

**സബ്മിഷൻ**

**(1) ദേശീയപാത 766-ലെ യാത്രാനിരോധനം**

ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, കോഴിക്കോട്-കൊല്ലംഗൽ ദേശീയ പാതയിൽ രാത്രിയാത്രാ നിരോധനത്തിന് പുറമെ പകലുംകൂടി നിരോധിക്കണമെന്ന രീതിയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് വലിയ പ്രക്ഷോഭമാണ് വയനാട്ടിൽ ഉയർന്നുവന്നിരുന്നത്. രണ്ട് ലക്ഷത്തിലധികം ആൾക്കാർ നിരന്തരമായി പങ്കെടുത്തിട്ടുള്ള പ്രക്ഷോഭമാണ് നടന്നത്. എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളും വയനാട്ടിലെ മൂന്ന് എം.എൽ.എ.മാരും ചേർന്നുകൊണ്ട് വലിയൊരു ആക്ഷൻ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ച് അവിടെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. പ്രകാശ് ജാവദേക്കറുമായി സംസാരിക്കുകയും അദ്ദേഹമൊരു വിദഗ്ദ്ധസമിതി രൂപീകരിച്ച് പരിശോധന നടത്തുമെന്ന് അറിയിച്ചെങ്കിലും യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിരുന്നില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റിന്റെ അഭിപ്രായവും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. കേരള ഗവൺമെന്റ് എലവേഷൻ പാതയുൾപ്പെടെയുള്ള

ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങളും മുന്നോട്ടുവെച്ചിട്ടുണ്ട്. വളരെ അനുകൂലമായ നിലപാടാണ് കേരള ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പക്ഷെ കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റിന്റെയും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെയും അനുകൂല നിലപാടും യോജിച്ച അഭിപ്രായവുമുണ്ടാക്കിയെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനാവശ്യമായ നടപടി കേരള ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ കൂടുതൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റുമായി ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യാനും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ ഇപ്പോൾ നടത്തിയ സമ്മർദ്ദത്തോടൊപ്പം കൂടുതൽ ശക്തമായ രീതിയിലുള്ള ഇടപെടൽ നടത്താനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോയെന്നാണ് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ ഉന്നയിക്കുന്നത്.

മുഖ്യമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി വ്യവസായവും സ്പോർട്സും യുവജനകാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ): സർ, ദേശീയപാത 766-ലൂടെയുള്ള രാത്രികാല യാത്രാനിരോധനം സംബന്ധിച്ച് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതിയിൽ ഫയൽ ചെയ്ത കേസിൽ കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയ സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ ഒരു കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ച് രാത്രിയാത്ര പുനഃസ്ഥാപിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എലവേറ്റഡ് ഹൈവേ

നിർമ്മിക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് കമ്മിറ്റി സമർപ്പിച്ചത്. പ്രസ്തുത നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഏകദേശം 500 കോടി രൂപ ചെലവ് കണക്കാക്കിയിരുന്നു. ചെലവിന്റെ അമ്പത് ശതമാനം വഹിക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ തയ്യാറാണെന്ന് അറിയിക്കുകയും നടപ്പുവർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ 250 കോടി രൂപ വകയിരുത്തുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ കേന്ദ്ര വനം-പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയം ഈ നിർദ്ദേശത്തെ എതിർക്കുകയും തുടർന്ന് അറ്റോർണി ജനറലിന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം കേന്ദ്ര കാബിനറ്റ് സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ മറ്റൊരു സെക്രട്ടറിതല സമിതിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് വിടുകയും ചെയ്തു. കേന്ദ്ര വനം-പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയം കർണ്ണാടക സർക്കാരിന്റെയും കേരളത്തിന്റെയും കേന്ദ്ര ഗതാഗത സെക്രട്ടറിയുടെയും നിർദ്ദേശങ്ങളെ ശക്തമായി എതിർക്കുന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചത്. തുടർന്ന് കമ്മിറ്റി നിലവിലുള്ള രാത്രി യാത്രാനിരോധനം തുടരുന്നതിനും സംസ്ഥാന പാത 90-ഉം ദേശീയ പാത 275-ഉം സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ ദേശീയ പാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശം സമർപ്പിക്കുകയും ഇതിന്മേൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീംകോടതി കേന്ദ്ര വനം മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അഭിപ്രായം തേടിയിരിക്കുകയാണ്. എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ നിർമ്മിക്കാമെന്ന നിർദ്ദേശം

നടപ്പിലാക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രിക്ക് കത്തയച്ചെങ്കിലും ബദൽ റൂട്ട് എന്ന നിലപാടാണ് കേന്ദ്രം ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. വയനാടിന്റെ ജീവനാധിയായ ദേശീയ പാത-766 അടച്ചുപൂട്ടുന്നത് ജില്ലയുടെ ടൂറിസം മേഖലയെയും ജനങ്ങളുടെ ജീവനോപാധികളെയും ഉത്തര കേരളത്തിന്റെ മറ്റു ഭാഗങ്ങളെയും സാരമായി ബാധിക്കുമെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാട്ടി കേന്ദ്രത്തിന് വീണ്ടും നിവേദനം സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുടർന്നാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്.

(2) സ്ഥലമെടുപ്പ് പാക്കേജ് നടപ്പാക്കൽ

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്ൻ ടെർമിനലിന് അനുബന്ധമായി മെയിൻ റോഡ് സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നതിനും എറണാകുളം ജില്ലയിലെ കടമക്കുടി, ചേരാനെല്ലൂർ, ഏലൂർ നോർത്ത്, ഇടപ്പള്ളി സൗത്ത്, ഇടപ്പള്ളി എന്നീ വില്ലേജുകളിൽപ്പെട്ട ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തിരുന്നു. ആകെ എഴുന്ന്റോളം പേരുടെ സ്ഥലമാണ് ഇത്തരത്തിൽ ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ളത്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായി. ജില്ലാതല പർച്ചേസ് കമ്മിറ്റി നിശ്ചയിച്ച പ്രകാരം 315 കുടുംബങ്ങൾ ഇത് അംഗീകരിച്ചിരുന്നു. എൽ.എ. ആക്ട് പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കപ്പെട്ടവരിൽ ചിലർ

പിന്നീട് ഡി.എൽ.പി.സി. പ്രകാരമുള്ള നഷ്ടത്തിന് സന്നദ്ധത അറിയിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. മൂലമ്പിള്ളി, വടുതല, കോതാട്, മുളവുകാട്, ഇതിയൂർ എന്നിവിടങ്ങളിലാണ് പുനരധിവാസത്തിന് ഭൂമി കണ്ടെത്തിയത്. നഷ്ടപരിഹാരത്തിന്റെ ഭാഗമായി 4 സെന്റ് ഭൂമിയും വിട്ടുനൽകുന്ന അധിക ഭൂമിക്കുള്ള വിലയും ഷിഫ്റ്റിംഗ് ചാർജ്ജ് ഇനത്തിൽ 10,000/- രൂപയും പുതിയ വീടിന്റെ ബിൽഡിംഗ് പെർമിറ്റും ഹാജരാക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് പൈലിംഗ് ചാർജ്ജ് ഇനത്തിൽ 75,000/- രൂപയും പ്രതിമാസം 5,000/- രൂപ വീട്ടുവാടകയും നിശ്ചയിച്ചിരുന്നു. പുനരധിവാസത്തിനുള്ള സ്ഥലത്ത് വെള്ളം, വൈദ്യുതി, റോഡ് എന്നീ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ സർക്കാർ ഒരുക്കിക്കൊടുക്കുന്നത് വരെയാണ് വീട്ടുവാടക നിശ്ചയിച്ചത്. ഇത് യഥാസമയം തുടർന്ന് നടത്തുന്നതായി കാണുന്നില്ല. എന്നാൽ പാക്കേജിന്റെ ഭാഗമായി കുടിയിറക്കപ്പെട്ട കുടുംബത്തിലെ ഒരംഗത്തിന് ജോലി ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനോട് സർക്കാർ അന്ന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിരുന്നു. ഇത് എഗ്രിമെന്റിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചിരുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് തികച്ചും നിരുത്തരവാദപരമായ സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും കർശനമായ

ഇടർന്നുപടി അനിവാര്യമായി വന്നിരിക്കുകയാണ്.

അതുപോലെത്തന്നെ പ്രധാനപ്പെട്ട മറ്റൊരു കാര്യം, പുനരധിവാസത്തിനുള്ള ഭൂമിയെ സംബന്ധിച്ചാണ്. വെള്ളക്കെട്ടുള്ള പ്രദേശമായതിനാൽ വീട് നിർമ്മിക്കാനാകാത്ത സാഹചര്യം രൂപപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പ്രദേശത്ത് നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള ചില വീടുകളിൽ വിള്ളൽ വീണിട്ടുള്ളതായി കാണാൻ കഴിയും. നിലവിൽ അനുവദിക്കപ്പെട്ട സ്ഥലത്ത് ആകെ 315 കുടുംബങ്ങളിൽ 42 കുടുംബങ്ങൾ മാത്രമാണ് വീട് നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. പ്രസ്തുത സ്ഥലം വെള്ളക്കെട്ട് ഉണ്ടായിരുന്ന പ്രദേശമാണെന്നും നികത്തിയെടുത്ത പ്രദേശമാണെന്നും പൊതുമരാമത്ത് കെട്ടിട വിഭാഗം അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ 28-10-2008-ൽ സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ചെളിയും മണ്ണും ഇടകലർന്ന മണ്ണായതിനാൽ വീടുകളുടെ അടിത്തറ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് കോക്കനൈട്ട് പൈലിംഗ് ആവശ്യമാണെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതേസമയം, ഈ മേഖലയിൽ വീട് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് CRZ-ന്റെ അനുമതി വേണമെന്നുള്ള ആവശ്യവും ഉയർന്നുവന്നിരിക്കുകയാണ്. നാടിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി ജനിച്ചുവീണ ഭൂമിയും വീടും തൊഴിലിടവും വീട്ടുതരുന്നതിന് സന്നദ്ധമായവർക്ക് അർഹമായ പരിഗണന

നൽകണമെന്നുള്ളത് അത്യാവശ്യമാണ്. നിലവിലുള്ള വെള്ളക്കെട്ട്മൂലം വീട് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവിക്കുന്ന സാഹചര്യം പ്രത്യേകമായി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടും അവിടെ മത്സ്യബന്ധനത്തിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ കുറ്റിവല പഠിച്ചുനീക്കിയ സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടും പുനരധിവാസ ഭൂമി ഉപയോഗ്യമാക്കുന്നതിന് സർക്കാർ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും മൂലമ്പിള്ളി പാക്കേജിന്റെ ഭാഗമായി കുടിയിറക്കപ്പെട്ട കുടുംബത്തിലെ അംഗത്തിന് ജോലി സാധ്യത പോർട്ട് ട്രസ്റ്റുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് ഉറപ്പാക്കണമെന്നും അതുപോലെ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ കുറ്റിവല നീക്കം ചെയ്തതിന് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിനും..... ഇത് ഒരു പ്രശ്നമായി സമൂഹത്തിൽ ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരമൊരു പ്രത്യേക സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത്..... വാർത്തകൾ വരുന്നതെല്ലാം പ്രത്യേകിച്ച് പരിഗണിച്ച് റവന്യൂ സെക്രട്ടറി ആരെയെങ്കിലും പ്രത്യേകം ചുമതലപ്പെടുത്തുക. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ഹൈ-ലെവൽ ഓഫീസറെ ചുമതലപ്പെടുത്തി ഈ പാക്കേജ് കാലദേശ-പരിതസ്ഥിതികൾ കണക്കിലെടുത്ത് നടപ്പാക്കുന്നതിന് തടസ്സമായിട്ടുള്ള എന്തെങ്കിലുമുണ്ടെങ്കിൽ ആ തടസ്സങ്ങൾ നീക്കി

അടിസ്ഥാനപരമായ പരിഹാരം കാണുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ., എസ്. ശർമ്മ ഉന്നയിച്ച സബ്മിഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ കാര്യങ്ങളും അദ്ദേഹത്തിന് നല്ലതുപോലെ അറിയാവുന്നതാണ്. 2008-ൽത്തന്നെ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള കരാറിനെ തുടർന്നുള്ള നടപടികളാണ് ഇതിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്.

