

മി. സ്റ്റീക്കർ: ഓർഡർ... ഓർഡർ... ചോദ്യം നമ്പർ (*1)

ഭരണ മികവിന് പുരസ്കാരങ്ങൾ

(*1) ശ്രീ. പി. പി. സുമോദ്:

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ:

ശ്രീമതി യു പ്രതിഭ:

ശ്രീ. ജി. സ്റ്റീഫൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി സദയം

മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) പബ്ലിക് അഫയേഴ്സ് സെന്റർ പ്രസിദ്ധീകരിച്ച പബ്ലിക് അഫയേഴ്സ് സൂചികയിൽ 2016 മുതൽ എന്നപോലെ ഇത്തവണയും പ്രഥമ സ്ഥാനം നേടാനായിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത സൂചികയിൽ കേരളത്തിന് ലഭിച്ച സ്കോർ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തി അറിയിക്കാമോ;

(ബി) വിവിധ മേഖലകളിലെ ഭരണ മികവിന് സംസ്ഥാനത്തിന് പ്രസ്തുത കാലയളവിൽ ലഭിച്ചിട്ടുള്ള പ്രധാന പുരസ്കാരങ്ങൾ ഏതൊക്കെയാണ്;

(സി) പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും മഹാമാരിയും സൃഷ്ടിച്ച ആഘാതങ്ങൾ അതിജീവിക്കുന്നതിനും വിഭവ പരിമിതിക്കിടയിലും ക്ഷേമ, വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും സാധ്യമായിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) സംസ്ഥാനത്തെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ

വിപുലീകരിക്കുന്നതിനും നിക്ഷേപം ആകർഷിക്കുന്നതിനും സർക്കാർ നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിശദമാക്കാമോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, (എ) ഉണ്ട്. പബ്ലിക് അഫയേഴ്സ് ഇൻഡക്സിൽ 1.618 സ്കോർ നേടിയാണ് കേരളം ഒന്നാമതെത്തിയത്. തൊട്ടുപിന്നിലുള്ള തമിഴ്നാടിന്റെ സ്കോർ 0.897 ആണ്. കേരളത്തിന് മാത്രമാണ് താരതമ്യ സ്കോർ നിർണ്ണയ രീതിയിൽ 1-ന് മുകളിൽ സ്കോർ ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. വികസന ക്ഷേമ രംഗങ്ങളിൽ നടത്തിയ വൻ മുന്നേറ്റമാണ് മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ ബഹുദൂരം പിന്നിലാക്കി ഈ നേട്ടം തുടർച്ചയായി കൈവരിക്കാൻ കേരളത്തെ പ്രാപ്തമാക്കിയത്. വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ ഇൻഡക്സ് സ്കോർ താഴെ പറയും പ്രകാരമാണ്.

റാങ്ക്	വലിയ സംസ്ഥാനങ്ങൾ	PAI 2021 ഇൻഡക്സ് സ്കോർ
1	കേരളം	1.618
2	തമിഴ്നാട്	0.897
3	തെലുങ്കാന	0.891
4	ഛത്തീസ്ഗഡ്	0.872
5	ഗുജറാത്ത്	0.782
6	പഞ്ചാബ്	0.643

7	കർണ്ണാടക	0.121
8	ആന്ധ്രാപ്രദേശ്	0.077
9	ജാർഖണ്ഡ്	-0.071
10	മധ്യപ്രദേശ്	-0.113
11	രാജസ്ഥാൻ	-0.243
12	മഹാരാഷ്ട്ര	-0.36
13	ഹരിയാന	-0.431
14	ആസ്സാം	-0.459
15	പശ്ചിമബംഗാൾ	-0.553
16	ഒറീസ്സാ	-0.91
17	ബീഹാർ	-1.343
18	ഉത്തർപ്രദേശ്	-1.418

(ബി) നീതി ആയോഗിന്റെ 2020-21 സുസ്ഥിര വികസന ലക്ഷ്യ സൂചികയിൽ ഏറ്റവും മികച്ച പ്രവർത്തനം കാഴ്ചവച്ച സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ പട്ടികയിൽ കേരളം തുടർച്ചയായി ഒന്നാം സ്ഥാനത്താണ്. പബ്ലിക് അഫയേഴ്സ് ഇൻഡക്സിൽ ഏറ്റവും വലിയ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഏറ്റവും മികച്ച ഭരണം കാഴ്ചവച്ച സംസ്ഥാനവും കേരളമാണ്. നീതി ആയോഗിന്റെ ദേശീയ ആരോഗ്യ സൂചികയിലും 2020-21 വർഷം കേരളം ഒന്നാമതെത്തി. ഐക്യ രാഷ്ട്ര സഭയും നീതി ആയോഗ് ചേർന്ന് തയ്യാറാക്കിയ സുസ്ഥിര വികസന സൂചികയിൽ 2018-ൽ കേരളത്തിനായിരുന്നു രാജ്യത്ത് ഒന്നാം സ്ഥാനം.

2019-ൽ സെന്റർ ഫോർ മീഡിയ സ്റ്റുഡീസും ട്രാൻസ്ഫോമേഷൻ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടും ഇന്ത്യയും ലോക്കൽ സർക്കിൾസും ചേർന്ന് നടത്തിയ ഇന്ത്യാ കറപ്ഷൻ സർവ്വെയിൽ ഏറ്റവും അഴിമതി കുറഞ്ഞ സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. നാഷണൽ ക്രൈം റെക്കോർഡ്സ് ബ്യൂറോ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം വർഗ്ഗീയ കലാപങ്ങൾ ഇല്ലാത്ത നാടായി കേരളം മാറി. കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ വികസന സൂചികയിലും കേരളം ഒന്നാമതാണ്. 2020-ൽ പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ സമ്പൂർണ്ണ ഡിജിറ്റൽ സംസ്ഥാനമായി മാറാൻ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞു. കേരളത്തിന് സമീപ കാലയളവിൽ ലഭിച്ചിട്ടുള്ള പ്രധാന പുരസ്കാരങ്ങളുടെയും മികവിന്റെയും വിശദാംശങ്ങൾ താഴെ പറയും പ്രകാരമാണ്.

ക്രമ നമ്പർ	പുരസ്കാരങ്ങൾ
1	വയോജന പരിപാലനത്തിലെ രാജ്യത്തെ മികച്ച മാതൃകയ്ക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ വയോ ശ്രേഷ്ഠ പുരസ്കാരം
2	രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും മികച്ച കോവിഡ് വാക്സിനേഷൻ ഡ്രൈവിന് ഇന്ത്യാടുഡേയുടെ ഹെൽത്ത് ഗിരി അവാർഡ്
3	കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ മികവിന്റെ സൂചികയിൽ ഒന്നാം സ്ഥാനം
4	രാജ്യത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ സൗജന്യ ചികിത്സ നൽകിയ സംസ്ഥാനത്തിനുള്ള അവാർഡ്
5	ആയുഷ്മാൻ ഭാരത് പ്രധാൻമന്ത്രി-ജൻ ആരോഗ്യ യോജന, കാരുണ്യ ആരോഗ്യ സുരക്ഷാ പദ്ധതി പ്രകാരം ഏറ്റവും

	കൂടുതൽ സൗജന്യ ചികിത്സ ലഭ്യമാക്കിയ സർക്കാർ ആശുപത്രികളുള്ള അവാർഡ് കോട്ടയം സർക്കാർ മെഡിക്കൽ കോളേജിന്
6	ഇന്ത്യയിലെ പ്രമുഖ റേറ്റിംഗ് കമ്പനിയായ 'ക്രിസിലി'ന്റെ പട്ടികയിൽ തിരുവനന്തപുരം ടെക്നോപാർക്കിന് ഉയർന്ന സ്ഥാനം
7	ഇ-സഞ്ജീവനി, കാരുണ്യ ബെനവലന്റ് ഫണ്ട് സംരംഭങ്ങൾക്ക് ഗവേണൻസ് നൗവിന്റെ ഡിജിറ്റൽ ട്രാൻസ്ഫർമേഷൻ പുരസ്കാരം
8	ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ മാതൃമരണ നിരക്ക് കേരളത്തിൽ, പ്രധാനമന്ത്രി സുരക്ഷാ മാതൃത്വ അഭിയാൻ അവാർഡ് (2018)
9	2016, 2017, 2018 വർഷങ്ങളിൽ മികച്ച ഭരണം കാഴ്ചവച്ച ഇന്ത്യൻ സംസ്ഥാനം
10	സ്കൂൾ എഡ്യൂക്കേഷൻ കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ വികസന സൂചികയിൽ കേരളം ഒന്നാമത്
11	പെൺകുട്ടികൾക്ക് പഠനസൗകര്യം ഉറപ്പാക്കുന്നതിൽ ദേശീയ തലത്തിൽ ഒന്നാമത്
12	രാജ്യത്തെ മികച്ച 12 ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിൽ ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ ബുധനൂർ പഞ്ചായത്തും
13	മികച്ച പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ദേശീയ പട്ടികജാതി വികസന കോർപ്പറേഷൻ ഏർപ്പെടുത്തിയ പുരസ്കാരം സംസ്ഥാന പട്ടികജാതി പട്ടികവർഗ്ഗ വികസന കോർപ്പറേഷന്
14	<u>കുടുംബശ്രീ</u> : അന്താരാഷ്ട്ര വ്യാപാരമേളയിൽ മികച്ച വാണിജ്യശാലയുള്ള (Commercial Stall) പുരസ്കാരം. കേന്ദ്ര ഭവന മന്ത്രാലയത്തിന്റെ (NULM) കീഴിൽ മികച്ച പ്രകടനം കാഴ്ചവച്ചതിന് ദേശീയ പുരസ്കാരം (2019)

(സി) പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും മഹാമാരിയും ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രതിസന്ധികൾക്കിടയിലും നീതി ആയോഗിന്റെ വിലയിരുത്തൽ പ്രകാരമുള്ള സുസ്ഥിര വികസന ലക്ഷ്യം തുടർച്ചയായി മൂന്നാം തവണയും കൈവരിക്കുന്നതിന് കേരളത്തിന് കഴിഞ്ഞു. ആരോഗ്യ സൂചികയിലും കേരളം മുന്നിലാണ്. നാഷണൽ മൾട്ടി ഡയമൻഷണൽ പോവർട്ടി സംബന്ധിച്ച നീതി ആയോഗ് ബേസ് ലൈൻ റിപ്പോർട്ടിൽ രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും ദാരിദ്ര്യം കുറഞ്ഞ സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. അതിദരിദ്രർക്കുള്ള ക്ഷേമപ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെയാണ് കേരളം ഈ നേട്ടം കൈവരിച്ചത്. കോവിഡ് സൃഷ്ടിച്ച സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിക്കിടയിലും സാമൂഹ്യസുരക്ഷാ പെൻഷനുകൾ, ക്ഷേമബോർഡ് പെൻഷനുകൾ, ദുർബലജനവിഭാഗങ്ങൾക്കുള്ള ധനസഹായം എന്നിവയുടെ വിതരണവും സൗജന്യ ഭക്ഷ്യകിറ്റുകൾ നൽകിയതും മഹാമാരിയുടെ ദുരിതത്തിനിടയിൽ ജനങ്ങൾക്ക് ആശ്വാസം പകർന്നു.

ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം 2021 ജൂൺ, സെപ്റ്റംബർ കാലയളവിൽ ആദ്യത്തെ 100 ദിന പരിപാടി പൂർത്തിയാക്കി. രണ്ടാമത്തേത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 17,183 കോടി രൂപ

പ്രതീക്ഷിത മുതൽമുടക്കോടെ വികസന, ക്ഷേമ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പാക്കാൻ ലക്ഷ്യമിടുന്നതാണ് 100 ദിന പരിപാടി. പ്രത്യക്ഷവും പരോക്ഷവുമായ തൊഴിലവസരങ്ങളും വ്യക്തിഗത തൊഴിൽദിനങ്ങളും സൃഷ്ടിക്കുന്നതിന് 100 ദിന പരിപാടിയിൽ പ്രത്യേക ഊന്നൽ നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) സംസ്ഥാനത്തെ വൻകിട അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനുവേണ്ടി റോഡുകൾ, പാലങ്ങൾ, ഐ.ടി., വിദ്യാഭ്യാസം, ആരോഗ്യം, കുടിവെള്ള വിതരണം, ഇറിഗേഷൻ, ഗതാഗതം, ടൂറിസം, കായികം, വിദ്യാഭ്യാസം, ഊർജ്ജം തുടങ്ങി വിവിധ മേഖലകളിലേയ്ക്കുള്ള 50,000 കോടി രൂപയുടെ മൂലധന നിക്ഷേപമാണ് കിഫ്ബി വഴി 2016-ൽ സർക്കാർ വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്നത്. എന്നാൽ ഇതിനോടകം 70,762 കോടി രൂപയുടെ 962 വൻകിട പദ്ധതികൾക്ക് കിഫ്ബി അംഗീകാരം നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. വ്യവസായ സൗഹൃദ അന്തരീക്ഷം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി ഈസ് ഓഫ് ഡൂയിംഗ് ബിസിനസ്സ് കൊണ്ടുവരുന്നതിനായി നിയമനിർമ്മാണത്തിനും നടപടിക്രമങ്ങളിലും ആവശ്യമായ പരിഷ്കാരങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വൻതോതിലുള്ള

നികേഷപങ്ങൾ ആകർഷിക്കുന്നതിനായി കൊച്ചി-പാലക്കാട് വ്യാവസായിക ഇടനാഴി വികസിപ്പിക്കുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചേർത്തലയിലെ മെഗാ ഭക്ഷ്യസംസ്കരണ പാർക്കിന്റെയും കേരള പേപ്പർ പ്രോഡക്ട്സ് ലിമിറ്റഡ്, കേരള റബ്ബർ ലിമിറ്റഡ് എന്നിവയുടെയും പ്രവർത്തനം 2022-ൽ ആരംഭിക്കാനാകും.

തീരദേശവ്യാപാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനായി കൊച്ചിയിൽനിന്നും ബേപ്പൂർ, അഴീക്കൽ തുറമുഖങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഗ്രീൻ ഹൈറ്റ് കോറിഡോർ-II സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ഐ.ടി. പാർക്കുകളിൽ 7.68 ലക്ഷം ചതുരശ്ര അടി വിസ്തീർണ്ണമുള്ള അധിക സ്ഥലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം ഇക്കൊല്ലം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടന്നുവരുന്നു. തിരുവനന്തപുരം ടെക്നോസിറ്റിയിൽ എയ്റോസ്പേസ് ഹബ്ബ് പദ്ധതിയുടെ ആദ്യഘട്ട നിർമ്മാണവും ഇക്കൊല്ലം ആരംഭിക്കും. കെ-ഫോൺ പദ്ധതിയുടെ ഒന്നാം ഘട്ടവും പ്രവർത്തനത്തിന് സജ്ജമായിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. പി. സുമോദ്: സർ, നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ പോലീസ് സേനകളെ താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ക്രമസമാധാന പാലനം, കുറ്റാന്വേഷണം, കമ്മ്യൂണിറ്റി പോലീസിംഗ്

എന്നിങ്ങനെയുള്ള വിവിധ മേഖലകളിൽ ഏറ്റവും മികച്ച പ്രവർത്തനം കാഴ്ചവയ്ക്കുന്ന പോലീസ് സേനയാണ് കേരള പോലീസ്. മറ്റ് പോലീസ് സേനകൾക്കുതന്നെ മാതൃകയായ പല പദ്ധതികളും നമ്മുടെ സംസ്ഥാന പോലീസ് വകുപ്പ് ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പാക്കിയിട്ടുണ്ട്. സ്റ്റാൻഡ് പോലീസ് കേഡറ്റ് പോലുള്ള പദ്ധതികൾ അതിന് ഉദാഹരണമാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, കേരള പോലീസിന് പ്രത്യേകമായ എന്തെങ്കിലും പുരസ്കാരം ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലയളവിൽ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, പോലീസിന്റെ മേഖലയിൽ ദേശീയ

തലത്തിൽത്തന്നെ അംഗീകാരം നേടാൻ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവരങ്ങൾ ഇപ്പോൾ എന്റെ കയ്യിലില്ല.

ശ്രീ. പി. പി. സുമോദ്: സർ, കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലയളവിൽ

പോലീസിന് ലഭിച്ച അംഗീകാരങ്ങൾ വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, അതാണ് ഞാൻ നേരത്തെ

പറഞ്ഞത്. പോലീസിന് പ്രത്യേകമായ പുരസ്കാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് ചോദിച്ചാൽ, കണ്ണൂർ സിറ്റിയിലെ ചക്കരക്കല്ല് പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ, ഇടുക്കി ജില്ലയിലെ മുട്ടം പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ എന്നിവയ്ക്ക് ഐ.എസ്.ഒ.

സർട്ടിഫിക്കേഷൻ അർഹതയുണ്ടായി. തുടർച്ചയായി അഞ്ചാം വർഷവും സൈബർ ഡോമിൻ ഐ.എസ്.ഒ. സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ലഭിച്ചു. ISO 27001 സർട്ടിഫിക്കറ്റാണ് സൈബർ ഡോമിൻ ലഭിച്ചത്. അതുപോലെതന്നെ കേരള സംസ്ഥാന ജൈവവൈവിധ്യ സംരക്ഷണ പുരസ്കാരം നീണ്ടകര കോസ്റ്റൽ പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സംസ്ഥാന ഫോറൻസിക് സയൻസ് ലബോറട്ടറിയിലെ സൈബർ വിഭാഗത്തെ ഇലക്ട്രോണിക് തെളിവുകൾ പരിശോധിക്കുന്ന അംഗീകൃത സ്ഥാപനമായി കേന്ദ്ര ഇലക്ട്രോണിക് ഐ.ടി. മന്ത്രാലയം വിജ്ഞാപനം ചെയ്തു. ഇലക്ട്രോണിക് പരിശോധന നടത്തി കോടതിയിൽ റിപ്പോർട്ട് നൽകാൻ ഐ.ടി. നിയമത്തിലെ 790 (എ) വകുപ്പുപ്രകാരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരം ആവശ്യമാണ്. ഇ-ഗവേണൻസ് രംഗത്തെ നൂതന ആശയങ്ങൾക്കും സംരംഭങ്ങൾക്കുമായി കേരള പോലീസിന്റെ സോഷ്യൽ മീഡിയ വിഭാഗത്തിന് ദേശീയ ഇ-ഗവേണൻസ് അവാർഡ് അവാർഡ് ലഭിക്കുകയുണ്ടായി. ഇക്കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ ഭരണകാലത്ത് പോലീസിന് ധാരാളം അംഗീകാരങ്ങൾ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ദീർഘമായൊരു പട്ടികയാണിത്, എങ്കിലും ചോദിച്ചതുകൊണ്ട് പറയാം. ഒന്ന്, എലൈറ്റ്സ്

ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യ നോളഡ്ജ് എക്സ്ചേഞ്ച് സമ്മിറ്റ് അവാർഡ്, 2016-ൽ ഏറ്റവും മികച്ച പ്രോജക്ടുകളുടെ പട്ടികയിൽ കേരള പോലീസ് സൈബർ ഡോം പദ്ധതി തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ടു. നാഷണൽ ക്രൈം റെക്കോർഡ്സ് ബ്യൂറോ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം വർഗ്ഗീയ കലാപങ്ങളില്ലാത്ത നാടായി അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടു. 2017-ൽ സൈബർ കുറ്റാന്വേഷണത്തിന് നാസ്സോം (NASSCOM) ഡേറ്റാ സെക്യൂരിറ്റി കൗൺസിൽ അവാർഡ് ലഭിച്ചു. ഫൗണ്ടേഷൻ ഫോർ റിസർച്ച് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്ന കോപ്സ് ടുഡേ ഇന്റർനാഷണൽ (COPS Today International) ഏർപ്പെടുത്തിയ 2017-ലെ പോലീസ് എക്സലൻസ് അവാർഡിന് കേരള പോലീസ് നടപ്പാക്കുന്ന ജനമൈത്രി പോലീസ് പദ്ധതിയെ തെരഞ്ഞെടുത്തു. പാസ്റ്റോർട്ട് അപേക്ഷകളിലെ പോലീസ് പരിശോധന മികവിന് 2019-ൽ കേന്ദ്ര വിദേശ മന്ത്രാലയത്തിൽനിന്നും കേരള പോലീസിന് അംഗീകാരം ലഭിച്ചു. ISO സർട്ടിഫിക്കേഷനുള്ള രണ്ടാമത്തെ ജില്ലാ പോലീസായി കൊല്ലം ജില്ലാ പോലീസ് ഓഫീസിനെ തെരഞ്ഞെടുത്തു. സ്റ്റോച്ച് ഗോൾഡ് അവാർഡ് 2018-ലെ പ്രളയകാലത്ത് കേരള പോലീസ് നടപ്പാക്കിയ സുരക്ഷാ ദുരിതാശ്വാസ പ്രവർത്തനമായ 'ജലരക്ഷ' കരസ്ഥമാക്കി. സ്റ്റുഡന്റ് പോലീസ്

