്ള നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുവന്നത് ഏറ്റവും സ്വാഗതാർഹമാണ്. ദേശീയപാത വികസനത്തിന് കാലതാമസം ഉണ്ടാവുകയാണെങ്കിൽ ഈ ബൈപ്പാസുകൾക്ക് പ്രത്യേക പ്രയോധിനി കൊടുത്തു നടപ്പാക്കുമെന്ന പൊതു ധാരണയിലേക്ക് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം വന്നതാണ്. ഇത് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്ന സുപ്രധാനമായ ആവശ്യവും ഞാൻ ഉന്നയിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വികസന പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ ദേശീയ പാത വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുനിൽക്കുന്ന ആശങ്കകൾ പരിഹരിക്കുവാനും അഭിപ്രായ സമന്വയം ഉണ്ടാക്കുവാനും ജനങ്ങൾക്ക് വന്നിട്ടുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ.... ഒരു

കാര്യം കൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ ചുരുക്കുകയാണ്. ദേശീയപാത വികസനത്തിൽ ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്ന പാവപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങളുടെ ആശങ്കകളും വളരെ ഗൗരവമായി കാണേണ്ട വിഷയമാണ്. അവർക്കു വേണ്ടി ഒരു സ്പെഷ്യൽ പാക്കേജ്, ഒരു പുനരധിവാസ പാക്കേജ് ഗവൺമെന്റ് നേരത്തെ ഡിക്ലയർ ചെയ്തത് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ വീണ്ടും കൊണ്ടുവരികയാണ്. ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവരെ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ മാനുഷികമായ നിലപാട് ഉയർത്തിപ്പിടിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സമീപനം ഗവൺമെന്റ് എടുത്താൽ ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന പൊതുവിശ്വാസമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാന വികസന പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് സമയ ബന്ധിതമായ പരിഹാരത്തിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കണമെന്നഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്): സർ, അദ്ദേഹം ഉന്നയിച്ച ഏറ്റവും പ്രധാന പ്രശ്നം നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ചാണ്. വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ച് കഴിഞ്ഞ ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ വന്നതുപോലെ വലിയ എതിർപ്പ് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്ന കാര്യത്തിലുള്ള കാലതാമസം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നുള്ള വീഴ്ചയല്ല. നാഷണൽ ഹൈവേ 47-നും 17-നുംവേണ്ടി 45 മീറ്റർ വീതം ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തുകൊടുത്താൽ മാത്രമേ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിട്ടി ഓഫ് ഇന്ത്യ റോഡ് വികസിപ്പിക്കുകയുള്ളൂ എന്ന നിലപാടാണെടുത്തിരിക്കുന്നത്. നമുക്ക് ഭൂമി മുഴുവൻ ഏറ്റെടുത്തു കൊടുക്കാൻ സാധിക്കാത്തതുകൊണ്ട് സമയബന്ധിതമായി പണികൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ

സാധിച്ചിട്ടില്ല. ഗവൺമെന്റ് വളരെ ശ്രമങ്ങൾ നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ച ഏറ്റവും പ്രധാന സംഗതി ദേശീയപാത ഡിസൈൻ ചെയ്യുമ്പോൾ വേഗതയും ഗതാഗത സുരക്ഷയും സംബന്ധിച്ച് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ എടുത്തിട്ടുള്ള നിലപാടുകൾ സംബന്ധിച്ചാണ്. ഇരു ഭാഗത്തുനിന്നും സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് റോഡ് നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ പാതയുടെ ജ്യോമെട്രിക്സ് പാലിക്കണമെന്ന് അവർ നിർബന്ധിക്കുന്നതുകൊണ്ട് നമുക്ക് രണ്ട് ഭാഗത്തുനിന്നും തുല്യമായി ഭൂമിയേറ്റെടുക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഭൂമി തരാമെന്ന് സമ്മതിച്ചിട്ടുള്ള ഭൂഉടമകൾ തന്നെ ഇപ്പോൾ പറയുന്നത് രണ്ട് ഭാഗത്തുനിന്നും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണമെന്നാണ്. രണ്ടുഭാഗത്തുനിന്നും ഭൂമിയേറ്റെടുത്താൽ സ്ഥലം തരാമെന്ന് കൊല്ലം ജില്ലയിലുൾപ്പെടെയുള്ള ഭൂഉടമകൾ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ നമുക്ക് സാധിക്കുന്നില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പല ഘട്ടങ്ങളിലായി ഇതുസംബന്ധിച്ച് മീറ്റിംഗുകൾ വിളിക്കുകയും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയോട് ആ രീതിയിൽ പോയിക്കൂടെയെന്ന് ചോദിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. ഇപ്പോഴും ആ ശ്രമം അവസാനിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. അതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ തുടരുകയാണ്. 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഭൂമി കിട്ടാത്തതാണ് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വികസനത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചിട്ടുള്ളത്. അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ച ബൈപ്പാസുകളുടെ കാര്യത്തിൽ 50 ശതമാനം കോസ്റ്റ് ഷെയർ ചെയ്തുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിൽ മുന്നോട്ട് വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഒരു സംസ്ഥാനവും ചെയ്യാത്ത കാര്യമാണ് ഈ സംസ്ഥാനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. 50 ശതമാനം ചെലവ് എന്നുപറയുന്നത് ഭാരിച്ച ചെലവാണ്. അതനുസരിച്ച്

ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസിന്റെയും കൊല്ലം ബൈപ്പാസിന്റെയും ടെൻഡർ ജോലികൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതിന്റെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ആറ് മാസത്തിനുള്ളിൽ ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞപ്പോൾ ഇവിടെയുള്ള പല അംഗങ്ങളും അത് തലശ്ശേരി-മാഹി-വളപട്ടണം ആക്കി മാറ്റണമെന്ന ഒരു നിർദ്ദേശം മുന്നോട്ടുവെച്ചു. അതുപോലെ കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസ്, ഇതെല്ലാം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കോസ്റ്റ് ഷെയർ ചെയ്ത് നിർമ്മിക്കണമെന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. മറ്റുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായി ഭൂമിയുടെ വിലയും ലഭ്യതക്കുറവും നമ്മുടെ ദേശീയപാതാവികസനത്തെ സാരമായി ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. തൃശ്ശൂർ മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെയുള്ള 72 കി.മീ. നാലുവരിപ്പാതയായി ഗതാഗതത്തിന് തുറന്നുകൊടുത്തു. ഇപ്പോൾ മറ്റുള്ള സ്ത്രൈണനാക്കെ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയ്ക്ക് കൈമാറി കഴിയുന്നത്ര വേഗം നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പുനൽകാൻ ഞാൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, ദേശീയ പാതയിൽ ഇപ്പോൾ ടോൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള വാർത്തകൾ വരികയുണ്ടായി. ടോൾ അന്യായമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? അത് പരിഹരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഇടപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? അതുപോലെ തന്നെ എൻ.എച്ച്. 17- നും എൻ.എച്ച്. 47-നും പുറമെ പുതുതായി മറ്റു റോഡുകളും ദേശീയപാതയിലേക്ക് ഏറ്റെടുത്തതായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനം നേരത്തെ വന്നു. അവിടെ പ്രത്യേകമായി വിക