ഐ.സി.ടി.ടി. വല്ലാർപാടം പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങൾക്ക് 19-03-2008-ലെ സ.ഉ.(എം.എസ്.) നം. 62/2008/ആർ.ഡി. പ്രകാരം ന്യായമായ ഒരു പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. പ്രസ്തുത പാക്കേജ് പ്രകാരം കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്ക് 5 സെന്റ് ഭൂമിവരെ നഷ്ടപ്പെടുന്ന അവസരത്തിൽ 5 സെന്റും 5 സെന്റിന് മുകളിലോട്ട് ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് 6 സെന്റും ഭൂമി നൽകേണ്ടതാണെന്നും വീട് നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് വീട് വാടകയ്ക്കായി 50,000/- രൂപ വരെയുള്ള തുക നൽകേണ്ടതാണെന്നും പ്രാഥമിക ചെലവുകൾക്കായി 10,000/- രൂപ നൽകേണ്ടതാണെന്നും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. കൂടാതെ അപ്രകാരം



നൽകുന്ന ഭൂമി വാസയോഗ്യമാക്കുന്നതിനും വാടകയ്ക്കായി 50,000/- രൂപ വരെ നൽകുന്നതിനും പ്രാഥമിക ചെലവുകൾക്കായി 10,000/- രൂപ വീതം നൽകുന്നതിനും വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവ് കണ്ടിജൻസി ഫണ്ടിൽനിന്നും താൽക്കാലികമായി ചെലവിടണമെന്നും അതിനുശേഷം പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിൽനിന്ന് ലഭ്യമാക്കണമെന്നുമാണ് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരുന്നത്. അതനുസരിച്ചുള്ള ഫണ്ട് പിന്നീട് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനുവേണ്ടി നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിച്ച കുടുംബങ്ങളുടെ പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പ്രകാരം മൊത്തം 315 കുടുംബങ്ങൾക്ക് ഭൂമി അനുവദിച്ചു പട്ടയം വിതരണം ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. ഇതിൽ വടുതല, കാക്കനാട്, തുതിയൂർ, മുളവുകാട്, മൂലമ്പിള്ളി, കോതാട് എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഭൂമി അനുവദിച്ചവർക്ക് 31-07-2012-ലും വാഴക്കാല, തുതിയൂർ എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഭൂമി അനുവദിച്ചവർക്ക് 31-07-2013-ലും തൈക്കാവുകുളം എന്ന സ്ഥലത്ത് ഭൂമി അനുവദിച്ചവർക്ക് 30-09-2013-ലും അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളായ റോഡ്, വൈദ്യുതി, കുടിവെള്ളം എന്നിവ ഒരുക്കിയിട്ടുള്ളതുമാണ്.

23-11-2011-ലെ സ.ഉ.(സാധാ) നം. 5469/2011/ആർ.ഡി. പ്രകാരം

കുടിയൊഴിപ്പിച്ച അർഹതപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങൾക്ക് സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത തീയതി മുതൽക്കോ അല്ലെങ്കിൽ 06-02-2008 മുതൽക്കോ 6 മാസക്കാലം വരെ 5,000/- വീതം വാടക നൽകിയിരുന്നു. ആയതനുസരിച്ച് വാടകയിനത്തിൽ നൽകാനുള്ള മുഴുവൻ തുകയും വിതരണം ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്.

പുനരധിവാസ പാക്കേജിന്റെ പുരോഗതി നിരീക്ഷിക്കുന്നതിനായി ഏർപ്പെടുത്തിയിരുന്ന മോണിറ്ററിംഗ് കമ്മിറ്റി മീറ്റിംഗ് റവന്യൂ വകുപ്പ് മന്ത്രിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ 16-11-2016-ൽ ചേർന്ന യോഗത്തിന്റെ തീരുമാനപ്രകാരം പുനരാരംഭിക്കുകയും തുടർന്ന് എല്ലാ മാസങ്ങളിലും മീറ്റിംഗ് നടത്തി പുരോഗതി നിരീക്ഷിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

പുനരധിവാസ പ്ലോട്ടുകളിൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യം ലഭ്യമായിട്ടില്ലെന്ന് മോണിറ്ററിംഗ് കമ്മിറ്റി അംഗങ്ങൾ അറിയിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എല്ലാ പ്ലോട്ടുകളുടെയും നിലവിലെ സ്ഥിതി ലഭ്യമാക്കുവാൻ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് (കെട്ടിടം) നിർദ്ദേശം നൽകിയതിനെ തുടർന്ന് വടുതല, മൂലമ്പിള്ളി, കോതാട്, മുളവുകാട് എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലെ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഈ റിപ്പോർട്ടിൻപ്രകാരം പ്രസ്തുത സ്ഥലങ്ങളിൽ റോഡ്, ശുദ്ധജല വിതരണം,

വൈദ്യുതി വിതരണം, ഓട നിർമ്മാണം എന്നിവ ലഭ്യമാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ടെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, പ്രസ്തുത സ്ഥലത്ത് വീടുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ശക്തമായ പൈൽ ഫൗണ്ടേഷനും ആവശ്യമുള്ളതായി അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

തുതിയൂർ പുനരധിവാസ സ്ഥലത്തെ സംബന്ധിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് 28-10-2018-ന് ലഭ്യമാക്കിയ റിപ്പോർട്ടിൽ പ്രസ്തുത സ്ഥലത്ത് വീട് പണിയുന്നതിന് പൈൽ ഫൗണ്ടേഷൻ വേണ്ടതാണെന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നിലവിൽ പണിത വീടുകൾക്ക് വിള്ളലുകൾ വരാൻ കാരണം കൺസ്ട്രക്ഷൻ ഡിഫക്ടാണെന്നും വീട് താഴുന്നത് ശരിയായ കൺസ്ട്രക്ഷൻ അല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണെന്നും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

പൈലിംഗ് ചാർജ്ജിനായി ബിൽഡിംഗ് പെർമിറ്റ് സഹിതം അപേക്ഷ നൽകുന്നവർക്ക് തുക അനുവദിച്ചു നൽകിയിട്ടുള്ളതാണ്. ശ്രീമതി കെ. ആർ. രമണിക്ക് വടുതലയിൽ അനുവദിച്ച പ്ലോട്ടിൽ തെങ്ങിൻ കുറ്റി പൈൽ അടിച്ചു കരിങ്കൽ പാക്കിംഗ് നൽകി ചുറ്റുമതിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് 3,91,726/- രൂപയും മണ്ണിട്ട് നികത്തുന്നതിന് 1,05,177/- രൂപയും അനുവദിക്കുകയും പണി പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്.

ഇതോടെ ഐ.സി.ടി.ടി. വല്ലാർപാടം പദ്ധതി പ്രകാരം അനുവദിച്ച

പുനരധിവാസ പ്ലോട്ടുകളിൽ വെള്ളക്കെട്ടുമൂലമുള്ള പരാതികൾ പൂർണ്ണമായും തീർപ്പാക്കിയിട്ടുള്ളതും ആയത് മോണിറ്ററിംഗ് കമ്മിറ്റി അംഗങ്ങൾ അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്.

കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട ഓരോ കുടുംബത്തിലെയും ഒരാൾക്ക് യോഗ്യത അനുസരിച്ച് ജോലി നൽകുന്നതിനാവശ്യമായ തുടർനടപടി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കൈക്കൊള്ളുന്നതാണെന്ന് ഉത്തരവായിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ 19.05.2008-ലെ NMDP/NH-LA/06-C നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം, അവരുടെ കുത്തുപ്രകാരം, ഒരു വിദേശ സ്ഥാപനവുമായി BOT വ്യവസ്ഥയിലുള്ള പ്രോജക്ട് ആയതിനാൽ ജോലി നൽകാമെന്നുള്ള വ്യവസ്ഥ പാലിക്കാൻ നിർവ്വാഹമില്ലെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. പാക്കേജ് പ്രകാരം റവന്യൂ വകുപ്പിൽനിന്നും സ്വീകരിക്കേണ്ട നടപടികൾ മോണിറ്ററിംഗ് കമ്മിറ്റിയുടെ നിർദ്ദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തുടർന്നും സ്വീകരിക്കുന്നതും ആവശ്യമായ തീരുമാനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതുമാണ്.

(3) ശമ്പള വിതരണം

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ: സർ, അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന്റെ പ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു വിഷയമാണ് ഞാൻ സബ്മിഷനിലൂടെ ഉന്നയിക്കുന്നത്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് കൃത്യമായി ശമ്പളം നൽകുക,  
 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ ശമ്പളപരിഷ്കരണം നടപ്പിലാക്കുക,  
 ജീവനക്കാർക്ക് ഡി.എ. കുടിശ്ശിക അനുവദിക്കുക, തടഞ്ഞുവെച്ച പ്രമോഷനുകൾ  
 അനുവദിക്കുക തുടങ്ങി നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് അടിയന്തര  
 പരിഹാരമുണ്ടാക്കണമെന്നതാണ് എന്റെ സബ്മിഷൻ. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-  
 യിലെ ഒരു വിഭാഗം തൊഴിലാളികളുടെ സംഘടനയായ ഐ.എൻ.ടി.യു.സി.  
 യൂണിയനും ഞാൻ പ്രസിഡന്റായുള്ള ഡ്രൈവേഴ്സ് യൂണിയനും സംയുക്തമായി  
 ടി.ഡി.എഫ്. (ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡെമോക്രാറ്റിക് ഫ്രണ്ട്)-ന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ഇന്ന്  
 സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി തൊഴിലാളികൾ പണിമുടക്കുകയാണ്.  
 സി.ഐ.ടി.യു., എ.ഐ.ടി.യു.സി. എന്നീ സംഘടനകളിലെ തൊഴിലാളികൾ  
 ഉൾപ്പെടെയുള്ള 70 ശതമാനം ആളുകളും ഇതിൽ പങ്കെടുക്കുന്നുണ്ട്.  
 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രതിസന്ധി  
 നേരിടുമ്പോഴും നിസംഗത തുടരുന്ന സർക്കാർ നിലപാടിനെതിരെയെയാണ് എല്ലാ  
 തൊഴിലാളികളും ഈ സമരത്തിൽ പങ്കെടുക്കുന്നത്. ശമ്പളം കിട്ടാൻ എല്ലാ  
 മാസവും സമരം ചെയ്യേണ്ട ഗതികേടിലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.  
 ജീവനക്കാർ. ഇത് ഒരു ഭരണകൂടത്തിന് ഭ്രഷണമല്ല. തൊഴിലാളി വർഗ്ഗത്തിന്റെ

വക്താക്കളെന്ന് അവകാശപ്പെടുന്ന സി.പി.ഐ.(എം.) നേതൃത്വം നൽകുന്ന ഒരു സർക്കാരിന് ജോലി ചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് ശമ്പളം നിഷേധിക്കുന്നതിൽ എന്ത് ന്യായമാണ് നിരത്താനുള്ളത്? എല്ലാ മാസവും അവസാനത്തെ പ്രവൃത്തിദിവസത്തിലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം നൽകിവരുന്നത്. ഈ മാസം ഇതുവരെ അവർക്ക് ശമ്പളം കിട്ടിയിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞമാസം 11-ാം തീയതിയിലും 18-ാം തീയതിയിലുമായി രണ്ടു ഗഡുക്കളായി ശമ്പളം നൽകി. അതും പൂർണ്ണമായും നൽകിയിട്ടില്ല. ഈ മാസം അതിലേറെ ഗുരുതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷമാണ് ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് സർക്കാർ നൽകിവരുന്ന പ്രതിമാസ ധനസഹായത്തിൽ 5 കോടി രൂപ ഈ മാസം കുറച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സർക്കാർ ഉത്തരവുണ്ട്. പ്രതിമാസ ധനസഹായത്തിൽ കഴിഞ്ഞ ജൂൺ മാസം മുതൽ ഇപ്രകാരം 14 കോടി രൂപയുടെ കുറവാണ് സർക്കാർ വരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. 20 കോടി രൂപയുടെ പ്രതിമാസ ധനസഹായം നൽകിയിട്ടുപോലും പ്രതിസന്ധി തരണം ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇതോടെ കൂടുതൽ പ്രതിസന്ധിയിലായിരിക്കുകയാണ്. ഒക്ടോബർ മാസത്തെ ശമ്പളം 30 ദിവസം

