

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ....ഓർഡർ.... ചോദ്യം നമ്പർ \*271

(ചോദ്യോത്തരവേള ആരംഭിച്ചപ്പോൾ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടിക്കെതിരായ അനധികൃത ഭൂമി കയ്യേറ്റം സംബന്ധിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ മുദ്രാവാക്യം വിളിക്കുകയും അല്പസമയത്തിനുശേഷം സ്വസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഉപവിഷ്കരാവുകയും ചെയ്തു.)

**കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ ഡ്യൂട്ടി സമയം**

(\*271) ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി:  
ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല:  
ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ:  
ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) ദൂരവും സമയവും നോക്കാതെ വരുമാനം മാത്രം മാനദണ്ഡമാക്കി ഡ്യൂട്ടി നിശ്ചയിച്ച രീതി, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് പ്രയാസങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നുവെന്ന റിപ്പോർട്ടുകൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) ഈ ഉത്തരവിനെ ജീവനക്കാർ കോടതിയിൽ ചോദ്യം ചെയ്യുകയുണ്ടായോ എന്നറിയിക്കുമോ;

(സി) പുതിയ ഡ്യൂട്ടിക്രമം നിശ്ചയിച്ചതിന് ശേഷം കോർപ്പറേഷന്റെ

വരുമാനത്തിൽ വർദ്ധനവുണ്ടായോ; എങ്കിൽ വിശദാംശങ്ങൾ നൽകുമോ;

(ഡി) ഒരാഴ്ചയിൽ 54 മണിക്കൂറിൽ കൂടുതൽ ജോലിചെയ്യാൻ പാടില്ലായെന്ന 1961-ലെ തൊഴിൽ നിയമത്തിന് വിരുദ്ധമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ പുതിയ ഉത്തരവ് എന്ന് കരുതുന്നുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ നൽകുമോ;

(ഇ) ഏഴുമണിക്കൂർ ജോലിക്ക് അര മണിക്കൂർ വിശ്രമമെന്ന വ്യവസ്ഥ പാലിക്കാത്ത സാഹചര്യം നിലവിലുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ നൽകുമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി): സർ,

(എ) നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ പ്രകാരം ജീവനക്കാരുടെ അപര്യാപ്ത നിലനിന്നിരുന്നു. അതിനാൽ ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ ഏകീകരണം വഴി ശമ്പളത്തിന് ആനുപാതികമായ സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള കർമ്മ പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ചു നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതുമൂലം ചില പ്രയാസങ്ങൾ ജീവനക്കാർക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്നതായുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ചോദ്യം ചെയ്യുകയുണ്ടായി.

(സി) പുതിയ ഡ്യൂട്ടിക്രമം നിശ്ചയിച്ചതിനുശേഷം ശരാശരി 78 ശതമാനം ആയിരുന്ന വാഹന ഉപയോഗം ഇപ്പോൾ 87 ശതമാനമായി ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്. ജീവനക്കാരുടെ കുറവുമൂലം ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാതിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം

ആനപാതികമായി കുറഞ്ഞതിനാലും കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുവാൻ കഴിഞ്ഞതുമൂലവും വരുമാനത്തിൽ 50 ലക്ഷം രൂപയുടെ പ്രതിദിന വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ സംബന്ധമായ ക്രമീകരണങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നത് പുരോഗമനത്തിലായതിനാൽ വ്യക്തമായ കണക്കുകൾ ശേഖരിച്ചു വരുന്നതേയുള്ളൂ.

(ഡി) ഒരാഴ്ചയിൽ 54 മണിക്കൂർ പോലും ജോലി ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം ഇപ്പോഴില്ല. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിക്ക് 8 മണിക്കൂർ എന്ന നിലയിൽ 48 മണിക്കൂർ ആഴ്ചയിൽ ജോലി ചെയ്യേണ്ടതാണെങ്കിലും അത്രയും മണിക്കൂറുകൾ ഇപ്പോൾ ചെയ്യിക്കുന്നില്ല. ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടി ക്രമത്തിൽ ആഴ്ചയിൽ 48 മണിക്കൂർ വരേണ്ട സ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ 39 മണിക്കൂറാണ് ജോലി ചെയ്യിച്ച് വരുന്നത്.

(ഇ) ഇല്ല. മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആക്ട് പ്രകാരം 8 മണിക്കൂർ ജോലിക്കാണ് അരമണിക്കൂർ വിശ്രമം അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. അത്തരത്തിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി 8 മണിക്കൂറിനുള്ളിൽ നിയമ പ്രകാരം ഏഴര മണിക്കൂർ സ്ലീയിറിംഗ് മണിക്കൂർ ലഭ്യമാക്കേണ്ടതാണ്. എന്നാൽ നിലവിൽ ആറര മണിക്കൂർ മാത്രമേ സ്ലീയിറിംഗ് ഡ്യൂട്ടിക്കായി ലഭ്യമാകുന്നുള്ളൂ. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിക്ക് കേവലം ആറര മണിക്കൂറെങ്കിലും ജീവനക്കാരുടെ സേവനം ലഭ്യമാക്കണം എന്നതാണ് ഡ്യൂട്ടി ഏകീകരണം കൊണ്ട്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി അന്വേഷണം നടത്തണമെന്ന് പറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ അന്വേഷണം നടത്തണമെന്ന ആവശ്യമാണ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സർവ്വീസ് നന്നാകണമെന്നും അത് നല്ല രീതിയിൽ മുന്നോട്ട് പോകണമെന്നുമുള്ളത് കേരളത്തിലെ എല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായി ഒരുപോലെ ആഗ്രഹിക്കുന്ന ഒന്നാണ്. സ്വകാര്യ മേഖലയെ അപേക്ഷിച്ച്, ഏത് രൂട്ടിൽ ഇഷ്ടം പോലെ ഓടിയാലും നഷ്ടം നികത്താൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിൽ, ഏറ്റവും പുതിയ വിവരം അനുസരിച്ച് മൊത്തം ആസ്തിയുള്ളതിനേക്കാൾ കടബാധ്യതയുണ്ടെന്ന ഞെട്ടിക്കുന്ന വിവരമാണ് കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മറ്റ് സ്റ്റേറ്റുകൾ മനോഹരമായി ലാഭകരമായി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ മാത്രം നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗൗരവമായി ചിന്തിക്കേണ്ട വിഷയമാണ്. ഡ്രൈവർമാർ അമിതമായ വേഗതയിൽ വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ ജനങ്ങളുടെ സുരക്ഷിതത്വത്തിന് പോലും ഭീഷണിയാകുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ, ജീവനക്കാരുടെ ഡ്യൂട്ടിയിൽ വർദ്ധനവ് വരുത്തിയതു കൊണ്ടുമാത്രം മാറ്റം വരുത്താൻ കഴിയുമോ; മൊത്തം ആസ്തിയേക്കാൾ കൂടുതൽ ബാധ്യതയായി മാറിയിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ചെലവ് വരുന്ന

മേഖല ഏതാണെന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അതിന് പരിഹാരം നിർദ്ദേശിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ജൂലൈ 15 മുതൽ വന്ന പരിഷ്കാരം അനുസരിച്ച് ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ ആ മേഖലയിൽ വന്ന ചെലവിന്റെ കുറവ് എത്രയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, അങ്ങ് ആദ്യം പറഞ്ഞ കാര്യം പിൻവലിക്കണം.

ആസ്തിയേക്കാൾ കൂടുതൽ കടമുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞത് അങ്ങേയ്ക്ക് കണക്കറിയാത്തതുകൊണ്ടാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഒരു ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ ആസ്തിയുണ്ട്. ഇന്നുള്ളത് മൂവായിരം കോടി രൂപയുടെ കടം മാത്രമാണ്. ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് പരിഹരിക്കാൻ കഴിയാവുന്ന കാര്യങ്ങളാണ് ചെയ്തു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. വാഹനവും ജീവനക്കാരനും തമ്മിലുള്ള ദേശീയ ശരാശരി 5:2 ആണെങ്കിൽ കേരളത്തിൽ 8:7 ആണ്. എവിടെയാണ് കുഴപ്പം? ആറായിരം വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ 9000 ഡ്രൈവറും കണ്ടക്ടറും മതി. ഇന്ന് 6,000 വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നതിന് 13,500 ഡ്രൈവർമാരും അതിൽ കൂടുതൽ കണ്ടക്ടർമാരുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് തകരാർ എവിടെയാണെന്നുള്ളത് കണ്ടുപിടിക്കുന്നതിനും ഡ്യൂട്ടി പരിഷ്കരണം വഴി സമയം ലാഭിക്കുന്നതിനും പുറത്തുനിന്ന് ആളുകളെ എടുക്കാതെ കൂടുതൽ വാഹനം നിരത്തിലിറക്കുന്നതിനും

വേണ്ടിയുള്ള ശാസ്ത്രീയമായ അഡ്വൈസിന്റെ ബലത്തിലാണ് പരീക്ഷണം നടത്തുന്നത്. പരീക്ഷണം നടത്താതെ എങ്ങനെയാണ് കാര്യങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകുന്നത്? തീർച്ചയായും കൂടുതൽ വിജയത്തിലേക്ക് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു, മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു, 78 ശതമാനം എന്നുള്ളത് 87 ശതമാനത്തിലേക്ക് വന്നിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, എന്റെ ചോദ്യത്തിന് അങ്ങ് മറുപടി പറഞ്ഞില്ല. ഏത് മേഖലയിലാണ് നഷ്ടം കൂടുതൽ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്നും കഴിഞ്ഞ ഒരു മാസം കൊണ്ട് നടപ്പിലാക്കിയ പരിഷ്കരണത്തിന്റെ ഫലമായി എത്ര രൂപയുടെ ലാഭമുണ്ടായി എന്നുള്ള ചോദ്യത്തിന് അങ്ങ് മറുപടി പറഞ്ഞില്ല. മൊത്തം ആസ്തി ഒരു ലക്ഷം കോടി രൂപയാണെന്നും അതിനേക്കാൾ കുറവാണ് ബാധ്യതയെന്നുമാണ് അങ്ങ് ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. ഈ പരിഷ്കരണങ്ങൾ വരുമ്പോൾ ജീവനക്കാരുടെ കാര്യത്തിൽ മാത്രമല്ല, ഏറ്റവും കൂടുതൽ നഷ്ടം സംഭവിക്കുന്നത് ഏത് മേഖലയിലാണ്? മറ്റ് പ്രധാനപ്പെട്ട സംസ്ഥാനങ്ങളൊക്കെ ഡീസൽ ചെലവ് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ഗ്യാസിലേക്ക് മാറുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തൊക്കെ മാർഗ്ഗങ്ങളാണ് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്; അതിന്റെ ബെനിഫിറ്റ് എത്രയുണ്ടായി; തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ അങ്ങ്

വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ശരിയല്ല. ഡീസൽ ചെലവ് കൂടുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ രണ്ട് ദിവസം കൊണ്ടൊന്നും സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്കും എൽ.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്കും മാറാൻ സാധിക്കില്ല. അതിന് ദീർഘവീക്ഷണത്തോടുകൂടിയുള്ള നടപടികൾ തുടങ്ങികഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ ആവശ്യത്തിലധികം ആളുകൾ ജോലി ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ, കേരളം ഒഴികെയുള്ള 28 സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നില്ല. കേരളത്തിൽ സുന്ദരൻ നാടാർ തുടങ്ങി വച്ച പരിഷ്കാരംമൂലം ശമ്പളത്തിന്റെ കൂടെ 66 കോടി രൂപ കണ്ടെത്തണം. അത് ഞങ്ങളുടെ കുറ്റമാണോ; യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് തുടങ്ങിയതല്ലേ? ഏതായാലും ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളവും പെൻഷനും കൊടുത്ത് മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുമെന്ന ഉറച്ച വിശ്വാസത്തിൽ പരിഷ്കരണവുമായി മുന്നോട്ട് പോകുമ്പോൾ പ്രതിപക്ഷവും കൂടി സഹകരിക്കണമെന്ന് മാത്രമാണ് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ലക്കുവേണ്ടി ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പോലെയുള്ള സേവന മേഖലയിൽ സംതൃപ്തരായ ജീവനക്കാരെ വച്ചുകൊണ്ടല്ലാതെ നമുക്കൊരിക്കലും മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിയില്ല.

