

ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

1. താമരശ്ശേരി ചുരം

ശ്രീ. ജോർജ്ജ് എം. തോമസ്: സർ, മലബാറിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ദേശീയപാതകളിലൊന്നാണ് 767 - കോഴിക്കോട് നിന്ന് കൊല്ലംഗലിലേയ്ക്കുള്ളത്. 766-ാം നമ്പർ ദേശീയപാതയിൽ വരുന്ന താമരശ്ശേരി ചുരം 12 കി.മീ. ദൈർഘ്യമുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ ഒരു ദിവസം ശരാശരി 15,000 വാഹനങ്ങളാണ് അതുവഴി കടന്നുപോയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം കണക്കിലെടുത്താൽ വർഷംപ്രതി 10% വർദ്ധനവുണ്ടാകുമെന്നാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. അതായത് ഏതാനും വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ അവിടത്തെ വാഹന ഡെൻസിറ്റി 25,000 കവിയും. നിലവിൽ ഇപ്പോൾ 7 മീറ്റർ വീതിയിലുള്ള ടാറിംഗ് റോഡ് മാത്രമാണുള്ളത്. നിലവിലുള്ള വാഹനത്തിന്റെ ഡെൻസിറ്റി കണക്കാക്കിയാൽത്തന്നെ 14 മീറ്റർ റോഡും 3 മീറ്റർ മീഡിയനുമുണ്ടാകണമെന്നാണ് ശാസ്ത്രീയമായ ധാരണ. ഈ റോഡിന്റെ വീതി വർദ്ധിപ്പിക്കുകയെന്നത് അസാധ്യമായ കാര്യമായതുകൊണ്ട് ബദൽ മാർഗ്ഗങ്ങൾ കണ്ടുപിടിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇപ്പോൾ അവിടത്തെ 3, 5, 6, 7 ഹെയർപിൻ ബെന്റുകൾ വീതികൂട്ടുന്നതിന് വനം വകുപ്പിൽനിന്ന് 0.92 ഹെക്ടർ ഭൂമി വിട്ടുകിട്ടുന്നതിനായി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി 32 ലക്ഷം രൂപ കെട്ടിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്.

എന്നാൽ കെട്ടിവച്ച പണത്തിന്റെ അക്കൗണ്ട് മാറിപ്പോയെന്നതിന്റെ പേരിൽ പണം മടക്കിവാങ്ങി വീണ്ടും തിരിച്ചടയ്ക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര മിനിസ്ട്രി ഓഫ് എൻവയോൺമെന്റ് ആന്റ് ഫോറസ്റ്റ് (എം.ഒ.ഇ.എഫ്.) ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. തെറ്റായ അക്കൗണ്ടിൽ നിക്ഷേപിച്ച പണം തിരികെ കിട്ടാത്തതുകൊണ്ട് പണം അടയ്ക്കാൻ ഇതുവരെ സാധിച്ചിട്ടുമില്ല നാളിതുവരെ ഭൂമി വിട്ടുകിട്ടിയിട്ടുമില്ല. ഹെയർപിൻ ബെന്റുകളിലെ വളവ് നിവർത്തുന്നതിനും വീതി കൂട്ടുന്നതിനുമാവശ്യമായ പ്രവൃത്തി ഇപ്പോൾ മുടങ്ങിക്കിടക്കുകയാണ്. കൂടാതെ അടിയന്തര റിപ്പയർമെന്റ് പണികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സമയത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുൻകയ്യെടുത്ത് 79 ലക്ഷം രൂപ അവിടെ അനുവദിച്ചിരിക്കുകയാണ്. മൂന്നുതവണ ടെണ്ടർ വിളിച്ചു. മൂന്നാം തവണയാണ് ടെണ്ടർ ഉറപ്പിക്കാൻ സാധിച്ചത്. 29 ശതമാനം കൂട്ടിയാണ് ടെണ്ടർ വിളിച്ചത്. പ്രസ്തുത ടെണ്ടർ അംഗീകാരത്തിനായി ഗവൺമെന്റ് മുമ്പാകെ വന്നെങ്കിലും അതിന് ഇതുവരെയും അംഗീകാരം കൊടുത്തിട്ടില്ല. പ്രസ്തുത ടെണ്ടർ അംഗീകരിച്ചാൽ മാത്രമേ ബി.എം. & എ.സി. വർക്ക് പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. നിലവിലുള്ള ട്രാഫിക് സംവിധാനം തടഞ്ഞുകൊണ്ടുമാത്രമേ ബി.എം. & എ.സി. വർക്ക് പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കൂ. അതിനാവശ്യമായ ബോധവൽക്കരണം പൊതുവിലുണ്ടാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുമില്ല. വലിയ തോതിലുള്ള