വൈകുമെന്നാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എം.ഡി. പറയുന്നത്. ഇതുമായി  
 ബന്ധപ്പെട്ട എം.ഡി.-യുടെ കത്താണ്. 20 കോടി രൂപയിൽ കുറവ്  
 വരുത്താതെയും അധികമായി 50 കോടി രൂപയും ചേർത്ത് 70 കോടി രൂപ  
 അനുവദിച്ചില്ലെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ ഒരു മാസത്തെ ശമ്പളം  
 കുടിശ്ശികയായി മാറും. അതിനാൽ 70 കോടി രൂപ അനുവദിക്കണമെന്നും  
 ഗവൺമെന്റിനോട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്നും  
 അദ്ദേഹത്തിന്റെ കത്തിൽ പറയുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഒക്ടോബർ മാസത്തെ ശമ്പളം  
 വൈകുമെന്ന് പറയുന്നു. നവംബർ മാസത്തിലെ ശമ്പളം എപ്പോൾ നൽകും? ഒരു  
 മാസത്തെ ശമ്പളം കട്ട് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നീക്കമാണ് ഗവൺമെന്റ് ഇതിലൂടെ  
 നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്നാണ് മനസ്സിലാകുന്നത്. വേണ്ടത്ര  
 കൂടിയാലോചനകളില്ലാതെ, ചർച്ചകളില്ലാതെ പ്രൊഫ. സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ട്  
 നടപ്പിലാക്കിയതാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഇന്നത്തെ പ്രതിസന്ധിക്ക്  
 പ്രധാന കാരണം. പ്രൊഫ. സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ട് നടപ്പിലാക്കുന്ന 2  
 വർഷത്തേക്ക് മറ്റൊരിടത്തുനിന്നും കടം വാങ്ങരുതെന്നും ശമ്പളവും പെൻഷനും  
 നൽകാനുള്ള തുക സർക്കാർ നൽകുമെന്നും ഉറപ്പു നൽകിയിരുന്നു. ആ ഉറപ്പ്  
 സർക്കാർ പാലിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ബാധ്യത മുഴുവൻ ഈ സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞതാണ്. ആ ബാധ്യത മുഴുവൻ ഏറ്റെടുത്തില്ലെങ്കിൽ പ്രതിസന്ധി അതിരുകഴിയാകും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നിലനിൽപ്പുതന്നെ അപകടത്തിലാകുമെന്ന സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ടാകുകയാണ്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽനിന്നും വിരമിച്ച ജീവനക്കാരുടെ പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ഡെയിലി കളക്ഷനിൽ നിന്നും 10 ശതമാനം തുക ട്രഷറിയിൽ നിക്ഷേപിക്കണമെന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീംകോടതി വിധിയുണ്ട്. വിധിയുടെ പകർപ്പ് എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്. അതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ 41 കോടി രൂപ ട്രഷറിയിൽ നിക്ഷേപിച്ചിരുന്നു. ഈ തുക വകമാറ്റാൻ പാടില്ലെന്ന നിർദ്ദേശമുണ്ട്. എന്നാൽ ഇപ്രകാരം നിക്ഷേപിച്ചിരുന്ന 41 കോടി രൂപ ധനകാര്യവകുപ്പ് വകമാറ്റി ചെലവഴിച്ചു. ഇടിവെട്ടിയവനെ പാമ്പുകടിച്ച സ്ഥിതിയാണ് ഇതുമൂലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയാണ്. ഈ 41 കോടി രൂപ ട്രഷറിയിൽ ഉണ്ടായിരുന്നവെങ്കിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീംകോടതിയുടെ അനുമതിയോടുകൂടി ആ തുക ശമ്പള വിതരണത്തിനായി വിനിയോഗിക്കാമായിരുന്നു. അതുപേടിച്ച് ഇപ്പോൾ



കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യയിലാണ് 10 ശതമാനം തുക ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യുന്നത്. മറ്റൊരു പ്രധാനകാര്യം, 2016-ൽ നടപ്പിലാക്കേണ്ട കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളപരിഷ്കരണം ഇതുവരെ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്ത് അതിനുള്ള ചർച്ചകൾ ആരംഭിച്ചതാണ്. ഇപ്പോൾ മൂന്നര വർഷമായി അതിനുള്ള ചർച്ചകൾപോലും നടക്കുന്നില്ല. ശമ്പളപരിഷ്കരണം അടിയന്തരമായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ചർച്ചകൾ വിവിധ യൂണിയനുകളുമായി നടത്തണം. ജീവനക്കാർക്ക് 23 ശതമാനം ഡി.എ. കുടിശ്ശിക നൽകാനുണ്ട്. അത് നൽകുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അയ്യായിരത്തോളം ഡ്രൈവർമാർ ഉൾപ്പെടുന്ന സംഘടനയുടെ പ്രസിഡന്റാണ് ഞാൻ. ഡ്രൈവർമാർക്ക് ഈ ഭരണകാലം പീഡനകാലമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. 8 മണിക്കൂർ ജോലിക്കുപകരം ഡ്രൈവർമാരെക്കൊണ്ട് 12 മണിക്കൂർ ജോലി ചെയ്യിപ്പിക്കുകയാണ്. കറക്ടഡ് ട്രെയിനിംഗ് എന്നൊരു സംവിധാനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലുണ്ട്. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കറക്ടഡ് ട്രെയിനിംഗിന് പോകുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് ആ ദിവസത്തെ അറ്റൻഡൻസും ശമ്പളവും നൽകാറുണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ഇത് രണ്ടും

നിഷേധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ ഇക്കാര്യങ്ങൾ വളരെ അടിയന്തരമായി നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. മൂന്നര വർഷമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ ജീവനക്കാർക്ക് പ്രമോഷനുകൾ നൽകുന്നില്ല. അതെല്ലാം തടഞ്ഞുവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇത് വളരെ ഗുരുതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷമാണ്. ഇനി സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് ആശ്രിത നിയമനത്തിന്റെ കാര്യമാണ്. മൂന്നരവർഷക്കാലത്തിനിടയിൽ ഡ്രൈവർമാരുൾപ്പെടെ 284 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരാണ് മരണപ്പെട്ടത്. അവരുടെ ആശ്രിതരിൽ ഒരാളിനുപോലും ഇതുവരെ ആശ്രിതനിയമനം വഴി ഈ ഗവൺമെന്റ് ജോലി കൊടുത്തിട്ടില്ല. അടുത്തതായി മെഡിക്കൽ ഇൻഷുറൻസിന്റെ കാര്യമാണ് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഡ്രൈവർമാരും കണ്ടക്ടർമാരും ഉൾപ്പെടെയുള്ള ജീവനക്കാർ എപ്പോഴും അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നതാണ്. മെഡിക്കൽ ഇൻഷുറൻസ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ ഇതുവരെ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല. ഇക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് വളരെ ഗൗരവത്തോടെ ആലോചിക്കണം. മെഡിസെപ്പ് പോലുള്ള പദ്ധതികൾ സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുന്ന ഈ സമയത്ത് ഇക്കാര്യങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലും നടപ്പിലാക്കേണ്ടതെന്നാണ്

എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇപ്പോൾ നിയമനങ്ങൾ നടക്കുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർക്ക് ശമ്പളവും ജനങ്ങൾക്ക് ബസ്സുമില്ലാത്ത സ്ഥിതിയാണ്. കിഫ്ബി വഴി പ്രതിവർഷം 3000 ബസ്സുകൾ റോഡിൽ ഇറക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. എന്നാൽ 101 ബസ്സുകളാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് ഇറക്കിയത്. കിഫ്ബി വഴിയും ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകൾ ഇറക്കുമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ നിന്ന് പോയപ്പോൾ 2130 കോടി രൂപയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കടമായി ഉണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ അത് 4320 കോടി രൂപയായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പള വിതരണം, അവർക്ക് ഡി.എ. കുടിശ്ശിക തുടങ്ങിയ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എനിക്ക് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്. ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്ത് സമരം നടക്കുകയാണ്. തൊഴിലാളികളുടെയും പൊതുജനങ്ങളുടെയും താൽപ്പര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നല്ല നിലയിൽ മുന്നോട്ട് നയിക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെയും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെയും ഭാഗത്തുനിന്നും ആത്മാർത്ഥമായ പിൻതുണ

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഈ അവസരത്തിൽ ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുൻ മന്ത്രികൂടിയായ വി. എസ്. ശിവകുമാർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ ഇപ്പോഴത്തെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയും ജീവനക്കാർ അനുഭവിക്കുന്ന ദുരിതവുമാണ് ഇവിടെ വിശദീകരിച്ചത്. അതിൽ കുറേ കാര്യങ്ങൾ ഞാൻ നിഷേധിക്കുന്നില്ല. കാരണം, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലാണ്. അതെങ്ങനെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നതാണ് രണ്ടാമത്തെ പ്രശ്നം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സ്വന്തം വരുമാനവും സർക്കാർ ധനസഹായവും ചേർത്താണ് ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം നൽകിവരുന്നത്. താങ്കൾക്ക് അറിയാവുന്നതുപോലെ പ്രതിദിനം ഏകദേശം 6.3 കോടി രൂപയോളമാണ് കളക്ഷൻ ഇനത്തിൽ ലഭിക്കുന്നത്. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ കുറച്ചു ദിവസങ്ങളായി അത് 5.5 കോടി രൂപയായി ചുരുങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധിയെത്തുടർന്ന് 2800-ഓളം എംപാനൽ ഡ്രൈവർമാരെ പിരിച്ചുവിടേണ്ടതായി വന്നതാണ് ഒരു പ്രധാന കാരണം. അവർക്ക്

ആകർഷകമായ വിധത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുമായി

സഹകരിക്കാനുള്ള ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ മുന്നോട്ട് വെച്ചെങ്കിലും അത് അവർക്ക്

ആകർഷകമായി തോന്നിയിട്ടില്ല, വളരെക്കുറച്ചുപേർ മാത്രമേ ആ

നിർദ്ദേശത്തോട് പ്രതികരിച്ചിട്ടുള്ളൂ. കോടതി വിധിക്കെതിരായി അവരെ

തിരിച്ചെടുക്കുമെന്ന് നിയമസഭയിൽ എനിക്ക് പറയാൻ കഴിയില്ല. അവരുടെ

സേവനം എങ്ങനെ പ്രയോജനപ്പെടുത്താമെന്ന കാര്യം ആലോചിച്ചതാണ്.

പക്ഷെ കുറച്ച് ഷെഡ്യൂളുകൾ നിർത്തലാക്കേണ്ടി വന്നപ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും

വരുമാനക്കുറവ് ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്തു. ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം നൽകാൻ ഒരു

മാസം ശരാശരി 84 കോടി രൂപയാണ് ആവശ്യമുള്ളത്. ഡീസൽ തുടങ്ങിയ

മറ്റു ദൈനംദിന ചെലവുകൾ കഴിഞ്ഞാൽ പ്രതിമാസം 30 കോടി രൂപയാണ്

ശമ്പളത്തിനായി മാറ്റിവയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നത്. ഗവൺമെന്റ് നൽകുന്ന 20 കോടി

രൂപയും ചേർത്താണ് ശമ്പളം നൽകിയിരുന്നത്. എന്നാൽ

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കുതന്നെ ബാധ്യതയുള്ളതും ഗവൺമെന്റ് ഗ്യാരന്റി

നിന്നിട്ടുള്ളതുമായ ചില കുടിശ്ശികകളുണ്ട്. SBI, CAPS-എന്നിവയ്ക്കുള്ള കുടിശ്ശിക

കൊടുത്തില്ലെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റിനും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കുമുള്ള

വിശ്വാസ്യത നഷ്ടപ്പെടുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് 20 കോടി രൂപയിൽനിന്നും 5

കോടി രൂപയും 4 കോടി രൂപയും കട്ട് ചെയ്ത് ഈ കുടിശ്ശിക തീർക്കുന്നതിന് ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ അങ്ങ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ 4 കോടി രൂപയുടെയും 5 കോടി രൂപയുടെയും ചെലവ് വരും. അങ്ങനെ കണക്ക് കൂട്ടിയാൽ 14 കോടി രൂപയോളം കുറവുണ്ട്. ആ കണക്കിൽ നമ്മൾ തർക്കിച്ചിട്ട് കാര്യമില്ല. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ മാസാന്ത്യം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കൈവശം 46 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് ശമ്പള വിതരണത്തിനായി ലഭിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ അടുത്ത മാസത്തെ ശമ്പളം മുന്നോട്ട് നീട്ടുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അങ്ങനെ നീട്ടുമ്പോൾ ആ മാസത്തെ വരുമാനവും ഓയിൽ കമ്പനികൾക്ക് കുടിശ്ശിക വരുത്തിയ തുകയും (കടം എന്ന ധാരണയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ) കൂടി ഉപയോഗിച്ചാണ് ഈ സെപ്റ്റംബർ വരെയുള്ള ശമ്പളവും പെൻഷനും വിതരണം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ ഈ മാസത്തെ ശമ്പളം എത്രയും പെട്ടെന്ന് കൊടുത്തുതീർക്കാനുള്ള ശ്രമകരമായ ജോലിയിലാണ് മാനേജ്മെന്റ് ഏർപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അതൊന്നും ഞാൻ നിഷേധിക്കുന്നില്ല. പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട് എന്ന നിലപാട് തന്നെയാണ് എനിക്കുമുള്ളത്. ശമ്പളവും പെൻഷനും

