

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ പ്രതിസന്ധികൾ

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: സർ, നിർമ്മാണമേഖലയിലെ വളരെ ഗൗരവമായ പ്രതിസന്ധിയെ സംബന്ധിക്കുന്ന വിഷയമാണിത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഈ പ്രശ്നം സംബന്ധിച്ച് ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാക്കളുടെ യോഗം വിളിച്ചിരുന്നു. ആ പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് പരിഹാരം കാണാനുള്ള ചില തീരുമാനങ്ങൾ എടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് സ്വാഗതാർഹമാണ്. എന്നാൽ പ്രശ്നം വളരെ ഗുരുതരമാണ്. ലക്ഷക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികളുടെ ജീവിതോപാധിയാണ് നിർമ്മാണ മേഖല. നോട്ടുനിരോധനവും അതിനെത്തുടർന്ന് ജി.എസ്.ടി.യും വന്നപ്പോൾ ഏറ്റവും ഗുരുതരമായിട്ടുള്ള തിരിച്ചടിയുണ്ടായത് നിർമ്മാണമേഖലയാണ്. ഏതാണ്ട് 20 ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടു. ചെറുകിട വ്യവസായങ്ങളുടെ തകർച്ചയും നേരിടേണ്ടി വന്നു. 1990-കളിൽ അത് ആരംഭിച്ച മുതൽക്കാണ് നിർമ്മാണമേഖലയിൽ നല്ല കുതിപ്പുണ്ടായത്. ആ കുതിപ്പിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം ഗൾഫ് മലയാളികളുടെ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റായിരുന്നു. എന്നാൽ നോട്ടുനിരോധനത്തിനും ജി.എസ്.ടി.ക്കും ശേഷം ഇവരുടെ നിക്ഷേപം ഗണ്യമായി കുറയുന്ന അവസ്ഥയാണുണ്ടായത്. ഇത് നിർമ്മാണമേഖലയെ ഗൗരവമായി ബാധിക്കുകയുണ്ടായി.

മാത്രമല്ല, ഇതരസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികൾക്ക് എന്തെല്ലാം പ്രയാസങ്ങൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ടായാലും അവരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കേരളം ഒരു പറ്റുഭീസയാണ്. അവർക്ക് ധാരാളം തൊഴിലവസരം കിട്ടുമായിരുന്നു. നിർമ്മാണമേഖലയിൽ പ്രതിസന്ധി വന്നതോടുകൂടി ഇവരെല്ലാം തിരിച്ചുപോകുന്ന ഒരവസ്ഥയാണുണ്ടായത്. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ സാധാരണക്കാരന്റെ ഭവനനിർമ്മാണ സങ്കല്പങ്ങൾക്ക് വലിയ തിരിച്ചടികളാണ് നേരിട്ടത്. സ്റ്റീൽ ഫാക്ടറികളെല്ലാം പൂട്ടേണ്ട അവസ്ഥയുണ്ടായി. പാലക്കാട് കഞ്ചിക്കോട്ടുള്ള സ്റ്റീൽ ഫാക്ടറികളിൽ നാമമാത്രമായവ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ബാക്കിയെല്ലാം അടച്ചുപൂട്ടുന്ന അവസ്ഥയിലായി. നിർമ്മാണമേഖലയിൽ 18 ശതമാനമാണ് ജി.എസ്.ടി. ചുമത്തിയിട്ടുള്ളത്. സാധാരണക്കാരനായ ഒരാൾ ഒരു വീട് നിർമ്മിക്കുകയാണെങ്കിൽ ആ വീട് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് കരാർ കൊടുക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ കരാർ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ അതിന് 18 ശതമാനം ജി.എസ്.ടി. കൊടുക്കേണ്ടി വരികയാണ്. ഇത് വലിയ കൊള്ളയാണ്. അതിനെതിരായി വലിയ പ്രതിഷേധം ഉയർന്നുവന്നപ്പോൾ സർക്കാരിന്റെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് അത് റോഡാണെങ്കിലും കെട്ടിടമാണെങ്കിലും ജി.എസ്.ടി. 12 ശതമാനമാക്കി കുറച്ചു. 6 ശതമാനം കേന്ദ്രത്തിന്റെ സി.ജി.എസ്.ടി.യും 6 ശതമാനം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ജി.എസ്.ടി.യും. സർക്കാരിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ജി.എസ്.ടി. കുറച്ചുകൊണ്ട്

സാധാരണക്കാർക്ക് ഒരു ഗുണവും കിട്ടാൻ പോകുന്നില്ല. അവരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താനും അതുപോലെതന്നെ ഗൾഫ് മലയാളികളുടെ നിക്ഷേപത്തിന് പ്രോത്സാഹനം നൽകാനും കഴിയുന്ന രൂപത്തിൽ ജി.എസ്.ടി. കുറയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്.

നമ്മുടെ ഗ്രാമീണ ജനതയിൽ മഹാഭൂരിപക്ഷവും നിർമ്മാണമേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ജീവിക്കുന്നവരാണ്. ഇതുമാത്രമല്ല, സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ തെറ്റായ നയങ്ങളുടെ ഭാഗമായി പെട്രോളിന്റെയും ഡീസലിന്റെയും വില വർദ്ധനവ് ഗൗരവമായി ഈ മേഖലയെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. എല്ലാ നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾക്കും വില വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ അതിന്റെ കണക്കൊന്നും പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. കോൺക്രീറ്റ് കമ്പിയുടെ വിലയിൽ വലിയതോതിൽ വർദ്ധനവുണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സിമന്റിന്റെ വില വർദ്ധിക്കുകയാണ്. ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു ചോദ്യമുണ്ടായിരുന്നു; നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾ കിട്ടാനില്ല; അതിന്റെ ലഭ്യത കുറഞ്ഞുവരികയാണ്; മണൽ തീരെ കിട്ടാനില്ലായെന്നും. മണലിന് പകരമായി ഉപയോഗിക്കുന്ന എം-സാൻഡിനാകട്ടെ യാതൊരു ലക്കം ലഗാനുമില്ലാത്ത രീതിയിൽ വില വർദ്ധിക്കുകയാണ്.