സമ്പ്രദർശനങ്ങളൊന്നും നടപ്പാക്കാതെ അത്തരം റോഡുകളിലും ടോൾ ഏർപ്പെടുത്താൻ, ദേശീയതലത്തിൽ നിന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതായ വാർത്തകൾ വന്നിരിക്കുന്നു. ഇതിലെന്തെങ്കിലും വസ്തുതകളുണ്ടോ? ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കാതെ ആ റോഡുകളിൽ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുക എന്നു പറഞ്ഞാൽ കേരളത്തിന് അംഗീകരിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത കാര്യമാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമായ നിലപാട് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ഇതു സംബന്ധിച്ച് നമ്മുടെ നിലപാട് അറിയിച്ച് മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് കത്തയച്ചിട്ടുണ്ട്. എൻ.എച്ച്. 85- ബോഡിമട്ട് മുതൽ കുണ്ടന്നൂർ വരെ, എൻ.എച്ച്. 744- കൊല്ലം-കടുത്തുരുത്തി, എൻ.എച്ച്. 766- കോഴിക്കോട്-മുത്തങ്ങ, എൻ.എച്ച്. 966- കോഴിക്കോട്-പാലക്കാട്, എൻ.എച്ച്. 153- കൊല്ലം-തേനി ഈ റോഡുകളെല്ലാം ഇപ്പോൾ തന്നെ രണ്ടു ലൈനുകളായി വികസിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ തന്നെ അവിടെ പേവ്ഡ് ഷോൾഡറോടുകൂടി വികസിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ഈ റോഡുകളിൽ ഒരു കാരണവശാലും ടോൾ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കില്ല. സംസ്ഥാനത്തെ നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഫണ്ട് തന്നാൽ ടോൾ ഇല്ലാതെ വികസിപ്പിച്ചുകൊള്ളാമെന്ന ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ടോൾ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഉന്നയിച്ച ഒരു പ്രശ്നം, 2008-ൽ നൽകിയിട്ടുള്ള സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് എഗ്രിമെന്റ് അനുസരിച്ചാണ് ടോൾ നിരക്ക് തീരുമാനിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ ജീവിതനിലവാര സൂചിക അനുസരിച്ച് എല്ലാ വർഷവും ടോൾ നിരക്ക് കൂട്ടാൻ സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് എഗ്രിമെന്റിൽ വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അതനുസരിച്ചാണ് പാലിയേക്കര ടോളിൽ ഇത്തവണ ടോൾനിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്.



**(2) കല്ലട ഇറിഗേഷൻ പ്രോജക്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം  
മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ആവശ്യകത**

ശ്രീ. കെ. രാജു: സർ, കൊല്ലം, പത്തനംതിട്ട, ആലപ്പുഴ ജില്ലകളിലെ കാർഷിക മേഖലയ്ക്ക് ഏറ്റവും പ്രയോജനകരമായിട്ടുള്ള കല്ലട ഇറിഗേഷൻ പ്രോജക്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തണം. ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിലുള്ള അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന ആവശ്യകതയിലേക്ക് വിരൽ ചൂണ്ടുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. 1966-ലാണ് കല്ലട ഇറിഗേഷൻ പ്രോജക്ടിനുവേണ്ടിയുള്ള അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് സാങ്ഷൻ ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും ലഭ്യമാകുന്നത്. അന്ന് കേവലം 13.28 കോടി രൂപയാണ് അതിന് എസ്റ്റിമേറ്റ് ചെയ്യപ്പെട്ടത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ആ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിച്ചപ്പോൾ 750 കോടി രൂപയോളമായി എന്നാണ് പറയപ്പെടുന്നത്. ഈ മൂന്നു ജില്ലകളിലുമായി ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്നത് 1070 കി.മീ. കനാലുകൾ, 2000-ത്തോളം മൈനർ കൺവേയൻസ് സിസ്റ്റം (എം.സി.എസ്.) എന്നിവ ഇതിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്നു. 1070 കിലോമീറ്ററിൽ 980 കിലോമീറ്റർ കനാലിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്, ബാക്കി 90 കിലോമീറ്ററോളം വരുന്ന ഭാഗത്തുള്ള നിർമ്മാണം പിന്നീട് ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. 2000-ത്തോളം എം.സി.എസിൽ 1900 എം.സി.എസിന്റെ വർക്കുകൾ പൂർത്തീകരിച്ചു. കായംകുളം ബ്രാഞ്ച് കനാൽ, തൃക്കരൂവ ബ്രാഞ്ച് കനാൽ ഇവയ്ക്കാവശ്യമായ ഭൂമി പൊന്നും വിലയ്ക്കെടുത്തു കഴിഞ്ഞു. ആ പൊന്നും വിലയ്ക്കെടുത്ത ഭൂമി അവിടെ വെറുതെ കിടക്കുകയാണ്. ഭാഗികമായി പൂർത്തീകരിച്ച കനാലുകളും ധാരാളമുണ്ട്.