കൊടുത്തുതീർക്കാനുള്ള ബാധ്യത സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞതായി ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പറഞ്ഞപ്പോൾ ഇടയ്ക്കുവന്നുപോയതാണെങ്കിൽ കുഴപ്പമില്ല. ശമ്പളവും പെൻഷനും കൊടുക്കാനുള്ള ബാധ്യത സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന് ഒരു ഘട്ടത്തിലും പറഞ്ഞിട്ടില്ല. പെൻഷൻ ബാധ്യതകൾ സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കും. ഇപ്പോഴും അങ്ങനെതന്നെയാണ്. ആയിരം കോടി രൂപയാണ് പ്രതിവർഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഗവൺമെന്റ് നൽകിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആ തുകയിൽനിന്നും പെൻഷൻ തുക സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ വഴിയാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന് അറിയാം. സഹകരണബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന രീതി ഇപ്പോഴും തുടരുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് പെൻഷൻ കാര്യത്തിൽ വലിയ പ്രശ്നമുണ്ടെന്നെനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. വിവിധ ശീർഷകങ്ങളിലായി ജീവനക്കാരുടെ ആനുകൂല്യം നൽകുന്നതിനായി 176 കോടി രൂപയുടെ കുടിശ്ശികയുണ്ട്. എന്നാൽ 2019 ആഗസ്റ്റ് മാസം മുതൽ വിരമിച്ച ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളത്തിൽനിന്ന് എൽ.ഐ.സി. പ്രീമിയം ഇനത്തിൽ കുറവ് വരുത്തിയ തുക ഒറ്റത്തവണയായി അനുവദിച്ചു വിരമിക്കുന്ന ജീവനക്കാരുടെ ബാധ്യത തീർത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും വൻതുക

കടമെടുത്തിരുന്നു. അതിന്റെ ഭാഗമായുള്ള തിരിച്ചടവാണ് വലിയൊരു ബാധ്യതയായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-ക്ക് വന്നിട്ടുള്ളത്. അതാത് കാലത്തെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ സ്വീകരിച്ച മാർഗ്ഗങ്ങളിലൊന്നായിരുന്നു അത്. പക്ഷെ ഇവിടെ കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിച്ച് അത് പുനർനിശ്ചയിച്ച് ചെലവിനത്തിൽ വലിയൊരു കുറവ് വരുത്താൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നെങ്കിലും ആ ചെലവിനത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ള ലാഭം പ്രതിഫലിക്കത്തക്കവിധത്തിലല്ല മറ്റ് ഘടകങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. പെട്രോളിന്റെയും ഡീസലിന്റെയും വില ദിനംപ്രതി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ ഈ മാസം കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പറയുന്ന കാര്യം അടുത്ത മാസം ആകുമ്പോഴേക്കും ആകെ തെറ്റുകയാണ്. മറ്റൊന്ന്, ശമ്പള പരിഷ്കരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചർച്ചയാണ്. 2016-ൽ കാലാവധി അവസാനിപ്പിച്ചതാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചു. സാധാരണഗതിയിലാണെങ്കിൽ അതിനുമുമ്പെ ചർച്ചകൾ ആരംഭിക്കേണ്ടതും പരിഹാരമുണ്ടാക്കേണ്ടതുമാണ്. അന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ തുടങ്ങിവെച്ചു. പക്ഷെ അതുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. രണ്ടുമൂന്ന് തവണ ചർച്ച തുടങ്ങിയെങ്കിലും അവർക്ക് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നുള്ളതാണ് ശരിയായ കാര്യം. ആ ചർച്ചകൾ തുടരുന്നതിന്,



ഇറന്ന മനസ്സോടെ മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിന് സർക്കാരിന് വിരോധമൊന്നുമില്ല. അതേസമയം തൊഴിലാളി സംഘടനകളോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത് വരുമാനക്കുറവുണ്ടാക്കുന്ന സമരരീതികൾ ഏതുസംഘടന നടത്തിയാലും അത് ഇരിക്കുന്ന കൊമ്പ് മുറിക്കുന്നതിന് ഇല്ലാതായിരിക്കും. അതിനർത്ഥം സമരംചെയ്യരുതെന്നല്ല. അവകാശസമരങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനോ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിനോ വ്യക്തിപരമായിപ്പോലും വിധേയപ്പെട്ടുള്ള ആളല്ല ഞാൻ. പക്ഷെ ഇരിക്കുന്ന കൊമ്പ് മുറിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള സമരപരിപാടികൾ വേണമോ അതോ മറ്റ് പ്രതിഷേധ സമരരൂപങ്ങൾ മതിയോയെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഉൾപ്പെടെയുള്ള തൊഴിലാളി യൂണിയൻ നേതാക്കൾ ആലോചിക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കും. തൊഴിലാളി സംഘടനകളുമായി അടുത്തയാഴ്ചതന്നെ ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് ചർച്ചകൾ നടത്തുന്നതിനുള്ള തീയതി ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ആവശ്യപ്പെട്ടതുപോലെ കണ്ടെത്തുന്നതിന് സന്തോഷം മാത്രമേയുള്ളൂ; ഇതൊരു നിഷേധാത്മകമായ നിലപാടല്ല. സാഹചര്യത്തിന്റെ പരിമിതിയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ഇങ്ങനെയാണ് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുക. തീർച്ചയായും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ ശബ്ദം ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി

കേട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെയും മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തും. സമരത്തിൽ എത്ര ശതമാനം പേർ പങ്കെടുത്തുവെന്നോ അതുകൊണ്ട് സമരം പരാജയമാണെന്നോ എന്നൊന്നും വരുത്തിത്തീർക്കാനുള്ള വ്യഗ്രതയൊന്നും എനിക്കില്ല. സമരം ചെയ്യുന്നവരും ചെയ്യാത്തവരുമുണ്ട്. എന്നാൽ അവരുടെ മനസ്സിൽ സമരത്തിനാധാരമായി ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നങ്ങൾ ചിലപ്പോൾ സജീവമായി നിൽക്കുന്നുണ്ടാകും. കാരണം അത് തൊഴിലാളികളുടെ മുഴുവൻ പ്രശ്നമാണ്. ഈ പ്രശ്നം ഗൗരവതരമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി എന്തുപരിഹാരം കാണാൻ കഴിയുമെന്ന സമീപനമാണ് സർക്കാർ തുറന്ന മനസ്സോടെ സ്വീകരിക്കുകയെന്ന് മാത്രം സൂചിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ലിസ്റ്റുചെയ്ത സബ്മിഷനുകളിൽ നാലാമത്തേതും എട്ടാമത്തേതും രണ്ട് എം.എൽ.എ.-മാരുടെ മണ്ഡലത്തിലേതാണെങ്കിലും ഏകദേശം ഒരേ റോഡാണ്. അതുകൊണ്ടായിരിക്കും രണ്ടുപേരും കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ സംസാരിച്ചശേഷം ശ്രീ. എം. ഉമ്മറുംകൂടി സംസാരിക്കുന്നതായിരിക്കും നല്ലത്.

(4) റോഡ് പുനർ നിർമ്മാണ ഫണ്ട്

ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ: സർ, ഡിസ്ട്രിക്ട് ഫ്ലോഗ്ഷിപ്പ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചറിന്റെ ഭാഗമായി 360 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് നവീകരിക്കുന്ന സംസ്ഥാന പാതയാണ് നാടുകാണി-പരപ്പനങ്ങാടി പാത. മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ ഏഴ് നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന പാതയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് വെട്ടിച്ചരിക്കിയിരുന്നു. ഇതോടെ നാടുകാണി സംസ്ഥാന അതിർത്തി മുതൽ മഞ്ചേരി വരെയും മലപ്പുറം മുതൽ പരപ്പനങ്ങാടി വരെയുമുള്ള ഉപരിതലം BM&BC ചെയ്ത് നവീകരിക്കുന്നതുകൊണ്ടുള്ള പ്രവൃത്തികൾ ഒഴിവാക്കിയാണ് ഇപ്പോൾ നടത്തുന്നത്. 2019 - ആഗസ്റ്റ് മാസം 8,9,10 എന്നീ തീയതികളിലുണ്ടായ പ്രളയത്തിൽ നിലമ്പൂർ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ വടപുരം പാലം മുതൽ നാടുകാണി സംസ്ഥാനാതിർത്തി വരെയുള്ള നിർദ്ദിഷ്ട റോഡിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്ന വടപുരം, ജ്യോതിപ്പടി, ജനതപ്പടി, താഴെചന്ദ്രക്കുന്ന്, വെളിയന്തോട്, കരിമ്പുഴ, മുട്ടിക്കടവ്, മാമ്പൊയിൽ, മുപ്പിനി, എടക്കര ടൗൺ, വഴിക്കടവ് എന്നിവിടങ്ങളിൽ വെള്ളക്കെട്ടുണ്ടാകുകയും വാഹന ഗതാഗതം പൂർണ്ണമായി തടസ്സപ്പെടുകയും ചെയ്തിരുന്നു. വെള്ളം ദിവസങ്ങളോളം കെട്ടിനിന്ന്

റോഡിൽ വലിയ കുഴികൾ രൂപപ്പെടുത്തുകാരണം വാഹനങ്ങൾക്കും പൊതുജനങ്ങൾക്കും വലിയ പ്രയാസങ്ങൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. ബൈക്കുകളും ചെറിയ വാഹനങ്ങളും കുഴിയിൽ വീണ് നിത്യവും അത്യാഹിതങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കുഴിഞ്ഞ വർഷങ്ങളിലെ പ്രളയത്തിന് സമാനമായ വെള്ളക്കെട്ട് രൂപപ്പെട്ടിരുന്നതാണ്. ഉപരിതലം നവീകരിക്കാതെ ഈ റോഡ് ഉപയോഗിക്കുന്നത് ശ്രമകരമാണ്. നാടുകാണി - പരപ്പനങ്ങാടി പാതയുടെ ഭാഗമായതിനാൽ മറ്റ് പൊതുമരാമത്ത് ഫണ്ടുകൾ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. തുലാവർഷത്തിനുശേഷം ഈ റോഡിന്റെ നവീകരണ പ്രവൃത്തി നടന്നില്ലെങ്കിൽ റോഡിൽ മണിക്കൂറുകൾ നീളുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കുകളും അപകടങ്ങളും ഉണ്ടാകും. വെള്ളക്കെട്ട് രൂപപ്പെടുന്ന ഭാഗങ്ങളിൽ റോഡിന്റെ ഉയരം കൂട്ടി നിർമ്മിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഭാവിയിൽ വെള്ളക്കെട്ടുണ്ടാകുന്ന സാഹചര്യം വീണ്ടുമുണ്ടാകാനിടയുണ്ട്. ആയതിനാൽ മലയോര കുടിയേറ്റ മേഖലയെന്ന നിലയിലും ഊട്ടി, മൈസൂർ, ബാംഗ്ലൂർ, വയനാട് എന്നിവിടങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള അന്തർ സംസ്ഥാനപാതയുടെ ഭാഗമാണെന്ന നിലയിലും പ്രളയാനന്തര പുനർനിർമ്മാണങ്ങളിലുൾപ്പെടുത്തി നാടുകാണി സംസ്ഥാനാതിർത്തി മുതൽ വടപുരം പാലം വരെയുള്ള ഉപരിതലം ഉയർത്തിനിർമ്മിച്ച് BM&BC

ചെയ്യുന്നതിന് ഫണ്ട് അനുവദിക്കണമെന്നാണ് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്.

ധനകാര്യവും കയറും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്):

സർ, ഡി.എഫ്.ഐ.പി. പദ്ധതിയിലുൾപ്പെട്ട മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ നാടുകാണി - പരപ്പനങ്ങാടി റോഡിനും മറ്റ് ഡി.എഫ്.ഐ.പി. പ്രവൃത്തികൾക്കുമായി 2018-2019 വർഷത്തിൽ 120 കോടി രൂപയും 2019-2020 വർഷത്തിൽ 169 കോടി രൂപയും അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡിന്റെ ഉപരിതലം ഉയർത്തി BM&BC പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി ചേർത്തുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റും ഡി.പി.ആർ.-ഉം തയ്യാറായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എസ്റ്റിമേറ്റ് സഹിതം പ്രൊപ്പോസൽ ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് ഭരണാനുമതി പുറപ്പെടുവിച്ച് അധികതുക വേണ്ടുന്നപക്ഷം ഈ പദ്ധതി പ്രകാരംതന്നെ നിർമ്മാണപ്രവൃത്തി നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണെന്ന് അറിയിക്കുന്നു.

