

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ....ഓർഡർ....ചോദ്യം നമ്പർ (*391)

റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കാൻ നടപടി

(*391) ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി:

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ:

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ:

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: താഴെക്കാണുന്ന

ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് നിലവിൽ എന്തെല്ലാം സംവിധാനങ്ങളാണുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മാന്വൽ പ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തി ഗുണനിലവാര പരിശോധനാ സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന നടപടികൾ വിശദമാക്കുമോ;

(സി) ഗുണനിലവാര വ്യവസ്ഥകളുടെ വിശദാംശം ദർഘാസ് രേഖകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുവാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ?

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ്

റിയ്യാസ്): സർ, (എ & ബി) സംസ്ഥാനത്ത് പൊതുമരാമത്ത്

റോഡുകളുടെ ഗുണപരിശോധന ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് നൂതന സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പ്രവൃത്തി ഇടങ്ങളിൽ നേരിട്ടെത്തി തത്സമയം ഗുണപരിശോധന സാധ്യമാക്കുന്ന ഓട്ടോമേറ്റഡ് മൊബൈൽ ടെസ്റ്റിംഗ് ലബോറട്ടറികൾ സജ്ജമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം, എറണാകുളം, കോഴിക്കോട് എന്നീ 3 കേന്ദ്രങ്ങളിലായി 3 മൊബൈൽ ലാബുകളാണ് പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസമാണ് അത് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തത്. സിമന്റ്, മണൽ, മെറ്റൽ, ബിറ്റുമിൻ തുടങ്ങിയ നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെയും കോൺക്രീറ്റ്, ടൈൽ മുതലായവയുടെയും ഗുണപരിശോധന ഇതുവഴി സാധ്യമാകും. റോഡുകൾ, പാലങ്ങൾ, കെട്ടിടങ്ങൾ എന്നിവയുടെ പ്രവൃത്തി നടക്കുന്ന അവസരത്തിൽ തത്സമയ ഗുണനിലവാര പരിശോധന സാധ്യമാക്കുന്നതിലൂടെ ഉടനടി നടപടികൾ എടുക്കാനും സാധിക്കും. ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ അംഗീകൃത ഷെഡ്യൂൾ, സ്പെസിഫിക്കേഷൻ എന്നിവ പ്രകാരമാണ് പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ ക്യാളിറ്റി കൺട്രോൾ മാനുവൽ അനുസരിച്ചുള്ള വിവിധ പരിശോധനകൾ

നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി സംസ്ഥാന തലത്തിലും ജില്ലാ തലത്തിലും ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിഭാഗങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. കോഴിക്കോട്, എറണാകുളം, തിരുവനന്തപുരം എന്നീ ജില്ലകളിൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കീഴിലും മറ്റു ജില്ലകളിൽ അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കീഴിലും ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ലാബുകൾ കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ ഭരണവിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ കീഴിൽ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളുടെ പരിശോധനയ്ക്കായി ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ തലവനായുള്ള വിജിലൻസ് വിഭാഗവും പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ വിഭാഗം മുഖേന നിർമ്മാണത്തിലെ ക്രമക്കേടുകളും അപാകതകളും സംബന്ധിച്ച് പരിശോധനകൾ നടത്തുകയും അനന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാറുമുണ്ട്.

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ മാനുവലിൽ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന പ്രകാരമുള്ള 1st tier, 2nd tier എന്നീ ശ്രേണികളിലായി ഗുണനിലവാര പരിശോധന നടത്തി വരുന്നു. ഇതിൽ ഒന്നാം ഘട്ട ഗുണനിലവാര പരിശോധന പ്രവൃത്തി നടക്കുന്ന സമയത്ത് അതാത് നിർവഹണ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ കരാറുകാരാണ് ചെയ്യുന്നത്. രണ്ടാം ഘട്ട ഗുണനിലവാര പരിശോധന നടത്തുന്നത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിഭാഗമാണ്. രണ്ടാംഘട്ട ഗുണനിലവാര പരിശോധന

നടത്തുന്നതിനായി നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയുടെ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾ, കോൺക്രീറ്റ്, ബിറ്റുമെൻ എന്നിവയുടെ പരിശോധനകൾ നടത്തുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള ഉപകരണങ്ങൾ വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള ജില്ലാ ക്യാളിറ്റി കൺട്രോൾ ലബോറട്ടറികളിൽ സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) ഗുണനിലവാര വ്യവസ്ഥകളുടെ വിശദാംശം ദർഘാസ് രേഖകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുവാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ പരിശോധനകൾ standard bid document-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വരുന്നു.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, കേരളത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് പരീക്ഷിച്ചത് 2014-ൽ എറണാകുളം കാക്കനാട് ആണ്. അതിനുശേഷം ഇതുവരെ 3244 മെട്രിക് ടൺ വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് കൊണ്ട് 5216 കിലോമീറ്റർ റോഡ് ഇത്തരത്തിൽ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ട്. മാലിന്യനിർമ്മാർജ്ജനം ഒരു ഭാഗത്ത്, റോഡിന്റെ ഗുണനിലവാരം കൂട്ടുക, നിർമ്മാണചെലവ് ചുരുക്കുക തുടങ്ങിയ ധാരാളം ഗുണങ്ങൾ ഈ പദ്ധതിക്കുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തെ പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യത്തിനുതന്നെ ഒരളവിൽ പരിഹാരമാകുന്ന ഈ പദ്ധതിക്കായി ക്ലീൻ കേരള മിഷൻ വഴി സംസ്ഥാനത്തെ മുഴുവൻ വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക്കും കളക്ട് ചെയ്ത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഏറ്റെടുത്ത് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന തരത്തിൽ പദ്ധതി വ്യാപിപ്പിക്കുമോ;

ഇതുവരെ പൂർത്തിയാക്കിയ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണചെലവ്,
അതുപോലെത്തന്നെ റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം എന്നിവ
വിലയിരുത്തുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കുറച്ചുകൂടി വിശദീകരിച്ച് ഉത്തരം നൽകേണ്ട ഒരു ചോദ്യമാണിത്. എൽ.ഡി.എഫ്. പ്രകടന പത്രികയിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ എന്തെങ്കിലും നടപ്പിലാക്കി വരികയാണ്. കൂടുതൽ ഹൗസ് നിൽക്കുന്ന റോഡ് നിർമ്മാണ രീതികൾ ഇപ്പോൾ അവലംബിച്ചു വരുന്നു. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച നിർമ്മാണ രീതിക്ക് പുറമെ FDR (Full Depth Reclamation) നിർമ്മാണ രീതി, നിലവിലുള്ള റോഡ്തന്നെ പൊളിച്ച് അതുപയോഗിച്ച് നടത്തുന്ന നിർമ്മാണ രീതിയാണ്. തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം ജില്ലകളിലെ ഒൻപത് റോഡുകളിൽ ഇത് ആരംഭിക്കുകയാണ്. നിലവിലുള്ള റോഡിലെ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾതന്നെ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്ന ഈ രീതി ഏറെ ഗുണകരമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. അതിപ്പോൾ പാറശ്ശാലയിൽ ആരംഭിക്കാനായിരുന്നു തീരുമാനിച്ചത്. പക്ഷേ, പാറശ്ശാലയിൽ ചെറിയൊരു സമയ പ്രശ്നം വന്നപ്പോൾ അത് പത്തനാപുരം മണ്ഡലത്തിൽ ആരംഭിക്കുകയായിരുന്നു.

എൽ.ഡി.എഫ്-ന്റെ പ്രഖ്യാപിത നയത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് അത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ രീതി പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദവുമാണ്. അതുപോലെ സോയിൽ നെയിലിംഗ്, ജിയോ സെൽസ്, സിമന്റ് ട്രിറ്റഡ് സബ് ബെയിസ് പേവ്മെന്റ്, ക്വാളിറ്റി കോൺക്രീറ്റ് എന്നിവയും നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ഞാൻ അത് വിശദമായി പരാമർശിക്കുന്നില്ല. ഓരോ പ്രദേശത്തിനും അനുയോജ്യമായ രീതിയിലാണ് ഇത്തരം ടെക്നോളജി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നത്. അതോടൊപ്പം കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ.(Kerala Highway Research Institute) ഇക്കാര്യത്തിൽ കൂടുതൽ പരീക്ഷണങ്ങൾ ഇപ്പോൾ നടത്തിവരുന്നുണ്ട്. Super Pave Asphalt Mix Design രീതി കൊണ്ടുവരുന്നതിന് കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ. പഠനം നടത്തുകയാണ്. റോഡിൽ കണ്ടുവരുന്ന വിള്ളലുകൾ പ്രതിരോധിക്കാൻ ഇതിലൂടെ സാധിക്കുമെന്നാണ് കാണുന്നത്. അതോടൊപ്പം നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യ ഗുണ പരിശോധന ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതിലും അവലംബിച്ച് വരികയാണ്. ഇതിൽ ഓട്ടമേറ്റഡ് മൊബൈൽ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ലാബ് പ്രവൃത്തിയിടങ്ങളിൽ നേരിട്ടെത്തുകയാണ്. തൽസമയ പരിശോധന നടത്തുന്ന മൂന്ന് ഓട്ടോമേറ്റഡ് മൊബൈൽ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ടെസ്റ്റിംഗ്

ലാബുകൾ സജ്ജമായി. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അത് ഉൽഘാടനം ചെയ്യുകഴിഞ്ഞു. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ആദ്യമായാണ് ഒരു സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇതുപോലെ പ്രവൃത്തിയിടങ്ങളിൽ നേരിട്ടെത്തി തൽസമയ പരിശോധന നടത്തുന്ന ഓട്ടമേറ്റഡ് മൊബൈൽ ക്യാളിറ്റി കൺട്രോൾ ടെസ്റ്റിംഗ് ലാബ് സജ്ജമാക്കിയിട്ടുള്ളത്. സിമന്റ്, മണൽ, മെറ്റൽ, ബിറ്റുമിൻ, വെള്ളം തുടങ്ങിയ നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ ഗുണനിലവാരം ഇതുവഴി പരിശോധിക്കാനാകും. കോൺക്രീറ്റ്, ടൈൽസ് തുടങ്ങിയവയുടെ ഗുണനിലവാരവും പരിശോധിക്കാനാകും. എല്ലാ പ്രവൃത്തിയിടങ്ങളിലുമെത്തി പരിശോധന നടത്താൻ ഇതിലൂടെ സാധിക്കും. ഇത് ഏറെ ഗുണകരമാണ്. ഇന്നത്തെ ദിനത്തിന്റെ ഒരു പ്രത്യേകത, മഹാനായ വിപ്ലവകാരിയും തത്വചിന്തകനുമായ കാൾ മാർക്സിന്റെ 140-ാം ചരമ വാർഷിക ദിനമാണ്. പ്രശ്നത്തിന്റെ സങ്കീർണ്ണത വ്യാഖ്യാനിക്കുക മാത്രമല്ല പരിഹാരം കണ്ടെത്തി എങ്ങനെ മാറ്റിത്തീർക്കാം എന്നുള്ളതിന് എൽ.ഡി.എഫ്. എല്ലാ വകുപ്പുകളിലും എല്ലാ നിലയിലും മാതൃകയായി മാറുന്നൊരു സാഹചര്യത്തിലാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലും ഇതുപോലെ ഇടപെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ കാലാവസ്ഥ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു പ്രശ്നമാണ്, മഴ ഒരു പ്രധാന വിഷയമാണ്.

ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച ചോദ്യത്തിന്റെ ഉത്തരമെന്നുള്ള നിലയിലാണ് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. പക്ഷേ, കാലാവസ്ഥയാണ് ആകെ പ്രശ്നമെന്നുപറഞ്ഞ് നിൽക്കുകയല്ല. കാലാവസ്ഥ എന്ന പ്രശ്നത്തെ അഡ്രസ് ചെയ്യാൻ വിദഗ്ദ്ധരുടെ പ്രത്യേക വർക്ക്ഷോപ്പ്തന്നെ നടത്തി അതിനുപറ്റിയ നിർമ്മാണ രീതികൾ അവലംബിക്കുന്നു. ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനങ്ങൾ പുതിയ റോഡ് നിർമ്മാണങ്ങളിലെല്ലാം ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നു. വാഹനപ്പെരുപ്പം ഒരു പ്രധാന പ്രശ്നമാണ്. പുതിയ റോഡുകൾക്ക് ജനസാന്ദ്രത ഒരു തടസ്സമാണ്. അങ്ങനെ ചില വിഷയങ്ങൾ നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. അതൊരു വഴിക്ക് പരിഹരിക്കും. മറ്റൊരു പ്രധാന പ്രശ്നം തെറ്റായ പ്രവണതകളാണ്. തെറ്റായ പ്രവണതകളെന്നുപറഞ്ഞാൽ ചില നെക്ലിസുകൾ സ്വാഭാവികമായും റോഡിന്റെ ഗുണനിലവാര തകർച്ചയ്ക്ക് കാരണമാണ്. ഈ സഭാ സമ്മേളനം ആരംഭിച്ചയുടൻതന്നെ ഞാൻ അത് വ്യക്തമാക്കിയതാണ്. കരാറുകാരായാലും ഉദ്യോഗസ്ഥരായാലും നന്നായി ജോലി ചെയ്യുന്നവരെ സംരക്ഷിക്കും. പക്ഷേ, അവിശുദ്ധ കൂട്ടുകെട്ട് ഒരുതരത്തിലും അംഗീകരിക്കുന്നൊരു സർക്കാരല്ല ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ സർക്കാർ. പല വ്യതിയാനങ്ങളിൽപ്പെട്ട് പോകാൻ സാധ്യതയുള്ള ഇന്നത്തെക്കാലത്ത്