കേഡറ്റ് പദ്ധതിയും പിങ്ക് പട്രോൾ പദ്ധതിയും സ്റ്റോച്ച് ഓർഡർ ഓഫ് മെറിറ്റ് ബഹുമാനവും സ്വന്തമാക്കി. കോവിഡ് കാലത്തെ പ്രവർത്തന മികവിനും കേരള പോലീസിന് സ്റ്റോച്ച് പുരസ്കാരം ലഭിച്ചു. മികച്ച സൈബർ സുരക്ഷയുള്ള 2018-ലെ ഫിക്കി സ്റ്റാർട്ട് പോലീസിംഗ് അവാർഡ് (FICCI Smart Policing Award), ഐ.എസ്.എൽ.എ. (Information Security Leadership Award), കെ7 സെക്യൂരിറ്റി മെഡൽ ഓഫ് ഹോണർ അവാർഡ് 2018, സിസോ മാഗ് (CISO MAG) 2019-ലെ മികച്ച ഡിജിറ്റൽ ഇൻഷ്യൂറീവ് അവാർഡ്, ബിസിനസ് വേൾഡ് ഡിജിറ്റൽ ഇൻഡ്യ അവാർഡ്-2019 ഇവയെല്ലാം സൈബർ ഡോമിൻ ലഭിച്ച അവാർഡുകളാണ്. 2018-ൽ ദുബായിൽ നടന്ന ലോക ഗവൺമെന്റ് ഉച്ചകോടിയിൽ യു.എൻ., യു.എസ്.എ. എന്നിവയുടെ ആപ്തകളേക്കാൾ മികച്ച ഗെയിമിഫിക്കേഷൻ സേവനമായി കേരള പോലീസ് രൂപകല്പന ചെയ്ത ട്രാഫിക് സിമുലേറ്റർ ഗെയിമായ 'ട്രാഫിക് ഗുരു' തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ടു. 2019 ബാങ്കിംഗ് ഫ്രോഡുകൾ കണ്ടെത്താനുള്ള പദ്ധതിക്ക് ബിസിനസ് വേൾഡ് ഡിജിറ്റൽ അവാർഡ്. കേരള പോലീസ് നടപ്പാക്കുന്ന സോഫ്റ്റ് (SOFT-Save Our Fellow Traveller) എന്ന പദ്ധതിക്ക് 2017-ൽ കേന്ദ്ര നഗരകാര്യമന്ത്രാലയം

ഏർപ്പെടുത്തിയ അവർഡ് ലഭിച്ചു. ഇങ്ങനെ നിരവധി അവർഡുകളാണ് പോലീസിന് ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, കേരളം ലോകത്തിനതന്നെ മാതൃകയാവുകയാണ്. നിരവധി അവർഡുകൾ വാങ്ങിച്ചതിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഫ്ലോറിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇത്രയേറെ അവർഡുകൾ വാങ്ങിയ ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു പക്ഷേ കൂട്ടുമ്പ് കൊണ്ടായിരിക്കാം കേരളത്തെപ്പറ്റി ഉത്തർപ്രദേശ് മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. യോഗി ആദിത്യനാഥ് ഒരാക്ഷേപം ഉന്നയിച്ചത്. ഇത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അതിനോടുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ പ്രതികരണം?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, രണ്ട് സംസ്ഥാനങ്ങൾ തമ്മിൽ താരതമ്യം ചെയ്യുകൊണ്ട് ഒരു മുഖ്യമന്ത്രി സംസാരിക്കുന്നത് ശരിയല്ല എന്ന ധാരണയാണ് എനിക്കുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ആ ഭാഗത്തേയ്ക്ക് ഞാൻ അധികം പോകുന്നില്ല. കേരളം നേടിയ മികവുകളെക്കുറിച്ച് കണ്ടു. ശ്രീ. അഖിലേഷ് യാദവിനെപ്പോലെ ഉത്തർപ്രദേശിലുള്ള പ്രധാന രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെ നേതാക്കൾപോലും ഉത്തർപ്രദേശ് കേരളവും തമ്മിൽ താരതമ്യപ്പെടുത്താൻ

കഴിയുന്നതല്ലെന്ന് കേരളത്തിന്റെ മികവ് അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നീതി ആയോഗിന്റെ അംഗീകാരം നമുക്ക് ലഭിച്ചതിനെക്കുറിച്ച് എടുത്തുപറയുകയുണ്ടായി. ഇപ്രകാരം ഒരുപാട് തലങ്ങളിൽ കേരളം ഉയർന്നുനിൽക്കുകയാണ്. ആ ഉയർച്ച സമാനകളില്ലാത്ത രീതിയിലുള്ളതാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് രാഷ്ട്രീയമായി ഉയർത്തിയ ശരിയല്ലാത്ത വർത്തമാനമായിട്ട് മാത്രമേ അതിനെ കാണാൻ കഴിയൂ.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ: സർ, കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ

പ്രതിസന്ധിയിൽപ്പോലും ജനങ്ങളെ ചേർത്തുപിടിച്ച് ഭരണമികവിന്റെ കാര്യത്തിലും ക്ഷേമപ്രവർത്തനത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും ലോകത്തിനതന്നെ മാതൃകയാവാൻ കേരളത്തിന് കഴിഞ്ഞു. അതുകൊണ്ട് ഭരണമികവിനുള്ള നിരവധി പുരസ്കാരങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാനും കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഡിജിറ്റൽ ഓൺലൈൻ വിദ്യാഭ്യാസ സാധ്യതകൾ ശക്തിപ്പെടുത്താനും ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ലഭിച്ച അംഗീകാരങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് കേരളം നേടിയ

നേട്ടം ദേശീയതലത്തിൽ ഇന്നെല്ലാവരും അംഗീകരിക്കുന്നൊരു കാര്യമാണ്.

അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത് ഗ്രാമീണ മേഖലയിൽ പഠന സൗകര്യമൊരുക്കുന്നതിന് നാം സ്വീകരിച്ച നടപടികളാണ്. ആനവൽ സ്റ്റാറ്റസ് ഓഫ് എഡ്യൂക്കേഷൻ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം കേരളമാണ് ഏറ്റവും മുന്നിൽ നിൽക്കുന്നത്. സ്കൂളുകളിലെ ഗുണമേന്മ വിദ്യാഭ്യാസത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ രാജ്യത്ത് കേരളമാണ് മുന്നിൽ നിൽക്കുന്നത്. ഇത് ദേശീയ തലത്തിൽ എല്ലാവരും അംഗീകരിച്ച കാര്യമാണ്. അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിലും ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടുന്ന ഒന്നാണ്.

ശ്രീ. ജി. സ്റ്റീഫൻ: സർ, 2016 മുതൽ നടപ്പിലാക്കിയ ജനക്ഷേമ പരിപാടികളുടെയും വ്യവസായ വകുപ്പിലെയും അനുബന്ധ മേഖലകളിലും നടത്തിയ ശക്തമായ മുന്നേറ്റങ്ങളുടെയും ഫലമായി കേരളം ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് മികച്ച നേട്ടങ്ങളാണ് കൈവരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ വ്യവസായ വകുപ്പിൽ ഏതെല്ലാം അംഗീകാരങ്ങളാണ് ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും വ്യവസായ വകുപ്പിലുണ്ടായ മുന്നേറ്റങ്ങളെക്കുറിച്ചും വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, വ്യവസായ രംഗത്ത് വലിയ തോതിലുള്ള അഭിവൃദ്ധിയാണ് നേടാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. കേന്ദ്ര

മന്ത്രാലയത്തിനകീഴിലുള്ള വ്യവസായ ആഭ്യന്തര വ്യാപാര പ്രോത്സാഹന വകുപ്പിന്റെ വിലയിരുത്തലിൽ കിൻഫ്രയുടെ കീഴിലുള്ള 5 പാർക്കുകൾക്ക് ദേശീയ അംഗീകാരം ലഭിക്കുകയുണ്ടായി. ഗുഡ് ഗവേണൻസ് ഇൻഡക്സ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പുറത്തിറക്കിയപ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ മറ്റ് മികവുകളോടൊപ്പം വ്യവസായ മേഖലയുടെ കുതിപ്പും രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വ്യവസായവും വാണിജ്യവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വികസനവും ഈ മേഖലകളിൽ മുന്നേറ്റം നടത്തിയതായി റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. വ്യവസായ വളർച്ചയുടെ സൂചകമായ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ഒന്നിൽനിന്നും 7.91 ആയത് വലിയ നേട്ടമായി കണക്കാക്കാവുന്നതാണ്. പട്ടിക തയ്യാറാക്കുന്നതിന് അടിസ്ഥാനമാക്കിയ പത്ത് മേഖലകളിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു മേഖലയാണ് വ്യവസായവും വാണിജ്യവും. നേരത്തെയുള്ളതിനേക്കാൾ നില മെച്ചപ്പെടുത്തിയ മൂന്ന് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒന്നായി കേരളത്തെ വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. ജെ. വിനോദ്: സർ, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് വർദ്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ് ആവശ്യമാണ്. കാലാകാലങ്ങളായി ഈ സംസ്ഥാനം ഭരിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റുകൾ നമ്മുടെ

മൂലധനച്ചെലവിനും അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനും വലിയ ഊന്നൽ നൽകിയാണ് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. 2016-21 കാലയളവിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മൊത്തം ചെലവിന്റെ എത്ര ശതമാനം മൂലധനച്ചെലവിനായി വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്, അതിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ എത്രശതമാനം ചെലവഴിച്ചുവെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, മൂലധനച്ചെലവിൽ ഒരു തരത്തിലുള്ള അപര്യാപ്തതയും ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ സർക്കാർ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ കൃത്യമായ കണക്ക് ഇപ്പോൾ എന്റെ കയ്യിലില്ല, അത് പിന്നീട് നൽകാം.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, വികസനരംഗത്ത് വളരെയധികം മുന്നോട്ട് പോയ സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. നിരവധി അംഗീകാരങ്ങളും പുരസ്കാരങ്ങളുമാണ് നമുക്ക് ലഭിച്ചത്. ഇന്ത്യക്ക് മാതൃകയായ ഒരു സംസ്ഥാനം മാത്രമല്ല, ലോകത്തുതന്നെ വികസനരംഗത്ത് വലിയ മുന്നേറ്റം നേടിയൊരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. കേന്ദ്ര അവഗണന തുടരുമ്പോൾ തന്നെയാണ് ഈ മുന്നേറ്റമെന്നത് പ്രത്യേകം ഓർക്കേണ്ടതുണ്ട്. കേന്ദ്ര ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിനുള്ള വിഹിതം വെട്ടിക്കുറച്ചിരിക്കുന്നു, വിവിധ പദ്ധതികൾക്കുള്ള

വിഹിതം വെട്ടിക്കുറച്ചിരിക്കുന്നു. നമ്മുടെ റെയിൽവേ വികസനം തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നു. എയിംസ് പോലുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾ കേരളത്തിന് നിഷേധിക്കുന്നു, ഇത്തരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നിലപാടുകൾ കേരളവികസനത്തിന് എതിരല്ലേയെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യം.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം വലിയതോതിൽ ഏകീകൃതമായി ഒരു സമീപനം സ്വീകരിക്കേണ്ട പ്രശ്നങ്ങളായിട്ടാണ് വരുന്നത്. കേരളത്തിന് അർഹതപ്പെട്ട പലതും നിഷേധിക്കുന്ന നിലപാട് ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളം നേടിയ വികസനം ചിലമേഖലകളിൽ നമുക്കൊരു പാരയായി മാറുകയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ മാനദണ്ഡങ്ങളനുസരിച്ച് കാര്യങ്ങൾ തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ ഒരു പ്രത്യേകരംഗത്ത് നേടിയ വികസനം അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നമുക്ക് ലഭിക്കേണ്ട സഹായം ലഭിക്കുന്നതിന് തടസ്സമായി വരുന്നു. സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിക്കേണ്ട കേന്ദ്ര വിഹിതം ലഭിക്കുന്നതിന് അത് തടസ്സമാകുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ ആരോഗ്യരംഗം ആരും എടുത്ത് പറയുന്നതാണ്. കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ ഘട്ടത്തിൽ നാം എത്രകണ്ട്