(5) റോഡ് നിർമ്മാണം

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: സർ, നാടുകാണി-പരപ്പനങ്ങാടി റോഡിന് മുൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 450 കോടി രൂപയുടെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് സാങ്ഷൻ ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. പക്ഷെ 370 കോടി

രൂപയ്ക്കാണ് ടെക്നിക്കൽ സാങ്ഷൻ ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. വഴിക്കടവ് മുതൽ മഞ്ചേരി വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന്റെ ഉപരിതല സർഫേസ് ബ്ലാക്ക്ടോപ്പ് ചെയ്യുന്നതിന് പണമില്ലാതെ വരുന്നു. അതേ സമയത്ത് സൈഡിലുള്ള ട്രെയിനേജിന്റെയും കൾവെർട്ടറിന്റെയും പണി പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ ബ്ലാക്ക്ടോപ്പ് ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ ഗതാഗതയോഗ്യമല്ല. കെ.എസ്.ടി.പി.-യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ പ്രവൃത്തിയായതുകൊണ്ടാണ് മുമ്പ് ടെക്നിക്കൽ സാങ്ഷൻ കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്തതെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വഴിക്കടവ് മുതൽ മഞ്ചേരി വരെയുള്ള ഭാഗം തീർത്തും ഗതാഗതയോഗ്യമല്ല. നടന്നുപോകാൻ പോലും കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയായതുകൊണ്ടാണ് സബ്മിഷനായി ഈ വിഷയം ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചത്. മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ ഏഴ് മണ്ഡലങ്ങളിൽ കൂടി നടന്നുപോകുന്ന വളരെപ്രധാനപ്പെട്ട റോഡായതുകൊണ്ടായിരിക്കും വലിയൊരു സംഖ്യയ്ക്ക് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് സാങ്ഷൻ കൊടുത്തത്. അതിന്റെ പ്രവൃത്തി ഊരാളുങ്കൽ സൊസൈറ്റി വളരെ ഭംഗിയായി നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. മഞ്ചേരിയുടെ പകുതി ഭാഗം മുതൽ മലപ്പുറം ടൗൺ വരെയുള്ള പ്രവൃത്തികൾ വളരെ ഭംഗിയായി ചെയ്തുതീർത്തിട്ടുണ്ട്. ഇടയ്ക്ക് ചില ഭാഗമാണ് തീർക്കാനുള്ളത്.

ഇവിടെ പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം.

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ):

സർ, 2015-16 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിലാണ് ഡിസ്ട്രിക്ട് ഫ്ലോഗ്ഷിപ്പ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പദ്ധതിയിൽപ്പെടുത്തിയാണ് മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ ആറ് മണ്ഡലങ്ങൾ കടന്നുപോകുന്ന, ഈ റോഡിന് നിർദ്ദേശം മുന്നോട്ടുവെച്ചിരുന്നത്. അതിനായി 450 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതിയും 400 കോടി രൂപയ്ക്ക് സാങ്കേതികാനുമതിയും നൽകി. 105 കിലോമീറ്ററിലാണ് ആറ് മണ്ഡലങ്ങളുംകൂടി കടന്നുപോകുന്നത്. അതായത്, നിലമ്പൂർ, മഞ്ചേരി, മലപ്പുറം, വേങ്ങര, തിരൂരങ്ങാടി, പരപ്പനങ്ങാടി തുടങ്ങിയവയാണ് ആറ് മണ്ഡലങ്ങൾ.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: ഈ റോഡ് ഏറ്റെടുക്കും കൂടി കടന്നുപോകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: ഈ റോഡ് ഏറ്റെടുക്കുക കടന്നുപോകുന്നുണ്ടോ?

ശരി, 7 മണ്ഡലങ്ങൾ ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു. അത് അംഗീകരിക്കുന്നു. ഇതിൽ ഏഴ് മീറ്റർ മുതൽ ഏഴര മീറ്റർ വരെയാണ് ഉപരിതലം പുതുക്കുന്നത്. രണ്ട് വർഷവും എട്ട് മാസവുമായിരുന്നു കാലാവധി. പക്ഷേ, ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് 2016 മെയ് മാസം 31-ന്, അതായത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ

അവസാന പിരിയിൽ, ഇതിന്റെ Pavement Design നാറ്റ്പാക് നിർദ്ദേശിക്കുന്നതുപോലെ മാറ്റണം തുടങ്ങിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ വച്ചുകാരണം പ്രവൃത്തി 39 കിലോമീറ്ററിലേയ്ക്ക് ചുരുക്കേണ്ടിവന്നു. അതുപ്രകാരം 325 കോടി രൂപയാണ് എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക വന്നത്. നാറ്റ്പാകിൽനിന്നും നാഷണൽ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ സെന്ററിൽനിന്നുമൊക്കെ ലഭിച്ച ഡിസൈന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് റിവൈസ് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയത്. ഇതനുസരിച്ച് ഇപ്പോൾ നല്ല പ്രവർത്തനപുരോഗതിയാണുള്ളത്. അന്ന് ഭയങ്കര പേമാരിയും ഉരുൾപൊട്ടലുമൊക്കെ ഉണ്ടായി. നന്നായി നിർമ്മിച്ച റോഡിന്റെ ഭാഗങ്ങൾ വലിയ തോതിൽ ഇല്ലാതായിപ്പോയി. അതുകൊണ്ട് വീണ്ടും റിവൈസ് എസ്റ്റിമേറ്റ് വേണ്ടിവന്നു. റിവൈസ് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ മഞ്ചേരി മണ്ഡലം എം.എൽ.എ., ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ ആവശ്യപ്പെട്ട പ്രകാരം എസ്റ്റിമേറ്റിൽ വഴിക്കടവ് മുതൽ മഞ്ചേരി ബൈപ്പാസ് വരെയുള്ള റോഡിന്റെ പ്രവൃത്തികൂടി ഉൾപ്പെടുത്താൻ തീരുമാനിച്ചു. അങ്ങനെ 450 കോടി രൂപയുടെ വിശദമായ എസ്റ്റിമേറ്റായി അത് പുതുക്കുകയാണുണ്ടായത്. ഈ എസ്റ്റിമേറ്റ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സർക്കാരിലേയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് നിയമപ്രകാരം അംഗീകാരം



നൽകുന്ന കാര്യം പരിഗണനയിലാണ്. നടപടികൾ വേഗത്തിലാക്കാനും പ്രവൃത്തി സമയബന്ധിതമാക്കാനും സർക്കാർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും.

(6) മെഡിക്കൽ കോളേജ് യൂണിയൻ ഉത്ഘാടനം

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി: സർ, കഴിഞ്ഞ ഒക്ടോബർ 31-ാം തീയതി പാലക്കാട് ഗവൺമെന്റ് മെഡിക്കൽ കോളേജിന്റെ യൂണിയൻ ഉത്ഘാടനത്തിന് കൊച്ചി മുണ്ടൻവേലി സ്വദേശിയായ നടൻ ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിനെ മുഖ്യാതിഥിയായി ക്ഷണിച്ചിരുന്നു. ഈ പരിപാടി തുടങ്ങുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ കോളേജ് പ്രിൻസിപ്പാളും യൂണിയൻ നേതാക്കന്മാരുംകൂടി ഇദ്ദേഹത്തെ ഹോട്ടലിൽ വന്ന് കണ്ട് 'ഈ പരിപാടിയിൽനിന്നും നിങ്ങൾ മാറിനിൽക്കണം, അല്ലെങ്കിൽ വൈകി വന്നാൽ മതി' എന്നുപറഞ്ഞു. എന്താണ് കാര്യം എന്നന്വേഷിച്ചപ്പോൾ, ഈ പരിപാടിയുടെ മാഗസിൻ പ്രകാശനം ചെയ്യാൻ വരുന്ന ചലച്ചിത്ര സംവിധായകൻ ശ്രീ. അനിൽ രാധാകൃഷ്ണ മേനോൻ പറയുന്നത് മൂന്നാംകിട നടന്മാരുടെ കൂടെ വേദി പങ്കിടാൻ തനിക്ക് താൽപ്പര്യമില്ലെന്നും തന്റെയടുക്കൽ പലവട്ടം ഇദ്ദേഹം ചാൻസ് ചോദിച്ചുവന്നിട്ടുള്ള ആളാണെന്നും അതുകൊണ്ട് താൽപ്പര്യമില്ലെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഇതാണ് ഇവർ ഇദ്ദേഹത്തോട് പറഞ്ഞത്. കേരളം എത്രയോ

മുന്നോട്ടുപോയിട്ടുള്ള നമ്മുടെ ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ, മുൻകാലങ്ങളിലെ ഓർമ്മകൾ പുതുക്കുന്ന ഒരു അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യം അധഃപതിക്കുകയാണ് എന്നാണ് നാം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്. ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിൻ ഒരു തൊഴിലാളി കുടുംബത്തിൽ ജനിച്ച സാധാരണക്കാരനാണ്. വളരെ പ്രയത്നത്തിലൂടെയാണ് അദ്ദേഹം ഈ രംഗത്തേയ്ക്ക് കടന്നുവന്നത്. അദ്ദേഹത്തെ വിളിച്ചുവരുത്തി അപമാനിച്ചവർക്കെതിരെ കർശന നടപടി സ്വീകരിക്കണം എന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

പട്ടികജാതി പട്ടികവർഗ്ഗ പിന്നോക്കസമുദായക്ഷേമവും നിയമവും സാംസ്കാരികവും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ): സർ, പാലക്കാട് ഗവൺമെന്റ് മെഡിക്കൽ കോളേജിലെ മാഗസിൻ പ്രകാശനവും കോളേജ് ഡേയും 31.10.2019-ൽ നടത്താൻ കോളേജ് യൂണിയൻ നിശ്ചയിച്ചിരുന്നു. സംവിധായകൻ ശ്രീ. അനിൽ രാധാകൃഷ്ണ മേനോനെയും നടൻ ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിനെയുമാണ് പരിപാടിയിൽ ക്ഷണിച്ചിരുന്നത്. ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിനൊപ്പം വേദി പങ്കിടുന്നതിൽ ശ്രീ. അനിൽ രാധാകൃഷ്ണ മേനോൻ അസൗകര്യം അറിയിച്ചതായി യൂണിയൻ ചെയർമാൻ നൽകിയ വിശദീകരണത്തിൽ പറയുന്നത്, പരിപാടി നല്ല നിലയിൽ

നടന്നുപോകുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി രണ്ടുപേർക്കും സൗകര്യപ്രദമാകുന്ന വിധത്തിൽ വൈകുന്നേരം ആറ് മണിക്ക് മാഗസിൻ പ്രകാശനവും എട്ട് മണിക്ക് കോളേജ് ഡേ ഉത്ഘാടനവും മാറ്റി നിശ്ചയിച്ച് അത് ഉത്ഘാടകരെ അറിയിക്കുകയും സമ്മതം വാങ്ങുകയും ചെയ്തതാണ്. എന്നാൽ മാഗസിൻ പ്രകാശനച്ചടങ്ങിൽ ശ്രീ. അനിൽ രാധാകൃഷ്ണ മേനോൻ സംസാരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കെ ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിൻ വേദിയലേയ്ക്കെത്തുകയും പ്രതിഷേധിക്കുകയും ചെയ്തു. ജാതീയമായ വിവേചനത്തിന്റെ പേരിലാണ് ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിനെ മാറ്റി നിർത്തിയത് എന്ന തരത്തിലാണ് തുടർ പ്രചരണം ഉണ്ടായത്. സംഭവവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിന്റെ പ്രതികരണവും ശ്രീ. അനിൽ രാധാകൃഷ്ണ മേനോനും മെഡിക്കൽ കോളേജ് പ്രിൻസിപ്പാൽ ശ്രീ. ടി. ബി. കുലാസും നടത്തിയ ചേർപ്രകടനങ്ങളും ഇപ്പോൾ മാധ്യമങ്ങളിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. അനിൽ രാധാകൃഷ്ണ മേനോൻ ശ്രീ. ബിനീഷ് ബാസ്റ്റിനെ ജാതീയമായി അപമാനിച്ചതായി സർക്കാരിന് ഇതുവരെ പരാതികളൊന്നും തന്നെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. എന്തെങ്കിലും വ്യക്തിപരമായ പ്രശ്നമാണോ എന്നും വ്യക്തമല്ല. സംഭവവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഡയറക്ടർ, മെഡിക്കൽ കോളേജ് പ്രിൻസിപ്പാൽ, കോളേജ് യൂണിയൻ ചെയർമാൻ

എന്നിവർ ഗവൺമെന്റിന് റിപ്പോർട്ടും നൽകിയിരുന്നു. പ്രിൻസിപ്പാലിനെ ഞാൻ നേരിട്ട് വിളിച്ച് കാര്യങ്ങൾ അന്വേഷിക്കുകയും ചെയ്തതാണ്. ഇതുവരെ ഒരു രൂപത്തിലുള്ള പരാതിയും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗവൺമെന്റിന് കിട്ടിയിട്ടുമില്ല. എന്ത് പ്രശ്നം വന്നുകഴിഞ്ഞാലും ജാതീയമായ ഒരു ചേരിതിരിവ് ഉണ്ടാക്കി നമ്മുടെ മാധ്യമങ്ങൾ പ്രചരിപ്പിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയുണ്ട്. ഏതെങ്കിലും ഒരാൾ ഒരു പ്രത്യേക വിഭാഗമാണെങ്കിൽ, അതിനെയങ്ങ് പിടിക്കുക..... അങ്ങനെയുള്ള ചില ദുഷിച്ച പ്രവണതകൾ ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നമ്മൾ ഇനി മാന്തി പുണ്ണാക്കേണ്ട യാതൊരു ആവശ്യവുമില്ല. ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിച്ചതാണ്. ബന്ധപ്പെട്ട കക്ഷികൾ ക്ഷമാപണം നടത്തുകയും ചെയ്തതാണ്. ഇത്രയും കാര്യങ്ങളാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പറയാനുള്ളത്.