ഞങ്ങൾ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന പ്രസ്ഥാനം, ഞങ്ങളെ അധികാരത്തിലെത്തിക്കാൻ കഠിനാധ്വാനം ചെയ്ത നിസ്വാർത്ഥരായ പ്രവർത്തകർ/സഖാക്കൾ അവരുടെയൊക്കെ ആഗ്രഹത്തിനനുസരിച്ച് ഇത്തരം തെറ്റായ പ്രവണതയ്ക്കെതിരെ ശരിയായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ച് മുന്നോട്ട് പോകും. ഇതിൽ തെറ്റായ പ്രവണതയുടെ പിടിയിൽപ്പെടുന്നവർ മാത്രം അസ്വസ്ഥരായാൽ മതി, ബാക്കിയെല്ലാവർക്കും ഒന്നിച്ച് നിൽക്കാവുന്നതാണ്. ഡി.എൽ.പി. എന്നുള്ളത് ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായിട്ടാണ്. പ്രതിപക്ഷ - ഭരണകക്ഷി എം.എൽ.എ.-മാർ ഒരുപോലെ അവരുടെ മണ്ഡലങ്ങളിൽ ഡി.എൽ.പി. ബോർഡുകൾ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തതാണ്. ഡി.എൽ.പി. ബോർഡ് വരുന്നതോടുകൂടി നിർമ്മാണ സമയത്ത് കുറച്ചുകൂടി ശ്രദ്ധിച്ച് നിർമ്മാണം നടത്താൻ വേണ്ടിയുള്ള സ്ഥിതി വരുന്നു. പരിപാലന കാലാവധിക്കുള്ളിൽ എന്തെങ്കിലും തകരാറ് സംഭവിച്ചാൽ പരിപാലന കാലാവധിയിൽത്തന്നെ കരാറുകാർ അത് ചെയ്യാനും കരാറുകാരെക്കൊണ്ട് അത് ചെയ്യിക്കാനും സാധിക്കും. കരാറുകാരുടെ ഫോൺ നമ്പർ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള മൂവായിരത്തിൽ ചിലവാനം പച്ച നിറത്തിലുള്ള ഡി.എൽ.പി. ബോർഡുകൾ ഇന്ന് കേരളത്തിൽ വന്നുകഴിഞ്ഞു.

അതുപോലെതന്നെ ഓവർസിയർമാരെ എക്സിക്യൂട്ടീവ്
 എഞ്ചിനീയർമാർക്കുതന്നെ ഫീൽഡിൽ ഇറക്കാൻ വേണ്ടിയിട്ടുള്ള
 സംവിധാനവും കൊണ്ടുവന്നുവെന്നുള്ളത് സഭയെ പ്രത്യേകം
 അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി എന്തൊക്കെയോ
 കുറേ പറഞ്ഞു. പക്ഷേ, എന്റെ ചോദ്യത്തിന് മാത്രം ഉത്തരം പറഞ്ഞില്ല.
 ഞാൻ ചോദിച്ചത് വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്നാണ്.
 കാൾ മാർക്സിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞിട്ട് എനിക്ക് എന്ത് ലഭിക്കാനാണ്? എന്റെ
 രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം, റോഡുകളിലെ കുഴികൾ മുഖാന്തിരമുണ്ടാകുന്ന
 അപകടങ്ങളിൽ പരിക്കേൽക്കുകയോ, മരണം സംഭവിക്കുകയോ ചെയ്താൽ
 നിലവിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ നിന്നും നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻ
 വ്യവസ്ഥയില്ല, നേരെമറിച്ച് കെ.എസ്.ടി.പി. റോഡുകൾ കരാറുകാർക്ക്
 കൈമാറിക്കഴിഞ്ഞാൽ റോഡിന്റെ പരിപാലനം അവർക്കായതിനാൽ
 കുഴികളിൽ വീണുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾക്ക് കരാറുകാരനാണ്
 ഉത്തരവാദിത്വമെന്നാണ് സർക്കാർ പറയുന്നത്. കരാറുകാരന്റെ ബിൽ
 തുകയിൽ നിന്നും നഷ്ടപരിഹാരം ഈടാക്കുന്നതിന് നടപടി

സ്വീകരിക്കുമെന്നാണ് സർക്കാർ പറയുന്നത്. കരാറുകാരന് ബിൽ തുക യഥാസമയം ലഭിക്കാത്തതുകൊണ്ട് അർഹതപ്പെട്ട നഷ്ടപരിഹാരം സമയത്ത് നൽകാൻ കഴിയാതെ വരും. ഇത്തരത്തിലുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം നൽകേണ്ടത് സ്റ്റേറ്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വമായി കണക്കാക്കി ഈ വിഷയത്തിൽ ആവശ്യമായ മാറ്റം കൊണ്ടുവരുന്നതിനും കഴികളിൽ വീണുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം യഥാസമയം ലഭിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതിനും ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, തീർച്ചയായും. ഈ വിഷയം നേരത്തേതന്നെ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആദ്യത്തെ വിഷയത്തിനാണ് ഞാൻ ഉത്തരം പറഞ്ഞത്. ഗുണമേന്മ ഉറപ്പ് വരുത്താൻ എന്തൊക്കെ ചെയ്തുവെന്നുള്ളത്, എല്ലാ വിഷയങ്ങളും പരാമർശിച്ചത് ഈ സഭയിലെ അംഗത്തിന്റെ ചോദ്യത്തിനോടുള്ള ബഹുമാനത്തിന്റെകൂടി ഭാഗമായിട്ടാണ്. അതിൽ എന്തുകൊണ്ടാണ് അസ്വസ്ഥരാകുന്നതെന്ന് എനിക്ക് മനസ്സിലായിട്ടില്ല. ആ ഭാഷ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് മുഴുവൻ മനസ്സിലാകുമെന്ന് എനിക്ക് ഉറപ്പാണ്. ജനങ്ങൾ മുഴുവൻ മനസ്സിലാക്കുന്ന, ജനങ്ങൾ ഇഷ്ടപ്പെടുന്ന കാര്യമാണ് പൊതുവെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ രണ്ട്

വിഷയമുണ്ട്, ഒന്ന് ഒരു നിർമ്മാണം നടത്തുമ്പോൾ തുക മുഴുവൻ അതിൽ ചിലവഴിക്കുന്നുണ്ടോയെന്നുള്ളതാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ കണക്കെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ നിർമ്മാണം കഴിഞ്ഞ് ഒരു നിശ്ചിത കാലാവധിക്കുള്ളിൽത്തന്നെ ചില റോഡുകൾ തകരാറിലാകുന്ന രീതികളുണ്ടായിരുന്നു. അതിനെതിരെ തുടർച്ചയായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ചു. 2006-ലും 2016-ലും ഇടതുപക്ഷ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച സമീപനം പരിശോധിച്ചാൽ ഇക്കാര്യം നമുക്ക് ബോധ്യമാകും. അതിന് തുടർച്ചയായി ഇപ്പോൾ 2021-ലെ സർക്കാരും അത്തരം സമീപനം സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. തെറ്റായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നതിനോട് യോജിച്ച് പോകാൻ സാധിക്കില്ല. കരാറുകാരുടെ ഭാഗത്ത് പാളിച്ചകൾ വരുമ്പോൾ തീർച്ചയായും രണ്ട് രീതികളുണ്ട്, ഒന്ന് Risks and Cost Termination. Risks and Cost Termination-ന്റെ കണക്ക് പൊതുവെ എടുത്ത് പരിശോധിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ ആ നിലയിൽ സ്വീകരിക്കേണ്ട സമീപനം സ്വീകരിച്ചുതന്നെ പോകേണ്ടതുണ്ടെന്നുള്ളതാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തോട് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. കേരളത്തിൽ വലിയ നിലയിൽത്തന്നെ Risks and Cost Termination നടത്തി സർക്കാർ മുന്നോട്ട് പോയിട്ടുണ്ട്. ബ്ലാക്ക്

ലിസ്റ്റിൽപ്പെടുത്തുന്ന പ്രവർത്തനവും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തിപ്പാക്കുന്നുണ്ട്. കരാറുകാർ അവരുടെ ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കാനുള്ള ഇടപെടൽ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും നടത്തുന്നുണ്ട്.

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, പ്രളയ കാലഘട്ടത്തിനുശേഷം, ഇനി പ്രളയത്തെ അതിജീവിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ടെക്നോളജി ഉപയോഗിച്ചായിരിക്കും കെട്ടിടങ്ങളും റോഡുകളും നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഉറപ്പുനൽകിയിരുന്നു. അക്കാര്യത്തിന്റെ പുരോഗതി വിലയിരുത്താമോ? ഒരേ റോഡിൽതന്നെ അതിനെ പരിപാലിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പതിനഞ്ച് വർഷത്തേക്ക് മറ്റൊരു കോൺട്രാക്ട് കൊടുക്കുന്ന പെർഫോമൻസ് ലിങ്ക്ഡ് മെയിന്റനൻസ് കോൺട്രാക്ട് സിസ്റ്റം നിലവിൽ വന്നോ? ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതിനനുസരിച്ച് മാന്വൽ പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, വളരെ പ്രസക്തമായ ചോദ്യമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സഭയിൽ ഉന്നയിച്ചത്. ഇതിലൊന്ന് Output and Performance-Based Road Contract (OPBRC) - ആണ്. മെയിന്റനൻസ്

കാലാവധി കൂടുതലുള്ള തരത്തിൽ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ രീതിയാണിത്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച ഗണത്തിൽപ്പെടുത്താവുന്ന ഒരു നിർമ്മാണ രീതിയെന്നതന്നെ പറയാം. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം പരമാവധി നടക്കുന്നുണ്ട്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചെലവ് കൂടുതലാണെന്നൊരു പ്രശ്നം നിലവിലുണ്ട്. കൂടുതൽ പരിശോധിച്ച് അത്തരം നിർമ്മാണരീതികളിൽ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച പുതിയ നിർമ്മാണ രീതികൾ, പാരിസ്ഥിതികമായും കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക അന്തരീക്ഷത്തിൽ കൂടുതൽ ഗുണകരമാകുന്ന നിർമ്മാണ രീതികളും നടപ്പാക്കിവരുന്നുണ്ട്. കാലാവസ്ഥ, കേരളത്തിന്റെ സവിശേഷ സാഹചര്യങ്ങൾ എന്നിവ മനസ്സിലാക്കി നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകാൻ കഴിയുന്ന വിദഗ്ധരെ ഉൾപ്പെടുത്തി തലസ്ഥാനത്ത് ഒരു വർക്ക്ഷോപ്പ് നടത്തിയിരുന്നു. അതിന്റെ ഭാഗമായി, അവർ പറയുന്നതുകൂടി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് നടപ്പാക്കാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മിഷൻ ടീം ഇടപെടുന്നുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സഭയെ അറിയിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ: സർ, റോഡുകളുടെ കഴി അടയ്ക്കുന്നതിന്, ഷെൽ

മാക് മിശ്രിതം ഉപയോഗിക്കുന്നത് എത്രമാത്രം ഗുണപ്രദമാണെന്ന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ? അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പരിശോധന നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ? ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രി കാശ് മാർക്സിന്റെ അനുയായിയാണെന്ന കാര്യം ഇവിടെ ഒന്നുകൂടി ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നു... നാടുകാണി മുതൽ പരപ്പനങ്ങാടി വരെയുള്ള 90 കിലോമീറ്റർ വരെയുള്ള റോഡ് 11 വർഷമായി മോശം അവസ്ഥയിലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് മന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഷെൽ മാക് മിശ്രിതം

ഉപയോഗിച്ച് മാത്രമല്ല, സാധ്യമാകുന്ന രീതിയിലൊക്കെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് സിസ്റ്റം വന്നപ്പോൾ അത് കുറച്ചുകൂടി ഫലപ്രദമാണ്. അതത് ഘട്ടങ്ങളിൽ ഇടപെടാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. റോഡിന്റെ പരിപാലന കാലാവധി കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നീട് എന്തുചെയ്യണമെന്ന് ചിന്തിക്കുന്ന സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കി, റോഡിലെ കഴികളുടെ പ്രശ്നത്തിൽ തദവസരത്തിൽ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി ടെണ്ടർ വിളിക്കുന്നതിനുപകരം,

കാലാവധി കഴിയുന്നതിനുമുമ്പുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കോൺട്രാക്ട് സംവിധാനമെന്നതാണ് റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതിന് ഒരു വർഷത്തെ കാലാവധിയാണുള്ളത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ രീതികളും അവലംബിച്ച് പ്രവൃത്തി മുന്നോട്ടുപോകുന്നുണ്ട്. നാടുകാണി - പരപ്പനങ്ങാടി റോഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ബഹുമാനപ്പെട്ട ചോദ്യകർത്താവ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള അംഗങ്ങൾ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് കളക്ടേറ്റിൽ ഒരു മീറ്റിംഗ് നടത്തിയിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. അതിൽ ചില തീരുമാനങ്ങൾ കൈക്കൊണ്ടിട്ടുണ്ട്. അവ നടപ്പാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങളും നടക്കുന്നുണ്ട്. വിവിധ നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന റോഡാണിത്. 10-13 വർഷം മുമ്പേയുള്ള പ്രശ്നവുമാണ്. അത് പരിഹരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാം.