രാത്രിയിലും വെളുപ്പാൻ കാലത്തുമുള്ള പല സർവ്വീസുകളും വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയാണ്. എന്നാൽ സർവ്വീസ് വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ പോലും ജീവനക്കാർക്ക് ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടി സമ്പ്രദായമാണ് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഒന്നരണ്ട് ടിപ്പുകൾ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയും ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടി നൽകുകയും ചെയ്തതിനനുസരിച്ച് ജീവനക്കാർക്ക് ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുന്നില്ല. ഇതിനെതിരായി എ.ഐ.ടി.യു.സി. അടക്കമുള്ള സംഘടനകൾ സമരത്തിലാണ്. എ.ഐ.ടി.യു.സി.-യുടെ സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറി സഖാവ് രാജേന്ദ്രൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകളുടെ പേരിൽ കേസെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയുണ്ടാകുമോ; അതോടൊപ്പം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പരിഷ്കരണത്തിന് സർക്കാർ നിശ്ചയിച്ച സൂശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എന്തെങ്കിലും പരിഷ്കരണ നടപടികൾക്ക് ഗവൺമെന്റ് രൂപം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഒരു ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ ആസ്തിയുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞു. പ്രസ്തുത ആസ്തി നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കാനും ആരും കയ്യേറ്റം ചെയ്യാതിരിക്കാനുമുള്ള നടപടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ എന്ന് അറിയിക്കാമോ?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, സൂശീൽഖന്ന നൽകിയ പ്രിലിമിനറി റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇപ്പോഴത്തെ പരിഷ്കാരങ്ങളെല്ലാം



തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തൊഴിലാളികളെ വിളിച്ചു കൂട്ടിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അവർ സഹകരണം വാഗ്ദാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നിങ്ങളായിട്ട് അതിനകത്തു കഴപ്പങ്ങളുണ്ടാക്കാതിരുന്നാൽ മതി. അതുകൊണ്ട് തീർച്ചയായും ഈ ശ്രമം വിജയിക്കും. തൊഴിലാളികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് നല്ല സഹകരണമാണ് കിട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അവരെ വിശ്വാസത്തിലെടുത്തു തന്നെയാണ് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. നിങ്ങളുംകൂടി സഹകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് വീണ്ടും പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ പുതുതായി വരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡ്യൂട്ടി പരിഷ്കരിച്ചു. ഇത് വളരെ വലിയ തൊഴിലാളി വിരുദ്ധ നീക്കമായിട്ടാണ് വ്യാഖ്യാനിക്കപ്പെടുന്നത്. വരുമാനം 8000 രൂപയിൽ താഴെയാണെങ്കിൽ ഒരു അറ്റൻഡൻസും 8000-നും 10000 രൂപയ്ക്കും ഇടയിലാണ് വരുമാനമെങ്കിൽ ഒന്നര അറ്റൻഡൻസും 10000 രൂപയ്ക്ക് മുകളിലാണ് വരുമാനമെങ്കിൽ രണ്ട് അറ്റൻഡൻസും ലഭിക്കും. ഒരേ റൂട്ടിൽ രാവിലെ ജോലി ചെയ്യുന്ന കണ്ടക്ടർക്കും ഡ്രൈവർക്കും 10000-ന് മുകളിൽ വരുമാനമുള്ളതുകൊണ്ട് രണ്ട് ഡ്യൂട്ടി ലഭിക്കും. അതേ റൂട്ടിൽ ഉച്ചയ്ക്ക് പോകുന്ന ജീവനക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആ സമയത്ത് പാസഞ്ചേഴ്സ് കുറവായിരിക്കും, അതുകൊണ്ട്

വരുമാനവും കുറവായിരിക്കും. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ അവർക്ക് ഒരു ഡ്യൂട്ടിയായിരിക്കും ലഭിക്കുന്നത്. അത് വിവേചനമല്ലേ; അത് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; കോടതി അത് ചോദ്യം ചെയ്ത പശ്ചാത്തലത്തിൽ അതുസംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും മാറ്റവും വരുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; ഇത് പരിഷ്കരിച്ചപ്പോൾ കുറയധികം ജീവനക്കാരെ അധികം കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ആ അധികം കിട്ടിയ ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ സർവ്വീസ് നടത്തുമ്പോൾ പാലക്കാട്-മണ്ണാർക്കാട്-ആനക്കുട്ടി റൂട്ടിൽ പുതിയ ബസുകൾ അനുവദിക്കുമോ? ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്, ഇവിടെ ഉയർന്നുവന്ന മുദ്രാവാക്യമുണ്ട്, അങ്ങയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആരോപണത്തിൽ അന്വേഷണം പ്രഖ്യാപിക്കുമെന്ന്. ഈ അന്വേഷണത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു മന്ത്രി എന്നുള്ള നിലയിൽ അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായം എന്താണ്?

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യോത്തരവേള ഇങ്ങനെയാണോ കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ടത്? ...പീസ്....പീസ്...

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, അധികം തൊഴിലാളികളെ കിട്ടുമെന്ന് അങ്ങ് തന്നെ സമ്മതിച്ചു. 900 വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങാൻ പോകുകയാണ്. മണ്ണാർക്കാട്ടേയ്ക്ക് വാഹനം വേണമെങ്കിൽ എഴുതിതന്നാൽ മതി, വാഹനം തരുന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ വാഹനം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ഇപ്പോൾ വാഹനവുമില്ല, തൊഴിലാളിയുമില്ല.

എന്നാൽ തൊഴിലാളി ഇവിടെത്തന്നെ ഉണ്ട്. അതിനുള്ള പരിഷ്കരണങ്ങളാണ് ഇപ്പോൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഒരൊറ്റ തൊഴിലാളിയെയും പിരിച്ചുവിടാതെ എത്ര തൊഴിലാളികൾ ഇവിടെ അധികമുണ്ടോ, അത്രയുംപേർക്കുവേണ്ടി ഇപ്പോൾ 900 വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങാൻ പോകുകയാണ് (850 ബസ്സും 50 സ്കാനിയ ബസുകളും). മുദ്രാവാക്യം വിളിക്കുന്നത് വിവരക്കേടുകൊണ്ടാണ് എന്നല്ലാതെ എനിക്ക് ഒന്നും പറയാനില്ല.

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ ഏകീകരണം കൊണ്ട് ലക്ഷ്യമിടുന്നത് ശമ്പളത്തിനനുപാതികമായ സേവനമാണെന്ന് അങ്ങ് നൽകിയ ഉത്തരത്തിൽ പറയുന്നുണ്ട്. നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽ വിദ്യാർത്ഥികളിൽനിന്ന് അഡ്വാൻസായി ചാർജ് വാങ്ങാറുണ്ട്. അതിന്റെ അർത്ഥം അതിനെ വരുമാനമായി നമ്മൾ കണക്കാക്കുന്നില്ല എന്നാണ്. അങ്ങനെവരുമ്പോൾ ആ റൂട്ടിൽ കളക്ഷൻ കുറയും. അത് തീർച്ചയായും ജീവനക്കാർക്കും ഡ്രൈവർമാർക്കും കണ്ടക്ടർമാർക്കും വിഷമമുണ്ടാക്കുന്ന കാര്യമാണ്. മറ്റൊന്ന്, കാസർഗോഡ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോയിലേയ്ക്ക് അയച്ച 10 ബസ്സുകളിൽ അഞ്ചെണ്ണം സുൽത്താൻ ബത്തേരിയിലേയ്ക്ക് കടത്തി. 5 എണ്ണം മഴയും വെയിലുമേറ്റ് അവിടത്തെ ഡിപ്പോയിൽ കിടക്കുകയാണ്. കാസർഗോഡ് 57 കണ്ടക്ടർമാരുടെയും 57 ഡ്രൈവർമാരുടെയും ഒഴിവുണ്ട്. \*\*\*

\* ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുടെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം രേഖയിൽ നിന്നും നീക്കം ചെയ്തു.

അങ്ങ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിക്കുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, \*\*\*

മി. സ്റ്റീക്കർ: പ്ലീസ്.....പ്ലീസ്.....\*\*\*

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, \*\*\*

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, \*\*\* ബഹുമാനപ്പെട്ട നെല്ലിക്കുന്ന്, അങ്ങ് പറഞ്ഞു വണ്ടികൾ വെറുതെ കിടക്കുന്നു, ജോലിക്കാരില്ല എന്ന്. അങ്ങ് എഴുതിത്തരാമെങ്കിൽ തീർച്ചയായും അടിയന്തരമായ നടപടി അക്കാദ്യത്തിൽ സ്വീകരിക്കും.

മി. സ്റ്റീക്കർ: പ്ലീസ്.....പ്ലീസ്..... ഇതൊന്നും രേഖയിലുണ്ടാകില്ല.\*\*\*

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായത്തിന്റെ

പ്രതിസന്ധിയെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. അത് കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ചോദ്യങ്ങളും ചർച്ചകളുമാണ് ഇവിടെ പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. ഗവൺമെന്റടുത്ത എല്ലാ നടപടികളും തീർച്ചയായും, കേരളത്തിലെ എല്ലാപേരും അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായം ഇപ്പോൾ നന്നായില്ലെങ്കിൽ ഇനി അത് നന്നാകുകയില്ല എന്നൊരു

അവസ്ഥയുണ്ട്. ഇവിടെ സൂശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് പ്രതിപാദിക്കുകയുണ്ടായി. എന്താണ് ഈ സൂശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട്; അതിന്റെ സമ്പൂർണ്ണമായ റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണോ ഇപ്പോൾ നടപടികൾ എടുക്കുന്നത്. സൂശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ പറയാൻ ഇടയുള്ളതായി ഞാൻ ഊഹിക്കുന്നത്, ആ വ്യവസായത്തിലെ മുഴുവൻ തൊഴിലാളികളെയും വിശ്വാസത്തിലെടുത്തിട്ടുവേണം ഈ വ്യവസായം പുനഃസംഘടിപ്പിക്കാൻ എന്നാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റ് ഇതെല്ലാം പറയുമ്പോൾ അവിടെ ഒരു സൂചനാ പണിമുടക്ക് നടത്തിയ എ.ഐ.റ്റി.യു.സി. തൊഴിലാളികളെ കൂട്ടത്തോടെ സ്ഥലം മാറ്റുകയും നേതാക്കന്മാരുടെ പേരിൽ കേസ് എടുക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അത് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ നയമല്ല, അത് പുനഃപരിശോധിക്കണം. തൊഴിലാളികളെ വിശ്വാസത്തിലെടുത്തുകൊണ്ട് ട്രാൻസ്ഫോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുവാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണോ?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, തൊഴിലാളികളെ മാറ്റി എന്നുള്ളത് ശരിയാണ്.

ആ മാറ്റിയ തൊഴിലാളികളെ മുഴുവൻ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും reinstate ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സസ്പെന്റ് ചെയ്തവരെ, ജയിലിൽ പോയവർക്ക് ജാമ്യം വേണ്ട, ഞങ്ങൾ ഇവിടെ

കിടന്നോളാം എന്നു പറഞ്ഞ് പ്രശ്നമുണ്ടാക്കിയതുകൊണ്ടാണ്, ആ പ്രശ്നം രണ്ടുമൂന്നു ദിവസത്തിനകം പരിഹരിക്കുന്നതാണ്. അങ്ങ് സുശീൽ ചെന്ന റിപ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് ചോദിച്ചു. അതിന്റെ പൂർണ്ണരൂപത്തിലുള്ള റിപ്പോർട്ട് ലഭിച്ചിട്ടില്ല; പ്രിലിമിനറി റിപ്പോർട്ടാണ് ലഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. പക്ഷേ വളരെ എഫക്ടീവാണ്. ഇപ്പോൾത്തന്നെ 78 ശതമാനം ആയിരുന്ന ഫ്ലീറ്റ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ 87 ശതമാനമായി ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്. ഇത് പരീക്ഷണമല്ലേ; എല്ലാപേരുംകൂടി സഹകരിച്ചാൽ തീർച്ചയായും ഞാൻ മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ഉറപ്പു കൊടുത്തതുപോലെ അടുത്ത വർഷം ഈ സമയത്ത് കൈ നീട്ടാതെ ആരടയം കാൾ കടം വാങ്ങാതെ ഈ പ്രസ്ഥാനവുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള ഉറച്ച വിശ്വാസമാണ് എനിക്കുള്ളത്. അതിന് തൊഴിലാളികൾ സഹകരിക്കണം.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പണിമുടക്കിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു പ്രത്യേക പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണെന്ന് എല്ലാപേർക്കും അറിയാം. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവിടെയുള്ള തൊഴിലാളി യൂണിയനുകളൊക്കെ നല്ല സഹകരണം നൽകിക്കൊണ്ടുള്ള അന്തരീക്ഷമാണ് ഉയർന്നുവരുന്നത്. അതിൽ ഭരണപക്ഷ-പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ നല്ലതുപോലെ തന്നെ അതിന്റെ പുനരുദ്ധാരണത്തിന്

സഹായിക്കുന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്. അത്തരമൊരു ഘട്ടത്തിൽ സാധാരണനിലയ്ക്ക് തൊഴിലാളി പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിൽ ഈയൊരു പ്രത്യേക സ്ഥാപനത്തിൽ പണിമുടക്ക് പോലെയുള്ളതോ മറ്റുതരത്തിലുള്ളതോ ആയ കാര്യങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് പ്രധാനപ്പെട്ട സംഘടനകളെല്ലാം പ്രത്യേകമായിത്തന്നെ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നുള്ള ഒരു അഭ്യർത്ഥന ഈ ഘട്ടത്തിൽ നടത്തുന്നു.