(7) റോഡ് ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് പ്രോജക്ട്

ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി: സർ, കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് മുഖേന നടപ്പിലാക്കുന്ന കണ്ണൂർ സിറ്റി റോഡ് ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് പ്രോജക്ട് നടപ്പാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി 2019, ജൂൺ 11-ന് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിച്ചിരുന്നു. ഇത് നാഷണൽ ഹൈവേ, മന്ന ജംഗ്ഷൻ, പുതിയതൈ - പൊടിക്കുണ്ട് ജംഗ്ഷൻ, എ.കെ.ജി. ഹോസ്പിറ്റൽ ജംഗ്ഷൻ, താണ ജംഗ്ഷൻ,

മേലൊപ്പം ജംഗ്ഷൻ, താഴെപ്പൊപ്പം ജംഗ്ഷൻ, ചാല ജംഗ്ഷൻ വരെ 12 കിലോമീറ്ററാണ് ദേശീയപാത വീതി കൂട്ടുന്നത്. ഈ രീതിയിൽ വീതി കൂട്ടുമ്പോൾ റെസിഡൻഷ്യൽ ബിൽഡിംഗ് 28 എണ്ണവും കൊമേഴ്സ്യൽ ബിൽഡിംഗ് 230 എണ്ണവും നീക്കം ചെയ്യേണ്ടിവരുമെന്നാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ഒരു ഡിമാന്റായി പറയുന്നത്, പുതിയതൊരു പട്ടണത്തെ സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ടാകണം അത് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടത് എന്നാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ രണ്ട് ഭാഗത്തേയ്ക്കും തുല്യമായ അളവിലാകണം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടത്. അത് ഒട്ടും പാലിക്കാതെയാണ് ഇപ്പോൾ നടത്തിയിട്ടുള്ള സർവ്വേ അനുസരിച്ചുള്ള ഏറ്റെടുക്കൽ. അതുപോലെതന്നെ കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് രണ്ട് ലക്ഷം രൂപ കൊടുക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഒരുപാട് വർഷങ്ങളായി കച്ചവടം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ആളുകളാണ്. അത് പത്ത് ലക്ഷം രൂപ വരെയെങ്കിലുമാക്കി ഉയർത്താനുള്ള സൗകര്യം ചെയ്യണം. അതുപോലെതന്നെ കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് നിശ്ചിത വർഷ പരിധിയില്ലാതെ ആറ് മാസത്തേയ്ക്ക് പ്രതിമാസം ആറായിരം രൂപയെങ്കിലും ലഭ്യമാക്കണം. ജനപ്രതിനിധികളായ എം.എൽ.എ.-യോടോ എം.പി.-യോടോ

പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റിനോടോ ആരോടും ചോദിക്കാതെയാണ് മാസങ്ങളോളം ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥർ അവിടെനിന്ന് ഈ സർവ്വേ നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ അലൈൻമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവിടെയുണ്ടാകുന്ന ജനകീയ പ്രക്ഷോഭങ്ങളുടെ കൂടെ കക്ഷി രാഷ്ട്രീയ ഭേദമന്യേ എല്ലാവരും ഒരമിച്ചുണ്ടുതാനും. ഇത് വേണ്ട വിധത്തിൽ പരിഹരിക്കാതിരുന്നാൽ ഒരു വികസന പ്രവർത്തനം തടസ്സപ്പെടുകയാണ് അതുവഴി ഉണ്ടാവുക. അതുകൊണ്ട് വേണ്ട വിധത്തിൽ പരിശോധിച്ച് പരിഗണിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അങ്ങയോട് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ, വീതിയുള്ള റോഡുകൾ ഇല്ലാത്തതു കാരണം അനുദിനം വികസിക്കേണ്ട കണ്ണൂർ ജില്ലയുടെ തലസ്ഥാനത്തിന് വലിയ പ്രയാസമാണ് ഉണ്ടാകുന്നത് എന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് 2012-ൽ തന്നെ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് L&T Infrastructure Engineering Ltd-നെ കണ്ണൂർ നഗരപാതാ വികസന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി 44 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ 11 റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് DPR തയ്യാറാക്കാൻ ചുമതലപ്പെടുത്തിയത്.

അവർ 2012-ൽ തന്നെ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചു. പക്ഷേ നാല് വർഷക്കാലം അന്നത്തെ ഗവൺമെന്റ് ഇതിന്മേൽ യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചില്ല. ഇപ്പോൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽവന്നതിനുശേഷം 2017 ആഗസ്റ്റ് 3-ാം തീയതിയാണ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഉത്തരവ് ഇറക്കി 401.467 കോടി രൂപയുടെ ഡി.പി.ആർ.-ന് ഭരണാനുമതി നൽകിയത്. നാല് വർഷം ഒന്നും ചെയ്യാതെ നഷ്ടപ്പെട്ടു. ഇപ്പോൾ 26 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ 337.648 കോടി രൂപയുടെ AS കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. കളക്ടർക്ക് റിക്വസിഷനും കൊടുത്തു. സോഷ്യൽ ഇംപാക്ട് സ്റ്റഡി നടന്നു. റവന്യൂ വകുപ്പ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള പല വിജ്ഞാപനങ്ങളും ഇറക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. Centre for Socio-economic and Environmental Studies (CSES) ആണ് ഇത് നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ റവന്യൂ വകുപ്പ് സർവ്വേ ആക്ട് പ്രകാരമുള്ള വിജ്ഞാപനവും ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. കല്ലുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്ന നടപടികൾ എടുക്കുകയാണ്. താങ്കൾ ഉന്നയിച്ച പ്രത്യേക റോഡുകളായ മന്ന ജംഗ്ഷൻ, മയിൽ ജംഗ്ഷൻ, മിനി ബൈപ്പാസ് ജംഗ്ഷൻ, പൊടിക്കുണ്ട് ജംഗ്ഷൻ, പള്ളിക്കുന്ന് ജംഗ്ഷൻ,

എ.കെ.ജി. ഹോസ്പിറ്റൽ ജംഗ്ഷൻ, സൗത്ത് ബസാർ റോഡ് ജംഗ്ഷൻ, താഴെത്തരുവ് ജംഗ്ഷൻ, താണ ജംഗ്ഷൻ, കണ്ണോത്തുചാൽ ജംഗ്ഷൻ, മേലേചൊവ്വ ജംഗ്ഷൻ, താഴേ ചൊവ്വ ജംഗ്ഷൻ, ന്യൂ എൻ.എച്ച്. ബൈപ്പാസ് ജംഗ്ഷൻ എന്നിവയാണ് വികസിപ്പിക്കുന്നത്. ഈ പറയുന്ന റോഡിന്റെ വിസ്തീർണ്ണം ഏകദേശം 13 കിലോമീറ്ററോളമാണ്. ഇതിന് 14 മീറ്റർ മുതൽ 16 മീറ്റർ വരെയാണ് ഇപ്പോഴത്തെ വീതി. പക്ഷേ നാല് വരിപ്പാതയാക്കാൻ വേണ്ടത് 21 മീറ്റർ വീതിയാണ്. അതിനുവേണ്ടി പതിനാലര മീറ്റർ ക്യാരേജ് വേ തന്നെ വേണം. അപ്പോൾ അതിന് കൂടുതൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇതിൻപ്രകാരമാണ് കല്ല് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇരുഭാഗത്തും തുല്യ അളവിൽ ഒരിടത്തും എടുക്കാൻ കഴിയില്ല. നാഷണൽ ഹൈവേയിലും അത് സാധ്യമല്ല. അതിൽ പരമാവധി അങ്ങനെ ചെയ്യുമ്പോഴും ചില സ്ഥലത്ത് അങ്ങനെ എടുത്താൽ റോഡ് ഉണ്ടാകില്ല. അത് അവിടത്തെ രീതി വച്ചിട്ടുള്ള അലൈൻമെന്റാണ്. മനഃപൂർവ്വം രണ്ടുഭാഗത്തും ഒരുപോലെ എടുക്കാത്ത സ്ഥിതിയുണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്.

പിന്നെ നഷ്ടപരിഹാരത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. നിലവിലുള്ള സ്റ്റേറ്റ് പാക്കേജ് ദേശീയപാതയേക്കാൾ നല്ലൊരു പാക്കേജാണ്. അതിൻപ്രകാരമാണ്



നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കുന്നത്. ഏതായാലും നഷ്ടപരിഹാരം സംബന്ധിച്ച സോഷ്യൽ ഇംപാക്ട് അസസ്സെന്റ് സ്റ്റഡി റിപ്പോർട്ട് കിട്ടണം. അത് വിദഗ്ദ്ധ സമിതിക്ക് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. വീടുകളും കടകളും സ്ഥാപനങ്ങളും നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഉടമസ്ഥന്മാരുടെയും തൊഴിലാളികളടക്കമുള്ളവരുടെയും പ്രശ്നങ്ങൾ അനുഭാവപൂർവ്വം പരിഗണിച്ച് മാക്സിമം കോമ്പൻസേഷൻ നൽകുക എന്നതായിരിക്കും സർക്കാരിന്റെ സമീപനം.

(8) റോഡുകൾ പുതുക്കിപ്പണിയൽ

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, എന്റെ മണ്ഡലമായ പെരുമ്പാവൂരിൽ റോഡുകളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥമൂലം പുറത്തിറങ്ങാൻ സാധിക്കാത്ത ഒരവസ്ഥയാണ് ഇന്നുള്ളത്. ജനം ഒരു കുറ്റവാളിയെ കാണുന്നതുപോലെ എന്നെ കാണുകയും പരസ്യമായി ആക്ഷേപിക്കുകയും പരിഹസിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു എന്നുള്ളത് അങ്ങയുടെ മുൻപിൽ വേദനയോടുകൂടി ഞാൻ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഏഴ് മാസമായിട്ട് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിൽ റോഡുകളുടെ ഒരു അറ്റകുറ്റപ്പണിയും നടക്കുന്നില്ല. രണ്ട് തവണ ടെണ്ടർ ചെയ്തു. ഒരാൾ പോലും വർക്ക് ഏറ്റെടുത്തില്ല. പിന്നീട്

പാർലമെന്റ് ഇലക്ഷൻ വന്നു. പെരുമാറ്റചട്ടം വന്നതുകൊണ്ട് നിർമ്മാണങ്ങളൊന്നും നടന്നില്ല. പിന്നീട് റിവിഷൻ വന്നപ്പോൾ വീണ്ടും ടെൻണ്ടർ ചെയ്തു. ആ സമയത്ത് നിയമസഭാ ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടന്നു. അപ്പോഴും ഒരു നിർമ്മാണവും നടന്നില്ല. ഇപ്പോൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പറയുന്നത് നിരന്തരമായി മഴ കാരണം റോഡുകളിലെ കുഴി അടയ്ക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. ഇവിടെ മഴ രൂക്ഷമാണ് എന്നുള്ളത് അറിയാം. പക്ഷേ മഴ പെയ്യുമ്പോൾ കുഴികളുടെ എണ്ണവും ആഴവും വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ മഴമൂലം റോഡ് പണി നടക്കില്ല എങ്കിൽ 365 ദിവസവും മഴപെയ്യുന്ന ചിറാപുഞ്ചിയിലൊക്കെ എങ്ങനെയാണ് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത് എന്ന് ഞാൻ അതിശയപ്പെട്ടുപോകുകയാണ്. റോഡ് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിദേശരാജ്യങ്ങളിലൊക്കെ പുതിയ സാങ്കേതിക വിദ്യയുണ്ടെന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുകയാണ്. ചെളിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ആ ചെളി തന്നെ കുഴച്ച് ചില കെമിക്കൽസ് അതിൽ ഇട്ട് റോഡാക്കി മാറ്റുന്ന 40