മെച്ചപ്പെട്ട സേവനം നൽകിയെന്നത് ലോകം തന്നെ ശ്രദ്ധിച്ച കാര്യമാണ്. പക്ഷെ നമുക്ക് എയിംസ് ഇപ്പോഴും കിട്ടാക്കുന്നിയാലി നിൽക്കുന്നു. എയിംസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അത് സംസ്ഥാനത്തിന് നൽകണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് നാം നൽകിയിട്ടുള്ള നിവേദനങ്ങൾ നിരവധിയാണ്. ആ കാര്യത്തിന് മാത്രമായി പ്രധാനമന്ത്രിയെ നേരിട്ടുകണ്ട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. പക്ഷെ എയിംസിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിന് ഇപ്പോഴും അതൊരു കിട്ടാക്കുന്നിയാലി മാറ്റുന്ന അവസ്ഥയാണ് വന്നിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെ അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ച കാര്യം ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഏകീകൃതമായ രീതിയിൽ നമ്മുടെ ആവശ്യങ്ങൾ ഉയർത്തേണ്ടതിനാണ് നാം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടത്

ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം: സർ, ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി കേരളത്തിന്റെ അഭിമാനകരമായ നേട്ടങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞത് വളരെ സന്തോഷത്തോടുകൂടിയാണ് കേട്ടത്, പക്ഷെ നാഷണൽ ക്രൈം റെക്കോർഡ്സ് ബ്യൂറോയുടെ കണക്കുപ്രകാരം രാജ്യത്തെ പൊളിറ്റിക്കൽ ക്രൈം ക്യാപ്പിറ്റലായി കണ്ണൂർ അറിയപ്പെടുന്നു എന്നൊരു പരാമർശം മാധ്യമങ്ങളിൽ വരുന്നു. അങ്ങനെയൊരു കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട

മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ, ആ വാർത്ത ശരിയല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ വിശദീകരണം നൽകാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടത് നമ്മുടെ നാട് ക്രമസമാധാന രംഗത്ത് ഏറ്റവും മികവുറ്റനാടാണെന്ന് രാജ്യം അംഗീകരിച്ചതാണ്, അക്കാര്യാത്തിൽ ഒരു സംശയത്തിനും ഇടമില്ലെന്നതാണ് വസ്തുത. ഇവിടെ അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ചത് ഇന്നലെ അവിടെ നടന്ന സംഭവത്തെക്കുറിച്ചായിരിക്കുമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നു. അത് നാടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വലിയ ഞെട്ടൽ ഉളവാക്കിയ സംഭവമാണ്. ഒരു മത്സ്യത്തൊഴിലാളി കടലിൽപോയി അദ്ദേഹത്തിന്റെ തൊഴിൽ കഴിഞ്ഞ് വീട്ടിലേക്ക് പോകുന്നു, അപ്പോൾ ആക്രമിക്കപ്പെടുന്നു കൊലചെയ്യപ്പെടുന്നു. മാത്രമല്ല അതിപൈശാചികമായി കാല് വെട്ടിമാറ്റി ദൂരെയിടുന്നു. അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു ക്രൂര സംഭവമായിരിക്കും ബഹുമാന്യനായ അംഗത്തെ ഈ ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ പ്രേരിപ്പിച്ചത്. അതിന്റെയർത്ഥം കണ്ണൂരാകെ കലാപബാധിതമായി എന്നല്ല, കലാപഭ്രമിയാക്കാൻ ചിലർ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്, നമുക്ക് തടയാൻ കഴിയുന്നുവെന്നുള്ളതുതന്നെയാണ് പ്രത്യേകത, എല്ലാ കുറ്റവാളികളേയും കൃത്യമായ രീതിയിൽ കണ്ടെത്താനുള്ള അതീവ

ഗൗരവത്തോടെയുള്ള അന്വേഷണവും നടപടികളും ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നടക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങിവിടെ നമ്മുടെ നേട്ടങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു, അതിന് ഭരണമികവിന് നമുക്ക് കിട്ടിയിട്ടുള്ള അവാർഡുകളെക്കുറിച്ചും പറഞ്ഞു. കാലാകാലങ്ങളിൽ ഭരണമികവിന് കേരള സംസ്ഥാനത്തെ ഗവൺമെന്റുകൾക്ക് ഈ രീതിയിൽ അവാർഡുകൾ കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്, ഞാൻ ഇതിനെ കുറിച്ച് കാണുന്നില്ല. ഭരണമികവിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്ന ഈ കാലഘട്ടത്തിലാണ് ഡി.ജി.പി.യായി റിട്ടയർ ചെയ്ത ശ്രീമതി ശ്രീലേഖയുടെ ഒരു പ്രസ്താവന വന്നത്. അവരുടെ നിഗമനം അവർ വനിതയായതുകൊണ്ട് അപമാനം സഹിച്ചാണ് കേരള പോലീസിൽ ഇരുന്നതെന്നുള്ള ദുഃഖകരമായ വെളിപ്പെടുത്തലാണ് വന്നത്. ഇന്നലെ കോട്ടയം പള്ളിക്കത്തോട് പോലീസ് സ്റ്റേഷനിലെ ഒരു അഡീഷണൽ എസ്.ഐ. അവിടുത്തെ വനിതാപോലീസ് കോൺസ്റ്റബിളിനെ കയ്യേറ്റം ചെയ്തു, മർദ്ദിച്ചുവെന്നാണ് മാധ്യമങ്ങളിലെ വാർത്ത. ജില്ലാ പോലീസ് സൂപ്രണ്ട് വിളിച്ച് കോംപ്രമൈസ് ചെയ്യുന്നതിന് ശ്രമിച്ചുവെന്നു കേട്ടു. ഇവിടെ നിയമസമാധാനം സ്റ്റേഷനുകൾക്ക് പുറത്തുള്ളതിനെ കുറിച്ച് ഞാൻ

വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. പോലീസ് സ്റ്റേഷനകത്തുപോലും

മനസമാധാനംപോലുമില്ലാത്ത ഈ കാലഘട്ടത്തെക്കുറിച്ച് ദയവായി അങ്ങ് പരിശോധിക്കുമോ, അവർഡ് കിട്ടിയതിന്റെ വലിയ ബഹളത്തിൽ നമ്മുടെ കേരളത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഇതുപോലുള്ള സംഭവങ്ങൾ കണ്ടില്ലെന്നുനടിക്കാതിരിക്കുന്നതിനുള്ള തെളിവുകളോടുകൂടിയ നടപടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ബഹുമാന്യനായ തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ കേരളത്തിന്റെ ആഭ്യന്തരവകുപ്പു മന്ത്രിയായി കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്ത ഒരു മാന്യവ്യക്തിയാണ്. അന്നും ഈ പരാമർശിച്ച ശ്രീലേഖ പോലീസിൽ ഉണ്ട്. ഏത് ഘട്ടത്തിലാണ് അവർക്ക് ഇത്തരമൊരു ദുരനുഭവമുണ്ടായതെന്ന് അവർ വെളിപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. എന്റെ അനുഭവത്തിൽ ഒരു തരത്തിലുമുള്ള അതൃപ്തിയും അവർ എന്റേയടുത്ത് പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള ഒരു തെറ്റായ നടപടികൾ പോലീസിൽ ഉണ്ടാകുന്നു എന്നത് ഒരു ഘട്ടത്തിലും അവർ എന്റേയടുത്ത് സൂചിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. അവർക്കുള്ള ആഗ്രഹം അവർ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട് അത് സ്വാഭാവികമായിട്ട് എല്ലാപേർക്കും ഉണ്ടാകുന്ന ആഗ്രഹമാണ്. ഏതൊരു പോലീസ്

ഓഫീസർക്കും ഉണ്ടാകുന്ന ആഗ്രഹം അവർ രേഖപ്പെടുത്തി അതിൽ തെറ്റുമില്ല. പക്ഷെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള തെറ്റായൊരു സമീപനം സർക്കാരുകളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായെന്ന് അവർ പരാമർശിച്ചതായി കാണുന്നില്ല. അതിൽ ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂരിനേയും പരാമർശിച്ചിട്ടില്ല, അതിനുശേഷം വന്നവരേയും പരാമർശിച്ചിട്ടില്ല, ഇപ്പോഴുള്ളവരേയും പരാമർശിച്ചിട്ടില്ല. എന്താണുണ്ടായതെന്ന് അവർ കൂടുതൽ വ്യക്തമാക്കിയാൽ മാത്രമേ നമുക്ക് അതിൽ നിലപാടെടുക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. മറ്റൊന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് പോലീസ് സ്റ്റേഷനുകളെക്കുറിച്ചാണ്, ആ പോലീസ് സ്റ്റേഷനുകളിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള ക്രമസമാധാന പ്രശ്നങ്ങളില്ല. അത് അദ്ദേഹം നല്ല രീതിയിൽ ഭാവനയുള്ള ഒരാളാണ്, ആ ഭാവനയുടെ ഭാഗമായി ഇങ്ങനെയെല്ലാം സംഭവിക്കാൻ പോകുകയാണോയെന്ന് ശങ്കിക്കുകയാണ്. അതിന് അദ്ദേഹത്തിന് നൽകാനുള്ള ഉറപ്പ് ഒരു ആശങ്കയും വേണ്ട, നല്ല ഭദ്രമായ നിലയിൽ കേരളത്തിലെ പോലീസ് എല്ലാ രീതിയിലും നീതി നടപ്പാക്കപ്പെടും.

ശ്രീ. എം.എം. മണി: സർ, ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലയളവിൽ ഫിഷറീസ് വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് എന്തെങ്കിലും ദേശീയ

അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ഫിഷറീസിന്റെ രംഗമെടുത്താൽ മത്സ്യഫെഡിനെ മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിലെ ഏറ്റവും മികച്ച അർദ്ധസർക്കാർ സ്ഥാപനമായി നാഷണൽ ഫിഷറീസ് ഡെവലപ്മെന്റ് ബോർഡ് 2021-ൽ തിരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്.