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് പരമാവധി ശരിയാണ്. പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള യൂണിയനുകളും വളരെ ആത്മാർത്ഥമായി സഹകരിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ എ.ഐ.റ്റി.യു.സി.-ക്കെതിരായി നടത്തിയ നടപടി വളരെയധികം തെറ്റിദ്ധാരണാജനകമായ ഒരു സാഹചര്യത്തിലാണെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. ഇപ്പോൾ അവർ സെക്രട്ടേറിയറ്റിനു മുമ്പിൽ സമരം ചെയ്യുകയാണ്. ആ സമരം അവസാനിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടി അങ്ങ് സ്വീകരിക്കുമോ; അതോടൊപ്പംതന്നെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ശമ്പളം കിട്ടുന്നില്ല, പെൻഷനും കിട്ടുന്നില്ല. എ.ഐ.റ്റി.യു.സി.-യെ സെക്രട്ടേറിയേറ്റ് പടിക്കൽ ഒരു സമരത്തിലേയ്ക്ക് നയിച്ച സാഹചര്യം സർക്കാർ ഇടപെട്ട് ഒഴിവാക്കുമായിരുന്നില്ലേ.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.

ലാഭത്തിലാകണമെന്നുള്ള സ്വപ്നം നമ്മുടെയെല്ലാം ആഗ്രഹമാണ്. എല്ലാവരും ഇവിടെ യൂണിയന്റെ കാര്യങ്ങളൊക്കെ പറഞ്ഞു. ഏത് യൂണിയനായാലും ഇവരുടെ ചിലകാര്യങ്ങളിലുള്ള അനാവശ്യമായ ഇടപെടലുകളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പിന്നോട്ട് നയിക്കുന്നതെന്നാണ് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നത്. എനിക്ക് വലിയ പ്രയാസമുള്ള ഒരു കാര്യമുണ്ട്. ആലുവ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് സ്റ്റാന്റിന്റെ നവീകരണത്തിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞവർഷത്തെ എം.എൽ.എ. അസറ്റ് ഫണ്ടിൽനിന്ന് 5 കോടി രൂപ ഞാൻ കൊടുത്തു. ആ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് സ്റ്റാന്റ് വലിയ ശോചനീയാവസ്ഥയിലാണ്. ആ തുക കൊടുത്ത് ഒരു വർഷമായിട്ടും അത് പാസ്സാക്കിയെടുക്കാനോ അതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടിയെടുക്കാനോ തിരുവനന്തപുരം ഓഫീസിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകൾ തയ്യാറായില്ല. അവിടത്തെ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിന് ഒരു വർഷംകൊണ്ട് ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്ത ഈ വർക്ക്, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ യോഗം വിളിച്ചുചേർത്ത്, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-ക്ക് കൈമാറുന്ന സാഹചര്യമാണുണ്ടായത്. ഇങ്ങനെയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ വെച്ചുകൊണ്ടിരുന്നാൽ നമ്മുടെ സ്വപ്നം ഒരു കാരണവശാലും സഫലമാകാൻ പോകുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇടപെട്ട് ഇങ്ങനെയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ കർശന



നടപടിയെടുത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭത്തിലാക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ഇവിടെ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ.....

മി. സ്വീക്കർ: പ്ലീസ്....പ്ലീസ്..... മതിയാക്കൂ.... അങ്ങ് ചോദ്യം

ചോദിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നവരെല്ലാം ഇങ്ങനെയുള്ള രീതി സ്വീകരിച്ചാൽ

എങ്ങനെയാണിത് നടത്തിക്കൊണ്ട് പോകാൻ സാധിക്കുക. എല്ലാവരും

ഇങ്ങനെയൊരു നിലപാട് സ്വീകരിച്ചാൽ എങ്ങനെയാണ്?

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷം നിങ്ങൾ

പ്രതിപക്ഷത്തിരുന്നപ്പോൾ ഇവിടെ സരിത വിഷയമുണ്ടായപ്പോൾ സരിതയുടെ

പേരുപറഞ്ഞ് ചോദ്യം ചോദിച്ച ആളുകളാണ് ഇന്ന് ഇതിനെ വിമർശിക്കുന്നത്.

നിങ്ങൾ മൂന്നുപേരും അന്നുണ്ടായിരുന്നില്ല. ....(മൈക്ക് ഓഫ്).... ....(ബ്രഹ്മളം).....

മി. സ്വീക്കർ: പ്ലീസ്....പ്ലീസ്... മന്ത്രി മറുപടി പറയൂ. ....(ബ്രഹ്മളം)..... ഒരു

മണിക്കൂർ ചോദ്യോത്തര വേളയിൽ പരമാവധി ചോദ്യവും ഉപചോദ്യവും

ചോദിക്കാനുള്ള അവസരം ഒരുക്കണം. ....(ബ്രഹ്മളം)..... അദ്ദേഹം ചോദ്യം

ചോദിച്ചുകഴിഞ്ഞു. നിങ്ങൾ ഇരിക്കൂ.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, ചോദ്യം ചോദിക്കുന്ന സമയത്ത് ഇങ്ങനെ

മൈക്ക് ഓഫ് ചെയ്യുന്ന രീതി ഒരിക്കൽപ്പോലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ....(ബ്രഹ്മളം).....

മി. സ്പീക്കർ: അദ്ദേഹം ചോദ്യം ചോദിച്ചുകഴിഞ്ഞല്ലോ. ....(ബഹളം).....

ഇതൊന്നും ശരിയല്ല. പ്ലീസ്...പ്ലീസ്....ഇരിക്കൂ. ....(ബഹളം).... അദ്ദേഹം ചോദ്യം ചോദിച്ചുകഴിഞ്ഞ് ചോദ്യവുമായി ബന്ധമില്ലാത്ത പ്രസംഗം നടത്തിയതുകൊണ്ടാണ് മൈക്ക് ഓഫ് ചെയ്തത്. ....(ബഹളം).... സഭാ നടത്തിപ്പിൽ ചെയറിന്റെ അഭിപ്രായങ്ങൾ പാലിക്കാനുള്ള സാമാന്യ മര്യാദയുണ്ട്. പ്ലീസ്...പ്ലീസ്....ഇതൊന്നും ശരിയല്ല. ....(ബഹളം)... അങ്ങ് ഉത്തരം പറയൂ. ....(ബഹളം)... എല്ലാ ചട്ടലംഘനങ്ങൾക്കും നോക്കുകയ്ക്കായി ചെയർ ഇരിക്കണമെന്നാണോ?

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, അപ്പറന്തുനിന്നും ചോദ്യം ചോദിക്കുമ്പോൾ ഇങ്ങനെ ചെയ്യാറുണ്ടോ?

മി. സ്പീക്കർ: അപ്പറന്തുനിന്ന് ചോദിക്കുമ്പോഴും ചെയർ പറയാറുണ്ട്. .... (ബഹളം)...

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, ഇതുവരെ അങ്ങനെ ചെയ്തിട്ടില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: കഴിഞ്ഞ ഏതാനും ദിവസമായി ഞാൻ പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, സാധാരണ ഗതിയിൽ ഒരു അംഗം ചോദ്യം ചോദിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ അതിനിടയിൽ വെച്ച് ഒരിക്കലും

മൈക്ക് ഓഫ് ചെയ്യാറില്ല. ....(ബഹളം)...

മി. സ്പീക്കർ: അദ്ദേഹം ചോദ്യം ചോദിച്ചുകഴിഞ്ഞിരുന്നു.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, അത് ശരിയായ നടപടിയല്ല. ചോദ്യം ചോദിക്കുക എന്നുള്ളത് മെമ്പറുടെ അവകാശമാണ്. ആ അവകാശത്തെ അങ്ങ് ദയവായി ഹനിക്കരുത്.

മി. സ്പീക്കർ: ചെയർ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവിനെ ഓർമ്മപ്പെടുത്തുന്നത്, ഈ ഫ്ലോറിൽ നാലോ അഞ്ചോ ചോദ്യങ്ങളെങ്കിലും ഒരു ദിവസം വരണ്ടേ; എല്ലാവരുടേയും ഉപചോദ്യങ്ങൾക്ക് അവസരം കൊടുക്കണ്ടേ? ഉപചോദ്യത്തിന് കൈ ഉയർത്തി എഴുന്നേറ്റ് നിൽക്കുന്ന ഇരുപക്ഷത്തേയും അംഗങ്ങൾ ദീർഘമായി പ്രസംഗിക്കാൻ തുടങ്ങിയാൽ അത് എങ്ങനെ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയും. പ്രസ്താവനകളും വ്യാജോക്തികളും ആരോപണങ്ങളും ഉന്നയിക്കാനുള്ള ഒരവസരമായി ഇത് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുമോ? ദയവായി സഹകരിക്കണം. ബ്രീഫായി ചോദ്യം ചോദിക്കുക, ഉത്തരം പറയുക. അപ്പോൾ എല്ലാവർക്കും അവസരം ലഭിക്കും. ചെയർ എല്ലാവരോടും പറയുന്നുണ്ട്. ആർക്കും പ്രത്യേക അനുവാദമില്ല. പ്ലീസ്.....പ്ലീസ്.....

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത്

ശരിയാണ്. എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിൽ ചില തകരാറുകളുണ്ടായിരുന്നത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു എന്നമാത്രമല്ല അവരെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന ഇ.ഡി. സിസ്റ്റമൊക്കെ എടുത്തുകളഞ്ഞിട്ട് ജനറൽ മാനേജർ, അസിസ്റ്റന്റ് ജനറൽ മാനേജർ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിച്ച് അതിന് അഡ്വർടൈസ്മെന്റും നടത്തി വളരെ സമർത്ഥന്മാരായ എഞ്ചിനീയറിംഗ് ബിരുദമുള്ളവരെയെല്ലാം നിയമിക്കാനുള്ള നടപടി ഈ മാസം 30-ാം തീയതിക്കുമുമ്പുണ്ടാകും. അതിനുശേഷം അങ്ങയുടെ പ്രശ്നത്തിന് അടിയന്തര പരിഹാരമുണ്ടാക്കുന്നതിന് തീർച്ചയായും ഞാൻ തന്നെ മുൻകൈ എടുക്കാം.

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ

ലാഭത്തിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി തൊള്ളായിരത്തോളം പുതിയ ബസുകൾ ഇറക്കുന്നുവെന്ന് പറയുന്നത് ഏറ്റവും സന്തോഷകരമായ കാര്യമാണ്. പുതിയ ബസുകൾ ഇറക്കുന്നതോടൊപ്പം ജീവനക്കാരുടെ കാര്യം കൂടി ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നിലവിലുള്ള പല ഡിപ്പോകളിലും ആവശ്യത്തിന് യൂണിറ്റ് ഓഫീസർമാരില്ല. എ.ടി.ഒ.-മാരും ഡി.ടി.ഒ.-മാരുമില്ല. മതിയായ യോഗ്യതയുള്ള ആളുകളുണ്ടായിട്ടും ഇവരെ നിയമിക്കുന്നില്ല. നിയമിക്കപ്പെടേണ്ട യൂണിറ്റ് ഓഫീസർമാരെ നിയമിക്കണമെന്ന്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ബോർഡ് ഓഫ് ഡയറക്ടേഴ്സ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ആ തീരുമാനം നാളിതുവരെ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല. അത് നടപ്പിലാക്കുന്നത് എന്തുകൊണ്ടാണ്; എ.ടി.ഒ.-മാരേയും ഡി.ടി.ഒ.-മാരേയും നിയമിക്കാൻ ശ്രദ്ധചെലുത്തുമോ?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, കേരളത്തിൽ 14 ജില്ലകളാണുള്ളത്. 14 ജില്ലാ ആസ്ഥാനത്ത് 14 ഡി.ടി.ഒ.-മാർ മതി. ഇപ്പോൾ 56 പേരുണ്ട്. ഒരു എ.ടി.ഒ.-ക്ക് ലഭിക്കുന്നതിന്റെ രണ്ട് ഇരട്ടി ശമ്പളമാണ് അവർക്ക് കിട്ടുന്നത്. ഇതെല്ലാം പരിശോധിച്ച് അതിനാവശ്യമായ അറേഞ്ച്മെന്റ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതിൽ ചില വാസ്തുവങ്ങളുണ്ട്. അതെല്ലാം ഉടൻതന്നെ പരിഹരിക്കും.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, സർക്കാരിന്റെ ഒരു ജോലി പൂർത്തീകരിക്കാനാണ് സാധാരണ ഫോളോ അപ്പ് വേണ്ടിവരുന്നത്. പാലക്കാട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോ ഇടിഞ്ഞ് പൊളിഞ്ഞ് വീഴാറായെന്ന് നിരന്തരം വാർത്തകൾ വന്നതിന്റെ ഫലമായി അപകടം ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി അത് അവിടെനിന്ന് മാറ്റാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ആദ്യത്തെ കെട്ടിടം പൊളിച്ചുമാറ്റുകയും ചെയ്തു. പുതിയ കെട്ടിടം പണിയാനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഫണ്ട് പോരാഞ്ഞിട്ട് എം.എൽ.എ. അസറ്റ് ഡെവലപ്മെന്റ് ഫണ്ടും അനുവദിച്ചു. അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ്