വർഷം ഗ്യാരണ്ടിയുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യ പുറം രാജ്യങ്ങളിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്.  
 പക്ഷേ നമുക്ക് ഇപ്പോഴും അതിനനുസൃതമായി മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിഞ്ഞില്ല.  
 എം.സി. റോഡ് മാറ്റിനിർത്തിയാൽ പെരുമ്പാവൂരിൽ കേവലം പത്ത്  
 കിലോമീറ്ററിൽ താഴെയുള്ള റോഡുകൾ മാത്രമേ BM&BC നിലവാരത്തിലുള്ളൂ.  
 എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ റോഡുകളെല്ലാം മോശമാണ്. ഇവിടെ കഴിഞ്ഞ  
 ബഡ്ജറ്റ് സെഷനിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണി ചെയ്യേണ്ട കുറച്ച് റോഡുകളുടെ ലിസ്റ്റ്  
 കൊടുത്തപ്പോൾ നമ്പള്ളി-തോട്ടുവ റോഡ് ഞാൻ ലിസ്റ്റിൽ ഒന്നാമത്  
 എഴുതികൊടുത്തു. അങ്ങ് ആ റോഡ് ഒഴിവാക്കി എന്നുമാത്രമല്ല അത്  
 ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയ്ക്കിടിച്ചെടുത്തു. 20 വർഷമായി നിർമ്മിക്കാത്ത  
 റോഡാണ് അത്. അടുത്തതായി കീഴില്ലം-പാണിയേലിപ്പോർ റോഡ്.  
 ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തോമസ് ഐസക് ആദ്യത്തെ ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിൽ  
 അനുവദിച്ചതന്നതാണ്. ഇന്നും അതിന്റെ സ്റ്റഡി മാത്രമാണ് നടന്നത്. ഇതുവരെ  
 അതിന്റെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങളോ നടപടി ക്രമങ്ങളോ ഒന്നും

പൂർത്തീകരിച്ച് മുന്നോട്ട് പോയിട്ടില്ല. വല്ലം-പാണംകുഴി റോഡ്, നെടുങ്ങപ്ര  
കോട്ടപ്പടി റോഡ്, ആലുവ-മൂന്നാർ റോഡ്, പെരുമ്പാവൂർ-പട്ടിമറ്റം റോഡ്,  
കൂട്ടമം-മലമുറി റോഡ്, പോഞ്ഞാശ്ശേരി-മഞ്ഞപ്പെട്ടി റോഡ്, അറയ്ക്കപ്പടി-  
ശാലോം റോഡ്, അറയ്ക്കപ്പടി-വളയംചിറമ്പിൽ റോഡ്, മേതില-  
പാണിയേലിപ്പോർ റോഡ് ഇതൊക്കെ കുറച്ച് റോഡുകളുടെ പേരുകളാണ്. ഈ  
റോഡുകളുടെ എല്ലാം അവസ്ഥ വളരെ മോശകരമാണ്. ഞാൻ എം.എൽ.എ.  
ആയി വന്നതിനുശേഷം എന്റെ ആസ്തിവികസന ഫണ്ടിൽനിന്നും 5 കോടി രൂപ  
ഞാൻ റോഡുകൾക്ക് വേണ്ടി മാത്രം വിനിയോഗിച്ചു. അങ്ങയുമായുള്ള സ്വകാര്യ  
സംഭാഷണത്തിൽ ഞാൻ അത് പറയുകയും ചെയ്തു. ആസ്തി വികസന ഫണ്ട്  
റോഡുകൾക്ക് ഉപയോഗിക്കാതെ സൂളുകളും കെട്ടിടങ്ങളും പണിയുന്നത്  
നല്ലതാണെന്ന് അങ്ങ് എന്നെ അന്ന് ഉപദേശിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അങ്ങ്  
ഫണ്ട് അനുവദിച്ചില്ല എന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നുണ്ട്.  
പക്ഷേ പത്രത്തിലുണ്ട്, പാത്രത്തിലില്ല എന്നുപറയുന്ന അവസ്ഥയിലാണ്

കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എത്രയോ അപകടങ്ങൾ എന്റെ മണ്ഡലത്തിലുണ്ടായി. പല ആളുകൾ മരണപ്പെട്ടുപോയി. മറ്റുചിലർ ചികിത്സയിലാണ്. പൊതുമാതാവ് വകുപ്പിന്റെ കഴിയിൽവീണ് അപകടം സംഭവിക്കുമ്പോൾ അവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരമെങ്കിലും പൊതുമാതാവ് വകുപ്പ് കൊടുക്കണ്ടേ? ഏറ്റവും കൂടുതൽ ടാക്സ് കൊടുക്കുന്ന ആളുകളുള്ള സ്ഥലമാണ് പെരുമ്പാവൂർ. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബിസിനസ്സ് സ്ഥാപനങ്ങൾ, തൊഴിലാളികൾ അവിടെയാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ദയവുചെയ്ത് എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ റോഡുകൾ ടാർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര നടപടികൾ അങ്ങ് കൈക്കൊള്ളണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

പൊതുമാതാവ് രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ):

സർ, മഴക്കാലത്ത് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. നിർമ്മിച്ചാൽ ആ പൈസ പാഴായിപ്പോകും. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇങ്ങനെ പ്രസംഗിക്കും. മഴക്കാലത്ത് റോഡ് പണിത്, അത് ഒലിച്ചു പോയാൽ നിങ്ങൾ എതിരായിട്ടും

പ്രസംഗിക്കും. നമുക്ക് ഒന്നും ചെയ്യാൻ സാധിക്കില്ല. കേരളത്തിൽ ഏഴ് മാസമായി മഴയാണ്, ഇപ്പോഴും മഴയാണ്. അത് നമ്മുടെ ആരുടെയും കുറ്റമല്ല. കേരളത്തിലെ കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനമാണ് അതിന് കാരണം. പണ്ട് നാല് മാസം മഴയും എട്ട് മാസം വേനലുമായിരുന്നു. അതാണിപ്പോൾ ഏഴ് മാസം മഴയും കഷ്ടിച്ച് നാലോ അഞ്ചോ മാസം വേനലുമാകുന്നത്. നവംബറിലും കുറച്ച് മഴ കാണും, ഡിസംബറിലായിരിക്കും കുറച്ച് വേനൽ വരുന്നത്. ഇത് എല്ലായിടത്തേയും പ്രശ്നമാണ്. അപ്പോൾ കാലാവധി കഴിഞ്ഞ റോഡുകളും കേടാകും. നമുക്ക് പൈസ ഉണ്ടെങ്കിലും ആ സമയത്ത് റോഡുകൾ നന്നാക്കാൻ സാധിക്കില്ല. അത് എല്ലാവരും മനസ്സിലാക്കണം. നമ്മൾ കേരളത്തിലാണ് ജീവിക്കുന്നത്. ഇത് ഒരാളുടെ കുറ്റമല്ല. ഒരു വർഷം മുൻപുവരെ ഇങ്ങനെയൊരു സ്ഥിതി വന്നിട്ടില്ലായിരുന്നു. അങ്ങേയ്ക്ക് ഇന്നുവരെ ഇങ്ങനെ ഉന്നയിക്കേണ്ടി വന്നിട്ടില്ല. അപ്പോൾ ആ റോഡെല്ലാം നല്ലരീതിയിലായിരുന്നു. ഇപ്പോഴുണ്ടായ ഒരു പ്രതിഭാസമാണിത്. ഇതൊക്കെ ഞാൻ പറഞ്ഞെന്നേയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട്

റോഡ് നന്നാക്കരുത് എന്നല്ല, റോഡ് നന്നാക്കണം. ഈ വർഷത്തെ SLTF-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി പെരുമ്പാവൂർ മണ്ഡലത്തിന് 2 കോടി 10 ലക്ഷം രൂപ അനുവദിച്ചിരുന്നു. ആഗസ്റ്റിൽതന്നെ ഫണ്ട് അനുവദിച്ചതാണ്. പക്ഷേ വർക്ക് തുടങ്ങാൻ സാധിച്ചില്ല. ആ തുക ഉപയോഗിച്ച് കേടുപാട് സംഭവിച്ച കുരേയധികം റോഡുകൾ നന്നാക്കാൻ സാധിക്കും. അത് നന്നാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി വ്യക്തമായ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തു. കുഴി അടച്ചാൽ അടുത്ത ദിവസം അത് പോകും. അതുകൊണ്ട് കുഴിമാത്രമായി അടയ്ക്കാതെ ഷീറ്റ് പോലെ ടാർ ചെയ്യണം. അപ്പോൾ തൊട്ടടുത്തൊന്നും കുഴിയോ മറ്റ് കാര്യങ്ങളോ രൂപപ്പെടുകയില്ല. ആലപ്പുഴ ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മിച്ച റോഡ് ഒന്നര വർഷമായി നല്ല രീതിയിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ചെയ്യാതെ, എഞ്ചിനീയർമാർ എന്തെങ്കിലും ചെയ്യുന്നതാണ് പ്രശ്നമായി വരുന്നത്. ഇതൊക്കെ അപ്പോൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളാണ്. ഏതായാലും 2 കോടി 10 ലക്ഷം രൂപ മേജറായ കുരേയധികം റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഒരു പക്ഷേ ഫണ്ട്

മതിയാകാതെ വന്നാൽ ഇനിയും തരുന്നതാണ്. അറ്റകുറ്റപ്പണിയുടെ കാര്യത്തിൽ കാലാവസ്ഥ നല്ലതാണെങ്കിൽ എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും തുടങ്ങാം.

കോൺട്രാക്ട് വരാത്തതിന് ഗവൺമെന്റിന് എന്തുചെയ്യാനാകും? അങ്ങനെയുള്ള കള്ള കോൺട്രാക്ടർമാരാണ് അവിടെയുള്ളത്. അവർക്കെതിരെ നിങ്ങൾ നടപടിയെടുപ്പിക്കണം. അവരുടെ മുഴുവൻ ലൈസൻസ് ഞാൻ കട്ട് ചെയ്യും.

മനഃപൂർവ്വം കോൺട്രാക്ട് പിടിക്കാതിരിക്കുന്നുണ്ടാകും. എന്തുകൊണ്ടാണ് അവർ കോൺട്രാക്ട് പിടിക്കാത്തത്? അവരുടെ ജോലി പിന്നെയെന്താണ്? കോൺട്രാക്ട് പിടിക്കാത്ത കോൺട്രാക്ടറിന് ലൈസൻസ് എന്തിനാണ്? ലിസ്റ്റ് ഇങ്ങോട്ട് തരൂ, കോൺട്രാക്ടറെ പുറത്തുനിന്നും എത്തിക്കാൻ പറയാം. ഏറ്റവും പ്രശസ്തനായ കോൺട്രാക്ടർ ഇ.കെ.കെ. അവിടുത്തുകാരനല്ലേ? അദ്ദേഹം ചെയ്യുന്ന റോഡിനെപ്പറ്റി കുറേ പറയാൻ പറ്റില്ല. അദ്ദേഹത്തോട് മണ്ഡലം മുഴുവൻ ഒറ്റയ്ക്ക് പിടിക്കാൻ പറയൂ. മണ്ഡലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ടെണ്ടർ ചെയ്തു തരാം. രണ്ട് കോടി പത്തുലക്ഷം രൂപയുടെ വർക്കുണ്ട്. വലിയ വർക്ക് തന്നെയാണ്.



അദ്ദേഹത്തോട് പറയൂ, അങ്ങനെ പരിഹാരം കാണണം. അദ്ദേഹം നല്ലപോലെ വർക്ക് ചെയ്യുന്ന ആളാണ്. രണ്ട് കോടി പത്തുലക്ഷം മോശപ്പെട്ട ഒരു ടെണ്ടറല്ല, അതൊരു ഇടത്തരം ടെണ്ടറാണ്. നല്ല കോൺട്രാക്ടർമാരുള്ള സ്ഥലമാണ് അതെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞെന്നു മാത്രമേയുള്ളൂ. നല്ല ഉപകരണങ്ങളൊന്നുമില്ലാത്ത കോൺട്രാക്ടർക്ക് റോഡിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണി കൊടുത്താൽ അടുത്ത ദിവസം റോഡ് മോശമാകും. ഏതായാലും ശരി, ഇതിന് ഫണ്ട് ഞാൻ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുവെച്ച് പണി നടക്കട്ടെ, തികയാതെ വന്നാൽ അധികം തുക അനുവദിക്കാം. പുല്ലുവഴി-പാണിയേലിപ്പോർ റോഡ് കിഫ്ബിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 20 കോടിയുടെ ഭരണാനുമതിയുണ്ട്. അതിന് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷനും സാങ്കേതികകാര്യങ്ങളും ഉണ്ടെന്ന് അറിയാമല്ലോ? അതിന് 5-8 മാസം വേണ്ടിവരും. അതുകൂടാതെ മഴയുടെ പ്രശ്നം കൂടിയുണ്ട്. ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ പൂർത്തിയാക്കി ആ റോഡിന്റെ ഡിസൈൻ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനുശേഷം ഡി.പി.ആർ.-മായി മുന്നോട്ടുപോകാം. എല്ലാ റോഡുകളേയുംപറ്റിയും

പരിശോധിക്കാം. ഇത്രയും റോഡുകൾ ഒരുമിച്ച് ഒരു മണ്ഡലത്തിലും കേടായിട്ടില്ല. എന്താണ് സംഭവിച്ചതെന്ന് നോക്കണം. രണ്ടും മൂന്നും റോഡുകൾ കേടായ സ്ഥിതിയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ട് ആ മണ്ഡലത്തിൽമാത്രം പത്തുപന്ത്രണ്ട് റോഡുകൾ ഒരുമിച്ച് കേടായി എന്നത് പരിശോധിക്കണം. റോഡ് നന്നാക്കണമെന്ന കാര്യത്തിൽ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു.