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി

- 2 (*2) ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ:
- ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ:
- ശ്രീ. റോജി. എം. ജോൺ:
- ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി

സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയിൽ എത്ര ശതമാനം നീളത്തിൽ എംബാക്മെന്റുകൾ സ്ഥാപിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും അവയുടെ ഉയരവും വീതിയും എത്രയായിരിക്കുമെന്നും വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ബി) പ്രസ്തുത എംബാക്മെന്റുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി എത്ര ടൺ പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ വേണമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ നൽകാമോ;

(സി) പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ കല്ലും മണലും

പാറയും എവിടെനിന്ന് ലഭ്യമാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്; വിശദമാക്കാമോ;

(ഡി) പ്രസ്തുത എംബാക്മെന്റുകൾ പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങൾക്ക് ആക്കം കൂട്ടുമോയെന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, (എ) റെയിൽവേ പദ്ധതികളിൽ ട്രാക്കുകൾ ഒരേ നിരയിൽ നിലനിർത്തുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് എംബാക്മെന്റുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത്. ട്രാക്കുകളിൽ വെള്ളം കയറുന്നത് ഒഴിവാക്കാനും എംബാക്മെന്റുകൾ സഹായകരമാകും. ഇത് റെയിൽവേ നിലവിൽ രാജ്യത്ത് ഉടനീളം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കെ-റെയിലിന് വേണ്ടി മാത്രം പ്രത്യേകമായോ പുതുതായോ സ്വീകരിക്കുന്ന രീതിയല്ല ഇത്. കേരളത്തിലെ നിലവിലുള്ള റെയിൽവെ പാതകൾക്ക് 17 മീറ്റർ വരെ ഉയരത്തിലുള്ള എംബാക്മെന്റുകൾ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈനിൽ 292.728 കി.മി., അതായത് മൊത്തം നീളത്തിന്റെ 55 ശതമാനത്തോളമാണ് ഇവ സ്ഥാപിക്കുന്നത്. ഇവ 10 മുതൽ 20 മീറ്റർ വരെ വീതിയിലാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഇവയിൽ ഭൂരിഭാഗത്തിനും 5 മീറ്ററിൽ താഴെ ഉയരം മാത്രമാണ് ഉണ്ടാവുക. 5 മുതൽ 8 മീറ്റർ വരെ ഉയരത്തിലുള്ള 74 കി.മി. എംബാക്മെന്റാണ് ഉണ്ടാവുക. എംബാക്മെന്റുകളുടെ നിർമ്മാണം

സംസ്ഥാനത്തെ രണ്ടായി വിഭജിക്കുമെന്ന പ്രചരണം വസ്തുതാവിരുദ്ധവും അതിശയോക്തിപരവുമാണ്. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ സവിശേഷത, ആവശ്യമായ ഇടങ്ങളിൽ അണ്ടർപാസ്സുകളും കൾവെർട്ടുകളും സ്ഥാപിച്ച് പ്രദേശവാസികൾക്ക് റെയിൽവേ ലൈൻ മുറിച്ചുകടക്കുന്നതിനും, നീരൊഴുക്ക് സുഗമമാക്കുന്നതിനും ശാസ്ത്രീയമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നു എന്നതാണ്.

(ബി&സി) എംബാക്മെന്റുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ വിവിധ കേന്ദ്രങ്ങളിൽനിന്നും സമാഹരിക്കാനാകും. പരിസ്ഥിതിക്ക് കോട്ടം തട്ടാത്ത രീതിയിൽ ഇത് ചെയ്യാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി ഉൾപ്പെടെയുള്ള വൻകിട പദ്ധതികൾക്കും ഇത്തരത്തിൽ പ്രകൃതിവിഭവ സമാഹരണം ആവശ്യമായി വന്നിട്ടുണ്ട്. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുശേഷം ആവശ്യമായി വരുന്ന വീതികൂട്ടൽ പോലുള്ള വികസനത്തിനും പരിപാലനത്തിനും ആവർത്തന ചെലവ് അനിവാര്യമാണ്. എന്നാൽ സിൽവർ ലൈൻ പോലുള്ള റെയിൽവേ പദ്ധതികൾക്ക് ഇത്തരത്തിലുള്ള ആവർത്തന ചെലവ് ആവശ്യമായി വരാത്തതിനാൽ പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളുടെ ഉപയോഗം താരതമ്യേന കുറവാണ്. ഇന്ത്യൻ ഗ്രീൻ ബിൽഡിംഗ് കൗൺസിലിന്റെ പ്ലാറ്റിനം റേറ്റിംഗ്

നിലവാരത്തെ ആസ്പദമാക്കി ഹരിത പ്രോട്ടോക്കോൾ

അവലംബിക്കുന്നതിനാൽ സാധാരണ ഇത്തരം നിർമ്മാണ പ്രക്രിയയ്ക്ക് വിനിയോഗിക്കാൻ വരുന്നത്ര പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ സിൽവർ ലൈനിനായി ഉപയോഗിക്കേണ്ടി വരില്ല എന്നാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ അളവിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ പഠനങ്ങൾ നടന്നുവരുന്നുണ്ട്. അവയുടെ കണ്ടെത്തലുകൾ വന്നശേഷം മാത്രമേ കൃത്യമായ കണക്ക് ലഭ്യമാകൂ.

(ഡി) പരിസ്ഥിതിയെക്കൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള

നിർമ്മാണമാണ് സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയായി വിഭാവനം ചെയ്യുന്നത്. പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാത്ത തരത്തിലുള്ള ക്രമീകരണങ്ങൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായിത്തന്നെ ഉണ്ടാകും. വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിനുള്ള കൾവെർട്ടുകൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നിർമ്മിക്കും. വെള്ളപ്പൊക്കം സംബന്ധിച്ച കണക്കുകളെടുത്ത് അതിൽനിന്നും ഒരു മീറ്റർ ഉയരത്തിൽ എന്ന നിലയിലാണ് സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ഘടന രൂപകൽപ്പന ചെയ്യാൻ ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, നമ്മുടെ മറ്റൊരു അഭിമാന പദ്ധതിയായ

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. പുലിമുട്ട് നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ പാറ ലഭിക്കാത്തതിനാൽ അതിന്റെ നിർമ്മാണം അനന്തമായി വൈകിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ വരുന്നു. 3100 മീറ്റർ പുലിമുട്ട് നിർമ്മിക്കേണ്ടിടത്ത് 800 മീറ്റർ പുലിമുട്ട് നിർമ്മിക്കാൻ മാത്രമേ ഇതിനകം സാധിച്ചിട്ടുള്ളൂ. 75 ലക്ഷം ടൺ പാറ ആവശ്യമായ ടി പദ്ധതിക്ക് ഇതുവരെ 15 ലക്ഷം ടൺ പാറ മാത്രമാണ് ലഭ്യമായതെന്ന് പറയുന്നു. അതിന്റെ പത്തോ ഇരുന്നൂറോ മടങ്ങ് പാറ ആവശ്യമായിവരുന്ന ഈ പദ്ധതിക്ക് മധ്യകേരളത്തിൽനിന്ന് പാറ ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് എക്സിക്യൂട്ടീവ് സമ്മറിയിൽ പറഞ്ഞുവെച്ചതിനപ്പുറത്തേയ്ക്ക് ഒരു പഠനവും ഗൗരവതരമായി ഈ പ്രകൃതിവിഭവങ്ങളുടെ ലഭ്യതയെ സംബന്ധിച്ച് നടത്തിയിട്ടില്ല അല്ലെങ്കിൽ ലഭിച്ചിട്ടില്ലെന്ന് അങ്ങുതന്നെ ഇവിടെ പറയുകയും ചെയ്തു. ഇത് കേരളത്തിന്റെ പ്രകൃതി സമ്പത്തിന് താങ്ങാവുന്ന ഒരു പ്രേജക്ടാണോ; നമുക്ക് ലക്ഷക്കണക്കിന് ടൺ പാറ ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ലഭ്യമാക്കാൻ, വിവിധ കേന്ദ്രങ്ങളിൽനിന്ന് ലഭ്യമാക്കുമെന്നുമാത്രമാണ് ഉത്തരത്തിൽ പറയുന്നത്. അത് എങ്ങനെയാണ് സാധ്യമാകുന്നത്; വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി ഇങ്ങനെ

നീണ്ടുപോകുന്നതിന്റെ കാരണമെന്താണ്?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി നീണ്ടുപോകുന്നത് ഇതിന്റെ ഭാഗമായല്ല, അത് കോൺട്രാക്ടറുടെ ബാധ്യതയിലുള്ള കാര്യമാണ്. അക്കാര്യാത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെയ്യേണ്ടതായ എല്ലാ സഹായങ്ങളും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ സിൽവർ ലൈനിന്റെ കാര്യത്തിൽ ആവശ്യമായ വിഭവങ്ങൾ സമാഹരിക്കാൻ സാധിക്കാത്തനിലയുണ്ട് എന്നൊരു ആശങ്ക സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇല്ല. അതിന്റെ ഭാഗമായി എന്തെങ്കിലും വലിയ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമെന്നും കാണുന്നില്ല. സിൽവർ ലൈനുമായി, ഒരു റെയിൽ ലൈനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യം വരുമ്പോൾ, അതിന്റെ തുടക്കത്തിലാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ നടക്കേണ്ടത്. പിന്നീട് വളരെ അപൂർവ്വമായി മാത്രമേ എന്തെങ്കിലും ഇടപെടലുകൾ ആവശ്യമായി വരുന്നുള്ളൂ. ദീർഘകാലം അത് അതേ രീതിൽത്തന്നെ നിലനിൽക്കും. ദേശീയപാത വികസനത്തിന് ഈ പറഞ്ഞ എല്ലാകാര്യങ്ങളും വേണം. റോഡ് വികസിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഓരോ വർഷവും വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നു, അപ്പോൾ നല്ല രീതിയിൽ വികസിച്ച റോഡുകളിൽത്തന്നെ വീണ്ടും

ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടതായി വരുന്നു. അങ്ങനെയൊരവസ്ഥ റെയിലിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഏറ്റവും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായ രീതിയിൽതന്നെ, അങ്ങ് പ്രകടിപ്പിച്ച രീതിയിലുള്ള ഒരു ആശങ്കയ്ക്കും അടിസ്ഥാനമില്ലാതെ ഇത് പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ നമുക്ക് സാധിക്കും.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, ഒരു ബെറ്റർ ആൾട്ടർനേറ്റീവിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഡിസ്കഷൻസ് എന്തുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഇനിഷ്യേറ്റ് ചെയ്തില്ല? ഇത്രയും പ്രതിസന്ധികളും ചോദ്യങ്ങളും ഈ പദ്ധതിക്കെതിരെ ഉയരുമ്പോൾ ഇതിനെക്കാൾ ബെറ്ററായി ഒരു ആൾട്ടർനേറ്റീവ് നമുക്കുണ്ടോ എന്നുള്ള ഒരു പൊതു ചർച്ചയും എല്ലാവരെയും വിശ്വാസത്തിലെടുക്കുന്ന ഒരു സമീപനവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. സബർബൻ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് കേരളം ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. പൈലറ്റ് പ്രോജക്ടായി തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുള്ള 125 കിലോമീറ്റർ 1943 കോടി രൂപയ്ക്ക് 70 ഏക്കർ സ്ഥലം മാത്രം ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. കണ്ണൂർ വരെ റഫ് ആയി ഒരു പഠനം നടത്തുമ്പോൾ 530 കിലോമീറ്ററിന് വേണ്ടി വരുന്നത് 300 ഏക്കറോളം സ്ഥലം മാത്രമാണ്. പതിനായിരമോ പതിനയ്യായിരമോ