കരിങ്കൽ ക്വാറികളുടെ പ്രവർത്തനം ഏതാണ്ട് പൂർണ്ണമായി നിശ്ചലമായിരിക്കുകയാണ്. പാലക്കാടിന്റെ കിഴക്കൻമേഖലകൾ ഇഷ്ടിക

ചുളകളുടെ ഒരു മേഖലയാണ്. ആ ഇഷ്ടിക മേഖല പരിപൂർണ്ണമായി നിലച്ചിരിക്കുകയാണ്; ഇന്ന് അതിന്റെ പ്രവർത്തനമില്ല. കളിമണ്ണ് ഖനനം ചെയ്യാൻ പാടില്ല; അത് നിയമമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ച കോൺഫറൻസിൽ പാലക്കാടിനെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലായെന്നാണ് തോന്നുന്നത്. രണ്ട് ജില്ലകളിൽ കളിമണ്ണ് ഖനനം ചെയ്ത് ഇഷ്ടിക ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാമെന്ന് തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ, അതിൽ പാലക്കാട് ഉൾപ്പെട്ടിട്ടില്ല. പാലക്കാടിന്റെ കിഴക്കൻ മേഖലയിൽ ആയിരക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികൾ കളിമണ്ണ് ഖനനം ചെയ്ത് ഇഷ്ടിക ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന ആളുകളാണ്. അത് ഗവൺമെന്റ് കണക്കിലെടുക്കണം. ഇതിനുപുറമെ, ജില്ലയുടെ പടിഞ്ഞാറൻമേഖലയുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ഭാഗത്ത് ലാറ്ററൈറ്റ് ഖനനം ചെയ്യുന്നു. അവിടെ വെട്ടുകല്ല് വെട്ടിയെടുത്ത് ജീവിക്കുന്ന ആളുകളാണുള്ളത്. ഇത് ഏതെങ്കിലും ഒരു പ്രദേശത്തെ വിഷയമല്ല. അതുകൊണ്ടാണ് സമയമെടുക്കുന്നത്. വെട്ടുകല്ല് നിർമ്മാണമേഖലയുടെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ഭാഗം. ആ കല്ല് വെട്ടിയെടുക്കാൻ റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥരും പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥരും അനുവദിക്കുന്നില്ല. ഇവരുടെ നിയന്ത്രണമില്ലാത്ത തെറ്റായ രീതിയിലുള്ള ഇടപെടലുകൾ ആ മേഖലയെ പരിപൂർണ്ണമായി സ്തംഭിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഏതാണ്ട് 25 ലക്ഷത്തിലധികം വരുന്ന തൊഴിലാളികൾ ജോലിയെടുക്കുന്ന മേഖലയാണ് നിർമ്മാണമേഖല. മറ്റൊന്ന്, ഇത്രയും ഗുരുതരമായ പ്രശ്നത്തിലേയ്ക്ക് നയിച്ചത് ഖനന നിരോധനമാണ്.

സുപ്രീംകോടതി വിധിയെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി മറുപടി നൽകി. പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരുടെ ആവശ്യവും ഹരിതാ ടിബ്യൂണലിന് കൊടുത്ത ആവശ്യവും എന്തായിരുന്നു? കരിങ്കൽ ക്വാറികളുടെ വിഷയമുൾപ്പെടെയുള്ള പരാതി നമ്മുടെ രാജ്യത്തുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട അഞ്ച് മഹാനദികളുടെ വൃഷ്ടിപ്രദേശത്ത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഖനനം പരിസ്ഥിതിക്ക് ആഘാതമേല്പിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇടപെട്ട് ആ ഖനന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിർത്തിവയ്ക്കണം. ഇതായിരുന്നു പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരുടെ ആവശ്യം. അത് വന്നപ്പോൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകളുടെ അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞു. അന്ന് സംസ്ഥാനം ഭരിച്ചിരുന്ന യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അതിന് ശരിയായ ഒരു മറുപടി കൊടുത്തില്ല. യഥാർത്ഥത്തിൽ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾ നടത്തുന്ന ഖനന പ്രവർത്തനത്തിന് എതിരായുള്ള പരാതിയാണ് ഹരിതാ ടിബ്യൂണലിന് കൊടുത്തത്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ....പ്ലീസ്..... പ്ലീസ്..... 7 മിനിറ്റായി.....

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: സർ, ഇതൊന്ന് പറയട്ടെ, പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. ഇത് രണ്ടും തമ്മിൽ വ്യത്യാസമുണ്ട്. വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾ നടത്തുന്ന ഖനന പ്രവർത്തനവും നമ്മുടെ നാട്ടിലുള്ള ഖനന പ്രവർത്തനവും ഒന്നല്ല രണ്ടാണ്. ആഴത്തിൽ കുഴിച്ച് ലോഹം കണ്ടെടുക്കാനാണ് വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾ ഖനനം നടത്തുന്നത്. ആഴത്തിൽ കുഴിക്കുമ്പോൾ വെള്ളത്തിന്റെ

സ്വച്ഛന്തമായ ഒഴുക്കിനെ തടയുകയും പരിസ്ഥിതിക്ക് ആഘാതം സൃഷ്ടിക്കുകയും ചെയ്യും. അതിന്റെ മറവിൽ എല്ലാ ഖനന പ്രവർത്തനവും ഇല്ലാതാക്കുന്ന ഒരവസ്ഥയാണ് കേരളത്തിലുണ്ടായത്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: 7 മിനിട്ട് കഴിഞ്ഞു. പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു പുനർവിചിന്തനം ആവശ്യമാണ്.