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, Kerala Infrastructure Investment Fund Board (KIIFB), Kerala Road Fund Board (KRFB), Public Works Department (PWD) തുടങ്ങിയ സംവിധാനങ്ങൾ നിലവിലുണ്ട്. ഇവയ്ക്ക് ഒരേ മൾട്ടിലെവൽ ക്വാളിറ്റി കൺട്രാൾ നടപടിക്രമങ്ങളാണോ; അതോ വ്യത്യസ്ത നടപടിക്രമങ്ങൾ പിന്തുടരുകയാണോ; അതുപോലെ

ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിഭാഗം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്ന അപാകതകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതെങ്ങനെയാണ്?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇക്കാര്യങ്ങൾ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്ത വിഷയമാണ്. കേരളത്തിൽ ഏകദേശം 29000 കിലോമീറ്ററിലധികവും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനുകീഴിലുള്ള റോഡുകളാണ്. നിലവിൽ ഭൂരിഭാഗവും PWD റോഡ്സ് വിഭാഗത്തിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളാണ്. കൂടാതെ KIIFB -റോഡുകൾ, Kerala State Transport Project (KSTP) റോഡുകൾ, KIIFB -യുടെ ഭാഗമായി PMU -ആയി പ്രവർത്തിക്കുന്ന KRFB റോഡുകൾ, PWD-യുടെ നാഷണൽ ഹൈവേ റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെ നിലവിലുണ്ട്. നിലവിൽ PWD Roads വിഭാഗത്തിന്റെ റോഡുകളുടെ മെയിന്റനൻസ് ഉറപ്പുവരുത്താനും മറ്റ് നിർമ്മാണം പ്രവർത്തനങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനുമുള്ള പുതിയ സംവിധാനം വന്നു. അത് ഏകദേശം 22000 കിലോമീറ്ററുണ്ടാകും. ബാക്കി വരുന്ന 8000 കിലോമീറ്ററിൽ KIIFB റോഡുകൾ മാത്രം 6000 -ൽ അധികം കിലോമീറ്ററുണ്ട്. അതിൽ KIIFB -യുടെ മാനദണ്ഡങ്ങളുൾപ്പെടെ ചർച്ച ചെയ്യാൻ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. നിലവിൽ KIIFB -യും പൊതുമരാമത്ത്

വകുപ്പും പരമാവധി 1 -2 മാസത്തിനിടയിൽ കൃത്യമായി യോഗം ചേരുകയും പരിഹരിക്കാവുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയാണ് അവലംബിക്കുന്നത്. തുടർന്നും അങ്ങനെതന്നെയായിരിക്കും.

ശ്രീ. ടി. ഐ. മധുസൂദനൻ: സർ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിർവ്വഹിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ കൃത്യസമയത്ത് പൂർത്തിയാക്കാതെ നീണ്ടുപോകുന്നതുമൂലം സർക്കാരിനുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം പരിഹരിക്കാൻ എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ, സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യം വെച്ചാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഒരു പുതിയ റോഡ്/പാലം വരുമ്പോൾ മറ്റുപല വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ അതിലുൾപ്പെടും. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഏകോപനം ഒരു ഭാഗത്ത് നടക്കുന്നുണ്ട്. ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ്. അക്കാര്യങ്ങൾ വേഗത്തിലാക്കാനുള്ള ചർച്ചകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട റവന്യൂ വകുപ്പ് മന്ത്രിയുമായി നിരന്തരം നടത്തുന്നുണ്ട്. അതുകഴിഞ്ഞാൽ അതിന്റെ യൂട്ടിലിറ്റി ഷിഫ്റ്റിംഗ് മുതലായ കാര്യങ്ങളുണ്ട്. അതോടൊപ്പം സമയബന്ധിതമായി പ്രവൃത്തി

പൂർത്തീകരിക്കാൻ പല നിലയിലും ഇടപെടൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. അതിൽ പോരായ്മ സംഭവിക്കുന്നിടത്ത് റിസ്ക് ആന്റ് കോസ്റ്റ് ടെർമിനേഷൻ നടപ്പാക്കുന്നതിൽ യാതൊരു വിട്ടുവീഴ്ചയും ചെയ്യുന്നില്ല. അതിന്റെ കണക്കെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. ഒന്നേമുക്കാൽ വർഷത്തിനിടയിൽ കേരളത്തിൽ റിസ്ക് ആന്റ് കോസ്റ്റ് ടെർമിനേഷന്റെ ഭാഗമായി 41 പേർക്കെതിരെയെയാണ് നടപടി സ്വീകരിച്ചത്. 5 പേരെ ബ്ലാക്ക് ലിസ്റ്റിലും ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കരാറുകാർ പരാവധി നല്ല രീതിയിൽ സഹകരിച്ച് ജോലി ചെയ്യുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. എന്നാൽ ചിലയിടങ്ങളിലെ നെഗറ്റീവ് സമീപനങ്ങളിന്മേൽ സോഫ്റ്റായ നിലപാട് സർക്കാർ തീരുമാനിക്കില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എം.എൽ.എ.-മാർ ഭയപ്പെടുന്ന കാര്യം ടെർമിനേഷനുശേഷമുള്ള സമയനഷ്ടം, കരാറുകാർ കോടതിയിൽ പോകുന്നു, കോടതിയിൽ നിന്ന് സ്റ്റേ വാങ്ങുന്നു തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. ഇക്കാര്യങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന കാര്യമാണ് റിസ്ക് ആന്റ് കോസ്റ്റ് ടെർമിനേഷനുശേഷമുള്ള വർക്ക് റീ അറേഞ്ച്മെന്റ്. ഇക്കാര്യം നല്ല രീതിയിൽ പ്രാവർത്തികമാക്കാനും പുരോഗതി കൈവരിക്കാനും സംസ്ഥാനത്തിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, പണി പൂർത്തിയാക്കിയ റോഡുകളിൽ, പ്രത്യേകിച്ച് Bitumen Macadam and Bitumen Concrete (BMBC) നിലവാരത്തിൽ കോടിക്കണക്കിന് രൂപ മുതൽമുടക്കിയാണ് ടാറിംഗ് പൂർത്തിയാക്കുന്നത്. ടാറിംഗ് പൂർത്തിയാക്കിയാൽ ഉടൻതന്നെ മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ് പലപ്പോഴും കാണാൻ കഴിയുന്നത്. വാട്ടർ അതോറിറ്റിയാണ് കൂടുതലായും ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നത്. കേരളത്തിലെ മഹാഭൂരിപക്ഷം പൈപ്പുകളും 30-40 വർഷം പഴക്കമുള്ളതാണ്. മിക്കവാറും സ്ഥലങ്ങളിൽ പൈപ്പ് ലൈനുകൾ നിരന്തരം പൊട്ടുന്ന സാഹചര്യമാണ്. പൈപ്പ് പൊട്ടിക്കഴിയുമ്പോൾ റോഡ് മോശമാകുന്നു. ഏത് ഏജൻസിയാണോ റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്നത് അവർതന്നെ റോഡ് റീസ്റ്റോർ ചെയ്യണമെന്നതാണ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ നിർദ്ദേശം. കൂടുതലായി റോഡ് പൊളിക്കേണ്ടിവരുന്നത് വാട്ടർ അതോറിറ്റിയാണ്. അവർ എങ്ങനെയാണ് റീസ്റ്റോർ ചെയ്യുന്നത്; അവർക്ക് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്ത് Technical know-how-ആണുള്ളത്; റോഡുപണിയുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവർക്ക് എഞ്ചിനീയറിംഗ് സംവിധാനം നിലവിലുണ്ടോ? എല്ലാ

സ്ഥലങ്ങളിലും എങ്ങനെയെങ്കിലും കുഴികൾ ഫീൽ ചെയ്യുകയാണ്.

വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്ന ഭാഗം മാത്രമല്ല, ഏരിയ മുഴുവൻ പിന്നീട് തകരുന്ന

സ്ഥിതിയാണ്. ഇത് പരിഹരിക്കാനുള്ള എന്തെങ്കിലുമൊരു സംവിധാനം

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നടപ്പാക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, നമ്മുടെ നാട് ദീർഘകാലമായി

നേരിടുന്നൊരു പ്രശ്നമാണ് ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് സഭയുടെ

ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. ഈ സർക്കാർ നിലവിൽ വന്നപ്പോഴും

നേരത്തെയും എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ ഇക്കാര്യത്തിനുവേണ്ടി ശ്രമങ്ങൾ

നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. തുടക്കത്തിൽ ഒരു പോർട്ടൽ സംവിധാനം ഉപയോഗിച്ച്

ഇത് പരിഹരിക്കാൻ നോക്കി. രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത്, ക്ലാഷ്/ ഓവർലാപ്പിംഗ്

വരാത്ത രീതിയിലുൾപ്പെടെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തു. ബഹുമാനപ്പെട്ട ജലസേചന

വകുപ്പുമന്ത്രി, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി, ബന്ധപ്പെട്ട ഉന്നതതല

ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉൾപ്പെടെ തുടർച്ചയായ ചർച്ചകൾ നടത്തി കാര്യങ്ങൾ

കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 14-02-2023 -ന് ഒരു

സർക്കാർ ഉത്തരവ് നിലവിൽ വന്നു. സർക്കാർ ഉത്തരവുപ്രകാരം PWD -യ്ക്ക്

ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെടാൻ കഴിയും. അതിൽ പൊതുമരാമത്ത്

മാമ്പൽ, ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവ് എന്നിവ പ്രകാരമുള്ള സെക്യൂരിറ്റി ഡെപ്പോസിറ്റ് നൽകേണ്ടിവരും. ജി.ഒ.പ്രകാരം കുറേയധികം കാര്യങ്ങളിൽ മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. അത് പൊതുവേ ഗുണകരമാണ്. സമയദൈർഘ്യം നീട്ടി നൽകുന്ന കാര്യത്തിലും, ഡിസംബർ മാസം കഴിഞ്ഞാൽ വർക്കുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉൾപ്പെടെ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് പരിശോധിക്കാൻ കഴിയും. PWD പ്രവൃത്തി ക്രമീകരിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് റോ പോർട്ടലിൽ അപേക്ഷിച്ചിരിക്കുന്ന എല്ലാ പ്രവൃത്തികൾക്കും കട്ടിംഗിനുള്ള അനുമതി നൽകും. PWD പ്രവൃത്തി ക്രമീകരിച്ചതിനുശേഷം ആവശ്യപ്പെടുന്നവർക്ക് അതിന്റെ പ്രാധാന്യം പരിഗണിച്ച് പരിശോധിക്കുന്ന നിലയിൽ ഒരു സമിതി നിലവിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. അത് PWD നേരിട്ട് ഏറ്റെടുത്ത് മുന്നോട്ടുനീങ്ങാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഉത്തരവുപ്രകാരമുള്ള കൂടുതൽ വിശദാംശങ്ങൾ ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുന്നില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള മാറ്റം ഗുണകരമാക്കാൻ കഴിയും.

ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം

(*392) ഡോ. എൻ. ജയരാജ്:

ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ:

ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ:

ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം നയത്തിൽ കാലാനുസൃതമായ എന്തെല്ലാം പരിഷ്കാരങ്ങളാണ് ഏർപ്പെടുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം പദ്ധതി മുഖേന പുതിയ ടൂറിസം ഡെസ്റ്റിനേഷനുകൾ രൂപീകരിക്കാൻ സാധിക്കുംവിധം കർമ്മപദ്ധതി ആവിഷ്കരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; വിശദമാക്കുമോ?

പൊതുമാതൃക-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ, (എ) ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തെ ജനകീയമുന്നേറ്റമായി മാറ്റുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ സമഗ്ര പദ്ധതികളാണ് വിനോദ സഞ്ചാര വകുപ്പ് തയ്യാറാക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷനെ സൊസൈറ്റിയാക്കി മാറ്റുന്നതിന് സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളെ സ്പർശിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ടൂറിസം പ്രവർത്തനങ്ങളെ വ്യാപിപ്പിക്കാനാണ് ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മുഖേന ലക്ഷ്യമിടുന്നത്.

ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ആരംഭിച്ച 'സ്റ്റീറ്റ്' (Sustainable, Tangible, Responsible, Experiential, Ethnic, Tourism Hubs) പദ്ധതി വ്യാപിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. ഡിസൈൻ പോളിസിക്ക് രൂപം

നൽകുന്നതോടെ അതിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവർത്തനങ്ങളെ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിനോദസഞ്ചാര സാധ്യതകൾക്കനുസൃതമായി അഗ്രി ടൂറിസം നെറ്റ്‌വർക്ക് ശക്തിപ്പെടുത്താൻ ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തെ ഉപയോഗിക്കും. സ്ത്രീ സൗഹാർദ്ദ വിനോദസഞ്ചാര പദ്ധതിയിലൂടെ ചെറുകിട സംരംഭങ്ങളെ ചേർത്തുനിർത്തുകയും, ഇത്തരം പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ കേരളത്തിന്റെ സുസ്ഥിര വികസനത്തിൽ നിർണ്ണായക സാന്നിധ്യമായി ടൂറിസം മാറുകയും ചെയ്യും.

ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ, 2023 ഫെബ്രുവരി 25 മുതൽ 28 വരെ ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം ആഗോള ഉച്ചകോടി സംഘടിപ്പിച്ചു. ഈ ഉച്ചകോടിയിൽ വച്ച് ആഗോള ടൂറിസം കാഴ്ചപ്പാടിന് അനുസൃതമായി നടപ്പാക്കേണ്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ച് രണ്ടാംകേരള ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം ഡിക്ലറേഷൻ പ്രഖ്യാപിച്ചു. ആയതിന്റെ പ്രധാന ആശയങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കും പ്രകാരമാണ്.

- ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം കാലാനുസൃതമാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രാദേശികമായ പ്രതികൂല ഘടകങ്ങൾ ലഘൂകരിച്ച് പ്രാദേശിക ജന

വിഭാഗത്തിന് പരമാവധി പ്രയോജനം വരത്തക്ക രീതിയിലുള്ള വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് രൂപം നൽകും. ദാരിദ്ര്യ ലഘൂകരണം, പ്രാദേശിക സാമ്പത്തിക വികസനം എന്നിവയിൽ ഊന്നിയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. ടൂറിസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സുസ്ഥിര ചെറുകിട സൂക്ഷ്മ സംരംഭങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുവേണ്ട സഹായങ്ങൾ നൽകും.

- പഞ്ചായത്തുകളുമായി സഹകരിച്ച് ലിംഗ സമത്വത്തിൽ ഊന്നി വിനോദസഞ്ചാര കേന്ദ്രങ്ങളിൽ സ്ത്രീ സുരക്ഷ ഉറപ്പുവരുത്തും. എല്ലാ ടൂറിസം പ്രവർത്തനങ്ങളും അനുഭവങ്ങളും ഭിന്നശേഷിക്കാർ ഉൾപ്പെടെ എല്ലാ വിഭാഗം ജനങ്ങൾക്കും ഒരുപോലെ ആസ്വദിക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. സാമൂഹിക-സാംസ്കാരിക വൈവിധ്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളാനും അതിഥികളെ സ്വീകരിക്കാനും ഉതകുന്ന തരത്തിൽ പ്രാദേശിക ജനതയെ സജ്ജമാക്കും. ആരോഗ്യം, വിദ്യാഭ്യാസം തുടങ്ങിയ മേഖലകളിലും ടൂറിസം സംഭാവനകൾ ഉറപ്പുവരുത്തും.

- കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തെ നേരിടാനും ഹരിതഗൃഹ പ്രഭാവം ചെറുക്കുന്നതിനും ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മുഖ്യപരിഗണന നൽകുന്നു. വിഭവങ്ങളുടെ സുസ്ഥിര ഉപഭോഗം, മാലിന്യ ലഘൂകരണം, ജൈവവൈവിധ്യ സംരക്ഷണം എന്നിവയ്ക്കും പരിഗണന നൽകുന്നതാണ്. പ്രകൃതിയുടെ സത്തുലിതാവസ്ഥ നിലനിർത്തുന്നതിനും അതിനുവേണ്ട ബോധവൽക്കരണം നടത്തുന്നതിനും ലക്ഷ്യമിടുന്നു.

(ബി) ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തിന്റെ ഭാഗമായി പുതിയ ഡെസ്റ്റിനേഷനുകൾ വളർത്തിയെടുക്കാൻ കർമ്മ പദ്ധതി ആവിഷ്കരിക്കുന്നുണ്ട്. 'സ്ട്രീറ്റ്' പദ്ധതി വ്യാപകമാക്കുന്നതോടെ പ്രാദേശികമായി സ്ട്രീറ്റുകൾ സജ്ജമാക്കുകയും അവ വിനോദ സഞ്ചാര കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റുകയും ചെയ്യും .

പെപ്പർ, മോഡൽ ആർ.ടി. വില്ലേജ് തുടങ്ങിയ പദ്ധതികളിലൂടെയും പുതിയ വിനോദസഞ്ചാര കേന്ദ്രങ്ങളെ വികസിപ്പിക്കുകയാണ് ഇതുവഴി ലക്ഷ്യമിടുന്നത്.

ചീഫ് വിപ് (ഡോ. എൻ. ജയരാജ്): സർ, കേരളത്തിലെ ടൂറിസം മേഖല കഴിഞ്ഞകാല വസന്തങ്ങളിലേയ്ക്ക് മടങ്ങിവരുന്നവെന്ന്

മനസ്സിലാക്കുന്നതിൽ ഒരുപാട് സന്തോഷമുണ്ട്. ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷൻ ഒരു സൊസൈറ്റിയായി മാറ്റമെന്നാണ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. അങ്ങനെ മാറ്റിയാലുള്ള നേട്ടങ്ങളെന്താണ്; ഇത് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണ്; നിലവിലുള്ളതിനോടൊപ്പം മറ്റ് പ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്കും ഇത് വ്യാപിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശമുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷന്റെ ചരിത്രം പറയുന്നതിൽ ആർക്കും പരിഭവം തോന്നരുത്. 2006-ലെ ഇടതുപക്ഷ സർക്കാരിന്റെ കാലത്തായിരുന്നു ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷൻ നിലവിൽ വന്നത്. അന്ന് കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ ആയിരുന്നു ടൂറിസം വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നത് ഈ സഭയെ പ്രത്യേകമറിയിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇടതുപക്ഷ നയത്തിന്റെ ഒരു പ്രോഡക്ടാണ് ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷൻ. ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷൻ സൊസൈറ്റിയായി മാറുന്നതോടെ ടൂറിസം വകുപ്പിന് കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു പ്രത്യേക സ്ഥാപനമായിത്തീരും. സ്വതന്ത്ര സ്വഭാവത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു മിഷനായി മാറുന്നതോടെ കൂടുതൽ പദ്ധതികളും പ്രവർത്തനങ്ങളും നടപ്പിലാക്കാനും യൂണിറ്റുകൾക്ക് സാമ്പത്തിക

സഹായമുൾപ്പെടെ നൽകിക്കൊണ്ട് അടുത്ത ഘട്ടത്തിലേക്ക് പ്രവർത്തനങ്ങളെ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരാനും സാധിക്കും. ഇതുവരെ സർക്കാർ ഫണ്ട് മാത്രം പ്രയോജനപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ് ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷൻ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോയിരുന്നത്. എന്നാൽ, സൊസൈറ്റിയായി മാറുന്നതോടെ മറ്റ് ഏജൻസികൾ, സർക്കാർ ഇതര സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവയുടെയെല്ലാം സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെയുള്ള പദ്ധതികളും പ്രവർത്തനങ്ങളും നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കും. മറ്റ് പ്രദേശങ്ങളിൽ നിലവിലുള്ള മാതൃകാപരവും അനുകരണീയവുമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കണ്ട് മനസ്സിലാക്കുന്നതിനും പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നതിനും കൾച്ചറൽ എക്സ്പോസ് പ്രോഗ്രാമുകൾ പോലുള്ളവ നടപ്പിലാക്കാനും സാധിക്കും. ഞാനത് കൂടുതൽ വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. നിലവിൽ യൂണിറ്റുകൾക്ക് സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകാൻ ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷൻ സാധിക്കുകയില്ല. ആയതിനാൽ പരിശീലനവും യൂണിറ്റുകൾക്ക് ടൂറിസം രംഗത്തുള്ള ലിംഗേജ് ക്രിയേഷനൾപ്പെടെ വിവിധ മാർക്കറ്റിംഗ് സപ്പോർട്ടുമാണ് നൽകിവന്നത്. എന്നാൽ, ഇത് സൊസൈറ്റിയായി മാറുന്നതോടെ സാമ്പത്തിക സഹായമുൾപ്പെടെ നൽകിക്കൊണ്ട് യൂണിറ്റുകൾ

ആരംഭിക്കുന്നതിനും പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും സാധിക്കും. ഇതിൽ സ്വതന്ത്ര പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിപുലപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കും. സി.എസ്.ആർ. ഫണ്ട് നിലവിൽ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയില്ലായിരുന്നു. സൊസൈറ്റി ആക്കുന്നതോടെ അതും സാധ്യമാകും. ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം യൂണിറ്റുകളുടെ ഉല്പാദന-സംഭരണ-വിതരണ മേഖലകൾ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്താനാകും. മൈക്രോ സംരംഭങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന് സാധിക്കുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടാകും. ഒരു സംഘടിത സ്വാഭാവം ഇതിലൂടെ കൈവരിക്കാനാകും. സ്റ്റാന്റേർഡൈസേഷൻ ഏർപ്പെടുത്താനും പ്രദേശിക തൊഴിൽ വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ഇതിലൂടെ സാധിക്കും. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ലോക ട്രെൻഡ്കളുടെ സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 'സ്ലോ ട്രാവൽ' ആണ് പുതിയ ലോക ട്രെൻഡ്. 'സ്ലോ ട്രാവൽ'-ന്റെ പ്രത്യേകത എന്തെന്നാൽ ഒരു ഡെസ്റ്റിനേഷൻ മൊത്തത്തിൽ അനുഭവിക്കുക എന്നതാണ്. നേരത്തേ ഒരു ഡെസ്റ്റിനേഷനിൽനിന്നും അടുത്തതിലേയ്ക്ക് വേഗത്തിലാണ് സഞ്ചാരികൾ പൊയ്ക്കൊണ്ടിരുന്നത്. കൂമരകം പോലുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ നേരത്തേ രണ്ട് ദിവസം നിന്നവർ ഇന്ന് ഒരാഴ്ച ചെലവഴിക്കുകയാണ്. കൂമരകമാകെ അനുഭവിക്കാൻ സഞ്ചാരികൾക്ക് സാധിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ

ഇക്കോണമിക് ഗുണകരമാകുന്ന പുതിയ 'സ്റ്റോ ട്രാവൽ' ടെൻഡിനെ ഏറ്റവും നന്നായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കുന്നത് ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തിനാണ്. അത് സൊസൈറ്റിയാക്കുന്നതോടെ വലിയരീതിയിൽ സാധിക്കുമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം പ്രവർത്തനങ്ങൾ വഴി സ്ത്രീകളുടെ സാമ്പത്തിക സാമൂഹിക ഉന്നമനം സാധ്യമാക്കാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ സർക്കാർ കൈക്കൊള്ളുമോ; എന്തൊക്കെയാണ് നിലവിൽ എടുത്തിട്ടുള്ള നടപടികൾ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, സ്ത്രീ സൗഹാർദ്ദ വിനോദസഞ്ചാര പദ്ധതി ഇപ്പോൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തിന്റെ 23,786-ഓളം വരുന്ന യൂണിറ്റുകളിൽ 70 ശതമാനത്തോളം യൂണിറ്റുകൾ സ്ത്രീകളാണ് നയിക്കുന്നതെന്ന് ഈ സഭയെ ഞാൻ അറിയിക്കാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 16,660 യൂണിറ്റുകളിൽ ഓരോ യൂണിറ്റും ഓരോ സംരംഭമാണ്. ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ സ്ത്രീകൾക്ക് ടൂറിസം മേഖലയിൽ സജീവമായി ഇടപെടാൻ ഇതിലൂടെ സാധിക്കുന്നുണ്ട്. ഞാനാകണക്ക് മുഴുവനായി പറയുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ നടന്ന ആഗോള ഉത്തരവാദിത്ത

ടൂറിസം സമ്മിറ്റിൽ യു.എൻ.ഒ.-യുമായി ഒരു ധാരണാപത്രം ഒപ്പ് വച്ചു. ഇതിലൂടെ ഒന്നര ലക്ഷം വനിതകളുടെ ഒരു നെറ്റ്‌വർക്ക് രൂപപ്പെടുത്തുകയാണ് ലക്ഷ്യം. 50 ലക്ഷം വനിതകളെയെങ്കിലും പുതുതായി കേരളത്തിലേക്ക് സഞ്ചാരികളായി കൊണ്ടുവരാനാണ് ഇപ്പോൾ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. 10,000 പുതിയ വനിതാ സംരംഭങ്ങൾ ടൂറിസം മേഖലയിൽ കൊണ്ടുവരാനും 30,000 പേർക്ക് തൊഴിലും വരുമാനവും ഉറപ്പുവരുത്താനും ലക്ഷ്യമിട്ടുകൊണ്ടാണ് വകുപ്പ് ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നത്.

ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ: സർ, കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ടൂറിസം ഡെസ്റ്റിനേഷനായ വാഗമണിലേയ്ക്കുള്ള എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലൂടെയുള്ള ഈരാട്ടുപേട്ട-വാഗമൺ റോഡ് ബി.എം. ആൻഡ് ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ റീ-ടാർ ചെയ്യാൻ സ്വീകരിച്ച നടപടിയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ ഞാൻ മുക്തകണ്ഠം പ്രശംസിക്കുകയാണ്.

മി.സ്റ്റീക്കർ: പ്ലീസ്... പ്ലീസ്... ഇത് ടൂറിസത്തിന്റെ ചോദ്യമാണ്.

ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ: സർ, കുമാരകത്ത് നടന്ന വേൾഡ് റെസ്റ്റോൺസിബിൾ ടൂറിസം ഉച്ചകോടിയും അവിടെ നടന്ന പ്രഖ്യാപനങ്ങളും

ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം മിഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ എങ്ങനെ സ്വാധീനിക്കുമെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കേരളത്തിലെ ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങൾ പ്രധാനമായും ഫോക്കസ് ചെയ്യേണ്ടത് accessibility ആണ്. റോഡുകളാണ് അവയിൽ പ്രധാനം. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, ജലസേചന വകുപ്പ്, ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് തുടങ്ങി വിവിധ വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് റോഡുകൾ വരുന്നത്. ഇതൊക്കെ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കാൻ സർക്കാർ ഇപ്പോൾ ലക്ഷ്യമിടുന്നുണ്ട്. പതിനഞ്ച് കൊല്ലങ്ങൾക്കും മുൻപുള്ളതാണ് വാഗമൺ റോഡ് പ്രശ്നം. അത് പരിഹരിക്കാൻ സർക്കാരിന് സാധിച്ചുവെന്ന് ഈ സഭയെ അറിയിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം പ്രവർത്തനങ്ങൾ എങ്ങനെയാണ് സമ്മിറ്റിന്റെ നടത്തിപ്പിലൂടെ സ്വാധീനിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്നത് വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു ചോദ്യമാണ്. അത് വലിയ രീതിയിൽ ദിശാബോധം നൽകാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2022 നവംബർ 6-ന് ബ്രിട്ടനിലെ മാഗ്നാകാർട്ട് ദ്വീപിൽ വച്ച് നടന്ന ഉച്ചകോടിയിലായിരുന്നു ഇതിന്റെ പ്രഖ്യാപനം. കേരള ഡിക്ലറേഷൻ ഓൺ റെസ്പോൺസിബിൾ ടൂറിസം പുതുക്കുകയെന്നതായിരുന്നു ഈ ഉച്ചകോടിയുടെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം.

