

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ... ഓർഡർ... ചോദ്യം നമ്പർ (\*91)

**സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് നടപടി**

(\*91) ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ:

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി:

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ:

ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്തും

രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽപാതകളും പാലങ്ങളും നവീകരിക്കാത്തതും പാതയിരുട്ടിപ്പ്, പുതിയ പാതകൾ, വൈദ്യുതീകരണം തുടങ്ങിയ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് അർഹമായ പരിഗണന നൽകാത്തതും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പൊതുവികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെ മന്ദീഭവിപ്പിക്കുമെന്നതിനാൽ റെയിൽവേയുടെ അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കാൻ വേണ്ട സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ; സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഏതൊക്കെ പദ്ധതികളാണ് കേന്ദ്രത്തോടു ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

(ബി) സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് അനിവാര്യമായ റെയിൽവേ സോൺ എന്ന ആവശ്യത്തോടു മാറിമാറി വന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാരുകളുടെയും റെയിൽവേയുടെയും നിലപാടെന്തായിരുന്നെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

(സി) അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ നിക്ഷിപ്ത താല്പര്യം സംരക്ഷിക്കാൻ മാത്രം

ഉതകുന്ന തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനം ഒഴിവാക്കാനായി എന്തൊക്കെ ഇടപെടൽ സാധ്യമാകുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

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

(എ) സംസ്ഥാനത്തു റെയിൽവേ വികസനത്തിനായി കേരള സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിരന്തരം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിവരികയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പ്രധാനമന്ത്രിക്കും റെയിൽവേ മന്ത്രിക്കും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും ഇതുസംബന്ധിച്ച് നിരവധി കത്തുകൾ അയച്ചിട്ടുണ്ട്. എം.പി.-മാരുടെ തലത്തിലും ഉദ്യോഗസ്ഥ തലത്തിലും നിരന്തരം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിവരുന്നു. റെയിൽപാതകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും കാലപ്പഴക്കം വന്ന റെയിൽ പാളങ്ങൾ പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിനും റെയിലുകളുടെ തേയ്മാനവും വിള്ളലുകളും പരിഹരിക്കുന്നതിനും പഴക്കംചെന്നതും ഉപയോഗ യോഗ്യമല്ലാത്തതുമായ കോച്ചുകൾ മാറ്റി, ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ കോച്ചുകൾ ഉള്ള ട്രെയിൻ ഓടിക്കുന്നതിനും സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുമുള്ള ടെക്നിക്കൽ വിഭാഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള റെയിൽവേയിലെ നിർണ്ണായക തസ്തികകൾ നിലവിലുള്ള മൂവായിരത്തോളം ഒഴിവുകളിൽ അടിയന്തരമായി നിയമനം നടത്തുന്നതിനും റെയിൽവേ

യാത്രക്കാരുടെ, പ്രത്യേകിച്ചും വനിതയാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും കേരളത്തോടുള്ള അവഗണന അവസാനിപ്പിച്ച് കേരളത്തിന്റെ ദീർഘകാല ആവശ്യങ്ങളായ പാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കൽ, വൈദ്യുതീകരണം, സിഗ്നൽ പരിഷ്കരണം, കേരളത്തിന് മാത്രമായൊരു റെയിൽവേ സോൺ, റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി തുടങ്ങിയ ആവശ്യങ്ങളും റെയിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതും നാളിതുവരെ നടപ്പാക്കാത്തതുമായ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും ജില്ലാ കേന്ദ്രങ്ങളിലെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടി നവീകരിക്കുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്തെ സമ്പൂർണ്ണ വെളിയിട വിസർജ്ജന വിമുക്തമായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട സാഹചര്യത്തിൽ സംസ്ഥാത്തിലൂടെ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ ബയോ ടോയ്‌ലെറ്റുകൾ അടിയന്തരമായി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനും അതോടൊപ്പം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ദീർഘകാലമായി കേരളത്തോട് കാട്ടുന്ന അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനുമായി 03.11.2016-ൽ നിയമസഭ പ്രമേയം പാസ്സാക്കുകയും പ്രസ്തുത പ്രമേയം റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന് അയച്ചുകൊടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിന് മുന്നോടിയായി വർഷാവർഷങ്ങളിൽ കേരളത്തിലെ ആവശ്യങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് മെമ്മോറാണ്ടം സമർപ്പിക്കാറുണ്ട്.

സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനത്തിനായി കേന്ദ്രവുമായി ചേർന്ന് ഒരു

സംയുക്ത സംരഭക കമ്പനി, കേരള റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷൻ 2017 ജനുവരി മാസം രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത കമ്പനി താഴെപ്പറയുന്ന പദ്ധതികൾ ഘട്ടംഘട്ടങ്ങളിലായി നടപ്പിൽ വരുത്തുവാൻ ഉൾജ്ജിത ശ്രമം നടത്തിവരുന്നു.

**ഒന്നാം ഘട്ടം**

1. റാപ്പിഡ് റെയിൽ ട്രാൻസിറ്റ് സിസ്റ്റം (സബർബൻ റെയിൽ പ്രോജക്ട്)
2. തലശ്ശേരി- മൈസൂർ റെയിൽവേ പാത
3. എറണാകുളം പഴയ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ പുനരുജ്ജീവിപ്പിച്ച് പുനഃപ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്ന പദ്ധതി.
4. കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്ക് ത്രികോണ റെയിൽ ലൈൻ വലിച്ച് യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനായി റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനും കണ്ടെയ്നർ ചരക്കു നീക്കത്തിനായി ടെർമിനലും സ്ഥാപിക്കൽ.
5. വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ തുറമുഖം തിരുവനന്തപുരം-കന്യാകുമാരി ലൈൻ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന വിഴിഞ്ഞം-ബാലരാമപുരം പുതിയ ബ്രോഡ് ഗേജ് ലൈൻ.

**രണ്ടാം ഘട്ടം**

1. എരുമേലി-പുനലൂർ: നിർദ്ദിഷ്ട അങ്കമാലി എരുമേലി പാതയെ എരുമേലിയിൽ നിന്നും പുനലൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാത.
2. ഏറ്റുമാനൂർ-ശബരി ലിങ്ക് ലൈൻ: നിർദ്ദിഷ്ട അങ്കമാലി-ശബരി ലൈനിനെ

ഏറ്റുമാനൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാത.

**മൂന്നാം ഘട്ടം**

നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട്: നിലമ്പൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനെ കർണ്ണാടക സംസ്ഥാനത്തിലെ നഞ്ചൻകോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാത.

(ബി & സി) തിരുവനന്തപുരം-തിരുനെൽവേലി പാതയും നാഗർകോവിൽ-കന്യാകുമാരി പാതയും തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽനിന്നും വേർപെടുത്തി മധുരൈ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമാക്കാൻ പോകുന്നുവെന്ന വാർത്ത ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതിനെത്തുടർന്ന് ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രി പ്രധാനമന്ത്രിക്കും കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും കത്തുകൾ അയച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേയുടെ ചുമതലയുള്ള പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിക്കും ഇതുസംബന്ധിച്ച് കത്ത് അയച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അപര്യാപ്തതമൂലവും റെയിൽവേയിൽ നിന്നും ആവശ്യമായ നിക്ഷേപങ്ങൾ ലഭ്യമാകാത്തതുമൂലവും കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനായി കേരള സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാരുമായി ചേർന്ന് 51:49 ഓഹരി അനുപാതത്തിൽ ഒരു സംയുക്ത സംരംഭക കമ്പനി രൂപീകരിച്ചിരുന്നു. ചെന്നൈ ആസ്ഥാനമായി മാത്രം സോണൽ ഓഫീസ് ഉള്ളതിനാൽ റാപിഡ്

റെയിൽ ട്രാൻസിറ്റ് സിസ്റ്റം (സബർബൻ റെയിൽ പ്രോജക്ട്), തലശ്ശേരി-മൈസൂർ പാത, അങ്കമാലി-ശബരി പാത, ഗുരുവായൂർ-തിരുനാവായ പാത, പാലക്കാട് റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി എന്നീ പദ്ധതികൾ ദീർഘകാലമായി നീണ്ടുപോകുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. യഥാകാലം പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി സതേൺ റെയിൽവേയുടെ തിരുവനന്തപുരം-പാലക്കാട് ഡിവിഷനുകളെ ചേർത്ത് എറണാകുളം ആസ്ഥാനമായി ഒരു പെനിൻസുലാർ സോൺ രൂപീകരിക്കുന്ന വിഷയം കേന്ദ്രസർക്കാരിന് മുമ്പാകെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. പെനിൻസുലാർ സോണിൽ കന്യാകുമാരി മുതൽ മംഗലാപുരം വരെയുള്ള റെയിൽവേയുടെ ഭാഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്താവുന്നതാണെന്നും നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ സോണിന്റെ ആസ്ഥാനത്തിനായി എറണാകുളത്തെ ഹൈക്കോർട്ടിന് സമീപമുള്ള റെയിൽവേ വക 42 ഏക്കർ ഭൂമി വിനിയോഗിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന്റെ സാറ്റലൈറ്റ് സ്റ്റേഷനായി വികസിച്ചു വരുന്ന നേമം സ്റ്റേഷനെ വേർപെടുത്താനുള്ള ശ്രമങ്ങളും കൂടാതെ തിരുവനന്തപുരം-തിരുനെൽവേലി പാതയും നാഗർകോവിൽ-കന്യാകുമാരി പാതയും തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽനിന്ന് വേർപെടുത്തി മധുരൈ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങളും ഉപേക്ഷിക്കണമെന്നും പ്രധാനമന്ത്രിക്കും റെയിൽവേ മന്ത്രിക്കും അയച്ച കത്തുകളിൽ

ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

സർ, റെയിൽവേയോടുള്ള പരാമ്പരാഗത അവഗണന നമുക്കെല്ലാം അറിയാവുന്നതാണ്. ഇന്നലെ അതുസംബന്ധിച്ച് സഭയിൽ പറഞ്ഞതാണ്. അവ പരിഹരിക്കാൻ, ഈ കാലത്തിന് അനുയോജ്യമായ നിരവധി പദ്ധതികൾ കേരളം കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പിന് മുന്നിൽ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് അനുവദിച്ചു കിട്ടുന്നതിനുള്ള നിരന്തര സമ്മർദ്ദങ്ങളാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കത്തുകൾ അയയ്ക്കുകയും എം.പി.-മാരുടെ യോഗം വിളിക്കുകയും പ്രധാനമന്ത്രി, റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി, ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥർ എന്നിവരുമായി ഡൽഹിയിൽ വച്ച് ഇതുസംബന്ധിച്ച് പലതവണ ചർച്ച നടത്തുകയും നമ്മുടെ ആവശ്യങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രി കേരളത്തിൽ മെട്രോ റെയിൽവേയുടെ ഉദ്ഘാടനത്തിന് വന്നപ്പോൾ ക്യാബിനറ്റിൽ പങ്കെടുക്കുകയും അവിടെവെച്ച് മുഖ്യമന്ത്രി വീണ്ടും ഈ പ്രശ്നം ഉന്നയിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. എല്ലാം പരിഗണിക്കാമെന്ന് പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും പല പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതികളും പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല, കേരളത്തിനോട് അവഗണനയുണ്ടെന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. കൂതെ ചാർജ്ജുള്ള മന്ത്രിയെന്ന നിലയിൽ ഞാനും നിരവധി കത്തുകൾ അയച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ

07.08.2017-ൽ (മൂന്ന് ദിവസം മുമ്പ്) ശ്രീ. സുരേഷ് പ്രഭുവിന് കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ കാണിച്ചുകൊണ്ട് കത്തയച്ചിട്ടുണ്ട്. അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്ന കാര്യത്തിലുള്ള വീഴ്ച, റെയിൽപ്പാളങ്ങൾ പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിലുള്ള വീഴ്ച, നല്ല സൗകര്യമുള്ള കോച്ചുകൾ തരാതിരിക്കുക, മൂവായിരത്തോളം സുപ്രധാനമായ ഒഴിവുകളിൽ നിമയനം നടത്താതിരിക്കുക, വനിതാ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാതിരിക്കുക, പാതയിരട്ടിപ്പിക്കലിനും വൈദ്യുതീകരണത്തിനും സിഗ്നൽ പരിഷ്കരണത്തിനും വേഗത കൂട്ടാതിരിക്കുക, കേരളത്തിന് മാത്രമായ റെയിൽവേ സോൺ പരിഗണിക്കാതിരിക്കുക എന്നിവ അവഗണനയ്ക്ക് ഉദാഹരണങ്ങളാണ്. റെയിൽവേ കോച്ച് ഫാക്ടറി സംബന്ധിച്ച് ഇന്നലെ പാലക്കാട് എം.എൽ.എ.-യുടെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ ഉണ്ടായിരുന്നതാണ്. അക്കാര്യവും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്ന കാര്യവും, ആധുനിക കാലത്ത് എല്ലാവർക്കും കമ്മ്യൂട്ട് നിർമ്മിച്ച് നൽകിയ സംസ്ഥാനമായതുകൊണ്ട് ട്രെയിനുകളിൽ ബയോ ടോയ്ലെറ്റുകൾ അടിയന്തരമായി നടപ്പിലാക്കുന്ന കാര്യവും പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. 2016 നവംബർ 3-ാം തീയതി നിയമസഭ ചർച്ച ചെയ്ത് ഏകകണ്ഠമായി പാസ്സാക്കിയ പ്രമേയം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് കൊടുക്കുകയും കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി കേരളത്തിൽ വന്നപ്പോൾ



അതുസംബന്ധിച്ച് സംസാരിക്കുകയും ചെയ്തെങ്കിലും എടുത്തുപറയത്തക്ക പുരോഗതിയൊന്നും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്രവുമായി ചേർന്ന് 2014 ജനുവരി മാസം കേരളാ റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷൻ ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ ഷെയറിൽ കൂടുതലും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റേതാണ്. സംസ്ഥാനം എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതായി ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് സബർബൻ റെയിൽ പ്രോജക്ടാണ്. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേ പാത, എറണാകുളം പഴയ റെയിൽ സ്റ്റേഷൻ പുനരുജ്ജീവിപ്പിക്കുക, കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിലേക്ക് ത്രികോണ റെയിൽ ലൈൻ വലിച്ച് യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനായി റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിൽ കണ്ടെയ്നർ ചരക്കുനീക്കത്തിനായി ടെർമിനൽ സ്ഥാപിക്കുക, വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ തുറമുഖം തിരുവനന്തപുരം-കന്യാകുമാരി ലൈൻ വികസിപ്പിക്കുന്ന വിഴിഞ്ഞം-ബാലരാമപുരം പുതിയ ബ്രോഡ് ഗേജ് ലൈൻ, നേമത്ത് ഒരു ടെർമിനൽ, എരുമേലി-പുനലൂർ നിർദ്ദിഷ്ട അങ്കമാലി എരുമേലി പാതയെ എരുമേലിയിൽ നിന്നും പുനലൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാത, ഏറ്റുമാനൂർ-ശബരി ലിങ്ക് ലൈൻ നിർദ്ദിഷ്ട അങ്കമാലി-ശബരി ലൈനിനെ ഏറ്റുമാനൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാത, നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട്, നിലമ്പൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനെ

കർണ്ണാടക സംസ്ഥാനത്തിലെ നഞ്ചൻകോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാത എന്നിവ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം-തിരുനെൽവേലി പാതയും നാഗർകോവിൽ-കന്യാകുമാരി പാതയും തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ നിന്നും മാറ്റുന്നതിനെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും ശക്തമായി എതിർത്തിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ചുള്ള കത്തുകളും സംസാരങ്ങളും നടന്നിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ കന്യാകുമാരി മുതൽ മംഗലാപുരം വരെ ഒറ്റ സോൺ എന്ന ആവശ്യം ഈ അവസരത്തിൽ വീണ്ടും പ്രസക്തമായി മുന്നോട്ട് വെച്ചിട്ടുണ്ട്. എറണാകുളം ഹൈക്കോർട്ടിന് സമീപം 42 ഏക്കറും മറ്റൊരു സ്ഥലത്ത് 100 ഏക്കറും ഭൂമിയുണ്ട്. ഈ സ്ഥലം എറണാകുളം കേന്ദ്രീകരിച്ചുള്ള റെയിൽവേ വികസനത്തിന് നൽകാൻ തയ്യാറാണെന്ന് ഗവൺമെന്റ് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും റെയിൽവേ വികസനം ആധുനിക കാലത്തിന് അനുയോജ്യമായിട്ടുള്ളതല്ല. മെട്രോ ട്രെയിൻ ഉൾപ്പെടെ കേരളത്തിൽ കൂകിപ്പായുന്ന അവസരത്തിൽ ഭൂമിയിൽ ഉറച്ചുനിന്നുകൊണ്ട് ഉന്നതങ്ങളിലേയ്ക്ക് പരക്കാനും ഓടാനും കേരളം തയ്യാറായി നിൽക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സ്വാതന്ത്ര്യം ലഭിച്ച് ഇത്രയും കാലമായിട്ടും എ.കെ.ജി.-യുടെ കാലം മുതലുള്ള പോരാട്ടം തുടരേണ്ട സ്ഥിതിയാണ്. ഭരണഘടനാപരമായ കാര്യങ്ങൾ അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിരന്തരം

സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുന്നതായിരിക്കും.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും രാജ്യത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാന വികസനത്തിൽ അതിപ്രധാനമായ പങ്ക് വഹിക്കുന്ന ഒരു സെക്ടറാണ് റെയിൽവേ എന്ന കര്യം നമുക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം സാധാരണയിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായി ഈ രംഗത്ത് പ്രത്യേക മുൻകൈ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ വിശദീകരണത്തിൽ പരാമർശപ്പെട്ട 2017 ജനുവരി മാസത്തിൽ ഒരു ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് കേന്ദ്ര റെയിൽവേയും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും കൂടി ചേർന്ന് റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷൻ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള MOU ഒപ്പുവെച്ചു കഴിഞ്ഞുവെന്നുള്ളതാണ് അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത്. MOU ഒപ്പുവെച്ചാൽ ഘടന രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടതിനുശേഷം എഗ്രിമെന്റിലേയ്ക്ക് പോവുകയും തുടർന്ന് അതിന്റെ പദ്ധതികൾക്ക് ആവിഷ്കാരം നൽകി അംഗീകാരം കൊടുത്തുപോവുകയും ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ്. അതനുസരിച്ച് MOU-വിന് ശേഷം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് മുന്നിൽ സബ്മിറ്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രോജക്ടുകളോട് പ്രത്യേകമായ പരിഗണന ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷൻ സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം തുടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഒരു പദ്ധതിയും പറ്റില്ലെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ശബരി റെയിൽ പാത പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതിന്റെ നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഏറ്റവും ആവശ്യമുള്ളതായതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ ഒരു പദ്ധതിയും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് നിരാകരിക്കാൻ പറ്റുന്നതല്ല. പദ്ധതികൾ ഒന്നും അനുവദിക്കാത്തതുകൊണ്ട് ഈ പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സജീവമായി ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒന്നും എതിർക്കുന്നില്ലെന്ന് പറയുമ്പോഴും തമിഴ്നാട്ടിലെ ചില ജില്ലകൾ റെയിൽവേയിൽ നിന്നും പിൻവലിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പാലക്കാടും തിരുവനന്തപുരത്തുമുള്ള രണ്ട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനുകളിൽ നിന്നും തമിഴ്നാടിന്റെ ഭാഗം ഒഴിവാക്കുകയാണ്. വാസ്തവത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനങ്ങളും ആവശ്യങ്ങളും നിയമസഭ പാസ്സാക്കിയ പ്രമേയത്തിലെ പ്രശ്നങ്ങളും ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ ഉന്നയിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളും ന്യായമായതുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് നിരാകരിക്കാൻ കഴിയില്ലെങ്കിലും ഡബിൾ റോളാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. മുഖ്യമന്ത്രി നമ്മുടെ ആവശ്യങ്ങൾ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് നിരന്തരം ആവശ്യപ്പെടുന്നതുകൊണ്ട് നേടിയെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്ന ശുഭാപ്തി വിശ്വാസമാണ്

ഗവൺമെന്റിനുള്ളത്.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, അടുത്ത ദിവസം പത്രമാധ്യമങ്ങളിൽ വന്നിട്ടുള്ള വാർത്ത അനുസരിച്ച്, ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ഒരു സ്വകാര്യവൽക്കരണ പ്രക്രിയയിലേയ്ക്ക്, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നയപരമായി തീരുമാനിച്ച മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിനുള്ള നീക്കങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നാണ് മനസ്സിലാകുന്നത്. 29 സ്റ്റേഷനുകളാണ് ആദ്യഘട്ടത്തിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്നതിന് നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതായി കാണുന്നത്. അതിൽ കോഴിക്കോടും എറണാകുളവും ഉൾപ്പെടുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതനുസരിച്ച് എറണാകുളത്ത് 42 ഏക്കർ സ്ഥലം റെയിൽ വികസനത്തിനായി വിട്ടുകൊടുക്കാമെന്ന് സമ്മതിച്ചതായി മനസ്സിലാക്കുന്നു. അത് നല്ല കാര്യമാണ്. ഇപ്പോൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള നാഷണൽ ബിൽഡിംഗ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷനും റെയിൽവേ ലാന്റ് ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയും MOU ഒപ്പുവച്ച് കഴിഞ്ഞു. മുമ്പ് പ്രസംഗം മാത്രമായിരുന്നെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ MOU ഒപ്പുവച്ച് ഭരണപരമായ കാര്യങ്ങളിൽ കടന്നിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ ആകാശവും കടലും ഭൂമിയും സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് തീറെഴുതിക്കൊടുക്കുകയെന്ന നയം അതിവേഗം നടക്കുമ്പോൾ സ്വകാര്യവൽക്കരണ

നീക്കത്തെ അതിശക്തമായി കേരള ഗവൺമെന്റ് എതിർക്കുന്നുവെന്നുള്ളത് ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള തുടർ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും. പിണറായി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട നിലപാടാണ് ഉദാരവത്കരണം, സ്വകാര്യവത്കരണം, ആഗോളവത്കരണം എന്നിവ. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റേയോ, കേന്ദ്രത്തിന്റേയോ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങളുടെ മേൽ കൈവച്ച് അതില്ലാതാക്കുക, അതിനെതിരെ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളും പോരാടുകയാണ്, ദേശാഭിമാനികളായ ജനങ്ങളും ദീർഘകാലമായി പോരാടുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തും നമ്മൾ ഈ പോരാട്ടം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ കുറേക്കൂടി ശക്തമായ തലത്തിൽ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ഏകോപിപ്പിച്ചാണ് അവരിൽ ചെയ്തത്. പാർലമെന്റിലുള്ള വോട്ടിംഗ് ശതമാനത്തിൽ 31 ശതമാനം ഭൂരിപക്ഷം മാത്രമേ ഗവൺമെന്റിനുള്ളൂ എന്ന കാര്യം പലപ്പോഴും മാധ്യമങ്ങൾ മറച്ചുവയ്ക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും, സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾ അതൊന്നും ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ലെങ്കിലും വസ്തുത അതാണ്. മൂന്നിലൊന്ന് വോട്ടർമാരുടെ പിന്തുണമാത്രമുള്ള ഒരു ഗവൺമെന്റ്, 28 കോടി ജനങ്ങൾ വോട്ട് ചെയ്യാതിരുന്നപ്പോഴാണ് ഈ 31 ശതമാനം കിട്ടിയതെന്ന് മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട്... ഇതൊരു ദുർബലമായ ഗവൺമെന്റിന്റെ നീക്കമാണ്. കേവല ഭൂരിപക്ഷംവെച്ച്

ചെയ്യാൻ ശ്രമിച്ചാലും, ജനങ്ങളെതിർത്താലും ഇത് നടക്കില്ല. അതുകൊണ്ട് ശക്തമായ നിലപാട് ജനങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ അതിനുമുന്നിൽ പിന്നോയി ഗവൺമെന്റ് ഉണ്ടാകും, നമ്മളെല്ലാവരുമുണ്ടാകും. ഇത് തെറ്റായ കാര്യമാണ് എന്നുകാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. പരാജയപ്പെടുത്താൻ കഴിയണം, കഴിയുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. ആഗോളവൽക്കരണത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ കഴിഞ്ഞദിവസം ജി.എസ്.ടി. ബില്ലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചർച്ചചെയ്തുകൊണ്ട് ഞാൻ ഇവിടെ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: സർ, റെയിൽവേ അവഗണനയെ സംബന്ധിച്ച്, ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി പറഞ്ഞതു ശരിയാണ്. ശക്തമായ പോരാട്ടം ഇതു സംബന്ധിച്ച് ആവശ്യമാണ്. ഇപ്പോൾ പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിരവധി പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ നടത്തി. റെയിൽവേ അവഗണനയുടെ പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റും ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിയും നമ്മുടെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് അനിവാര്യമായ ഒരു പ്രത്യേക റെയിൽവേ സോൺ (പെന്റിൻസുലാർ സോൺ) അനുവദിച്ചുകിട്ടണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ഇപ്പോഴും വലിയ ആശങ്ക നിലനില്ക്കുകയാണ്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ഡിവിഷനുകളെ തന്നെ

വിഭജിക്കുകയാണ്. പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമായ പൊള്ളാച്ചിയും തിരുവനന്തപുരത്തിന്റെ ഭാഗമായ തിരുനെൽവേലിയും അവിടെ നിന്നും മാറ്റിക്കൊണ്ട് പോകുന്നതിനുള്ള പുതിയ നീക്കം ഇപ്പോൾ നടക്കുകയാണ്. ഇതുമാത്രമല്ല ഏറ്റവും വലിയ ഭീഷണി. പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വരുമാനമാർഗ്ഗമാണ് മംഗലാപുരം തുറമുഖം ഉൾപ്പെടെയുള്ള മേഖല. ആ മേഖല അവിടെനിന്നും മാറ്റി മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമാക്കാനുള്ള ഒരു ആലോചനയും നടന്നുവരികയാണ്. വളരെ വലിയ ആശങ്കയാണ് ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോഴുള്ളത്. ഇത് നമുക്ക് പരിഹരിക്കാൻ.... കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന കക്ഷിയുടെ അധികം ആളുകളില്ലെങ്കിലും, ഒരാളെങ്കിലും ഈ നിയമസഭയിലുണ്ടല്ലോ. അദ്ദേഹം നിയമസഭാംഗമാണല്ലോ; ഇവരിപ്പോൾ ഈ അഴിമതി നടത്താനും കൊള്ളമുതൽ പങ്കിട്ടെടുക്കാനും ഒക്കെ കാണിക്കുന്ന താല്പര്യത്തിന്റെ ഒരംശം കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യം അംഗീകരിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയാൽ എത്ര നന്നായിരിക്കും. ഞാനൊറ്റ കാര്യമേ പറയുന്നുള്ളൂ, ഒരു പദ്ധതിയും നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ലെന്ന് കേന്ദ്രം പറയുന്നില്ലെന്ന് ഇവിടെ മന്ത്രി പറഞ്ഞു. അത് ശരിയാണ്. പക്ഷെ, കഴിഞ്ഞ ലോകസഭാ സമ്മേളനത്തിൽ പാലക്കാടിന്റെ പ്രിയപ്പെട്ട എം. പി. സഖാവ് എം. ബി. രാജേഷ്, പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിയെ സംബന്ധിച്ച് നിങ്ങളിൽ



നടപ്പാക്കുമോ, നിങ്ങളിൽ ഉപേക്ഷിച്ചോ എന്ന് ചോദിച്ചപ്പോൾ ഒന്നും മിണ്ടിയില്ല. ഇതാണ് കേന്ദ്രത്തിന്റെ പൊതുവായിട്ടുള്ള നിലപാട്. കേന്ദ്ര-പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ BEML-ന്റെ ലാഭത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു യൂണിറ്റാണ് പാലക്കാടുള്ളത്. അവിടെ സാധാരണ കോച്ചും മെട്രോ കോച്ചും നിർമ്മിക്കാം. അതുപോലെതന്നെ SAIL സന്നദ്ധത പ്രകടിപ്പിച്ചതാണ്. BEML, SAIL എന്നിവയുമായി സഹകരിച്ചുകൊണ്ട് കോച്ച് നിർമ്മിക്കാനുള്ള ബദൽ നിർദ്ദേശം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുന്പോട്ടു വയ്ക്കുമോ, ചേർത്തലയിൽ പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട വാഗ്ദാനം നിർമ്മാണശാല സ്ഥാപിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പുകിട്ടിയിട്ട് കാലം കരേയായി; അതിന്റെ പ്രവർത്തനം എവിടെ എത്തിനിൽക്കുന്നു എന്നും വ്യക്തമാക്കാമോ ?

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ ചോദ്യം ചോദിക്കുകയെന്നുള്ളതാണ്.

ഒരു മണിക്കൂറാണ് നമുക്കുള്ളത്. മറ്റുള്ള അംഗങ്ങളുടെ സമയം കൂടിയാണ് പോകുന്നത്. പ്ലീസ്....

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, എല്ലാ ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങളും

വച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. ഇനി പുതിയ നിർദ്ദേശത്തിന്റെ ആവശ്യമില്ല. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ പാലക്കാടുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഞാൻ വിശദമായി പറഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ വി.എസ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത്

കഞ്ഞിക്കുഴിയിലെ ഒരു സ്റ്റീൽഫാക്ടറിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യമന്ത്രികൂടി മുൻകയ്യെടുത്ത് കേന്ദ്രവുമായി വലിയൊരു ചടങ്ങിൽ വെച്ച് ഒപ്പിട്ട മെമ്മോറാണ്ടം പിന്നീട് പിൻവലിക്കുന്നതായും അവിടെ നിലപാട് പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. സമയം കളയേണ്ട കാര്യമില്ല. നമ്മൾ ആ നിർദ്ദേശങ്ങളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുകയാണ്. അങ്ങ് വിശദമായി കുറച്ച് കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. എല്ലാം ചോദ്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതല്ലെങ്കിലും ചോദ്യത്തിനകത്ത് വരുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്. ജനകീയമായും ഭരണഘടനാപരമായും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് എടുക്കുന്ന തെറ്റായ നിലപാടുകളാണ് അങ്ങയുടെ ഈ സംസാരത്തിന്റെ ചുരുക്കമെന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു. രാജ്യത്തെ ഒന്നായി കാണാൻ കഴിയാത്തവർക്ക് അധികകാലം കസേരയിലിരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ആരും പ്രതീക്ഷിക്കേണ്ട. ആരും ഭയപ്പെടുകയും വേണ്ട, ഭയപ്പെടേണ്ട കാര്യവുമില്ല. ഭയപ്പെടേണ്ട കാര്യങ്ങളിൽ നമ്മൾ ഹൈറ്റ് ചെയ്യുകയാണ്. രാജ്യത്തെ ഒന്നായി കാണണം. താത്വികമായി അഭിപ്രായ വ്യത്യാസങ്ങളുണ്ടായില്ലെങ്കിലും ജവഹർലാൽ നെഹ്റു പറഞ്ഞൊരു കാര്യമുണ്ട് 'നമ്മെല്ലാം വേൾഡ് സിറ്റിസൺസാണ്.' ഇന്ത്യാക്കാരായാൽ മാത്രം പോരാ , നമ്മൾ ഓരോ സ്റ്റാൻഡിനെയും ഒരു വേൾഡ് സിറ്റിസണായി മാറ്റണം. നമുക്ക് യോജിക്കാം. പക്ഷെ ഒരു വാർഡിലെ സിറ്റിസൺപോലും ആകാൻ

യോഗ്യതയില്ലാതെ കേന്ദ്രമന്ത്രിമാരായി കേന്ദ്രം ഭരിച്ചാൽ ഇതൊക്കെ സംഭവിക്കും. ഇത് രാഷ്ട്രീയമായിട്ട് പറയുന്നതല്ല. അവർ തിരുത്തുന്നില്ലെങ്കിൽ അവരെ കാത്തിരിക്കുന്നത് വലിയ പതനമായിരിക്കുമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്. അങ്ങ് പറയുന്നതുപോലെ നമുക്ക് ശക്തമായി ഭരണഘടനാപരമായും ജനകീയമായും പോരാടാം. അതാണ് ഇതിനെക്കുറിച്ച് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ: സർ, തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന്റെ സമഗ്രമായ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമാണ് നേമം റെയിൽവേസ്റ്റേഷൻ സാറ്റലൈറ്റായി വികസിപ്പിക്കുക എന്നുള്ളത്. അതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള നടപടികൾ എന്തായി എന്ന് അങ്ങ് വിശദീകരിക്കുമോ? മറ്റൊന്ന്, ഏറ്റവും കൂടുതൽ യാത്രചെയ്യുകയും യാത്രാചെലവ് നന്നായി നൽകുകയും ചെയ്യുന്നൊരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. പക്ഷെ നമുക്ക് ലഭിക്കുന്ന റെയിൽവേ കോച്ചുകൾ പലതും ഓടി കണ്ടും വന്നിട്ടുള്ളതും പഴഞ്ചന്മാണ്. അത് റെയിൽവേ കേരളത്തിലെ ജനതയോട് കാണിക്കുന്ന വലിയൊരു ചൂഷണമാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ ശക്തമായ ഇടപെടലുകളുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, എല്ലാവരുംകൂടി ചോദിച്ച ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളാണ് ഉന്നയിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ തന്നെ ചെറുതാക്കാനോ ഇല്ലാതാക്കാനോ ശ്രമിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ നമ്മൾ

എതിർക്കുകയാണ്. നേമത്ത് ഒരു ടെർമിനൽ സ്ഥാപിക്കണമെന്നുള്ള ആവശ്യം ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടെനിന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ വന്നിരിക്കുന്നത്. അദ്ദേഹം അതിനുവേണ്ടി എന്ത് മുൻകയ്യെടുത്തു എന്നെനിക്കറിയില്ല. ഇക്കാര്യമെല്ലാം ഉന്നയിക്കുകയാണ്, നമ്മളിതൊന്നും സമ്മതിക്കുന്നില്ല. കേരളം അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. ട്രിവാൻഡ്രം ഡിവിഷൻ ഇന്നുള്ളത് മാത്രം പോരാ, നിലവിലുള്ളതടക്കം കേരളത്തിൽ ഒരു സോൺ ആണ് വേണ്ടത്. അതാണ് നമ്മൾ ഉന്നയിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി: സർ, 'വെടക്കാക്കി തനിക്കാക്കുന്ന സമ്പ്രദായമാണ്'

കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അനുവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. ഇത് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ കുഴപ്പംകൊണ്ടാണെങ്കിലും സാധാരണക്കാരൻ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഈ തീവണ്ടിയാത്ര സുരക്ഷിതമാക്കുന്നതിനായി ജീവഹാനി വരുത്താവുന്നതായ കോച്ചുകളെങ്കിലും മാറ്റാൻ ഗവൺമെന്റിന് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ? പാളം തെറ്റി അതിവേഗം ഓടുന്ന ഈ വണ്ടിയെപ്പറ്റി നമുക്ക് ധാരാളം പറയാം. പക്ഷെ അത് പതിക്കുന്നത് ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലില്ലാത്ത പാതാളത്തിലേയ്ക്കായിരിക്കും. എന്നിരുന്നാലും എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് ഈ കോച്ചുകൾ മാറ്റാൻ നമുക്കെന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ പറ്റുമോ? എം.എൽ.എ.-മാരുടെ പി.എ.-മാർക്ക് ഇവിടെ ടിക്കറ്റ് o.k.