പരിസ്ഥിതി വളരെ പ്രധാനമാണ്, അത് സംരക്ഷിക്കപ്പെടുകയും വേണം. പക്ഷെ ആയിരക്കണക്കിന് വരുന്ന തൊഴിലാളികളെ പട്ടിണിക്കിട്ടും കൊന്നും പരിസ്ഥിതി മാത്രം സംരക്ഷിക്കണമെന്ന വാദഗതി ഒരു കാരണവശാലും അംഗീകരിക്കാനാവില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്, യെസ്, പ്ലീസ് 8 മിനിട്ട് കഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: ഒരു ചെറിയ കാര്യം കൂടി പറയാനാണ്. നിർമ്മാണ

സാമഗ്രികളുടെ വില കുറയ്ക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം. സിമെന്റിന്റെ അനിയന്ത്രിതമായ വിലക്കയറ്റം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് സിമെന്റ് മാനുഫാക്ചേഴ്സിന്റെ യോഗം വിളിച്ച് വില കുറയ്ക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഇടപെടൽ നടത്തണം. അതുപോലെ സ്റ്റീൽ കമ്പനിക്കാരുടെയും യോഗം വിളിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണം. ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് സിമെന്റ്, കമ്പി മുതലായ നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾ നിയന്ത്രിതമായ വിലയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. ഈ

പ്രശ്നം ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് ഏപ്രിൽ 2-ാം തീയതി കേരളത്തിലെ നിർമ്മാണ തൊഴിലാളികൾ രാപ്പകൽ സമരം നടത്താൻ തീരുമാനിച്ച വിവരംകൂടി ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഞാൻ പറയുകയാണ്.

വ്യവസായവും സ്പോർട്സും യുവജനകാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ): സർ, നമ്മുടെ രാജ്യത്തിലെയും കേരളത്തിലെയും നിർമ്മാണ മേഖല നേരിടുന്ന പ്രയാസങ്ങളും അതിന്റെ കാരണങ്ങളും ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രത്യേകിച്ച് നോട്ട് നിരോധനവും ജി.എസ്.ടി.യും നടപ്പിലാക്കിയപ്പോഴുണ്ടായ പ്രശ്നങ്ങളും നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഇന്ന് അനുഭവപ്പെടുന്ന സാമ്പത്തിക മാന്ദ്യവുമെല്ലാം നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ മുതൽ മുടക്കിൽ വലിയ പ്രയാസങ്ങൾ സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. അത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് വലിയ പരിശ്രമമാണ് നടത്തിയത്. മാന്ദ്യം അനുഭവപ്പെടുന്ന ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ സർക്കാർ മുതൽ മുടക്കോടുകൂടി ആരംഭിക്കുന്ന പശ്ചാത്തല മേഖലയിലെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ കേരളത്തിലെ നിർമ്മാണ മേഖലയ്ക്ക് കുതിപ്പേകുമെന്നതന്നെയാണ് അതുസംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യതക്കുറവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകാര്യം അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പരിസ്ഥിതി സംഘടനകൾ കൊടുത്ത കേസിന്റെ ഭാഗമായി വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് എതിരായി മാത്രമല്ല, പൊതുവായ ഉത്തരവാണ് അതുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് സുപ്രീംകോടതിയിൽ നിന്നും ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാതെ സമയം ചോദിക്കുകയെന്ന സമീപനം മാത്രമാണ് സ്വീകരിച്ചത്. സുപ്രീംകോടതിയുടെ ഉത്തരവുപ്രകാരം ക്യാരികൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിന് പാരിസ്ഥിതികാനുമതി നിർബന്ധമാക്കിയിട്ടുള്ളതിനാൽ കരിങ്കല്ല് അടക്കമുള്ള ധാതുക്കളുടെ ഖനനത്തിന് അനുമതി ലഭിക്കുന്നതിന് കാലതാസമുണ്ടാകുകയും അതുവഴി കരിങ്കല്ലിനും കരിങ്കൽ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്കും ക്ഷാമം നേരിടുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ചെങ്കൽ ക്യാരികൾക്കും ടി നിബന്ധന ബാധകമായതിനാൽ ഇത്തരം ക്യാരികളുടെയും പ്രവർത്തനം നിർത്തി വയ്ക്കേണ്ടിവന്ന സാഹചര്യം നിലവിൽ സംജാതമായിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പം തന്നെ അസൈൻമെന്റ് പട്ടയങ്ങളിലും പരിസ്ഥിതി ലോല പ്രദേശങ്ങളിലും പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്ന ക്യാരികളുടെയും പ്രവർത്തനം അവസാനിപ്പിച്ചു. കേരളത്തിൽ 02-12-2016-നുമുമ്പ് 2500-ഓളം കരിങ്കൽ ക്യാരികൾ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നു, നിലവിൽ 600-ൽ താഴെ കരിങ്കൽ ക്യാരികൾ മാത്രമേ പ്രവർത്തിക്കുന്നുള്ളൂ. ദൗർലഭ്യംമൂലം ക്യാരി ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ, മണൽ, ഇഷ്ടിക എന്നിവ ഡിമാൻഡ് അനുസരിച്ച് സപ്ലൈ ചെയ്യപ്പെടാത്തതിനാൽ കെട്ടിട നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾക്കും വില വർദ്ധനവുണ്ടാകുകയും നിർമ്മാണ മേഖലയിൽ അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള പ്രയാസങ്ങൾ അനുഭവപ്പെടുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ ചില നടപടികൾ ഇതിനകം

സ്വീകരിച്ച കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 5 ഹെക്ടറിന് താഴെ വിസ്തീർണ്ണമുള്ള ക്വാറികൾക്ക് പാരിസ്ഥിതികാനുമതി നൽകുന്നതിന് ജില്ലാതലത്തിൽ കളക്ടർ ചെയർമാനായിട്ടുള്ള ജില്ലാതല പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത നിർണ്ണയ അതോറിറ്റിയും ജില്ലാതല അപഗ്രഥന സമിതിയും പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആവശ്യമായ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് കൂടുതൽ പ്രവർത്തിക്കാനാവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങളുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പാരിസ്ഥിതിക അനുമതിക്കായി നൽകുന്ന അപേക്ഷകളിന്മേൽ സമയബന്ധിതമായി തീരുമാനമെടുക്കാൻ മുഖ്യമന്ത്രി ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരുടെ യോഗം വിളിച്ചു ചേർക്കുകയും അക്കാര്യത്തിൽ കളക്ടർമാർ സമയബന്ധിതമായി തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള പരിശ്രമം നടത്തിയതിനെത്തുടർന്ന് നേരിയ പുരോഗതി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഒരു ഹെക്ടറിൽ താഴെയുള്ള ചെറുകിട ക്വാറികളുടെ ശാസ്ത്രീയ ഖനനത്തിന് ലഘൂകരിച്ച മൈനിംഗ് പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സർക്കാർ ഇതിനകം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ക്വാറികൾക്ക് പുറമെയുള്ള അതിർത്തിയിൽ നിന്നുള്ള ദൂരം 100 മീറ്ററിൽ നിന്നും 50 മീറ്ററായി പുന:സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിർത്തിയിൽ നിന്നുള്ള ദൂരം 50 മീറ്ററിൽ നിന്നും 100 മീറ്ററായി ഇടക്കാലത്ത് വർദ്ധിപ്പിച്ചിരുന്നു. 6 മീറ്റർ വരെ ആഴത്തിൽ ലാറ്ററൈറ്റ് ഖനനം ചെയ്യുന്നതിന് മൈനിംഗ് പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിനും, ലഘൂകരിച്ച മൈനിംഗ് പ്ലാനിന് അനുമതി

കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പാരിസ്ഥിതികാനുമതി നിർബന്ധമാക്കിയ സാഹചര്യത്തിൽ കളിമണ്ണ് ഖനനത്തിന് ജില്ലാകളക്ടറുടെ കയ്യിൽ നിന്നും നിരാക്ഷേപ പത്രം വാങ്ങിക്കണമായിരുന്നു. ആ ചട്ടത്തിൽ ഇതിനകം ഭേദഗതി വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോടും തൃശ്ശൂരും കളിമണ്ണെടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള പഠനം നടന്നത്. പാലക്കാടും ഇഷ്ടിക നിർമ്മാണ കളങ്ങളുണ്ട്. കളിമണ്ണെടുക്കാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ ലഭ്യത ഉറപ്പാക്കി ശാസ്ത്രീയമായി ഖനനം ചെയ്യുന്നതിന് അനുമതി കൊടുക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ലഭ്യത എവിടെയുണ്ടെന്നുള്ള പഠനം നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. തൃശ്ശൂർ, കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം എന്നീ ജില്ലകളിൽ പഠനം നടത്തിയതിൽ തൃശ്ശൂർ, കോഴിക്കോട് എന്നീ ജില്ലകളിൽ നിന്നും റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞു. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മലപ്പുറത്ത് നടത്തുന്ന പഠനം ഈയാഴ്ച പൂർത്തീകരിക്കുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. പാലക്കാടും ഈ സാധ്യതകൾ പരിശോധിച്ച് പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികൾക്കും ഓട് നിർമ്മാണത്തിനും ഇഷ്ടിക നിർമ്മാണത്തിനും ആവശ്യമായ ഈ അസംസ്കൃത വസ്തുവിന്റെ ലഭ്യത കുറവാണ്, ഉള്ളത് എങ്ങനെ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമെന്നുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തെരഞ്ഞെടുത്ത ഡാമുകളിൽ നിന്നും മണൽ, ചെളി എന്നിവ ശേഖരിച്ച് വിപണനം നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ലോവർ പെരിയാറിൽ അതിന്റെ തുടക്കം കുറിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ കളിമണ്ണിന്റെ അളവ് എത്രയുണ്ടെന്ന് പരിശോധിക്കപ്പെടണം. അല്ലാതെ

നമുക്ക് എടുക്കാൻ കഴിയില്ല. ആ പരിശോധന പൂർത്തീകരിച്ച് അത് എടുക്കാനാണുദ്ദേശിക്കുന്നത്. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും വിദേശത്തുനിന്നും മണൽ ഇറക്കുമതി സുഗമമാക്കുന്നതിന് ചെറുകിട ധാതു ചട്ടങ്ങളിൽ ഭേദഗതി വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുകൂടാതെ സർക്കാർ വിശദമായ സർക്കുലറും പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ മൂന്ന് കമ്പനികളാണ് മണൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. World windows, Ramayya Enterprises, Oriental Exim എന്ന മൂന്ന് കമ്പനികൾ മലേഷ്യയിൽ നിന്ന് മൂന്ന് ഷിപ്പ് മണൽ ഇപ്പോൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇതുപോലെ പാറ ഇറക്കുമതി ചെയ്യാൻ തയ്യാറാണെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് റോയൽ സ്റ്റാർ ക്രഷർ, അല്ലിയാഷ് ഇലക്ട്രോ മെക്കാനിക്കൽ, പി.എം.എൻ.പി. എന്നീ ചില കമ്പനികൾ സർക്കാരിനെ സമീപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഗുണമേന്മയുള്ള കേരളത്തിൽ പ്രായോഗികമായി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്നതാണെങ്കിൽ അനുമതി കൊടുക്കുന്നതിൽ തടസ്സമില്ല. അക്കാദ്യത്തിൽ കമ്പനികൾ തയ്യാറായാൽ അതിനാവശ്യമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കും. ക്വാറി ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്ക് ന്യായമായ വില ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ടവരുടെ യോഗം വിളിച്ച് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണെന്ന് ഞാൻ നേരത്തെ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി പറഞ്ഞതാണ്. അതിനാവശ്യമായ നടപടി ഇതിനകം സ്വീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ വില വർദ്ധനവുമൂലം കെട്ടിട നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ

തൊഴിലാളികൾ നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റുവകുപ്പുമന്ത്രിമാരുടെയും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെയും ഒരു യോഗം 6-ാം തീയതി ചേർന്നിരുന്നു. അക്കാശ്യത്തിൽ എടുത്ത ചില തീരുമാനങ്ങളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. അത് പ്രായോഗികമായി നടപ്പാക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകൾക്ക് ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആവശ്യമായ തീരുമാനങ്ങളും എടുത്തിട്ടുണ്ട്. 13-09-2017-ൽ മുഖ്യമന്ത്രിയും 29-07-16, 10-05-2017 എന്നീ തീയതികളിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രിയും മറ്റു സിമെന്റ് ഉൽപ്പാദകരെയും സിമെന്റ് ഡീലർമാരെയും വിളിച്ച് സിമെന്റ് വില വർദ്ധിക്കുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു. പൊതുവെ പോസിറ്റീവായ സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. വലിയ തോതിൽ ഇപ്പോൾ വില വർദ്ധിപ്പിച്ചില്ല. ഈ ആറ് മാസക്കാലത്തിനുള്ളിൽ ശങ്കർ സിമെന്റിന്റെ വില മാത്രമാണ് അൽപ്പം വർദ്ധിച്ചതെന്നാണ് എന്റെ കയ്യിലുള്ള വിവരം. മലബാർ സിമെന്റ് കഴിഞ്ഞ കാലത്തേക്കാൾ വില കുറച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് പരമാവധി വില കുറച്ച് സാധനങ്ങൾ ലഭിക്കാൻ വേണ്ടി പൊതുമേഖലയിലെ ഉൽപ്പാദന സ്ഥാപനം എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ആവശ്യമായ ആലോചനകളിലേയ്ക്ക് ഇനിയും പോകാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. വൈറ്റ് സിമെന്റിന്റെ വിലയും ട്രാൻസ്കൂർ സിമെന്റ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. നിർമ്മാണ

വസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും വില വർദ്ധനവ് തടയുന്നതിനും നിർമ്മാണ മേഖലയിലുണ്ടായിട്ടുള്ള പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിനും സത്യാനന്ദപടികളാണ് സർക്കാർ കൈക്കൊണ്ടിട്ടുള്ളത്. കൂടാതെ ക്വാറി ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ ലഭ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി പ്രത്യേക ആവശ്യത്തിനായി പതിച്ചു കൊടുത്ത ഭൂമിയിൽ ഖനനാനുമതി നൽകുന്നത് സംബന്ധിച്ച വിഷയംകൂടി സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ട്. ആ മേഖലയിൽ കൂടി നിയന്ത്രണത്തിന് വിധേയമായി നമുക്ക് ഖനനം ചെയ്യാനായാൽ കരിങ്കല്ലിന്റെ മേഖലയിലുള്ള പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. മണൽ ലഭ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി മണൽ അടിഞ്ഞുകൂടിയിട്ടുള്ള നദികളിൽ നിന്നും പരിസ്ഥിതിക്ക് കോട്ടംതട്ടാത്ത വിധത്തിൽ മണൽ ശേഖരിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചും സർക്കാർ പരിശോധന നടത്തിവരികയാണ്. ഇതിൽ റവന്യൂ പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ചില സ്ഥലത്ത് ഇടപെടുന്നുവെന്ന വിഷയം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിരുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നടന്ന യോഗത്തിൽത്തന്നെ അക്കാദമിയിൽ നിയമ വിധേയമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥാപനങ്ങളിലും അനാവശ്യമായ തടസ്സങ്ങളുണ്ടാകരുത്, മണൽ കൊണ്ടുപോകുന്ന ലോറികൾ വഴിയിൽ വച്ച് തടഞ്ഞ് പിടിക്കുന്ന സ്ഥിതി ഉണ്ടാകരുത്, ഉറവിടങ്ങളിൽ നിന്നും അനധികൃതമായി മണൽ കടത്തുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിശോധിച്ച് പിടിക്കും എന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള

തീരുമാനങ്ങളെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇഷ്ടിക നിർമ്മാണത്തിലുള്ള കാര്യം നേരത്തെ പറഞ്ഞതാണ്. സിമന്റ് സ്റ്റീൽ ഉല്പന്നങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലും ഇപ്പോൾ ഈ രണ്ടുമാസമായി അൽപ്പം വില വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഒരു കിലോയ്ക്ക് അൻപത് രൂപയ്ക്കുത്ത് വില വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അത്തരം മേഖലയിലുള്ള ഡീലർമാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടാനും ആവശ്യമായ നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടി സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ മലബാർ സിമന്റ്സിന്റെ ഉല്പന്നങ്ങൾക്ക് മാർക്കറ്റിൽ നല്ല ബ്രാൻ്റ് ഇകിറ്റിയുണ്ട്. അതിന്റെ ഉല്പാദനം വേണ്ട രൂപത്തിൽ മെച്ചപ്പെടുത്താനും ഉല്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ വില കുറയ്ക്കാനുമുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ? തമിഴ്നാട്ടിൽനിന്നും വ്യാപകമായി വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഇഷ്ടികയ്ക്ക് തോന്നിയ വില ഈടാക്കുകയാണ്. അതിനൊരു നിയന്ത്രണമേർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: കേരള മാർക്കറ്റിലേയ്ക്ക് ആവശ്യമായ സിമന്റിന്റെ എട്ട് ശതമാനം മാത്രമാണ് മലബാർ സിമന്റ്സ് ഇപ്പോൾ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്നത്. അത് ഇരട്ടിയാക്കി ഉല്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ട നടപടികളാണ് ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മലബാർ സിമന്റിന് തെക്കൻ കേരളത്തിൽ വേണ്ടത്ര വിൽപനയില്ല. മാർക്കറ്റിംഗ് രംഗത്ത്, ഇപ്പോൾ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന സാധനങ്ങൾ പരമാവധി മറ്റ് സിമന്റുകളെക്കാൾ വളരെ വിലകുറച്ചാണ്

കൊടുക്കുന്നത്. അത് കൊടുക്കാൻവേണ്ടിയുള്ള സമീപനം സ്വീകരിക്കും. പരമാവധി ഉല്പാദനം വർദ്ധിപ്പിച്ച് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമെന്ന നിലയ്ക്ക് നമുക്ക് ഇടപെടാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. മറ്റ് നാടുകളിൽ നിന്നും വരുന്ന ഇഷ്ടികകളുടെ വില കുറയ്ക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രത്യേകിച്ച് പാലക്കാട് ജില്ലയിൽ, അവിടുത്തെ ഉല്പാദന ചെലവിനേക്കാൾ വൻതോതിൽ വില വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന ഈ കാര്യത്തിൽ എങ്ങനെ ഇടപെടാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യം സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

(2) ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതികൾ

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ: സർ, രണ്ടുമൂന്ന് ദിവസമായി കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട പത്രമാധ്യമങ്ങളിലും മറ്റ് ദൃശ്യമാധ്യമങ്ങളിലും ഉന്നയിക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണിത്. എഡിറ്റോറിയൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പത്രമാധ്യമങ്ങളിലും ഈ വിഷയം വന്നു. തിരുവനന്തപുരം-കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിൽ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയൂണ്ടാകണം എന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്.