ട്രാഫിക് ജാമാണ് അവിടെ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 2017 ഡിസംബർ മാസം 23-ാം തീയതി ഒരു സ്കാനിയ ബസ് ആറാം വളവിൽ വന്ന് കുടുങ്ങുകയും ഏതാണ്ട് നാലഞ്ചു മണിക്കൂർ ട്രാഫിക് ബ്ലോക്കുണ്ടാകുകയുമുണ്ടായി. അതിനടുത്ത ദിവസവും ഇതുതന്നെ ആവർത്തിച്ചു. അതിന്റെ ഫലമായി ആയിരക്കണക്കിന് യാത്രക്കാർക്ക് ദുരിതം അനുഭവിക്കേണ്ടിവന്നു. ഈ സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് ഇവിടെ അടിയന്തര അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തിയാൽ നന്നായിരുന്നു. ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഗ്രേഡിയന്റ് വളരെ കുറവാണ്. ഇപ്പോൾ റിപ്പയർ നടക്കുന്ന പ്രദേശത്തെ ഗ്രേഡിയന്റ് 1:6 എന്ന അനുപാതത്തിലാണുള്ളത്. അതുള്ളതുകൊണ്ടുതന്നെ കോൺക്രീറ്റ് ഇട്ട് ബ്ലോക്ക് ചെയ്ത് വീണ്ടും ബി.എം. & എ.സി. ചെയ്യേണ്ട സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ട്രാഫിക്കാകെ തടസ്സപ്പെടുത്തി ഇക്കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. അതമാത്രമല്ല, വയനാട് ചുരത്തിലെ നാലാം വളവ് മുതൽ ഒൻപതാം വളവുവരെയുള്ള ഭാഗത്ത് കുറങ്ങില്ല. രാത്രികാലങ്ങളിൽ അപകടങ്ങളോ മറ്റോ ഉണ്ടായാൽ വെളിച്ചംപോലും ലഭ്യമല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ദുരന്തനിവാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വളരെയധികം പ്രയാസം നേരിടുകയാണ്. അവിടെ വൈദ്യുതി എത്തിക്കാനാവശ്യമായ നടപടിയുണ്ടാകണം. ഒൻപതാം വളവിൽ ഒരു വ്യൂ പോയിന്റുണ്ട്. ചില സമയത്ത് നൂറുകണക്കിന് ആളുകൾ വാഹനങ്ങളിൽ അവിടെ

വന്നിറങ്ങി കാഴ്ച കാണാൻ നിൽക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഗതാഗതം തടസ്സപ്പെടുകയാണ്. വയനാട് ജില്ലയിലെ വൈത്തിരി ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിൽ പാർക്കിംഗിനാവശ്യമായ സ്ഥലം നൽകാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത സ്ഥലത്ത് പാർക്കിംഗിനാവശ്യമായ സംവിധാനമുണ്ടാക്കി വ്യൂ പോയിന്റിൽ വാഹനം നിർത്തുന്ന നടപടി അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഈ ചുരത്തിന്റെ വീതി കൂട്ടുകയെന്നത് അസാധ്യമായതുകൊണ്ട് ചിപ്പിനിത്തോട് - മരുതിനാവ് - തലപ്പുഴ വഴിയുള്ള റോഡ്, ആനക്കാംപൊയിൽ-കള്ളാടി-മേപ്പാടി എന്നീ റോഡുകൾ ബദൽ റോഡുകളായി പൂർത്തീകരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. വയനാട്ടിലേയ്ക്കുള്ള നിർമ്മാണസാമഗ്രികൾ മുക്കം-കാരശ്ശേരി പ്രദേശത്തുനിന്നാണ് കൊണ്ടുപോയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. വലിയ വാഹനങ്ങൾ, പ്രത്യേകിച്ച് 25 ടണ്ണിൽ കൂടുതലുള്ള മൾട്ടി ആക്സിൽ വാഹനങ്ങളുടെ ഗതാഗതം പ്രസ്തുത റോഡിൽ നിരോധിച്ചിരിക്കുന്നതിന്റെ ഫലമായി വയനാട്ടിലെ നിർമ്മാണ മേഖലയാകെ സ്തംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ അതെല്ലാം പക്രംതളം ചുരം വഴിയാണ് പോയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആ റോഡിനും വീതി കുറവായതുകൊണ്ട് അവിടെയും വലിയ ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവിക്കുകയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അടിയന്തരമായി റോഡ് റിപ്പയർ പണികൾ പൂർത്തീകരിക്കാനും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന്

0.92 ഹെക്ടർ സ്ഥലം വിട്ടുകിട്ടുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനും പ്രസ്തുത സ്ഥലം ലഭ്യമാകുമെന്നുള്ള പ്രതീക്ഷയിൽ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ എസ്റ്റിമേറ്റം ഡി.പി.ആർ.-ഉം തയ്യാറാക്കാൻ വനം വകുപ്പും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യും ഒന്നിച്ച് തീരുമാനമെടുത്ത് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ് വേണ്ടത്. അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുൻകയ്യെടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ, ദേശീയപാത 766-ന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് താമരശ്ശേരി ചുരത്തിന്റെ 44 കി.മീ. മുതൽ 57 കി.മീ. വരെയുള്ള ഭാഗം സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. കഴിഞ്ഞ കാലവർഷക്കെടുതിയിൽ തകർന്ന വളവുകളുടെയും മറ്റും ഭാഗത്ത് പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ദ്രുതഗതിയിൽ ഇപ്പോൾ നടന്നുവരികയാണ്. കാലവർഷക്കെടുതിയിൽ തകർന്ന 3, 5 ഹെയർപിൻ വളവുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ അടിയന്തരമായി റിപ്പയർ നടത്തുന്നതിന് 79 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി കഴിഞ്ഞ ഒരു മാസത്തിനുമുമ്പുതന്നെ നൽകുകയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ രണ്ടുതവണ ടെണ്ടർ വിളിച്ചപ്പോഴും ടെണ്ടർ പിടിക്കാൻ ആളുണ്ടായിരുന്നില്ല. മൂന്നാംതവണ ഞാനും അവിടത്തെ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. എഞ്ചിനീയർമാരുംകൂടി മുൻകയ്യെടുത്തതിന്റെ ഫലമായി