ആ ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കാൻ നമുക്ക് സാധിച്ചു. മിഷൻ മോഡിൾനിന്നും ഒരു സൊസൈറ്റിയായി മാറുന്ന ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തിന്റെ നയരൂപീകരണത്തിൽ ഈ പുതിയ ഡിക്ലറേഷൻ ഒരു അടിസ്ഥാന ശിലയായി മാറി. സ്ത്രീ സൗഹാർദ്ദ വിനോദസഞ്ചാര പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്താനും കേരളത്തിലേയ്ക്ക് കൂടുതൽ വനിതാ സഞ്ചാരികൾ എത്തുന്നതിനും ഇതിലൂടെ സാധിക്കും. ഇനിയും ഞാനൊരു യാഥാർത്ഥ്യം പറയുന്നതിൽ ആരും പ്രയാസപ്പെടരുത്. ഇന്ന് ഇന്ത്യയിലേറ്റുവുമധികം വനിതകൾക്ക് നല്ലനിലയിൽ വരാൻ സാധിക്കുന്നത് കേരളത്തിലാണ്. അതിനതകന്ന ക്രമസമാധാന പരിപാലനവും മതസൗഹാർദ്ദ അന്തരീക്ഷവും കേരളത്തിലുണ്ട്. നമുക്കെല്ലാവർക്കും ഒന്നിച്ച് സന്തോഷിക്കാവുന്ന കാര്യമാണത്. Booking.com അടക്കമുള്ള പ്രധാന ടൂർ ഓപ്പറേറ്റർമാരുമായി യോജിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുവാനുള്ള ധാരണ ഈ ഉച്ചകോടിയിൽ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. തായ്‌വാൻ, തായ്‌പേ എന്നിവിടങ്ങളിൽനിന്നും എത്തിയിട്ടുള്ള റെസ്റ്റോൺസിബിൾ ആയുർവേദ ടീമുമായി കേരള ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം സഹകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കാൻ ധാരണയായിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അവരുടെ ഒരു ആയുർവേദ പ്രൈമോഷൻ സംഘം ഇപ്പോൾ

കേരളത്തിലെത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന കാര്യവും സന്തോഷപൂർവ്വം ഈ സഭയെ അറിയിക്കാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കേരള ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം ആഗോള ഉച്ചകോടി എല്ലാതരത്തിലും കേരളത്തിന്റെ ടൂറിസം മാതൃകയിൽ വലിയ നിലയിൽ സഹായം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ: സർ, ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി ചങ്ങനാശ്ശേരി-ആലപ്പുഴ റോഡ് ഏകദേശം 700 കോടി രൂപ മുടക്കി 80 ശതമാനം വർക്ക് പൂർത്തീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ റോഡ് വശത്തെ മനക്കൽച്ചിറ ടൂറിസം ഒരു കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് പണി പൂർത്തീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആ പദ്ധതിയെക്കൂടി ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തിന്റെ ഭാഗമാക്കാമോ; ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം ഗ്രൂപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇത് നേരത്തേ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയത് തന്നെയാണ്. പൊതുവേ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ വരുമ്പോൾ പുതിയ ടെൻഡറുകൾ കൂടി നിയമസഭയെ അറിയിക്കുകയെന്ന ഉത്തരവാദിത്വമുള്ളതുകൊണ്ട് ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഈ വിഷയത്തിൽ ആ ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കുകയാണ്. ഒരു പുതിയ

ടെൻഡ് ഇപ്പോൾ കാണുന്നത് പോപ്പ് അപ്പ് ടൂറിസമാണ്. ഈ സഭയിൽ ഒന്നര വർഷം ഞാൻ പറഞ്ഞിരുന്നു, യൂറോപ്പ്യൻ രാജ്യങ്ങളിൽ ഒരു കൊല്ലമോ ഒൻപത് മാസങ്ങൾക്കോ മുൻപാണ് യാത്രകൾ നിശ്ചയിക്കുന്നത്. അതിനനുസരിച്ച് മാർക്കറ്റിംഗ് നേരത്തേയാക്കണമെന്നാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോഴുള്ള പുതിയ ടെൻഡായ പോപ്പ് അപ്പ് ടൂറിസം പ്രകാരം വിദേശസഞ്ചാരികൾ പെട്ടെന്ന് യാത്രകൾ തീരുമാനിക്കുന്ന നിലയിലേയ്ക്ക് കാര്യങ്ങൾ വരികയാണ്. Spontaneous travel decision ഏറ്റവും നല്ലനിലയിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്താനാണ് കേരളം ശ്രമിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഡിജിറ്റൽ ആക്ടിവിറ്റീസ്, മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിച്ച് പരിശോധിക്കുന്ന ടെൻഡിനെ മുൻകൂട്ടി തിരിച്ചറിഞ്ഞ് ഡിജിറ്റൽ മാർക്കറ്റിംഗിന് കേരളം പ്രത്യേകം താൽപ്പര്യപ്പെടുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് നിയമസഭയെ പ്രത്യേകം അറിയിക്കാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ: സർ, കാർഷിക ജീവിതത്തിന്റെ

അതുല്യമായ അനുഭവങ്ങളും പ്രകൃതിയുടെ ഋതുഭേദകാന്തിക്കുമൊപ്പം ഹൃദയഹാരിയായ ഗോത്രജീവിതത്തിന്റെ സവിശേഷതകളും ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തിന്റെ ഉജ്ജ്വലമായ സാധ്യതകളാണ്. ആദിവാസി ഗ്രാമങ്ങളിലെ

വനിതകൾക്ക് ആതിഥ്യ മര്യാദാശീലങ്ങളിലും ടൂറിസം വിപണനത്തിലും പ്രത്യേകം പരിശീലനം നൽകി റാന്നിയുൾപ്പെടെയുള്ള ആദിവാസി സങ്കേതങ്ങളെ മാതൃകാ ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസം ഗ്രാമങ്ങളാക്കി മാറ്റാൻ പട്ടികവർഗ്ഗ വികസനവകുപ്പുമായി ചേർന്ന് പദ്ധതി ആവിഷ്കരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ

റാന്നിയിൽ മാത്രമല്ല, സാധ്യമാകുന്ന എല്ലായിടത്തും ടി പദ്ധതി ഉപയോഗപ്പെടുത്താം. 'എൻ ഊര്' വയനാട്ടിൽ വലിയ ട്രെന്റായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കൽപ്പറ്റ എം.എൽ.എ. ഇവിടെയിരിക്കുന്നുണ്ട്. വയനാട് ജില്ലയിൽ ഈ പദ്ധതി വലിയൊരു ട്രെന്റായി മാറിയതിനാൽ ആളുകൾ മുഴുവൻ എൻ ഊര് കാണാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ബഹുമാന്യരായ എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാരും അവിടെ സന്ദർശിക്കുന്നത് വളരെ നല്ലതാണ്. ഇതുപോലുള്ള പദ്ധതികൾ ഇനിയും ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച വിഷയം പട്ടികജാതി, പട്ടികവർഗ്ഗ, പിന്നാക്ക വിഭാഗക്ഷേമവും ദേവസ്വവും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ഒരു തവണ ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ ആലോചിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാവുന്നതാണ്.

ഇതിനുപുറമെ Influencer marketing എന്ന വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പുതിയൊരു ട്രെൻഡിനെക്കുറിച്ച് സഭ മുമ്പാകെ സൂചിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. പുതിയ ട്രെൻഡുകൾ സഭയെ അറിയിക്കണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് അക്കാര്യം ഞാനിവിടെ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. സെലിബ്രിറ്റികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ ബ്ലോഗിലൂടെയും അവരുടെ സോഷ്യൽ മീഡിയയിലൂടെയും ഡെസ്റ്റിനേഷനുകളെ അറിയിക്കുന്ന രീതി വലിയ ട്രെൻഡായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി സെലിബ്രിറ്റിയുൾപ്പെടെയുള്ളവരെ കേരളത്തിലേക്ക് ആകർഷിക്കുകയാണ്. 2023-ൽ കേരള ബ്ലോഗ് എക്സ്‌പ്രസ്സ് ഒരു ബ്രാൻഡഡ് ബസ്സിൽ 30 പ്രധാനപ്പെട്ട ഇൻഫ്ലുവൻഷ്യർസിനെ ഉൾപ്പെടുത്തി സഞ്ചരിക്കുന്ന ഒരു പുതിയ സംവിധാനം കേരളത്തിൽ കൊണ്ടുവരികയാണ്. ഇതിലൂടെ സെലിബ്രിറ്റികളും സ്വാധീനം ചെലുത്താൻ കഴിയുന്ന വ്യക്തിത്വങ്ങളും അവരുടെ ബ്ലോഗിലൂടെയും സോഷ്യൽ മീഡിയയിലൂടെയും എൻ ഊർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഡെസ്റ്റിനേഷനുകളെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ അറിയിക്കുമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. Influencer marketing എന്നാണ് പുതുതായി ആരംഭിച്ച ഈ ട്രെൻഡിന്റെ പേര്.

ശ്രീ. വി. കെ. പ്രശാന്ത്: സർ, പുതിയ ടൂറിസം ഡെസ്റ്റിനേഷനുകൾ

കണ്ടെത്തി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് വകുപ്പ് നല്ല നേതൃത്വം നൽകുകയാണ്.

വട്ടിയൂർക്കാവ് നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ കരമനയാർ ഒഴുകുന്ന മൂന്നാംമുട്

മേലേക്കടവ് ടൂറിസം പദ്ധതിക്ക് അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിന്

അഞ്ച് കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടെ ഉത്തരവാദിത്ത

ടൂറിസത്തിലുൾപ്പെടുത്തി കൂടുതൽ വികസനത്തിനാവശ്യമായ നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, അക്കാര്യം തീർച്ചയായും

പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, ടൂറിസം ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ധാരാളം പദ്ധതികളുണ്ട്. ആലുവ മണപ്പുറവുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട പുതിയൊരു പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശം അങ്ങയുടെ മുമ്പിൽ

സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസത്തിന്റെ ഭാഗമായി അത്തരം

പദ്ധതികൾ സംസ്ഥാന ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ;

ഉത്തരവാദിത്ത ടൂറിസമെന്റ് പറയുമ്പോൾ മറ്റൊരു പ്രധാനകാര്യം

സൂചിപ്പിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ടൂറിസം വകുപ്പിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരെ

10 പ്രാവശ്യം ഫോൺ വിളിച്ചാൽപോലും ഫോണെടുക്കുകയോ തിരിച്ച വിളിക്കുകയോ ചെയ്യാറില്ല. ടൂറിസം വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് ഫോണെടുക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വമെങ്കിലും നിർവ്വഹിക്കാൻ കഴിയാത്തതിൽ വളരെയധികം സങ്കടമുണ്ട്. പല വകുപ്പുകളിലും ഇതേരീതി നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ അവരുടെ ഔദ്യോഗിക ഫോൺ നമ്പരിലേയ്ക്ക് വിളിച്ചാൽപോലും അവർ തിരിച്ച് വിളിക്കാറില്ല. വ്യക്തിപരമായ കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയല്ല ഉദ്യോഗസ്ഥരെ വിളിക്കുന്നത്. ഓരോ എം.എൽ.എ. മാരുടെയും നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ആവശ്യങ്ങൾക്കും പൊതുവിഷയങ്ങൾക്കും വേണ്ടിയാണ് അവരെ വിളിക്കുന്നതെങ്കിൽപോലും ഫോൺ എടുക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ല. അങ്ങനെ ചെയ്യുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഇപ്പോൾ ഇവിടെ ഇരിക്കുന്നുണ്ട്. എനിക്ക് അവരുടെ പേര് പറയാൻ അറിയാത്തതുകൊണ്ടല്ല, പക്ഷേ, പേര് പറയുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഫോണെടുക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കണമെന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, അദ്ദേഹം മൂന്ന് ചോദ്യങ്ങളാണ്

ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒന്നാമതായി വളരെയധികം ചരിത്ര പ്രാധാന്യമുള്ള ആലുവ മണപ്പുറം വികസനത്തിന് കേരള ടൂറിസം വകുപ്പിന് ഏതൊക്കെ നിലയിൽ സഹായിക്കാൻ കഴിയുമോ ആ നിലകളിലൊക്കെ സഹായിക്കുമെന്ന് സഭയെ പ്രത്യേകം അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഫണ്ടോ മറ്റേതെങ്കിലും ഫണ്ടോ ലഭിക്കുന്നതിലൂടെ കേരള ടൂറിസം വകുപ്പിന് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തൊക്കെയാണോ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നത് അതൊക്കെ ചെയ്യാമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തെ നേരത്തെത്തന്നെ അറിയിച്ചതാണ്. അക്കാര്യം സഭയെക്കൂടി അറിയിക്കുകയാണ്. രണ്ടാമതായി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ കാര്യം വളരെ ഗൗരവമുള്ള വിഷയമായതിനാൽ ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ ഒരുമിച്ചുനിന്ന് അതിനെതിരെ പോരാടേണ്ടതാവശ്യമാണ്. ഇത്തരത്തിൽ നിരന്തരവാദപരമായി പ്രവർത്തിച്ച ഉദ്യോഗസ്ഥൻ ആരാണെന്നും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പേരൾപ്പെടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം രേഖാമൂലം എഴുതി നൽകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം, എല്ലാ ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും ഈ രീതിയിൽ കാണാൻ കഴിയില്ല. ഉദാഹരണമായി,