മൈനാഗപ്പള്ളി, പടിഞ്ഞാറേക്കല്ലട, കോട്ടപ്പുറം, പുതക്കുളം, പുലമൺ ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടറി ഇതെല്ലാം ഭാഗികമായി നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ചുവയാണ്. ഈ കനാലുകളുടെ ബാക്കി പണി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് 13-ാം ധനകാര്യ കമ്മീഷനിൽ നിന്ന് പണം ലഭ്യമാക്കാം എന്നുള്ളതായിരുന്നു ധാരണ, എന്നാൽ ആ പണം ലഭ്യമായിട്ടില്ല. 13-ാം ധനകാര്യ കമ്മീഷനിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ഭാഗികമായി നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ചതിന്റെ പണി പൂർണ്ണമായും പൂർത്തീകരിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് അടിയന്തിരമായി സ്വീകരിക്കണം. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച 90 കി.മീ. ഉപേക്ഷിച്ച ഭാഗം അതുകൂടി പൂർത്തീകരിക്കണം. എം.സി.എസിൽ ഉൾപ്പെട്ട 2000-ത്തോളം വർക്കുകൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതിൽ ഏതാണ്ട് 100 വർക്കുകൾ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമായിട്ടുള്ളത്. ബാക്കിയുള്ള ജലസേചന പദ്ധതികൾ നാണുവിളകൾക്ക് കൂടി വേണ്ടിയാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. ചെറിയ പൈപ്പുകളടക്കിട്ട് എം.സി.എസ്. വർക്കുകൾ പൂർത്തീകരിച്ചുവെങ്കിലും അതെല്ലാം കാലപ്പഴക്കത്തിൽ നശിച്ചു, ഇപ്പോൾ അതൊന്നും ഫണ്ട്ഷനിംഗല്ല. 2000-ത്തിൽ നൂറുപത്തു പോലും വർക്ക് ചെയ്യുന്നില്ല. കൊല്ലം, പത്തനംതിട്ട ജില്ലകളിലുൾപ്പെടുന്ന കുറേ മണ്ഡലങ്ങളിലെ ആയിരക്കണക്കിന് ഹെക്ടർ വരുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ, ഇപ്പറഞ്ഞ പോരായ്മകളെല്ലാം ഉണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും, യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇന്നിപ്പോൾ കൃഷി നടക്കുന്നത് കല്ലട ജലസേചന പദ്ധതിയിൽ നിന്നുമുള്ള വെള്ളമുപയോഗിച്ചാണ്. അതിന്റെ പ്രാധാന്യം മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടു തന്നെയാണ് അക്കാലത്ത് അതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനു വേണ്ടിയിട്ടുള്ള വമ്പിച്ച ശ്രമദാനമടക്കം, ഇവിടെ നേരത്തെ പലരും ചർച്ചയിൽ ഉന്നയിച്ച, മഴക്കാല ശ്രമദാനയജ്ഞമടക്കം നടത്തിക്കൊണ്ട് വലിയ ജനകീയ