(9) തൊഴിൽ സുരക്ഷിതത്വവും വേതനവും

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: സർ, റിസോഴ്സ് ടീച്ചർമാരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഇതിന് മുമ്പ് ഈ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുള്ള വിഷയം തന്നെയാണ്. കഴിഞ്ഞ പത്തു ഇരുപതു കൊല്ലങ്ങളായി പൊതുവിദ്യാലയങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്തുവരുന്ന റിസോഴ്സ് അധ്യാപകരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്താൻ തയ്യാറാകണമെന്ന് ഈ സബ്മിഷനില്ലാതെ ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. 2009-ലെ വിദ്യാഭ്യാസ അവകാശ നിയമം സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ഘടനാപരവും അക്കാദമികവുമായിട്ടുള്ള എല്ലാ വശങ്ങളും പരിശോധിച്ച് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാൻ നിയോഗിച്ച ഖാദർ കമ്മീഷൻ പോലും റിസോഴ്സ്

അദ്ധ്യാപകരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തി നിയമിക്കണം എന്ന് ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരള ഹൈക്കോടതി പത്ത് വർഷത്തിലധികം സേവനം അനുഷ്ഠിച്ച റിസോഴ്സ് അദ്ധ്യാപകരെ റെഗുലറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സ്കീം തയ്യാറാക്കണമെന്ന് ഗവൺമെന്റിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചതാണ്. പ്രത്യേക പരിഗണന അർഹിക്കുന്ന കുട്ടികൾക്ക് ഗുണമേന്മയുള്ള വിദ്യാഭ്യാസമുറപ്പാക്കാൻ റിസോഴ്സ് അദ്ധ്യാപകരുടെ സേവനം അനിവാര്യമാണ്. ഇത്തരത്തിൽ സേവനം അനുഷ്ഠിച്ചുവരുന്ന അദ്ധ്യാപകർ പത്തും പതിനഞ്ചും കൊല്ലങ്ങളായി ജോലി ചെയ്തുവരികയാണ്. മതിയായ വിദ്യാഭ്യാസ യോഗ്യതയുണ്ടായിട്ടും ഇവർക്ക് ന്യായമായ സേവന വേതന വ്യവസ്ഥകളൊന്നും ലഭിക്കുന്നില്ല. ഇവർക്ക് മാനുഷമായ ശമ്പളം കിട്ടുന്നില്ല, തൊഴിൽ സുരക്ഷിതത്വവുമില്ല. ഈ പ്രശ്നത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരള വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും അടിയന്തരമായി ഇടപെടണം. റിസോഴ്സ് അദ്ധ്യാപകരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തണമെന്ന് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ, കേന്ദ്ര

മാനവ വിഭവശേഷി വികസന മന്ത്രാലയത്തിന്റെയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെയും സംയുക്തമായ സാമ്പത്തിക സഹകരണത്തോടെ

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസത്തിന്മേൽ നടത്തുന്ന പ്രോജക്ടാണ് 'സമഗ്ര ശിക്ഷാ കേരളം (എസ്.എസ്.കെ.)'. പ്രത്യേക പരിഗണന അർഹിക്കുന്ന കുട്ടികളെ മുഖ്യധാരയിലേക്ക് എത്തിക്കണമെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് പൊതുവിദ്യാലയങ്ങളിൽ റിസോഴ്സ് അധ്യാപകരെ എസ്.എസ്.കെ. നിയമിച്ചിട്ടുള്ളത്. ടി നിയമനങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും എം.എച്ച്.ആർ.ഡി. മാനദണ്ഡങ്ങളനുസരിച്ച് മാത്രമേ നടത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ആയതനുസരിച്ച് അതാത് അധ്യയന വർഷം കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രതിമാസ വേതനം നിശ്ചയിച്ച് നിയമനം നൽകാനാണ് എം.എച്ച്.ആർ.ഡി. വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. 2019-2020 വർഷത്തിൽ എം.എച്ച്.ആർ.ഡി. പ്ലാൻ അപ്രൂവൽ ബോർഡ് മീറ്റിംഗ് തീരുമാനപ്രകാരം സെക്കന്ററി തലത്തിൽ 25,000/- രൂപയും എലിമെന്ററി തലത്തിൽ 20,000/- രൂപയും പ്രതിമാസ വേതനമായി നിശ്ചയിച്ച് നടത്തി അധ്യയന വർഷം മാർച്ച് 31-ന് കരാർ അവസാനിപ്പിക്കുന്ന രീതിയിൽ നിയമനം നടത്താൻ മാത്രമേ എസ്.എസ്.കെ. പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നടപ്പിലാക്കാൻ അനുവാദമുള്ളൂ. ഒരു നിശ്ചിത ബഡ്ജറ്റിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന എസ്.എസ്.കെ.-യ്ക്ക്

അദ്ധ്യാപക നിയമനങ്ങൾ സ്ഥിരപ്പെടുത്താനോ വേതനം വർദ്ധിപ്പിക്കാനോ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. പത്തുവർഷത്തിനകം സർവ്വീസുള്ള നിശ്ചിത യോഗ്യതയുള്ള റിസോഴ്സ് അദ്ധ്യാപകരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നതിനായി ഒരു സ്കീം തയ്യാറാക്കണമെന്നും ഈ സ്കീമിൽ റെഗുലർ ടീച്ചേഴ്സിന് നൽകുന്ന വേതനവും മറ്റ് സർവ്വീസ് ആനുകൂല്യങ്ങളും ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നും സ്കീം തയ്യാറാക്കുന്നതുവരെ യോഗ്യതയുള്ള റിസോഴ്സ് അദ്ധ്യാപകരെ ആരെയും പിരിച്ചുവിടരുതെന്നുമുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി വിധിയിന്മേലുള്ള റിട്ടിന് അന്തിമ വിധി പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടില്ല അതനുസരിച്ച് തീരുമാനമെടുക്കുന്നതാണ്.

( 10) പകർപ്പവകാശം

ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ: സർ, പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണത്തിലൂടെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ വിപ്ലവം സൃഷ്ടിച്ച സർക്കാരാണിത്. അറിവുകൾ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്നതിനെതിരെ എല്ലാ കാലത്തും നട്ടെല്ല് വളയ്ക്കാതെ നിലപാടെടുത്തവരാണ് ഇടതുപക്ഷം. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പൊതുവിദ്യാലയങ്ങളിൽ നൽകുന്ന പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ പകർപ്പവകാശം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. 'All copyrights are reserved' എന്ന് എല്ലാ പാഠപുസ്തകങ്ങളിലും ആലേഖനം

ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതുമൂലം പൂർണ്ണമായും ഡിജിറ്റലൈസ് ചെയ്ത പാഠപുസ്തകങ്ങളോ സ്വതന്ത്ര സോഫ്റ്റ്‌വെയർ സംവിധാനമായ യൂണികോഡ് സംവിധാനം ഉപയോഗിച്ചുള്ള പാഠപുസ്തകങ്ങളോ ഇന്റർനെറ്റിൽ ലഭ്യമല്ല. പാഠപുസ്തകങ്ങളിലെ ചിത്രങ്ങളോ വിവരങ്ങളോ പുനരുപയോഗിക്കുന്നതിനോ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതിനോ നിയമപരമായി സാധ്യമല്ലാത്ത സാഹചര്യമാണ് നിലവിലുള്ളത്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പി.ആർ.ഡി. വകുപ്പ് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്ന പല പുസ്തകങ്ങളും സ്വതന്ത്ര സോഫ്റ്റ്‌വെയർ സംവിധാനമായ യൂണികോഡും ഉദാരമായ പകർപ്പവകാശമുള്ള ക്രിയേറ്റീവ് കോമൺ ലൈസൻസാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. സർക്കാരിന്റെ ധനസഹായ പദ്ധതികളെന്ന പുസ്തകം ഈ പറഞ്ഞ രണ്ട് സംവിധാനങ്ങളും പ്രയോജനപ്പെടുത്തിയാണ് പ്രധീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. പൂർണ്ണമായും ഡിജിറ്റലൈസ് ചെയ്ത പാഠപുസ്തകങ്ങൾ ഇന്റർനെറ്റിൽ സ്വതന്ത്രമായി ലഭ്യമായാൽ ഗുണപരമായ നിരവധി മാറ്റങ്ങൾ നമുക്ക് സൃഷ്ടിക്കാനാകും. പാഠപുസ്തകവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അധ്യാപകരുടെയും വിദ്യാഭ്യാസ പ്രവർത്തകരുടെയും സർവ്വോപരി വിദ്യാർത്ഥികളുടെയും അനേകം സൃഷ്ടികൾ ഇന്റർനെറ്റിൽ ലഭ്യമാകും. നമ്മുടെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ ആഴത്തിലുള്ള

ചർച്ചകൾക്കും സംവാദങ്ങൾക്കും വിധേയമാകും. ഇത് ഇപ്പോൾ ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഉത്തരം കണ്ടുപിടിക്കുന്ന പാഠപുസ്തകം എന്ന പരമ്പരാഗത രീതിയെ പൊളിച്ചെഴുതുക തന്നെ ചെയ്യും. ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുന്ന ടൈപ്പ്‌റൈറ്റർമാർക്കുവേണ്ടി ക്രമപ്പെടുത്തിയ American Standard for Communication Interchange (ASCI) എന്ന സംവിധാനമാണ്. ഇത് മാറ്റണമെന്നും പകരം മികവുറ്റതും സ്വതന്ത്ര സംവിധാനവുമായ യൂണികോഡ് ഉപയോഗിക്കണമെന്നും വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പേ NCERT-യും UGC-യും നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് നിലവിൽവന്നാൽ പഴയ ലിപി, പുതിയ ലിപി എന്ന മലയാളത്തിലെ വേർതിരിവ് ഒരു പരിധിവരെ ഇല്ലാതാക്കാൻ കഴിയും. പൂർണ്ണമായും ഡിജിറ്റലൈസ് ചെയ്ത പാഠപുസ്തകങ്ങളിലെ മലയാള അക്ഷരങ്ങൾ നമുക്ക് ഇഷ്ടമുള്ള ലിപിയിലേയ്ക്ക് മാറ്റാൻ സാധിക്കും. നിലവിൽ പേജ് മേക്കറിൽ സൃഷ്ടിക്കുന്ന ASCI സംവിധാനത്തിൽ ഇത് സാധ്യമല്ല. ആയതിനാൽ ഈ സർക്കാർ നിർമ്മിച്ച സ്റ്റാർട്ട് ക്ലാസ് റൂമുകളിൽ സ്റ്റാർട്ടായ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്ന പാഠപുസ്തകങ്ങൾ ഉദാരമായ പകർപ്പവകാശത്തിലൂടെ സ്വതന്ത്ര സോഫ്റ്റ്‌വെയർ സംവിധാനമായ യൂണികോഡിലൂടെ നിർമ്മിക്കണമെന്ന് സബ്മിഷനിലൂടെ ഞാൻ ഉന്നയിക്കുന്നു.

പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ,  
സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുവേണ്ടി SCERT പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുള്ള കേരള സ്കൂൾ  
സിലബസ് പ്രകാരമുള്ള പാഠപുസ്തകങ്ങൾ പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന്റെ സമഗ്ര  
ഓൺലൈൻ വിദ്യാഭ്യാസ പോർട്ടലിലും SCERT-യുടെ വെബ്സൈറ്റിലും  
പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൂടാതെ ഓരോ ടെക്സ്റ്റിലും ഓരോ പാഠങ്ങളിലും  
QR കോഡ് അടക്കം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുകൂടാതെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ  
സമയബന്ധിതമായി സ്കൂളുകളിൽ വിതരണം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ  
ഇന്റർനെറ്റിലൂടെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ ഇപ്പോൾ അധ്യാപകർക്കും  
വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും അതുവഴി പൊതുസമൂഹത്തിനും ലഭ്യമാകുന്നുണ്ട്. QR  
കോഡ് ഉള്ളതുകൊണ്ട് പാഠപുസ്തകങ്ങളിലുപുറമുള്ള പല വിവരങ്ങൾപോലും  
നേരിട്ട് ആർക്കും എടുക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. പൂർണ്ണമായും സുതാര്യമായ  
രീതിയിൽ ടെക്സ്റ്റ് ബുക്ക് ഇന്ന് ആർക്കും ലഭ്യമാണ്. നിലവിൽ  
പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ പകർപ്പവകാശം സർക്കാരിലാണ് നിക്ഷിപ്തമാക്കിയിട്ടുള്ളത്.