സഭ മുമ്പാകെ ഒരു കത്ത് വായിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ ജില്ലയായ എറണാകുളത്തുവച്ച് പണം നഷ്ടപ്പെട്ട സെലവെറ്റ് എന്ന റഷ്യൻ പൗരനെ തിരിച്ച് നാട്ടിലെത്തിക്കാൻ ടൂറിസം വകുപ്പും ഉദ്യോഗസ്ഥരും ജനപ്രതിനിധികളും എല്ലാവരുംചേർന്ന് നടത്തിയ ശ്രമത്തിന് കോൺസുലേറ്റ് ജനറൽ ഓഫ് റഷ്യൻ ഫെഡറേഷൻ നന്ദിരേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കത്തയച്ച വിവരം സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. ടൂറിസം വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരിൽ ഉത്തരവാദിത്തത്തോടുകൂടി പ്രവർത്തിക്കുന്നവരുമുണ്ട്. അതിൽ വീഴ്ച വരുത്തുന്നവരുടെ പേര് രേഖാമൂലം എഴുതിത്തരണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ

(*393) ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ:

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ:

ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽകുമാർ:

ശ്രീ. സി. സി. മുക്തൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് റവന്യൂ-

ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ

ജനകീയമാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ

ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) ഭൂമി സംബന്ധമായ ഉത്തരവുകളും നിയമ ഭേദഗതികളും വളരെ വേഗത്തിൽ പൊതുജനങ്ങളുടെ അറിവിലേയ്ക്കെത്തിക്കുന്നതിന് പ്രസ്തുത ബ്യൂറോ സഹായകരമാകുമോ; വിശദമാക്കുമോ;

(സി) റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമവും സുതാര്യവുമാക്കുന്നതിന് ആർ.ഐ.ബി.-യുടെ പ്രവർത്തനം സഹായകരമാകുമെന്ന് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദമാക്കുമോ?

റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): സർ, (എ) സംസ്ഥാനത്ത് റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ ജനകീയമാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നവമാധ്യമ സാധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ പ്രവർത്തനം 2023 ഫെബ്രുവരി 24-ന് ആരംഭിച്ചു. റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ പ്രചരണ വിഭാഗമായാണ് ടി ബ്യൂറോ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ പൊതുജനസേവനങ്ങളും പ്രവർത്തനങ്ങളും നടപടിക്രമങ്ങളും വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളും ഉത്തരവുകളുമൊക്കെത്തന്നെ പൊതുജനങ്ങൾക്കും ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും യഥേഷ്ടം ലഭ്യമാക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. മനുഷ്യന്റെ ദൈന്യംദിന

ആവശ്യങ്ങളൊട്ടാകെ ഡിജിറ്റൽ മാർഗ്ഗേണ നടന്നുവരുന്ന അവസരത്തിൽ റവന്യൂ വകുപ്പിനെ ഒന്നാകെ ഡിജിറ്റൈസ് ചെയ്ത് സേവനങ്ങൾ ഏതൊരാൾക്കും വിരൽത്തുമ്പിൽ ലഭ്യമാക്കുന്ന പരിഷ്കാരങ്ങളുടെ വേളയിൽ വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന നിയമങ്ങളും നിയമഭേദഗതികളും മറ്റ് ചട്ടങ്ങളും എല്ലാവിധ സേവനങ്ങളും സാധാരണക്കാർക്ക് ലഭ്യമാകുന്ന വിധത്തിൽ യൂട്യൂബ് ചാനൽ, ഫേസ് ബുക്ക് പേജ്, ട്വിറ്റർ, ഇൻസ്റ്റാഗ്രാം പേജ് എന്നീ നവമാധ്യമങ്ങൾ റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ മുഖേന പ്രദർശിപ്പിച്ചുവരുന്നു. ബ്യൂറോയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഭാഗമായി റവന്യൂ വകുപ്പിലെ വിവിധങ്ങളായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ, വിവിധ പദ്ധതികൾ, ഉത്തരവുകൾ, ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സർഗാത്മകത വളർത്തുന്നതിനുള്ള സൃഷ്ടികൾ എന്നിവയുൾപ്പെടുത്തി 'ഭൂമിക' എന്ന പേരിൽ ഒരു പ്രസിദ്ധീകരണം എല്ലാമാസവും പ്രസിദ്ധീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. റവന്യൂ വകുപ്പിലെ ഇ-സേവനങ്ങൾ സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾക്ക് സ്വന്തം ഡിജിറ്റൽ ഡിവൈസിലൂടെ നേരിട്ട് ചെയ്യാൻ പര്യാപ്തമാക്കുവിധം റവന്യൂ ഇ-സാക്ഷരത, റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ വഴി നടപടികളും സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

കൂടാതെ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും പൊതുജനങ്ങൾക്കും റവന്യൂ സംബന്ധിച്ച സംശയനിവാരണത്തിനായി 1800 425 52 55 ടോൾ ഫ്രീ നമ്പറായി കോൾ സെന്ററിന്റെ പ്രവർത്തനം ബ്യൂറോയുടെ ഭാഗമായി ആരംഭിച്ചു. പൊതുജനങ്ങൾക്കുള്ള സംശയങ്ങൾ, പരാതികൾ, നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുതലായവ ഈ കോൾ സെന്റിൽ വിളിച്ച് അറിയിക്കാവുന്നതാണ്.

(ബി) റവന്യൂ സംബന്ധമായ എല്ലാവിഷയങ്ങളും പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നതിനാൽ ഭൂമി സംബന്ധമായ ഉത്തരവുകളും നിയമഭേദഗതികളും വളരെ വേഗത്തിൽ പൊതുജനങ്ങളുടെ അറിവിലേയ്ക്കെത്തിക്കുന്നതിന് റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ സഹായകരമാകുന്നതുമാണ്.

(സി) റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ സേവനങ്ങൾ ലളിതമായ രീതിയിൽ റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ മുഖേന പ്രചരിപ്പിക്കുന്നതിനാൽ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് വകുപ്പിലെ വിഷയങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് അറിവ് ലഭിക്കുന്നതാണ്. ഇതിലൂടെ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമവും സുതാര്യവുമാകുമെന്നും അതിന് റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോയുടെ പ്രവർത്തനം സഹായകരമാകുമെന്നും കണക്കാക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, സംസ്ഥാനത്ത് റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൂടുതൽ ജനകീയമാക്കുകയാണ്. എല്ലാ സേവനങ്ങളും ഓൺലൈൻവഴിയാകുമ്പോൾ എല്ലാവർക്കും കമ്പ്യൂട്ടർ സാക്ഷരത വേണ്ടിവരും. സർക്കാരിന്റെ നയപ്രഖ്യാപനപ്രസംഗത്തിൽ റവന്യൂ വകുപ്പ് ഇ-സാക്ഷരതാ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. അത് എന്നത്തേക്ക് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, സംസ്ഥാനം കണ്ടതിൽവെച്ച് ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായൊരു നടപടിയായി റവന്യൂ വകുപ്പിലെ ഇ-സാക്ഷരതാ പദ്ധതിയെ മുന്നോട്ടുകൊണ്ട് പോകണമെന്നാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ ഭക്ഷ്യ വകുപ്പിന്റെ കണക്കുപ്രകാരം 94 ലക്ഷം കുടുംബങ്ങളാണ് വിവിധ പദ്ധതികളിലും സേവനങ്ങളിലുമായി നേരിട്ട് ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഏറ്റവും പുതിയ കണക്കുകൾപ്രകാരം കേരളത്തിന്റെ Mobile Penetration ഏകദേശം 80 ശതമാനമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ എല്ലാ സേവനങ്ങളെയും ഡിജിറ്റൈസ് ചെയ്യാൻ ആലോചിക്കുമ്പോൾ, വില്ലേജ് തലത്തിൽ ഇപ്പോൾത്തന്നെ ഏതാണ്ട് ഇരുപതോളം സേവനങ്ങൾ

ഓൺലൈനായി അപേക്ഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ തയ്യാറായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ എല്ലാവർക്കും ഈ സേവനങ്ങൾ അവരവരുടെ ഡിജിറ്റൽ ഡിവൈസുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. പലതരത്തിൽ ഓൺലൈനായി ഈ സേവനങ്ങൾ ലഭ്യമാകുമ്പോൾ സാധാരണക്കാർക്ക് ഇത് അപ്രാപ്യമാകുന്നുവെന്ന പ്രശ്നം ഉയർന്നുവരികയാണ്. ഈ ഘട്ടത്തിലാണ് റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നൽകേണ്ടതായ ഓൺലൈൻ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ പത്ത് എണ്ണമെങ്കിലും ഒരു കുടുംബത്തിൽ ഒരാളെയെങ്കിലും പഠിപ്പിക്കണമെന്ന ലക്ഷ്യം മുന്നിൽകണ്ടുകൊണ്ട് 2023-ൽ റവന്യൂ വകുപ്പ് ഇ-സാക്ഷരതയെന്ന പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകണമെന്ന് ആലോചിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഒന്നാംഘട്ടമായി റവന്യൂ വകുപ്പിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന 19780 ജീവനക്കാരെ പരിശീലിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലെ പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി, ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി, തദ്ദേശ-സ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി, മത്സ്യബന്ധനം, സാസ്കാരിക-യുവജനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നിവരെയും വിവിധ വകുപ്പുകളെയും സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എൻ.എസ്.എസ്. വോളണ്ടിയർമാർ, കുടുംബശ്രീ അംഗങ്ങൾ, വില്ലേജ്/താലൂക്കതല ജനകീയ സമിതിയംഗങ്ങൾ,

സ്റ്റുഡൻസ്/എൻ.സി.സി. കേഡറ്റുമാർ, യൂത്ത് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ ഭാഗമായ വോളണ്ടിയേഴ്സ്, സർവ്വീസ് സംഘടനാ നേതാക്കൾ എന്നിവർക്കെല്ലാം പരിശീലനം നൽകി വാർഡുകൾ തിരിച്ച് ഇ-വിദ്യാഭ്യാസം താഴെത്തട്ടുവരെ എത്തിക്കാനാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഇവിടെ പരിശീലനം നൽകുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരും/സന്നദ്ധസേനാംഗങ്ങളും താഴെത്തട്ടിലേയ്ക്ക് ഈ വിഷയം കൂടുതൽ കൊണ്ടുപോകാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. 1987-ൽ സഖാവ് ഇ. കെ. നായനാരുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തിലെ മലയാളികളെ അക്ഷരം പഠിപ്പിച്ച് സാക്ഷരതയാക്കിയതുപോലെ, റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ സേവനങ്ങളെപ്പറ്റിയും ഒരു വീട്ടിൽ ഒരാൾക്കെങ്കിലും പഠിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ റവന്യൂ ഇ-സാക്ഷരതാ മേയ് മാസം മുതൽ ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് എൻട്രൻസ്

ഉൾപ്പെടെയുള്ള പരീക്ഷകൾക്ക് അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട റവന്യൂ ഓഫീസിൽനിന്ന് സാക്ഷ്യപത്രം വാങ്ങി നൽകേണ്ടതുണ്ട്. അഡ്മിഷൻ ലഭിക്കുമ്പോൾ വീണ്ടും ഇതുപോലെ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് വാങ്ങേണ്ടി വരുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെ രണ്ട് തവണ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് വാങ്ങുന്നതൊഴിവാക്കാൻ അപേക്ഷ

സമർപ്പിക്കുന്ന സമയത്ത് വിദ്യാർത്ഥികൾ സ്വയം സാക്ഷിപ്പെടുത്തിയ അപേക്ഷ നൽകിയാൽമതിയെന്ന് തീരുമാനിക്കാൻ സാധിക്കുമോ; അതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, വളരെ ഗൗരവമുള്ളൊരു പ്രശ്നമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ വിവിധ വകുപ്പുകളുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് വില്ലേജ് ഓഫീസുകളിൽ പോകാതെതന്നെ പരമാവധി സേവനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കാൻ സാധിക്കുന്ന വിധത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചത് ശരിയാണ്. ഏപ്രിൽ, മേയ് മാസങ്ങളാകുമ്പോൾ ലക്ഷക്കണക്കിന് കുട്ടികളാണ് എൻട്രൻസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പരീക്ഷകൾക്ക് അപേക്ഷ നൽകാൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിനുവേണ്ടി വില്ലേജ് ഓഫീസുകളെ സമീപിക്കുന്നത്. പിന്നീട് അഡ്മിഷൻ ലഭിക്കുമ്പോൾ വീണ്ടുമൊരു സർട്ടിഫിക്കറ്റ് കൂടി നൽകേണ്ടിവരും. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് ഇക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ വില്ലേജ് ഓഫീസുകളുടെ ഇടപെടൽ കുറച്ച് അത്രയും സമയംകൂടി ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന വിധത്തിൽ