ക്യാമ്പയിനായി ഏറ്റെടുത്തു നടത്തിയ ഈ കനാലുകളിലെല്ലാം നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ചത്. 1966-ൽ നിർമ്മാണമാരംഭിച്ച് പൂർത്തീകരിച്ച ആ കനാലുകൾ, ഇത്രയും വർഷങ്ങൾ കഴിഞ്ഞിട്ടും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ കാര്യക്ഷമമായി നടത്താനുള്ള ഒരു ശ്രമവും നടക്കുന്നില്ല. 2004-ൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി ശുപാർശ ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രതിവർഷം ആറുകോടി രൂപയാണ് കനാലുകളുടെയും മൊത്തത്തിലുള്ള ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടിയും ബഡ്ജറ്റിൽ വകകൊള്ളിച്ചിരുന്നത്. ഈ തുക 2004-ലെ റേറ്റനുസരിച്ച് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. അതിനുശേഷം വന്നിട്ടുള്ള വർദ്ധനവെല്ലാം നമുക്കറിയാം. ആ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ 6 കോടി രൂപ നീക്കിവയ്ക്കുന്നത് തീരെ അപര്യാപ്തമാണ്. ബഡ്ജറ്റിൽ കൂടുതൽ തുക വകയിരുത്തിക്കൊണ്ട് ഈ മെയിൻ കനാലുകളുടേയും ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടറി കനാലുകളുടേയും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പൂർത്തീകരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചില്ലെങ്കിൽ, ഇന്ന് ഈ ജില്ലകളിലെ പ്രത്യേകിച്ചും കൊല്ലം ജില്ലയിലെ ഏക ജലസേചന സ്രോതസ്സായ ഈ പദ്ധതിയിൽനിന്ന് വെള്ളം കിട്ടുന്നത് ഒരു കീറാമുട്ടിയായി മാറുമെന്നുമുള്ള കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. 30 വർഷത്തിലേറെ പഴക്കമുള്ള പ്രോജക്ടുകൾ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന് ഇ.ആർ.എം. (ഔദ്യോഗിക, ഞലിമശേനി മിറ റീവല്യൂഷനുമശേനി) സ്കീം അനുസരിച്ച് കേന്ദ്രത്തിൽ സഹായം ലഭിക്കും. അത് ലഭ്യമാക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കണം. തെന്മല ഡാമിന്റെ കപ്പാസിറ്റി ഓരോ വർഷം കഴിയുന്നോടും കുറഞ്ഞുവരികയാണ്. അങ്ങുതന്നെ എന്റെ സബ്മിഷൻ മറുപടിയായി ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വസ്തുതയാണിത്. 11 ശതമാനത്തോളം ഡാമിന്റെ കപ്പാസിറ്റി ഇപ്പോൾ കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഡാമിലെ എക്കലും മണലും

നീക്കം ചെയ്യുന്നില്ലായെങ്കിൽ ഒരു ചെറിയ മഴ പെയ്യുമ്പോൾത്തന്നെ ഡാം നിറയുന്ന സ്ഥിതിയാണിപ്പോഴുള്ളത്. എന്നുമാത്രമല്ല പിന്നീട് വെള്ളം കനാൽ വഴി തുറന്നുവിട്ടുകഴിഞ്ഞാൽ കഷ്ടിച്ച് ഒരു മാസക്കാലത്തേക്ക് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ജലം മാത്രമേ സംഭരിക്കുവാൻ കഴിയൂ. ഇത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. അതുകൊണ്ട് പലപ്പോഴും പറയുന്നത്, ആവശ്യമായ പഠനം നടത്തണം, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ വനം-പരിസ്ഥിതി വകുപ്പിന്റെ അനുവാദം വേണം എന്നൊക്കെ പറഞ്ഞ് പോവുകയാണ്. അങ്ങനെ പറഞ്ഞുപോയിട്ട് കാര്യമില്ല. ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തരമായി ഇടപെടണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കേന്ദ്ര വനം-പരിസ്ഥിതി വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് അനുവാദം വാങ്ങണം. ആരെങ്കിലും ഇതിനുള്ള അനുവാദത്തിനുവേണ്ടി ഫോളോ-അപ്പ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ? കേന്ദ്ര വനം-പരിസ്ഥിതി വകുപ്പിന് കല്ലട ഡാമിലെ എക്കലും മണലും വാരികളയുന്നതിന് വല്ല വിരോധവും ഉണ്ടാകുമോ? ഒരു വിരോധവും ഉണ്ടാകാനിടയില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി, അല്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ വകുപ്പ് അതിനുവേണ്ടി കാര്യക്ഷമമായ ഇടപെടൽ നടത്തിയാൽ ഒരു ജില്ലയിലെ കർഷകർ ആകമാനം രക്ഷപ്പെടുന്ന സംഗതിയാണ്. ആ പ്രാധാന്യത്തോടുകൂടി കാണണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്. ശുദ്ധജലത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും കല്ലട പദ്ധതിക്കിന്ന് വലിയ ഒരു പങ്ക് വഹിക്കാനുണ്ട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ കൃഷിക്കാവശ്യമായ ജലസേചനത്തിന്റെ കാര്യമാണ് ആദ്യം ഈ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്യുമ്പോൾ ഉള്ളതെങ്കിലും ഇന്ന് കുടിവെള്ള പദ്ധതികൾ മീനാട് പദ്ധതി, പുനലൂർ മുനിസിപ്പൽ പ്രദേശത്തെ കുടിവെള്ള പദ്ധതി, പത്തനാപുരം മണ്ഡലത്തിലെ പല കുടിവെള്ള പദ്ധതികൾ തുടങ്ങിയവയും ഉണ്ട്. അതുപോലെ ശാസ്താംകോട്ട കായലിലേയ്ക്കും കൊല്ലം കോർപ്പറേഷനിലേയ്ക്ക് വെള്ളം

