

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ....ഓർഡർ....ചോദ്യം (*391)

സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നും അനുമതി ലഭിച്ച പദ്ധതികൾ

(*391) ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്:

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ:

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ:

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നും അനുമതി ലഭിച്ച പ്രധാന പദ്ധതികൾ ഏതെല്ലാമെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) പ്രസ്തുത പദ്ധതി പ്രകാരം റോഡുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡം എന്തെല്ലാമെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): (എ)

ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്ന ശേഷം സി.ആർ.എഫ്. പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി അനുമതി ലഭിച്ച പദ്ധതികളുടെ പട്ടിക ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

ക്രമ നം.	പ്രവൃത്തിയുടെ പേര്	നീളം (കി.മീ.)	തുക (കോടി രൂപയിൽ)
1.	മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ തണ്ണീർകോട് നടുവട്ടം കാഞ്ഞിരമുക്ക് റോഡിനെ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	15.00
2.	ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ കളർക്കോട്		

	വടിക്കൽ-ഗലീലിയോ ജംഗ്ഷൻ-കപ്പ ജംഗ്ഷൻ വയാനി പള്ളി-വ്യാസ ജംഗ്ഷൻ-അയൻ കോയിക്കൽ റോഡ്-അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	20	20.00
3.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ചിറക്കുനി-ആണ്ടല്ലൂർ- പാറപ്രം-മൂന്നുപെരിയ-ചക്കരക്കൽ- കഞ്ഞിരോട്-മുണ്ടേരി മൊട്ട-ചെട്ടികളം- കരിങ്കൽക്കുഴി പറശ്ശിനിക്കടവ് റോഡ്- അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	24	24.00
4.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ പയന്നൂർ ചെറുപുഴ റോഡ് കി.മീ. 0/000 മുതൽ 15/000 വരെയുള്ള റോഡ്-അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	12.00
5.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ കൊട്ടിയോടി- ചെറുവാഞ്ചേരി-കണ്ണവം റോഡ് 0/000 മുതൽ 15/000 വരെയുള്ള റോഡ്- അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	15.00
6.	കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ അത്തോളി- ചീക്കിലോട്-നൻമി-0/000 മുതൽ 1/400 വരെയുള്ള റോഡ്-അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	10.4	11.00
7.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ തിരുർ-സ്നാത്തൂർ- ഇരിക്കൂർ-മട്ടന്നൂർ-റോഡ്- അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	21	21.00
8.	പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ കുഴൽമന്ദം കൊടുവായൂർ റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	10	10.00
9.	പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ കൊങ്ങാട് മുതല മംഗലംക്കുന്ന് വരെയുള്ള റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	15.00
10.	തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ പാരമ്പാടം കുരിശ്- വട്ടമ്പാടം-റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	13	13.00
11.	എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ചെറിയപള്ളി-		

	തിരുമുപ്പം-കുന്നമാവ്-ചെമ്മായം- തോനിയകാവ്-തൃക്കാപുരം-റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	10	12.00
12.	തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ വെള്ളങ്ങല്ലൂർ-ചാലക്കുടി റോഡ് ദേശീയപാത 47-മായി ബന്ധപ്പെടുത്തി -അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	15.00
13.	തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കല്ലമ്പലം പുതുശ്ശേരിമുക്ക്-നഗരൂർ-കാരേറ്റ്- റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	14.5	16.00
14.	കൊല്ലം ജില്ലയിലെ ചെങ്ങമനാട് കടയ്ക്കൽ റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	15.00
15.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ തളിപ്പറമ്പ്-മന്ന- വെള്ളാവ്-കുട്ടിയേരി-പനത്തൂർ കട്ടമ്പള്ളികടവ്-പുവം റോഡ്- അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	15.00
16.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ കുപ്പം-എരിപുരം റോഡ് 1015/000 വരെയുള്ള റോഡ്- അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	10	10.00
17.	കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ ചന്ദേര- തൃക്കരിപ്പൂർ-ഒലവറ റോഡ് 0/000 മുതൽ 12/000 വരെയുള്ള റോഡ്- അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	12	10.00
18.	എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ഇടപ്പള്ളി- മെത്താനം-പ്രിമിയർ ജംഗ്ഷൻ-പാതാളം ജംഗ്ഷൻ റോഡും ലിങ്ക് റോഡ് മുതൽ വടക്ക് കളമശ്ശേരി ഗ്ലാസ് ഫാക്ടറി റോഡുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി ദേശീയപാത 47 അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	12	11.00
19.	ഇടുക്കി ജില്ലയിലെ പുപ്പാറ-രാജകുമാരി- രാജാക്കാട്-18 കി.മീ. ദൂരം	18	12.00

	സഞ്ചാരയോഗ്യമായ രീതിയിൽ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ		
20.	കോട്ടയം ജില്ലയിലെ ഏറ്റുമാനൂർ -നീണ്ടൂർ-കല്ലറ റോഡ് കി.മീ. 0/000 മുതൽ 1/600 വരെയും ലിങ്ക് റോഡ് മുതൽ പ്രാവട്ടം ജംഗ്ഷൻ പനമ്പാളം ജംഗ്ഷൻ വരെയും (0/000 മുതൽ 6/4000) സഞ്ചാരയോഗ്യമായ രീതിയിൽ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	17	16.00
21.	എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ചിനിക്കുഴി-കിളികുളം-മംഗലത്തുനട-കടയിരുപ്പു-പുളിഞ്ചോട്-കണിനാട്-കരിമുകൾ റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	17	16.00
22.	എറണാകുളം ജില്ലയെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഗാന്ധി സ്ക്വയർ മുതൽ മിനി ബൈപ്പാസ്-കണ്ണൻകുളങ്ങര-പുതിയകാവ്-പുത്തോട്ട റോഡ്-ലിങ്ക് റോഡ്- മാറാട് കെട്ടേഴത്തുകടവ് ഗ്രിഗോറീസ് സ്കൂൾ വരെയുള്ള റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	15	12.00
23.	കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ 0/000 മുതൽ 13/000 വരെയുള്ള ഹോസ്ദുർഗ്ഗ്-നീലേശ്വരം വഴി-മടിക്കിവരെയുള്ള റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	13	12.00
24.	ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ ചെന്നവേളി തിരുവിഴ-തുരുത്തൻകവല-കായിപ്പുറം-റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	10	12.00
25.	തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ നരിക്കല്ല്-തച്ചോട്-പനയറ-ചവ റോഡ്-ഞൈക്കാട്-റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	10	10.00
26.	തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ തോന്നയ്,ൽ-		

	ശാസ്ത്രവട്ടം-ചെലമ്പ്-അഴുർ-ചിറയിൻകീഴ്-റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ	13	13.00
27.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ എടാട്ട്-ഹനമാനമ്പലം-ഭാസ്കരൻ പീടിക-ശ്രീസ്ത എമ്പേറ്റ് റോഡ് 0/000 കി.മീ. മുതൽ 14/000 കി. മീ. വരെ റോഡ് പുനരുദ്ധാരണം	14	12.00
28.	കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ കയ്യാലി-കോളശ്ശേരി-എരഞ്ഞാളി-തോട്ടുമ്മൽ-കതിരൂർ 0/000 കി.മീ. മുതൽ 10/000 വരെ റോഡ് പുനരുദ്ധാരണം	10	10.00
29.	ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ തീരദേശ തുമ്പോളി ബീച്ച് ചർച്ച് കളർകോട് ജംഗ്ഷൻ റോഡും (കോമാടി കൈച്ചുണ്ടി ജില്ലാ കോടതി സിറിയൻ ചർച്ച് കല്ലുപുറം കൈതവന-കളർകോട് വഴി) ആലപ്പുഴ ജംഗ്ഷനും പുനരുദ്ധാരണം	10	12.00

(ബി) 10 കിലോ മീറ്ററിൽ കുറയാത്ത സംസ്ഥാനപാതകൾ മേജർ ജില്ലാ റോഡുകൾ, ദേശീയപാതയെ മറ്റ് പ്രധാന റോഡുകളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡുകൾ, അന്തർ സംസ്ഥാന പാതകൾ, വാണിജ്യ, വ്യവസായ, വിനോദ പ്രാധാന്യമുള്ള റോഡുകൾ എന്നിവയാണ് സി.ആർ.എഫ്. പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വികസിപ്പിക്കുന്നത്. കൂടാതെ പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം, റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജ്, അണ്ടർ ബ്രിഡ്ജ്, റോഡ് സുരക്ഷാ മാർഗ്ഗങ്ങൾ, സംസ്ഥാന അതിർത്തികളിലെ പാലങ്ങളുടെ പ്രോജക്ടുകൾ എന്നിവയും സി.ആർ.എഫ്.

പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്താറുണ്ട്. പൊതുവെ 10 മുതൽ 50 കോടി വരെയുള്ള പ്രോജക്ടുകളാണ് ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്താറുള്ളത്. ഈ സ്കീമിൽ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന റോഡുകൾ കഴിഞ്ഞ 3 വർഷക്കാലം ഒരു പുരോഗമന പ്രവൃത്തിയ്ക്കും വിധേയമാകുവാനും പാടില്ല. ഈ പ്രവൃത്തികളിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടി ഉൾപ്പെടുത്താനാവില്ല.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് ആക്ട്, 2000 നിലവിൽ വന്നതിനുശേഷം വിവിധ തോതിലുള്ള വിഭവ സമാഹരണമാണ് പ്രസ്തുത ഫണ്ടിൽ കളക്ട് ചെയ്യുന്നത്. ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എക്സൈസ് ഡ്യൂട്ടി, കസ്റ്റംസ് ഡ്യൂട്ടി തുടങ്ങിയ വിവിധ ടാക്സുകൾ ഈടാക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ ഈടാക്കുന്ന ടാക്സുകൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ മൂന്ന് മന്ത്രാലയങ്ങൾക്ക് വിതരണം ചെയ്യുകയാണ്. ഇങ്ങനെ ടാക്സ് വിതരണം ചെയ്യുമ്പോൾ അവർ ഒരുപാട് മാനദണ്ഡങ്ങൾ വയ്ക്കും. ടാക്സ് കളക്ട് ചെയ്യുന്നതിന് ബുദ്ധിമുട്ടില്ല. പക്ഷേ കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിക്കും ഭൂമിശാസ്ത്രത്തിനും അനുസൃതമായ നിലയിൽ സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് വിനിയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യം ധാരാളമുണ്ട്. റൂറൽ ഡെവലപ്മെന്റ് മേഖലയിൽ 8 മീറ്റർ വീതിയിൽ കുറവുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം പാടില്ല എന്നാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമാഹരിക്കുന്ന തുകയ്ക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ഫണ്ട്

അലോക്കേഷനിലൂടെ, എന്നാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരാണ് പ്രയോറിറ്റി ലിസ്റ്റ് സമർപ്പിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ സമർപ്പിക്കുന്ന ലിസ്റ്റിനെ മറികടന്ന്, വിവേചനപരമായി കേന്ദ്രത്തിലിരിക്കുന്ന അധികാരികളും ഉദ്യോഗസ്ഥരും മറ്റ് ബന്ധപ്പെട്ടവരുമെല്ലാം തീരുമാനമെടുക്കാറുണ്ടോ; ഇത് സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് ആക്ടിലെ 10(8) പ്രകാരം വയലേഷനാണ്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അത് പരിഹരിക്കാനാവശ്യമായ ഇടപെടൽ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ചർച്ച ചെയ്ത് അംഗീകരിക്കുന്ന ലിസ്റ്റാണ് അധികാരികളുമായി ലഭ്യമാക്കേണ്ടതെന്ന് ആക്റ്റിൽ പറയുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ അതിൽ എല്ലാവർഷവും കേന്ദ്ര ഉപരിതല മന്ത്രാലയം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താറുണ്ട്. ചില എം.പി.മാരുടെ ഇഷ്ടപ്രകാരം പ്രയോറിറ്റി ലിസ്റ്റിൽ മാറ്റം വരുത്തും. കൂടാതെ അധികാരത്തിലുള്ള രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികളുടെ സ്വാധീനമുള്ള ചില ആളുകളും കേന്ദ്രത്തിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഇങ്ങനെ മാറ്റം വരുത്താറുണ്ട്. കൊടുക്കുന്ന ലിസ്റ്റിന്റെ 30 ശതമാനത്തോളം മാത്രമേ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ആ റോഡുകളൊക്കെ ചെയ്യേണ്ടതാണെങ്കിലും വളരെ എക്സൻസീവ് ആയ ലിസ്റ്റാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ എപ്പോഴും കൊടുക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന ബന്ധങ്ങളിൽ

എല്ലാക്കാലത്തും ചെറിയ കാര്യത്തിൽപോലും കേന്ദ്രം വിള്ളൽ ഉണ്ടാക്കാറുണ്ട്. ഇപ്പോൾ അതാണ് സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 5 വർഷം കൊണ്ട് ആകെ 35 റോഡുകളും 436 കോടി രൂപയുടെ അടങ്കൽ തുകയാണ് ലഭിച്ചത്. എന്നാൽ 397 കോടി രൂപയുടെ അടങ്കൽ തുകയാണ് നമുക്ക് ഈ വർഷം ലഭിച്ചത്. എല്ലാവർഷവും ഈ അടങ്കൽ തുക ആവർത്തിക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് റിക്കാർഡ് ആയിരിക്കും. പക്ഷേ അതുസംബന്ധിച്ച് പറയാൻ കഴിയില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് രണ്ട് വർഷം ഒരു തുകയും കൊടുത്തിട്ടില്ല. ഇത്തവണയും അങ്ങനെ സംഭവിക്കുമായിരിക്കാം. എങ്കിലും ശാസ്ത്രീയമായൊരു നടപടിക്രമമല്ല കേന്ദ്രഉപരിതല മന്ത്രാലയം പാലിക്കുന്നത് എന്നുള്ളത് സത്യമാണ്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, വടക്കൻ ജില്ലകളിലെ റോഡുകൾക്കായി ധാരാളം തുക വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് നല്ല കാര്യമാണ്. പക്ഷേ തെക്കൻ ജില്ലകളിലെ കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ ഫണ്ട് അലോക്കേഷൻ അത് ബാലൻസ് ചെയ്യാൻ വേണ്ടി കൊടുത്തതായിരിക്കാം. 2005-ൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട എ. കെ. ആന്റണി ചേർത്തലയെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ അനുവദിക്കപ്പെട്ട സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടാണ് 2006-ൽ എക്സിക്യൂട്ട് ചെയ്തത്. ഇപ്പോൾ 10 വർഷം കഴിഞ്ഞു.

ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ വളരെ അപൂർവ്വമായാണ് സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിന്റെ വർക്ക് കിട്ടുന്നത്. ചേർത്തല-അരൂർകുറ്റി റോഡ് അത്തരത്തിൽ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ട ഒന്നാണ്. സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിച്ച പ്രസ്തുത റോഡ്, 10 വർഷം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ സഞ്ചാരയോഗ്യമല്ലാതായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിച്ച റോഡുകളിൽ ഈ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് നല്ല നിലയിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനും അവ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും അങ്ങ് മുൻകയ്യെടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇപ്പോഴത്തെ ചട്ടപ്രകാരം ഒരേ സ്ഥലത്ത് തന്നെ സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് വീണ്ടും അനുവദിക്കുന്ന രീതി കാണുന്നില്ല. നമ്മുടെ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യേണ്ട അവസ്ഥയാണുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ സാഹചര്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് അവരുടെ ചട്ടങ്ങളിൽ അതുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യം കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് പറയാവുന്നതാണ്. മലബാർ മേഖലയിൽ സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിന്റെ വർക്കുകൾ കിട്ടിയിട്ടുണ്ടാകും. ഇത്തവണ ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ ആദ്യമായി മൂന്ന് വർക്കുകൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ വയനാട്, പത്തനംതിട്ട, ഇടുക്കി എന്നീ മൂന്ന് ജില്ലകളിൽ ഒരു വർക്കുപോലും ഇതുവരെ വന്നിട്ടില്ല. നമ്മൾ ലിസ്റ്റ് സമർപ്പിച്ചിട്ടും അവർ തരുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ

കാലത്തും തന്നിട്ടില്ല. ഇത്തരത്തിലുള്ള കടുത്ത അവഗണനകളുണ്ട്. 2017-18 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലെ പുതിയ ലിസ്റ്റിൽ ഈ മൂന്ന് ജില്ലകൾക്ക് മുൻത്തൂക്കം നൽകി അവിടെ അത്യാവശ്യം റോഡുകൾ കൊടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. ഇക്കാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാരുമായി ചർച്ച ചെയ്യാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ: സർ, കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്ന് റോഡ് വികസനത്തിന് കൂടുതൽ ഫണ്ട് ലഭിച്ചതിനെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. നമ്മുടെ സാധ്യതകൾക്കനുസരിച്ച് ഫണ്ട് ലഭ്യമാകണമെങ്കിൽ അവർ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന ചില മാനദണ്ഡങ്ങളുണ്ട്. 10 കോടി രൂപ മുതൽ 50 കോടി രൂപ വരെയുള്ള സ്കീമുകൾ നിർദ്ദേശിക്കേണ്ടതായുണ്ട്. ഇത്തരം സ്കീമുകൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ ജനപ്രതിനിധികളുമായി ആലോചിച്ച് മാക്സിമം പദ്ധതികൾ കേന്ദ്രത്തിൽ സമർപ്പിച്ച് അത് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും ഫോളോ അപ്പ് ചെയ്യാനുമുള്ള സംവിധാനം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനുണ്ടോ; കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ അത് ഉണ്ടായിട്ടില്ലെങ്കിൽ ഇനിയെങ്കിലും മാക്സിമം ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള സംഘടിത ശ്രമം നടത്താൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, മുൻ വർഷങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഫണ്ട് കിട്ടിയത് ഇത്തവണയാണ്. 2011-16 കാലയളവിലെ 5 വർഷം കൊണ്ട് 35 വർക്കുകൾക്ക് 436 കോടി രൂപയാണ് അടങ്കൽ തുകയായി ലഭിച്ചത്. എന്നാൽ ഈ ഒരു വർഷം 29 വർക്കുകൾ 397 കോടി രൂപ ലഭിച്ചു. അത് അടുത്ത വർഷവും ഉണ്ടാകുമോ എന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. അവരുമായി നല്ല രീതിയിൽ നിരന്തരം ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടാണ് അടങ്കൽ തുക ലഭിച്ചത്. എന്നാൽ കേന്ദ്രത്തിൽ ഭരണകക്ഷിയുടെ സ്വാധീനമുള്ളവരും എം.പി.മാരുടെ ഇഷ്ടപ്രകാരവും അവർ ലിസ്റ്റിൽ മാറ്റം വരുത്തും. അതുകൊണ്ട് ആ റോഡുകളൊന്നും വേണ്ടെന്ന് പറയാൻ പറ്റില്ല. പ്രയോറിറ്റി ലിസ്റ്റിൽ എല്ലാ റോഡുകളെയും ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിയില്ല. സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ സഹായിക്കണമെന്നും ചട്ടങ്ങളിലുള്ള ഇത്തരം ലംഘനങ്ങൾ ഒഴിവാക്കണമെന്നും തീർച്ചയായും പറയാവുന്നതാണ്. എം.എൽ.എ.മാർ എഴുതി നൽകുന്നതാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കൊടുക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ, കഴിഞ്ഞ വർഷം നാനൂറി ചിലവാനം കോടിയും ഈ വർഷം 327 കോടി രൂപയും അടങ്കൽ തുക വാങ്ങാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇത് കുറവായാണ് കാണുന്നത്. ഇക്കാര്യം കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; തലപ്പാടി മുതൽ തെക്കോട്ട് വരുന്ന ദേശീയപാത നാലുവരിയാക്കാൻ മുൻ തീരുമാനിക്കുകയും പണി ആരംഭിക്കാൻ നിശ്ചയിച്ചതുമാണ്. എന്നാൽ പല കാരണങ്ങൾ കൊണ്ട് അത് മുങ്ങിക്കിടക്കുകയാണ്. എന്നാൽ ഈ സർക്കാർ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ ആറുവരി പാതയാക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അത് നല്ല കാര്യമാണ്. അത് എത്രയും വേഗം പണി ആരംഭിച്ച് പൂർത്തീകരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; ഇതിനായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും നടപടിയുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അങ്ങ് ദേശീയപാതയുടെ കാര്യമാണ് പറയുന്നതെങ്കിൽ അത് ഇതിൽ ഉൾപ്പെടില്ല. ദേശീയപാതകൾ കേന്ദ്രസർക്കാർ നേരിട്ടാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. കാസർഗോഡ് മുതൽ കളിയിക്കാവിള വരെയുള്ള ദേശീയപാതയ്ക്ക് 40,000 കോടി രൂപയുടെ അടങ്കൽ തുക അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുവരികയാണ്. അത് വടക്കൻ മലബാറിൽ നിന്നാണ് ആരംഭിക്കുന്നത്. ദേശീയപാതയ്ക്ക് ഈ പണം മാറ്റിവയ്ക്കാൻ കഴിയില്ല. കഴിഞ്ഞ 5 വർഷം കൊണ്ട് 35 വർക്കുകൾക്കായി 436 കോടി രൂപയാണ് അടങ്കൽ തുക ലഭിച്ചത്. അങ്ങ് അത് തെറ്റിച്ചാണ് പറഞ്ഞത്. ഇത്തരത്തിലാണ് അതിന്റെ നടപടിക്രമം.

ശ്രീ. രാജ എബ്രഹാം: സർ, അടുത്ത വർഷത്തെ പട്ടികയിൽ പത്തനംതിട്ട ജില്ലയെ ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതിനെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. പ്രാകൃതമായ നിലയിലാണ് മലയാളികളിൽ ചിലർ റോഡിനെ കാണുന്നത്. തടി, കല്ല് മുതലായവ റോഡ് സൈഡിൽ ഇറക്കുകയും വലിയ മതിൽ കെട്ടി വെള്ളം ഒഴുക്ക് തടസ്സപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ റോഡ് തകരും. ഇതിനെതിരെ ദുർബലമായ ഒരു നിയമമുണ്ട്. 1998-ൽ ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫിന്റെ കാലത്തുള്ള നിയമമാണത്. റോഡുകളെ സംരക്ഷിക്കാൻ കർശനമായ നിയമ സംരക്ഷണം സ്വീകരിക്കുമോ; അതിന് അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നിലവിലുള്ള നിയമത്തിൽ ഭേദഗതി വേണമെങ്കിൽ അത് ചർച്ച ചെയ്ത് തീരുമാനമെടുക്കാം. പക്ഷേ നിലവിലുള്ള നിയമം ശക്തമാണ്. അത് നടപ്പാക്കാൻ നമ്മൾ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ അതിന് തടസ്സം വരുത്തുന്നത് പ്രാദേശിക രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും സംഘടനകളുമാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ കമ്മ്യൂണിറ്റി ആളുകളിൽ നിന്ന് പിഴ ഈടാക്കുന്നില്ല. അവിടെ നിന്നും മാറിത്തരണമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അവർ ഉടനെ ജാമ നടത്തുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. 'നിയമം അറിയാവുന്ന നിയമ വകുപ്പുമന്ത്രി വഴിയോര കച്ചവടക്കാരെ ഒഴിവാക്കുന്നത് ശരിയല്ല' എന്നുള്ളത് ഒരു രാഷ്ട്രീയ നേതാവിന്റെ പ്രസ്താവനയാണ്. അതിൽ സർക്കാരിന് ഒന്നും ചെയ്യാൻ

സാധിക്കില്ല. ഇത് സാമൂഹ്യ ബോധത്തിന്റെ പ്രശ്നമാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ, റോഡാണെന്നുള്ള ബോധം ആർക്കുമില്ല. റോഡിൽ നിന്നും എല്ലാവരും മാറിയേ പറ്റൂ. മാറാതിരിക്കാൻ പറ്റില്ല. അതിനുള്ള കർശന നടപടിയെടുക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാണ്. അതിനുമുമ്പ് കൺസെൻസസ് ഉണ്ടാകണം. നാലുവരിപാതയാക്കുമ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽനിന്നും എല്ലാവരും മാറിയേപറ്റൂ എന്നുള്ളത് ഒരു സാമൂഹ്യ പ്രശ്നമാണ്. നിയമത്തിൽ ഭേദഗതി വരുത്തണമെന്ന് അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചത് പൂർണ്ണമായും ശരിയാണ്. അത് നടപ്പിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. നിയമത്തിൽ സർക്കാർ ഉറച്ച് നിൽക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, ചേർത്തലയിലെ ഒരു പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കാൻ പത്ത് കൊല്ലം എടുത്തു എന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ആണെങ്കിലും ഈ ഗവൺമെന്റ് ആണെങ്കിലും ലഭിക്കുന്ന വർക്കുകൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കണം. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യുവിന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ നിന്നാരംഭിച്ച് ഇരിക്കുറിലേയ്ക്കുപോകുന്ന ഒടുവള്ളിത്തട്ട് നടുവിൽ കുടിയാൻമല റോഡിന് 27 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചതാണ്. ഒന്നര കൊല്ലമായി, ഇതുവരെയും ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ചിട്ടില്ല. ചില ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പണി നടത്താതിരിക്കാൻ ബോധപൂർവ്വം ശ്രമിക്കുകയാണ്. സി.ആർ.എഫ് പദ്ധതി

പ്രകാരമുള്ള ഓരോ വർക്കും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നേരിട്ട് മോണിറ്റർ ചെയ്ത് തടസ്സങ്ങൾ മാറ്റി പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, സംസ്ഥാനത്ത് ഇനിയും നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാത്തതും കരാർ ഉറപ്പിക്കാത്തതുമായ എല്ലാ വർക്കുകളെയും സംബന്ധിച്ച സംസ്ഥാനതല റിവ്യൂ താമസിയാതെ നടത്തുന്നതാണ്. 2000 മുതൽ 2016 വരെ 165 റോഡുകളാണ് കിട്ടിയിരിക്കുന്നത്. അതിൽ 133 റോഡുകളുടെ പണി പൂർത്തിയാക്കി. 2 എണ്ണത്തിന്റെ പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. 33 എണ്ണത്തിന്റെ ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ പോകുന്നതേയുള്ളൂ. മഴക്കാലം കഴിയുമ്പോൾ നിർമ്മാണം തുടങ്ങാൻ കഴിയും. ഏതാണ്ട് പതിനേഴുവർഷക്കാലത്തെ കാലതാമസമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത് റിവ്യൂ ചെയ്ത് ആരാണ് ഉത്തരവാദിയെന്നുള്ളത് കണ്ടെത്തി പരിഹാരം കാണാം.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു: സർ, ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ് സൂചിപ്പിച്ച അതേ വിഷയത്തിന്റെ തുടർച്ചയാണ് ഞാൻ ചോദ്യമായി ഉന്നയിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്ത് സി.ആർ.എഫ് റോഡുകൾ അനുവദിക്കുന്നത് സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാത്തതുമൂലം റോഡിന്റെ പണി പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള കാലതാമസത്തേക്കാളുപരി നമുക്ക് ലഭിക്കേണ്ട പണത്തിൽ കുറവ് വരുന്നതിന് അത്