ഒരു തവണ അറ്റസ്റ്റ് ചെയ്ത് നൽകുന്ന വിഷയങ്ങളിന്മേൽ പിന്നീട് അഡ്വീഷൻ ലഭിക്കുന്നവർക്കുമാത്രം സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ലഭ്യമാക്കിയാൽ മതിയെന്ന വിധത്തിലായാൽ കുറെക്കൂടി വേഗത്തിൽ ഓഫീസ് പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. വളരെ ഗുണകരമായി പ്രെപ്പോസലാണ്, അത് പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോ സംവിധാനം ജനങ്ങൾക്ക് ഏറെ സഹായം ചെയ്യുന്ന ഒന്നാണ്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ വിശദീകരിച്ചത്. റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള ഐ.എൽ.ഡി.എം.-നെ സെന്റർ ഓഫ് എക്സലൻസായി ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ആലോചിക്കുന്നുവെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അവിടെ എം.ബി.എ. ഉൾപ്പെടെയുള്ള പുതിയ ഏതെല്ലാം കോഴ്സുകൾ നടപ്പാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്; അത് ഏതുഘട്ടത്തിൽ ആരംഭിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, അങ്ങയുടെ കാലത്താരംഭിച്ച പ്രവർത്തനങ്ങൾ ശക്തമായ നിലയിൽ മുന്നോട്ടുപോവുകയാണ്. മൂന്ന് എം.ബി.എ. കോഴ്സുകൾ ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനുപുറമെ യൂണിവേഴ്സിറ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട

വിവിധ കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെടൽ നടത്താവുന്ന ഒരു കേന്ദ്രമായി ഐ.എൽ.ഡി.എം.-നെ മാറ്റുകയാണ്. യു.എസ്. കോൺസിലേറ്റുമായി ചേർന്ന് ഡിസാസ്റ്റർ മാനേജ്മെന്റ് വിഭാഗത്തിൽ വിദഗ്ദ്ധരെ കൊണ്ടുവരുന്നതും സ്ഥാപനത്തിന്റെ പരിശീലന പരിപാടികളിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നതുമായ ഒരു പരിപാടി ഇതിനകം തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. നദി സംരക്ഷണ മേഖലയിൽ ഗവേഷണം, പരിശീലനം, കാര്യശേഷിവികസനം എന്നിവ സാധ്യമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഓസ്ട്രേലിയ-ഇന്ത്യ വാട്ടർ സെന്ററുമായി ഐ.എൽ.ഡി.എം. ഇതിനകം ഒരു ധാരണപത്രം ഒപ്പുവെച്ചിട്ടുണ്ട്. ജല സംരക്ഷണ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്ന യുവ പ്രൊഫഷണലുകൾക്ക് അന്തർദേശീയ തലത്തിലുള്ള പരിശീലനവും ഗവേഷണ അനുഭവസമ്പത്തും ആർജ്ജിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു വർഷക്കാലം ദൈർഘ്യമുള്ള യംഗ് വാട്ടർ പ്രൊഫഷണൽ പ്രോഗ്രാം എന്നൊരു ശ്രദ്ധേയമായ പരിപാടി അതിനുപുറമേ വിവിധങ്ങളായ ഗവേഷണ പരിപാടികളും എ.ഐ.ഡബ്ല്യൂ.സി.-യുമായി സഹകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി വിഭാവന ചെയ്യുകയും ആദ്യപടി മുന്നോട്ടുപോവുകയും ചെയ്തു. എ.ഐ.സി.ടി.-യുമായി സഹകരിച്ചുകൊണ്ട് ദുരന്ത നിവാരണം, സസ്സൈനബിൾ സാന്റ് മൈനിംഗ് മാനേജ്മെന്റ് എന്നീ

വിഷയങ്ങളിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഓൺലൈൻ കോഴ്സുകൾ പഠിപ്പിക്കുന്നതിനും പഠിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു സ്ഥാപനമായി മാറുകയാണ്. നദികളിൽനിന്നുള്ള മണൽവാരൽ പരിസ്ഥിതിക അനുമതിയോടെ ആരംഭിച്ച് സുതാര്യമായി നടപ്പിലാക്കുന്ന പദ്ധതിയും നദീതീര അടിസ്ഥാന പ്രത്യേകതകൾ സംബന്ധിച്ച ഒരു ഇൻഫോർമേഷൻ സിസ്റ്റം തയ്യാറാക്കുന്നതിനും ജി.ഐ.എസ്. ലാബ് പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്നതിനും കേരള സർവ്വകലാശാലയുടെ ഒരു അംഗീകൃത ഗവേഷണകേന്ദ്രമായി ഉയർത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ ഇതിനകം രൂപീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ദുരന്ത നിവാരണ ഇ-സാക്ഷരതയുടെ ഭാഗമായി എല്ലാ താലൂക്കുകളിലും ഒരോ ദുരന്ത നിവാരണ വിദഗ്ദ്ധനെ പരിശീലിപ്പിക്കുന്നതിന് ദേശീയ നിലവാരത്തിലുള്ള ദുരന്ത നിവാരണ പരിശീലന പരിപാടികൾക്ക് എൻ.ഐ.ടി.എം. ഡൽഹിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പരിപാടികൾ തയ്യാറാക്കിക്കഴിഞ്ഞു. എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാരുടെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറിന്റെ ഉൾപ്പെടെ പി.എ.-മാർക്കുവേണ്ടി പ്രത്യേക കോഴ്സ് അവിടെ ആരംഭിക്കുകയാണ്. റവന്യൂ വിദ്യാഭ്യാസം ഇന്ന് പലയിടങ്ങളിലും ലഭ്യമാകുന്നില്ലെന്ന പരാതിയുണ്ടായപ്പോൾ ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയത് മൂന്ന് വർഷക്കാലം

എൽ.ഡി.സി./യു.ഡി.സി. ആയി പ്രവർത്തിച്ചവർക്കുമാത്രമേ വില്ലേജ് ഓഫീസറാകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നും വില്ലേജ് ഓഫീസറായി രണ്ട് വർഷമെങ്കിലും പ്രവർത്തിച്ചവർക്കുമാത്രമേ ഡെപ്യൂട്ടി തഹസീൽദാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഉയർന്ന തലത്തിലേയ്ക്ക് പോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്ന് നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ട് റവന്യൂ വിദ്യാഭ്യാസം ജീവനക്കാർക്ക് നിർബന്ധമായ ഒരു ഘട്ടത്തിൽ ഐ.എൽ.ഡി.എം. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട സെന്റർ ഓഫ് എക്സലൻസാക്കി മാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള തയ്യാറെടുപ്പുകൾ നടന്നുവരികയാണ്.

ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ: സർ, പൊതുജനങ്ങൾ ദൈനദിന ജീവിതത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം ബന്ധപ്പെടുന്ന സർക്കാർ വകപ്പെന്ന നിലയിൽ റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സംശയങ്ങൾ നിവാരണം ചെയ്യുന്നതിനും ഫയൽ സംബന്ധമായ വിവരങ്ങൾ അറിയുന്നതിനും പ്രത്യേക സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ; ഫ്രണ്ട് ഓഫീസ് പോലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാമോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, വളരെ വൈവിധ്യമുള്ളതും വിശാലവുമായ വിഷയങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന വകുപ്പാണ് റവന്യൂ വകുപ്പ്. ഏതാണ്ട് 108-

ലധികം നിയമങ്ങളും അതിന്റെ ഭാഗമായുള്ള ചട്ടങ്ങളും ഉത്തരവുകളും സർക്കുലറുകളുമൊക്കെ സ്വാഭാവികമായും ഈ രംഗത്ത് പരിശോധിക്കേണ്ടിവരും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പൊതുജനങ്ങൾ ദൈനംദിന ജീവിതത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം ബന്ധപ്പെടുന്ന സർക്കാർ വകുപ്പായി സേവന വകുപ്പിന്റെ കൂടി സാധ്യതകൾ വച്ചുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞതുപോലെ ഉയരുകയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കപ്പെട്ടതുപോലെ റവന്യൂ ഇ-സാക്ഷരതയിലേക്ക് പോയത്. പൊതുജനങ്ങൾക്ക് മാത്രമല്ല റവന്യൂ ജീവനക്കാർക്കുകൂടി നിയമപരമായോ ചട്ടങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതോ ആയ ഏതെങ്കിലും സംശയങ്ങളോ പരാതികളോ ഉണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് ബന്ധപ്പെടാൻ വേണ്ടി ടോൾ ഫ്രീ നമ്പരുള്ള കോൾ സെന്ററിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ കോൾ സെന്ററിന്റെ പ്രത്യേകത അവിടേക്ക് വിളിക്കുമ്പോൾ ഏത് വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥനെയോ/എസ്പെർസിനെയോണോ ലഭിക്കേണ്ടത് അവിടേക്ക് ആ കോൾ കണക്ട് ചെയ്യും. അവിടെയും മറുപടി പറയാൻ സാധിച്ചില്ലെങ്കിൽ ആ കോളിലൂടെ ബന്ധപ്പെട്ട പരാതി സ്വീകരിച്ച് അയാളുടെ ഡിജിറ്റൽ വിവൈസിലേക്ക് ആ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച്

ആധികാരികമായ അഭിപ്രായം നൽകാൻ സാധിക്കുന്ന വിധത്തിലാണ് കോൾ സെന്റർ വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഇതിനുപുറമെ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ റവന്യൂ ഇൻഫർമേഷൻ ബ്യൂറോയുടെ യൂട്യൂബ് ചാനലിലൂടെ 100 കണക്കിന് ചെറിയ ടാപ്ലറ്റുകൾ തയ്യാറാക്കി ഓരോ വിഷയങ്ങളെയും സംബന്ധിച്ചുള്ള വിശദാംശങ്ങൾ അവർക്ക് ബോധ്യപ്പെടാൻ സാധിക്കുന്ന വിധത്തിലുള്ള നടപടി ക്രമങ്ങളുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്.

ശ്രീ. സി. സി. മുക്തൻ: സർ, വിവിധ സർട്ടിഫിക്കറ്റുകൾക്കും ആനുകൂല്യങ്ങൾക്കുംവേണ്ടി പൊതുജനങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുന്ന അപേക്ഷകളിന്മേൽ സമയബന്ധിതമായി തീർപ്പുകൽപ്പിച്ച് ആയത് യഥാസമയം ലഭിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം സംവിധാനങ്ങളാണ് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചത്. റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ എല്ലാ സേവനങ്ങളും ഇപ്പോൾ ഓൺലൈനായി മാറ്റുകയാണ്. 01-11-2023 ഓടുകൂടി എം.എൽ.എ.-മാരുടെ പ്രത്യേക ഫണ്ടും പ്ലാൻ ഫണ്ടുമുപയോഗിച്ച് കേരളത്തിലെ എല്ലാ റവന്യൂ ഓഫീസുകളും എല്ലാ ഡിജിറ്റൽ

സംവിധാനങ്ങളോടുംകൂടിയ ഉപകരണങ്ങളോടെ സമ്പൂർണ്ണമായും ഡിജിറ്റലൈസ് ചെയ്യുന്നതാണ്. വിവിധ സാക്ഷ്യപത്രങ്ങൾ ഇ-ഡിസ്കിക് പോർട്ടലിലൂടെയും ReLIS-ലൂടെയുമാണ് ഇപ്പോൾ നൽകുന്നത്. ഓരോ സാക്ഷ്യപത്രങ്ങളുടെയും അപേക്ഷ ലഭ്യമായാൽ അത് അനുവദിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് സമയപരിധി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. സീനിയോറിറ്റി മറികടന്ന് സാക്ഷ്യപത്രങ്ങൾ നൽകുന്നതിലൂടെയുള്ള അപകടങ്ങൾ തടയാൻ 'ഫസ്റ്റ് ഓട്ട് ഫസ്റ്റ്' എന്ന പേരിലുള്ള എഫ്.ഒ.എഫ്. തയ്യാറാക്കുകയും ടി സംവിധാനം സോഫ്റ്റ്‌വെയറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അപേക്ഷകൾ സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ പ്രോസസ്സ് ചെയ്യാത്തപക്ഷം അവ പ്രത്യേക നിരത്തിലേയ്ക്ക് മാറി തഹൽസിൽദാർ മുതൽ റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി വരെയുള്ളവരുടെ കയ്യിൽ ലഭ്യമാകുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു പ്രത്യേക പോർട്ടൽ തയ്യാറാക്കിവരികയാണ്. താലൂക്ക് ഓഫീസുകളിലും കളക്ടറേറ്റുകളിലും കമ്മീഷണറേറ്റിലും അപേക്ഷകൾക്ക് തീർപ്പുകൽപ്പിക്കുന്നതിനായി പ്രത്യേകം പരിശോധനാവിഭാഗം സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏറ്റവും അവസാനമായി നിലവിലെ കോൾ സെന്ററിന്റെ പുതിയ വെർഷൻ എന്ന നിലയിൽ ദീർഘനാളുകളായി കെട്ടികിടക്കുന്ന

കേസുകൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്താൽ ആ ഫയലുകൾ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കേന്ദ്രങ്ങളിൽനിന്നും തിരിച്ചെടുത്ത് അതിനെക്കാൾ ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന് കൈമാറാൻ സാധിക്കുന്നവിധത്തിലുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യയോടെ എൻ.ഐ.സി. വികസിപ്പിച്ചെടുത്ത പോർട്ടൽകൂടി പരീക്ഷിക്കാൻ റവന്യൂ വകുപ്പ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. എ. കെ. എം. അഷ്റഫ്: സർ, റവന്യൂ വകുപ്പിൽ വളരെ നല്ല പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചിട്ടുണ്ട്. ലോക്കൽ പൊളിറ്റീഷ്യൻസും ജനപ്രതിനിധികളും എം.എൽ.എ.-യും പങ്കെടുക്കുന്ന താലൂക്ക് വികസനസമിതിയിലൂടെ ഒരുപാട് പ്രശ്നങ്ങൾ തീർക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. റവന്യൂ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാണ് വില്ലേജ് തലത്തിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള സമിതികൾ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഇതിൽ പലപ്പോഴും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പങ്കെടുക്കുന്നില്ല. വളരെ അലസമായി യാതൊരു പ്രശ്നവും പരിഹരിക്കാത്ത രീതിയിൽ പോകുന്നുണ്ട്. പ്രസ്തുത താലൂക്കുതല വികസന സമിതിയെ ശാക്തീകരിക്കാനുള്ള തുടർപടൽ അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട സംശയമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചത്. താലൂക്കുതല വികസന സമിതികൾ

വളരെ കൃത്യതയോടെ എല്ലാമാസത്തെയും ആദ്യത്തെ ശനിയാഴ്ച കൂടുകയും വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഈ പ്രശ്നം ജില്ലാ റവന്യൂ അസംബ്ലിയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം തന്നെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഇത്തരമൊരു പ്രശ്നം ഉയർന്നുവന്ന സാഹചര്യത്തിൽ കേരളത്തിലെ 77 താലൂക്ക് വികസന സമിതികളുടെയും ചുമതലക്കാരായി ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടറിൽ കുറയാത്ത ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ ചുമതലപ്പെടുത്താനും ആ പ്രശ്നം എല്ലാമാസവും മോണിറ്റർ ചെയ്യാനും റവന്യൂ വകുപ്പ് ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിവേഗം അക്കാര്യം നടപ്പാക്കുന്നതാണ്.