സാങ്ഷനും ടെക്നിക്കൽ സാങ്ഷനും ആയി. അതിന് തറക്കല്ലും ഇട്ടു. എല്ലാ നടപടിക്രമങ്ങളും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടും ഇതുവരെ ആ പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കാൻ പോലും കഴിയുന്നില്ലെന്നുള്ള ഏറ്റവും വേദകരമായ സാഹചര്യമാണുള്ളത്. മഴയും വെയിലുമൊക്കെ യാത്രക്കാർ നേരിടുന്നുണ്ട്. ജനപ്രതിനിധികളെന്ന നിലയിൽ അതിന്റെ പഴി മുഴുവൻ ഞങ്ങൾ കേൾക്കുകയാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കഴിഞ്ഞ സഭയിൽ ഒരു സബ്മിഷൻ ഉന്നയിച്ചതിന് അങ്ങ് മറുപടി തന്നു. L1 മാറി L2 കൊടുക്കാനായി ധനകാര്യ വകുപ്പിലേയ്ക്ക് അയച്ചിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ഇപ്രാവശ്യത്തെ സബ്മിഷനിലും പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ വർക്ക് എന്നാണ് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുക? ഇതുസംബന്ധിച്ച് അവിടത്തെ ജനങ്ങളോ ജനപ്രതിനിധികളോ ഒരു തെറ്റും ചെയ്തിട്ടില്ല. ഒരു സൊസൈറ്റി ഓഫീസിന്റെ പേരുപറഞ്ഞ് കുറേക്കാലം പ്രവർത്തനം നടത്താൻ അനുവദിക്കാതിരുന്നു. സോണിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞ് കുറേക്കാലം മുടങ്ങിക്കിടന്നു. ഞങ്ങൾ ഇടപെട്ട് അതൊക്കെ ശരിയാക്കിയതാണ്. ഇപ്പോൾ ഒരു തടസ്സവുമില്ല. പക്ഷേ ഇത് തുടങ്ങുന്ന സമയമായപ്പോഴേയ്ക്കും ഈ റേറ്റിന് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ലെന്നുപറഞ്ഞ് കരാറുകാരൻ പിന്മാറി. അടുത്ത കരാറുകാരന് കൊടുക്കാൻ ഡയറക്ടർ ബോർഡ് തീരുമാനമെടുത്തു. ആ തീരുമാനം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കത്തയച്ചു എന്നുള്ള മറുപടി കഴിഞ്ഞ സഭയിലും ഈ

സഭയിലും ഞങ്ങൾക്ക് ലഭിച്ചു. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്തും ഞാൻ ശ്രമിച്ചതാണ്. ഇപ്പോൾ ഇതുവരെ എത്തിച്ചു. ഈ വർക്ക് എന്നത്തേയ്ക്ക് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും; ജനങ്ങൾ വെയിലും മഴയും കൊള്ളുന്നത് എന്ന് അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിയും?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: സർ, തീർച്ചയായും അതിന് അടിയന്തരമായ നടപടിയുണ്ടാകുന്നതാണ്. L1 കഴിഞ്ഞ് L2-ന് കൊടുക്കണമെങ്കിൽ അപ്പോഴും ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ ക്ലിയറൻസ് വേണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അതിനുവേണ്ടി അയച്ചിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് ഇക്കാര്യം എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്. അടിയന്തരമായി അതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ എനിക്ക് കഴിയും. അതിന് ഞാൻ ശ്രമിക്കാമെന്ന് ഉറപ്പ് നൽകുന്നു.

**ഗ്രാമീണ റോഡ് സംരക്ഷണം വനിതാ സ്വാശ്രയസംഘങ്ങളെ ഏല്പിക്കൽ**

(\*272) ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ:

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി:

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു:

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷ ക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനവും

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ഗ്രാമീണറോഡ് സംരക്ഷണം, അറ്റകുറ്റപ്പണി എന്നിവ വനിതാ സ്വാശ്രയ സംഘങ്ങളെ ഏല്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച കേന്ദ്രസർക്കാർ നിർദ്ദേശം ഏത് രീതിയിലാണ് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും ഈ വിഷയത്തിൽ എപ്രകാരമാണ് പ്രവർത്തനം മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ താല്പര്യപ്പെടുന്നതെന്നും വ്യക്തമാക്കാമോ ;

(ബി) ഇതുസംബന്ധിച്ച് പത്താൻപത് സംസ്ഥാനങ്ങൾ പ്രത്യേക നയം രൂപീകരിച്ചതായ വാർത്ത ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ ?

തദ്ദേശ സ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷ ക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ): സർ,

(എ) ഈ വിഷയം സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങളൊന്നുംതന്നെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. എന്നാൽ ഉത്തരാഖണ്ഡ് സംസ്ഥാനത്ത് അന്താരാഷ്ട്ര തൊഴിൽ സംഘടനയുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ PMGSY റോഡുകളുടെ പാർശ്വഭാഗങ്ങളിലെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ വനിതാ സ്വാശ്രയ സംഘങ്ങളെ ഏല്പിച്ചിട്ടുള്ളതുപോലെ കേരളത്തിലും ആ രീതി അവലംബിക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യത പരിശോധിച്ചുവരുന്നു.



(ബി) ഇല്ല. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേക നയം രൂപീകരിച്ച് 28.12.2016-ലെ ജി.ഒ. (എം.എസ്. ) 197/2016/ത.സ്വ.ഭ.വ. പ്രകാരം ഉത്തരവായിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ: സർ, റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. സംവിധാനം നിലവിലുള്ളപ്പോൾ ഗ്രാമീണ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ ചുമതല സ്വാശ്രയ സംഘങ്ങളെ (പ്രത്യേകിച്ച് വനിതാ സ്വാശ്രയ സംഘങ്ങളെ) ഏല്പിക്കുന്നത് ആ റോഡിന്റെ നിലവാരം കുറയുകയും ടെക്നിക്കലായി നന്നായി പണിതില്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ചീത്തപ്പേരുകൂടി അവർക്കുണ്ടാകാനുള്ള സാധ്യതയുമുണ്ട്. വനം വകുപ്പിൽ റെയ്ഞ്ച് ഓഫീസർമാരെ നിയമിക്കുമ്പോൾ അവർക്ക് കെട്ടിടവും റോഡും പണിയാനായി ഒരു ദിവസത്തെ പരിശീലനം കൊടുക്കാറുണ്ട്. ഒരു ദിവസത്തെ പരിശീലനം കൊണ്ട് ഇത് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന കാര്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് നല്ലൊരു ട്രെയിനിംഗ് കൊടുത്തതിനുശേഷം ഇത്തരം സ്വാശ്രയ സംഘങ്ങൾക്ക് കൊടുക്കാൻ പദ്ധതിയുണ്ടോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, PMGSY പദ്ധതിപ്രകാരം നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്ന റോഡുകൾക്ക് സർക്കാർ തന്നെയാണ് 5 വർഷം മെയിന്റനൻസ് നടത്തേണ്ടത്.

5 വർഷത്തിനുശേഷം അതിന്റെ പാർശ്വഭാഗങ്ങൾ നന്നാക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങളാണ് വനിതാ സ്വാശ്രയ സംഘങ്ങൾക്ക് നൽകുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾത്തന്നെ കുടുംബശ്രീ അറുപത്തി രണ്ടോളം ലേബർ കൺസ്ട്രക്ഷൻ സൊസൈറ്റികൾ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 46 എണ്ണം പ്രവർത്തനക്ഷമമാണ്. അവർക്ക് 52,87,186/- രൂപയുടെ പ്രവൃത്തികൾ ഇതിനകം അവാർഡ് ചെയ്യുകഴിഞ്ഞു. കുടുംബശ്രീയുടെ ഇത്തരം കൺസ്ട്രക്ഷൻ സൊസൈറ്റികൾക്ക് നല്ല പരിശീലനം നൽകി ഡെവലപ് ചെയ്ത് കൊണ്ടുവരിക എന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഗ്രാമീണ മേഖലകളിലെ ദാരിദ്ര്യ നിർമ്മാർജ്ജനത്തിന്റെ കൂടി ഭാഗമായിട്ടാണ് PMGSY പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നത്. തീർച്ചയായും അത് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ സ്ത്രീകൾക്ക് ലഭ്യമാക്കുക എന്നുള്ളതാണ് ഇതിലൂടെ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ: സർ, തൊഴിലുറപ്പുകാർക്കും ഈ പരിശീലനം കൊടുക്കാം. അവരും റോഡിന്റെ പാർശ്വഭാഗങ്ങൾ വൃത്തിയാക്കുന്നതിലുംമറ്റും മിടുക്കരാണ്. PMGSY മാത്രമല്ല ഒരു കിലോമീറ്റർ മുതൽ ഒന്നര കിലോമീറ്റർ വരെ ദൈർഘ്യമുള്ള പഞ്ചായത്ത് റോഡുകളുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒരു

കാര്യമാണിത്. ലൈഫ് പദ്ധതി വന്നതോടുകൂടി പഞ്ചായത്തിന് ധാരാളം പണം അതിനുവേണ്ടി മാറ്റിവയ്ക്കേണ്ട ഒരു സാഹചര്യം വരുമ്പോൾ പഞ്ചായത്തിന്റെ പ്ലാൻ ഫണ്ടിൽനിന്നും റോഡുകൾ പണിയാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സാഹചര്യമുണ്ട്. ഒരു പഞ്ചായത്ത് മെമ്പർക്ക് തന്റെ വാർഡിലെ റോഡുകൾ പൂർണ്ണമായും ടാർ ചെയ്യാനോ പരിഷ്കരിക്കാനോ മെയിന്റനൻസ് ചെയ്യാനോ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമുള്ളതുകൊണ്ട് ഒരു കിലോമീറ്റർ, മൂക്കാൽ കിലോമീറ്റർ അല്ലെങ്കിൽ 15 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് മുകളിൽ ടാറിംഗ് വേണ്ടിവരുന്ന റോഡുകളെല്ലാം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യിലേയ്ക്ക് കൈമാറിയാൽ വർഷാവർഷം അവർക്ക് കിട്ടുന്ന പണത്തിൽനിന്നും ഇത് മെയിന്റനൻസ് നടത്താൻ കഴിയും. ഇക്കാര്യത്തിൽ വികേന്ദ്രീയാസൂത്രണം തകർക്കുന്നുവെന്ന ചിന്തയുടെ കാര്യമില്ല. കാരണം കാര്യം നടക്കാതെ വരുമ്പോൾ ജനങ്ങൾ പ്രതിഷേധിക്കും. അതുകൊണ്ട് പഞ്ചായത്തുകൾക്കും ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾക്കും ഇത് മെയിന്റൻസ് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്ന കാര്യം മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഇത്തരത്തിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യിലേയ്ക്ക് റോഡ് കൈമാറാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ : സർ, ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ 'ഒറ്റത്തവണ നന്നാക്കൽ'

എന്നുള്ള പദ്ധതി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ആദ്യമായിട്ട് നടപ്പിലാക്കുന്നത് ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് ധനകാര്യമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്തു തന്നെയാണ്. അത്തരത്തിൽ ഇനി ഏതെങ്കിലും റോഡുകൾ 'ഒറ്റത്തവണ നന്നാക്കൽ' പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ടോ എന്നുള്ള കാര്യം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമായി ആലോചിച്ച് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ അന്തിമ തീരുമാനം എടുക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ.

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണകുട്ടി: സർ, 2016 ജനുവരിയിൽ കേന്ദ്രസർക്കാർ പുറത്തിറക്കിയ ഗ്രാമീണ റോഡുകളിലെ പരിഹാരത്തിനുള്ള മാർഗ്ഗരേഖ പ്രകാരം എല്ലാ ജില്ലകളിലും ബ്ലോക്ക് അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ ഒരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കണമെന്നും ഇത് ഡിജിറ്റൽ ഫോമിലാക്കണമെന്നും ഉപഗ്രഹ സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്തോടുകൂടി ഓരോ റോഡിനും കോഡിംഗ് നടത്തി സൂക്ഷിക്കണമെന്നുമുള്ള നിർദ്ദേശം പൂർത്തീകരിക്കാൻ എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് ഇന്നേ വരെ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്; ഇനി എന്തൊക്കെ ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു? കൂടാതെ ലോകബാങ്ക് സഹായത്തോടെ നടപ്പാക്കുന്ന പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ 'ഗ്രാമീണറോഡ് വികസന പദ്ധതി' മാതൃകയിൽ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ 'ഗ്രാമീണ റോഡ് വികസന പദ്ധതി' പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ട്. ഇതേ മാതൃകയിൽ നമ്മുടെ

സംസ്ഥാനത്ത് ലോകബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി മുഖ്യമന്ത്രി 'ഗ്രാമീണ റോഡ് വികസനപദ്ധതി' നടപ്പിലാക്കാൻ തദ്ദേശസ്വയംഭരണവകുപ്പ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ : സർ, ഗ്രാമീണ റോഡുകളെ സംബന്ധിക്കുന്ന വ്യക്തമായിട്ടുള്ള വിവരം, അതിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥ ഇതൊക്കെ എങ്ങനെയാണെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തിയായി വരികയാണ്. പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ പേരിലുള്ള ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണം പോലെ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ പേരിൽ ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണം നയപരമായിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന ഫണ്ട് നല്ല സംവിധാനത്തിലാണ് കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത് വേണോ വേണ്ടയോ എന്ന് നയപരമായിട്ട് നമുക്ക് തീരുമാനിക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണ: സർ, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ സ്വാതന്ത്ര്യം സമ്പാദിച്ച് വളരെ വർഷങ്ങൾക്കുശേഷം റോഡ് നിർമ്മാണത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള അനുഭവങ്ങൾ ഓരോ എം.എൽ.എ.യുമായും ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ ഒരു സെന്റർ ഉണ്ടാക്കാൻ 50 ലക്ഷം രൂപ വേണമായിരുന്നു. എവിടെ നിന്നോ ഒരു കോൺട്രാക്ടർ അത് ഏറ്റെടുത്തു.

ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ മന്ത്രിയായിരുന്ന അവസരത്തിലാണ് ഇതുണ്ടായത്. നാട്ടുകാരൊക്കെ പ്രക്ഷോഭത്തിലായി. ഇവിടുത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, ഗ്രാമീണ റോഡായാലും ഏത് റോഡായാലും ഏൽപ്പിക്കുന്നവർ മര്യാദയ്ക്ക് ജോലി എടുക്കുന്നില്ല. ഞാൻ ഒരു സഹകരണസംഘം പ്രവർത്തിക്കുന്ന പ്രദേശത്തുള്ളതാണ്. ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ തുടങ്ങി ഇന്ന് ഇൻഡ്യയ്ക്ക് അഭിമാനമാകുമാറ് വിദേശരാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നുവരെ (ഏഷ്യൻ, ആഫ്രിക്കൻ രാജ്യങ്ങളിൽ) സംഘങ്ങൾ വന്ന് ഊരാളുകൾ ലേബർ കോൺട്രാക്ട് സൊസൈറ്റി എങ്ങനെ പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നു. ഗ്രാമീണറോഡുകൾ നിർമ്മിച്ച് അവിടെനിന്ന് വലുതായി ഇന്ന് ഇൻഡ്യയിലെ കുത്തകക്കാരോട് കോംപീറ്റ് ചെയ്യാൻ പറ്റുന്ന സ്ഥാപനമായി അത് വളർന്നിരിക്കുന്നു. അതിനൊക്കെ കാരണം അത് തകർന്ന ഘട്ടത്തിൽ ഇന്നത്തെ ലീഡർഷിപ്പിന്റെ ആളുകൾ അതിന് നേതൃത്വം കൊടുത്തതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ്. തൊഴിലാളികളാണ് അതിന്റെ ഡയറക്ടർമാർ. ഗ്രാമീണ റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ എന്റെ ഏരിയയിലുള്ള ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ വേറെയാരെങ്കിലും ഏറ്റെടുത്തിട്ട് ആ ഗ്രാമീണ റോഡുകൾക്ക് കേടുവന്നാൽ ചീത്ത കേൾക്കുന്നത് എം.എൽ.എ.യാണ്. ഏതെങ്കിലും ഒരു കോൺട്രാക്ട് എടുത്തിട്ട് അതിന്റെ പണി മോശമായാൽ എം.എൽ.എ.യാണ് അതിന്റെ

ആക്ഷേപമുണ്ടാകുന്നത്. ഇപ്പോൾ കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലും വടകര, കോയിലാണ്ടി നിയോജക മണ്ഡലങ്ങളിലെ എം.എൽ.എ.മാരായ എനിക്കും ശ്രീ. ദാസനും, ഞങ്ങൾക്ക് രണ്ടുപേർക്കും മര്യാദയ്ക്ക് നടക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. കാരണം രാവിലെ തുടങ്ങി പാതിരാവരെ മോറാട് റോഡിന്റെ രണ്ടുഭാഗങ്ങളിലും വാഹനങ്ങൾ നിർത്തിയിട്ടിരിക്കുകയും ആക്സിഡന്റുകൾ ഉണ്ടാകുന്നതും പതിവാണ്. ഞാൻ പറയുന്നത്, റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ പ്രാദേശിക റോഡായാലും ഏത് റോഡായാലും കൃത്യസമയത്ത് റോഡിന്റെ പണി തീർക്കണം. അത് ഏറ്റെടുക്കാത്തവരെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള തകരാറുണ്ടാക്കി അവർ ഈ മേഖലയിലേയ്ക്ക് വരാതിരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ ഉണ്ടാക്കണം. അതിന് ബ്ലോക്ക് ലിസ്റ്റോ ഏതായാലും തരക്കേടില്ല. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്, കേരളത്തിൽ വളരെ നല്ല നിലയിൽ പ്രവർത്തിച്ച് വിജയിച്ച സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുണ്ട്. ചിലത് തട്ടിപ്പായി പരാജയപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടാകും. അതുകൊണ്ട് അതുപോലുള്ള സഹകരണസംഘങ്ങളോ വനിതാ സഹകരണസംഘങ്ങളോ ഉണ്ടെങ്കിൽ, സത്യസന്ധമായി പ്രവർത്തിക്കുമെങ്കിൽ അത് അവർക്ക് കൊടുക്കുക. അതെല്ലാം ആരംഭിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ തന്നെ മുക്കാൽ ഭാഗവും കൊള്ളയടിച്ചു കൊണ്ടുപോകുന്നവരാണെങ്കിൽ അവരെ ഒഴിപ്പിക്കുക. അതാണ് നമ്മൾ

പ്രധാനമായി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടത്. സഹകരണപ്രസ്ഥാനങ്ങൾ വളരെ ന്യായമാണ്. പ്രാദേശിക നിലവാരത്തിലുള്ള സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ വന്നാൽ അതിനെ സഹായിക്കണം.

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ : സർ, ഊരാളുങ്കൽ സൊസൈറ്റി ഒന്നേയുള്ളൂ.

സമാനമായിട്ടുള്ള സൊസൈറ്റികൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ രൂപംകൊണ്ട് പ്രവർത്തിച്ചാൽ തീർച്ചയായും കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അഭിമാനകരമായിട്ടുള്ള ഒരു നേട്ടത്തിലേയ്ക്ക് നയിക്കും. സാമൂഹിക പ്രതിബദ്ധതയില്ലാത്ത ചില ആളുകൾ റോഡുകളുടെ പണിയെടുത്ത് യഥാസമയം പണിപൂർത്തിയാക്കാതെ വരുന്നത് ജനപ്രതിനിധികൾക്കും തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടാണ് വരുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ നിരന്തരമായി ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രവൃത്തികളിൽ വീഴ്ച വരുത്തുന്നവരെ ടെൻഡർ പ്രോസസ്സിൽനിന്ന് ഒഴിവാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് നമുക്കൊരുമിച്ച് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: സർ, നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ

കാലവർഷമായതോടുകൂടി പൊതുവെ തകരാറിലായിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളെല്ലാം ബി.എം.ബി.സി. ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് അത് ഏറെ



വർഷക്കാലം നിലനില്ക്കുകയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, ഗ്രാമീണ റോഡ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ബെയർഹൂട്ട് എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് ട്രെയിനിംഗ് നൽകി മരാമത്ത് പണി ചെയ്യണമെന്നാണ് പൊതുവേ ഒരു നിർദ്ദേശം വന്നിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ എത്ര നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിൽ ബെയർഹൂട്ട് എഞ്ചിനീയർമാരെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ : സർ, നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അങ്ങനെ നിയമിക്കാൻ കഴിയില്ല. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിവിധഭാഗങ്ങളിൽ ഇതിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ക്രമീകരണങ്ങൾ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിൽ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്ക് ലഭിക്കുന്ന പദ്ധതിവിഹിതം മേഖലാവിഭജന നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി വിനിയോഗിക്കുമ്പോൾ പശ്ചാത്തല മേഖലയ്ക്ക് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള പരിഗണന നൽകാൻ പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് കഴിയുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഗ്രാമീണറോഡുകളുടെ നവീകരണത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള സമ്മർദ്ദം എം.എൽ.എ.മാരിലേയ്ക്ക് കൂടിവരികയാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് ആസ്തിവികസന ഫണ്ടുകൂടി അനുവദിച്ചുവന്നപ്പോൾ എം.എൽ.എ.മാർക്ക് ആറുകോടി രൂപയുണ്ടെന്ന ധാരണ പരന്ന് മുഴുവൻ റോഡുകളുടെയും സമ്മർദ്ദം എം.എൽ.എ.മാരിലേയ്ക്ക് വരികയാണ്. പഞ്ചായത്ത് മെമ്പർമാരുടെ ജോലി

നാട്ടുകാരെക്കൂട്ടി ശിപാർശ ചെയ്യിക്കുക, നിവേദനം സമർപ്പിക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. ഇതിന് പരിഹാരം കണ്ടെത്താൻ പശ്ചാത്തല മേഖലയ്ക്ക് റോഡുനവീകരണത്തിന് പ്രത്യേകമായി ഒരു ഫണ്ട് കണ്ടെത്തി എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളെയും സഹായിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈ എടുക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, മേഖലാ വിഭജനം തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന പണം വിവിധ മേഖലകളുടെ അഭിവൃദ്ധിക്കായി ചെലവഴിക്കണമെന്നുള്ള കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്. പലപ്പോഴും ഉല്പാദനമേഖലയ്ക്ക് പണം നീക്കിവയ്ക്കാത്ത സ്ഥിതിയുണ്ടായിരുന്നു. ആ സാഹചര്യം തുടരുന്നത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം പോലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിലനില്പിനെപ്പോലും പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുമെന്നുള്ള തിരിച്ചറിവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് മേഖലാ വിഭജനം കർശനമായി പാലിച്ചുകൊണ്ട് ധനവിനിയോഗത്തിന് തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയത്. പശ്ചാത്തല വികസനത്തിന് ഇപ്പോൾ തന്നെ നല്ല രീതിയിൽ ഫണ്ട് തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ ഒരു പ്രശ്നമുള്ളത്, തദ്ദേശഭരണസ്ഥാപനങ്ങളിൽ ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയും പുതിയ റോഡുകളുടെ കൺസ്ട്രക്ഷൻ

വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. ആനപാതികമായി അവയുടെ നിർമ്മാണത്തിനും മെയിന്റനൻസിനും പണം ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലായെന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ആ കാര്യം ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമായി ആലോചിച്ച് തീരുമാനിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, ഗ്രാമീണ റോഡുകളെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ അങ്ങ് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം, ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ മെയിന്റനൻസിനുവേണ്ടി മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റ് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകുന്നുണ്ട്. അത് വളരെ അപര്യാപ്തമാണ്. അപ്പോൾ ഒരു കിലോമീറ്ററിലധികം വരുന്ന റോഡുകൾ സാധാരണയായി 'വൺടൈം' എന്ന നിലയിൽ മെയിന്റനൻസ് ചെയ്യുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും പദ്ധതി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുമായി ആലോചിച്ച് നടപ്പിലാക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ : സർ, വ്യാപകമായി അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു അഭിപ്രായം ഉയർന്നുവരുന്നുണ്ട്. സഭയുടെ മൊത്തത്തിലുള്ള വികാരവും കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ആ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: സർ, വനിതാ സ്വാശ്രയസംഘങ്ങളെ ഏൽപ്പിക്കുമെന്നതുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്, സഹകരണസംഘങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത്

അവർക്കാനോ കുടുംബശ്രീയ്ക്കാനോ നൽകുന്നത്; നൽകുന്ന സംഖ്യയ്ക്ക് ഇത്രവരെ എന്ന ലിമിറ്റ് വച്ചിട്ടുണ്ടോ, വനിതകളുടെ സ്വാശ്രയസംഘങ്ങളുടെ പേരിലെടുത്ത്, അവിടെ ബിനാമികൾക്കെടുക്കാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാകുമോ, ഇത്യാദി കാര്യങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ? അതുപോലെതന്നെ ഈ രംഗത്ത് വ്യാപകമായി അഴിമതി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സ്ത്രീകളുടെ പേരിൽ തട്ടികൂട്ടി ഒരു സംഘമുണ്ടാക്കി അവരെ ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുത്തുകഴിഞ്ഞാൽ അതിന്റെ മറവിൽ വലിയ രീതിയിൽ അഴിമതിയുണ്ടാകും. പഞ്ചായത്തുവകുപ്പ് അല്ലെങ്കിൽത്തന്നെ അഴിമതിയിൽ ഒന്നാറാകായിട്ടാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. ഞാനങ്ങയെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല, ഇത് കൂടുതൽ അഴിമതിയിലേയ്ക്ക് നീങ്ങാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാക്കുമോ, അതിന് പഴുതടയ്ക്കുന്നുണ്ടോ; കേന്ദ്രം പറയുന്നതെല്ലാം അതുപോലെ നടപ്പിലാക്കുകയെന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ബാധ്യതയല്ല എന്ന കാര്യംകൂടി ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, നമ്മൾ ഈ സഹകരണസംഘങ്ങൾക്ക്