ആകുന്നില്ല. ഇ.കൃ. റിലീസിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലും സംവിധാനമൊരുക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, വളരെ ചെറിയ സംസ്ഥാന ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് കോച്ച് നിർമ്മിക്കാനൊന്നും കഴിയുകയില്ല. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് ഇതെല്ലാം ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ദീർഘമായ ലിസ്റ്റിവിടെ വായിച്ചില്ലെന്നേയുള്ളൂ, എന്നാലും പ്രസക്തമായ ഭാഗങ്ങൾ ചുരുക്കിപ്പറഞ്ഞു. അതിനെല്ലാം ശക്തമായ പോരാട്ടമാണ്. നമ്മളെല്ലാവരും ട്രെയിനിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവരാണ്. പിന്നെ പി.എ.-മാരുടെ കാര്യം റിസർവേഷൻ കൗണ്ടറിൽ പറഞ്ഞ് കൈകാര്യം ചെയ്യാമെന്നല്ലാതെ നിയമസഭവഴി ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. അക്കാര്യവും അറിയിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

ശ്രീ. ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ: സർ, നമ്മളിവിടെ നേരത്തേ ചർച്ച ചെയ്ത വിഷയമാണ്. ഒരു പ്രമേയം തന്നെ അംഗീകരിച്ചതാണ്. നമുക്കൊരിക്കൽക്കൂടി ഒരു അഖിലകക്ഷി പ്രതിനിധി സംഘം കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയെക്കണ്ട് കേരളത്തിന്റെ അഭിപ്രായം പറയണം. ഒരു പ്രാദേശിക പ്രശ്നം ഉന്നയിക്കാനാണ് ഞാൻ എഴുന്നേറ്റത്. ഇപ്പോൾ നിലമ്പൂർ നിന്ന് രാത്രി ഒരു ട്രെയിൻ മാത്രമാണുള്ളത്. 9 മണിക്ക് എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിൻ. രാവിലെ ആ വണ്ടി അവിടെ എത്തും. ഒരു എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിൻ പകൽ നേരത്ത് ലഭ്യമാക്കിയാൽ സ്പീക്കറടക്കം മലപ്പുറം

ജില്ലയിലെ എം.എൽ.എ.-മാർക്ക് വളരെ ഗുണകരമായിരിക്കും. ഇതുകൂടി ശിപാർശകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് മന്ത്രി മുൻകൈയെടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും, അത് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയോട് ആവശ്യപ്പെടാം.

ശ്രീ. കെ. വി. അബൂൾ ഖാദർ: സർ, കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തിൽ വളരെയേറെ പ്രാധാന്യമുള്ളതാണ് ഗുരുവായൂരിൽ നിന്ന് വടക്കോട്ടുള്ള പാത. പക്ഷെ പല കാരണങ്ങളാൽ സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയായിട്ടില്ല, അല്ലെങ്കിൽ സ്ഥലമെടുപ്പ് നടത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അതിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണ്. ഇന്ന് നിലവിലുള്ള അലൈമെന്റുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ, എന്താണ് പുതിയ സ്ഥിതിയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഞാനിവിടെ വായിച്ചുവല്ലോ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുൻഗണനയിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ സമർപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന, റെയിൽവേ കോർപ്പറേഷനുമുമ്പാകെ വരികയും അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്ത ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട റെയിൽപ്പാതയാണ് നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് റെയിൽപ്പാത. അത് പ്രായോഗികമായി നടക്കുന്ന കാര്യമല്ല. കാരണം, കടുവാ സങ്കേതം തുടങ്ങിയ മറ്റുകാര്യങ്ങൾ കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. ബദൽ

സ്ഥലം നോക്കാൻ നമ്മൾ തയ്യാറാണ്. നമ്മൾ 8 കോടി രൂപ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ആ ലൈൻ കർണ്ണാടകവും കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും കൂടി ചേർന്ന് അംഗീകരിക്കുന്ന തരത്തിൽ നടപ്പാക്കാൻ കേരളത്തിന്റെ ഭാഗത്ത് യാതൊരു പ്രശ്നവുമില്ല. നമ്മൾ പൂർണ്ണമായും അതിനുവേണ്ടി നിൽക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: സർ, ശബരിപാതയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്ന നടപടികളും വളരെ ഇഴഞ്ഞു നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജിനുവേണ്ടി റെയിൽവേയുടെ ഭാഗം പണിതെങ്കിലും ബാക്കി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് നൽകേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നാണ് ഇപ്പോൾ അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്. നായത്തോട്, മനക്കപ്പടി ആർ.ഒ.ബി.-കളുടെ കാര്യങ്ങളിൽ ഈ അവസ്ഥയാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. പെരുമ്പാവൂരും മൂവാറ്റുപുഴയിലും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എൽ.എ. തഹസീൽദാർമാരെ നിയമിക്കേണ്ടതായി ഉണ്ടായിരുന്നു. അവിടെ ഓരോ തഹസീൽദാർമാരെ മാത്രമാണ് നിയമിച്ചിരിക്കുന്നത്. അവർക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സർവ്വെയർമാരെയോ മറ്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെയോ ഓഫീസ് സംവിധാനങ്ങളോ ഒന്നും

ചെയ്യുകൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വളരെ ഇഴഞ്ഞു നീങ്ങുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ വളരെ അടിയന്തരമായി അങ്ങയുടെ ഇടപെടലുണ്ടായി ശബരി പാതയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വേഗത്തിലാക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികളുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അടുത്ത കാലത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ മുൻകയ്യെടുത്ത് ഇതേപ്പറ്റി വിശദമായ ഒരു യോഗം വിളിച്ചിരുന്നു. റെയിൽവേ ഉദ്യോഗസ്ഥരും കുളക്രമരും പങ്കെടുത്തിരുന്നു. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ കുറച്ച് പ്രശ്നമുണ്ടായിരുന്നത് കോട്ടയം ഭാഗത്തായിരുന്നു. അത് ഏകദേശം പരിഹരിക്കപ്പെട്ടു. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ജാഗ്രതയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള പിന്നോട്ട് പോക്ക് എന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല, അവരതന്നെ സരിച്ചതന്നെ ആക്സിലറേറ്റ് ചെയ്യണം. ഞങ്ങളിൽ ശക്തമായി നിൽക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ: സർ, മുസരീസ് മേഖലയായ കൊടുങ്ങല്ലൂർ, കയ്യമംഗലം, ഗുരുവായൂർക്ക് റെയിൽവേ സൗകര്യമില്ല. 82 കിലോമീറ്റർ ദൂരമാണുള്ളത്. പുതിയ പാത കൊടുങ്ങല്ലൂർ നിന്ന് ഗുരുവായൂർവരെ നീട്ടുന്നതിന് നടപടിയുണ്ടാകുമോ?



ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നമ്മളാവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതിന്മേൽ തുടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, കേരളത്തിന്റെ പുതിയ റെയിൽ പദ്ധതികളിൽ ഏറ്റവും സാധ്യതയുള്ളത് തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേയാണ്. ഈ സഭയിൽത്തന്നെ കഴിഞ്ഞ സമ്മേളനത്തിൽ ഞാൻ ചോദിക്കുകയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഉത്തരം പറഞ്ഞതിൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ചെറുപ്പകാലം മുതൽ കേൾക്കുന്ന ഒരാവശ്യമാണ് തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേ എന്നുപറയുകയുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാർ അതിന് മുൻഗണന നൽകുന്നുണ്ട് എന്നറിയുന്നതിൽ സന്തോഷമുണ്ട്. കർണ്ണാടകത്തിന്റെകൂടി പ്രധാനപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നതുകൊണ്ട് കേരള ഗവൺമെന്റ് കർണ്ണാടക സർക്കാരുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും നമ്മുടെ പാർലമെന്റ് മെമ്പർമാരെകൂടി പങ്കെടുപ്പിച്ചുകൊണ്ട് അതിനുവേണ്ടിയുള്ള, പ്രത്യേകിച്ച് കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളംകൂടി വരുമ്പോൾ അതിന്റെ സാധ്യതകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട്, തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനുള്ള ഒരു തീവ്ര പ്രയത്നം നടത്തുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഗവൺമെന്റ് അതീവ തീവ്രയത്നമാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിന് എതിർപ്പൊന്നും കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് വന്നിട്ടില്ല.

അനുകൂലിച്ച മട്ടിലാണ് കാണുന്നത്. ശക്തമായ നടപടിയാണ്. ആ നടപടി ശരിയായിട്ടുള്ളതാണ്. അതിനെതിരായി ചില ക്ഷുദ്രശക്തികളെ ഇളക്കിവിടുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിലെ ചില ഭാഗങ്ങളിൽ ശ്രമം നടന്നു, അതൊക്കെ ഇപ്പോൾ അവസാനിച്ചു. തെറ്റാണെന്ന് പറഞ്ഞ് ബോധ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. മുൻ പ്രയോഗിയിലാണ് തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേ ലൈൻ എന്നുള്ളതാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്.

ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽവേപ്പാതയിൽ നഞ്ചങ്കോട് വയനാട് നിലമ്പൂർ റെയിൽവേപ്പാതയും കേരളം നിരന്തരം ആവശ്യപ്പെടുന്നതാണ്. പിണറായി വിജയൻ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം രണ്ടോ മൂന്നോ തവണ ഉദ്യോഗസ്ഥതല ചർച്ച കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റുമായി നടത്തി. സർക്കാരുകൾ തമ്മിലുള്ള ഒരു ചർച്ച നടത്താൻ മുൻകയ്യെടുത്ത് ഈ പ്രശ്നത്തിന് വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ പരിശ്രമിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, സർക്കാരിന് ചർച്ച നടത്തുന്നതുകൊണ്ട് പ്രയാസമില്ല. ഞാനത് ഈ സഭയിൽ എത്രയോ തവണ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രതിപക്ഷ നേതാവിന്റേതടക്കം 4 സബ്മിഷനുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ അത് വീണ്ടും ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ കർണ്ണാടക

ഗവൺമെന്റും വനംവകുപ്പും യോജിക്കുന്നില്ല. കടുവാ സങ്കേതത്തിൽ പോകാൻ സാധിക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് ബദൽ റൂട്ട് നമ്മളാവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. നമുക്ക് പ്രശ്നമില്ല. നമ്മൾ തയ്യാറാണ്. അതെല്ലാവരും മനസ്സിലാക്കിയാൽ മതി. അതിനവിടെ ഹർത്താൽ നടത്തേണ്ട ആവശ്യമൊന്നുമില്ല. ആ ഹർത്താലാണ് കഴുപ്പം. അത് പറയാതിരിക്കാൻ പറ്റില്ല. എന്തിനാണ് വയനാട് ഹർത്താൽ നടത്തുന്നത്; ആർക്കെതിരായിട്ടാണ്? ഇതിനെതിരായിട്ടല്ല. ഇത് നടക്കരുതെന്ന് ആഗ്രഹമുള്ളവർ 'ആട്ടിൻകുട്ടിയെപ്പോലെ അഭിനയിക്കുകയും ചെന്നായയെപ്പോലെ പെരുമാറുകയും' ചെയ്യുന്നതാണ് പ്രശ്നം. ഇതൊക്കെ നന്നായി എനിക്കും ഗവൺമെന്റിനും മനസ്സിലായിട്ടുണ്ട്. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റെയിൽപ്പാത അപ്രായോഗികമാണ് എന്ന് വലിയ റിപ്പോർട്ടൊക്കെ വന്നിട്ടുണ്ട്. അതുണ്ടാക്കിയവർ എത്ര വലിയ മഹാത്മാരാണെങ്കിലും സത്യമല്ല പറയുന്നത്. ഇതും രണ്ടും വേണമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെയും ഈ നാടിന്റെയും അഭിപ്രായം. രണ്ടിനുംവേണ്ടി പോരാടുകയാണ്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അനുവദിക്കുന്നതനുസരിച്ച് നമ്മൾ ചെയ്യും. ഇത് അനുവദിക്കണം. ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്നാൽമതി. ഒറ്റക്കെട്ടാണ്. അതിൽപ്പിന്നെ കൂടുതൽ ചോദ്യത്തിന്റെ ആവശ്യമില്ല. ഇതുമാത്രമേ ആവർത്തിച്ച് പറയാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയുടെ വാണിജ്യവൽക്കരണം

- (\*92) ശ്രീ. കാരാട്ട് റസാഖ്:
- ശ്രീ. എം. സ്വരാജ്:
- ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ:
- ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയുടെ വാണിജ്യവൽക്കരണം അറിവുനേടുന്നവരെയും രക്ഷിതാക്കളെയും കടക്കണിയിലാക്കുമെന്നതിനാൽ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയെ ശരിയായ ദിശയിലേയ്ക്ക് നയിക്കാൻ ഏതൊക്കെ തരത്തിലിടപെടാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

(ബി) വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പയെടുത്ത് കടക്കണിയിലായവരെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനായി ആവിഷ്കരിച്ച പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശം നൽകുമോ; ഈ പദ്ധതിയ്ക്കായി എത്ര തുകയാണ് വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കാമോ;

(സി) ഏതൊക്കെ വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ടവർക്കാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുന്നത് എന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ?

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

(എ) വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയുടെ വാണിജ്യ വൽക്കരണത്തിന് തുടർച്ചയായി

വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ എടുത്ത് കണക്കെണിയിലാവുകയും ജപ്തി ഭീഷണി നേരിടുകയും ചെയ്യുന്നവരെ സഹായിക്കുന്നതിനായി 16.05.2017-ലെ സ.ഉ.(പി) നം.65/17 ധന. ഉത്തരവുപ്രകാരം ഒരു വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ തിരിച്ചടവ് സഹായ പദ്ധതി (Education Loan Repayment Support Scheme) പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ എടുത്ത് കണക്കെണിയിലാവുകയും ജപ്തി ഭീഷണി നേരിടുകയും ചെയ്യുന്നവരെ സഹായിക്കുന്നതിനായി 16.05.2017-ലെ സ.ഉ.(പി) നം.65/17 ധന ഉത്തരവുപ്രകാരം ഒരു വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ തിരിച്ചടവ് സഹായ പദ്ധതി (Education Loan Repayment Support Scheme) പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത ഉത്തരവ് പ്രകാരം വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ എടുത്തവരെ രണ്ട് വിഭാഗമായി തിരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(i) നിഷ്കൃത അക്കൗണ്ടായി മാറിയിട്ടില്ലാത്ത തിരിച്ചടവുള്ള സ്റ്റാൻഡേർഡ് അക്കൗണ്ടുകൾ (Non-NPA/Standard Account) (ii) 31.03.2016-ന് മുമ്പ് തിരിച്ചടവ് മുടങ്ങിയ നിഷ്കൃത അക്കൗണ്ടായി മാറിയ വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പകൾ. നിഷ്കൃത അക്കൗണ്ടായി മാറിയിട്ടില്ലാത്ത (റെഗുലർ അക്കൗണ്ട്സ്) 9 ലക്ഷം രൂപവരെ വായ്പ എടുത്ത 01.04.2016-ന് മുമ്പ് തിരിച്ചടവ് തുടങ്ങിയവർക്ക് ചുവടെ കൊടുത്തിട്ടുള്ള ഷെഡ്യൂൾ പ്രകാരം വായ്പ തിരിച്ചടവിന് സർക്കാർ സഹായം നൽകുന്നതാണ്.

അനുപാതം

വർഷം	സംസ്ഥാന സർക്കാർ	വായ്പ എടുത്തയാൾ
1-ാം വർഷം	90%	10%
2-ാം വർഷം	75%	25%
3-ാം വർഷം	50%	50%
4-ാം വർഷം	25%	75%

തിരിച്ചടവ് മുടങ്ങി 2016 മാർച്ച് 31-ന് മുമ്പ് നിഷ്ഠിത അക്കൗണ്ടായി മാറിയ 4 ലക്ഷം രൂപവരെയുള്ള ലോണുകളിൽ ബാങ്കുകൾ പലിശ മുഴുവനായി എഴുതിത്തള്ളാൻ തയ്യാറാണെങ്കിൽ വായ്പയെടുത്ത വിദ്യാർത്ഥി ഒറ്റത്തവണയായി ബാങ്കി നിൽക്കുന്ന തുകയുടെ 40 ശതമാനം മുൻകൂറായി അടയ്ക്കുന്ന പക്ഷം ബാങ്കിയുള്ള 60 ശതമാനം തുക അടച്ച് ലോൺ ക്ലോസ് ചെയ്യാൻ സർക്കാർ സഹായം നൽകുന്നതാണ്. 4 ലക്ഷത്തിനുമേൽ 9 ലക്ഷം രൂപവരെ വായ്പാ തുകയുള്ള 2016 മാർച്ച് 31-ന് മുമ്പ് നിഷ്ഠിത അക്കൗണ്ടായി മാറിയ വായ്പകളിൽ ബാങ്കുകൾ ഒരു പ്രത്യേക പാക്കേജ് തയ്യാറാക്കുകയാണെങ്കിൽ മുതൽ തുകയുടെ 50 ശതമാനം (പരമാവധി 2,40,000/- രൂപ) ഒടുക്കി ലോൺ ക്ലോസ് ചെയ്യുവാൻ സർക്കാർ സഹായം നൽകുന്നതാണ്.

വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ എടുത്ത വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് സ്ഥിരമായി മാനസികമോ/ശാരീരികമോ ആയ വൈകല്യം സംഭവിച്ചാൽ വായ്പാതുക മുഴുവൻ

സർക്കാർ അടയ്ക്കുന്നതാണ്. ഉത്തരവ് പ്രകാരം 2016 മാർച്ച് 31-ന് മുമ്പ് വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ എടുത്ത വിദ്യാർത്ഥികൾ ഉത്തരവിൽ പറയുന്ന നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി യോഗ്യതയുണ്ടെങ്കിൽ അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കേണ്ടത് ലോൺ എടുത്ത ബാങ്ക് ശാഖയിലാണ്. ബാങ്ക് യോഗ്യതയുള്ള അപേക്ഷകൾ നോഡൽ ഏജൻസിയായ സംസ്ഥാനതല ബാങ്കിംഗ് സമിതിക്ക് കൈമാറുകയും സംസ്ഥാനതല ബാങ്കിംഗ് സമിതി ധനകാര്യ വകുപ്പ് തയ്യാറാക്കുന്ന പുതിയ സോഫ്റ്റ്‌വെയർ മുഖേന പ്രൊപ്പോസൽ ഓൺലൈനായി ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നതിനായി സർക്കാരിൽ സമർപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

ഈ പദ്ധതി പ്രകാരമുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി [elrs.kerala.gov.in](http://elrs.kerala.gov.in) എന്ന വെബ് പോർട്ടലിലൂടെ ഓൺലൈനായാണ് അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കേണ്ടത്. 04.08.2017 മുതൽ പ്രസ്തുത വെബ്‌പോർട്ടലിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള അവസാന തീയതി 31.10.2017 വരെയാണ്. പ്രസ്തുത പോർട്ടൽവഴി അപേക്ഷകൾ ലഭിച്ചശേഷം ആയതിന് വേണ്ടിവരുന്ന സർക്കാർ വിഹിതം എത്രയാണെന്ന് കണക്കാക്കി തുക അനുവദിക്കുന്നതാണ്.

(സി) വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പാ തിരിച്ചടവ് സഹായ പദ്ധതി ആനുകൂല്യം

താഴെപ്പറയുന്ന വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ടവർക്ക് ലഭിക്കുന്നതാണ്.

- ഇൻഡ്യയിൽ അംഗീകൃത വിദ്യാലയങ്ങളിൽ അംഗീകൃത കോഴ്സിന് പഠിച്ച വിദ്യാർത്ഥികൾക്കേ ഇതിന്റെ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുകയുള്ളൂ.
- മാനേജ്മെന്റ്/എൻ.ആർ.ഐ. ക്യാട്ടയിൽ പഠിച്ച വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് പദ്ധതിയുടെ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുകയില്ല. എന്നാൽ മാനേജ്മെന്റ് ക്യാട്ടയിൽ നഴ്സിംഗ് കോഴ്സ് പഠിച്ച വിദ്യാർത്ഥികൾ ഈ പദ്ധതിപ്രകാരം ആനുകൂല്യത്തിന് അർഹരാണ്.
- ആരോഗ്യ കാരണങ്ങളാലോ മരണമടഞ്ഞതുമൂലമോ വിദ്യാഭ്യാസം പൂർത്തിയാക്കുവാൻ സാധിക്കാത്തവർക്ക് ഈ പദ്ധതിപ്രകാരം ഇളവ് ലഭിക്കും. അല്ലാത്ത കാരണങ്ങളാൽ വിദ്യാഭ്യാസം പൂർത്തിയാക്കാത്തവർക്ക് ഈ പദ്ധതിപ്രകാരം ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുന്നതല്ല.
- 01.04.2016-ന് മുമ്പ് വായ്പ തിരിച്ചടവ് തുടങ്ങിയ അർഹരായ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് തിരിച്ചടവ് അവധിക്കുശേഷമുള്ള നാലുവർഷത്തേക്ക് 90 ശതമാനം, 75 ശതമാനം, 50 ശതമാനം, 25 ശതമാനം എന്നീ നിരക്കിൽ വായ്പ തിരിച്ചടവിനുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം ലഭിക്കുന്നതായിരിക്കും.
- കേരളത്തിലെ എല്ലാ ഷെഡ്യൂൾഡ് കൊമേഴ്സ്യൽ ബാങ്കുകളിൽനിന്നും



സഹകരണ ബാങ്കുകളിൽനിന്നും വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ എടുത്ത് ഇൻഡ്യയിലെ അംഗീകൃത പ്രൊഫഷണൽ/ടെക്നിക്കൽ കോഴ്സുകൾക്ക് പ്രവേശനം നേടിയവർക്ക് പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുന്നതായിരിക്കും.

- 31.03.2016-നോ അതിനുമുമ്പോ നിഷ്കൃിയാ ആസ്തിയായി മാറിയിട്ടുള്ള ലോൺ അക്കൗണ്ടുകൾ ക്ലോസ് ചെയ്യുന്നതിന് 4 ലക്ഷം രൂപവരെയുള്ള വായ്പകൾക്ക് വായ്പാതുകയുടെ 60 ശതമാനവും 4 ലക്ഷത്തിനുമേൽ 9 ലക്ഷം വരെയുള്ള വായ്പകൾക്ക് കുടിശ്ശികയായിട്ടുള്ള വായ്പാതുകയുടെ 50 ശതമാനം (പരമാവധി 2,40,000/- രൂപ വരെ) സർക്കാർ സഹായം നൽകുന്നതാണ്.
- ഈ സ്കീം പ്രകാരം ആദ്യത്തെ ഗ്രാജുവേറ്റ്/പോസ്റ്റ് ഗ്രാജുവേറ്റ്/ഡിപ്ലോമാ കോഴ്സുകൾക്ക് ഒരിക്കൽ മാത്രമേ ആനുകൂല്യം ലഭ്യമാക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. കാരാട്ട് റസാഖിനുവേണ്ടി ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ,

കടക്കണിയിലായ കുടുംബങ്ങൾക്കും വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും പുതുജീവൻ നൽകുന്ന വളരെ മാതൃകാപരമായ ഒരു പദ്ധതിയാണ് 900 കോടി രൂപയുടെ വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പാ തിരിച്ചടവ് പദ്ധതി. ഈ പദ്ധതി പ്രയോഗത്തിൽ വരുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ പല നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകളും ഈ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് എടുക്കുന്ന നിലപാടിന് അനുസൃതമായ നിലപാടല്ല എടുക്കുന്നതെന്നുള്ള ചില പരാതികൾ

ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. ബാങ്കുകൾ എത്രത്തോളം ഈ പദ്ധതിയുമായി സഹകരിക്കുന്നുണ്ട് എന്നതുസംബന്ധിച്ച് വിശദാംശം നൽകാമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഇൻഡ്യയിൽ ആദ്യമായിട്ടാണ് ഇത്തരമൊരു പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. തുടർച്ചയായ ചർച്ചകൾക്കുശേഷമാണ് എസ്.എൽ.ബി.സി.-യിൽ ഇങ്ങനെയൊരു തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ ലോഞ്ചിംഗ് വന്ന ദിവസംതന്നെ (4-ാം തീയതി) ബാങ്കുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ പ്രധാനപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരും വന്നിരുന്നു. ബാങ്കുകൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ വളരെയധികം നന്നായി സർക്കാരുമായി സഹകരിക്കുന്നുണ്ട്

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് : സർ, വിദ്യാഭ്യാസ വാണിജ്യവൽക്കരണത്തിനെതിരായി വളരെ ശക്തമായ, വിട്ടുവീഴ്ചയില്ലാത്ത നിലപാടാണ് ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ നേതൃത്വം നൽകുന്ന സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ സ്വാശ്രയ മേഖലയിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ഏറ്റവും വലിയ നീതിനിഷേധമാണ് ജിസ്റ്റി പ്രണോയിയുടെ ദാരുണമായ അന്ത്യം. ആ വിഷയത്തിൽ പകൽ സമയം ഇരയ്ക്കൊപ്പം നിൽക്കുകയും രാത്രി ആ മാനേജ്മെന്റിന്റെ കേസ് ഒത്തുതീർപ്പാക്കാൻവേണ്ടി നാണംകെട്ട നിലപാട് സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്ത കോൺഗ്രസ് നേതാവാണ് കേരളത്തിലെ മുൻ മന്ത്രിയായിട്ടുള്ള ശ്രീ. കെ.

സുധാകരൻ.....(ബഹളം)..... ഈ വിഷയത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ മാതൃകാപരമായ മൂന്ന് നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു. സ്വാശ്രയ മേഖലയിലെ അനീതിയും അധർമ്മികതയും ഒഴിവാക്കാൻ ജസ്റ്റിസ് ദിനേശൻ കമ്മീഷനെ സർക്കാർ വയ്ക്കുകയുണ്ടായി. അതുപോലെ ഇന്റേണൽ അസസ്മെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ..... (ബഹളം).....എന്നാണ് പ്രശ്നം. ഞങ്ങൾ യാഥാർത്ഥ്യമാണ് പറയുന്നത്. സ്വാശ്രയ മേഖലയിലെ അനീതിയും അധർമ്മികതയും മറ്റ് ആശാസ്യകരമല്ലാത്ത പ്രവണതകളും ഒഴിവാക്കാൻ സർക്കാർ നിയോഗിച്ച ജസ്റ്റിസ് ദിനേശൻ കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ട് എപ്പോൾ സർക്കാരിന് ലഭ്യമാകും; ആ റിപ്പോർട്ടിന്മേൽ സർക്കാർ എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കാൻ പോകുന്നത്? .....(ബഹളം).....

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, ജസ്റ്റിസ് ദിനേശൻ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് എന്നേയ്ക്കാകുമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ പ്രധാന ചോദ്യം. ആദ്യം നാലുമാസത്തെ കാലാവധിയാണ് ജസ്റ്റിസ് ദിനേശൻ കമ്മീഷന് നൽകിയിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ രണ്ട് മാസംകൂടി ദീർഘിപ്പിച്ചുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അടുത്തമാസം അവസാനം കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ആ റിപ്പോർട്ട് വിശദമായി പഠിച്ച് സ്വാശ്രയ മേഖലയിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സർക്കാർ ദിശാബോധമുള്ള, ശാസ്ത്രീയമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. എം. സ്വരാജ് : സർ, കേരളത്തിന്റെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ വളരെ ശ്രദ്ധേയമായ ഒരു ചുവടുവെച്ചാണ് ബാങ്ക് വായ്പ സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലൂടെ ഇവിടെ നടപ്പാക്കുന്നത്. 14 വയസ്സുവരെയെങ്കിലും നിർബന്ധിതവും സൗജന്യവും സാർവ്വത്രികവുമായ വിദ്യാഭ്യാസം നൽകണമെന്നത് കേരളത്തിൽ മാത്രമാണ് നടപ്പായിട്ടുള്ളത്. 1957-ലെയും 1967-ലെയും ഇ.എം.എസ്. ഗവൺമെന്റുകളാണ് ഇത് സൗജന്യമാക്കിയത്. ആ അടിത്തറയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ച മാതൃകാപരമായ നടപടിയുടെ തുടർച്ചയെന്ന നിലയിൽ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയ്ക്ക് നാം കൊടുക്കുന്ന പ്രാധാന്യത്തിന്റെകൂടി പശ്ചാത്തലത്തിൽ അർഹതയും അഭിരുചിയുമുള്ള വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് എല്ലാ തലംവരെയും സൗജന്യ വിദ്യാഭ്യാസം നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ഈ സർക്കാർ തുടക്കം കുറിക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, സർക്കാരിന്റെ പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ സങ്കല്പമനുസരിച്ച് 12-ാം ക്ലാസ്സുവരെ സാർവ്വത്രികവും സൗജന്യവുമായ വിദ്യാഭ്യാസം നടപ്പിലാക്കുന്നതിനാണ് ശ്രമിച്ചുവരുന്നത്. മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ സർക്കാർ എല്ലാ സാമ്പത്തികതലങ്ങളും വളരെ വിശദമായി പരിശോധിച്ച് നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കും.

ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ : സർ, സംസ്ഥാനത്തെ അൺ-എയ്ഡഡ് സ്കൂൾ

അധ്യാപകർക്ക് പല സ്കൂളുകളിലും കുറഞ്ഞ വേതനമാണ് ലഭിച്ചുവരുന്നത്. മൂവായിരത്തിലധികം അൺ-എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലായി അനധ്യാപകരുടേതും ഒന്നര ലക്ഷത്തോളം പേർ ജോലി ചെയ്തുവരുന്നു. ഉയർന്ന വേതനം ആവശ്യപ്പെടുന്നവരെ പിരിച്ചുവിടുകയോ തൊഴിൽപരമായി പീഡിപ്പിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നു. ഈ ചൂഷണം അവസാനിപ്പിക്കാൻ ശക്തമായ നിയമങ്ങളും നടപടികളും ഗവൺമെന്റിന് സ്വീകരിക്കാനാകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, സർക്കാർ നേരത്തെ ഈ സഭയിൽത്തന്നെ ഇത് വ്യക്തമാക്കിയതാണ്. ഈ മേഖലയിൽ നിരവധി തരത്തിലുള്ള ചൂഷണങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു ബിൽ തയ്യാറാക്കുന്ന പ്രക്രിയയിലാണ് ഇപ്പോൾ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പ്.

ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി: സർ, ഈ സർക്കാർ വിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞത്തിലൂടെ ഒരു പുതിയ കാലഘട്ടത്തിലേക്ക് വരികയാണെന്ന് പറയാതിരിക്കാനാകില്ല. ചുരുങ്ങിയ സമയംകൊണ്ടുതന്നെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ വലിയ മാറ്റങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയിലാദ്യമായി ലോൺ കൊടുത്ത് കുട്ടികളെ സഹായിക്കുകയെന്ന വ്യത്യസ്തമായൊരു നടപടി സ്വീകരിച്ചതിലൂടെ മറ്റൊരു വലിയ ചുവടുവെച്ചാണ് നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ലോണെടുത്ത്

പഠിക്കുന്ന കുട്ടികളെ സഹായിക്കാനെന്ന രീതിയിൽ ഇടനിലക്കാർ വന്ന് അവരുടെ കമ്മീഷൻകൂടി ഫീസിനകത്ത് ചേർത്ത് ബിൽ കൊടുക്കുന്ന സമ്പ്രദായം പല കോളേജുകളും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഇത് കുട്ടികൾക്ക് കൂടുതൽ ഭാരമുണ്ടാക്കുകയും അനർഹരെ അങ്ങോട്ട് കയറ്റിവിടുകയും ചെയ്യുന്നതിന് ഇടയാക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിനെന്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയും; അതോടൊപ്പം നല്ലൊരു കരിയർ ഗൈഡൻസ് കൊടുക്കാൻ എന്തൊക്കെയാണ് ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, സ്വാശ്രയ മേഖലകളിലും അൺ-എയ്ഡഡ് മേഖലകളിലും നേരത്തെ ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നീതീകരിക്കാനും ന്യായീകരിക്കാനും കഴിയാത്ത നിരവധി പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ഈ പ്രവർത്തനങ്ങളെല്ലാം വളരെ വിശദമായി പഠിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ജസ്റ്റിസ് ദിനേശൻ കമ്മീഷനെ നിയോഗിച്ചിട്ടുള്ളത്. രണ്ട് മാസത്തിനുള്ളിൽ ആ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കും. എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളും വളരെ വിശദമായി പഠിക്കാനാണ് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആ പഠനത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും സർക്കാർ സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ് : സർ, എന്റെ ബഹുമാന്യ സുഹൃത്ത് യുവ എം.എൽ.എ.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷിന് സുധാകരപ്പേടി കൂടിയിരിക്കുകയാണ്. ....(ബഹളം).....  
സ്വതവേ സൗമ്യനായ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയിൽനിന്നും ഞങ്ങൾ  
പ്രതീക്ഷിക്കാത്ത ഒരു നടപടിയാണ് ക്ലസ്റ്റർ ബഹിഷ്കരിച്ച അധ്യാപകരോട്  
സ്വീകരിച്ച ശിക്ഷാനടപടികൾ. ജനാധിപത്യവിരുദ്ധവും കേട്ടുകേൾവിയില്ലാത്തതു  
മാണ്. വടക്കുനിന്ന് വരുന്ന ജാഥ തെക്കോട്ടും തെക്കുനിന്ന് വരുന്ന ജാഥ വടക്കോട്ടും  
പോകുമെന്ന് പണ്ട് പറയുന്നതുപോലെ തെക്കുവടക്കായി അധ്യാപകരെ ഓടിക്കാൻ  
ശ്രമിക്കുന്നതിനുപകരം ഈ അധ്യാപകരോട് ജനാധിപത്യ രീതിയിൽ ചർച്ച ചെയ്ത്  
അവരുടെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് : സർ, ഈ ചോദ്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു  
ചോദ്യമല്ല ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചോദിച്ചിരിക്കുന്നത്. എങ്കിലും ഞാൻ മറുപടി  
പറയാം. കേരളത്തിൽ കഴിഞ്ഞ പതിനാല് മാസങ്ങളായി അധ്യാപക രംഗത്തെ  
നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എല്ലാം ഞാൻ  
എടുത്തുപറയുന്നില്ല. അവസാനം 1:40 എന്ന രേഖയോ ഉൾപ്പെടെ അധ്യാപകരെ  
സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിച്ചുകഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്.  
മാത്രമല്ല, കേരളത്തിലെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് ആധുനികവത്കരണം നടക്കാൻ  
പോവുകയാണ്. കേരളത്തിലെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖല ഹൈടെക്കായി മാറാൻ

പോവുകയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അധ്യാപകർക്ക് പരിശീലനം ആവശ്യമാണോ അല്ലയോ എന്നുള്ളതിന് ഈ സഭ ഉത്തരം പറയേണ്ടതാണ്. എന്റെ ഉത്തരം വേണം എന്നതാണ്. ഏറ്റവും നല്ല വിദ്യാർത്ഥിയാണ് ഏറ്റവും നല്ല അധ്യാപകൻ. അധ്യാപകന്റെ ചുമതല പഠിക്കലാണ്. എന്നാൽമാത്രമേ നല്ല അധ്യാപകനാകൂ. ഞാനുമൊരു അധ്യാപകനായിരുന്നു. ക്ലസ്റ്റർ യോഗം അധ്യാപകർക്ക് പരിശീലനം നൽകാനാണ്. അധ്യയനവർഷം ആരംഭിക്കുമ്പോൾതന്നെ ക്ലസ്റ്റർ യോഗം നടക്കണം. QIP എന്ന സംവിധാനത്തിൽ കേരളത്തിലെ എല്ലാ അധ്യാപക സംഘടനകളും ചേർന്നാണ് ക്ലസ്റ്റർ യോഗം തീരുമാനിക്കുക. ബഹിഷ്കരിച്ച അധ്യാപക സംഘടനകളടക്കമിരുന്ന് QIP-ൽ കഴിഞ്ഞ 5-ാം തീയതി ക്ലസ്റ്റർ യോഗം നടത്താൻ ഏകകണ്ഠമായി തീരുമാനിച്ചതാണ്. അതിനുശേഷമാണ് ക്ലസ്റ്റർ യോഗം ബഹിഷ്കരിക്കുന്നുവെന്ന് പറയുന്നത്. ഇത് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് അർപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന വിശ്വാത്തിനോടുള്ള ഒരു വെല്ലുവിളിയായിട്ടാണ് കാണുന്നത്. അധ്യാപകർക്ക് നൽകുന്ന പരിശീലനത്തിൽനിന്ന് അധ്യാപകർ വിട്ട് നിൽക്കണമെന്ന് ഈ നിയമസഭയിൽ ആരും പറയരുത്. ഒറ്റക്കെട്ടായി പരിശീലനത്തിന് അധ്യാപകർ തയ്യാറാകണമെന്ന് പറയണം. ഇത് എല്ലാ



സംഘടനകളും ഒന്നിച്ച് തീരുമാനിച്ചതാണ്. അതിന്റെ മിനിട്ട്സ് എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്.