നിയമപ്രകാരം ഒരു ടെണ്ടർ ലഭിക്കുകയുണ്ടായി. ആ കരാറുകാരനാണ് ഇപ്പോൾ ഇത് ചെയ്യുവരുന്നത്. പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ശ്രീ. ജോർജ് എം. തോമസ് ഇക്കാര്യത്തിൽ നല്ല ഇടപെടൽ നടത്തുകയുണ്ടായി. പ്രവൃത്തി നടന്നുവരികയാണ്. രണ്ട് ജില്ലാ കളക്ടർമാർ സംയുക്തമായിച്ചേർന്ന് അവിടെ ഗതാഗതം പൂർണ്ണമായി നിർത്തിവയ്ക്കാൻ പ്രയാസമുണ്ടെന്ന് പറയുന്നതുകൊണ്ട് ഭാഗികമായി ഗതാഗതം നിർത്തിവച്ചുകൊണ്ട് വളരെയധികം പ്രയാസപ്പെട്ടാണ് പണികൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കരാറുകാരും എഞ്ചിനീയർമാരും തൊഴിലാളികളും വളരെ ത്യാഗപൂർവ്വമായാണ് അവിടെ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എങ്കിലും ഈ പ്രവൃത്തി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ സർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. അത് വിജയിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. താമരശ്ശേരി ചുരവും റോഡും പിണറായി ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഉണ്ടായതാണെന്ന മട്ടിലാണ് പല ആളുകളുടെയും സംസാരം. എത്രയോ കാലമായുള്ള ചുരമാണ്. പുതിയ ഒരു പ്രശ്നമുണ്ടായതല്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-യുടേത് ശരിയായ നിലപാടാണെങ്കിലും കുറെ ക്ഷമയോടെ അവിടെ സർവ്വതൃ ബഹുമാണ്. ചില വസ്തുതകളിലേക്ക് നമ്മൾ കടക്കണം. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഒരു ടെണ്ടറിനുവേണ്ടി പണം വച്ചശേഷം ക്യാൻസൽ

ചെയ്യുകയാണ് ചെയ്തത്. ഈ ഗവൺമെന്റാണ് 79 ലക്ഷം രൂപ വച്ച് ഈ പ്രവൃത്തി നടത്തിവരുന്നത്. ഹെയർപിൻ വളവുകളുടെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വനം വകുപ്പിൽനിന്നും ഏകദേശം ഒരു ഹെക്ടർ സ്ഥലം വിട്ടുകിട്ടുന്നതിനായി 32,04,999/- രൂപ 07.03.2017-ൽത്തന്നെ അടച്ചിരുന്നു. ഒന്നാം ഘട്ട അനുമതി ലഭിച്ചെങ്കിലും രണ്ടാം ഘട്ട അനുമതി ലഭിച്ചില്ല. കേന്ദ്ര-വനം-പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന് നൽകിയ തുക ഓൺലൈനായി വീണ്ടും നൽകണമെന്ന് കാണിച്ച് അടച്ച പണം തിരികെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർക്ക് നൽകാമെന്ന് അറിയിച്ചെങ്കിലും ഇതുവരെയും നൽകിയിട്ടില്ല. ഈ പ്രശ്നവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ജനുവരി 17-ന് ഞാനും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. സെക്രട്ടറിയും ഡൽഹിയിൽ പോയി കേന്ദ്ര-വനം പരിപാലന സെക്രട്ടറിയുമായി വിശദമായി സംസാരിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാമെന്നും പണം ഓൺലൈനിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയടയ്ക്കാമെന്നും അത് ഞങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ട കാര്യമാണെന്നും ഞങ്ങൾ ചെയ്തുകൊള്ളാമെന്നും പറയുകയുണ്ടായി. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളോടൊന്നും ഇടപെട്ടതായി കാണുന്നില്ല. അവർ ഇടപെടേണ്ട ഒരു കാര്യമാണ്. സംസ്ഥാന വനം വകുപ്പ് എന്ത് അഭിപ്രായമാണ് അറിയിച്ചതെന്ന് എനിക്ക് വ്യക്തമല്ല. കേന്ദ്ര വനം വകുപ്പുമന്ത്രി പറയുന്നത്, വെറുതെ ഫയൽ അയച്ചുകൊടുത്തിട്ട് കാര്യമില്ലെന്നും സംസ്ഥാന

വനംവകുപ്പ് അഭിപ്രായം അറിയിച്ചുകൊണ്ടുവേണം കത്തയയ്ക്കേണ്ടത് എന്നുമാണ്. സംസ്ഥാന വനം വകുപ്പ് അവരുടെ അഭിപ്രായം അറിയിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. രാജവുമായി സംസാരിക്കാനിരിക്കുകയാണ്. എന്ത് അഭിപ്രായമാണ് അറിയിച്ചതെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയം അനുമതി നൽകിയാൽ ട്രാഫിക് സേഫ്റ്റി പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി 19.75 കോടി രൂപയുണ്ട്. 3, 5 ഹെയർപിൻ വളവുകൾ കൂടി വീതികൂട്ടി സംരക്ഷണ ഭിത്തി നിർമ്മിക്കാനും റോഡ് ഉപരിതലത്തിൽ ടാറിംഗ് പ്രവൃത്തി നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് സേഫ്റ്റി പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനാണ് പ്രസ്തുത തുക നിലനിർത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഒന്നാം വളവിൽ ചുരം വീതികൂട്ടുന്നതിന് സ്വകാര്യ ഭൂമി വിട്ടുകിട്ടേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇതിനായി ജനപ്രതിനിധികളുടെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് കിട്ടുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. മറ്റ് ഹെയർപിൻ വളവുകളിൽ 2, 4, 9 എന്നിവ നിലവിൽ വീതി കൂട്ടി ഇന്റർലോക്ക് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വനാതിർത്തി പങ്കിടുന്ന 6, 7, 8 ഹെയർപിൻ വളവുകളിൽ വനം വകുപ്പിൽനിന്നും സ്ഥലം ലഭ്യമാകുന്ന ഉടൻതന്നെ വീതികൂട്ടി പുനരുദ്ധരിക്കാനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എൻ.എച്ച്. 766-ലെ 5 മുതൽ 117 വരെ അതായത് മാലാപ്പുറമ്പു മുതൽ സംസ്ഥാന ഹൈവേയായ മുത്തങ്ങ വരെയുള്ള 112