നൽകുമ്പോൾ മറ്റുള്ളവർക്ക് എന്തൊക്കെ നിബന്ധനകളാണോ, ഏതാണ് ആ നിബന്ധനകൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് നൽകുന്നത്. PMGSY റോഡുകളുടെ അഞ്ചുവർഷത്തിനുശേഷമുള്ള പാർശ്വഭാഗങ്ങളുടെ മെയിന്റനൻസ് മാത്രമാണ് ഈ

സൊസൈറ്റികളെ ഏൽപ്പിക്കുന്നത്. ഉത്തരാഘണ്ഡിൽ അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു ശ്രമം നടക്കുകയും അത് വളരെക്കൂടുതൽ പ്രശംസ പിടിച്ചുപറ്റുകയും ചെയ്തുവെന്നുള്ളതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് കേന്ദ്രം ആ ഒരു മോഡൽ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ മുന്നിലും സമർപ്പിക്കുന്നത്. പക്ഷെ കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കുടുംബശ്രീയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 62 ലേബർ കൺസൂക്ഷൻ യൂണിറ്റുകൾ രൂപീകൃതമായിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ അവയിൽ 46 എണ്ണം മാത്രമേ പ്രവർത്തനക്ഷമമായിട്ടുള്ളൂ. ഇതിന്റെ പേരിൽ തട്ടിപ്പുനടക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യം ഒരിക്കലും ഉണ്ടാകാതെ നോക്കും. നേരത്തേ ശ്രീ. സി. കെ. നാണു സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെതന്നെ ഈ മേഖലയിൽ സൊസൈറ്റികളുടെ ഒരു ഇടപെടൽ ഉണ്ടായാൽ അത് കുറച്ചുകൂടി ഫലവത്തായി മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും. വ്യക്തികേന്ദ്രീകൃത കോൺട്രാക്ടർമാരെമാത്രം നമ്മൾ ആശ്രയിക്കുന്നതുകൊണ്ട് പല ബുദ്ധിമുട്ടുകളും ഇപ്പോൾ തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളിലെ റോഡ് മെയിന്റനൻസുമായും റോഡിന്റെ കൺസൂക്ഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുമാക്കെ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. അവരെ കോംപീറ്റീറ്റീവ് ചെയ്യാൻ ഇത്തരം സൊസൈറ്റികൾക്കൂടി രംഗത്തുവന്നാൽ അത് അവരുടെ പ്രവർത്തനത്തെ കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കാൻ സഹായിക്കുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, റോഡുകളുടെ എണ്ണക്കൂടുതൽ കൊണ്ടാകാം

എനിക്കുതോന്നുന്നത്, സംസ്ഥാനത്ത് അങ്ങുതന്നെ ഒരു സർവ്വേ നടത്തിയാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഗ്രാമീണറോഡുകൾ പുനരുദ്ധരിക്കേണ്ട ആവശ്യകതയുള്ള ഒരു സന്ദർഭമാണിത്. നേരത്തേ ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ് ചോദിച്ചതുപോലെ, ഇക്കാര്യത്തിൽ എടുക്കാൻ പറ്റുന്ന ഒരു കാര്യം, നിലവിൽ ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്... അങ്ങ് ഒരു നിർബന്ധ ബുദ്ധി തുടർന്നുവരുന്നതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടായിരിക്കും ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾക്കും ബ്ലോക്ക് പഞ്ചായത്തുകൾക്കും പുനരുദ്ധരിക്കാവുന്ന റോഡുകളുടെ വീതി 8 മീറ്ററായി നിജപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ പലതവണ ചോദ്യങ്ങൾ വന്നിട്ടുണ്ട്, അദ്ദേഹം അതിൽതന്നെ ഉറച്ച് നിൽക്കുകയാണ്. അതിൽനിന്നുമാറി 4 മീറ്റർ വരെയെങ്കിലും പരിമിതപ്പെടുത്തിയാൽ ജില്ലാപഞ്ചായത്തിനും, ബ്ലോക്ക് പഞ്ചായത്തിനും കുറച്ച് റോഡുകളെങ്കിലും എടുക്കാൻ സാധിക്കും. അങ്ങനെ അതിനുള്ള ഒരു സൗകര്യം കൂടിയെടുത്താൽ, മറ്റു മാർഗ്ഗങ്ങൾ അങ്ങ് ആരായുകയും അത് നിർവ്വഹിക്കുകയും ചെയ്യണം. ഇതുകൂടി ചെയ്താൽ ഒരുപക്ഷെ, കുറച്ചെങ്കിലും പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. അത്തരത്തിലൊരു നീക്കം അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുമോ എന്നാണ് അറിയേണ്ടത്?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, കേന്ദ്രാവിഷ്കൃതപദ്ധതികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു

നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ വീതി 8 മീറ്റർ വേണമെന്നായിരുന്നു നേരത്തെയുള്ള വ്യവസ്ഥ. പിന്നീടാണ് എല്ലാവരുടെയും അഭിപ്രായത്തെ മാനിച്ചുകൊണ്ട് അത് 6 മീറ്ററിലേയ്ക്ക് ചുരുക്കിയത്. 6 മീറ്ററിനും ഇപ്പറത്തേയ്ക്ക് ഒരു കാരണവശാലും അത് കൊണ്ടുവരാനാകില്ല എന്ന് കണിശമായി കേന്ദ്രത്തിൽ ഇക്കാര്യം ഞങ്ങൾ ഉണർത്തിയ സമയത്ത് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വളരെ ചെറിയ റോഡുകൾ യഥേഷ്ടം നമ്മൾ ടാറിട്ടുകൊടുക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായാൽ പിന്നെ വീതിയുള്ള റോഡുകൾ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഉണ്ടാകുകയില്ല. ഇപ്പോൾ 6 മീറ്ററേങ്കിലും വേണമെന്നുള്ള വ്യവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് അത്രയെങ്കിലും സ്ഥലം തരാൻ ആളുകൾ തയ്യാറാകുന്നത്. ആ ഒരു മാനസിക അവസ്ഥയിൽ നിന്ന് ആളുകളെ പിന്തിരിപ്പിച്ചാൽ, പിന്നീട് വീതിയുള്ള ഒരു റോഡും ഉണ്ടാകുകയില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, ഒരു വാഹനം കടന്നുപോകുമ്പോൾ അപ്പുറത്തുനിന്നുവരുന്ന മറ്റൊരു വാഹനത്തിന് സൈഡ് കൊടുത്തുപോകാൻ കഴിയാത്ത റോഡുകളായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള റോഡുകൾ മാറുമെന്നാണ് അനുഭവത്തിൽ നിന്നും പറയാൻ സാധിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, ഗ്രാമീണ റോഡ് സംരക്ഷണം വനിതാസ്വാശ്രയ സംഘങ്ങളെ ഏൽപ്പിക്കുന്നതടക്കമുള്ള ധാരാളം ജോലികൾ ഇന്ന് നമ്മുടെ

പഞ്ചായത്തടക്കമുള്ള തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലുണ്ട്. ഇവിടെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം തൊഴിലുറപ്പ് ഉൾപ്പെടെ പഞ്ചായത്ത് ചെയ്യേണ്ട ഡസൻകണക്കിന് പദ്ധതികളുള്ളപ്പോൾ കേരളത്തിലെ പതിനാല് ജില്ലകളിലും എന്റെ അറിവുശരിയാണെങ്കിൽ ജില്ലാപഞ്ചായത്ത് ഓഫീസർമാരില്ല, എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. പിന്നെ എങ്ങനെയാണ് ഈ കാര്യങ്ങൾ നടക്കുന്നത്; ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് പഞ്ചായത്ത് ഓഫീസർ എന്ന പദവിയുണ്ട്. ഡി. ഡി. പി. എന്ന പദവി കേരളത്തിലെ പതിനാല് ജില്ലകളിലും ഇല്ലാതായി, ആകെ കുഴപ്പത്തിലായിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് മന്ത്രിയായി വന്നപ്പോൾ വലിയ പ്രതീക്ഷയായിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ എന്തുനടപടിയാണ് ഉണ്ടാകേണ്ടത്?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, ഡി.ഡി.പി.-മാരുടെ കുറവുമാത്രമല്ല നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായിരുന്നത്. 190-ഓളം സെക്രട്ടറിമാരുടെ തസ്തികകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുകയായിരുന്നു. കോടതിയിൽ ഒരു കേസു പോയി ആ കേസുമായി ബന്ധപ്പെട്ടായിരുന്നു ഈ പദവികൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടന്നിരുന്നത്. പക്ഷെ കോടതിയിൽ ഫലപ്രദമായ ഇടപെടൽ നടത്തി, സെക്രട്ടറിവരെയുള്ള പോസ്റ്റുകളിൽ നിയമനം നടത്തിയില്ലെങ്കിൽ മുന്നോട്ടുപോകാനാകില്ലെന്ന വിവരം കോടതിയെ



ധരിപ്പിച്ചതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ സെക്രട്ടറിവരെയുള്ള പോസ്റ്റുകളിൽ നിയമനം നടത്തുന്നതിന്, പ്രൊമോട്ട് ചെയ്ത് നിയമനം നടത്തുന്നതിന്, ഏറ്റവും ലോവസ്റ്റ് ആയിവരുന്ന പോസ്റ്റിലേയ്ക്ക് നമുക്ക് പി. എസ്. സി. മുഖേന നിയമനം നടത്തുകയും ചെയ്യാം, അങ്ങനെ നടത്തുന്നതിന് അനുമതി കിട്ടി. ഏതാണ്ട് പത്തോ, പതിനഞ്ചോ സെക്രട്ടറിമാരുടെ പോസ്റ്റുകളായിരിക്കും ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്ത് ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നത്. ബാക്കിയെല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും സെക്രട്ടറിമാരുടെ തസ്തികകൾ നികത്താൻ കഴിഞ്ഞു. പക്ഷെ ഡി.ഡി.പി.-മാരുടെ തസ്തികകളിൽ നിയമനം നടത്തുന്നതിനായി ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു അന്തിമവിധി പെട്ടെന്ന് വേണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് പലതവണ കോടതിയെ സമീപിച്ചു. പക്ഷെ, അതിന് ഇതുവരെ കോടതി തയ്യാറാകാത്തതുകൊണ്ടാണ് നമുക്ക് ഡി.ഡി.പി. മാർക്ക് ചാർജ്ജ് കൊടുത്തുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകേണ്ട സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുന്നത്. അവരെ പ്രൊമോട്ട് ചെയ്യുകയെന്നുള്ളത് തദ്ദേശവകുപ്പിന്റെ തന്നെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. കാരണം, അവരെ പ്രൊമോട്ട് ചെയ്താൽ മാത്രമേ നമുക്ക് ലോവസ്റ്റായ എൻടി പോസ്റ്റിലേയ്ക്ക് പി.എസ്.സി. മുഖേന നിയമനം നടത്താൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ഈ കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷത്തിനിടയിൽ തദ്ദേശസ്ഥാപനത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം എൻടി പോസ്റ്റുകളിലേയ്ക്ക് പി.എസ്.സി.

മുഖേന നിയമനം നടത്താൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ള വിവരം കൂടി ഞാൻ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്.

**കേരള വെറ്ററിനറി ആന്റ് അനിമൽ സയൻസ് യൂണിവേഴ്സിറ്റി**

\*273

ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ:

ശ്രീ. മുല്ലക്കര രതാകരൻ:

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ:

ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് കൃഷി

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) കേരള വെറ്ററിനറി ആന്റ് അനിമൽ സയൻസ് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിശദമാക്കുമോ; ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമമായ സഹലീകരണം സാധ്യമായോ എന്ന് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) സർവ്വകലാശാലയുടെ ഗവേഷണഫലങ്ങൾ പൊതുസമൂഹത്തിലേയ്ക്ക് പ്രത്യേകിച്ചും കർഷകരിലേയ്ക്കും കന്നുകാലി ക്ഷീരവികസന മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നവരിലേയ്ക്കും എത്തിക്കുന്നതിനായി എന്തൊക്കെ മാർഗ്ഗങ്ങളാണ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) സർവ്വകലാശാലയുടെ മാനവവിഭവശേഷി, കൃഷി സ്ഥലം, ഫാമുകൾ, മറ്റു വിഭവങ്ങൾ എന്നിവ കാര്യക്ഷമമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തി സർവ്വകലാശാലയെ മികവുറ്റ കേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റുന്നതിന് എന്തെല്ലാം പദ്ധതികളാണ് നടപ്പിലാക്കി

വരുന്നതെന്നറിയിക്കാമോ?

കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ): സർ,

(എ) വെറ്ററിനറി സയൻസ്, ഡയറി സയൻസ്, പൗൾട്രി സയൻസ് എന്നീ വിഷയങ്ങളിൽ വിദ്യാഭ്യാസം, ഗവേഷണം, വിജ്ഞാനവ്യാപനം എന്നീ മേഖലകളിലാണ് സർവ്വകലാശാലയുടെ പ്രവർത്തനം പ്രധാനമായും നടത്തുന്നത്. സർവ്വകലാശാല ആക്ട് ചാപ്റ്റർ II 5(i) to (vi) ൽ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്ന സർവ്വകലാശാലയുടെ ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമമായ സഫലീകരണം സാധ്യമാക്കുന്ന കർമ്മ പരിപാടികൾ സർവ്വകലാശാല ആവിഷ്കരിച്ചു നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ആയതിന് ഒരു വികസന സമിതി രൂപീകരിച്ച് പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. സർവ്വകലാശാലയുടെ വിവിധ വിഭാഗങ്ങളുടെ പ്രവർത്തന റിപ്പോർട്ടുകൾ സർവ്വകലാശാല ഭരണസമിതി, മാനേജ്മെന്റ് കൗൺസിൽ എന്നിവയിൽ സമർപ്പിച്ച് ചർച്ച നടത്തുകയും, വാർഷിക പ്രവർത്തന റിപ്പോർട്ട് എല്ലാ വർഷവും അംഗീകരിച്ച് സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു വരുന്നു. സർവ്വകലാശാല ശാസ്ത്രജ്ഞരുടെ പ്രവർത്തന മികവ് വിലയിരുത്തുന്നതിനായി പ്രത്യേക സ്കോറിംഗ് സംവിധാനവുമുണ്ട്. അധ്യാപക-അനധ്യാപക വിഭാഗങ്ങളുടെ പ്രവർത്തന മികവ്

വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ പ്രത്യേക പരിശീലന പരിപാടി നടത്തിവരുന്നു.

(ബി)

1. കർഷകർക്കുള്ള പ്രസിദ്ധീകരണങ്ങൾ.
2. കർഷക സെമിനാറുകൾ, പരിശീലന പരിപാടികൾ.
3. മൊബൈൽ ആപ്പ്സ്.
4. റേഡിയോ/റ്റി.വി. പരിപാടികൾ.
5. ദിനപത്ര ലേഖനങ്ങൾ.
6. ആവശ്യപ്പെടുന്ന കർഷകർക്കുള്ള സാങ്കേതിക ഉപദേശം നൽകൽ.
7. ഫീൽഡ് ക്യാമ്പുകൾ.
8. മൊബൈൽ ആന്യുലേറ്ററി ക്ലിനിക്കുകൾ.
9. ഇ-വെറ്റ് കാൾ സെന്ററുകൾ.

(സി) സർവ്വകലാശാലയെ മികവുറ്റ കേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റുന്നതിന് നടപ്പിലാക്കി

വരുന്ന പദ്ധതികൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്.

- 1) സർവ്വകലാശാല ഫാമുകളെ മികവിന്റെ കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റുന്ന

ഉദ്ദേശ്യത്തോടെ വിവിധ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.

2) ഫാം ടൂറിസം പദ്ധതികൾ സർവ്വകലാശാലയുടെ തുമ്പൂർമുഴി, കോലാഹലമേട്, പൂക്കോട്, തിരുവിഴാംകുന്ന് ക്യാമ്പസുകളിൽ നടപ്പിലാക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നു.

3) സർവ്വകലാശാലയുടെ അഞ്ചു ലാബുകൾക്ക് NABL അക്രഡിറ്റേഷൻ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

4) സർവ്വകലാശാലക്കും കോളേജുകൾക്കും ഇന്ത്യൻ കാർഷിക ഗവേഷണ കൗൺസിലിന്റെ അംഗീകാരം ഉണ്ട്.

5) അധ്യാപന - ഗവേഷണ - വിജ്ഞാനവ്യാപന മേഖലകളിൽ സർവ്വകലാശാല ഇതിനോടകം എഡിൻബർഗ് സർവ്വകലാശാല, വെസ്റ്റേൺ ആസ്ത്രേലിയ സർവ്വകലാശാല, കാൽഗറി സർവ്വകലാശാല എന്നീ അന്താരാഷ്ട്ര സർവ്വകലാശാലകളുമായി സഹകരണം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

6) One Health പദ്ധതി, ഏരിയ സ്പെസിഫിക് ധാതു ലവണ മിശ്രിതം എന്നിവ പ്രത്യേകം എടുത്തു പറയേണ്ടതുണ്ട്.

7) തീറ്റപ്പുൽ, ഉല്പാദനക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രിസിഷൻ ഫാമിംഗ്

ഗവേഷണ പദ്ധതികൾ നടന്നു വരുന്നു.

8) ഗുണനിലവാരമുള്ള കന്നുകുട്ടികളെ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ എല്ലാ ഫാമുകളിലും ആരംഭിക്കുന്നുണ്ട്.

9) അടുത്ത കാലത്ത് പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ച ഫീഡ്മിൽ ഗുണനിലവാരമുള്ള കാലിത്തീറ്റ കുറഞ്ഞ വിലയ്ക്ക് കർഷകർക്കും, സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും നൽകാൻ സഹായിക്കും.

10) ജൈവകൃഷിക്കാവശ്യമായ പഞ്ചഗവ്യം തുടങ്ങിയ ഉല്പന്നങ്ങൾ ഉല്പാദിപ്പിച്ച് വിതരണം ചെയ്തു വരുന്നു.

11) സർവ്വകലാശാലയും സ്റ്റാർട്ട്-അപ്പ് വിപണന പദ്ധതികൾ, മൃഗസംരക്ഷണ-കോഴി വളർത്തൽ പദ്ധതികൾ ടൗണുകളിലും നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ, കോഴി വേസ്റ്റിൽ നിന്ന് ബയോ ഡീസൽ നിർമ്മിക്കുന്ന പദ്ധതി എന്നിവ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.

12) വിദൂര പഠന രീതിയടക്കം സർവ്വകലാശാല സംവിധാനം ചെയ്തിരിക്കുന്ന വൈവിധ്യമാർന്ന കോഴ്സുകളും പരിശീലന പരിപാടികളും വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും,

യുവതീയുവാക്കൾക്കും കർഷകർക്കും ഏറെ പ്രയോജനം ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ: സർ, മൃഗസംരക്ഷണ ക്ഷീരമേഖലയിൽ

നവീനങ്ങളായ സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ ദിനംപ്രതി കടന്നുവരുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഫലമായി ഈ മേഖലയിൽ പുത്തൻ ഉണർവും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം സാങ്കേതിക വൈദഗ്ദ്ധ്യവും പുതിയ ഗവേഷണ ഫലങ്ങളും സാധാരണ കർഷകരിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കുന്നതിനും അതിലൂടെ തൊഴിലവസരങ്ങൾ വിപുലമാക്കുന്നതിനും വേണ്ടി യൂണിവേഴ്സിറ്റി വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന പുത്തൻ പരിപാടികൾ, പ്രത്യേകിച്ച് ഏതെല്ലാം കോഴ്സുകളാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളതെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, വെറ്ററിനറി സർവ്വകലാശാലയുടെ

ഗവേഷണ ഫലമായി ഉണ്ടാകുന്ന കണ്ടെത്തലുകൾ കർഷകരിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി വിജ്ഞാന വ്യാപന സംരംഭകത്വ വിഭാഗം വളരെ ഫലപ്രദമായിട്ടുള്ള നിരവധി പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് ആയതുകൊണ്ട് അത് പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. സർവ്വകലാശാല കണ്ടെത്തുന്ന വിവരങ്ങൾ കൃഷിവകുപ്പ് കൃഷിക്കാരിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള, പ്രത്യേകിച്ച് പുതിയ തലമുറയെ ഇതിലേയ്ക്ക് ആകർഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിലുള്ള നിരവധി സ്റ്റാർട്ട് അപ്പ് പ്രോജക്ടുകളടക്കം സർവ്വകലാശാലയുടെ സംരംഭകത്വ

വിഭാഗത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. സർവ്വകലാശാലകൾ നടത്തുന്ന കോഴ്സുകൾ- ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ ഗ്രാജുവേഷൻ, ബി.ബി.സി, ബി.ടെക് ഡയറി സയൻസ്, ബി.എസ്.സി. പൗൾടി, പ്രൊഡക്ഷൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ളതും അതുപോലെ പി.ജി. കോഴ്സിനുവേണ്ടി എം.ഇ.എസ്.സി., എം.എസ്.സി., ബയോ സ്റ്റാറ്റിസ്റ്റിക്സ്, ക്വാളിറ്റി സിസ്റ്റം ഇൻ ഡയറി ആന്റ് പൗൾടി, എം.എസ്.സി. ബയോ കെമിസ്ട്രി, മോളികുലർ ബയോളജി തുടങ്ങിയ ഏഴ് എം.എസ്.സി കോഴ്സുകളും എം.ടെക് ഡയറി ടെക്നോളജി കോഴ്സുകളും പി.ജി. ഡിപ്ലോമ ക്ലൈമറ്റ് സയൻസസിന്റെയും പി.ജി. ഡിപ്ലോമ മീറ്റ് പ്രോസസിംഗ് ആന്റ് ട്രേഡിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടും പി.ജി. ഡിപ്ലോമ ഇൻ വൺ ഹെൽത്ത്, ഡിപ്ലോമ ഇൻ ലാബ് ടെക്നോളജി, ഡിപ്ലോമ ഇൻ പൗൾടി പ്രൊഡക്ഷൻ, ഡിപ്ലോമ ഇൻ ഡയറി സയൻസ് തുടങ്ങിയ കോഴ്സുകളും ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ: സർ, ഔഷധ ഗുണമേറിയ ആട്ടിൻപാൽ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുന്നതിനും വിപണിയിൽ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും കേരള വെറ്ററിനറി ആന്റ് അനിമൽ സയൻസ് സർവ്വകലാശാല എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ്, പ്രത്യേകിച്ച് മലബാറി ആടുകളെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും വ്യാപകമാക്കുന്നതിനും ഗ്രേഡ് 2 മിൽക്കിന്റെ വ്യാപനത്തിനും യൂണിവേഴ്സിറ്റിയും സർക്കാരും സ്വീകരിച്ച



നടപടികളെ സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിൽ നാടൻ പാൽ എന്ന നിലയിൽ എ 2 ഗ്രേഡ് പാലിന്റെ പ്രാധാന്യം വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. മലബാറി, അട്ടപ്പാടി ബ്ലാക്ക് എന്നിവയാണ് കേരളത്തിന്റെ തനതായിട്ടുള്ള ആടിനങ്ങൾ എന്നുപറയുന്നത്. ഇവ രണ്ടും ഏറ്റവും നല്ല പ്രതിരോധശേഷിയുള്ള ആടിനങ്ങളായതുകൊണ്ട് ഇവയുടെ ഉൽപ്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി നിരവധി ഗവേഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇതിനോടകം നടന്നുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുമത്രമല്ല ഇതുമായി ചേർന്നുകൊണ്ട് ക്രോസ് ബ്രീഡിംഗ് നടത്തി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ആടിനത്തിന് രോഗ പ്രതിരോധ ശേഷി കുറവാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയതിനെത്തുടർന്ന് അത് പ്രചരിപ്പിക്കാൻ സർവ്വകലാശാല മുൻകയ്യെടുത്തിട്ടില്ല. അതേസമയം അട്ടപ്പാടി, മലബാറി ബ്ലാക്ക് തുടങ്ങിയിട്ടുള്ള കേരളത്തിന്റെ തനത് ആടിനങ്ങളെ വ്യാപിപ്പിക്കാനുള്ള പരിപാടികൾ സർവ്വകലാശാല മുന്നോട്ട് വെച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. മുല്ലക്കര രത്നാകരനുവേണ്ടി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): വെറ്ററിനറി സർവ്വകലാശാലയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഇപ്പോൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ രംഗത്തെ ഗുണകരമായ പ്രവർത്തനങ്ങളെയെല്ലാം സഭ പൊതുവിൽ സഹായിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത്, സർക്കാർ പോലും