തിരുവനന്തപുരം കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിലെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ആവിഷ്കരിച്ച ലൈറ്റ്മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിൽ ഇപ്പോൾ അനിശ്ചിതത്വം

ഉണ്ടായിരിക്കുന്നു. അതിന് അടിയന്തരമായ ശ്രദ്ധ ഉണ്ടാകേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ഇവിടെ പ്രത്യേകമായി ബോധ്യപ്പെടുത്തുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം കോഴിക്കോട് നഗരത്തിലെ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും വേണ്ടിയാണ് യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി അന്ന് നാറ്റ്പാക് നടത്തിയ ഒരു ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡിയിൽ തിരുവനന്തപുരത്തും കോഴിക്കോടും ഇത് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമാണെന്ന് കണ്ടെത്തുകയും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിക്ക് രൂപം കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. തിരുവനന്തപുരത്തെ പള്ളിപ്പുറം മുതൽ പാപ്പനംകോടുവരെയുള്ള 21.5 കിലോമീറ്റർ ദൂരവും കോഴിക്കോട് മീൻചന്ത മുതൽ മെഡിക്കൽ കോളേജുവരെയുള്ള 13.2 കിലോമീറ്റർ ദൂരവുമാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. 2015 ജൂൺ മാസം യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ ഇതിലേയ്ക്കായി തിരുവനന്തപുരത്തെ പള്ളിപ്പുറം യാർഡ് നിർമ്മാണത്തിന് 10.11 ഹെക്ടർ സ്ഥലം നഷ്ടപരിഹാരം നൽകി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് ഹൈക്കോടതിയിൽ നിന്നും അനുമതിയും വാങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ 22 ലൈറ്റ്മെട്രോ സ്റ്റേഷനുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി സ്ഥലം കണ്ടെത്തുകയും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് റവന്യൂ വകുപ്പിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. അലൈൻമെന്റും സ്റ്റേഷനുകളുടെ ലൊക്കേഷനുകളും അംഗീകരിച്ച് 11-9-2015-ൽ ഭരണാനുമതി

പുറപ്പെടുവിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. 2015 സെപ്റ്റംബറിൽ മന്ത്രിസഭ ഡി.പി.ആർ. അംഗീകരിച്ച് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ തത്വത്തിലുള്ള അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. കൂടാതെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി ഡി.എം.ആർ.സി.(ഡെൽഹി മെട്രോ)യെ ഇടക്കാല കൺസൾട്ടന്റായി കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം 7-9-2016-ലെ മന്ത്രിസഭാ യോഗ തീരുമാനപ്രകാരം തിരുവനന്തപുരത്ത് ശ്രീകാര്യം, ഉള്ളൂർ, പട്ടം എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിൽ ഓരോ ഹൈ ഓവറുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ഡി.എം.ആർ.സി.യെ ടേൺ കീ കൺസൾട്ടന്റായി നിയമിച്ച് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒരു ഡിസൈൻ ഉണ്ടാക്കി, ടെണ്ടർ വിളിച്ച് പണി കഴിപ്പിച്ച്, സംസ്ഥാനത്തിന് കൈമാറുക എന്നുള്ളതാണ് തീരുമാനം. ടേൺ കീ കൺസൾട്ടന്റായി നിയമിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികൾ അവർ ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തു. കോഴിക്കോടും നിർദ്ദിഷ്ട ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി ഉൾപ്പെടെ മാനാഞ്ചിറ- മീൻചന്ത പാത വികസനത്തിനും അന്ന് ഈ ഗവൺമെന്റ് ഭരണാനുമതി നൽകി. അതനുസരിച്ച് ഡി.എം.ആർ.സി.യുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു, കുറേയധികം മുന്നോട്ടുപോയി. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, ഇപ്പോൾ സർക്കാർ ഇക്കാര്യത്തിൽ തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കാത്തതുകൊണ്ട് ഡെൽഹി മെട്രോ ഇതിൽ നിന്നും

പിൻമാറുന്നതായിട്ടാണ് പത്രമാധ്യമങ്ങളിലൂടെ വാർത്ത വന്നിരിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുമായിട്ടുള്ള എഗ്രിമെന്റ് അംഗീകരിച്ച് നൽകാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഡി.എം.ആർ.സി. പിൻമാറുന്നത് എന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാകുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പുതിയ മെട്രോ നയം അനുസരിച്ചുള്ള പുതിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഡി.എം.ആർ.സി. നമ്മുടെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇതുവരെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ പുതിയ മെട്രോ നയം അനുസരിച്ച് ഡി.എം.ആർ.സി. നൽകിയിട്ടുള്ള ആ റിപ്പോർട്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ല. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ പുതിയ മെട്രോ നയം അനുസരിച്ചുള്ള ലൈറ്റ് മെട്രോ പ്രോജക്ടിനുവേണ്ടിയുള്ള അംഗീകാരം നമുക്ക് ലഭ്യമാകുകയുള്ളൂ. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരം ലഭ്യമാകുന്നതിനുമുമ്പ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ മൂന്ന് മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനുവേണ്ടി മാത്രം ടെണ്ടർ വിളിക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം എടുത്തിരിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് ഇപ്പോൾ മനസ്സിലായിട്ടുള്ളത്. അത് വളരെ അപകടം ചെയ്യും. ഇതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, ഇത് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിദഗ്ദ്ധരെ ഉൾപ്പെടുത്താതെയുള്ള മേൽപ്പാലനിർമ്മാണം ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയെ തുരങ്കം വയ്ക്കാനുള്ളതാണ്. ഇതിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട മറ്റൊരു