5-ാം തീയതി എന്നത് ബഹിഷ്കരിച്ച സംഘടനകൾ ഒരാഴ്ച മുൻ തീരുമാനിച്ചതാണ്.

അതിന് കാരണം, എല്ലാ വർക്കിംഗ് ഡെയ്സിലും അഞ്ചുദിവസം തുടർച്ചയായി

വരുന്നു. അപ്പോൾ ഒരു കൺസൻസസ് വേണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് എല്ലാവരെയും

വിളിച്ച് 5-ാം തീയതി നടത്താമെന്ന് തീരുമാനിച്ചത്. പിന്നെ ബഹിഷ്കരിച്ചത്

എന്തിനാണെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഇത് തുടരാതിരിക്കാൻ നിയമസഭ ഒറ്റക്കെട്ടായി

ശബ്ദമുയർത്തേണ്ടതുണ്ട്. പൊതുവിദ്യാഭ്യാസത്തിൽ ജനങ്ങൾ അർപ്പിച്ച വിശ്വാസം

യഥാർത്ഥ വിശ്വാസംതന്നെയാണെന്ന് അവരെ ബോധ്യപ്പെടുത്താനുള്ള ചുമതല

നമുക്കും അധ്യാപകർക്കുമുണ്ട്. ഈ വർഷം നമ്മൾ അത് നല്ലതുപോലെ

പുലർത്തേണ്ടതുണ്ട്.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, സമഗ്ര വിദ്യാഭ്യാസ പരിപാടിയുടെ

ഭാഗമായി അങ്ങ് നടത്തുന്ന വിവിധ പ്രവർത്തനങ്ങളെ അഭിനന്ദിക്കുന്നതിന് ഞാൻ

ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സ്റ്റേറ്റ്

ലെവൽ ബാങ്കേഴ്സ് കമ്മിറ്റി 60 ശതമാനം മാർക്കുള്ള കുട്ടികൾക്കുമാത്രമേ വിദ്യാഭ്യാസ

വായ്പ കൊടുക്കൂ എന്ന തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ

നിരവധിയായ വിദ്യാർത്ഥി-വിദ്യാർത്ഥിനികൾക്ക് ലോൺ നിഷേധിക്കുന്ന

സാഹചര്യം ബാങ്കുകളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. 60% എന്നുപറയുന്നത് അഗ്രിഗേറ്റായി മൂന്ന് വിഷയങ്ങൾക്കും ഒന്നിച്ചു കിട്ടിയാൽ പോരാ, ഓരോ വിഷയത്തിനും വെച്ചേറെ 60% മാർക്ക് വേണമെന്നുള്ള നിലപാടാണ് ബാങ്കുകൾ സ്വീകരിക്കുന്നത്. എസ്.സി/എസ്.ടി. വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട കുട്ടികൾക്ക് ഇതുമൂലം പ്രയാസമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. പിന്നോക്ക മേഖലയിൽ നിന്നുള്ള കുട്ടികൾക്കും വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പ കിട്ടുന്നതിന് ഇതൊരു തടസ്സമാകുന്നതുകൊണ്ട് ഈ നിയമം മാറ്റുന്നതിനുള്ള ഉത്തരവ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഇവിടെ ലോൺ റീ-പേയ്മെന്റ് സപ്പോർട്ട് സ്കീമിനെക്കുറിച്ചാണ് പറയുന്നത്. അതുപോലെ ലോൺ ലഭിക്കാതെ വരുന്ന ഏതെങ്കിലും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ, അത് യഥാർത്ഥത്തിൽ അനുവദിക്കേണ്ടതാണ് എന്നുണ്ടെങ്കിൽ ബാങ്കുകളുടെയും കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ശ്രദ്ധിക്കാം.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, ചില യൂണിവേഴ്സിറ്റികൾ അനുവദിച്ച പുതിയ കോഴ്സുകൾ സർക്കാർ അംഗീകരിക്കാത്തതിനാൽ സഹകരണ മേഖലയിലേക്ക് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ചില സ്ഥാപനങ്ങൾ കോടതിയിൽപ്പോയി അവർക്ക് അനുകൂലമായ തീരുമാനങ്ങൾ സമ്പാദിച്ചു. ഈ സിംഗിൾ ബെഞ്ച് തീരുമാനത്തിനെതിരെ

സർക്കാർ അപ്പീൽ പോയെങ്കിലും ഫുൾ ബെഞ്ച് അത് വീണ്ടും നിരാകരിച്ചു. അതിനുള്ള ഓർഡറിൽ കോടതി പറഞ്ഞത് Creating or continuing with the scarcity situation only undermines education and deprives the people of their needs. It is the students and their parents and also their guardians, who would decide where to go, which course they would follow, and which college is ideally suited for the student. In such matter, the Government should have a restrained approach. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൂടുതൽ കാലതാമസമില്ലാതെ യൂണിവേഴ്സിറ്റി അംഗീകരിച്ച ഇതുപോലെയുള്ള കോഴ്സുകൾക്ക് സർക്കാർ അംഗീകാരം നൽകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, കേരളത്തിൽ കോഴ്സുകൾ അനുവദിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ നല്ലതുപോലെ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നതാണ് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായം. കേരളത്തിലെ പ്ലസ് ടൂ കോഴ്സുകളിൽ 42,000 സീറ്റുകളാണ് ഇപ്പോൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നത്. അതേസമയം മലപ്പുറത്ത് സീറ്റ് കിട്ടാത്ത കുട്ടികളുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് 10% സീറ്റ് വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടി വന്നു. അപ്പോൾ കേരളത്തിൽ കോഴ്സ് കൊടുക്കുന്നത് അശാസ്ത്രീയമായതിന്റെ ചരിത്രമുള്ളതുകൊണ്ടാണ് 42,000 സീറ്റുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുകളിൽ 50,000-

ത്തിലധികം സീറ്റുകളാണ് ഇപ്പോൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ അതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ഒഴിവുണ്ട്, കുറച്ചുകൂടി കുട്ടികൾ വരുമെന്ന് കരുതുന്നു. ചുരുങ്ങിയത് 50,000 സീറ്റുകളെങ്കിലും കേരളത്തിലെ സ്വാശ്രയ കോളേജുകളിൽ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. സ്വാശ്രയ കോളേജുകളിലെ ആർട്ട്സ് ആന്റ് സയൻസ് കോഴ്സുകളിലും ബി.കോം കോഴ്സ് ഒഴികെയുള്ള മറ്റെല്ലാ കോഴ്സുകളിലും ഇപ്പോൾ സീറ്റ് ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. പോളിടെക്നിക്സിൽ കഴിഞ്ഞ തവണ 809 സീറ്റുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടന്നു. പോളിടെക്നിക്കുകൾ, എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജ്, മെഡിക്കൽ കോളേജ് എന്നിവയൊഴികെ സ്വാശ്രയ കോളേജുകളിലെല്ലാം സീറ്റുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കോടതി നിരീക്ഷണം മുഖവിലയ്ക്കെടുത്തുകൊണ്ടുതന്നെ കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ പ്ലസ് ടൂ കോഴ്സുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വലിയൊരു പഠനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് റീഅറേഞ്ച് ചെയ്തുകൊണ്ട് ബാക്കിയുള്ള സീറ്റ് എങ്ങനെ എല്ലാവർക്കും ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള വിശദമായ പഠനം നടക്കുകയാണ്. ഈ അനുഭവത്തിന്റെയും കോടതി നിരീക്ഷണത്തിന്റെയും വെളിച്ചത്തിൽ ഈ കോഴ്സുകൾ എങ്ങനെ നൽകണമെന്നുള്ളത് സംബന്ധിച്ച പഠനം നടക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം ജസ്റ്റിസ് റിനേശൻ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് വരാനിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെയെല്ലാം

വെളിച്ചത്തിൽ കോഴ്സുകളെക്കുറിച്ച് വളരെ വിശദമായ ഒരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻതന്നെ തയ്യാറാക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ: സർ, വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മനസ്സിലാക്കിയ ഒരു കാര്യം, തമിഴ്നാട്ടിലും, കർണ്ണാടകയിലും ലക്ഷക്കണക്കിന് വിദ്യാർത്ഥികളാണ് ഇതുപോലുള്ള ലോൺ എടുത്തിരിക്കുന്നത്. ഒരു പൈസ ആരും ഇതുവരെ തിരിച്ചടച്ചിട്ടില്ല. മാത്രമല്ല ഈ ലോണിന്റെ പ്രത്യേകത ഇതിനായി കൊളാറ്റൽ സെക്യൂരിറ്റി ബാങ്കിൽനിന്ന് ആവശ്യപ്പെടാൻ പാടില്ല. പക്ഷേ കേരളത്തിലെ ബാങ്കുകൾ കൊളാറ്റൽ സെക്യൂരിറ്റി വാങ്ങിയിട്ടാണ് ലോൺ കൊടുക്കുന്നത്. ആ കൊളാറ്റൽ സെക്യൂരിറ്റി ഉപയോഗിച്ചാണ് ഇന്ന് രക്ഷിതാക്കളെ ബാങ്കുകൾ പീഡിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ നിന്ന് ഈ പൈസ പിരിച്ചെടുക്കുകയും തമിഴ്നാട്ടിലെയും കർണ്ണാടകയിലെയും വിദ്യാഭ്യാസ ലോബികൾക്ക് അനുകൂലമായി ബാങ്കുകൾ നിലപാടെടുക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തമിഴ്നാട്ടിലും കർണ്ണാടകയിലും വിദ്യാഭ്യാസ ലോൺ ഇനത്തിൽ എത്ര പണം തിരിച്ചടച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് അന്വേഷിച്ചാൽ ഇതിന്റെ സത്യാവസ്ഥ വെളിച്ചത്ത് വരും. ഈ കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്.

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതാണ്, ചോദ്യമല്ല.

മി. സ്റ്റീക്കർ: \*93-ാം നമ്പർ ചോദ്യവുമായി \*100, \*114 എന്നീ നമ്പർ

ചോദ്യങ്ങൾ ക്ലബ്ബ് ചെയ്യുന്നതിന് ബഹുമാന്യരായ ജെയിംസ് മാത്യു, കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ് എന്നീ അംഗങ്ങൾ നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ക്ലബ്ബിംഗ് അനുവദിക്കുന്നു. മൂന്നു ചോദ്യങ്ങൾക്കുമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് ഒരുമിച്ച് ഉത്തരം പറയാവുന്നതാണ്.

**കെ.എസ്.റ്റി.പി.റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ലോകബാങ്ക് വായ്പ**

\*93 ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ:

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ:

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്:

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്തും

രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് കെ.എസ്.റ്റി.പി. റോഡ് നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വേഗതയില്ലാത്തതിനാൽ ലോകബാങ്ക് അനുവദിച്ച വായ്പയിൽ 300 കോടി രൂപ പിൻവലിക്കുന്നുവെന്നത് വസ്തുതയാണോ എന്നറിയിക്കുമോ;

(ബി) കെ.എസ്.റ്റി.പി. രണ്ടാം ഘട്ട പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ള റോഡുകൾ ഏതൊക്കെയാണ്; അതിന് ലോകബാങ്ക് മുഖേന സഹായമായി ലഭിക്കുന്ന തുക എത്രയാണ്;

(സി) പദ്ധതി നടത്തിപ്പിലുണ്ടായ മെല്ലെപ്പോക്ക് സംബന്ധിച്ച് ലോകബാങ്ക്

ടീം ലീഡർക്കെതിരെ മന്ത്രി പരാമർശം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ എന്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പ്രസ്തുത പരാമർശം നടത്തിയത്; ഇക്കാര്യത്തിൽ ലോകബാങ്ക് അവരുടെ അതൃപ്തി അറിയിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ?

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

(എ) കെ.എസ്.റ്റി.പി. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ലോകബാങ്ക് അനുവദിച്ച വായ്പ പിൻവലിക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി സർക്കാരിന് ഒരു അറിയിപ്പും ലഭിച്ചിട്ടില്ല.

(ബി) കെ.എസ്.റ്റി.പി. രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ള റോഡുകളുടെയും അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള അടങ്കൽ തുകകളുടേയും വിവരങ്ങൾ താഴെ പ്രതിപാദിക്കുന്നു.

2016- 17-ന് മുൻപ് തുടങ്ങിയ പ്രവർത്തികൾ

ക്രമ നം.	റോഡിന്റെ പേര്	നീളം (കി.മീ)	കരാർ തുക (കോടി രൂപ)
1	കാസർഗോഡ് - കാഞ്ഞങ്ങാട് റോഡ്	27.80 കി.മീ	133.05
2	പിലാത്തറ - പാപ്പിനിശ്ശേരി റോഡ്	20.90 കി.മീ	118.20
3	ചെങ്ങന്നൂർ - ഏറ്റുമാനൂർ റോഡ്	45.80 കി.മീ	293.58

4	തിരുവല്ല - ബൈപ്പാസ്	2.30 കി.മീ	31.80
5	ഏറ്റുമാനൂർ - മുവാറ്റുപുഴ	40.960 കി.മീ	171.49
6	പൊൻകുന്നം - തൊടുപുഴ റോഡ്	48.963	227.13

2016-17 ൽ തുടങ്ങിയവ

3A	തലശ്ശേരി-കളറോഡ് റോഡ്	28.80 കി.മീ	156.59
3B	കളറോഡ്- വളവുപാറ റോഡ്	25.26 കി.മീ	209.68
	കഴക്കൂട്ടം-തൈക്കോട് -അടൂർ റോഡ് (മാതൃകാ സുരക്ഷാ റോഡ്)	80 കി.മീ	146.67
7	പെരുംമ്പിലാവ് - പെരിന്തൽമണ്ണ റോഡ്	18 കി.മീ	8.00 (പൂർത്തിയായി)

ലോകബാങ്ക് പദ്ധതികൾക്കുവേണ്ടി 56% ലോകബാങ്ക് വിഹിതവും 44% സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിഹിതവുമായിട്ടാണ് ക്രമീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്.

(സി) ലോകബാങ്ക് ലീഡർക്കെതിരെ ഉദ്ദേശ്യംവച്ച് മന:പൂർവ്വമായ പരാമർശങ്ങളൊന്നും നടത്തിയിട്ടില്ല. ഈ വിഷയം സംബന്ധിച്ച് കെ.എസ്.റ്റി.പി.-



കോ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനോ ലോകബാങ്കിൽ നിന്നും പരാതികളൊന്നും തന്നെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. കെ.എസ്.റ്റി.പി. പദ്ധതികളിൽ പൊൻകുന്നം-തൊടുപുഴ, തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ് തുടങ്ങിയ പണികളിലുള്ള ക്രമക്കേട് ആക്ഷേപങ്ങൾ ലോകബാങ്ക് അന്വേഷിക്കണമെന്ന് ടീം ലീഡറോട് നിരവധി മീറ്റിംഗുകളിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്ന കാര്യമാണ് പ്രസംഗിച്ചത്.