കൊണ്ടുപോകുവാനുമുള്ള പരിശ്രമം നടത്തുന്നു. കായംകുളം താപനിലയ്ക്കു ത്തിലേക്ക് കല്ലട ഡാമിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള തീരുമാനമാണ്. അതിനാവശ്യമായ വെള്ളം കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഡാമിലെ കപ്പാസിറ്റി വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ ജലം സംഭരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ വളരെ പെട്ടെന്ന് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നില്ലായെങ്കിൽ അത് വലിയ രാജ്യദ്രോഹപരമായ സംഗതിയായി മാറുമെന്ന് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്, യെസ്, പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. കെ. രാജു: സർ, ഒരുമിനിട്ട് കൂടി തരണം. നിർമ്മാണമെല്ലാം പൂർത്തീകരിച്ചതിനുശേഷം കെ.ഐ.പി.ക്ക് അന്ന് അക്വയർ ചെയ്ത ധാരാളം സ്ഥലം പലയിടത്തും അനാഥമായി കിടക്കുകയാണ്. പുനലൂരായാലും പത്തനാപുരത്തായാലും പലതും കെ.ഐ.പി.ക്ക് വേണ്ടി എടുത്ത സ്ഥലങ്ങൾ ഇന്നിപ്പോൾ ഒരാവശ്യവുമില്ലാതെ അവിടെ കിടക്കുകയാണ്. സർക്കാരിന്റെ മറ്റിതര വകുപ്പുകളുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി കെ.ഐ.പി.ക്ക് അക്വയർ ചെയ്ത സ്ഥലങ്ങൾ വിട്ടുകൊടുക്കാൻ തയ്യാറാകണം. ഞാൻ ഇത് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് ഒരു കത്ത് കൊടുത്തിരുന്നു. തെന്മല ജംഗ്ഷന്റെ ഇരുവശവും ഫോറസ്റ്റാണ്. ഒരു പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ പണിയാൻ പോലും സ്ഥലമില്ല. വികസനത്തിന് ഒരിഞ്ച് പ്രദേശംപോലും കിട്ടുന്നില്ല. എന്നാൽ കെ.ഐ.പി.ക്ക് കെട്ടിടങ്ങളടക്കമുള്ള ധാരാളം സ്ഥലം അവിടെ വെറുതെ കിടക്കുന്നുണ്ട്. അവ സർക്കാരിന്റെ ഇതര വകുപ്പുകൾക്കുവേണ്ടി വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. ഈ പദ്ധതി

യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗവൺമെന്റിന്റെ അവഗണന അവസാനിപ്പിച്ച് അത് കാര്യക്ഷമമായി നടത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം.

ജലവിഭവ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ്): സർ, കല്ലട ഇറിഗേഷൻ പ്രോജക്ടിന്റെ കനാലുകളുടെയും ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടറികളുടെയും വാർഷിക അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി എല്ലാ വർഷവും ബഡ്ജറ്റിൽ തുക വകയിരുത്താറുള്ളതും പണികൾ നടത്താറുള്ളതുമാണ്. കഴിഞ്ഞ 2012-2013 സാമ്പത്തിക വർഷം കല്ലട ഇറിഗേഷൻ പ്രോജക്ടിനുവേണ്ടി ബഡ്ജറ്റിൽ ഏഴ് കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയിരുന്നു. പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ടെൻഡർ നടപടികൾ നടന്നുവരുന്നു. ഈ സാമ്പത്തികവർഷം ബഡ്ജറ്റിൽ ഏഴ് കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ തുക കനാലുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുകൂടി വിനിയോഗിക്കാനാകും. ചിറക്കരത്താഴം ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതി പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പ്രസ്തുത ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷന്റെയും അനുബന്ധ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെയും പുനരുദ്ധാരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 4.5 കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് പതിമൂന്നാം ധനകാര്യകമ്മീഷന്റെ അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അംഗീകാരം ലഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് പ്രവർത്തി നടപ്പാക്കുന്നതാണ്. പണി പൂർത്തിയായ കല്ലട ജലസേചന പദ്ധതിയിൽ ഇപ്പോൾ പ്രധാനമായും നടന്നുവരുന്നത് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ മാത്രമായതിനാൽ ചില ഓഫീസുകൾ നിർമ്മാണത്തിനും അവിടത്തെ തസ്തികകൾ പുതിയതായി തുടങ്ങിയ കുട്ടനാട് പാക്കേജ്, പാമ്പാർ പ്രോജക്ട് എന്നീ പദ്ധതികളുടെ ഓഫീസുകളിലേയ്ക്ക് മാറ്റുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കല്ലട ജലസേചന പദ്ധതിയുടെ തുടർച്ചയായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് തടസ്സമൊന്നും വരാതിരിക്കാൻ