കോടി രൂപയ്ക്ക് നിലവിലുള്ള സിഗ്നൽ സംവിധാനം ഓട്ടോമേറ്റ് ചെയ്ത് 20 മിനിട്ട് വ്യത്യാസത്തിൽ 160 കി.മീ. വേഗത്തിൽവരെ ട്രെയിനുകൾക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയാവുന്ന സംവിധാനം ആൾട്ടർനേറ്റീവായി നമ്മുടെ റെയിൽവേ ലൈനുകളെ ശക്തിപ്പെടുത്തി ചെയ്യാമെന്നിരിക്കെ ഒന്നര ലക്ഷം കോടിയിലധികം രൂപ ചെലവ് വരുന്ന ഈ പ്രോജക്ടാണോ കേരളത്തിന് അനുയോജ്യം? ഇതിനേക്കാൾ നല്ല ആൾട്ടർനേറ്റീവിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു തുറന്ന ചർച്ചയും സമീപനവും, ഇതുപോലൊരു വലിയ പ്രോജക്ട് സാമ്പത്തികമായും സാമൂഹികമായും പ്രകൃതിയുടെ സമ്പത്തുമായി ബന്ധപ്പെടുള്ള, ഒരുപാട് കൺസേൺസുള്ള ഈ വലിയ പ്രോജക്ട് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഗവൺമെന്റ് അത്തരത്തിൽ ഒരു ഓപ്പൺ ഡിസ്കഷൻ പ്ലാറ്റ്ഫോം ഒരുക്കേണ്ടതായിരുന്നില്ലേ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ഒരു കാര്യവും മറച്ചുവെച്ചിട്ടില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒട്ടേറെ ചർച്ചകൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിൽ വിവിധ തലങ്ങളിലാണ് ചർച്ച നടക്കുന്നത്. നിയമസഭാംഗങ്ങൾക്ക് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആവശ്യമായ വിശദീകരണം നൽകലായിരുന്നു ആദ്യമേ ചെയ്തത്. അത് കഴിഞ്ഞ

നിയമസഭയുടെ ഘട്ടത്തിൽ ഇവിടെ ചെയ്തതാണ്. ഇതിൽ കാണേണ്ട ഒരു കാര്യം, ഈ പറയുന്ന പദ്ധതി കേരളത്തിന്റെ ഒരു സ്വപ്നപദ്ധതിയായി കരോലമായി നിൽക്കുകയാണ്. മാനസികമായി എല്ലാവരും ഇത് സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞതാണ്. ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ ഉപനേതാവ് ഇതിന്റെ ചുമതലക്കാരനായി ഇരിക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ അന്നത്തെ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളിലേയ്ക്ക് കടക്കുകയും അതിന്റെ പഠനത്തിന് തുടക്കം കുറിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അതിന് പണവും ചെലവിട്ടതാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അന്നുമുതൽക്കേ കേരളത്തിന്റെ ഒരു സ്വപ്നമായി ഈ പദ്ധതി കിടക്കുകയാണ്. നല്ലരീതിയിൽ കാര്യങ്ങൾ പഠിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ഒരാൾമാണല്ലോ അദ്ദേഹം, അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് നമ്മുടെ നാടിന് ഇതിന് പകരമായി മറ്റൊരു പദ്ധതി, ഇന്നത്തെ ലൈൻ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നമുക്ക് ഇതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കിക്കൂടെയെന്നാണ്. അക്കാര്യം പരിശോധിക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് റെയിലിന്റെ വേഗതയ്ക്ക് വലിയ തോതിൽ പരിമിതികളുണ്ട്. അതിന് വല്ലാതെ വേഗതകൂട്ടാൻ സാധിക്കില്ല. വേഗത കൂട്ടണമെങ്കിൽ 600-ൽ അധികമുള്ള വളവുകൾ നിവർത്തണം. ആ

വളവുകൾ നിവർത്തണമെങ്കിൽ രണ്ട് ദശാബ്ദമെങ്കിലും വേണ്ടിവരും. ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നിർത്തിവെച്ചുകൊണ്ട് അത് ചെയ്യാൻ സാധിക്കില്ല. സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടുവേണം വളവുകൾ നിവർത്താൻ. അങ്ങനെയൊന്നുമില്ലാത്ത അത് പ്രായോഗികമല്ല. ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും നല്ല രീതിയിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ഒരു ട്രെയിനാണല്ലോ രാജധാനി എക്സ്പ്രസ്. ടി ട്രെയിനിന്റെ കേരളത്തിലുള്ള വേഗതയും കേരളം വിട്ടാലുള്ള വേഗതയും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം താരതമ്യപ്പെടുത്തി നോക്കട്ടെ. നമ്മുടെ നാടിന് അതിവേഗതയിൽ പോകാൻ പറ്റുന്ന അവസ്ഥ ഉണ്ടാവുകയെന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനം. അതിന് ഇതല്ലാതെ മറ്റൊരു ആൾട്ടർനേറ്റീവില്ല, അതാണ് വസ്തുത. ഏത് നിർദ്ദേശവും സർക്കാർ പരിശോധിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. പരിശോധിച്ചതിലൊന്നും ഇതിനെക്കാളും മികച്ചൊരു കാര്യം കണ്ടെത്തിയിട്ടില്ല എന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. എല്ലാവരും അംഗീകരിച്ച കാര്യം ഇതിന് തുടക്കം കുറിച്ചവർതന്നെ എന്തുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ എതിർക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നുവെന്നുള്ളത് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയാത്ത കാര്യമാണ്. ഒന്നിച്ച് ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനുള്ള ശ്രമമാണ് നാം നടത്തേണ്ടത്.

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി,

അങ്ങ് മറുപടി പറയുന്ന കാര്യത്തിൽ വളരെ പ്രശ്നമാണ്. നിലവിലുള്ള റെയിൽപ്പാതയുടെ വളവുകൾ നേരെയൊക്കെ രണ്ട് ദശാബ്ദത്തിലധികമെടുക്കുമെന്ന് അങ്ങ് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. എന്നാൽ ശബരി റെയിൽപ്പാതയുടെ പണി നാല് ദശാബ്ദമായാലും പൂർത്തിയാകില്ല. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽക്കൂടിയാണ് ടി റെയിൽപ്പാത കടന്നുപോകുന്നത്. ശബരി റെയിൽപ്പാതയെക്കുറിച്ച് ഞാൻ കുട്ടിക്കാലം മുതൽ കേൾക്കുന്നതാണ്, ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ അന്ന് ജനിച്ചിട്ടുപോലുമില്ല. ഇന്നും ആ പാത യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. വളവ് നിവർത്തേണ്ട കാര്യമില്ലാതിരുന്നിട്ടും അതിന് സാധിക്കുന്നില്ലല്ലോ? ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്ന് ആറുവർഷമായിട്ടും കാലടിയിൽനിന്നും ഈ പാതയ്ക്കായി ഒരു കല്ലുപോലും മാറ്റിക്കഴിയിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. ശബരി റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് തുടക്കംകുറിച്ചത് ഞങ്ങളുടെ ഭരണ കാലത്താണ്, അങ്ങ് ഇതുസംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചതുകൊണ്ടുമാത്രമാണ് ഞാൻ ഇക്കാര്യം പറഞ്ഞത്. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ റെയിലിന്റെ വീതി 15 മീറ്റർ മുതൽ 25 മീറ്റർ വരെയും ഉയരം ചുരുങ്ങിയത് 30 അടി മുതൽ 40 അടി വരെയെങ്കിലും വരും.

ഇതിന്റെ ഭാഗമായി രണ്ടുഭാഗത്തുമുണ്ടാക്കുന്ന കോൺക്രീറ്റ് ഭിത്തികൾ കേരളത്തെ രണ്ടായി വിഭജിക്കും. ജനവാസമേഖലയിൽ ഈ ഭിത്തികൾ വൻമതിലുകളായി മാറുമെന്നതിൽ സംശയമില്ല. നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി നിരവധി ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ ഇല്ലാതാക്കുകയും ജനങ്ങളുടെ ജീവിതം ദുരിതത്തിലാക്കുകയും ചെയ്യും. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി എത്ര ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ ഇല്ലാതാകുമെന്നതിന്റെ കണക്കുകൾ അങ്ങയുടെ പക്കലുണ്ടോ? ഞാൻ ആദ്യം സൂചിപ്പിച്ച ശബരി റെയിൽപ്പാതയെ സംബന്ധിച്ചുകൂടി മറുപടി നൽകിയാൽ നന്നായിരുന്നു.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ഇദ്ദേഹത്തിൽനിന്നും ഇങ്ങനെയൊരു

ചോദ്യം വന്നതിൽ ഞാൻ ആശ്ചര്യപ്പെടുന്നില്ല. കാരണം ശബരി റെയിൽ കേരളം നടപ്പാക്കേണ്ട കാര്യമാണെന്നാണ് അദ്ദേഹം കാണുന്നത്. ആ പദ്ധതി കേരളം മാത്രമായി നടപ്പാക്കേണ്ട കാര്യമല്ല. അതിനായി സംസ്ഥാനം ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണോ അതെല്ലാം ചെയ്യാൻ തയ്യാറാണെന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരിനെ അറിയിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ ആവശ്യമായ നടപടികൾ കേന്ദ്രം ഇതുവരെ കൈക്കൊണ്ടിട്ടില്ല. ഇവിടെ നേമം റെയിൽവേ ടെർമിനലിന്റെ

ഉദ്ഘാടനംവരെ നടന്നുകഴിഞ്ഞിട്ടും അതിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണ്; ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള അനക്കമുണ്ടോ? സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റെയിൽവേ മേഖലയോടുള്ള കേന്ദ്രത്തിന്റെ അവഗണന വലിയ തോതിൽ തുടരുകയാണെന്ന കാര്യം നാം കാണേണ്ടതാണ്, ഇങ്ങനെ സംഭവിക്കുന്നത് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പോരായ്മകൊണ്ടാണെന്ന രീതിയിൽ കാണരുത്. കേരളത്തിനോടുള്ള പൊതു സമീപനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ വരുന്നുണ്ട്, അതിനെതിരെ നമുക്ക് ഒന്നിച്ചുതന്നെ ശബ്ദമുയർത്താൻ കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ വസ്തുതയല്ല എന്നാണ് കാണേണ്ടത്. ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേരളത്തിന് പുറത്തുള്ള സെക്ടറുകളിൽ രാജധാനി എക്സ്പ്രസ്സ് ഓടുന്നത് ശരാശരി 102 കി.മീ. വേഗതയിലാണ്. എന്നാൽ സംസ്ഥാനത്തിനകത്ത് ഇതിന്റെ വേഗത ശരാശരി 57 കി.മീ. ആണ്. പാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കൽ ഏകദേശം പൂർത്തിയായിക്കഴിഞ്ഞു. തിരുവനന്തപുരം-കാസർഗോഡ് റെയിൽവേ ലൈനിൽ ഏകദേശം 19 കി.മീ. ദൈർഘ്യം മാത്രമാണ് ഇരുട്ടിപ്പിക്കാൻ ബാക്കിയുള്ളത്. എന്നാൽ ഇതുകൊണ്ട് എന്ത് മാറ്റമാണുണ്ടായത്? ട്രെയിനിന്റെ എണ്ണത്തിലോ വേഗതയിലോ