കാര്യം, ലൈറ്റ് മെട്രോയ്ക്കുവേണ്ടി ഐക്ട്രിക് ഓവർ പണിയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു എന്നതാണ്. അതിനുമുമ്പ് അതിന്റെ പ്രോജക്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും അംഗീകരിച്ചു കിട്ടുന്നില്ല. പുതിയ മെട്രോ നയം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഡി.എം.ആർ.സി. നൽകിയിട്ടുള്ള ഈ പ്രോജക്ട് കേന്ദ്രത്തിൽ കൊടുത്ത് അംഗീകാരം വാങ്ങിയതിനുശേഷം മാത്രമേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കാവൂ എന്നുള്ളത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും മനസ്സിലാക്കണം. കാരണം ഇതിന്റെ അശാസ്ത്രീയത വളരെയധികമുണ്ട്. ഈ മേൽപ്പാലങ്ങൾ നിർമ്മിച്ചാൽ, പിന്നീട് പുതിയ മെട്രോ നയമനുസരിച്ച് ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ പ്രോജക്ട് നമുക്ക് അനുവദിച്ചുകിട്ടിയാൽ ഒരു പക്ഷേ ഈ പാലം പൊളിക്കേണ്ടിവരും. അതെല്ലാം മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള നടപടി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. മേൽപ്പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേന്ദ്ര ഏജൻസിയായ ഡി.എം.ആർ.സി.യെ സംസ്ഥാനത്തെ മൂന്ന് മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ചുമതലപ്പെടുത്തി 7-9-2016-ൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനമെടുത്ത് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചു. ഞാൻ പറഞ്ഞ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം അതാണ്, ഡി.എം.ആർ.സി. അതിൽ നിന്നും പിൻമാറി. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഡി.എം.ആർ.സി. പോലെയുള്ള കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഏജൻസി ഈ വലിയ

പ്രോജക്റ്റിൽ നിന്നും പിൻമാറിയത് എന്നതിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വ്യക്തത വരുത്തണം. രണ്ട് വർഷത്തിനു മുമ്പാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇത് തുടങ്ങിയത്. ഇപ്പോൾ ലക്നൗവിൽ ഈ പ്രോജക്ട് പൂർത്തീകരിച്ചു. മറ്റ് പല സംസ്ഥാന തലസ്ഥാനങ്ങളിലും ഇത് പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഇവിടെ ഒരു പ്രവൃത്തിയും ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. ഈ പദ്ധതിയുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുമെന്നുള്ള പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുന്നു. പക്ഷേ ആ പ്രഖ്യാപനം മാത്രമല്ല, തിരുവനന്തപുരം കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രോജക്ടാണ്. ഇതിലേയ്ക്കുവേണ്ട സമയബന്ധിതമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണം. തിരുവനന്തപുരം തലസ്ഥാന നഗരമാണ്. തലസ്ഥാന നഗരത്തെ അവഗണിക്കുന്ന ഒരു സമീപനമായിട്ടാണ് തലസ്ഥാനവാസികൾ ഇതിനെ കാണുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഇതുസംബന്ധിച്ച് നിലനിൽക്കുന്ന അനിശ്ചിതാവസ്ഥ അവസാനിപ്പിച്ച് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിലേയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികളുണ്ടാകണം. അതിലേയ്ക്കുവേണ്ടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധ ഇക്കാര്യത്തിലുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട

അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച രീതിയിൽ തലസ്ഥാന നഗരത്തിനനേരെയുള്ള ഒരു അവഗണനയുടെ പ്രശ്നവും വരുന്നില്ല. തലസ്ഥാന നഗരം അതിന്റെ യഥാർത്ഥ പ്രഭാവത്തോടെതന്നെ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള പദ്ധതികൾ തന്നെയാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചുവരുന്നത്. അതോടൊപ്പം, കൊച്ചി മെട്രോയുടെ മാതൃകയിൽ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ പങ്കാളിത്തത്തോടെ തിരുവനന്തപുരം-കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിൽ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് നേരത്തെ തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. ഇതിൽ ഡി.എം.ആർ.സി. ഒരു പദ്ധതിരേഖ തയ്യാറാക്കുകയും അത് അംഗീകരിക്കുകയും ഭരണാനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വിശദമായ പദ്ധതിരേഖയും സമഗ്രമായ ഗതാഗത പദ്ധതി റിപ്പോർട്ടും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. ഇതിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അംഗീകാരത്തിന്റെ പ്രശ്നമുണ്ട്. ഒരു വാദം വരുന്നത് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അംഗീകാരത്തിനുമുമ്പ് തന്നെ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകാമെന്നാണ്. അത് വിഷമം സൃഷ്ടിക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട്, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ അംഗീകാരത്തിനുശേഷം കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ട് നീക്കുന്നതായിരിക്കും നന്നാവുന്നത്. കാരണം കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ പങ്കാളിത്തത്തോടെയാണ് ഈ പദ്ധതി നടക്കേണ്ടത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഫിനാൻസ് സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിലുള്ള കമ്മിറ്റി സാമ്പത്തിക ബാധ്യത സംബന്ധിച്ച് വിശദമായി പരിശോധിക്കുന്നുണ്ട്. അത്

കൃത്യമായി വിലയിരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. കാരണം കൊച്ചിൻ മെട്രോ തുടങ്ങിയ അനുഭവം നമ്മുടെ മുന്തിലുണ്ട്. വമ്പിച്ച നഷ്ടത്തിലാണ് കൊച്ചിൻ മെട്രോ പോകുന്നത്. ആ ബാധ്യത എത്രത്തോളം വരുമെന്നത് സംബന്ധിച്ചും വിശദമായി പരിശോധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റും കേരളാ ഗവൺമെന്റും ഇക്കാര്യത്തിൽ നയങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത് ഏറ്റവും പ്രധാനമാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി മാത്രമേ നമുക്ക് ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. എന്നാൽ അതോടൊപ്പം തിരുവനന്തപുരം ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ പ്രാരംഭ നടപടികളുടെ ഭാഗമായാണ് ശ്രീകാര്യം, ഉള്ളൂർ, പട്ടം എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലെ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനും അതിനാവശ്യമായ സ്ഥലമെടുപ്പിനും വേണ്ടി 272 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ബഹുമാന്യനായ അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച രീതിയിലുള്ള ഒരു ആശങ്ക വേണ്ടതില്ല. ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിക്ക് തടസ്സമാകുന്ന തരത്തിലല്ല ഇത് വരാൻ പോകുന്നത്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആശങ്ക കൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് അത് പരിശോധിക്കുന്ന നിലയും സ്വീകരിക്കാം. കഴുള്ളട്ടം-കേശവദാസപുരം പാത വികസനത്തിനും സ്ഥലമെടുപ്പിനും സർക്കാർ ഭരണാനുമതി നൽകി നടപടിയാരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. 13.33 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള കോഴിക്കോട് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിക്ക് 8.2819 ഹെക്ടർ സർക്കാർ ഭൂമി ഡിപ്പോ യാർഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ പുതിയ മെട്രോ നയത്തിന് അനുസൃതമായി പദ്ധതിയിൽ മാറ്റങ്ങൾ ആവശ്യമായി