**കെ.എസ്.റ്റി.പി. രണ്ടാം ഘട്ട പദ്ധതി**

(\*100) ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ:

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു:

ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ:

ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കെ.എസ്.റ്റി.പി. രണ്ടാം ഘട്ട പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ ഏതെല്ലാമായിരുന്നു; ഇതിന്റെ വിശദ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കിയത് എന്നാണ്; രണ്ടാം ഘട്ടത്തിന്റെ വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടിൽ അപാകതകൾ കണ്ടെത്തിയിരുന്നോ; എങ്കിൽ എന്തെല്ലാം; ഇക്കാര്യത്തിൽ അന്വേഷണം നടക്കുന്നുണ്ടോ;

(ബി) രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതിയിൽ എത്ര കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതിയാണ്

ലോകബാങ്കിന്റെ അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിച്ചിരുന്നതെന്നും ഏതെല്ലാം പ്രവൃത്തികൾക്ക് ലോക ബാങ്ക് സഹായം അംഗീകരിച്ചെന്നും അറിയിക്കുമോ; എത്ര തുക വീതം; അംഗീകാരം നൽകിയ പ്രവൃത്തികൾക്ക് വായ്പ നൽകുന്നതിൽ നിന്നും ലോകബാങ്ക് പിന്മാറിയിട്ടുണ്ടോ; ഇതിന്റെ കാരണം അറിയിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(സി) പ്രവൃത്തികളുടെ നിർവ്വഹണ ഘട്ടത്തിൽ പദ്ധതി രൂപരേഖയിൽ മാറ്റം വരുത്തേണ്ടിവന്നോ; എന്തായിരുന്നു കാരണമെന്നും അതുവഴി എത്ര അധിക ചെലവ് വന്നെന്നും അറിയിക്കാമോ; പദ്ധതിയുടെ നിലവിലെ സ്ഥിതി എന്താണെന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ?

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

(എ) കെ.എസ്.ടി.പി. രണ്ടാം ഘട്ട പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ആറ് റോഡുകൾ പത്ത് കരാർ പാക്കേജുകളായിട്ടാണ് പണികൾ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്നത്. പദ്ധതികളെപ്പറ്റിയുള്ള വിവരങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

പാക്കേജ് നമ്പർ	റോഡിന്റെ പേരും ദൈർഘ്യവും	കരാർ തുക (കോടി രൂപ)
UG-1	കാസർഗോഡ് - കാഞ്ഞങ്ങാട് റോഡ് (27.78 കി.മീ.)	133.05
UG-2	പിലാത്തറ-പാപ്പിനിശ്ശേരി റോഡ് (20.90 കി.മീ.)	118.29
UG-3A	തലശ്ശേരി-കളറോഡ് റോഡ് (28.80 കി.മീ.)	156.34

UG-3B	കളറോഡ്-വളവുപാറ (25.20 കി.മീ.)	റോഡ്	209.68
UG-4	ചെങ്ങന്നൂർ-ഏറ്റുമാനൂർ (45.40 കി.മീ.)	റോഡ്	293.58
UG-4A	തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ് (2.3 കി.മീ.)		31.80
UG-5	ഏറ്റുമാനൂർ-മൂവാറ്റുപുഴ (40.96 കി.മീ.)	റോഡ്	171.49
UG-6	പൊൻകുന്നം-തൊടുപുഴ (50 കി.മീ.)	റോഡ്	227.13
UG-8	പെരുമ്പിലാവ്-പെരിന്തൽമണ്ണ റോഡ് (41 കി.മീ.)		8.11
UG-7	പുന്നലൂർ-പൊൻകുന്നം പൊതുസ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ (82 കി.മീ.)	റോഡ്	747 (എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക)
	സേഫ് കോറി ഡോർ ഡെമോൺസ്ട്രേഷൻ പദ്ധതി- കഴക്കൂട്ടം-തൈക്കോട്-അട്ടൂർ റോഡിന്റെ ബി.സി. ഓവർലേയും മറ്റ് റോഡ് സുരക്ഷാപണികളും (80 കി. മീ.)		146.67
	മൊത്തം		2243.14 (കോടി രൂപ)

ഇതിന്റെ വിശദമായ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കിയത് 2012-13 കാലഘട്ടത്തിലാണ്.

പദ്ധതി നിർവ്വഹണ ഘട്ടത്തിൽ രൂപരേഖയിൽ അപാകതകൾ കണ്ടെത്തിയിരുന്നു.

കെ.എസ്.ടി.പി. രണ്ടാം ഘട്ട പദ്ധതിയിൽപ്പെട്ട പൊൻകുന്നം-തൊടുപുഴ റോഡ്

നിർമ്മാണത്തിൽ പാറ പൊട്ടിക്കുന്ന പ്രവൃത്തിയിൽ അംഗീകരിച്ച

എസ്റ്റിമേറ്റിൽനിന്നും വളരെ കൂടുതലായി ചെയ്യേണ്ടി വന്നു. നിലവിലെ സൈറ്റ് കണ്ടീഷൻ അനുസരിച്ച് തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിലും കാര്യമായ വ്യതിയാനങ്ങൾ വേണ്ടിവന്നു. തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിൽ ഡി.പി.ആർ.-ന്റെ ഇരട്ടിയിലധികം വർദ്ധനവാണ് ആവശ്യമായി വന്നിരിക്കുന്നത്. വലിയ തോതിലുള്ള അധിക സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയാണ് ഈ വ്യതിയാനങ്ങളിലൂടെ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഗവൺമെന്റിന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ പദ്ധതി അവലോകനം നടത്തിയിരുന്നു.

(ബി) കെ.എസ്.ടി.പി. രണ്ടാം ഘട്ട പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി 432 മില്ല്യൺ യു.എസ്. ഡോളർ (ഏകദേശം 2005 കോടി രൂപ) ഭരണാനുമതി കിട്ടിയിരുന്നു. ലോകബാങ്കിന്റെ വായ്പയായി ലഭിച്ചത് 445 മില്ല്യൺ യു.എസ്. ഡോളർ (2403 കോടി രൂപ) ആണ്. അംഗീകാരം നൽകിയ പ്രവൃത്തികൾക്ക് വായ്പ നൽകുന്നതിൽനിന്നും ലോകബാങ്ക് പിന്മാറിയതായി നിലവിൽ അറിയിപ്പുകളൊന്നും ലഭിച്ചിട്ടില്ല. ഓരോ പദ്ധതിക്കും അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള തുകകളുടെ വിവരം (എ)-യുടെ മറുപടിയിൽ വിശദമായി പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) പ്രവൃത്തികളുടെ രൂപരേഖയിൽ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടില്ല. ചില പദ്ധതികൾക്ക് അടങ്കൽ തുകയിൽനിന്നും അധികമായി ചെലവ് വേണ്ടിവരുമെങ്കിലും

പദ്ധതികളെല്ലാം തന്നെ മൊത്തം പദ്ധതി തുകയ്ക്കുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണെന്ന് കരുതുന്നു. പദ്ധതികളെല്ലാം തന്നെ അന്തിമ ഘട്ടത്തിലാണ്. പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതിയുടെ വിശദവിവരങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

പാക്കേജ് നമ്പർ	റോഡിന്റെ പേരും ദൈർഘ്യവും	നിലവിലെ പുരോഗതി (ശതമാനത്തിൽ)
UG-1	കാസർഗോഡ് - കാഞ്ഞങ്ങാട് റോഡ് (27.78 കി.മീ.)	74.55
UG-2	പിലാത്തറ-പാപ്പിനിശ്ശേരി റോഡ് (20.90 കി.മീ.)	72.50
UG-3A	തലശ്ശേരി-കളറോഡ് (28.80 കി.മീ.)	13.50
UG-3B	കളറോഡ്-വളവുപാറ (25.20 കി.മീ.)	21
UG-4	ചെങ്ങന്നൂർ-ഏറ്റുമാനൂർ റോഡ് (45.40 കി.മീ.)	71.50
UG-4A	തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ് (2.3 കി.മീ.)	63
UG-5	ഏറ്റുമാനൂർ-മൂവാറ്റുപുഴ റോഡ് (40.96 കി.മീ.)	76.50
UG-6	പൊൻകുന്നം-തൊടുപുഴ റോഡ് (50 കി.മീ.)	99.20
UG-8	പെരുമ്പിലാവ്-പെരിന്തൽമണ്ണ റോഡ് (41 കി.മീ.)	100%
UG-7	പുന്നലൂർ-പൊൻകുന്നം പൊതുസ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ (82 കി.മീ.)	ടെണ്ടർ നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു.
റോഡ്	സേഫ് കോറി ഡോർ ഡെമോൺസ്ട്രേഷൻ	5

സേഫ്റ്റി സിവിൽ വർക്ക്സ്	പദ്ധതി-കഴക്കൂട്ടം-തൈക്കോട്-അടുർ റോഡിന്റെ ബി.സി. ഓവർലേയും മറ്റ് റോഡ് സുരക്ഷാപണികളും (80 കി. മീ.)	28-12-2016 തീയതിയിൽ പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചു. കാലവർഷത്തിനുശേഷം വൻതോതിൽ പണികൾ ആരംഭിക്കും.
-------------------------	---	---

**കെ.എസ്.റ്റി.പി.റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ലോകബാങ്ക് വായ്പ**

\*(114) ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി:  
ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്:  
ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ:  
ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) കെ.എസ്.ടി.പി രണ്ടാംഘട്ടത്തിന്റെ പുരോഗതി അറിയിക്കുമോ; വിവിധ പാക്കേജുകളുടെ പ്രവർത്തന പുരോഗതി നൽകുമോ; പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് കാലതാമസം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ കാരണം എന്താണെന്നും അതു പരിഹരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്നും അറിയിക്കുമോ;

(ബി) ഫണ്ടിംഗ് ഏജൻസി, പ്രവൃത്തികളുടെ അവലോകനം നടത്തുകയോ ഇതു സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശം നൽകുകയോ ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ; പദ്ധതിയിൽ

ലോക ബാങ്ക് വായ്പാ ഘടകം എത്രയാണ് എന്നറിയിക്കാമോ;

(സി) റോഡുപണിയുടെ നിർമ്മാണത്തിലുണ്ടായി എന്ന് കരുതപ്പെടുന്ന അപാകതകൾ എന്തെല്ലാമാണ്; അത് പരിഹരിക്കാൻ ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ ?

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

(എ) കെ.എസ്.റ്റി.പി രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ആറ് റോഡുകൾ പത്ത് കരാർ പാക്കേജുകളായിട്ടാണ് പണികൾ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്നത്. അതിൽ 9 പാക്കേജുകളുടെ പണികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു. തലശ്ശേരി-വളവുപാറ റോഡിന്റെ പണി (3-ാം പാക്കേജ്-54 കി.മീ.)- യുടെ കരാർ റദ്ദ് ചെയ്ത് 3A, 3B എന്നീ ചെറു പാക്കേജുകളായി പുനർ നിർമ്മാണം നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇത് പ്രാരംഭഘട്ടത്തിലാണ്. റോഡ് നിർമ്മാണങ്ങളുടെ പുരോഗതി താഴെ കൊടുക്കുന്നു.

**കമ്പോണിന്റെ എ ഒന്ന്**

പാക്കേജ് നമ്പർ	റോഡിന്റെ പേരും ദൈർഘ്യവും	ഇപ്പോഴത്തെ നിർമ്മാണ പുരോഗതി (%)	റിമാർക്സ്
UG-1	കാസർഗോഡ് - കാഞ്ഞങ്ങാട് റോഡ് (27.78 കി.മീ)	74.55	2017 ഒക്ടോബറിന് പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു

UG-2	പിലാത്തറ - പാപ്പിനിശ്ശേരി റോഡ് (20.90 കി.മീ)	72.50	രണ്ട് ROB അഡീഷണൽ വർക്ക് ഉള്ളതുകൊണ്ട് ഡിസംബർ 2017-ന് പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു
UG-3 A	തലശ്ശേരി - കളറോഡ് (28.80 കി.മീ)	13.50	റീ അറേഞ്ച് ചെയ്ത പണികൾ പ്രാരംഭ ഘട്ടത്തിൽ നടന്നു വരുന്നു. 2018 ജൂൺ മാസം പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.
UG-3 B	കളറോഡ് - വളവുപാറ റോഡ് (25.26 കി.മീ)	21	റീ അറേഞ്ച് ചെയ്ത പണി നടന്നു വരുന്നു. 2018 സെപ്റ്റംബറിൽ പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു
UG-4	ചെങ്ങന്നൂർ - ഏറ്റുമാനൂർ റോഡ്(45.40 കി .മീ)	71.50	35 കി.മീ ഡി.ബി.എം24 കി.മീ. ബി.സി.യു തീർന്നു. 2017 നവംബറിൽ പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.
UG-4A	തിരുവല്ലാ ബൈപ്പാസ് (2.3 കി.മീ)	63	പ്രാരംഭഘട്ടത്തിൽ. ഗ്രീൻ ടിബ്യൂണലിൽ ഫയൽ ചെയ്ത കേസിൽപ്പെട്ട് തുടങ്ങാൻ ഒരു വർഷം താമസിച്ചു. കൂടാതെ മണ്ണിന്റെ ഗുണനിലവാരം കുറവായതിനാൽ ഡിസൈൻ വ്യത്യാസപ്പെടുത്തി. ഇപ്പോൾ പുതുക്കിയ എസ്റ്റിമേറ്റിന് സ്റ്റീയറിംഗ് കമ്മിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം തേടേണ്ടതുണ്ട്.



UG-5	ഏറ്റുമാനൂർ - മുവാറ്റുപുഴ റോഡ് (40.96 കി.മീ)	76.50	2017 ഒക്ടോബറിൽ പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.
UG-6	പൊൻകുന്നം - തൊടുപുഴ റോഡ് (50 കി.മീ)	99.20	2017 ഒക്ടോബറിൽ പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.
UG-8	പെരുമ്പിലാവ്- പെരിന്തൽമണ്ണ റോഡ് (18 കി.മീ)		ഉപരിതലം പുതുക്കൽ പണികൾ പൂർത്തീകരിച്ചു.

കമ്പോണറ്റ് (എ) രണ്ട്

UG-7	പുന്നലൂർ-പൊൻകുന്നം റോഡ് പൊതു സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ (82 കി.മീ)		ലോക ബാങ്കിൽ നിന്നും RFP document -ന് അംഗീകാരം വാങ്ങി ഫ്രീ ക്വാളിഫിക്കേഷൻ നേടിയ കരാറുകാർക്ക് സെമി ആമ്പറ്റി റേറ്റു ക്വാട്ട്ചെയ്യാൻ കൊടുക്കുവാനുള്ള നടപടികൾ നടന്നുവരുന്നു.
	സേഫ് കോറി ഡോർ ഡ്രൈമോൺസ്ട്രേഷൻ പദ്ധതി കഴങ്ങട്ടെ- തൈക്കോട്- അട്ടൂർ റോഡിന്റെ ബി.സി. ഓവർലേയും മറ്റ് സുരക്ഷാ പണികളും(80 കി.മീ)	5	പണി നടന്നുവരുന്നു.

എല്ലാ പണികളും 2018-ൽ തന്നെ തീർക്കത്തക്കവിധമാണ് ക്രമീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. പണികൾ തുടങ്ങാനുള്ള പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങളും (മെഷീനറികൾ, ക്രഷറുകൾ എന്നിവ സ്ഥാപിക്കുക, തൊഴിലാളികളെ താമസിപ്പിക്കാനുള്ള സൗകര്യം ഒരുക്കൽ, പരിസ്ഥിതി അനുവാദങ്ങൾ വാങ്ങിക്കുക എന്നിവ) ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ നേരിട്ട പ്രതികൂല കാലാവസ്ഥയും, യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസ് വകുപ്പുകളെ ഏകോപിപ്പിക്കുന്ന പ്രവർത്തനത്തിൽ നേരിട്ട കാലതാമസവും മറ്റും കാരണം പണികൾക്ക് താമസമുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ 3 പാക്കേജുകളോഴികെ മറ്റു പാക്കേജുകളുടെ പണികൾ ഏകദേശം തീർന്നിട്ടുണ്ട്.

ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന പുനലൂർ- പൊൻകുന്നം റോഡ് 82 കി.മീ. ഒരു സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ ആമ്പിറ്റി സ്കീമിൽ ചെയ്യുവാനാണ് ലോകബാങ്കിൽനിന്നും ഡി.ഇ.എ. (ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഓഫ് ഇക്കണോമിക് അഫയേഴ്സ്) -ൽ നിന്നും അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. കരാറുകാരെ പ്രീക്വാളിഫൈ ചെയ്ത് ലോബാങ്കിന്റെയും സ്റ്റിയറിംഗ് കമ്മിറ്റിയുടെയും അംഗീകാരം വാങ്ങി. ഇനി ആമ്പിറ്റി റേറ്റ് ക്വാട്ട് ചെയ്യാൻ ആർ.എഫ്.പി (റിക്വസ്റ്റ് ഫോർ പ്രൊപ്പോസൽ) അയയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതിന് ലോകബാങ്കിന്റെ അംഗീകാരം പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

(ബി&സി) ഫണ്ടിംഗ് ഏജൻസിയായ ലോകബാങ്ക് പ്രവൃത്തികൾ നിശ്ചിത സമയത്തുതന്നെ പൂർത്തീകരിക്കണമെന്നും ധനവിനിയോഗം, ഗുണനിലവാരം, സുരക്ഷ, പരിസ്ഥിതി, തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമം, സ്ഥലമെടുപ്പ് തുടങ്ങിയവ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നത് സംബന്ധിച്ചും നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനായി 6 മാസത്തിലൊരിക്കൽ ലോകബാങ്ക് റിവ്യൂ മീറ്റിംഗ് നടത്തുകയും നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുകയും ചെയ്യാറുണ്ട്. ലോകബാങ്കിന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ കെ.എസ്.റ്റി.പി. പദ്ധതിയിൽ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്ന റോഡ് വികസന പദ്ധതികൾ ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സ് നിർദ്ദേശിക്കുന്ന മാനദണ്ഡപ്രകാരവും MoRTH SPECIFICATION അനുസരിച്ചുമാണ് ഡിസൈൻ ചെയ്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ലോകബാങ്കിന്റെ നിബന്ധനപ്രകാരം ഈ പദ്ധതികൾ സൂപ്പർവൈസ് ചെയ്യുന്നത് അന്താരാഷ്ട്ര തലത്തിൽ ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ച് തെരഞ്ഞെടുത്ത കൺസൾട്ടന്റിനെ ഉപയോഗിച്ചാണ്. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന പ്രധാന നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ ഗുണനിലവാരം ലാബുകളിൽ ഉറപ്പുവരുത്തിയതിനുശേഷമാണ് പ്രവൃത്തികളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. നിർമ്മാണസാമഗ്രികൾ ഖനനം ചെയ്ത് എടുക്കുന്ന സ്ഥലത്തും പണിയിൽ ഉപയോഗിക്കുമ്പോഴും അതിനുശേഷവും ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കാറുണ്ട്. ഇതിനായി പ്രത്യേക ലബോറട്ടറികൾ എല്ലാ

പ്രവൃത്തികളിലും കരാറുകാരൻതന്നെ സ്ഥാപിച്ച് ആവശ്യമായ എല്ലാ ഗുണനിലവാര പരിശോധനയും നടത്താറുണ്ട്. ഈ പരിശോധന കൺസൾട്ടന്റ് എൻബിനീയർ സൂപ്പർവൈസ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും പൂർത്തിയായ പ്രവൃത്തികളുടെ ഗുണനിലവാരം പരിശോധിച്ച് വിലയിരുത്തുന്നതിനും പ്രാഗൽഭ്യം നേടിയ സ്വതന്ത്ര ഏജൻസിയെക്കൊണ്ട് ടെക്നിക്കൽ ഓഡിറ്റ് നടത്തുന്നതിന് ദർഘാസ് നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. പദ്ധതിക്കുവേണ്ടിയുള്ള ലോകബാങ്ക് വിഹിതം 56 ശതമാനം, സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിഹിതം 44 ശതമാനം എന്ന നിരക്കിലാണ് ക്രമീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്.