മാറ്റമുണ്ടായില്ല. റെയിൽപ്പാതയിൽ വളവുകളും തിരിവുകളും ധാരാളം കിടക്കുകയാണ്, അവ മാറിവന്നാൽ മാത്രമേ നമ്മൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന മാറ്റങ്ങളുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. നിലവിലെ റെയിൽപ്പാതയിൽ 626 വളവുകളാണുള്ളത്. അവയെല്ലാം നിവർത്തിവന്നെങ്കിൽമാത്രമേ വേഗത കൂട്ടുവാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അദ്ദേഹം സിൽവർ ലൈനിനെക്കുറിച്ച് ഒരു ആശങ്ക ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി, അതിനോടനുബന്ധിച്ച് എടുത്തുപറഞ്ഞ കാര്യം റെയിൽ കടന്നുപോകുന്ന സ്ഥലത്തെ റോഡുകൾക്ക് വല്ലാത്തതരത്തിലുള്ള പ്രയാസം വരുമെന്നുള്ളതാണ്. അക്കാര്യത്തിൽ യാതൊരു ആശങ്കയുടെയും ആവശ്യമില്ല. റോഡുകളിൽ ആവശ്യമുള്ളിടത്ത് ഷെഡ്ഡാവാർ സംവിധാനമോ അടിപ്പാതയോ ഒരുക്കുമെന്ന് ഇപ്പോൾത്തന്നെ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി കണ്ടിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഒരു റോഡിനുപോലും പ്രശ്നം വരില്ല. മാത്രവുമല്ല, വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിനും തടസ്സമുണ്ടാകില്ല. റെയിൽ എന്നത് കേരളത്തിലെ ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമല്ലേ; അതിന്റെ ഭാഗമായി നാട് വിഭജിച്ചുപോയിട്ടുണ്ടോ? അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നാട് വിഭജിച്ചുപോകുമെന്ന് ആശങ്കപ്പെടേണ്ടതില്ല.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: സർ, 2018-ലെ പ്രളയത്തിനുശേഷം

അങ്കമാലി ബൈപ്പാസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പതിനാലാം കേരള നിയമസഭയുടെ പതിമൂന്നാം സമ്മേളനത്തിൽ കിഫ്ബിയിൽ പദ്ധതിയായ അങ്കമാലി ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം വൈകുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ ചോദിച്ച നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത 1198-ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് അന്നത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി നൽകിയ മറുപടിയുടെ ഒരു ഭാഗം ഞാൻ വായിക്കാം: “ 2018 ആഗസ്റ്റ് മാസമുണ്ടായ അസാധാരണമായ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ ചതുപ്പനിലത്ത് എംബാക്മെന്റോടു കൂടി ഇപ്പോൾ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്ന പദ്ധതിരേഖ പുനർവിചിന്തനം ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യകതയുള്ളതായി കാണുന്നു. പദ്ധതി രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കിയ കൺസൾട്ടിംഗ് ഏജൻസിയായ കിറ്റ്കോ(KITCO)യോട് ഇതുസംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് നൽകാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ” - എന്നാണ്. വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ 1700 മീ. നീളമുള്ള അങ്കമാലി ബൈപ്പാസിൽ ഉൾപ്പെട്ട ചതുപ്പനിലമായ 1. കി.മീ. ഭാഗം എംബാക്മെന്റ് പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കി മുഴുവനായും എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ രൂപത്തിൽ നിർമ്മിക്കാൻ കിറ്റ്കോ ശുപാർശ ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുതുക്കിയ പദ്ധതിരേഖ കിഫ്ബി അംഗീകരിച്ചുവെന്നതാണ് അതിനുശേഷമുണ്ടായ

നടപടിക്രമം. കേരളത്തിന്റെ അവസ്ഥയിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ ഭാഗം എംബാക്മെന്റ് ചെയ്യുന്നത് പാരിസ്ഥിതികമായ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാക്കും എന്നതിനാൽ അത് പൂർണ്ണമായും മാറ്റി എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേയായി നിർമ്മിക്കണമെന്ന് കിറ്റ്കോ തന്നെ വിശദമായ പഠനം നടത്തി ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിക്കുകയും അക്കാര്യം കിഫ്ബി വീണ്ടും അംഗീകരിക്കുകയുമാണുണ്ടായത്. അങ്ങനെയിരിക്കേ, 292 കി.മീ. ദൈർഘ്യത്തിൽ എംബാക്മെന്റോടുകൂടി സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കേണ്ടിവരുമെന്നാണ് ഇപ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഒരു കി.മീ. ഭാഗംപോലും പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നമുണ്ടാക്കുമെന്ന് കിറ്റ്കോ തന്നെ പറയുമ്പോൾ 292 കി.മീ. ദൈർഘ്യത്തിൽ ഇത്രയും വലിയ എംബാക്മെന്റ് നിർമ്മിക്കാൻ ഏതുതരത്തിലുള്ള പാരിസ്ഥിതിക പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം

ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നം നേരത്തെ പരിശോധിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. 530 കി.മീ. നീളമാണ് നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈൻ പാതയ്ക്കുള്ളത്. അതിൽ 137 കി.മീ.

പാത ഒന്നുകിൽ തുണിന്റെ മുകളിൽക്കൂടിയോ, അതല്ലെങ്കിൽ തുരങ്കത്തിലൂടെയോ ആയിരിക്കും. ഈ പറയുന്നതരത്തിൽ ഒരു പരിശോധന ആദ്യംതന്നെ നടന്നിട്ടുണ്ട്. എല്ലാ സ്ഥലത്തും റോഡുകൾ നിലനിർത്താൻ അടിപ്പാതകളും മേൽപ്പാലങ്ങളും ഉണ്ടാകുമെന്ന് ഞാൻ നേരത്തേ വ്യക്തമാക്കിക്കഴിഞ്ഞു. റെയിൽപ്പാത മുറിച്ചുകടക്കാൻ 500 മീറ്റർ ഇടവിട്ട് ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകളും അടിപ്പാതകളും റെയിൽ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഭാഗമായിത്തന്നെ നിർമ്മിക്കാനുള്ള പദ്ധതി ഇപ്പോൾത്തന്നെയുണ്ട്. ഏത് പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഇങ്ങനെ ചെയ്തതെന്ന് അദ്ദേഹം ചോദിക്കുകയുണ്ടായി, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൃത്യമായ പഠനം നടത്തിയതിന്റെ ഭാഗമായി ഏറ്റവും കൂടുതൽ വെള്ളപ്പൊക്കം വരാൻ സാധ്യതയുള്ള കണക്കുകളടക്കം എടുത്തുകൊണ്ട് ശ്രദ്ധിച്ചതെന്നാണ് ഈ പദ്ധതി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഏതെങ്കിലുംതരത്തിലുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടാകുമെന്ന് ആശങ്കപ്പെടേണ്ടതില്ല.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത് എല്ലാവരുമായി ചർച്ചയ്ക്ക് തയ്യാറാണെന്നാണ്. പ്രതിപക്ഷം അവതരിപ്പിച്ച അടിയന്തരപ്രമേയം ചർച്ച ചെയ്യാൻ രണ്ട് മണിക്കൂറാണ് വേണ്ടിയിരുന്നത്. ആ ചർച്ചയ്ക്ക്

കേരളത്തിലെ ഭരണകക്ഷി തയ്യാറായിട്ടില്ല. മുഖ്യമന്ത്രി എല്ലാവരുമായി ചർച്ചയ്ക്ക് തയ്യാറാണെന്നും പറയുന്നു. നിയമസഭയുടെ വേദി നിയമപരമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഡോ. എം. കെ. മുനീർ അടിയന്തരപ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ We will discuss എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഈ കാര്യം ഔദ്യോഗികമായിട്ടുള്ള ചർച്ചയാകുമായിരുന്നില്ലേ? അതുപോലും നിഷേധിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. മുഖ്യമന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകൾ വേഗത്തിലാക്കണമെങ്കിൽ രണ്ട് പതിറ്റാണ്ടെടുക്കുമെന്ന് പറയുമ്പോൾ, അതല്ലേ കേരളത്തിൽ കൂടുതൽ ആവശ്യം. ആ രണ്ട് പതിറ്റാണ്ടെന്നുള്ള സമയം വെട്ടിക്കുറയ്ക്കാൻ കേന്ദ്രവുമായി ചർച്ച ചെയ്യണം. നമ്മുടെ യാത്രക്കാർ എങ്ങോട്ടാണ്? ഉത്തരേന്ത്യയിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന എത്രയോ മലയാളികളുണ്ട്. നിയമസഭാ സമ്മേളനം കഴിഞ്ഞ് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും കണ്ണൂരിലേയ്ക്ക് പോകുമ്പോൾ മാവേലി എക്സ്പ്രസിലാണ് ഞാനും ശ്രീ. കടന്നപ്പള്ളി രാമചന്ദ്രനുമൊക്കെ പോകുന്നത്. അതേ സമയത്തുതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും പോകുന്ന രാജധാനി എക്സ്പ്രസ് മൂന്നുമണിക്ക് കണ്ണൂരെത്തും. ഞങ്ങൾ അഞ്ചരയ്ക്കേ കണ്ണൂരിലെത്തുകയുള്ളൂ. അത് എന്തുകൊണ്ടാണ്? ഇപ്പോൾത്തന്നെ

നിലവിലുള്ള സംവിധാനത്തിൽ വേഗത്തിലോടിക്കാനും സൗകര്യത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യാനും സാധിക്കും. ആ സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. ട്രെയിനിൽ രാജ്യം മുഴുവൻ യാത്ര ചെയ്യേണ്ട യാത്രക്കാരുണ്ട്. അത്തരത്തിലൊരു ചർച്ചയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ? ഇക്കാര്യം നിയമസഭാ നടപടി നിർമ്മിതി വച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന അന്നത്തെ ആവശ്യം നിരാകരിച്ചത് ശരിയാണോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, നാം ഇവിടെ കാണേണ്ട കാര്യം, അദ്ദേഹം കഴിഞ്ഞ സഭയിലുണ്ടായിരുന്ന ആളാണ്. ഈ ചർച്ചയിൽ അദ്ദേഹം വന്നിരുന്നോയെന്ന് എനിക്ക് ഓർമ്മയില്ല. പക്ഷേ നിയമസഭാംഗങ്ങളുടെ മുമ്പിൽ ഈ കാര്യങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ നമ്മളെല്ലാവരും ആവശ്യമായ സമയമെടുത്ത് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വ്യക്തത വരുത്താൻ നോക്കിയതാണ്. ഇപ്പോൾ ഒട്ടേറെ പുതിയ അംഗങ്ങൾ വന്നിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. ഇപ്പോഴല്ല, നമുക്ക് അടുത്ത തവണ സഭ ചേരുമ്പോൾ നിയമസഭാംഗങ്ങളുടെ മുമ്പാകെ ആ കാര്യങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കുന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കാം. അതിനൊന്നും സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രയാസമില്ല. ഇവിടെ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് രാത്രി കണ്ണൂരിൽ നിന്നും ട്രെയിനിൽ യാത്രപുറപ്പെട്ട് തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്തുന്ന

കാര്യമാണ്. ഏഴ് മണി - എട്ട് മണി സമയത്ത് കയറിയാൽ രാവിലെ അഞ്ച് മണിക്കെത്തുന്നു. മറ്റൊരു ട്രെയിൻ രണ്ട് മണിക്കൂർ വ്യത്യാസത്തിലെത്തുന്നു. അത് ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞ രാജധാനി എക്സ്പ്രസ്സാണ്. അതിന് കേരളത്തിനകത്ത് വളരെ ചെറിയ വേഗതയിൽ മാത്രമേ ഓടാൻ കഴിയുന്നുള്ളൂ, അതാണ് വൈകാൻ കാരണം. റെയിൽവേ വികസനം എന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരിനോട് നമ്മൾ പറയേണ്ട താമസം അത് ഉടനേ നടപ്പാക്കാൻ പോകുകയാണെന്ന് അദ്ദേഹം എന്ത് അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ധരിക്കുന്നത്; നമുക്ക് അനുഭവമില്ലേ; കണ്ടാൽ പഠിക്കേണ്ട? എന്തുകൊണ്ടാണ് നമുക്ക് പഠിക്കാൻ കഴിയാത്തത്? ഇവിടെ നിരവധി പദ്ധതികൾ കിടക്കുകയാണ്. ടി പദ്ധതികളുടെ കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും മുന്നേറ്റമുണ്ടോ? ശബരി എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ കാര്യവും നേമം റെയിൽവേ ടെർമിനലിന്റെ കാര്യവും നേരത്തെ പറഞ്ഞല്ലോ. ഏത് കാര്യം വെച്ചാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് അതിവേഗതയിൽ നടപടിയുണ്ടാകുമെന്ന് നമ്മൾ പ്രതീക്ഷിക്കേണ്ടത്? കേരളത്തിന് അങ്ങനെയൊരു പ്രതീക്ഷ വയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നുണ്ടോ; ഇതല്ലേ വസ്തുത? അപ്പോൾ നമുക്ക് നമ്മുടേതായ രീതിയിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കണം. അതുകൊണ്ടാണല്ലോ

യു.ഡി.എഫ്. തന്നെ നേരത്തെ ഇതിന് തുടക്കം കുറിച്ചത്. ആ വഴിക്ക് കാര്യങ്ങൾ നല്ല രീതിയിൽ മുന്നോട്ടുപോകാൻ എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടോ; നമുക്ക് തമ്മിൽ വ്യക്തത വരുത്തേണ്ടതുണ്ടെങ്കിൽ അത് ചർച്ച ചെയ്യാം. ആ കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം യാതൊരു പിടിവാശിയുമില്ല.

ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ: സർ, നവകേരളത്തിന്റെ ഒരു സ്വപ്നസാക്ഷാത്കാരമാണ് ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ നടക്കാൻ പോകുന്നത്. അതിന് നേതൃത്വം നൽകുന്ന മുഖ്യമന്ത്രി എന്തായാലും ഒരുപാട് അഭിനന്ദനങ്ങൾ അർഹിക്കുന്നു. കെ-റെയിലിന്റെ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ നഷ്ടപരിഹാര ഇനത്തിൽ എത്ര രൂപയാണ് സർക്കാർ ചെലവഴിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ; നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിന്റെ മാനദണ്ഡം എന്താണെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, നഷ്ടപരിഹാരത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ മാതൃകാപരമായ നിലപാടുതന്നെയാണ് നമ്മൾ സ്വീകരിച്ചുപോകുന്നത്. ഇതിനുവേണ്ടി 1383 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുമെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇതിൽ 1198 ഹെക്ടർ സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടെ

കയ്യിലുള്ളതാണ്. ഒരു ഹെക്ടറിന് ഏകദേശം 9 കോടി രൂപ നഷ്ടപരിഹാരമായി നൽകുന്ന നിലയാണുണ്ടായത്. 2013-ലെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിലെ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിന്, പുനരധിവാസത്തിന്, പുനഃസ്ഥാപനത്തിന് അതിന്റെ നിയമത്തിലെ നിർദ്ദിഷ്ട വകുപ്പുകൾ, സംസ്ഥാന സർക്കാർ തയ്യാറാക്കിയ ചട്ടങ്ങൾ ഇതെല്ലാം അനുസരിച്ചാണ് ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിയത്. ഇവിടെ വീട് ഉൾപ്പെടെയുള്ളവ നഷ്ടപ്പെടുന്ന ആളുകൾക്ക് ആശ്വാസകരമായ പുനരധിവാസ പാക്കേജ് സർക്കാർ വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വാസസ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന ഭൂവുടമകൾക്ക് സാധാരണഗതിയിലുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നു. അതിനുപുറമെ 4,60,000/- രൂപ നൽകും; ഇത് ഒരു ഓപ്ഷനാണ്. അതല്ലെങ്കിൽ നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് പുറമെ 1,65,000/- രൂപ നൽകുന്നു, ലൈഫ് പദ്ധതിയിൽ വീടും നൽകുന്നു. അതല്ലെങ്കിൽ വാസസ്ഥലം നഷ്ടപ്പെട്ട് ഭൂരഹിതരാകുന്നവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിന് പുറമെ അഞ്ചുസെന്റ് ഭൂമിയും ലൈഫിൽ വീടും നൽകും. അതല്ലെങ്കിൽ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനുപുറമെ അഞ്ച് സെന്റ് ഭൂമിയും 4,00,000/- രൂപയും നൽകും. അതല്ലെങ്കിൽ വേറൊരു ഓപ്ഷനുള്ളത്

നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് പുറമെ ആറ് ലക്ഷം രൂപ സ്ഥലം എടുക്കുന്നതിന് കൊടുക്കുക, നാല് ലക്ഷം രൂപ വീടിനും നൽകുക; ഇതിൽ ഏത് വേണമെന്നുള്ളത് ആ ആൾ തീരുമാനിക്കേണ്ടതാണ്. ഇങ്ങനെയുള്ള വിവിധ ഓപ്ഷനുകളടക്കം വച്ചുകൊണ്ടാണ് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നത്. നഷ്ടപരിഹാരം നഷ്ടപരിഹാരമായി നിലനിൽക്കും. വീട് നഷ്ടപ്പെട്ടവർക്കുള്ള വിവിധ ഓപ്ഷനുകളാണ് ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞത്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, നിയമസഭയിൽ ചർച്ച നടത്തേണ്ട കാര്യം നിയമസഭയിൽ തന്നെ നടത്തണം. പുത്തരിക്കണ്ടം മൈതാനത്ത് നടത്തിയാൽ അതിനോട് ഞങ്ങൾക്ക് യോജിപ്പില്ല. നിയമസഭയിൽ സിൽവർ ലൈനിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച നടത്തണമെന്നുള്ള ആവശ്യത്തിൽ ഞങ്ങൾ ഉറച്ചുനിൽക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ വെബ്സൈറ്റിലും ഡി.പി.ആർ.-ലും ഇവിടെ ഉത്തരത്തിലുമായി കരോകാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. പരസ്പരവിരുദ്ധമായ കാര്യങ്ങളാണ് ഇവയിലുള്ളത്. ഡി.പി.ആർ. എന്നുപറയുന്നത് അബദ്ധ പഞ്ചാംഗമാണ്. ഇവിടത്തെ ഇന്നത്തെ ചോദ്യം എത്ര മീറ്റർ ഉയരത്തിലാണ് എംബാക്മെന്റ് എന്നാണ്? ഡി.പി.ആർ-ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് 530 കിലോ മീറ്റർ

ദൂരത്തിലുള്ള സിൽവർ ലൈനിന്റെ 62 ശതമാനം അതായത് 328 കിലോമീറ്റർ എംബാക്മെന്റുമാണ്. എംബാക്മെന്റിന്റെ ഉയരം നിലവിലുള്ള ഫ്ലഡ് ലൈനിന്റെ ഒരു മീറ്റർ ഉയരത്തിലാണ്. നിലവിലുള്ള ഫ്ലഡ് ലൈൻ എന്നുപറയുന്നത് 25 അടി മുതൽ 35 അടി വരെ ഉയരത്തിലാണ്. അതിനേക്കാൾ മൂന്നടി ഉയരത്തിലാണ് എംബാക്മെന്റ് പോകുന്നത്. ബാക്കിയുള്ള സ്ഥലത്ത് പത്തിരുന്നൂറ്റ് കിലോമീറ്റർ ദൂരം ഇരുവശത്തും ഉയരത്തിൽ മതിലുകെട്ടിയാണ് പോകുന്നത്.

മി. സ്റ്റീക്കർ: യെസ്.....യെസ്.....

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ഈ എംബാക്മെന്റ് പാരിസ്ഥിതികമായി കേരളത്തെ തകർക്കുന്ന ഒന്നാണ്. അതിനാണ് ഉത്തരം പറയേണ്ടത്.

മി. സ്റ്റീക്കർ: യെസ്..... യെസ്.....

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ഒരു കാര്യം മാത്രം. ഇവിടെ ഇതിനാവശ്യമായ പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ എവിടെ ഒളിപ്പിച്ചുവെച്ചിരിക്കുന്നു? മധ്യകേരളത്തിലുണ്ടെന്നാണ് സർക്കാരിന്റെ വെബ്സൈറ്റിൽ പറഞ്ഞത്. മധ്യകേരളത്തിൽ എവിടെയാണ് ഈ

പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ ഒളിപ്പിച്ചുവെച്ചിരിക്കുന്നതെന്നുകൂടി അങ്ങ് പറയണം.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, എംബാക്മെന്റിനെപ്പറ്റിയാണ്

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് കാര്യമായ സംശയം പ്രകടിപ്പിച്ചത്. ഇതിൽ വലിയ

ആശങ്കയുണ്ടാകേണ്ടതില്ല. ഏഴ് മീറ്ററിന് മുകളിലുള്ള എംബാക്മെന്റ് ആകെ

ദൂരത്തിൽ 33.62 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ്. ബാക്കിയെല്ലാം അതിന്

താഴെയാണ്. അപ്പോൾ എംബാക്മെന്റ് പറയുന്നത്, സാധാരണ

റെയിൽപോകുന്നത് നമ്മൾ കാണുന്നില്ലേ; അവിടെയൊരു തിട്ടയില്ലേ? ആ

തിട്ടയുടെ മുകളിൽകൂടിയല്ലേ പോകുന്നത്. അതിന് ചെറുതും വലുതുമായ

ഉയരമുണ്ടാകും. 7 മീറ്ററിലധികം വരുന്നത് ആകെ 33 കിലോ മീറ്റർ

മാത്രമാണ്. ഞാൻ പറഞ്ഞത് 7 കിലോമീറ്ററിന് മേലെയുള്ളതാണ്. നിങ്ങൾ

പറഞ്ഞത് ആകെയാണ്. അതിൽ ഒരു മീറ്ററും അര മീറ്ററും എല്ലാം വരും.

ആകെ കണക്കാണ് നിങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ചത്. ഞാൻ പറയുന്നത് ഏറ്റവും

കൂടുതൽ വരുന്നത് 33 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ്. 33 കിലോമീറ്റർ ഒന്നിച്ചല്ല,

ചില ഭാഗങ്ങളിലല്ലേ ഉണ്ടാകുന്നത്. അപ്പോൾ അതിലൊരു ആശങ്ക

ഉണ്ടാകേണ്ടതില്ല. നമുക്ക് ഈ കാര്യങ്ങളിൽ വ്യക്തതയുണ്ടാകലാണ്

ഉദ്ദേശ്യമെങ്കിൽ ആ വ്യക്തതയുണ്ടാക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാണ്.

അക്കാര്യത്തിലൊരു സംശയവും ഉണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടില്ല.

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

അവസാനിച്ചു.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)