വരികയാണ്. ഞാൻ നേരത്തേ പ്രസ്താവിച്ചതുപോലെ, ഫിനാൻസ് സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിലുള്ള കമ്മിറ്റിയാണ് അത് പരിശോധിക്കുന്നത്. ആ പരിശോധനയ്ക്കുശേഷം സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരത്തോടെ കേന്ദ്രസർക്കാരിന് അയയ്ക്കുന്ന നിലപാടെടുക്കാം. അതിന്റെ ഭാഗമായി പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന കാര്യവും നമുക്ക് സ്വീകരിക്കാവുന്നതാണ്. ഇതിൽ നിന്നും സർക്കാർ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ പിന്മാറ്റമുണ്ടാകുന്ന ഒരു നിലയില്ല. സർക്കാർ ഈ പദ്ധതിയുടെ കൂടെത്തന്നെ നിലകൊള്ളുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ അതിന്റെ എല്ലാ വിശദാംശങ്ങളും പരിശോധിച്ച മാത്രമേ ആരംഭിക്കാൻ കഴിയൂ. DMRC ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അവരുടെ കോൺട്രാക്ട് പിരീഡ് അവസാനിച്ചതുകൊണ്ട് പിന്മാറിയിട്ടുണ്ട്. അത് ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് എന്തെങ്കിലും പ്രയാസം ഉണ്ടാക്കുന്നതല്ല എന്നാണ് തോന്നുന്നത്.

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ: സർ, മെട്രോ നിർമ്മാണ മേഖലയിൽ ഏറ്റവും പ്രാഗത്ഭ്യം തെളിയിച്ച പൊതുമേഖലാ സംരംഭമാണ് DMRC. അവർ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്ത പലസ്ഥലങ്ങളിലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പുതിയ മെട്രോ നയം അനുസരിച്ചുള്ള അനുമതി ലഭ്യമാകുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ ഇതിലേക്ക് വേണ്ടുന്ന നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിരിക്കും. ഇവിടെയും പ്രാഥമികമായ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ഗവൺമെന്റ് തന്നെ ക്യാബിനറ്റ് തീരുമാനമെടുത്ത് അവർക്ക് അനുമതി കൊടുത്തതാണ്. അതുകഴിഞ്ഞുള്ള എഗ്രിമെന്റ് വയ്ക്കുന്നതിന് ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുന്നില്ല. അത്

എന്തുകൊണ്ടാണ് എന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമാക്കണം. കാരണം ജലസേചന പോലെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അംഗീകാരം ലഭ്യമാകുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളാരംഭിച്ചു. കേരളത്തിൽ ഇതാരംഭിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ചകൾ നടന്ന സമയത്ത് ലക്നൗവിൽ പ്രവൃത്തികളാരംഭിച്ചു. ഇപ്പോൾ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഉദ്ഘാടനം നടക്കുകയാണ്. ഇത് വളരെ താമസിക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യമുള്ളതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ അനിശ്ചിതാവസ്ഥ അവസാനിപ്പിക്കണം. ഡൽഹി മെട്രോ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ്. ഡൽഹി ഗവൺമെന്റിന്റെയും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെയും സംയുക്ത സംരംഭമാണ് ഡൽഹി മെട്രോ. ഇത് അനിശ്ചിതമായി നീണ്ടുപോകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകും. ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി വളരെ അടിയന്തരമായി നടപ്പിലാക്കണം. മറ്റ് പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ആരംഭിച്ചത് പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്ന തീയതി വരെയായി. ഇവിടെ ചർച്ചകൾ നടത്തി കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോകാതെ, പുതുതായി ഒരു എഗ്രിമെന്റ് വയ്ക്കുന്നതിന്.....പ്രാഥമികമായി അവരെ ഏൽപ്പിച്ചുവെങ്കിൽ DMRC-യെ ഒഴിവാക്കിയത് എന്തുകൊണ്ടാണ് എന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വ്യക്തമാക്കണം. കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകണം.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, DMRC-യെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ്

ഒഴിവാക്കിയിട്ടില്ല. നാം കാണേണ്ടത്, DMRC എന്ന് നമ്മൾ പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലത്ത് നമുക്ക് ഇവിടെയൊരു മെട്രോയില്ല. ഇപ്പോൾ നമുക്ക് മെട്രോയുണ്ട്. കൊച്ചിൻ മെട്രോ ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തന പഥത്തിലാണ്. അതിന്റെ അനുഭവം നമുക്കുണ്ട്. അവരുടെ വൈദഗ്ദ്ധ്യം നമുക്ക് ലഭ്യമാവുകയും ചെയ്യും. DMRC ഈ ഘട്ടത്തിൽ അവരുടെ കരാർ കാലാവധി അവസാനിച്ചതുകൊണ്ട് പിൻവാങ്ങുകയാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. പിൻവാങ്ങി കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ബാക്കി കാര്യങ്ങൾ എന്താണെന്ന് സംബന്ധിച്ച് തുടർച്ചയായി ആലോചിച്ച് വേണ്ടത് ചെയ്യാം. ഈ പദ്ധതിയിൽ നിന്നും ഒരു കാരണവശാലും സർക്കാർ പുറകോട്ട് പോയിട്ടില്ല.