ആവശ്യമായ ജീവനക്കാരെ ഓഫീസുകളിൽ നിലനിർത്തിയിട്ടുണ്ട്. പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ സ്ഥലം കൊടുക്കുന്ന കാര്യം പ്രത്യേകമായി പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. രാജു: സർ, ഇതിനോടൊപ്പംതന്നെ ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ നടപ്പിലാക്കണം. തെന്ല, ഏരുർ പഞ്ചായത്തുപോലെ ഡാമിനോട് ചേർന്നുകിടക്കുന്ന പല പഞ്ചായത്തുകളും കനാലിനേക്കൾ ഉയരമുള്ള പ്രദേശത്താണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ ഡാമിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം അവിടെ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ ചിറക്കരത്താഴത്തിന്റെ കാര്യം അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. അതുപോലെത്തന്നെ മറ്റ് പഞ്ചായത്തുകളിലും ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്: സർ, കൂടുതൽ ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്ന കാര്യം പ്രത്യേകം ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ): സർ, സബ്മിഷൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഒരുകാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനുണ്ട്. പദ്ധതി വിഹിതത്തിൽ പ്രതിപക്ഷത്തോട് കാണിച്ചിട്ടുള്ള വിവേചനത്തെക്കുറിച്ച് അങ്ങേയ്ക്ക് ഒരു കത്ത് നൽകിയിരുന്നു. അതുസംബന്ധിച്ചുള്ള ചർച്ചയ്ക്ക് എപ്പോഴാണ് അങ്ങ് പ്രതിപക്ഷത്തെ ക്ഷണിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിച്ചാൽ അതനുസരിച്ച് ചർച്ച നടത്താമായിരുന്നു. അതു സംബന്ധിച്ച് എന്താണ് പറയാനുള്ളതെന്ന് അറിയാൻ താൽപ്പര്യമുണ്ട്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, പ്രതിപക്ഷത്തോട് ഒരു വിവേചനവും കാണിച്ചിട്ടില്ല. കോളേജുകളില്ലാത്ത നിയോജകമണ്ഡലങ്ങൾ ഏതൊക്കെ ആണെന്നുള്ളതാണ്. അതിന് ഭരണകക്ഷി-പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ല.

കഴിഞ്ഞവർഷം ഹൈസ്കൂളുകളിലാത്ത പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് ഹൈസ്കൂളുകൾ അനുവദിച്ചു. അതിൽ മണ്ഡലം നോക്കിയിട്ടില്ല. ഹയർ സെക്കന്ററി സ്കൂളിന്റെ കാര്യത്തിൽ തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ല. എന്നാലും ഞങ്ങളുടെ മനസ്സിലിരിക്കുന്നത്, ഹയർ സെക്കന്ററി സ്കൂളുകളിലാത്ത പഞ്ചായത്തുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൊടുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണമെന്നാണ്. താലൂക്കിന്റെ കാര്യമാണ് അങ്ങ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെങ്കിൽ ഭരണകക്ഷിയുടെയും പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെയും മണ്ഡലങ്ങളിൽ താലൂക്കുകളുണ്ട്. പല റിപ്പോർട്ടുകളും ഇവിടെയുണ്ട്. അങ്ങ് മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്തും ആ റിപ്പോർട്ടുകളൊക്കെ ഉണ്ടായിരുന്നു. അങ്ങ് ആ റിപ്പോർട്ടുകളൊന്നും പരിശോധിക്കുകയോ തീരുമാനമെടുക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല. ഞങ്ങൾ വന്ന സമയത്ത്, ആവശ്യമുള്ള സ്ഥലത്ത് താലൂക്കുകൾ കൊടുക്കണമെന്ന തീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 12 താലൂക്കുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രതിപക്ഷ നേതാവിന് എപ്പോൾ സമയം.....

ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ: സർ, താലൂക്കുകളെ സംബന്ധിച്ച് സമഗ്രമായി വിവരിക്കുന്ന രണ്ട് റിപ്പോർട്ടുകൾ ഉണ്ടായിട്ടും ആ റിപ്പോർട്ടുകളെയെല്ലാം അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് ഭരണകക്ഷി മെമ്പർമാർ വന്ന് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ ഭീഷണിപ്പെടുത്തുകയും വിരൽ ചൂണ്ടുകയും ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 10-11 താലൂക്കുകളാണ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. അങ്ങനെയുള്ള താലൂക്കുകളിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി താലൂക്കുകൾ, അതുപോലെ താലൂക്ക് ആശുപത്രികളെ ഡിസ്ട്രിക്ട് ആശുപത്രിയാക്കി ഉയർത്തുന്നതുപോലുള്ള പല പ്രശ്നങ്ങളും ഞങ്ങൾക്ക് പോയിന്റ് ഔട്ട് ചെയ്യാനുണ്ട്. അതിന് എപ്പോഴാണ് സമയം തരുന്നതനുസരിച്ച് പ്രതിപക്ഷ ലീഡേഴ്സ്



അങ്ങയെ വന്നുകാണുകയും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ വന്ന് കാണണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അദ്ദേഹത്തെയും കണ്ട് ഇതെല്ലാം ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ സന്നദ്ധമാണ്.

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, അതുസംബന്ധിച്ച് ഞാൻ ഇപ്പോൾ പറയാം. അതിനുമുമ്പ് വിവേചനംകാട്ടിയെന്ന് പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ഞാൻ പറഞ്ഞതാണ്. ചാലക്കുടിയിൽ താലൂക്ക് അനുവദിച്ചത് ആർ ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയിട്ടാണ്. വെള്ളരിക്കുണ്ട ആർ ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയിട്ടാണ് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ രണ്ട് റിപ്പോർട്ടുകളും അങ്ങ് മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്തും ഉണ്ടായിരുന്നു. പക്ഷേ ആ റിപ്പോർട്ട് അങ്ങ് പരിശോധിച്ചില്ല. ഞങ്ങൾ താലൂക്ക് കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. അതനുസരിച്ച് കൊടുത്തു. അതുസംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും അപാകതകളുണ്ടെന്ന് ബോധ്യപ്പെട്ടാൽ തീർച്ചയായും അതിന് എന്താണ് വേണ്ടതെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇനി കിട്ടുന്ന അവസരം, അത് എങ്ങനെ വിനിയോഗിക്കണമെന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. അങ്ങ് എന്നോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും കത്ത് തരികയും ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ.....അങ്ങയ്ക്ക് അറിയാമല്ലോ മൂന്ന് പ്രാവശ്യം ഞാൻ സമയം ഫിക്സ് ചെയ്ത് പറഞ്ഞതാണ്. അപ്പോൾ അങ്ങ് മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. മറ്റുള്ളവരുംകൂടി ഉള്ളപ്പോൾ ആകാമെന്ന് പറഞ്ഞ് മാറ്റി. ഇന്നുവേണമെങ്കിൽ ഇന്നുതന്നെ ചർച്ച ചെയ്യാം. സീറോ അവർ കഴിഞ്ഞയുടൻ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ അറിയിച്ചതിനുശേഷം ഞാൻ സമയം അറിയിക്കാം.

ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ: ഘടകകക്ഷികളുമായി ആലോചിച്ച് സമയം ഞാനും അങ്ങയെ അറിയിക്കാം.

(സബ്മിഷൻ)