കി.മീ.-ന്റെ വിപുലീകരണത്തിനുവേണ്ടി വിശദമായ പദ്ധതി രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവൃത്തി നടന്നുവരുന്നു. അത് ലഭ്യമായാൽ അതിൽ പറയുന്ന കാര്യങ്ങളും കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി താമരശ്ശേരി ചുരത്തിന്റെ നവീകരണം നടത്തി പ്രശ്നം ശാശ്വതമായി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. മേപ്പാടി - ചുരൽമല - ആനക്കാംപൊയിൽ വഴി ഒരു ബദൽ റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് 2016-17-ലെ കിഫ്ബിയിൽ 20 കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത പാതയ്ക്കുവേണ്ടി പാലവും 6 1/2 കി.മീ. തുരങ്കപാതയും ആവശ്യമാണ്. 17 കി.മീ. റോഡ് നിർമ്മിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. തുരങ്കപാതയുടെ സാധ്യതാ പഠനത്തിന് കൊങ്കൺ റെയിൽവേ കോർപ്പറേഷനെ ഏൽപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. ഇക്കാര്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു തന്നെ നിയമസഭയിൽ നേരത്തെ നൽകിയ ഒരു ചോദ്യോത്തിന്റെ മറുപടിയിൽ ഈ ചുരത്തിന്റെ കാര്യം വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. വയനാട് ചുരം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിന്റെ അധീനതയിലാണ്. പ്രസ്തുത റോഡിലെ ഗതാഗത തടസ്സത്തിന് പരിഹാരമായി വയനാട് ചുരം റോഡിന് ബദലായി പടിഞ്ഞാറെത്തറ - പൂഴിത്തോട് റോഡും നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച ചുരൽമല - ആനപ്പാട് റോഡും നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യവും പരിഗണനയിലുണ്ട്. പടിഞ്ഞാറെത്തറ - പൂഴിത്തോട് റോഡ്, കോഴിക്കോട്

ജില്ലയിലെ കടിയങ്ങാടു നിന്നും ആരംഭിച്ച് പെരുവണ്ണാമുഴി - പുഴിത്തോടു വഴി വയനാട് ജില്ലയിലെ പടിഞ്ഞാറെത്തറയിൽ എത്തിച്ചേരുന്ന നിർദ്ദിഷ്ട വയനാടിന്റെ ബദൽ റോഡിന് ഏതാണ്ട് 44 കി.മീറ്റർ നീളമുണ്ട്. കടിയങ്ങാട് - പുഴിത്തോടുവരെ 17 കി.മീറ്റർ നീളമുള്ള റോഡ് വാഹന ഗതാഗത യോഗ്യമാണ്. ബാക്കി കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ 8 കി.മീറ്ററും വയനാട് ജില്ലയിൽ 18 1/2 കി.മീറ്ററുമാണുള്ളത്. കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ ഏകദേശം 9 കി.മീറ്റർ നീളമുള്ളതിൽ ആദ്യത്തെ മൂന്നുകാൽ കി.മീറ്റർ സ്വകാര്യ ഭൂമിയിലൂടെയും ബാക്കി ദൂരമായ അഞ്ചര കി.മീറ്ററിലേറെ വനഭൂമിയിൽ കൂടിയുമാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. വയനാട് ജില്ലയിൽ പതിനൊന്നുകാൽ കിലോമീറ്റർ റിസർവ് വനത്തിൽകൂടി കടന്നുപോകണം. അതിനാൽ വയനാട് ചുരം റോഡിന് ബദലായുള്ള പടിഞ്ഞാറെത്തറ - പുഴിത്തോട് റോഡ് യാഥാർത്ഥ്യമാകാൻ 17 കി.മീറ്ററോളം വനഭൂമി ലഭ്യമാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മേപ്പാടി - ചുരൽമല - ആനക്കാംപൊയ്ക്കയിൽ റോഡ് വികസനത്തിനുവേണ്ടി കിൻഫ്രയുടെ കാര്യം പറയുകയുണ്ടായി. ഇത് ഗൗരവമായിത്തന്നെ പരിഗണിച്ചുവരികയാണ്. താമരശ്ശേരി ചുരത്തിന് ബദലായി ഉപയോഗിക്കാവുന്ന ആനക്കാംപൊയ്ക്കയിൽ - കല്ലാടി - മേപ്പാടി റോഡിനുവേണ്ടി 20 കോടി രൂപ കിഫ്ബിയിൽ വെച്ചിട്ടുണ്ട്, അതിന്റെ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

നടക്കുകയാണ്. ഇതിന് 6 കി.മീറ്റർ തുരങ്കം ആവശ്യമാണ്. ആയതിനാൽ കോഴിക്കോട് റോഡ്സ് ഡിവിഷൻ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരെ ഉൾപ്പെടുത്തി എം.എൽ.എ. യോഗം വിളിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഇത്രയും വലിയ ടണൽ വർക്ക് ചെയ്ത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-ക്ക് പരിചയമില്ല. മണ്ണുത്തിയിൽ നിന്നും വാളയാരിലേയ്ക്കുള്ള റോഡിലെ ടണൽ വർക്കുപൊലും ടെണ്ടർ വിളിച്ച് ആന്വയിലുള്ളവരാണ് ചെയ്തുവരുന്നത്. ഇത്രയും വലിയ ടണൽ വർക്ക് ചെയ്ത് പരിചയമില്ലാത്തതിനാൽ ഡി.എം.ആർ. സി. യെ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ ഏൽപ്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ആലോചിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ കൊങ്കൺ റെയിൽവേ കോർപ്പറേഷനാണ് കുറെ കൂടി നല്ലതെന്ന് അവിടെ പൊതുജനങ്ങളുടെയിടയിൽനിന്നും അഭിപ്രായം വരികയും അതിന് ധാരണയാവുകയും ചെയ്തതായി എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതു സംബന്ധിച്ചുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ സർക്കാരിലേയ്ക്ക് വരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തി ഫീസിബിലിറ്റി പരിശോധിച്ച് ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്നതിനായി ഏത് ഏജൻസിയെ ഏൽപ്പിക്കണമെന്ന കാര്യം പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. ഏതായാലും വനഭൂമിയിൽ കൂടി പോകുന്നതിന് അവരുടെ അനുവാദവും ആവശ്യമാണ്. ഗവൺമെന്റ് വളരെ പ്രധാന്യത്തോടെ കാണുന്ന ഒരു