അറിയാതെയാണ് പല കോഴ്സുകളും കോളേജുകളും ആരംഭിച്ചത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പോസ്റ്റുകൾ പോലും ക്രിയേറ്റ് ചെയ്യാത്ത സ്ഥിതിയുണ്ടായി. സഖാവ് വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദനെ (അന്നത്തെ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ്) ക്യാമ്പസിനകത്ത് കയറ്റാതെ മാറ്റിനിർത്തിയ ധാർഷ്ട്യവും ധിക്കാരവുമാണ് അക്കാലത്തെ യൂണിവേഴ്സിറ്റി നേതൃത്വം കാണിച്ചത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുണ്ടായ അനോമലീസ് നിരവധിയാണ്. അതുമത്രമല്ല പോസ്റ്റിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വ്യാപകമായ പരാതികൾ അക്കാലത്ത് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എൻ.ആർ.ഐ. സീറ്റിൽ ഡെപ്യൂസിറ്റ് വാങ്ങിച്ചുവെന്ന പരാതിയുണ്ട്. ഫ്രാഞ്ചൈസികൾ ആരംഭിച്ചതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തർക്കങ്ങളുണ്ട്. എന്റെ ചോദ്യം, കേരളത്തിലെ വെറ്ററിനറി യൂണിവേഴ്സിറ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഉയർന്നുവന്നിട്ടുള്ള പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റിന് ബോധ്യമുണ്ടോ; അങ്ങ് അതിനെക്കുറിച്ച് സമഗ്രമായൊരു അന്വേഷണത്തിന് നിർദ്ദേശം നൽകുമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ കഴിഞ്ഞ

ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നിരവധി കോഴ്സുകളും പുതിയ കോളേജുകളും ആരംഭിച്ചുവെങ്കിലും ആ കോളേജുകളിൽ പഠിപ്പിക്കാനുള്ള അധ്യാപകരെ നിയമിക്കാനുള്ള പോസ്റ്റ് ക്രിയേഷൻ നടത്തിയിട്ടുണ്ടായിരുന്നില്ല. പോസ്റ്റ്

ക്രിയേഷൻ നടത്താത്ത സാഹചര്യത്തിൽ പുതിയ പോസ്റ്റുകൾ ക്രിയേറ്റ് ചെയ്യുകൊണ്ട് ആ സ്ഥാപനങ്ങളെല്ലാം തുടർന്നുകൊണ്ടുപോകാനാണ് സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്, അല്ലാതെ അടച്ചുപൂട്ടാനല്ല. പോസ്റ്റ് ക്രിയേഷൻ നടത്താതെയാണ് കോഴ്സുകൾ തുടങ്ങിയതെന്നത് നിർഭാഗ്യകരമാണ്. അതുകൊണ്ട് അവിടെ ചേർന്ന കുട്ടികൾക്ക് പഠന നിലവാരവും സൗകര്യങ്ങളും ലഭിക്കാതെ പോകുന്നുണ്ട്. അതെല്ലാം പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഊർജ്ജിതമായി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് ഉന്നയിച്ച പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു കാര്യം, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ബി.വി.എസ്.സി. അഡ്മിഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് 'കീം' ലിസ്റ്റിൽ നിന്നല്ലാതെ പത്തുലക്ഷം രൂപ ഡെപ്പോസിറ്റ് വാങ്ങിക്കൊണ്ട് എൻ.ആർ.ഐ. സീറുന്ന നിലയിലും നോൺ ഡൊമിസൈൽ സീറുന്ന നിലയിലും (രണ്ട് കാറ്റഗറിയിൽപ്പെടുത്തി) അഡ്മിഷൻ നൽകുകയുണ്ടായി. നിലവിലുള്ള ഒരു ചട്ടവും പാലിക്കാതെയാണ് ആ അഡ്മിഷൻ നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഡെപ്പോസിറ്റ് വാങ്ങാൻ സർക്കാരിന്റെ അനുമതി ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. സർക്കാരിന്റെ അനുമതിയില്ലാതെയാണ് ഡെപ്പോസിറ്റ് വാങ്ങി കുട്ടികളെ പ്രവേശിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. നോൺ ഡൊമിസൈൽ കാറ്റഗറിയിൽപ്പെട്ട സീറ്റിലേയ്ക്ക് പ്രവേശനലിസ്റ്റിൽ നിന്നുപോലും അല്ലാതെയാണ് ഡെപ്പോസിറ്റ് വാങ്ങി വിദ്യാർത്ഥികളെ

പ്രവേശിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. എൻടൻസ് എക്സാമിനേഷൻ പോലും എഴുതാത്ത കുട്ടികളെയാണ് അതിനകത്ത് പ്രവേശിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുസംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് വൈസ് ചാൻസലറോടും രജിസ്ട്രാറോടും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയാലുടൻ അതുസംബന്ധിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തുന്നതായിരിക്കും.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: പുതിയയിനം നാടൻ മുട്ടക്കോഴി, നാടൻ ആട് ഇനങ്ങളുടെ വ്യാപനം വിപുലീകരിക്കാൻ എന്തു നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്; എന്തെല്ലാം ഇനങ്ങളാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: വെറ്ററിനറി സർവ്വകലാശാലയുടെ ഏറ്റവും വലിയ സംഭാവനയാണ് നാടൻ കോഴിയുമായി ക്രോസ് ബ്രീഡ് ചെയ്തുകൊണ്ടുള്ള അതുല്യ, ഗ്രാമശ്രീ, ഗ്രാമലക്ഷ്മി തുടങ്ങിയ മൂന്നു തരത്തിലുള്ള മുട്ടക്കോഴി ഇനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ പ്രചാരത്തിലുള്ളത്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഇപ്പോൾ ഈ മൂന്ന് ഇനങ്ങളും നല്ലരീതിയിൽ പ്രചരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് സർവ്വകലാശാല പുതിയതായി കണ്ടെത്തിയ ഇനങ്ങളാണ്. കൂടുതൽ മുട്ടക്കോഴി ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന ബ്രീഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഗവേഷണങ്ങൾ സർവ്വകലാശാല നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാമിനുവേണ്ടി (ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ): സർ,

സംസ്ഥാനത്ത് എവിടെയെല്ലാമാണ് പുതിയ കോളേജുകൾ തുടങ്ങാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്; നിലവിലെ കോളേജുകളിൽ അധ്യാപകരുടെ കുറവ് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; തിരുവനന്തപുരം തോന്നയ്ക്കൽ ലൈഫ് സയൻസ് പാർക്ക് എന്നത്തേയ്ക്ക് പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കും?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, നേരത്തെ ആരംഭിച്ച

കോളേജുകൾക്കുപുറമേ ഇന്നത്തെ സാഹചര്യങ്ങളും ആവശ്യകതയും കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് പുതിയ പോസ്റ്റുകൾ ക്രിയേറ്റ് ചെയ്യുന്ന മുറയ്ക്ക് കോലാഹലമേട്, കുളത്തുപ്പുഴ എഡ് ടെക്നോളജി കോളേജ് തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങൾ കൂടി ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. ചെറുച്ചൽ എന്ന സ്ഥലത്തുള്ള ഡയറി സയൻസ് കോളേജിന് സ്വന്തമായി കെട്ടിടമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് വാടക കെട്ടിടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഡയറി സയൻസ് ഫാക്കൽറ്റികളുടെ കുറവ് ഗണ്യമായിട്ടുള്ളതുകൊണ്ട് അവിടെ പോസ്റ്റ് ക്രിയേഷൻ ശേഷമായിരിക്കും ഇത് നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അങ്ങ് ചോദിച്ച മറ്റൊരു ചോദ്യം ലൈഫ് സയൻസ് പാർക്കിനെക്കുറിച്ചാണ്. ഇപ്പോൾ ഗവേഷണങ്ങൾക്കു വേണ്ടി ലബോറട്ടറിയിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന മൃഗങ്ങളെ വിദേശത്തുനിന്നും ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നതിന് വലിയ ചെലവാണ് സർക്കാരും സർവ്വകലാശാലകളും നേരിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ

സാഹചര്യത്തിൽ മറ്റു പല പരീക്ഷണങ്ങൾക്കും ആവശ്യമായി വരുന്ന ലബോറട്ടറി അനിമൽസിനെ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്നതായ യൂണിറ്റ് കെ.എസ്.ഐ.ഡി.സി.-യുമായി സഹകരിച്ചുകൊണ്ട് തോന്നയ്ക്കലിൽ ലൈഫ് സയൻസ് പാർക്ക് ഉടൻ തന്നെ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. ബയോ മെഡിക്കൽ റിസർച്ച് സെന്റർ എന്ന നിലയിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം ആറുമാസത്തിനകം ആരംഭിക്കുന്നതായിരിക്കും.

ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്: സർ, കർഷകർക്ക് കാലിത്തീറ്റയുടെ വില വലിയ പ്രശ്നമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വിലകുറഞ്ഞ കാലിത്തീറ്റയുടെ ഉൽപ്പാദനം ഒരു വലിയ പദ്ധതിയായി ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, കാലിത്തീറ്റയുടെ വില വർദ്ധനവിനെക്കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് കാർഷിക സർവ്വകലാശാല ചുരുങ്ങിയ വിലയ്ക്ക് ഏറ്റവും ഗുണനിലവാരമുള്ള ന്യൂട്രീഷ്യസായ കാലിത്തീറ്റ നിർമ്മിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തിയ റിസർച്ചിന്റെ ഭാഗമായി മണ്ണുത്തിയിൽ ഏറ്റവും പുതിയ യൂണിറ്റ് പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഉദ്ഘാടനം കഴിഞ്ഞ ഒരു മാസം മുൻപ് നടത്തുകയുണ്ടായി. ആ യൂണിറ്റിന്റെ മാതൃകയിൽ കേരള ഫീഡ്സ് അടക്കമുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾ..... ഇപ്പോൾ ഇതിനുവേണ്ടുന്ന അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളുടെ വിലവർദ്ധനവാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഘടകമായി വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

അതെല്ലാം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടുള്ള റിസർച്ചിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുതിയൊരു കാലിത്തീറ്റ കാർഷിക സർവ്വകലാശാല വികസിപ്പിച്ചെടുത്തെന്നുമാത്രമല്ല അതിന്റെ ഉൽപ്പാദനവും ഇപ്പോൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി: എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ തുമ്പൂർമുഴി ഏറ്റവും മുന്തിയതരം തീറ്റപ്പുൽ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്ന പ്രദേശമാണ്. തുമ്പൂർമുഴി ക്യാറ്റിൽ ബ്രീഡ് ഫാം ഏറ്റവും മുന്തിയതരം പശുക്കളെ വളർത്തി പാൽ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്നു. കേരളത്തിന് മാതൃകയായി, മാലിന്യ സംസ്കരണ സംവിധാനം രൂപകൽപ്പന ചെയ്ത് തുമ്പൂർമുഴി മോഡൽ ഇന്ന് പ്രസിദ്ധമായിരിക്കുകയാണ്. വേണ്ടത്ര അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളില്ലാതെ അവിടെ ആരംഭിച്ച എഡ് ടെക്നോളജി കോളേജിൽ പഠിക്കുന്ന കുട്ടികൾ ഇന്ന് കഷ്ടപ്പെടുന്ന അവസ്ഥയാണ്. അങ്ങ് രണ്ടുവട്ടം സ്ഥലം സന്ദർശിച്ച് ഇക്കാര്യങ്ങളൊക്കെ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളതുമാണ്. ടൂറിസം കേന്ദ്രത്തോട് ചേർന്നൊരു ക്യാറ്റിൽ ബ്രീഡ് ഫാം എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് അവിടത്തെ പോരായ്മകൾ പരിഹരിച്ച് ഫാം ടൂറിസം ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി ഇതിന്റെ വികസനം മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, സർവ്വകലാശാലയുടെ കീഴിൽ വരുന്ന

ഫാമുലികളിലെ ഫാമി ടൂറിസം സാധ്യതകളെല്ലാം പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടുള്ള നടപടികളിലേയ്ക്ക് സർവ്വകലാശാല പോകുകയാണ്. അതിന് ഏറ്റവും അധികം പരിഗണന കൊടുക്കുന്നത് ചാലക്കുടിയിലെ വാഴച്ചാൽ- അതിരപ്പിള്ളി ടൂറിസം മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കടന്നുപോകുന്ന റോഡിന് തൊട്ടുചേർന്നുകൊണ്ടാണ് തുമ്പൂർമുഴി മനോഹരമായ ഫാമി അവിടെ നിലനിൽക്കുന്നത്. ഫാമിനകത്ത് ടൂറിസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തനം ഇപ്പോൾത്തന്നെ ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കൂടുതൽ മികച്ച നിലയിൽ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം അടിയന്തരമായി ആരംഭിക്കുന്നതായിരിക്കും. ഫുഡ് ടെക്നോളജി കോളേജിനെ സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. അടിസ്ഥാന സൗകര്യമില്ലാത്തതിന്റെ പേരിൽ, ലബോറട്ടറി ഇല്ല, കുട്ടികൾക്ക് പഠിക്കാൻ ക്ലാസ് മുറികളില്ല തുടങ്ങിയ ഗൗരവമായ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻവേണ്ടി ഫണ്ട് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഫണ്ട് വിനിയോഗിച്ച് കെട്ടിടത്തിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതോടുകൂടി ഇപ്പോഴുള്ള അസൗകര്യങ്ങൾക്കെല്ലാം പരിഹാരം ഉണ്ടാകുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ.. ഓർഡർ.., ചോദ്യോത്തരവേളയുടെ സമയം അവസാനിച്ചു.



Uncorrected/Not for Publication

57

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു)