

സബ്മിഷൻ

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഇന്ന് ഏഴ് ധനാഭ്യർത്ഥനകളുണ്ട്. ദീർഘമായ സമയം വേണ്ടിവരും. അതുകൊണ്ട് സബ്മിഷൻ അവതരിപ്പിക്കുന്ന അംഗങ്ങളും മറുപടി പറയേണ്ട ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ മാത്രം പറയുക. മറുപടി നീണ്ടതാണെങ്കിൽ മേശപ്പുറത്തുവയ്ക്കുക.

1. പുത്താറിലെ ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും പുനരുദ്ധാരണം

ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ: സർ, കഴിഞ്ഞ

നാലുവർഷങ്ങളിലായുണ്ടായ പ്രളയത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം ദുരിതമനുഭവിച്ചൊരു നിയോജകമണ്ഡലമാണ് പുത്താർ നിയോജകമണ്ഡലം. 2021 ഒക്ടോബർ 16-ലെ പ്രളയത്തിൽ പുത്താർ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കൂട്ടിക്കലടക്കമുള്ള പ്രദേശങ്ങളാകെ തകർന്നടിഞ്ഞു. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധേയമായ ഒട്ടേറെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തി. ഒട്ടുമിക്ക വിഷയങ്ങൾക്കും പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, അവശേഷിക്കുന്ന ഏറ്റവും ഗൗരവകരമായൊരു വിഷയം ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും പുനഃസ്ഥാപനവും പുനരുദ്ധാരണവുമാണ്. അത് ഗൗരവകരമായ പ്രശ്നമാണ്. പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് അതിനാവശ്യമായ

ഫണ്ടിലു. 2018-ലെ പ്രളയത്തിൽ തകർന്നുപോയ പാലങ്ങളും റോഡുകളിൽ കോരത്തോട് പഞ്ചായത്തിലെ തോപ്പുപടി പാലം, ഈരാറ്റുപേട്ട മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിലെ തടവനാൽ, മുണ്ടയ്യപ്പറമ്പ്, കാരയ്ക്കാട് എന്നീ റോഡുകൾ റീബിൽഡ് കേരള പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നതാണ്.

ഫെയ്സ് 2-വിലാണെന്ന കാരണത്താൽ നാളിതുവരെ അതിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇപ്പോഴും ആ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങൾ ദുരിതത്തിലാണ്. ഇത്തവണത്തെ പ്രളയത്തിൽ ഏകദേശം 50-ഓളം പാലങ്ങൾ തകരുകയുണ്ടായി. വളരെ വിസ്തൃതമായ നിയോജകമണ്ഡലമാണ് എന്റേത്. ഏകദേശം 500 സ്ക്വയർ കിലോമീറ്ററിലധികം വലിപ്പമുള്ളതാണ്. 600 കിലോമീറ്ററിലധികം പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളുണ്ട്. അതിന്റെ പത്തിരട്ടിയിലധികം പഞ്ചായത്തിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള ഗ്രാമീണ റോഡുകളുണ്ട്. അതിൽ ഏതാണ്ട് വലിയ അളവിൽ റോഡുകളാകെത്തകർന്നു. അത് നന്നാക്കുന്നതിന് ഒട്ടേറെ ശ്രമങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഒന്നും ഫലപ്രാപ്തിയിലെത്തുന്നില്ല. മൂന്ന് പ്രധാനപ്പെട്ട പാലങ്ങൾ മുണ്ടക്കയം പഞ്ചായത്ത് വാർഡ് 17-ലെ വള്ളക്കടവ് പാലം, ഈരാറ്റുപേട്ട മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിലെ കാരയ്ക്കാട്-

ചങ്ങാരക്കടവ് പാലം, കൂട്ടിക്കലിലെ ഏന്തയാർ- മുക്കളം പാലം, മൂപ്പൻമലപ്പാലം തുടങ്ങിയ പാലങ്ങളും ഏതാണ്ട് 200 കിലോമീറ്ററിലധികം ഗ്രാമീണ റോഡുകളും ഇനിയും പുനരുദ്ധരിക്കാത്തതിനാൽ ജനങ്ങൾ വലിയ ദുരിതത്തിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ഏതെങ്കിലുമൊരു പ്രത്യേക പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിച്ചോ റീബിൽഡ് കേരളയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയോ ഈ തകർന്ന 17-ഓളം പാലങ്ങളും റോഡുകളും പുനഃസമാപിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

തദ്ദേശസ്വയംഭരണം, ഗ്രാമവികസനം, എക്സൈസ് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ): ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള സബ്മിഷൻ വളരെ ഗൗരവമുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതാണ്. പൂഞ്ഞാർ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കൂട്ടിക്കൽ, മുണ്ടക്കയം, പൂഞ്ഞാർ തെക്കേക്കര, ഈരാറ്റുപേട്ട, എരുമേലി, മാറത്തോട്, കോരുത്തോട്, തീക്കോയി എന്നിവിടങ്ങളിൽ 2021 ഒക്ടോബർ മാസത്തിലുണ്ടായ തീവ്രമഴയെത്തുടർന്ന് പ്രദേശങ്ങളിലെ മലയോരമേഖലയിൽ പ്രത്യേകിച്ചും വ്യാപകവും ഭീകരവുമായ ഉരുൾപ്പൊട്ടലും മണ്ണിടിച്ചിലും മഴവെള്ളപ്പൊച്ചിലുമുണ്ടായതിന്റെ

അടിസ്ഥാനത്തിൽ വ്യാപകമായ നാശനഷ്ടമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. നിരവധി റോഡുകൾ, കലിങ്കുകൾ, പാലങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കെല്ലാം വ്യാപകമായ നാശനഷ്ടമാണുണ്ടായത്, ഉപയോഗശൂന്യമാകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മണ്ണിടിഞ്ഞ് റോഡുകൾ ഉപയോഗശൂന്യമായത് അവിടെ വലിയ പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ജെ.സി.ബി. ഉപയോഗിച്ച് മണ്ണുമാറ്റി താല്ക്കാലികമായി ഗതാഗതം പുനഃസ്ഥാപിക്കാനുള്ള നടപടികളാണ് ബന്ധപ്പെട്ട തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ അവിടെ സ്വീകരിച്ചത്. ഇവിടത്തെ പല പ്രദേശങ്ങളും റോഡുകളും കലിങ്കുകളും പാലങ്ങളും തകർന്നതിനാലും മണ്ണിടിച്ചിലിന്റെ ആഘാതം കാരണവും ഒറ്റപ്പെട്ട അവസ്ഥയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസ പുനരുദ്ധാരണ പദ്ധതിയിൽ 2020-22 കാലയളവിൽ ഇതുവരെ പൂഞ്ഞാർ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ 34 പ്രവൃത്തികൾക്കായി 5.80 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളതും 21 പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തിയായിട്ടുള്ളതും 13 പ്രവൃത്തികൾ പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. 102 കിലോമീറ്റർ റോഡുകൾ ഭാഗികമായും ഏകദേശം 32 എണ്ണം കലുങ്കുകൾ, പാലങ്ങൾ ഗതാഗത യോഗ്യമല്ലാതെയുമായിട്ടുണ്ട്. ഇവ SDRF (State Disaster Response Fund),

RKI (Rebuild Kerala Initiative), CMLRRP (Chief Minister's Local Road Rebuild Project) തുടങ്ങിയ പദ്ധതികളിലൂടെ ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്. പ്രവൃത്തികളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.+

2. കാലിത്തീറ്റയുടെ വിലവർദ്ധനവ്

ശ്രീ. ടി. സിദ്ദിഖ്: സർ, ക്ഷീരകർഷകർ നേരിടുന്ന ഏറെ ഗൗരവകരവും വൈവിധ്യവുമായ പ്രശ്നങ്ങളെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെയും ഗവൺമെന്റിന്റെയും ശ്രദ്ധയിൽകൊണ്ടുവരികയാണ്. മിൽമ, പാൽസംഭരണം നടത്തുന്ന സംഘങ്ങളിൽ ഒരു ലിറ്ററിന് 36 മുതൽ 37, 38 രൂപവരെ ലഭിക്കുന്നു. മൂന്നലക്ഷം ക്ഷീരകർഷകരുണ്ട്. അതിൽ 25000-ത്തോളം ക്ഷീരകർഷകരും വയനാട് ജില്ലയിൽ നിന്നുള്ളവരാണ്. കേരളത്തിൽ പാലുൽപ്പാദനത്തിൽ രണ്ടാം സ്ഥാനത്താണ് വയനാട് ജില്ല. നാലുലക്ഷത്തിലധികം ലിറ്റർ പാൽ ഒരു ദിവസം വയനാട് ജില്ലയിൽ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം പാലുൽപ്പാദനക്ഷമതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഘടകമായ കാലത്തീറ്റയുടേതാണ്. 50 കിലോഗ്രാമുള്ള കെ.എസ്. കാലിത്തീറ്റയുടെ ഒരു

+ നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

ചാക്കിന് 1500-ഓളം രൂപ ചെലവുവരികയാണ്. ഇതിൽ 250 രൂപയിലധികമാണ് വിലവർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നത്. 400 രൂപവരെ വില വർദ്ധിച്ചു. ആറുമാസത്തിനകമാണ് ഈ വിലവർദ്ധനവുണ്ടായത്. മിർമയുടെ ഒരു ചാക്ക് കാലിത്തീറ്റയുണ്ടായിരുന്ന വില 1370 രൂപയായിരുന്നു. അതിൽ 70 രൂപ സബ്സിഡി കൊടുക്കുമായിരുന്നു. ആ 70 രൂപ സബ്സിഡി ഇപ്പോൾ മിർമ എടുത്തുമാറ്റി. അതിന്റെ ഫലമായി കർഷകർക്ക് 1370 രൂപതന്നെ നൽകേണ്ട സാഹചര്യമാണ്. കേരള ഗവൺമെന്റിനുകീഴിൽ കേരള ഫീഡ്സുണ്ടായിരുന്നു. ആ കേരള ഫീഡ്സിന്റെ ഉൽപ്പാദനം ഇപ്പോൾ കൃത്യമായി നടക്കുന്നുണ്ടോ? ചോളപ്പൊടിയുടെ വില വർദ്ധനവ്, കാലിത്തീറ്റയുണ്ടാക്കുന്നതിന് 18 ഇൻഗ്രേഡിയന്റുണ്ട്. 18 ഇൻഗ്രേഡിയന്റും ഇറക്കുമതി ചെയ്യുകയാണ്. ഇതിനെല്ലാം വില വർദ്ധിക്കുകയാണ്. പച്ചപ്പുല്ലിന്റെയടക്കം വില വർദ്ധിച്ചു. സാധാരണക്കാരായ ക്ഷീരകർഷകർക്ക് താങ്ങുന്നതിനുമപ്പുറമായ സാഹചര്യത്തിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ഒരു ചാക്ക് കാലിത്തീറ്റയ്ക്ക് 250 രൂപയെങ്കിലും മിനിമം സബ്സിഡി കൊടുക്കാനുള്ള നടപടി സർക്കാർ തലത്തിൽ തീരുമാനമെടുത്ത് ക്ഷീരകർഷകരെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വിനീതമായി

അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

മൃഗസംരക്ഷണ-ക്ഷീരവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ.

ചിഞ്ചുറാണി): സർ, കേരളത്തിലെ ക്ഷീരമേഖലയിൽ ഉത്പാദന ചെലവ്

കൂടുതലാണെങ്കിലും പാലുല്പാദന വർദ്ധനവ് രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൃഷി

ചെയ്തിട്ടുള്ള തീറ്റപ്പുൽ, കാർഷികവിളകളിൽനിന്നുള്ള മറ്റ് തീറ്റവസ്തുക്കൾ,

വൃക്ഷവിളകൾ തുടങ്ങിയവയും കാലിത്തീറ്റയ്ക്ക് പകരമായി

ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. കാലിത്തീറ്റയുടെ വിലനിയന്ത്രിക്കാനുള്ള എല്ലാ

നടപടികളും സർക്കാർതലത്തിൽ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. കാലിത്തീറ്റയുടെ

അമിത വിലവർദ്ധനവും കാലവർഷക്കെടുതിയുംമൂലം സംഭവിച്ച

തീറ്റവസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യതക്കുറവും പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ക്ഷീരകർഷകർക്ക്

പച്ചപ്പുല്ലും വയ്ക്കോലും സബ്സിഡി നിരക്കിൽ നൽകിവരുന്നു. 2021-22

സാമ്പത്തികവർഷം 314.77 ലക്ഷം രൂപ ഇതിനായി ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്.

2022-23 വർഷം പച്ചപ്പുല്ലും വയ്ക്കോലും സബ്സിഡി നിരക്കിൽ

നൽകുന്നതിനായി 257 ലക്ഷം രൂപ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ക്ഷീരസംഘങ്ങളിൽ പാൽ നൽകുന്ന കർഷകർക്ക് ക്ഷീരവികസന

വകുപ്പിന്റെയും തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും ആഭിമുഖ്യത്തിൽ ഈമാസം

മുതൽ പാലിന് 4 രൂപവരെ ഇൻസെന്റീവ് നൽകിത്തുടങ്ങുകയാണ്. ക്ഷീരസംഘങ്ങളിൽ പാൽ നൽകുന്ന ക്ഷീരകർഷകർക്ക് വിവിധ ഏജൻസികളുടെ ധനസഹായങ്ങളും ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളെയപേക്ഷിച്ച് കേരളത്തിലെ ക്ഷീരമേഖലയിൽ ഉത്പാദനച്ചെലവ് കൂടുന്നതിനുള്ള പ്രധാന കാരണം തീറ്റപ്പുല്ലിന്റെ ദൗർലഭ്യമാണ്. കേരളത്തിനാവശ്യമായ തീറ്റപ്പുല്ലിന്റെ 46 ശതമാനം മാത്രമാണ് സംസ്ഥാനത്ത് ഉത്പാദിപ്പിക്കപ്പെടുന്നത്. തീറ്റപ്പുൽ കൃഷിയുടെ നോഡൽ ഏജൻസി എന്നനിലവിൽ ക്ഷീരവികസന വകുപ്പ് വിവിധങ്ങളായ തീറ്റപ്പുൽകൃഷി വികസന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. നടപ്പുസാമ്പത്തിക വർഷം 2231 ഹെക്ടർ സ്ഥലത്തുകൂടി പദ്ധതി വ്യാപിപ്പിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നു. ഇതുമൂലം പതിനയ്യായിരത്തോളം ക്ഷീരകർഷകർക്ക് പ്രയോജനം ലഭിക്കും. 5.57 ലക്ഷം മെട്രിക് ടൺ പച്ചപ്പുൽ അധികമായി ഉത്പാദിപ്പിക്കാൻ ലക്ഷ്യമിടുന്നു. തീറ്റപ്പുൽ കൃഷി നടപ്പാക്കുന്നതിനും ചോളം കൃഷിക്കും വൃക്ഷ വിളകൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനും തീറ്റപ്പുൽ കൃഷി യന്ത്രവൽക്കരിക്കുന്നതിനും ധനസഹായം, തീറ്റപ്പുൽ കൃഷിക്ക് ജലസേചന സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തൽ,

ഹൈഡ്രോപോണിക് പൗഡർ ഉത്പാദനത്തിനാവശ്യമായ ആധുനിക സൗകര്യങ്ങൾ കർഷകർക്ക് ലഭ്യമാക്കുക, സ്വയംസഹായ സംഘങ്ങളുടെയുള്ള ഗ്രൂപ്പുകൾക്ക് യൂണിറ്റുകൾ മുഖേനയുള്ള തീറ്റപ്പുൽകൃഷിയും വിപണനവും പൊതു/സ്വകാര്യ/വ്യക്തിഗത മേഖലകളിലേയ്ക്കുള്ള തരിശുഭൂമികളിലും ഉപയോഗശൂന്യമായ സ്ഥലങ്ങളിലും വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ തീറ്റപ്പുൽ വ്യാപകമാക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി എന്നിവ നടപ്പിലാക്കാൻ ലക്ഷ്യമിടുന്നു. പദ്ധതി നടത്തിപ്പ് ചെലവുകൾക്ക് 760 ലക്ഷം രൂപയാണ് 2022-23 വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഗുണമേന്മയുള്ള കാലിത്തീറ്റകൾക്കും മറ്റ് ബദൽ തീറ്റകൾക്കും പരമാവധി വിലകുറച്ച് വിതരണം ചെയ്യുന്നതിന് മിൽമയും കേരള ഫീഡ്സും ശ്രമിച്ചുവരികയാണ്. മിൽമ ഗോമതി റിച്ച്, മിൽമ ഗോമതി ഗോൾഡ് എന്നീ കാലിത്തീറ്റകളും എസ്.എൽ.ബി.പി. (Special Live Stock Breeding Programme) സ്കീംവഴി മിൽമ പ്ലസ് കാലിത്തീറ്റയുമാണ് വിപണിയിലെത്തിക്കുന്നത്. മിൽമയുടെ 50 കിലോയുടെ ഒരു ചാക്കിന്റെ കാലിത്തീറ്റകളുടെ പരമാവധി വിൽപ്പന വില, മിൽമ പ്ലസിന് 1125 രൂപയും മിൽമ ഗോമതി റിച്ച്ന് 1240 രൂപയും മിൽമ

ഗോമതി ഗോൾഡിന് 1370 രൂപയുമാണ് നിരക്ക്. 1585 രൂപ നിരക്കിലുള്ള കാലിത്തീറ്റ ഒന്നുതന്നെ മിശ്ര വിതരണം ചെയ്യുന്നില്ല. 2019-നശേഷം മിശ്ര കാലിത്തീറ്റ വില വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. 2022 ജൂൺ 30-ാം തീയതിവരെ ഗോമതി റിച്ച് കാലിത്തീറ്റയ്ക്ക് ചാക്കോനിന് 25 രൂപയും ഗോമതി ഗോൾഡ് കാലിത്തീറ്റയ്ക്ക് ചാക്കോനിന് 70 രൂപയും ഇളവ് നൽകിയാണ് കർഷകർക്ക് കാലിത്തീറ്റ ലഭ്യമാക്കിയിരിക്കുന്നത്. കിസാൻ റെയിൽ പദ്ധതിവഴി കേരളത്തിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള തീറ്റകളും ഇൻഗ്രീഡിയന്റും എത്തിക്കാനുള്ള വലിയ പരിശ്രമങ്ങളാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ച എം.പി.-മാരുടെ യോഗത്തിലെ ഒരു അജണ്ട കാലിത്തീറ്റ കൊണ്ടുവരുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതായിരുന്നു. അടുത്ത പാർലമെന്റ് സമ്മേളനത്തിൽ ടി വിഷയം ഉന്നയിക്കാനും എം.പി.-മാരോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ പച്ചക്കറികൾ മാത്രമാണ് കിസാൻ റെയിൽ പദ്ധതിവഴി വരുന്നത്. വളരെ കുറഞ്ഞ നിലവാരത്തിൽ ഈ തീറ്റയൊക്കെ കൊടുക്കാൻ സാധിക്കും. ഇനിയും ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ പറയാനുണ്ട്. (വിശദമായ മറുപടി മേശപ്പുറത്തുവെക്കുന്നു.)⁺

⁺ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

3. തൃപ്പൂണിത്തുറയിലെ ഇരുമ്പുപാലം

ശ്രീ. കെ. ബാബു (തൃപ്പൂണിത്തുറ): സർ, തൃപ്പൂണിത്തുറ നഗരത്തെയും

കൊച്ചി നഗരത്തെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഇരുമ്പുപാലം

ബലക്ഷയത്തെത്തുടർന്ന് മൂന്നുവർഷമായി അടച്ചിട്ടിരിക്കുകയാണ്. 1890-ൽ

നിർമ്മിച്ച ഈ പാലം കാലപ്പഴക്കംകൊണ്ട് ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാതായി. ഈ

പാലം പുതുക്കി നിർമ്മിക്കാനുള്ളതായതുകൊണ്ട് പാലത്തിന്റെ

മെയിന്റനൻസ് നടത്താൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. തയ്യാറല്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരി 21-ാം തീയതി ഞാൻ അങ്ങയ്ക്കൊരു കത്ത്

നൽകുകയും നേരിട്ട് സംസാരിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇത് ക്ലിയർ ചെയ്തുവെന്നാണ്

അങ്ങ് പറയാൻ പോകുന്ന മറുപടി. ആറുമാസമായി അങ്ങയുടെ പുറകെ

ഞാൻ കത്തുതന്ന് നടക്കുകയാണെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അങ്ങത്

ക്ലിയർ ചെയ്ത വിവരം എന്നോട് വിളിച്ചുപറയുകയോ കത്ത് നൽകുകയോ

ചെയ്തില്ല. അതേസമയം അങ്ങയുടെ പാർട്ടിക്കാർ ഇതറിഞ്ഞ് അവിടെ

പ്രചരിപ്പിക്കുന്നുമുണ്ട്. ഇത് തീരെ ന്യായമായ കാര്യമല്ല. ഏതായാലും

ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. എൻ. ബാലഗോപാൽ): സർ,

തൃപ്പൂണിത്തുറ നഗരത്തെയും കൊച്ചി നഗരത്തെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന
 തട്ടപ്പിള്ളിക്കാട്ടുപുഴയ്ക്ക് കുറുകെ തൃപ്പൂണിത്തുറയിലെ പൈതൃകപാലം
 എന്നറിയപ്പെടുന്ന ഇരുമ്പുപാലം ബ്രിട്ടീഷ് കാലഘട്ടത്തിൽ
 നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടതാണ്. ഏകദേശം 132 വർഷം പഴക്കമുള്ള ഈ ഇരുമ്പുപാലം
 ദുർബ്ബലാവസ്ഥയിലാണെന്ന റിപ്പോർട്ടിനെത്തുടർന്ന് അവിടെ പുതിയ പാലം
 നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ഡീറ്റെയിൽഡ്
 എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത്
 എം.എൽ.എ. ആയിരുന്ന ശ്രീ. എം. സ്വരാജ് ഈ വിഷയം
 സബ്മിഷനിലൂടെ നിയമസഭയിൽ ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. കോവിഡ്
 പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഈ പദ്ധതിക്ക് അനുമതി ലഭ്യമാക്കുന്നതിന്
 കാലതാമസം വന്നിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ശ്രീ. കെ. ബാബു
 പറഞ്ഞതുപോലെ അദ്ദേഹവും ഇക്കാര്യത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.
 ഇതുസംബന്ധിച്ച ഫയൽ പരിശോധിക്കുമ്പോഴാണ് ഇലക്ഷന്റെ പ്രഖ്യാപനം
 വന്നത്. ആ സമയത്ത് ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് ഓർഡർ കൊടുക്കാൻ
 കഴിയില്ല. അതിനുശേഷം അത് പരിശോധിക്കുകയും രണ്ടുതവണ അതിൽ
 ചില ടെക്നിക്കൽ തിരുത്തലുകളുണ്ടാവുകയും ചെയ്തിരുന്നു. 29 കോടി

രൂപയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ ആദ്യം വന്നു. പിന്നീട് ഡി.എസ്.ആർ.-ന്റെ പുനഃപരിശോധന വഴി 30 കോടി രൂപയുടെ പ്രൊപ്പോസലാണ് വന്നത്. അതനുസരിച്ച് അനുമതി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങും ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇത് നേരത്തെയുള്ള ഒരാവശ്യമാണ്. ഇങ്ങനെയൊരു പാലം പുനർനിർമ്മിക്കണമെന്നുള്ളത് അവിടത്തെ ആളുകളുടെ വലിയൊരു ആവശ്യമാണ്. അതിന് അനുമതി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.

4. ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി. കോളേജിന്റെ കെട്ടിട നിർമ്മാണം

ശ്രീ. പി. പി. സുമോദ്: സർ, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കോട്ടായി പഞ്ചായത്തിൽ 2009-ൽ ആരംഭിച്ച ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി.-ക്ക് കീഴിലുള്ള കോളേജ് ഓഫ് അപ്ലൈഡ് സയൻസ് എന്ന സ്ഥാപനം 14 വർഷമായി ഇപ്പോഴും വാടക കെട്ടിടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 2019-ലെയും 2021-ലെയും വാർഷിക ബഡ്ജറ്റിൽ, ആദ്യഘട്ടത്തിൽ 4 കോടി രൂപയും പിന്നീട് 5 കോടി രൂപയും ഉൾപ്പെടെ ആകെ 9 കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ഒരു കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് എന്നരൂപത്തിൽ ചുരുക്കി നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് തുടക്കം കുറിക്കാൻ പോകുകയാണ്. പലപ്പോഴും

അഫിലിയേഷൻ ഉൾപ്പെടെ നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഘട്ടത്തിലാണ് ആ കോളേജ് നിലനിൽക്കുന്നത്. ആയതിനാൽ 9 കോടി രൂപയും അനുവദിച്ചു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കാനാവശ്യമായ നടപടിക്രമങ്ങൾ വേഗത്തിലാക്കണമെന്ന് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ-സാമൂഹ്യനീതി വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ആർ. ബിന്ദു):

സർ, ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി.-യുടെ കീഴിലുള്ള കുഴൽമന്ദം കോളേജ് ഓഫ് അപ്ലൈഡ് സയൻസസ് എന്ന സ്ഥാപനം 2008 മുതൽ കോട്ടായി ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിലെ പഞ്ചായത്ത് കമ്മ്യൂണിറ്റി ഹാളിലാണ് പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. 19-11-2010-ലെ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ ഉത്തരവുപ്രകാരം കോട്ടായി ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിന്റെ 0.3635 ഹെക്ടർ സ്ഥലത്തിന്റെ ഉടമസ്ഥാവകാശം ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിൽ നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് കുഴൽമന്ദം കോളേജ് ഓഫ് അപ്ലൈഡ് സയൻസസിന് കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കാൻ കോട്ടായി ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിന് അനുമതി നൽകിയിരുന്നു. എന്നാൽ ഇതിൽപ്പെടുന്ന 0.1832 ഹെക്ടർ സ്ഥലം മാത്രമാണ് ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത് കോളേജിന് അനുവദിച്ചത്. പ്രസ്തുത സ്ഥലത്ത് 2017-18-ലെ ആസ്തിവികസന ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് 99 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക്

കോളേജിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രധാന കെട്ടിടത്തിന്റെ ഒന്നാംഘട്ട നിർമ്മാണം 2021-ൽ പൂർത്തീകരിച്ചു. 2019-20-ലെ സംസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റിൽ കഴൽമന്ദം കോളേജ് ഓഫ് അപ്ലൈഡ് സയൻസസിന് നാല് കോടി രൂപ അടങ്കൽ തുകയുള്ള പ്രധാന കെട്ടിടത്തിൽ രണ്ടാംഘട്ട നിർമ്മാണമെന്ന പദ്ധതി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ഹെഡ്ഡിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരുന്നു. ഈ പദ്ധതിക്ക് 29-03-2020-ലെ ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവിലൂടെ ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി.-യുടെ പ്ലാൻഫണ്ടിൽനിന്ന് തുക കണ്ടെത്തണമെന്ന നിബന്ധനയോടെ നാല് കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകി. 2019-20-ൽ സംസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റിൽ ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി.-ക്ക് പ്ലാൻഫണ്ടിനത്തിൽ 13.625 കോടി രൂപ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നെങ്കിലും 3.44 കോടി രൂപയാണ് അനുവദിക്കപ്പെട്ടത്. അതിനാൽ കോളേജ് കെട്ടിടത്തിന്റെ രണ്ടാംഘട്ട നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ തുക ലഭ്യമാക്കാൻ സാധിക്കാതെ വന്നു. തുടർന്ന് 2022-23 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലെ പ്ലാൻ ഫണ്ടിൽനിന്നും രണ്ടാംഘട്ട നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ തുക കണ്ടെത്തുന്നതിന് 25-03-2021-ലെ കത്തിലൂടെ സർക്കാർ ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി.-ക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിരുന്നു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപ്പ് സാമ്പത്തികവർഷം ഒരു

കോടി രൂപ വിനിയോഗിച്ച് കെട്ടിടത്തിന്റെ രണ്ടാംഘട്ട നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി. തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിലേയ്ക്കുള്ള പുതുക്കിയ എസ്റ്റിമേറ്റ് വർക്കിംഗ് ഗ്രൂപ്പ് മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കുന്നമുറയ്ക്ക ഭരണാനുമതി നൽകി പ്രവൃത്തി നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. 2021-22-ലെ സംസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റിൽ അഞ്ച് കോടി രൂപ അടങ്കൽ തുകയ്ക്ക് കഴൽമന്ദം കോളേജ് ഓഫ് അപ്ലൈഡ് സയൻസസിന് കെട്ടിടനിർമ്മാണമെന്ന പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. എന്നാൽ ഒന്നാംഘട്ടത്തിൽ നിർമ്മിച്ച പ്രധാന കെട്ടിടം കൂടാതെ പുതിയ ഒരു കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള സ്ഥലസൗകര്യം കോളേജ് ക്യാമ്പസിലില്ല. അതിനാൽ പ്രധാന കെട്ടിടത്തിന്റെ രണ്ടാംഘട്ട നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായതിനുശേഷം മാത്രമേ അതിനുമുകളിൽ 2021-22 ബഡ്ജറ്റിൽ പരാമർശിക്കുന്ന അഞ്ച് കോടി രൂപയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. രണ്ടാംഘട്ട നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകുന്നമുറയ്ക്ക് ആവശ്യമായ ഭരണാനുമതി ലഭ്യമാക്കി കോട്ടായി ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി. കോളേജിന്റെ കെട്ടിട നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

5. സൂൾ വിദ്യാർത്ഥികളുടെ ഉച്ചഭക്ഷണം

ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ: സർ, സൂൾ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഉച്ചഭക്ഷണം നൽകുന്നതിന് ഒരു കുട്ടിക്ക് എട്ട് രൂപയാണ് നിലവിലുള്ളത്. നാല് വർഷം മുമ്പ് നിലവിൽവന്ന നിരക്കാണ്. അന്ന് കുട്ടികൾക്ക് ആഴ്ചയിൽ ഒരു ദിവസം പാലും മുട്ടയും നൽകിയിരുന്നെങ്കിൽ ഇന്ന് രണ്ട് ദിവസം പാലും മുട്ടയും നൽകുന്നുണ്ട്. ചോറിനോടൊപ്പം നൽകുന്ന കറികളുടെ എണ്ണത്തിലും വർദ്ധനവുണ്ടായി. അതോടൊപ്പം പാചകവാതകത്തിന് വില ഇരട്ടിയിലധികം വർദ്ധിക്കുകയുണ്ടായി. ഇത്തരത്തിൽ കുട്ടികൾക്ക് നൽകുന്ന ഭക്ഷണ വിഭവങ്ങളിൽവന്ന വർദ്ധനവും പാചകവാതകത്തിനുവന്ന വൻവില വർദ്ധനവും കാരണം സൂൾ പി.ടി.എ.-യ്ക്ക് ഉച്ചഭക്ഷണം നൽകുന്നതിന് വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടാണ് അനുഭവപ്പെടുന്നത്. ആയതിനാൽ ഒരു കുട്ടിക്ക് നിലവിൽ നൽകിവരുന്ന എട്ട് രൂപ നിരക്ക് കാലോചിതമായി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നും അതോടൊപ്പം നല്ലറിതലം മുതൽ 12-ാം ക്ലാസ്സ് വരെയുള്ള വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് പ്രഭാത ഭക്ഷണവും ഉച്ചഭക്ഷണവും അനുവദിക്കണമെന്നും ഞാൻ ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി): സർ, ഇത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു സബ്മിഷനാണ്. സ്കൂൾ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഉച്ചഭക്ഷണം വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനായി നിലവിൽ സർക്കാർ നൽകിവരുന്ന തുക കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. സ്കൂൾ കുട്ടികൾക്ക് ഉച്ചഭക്ഷണ പദ്ധതി നടത്തുന്നതിനായി സ്കൂളുകൾക്ക് അനുവദിക്കുന്ന തുകയാണ് കക്കിംഗ് കോസ്റ്റ് അഥവാ കണ്ടിജൻസി തുക. 60:40 എന്ന മാൻഡേറ്റി അനുപാതത്തിലുള്ള കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന പദ്ധതിയായ സ്കൂൾ ഉച്ചഭക്ഷണ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനായി സ്കൂളുകൾക്ക് ഉച്ചഭക്ഷണം പാചകം ചെയ്യുന്നതിനായാണ് കക്കിംഗ് കോസ്റ്റ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. പ്രസ്തുത തുക പച്ചക്കറി, പലവ്യഞ്ജനം, പാചകവാതകം മുതലായവ വാങ്ങുന്നതിനും സപ്ലൈമെന്ററി ന്യൂട്രീഷ്യന്റെ ഭാഗമായി കുട്ടികൾക്ക് നൽകുന്ന പാൽ, മുട്ട, നേത്രപ്പുഴം എന്നിവയുടെ ചെലവുകൾക്കുമാണ് തുക വിനിയോഗിക്കുന്നത്. ഏറ്റവും ഒടുവിലായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ പാചക ചെലവ് തുക പരിഷ്കരിച്ചത് 05-09-2016-ലാണ്. ആയതുപ്രകാരം ഉച്ചഭക്ഷണം കഴിക്കുന്ന കുട്ടികളുടെ എണ്ണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചുവടെ പറയുന്ന നിരക്കുകളാണ് സംസ്ഥാനത്ത്

നിലവിലുള്ളത്. സ്റ്റാബ് -1 - 150 കുട്ടികൾ വരെയുള്ള സ്കൂളുകൾക്ക് കുട്ടി ഒന്നിന് - എട്ട് രൂപ. സ്റ്റാബ്-2, 151 മുതൽ 500 കുട്ടികൾ വരെയുള്ള സ്കൂളുകൾക്ക് കുട്ടി ഒന്നിന് - ഏഴ് രൂപ, സ്റ്റാബ്-3, 500-ന് മുകളിലുള്ള സ്കൂളുകൾക്ക് കുട്ടി ഒന്നിന് - ആറ് രൂപ. പ്രൈമറി വിഭാഗത്തിൽ ഒരു കുട്ടിക്ക് പ്രതിദിനം 4.97 രൂപയും അപ്പർപ്രൈമറി വിഭാഗത്തിൽ ഒരു കുട്ടിക്ക് പ്രതിദിനം 7.45 രൂപയുമാണ് പാചക ചെലവിനായി അനുവദിക്കുന്ന നിരക്കുകൾ. സ്കൂൾ കുട്ടികൾക്ക് പാൽ, മുട്ട എന്നിവ നൽകുന്ന സപ്ലിമെന്ററി ന്യൂട്രീഷൻ പദ്ധതി പൂർണ്ണമായും സംസ്ഥാന പദ്ധതിയാണ്. എന്നാൽ ഇതിനുള്ള ചെലവുകൂടി ഉച്ചഭക്ഷണത്തിന് നൽകുന്ന തുകയിൽനിന്നാണ് കണ്ടെത്തുന്നത്. ആഴ്ചയിൽ രണ്ട് ദിവസം പാൽ, ഒരു ദിവസം മുട്ട, നേത്രപ്പഴം എന്നിവ നൽകുന്നതിന് ഒരു കുട്ടിക്ക് 20 രൂപയോളം ചെലവ് വരുന്നതായും പാചകവാതകം, പച്ചക്കറി, പയർവർഗ്ഗങ്ങൾ, ഭക്ഷ്യയെണ്ണ തുടങ്ങിയവയുടെ വിലയിൽ വർദ്ധനവ് വന്നിട്ടുള്ളതിനാൽ നിലവിൽ പാചക ചെലവിനത്തിൽ അനുവദിക്കുന്ന തുക അപര്യാപ്തമാണെന്നും അത് വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള നിരവധി നിവേദനങ്ങൾ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത നിവേദനങ്ങൾ പരിശോധിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിലവിലുള്ള

കുക്കിംഗ് കോസ്റ്റ് സ്റ്റാബ് സമ്പ്രദായമായ 8 രൂപ, 7 രൂപ, 6 രൂപ എന്നതിനുപകരം പരിഷ്കരിച്ച് പ്രൈമറി, അപ്പർപ്രൈമറി എന്നിങ്ങനെ വേർതിരിച്ച് 6 രൂപ, 8 രൂപ എന്നീ നിരക്കുകളിൽ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന വിഹിതമുൾപ്പെടെ കുക്കിംഗ് കോസ്റ്റ് പരിഷ്കരിക്കുന്ന കാര്യവും സപ്ലൈമെന്ററി ന്യൂട്രീഷ്യന്റെ ഭാഗമായി ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള പാൽ, മുട്ട, നേത്രപ്പഴം എന്നിവയുടെ വിതരണത്തിനായി ഒരു കുട്ടിക്ക് ആഴ്ചയിൽ 20 രൂപ അനുവദിക്കുന്ന കാര്യവും സർക്കാർ പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. 2013-ലെ ദേശീയ ഭക്ഷ്യഭദ്രത നിയമപ്രകാരം സർക്കാർ എയ്ഡഡ് വിദ്യാലയങ്ങളിലും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ നിയന്ത്രണത്തിൽ കീഴിൽവരുന്ന വിദ്യാലയങ്ങളിലും ഒന്നുമുതൽ എട്ടാം ക്ലാസ്സ് വരെ പഠിക്കുന്നതോ അല്ലെങ്കിൽ ആറ് മുതൽ 14 വയസ്സുവരെ പ്രായമുള്ള വിദ്യാർത്ഥികൾക്കോ സ്കൂൾ അവധി ദിവസങ്ങൾ ഒഴികെയുള്ള എല്ലാ ദിവസവും ഉച്ചഭക്ഷണം ലഭിക്കുന്നതിന് അവകാശമുണ്ട്. പ്രസ്തുത നിയമത്തിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള ടി വിഭാഗം സ്കൂൾ കുട്ടികൾക്ക് മാത്രമാണ് സൗജന്യ ഭക്ഷ്യധാന്യവും ധനസഹായവും കേന്ദ്ര സർക്കാർ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. 2022-23 വർഷം മുതൽ സമഗ്രശിക്ഷയുടെ പിന്തുണ ലഭിക്കുന്ന സർക്കാർ സ്കൂളുകളിലെ പ്രീ-പ്രൈമറി-

ബാലവാടികളിലെ കുട്ടികളെക്കൂടി ഉച്ചഭക്ഷണ

പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. സർക്കാർ വിദ്യാലയങ്ങളോടനുബന്ധിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന അംഗീകൃത പ്രീ-പ്രൈമറികളിലേയും 2011-12 അദ്ധ്യയന വർഷംവരെ ഉച്ചഭക്ഷണം നൽകിവന്നിരുന്ന എയ്ഡഡ് വിദ്യാലയങ്ങളിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന പ്രീ-പ്രൈമറി വിദ്യാലയങ്ങളിലേയും 239135 കുട്ടികളെക്കൂടി പ്രസ്തുത പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി ഉച്ചഭക്ഷണം നൽകിവരുകയാണ്. (ബാക്കി ഭാഗം മേശപ്പുറത്തുവയ്ക്കുകയാണ്.)⁺

ഈ വിഷയം ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പരിഗണിക്കാമെന്നുള്ള നിലയിൽ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമ്മൾ ഗവൺമെന്റിനെ മാത്രം ആശ്രയിക്കാതെ പല വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളിലും പി.ടി.എ.-യുടെ നേതൃത്വത്തിലും സ്കൂൾ സപ്പോർട്ടിംഗ് കമ്മിറ്റിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുമൊക്കെ കുട്ടികൾക്ക് ഉച്ചഭക്ഷണവും പ്രഭാത ഭക്ഷണവും അതിനപരി ചില സ്കൂളുകളിൽ ക്ലാസ്സ് സമയം കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം എക്സ്ട്രാ ക്ലാസ്സ് എടുക്കുന്ന സമയത്തും ഭക്ഷണം നൽകുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ഒരു ഇടപെടൽ നമ്മുടെ പൊതുസമൂഹം നടത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി

⁺ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

ബഹുമാനപ്പെട്ട

എം.എൽ.എ.-മാർ

കൈക്കൊള്ളണമെന്ന്

അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

6. അമ്പലപ്പുഴ ഭാഗത്തെ റോഡിലെ കുഴികൾ

ശ്രീ. എച്ച്. സലാം: സർ, ദേശീയപാതയിൽ രൂപപ്പെട്ട കുഴികളിൽ

വീണ് നിരവധി വാഹനാപകടങ്ങളുണ്ടാകുകയാണ്. എന്റെ

നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ അമ്പലപ്പുഴ-കാക്കാട് മേൽപ്പാലത്തിൽ വലിയ

കുഴികൾ രൂപപ്പെട്ട് പത്ത് അപകടങ്ങളാണ് രണ്ട് മാസത്തിനുള്ളിലുണ്ടായത്.

ഇരുചക്രവാഹന യാത്രക്കാർക്ക് ഗുരുതരമായി പരുക്കേല്ക്കുന്ന

സാഹചര്യമാണുള്ളത്. എൻ.എച്ച്.66-ൽ ഉൾപ്പെടെ ദേശീയപാതയുടെ 70

ശതമാനത്തോളം ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുടെ കീഴിലാണെങ്കിലും

കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ അടക്കമുള്ളവർ യാതൊരു

ഉത്തരവാദിത്വവുമില്ലാതെയാണ് സംസാരിക്കുന്നതും പെരുമാറുന്നതും.

ദേശീയപാതയിലെ കുഴികളെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ മറ്റ് റോഡുകളിൽ

കുഴിയില്ലേ എന്ന ചോദ്യമാണ് കേന്ദ്രമന്ത്രി ഉന്നയിക്കുന്നത്.

ചോദ്യങ്ങൾകൊണ്ട് കുഴിയടയ്ക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ഈ പ്രശ്നം

മൺസൂൺകാലത്ത് മാത്രമുണ്ടാകുന്നതല്ല. ഇപ്പോൾ ദേശീയപാത 66-ന്റെ

വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ നിർമ്മാണം നടക്കുമ്പോൾ നിലവിൽ വാഹനം ഓടുന്ന പാതയിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണി യഥാസമയം ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ലെങ്കിൽ കുഴികൾ രൂപപ്പെടുകയും ഇതേസഹചര്യമുണ്ടാകുകയും ചെയ്യും. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നേരിട്ടുള്ള ചുമതലയിൽവരുന്ന കാര്യമല്ലെങ്കിലും ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുമായി ആലോചിച്ച് പരിപാലനം ഉറപ്പുവരുത്താനാവശ്യമായ സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കണം. കാക്കാഴം മേൽപ്പാലത്തിലേതുൾപ്പെടെയുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ സമയബന്ധിതമായി നടത്തിക്കുവാനാവശ്യമായ ഇടപെടൽകൂടിയുണ്ടാകണമെന്നാണ് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ സർക്കാരിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നത്.

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം, യുവജനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ, ഇത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ പ്രശ്നവും അതുപോലെ ഒരു പൊതുവിഷയവുമായി ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആ നിലയിൽത്തന്നെ മറുപടി പറഞ്ഞ് പോകേണ്ടതുണ്ട്. ദേശീയപാതയിലെ കുഴിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയം കഴിഞ്ഞവർഷം നിയമസഭാ സമ്മേളനത്തിൽ ചർച്ചചെയ്തിരുന്നു. അന്നും

ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ വിഷയമാണ് പ്രധാനമായി ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടത്. മുൻപ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല, ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ, ശ്രീ. എച്ച്. സലാം എന്നിവർ അന്ന് പ്രധാനമായി ഈ വിഷയം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. ശ്രീ. എച്ച്. സലാം ഇത് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ അഞ്ച് തവണ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യുമായി സംസാരിച്ച് ചില കാര്യങ്ങൾ പരിഹരിച്ച വിഷയം ഇവിടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. അന്ന് നിയമസഭാ സമ്മേളനത്തിൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതിന്റെ ഭാഗമായി ഡൽഹിയിൽപോയി ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരിയെ നേരിട്ടുകണ്ട് സംസാരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകുകയായിരുന്നു. ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരി ഇതിൽ വളരെ പോസിറ്റീവായ സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് ഞാൻ സഭയിൽ പറയുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ പൊതുവെ നമ്മൾ പരിശോധിച്ചുനോക്കുമ്പോൾ ഈ വിഷയം പൊതുമാതൃകയായി വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചേർത്തുകൊണ്ട് പറയുവാനാണ് കേന്ദ്രമന്ത്രിമാരും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ളവരുമുൾപ്പെടെ തയ്യാറായിവരുന്നതെന്നുള്ളത് ദുർഭാഗ്യകരമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ആകെ 1781.5 കിലോമീറ്റർ ദേശീയപാതയാണുള്ളത്. ഇതിൽ 1233.5

കിലോമീറ്റർ റോഡും പരിപാലിക്കുന്നത് ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കീഴിലാണ് ദേശീയപാത അതോറിറ്റി. 548 കിലോമീറ്റർ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ദേശീയപാത വിഭാഗവും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു. ദേശീയപാതകൾ മൊത്തം ഗതാഗതത്തിന്റെ 40 ശതമാനമാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഇത് വളരെ ഗൗരവമുള്ള വിഷയമാണ്. ഈ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിലാണ് ദേശീയപാത പരിപാലനം പ്രധാനമായി മാറുന്നത്. അപ്പോൾ ഇത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആക്ഷേപം ഉന്നയിച്ച് ഇതിനുമുപരി പറഞ്ഞുപോകുന്ന രീതി പൊതുവെ ശരിയല്ലെന്നുള്ളത് വീണ്ടും ഞാൻ ഇവിടെ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏത് പാതയെന്നുള്ളതല്ല, ഒരു കുഴിയും ഉണ്ടാവരുതെന്നുള്ളതാണ്. സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അതുതന്നെയാണ് വേണ്ടത്. ഇവിടെ അത് പരിഹരിക്കാനാണ് തീർച്ചയായിട്ടും നമ്മൾ ഇടപെടുപോകേണ്ടത്. പൊതുവെ അതിൽ ഉത്തരവാദിത്വപ്പെട്ടവർ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനെക്കാട്ടി മുറുപ്പി പറയുന്ന രീതി തെറ്റാണ്. ആ സമീപനം ദൗർഭാഗ്യകരമാണ്. പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനുള്ള ഇടപെടൽ നടത്തേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്.

കേരളത്തിലാകെ 29,522 കിലോമീറ്റർ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളാണുള്ളത്. കേരളത്തിലെ ആകെ റോഡുകൾ മൂന്നലക്ഷം കിലോമീറ്ററാണ്. ഈ വിവാദം കൊണ്ട് ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ഒരു ഗുണം ഇതൊക്കെ ജനങ്ങളിലെത്തിക്കാൻ സാധിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. കേരളത്തിൽ ആകെയുള്ള മൂന്നലക്ഷം കിലോമീറ്റർ റോഡുകൾ വിവിധ വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ഇതിൽ പത്തിലൊന്ന് മാത്രമാണ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡ്. എന്നാൽ റോഡെന്നപറഞ്ഞാൽ പൊതുവെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡാണെന്ന പൊതുബോധമാണ് നമുക്കിടയിലുള്ളത്. ഒരു റോഡിലും ഒരുതരത്തിലുള്ള കുഴിയുമുണ്ടാകരുതെന്നുള്ള കാഴ്ചപ്പാടാണ് സർക്കാരിനുള്ളത്. ആ നിലയിലാണ് സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള 29,522 കിലോമീറ്റർ റോഡിൽ ഒരു ചെറിയ കുഴിപോലും ഉണ്ടാകാതിരിക്കണമെന്നാണ് വകുപ്പ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. കുഴിയുണ്ടാകാൻ പാടില്ലെന്നു തന്നെയാണ് ജനങ്ങളും ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കേരളം രൂപംകൊണ്ടതുമുതൽ നാം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതാണ് റോഡുകളിൽ രൂപപ്പെടുന്ന കുഴികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നം. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഇതിന് പല കാരണങ്ങളുമുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥയിലുള്ള പ്രത്യേകതയാണ്

ഒരു കാരണം. പ്രോപ്പർ ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനമില്ലാത്തതും മറ്റൊരു പ്രധാന പ്രശ്നമാണ്. മഴ മാത്രമാണ് കാരണമെന്ന് കരുതേണ്ടതില്ല. ചില തെറ്റായ പ്രവണതകളും ഇതിന് കാരണമായി മാറുന്നുണ്ട്. അത്തരം തെറ്റായ പ്രവണതകൾക്കെതിരെ ശക്തമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ചാണ് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ എക്കാലവും മുന്നോട്ടുപോയിട്ടുള്ളതെന്ന് സഭയെ അറിയിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ 29,522 കിലോമീറ്റർ റോഡുകളിൽ നിർമ്മാണപ്രവൃത്തി നടക്കുന്ന റോഡുകൾ മാറ്റിനിർത്തിയാൽ വളരെ ചെറിയ ശതമാനം റോഡുകളിലാണ് ഈ പ്രശ്നം നിലവിലുള്ളത്. ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയുടെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളിലുള്ള കുഴികളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകളിൽ രൂപപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കുഴികൾ വളരെ കുറവാണ്. നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ, ഒരു കുഴിപോലുമുണ്ടാകാത്ത റോഡുകളായി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകളെ മാറ്റുമെന്നാണ് വകുപ്പ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഇതിനുവേണ്ടി കഠിന ശ്രമമാണ് വകുപ്പ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകളിലെ പരിപാലനത്തിന് കഴിഞ്ഞ ഒരുവർഷം ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സമയക്കുറവുമൂലം അത്

ഞാൻ വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് സംവിധാനം, ഡി.എൽ.പി. ബോർഡുകൾ, പ്രീ-മൺസൂൺ പ്രവൃത്തികൾ, ഒ.പി.ബി.ആർ.സി., കൺട്രോൾ റൂം സംവിധാനം, സ്പെഷ്യൽ ടാസ്ക് ഫോർഴ്സ് ഇങ്ങനെ നിരവധി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. റോഡിന്റെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്തുവാൻ അടുത്ത 5 വർഷത്തിനുള്ളിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളുടെ 50 ശതമാനവും BM&BC ആക്കുമെന്നുള്ള ലക്ഷ്യത്തിലേയ്ക്ക് നാടിനെ എത്തിക്കാൻവേണ്ടി സർക്കാരിന് സാധിക്കുമെന്നുള്ള വിവരംകൂടി ഈ സഭയെ അറിയിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയെ സംബന്ധിച്ച് വരുന്ന വിഷയങ്ങളിൽ വളരെ പോസിറ്റീവായ നിലപാടാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ എടുക്കേണ്ടത്. കേരളത്തിലുള്ള കേന്ദ്രമന്ത്രി പറഞ്ഞതുകൂടി പറഞ്ഞ് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് അത് പറയാൻ ഞാൻ നിർബന്ധിതനാവുകയാണ്. കേന്ദ്രമന്ത്രി പറഞ്ഞത് ദൗർഭാഗ്യകരമാണ്. കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തെ സഹായിക്കുവാൻ ഒന്നുതന്നെ അദ്ദേഹം പറയാറില്ല. കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തെ തടയാനും കേരള സർക്കാരിനെ ആക്ഷേപിക്കുവാൻവേണ്ടിയും മാത്രം അദ്ദേഹം നാവ് ചലിപ്പിക്കുകയാണ്.

അദ്ദേഹം ഇത്തരത്തിൽ നാവ് ചലിപ്പിക്കുന്നത് അവസാനിപ്പിക്കുവാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കാൻ മാത്രമേ ഞങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മാർഗ്ഗമുള്ളൂ എന്നുകൂടി സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്.

7. റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജ് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കൽ

ശ്രീ. കുറുക്കോളി മൊയ്തീൻ: സർ, എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ തിരൂർ-പൊൻമുണ്ടം ബൈപ്പാസിൽ പണിതിട്ടുള്ള റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജിന് അപ്രോച്ച് റോഡ് പണിത് എത്രയുംപെട്ടെന്ന് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ സബ്മിഷൻ ഞാൻ ഉന്നയിക്കുന്നത്. നാൾക്കുനാൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ജനത്തിരക്കും വാഹനക്കുരുക്കുംമൂലം യാത്രക്കാർക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് പരിഹാരം കാണുന്നതിന് 2005-ൽ രൂപകൽപ്പന ചെയ്തതാണ് ഈ ബൈപ്പാസ്. 2014-ലാണ് റോഡുകളുടെ പണി മൂന്നുഘട്ടങ്ങളിലായി അല്പമെങ്കിലും പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. 2014-ൽ അതിനോടനുബന്ധിച്ച് പണിത ഓവർബ്രിഡ്ജ് അപ്രോച്ച് റോഡില്ലാത്തതുകൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ 8 വർഷമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയാതിരിക്കുകയാണ്. അത് എത്രയും പെട്ടെന്ന്

ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുവാനുള്ള അടിയന്തര നടപടിയുണ്ടാകണമെന്നാണ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. തിരൂരിൽനിന്ന് ഇതുവഴി കടന്നുപോകുന്ന തിരൂർ-പുത്തനത്താണി റോഡിലേയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ പണിതിട്ടുള്ള ഒന്നാംഘട്ട റോഡ് മുട്ടിനിൽക്കുകയാണ്. ഈ പാലത്തിന്റെ പണി പൂർത്തീകരിക്കുകയാണെങ്കിൽ ചമ്രവട്ടം-തിരൂർ റോഡിൽ നിന്നുള്ള യാത്രക്കാർക്ക് തിരൂർ-പുത്തനത്താണി റോഡിലേയ്ക്ക് കടക്കാൻ ഈ പാലം ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സാധിച്ചാൽ എളുപ്പമാർഗ്ഗമാകും. ബൈപ്പാസ് റോഡ് പൂർത്തിയാകുന്നതോടുകൂടി 9 കിലോമീറ്റർ ആണ് തൃശ്ശൂർ ഭാഗത്തുനിന്നും കോഴിക്കോട് ഭാഗത്തുനിന്നും വരുന്ന ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യേണ്ടി വരുന്ന ദൂരം. ദൂരത്തിൽ 2 കിലോമീറ്ററിന്റെ കുറവാണ് വരുന്നതെങ്കിൽപ്പോലും സമയലാഭം അതിനേക്കാൾ ഏറെയാണ്. അതുകൊണ്ട് രണ്ട് നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന മൂന്ന് പഞ്ചായത്തുകളെയും ഒരു മുനിസിപ്പാലിറ്റിയെയും കോർത്തിണക്കുന്ന ബൈപ്പാസ് റോഡ് ജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരപ്രദമാക്കുവാൻ അപ്രോച്ച് റോഡിന്റെ പണി അടിയന്തരമായി ആരംഭിക്കാൻ നടപടിയുണ്ടാകണമെന്ന് വിനീതമായി അപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

പൊതുമാതൃക-വിനോദസഞ്ചാരം, യുവജനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി

(ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. കുറുക്കോളി മൊയ്തീൻ ഉന്നയിച്ച വിഷയം അദ്ദേഹത്തിന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ അപ്രോച്ച് റോഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. അത് വളരെ അനിവാര്യമാണെന്നുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. തിരൂർ നഗരത്തിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് പരിഹാരമാകുവാൻ ഇത് സഹായകരമാകും. സമീപരോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ 27.40 കോടി രൂപയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. വകുപ്പ് അത് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്; സാമ്പത്തിക ലഭ്യതയനുസരിച്ച് അക്കാര്യത്തിൽ തീരുമാനമെടുക്കുന്നതാണ്. തിരൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെ സ്ഥലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നമെന്നുള്ള നിലയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. തന്നെ ഇതിന് മുൻകൈ എടുക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹത്തിന് കുറച്ചുകൂടി സൗകര്യപ്രദമായി ചെയ്യാൻ കഴിയും. തിരൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയെക്കൂടി ചേർത്തുകൊണ്ട് ഒരു യോഗം വിളിച്ചുചേർത്ത് ഒരിടപെടൽ നടത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-യോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

8. ചാലക്കുടിയിലെ അടിപ്പാത നിർമ്മാണം

ശ്രീ. സനീഷ്കുമാർ ജോസഫ്: സർ, തൃശ്ശൂർ-എറണാകുളം

ദേശീയപാതയിൽ ചാലക്കുടി നഗരസഭ ജംഗ്ഷൻ സമീപത്തെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിനും അപകട പരമ്പരകൾക്കും പരിഹാരമായ അടിപ്പാതയുടെ നിർമ്മാണം നിലച്ചിരിക്കുകയാണ്. ദേശീയപാതയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ഓരോ വാഹനങ്ങളും നഗരസഭാ ജംഗ്ഷനിലെ കുരുക്കിലകപ്പെടുകയെന്നത് പതിവ് കാഴ്ചയാണ്. അടിപ്പാതയുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചിട്ട് നാലുവർഷമായി. 250 ദിവസംകൊണ്ട് പണി പൂർത്തിയാക്കാൻ ലക്ഷ്യമിട്ട നിർമ്മാണപ്രവൃത്തി 2018 മാർച്ച് 18-ലാണ് നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചത്. നിലവിൽ 24 ശതമാനമാണ് നിർമ്മാണ പുരോഗതി. ഈ വിഷയം സബ്മിഷനായും കത്തുകളായും പലതവണ ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. 04-08-2021-ന് ഞാൻ സബ്മിഷൻ അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ 31-03-2022-ന് പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. അറിയിച്ചതായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി തന്നിരുന്നു. ദേശീയപാതയുടെ ഒരു വശം പൂർണ്ണമായി കൊട്ടിയടച്ചാണ് നിർമ്മാണം നടക്കുന്നത്. ഗതാഗതം

ഒരുവരിയാക്കി നിയന്ത്രിക്കുകയും ചെയ്തു. രൂക്ഷമായ ഗതാഗതക്കുരുക്കാണ് ഇവിടെ അനുഭവപ്പെടുന്നത്. ദേശീയപാതയിൽ വാഹനങ്ങളുടെ നീണ്ടനിരയാണ് കാണപ്പെടുന്നത്. നിരവധി അപകടങ്ങളാണ് നിത്യേന സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. നിരവധി ആളുകൾ അപകടത്തിൽ മരണപ്പെടുന്നത് നിത്യസംഭവമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. നിരവധിപേർക്ക് നഗരസഭാ ജംഗ്ഷനിൽ പരിക്കേല്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്, ദേശീയപാതയിലെ സർവ്വീസ് റോഡുകൾ തകർന്ന അവസ്ഥയിലുമാണ്. ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഒരു മഴപെയ്യാൽ കൊരട്ടി, പേരാമ്പ്ര, ചാലക്കുടി, കൊടകര ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലെ ആളുകൾ വെള്ളക്കെടുമൂലം വലിയ പ്രയാസങ്ങൾ അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതയിലെ മേൽപ്പാലങ്ങൾ പരിശോധിക്കാൻ വരുന്ന കേന്ദ്രമന്ത്രിമാരോട് ഈ അടിപ്പാതയുടെ കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തണം. ഇക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ അടിയന്തരമായി ഇടപെടണം. അടിപ്പാതയുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള സത്യാരംഭങ്ങൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

പൊതുമാതൃക-വിനോദസഞ്ചാരം, യുവജനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി

(ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ, പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. സനീഷ്കുമാർ ജോസഫ് ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട റവന്യൂ-ഭവന നിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. കെ. രാജൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ എല്ലാ മന്ത്രിമാരും ഈ വിഷയം നേരത്തേതന്നെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ദേശീയപാതാ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തുന്നതാണ് ഈ പ്രശ്നവും നിലനിൽക്കുന്നത്. ദേശീയപാതാ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഈ വിഷയത്തിൽ കഴിഞ്ഞ സഭയിലും ചാലക്കുടി അടിപ്പാതയുടെ നിർമ്മാണം സബ്മിഷനായി ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം ആ ഘട്ടത്തിലും പിന്നീട് ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയുമായുള്ള യോഗത്തിനിടയിലും വളരെ ഗൗരവമായി ഉന്നയിച്ചതാണ്. കഴിഞ്ഞതവണ ദേശീയപാത അതോറിറ്റി നൽകിയ മറുപടി ആഗസ്റ്റ് മാസത്തിൽ പണി പൂർത്തീകരിക്കാമെന്നുതന്നെയാണ്. കരാറുകാർ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉറപ്പും നൽകിയിരുന്നു. എന്നാൽ ആശാവഹമായ ഒരു പുരോഗതിയും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തതായി കാണുന്നില്ല. ആ സാഹചര്യത്തിൽ കരാറുകാർക്കെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നുവെന്നാണ് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്. 24-06-2022-ൽ കൺസഷൻ

എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരം 30 ദിവസം ക്യൂവർ പീരിയഡായി കണക്കാക്കി കൺസഷണർക്ക് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ കാലയളവിൽ കൺസഷണർ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാതിരുന്നാൽ ഇവരുടെതന്നെ risk and cost-ലും ബാധകമായ പെനാൽറ്റിയും കണക്കാക്കി മൂന്നാമതൊരു കൺസഷണറൊക്കെണ്ട് പ്രസ്തുത പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതാണെന്ന് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അക്കാര്യത്തിൽ തുടർന്നും ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുമായി സംസാരിച്ച് പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള ശ്രമം നടത്താം.

9. മോട്ടോർ തൊഴിലാളി മേഖലയിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കാർഷിക മേഖല കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽപേർ ജീവസന്ധാരണം നടത്തുന്ന മേഖലയാണ് മോട്ടോർ തൊഴിലാളി മേഖല. ഈ മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവരുടെ കൃത്യമായ കണക്കെടുക്കാൻ ഇനിയും നമുക്ക് സാധിച്ചിട്ടില്ല. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പുത്തൻ ഗതാഗതനയവും തൊഴിലാളി വിരുദ്ധനയങ്ങളും ഈ മേഖലയിൽ കനത്ത പ്രതിസന്ധിയാണ് സൃഷ്ടിച്ചിരിക്കുന്നത്. മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയും

അതിനെത്തുടർന്നുണ്ടാകുന്ന കേന്ദ്ര ഉത്തരവുകളും ഈ മേഖലയെ കുത്തകവൽക്കരിക്കാൻ ഇടയാക്കുകയാണ്. മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ പ്രതിലോമ വകുപ്പുകൾ കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുകയില്ലെന്ന് കേരളത്തിലെ ഒന്നാം പിണറായി സർക്കാർ നൽകിയ ഉറപ്പ് മറികടന്ന് കേന്ദ്ര ഉത്തരവ് ഉണ്ടാകുമ്പോൾതന്നെ കേരളത്തിലെ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് അതിവിടെ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ നിർബന്ധബുദ്ധി പ്രകടിപ്പിക്കാതിരിക്കുകയോ കണ്ടില്ലെന്ന് നടിക്കുകയോ ചെയ്യുകയാണ്. സ്പീഡ് ഗവേർണർ, ജി.പി.എസ്., വാഹനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ ഫീസിലും ഫിറ്റ്നെസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നിരക്കിലും വരുത്തിയിട്ടുള്ള കുത്തനെയുള്ള വർദ്ധനവ് തുടങ്ങിയ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. പെട്രോൾ, ഡീസൽ വില വർദ്ധനവ്, ഇൻഷുറൻസ് പ്രീമിയം വർദ്ധനവ്, സർവ്വീസ് ചാർജ്ജുകളിലും സർചാർജ്ജുകളിലും വരുത്തിയിട്ടുള്ള ഭീമമായ വർദ്ധനവ്, വ്യക്തിഗത വാഹനങ്ങൾ പെരുകുന്നതുമൂലമുള്ള തൊഴിൽ നഷ്ടം എന്നിവമൂലം അന്നന്നത്തെ ആഹാരത്തിന് വകയില്ലാതാകുന്ന മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്ന മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിലെ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള നടപടികൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന

പ്രയാസങ്ങൾ വളരെ വലുതാണ്. 15 വർഷം പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ പൊളിക്കണമെന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഉത്തരവ് സൃഷ്ടിച്ചിരിക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതം വലുതാണ്. കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള വാഹനങ്ങൾ അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് ഈടാക്കുന്ന എൻടി ടാക്സ് താങ്ങാൻ സാധിക്കാത്തതാണ്. ഈ ടാക്സ് തന്നെ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടായി തുടരുമ്പോൾ മുൻകാല പ്രാബല്യത്തോടെ ഇവയ്ക്ക് സർവ്വീസ് ചാർജ്ജ് ഈടാക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുകയാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ പാതയോര പാർക്കിംഗ് നിരോധിച്ചുകൊണ്ടുള്ള കോടതി വിധി ചിലയിടങ്ങളിൽ ഗുരുതര പ്രശ്നമുണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ഈ വിധി മറികടക്കാൻ നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ ആലോചിക്കണം. സ്വകാര്യ ബസ് വ്യവസായ മേഖല തകർച്ചയിലാണ്. അവയെ സംരക്ഷിക്കാൻ പ്രത്യേക പാക്കേജിന് രൂപംനൽകണം. ചരക്ക് കടത്ത് വാഹനങ്ങൾക്ക് വാടക നിരക്കും തൊഴിലാളികളുടെ വേതനവും പുതുക്കണം. മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ്, ലീഗൽ മെട്രോളജി, റവന്യൂ, പോലീസ് എന്നീ വിഭാഗങ്ങളിൽ ഒരു വിഭാഗത്തിന്റെ വേട്ടയാടലുകൾ ഈ തൊഴിലാളികൾക്ക് നേരെയുണ്ട്. കരമണ്ണ്, കരിങ്കല്ല്, കരിങ്കൽ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ തുടങ്ങിയവ

ഉൽപ്പാദന മേഖലയിൽ തന്നെ പരിശോധിക്കാനുള്ള നടപടിയുണ്ടാകണം. ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റിനുള്ള ഗ്രൂണ്ടുകൾ തയ്യാറാക്കുന്ന ജോലി ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഏറ്റെടുത്തേ മതിയാകൂ. ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂൾ മേഖലയിൽ ചുവടുറപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന കുത്തകകളിൽ നിന്നും ഈ വിഭാഗത്തിലെ ചെറുകിടക്കാരെ സംരക്ഷിക്കാൻ സഹകരണ സംരംഭങ്ങൾക്ക് രൂപം നൽകാൻ നമുക്ക് സാധിക്കണം. ഗതാഗത രംഗത്തെ മുഴുവൻ മേഖലകൾക്കും ബാധകമായതും പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതുമായ സമഗ്രമായ ഒരു ഗതാഗത നയത്തിന് രൂപം നൽകാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആന്റണി രാജു): സർ, മോട്ടോർ തൊഴിലാളി മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ആശങ്കകളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. 1988-ലെ കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിൽ 2019-ൽ അക്രഡിറ്റഡ് ഡ്രൈവിംഗ് സെന്റേഴ്സ്, അഗ്രിഗേറ്റർ പോളിസി, ആട്ടോമാറ്റിക് ടെസ്റ്റിംഗ് സ്റ്റേഷൻ, സ്കാപ്പിംഗ് പോളിസി എന്നിവയിൽ വലിയ ഭേദഗതിയാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ വരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഗതാഗത മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന

തൊഴിലാളികൾക്ക് ദോഷകരമാകാതെ പ്രസ്തുത ഭേദഗതികളിൽ നിലപാട് കൈക്കൊള്ളാനാണ് സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നത്. പക്ഷെ പല വിഷയങ്ങളിലും നിയമപരമായ തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനില്ലെന്നതാണ് പ്രതിസന്ധി. എന്നിരുന്നാലും ഗതാഗത മേഖലയെ പൊതുവിൽ ബാധിക്കുന്ന വിഷയങ്ങളിൽ കേന്ദ്രസർക്കാരിനെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമയാസമയങ്ങളിൽ അഭിസംബോധന ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

കോവിഡ് മഹാമാരി കാലത്ത് തകർന്ന ഗതാഗത മേഖലയെ പുനരുജ്ജീവിപ്പിക്കുവാനായി പല ഘട്ടങ്ങളിലായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ നികുതിയിളവുകൾ നൽകിയിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ രണ്ടു വർഷക്കാലയളവിൽ സ്റ്റേജ് ഗ്യാരേജുകളുടെ പതിമൂന്നു മാസത്തെ നികുതിയും കോൺട്രാക്ട് ഗ്യാരേജുകളുടെ ഏകദേശം പതിനൊന്ന് മാസത്തെ നികുതിയും സൂപ്പർ കോളേജ് ബസ്സുകളുടെ പതിനെട്ട് മാസത്തെ നികുതിയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നിർദ്ദേശാനുസരണം സർക്കാർ പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കിയിരുന്നു. കൂടാതെ ടി വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള തീയതി പലപ്പോഴായി സർക്കാർ ദീർഘിപ്പിച്ചു നൽകുകയും ചെയ്തു. മോട്ടോർ

വാഹന നിയമപ്രകാരമുള്ള രേഖകളായ ഫിറ്റ്നെസ്, രജിസ്ട്രേഷൻ, ലൈസൻസ്, പെർമിറ്റ് തുടങ്ങിയവയുടെ കാലാവധി 31-12-2021 വരെ സർക്കാർ ദീർഘിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ ക്യാർട്ടറിലെ നികുതി അടയ്ക്കേണ്ട സമയപരിധി ഇന്ന് അവസാനിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. എന്നാൽ ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ ജനപ്രതിനിധികളുടെയും തൊഴിലാളികളുടെയും തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെയും അഭ്യർത്ഥന മാനിച്ചുകൊണ്ട് കോൺട്രാക്ട് ഗ്യാരന്റികൾക്ക് നികുതി അടയ്ക്കാനുള്ള സമയപരിധി ഒരു മാസംകൂടി നീട്ടി കൊടുക്കുകയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ പിന്തുടരുന്ന തൊഴിലാളി-ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾ ഗതാഗത മേഖലയെ കടുത്ത പ്രതിസന്ധിയിലെത്തിച്ചിരിക്കുകയാണ്. മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ പ്രതിലോമ വകുപ്പുകൾ കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് കേരളത്തിലെ ഒന്നാം പിണറായി സർക്കാർ നൽകിയ ഉറപ്പ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പരിധിയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് പാലിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. സ്പീഡ് ഗവേർണർ, ജി.പി.എസ്., വാഹനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ ഫീസിലും ഫിറ്റ്നെസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നിരക്കിലും വരുത്തിയിട്ടുള്ള കുത്തനെയുള്ള വർദ്ധനവ് തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങൾ അനുഭാവപൂർവ്വം കൈകാര്യം ചെയ്യാനാണ്

ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരള ഹൈക്കോടതി കാലാകാലങ്ങളായി പുറപ്പെടുവിക്കുന്ന ചില ഉത്തരവുകൾ, ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ നമുക്ക് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ചില കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെടാനുള്ള പരിമിതികൾ നിശ്ചയിക്കുകയും അത് നമുക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. 15 വർഷം പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ പൊളിക്കണമെന്ന കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവിനെതിരെ ആദ്യം പ്രതികരിച്ച സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഇപ്പോഴും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനം അതുതന്നെയാണ്.

കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള വാഹനങ്ങൾക്ക് അന്യ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് ഇന്ന് ഈടാക്കുന്ന ഉയർന്ന എൻട്രി ടാക്സ് കുറയ്ക്കണമെന്ന് തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ താൽപ്പര്യം. ഇക്കാര്യത്തിൽ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി സർക്കാർതലത്തിൽ ഇടപെടൽ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. തമിഴ്നാട് ധനകാര്യ-ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രിമാരുമായി ഞാൻ തന്നെ നേരിട്ട് ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു. പക്ഷെ മറ്റു അന്യ സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ അനുകൂലമായ പ്രതികരണമല്ല നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ചരക്കുവാഹനങ്ങൾക്ക് വാടക നിരക്ക് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് ഫെയർ

റിവിഷൻ കമ്മിറ്റിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞു.

തൊഴിലാളികളുടെ വേതനം പുതുക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച് ഉടൻതന്നെ തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുന്നതാണ്.

ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റുകൾക്കുള്ള ഗ്രൂണ്ടുകൾ തയ്യാറാക്കുന്ന ജോലി ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് തന്നെ കണ്ടെത്താൻ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഗതാഗതമേഖലയാകമാനം ബാധിക്കുന്ന സമഗ്രമായ ഗതാഗത നയം രൂപീകരിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള നയരൂപീകരണത്തിൽ തൊഴിലാളികളും തൊഴിൽ സംഘടനകളുമായും കൂടിയാലോചിച്ചുകൊണ്ട് അവരെക്കൂടി വിശ്വാസത്തിലെടുത്തുകൊണ്ട് അവരുടെ അഭിപ്രായം തേടിക്കൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് സമഗ്രമായ ഒരു നയം കൊണ്ടുവരണമെന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ അഭിപ്രായം അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് എത്രയും വേഗം ഒരു സമഗ്ര ഗതാഗത നയം കൊണ്ടുവരാൻ ഗവൺമെന്റ് പരിശ്രമിക്കും.

10. മരബോട്ടുകളുടെ ലൈസൻസ്

ശ്രീ. കെ. വി. സുമേഷ്: സർ, അഴീക്കൽ ഹാർബർ മലബാറിലെ

വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു ഹാർബറാണ്. അവിടെ 260-ഓളം മരബോട്ടുകളുണ്ട്. 15 വർഷമായ ബോട്ടുകൾക്ക് ലൈസൻസ് പുതുക്കി നൽകാത്തത് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെയും ആ ഹാർബറിന്റെയും പ്രവർത്തനത്തെയും സാരമായി ബാധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. എല്ലാ വർഷവും സീസൺ സമയത്ത് യാർഡിൽ കയറ്റി പണി പൂർത്തിയാക്കിയാണ് ബോട്ടുകൾ മത്സ്യബന്ധനത്തിന് ഇറങ്ങുന്നത്. തൊഴിലാളികളും ബോട്ടുടമകളുമെല്ലാം സാധാരണക്കാരാണ്. ഇത് അഴീക്കൽ ഹാർബറിന്റെ മാത്രമല്ല മലബാറിൽ ആകെയുള്ള ഹാർബറിനെ ബാധിക്കുന്ന വിഷയംകൂടിയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തരമായി ഇടപെട്ട് ബോട്ടുകൾക്ക് ലൈസൻസ് ലഭ്യമാക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്.

മത്സ്യബന്ധനം, കായികം, വഖഫ്, ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടന വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം കെ. വി. സുമേഷ് ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നം വളരെ ഗൗരവമേറിയതാണ്. കാലപ്പഴക്കം ചെന്നതും കടലിൽ മത്സ്യബന്ധക്ഷമതയില്ലാത്തതുമായ നിരവധി യാനങ്ങൾ സംസ്ഥാന

തീരത്ത് മത്സ്യബന്ധനം നടത്തി വരുന്നതായും ആയത് അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നതായും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിരുന്നു.

ഇതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഇത്തരം യാനങ്ങൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കീഴിലുള്ള സാങ്കേതിക സ്ഥാപനമായ സിഐറ്റ് (Central Institute of Fisheries Technology), സിഐറ്റ് നെറ്റ്, മർക്കന്റയിൻ മറൈൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ്, ഇന്ത്യൻ കോസ്റ്റൽ ഗാർഡ്, ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് എന്നിവ ഈ വിഷയം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച നടത്തിയിരുന്നു. 6-12-2018-ൽ നടന്ന ചർച്ചയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കുകയും അവരുടെ ശുപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 12-11-2020-ലെ 23/2020 ഉത്തരവ് പ്രകാരം യാനങ്ങളുടെ കാലാവധി നിശ്ചയിച്ച് വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിക്കുകയുണ്ടായി. ആ ഉത്തരവിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ എസ്.ആർ.ഒ. നം. 827/2020 വിജ്ഞാപന പ്രകാരം വീൽ ഹൗസുള്ള മരബോട്ടുകൾക്ക് 12 വർഷവും വീൽ ഹൗസില്ലാത്ത മരബോട്ടുകൾക്ക് 8 വർഷവുമാണ് കാലാവധി. എന്നാൽ ഭൂരിഭാഗം മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങളും വർഷത്തോറും അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്തിയാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്നും

മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്ക് റീടെസ്റ്റ് നടത്തി നിശ്ചിത കാലത്തേയ്ക്കുകൂടി കാലാവധി ദീർഘിപ്പിച്ചു നൽകുന്നതുപോലെ മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലും seaworthiness പരിശോധിച്ച് ഉറപ്പുവരുത്തി ഒരു നിശ്ചിത കാലത്തേയ്ക്കുകൂടി കാലപരിധി ദീർഘിപ്പിച്ച് ലൈസൻസ് അനുവദിക്കണമെന്ന് മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിൽനിന്നും ആവശ്യം ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. ഇതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരള സംസ്ഥാന മാരിടൈം ബോർഡിന്റെ പ്രതിനിധിയെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റി പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുകയും തടി കൊണ്ട് നിർമ്മിക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങൾക്ക് നിലവിലുള്ള വിജ്ഞാപന പ്രകാരമുള്ള കാലാവധി കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം മൂന്ന് വർഷത്തേയ്ക്കുകൂടി കാലാവധി വർദ്ധിപ്പിച്ച് നൽകണമെന്ന് ശുപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ ശുപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.