കാര്യമാണ് ഈ താമരശ്ശേരി ചുരം. ഇപ്പോൾ അവിടെ അടിയന്തരമായി അറ്റക്കുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുമാത്രം പ്രശ്നം തീരുന്നില്ല. അടിസ്ഥാനപരമായിത്തന്നെ ഇതിന് മാറ്റം വരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. വയനാടിന്റെ വികസനത്തിന് വലിയ പിന്തുണയാണ് ഈ രണ്ട് ബഡ്ജറ്റുകളിലും ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തത്, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. അവിടെ വികസനത്തിനെതിരായി നടക്കുന്ന നീക്കങ്ങൾ സംശയാസ്പദമാണ്. റെയിൽവേയ്ക്കുവേണ്ടി കേരളം ശ്രമിക്കുമ്പോൾ അതിനെതിരായി കർണ്ണാടകത്തിൽ സമരം നടക്കുകയാണെന്ന വാർത്ത ഇന്നത്തെ പത്രത്തിൽ ഉണ്ട്. മൈസൂർ - കർണ്ണാടകം, നിലമ്പൂർ -കർണ്ണാടകം റെയിൽവേപ്പാതകൾ സാക്ഷാത്കരിക്കാൻ ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ ഭേദമെന്യേ ഒരുമിച്ചു നിൽക്കണം. അവിടെ ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഈ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് സശ്രദ്ധം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുകയാണ്. ഇതിൽ തടസ്സമായി നിൽക്കുന്നത് അവിടെയുള്ള കുറച്ച് ആളുകളാണ്. ഇതുമാത്രമാണ് എനിക്ക് പയറാനുള്ളത്. ശക്തമായ ബദൽ സംവിധാനവും, നിലവിലുള്ള വയനാട് ചുരത്തിന്റെ വളവുകളിൽ ടൈൽസ് ഇട്ട് റോഡ് പരമാവധി വീതി കൂട്ടി പണി ചെയ്യാനുള്ള ദീർഘകാല പദ്ധതിയുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടേ പരിഹാരമുണ്ടാകുകയുള്ളൂ. ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ ഭരണത്തിൽ വന്നപ്പോഴുണ്ടായ ചുരമല്ല ഇത്.

പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ വർത്തമാനം കേട്ടാൽ അങ്ങനെയൊന്നു തോന്നും. അങ്ങനെയല്ല. ഇപ്പോൾ അത് ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതുകൊണ്ടു മാത്രം ആകില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതുപോലെ ശാശ്വത പരിഹാരം കാണാനുള്ള നടപടികളിലേക്ക് നീങ്ങുകയാണ്.

ശ്രീ. ജോർജ്ജ്.എം. തോമസ് : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ ഈ വർക്ക് ടെണ്ടർ ചെയ്ത് അവാർഡ് ചെയ്തതിനുശേഷമാണ് പഴയ എം.എൽ.എ.-ക്ക് ബോധോദയമുണ്ടായി സമരമാരംഭിച്ചത്. യു.ഡി.എഫ്.ന്റെ സംസ്ഥാന നേതാക്കളായ സർവ്വശ്രീ ഉമ്മൻ ചാണ്ടി, പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി, രമേശ് ചെന്നിത്തല തുടങ്ങിയവർ യഥാർത്ഥത്തിൽ വർക്ക് അവാർഡ് ചെയ്തതിനുശേഷം അവിടെ വന്ന് സമരത്തിന് വലിയ പിന്തുണ പ്രഖ്യാപിച്ചു. അത് കോടതി പിരിഞ്ഞതിനുശേഷം ന്യായം തോന്നുന്നതുപോലെയാണ്. പക്ഷേ, വയനാട് ചുരത്തിന് ശാശ്വതമായ ഒരു ബദൽ സംവിധാനം ഉണ്ടാകണമെങ്കിൽ നിർദ്ദിഷ്ട ആനക്കാംപൊയ്ക്കയിൽ - കള്ളാടി - മേപ്പാടി ടണൽ റോഡും ഉണ്ടാവണം. ടണൽ റോഡിന്റെ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് തയ്യാറാക്കാനും ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കാനും കൊങ്കൺ റെയിൽവേ മുന്നോട്ടു വന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, അതിന്റെ കണ്ടീഷൻ നിശ്ചയിച്ച് കൊടുക്കേണ്ടത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ആണ്. Terms and

Conditions എന്തൊക്കെയാണെന്ന് ഇതുവരെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ക്ക് കൊങ്കൺ
റെയിൽവേയെ അറിയിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് അവരിപ്പോൾ
തയ്യാറാകാത്തത്. അത് അതിവേഗം ചെയ്യുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി
ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. സ്വീകരിക്കേണ്ട എല്ലാ
നടപടികളും സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്. അതിന് അതിന്റേതായ സമയമെടുക്കും.
അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യം കൂടി പരിഗണിക്കാം. സമരത്തെക്കുറിച്ച്
പ്രതിപക്ഷനേതാവുമായി സംസാരിച്ചിരുന്നു. സമരം തല്ലാലം പരിഹരിച്ചു.
അതിനെപ്പറ്റി കൂടുതലൊന്നും പറയുന്നില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം
ഉണ്ടാക്കിയതല്ല ഈ ചുരം. മുൻ എം.എൽ.എ. ആയാലും ഇപ്പോഴുള്ള എം.എൽ.എ.
ആയാലും എല്ലാവരും കൂടി യോജിച്ച് ശാശ്വത പരിഹാരം
കാണണമെന്നതന്നെയാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. എത്രയും വേഗം നടപടി
സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്.

കുടിവെള്ള പദ്ധതികൾ

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, വളരെ ഗുരുതരവും പ്രാധാന്യവുമുള്ള ഒരു
വിഷയത്തിലേയ്ക്കാണ് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര

സഹായത്തോടുകൂടി 2015-ൽ കുടിവെള്ള പദ്ധതി ആരംഭിച്ചു. ടെണ്ടർ കഴിഞ്ഞ് പണി ആരംഭിച്ച് അന്തിമഘട്ടത്തിൽ എത്തിനിൽക്കുന്ന സമയത്ത് കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഫണ്ട് നിർമ്മാണത്തിന് ചെയ്ത എന്ന കാരണത്താൽ ആ പദ്ധതി സ്കാൻ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്.

ഏതാണ്ട് 80 ശതമാനം പണി കഴിഞ്ഞു. തീരദേശ മേഖലയിൽ ടെണ്ടർ ചെയ്ത കുടിവെള്ള പദ്ധതികളും ടെണ്ടർ ചെയ്ത് പണി ആരംഭിക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഫണ്ട് നിന്നുപോയി എന്ന കാരണത്താൽ നിർമ്മാണത്തിന് വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയാണ്. ഈ രണ്ടു വിഷയങ്ങൾക്കും പുറമെ വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ ചില വർക്കുകളും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. യുടെയും ജലവിഭവ വകുപ്പിന്റെയും ചില പ്രശ്നങ്ങളാൽ മുടങ്ങിക്കിടക്കുകയാണ്. അതിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി രണ്ടു വകുപ്പുകളെയും യോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് വളരെ ഗൗരവമായ ചില തീരുമാനങ്ങൾ എടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. കാരണം ഇപ്പോൾ റോഡുകൾ ബി.എം ആന്റ് ബി.സി. ചെയ്യുന്നതിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി ടെണ്ടർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽത്തന്നെ പൈപ്പ്ലൈനും ലേ ചെയ്യാനാണ്. കോൺട്രാക്ടർമാർ പണി തുടങ്ങാൻ കാത്തുനിൽക്കുകയാണ്. എന്നാൽ വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ പൈപ്പ്ലൈനും ഇതിൽത്തന്നെ ലേ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. പൈപ്പുകൾ ലേ ചെയ്ത് കഴിഞ്ഞ് റെസ്റ്റോറേഷന്റെ ഫണ്ട് വാട്ടർ അതോറിറ്റി കെട്ടിവെച്ചുകിട്ടാൻ മാത്രമേ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് ഈ പണി പൂർത്തിയാക്കാൻ

കഴിയുകയുള്ളൂ. റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ റെസ്റ്റോറേഷൻ വർക്ക് നീണ്ടു പോകുന്നതുമൂലം വലിയ പ്രശ്നമുണ്ടാകും. അതുകൊണ്ട് റബ്ബറൈസ്ഡ് ചെയ്ത ഉടനെ മറ്റൊരു പൈപ്പ് ലൈനിന്റെ വർക്ക് നടത്താൻ നാട്ടുകാർ സമ്മതിക്കില്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഒരു ശാശ്വത പരിഹാരം ആവശ്യമായിട്ടുണ്ട്. സർക്കാരാണ് ഇതിനാവശ്യമായ ഫണ്ട് കൊടുക്കേണ്ടത്. ഏറ്റവും പ്രായോഗികമായ ഒരു നിർദ്ദേശം സർക്കാരിന്റെ മുന്നിൽ വയ്ക്കാനുള്ളത്, വർക്ക് അറയിഞ്ച് ചെയ്തിട്ടുള്ള ബി.എം.ആന്റ് ബി.സി. ചെയ്യുന്ന റോഡുകളുടെ പണി ഏത് കോൺട്രാക്ടർക്കാനോ കൊടുത്തത് അദ്ദേഹത്തിനതന്നെ റെസ്റ്റോറേഷൻ ചെയ്യാനുള്ള വർക്ക് കൂടി നൽകുക. വർക്ക് അറയിഞ്ച് ചെയ്യാത്ത പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡാണെങ്കിൽ പൈപ്പ് ലൈൻ സ്ഥാപിക്കാനായി കഴിക്കുന്ന സമയത്ത് ആ കോൺട്രാക്ടർ തന്നെ റെസ്റ്റോറേഷൻ വർക്ക് കൂടി നടത്തുക. ഇത് രണ്ടും കൂടി ആകമ്പോൾ കുടിവെള്ളം തടസ്സപ്പെടുന്നതും റോഡ് കഴിക്കുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. എം.എൽ.എ. എന്നുള്ള നിലയിൽ ഇതിനായി രണ്ട് വകുപ്പിന്റെയും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ കോ-ഓർഡിനേഷൻ മീറ്റിംഗുകൾ വിളിച്ചുകൂട്ടി. എസ്റ്റിമേറ്റ് ലഭിച്ചാൽ അങ്ങനെ ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല എന്നൊക്കെയാണ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ പറയുന്നത്. സ്വാഭാവികമായും റോഡിന്റെ സൂപ്പർവിഷൻ നടത്തേണ്ടത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഉദ്യോഗസ്ഥരാണ്.

നിങ്ങളുടെ രീതിയിൽ ഞങ്ങൾക്ക് എങ്ങനെയാണ് ചെയ്യാൻ പറ്റുക എന്നൊക്കെയാണ് വാട്ടർ അതോറിറ്റി ഉദ്യോഗസ്ഥർ പറയുന്നത്. ഇങ്ങനെയാക്കിയുള്ള തർക്കങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ആയതിനാൽ ബി.എം.ആന്റ്ബി.സി. അറേഞ്ച് ചെയ്തിട്ടുള്ള റോഡുകളുടെ പണി ചെയ്യുന്ന കോൺട്രാക്ടർക്കുതന്നെ റെസ്റ്റോറേഷൻ വർക്കും നൽകുകയും വർക്ക് അറേഞ്ച് ചെയ്യാത്ത റോഡിന്റെ റെസ്റ്റോറേഷൻ വർക്ക് പൈപ്പ് ലൈൻ സ്ഥാപിക്കുന്ന കരാറുകാർക്കുതന്നെ ഏൽപ്പിച്ചു കൊടുക്കുകയും ചെയ്താൽ ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. വാട്ടർ അതോറിറ്റിയാണ് ഫണ്ട് നൽകേണ്ടത്. ഉദാഹരണമായി, ആതവനാട് പഞ്ചായത്തിൽ പൈപ്പ് ലൈൻ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കാൻവേണ്ടി 30 ലക്ഷം രൂപ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്ക് കൊടുക്കണം. എന്നാൽ 5 കോടി രൂപ ജില്ലയിൽ വാട്ടർ അതോറിറ്റി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.ക്ക് കൊടുക്കണം. 5 കോടി രൂപ കൊടുക്കാനുള്ളതിൽ 30 ലക്ഷം രൂപ അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്യാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. തയ്യാറാണ്. പക്ഷേ വാട്ടർ അതോറിറ്റി സമ്മതിക്കുന്നില്ല. ഈയൊരു പ്രശ്നം അവസാനിച്ചാൽ റോഡുപണി സുഗമമായി നടക്കുകയും ആ പഞ്ചായത്തിലെ മുഴുവൻ കുടിവെള്ള പ്രശ്നത്തിനും പരിഹാരമാകുകയും ചെയ്യും. നിസ്സാര പ്രശ്നമാണ്. വാട്ടർ അതോറിറ്റി 5 കോടി രൂപ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-ക്ക് കൊടുക്കാനുണ്ട്. 30 ലക്ഷം രൂപ

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്കും കൊടുക്കാനുണ്ട്. വാട്ടർ അതോറിറ്റി കൊടുക്കുവാനുള്ള 5 കോടിയിൽ 30 ലക്ഷം രൂപ അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്യാൽ മതിയാകും. എന്നാൽ വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്ക് പണി പൂർത്തിയാക്കാനും റോഡ് പണി സുഗമമായി നടത്താനും സാധിക്കും. ഈ രണ്ട് പണികളും അവിടെ സ്കൂളിച്ച് നിൽക്കുകയാണ്. മൂടാൽ ബൈപ്പാസിന്റെ ഭാഗത്താണ് ഈ പ്രശ്നമുള്ളത്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യും വാട്ടർ അതോറിറ്റിയും തമ്മിലുള്ള വിഷയത്തിൽ സുതാര്യമായ, ശാശ്വതമായ പരിഹാരമുണ്ടാകണം.

26 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി വെച്ചിട്ട്, റെസ്റ്റോറേഷൻ വർക്കിന് ഒരു കോടി എൺപത്തിനാല് ലക്ഷം രൂപ അടച്ചാൽ കൽപകഞ്ചേരി-വളവന്നൂർ പഞ്ചായത്തിലെ കുടിവെള്ള പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരമാകും. ഇത് സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ മന്ത്രിയോട് പറയുകയും എം.എൽ.എ. എന്നുള്ള നിലയിൽ ആസ്തിവികസന ഫണ്ടിൽനിന്നും 3 കോടി രൂപ കൊടുക്കുകയുമുണ്ടായി. ഈ ഫണ്ട് കൊടുക്കാത്തതിനാൽ മൊത്തം സ്കാൻനാവസ്ഥയിലാണ്. 85 ശതമാനം പണി കഴിഞ്ഞു. മാർച്ചിൽ കമ്മീഷൻ ചെയ്യേണ്ടതാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന് ഫണ്ടില്ലെന്ന് പറഞ്ഞു. കിഫ്ബി ധനസഹായത്തോടെ 1257 കോടി രൂപയുടെ 23 കുടിവെള്ള പദ്ധതികൾ 2014-ൽ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് പണി തുടങ്ങി, ഇപ്പോൾ അന്തിമ ഘട്ടത്തിൽ നിൽക്കുന്ന ചെറിയൊരു

വർക്കിന്റെ പേരിൽ കുടിവെള്ളം സ്കാൻ ചെയ്തപ്പോൾ സാഹചര്യവും നേരത്തെ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് ക്യാൻസൽ ചെയ്ത വർക്കുകളും കിഫ്ബി മുഖേനയോ സംസ്ഥാന ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ചോ പരിഗണിക്കണം എന്നുള്ള ഈ രണ്ട് വിഷയങ്ങൾ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇതിന് പരിഹാരം കാണണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

കുടിവെള്ള പദ്ധതികൾ

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, വാട്ടർ അതോറിറ്റി കുടിവെള്ള പദ്ധതികളുടെ പൈപ്പ് ലൈനുകളെല്ലാംതന്നെ പൊതുമരാമത്ത്, തദ്ദേശസ്വയംഭരണം, ദേശീയ പാത അതോറിറ്റി തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള റോഡുകളിലൂടെയാണ് സ്ഥാപിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തെ മിക്ക റോഡുകളും ഉയർന്ന നിലവാരത്തിൽ രൂപപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ റോഡുകളുടെ അരികു ഉൾപ്പെടെ ടാർ ചെയ്തിരിക്കുന്നതിനാൽ പൈപ്പ് ലൈനുകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ എല്ലായ്പ്പോഴും ടാർ റോഡുകൾ കുഴിക്കേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ട്. ഗ്യാരന്റി കാലാവധി നിശ്ചയിച്ച് പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുള്ള റോഡുകളിൽ കാലാവധിക്ക് മുമ്പ് റോഡ് കട്ടിംഗ് അനുമതി നൽകുന്നതിന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് പലപ്പോഴും പ്രയാസമുണ്ടാകുന്നുണ്ടെങ്കിലും കുടിവെള്ളത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്ത് കുടിവെള്ള പദ്ധതികളുടെ പൈപ്പ് ലൈൻ സ്ഥാപിക്കാൻ മെയിന്റനൻസിനായി

അനുമതി നൽകുകതന്നെ ചെയ്യും. മഴക്കാലത്ത് റോഡ് മുറിച്ച് പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്യുന്നതിന് കർശനമായ നിരോധനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ സജീവമായ രണ്ട് മൺസൂൺ കാലയളവിൽ കുടിവെള്ള പദ്ധതികളുടെ പൈപ്പ് ലൈൻ സ്ഥാപിക്കൽ പ്രവൃത്തികളൊന്നുംതന്നെ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കാത്ത സ്ഥിതിയും നിലവിലുണ്ട്. റോഡുകളിൽ പൈപ്പ് ലൈൻ സ്ഥാപിക്കൽ സംബന്ധിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് 05-01-2018-ലെ ഉത്തരവിൽ ആവശ്യമായ മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡുകൾക്ക് യൂട്ടിലിറ്റി കോറിയോർ നിർമ്മിക്കാനാവശ്യമായ സ്ഥലസൗകര്യം ലഭ്യമല്ലാത്തതാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. കേന്ദ്രസഹായത്തോടെയുള്ള പദ്ധതികൾക്കുള്ള വിഹിതത്തിൽ കേന്ദ്രസർക്കാർ ഗണ്യമായ കുറവ് വരുത്തിയത് റോഡ് പുനഃസ്ഥാപനത്തിനുള്ള തുക യഥാസമയം അടയ്ക്കുന്നതിന് തടസ്സമാകുന്നുണ്ട്. ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ കുടിവെള്ള വിതരണത്തിന് കേന്ദ്രസഹായത്തോടെ നടപ്പിലാക്കുന്ന ദേശീയ ഗ്രാമീണ കുടിവെള്ള പദ്ധതിയുടെ ധനസഹായം 50:50 അനുപാതത്തിലാണ് കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും വഹിക്കുന്നത്. 2014-15 സാമ്പത്തിക വർഷം മുതൽ പദ്ധതികളുള്ള കേന്ദ്രസഹായം ഗണ്യമായി വെട്ടിക്കുറച്ചു. ഇത് പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2016 ഏപ്രിൽ ഒന്നിലെ കണക്കനുസരിച്ച് കേരളത്തിൽ ഗ്രാമീണ കുടിവെള്ള പദ്ധതിയിൽ

ഉൾപ്പെടുത്തി 2075.4 കോടി രൂപയുടെ 188 പദ്ധതികൾ വാട്ടർ അതോറിറ്റിയിൽ നിലവിലുണ്ടായിരുന്നു. 2012-13-ലെ കേന്ദ്രസഹായം 245.65 കോടി രൂപയായിരുന്നത് 2015-16-ൽ 45.8 കോടി രൂപയായും 2016-17-ൽ 69.77 കോടി രൂപയുമായി കുറഞ്ഞു. ഗ്രാമീണ കുടിവെള്ള പദ്ധതികൾ രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു. 2017-18 സാമ്പത്തിക വർഷം ദേശീയ ഗ്രാമീണ കുടിവെള്ള പദ്ധതിയുടെ കേന്ദ്രവിഹിതമായി സംസ്ഥാനത്തിന് 70 കോടി രൂപ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പദ്ധതികൾക്ക് സംസ്ഥാനം 100 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രവിഹിതം കുറഞ്ഞ പ്രതികൂല സാഹചര്യത്തിലും ദേശീയ ഗ്രാമീണ കുടിവെള്ള പദ്ധതിയുടെ നിർവ്വഹണത്തിൽ സംസ്ഥാനം പുരോഗതി കൈവരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി തുടർ ചർച്ചകൾ നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തിലെ മികവ് പരിഗണിച്ച് ഇന്ത്യയിലെ മികച്ച സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊന്നായി കേരളത്തെ പരിഗണിക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് ബോണസ് ഫണ്ട് ലഭിക്കാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സർക്കാർ ഗൗരവമായി പരിഗണിച്ച് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, റോഡ് കട്ടിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയം വളരെ

പ്രാധാന്യത്തോടെ കാണണം. കാരണം, റോഡുകൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്ന പണി ആരംഭിക്കാൻ കോൺട്രാക്ടർമാർ കാത്തുനിൽക്കുകയാണ്. ആ റോഡിലൂടെയാണ് പൈപ്പ് ലൈൻ സ്ഥാപിക്കേണ്ടത്. വർക്ക് അറയിഞ്ച് ചെയ്തിട്ടുള്ള റോഡുകളിൽ അതേ കോൺട്രാക്ടർക്ക് വർക്ക് കൊടുത്ത് റെസ്റ്റോർ ചെയ്യാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചില്ലെങ്കിൽ റോഡ് പണിയും നടക്കില്ല, ആ റോഡിലൂടെ പൈപ്പ് ലൈൻ കൊണ്ടുപോകാതിരിക്കാൻ സാധിക്കുകയുമില്ല, അത് കഴിക്കേണ്ടി വരും, വീണ്ടും പ്രശ്നമാകും. ആയതിനാൽ അടിയന്തരമായി ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഇടപെടലുണ്ടാകണമെന്നാണ് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ഈ വിഷയം ഉൾപ്പെടെ പരിഗണിച്ച് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാം.

(സബ്മിഷൻ)