കാരണമാകാറുണ്ട്. ഓരോ വർഷവും സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിൽ കൂടുതൽ പണം അനുവദിക്കുന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന് അതിനുമുൻപ് അനുവദിച്ച തുക ചിലവഴിച്ചതിന്റെ തോത് പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടാണ്. രണ്ട് വർഷം കൂടുതൽ തുക അനുവദിച്ചാൽ അടുത്ത രണ്ട് വർഷം തുക ലഭിക്കാതെ പോകുന്ന സാഹചര്യത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനം അനുവദിച്ച തുക സമയബന്ധിതമായി പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കി ചെലവഴിക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ്. കേവലം റോഡ് പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര പ്രാധാന്യം മാത്രമല്ല, കൂടുതൽ തുക ലഭിക്കുന്നതിന് കൂടി മോണിറ്ററിംഗ് അടിസ്ഥാനമാകുന്നുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പരിശോധിച്ച് അത് കുറച്ചുകൂടി വേഗത്തിൽ ആക്കുകയും, ഓരോ വർഷവും സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ നോംസ് അനുസരിച്ച് പെട്രോളിയം സെസ്സിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നമുക്ക് ലഭിക്കേണ്ട തുക കൃത്യമായി ലഭിക്കുന്നുണ്ടോ എന്നത് ഉൾപ്പെടെ പരിശോധിക്കുന്നതിന് ഒരു മോണിറ്ററിംഗ് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും ആ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്. ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചത് ഒന്നുകൂടി വ്യക്തമാക്കുകയാണ്. നമുക്ക് 2000 മുതൽ 2016 വരെ ലഭിച്ച 165 റോഡുകളിൽ ഇനി 8% റോഡാണ് പൂർത്തിയാക്കാനുള്ളത്. ബാക്കിയുള്ളത് പൂർത്തിയായി. 8%

റോഡുകളുടെ പണി ആഗസ്റ്റ് മാസത്തിൽ ആരംഭിക്കുമെന്ന് റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ഈ വർഷം കിട്ടിയ 29 റോഡിന്റെയും ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ചിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ഫണ്ട് ചെലവഴിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഫണ്ട് കുറയും. എല്ലാ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികളുടെയും പ്രശ്നം ഇതാണ്. ഇക്കാര്യം സവിശേഷമായി പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. സി ജോർജ്ജ്: സർ, ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം ചോദിച്ച ചോദ്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നത്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ ഒരു സെക്ഷൻ ആഫീസ് ഉണ്ടെങ്കിൽ ആ സെക്ഷൻ കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ ഉത്തരവാദിത്വം ആ സെക്ഷനിലെ അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർക്ക് ഉണ്ടാകണം. രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിയെല്ലാം റോഡിൽ കൊടിനാട്ടും. എല്ലാ മതവിഭാഗങ്ങൾക്കും അവരുടെ സ്ഥാപനങ്ങൾ പുറമ്പോക്കിൽ വേണമെന്നുള്ളത് നിർബന്ധമാണ്. മലയോരമേഖലയിൽ ആര് തടിവെട്ടിയാലും അത് റോഡിലാണിടുന്നത്. ഇത് മുഴുവൻ ജപ്തി ഉൾപ്പെടെയുള്ള നിയമനടപടിയിലേക്ക് പോകണം. ഓഫീസുകളിൽ എഞ്ചിനീയർമാരില്ല. ഈരാറ്റുപേട്ട സെക്ഷനിൽ ഒരു എ.ഇ അല്ലാതെ ആഫീസർമാരോ വർക്ക് സൂപ്രണ്ടോ ഇല്ല. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളിൽ പരിഹാരം കാണുന്നതിന് നിയമനിർമ്മാണം നടത്തണം. ആര് പുറമ്പോക്ക് കൈയ്യേറിയാലും അതിനെതിരെ കേസെടുക്കാനും

നഷ്ടപരിഹാരം ഇടയാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നേരത്തെ റോഡിന്റെ സുരക്ഷയെപ്പറ്റി പറഞ്ഞത് കുറേകൂടി സംയുക്തമായി ചോദിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ മുഴുവൻ തടിക്കച്ചവടം, കല്ലുകച്ചവടം മുതലായവയാണ് നടക്കുന്നത്. ഇത് സാമൂഹികമായ ഒരു ബോധമാണ്. ഇതിന്റെ പുറകിലുള്ള പലതും ആ പ്രദേശത്തെ രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കന്മാരായിരിക്കും. എല്ലാം കണ്ടുകെട്ടാൻ നിയമമുണ്ട്. പുതിയ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് നടപ്പാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുസംബന്ധിച്ചുള്ള ഗസറ്റ് നോട്ടീഫിക്കേഷൻ വന്നിട്ടുണ്ട്. ചിലയിടത്ത് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനെ ഉടനെ തടയുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇതൊരു സാമൂഹ്യവിരുദ്ധ സംസ്കാരമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. തടിക്കച്ചവട സ്ഥാപനത്തിന് പെർമിഷൻ കൊടുത്ത ലോക്കൽ ബോഡീസാണ് റോഡിൽ തടികൾ ഇടുന്നത് നിയമം മൂലം നിരോധിക്കേണ്ടത്. നിയമം ലംഘിച്ചാൽ ലൈസൻസ് റദ്ദ് ചെയ്യണം. ജില്ലയിലെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ അവിടത്തെ ജൂഡീഷ്യൽ അതോറിറ്റിയാണ്. ആ ജില്ലയിൽ ഇതെല്ലാം ക്ലിയറാക്കിയില്ലെങ്കിൽ അവരുടെ പേരിൽ നടപടിയെടുക്കാം. അങ്ങനെയൊന്നും കേരളത്തിൽ ഒരു എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരും കാണില്ല. ഇങ്ങനെയുള്ള

പ്രശ്നങ്ങൾ ഉള്ളതുകൊണ്ട് സാമൂഹികവും രാഷ്ട്രീയപരവുമായി ചർച്ചചെയ്ത് ഇത് ശക്തമായി നടപ്പാക്കണം. ഇപ്പോൾ എല്ലായിടത്തും നവീനമായ റോഡ് നിർമ്മാണങ്ങൾ ആരംഭിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ ഓരോ സ്ഥലത്തും റോഡ് നവീകരണമുണ്ടാകും. എല്ലാവരുടെയും സഹായത്തോടുകൂടി ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് അടക്കമുള്ള എല്ലാ അംഗങ്ങളും പറഞ്ഞതും ഇനി പറയാനിരിക്കുന്നതുമായി കാര്യങ്ങൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിന് എല്ലാവരുടെയും പിന്തുണ ആവശ്യമാണ്. അങ്ങനെ റോഡ് സുരക്ഷിതമായ യാത്രയ്ക്കുമാത്രമായി മാറ്റിവയ്ക്കാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സമഗ്രമായ അടിസ്ഥാന വികസനത്തിനുവേണ്ടിയാണ് സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് വിനിയോഗിക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ടാർജ്ജ് അതുതന്നെയാണ്. കേരളത്തിലെ സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് നഗരങ്ങളുടെ വികസനത്തിനുവേണ്ടിയാണ് മിക്കവാറും വിനിയോഗിച്ചുവരുന്നത്. ഗ്രാമ പ്രദേശങ്ങളിലും മലയോര പ്രദേശങ്ങളിലും സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. ഇത് ഒരു വിവേചനമാണ്. കൂടുതൽ റോഡുകളും കെട്ടിടങ്ങളും വീടുകളും ഫാക്ടറികളുമായി നഗരങ്ങൾ വികസിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു, ഗ്രാമങ്ങൾ പിറകോട്ടുപോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതിനാൽ സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് ഗ്രാമങ്ങളിലേയ്ക്കുകൂടി കൊടുക്കാനുള്ള

സംവിധാനമുണ്ടാകണം. ചില നോംസിന്റെ പുറത്താണിത് കൊടുക്കുന്നതെന്നാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. അങ്ങനെ നോംസ് ഒന്നുമില്ല. ഡൽഹിയിൽ മാനിപ്പുലേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളുടെ മണ്ഡലങ്ങളിൽ അവർ കൊണ്ടുവന്ന റോഡായി അതിനെ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുകയാണ്. അതിൽ എം.എൽ.മാർക്ക് ഒരു റോളുമില്ല. സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിൽ എം.എൽ.എ മാർക്കുള്ള റോൾ എന്താണെന്നുള്ളത് വ്യക്തമാക്കണം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നഗര കേന്ദ്രീകൃതമാണെന്നാണ് അങ്ങ് ആദ്യം സൂചിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ അത് അങ്ങനെയല്ല. ഇത്തവണ ഇരുനൂറ്റോളം റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടുന്ന ലിസ്റ്റാണ് അയച്ചത്. അതിൽ ഇരുപത്തൊൻപതെണ്ണം കിട്ടി. അതിൽ 5% ഒഴികെ എല്ലാം ഗ്രാമങ്ങളിലാണ്. നഗരങ്ങളിൽ കൂടി കടന്നുപോകുന്നുവെന്നുള്ളൂ. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ കൊട്ടിയോട്, ചെറുവారి, കണ്ടമം. കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ അത്തോളി തുടങ്ങിയ റോഡുകളും ഇതുപോലെയാണ്. തിരുവനന്തപുരത്ത് കല്ലമ്പലം, പുതുശ്ശേരിമുക്ക്, നഗരൂർ തുടങ്ങിയവ ഗ്രാമങ്ങളിലാണ്. പത്ത് ശതമാനത്തിന് താഴെ നഗരങ്ങളിൽമാത്രമായി ഒരു റോഡുപോലും കാണില്ല. നഗരങ്ങളിൽ മാത്രമായി ഒരു റോഡും ഇത്തവണയില്ല. നോംസ് അനുസരിച്ചാണെങ്കിൽ നോംസ് അവർ വയലേറ്റ് ചെയ്തുവെന്നുള്ളത്

ശരിയാണ്. എം.എൽ.എ.മാരുടെ പ്രൊപ്പോസൽ വരാതെ ഒരു റോഡിനും അനുമതി നൽകില്ല. നമ്മൾ അനുമതി കൊടുത്ത റോഡുകളാണ് ചില ആളുകൾ ലിസ്റ്റിൽ ആദ്യം ഉൾപ്പെടുത്തുന്നത്. അതും ആവശ്യമാണ്. എല്ലാം ജനപ്രതിനിധികളാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇതിനൊരു മാനദണ്ഡം ഉണ്ടാക്കാം.

വാഹനപ്പെരുപ്പം നേരിടാൻ റോഡ് വിപുലീകരണവും ബൈപാസ്

നിർമ്മാണവും

(*392) ശ്രീ. എം. മുക്തേഷ്:

ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്:

ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ:

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത്ത് കോയ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) സ്വകാര്യ വാഹനപ്പെരുപ്പം നിയന്ത്രിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ, ഇവ പ്രയോജനപ്രദമായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനായുള്ള റോഡ് വിപുലീകരണത്തിനും നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ കയ്യേറ്റങ്ങൾ ഒഴിവാക്കി പൂർണ്ണമായി വിനിയോഗിക്കുന്നതിനും ഉപരിതലം മെച്ചപ്പെടുത്തി നവീകരിക്കുന്നതിനുമായി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) വാഹന സാന്ദ്രത നഗര കേന്ദ്രീകൃതമായതിനാൽ, നഗരങ്ങളിലെ

ഗതാഗതത്തിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതിനായി ബൈപാസ് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ:

(സി) റോഡ് ശൃംഖലയിൽ 73 ശതമാനം വരുന്ന ജില്ലാ റോഡുകൾ വീതി വളരെ കുറഞ്ഞതും ഉപരിതലം വേണ്ടത്ര നിലവാരമുള്ളതുമല്ലാത്തതിനാൽ, ഇവയുടെ നിലവാരം ഉയർത്താൻ പദ്ധതിയുണ്ടോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ,

(എ) റോഡുകളിലെ കയ്യേറ്റങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി 1999-ലെ കേരള ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് ബാധകമാക്കി 03.09.2016 ക്യാബിനറ്റ് തീരുമാനിച്ചു ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്, ഗസറ്റ് നോട്ടിഫിക്കേഷനും ഇറക്കി. ഇതിന്റെ പരിരക്ഷയ്ക്കായി നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ അതിന്റെ അതോറിറ്റിയായി നാഷണൽ ഹൈവേ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരെയും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിൽ മുഖ്യ ജില്ലാ റോഡുകളുടെയും പരിപാലനത്തിന് ഈ നിയമം നടപ്പാക്കാൻ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരെയും നിയമിച്ചു ഉത്തരവായിട്ടുണ്ട്. സബ്ഡിവിഷനുകളിൽ അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറും സെക്ഷനിൽ എ.ഇ. യും ഇതിന്റെ സെമി ജൂഡീഷ്യൽ അധികാരിയാണ്. പരമ്പരാഗതമായ 20 mm ചീപ്പിംഗ് കാർപ്പറ്റ് സംവിധാനം മാറ്റി ബി.എം. & ബി.സി. ഉപയോഗിച്ച് ഉപരിതലം പുതുക്കിവരുന്നു.

ഉപരിതലം പുതുക്കുന്നതിന് NRMB (Natural Rubber Modified Bitumen) ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥ എസ്റ്റിമേറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ച് സാങ്കേതികാനുമതി നൽകിവരുന്നു. അങ്ങനെയാണ് ഇപ്പോൾ നിർമ്മിച്ചുവരുന്നത്. റോഡുകളിൽ ഗതാഗത നിയന്ത്രണത്തിനായി Bye pass/Flyover എന്നിവ ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് നിർമ്മിച്ച് വരുന്നു. റോഡിന്റെ പാർശ്വവശങ്ങൾ നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ അതേ നിലവാരത്തിൽ ബലപ്പെടുത്താനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. എൻ.എച്ച് 17- ഉം എൻ.എച്ച്-47 -ഉം സർവ്വീസ് റോഡോടുകൂടിയ നാലുവരിപ്പാതയായും മറ്റ് എല്ലാ ദേശീയപാതകളും പേവ്ഡ് ഷോൾഡറോടുകൂടിയ രണ്ടു വരിപ്പാതയായും വികസിപ്പിക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) വാഹന സാന്ദ്രത നഗര കേന്ദ്രീകൃതമായതിനാൽ നഗരങ്ങളിലെ ഗതാഗതത്തിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതിനായി ബൈപ്പാസ് റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചുവരുന്നു.

(സി) പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ പല ജില്ലാതല റോഡുകളും മുൻകാലങ്ങളിൽ വില്ലേജ് റോഡുകളായും ഒ.ഡി.ആർ.-ആയും ഉണ്ടായിരുന്നവയാണ്. ഇവ അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്ത് എം.ഡി.ആർ. ആയി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പൂർണ്ണമായി വീതി കൂട്ടാനോ അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്യാനോ സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കാരണം കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ സാധിച്ചിട്ടില്ല. അത് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതാണ്. സ്ഥലം സൗജന്യമായി

ലഭിച്ചയിടങ്ങളിൽ വളരെ വേഗം റോഡിന്റെ വീതികൂട്ടാനും പണിയാനും കഴിയും. എന്നാൽ കൂടുതൽ ഭാഗത്തും സ്ഥലം സൗജന്യമായി തരില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല റോഡ് നിർമ്മിക്കാതിരിക്കാനുള്ള ലിറ്റിഗേഷനിലേയ്ക്കും പോകുന്ന സ്വഭാവം കണ്ടുവരുന്നുണ്ട്. നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ നടപ്പിലാക്കിവരികയാണ്. ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിംഗ് എല്ലാ ജില്ലകളിലും രൂപീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. തിരുവനന്തപുരത്തിനു പുറമെ എറണാകുളം, കോഴിക്കോട് കേന്ദ്രമാക്കി റീജിയണൽ ഡിസൈൻ വിംഗ് രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടെയുള്ള ചില സാമൂഹ്യ രാഷ്ട്രീയ പ്രാദേശിക പ്രവർത്തകരുടെ സമ്മർദ്ദങ്ങൾ റോഡ് വികസനത്തിന് തടസമായി നിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഇതൊക്കെ ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിച്ചുകൊണ്ട് തീർച്ചയായും നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഞാൻ പ്രത്യാശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എം. മുക്തേഷിനുവേണ്ടി (ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ): സർ,

വാഹനപ്പെരുപ്പം നേരിടാനായി റോഡ് വിപുലീകരിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ് എന്റെ ചോദ്യം. കേരളത്തിൽ വടക്കുനിന്ന് തെക്കോട്ട് ദേശീയ പാതയിലൂടെ യാത്ര ചെയ്യാൽ കേരളത്തിലെ പല നഗരങ്ങളിലും യാത്ര വളരെ ദുഷ്കരമാണെന്ന് കാണാം. ആലപ്പുഴയായാലും കൊല്ലമായാലും തൃശ്ശൂരായാലും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് വലിയ തോതിൽ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ഏതൊക്കെ സ്ഥലങ്ങളിലാണ് ബൈപ്പാസ്

പരിഗണനയിലുള്ളത്? തൃശ്ശൂർ പൂർണ്ണത്ത് ശോഭാസിറ്റി ഭാഗത്ത് പല സന്ദർഭങ്ങളിലും ഗതാഗതം വളരെ ദുഷ്കരമാണ്. ഗുരുവായൂർ ഒരു റയിൽവേ മേൽപ്പാലം അങ്ങ് ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ ബൈപ്പാസുകളും മേൽപ്പാലങ്ങളും സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കേരളത്തിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള ബൈപ്പാസുകളെയും ഓവർബ്രിഡ്ജുകളെയും ഹൈപ്പോവുകളെയും അണ്ടർപാസേജുകളെയും സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേകമായി ചോദിക്കുകയാണെങ്കിൽ അതിന്റെ ലിസ്റ്റ് നൽകാം. ഇതെല്ലാം 10 കോടിക്ക് മുകളിലുള്ള പദ്ധതികളായതിനാൽ കിഫ്ബിയിലാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. അതിന്റെ നടപടിക്രമങ്ങൾ വളരെ ശാസ്ത്രീയമായും സാങ്കേതികമായും നടത്തേണ്ടതാണ്. അതിന്റെ കാലപരിധി പാലിക്കേണ്ടതായുണ്ട്, പെട്ടെന്ന് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. ആദ്യഘട്ടമെന്ന നിലയിൽ അതിൽ കുറച്ചുകാലതാമസം വരുന്നുണ്ട്. അതുസംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച് കിഫ്ബി വഴി കാലതാമസം പരിഹരിക്കുന്നതിന് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. മുകേഷിനുവേണ്ടി (ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ): സർ, എൻ.എച്ച്-17-ന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ഏത് ഘട്ടത്തിലാണ്; ഭൂമി

ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ഭൂമി നൽകുന്നവർക്കുള്ള പുനരധിവാസ പാക്കേജ് ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിക്കുന്നുണ്ടോ; ആ പദ്ധതികൾ ഏത് ഘട്ടത്തിലാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ദേശീയ പാത നാലുവരിയാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പദ്ധതിക്ക് ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതുമുതൽ മുൻഗണന നൽകിയിരുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി രണ്ടുതവണ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യോഗം വിളിച്ചുചേർത്തിരുന്നു. വളരെ ഉത്സാഹപൂർണ്ണമായ പ്രതികരണമാണ് കേന്ദ്ര ഉപരിതല മന്ത്രാലയത്തിൽനിന്നും ഈ കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേകം രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയിൽനിന്നും ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ മൂന്നുനാല് മാസങ്ങളായി കാര്യങ്ങൾ മന്ദഗതിയിലാണ് നീങ്ങുന്നതെന്ന് എനിക്ക് സംശയം തോന്നിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സ്ഥലം കണ്ടെത്തുന്നതിനും നോട്ടീഫൈ ചെയ്യുന്നതിനും പരാതി കേൾക്കുന്നതിനും പണം നൽകുന്നതിനുമായി മൂന്നുനാല് നോട്ടീഫിക്കേഷൻ ഇറക്കേണ്ടതുണ്ട്. കാസർഗോഡ്, കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട് ഭാഗങ്ങളിൽ നോട്ടീഫിക്കേഷൻ കഴിഞ്ഞ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലേക്ക് എത്തിയിട്ടുണ്ട്. തൃശ്ശൂർ, എറണാകുളം ഭാഗത്ത് കുറേയധികം സ്ഥലങ്ങൾ നാലുവരിപ്പാതയായിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോടിന്റെ ഒരു ഭാഗം മുതൽ തൃശ്ശൂരിന്റെ ഒരു ഭാഗം വരെയുള്ളത് പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. തിരുവിതാംകൂർ ഭാഗത്ത് സ്ഥലം മാർക്ക്

ചെയ്യവെങ്കിലും ഏറ്റെടുത്ത് തുടങ്ങുന്നതേയുള്ളൂ. ഈ വർഷം തന്നെ ദേശീയ പാത നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതിനുള്ള നിർമ്മാണം തുടങ്ങുന്നതിന്, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എന്തെങ്കിലും കാലതാമസമല്ലാതെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് യാതൊരു തടസവുമില്ല. എല്ലാം നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയാണ് ചെയ്യുന്നത്. പണിതുകൊടുക്കുന്ന ജോലി മാത്രമേ നമുക്കുള്ളൂ. ഇക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമായി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇടപെട്ടിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ മൂന്നുമാസക്കാലം ചെറിയൊരു slackness വന്നോയെന്ന സംശയമുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ ബോധ്യപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടികളും നടന്നുവരുന്നു.

ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്: സർ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ മുമ്പ് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനും കഴികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനുമെല്ലാം എൻ.എം.ആർ തൊഴിലാളികളുണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ അതില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സഭയിൽ കഴിഞ്ഞ ദിവസം പറഞ്ഞത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ മെയിന്റനൻസ് വിഭാഗം ആരംഭിക്കുമെന്നാണ്. അത് റോഡിലെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണോ, ആണെങ്കിൽ റോഡിലെ കഴികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ആധുനിക യന്ത്രങ്ങൾ ഒരു ജില്ലയിൽ കൊടുത്താൻ ആ

ജില്ലയിലെ എല്ലാ കുഴികളും കാലതാമസമില്ലാതെ അടയാൻ കഴിയും. അതുസംബന്ധിച്ച് വകുപ്പ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, സംസ്ഥാന മന്ത്രിസഭ കേരള പി.ഡബ്ല്യു.ഡി യ്ക്ക് മെയിന്റനൻസ് ഡിവിഷൻ തുടങ്ങാൻ തീരുമാനമെടുക്കുകയും അതിനൊരു ചീഫ് എഞ്ചിനീയറെ നിയമിക്കാൻ അനുവാദം നൽകുകയും ചെയ്തു. നമുക്ക് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ എണ്ണം വളരെ കുറവാണ്. ഇപ്പോഴത്തെ പുതിയ നിർമ്മാണങ്ങളും കിഫ്ബിയുടെ വർക്കുമൊക്കെ വന്നപ്പോൾ 15 ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാർ വേണ്ടിടത്ത് 7 പേർ മാത്രമാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർക്ക് ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ ചുമതല കൊടുത്ത് ഈ ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓരോ അസംബ്ലി മണ്ഡലത്തിലും ചുരുങ്ങിയത് ഒരു എ.ഇ. യെ വർക്ക് നടക്കുമ്പോൾ തന്നെ മെയിന്റനൻസിന്റെ പരിശോധിക്കാനായി നിയോഗിക്കാം. വർക്ക് നടന്നുകഴിഞ്ഞ് റോഡിൽ പ്രശ്നമുണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഒരു പ്രത്യേക പീരിഡിൽ ഈ കോൺട്രാക്ടറുകൊണ്ടുതന്നെ ചെയ്യിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്. ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് വീഴ്ചയുണ്ടായാൽ അതിന്റെ നടപടികൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാവുന്നതാണ്. കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് റോഡ് പുനർനിർമ്മിക്കാൻ സാമ്പത്തിക പ്രയാസമുണ്ടായാൽ ഇവിടെ മെയിന്റനൻസ് നടത്താനുള്ള

അധികാരവും ഇവർക്കുണ്ട്. ഇത് സാമ്പത്തികമായി വലിയ ചെലവുള്ളതാണ്. ഞാൻ സാമ്പത്തികമായി പറയുന്നതാണ്. 1200 ഓവർസിയർമാർ നാലുവർഷമായി ഈ വകുപ്പിൽ ഇല്ലായിരുന്നു. എം.എൽ.എ. മാർ ആവശ്യപ്പെടുമ്പോൾ നൽകാൻ കഴിയാത്തത് അതുകൊണ്ടാണ്. ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് പി.എസ്.സി. യിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി 750 പേരെ നിയമിച്ചു. എന്നാലും കുറച്ച് ബാക്കിയുണ്ട്. ഏകദേശം 500 ഓളം അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാരും വേണം. 95 പേരെ ഇപ്പോൾ പി.എസ്.സി. നിയമിച്ചു. ബാക്കിയെല്ലാം വേക്കറായി കിടക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ വർക്കുകളെല്ലാം നടക്കുന്നതിനാൽ കൂടുതൽ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ആവശ്യമുണ്ട്. ഇത് സാമ്പത്തികമായി വലിയൊരു പ്രാരാബ്ധമാണ്. എങ്കിലും നമുക്ക് എന്തൊക്കെയാണ് വേണ്ടത്, നമുക്ക് എന്തൊക്കെ ചെയ്യാൻ കഴിയും എന്നതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്കും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും കൊടുത്തതുകൊണ്ട് കുറച്ച് മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി. എന്നാലും കുറെക്കൂടി പ്രൊഫഷണൽസിനെ നമുക്ക് ആവശ്യമാണ്. അങ്ങനെയൊരു പ്രശ്നമുണ്ടെന്നതുകൂടി സഭയെ അറിയിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ: സർ, വാഹനപ്പെരുപ്പംകൊണ്ട് വല്ലാതെ ശ്വാസംമുട്ടുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളമെന്ന് നമ്മുടെയെല്ലാവർക്കും അറിയാം. വാഹനങ്ങളുടെ

റേഷ്യോ പരിശോധിച്ചാൽ അമേരിക്കയ്ക്കും മുകളിലാണ് കേരളം നിൽക്കുന്നത്. അമേരിക്കയിൽ 6 പേർക്ക് ഒരു വാഹനമാണെങ്കിൽ കേരളത്തിൽ 5 പേർക്ക് ഒരു വാഹനമുള്ള അവസ്ഥയാണ്. റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുക എന്നത് നമ്മളെ സംബന്ധിച്ച് വലിയ പ്രയാസമുള്ള കാര്യമാണ്. കാരണം, കേരളം മുഴുവൻ പട്ടണമായി കഴിഞ്ഞു. ഗ്രാമം എന്നുപറഞ്ഞ് ഒഴിച്ചിടാവുന്ന ഒരു സ്ഥലവുമില്ല. പുതിയ റോഡുകൾ കണ്ടെത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇന്ന് സാറ്റലൈറ്റ് സംവിധാനമുള്ളതുകൊണ്ട് പുതിയ റോഡുകൾ കണ്ടെത്തുമ്പോൾ ഒരുപാട് സാമ്പത്തിക ലാഭം സംസ്ഥാനത്തിന് വരുന്നുണ്ട്. നമ്മൾ എടുക്കുന്ന സ്ഥലത്തിന് 10 ലക്ഷം രൂപയാണ് നിലവിൽ കൊടുക്കുന്നതെങ്കിൽ പുതിയ റോഡുകളുടെ അലൈൻമെന്റ് വരുമ്പോൾ അതിന്റെ പത്തിലൊന്ന് ചെലവിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കും. മറ്റൊരു പ്രധാനകാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനുള്ളത്, കേരളത്തിൽ 44 പുഴകളുണ്ട്. ഞാൻ ചെറിയൊരുദാഹരണം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാം. നിലമ്പൂർ വഴിക്കടവിൽനിന്ന് പുറപ്പെടുന്ന ചാലിയാർ പുഴ കോഴിക്കോടാണ് അവസാനിക്കുന്നത്. അതിന്റെ തീരത്തുകൂടി റോഡ് നിർമ്മിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഒരു സെന്റ് ഭൂമിപോലും ചിലപ്പോൾ അക്വയർ ചെയ്യേണ്ടി വരില്ല. റവന്യൂഭൂമി വെറുതേ

കിടക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഒട്ടനവധി പുഴയുടെ തീരങ്ങളിലൂടെ പുതിയ റോഡുകൾ പ്ലാൻ ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ വളരെ ചെലവുകൂറത്തും അക്വിസിഷൻ പണം കുറച്ച്, ആളുകളുടെ പ്രതിഷേധത്തിന് സാഹചര്യമില്ലാതെ പുതിയ റോഡുകളുണ്ടാക്കാനുള്ള ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനുണ്ടാകണം. നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ വീതി കൂട്ടുന്നതിനപ്പുറം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സർവ്വേ നടത്തി പുതിയ റോഡുകൾ ഇത്തരത്തിൽ കണ്ടെത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനായി വ്യാപകമായി പുതിയ റോഡുണ്ടാക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ചർച്ച ചെയ്തിട്ടില്ല. ഗവൺമെന്റിന് അതുസംബന്ധിച്ച് പഠിക്കാതെ മറുപടി പറയാൻ കഴിയില്ല. കേരളത്തിൽ എല്ലായിടത്തും റോഡുകളുണ്ട്. പക്ഷേ അത് ലോക്കൽ ബോഡീസിന്റെ ആണെന്നേയുള്ളൂ. അത് നന്നാക്കിയാൽ മതി. ലോക്കൽ ബോഡീസ് അഞ്ചുവർഷത്തിലൊരിക്കൽ കുറേയധികം റോഡുകൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനെ ഏൽപ്പിക്കാറുണ്ട്. അക്കാര്യം ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ മൂന്നിൽ രണ്ട് ഭാഗവും പഞ്ചായത്ത്/മുൻസിപ്പൽ/കോർപ്പറേഷൻ റോഡുകളാണ്. കലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കാത്തതുകൊണ്ടും വീതി കൂട്ടാത്തതുകൊണ്ടും പണമില്ലാത്തതുകൊണ്ടുമുള്ള പ്രശ്നമാണുള്ളത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ

കാര്യം അങ്ങനെയാണ് അടിസ്ഥാനപരമായി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്നത്. അതിലെ ഒരു ചെറിയ ഭാഗം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യെ ഏൽപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ച് ഉചിതമായത് ചെയ്യാം. നേരത്തെ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. 1.10 കോടി രജിസ്റ്റേർഡ് വാഹനങ്ങളാണ് കേരളത്തിൽ ഒരു ദിവസം ഓടുന്നത്. ഇതിൽ 10 ശതമാനത്തോളം അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് വരുന്നുണ്ട്. ഏകദേശം ഒന്നേക്കാൽ കോടി വാഹനങ്ങൾ ഈ കൊച്ചുകേരളത്തിന്റെ 40,000 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡിലൂടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ 2016-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് റോഡുകളിൽ ഒരു വർഷം ശരാശരി 39,420 അപകടങ്ങളും ഒരു ദിവസം ശരാശരി 108 അപകടങ്ങളും ഉണ്ടാകുന്നു. അതിന്റെ ഫലമായി കഴിഞ്ഞ വർഷം ശരാശരി 4287 മരണങ്ങളും ഒരു ദിവസം ശരാശരി 12 മരണങ്ങളും നടന്നതായാണ് കണക്ക്. അതുപോലെ കഴിഞ്ഞ വർഷം 44108 പേർക്കും ഒരു ദിവസം ശരാശരി 121 ആളുകൾക്കും പരിക്ക് പറ്റിയിട്ടുണ്ട്. അപകടത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേരളം ഇൻഡ്യയിൽ മൂന്നാം സ്ഥാനത്താണ്. ഇതാണ് ഗതാഗതവകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശേഖരിച്ചിട്ടുള്ള കണക്ക്.

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത്ത് കോയയ്ക്ക് പകരം ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ: സർ,
ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ ചോദിച്ച ചോദ്യത്തിന്റെ തുടർച്ചതന്നെയാണിത്. പ്രധാന

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളിലുണ്ടാകുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾ മറികടക്കാൻ മെയിന്റനൻസ് റോഡുകളെപ്പോലെ ഇപ്പോൾ പല ഗ്രാമീണ റോഡുകളെയും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയാണ്. വിവിധ പഞ്ചായത്തുകളെയും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഇത്തരം ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ നവീകരണത്തിനോ മെയിന്റനൻസ് പ്രവർത്തനത്തിനോ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കഴിയില്ല. അവരുടെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി പരിതാപകരമാണ്. ഈ അവസ്ഥയിൽ ഒന്നുകിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഇത്തരം റോഡുകൾ അടിയന്തരമായി ഏറ്റെടുക്കുകയോ അല്ലാത്തപക്ഷം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഗ്രാമീണ റോഡുകളെങ്കിലും നവീകരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്യുമോ എന്നതാണ് ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മിനിസ്റ്റർ മുഴുവൻ മറുപടി പറയേണ്ട കാര്യമല്ല. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി മറുപടി പറയേണ്ട കാര്യമാണ്. കാരണം മൂന്നിൽ രണ്ട് റോഡുകളും ആ വകുപ്പിന്റേതാണ്. പക്ഷെ ഒരു കാര്യം പറയാം, ശ്രീ. വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഏകദേശം 5000 കോടി രൂപ ഇത്തരം റോഡുകളുടെ വൺടൈം മെയിന്റനൻസിനായി അനുവദിച്ചിരുന്നു, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡിനല്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തും

ഏതാണ്ട് 4000 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിരുന്നു. ഒരു ഗവൺമെന്റ് ഒരിക്കലാണ് ഇത്തരത്തിൽ ചെയ്യുന്നത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നിട്ടേയുള്ളൂ. കുറേ പഞ്ചായത്ത് റോഡുകളും നഗര റോഡുകളും ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് നിവേദനങ്ങൾ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം ക്യാബിനറ്റ് വിശദമായി പരിശോധിച്ച് പരിഗണനയ്ക്കായി മാറ്റിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്മേൽ അന്തിമ തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ല. ഈ കാര്യത്തിലുള്ള നടപടിക്രമത്തിന്റെയും കീഴ്വഴക്കത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ എന്താണ് ചെയ്യേണ്ടതെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുമായും മന്ത്രിസഭയുമായും ആലോചിക്കേണ്ടതാണ്. പഞ്ചായത്ത്/മുൻസിപ്പൽ റോഡുകളുടെ നല്ലൊരു ഭാഗവും തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങൾതന്നെ നന്നാക്കണം. അതിനുള്ള സംവിധാനം വേറെ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: സർ, ദേശീയ പാത 47-ൽ മണ്ണുത്തി മുതൽ ആലുവ വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് റീ-ടാറിംഗിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു മാസത്തിലധികമായി റോഡ് ചിപ്പിംഗ് നടത്തിയിട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇക്കാര്യം ഞാൻ നേരത്തെ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽകൊണ്ടുവന്ന കാര്യമാണ്. ചിപ്പിംഗ് നടത്തിയതിന്റെ ഭാഗമായി റോഡിന്റെ സൈഡിൽ ഇവ കൂട്ടിയിട്ടിരിക്കുന്നതിന്റെ ഫലമായി ഭയങ്കരമായ പൊടി ശല്യവും നിരന്തരമായി വാഹനാപകടങ്ങളും ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

പ്രത്യേകിച്ച് ഇരുചക്ര വാഹന യാത്രക്കാർക്ക് അപകടങ്ങളുണ്ടാകുകയും ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്യുന്ന നിരവധി സംഭവങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ചിപ്പിംഗ് നടത്തി ഒരു മാസത്തിലധികമായിട്ടും ഇതുവരെ റീ-ടാറിംഗ് നടത്താനുള്ള സൗകര്യങ്ങളുണ്ടായിട്ടില്ല. വളരെ ചുരുങ്ങിയ ദൈർഘ്യത്തിൽ മാത്രമേ റീ-ടാറിംഗ് നടത്തിയിട്ടുള്ളൂ. ചിപ്പിംഗ് നടത്തിക്കഴിഞ്ഞാലുടൻത്തന്നെ റീടാറിംഗ് നടത്തണമെന്നാണ് നിബന്ധന. ഒരു ദേശീയ പാതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട്, ലക്ഷക്കണക്കിന് വാഹനങ്ങൾ കടന്നുപോകുന്ന ഒരു പ്രദേശത്ത് ഇത്രയും ഗുരുതരമായ ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടായിരിക്കുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തരമായ ഇടപെടൽ അങ്ങയുടെയും സർക്കാരിന്റെയും ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. കഴിഞ്ഞയാഴ്ച ഇക്കാര്യം എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയപ്പോൾത്തന്നെ അന്വേഷണം നടത്തിയിരുന്നു. ഇത് സാധാരണഗതിയിൽ ഇല്ലാത്ത ഒരു കാര്യമാണ്. ചേർത്തലയിൽ നാലുകിലോമീറ്റർ ദൂരം ഇത്തരത്തിലുള്ള വർക്ക് നടക്കുന്നുണ്ട്. ബാക്കി വർക്കുകൾ പൂർത്തിയാകാറായി. അവിടെ ചിപ്പിംഗ് നടത്തി ഇത്തരത്തിൽ കൂട്ടിയിട്ടിട്ടില്ല, അത് നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ്. ഹരിപ്പാട് അസംബ്ലി മണ്ഡലത്തിലെ വർക്ക് ഏകദേശം പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. നങ്ങ്യാർകുളങ്ങര മുതൽ

തെക്കോട്ടുള്ള ഒരു കിലോമീറ്റർ ഒഴികെ ബാക്കി പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. കായംകുളത്തും അമ്പലപ്പുഴയിലും വർക്ക് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടെയും റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ ചിപ്പിംഗ് നടത്തിയത് കൂട്ടിയിട്ടില്ല. സാധാരണ ആ റോഡിൽത്തന്നെ ഒരാഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി മാറ്റിവയ്ക്കും. അങ്ങനെയൊന്നെ ഉപയോഗിക്കണം. ഏതായാലും അങ്ങ് പറഞ്ഞതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വ്യക്തമായ വിശദീകരണം ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതിന്മേൽ ഉചിതമായ തീരുമാനമെടുക്കുകയും ഈ സ്ഥിതി മാറ്റുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തുവരികയാണ്.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, ദേശീയപാതാ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞപ്പോൾ പല റോഡുകളും ലോക്കൽ ബോഡീസിന്റെ കയ്യിലാണെന്ന് അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചു. റോഡ് വിപുലീകരണത്തിന് തടസ്സമായി വരുന്നത് ലോക്കൽ ബോഡീസിന്റെ കൈവശമുള്ള ഫണ്ടാണ്. അതുകൊണ്ട് ലോക്കൽ ബോഡീസിന്റെ റോഡുകൾ വിപുലീകരിക്കുന്നതിന് ചിലപ്പോൾ കടകൾ പൊളിക്കേണ്ടി വരും, ഇങ്ങനെയുള്ള സാഹചര്യങ്ങളിൽ സഹായിക്കുന്നതിനുള്ള ഫണ്ട് സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും നൽകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അതിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ ഫണ്ടല്ല വിനിയോഗിക്കുന്നത്. മൂന്നിൽ രണ്ടുഭാഗം റോഡുകളും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ

സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കൈവശമാണ്. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഈ പ്രശ്നം ഉന്നയിക്കാവുന്നതാണ്. ന്യായമായ പരിഹാരം അപ്പോൾ കാണാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, റോഡ് കയ്യേറ്റങ്ങൾ വളരെ വ്യാപകമായി കാണുകയും ദിനംപ്രതി വർദ്ധിച്ചുവരികയുമാണ്. പരസ്യപ്പലകകൾ, അൺ-ആതറൈസ്ഡ് ബസ് വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡുകൾ, ഇലക്ട്രിസിറ്റി ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് കയ്യേറി സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റുകളും ട്രാൻസ്ഫോമറുകളും, ലൈസൻസില്ലാത്ത തട്ടുകടകൾ ഇവയൊക്കെയാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ടാക്കുന്നതിൽ പ്രധാന പങ്കുവഹിക്കുന്നത്. ഇത് പരിഹരിക്കാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. എന്തെങ്കിലും പരിപാടികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇവിടെ ഇന്ന് നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന പ്രധാന കാര്യമാണിത്. റോഡിന്റെ സംരക്ഷണത്തിന് നിയമമുണ്ട്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ആ നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. ചില സ്ഥലത്തെ കയ്യേറ്റങ്ങൾ ഒഴിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചില സ്ഥലത്ത് പ്രാദേശികമായ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടായി. അക്കാര്യങ്ങളൊക്കെ വിശദീകരിച്ച് കഴിഞ്ഞതുകൊണ്ട് അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഇതെല്ലാം മാറ്റേണ്ടതാണ്. ശരിയും തെറ്റും ആർക്കറിയാം; റോഡ്

നിർമ്മിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ മൂന്നാം ദിവസം വെട്ടിപ്പൊളിക്കുകയാണ്. അതിന് അവിടത്തെ എഞ്ചിനീയർമാർ സമ്മതിക്കുകയില്ല. അപ്പോൾ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യെ സമീപിക്കും. ഇപ്പോൾ റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്നതിന് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ഒരു കത്തുപോലും കൊടുക്കുന്നില്ല, ഇതിനൊക്കെ വ്യക്തമായ തീരുമാനമുണ്ട്. മുൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അപാകതയുള്ള ചില ഉത്തരവുകളുണ്ടായിരുന്നു. നിലവിൽ അതെല്ലാം മാറ്റി പെർഫെക്ടാക്കി. റോഡ് മുറിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണെങ്കിൽ മുറിക്കാം, ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പും എഞ്ചിനീയർമാരും നിബന്ധനകളൊന്നും പാലിക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യ്ക്ക് ഇലക്ട്രിസിറ്റി ബോർഡ്, വാട്ടർ അതോറിറ്റി, ബി.എസ്.എൻ.എൽ. തുടങ്ങിയ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാർ സ്ഥാപനങ്ങൾ ജനങ്ങൾക്കുപകാരപ്രദമായ തരത്തിൽ റോഡിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗം ഉപയോഗിക്കുന്നതിൽ യാതൊരു അടിപ്രായവ്യത്യാസവുമില്ല. പക്ഷെ റോഡിന്റെ അരികിൽ ആയിരിക്കണം എന്ന ഒരു മിനിമം തത്വം അവരുംകൂടി പാലിക്കണം. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇനിയും കോൺഫറൻസ് കൂടാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. മൊത്തത്തിലുള്ള റോഡ് പരിപാലനം എല്ലാ വകുപ്പുകളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതാണ് അങ്ങനെയിച്ചത്. ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് പ്രകാരം നമുക്ക് താമസിയാതെ പ്രവർത്തിച്ചുതുടങ്ങാം. അപ്പോൾ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ മാറ്റം, പക്ഷെ

നിങ്ങളെല്ലാവരും ഗവൺമെന്റിന്റെ ഒപ്പം ഉണ്ടാകണം. സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് പ്രകാരം റോഡുമുഴുവൻ നമ്മുടെ കൈവശമാകുകയും എല്ലാ കയ്യേറ്റങ്ങളും നിർത്തലാക്കാൻ സാധിക്കുകയും ചെയ്യും.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ

വാഹനപ്പെരുപ്പംമൂലമുള്ള ഗതാഗത തടസ്സം ഒഴിവാക്കാനാണല്ലോ ബൈപ്പാസുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നത്. വർഷങ്ങളായി നാം കേട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന രണ്ട് ബൈപ്പാസുകളാണ് കണ്ണൂർ ബൈപ്പാസും തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസും. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം ഇതുവരെ കാര്യക്ഷമമായി തുടങ്ങിയിട്ടില്ലായെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെയാണ് കൊല്ലം-ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസും. ഈ ബൈപ്പാസുകൾ പൂർത്തീകരിച്ചാൽ ദേശീയ പാതയിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് ഒരളവോളം പരിഹാരം കാണാൻ സാധിക്കും. അതോടൊപ്പംതന്നെയുള്ള മറ്റൊരു പ്രശ്നം, വർഷങ്ങളായി റോഡ് പ്രവർത്തനത്തിന് ഫണ്ട് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അക്വിസിഷൻ നടപടികളും സർവ്വേ നടപടികളും പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് റോഡിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. ഇത് പ്രത്യേകമായി പരിശോധിച്ച് അക്വിസിഷൻ, സർവ്വേ നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്താൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പിന്റെ കീഴിൽ ഒരു സ്പെഷ്യൽ വിഭാഗത്തെ രൂപീകരിക്കാൻ

ഗവൺമെന്റിന് സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, അക്വിസിഷൻ, സർവ്വെ നടപടികൾ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ കീഴിലല്ല വരുന്നത്. ആവശ്യമായ ഭൂമി റവന്യൂ വകുപ്പ് അറ്റാച്ച് ചെയ്തതരമെന്നമാത്രമേയുള്ളൂ. അവർ ആവശ്യമുള്ളപ്പോൾ ആളെ എടുക്കുകയും പകരം ആളെ തരാറുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അത് നടക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം വന്നിരിക്കുന്ന വർദ്ധമാനമായിട്ടുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിന് ആവശ്യമാംവിധം റവന്യൂ വകുപ്പിനെയും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യെയും ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ വകുപ്പിനെയും ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ളൊരു പൊതുപ്രശ്നമാണ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. കാരണം, മുമ്പ് ചെയ്തതുപോലെ ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. നമ്മൾ മുമ്പ് ചെയ്ത അതേ മെക്കാനിസം വെച്ചാണ് ചെയ്യുന്നത്. മെക്കാനിസത്തിന് മാറ്റം വരണം. അതിനെക്കുറിച്ച് തീർച്ചയായും ഗവൺമെന്റിന് ബോധ്യമുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് മൊത്തത്തിൽ അത് ചർച്ചചെയ്യും. അതുപോലെ, ബൈപ്പാസ്സുകളുടെ പ്രവൃത്തി സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കാം. ആലപ്പുഴ-കൊല്ലം ബൈപ്പാസിന്റെ പണി നടക്കുന്നുണ്ട്. 2018-ൽ അത് കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ കഴിയും. ഞാൻ കഴിഞ്ഞ അസംബ്ലിയിൽ അതിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞിരുന്നു. ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസിന്റെ ഉപരിതല

നിർമ്മാണത്തിന് ഒരു എഞ്ചിനീയറിംഗ് ഡിസൈൻ വേണം. അത് ലോകപ്രശസ്തനായ ഡോ. അരവിന്ദന് കൊടുത്തു. അദ്ദേഹം റിട്ടയർ ചെയ്തതിനുശേഷം പകരം ആളെ തന്നിട്ടില്ല. അങ്ങനെ കുറച്ച് കാലതാമസം കേന്ദ്ര റെയിൽവെ മന്ത്രാലയം ഉണ്ടാക്കി. പണത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ വലിയ വ്യത്യാസമില്ല. മൂന്നോ നാലോ കോടി രൂപ മാത്രമേ ഇനി കൊടുക്കാനുള്ളൂ. ഫണ്ടല്ല പ്രശ്നം. ഇപ്പോൾ എന്തായാലും പണി സുഗമമായി നടന്നുവരികയാണ്. 2018 ആഗസ്റ്റാകുന്നതിനുമുമ്പ് ഇത് കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഇപ്പോൾ ലഭിച്ചിരിക്കുന്ന വിവരം.

മി. സ്പീക്കർ : ഇനിയും ധാരാളം ഉപചോദ്യങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ സമയം കുറവായതിനാൽ അനുവദിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് : സർ, ഞാൻ ആദ്യമേ ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ അവസരം ചോദിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ : ആദ്യം ചോദിച്ചുവെന്നുള്ളതല്ലല്ലോ. മാനദണ്ഡങ്ങളില്ലേ..... (ബഹളം)..... നിങ്ങൾക്ക് എത്ര തവണ അവസരങ്ങൾ ലഭിച്ചു; എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾക്കും പ്രാതിനിധ്യമുണ്ടോ; അങ്ങേയ്ക്ക് കണക്ക് പരിശോധിക്കാം. എല്ലാ മാനദണ്ഡങ്ങളും പാലിച്ചിട്ടാണ് കൊടുത്തത്. അല്ലാതെ ആദ്യം ചോദിച്ചുവെന്ന നിലയിലല്ല, ഇല്ലാത്ത ശീലങ്ങളുണ്ടാക്കേണ്ട.

പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ അച്ചടിയും വിതരണവും

3 (* 393) ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ:
ശ്രീ. എൻ ഷംസുദ്ദീൻ :
ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് :
ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി : താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസ

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) പുതിയ അദ്ധ്യയന വർഷത്തിന്റെ ആരംഭത്തിൽതന്നെ നൽകുന്നതിലേക്കായി പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ അച്ചടി ജോലികൾ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) എങ്കിൽ പ്രസ്തുത പുസ്തകങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്;

(സി) പാഠപുസ്തകങ്ങൾ അതത് അദ്ധ്യയന വർഷം തുടങ്ങുമ്പോൾതന്നെ ലഭ്യമാക്കുവാൻ എന്തെല്ലാം മുൻകരുതലുകളാണ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

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

(എ) 2017-18 അദ്ധ്യയന വർഷത്തേക്ക് ആവശ്യമായ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ യഥാസമയം വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ആവശ്യമായ മുൻകരുതലുകൾ

ഇതിനകം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തെ 2017-18-ലെ മുഴുവൻ പാഠപുസ്തകങ്ങളും മൂന്ന് വാല്യങ്ങളായി അച്ചടിച്ച് വിതരണം ചെയ്യുന്നതിന് കേരള ബുക്സ് ആന്റ് പബ്ലിക്കേഷൻസ് സൊസൈറ്റിയെ (കെ.ബി.പി.എസ്) ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും 2016 സെപ്റ്റംബർ മാസത്തിൽത്തന്നെ പ്രിന്റ് ഓർഡർ നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അപ്രകാരം 2017-18 അദ്ധ്യയന വർഷം ആരംഭിക്കുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ സ്കൂളുകളിൽ എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതുപ്രകാരം 76% പുസ്തകങ്ങളും കെ.ബി.പി.എസ്. സ്കൂൾ സൊസൈറ്റികളിൽ എത്തിച്ചിട്ടുണ്ട്. 11, 12 ക്ലാസ്സുകളിലെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ അച്ചടിച്ച് വിതരണം ചെയ്യുന്നതിന് 'സി-ആപ്റ്റ്'-നെയും ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 11-ാം ക്ലാസ് പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ അച്ചടി പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. 11-ാം ക്ലാസ് പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ വിതരണം സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതാണ്. 12-ാം ക്ലാസ് പാഠപുസ്തക വിതരണം 92% പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്.

(ബി) 1 മുതൽ 10 വരെ ക്ലാസ്സുകളിലേക്കുള്ള പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ അച്ചടിയും വിതരണവും കെ.ബി.പി.എസ്. മുഖേനയാണ് നടത്തിവരുന്നത്. അദ്ധ്യയന വർഷം ആരംഭിക്കുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ കുട്ടികൾക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി ഒന്നാം വാല്യം പാഠപുസ്തകങ്ങൾ 2017 ഫെബ്രുവരി ആദ്യവാരം മുതൽതന്നെ

സംസ്ഥാനത്തെ സ്കൂൾ സൊസൈറ്റികളിൽ എത്തിക്കുവാനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചു. ആയത് അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിന് ജില്ലാതലത്തിലും സംസ്ഥാനതലത്തിലും ഉദ്യോഗസ്ഥരെ നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ അധ്യയന വർഷം ആരംഭിക്കുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ സ്കൂളുകളിൽ എത്തിക്കുന്നതിനും അവിടെനിന്നും വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 'സി-ആപ്റ്റ്' മുഖേന പ്ലസ് ടു പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ വിതരണം പൂർത്തിയായിവരുന്നു. പ്ലസ് വൺ പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ വിതരണം മെയ് മാസം അവസാനത്തോടുകൂടി പൂർത്തിയാക്കുന്നതാണ്.

(സി) 2017-18 അധ്യയന വർഷം തുടങ്ങുമ്പോൾത്തന്നെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള മുൻകരുതലുകൾ സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. തുടർന്നുള്ള അധ്യയന വർഷങ്ങളിലും ഇതേ നടപടികൾ തുടരുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ : സർ, ഇവിടെ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി അച്ചടിച്ച് ഈ അധ്യയന വർഷംതന്നെ വിതരണം ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യം വളരെ സ്വാഗതാർഹമാണ്. ഈ വർഷംതന്നെ മലയാള ഭാഷാപഠനം നിർബന്ധമാക്കുമെന്നും ഈ അധ്യയന വർഷംതന്നെ അത് ആരംഭിക്കുമെന്നും ഇവിടെ ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

അതിന്റെ ഭാഗമായി ഇംഗ്ലീഷ് മീഡിയം സ്കൂളുകളിലേക്കും മറ്റ് ന്യൂനപക്ഷ ഭാഷകൾ മാത്രമുള്ള സ്കൂളുകളിലുമൊക്കെ പഠിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയിട്ടുള്ള പാഠപുസ്തകങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ധാരണയുണ്ടോ; ആ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ അച്ചടിക്കുന്നതിനും മലയാള ഭാഷാപഠനം ഈ വർഷംതന്നെ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും വേണ്ടിയുള്ള എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, മലയാള ഭാഷാ നിർബന്ധിത ബിൽ നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടേയുള്ളൂ. ഈ മാസം 17-ാം തീയതി സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി ചേരുകയാണ്. അതിനുശേഷം നിയമസഭ ഈ ബിൽ പാസ്സാക്കുന്നതിനെത്തുടർന്ന് നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച എല്ലാ മേഖലകളിലും മലയാള ഭാഷാപഠനം നിർബന്ധിതമാക്കും. അങ്ങനെ ആക്കുന്ന സമയത്ത് ഏതെല്ലാം മേഖലയിൽ ഏതെല്ലാം പുതിയ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ വേണോ, അതിനനുബന്ധമായി ആവശ്യമുള്ളതെല്ലാം പൂർണ്ണമായും തയ്യാറാക്കുവാനും അച്ചടിക്കുവാനുമുള്ള നടപടി സംസ്ഥാന സർക്കാർ സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ : സർ, സംസ്ഥാനത്തെ ഗവൺമെന്റ് സ്കൂളായാലും എയ്ഡഡ് സ്കൂളായാലും അൺ-എയ്ഡഡ് സ്കൂളായാലും ഇവയെല്ലാം നമ്മുടെ കുട്ടികൾ പഠിക്കുന്ന സ്കൂളുകളാണ്. പലപ്പോഴും മറ്റ് വിദ്യാലയങ്ങളിലേക്ക് പാഠപുസ്തകങ്ങൾ വിതരണം

ചെയ്തതിനുശേഷമാണ് അൺ-എയ്ഡഡ് മേഖലയിലെ സ്കൂളുകളിൽ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്തുവരാറുള്ളത്. അത് അൺ-എയ്ഡഡ് മേഖലകളിൽ പഠിക്കുന്ന കുട്ടികൾക്ക് വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കാറുണ്ട്. മറ്റ് വിദ്യാലയങ്ങൾക്ക് പാഠപുസ്തകം വിതരണം ചെയ്യുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ അൺ-എയ്ഡഡ് മേഖലയിൽ പഠിക്കുന്ന കുട്ടികൾക്കും പാഠപുസ്തകം വിതരണം ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഞാൻ ഇവിടെ നേരത്തെ വായിച്ച കണക്ക് ചോദ്യം തയ്യാറാക്കുമ്പോഴുള്ളതാണ്. ഇന്നത്തെ കണക്കനുസരിച്ച് 8, 9, 10 ക്ലാസ്സുകളിലെ 98% പുസ്തകങ്ങളും സ്കൂളുകളിൽത്തന്നെ എത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കുറച്ചുദിവസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ, അതായത് 20-ാം തീയതിക്കുള്ളിൽ കേരളത്തിലെ എല്ലാ സ്കൂളുകളിലും 8-10 ക്ലാസ്സുകളിലെ നൂറുശതമാനം പുസ്തകങ്ങളും എത്തുന്നതാണ്. ഇത് കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ റെക്കഗ്നൈസ്ഡ് അൺ-എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലേക്കുള്ള പുസ്തകങ്ങളും തയ്യാറായിട്ടുണ്ട്. ഇതെല്ലാം ഒന്നിച്ച് പ്രിന്റ് ചെയ്തുവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. അവർ തുക അടയ്ക്കുന്നതനുസരിച്ച് പാഠപുസ്തകങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതാണ്. എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലും റെക്കഗ്നൈസ്ഡ് അൺ-എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലും സർക്കാർ സ്കൂളുകളിലും ഈ വർഷാരംഭത്തിൽ എല്ലാപേർക്കും പാഠപുസ്തകം ലഭിച്ചിരിക്കും.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ : സർ, പഴയകാലത്തെ അപേക്ഷിച്ച് ഇപ്പോൾ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ അടിക്കടി മാറാറുണ്ട്. പഴയകാലത്ത് അമ്മ പഠിച്ച പാഠംതന്നെയാണ് അല്ലെങ്കിൽ പദ്യംതന്നെയാണ് മകളും പഠിച്ചിരുന്നത്. ഒരുപാട് വർഷങ്ങൾ കഴിയുമ്പോഴാണ് ഒരു പാഠപുസ്തകത്തിന് മാറ്റം വരുന്നത്. കഴിഞ്ഞ കുറച്ചുകാലങ്ങളായി രണ്ടും മൂന്നും അല്ലെങ്കിൽ നാലും അഞ്ചും വർഷം കൂടുമ്പോൾ പാഠപുസ്തകങ്ങൾ മാറുന്നുണ്ട്. ഇതിന് ഒരു കൃത്യമായ മാനദണ്ഡമുണ്ടോ; എത്ര വർഷംകൂടുമ്പോഴാണ് ഒരു പാഠപുസ്തകത്തിന് മാറ്റം വരുത്തുന്നത്? അങ്ങനെ മാറ്റം വരുത്തി പാഠപുസ്തകങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുന്ന കരിക്കുലം കമ്മിറ്റിയെക്കുറിച്ച് കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ ആക്ഷേപമുണ്ടായതാണ്. ആക്ഷേപങ്ങളില്ലാത്ത വിധം ആ രംഗത്ത് എക്സ്പെർട്ടായ ആളുകളെ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള കമ്മിറ്റിയുണ്ടാക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകളുണ്ടോ? പലപ്പോഴും മാറ്റം വരുന്ന പുസ്തകങ്ങളാണ് വല്ലാതെ വൈകുന്നത്. അങ്ങനെ മാറ്റം വരുന്ന പുസ്തകങ്ങൾ തീരെ വൈകാതെതന്നെ മറ്റ് പുസ്തകങ്ങൾക്കൊപ്പം എത്തിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, പാഠപുസ്തകം വൈകുക എന്നത് ഈ സർക്കാരിന്റെ അധ്യയന വർഷത്തിൽ ഇനി ഒരിക്കലും ഉണ്ടാകില്ല. പഠിക്കാൻ പാഠപുസ്തകം വേണം, അത് എല്ലാവർഷവും തയ്യാറാക്കും എന്നുള്ളത് ഉറപ്പാണ്.

പാഠപുസ്തകവും, പാഠ്യപദ്ധതിയും രണ്ടും രണ്ടാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പാഠ്യപദ്ധതി പരിഷ്കരണവും, പാഠപുസ്തക പരിഷ്കരണവും രണ്ടായി തന്നെ കാണേണ്ടതുണ്ട്. വിശദീകരിച്ച് പറയുവാൻ ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ മാറ്റം വേണമോയെന്നത് സംബന്ധിച്ച് കരിക്കുലം കമ്മിറ്റിയിലെ ആദ്യത്തെ കമ്മിറ്റി കൂടികഴിഞ്ഞതിനുശേഷം ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നാഷണൽ കരിക്കുലം ഫ്രെയിം വർക്കുകളിലും മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതെല്ലാം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ആനുകാലികമായ പാഠ്യപദ്ധതി പരിഷ്കരണവും പാഠപുസ്തക പരിഷ്കരണവും കാലത്തിന്റെ മാറ്റത്തിനനുസരിച്ച് ചെയ്യുകയും, അങ്ങനെ ചെയ്യുമ്പോൾ ആവശ്യമായ പാഠപുസ്തകം എന്താണെന്ന് നേരത്തെ കണ്ട് ആ പാഠപുസ്തകം തയ്യാറാക്കാനുള്ള അക്കാദമിക് ചുമതല നിർവ്വഹിക്കുന്ന കമ്മിറ്റി സജീവമാക്കുകയും അതിനാവശ്യമായ പാഠപുസ്തക മാനുസ്ക്രിപ്റ്റ് ഉണ്ടാക്കുകയും, അത് നേരത്തെ തന്നെ പ്രിൻ്റ് ചെയ്യുവാനുള്ള സംവിധാനം കൃത്യമായും ശാസ്ത്രീയമായും പ്ലാൻ ചെയ്യുകയും ചെയ്യും.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, 2017-18 അദ്ധ്യയന

വർഷത്തേക്കുള്ള പുസ്തകങ്ങൾ ഏകദേശം അച്ചടിച്ചുകഴിഞ്ഞു, സമയത്തിനതന്നെ വിതരണം ചെയ്യുമെന്ന് പറഞ്ഞതിൽ വളരെ സന്തോഷമുണ്ട്. പുസ്തകം കിട്ടുക എന്നതുതന്നെ വളരെ ആശ്വാസകരമാണ്. യഥാർത്ഥത്തിലുള്ള പ്രശ്നം ഇതൊന്നുമല്ല.

നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വിദ്യാഭ്യാസം വളരെ സാർവ്വത്രികമാണ്. പക്ഷേ ഗുണമേന്മയുടെ കാര്യത്തിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം വളരെ പുറകിലാണ്. സാർവ്വത്രികമായ ഈ വിദ്യാഭ്യാസം ഗുണമേന്മയുള്ളതാക്കി മാറ്റണം. അതിൽ പാഠപുസ്തകങ്ങൾക്ക് വലിയ പങ്കുണ്ട്. അതിനു വലിയ മാറ്റം വരേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെയുള്ള സമഗ്രമായ ഒരു സംവിധാനം നമ്മുടെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് കൊണ്ടുവരികയും നമ്മുടെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ ക്വാളിറ്റി എഡ്യൂക്കേഷൻ ലഭിക്കുന്ന വിധത്തിലേക്ക് മാറ്റുകയും ചെയ്യുന്നതിന്, പാഠപുസ്തകങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലായാലും സിലബസ്സിന്റെ കാര്യത്തിലായാലും, അങ്ങ് മുൻകൈയെടുത്ത് ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമോ; അത് നടപ്പിലാക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: തീർച്ചയായും അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്.

പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ നമ്മൾ വളരെ മുകളിലാണെങ്കിലും കണക്കിൽ നമ്മൾ വളരെ പുറകിലാണ്. ഇത് മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടുതന്നെ പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞത്തിന്റെ പ്രഥമ ലക്ഷ്യം അക്കാദമിക് മികവ് അന്താരാഷ്ട്ര തലത്തിലാക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. അതിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ഭൗതിക സാഹചര്യങ്ങളാണ് തുടർന്ന് ഒരുക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ തുടർന്നുവരുന്ന അദ്ധ്യയന വർഷത്തിൽ അക്കാദമിക് മികവ് അന്താരാഷ്ട്ര തലത്തിലേക്ക്

ഉയർത്താൻ പാകത്തിനുള്ള പശ്ചാത്തല ഒരുക്കങ്ങളാണ് നടക്കുന്നത്. അതിനുദാഹരണം, കേരളത്തിലെ അദ്ധ്യാപകരുടെ ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി ഒന്നര ലക്ഷം അദ്ധ്യാപകർക്ക് എട്ട് ദിവസത്തെ പരിശീലനം ഇപ്പോൾ നടന്നുവരികയാണ്. ആ പരിശീലനംകൊണ്ടുമാത്രം ഈ മികവിലേക്ക് എത്താൻ കഴിയുമെന്ന് കരുതുന്നില്ല. പക്ഷേ ഇങ്ങനെ ഒരു പരിശീലന പദ്ധതി രൂപീകരിച്ച് ആ പദ്ധതിയുടെ തുടർച്ചയിലൂടെ പൂർണ്ണമായ അക്കാദമിക് മികവ് തന്നെയാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയുടെ തുടർ വളർച്ച എന്നുപറയുന്നത് അക്കാദമിക് മികവിലൂടെയാവും. അങ്ങനെയാണ് സ്കൂളുകളെ അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിലേക്ക് എത്തിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്. ആ ലക്ഷ്യത്തിൽ എത്താൻ കഴിയുമെന്ന് കരുതുന്നു.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് ഏറ്റവും മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നത് ഭൗതിക സൗകര്യങ്ങളെക്കാളുപരി അക്കാദമിക് രീതിയിലാണ് നമ്മൾ ചെയ്യേണ്ടത്. ഇപ്പോൾ മത്സരപരീക്ഷകളൊക്കെ വരുന്നത് ദേശീയ തലത്തിലാണ്. മത്സരക്ഷമത എന്നുള്ളത് നമ്മുടെ കേരളത്തിലെ കുട്ടികൾക്ക് വളരെ കൂടുതലാണ്. പക്ഷേ ഗവൺമെന്റ് സ്കൂളുകളിൽ പഠിച്ചുവരുന്നവർ ദേശീയ തലത്തിൽ സി.ബി.എസ്.ഇ.-യുമായി മത്സരിക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ട്. പക്ഷേ എൻ.സി.ഇ.ആർ.ടി.-യുടെ സിലബസ്സുമായി ഒത്തുപോകുന്നവിധത്തിൽ,

അവരെ വെല്ലുന്ന വിധത്തിൽ പ്രിപ്പെയർ ചെയ്യാൽ മാത്രമേ നമ്മളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മത്സരപരീക്ഷകളിലെ മത്സരക്ഷമത നമ്മുടെ കുട്ടികൾക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. എൻ.സി.ഇ.ആർ.ടി.-യുമായി ദേശീയതലത്തിൽ നടക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ അതിനുകീടപിടിക്കുന്ന വിധത്തിലുള്ള സിലബസ്സും ക്രോഡീകരിച്ചാണോ അല്ലെങ്കിൽ എസ്.സി.ഇ.ആർ.ടി. പ്രത്യേകമായാണോ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്; ഏതാണ് ഇപ്പോൾ വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുള്ളത്?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: പ്ലസ് ടു തലത്തിൽ എസ്.സി.ഇ.ആർ.ടി

തയ്യാറാക്കിയ പുസ്തകം നേരത്തെ തുടരുന്നവയാണ്. പാഠപുസ്തകത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടില്ല. ഈ വർഷവും കഴിഞ്ഞ തവണയും അതിനുമുമ്പിലത്തെ തവണത്തെയും അതേ പാഠപുസ്തകം തന്നെയാണ് തുടരുന്നത്. പ്ലസ് ടു തലത്തിൽ എസ്.സി.ഇ.ആർ.ടി.-യുടെ സിലബസ്സ് നമ്മൾ ഫോളോ ചെയ്യുന്നു. ഇവിടെ അടിസ്ഥാന പ്രശ്നം അതല്ല. സാധാരണ നമ്മൾ പരീക്ഷയ്ക്ക് പഠിക്കുന്ന ചോദ്യവും പരീക്ഷയ്ക്ക് ചോദിക്കുന്ന ചോദ്യങ്ങളുംവിട്ട് മറ്റൊരു തലത്തിലാണ് എൻട്രൻസ് പരീക്ഷയിൽ ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുന്നത്. കുട്ടി ആ വിഷയം പഠിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്നതിലപ്പുറം പഠിച്ച വിഷയത്തിൽ ആഴത്തിൽ ധാരണയുണ്ടോ എന്നതാണ് എൻട്രൻസ് പരീക്ഷയിൽ ചോദിക്കുന്നത്. ഇതാണ് സാധാരണ പരീക്ഷയും

എൻടൻസ് പരീക്ഷയും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം. അത്തരത്തിലുള്ള ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കും എന്നുള്ള ഒരു ഓറിയന്റേഷൻ കുട്ടിക്കുണ്ടായാൽ സർക്കാർ സ്കൂളിൽ പഠിച്ചതല്ല, ഈ വിഷയം പഠിച്ച ഏത് കുട്ടിക്കും അത് പാസ്സാകാവുന്നതാണ്. ഈ ഒരു ദിശാബോധം അല്ലെങ്കിൽ അത്തരത്തിലുള്ള ഓറിയന്റേഷൻ നമ്മുടെ പഠന പ്രക്രിയയിൽ കുറവായിരുന്നു എന്നതുകൂടി മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടാണ് ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞത് അക്കാദമിക് മികവ് എന്നത് ആ വിഷയത്തിന്റെ കേവല പഠനം മാത്രമല്ല ആ വിഷയത്തിന്റെ ആഴത്തിലേക്കുള്ള പഠനം കൂടിയാണ് എന്ന്. അപ്പോൾ മാത്രമേ അന്താരാഷ്ട്ര തലത്തിലേക്ക് അക്കാദമിക് മികവ് ഉയരുകയുള്ളൂ. ആ തലത്തിലേക്ക് നമ്മുടെ അക്കാദമിക് സെൻസ് ഉയരുമ്പോൾ ഈ പറഞ്ഞ പ്രശ്നം പരിഹരിച്ച് നമ്മുടെ സർക്കാർ സ്കൂളുകളിലെ കുട്ടികൾക്കും പൊതുവിദ്യാലയങ്ങളിൽ പഠിക്കുന്ന കുട്ടികൾക്കും ഏത് എൻടൻസും പാസ്സാകുന്ന ഒരു തലത്തിലേക്ക് എത്തിച്ചേരാൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, അദ്ധ്യയന വർഷം ആരംഭിക്കുന്നതിനു മുമ്പുതന്നെ കൃത്യമായി പാഠപുസ്തകങ്ങൾ എത്തിക്കാൻ കഴിഞ്ഞതിൽ ഈ ഗവൺമെന്റിനെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലപോലെതന്നെ കേരളത്തിന്റെ കൃഷി മേഖലയിലും ഈ സർക്കാർ ഒരു വലിയ അവബോധം ഉണ്ടാക്കാനുള്ള ശ്രമം

ഈ വർഷം നടത്തിയത് വളരെ സ്വാഗതാർഹമാണ്. ആ ഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രിയും, വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയും കൂട്ടായി ചിന്തിച്ചുകൊണ്ട് സൂക്ഷ്മങ്ങളിൽ കൃഷി പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കാനുള്ള പരിശ്രമം നടത്തുന്നു എന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതായി അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. സഭയിലും അങ്ങനെ പ്രഖ്യാപിച്ചു എന്നാണ് എന്റെ ധാരണ. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കൃഷി പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി വരികയെന്നുള്ളത് ജനങ്ങൾക്ക് മുമ്പിൽ വളരെ ആവേശകരമായ ഒരു കാര്യമാണ് എന്ന് പൊതുസമൂഹം ചർച്ചയിൽ ഉന്നയിക്കുകയും ചെയ്തു. കൃഷി പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി സൂക്ഷ്മങ്ങളിൽ കൊണ്ടുവരാനായി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും എന്തെല്ലാം ശ്രമങ്ങൾ ഉണ്ടായി; ഈ ശ്രമം ഏത് ഘട്ടത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ നിൽക്കുന്നത് എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: കൃഷി പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന്

കേരള ജനതയുടെ വർഷങ്ങളായിട്ടുള്ള ഒരു ആഗ്രഹമാണ്. അത് സാർത്ഥകമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കരിക്കലം കമ്മിറ്റിയുടെ ആദ്യ യോഗാവതരണത്തിൽത്തന്നെ കൃഷി കേരളത്തിലെ പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. അതിന്റെ തുടർചർച്ചകൾ കരിക്കലം കമ്മിറ്റിയിൽ നടക്കാൻ പോവുകയാണ്. അതുമത്രമല്ല, കരിക്കലം കമ്മിറ്റിയിലൂടെ

പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി സാങ്കേതികമായും അതുപോലെതന്നെ സാംസ്കാരികമായും വരുന്നതിനൊപ്പം തന്നെ സ്കൂളുകളിൽ ജൈവ വൈവിധ്യ ഉദ്യാനങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളും പദ്ധതികളും ആയിക്കഴിഞ്ഞു. അതായത് സ്കൂൾ കാമ്പസ് തന്നെ ഒരു പാഠ്യസ്കൂലം എന്ന രീതിയിലേക്ക് മാറ്റി കുട്ടികളിൽ കാർഷിക സംസ്കാരം വളർത്തി പാഠ്യപദ്ധതിയിലൂടെ അല്ലാതെ തന്നെ സാമൂഹ്യ ഇടപെടലിലൂടെ കാർഷിക സംസ്കാരം വികസിപ്പിക്കുവാനുള്ള ഒരു ശ്രമം കൂടി നടക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ഔപചാരികവും അനൗപചാരികവുമായി കാർഷിക സംസ്കാരം കുട്ടികളിൽ വളർത്തുവാനുള്ള ഒരു ശ്രമത്തിന്റെ പുതിയ പാഠ്യരീതിയാണ് വളർത്തിയെടുക്കേണ്ടത്.

സ്കൂൾ പരീക്ഷാ സമ്പ്രദായം ആധുനികവൽക്കരിക്കുവാൻ നടപടി

- 4 (*394) ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ :
- ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം :
- ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ :
- ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത് : താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) സ്കൂൾ പരീക്ഷാ സമ്പ്രദായം ആധുനികവൽക്കരിക്കുവാൻ

ആലോചനയുണ്ടോ;

(ബി) എസ്.എസ്.എൽ.സി. പരീക്ഷയടക്കമുള്ള പരീക്ഷകൾക്ക് ഓരോ വിഷയത്തിനും ചോദ്യ ബാങ്ക് തയ്യാറാക്കി, സ്കൂൾ പരീക്ഷാ സമ്പ്രദായം സമഗ്രമായി പരിഷ്കരിക്കുവാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം നൽകുമോ;

(സി) ഇത്തരം പരിഷ്കരണങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാവരുടേയും അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) കാണാപാഠം പഠിച്ച് പരീക്ഷ എഴുതുന്ന രീതി ഒഴിവാക്കുന്ന രീതിയിലും കുട്ടികളുടെ വിശകലന ശേഷിയും നിരീക്ഷണ പാടവവും ഓർമ്മശക്തിയും പരീക്ഷിക്കപ്പെടുന്ന വിധത്തിലുമാകുമോ ചോദ്യങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

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

(എ) ആലോചിച്ചുവരുന്നു.

(ബി) പൊതുപരീക്ഷകൾക്കായി ചോദ്യബാങ്കുകൾ രൂപപ്പെടുത്തി അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചോദ്യപേപ്പർ തയ്യാറാക്കി പരീക്ഷ നടത്തുന്ന രീതിയെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചുവരുന്നു. മികച്ച ചോദ്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തി പരീക്ഷാ നിലവാരം കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ ഇത് സഹായകമാകും.

(സി) ചർച്ചകളുടെയും പഠനങ്ങളുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമേ ഇതിന്മേൽ

തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുകയുള്ളൂ.

(ഡി) ചോദ്യപേപ്പർ കുറ്റമറ്റ രീതിയിൽ തയ്യാറാക്കുന്നതിന് ക്ലാസ്സ് റൂം അനുഭവമുള്ള വിദഗ്ദ്ധരായ അധ്യാപകരെ ഉൾപ്പെടുത്തി ചോദ്യശേഖരം തയ്യാറാക്കി പ്രസ്തുത ചോദ്യങ്ങളിൽ നിന്നും ചോദ്യപേപ്പർ തയ്യാറാക്കിയാൽ കുട്ടികളുടെ ശേഷികൾ പരിശോധിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് കരുതുന്നു.

ശ്രീ. അനിൽ അക്കര : സർ, ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ ബഹുമാന്യനായ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയിൽ വളരെയധികം പ്രതീക്ഷകളാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. പക്ഷേ കണക്കിന്റെ ചോദ്യപേപ്പർ ചോർന്നതോടുകൂടി ആ പ്രതീക്ഷ നഷ്ടമായി. അദ്ദേഹത്തിന്മേലുള്ള വിശ്വാസ്യതയും നഷ്ടപ്പെട്ടു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പി.എസ്.സി.-യുടെയും അതുപോലെ തന്നെ എൽ.ബി.എസ്-ന്റെയുമൊക്കെ പരീക്ഷകൾ കുറ്റമറ്റതാക്കാൻ നിലവിൽ നല്ല മാതൃകകൾ ഉണ്ട്. അതിനാൽ ചോദ്യപേപ്പർ തയ്യാറാക്കാൻ അധ്യാപക സംഘടനകളെ ഏൽപ്പിക്കുന്നതിനപകരം പരീക്ഷകൾ കുറ്റമറ്റതാക്കാൻവേണ്ടി സ്വതന്ത്ര ഏജൻസിയെ ഏൽപ്പിച്ച് വളരെ മാതൃകാപരമായി നമ്മുടെ പരീക്ഷകളുടെ വിശ്വാസ്യത ഏറ്റെടുക്കുവാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, ഇതേക്കുറിച്ച് രണ്ട് തവണ ഞാൻ സഭയിൽ

പറഞ്ഞതാണ്. ഇത് സ്വതന്ത്ര ഏജൻസിയെയല്ല ഏൽപ്പിക്കുന്നത്. നേരത്തെയും ഒരു സംഘടനയെയും പരീക്ഷ നടത്താൻ സർക്കാർ ഏൽപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഇനി മുതൽ കേരളത്തിലെ ഒന്നുമുതൽ പന്ത്രണ്ടാം ക്ലാസ്സുവരെയുള്ള എല്ലാ പരീക്ഷകളും സംസ്ഥാന സർക്കാർ, വിദ്യാഭ്യാസവകുപ്പ് നേരിട്ടാണ് നടത്തുക.

ശ്രീ. അനിൽ അക്കര : സർ, കണക്ക് പരീക്ഷയുടെ ചോദ്യം ചോർന്നപ്പോൾ ജൂഡീഷ്യൽ അന്വേഷണം വേണമെന്ന ആവശ്യങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നു. എന്നാൽ ജൂഡീഷ്യൽ അന്വേഷണത്തിനുപകരം വിജിലൻസ് അന്വേഷണത്തിലേക്കാണ് സർക്കാർ പോയത്. ഈ വിജിലൻസ് അന്വേഷണം ഏത് ഘട്ടത്തിൽ എത്തി; അതിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതിയെന്താണ്; ഏത് ഉദ്യോഗസ്ഥനാണ് അതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കുന്നത്?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, വിജിലൻസ് അന്വേഷണം നടന്നുവരികയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെ ചോദ്യത്തിന് ഞാൻ അതിനുള്ള ഉത്തരം പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ പ്രശ്നത്തിൽ ആരാണ് ഉത്തരവാദി എന്ന് കണ്ടെത്തിയാൽ അവർക്കെതിരെ കർശനമായ നടപടിയെടുക്കും.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽരാം : സർ, പരീക്ഷാ സമ്പ്രദായം കുറ്റമറ്റതാക്കണമെന്നുള്ള കാര്യം ഒരിക്കൽകൂടി ആവർത്തിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് ആ കാര്യത്തിൽ ജാഗ്രത

പുലർത്തണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. എസ്.എസ്.എൽ.സി. പരീക്ഷാഫലം പുറത്തുവന്ന് കുട്ടികൾ പ്ലസ് വൺ പ്രവേശനത്തിനുവേണ്ടി തയ്യാറെടുത്തു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ സി.ബി.എസ്.ഇ., ഐ.സി.എസ്.ഇ. ഫലങ്ങൾ ഇതുവരെ വന്നിട്ടില്ല. ഇന്നത്തെ നിലയ്ക്കുണ്ടെങ്കിൽ ആ കുട്ടികൾക്ക് നമ്മൾ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്ന സമയക്രമത്തിനകത്ത് പ്ലസ് വണ്ണിന് അപേക്ഷിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടാകും. അത് പുനഃപരിശോധിച്ച് ഡേറ്റ് നീട്ടി നൽകാൻ തയ്യാറാകുമോ; അവർ നമ്മുടെ കുട്ടികളായതുകൊണ്ട് അക്കാദമിയിൽ പ്രത്യേകമായിട്ടുള്ള ഒരു ഇടപെടലുണ്ടാകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: കേരളത്തിലെ പ്ലസ് വൺ ക്ലാസ് നേരത്തെ തന്നെ ആരംഭിക്കണമെന്ന് വർഷങ്ങളായി എല്ലാപേരും ആഗ്രഹിക്കുന്നതാണ്. ഇപ്പോഴത്തെ ടൈംടേബിൾ അനുസരിച്ച് ജൂൺ 14-ാം തീയതി പ്ലസ് വൺ ക്ലാസ്സുകൾ ആരംഭിക്കും. അതനുസരിച്ചാണ് ടൈംടേബിൾ ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. അതിനിടയിൽ സി.ബി.എസ്.ഇ. ഫലങ്ങൾ വരുമെന്നാണ് നമ്മൾ കരുതുന്നത്. ഏതായാലും ഇപ്പോഴത്തെ ടൈംടേബിൾ അനുസരിച്ച് പോകാനാണ് ഇപ്പോൾ ശ്രമിക്കുന്നത്. ബാക്കിയുള്ള കാര്യങ്ങൾ പ്രശ്നം വരുമ്പോൾ പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, ഈ വർഷത്തെ എസ്.എസ്.എൽ.

സി ഫലം നോക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇരുപത്തൊന്നായിരം കുട്ടികൾക്ക് എല്ലാ വിഷയങ്ങൾക്കും എ പ്ലസ് ലഭിച്ചെങ്കിലും കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ അപേക്ഷിച്ച് കണക്ക് പരീക്ഷ വീണ്ടും എഴുതിയതുകൊണ്ട് കുറയധികം കുട്ടികൾക്ക് ഒൻപത് എ പ്ലസ്സും ബാക്കി എ-യും ബി പ്ലസ്സുമാണ് കിട്ടിയത്. എത്ര കുട്ടികൾക്കാണ് കണക്ക് പരീക്ഷ വീണ്ടും എഴുതിയതുകൊണ്ടു മാത്രം പത്ത് എ പ്ലസ് എന്ന സ്വപ്നം നഷ്ടപ്പെട്ടതെന്ന് അങ്ങ് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഇപ്പോൾ എന്റെ കൈവശം അതിന്റെ കണക്കില്ല. അത് ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ എഴുതിത്തരാം.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, ക്വസ്റ്റ്യൻ ബാക്ക് തയ്യാറാക്കുവാനുള്ള വിദഗ്ധ സമിതിയെ തിരഞ്ഞെടുക്കാനുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: അങ്ങനെ പ്രത്യേകം മാനദണ്ഡങ്ങളൊന്നും ഇല്ല. ക്വസ്റ്റ്യൻ ബാക്ക് എന്നു പറയുന്നത് വലിയ ഒരു സങ്കല്പമാണ്. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ എൻട്രൻസ് പോലെയുള്ള പരീക്ഷയ്ക്കും സാധാരണ പരീക്ഷയ്ക്കും ഉണ്ടാകാവുന്ന ചോദ്യങ്ങളെ ഓരോ ടെക്സ്റ്റിൽനിന്നും പൂർ ചെയ്തുകൊണ്ട് ഏതെല്ലാം തരത്തിലുള്ള ചോദ്യങ്ങൾ പരീക്ഷയ്ക്ക് വരുന്നവോ അതിനെക്കൊണ്ടും തയ്യാറാക്കുക എന്നുള്ളതാണ് ചോദ്യബാക്ക് എന്നതുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതൊരു സങ്കല്പമേ

ആയിട്ടുള്ളു. Brain storming session നടത്തി ഈ മേഖലയിലെ വിദഗ്ധരെല്ലാം ചേർത്തിരുത്തി എങ്ങനെ വേണമെന്ന് മുർത്തമായിട്ട് കണ്ടെത്തി അതിനുള്ള പരിപാടികൾ ചിട്ടയായി നടപ്പിലാക്കും. ഏതായാലും ചോദ്യബാങ്ക് ഈ വർഷം നിലവിൽ വരും.

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ.... ഓർഡർ..... ചോദ്യോത്തരവേള

അവസാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്.

(ചോദ്യോത്തര വേള അവസാനിച്ചു.)