കെ.എസ്.റ്റി.പി. രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതിയിൽ ചില പ്രവൃത്തികളിൽ ഡി.പി.ആർ.-ൽ നിന്ന് വലിയ വ്യത്യാസം വന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ കെ.എസ്.റ്റി.പി IV-പാക്കേജിൽ (ചെങ്ങന്നൂർ-ഏറ്റുമാനൂർ റോഡ്) പെട്ട നീലിമംഗലം പാലത്തിന് ചെറിയ വിള്ളൽ കണ്ടെത്തിയതിനെത്തുടർന്ന് ലോകബാങ്കിന്റെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ഒരു ഇൻഡിപ്പെന്റന്റ് ഏജൻസിയെക്കൊണ്ട് ടെക്നിക്കൽ ഇവാല്യൂവേഷൻ നടത്തുകയും റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയുമുണ്ടായി. എന്നാൽ ഈ റിപ്പോർട്ട് തൃപ്തികരമല്ലെന്ന കാരണത്താൽ വീണ്ടും ഒരു സ്വതന്ത്ര ഏജൻസിയെക്കൊണ്ട് പരിശോധന നടത്താൻ നിർദ്ദേശിക്കുകയും അതിനുള്ള തുടർ

നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുകയുമാണ്.

തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിൽ ഡി.പി.ആർ-ൽ ഉണ്ടായ ചില സാങ്കേതിക തകരാറുകൾ കാരണം ഡിസൈനിൽ കാര്യമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തേണ്ടതായി വന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി തുകയിൽ ഇരട്ടിയോളം വർദ്ധനവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പാക്കേജ് VI (പൊൻകുന്നം-തൊടുപുഴ റോഡ്)-ലും പാക്കേജ് V (ഏറ്റുമാനൂർ-മൂവാറ്റുപുഴ റോഡ്)-ലും പാറപൊട്ടിക്കൽ പ്രവൃത്തിയിൽ അമിതമായി ക്യാണ്ടിറ്റി വർദ്ധനവുണ്ടായി. ഇതിനെത്തുടർന്ന് ഗവൺമെന്റിന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസറുടെ അഭിപ്രായം തേടുകയുണ്ടായി. ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസറുടെ നിർദ്ദേശപ്രകാരമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ ഉണ്ടായേക്കാവുന്ന ന്യൂനതകൾ പരിഹരിക്കാൻ കൺസൾട്ടന്റ് എഞ്ചിനീയർക്കും കോൺട്രാക്ടർക്കും കർശന നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം ക്രമക്കേടുകൾ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കണമെന്ന് ലോകബാങ്ക് ടീം ലീഡറോട് നടത്തിയ ചർച്ചകളിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

93, 100, 114 എന്നീ ചോദ്യങ്ങൾ ഒരുപോലെയാണ്. അതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ മാത്രം പറയാം.

കെ.എസ്.റ്റി.പി.-യുടെ വായ്പ ലോകബാങ്ക് പിൻവലിക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി യാതൊരു തീരുമാനവും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് കിട്ടിയിട്ടില്ല. കെ.എസ്.റ്റി.പി.-യുടെ രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതിയിൽ ഇപ്പോൾ 363 കി.മീ. റോഡ് നിർമ്മാണമാണ്. ആറ് സംസ്ഥാന-ജില്ലാ പാതകളാണ്; അത് പത്ത് പ്രവൃത്തികളായി വിഭജിച്ചിട്ടുണ്ട്. വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ എയ്ഡുള്ള പദ്ധതിയാണിത്. 2018 അവസാനമാകുമ്പോഴേക്കും എല്ലാ പദ്ധതികളും പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. അതിൽ രണ്ട് പദ്ധതികൾ ഒഴിച്ചുള്ള എല്ലാ പദ്ധതികളും 2017 വർഷാവസാനം പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയും. ആറ് മാസത്തെ സമയവ്യത്യാസം വന്നിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ വീഴ്ചകളല്ല അതിന് കാരണം. ചില സ്ഥലത്ത് ആളുകൾ തർക്കം ഉന്നയിച്ചു, മറ്റുചില സ്ഥലങ്ങളിൽ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നം, ചില കോടതി കേസുകൾ വന്നു, ഇങ്ങനെ പല പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഇതോടൊപ്പം മേൽനോട്ടത്തിലുള്ള ചെറിയ തകരാറുകളുമുണ്ട്. എന്നാൽ ബോധപൂർവ്വമുള്ള യാതൊരു കാലതാമസവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇതിൽ വേൾഡ് ബാങ്ക് കെ.എസ്.റ്റി.പി. പ്രോജക്ടുകൾക്കുള്ള ഒന്നാം രണ്ടാം ഘട്ടത്തിലെ ആകെ അടങ്കൽ 2,403 കോടി രൂപയായിരുന്നു. ഇതിന്റെ 54 ശതമാനത്തിന് വേൾഡ് ബാങ്കിന് പലിശ കൊടുക്കണം. 44% സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റാണ് ചെലവഴിക്കുന്നത്. 54% ആദ്യം ചെലവഴിച്ചശേഷമേ നമുക്ക്

പിന്നീട് ചോദിച്ച് വാങ്ങാൻ സാധിക്കുക. അതെല്ലാം തിരിച്ചടയ്ക്കേണ്ട പൈസയാണ്. പക്ഷെ അതൊരു സഹായം തന്നെയാണെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഒന്നാം ഘട്ടത്തിലെ ഒരു പദ്ധതിയായ ചെങ്ങന്നൂർ- കൊട്ടാരക്കര-ചങ്ങനാശ്ശേരി പദ്ധതി ജാപ്പനീസ് കമ്പനിയുമായുണ്ടായ പ്രശ്നത്തെ തുടർന്ന് ഒരു വർഷക്കാലം നിർത്തി വയ്ക്കേണ്ടി വന്നു. പിന്നീടത് പുനഃസ്ഥാപിച്ചു, അങ്ങനെ പല പ്രശ്നങ്ങളും ഈ പദ്ധതിയിൽ നേരത്തേ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഓരോ പദ്ധതിയുടെയും അടങ്കൽ തുക വിശദമായി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ലോകബാങ്ക് ലീഡർക്കെതിരെ ഉദ്ദേശ്യംവെച്ച് മനഃപൂർവ്വമായി ഒരു പരാമർശവും നടത്തിയിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ആരംഭിച്ചതാണ്, പക്ഷെ ഗവൺമെന്റിന് ഇതിൽ നേരിട്ട് ഉത്തരവാദിത്വമൊന്നുമില്ല. ഗവൺമെന്റിന് ഇതിൽ വലിയ കൺട്രോളൊന്നുമില്ല. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. അത് വേണമെങ്കിൽ പ്രത്യേകം ചർച്ച ചെയ്യാം. ഇത് ലോകബാങ്കിന്റെ പദ്ധതിയാണ്. അവർ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ നമ്മൾ നടത്തുക എന്നുള്ളതാണ്. മന്ത്രിക്ക് നേരിട്ട് യാതൊരു ഉത്തരവാദിത്വവുമില്ല. എങ്കിലും കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് പ്രമാദമായ രണ്ട് അഴിമതികൾ സംഭവിച്ചിട്ടുള്ളത് ഇപ്പോൾ കണ്ടുപിടിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഒന്ന്, തൊടുപുഴ-പൊൻകുന്നം റൂട്ടിൽ 8000 മെട്രിക് ടൺ പാറപൊട്ടിക്കാൻ

പറഞ്ഞിരുന്നപ്പോൾ 90000 മെട്രിക് ടൺ പാറപൊട്ടിച്ചു. 40 കോടി രൂപയുടെ അധികച്ചെലവാണ് വന്നത്. ഇതാണ് ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. ലോകബാങ്കല്ല, കേരളത്തിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരാണ് ഇത് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. പക്ഷേ ഇതെല്ലാം കാലാകാലങ്ങളിൽ അപ്രൂവ് ചെയ്ത എന്നുള്ളതാണ് പ്രശ്നം. തിരുവല്ല ബൈപ്പാസിന് ഇപ്പോൾ 30 കോടി രൂപയോളം അധികം വേണം. മന്ത്രികൂടിയായ അവിടത്തെ ജനപ്രതിനിധിക്ക് ഇത് വളരെ പ്രയാസമായിരിക്കുകയാണ്. തെറ്റായ തരത്തിലാണ് ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കിയത്. അടിക്കുംതോറും താഴോട്ട് പോകുന്ന വലിയൊരു ചെളിക്കുണ്ടിലാണ് അത് ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നത്. അതിപ്പോൾ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുകയാണ്. ഈ രണ്ട് കേസാണ് പ്രധാനമായും വന്നത്. അതെല്ലാം ലോകബാങ്ക് തന്നെ പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ പ്രസംഗത്തിൽ പറഞ്ഞത്. അതവർ പരിശോധിക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ലീഡറോട് നാലുതവണ പറഞ്ഞു. അങ്ങനെ പറഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ ഒരു വാക്ക് ഉപയോഗിച്ചു, സാധാരണഗതിയിൽ കേരളത്തിൽ അത് പ്രശ്നമല്ല. പക്ഷേ അതിപ്പോൾ അമേരിക്കയിൽ പ്രയോഗിക്കുന്നില്ലെന്ന വിവരം എനിക്ക് കിട്ടി, ഗൾഫിൽ നിന്നും കിട്ടി. അപ്പോൾത്തന്നെ ക്ഷമാപണം നടത്തി. സാധാരണ ക്ഷമാപണം നടത്തേണ്ട കുറ്റമൊന്നുമല്ല, നിയമം അത് അറ്റാച്ച് ചെയ്തിട്ടില്ല. പക്ഷേ അതല്ല പ്രശ്നം,



അതൊക്കെ അവസാനിച്ചു. അതിന്റെ പേരിൽ ഇതെല്ലാം പിൻവലിക്കാൻപോകുന്നു എന്ന് പരയുന്നത്, ലോകബാങ്ക് അക്രഡിറ്റഡ് മോശപ്പെട്ട സംഘടനയാണോ, അല്ല, അങ്ങനെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങളൊന്നുമുണ്ടായിട്ടില്ല, അങ്ങനെ അറിയിപ്പൊന്നും കിട്ടിയിട്ടില്ല. അങ്ങനെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങളില്ലെന്ന് അറിയിക്കുകയാണ്. പക്ഷെ ഈ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ്സ് ശരിയായി നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചാൽ കുറച്ച് പണം അധികമാകും, ഡി.പി.ആർ-ന്റെ തകരാറുമൂലമാണ് അതിൽ വ്യത്യാസം വന്നിട്ടുള്ളത്. തലശ്ശേരി-വളവുപാറ റോഡുകൾ സംബന്ധിച്ചുള്ള ചോദ്യത്തിന് റോഡുകളുടെ കാര്യം പറഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ ആ റോഡുകളുടെ കാര്യവും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ റൂട്ട് റദ്ദ് ചെയ്യേണ്ടിവന്നു. അതിപ്പോൾ ചെറിയ ചെറിയ പാക്കേജുകളായി നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആ പ്രോഗ്രാം നടക്കുന്നുണ്ട്, പക്ഷെ ആദ്യത്തേതുപോലെല്ല. കെ.എസ്.ടി.പി. പദ്ധതികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യാതൊരു ആശങ്കയുടെയും സാഹചര്യം നിലവിലില്ല. ഒരു പിൻവലിക്കലോ, റദ്ദ് ചെയ്യലോ ഗവൺമെന്റിന് മുമ്പാകെ വന്നിട്ടില്ല, അതിന്റെ ആവശ്യമുണ്ടായിട്ടില്ല. കുറച്ച് കാലതാമസം, 5-6 മാസത്തെ വ്യത്യാസമാണ് വന്നിട്ടുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തും ആ വ്യത്യാസമുണ്ട്. ആ വ്യത്യാസം തുടരുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഞാൻ പ്രോജക്ട്

ഡയറക്ടറോട് വിശദീകരണം ചോദിച്ചു, ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് യാതൊരു വീഴ്ചയും ഉണ്ടായിട്ടില്ലെന്ന് ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ മറുപടി നൽകി. പക്ഷെ ഈ രണ്ട് പ്രശ്നം കാരണം ആ പ്രോഗ്രാമിൽ മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.ടി.പി. പദ്ധതി മുന്നോട്ടുപോകും. ഇത് സൗജന്യ പദ്ധതിയാണെന്ന് ചില മാധ്യമങ്ങളെപ്പോലെ ആരും ധരിക്കരുത്. ഇത് സൗജന്യ പദ്ധതിയല്ല, നമ്മൾ തിരിച്ചടയ്ക്കേണ്ടതാണ്. 44% നമ്മുടെ പണമാണ്. ധരാളം മേഖലകളിൽ കെ.എസ്.ടി.പി. പദ്ധതിയുണ്ട്. അതെല്ലാം നടക്കട്ടെ, ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റിന് അതിൽ യാതൊരുതരത്തിലുള്ള നിഷേധാത്മക സമീപനവുമില്ല. ലോകബാങ്കിന്റെ എയ്ഡ് ചിലപ്പോൾ ഇനിയും വാങ്ങിയെന്നിരിക്കും, അതിൽ യാതൊരുവിധ ആശങ്കയുടെയും ആവശ്യമില്ല.

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, കെ. എസ്. ടി. പി. പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുന്നതിൽ കേരളത്തിന്റെ മെല്ലെപ്പോക്ക് കാരണം 300 കോടി രൂപ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുമെന്ന് ലോകബാങ്ക് പറഞ്ഞപ്പോഴാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ലോകബാങ്കിന്റെ ധനസഹായമാവശ്യമില്ലാതെ തന്നെ ഇത് മുന്നോട്ടുപോകുമെന്ന്. ലോകബാങ്കിന്റെ ധനസഹായമില്ലാതെ എങ്ങനെയാണ് സർക്കാരിന് റോഡ് പണികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുകയെന്ന് അങ്ങ് ചിന്തിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അത് കവി ഭാവനയാണ്. അദ്ദേഹം നന്നായി കവിതയെഴുതുന്നയാളാണെന്ന് എനിക്കറിയാം. ഞങ്ങൾ അങ്ങനെ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അങ്ങനെ പറയുന്ന പ്രശ്നമില്ല. ഗവൺമെന്റിനോട് ആലോചിക്കാതെ ലോൺ വേണ്ടെന്ന് പറയുമോ? ലോൺ വേണ്ടെന്ന് ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. കേരളം ആരുടെയും അടിമ സംസ്ഥാനമല്ലെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. അത് ഇന്നും പറയും. ലോൺ എടുക്കുന്നതുകൊണ്ട് വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ നിബന്ധനകൾക്ക് വിരുദ്ധമായി വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ പ്രോജക്ടിൽ നടന്ന കാര്യങ്ങളാണ് പറഞ്ഞത്. എങ്ങനെയാണ് എണ്ണായിരം ക്യൂബിക് മീറ്റർ തൊണ്ണൂറ്റിയായിരമായിരമായത്. ആരാണ് സമാധാനം പറയേണ്ടത്? അന്വേഷിക്കാൻ വേൾഡ് ബാങ്കിനോടാണ് പറഞ്ഞത്. ഞാൻ വിജിലൻസിനെയാണും വെച്ചിട്ടില്ല. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ പദ്ധതിക്ക് പണം വേണ്ടെന്ന് ആര് പറഞ്ഞു? അത് നടക്കുകയാണ്. അതൊന്നും വെട്ടിക്കുറച്ചിട്ടില്ല. പൊളിറ്റിക്കൽ ആക്ടിവിസ്മിനിസ്ട്രിയോടും പറയേണ്ട കാര്യമില്ല. കാരണം ഇത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും വേൾഡ് ബാങ്കും തമ്മിലുള്ള ട്രൈപാർട്ടി എഗ്രിമെന്റാണ്. ഞങ്ങൾ എഗ്രിമെന്റിൽ നിന്ന് ഒപ്പ് പിൻവലിച്ചിട്ടില്ല. പിന്മാറ്റുന്ന പ്രശ്നമുദിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, കെ. എസ്. റ്റി. പി. റോഡ്

നിർമ്മാണ പദ്ധതിയുടെ മെല്ലെപ്പോക്ക് തടയാൻ കാര്യക്ഷമമായ എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് അങ്ങ് മന്ത്രിയായശേഷം കൈക്കൊണ്ടിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: മെല്ലെപ്പോക്കുന്ന ഒരു പോക്കില്ല. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി നിർമ്മാണങ്ങൾ എങ്ങനെയാണ് നടക്കുന്നതെന്ന് ആർക്കാണ് അറിയാൻ പാടില്ലാത്തത്. ഞാൻ വന്നശേഷം കുറച്ച് മെച്ചപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിച്ചു. വിജയിച്ചോ എന്ന് എനിക്കറിയില്ല. കുറച്ച് മാറിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് നിങ്ങൾ തന്നെ പറയുന്നത്. കുറച്ചൊക്കെ മാറണം. കേരളത്തിൽ പ്രൊഫഷണലായിട്ടുള്ളവർ കുറവാണ്. പ്രൊഫഷണലായി ചെയ്താലേ ശരിയാകൂ. സാവകാശങ്ങളും മാറ്റങ്ങളും വരുന്നു. പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നം വരുമ്പോൾ നാട്ടുകാരും മുനിസിപ്പാലിറ്റിയും പ്രശ്നമുണ്ടാക്കുന്നു. എഞ്ചിനീയർമാരുടെ പ്രത്യേക സ്വഭാവം, അതുപോലെതന്നെ വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ കൺസൾട്ടന്റ്സായ കുറച്ച് ആളുകളുണ്ട്. അവർ നമ്മുടെ പരിചയക്കാരോ നമുക്ക് കൺട്രാജോ ഉള്ളവരല്ല. ടെൻഡറെല്ലാം ആഗോള തലത്തിലാണ്. ഫയൽ വേൾഡ് ബാങ്കിലുമാണ്. പുനലൂർ മുതലുള്ള റോഡ് നടക്കാത്തതിനുകാരണം വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ അപ്രൂവൽ കിട്ടാത്തതുകൊണ്ടാണ്. അപ്രൂവലിനുവേണ്ടി കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. നടപ്പാകുമെന്നാണ് ഇപ്പോൾ അറിയുന്നത്. നമ്മുടെ ആരുടെയും കുറ്റമല്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തോ അല്ലെങ്കിൽ

അതിനുമുൻപോ പോയിട്ടുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് കാര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കി എല്ലാവരും പ്രതികരിക്കുക. വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ സഹായം ആവശ്യമില്ലെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ഒരു മെല്ലെപ്പോക്കുമില്ല. ഞാൻ പതുക്കെ നടക്കുന്ന ആളല്ല. സാമാന്യം വേഗത്തിലാണ് നടക്കുന്നത്. ഭരണനടപടികൾ വേഗത്തിലാകണമെന്ന് അഭിപ്രായമുള്ളയാളും അതിനെതിരായി സെക്രട്ടേറിയറ്റിൽ നീക്കമുണ്ടായാൽ എതിർക്കുന്ന ആളാണ് ഞാൻ. പരസ്യമായി പറയാറുണ്ട്. അവരോടുള്ള വിരോധം കൊണ്ടല്ല. നമ്മുടെ അഭിപ്രായമതാണ്. പദ്ധതികളുള്ള ചില പ്രത്യേകതകൊണ്ട് ചില പ്രശ്നമുണ്ടായി. അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നീക്കത്തിലാണ്. ഞാൻ തന്നെ അഞ്ചു യോഗം വിളിക്കുകയും ടീം ലീഡറുമായി നാല് കോൺഫറൻസ് നടത്തുകയും ചെയ്തു. അദ്ദേഹം വളരെ നല്ല ആളാണ്. ഞാൻ അമേരിക്കൻ ലിറ്ററേച്ചർ ഓപ്ഷനായി പഠിച്ചതുകൊണ്ട് ഞാനതെല്ലാം അദ്ദേഹത്തെ പറഞ്ഞുകേൾപ്പിച്ചു. അതിലെ പല കാര്യങ്ങളും അദ്ദേഹം വായിച്ചിട്ടുപോലുമില്ല. അദ്ദേഹത്തെ ഞാൻ വായിച്ചു കേൾപ്പിച്ചു. അദ്ദേഹം വളരെ സന്തോഷത്തോടെയാണ് പോയത്. യാതൊരു പ്രശ്നവുമില്ല. എന്നാൽ കുറച്ചുകൂടി വേഗത്തിൽ നടത്തേണ്ടതായിരുന്നു. വേഗത്തിൽ നടത്താനുള്ള തീരുമാനമെടുത്ത് നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 2017 ഡിസംബറിൽ ഭൂരിപക്ഷം പ്രോജക്ടും തീരും. ഒന്നരണ്ട് പ്രോജക്ടുകൾ 2018-ലേ

പൂർത്തിയാകുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കെ.എസ്.റ്റി.പി. റോഡുകൾക്ക്

നേരത്തെ എഗ്രിമെന്റിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചില നടപടികൾ

നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. സോളാർ സൂിറ്റ് ലൈറ്റ് 50 മീറ്റർ ഇടവിട്ട്

വയ്ക്കണമെന്നായിരുന്നു നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നതെങ്കിലും പലയിടത്തും അത് ചെയ്തിട്ടില്ല.

പ്രസ്തുത റോഡിന് കണക്റ്റഡായി വരുന്ന ബൈറോഡുകൾ താഴ്ന്നാണ് നിൽക്കുന്നത്.

കെ.എസ്.റ്റി.പി. റോഡുകൾ ഉയരത്തിലുമാണ്. 40 മീറ്റർ വരെ ചെയ്യാണമെന്നാണ്

നിബന്ധനയിലുള്ളതെങ്കിലും അത് ചെയ്യുന്നില്ല. നിബന്ധന വയ്ക്കാതിരുന്നപ്പോൾ

കെ.എസ്.റ്റി.പി.-യിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി സംസാരിക്കുന്നതിന് ഞങ്ങൾ വിളിച്ചു.

അവിടെ പ്രോജക്ട് ഡയറക്ടർ വരാറേയില്ല. അങ്ങ് തന്നെ പറഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ്

പോളിസിയുണ്ട്, സോഷ്യൽ ആഡിറ്റ്. സോഷ്യൽ ആഡിറ്റിന് വരണ്ടേ? ആരും

തിരിഞ്ഞുനോക്കുന്നില്ല. പ്രോജക്ട് ഡയറക്ടർ ആരാണെന്നുപോലും എനിക്കറിയില്ല.

ഈ ഗ്യാലറിയിൽ എവിടെയെങ്കിലുമുണ്ടാകും. പ്രോജക്ട് ഡയറക്ടറെ വിളിച്ചിരുത്തി

ഇക്കാര്യങ്ങൾ ബോധ്യപ്പെടുത്തി കാര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തി

പോകുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമം നടക്കുമ്പോഴും അതിനോട് സഹകരിക്കാത്ത

അവസ്ഥയാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് അങ്ങ് വേഗത്തിൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ interfere

ചെയ്യണം. ഇതുപോലെയുള്ള നടപടികൾ ഒഴിവാക്കണം. അത് വേഗം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം നടത്തണം.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യം എന്താണ്?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: ചോദ്യം വേഗത്തിൽ നടത്തണമെന്നുള്ളതാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ കെ.എസ്.റ്റി.പി.-യുടെ കാര്യത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. എനിക്കും ഈ അഭിപ്രായമുണ്ട്. ഞാനൊട്ടും satisfied അല്ല. എന്റെ റോഡാണെങ്കിൽ എനിക്ക് ഇടപെടാം. പ്ലാസ്റ്റിക്കോ ജിയോടെക്സ്റ്റൈൽ അവിടെ കൊടുക്കാൻ കഴിയില്ല. ആ പ്രോജക്ട് അങ്ങനെയാണ്. ഒരു aesthetics-ഉം ഇല്ല, ഒരു സൗന്ദര്യബോധവുമില്ല. കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷത്തിനിടയിൽ മൂവായിരത്തോളം പരാതികൾ വന്നു. മതിൽ ഇടിച്ചുകളയുന്നതും ഏറ്റെടുക്കേണ്ട സ്ഥലത്തിനുപകരം മറ്റൊരു സ്ഥലമെടുക്കുന്നതും തുടങ്ങി നിരവധി പരാതികൾ വന്നു. അതെല്ലാം പരിശോധിച്ച് തീർപ്പ് കൽപ്പിക്കാനുള്ള തീക്ഷ്ണമായ മിഷൻ ആ പ്രോജക്റ്റിലില്ല. ആ പ്രോജക്ട് വളരെ ലിബറലാണ്. പല കുഴപ്പങ്ങളുമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. മലയാള മനോരമയിൽ ആദ്യം വാർത്ത വന്നു, ഇക്കണോമിക് ടൈംസ് അത് അംഗീകരിച്ചു. അമേരിക്കൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഓഫ് ജസ്റ്റിസ് പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്, ഇന്ത്യയിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപന നിർമ്മാണത്തിന് അമേരിക്കൻ കമ്പനികൾ കൈക്കൂലി

കൊടുക്കുന്നു. ഞാൻ വേൾഡ് ബാങ്ക് കൈക്കൂലി വാങ്ങിയെന്നല്ല പറഞ്ഞത്. കേരളത്തിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അപാകത കാണിച്ചെന്നാണ്. ഞാൻ ഇത്രത്തോളം പോയില്ല. എനിക്കെതിരെ നിന്നവരെല്ലാം ദയവായി ഇത് മനസ്സിലാക്കണം. ഉദ്യോഗസ്ഥരാണ് കുറ്റം കാണിച്ചത്. അമേരിക്കൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഓഫ് ജസ്റ്റീസ് പറയുകയാണ്, 6.7 കോടി രൂപ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് കോഴ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. കെ.എസ്.റ്റി.പി. യെപ്പറ്റി അവർ പറഞ്ഞില്ല. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞ രണ്ടു പ്രശ്നങ്ങൾ എങ്ങനെ സംഭവിച്ചുവെന്ന് പരിശോധിച്ചാൽ കേരളത്തിലെ ആരെങ്കിലും ഇതിൽ പങ്കാളികളായിരുന്നോ എന്ന സംശയം എനിക്കുണ്ട്. അതിനെപ്പറ്റി നീക്കങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടില്ല. സി.ഡി.എം. സ്കീം എന്ന് കൈക്കൂലി കൊടുത്ത കമ്പനിയുടെ ചെയർമാൻ സ്റ്റീഫൻ. ജെ. ഹൈകോക്ക്സ് പറയുന്നു " any breach of this values or improper business activities is scandalous to our culture and will not be tolerable." കമ്പനിയുടെ ചെയർമാൻ പോലും അറിയാതെ നടക്കുകയാണ്. മൂന്നാം ലോകരാജ്യങ്ങളിലെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ദുർബ്ബലരായ ഇന്ത്യയിലെ പ്രൊഫഷണൽസിനെ കാഴ്ചകൊടുത്ത് വാങ്ങാമെന്ന് ഇന്റർനാഷണൽ ഏജൻസിയുടെ നിർമ്മാണങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ലേഖനങ്ങളിൽ ഞാൻ



വായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ അത് എല്ലാവരെ സംബന്ധിച്ചും വന്നിരിക്കുകയാണ്. എന്റെ കയ്യിലുള്ളത് ഇക്കണോമിക് ടൈംസാണ്. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളുള്ളപ്പോൾ നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം ഇത്തരം പ്രോജക്ട് വേണ്ടെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. അവർ പറയുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരെ കൊടുക്കാം. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ അന്വേഷിച്ചാൽ അറിയാം, ഏറ്റവും നല്ല ചെറുപ്പക്കാരനായ ഐ.ഐ.എസ്. ഓഫീസറാണ് പ്രോജക്ട് ഡയറക്ടർ. അദ്ദേഹം കൃത്യമായി സംസാരിക്കുകയും കൃത്യമായ റിപ്പോർട്ട് തരികയും ചെയ്തു. റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പറയുന്നത്, ഇത് നല്ല നിലയിൽ അവസാനിക്കും. നമുക്ക് ഇടപെടാം, കോട്ടയത്ത് വന്ന് ചർച്ച ചെയ്യാം. എല്ലായിടത്തും ചർച്ച ചെയ്യാം. നമ്മുടെ കുറച്ച് എഞ്ചിനീയർമാരുണ്ട്, അവരെ നിലയ്ക്ക് നിർത്താൻ നോക്കാം. ഇപ്പോൾ ഒരു ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുണ്ട്. കുഴപ്പമൊന്നും വന്നിട്ടില്ല. കെ.എസ്.റ്റി.പി. പദ്ധതിയിലെ പ്രോജക്റ്റിൽ ഇൻഫെറന്റായ വീക്ക്നെസ്സ് ഉള്ളതുകൊണ്ട് പ്രശ്നമുണ്ട്. പ്രോജക്ട് വേണ്ടെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. ഇതെല്ലാം വേൾഡ് ബാങ്കിനോട് പറയാൻ പോവുകയാണ്. നിങ്ങൾ സ്ഥിരമായി ഒരാളെ കേരളത്തിൽ നിർത്തൂ, അദ്ദേഹമത് പരിശോധിക്കട്ടെ, മലയാളികൾ വേണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞെങ്കിലും അവരുടെ സ്കീമിൽ അത് ഇല്ല. നന്നായി പ്രവർത്തിക്കാനുള്ള എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്യുകയാണ്. സഹിക്കാൻ കഴിയാത്ത രണ്ട് അഴിമതികൾ ജനങ്ങളുടെ

മുന്നിൽ പറഞ്ഞുവെന്നെയുള്ളൂ. നടപടിയൊന്നും എടുത്തിട്ടില്ല. വേൾഡ് ബാങ്കിനോട് പരിശോധിക്കാൻ പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ദയവായി ഈ കാര്യത്തിൽ വേൾഡ് ബാങ്കിനോ നമ്മുടെ പദ്ധതിക്കോ കഴപ്പുമുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു ചർച്ചയുമുണ്ടാകരുതെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, എം.സി. റോഡിൽ കുറവിലങ്ങാട്, കൂത്താട്ടുകുളം, മൂവാറ്റുപുഴ സൂപ്പർമാർക്കറ്റ് മുൻപ് സ്പീഡിൽ പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ മാത്രമാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരുന്നത്. കെ.എസ്.റ്റി.പി.-യുടെ റോഡ് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായപ്പോൾ സ്പീഡിൽ പോകുന്ന വാഹനങ്ങളും മെല്ലെപ്പോകുന്ന വാഹനങ്ങളും ഒരുപോലെ അപകടത്തിൽപ്പെടുകയാണ്. അശാസ്ത്രീയമായ നിലയിലാണ് റോഡ് നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത്. പലയിടത്തും ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽപ്പോലും റോഡ് നിർമ്മിച്ചിട്ടില്ല. വളവുകൾ പലതും അപാകത നിറഞ്ഞതാണ്. ഒറ്റമഴയത്ത് തന്നെ പലയിടത്തും വെള്ളക്കെട്ടുണ്ടാകുന്നു. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കൂത്താട്ടുകുളത്ത് ഒരിക്കൽപ്പോലും വെള്ളക്കെട്ടുണ്ടാകുന്നതല്ല. കെ.എസ്.റ്റി.പി.-യുടെ റോഡ് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായതോടെ ഒരു മഴ പെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ ജംഗ്ഷൻ പുഴ പോലെയായി മാറുകയാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള അപാകതകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കുമോ? വീഴ്ച വരുത്തിയ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: തീർച്ചയായും. അങ്ങ് പറഞ്ഞ പ്രശ്നത്തിൽ അങ്ങയുടെ കത്തിന്മേൽ ഞാൻ ഇടപെട്ടതാണ്. അതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. രണ്ടു കാര്യം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കാം. ഒന്ന്, കെ.എസ്.റ്റി.പി. പദ്ധതിയിൽ ധാരാളം ആക്ഷേപങ്ങൾ ജനങ്ങളിൽ നിന്നും എം.എൽ.എ.-മാരിൽ നിന്നുമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത് പദ്ധതിയുടെ കഴുപ്പുകൊണ്ടല്ല, പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങളാണ്. ആ പ്രശ്നങ്ങൾ എവിടെയൊക്കെയാണെന്ന് അതാതിടങ്ങളിലുള്ള ജനപ്രതിനിധികളുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് കണ്ടെത്തി അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ആഡിറ്റും കൺസ്ട്രക്ഷൻ ആഡിറ്റും നടത്തി വ്യക്തമായ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുകയും നടപടി ആവശ്യമാണെങ്കിൽ നടപടിയുമെടുക്കും. ഒരു ചീഫ് എഞ്ചിനീയറെ കെ.എസ്.റ്റി.പി.-യിൽ നിന്നും സസ്പെൻഡ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അയാളുടെ കുറ്റത്തിനല്ല, അയാളുടെ മുൻഗാമികൾ കാണിച്ച കുറ്റങ്ങൾ ഒളിച്ചുവെച്ചതിന്. മുൻഗാമികളെയും പിടിക്കാൻ പോവുകയാണ്. പെൻഷൻ പറ്റിയാലും പിടികൂടുമെന്നത് ഉറപ്പായ കാര്യമാണ്. പെൻഷൻപറ്റിയാലും കണ്ടെത്തുകയും ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനമെടുക്കുകയും ചെയ്യും. ഇത്രയും പറഞ്ഞുകൊണ്ട് മറുപടി

അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്ലീക്കർ: ചോദ്യങ്ങൾ ക്ലബ്ബ് ചെയ്തെങ്കിലും സമയം കഴിഞ്ഞു.

ഓർഡർ.....ഓർഡർ..... ചോദ്യോത്തരസമയം അവസാനിച്ചു.

(ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു.)

(അടിയന്തരപ്രമേയം)