തീരദേശഹൈവേ നിർമ്മാണം

(*394) ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ:

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി:

ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ:

ഡോ. സുജിത് വിജയൻപിള്ള: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) നിർദ്ദിഷ്ട തീരദേശ ഹൈവേ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഭൂമിയും

വീടും നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കായി തീരദേശ മേഖലയുടെ പ്രത്യേകത

കണക്കിലെടുത്ത് പ്രത്യേക പുനരധിവാസ പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കാൻ

ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ;

(ബി) തീരദേശ ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് അന്തിമമായിട്ടുണ്ടോ;

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനായി കിഫ്ബി സാമ്പത്തിക അനുമതി ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്താൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ, (എ) ഉണ്ട്. തീരദേശമേഖലയുടെ സവിശേഷതകൾ കണക്കിലെടുത്ത് തീരദേശഹൈവേയുടെ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നതിനായി പ്രത്യേക പുനരധിവാസ പാക്കേജ് അനുവദിച്ചു G.O(MS) No.50/2023/RD Dated: 10-03-2023-ന് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) 2016-ൽ NATPAC നടത്തിയ സാധ്യതാപഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർദ്ദിഷ്ട തീരദേശഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റിന് 21-05-2017-ൽ സർക്കാർ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയിരുന്നു. എന്നാൽ നിലവിൽ പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്ന ഏജൻസികൾ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ പ്ലാൻ പ്രകാരം (LA Plan), നേരത്തെ അംഗീകരിച്ച അലൈൻമെന്റിൽ ചില മാറ്റങ്ങൾ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ചുള്ള പുതുക്കിയ അലൈൻമെന്റ് സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. നിലവിൽ

പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ മൂന്ന് ഏജൻസികളാണ് തയ്യാറാക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ ജില്ലകളിൽ NATPAC, എറണാകുളം, തൃശൂർ ജില്ലകളിൽ LNTIEL, മലപ്പുറം, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലകളിൽ IDECK എന്നീ ഏജൻസികളാണ് ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്നത്. തീരദേശഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ഒൻപത് ജില്ലകളിലായി 446 കി.മി. ഭാഗത്ത് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നതിന് 2,430 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക അനുമതി കിഫ്ബിയിൽനിന്നും ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മുൻഗണന പദ്ധതികളിലുൾപ്പെടുന്ന തീരദേശഹൈവേയുടെ പുരോഗതി കൃത്യമായ ഇടവേളകളിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി, ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി, പൊതുമരാമത്ത് സെക്രട്ടറി, മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ചീഫ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി എന്നിവർ വിലയിരുത്തുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ ആഴ്ചതോറും സി.ഇ.ഒ., കെ.ആർ.എഫ്.ബി.-യും തീരദേശഹൈവേയുടെ പുരോഗതി വിലയിരുത്തുകയും ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരികയും ചെയ്യുന്നു.

ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ: സർ, ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ കേരളത്തിന്റെ തീരപ്രദേശത്തിന്റെ നിലനിൽപ്പിന് സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും രാജ്യത്തിന്റെയും

സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിലേയ്ക്കുള്ള സംഭവാനയ്ക്കുള്ള മികച്ച കണക്ട്‌വിറ്റി തീരദേശത്തിന്റെ സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ വികസനത്തിന് ഉത്തേജനം നൽകുന്ന അതുല്യമായ ടൂറിസം സാധ്യതകൾ ഭാവി കേരളത്തിന്റെ ആധാരശിലകളിലൊന്നായ കേരളത്തിന്റെ സൗന്ദര്യം അറിയാനുള്ള സവിശേഷപാതകൂടിയാണ് തീരദേശഹൈവേ. തീരദേശഹൈവേ പദ്ധതി നിലവിൽ ഏത് ഘട്ടത്തിലാണെന്നും പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പുനരധിവാസ പാക്കേജിനെക്കുറിച്ചും വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, നമ്മുടെ നാടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വലിയ മാറ്റങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുന്ന ഒന്നാണ് തീരദേശഹൈവേ. ആകെ 623 കിലോമീറ്ററും 52 സ്ട്രെച്ചുമാണ്. ഇതിൽ കെ.ആർ.എഫ്.ബി. (Kerala Road Fund Board) പ്രവർത്തനം നടത്തുന്നത് 537 കിലോമീറ്റർ 44 സ്ട്രെച്ചുമാണ്. ഇതിൽ ഡി.പി.ആർ. സ്റ്റേജിൽ 500.54 കിലോമീറ്റർ 35 സ്ട്രെച്ചുമാണ്. ഭൂമിയെറ്റെടുക്കലിനുള്ള സാമ്പത്തിക അനുമതി ലഭിച്ചത് 415 കിലോമീറ്റർ 24 സ്ട്രെച്ചുമാണ്. ഇതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം പ്രത്യേക പുനരധിവാസ പാക്കേജ് സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

തീരദേശഹൈവേയ്ക്കായി ഭൂമി വിട്ടുനൽകുന്നവർക്ക് തീരദേശത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് സമഗ്രമായ പുനരധിവാസ പാക്കേജാണ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. തീരദേശമേഖലയിലെ ജനങ്ങൾക്ക് മാന്യമായ പുനരധിവാസം ഉറപ്പാക്കുന്നതാണ് ഈ പാക്കേജ്. ഇതിനെ രണ്ട് വിഭാഗങ്ങളായി തിരിച്ചിരിക്കുകയാണ്.

കാറ്റഗറി I - ഉടമസ്ഥാവകാശ രേഖകളുള്ളവർ

(എ) നിലവിലെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ചട്ടപ്രകാരം കെട്ടിടത്തിന് കണക്കാക്കുന്ന തുകയിൽനിന്നും ഡിപ്രീസിയേഷൻ വാല്യൂ കുറച്ച് സൊളേഷ്യം നൽകി ഡിപ്രീസിയേഷൻ വാല്യൂ കൂട്ടിയ തുക.

(ബി) 2013-ലെ ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ ആക്ട് പ്രകാരം നിശ്ചയിക്കുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ വില.

(സി) അതോടൊപ്പം ഭൂമിയുടെ തുക, കെട്ടിടത്തിന്റെ തുക, 600 സ്ക്വയർ മീറ്റർ ഫ്ലാറ്റ്, അതോടൊപ്പം പുനരധിവാസിപ്പിക്കപ്പെടേണ്ട കുടുംബങ്ങൾക്ക് 600 സ്ക്വയർഫീറ്റ് ഫ്ലാറ്റ് നിർമ്മിച്ചുനൽകുകയോ അല്ലെങ്കിൽ 13 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഒറ്റത്തവണ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുകയോ ചെയ്യുക.

കാറ്റഗറി II - ഉടമസ്ഥാവകാശ രേഖകളില്ലാത്തവർ

(എ) ഡിപ്രീസിയേഷൻ വാല്യൂ കുറയ്ക്കാതെയുള്ള കെട്ടിടവില.

(ബി) 600 സ്ക്വയർഫീറ്റ് ഫ്ലാറ്റ് നിർമ്മിച്ചനൽകുകയോ അല്ലെങ്കിൽ 13

ലക്ഷം രൂപയുടെ ഒറ്റത്തവണ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുകയോ ചെയ്യുക.

ഇത് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് തീരദേശവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രത്യേക പുനരധിവാസ പാക്കേജിൽ ഏറ്റവും മികച്ചതാണെന്ന് ഈ സഭയെ പ്രത്യേകം അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഓരോ 50 കിലോമീറ്റർ ഇടവിട്ടും ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങൾ കൺഫോർട്ട് സ്റ്റേഷനുകൾ ഉൾപ്പെടെയുണ്ടാകുന്ന തീരദേശഹൈവേ നമ്മുടെ നാടിന്റെ മുഖഛായ മാറ്റുന്നതിനുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതിയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് 2026-ന് മുമ്പുതന്നെ ഇത് പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള എല്ലാശ്രമവും നടത്തുമെന്നും ഈ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ: സർ, തീരദേശ ഹൈവേയിൽ കണ്ണൂർ,

കാസർകോഡ് ജില്ലകളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന രാമന്തളി-പണ്ടയാലക്കടവ് പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം എന്നത്തേയ്ക്ക് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും; വലിയപറമ്പ് പഞ്ചായത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന തീരദേശ റോഡിന്റെ അലൈൻമെന്റ് ഫിക്സ് ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം

ഉന്നയിച്ച ചോദ്യങ്ങൾക്കുള്ള മറുപടി പ്രത്യേകമായി പറയാൻ പറ്റില്ല.

വിശദമായി പരിശോധിച്ചശേഷം അങ്ങയെ അറിയിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി: സർ, കേരള സംസ്ഥാനത്തെ 10% വരുന്ന

ജനങ്ങൾക്ക് ഉപജീവനവും വരുമാനവും പ്രദാനം ചെയ്യുന്ന വിനോദസഞ്ചാര

മേഖലയുടെ പുരോഗതിക്ക് തീരദേശഹൈവേ നിർണ്ണായകമായ സ്വാധീനം

ചെലുത്താനുള്ള സാധ്യതകൾ വിശകലനം ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച 627

കി.മീറ്ററിൽ 50 കിലോമീറ്റർ ഇടവിട്ട്, അതായത് 12 ഇടങ്ങളിൽ പ്രത്യേക

ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികളാണ് അവിഷ്കരിക്കുന്നത്.

ഈ പദ്ധതി നല്ല നിലയിൽ നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കും. ഇപ്പോൾത്തന്നെ

ബീച്ച് ടൂറിസത്തിന് വൻതോതിൽ മാറ്റമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലെ

ഫ്ലോട്ടിംഗ് ബ്രിഡ്ജ് 9 തീരദേശ ജില്ലകളിലും നടപ്പാക്കാൻ തീരുമാനിച്ച

കാര്യവും ഏവർക്കും അറിയാവുന്നതാണ്. തീരദേശ ഹൈവേ

വരുന്നതോടുകൂടി കേരളത്തിലെ ബീച്ച് ടൂറിസം വലിയ മാറ്റങ്ങൾക്ക്

കാരണമാകും. തീരദേശ ഹൈവേ വരുന്നതോടുകൂടി ഒമ്പത് ജില്ലകളിലൂടെ

വേഗത്തിൽതന്നെ കാസർഗോഡുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് എത്തിച്ചേരാൻ കഴിയുന്ന നിലയുണ്ടാകും.

ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ: സർ, തീരദേശ ഹൈവേയിൽ പുതുതായി അവലംബിക്കുന്ന സൗകര്യങ്ങൾ ഉദാഹരണമായി സൈക്കിൾ ടാക്ക്, ബാറ്ററി ചാർജിംഗ്, റെസ്റ്റോറന്റ് എന്നിവയെ സംബന്ധിച്ച് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളുമുണ്ട്. എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളോടുകൂടിയ ഏറ്റവും നല്ല ഡിസൈനിലാണ് തീരദേശ ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണം മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഈ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ പ്രത്യേക സാഹചര്യങ്ങളെല്ലാം മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള നല്ല പാക്കേജാണ് നടപ്പാക്കുന്നത്. നല്ല ഡിസൈൻ റോഡായി, ഒരു ടൂറിസ്റ്റ് സ്റ്റേറ്റായി കേരളത്തെ മാറ്റിയെടുക്കാനുള്ള ലക്ഷ്യത്തിലേക്ക് പോകുന്നതിന് എറ്റവും ഫലപ്രദമായി മാറുന്ന കോസ്റ്റൽ ഹൈവേയായി ഇതിനെ മാറ്റി തീർക്കാനാകും. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും ഒരുക്കിക്കൊണ്ടുള്ള നല്ല ഡിസൈനോടുകൂടിയ തീരദേശ ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണമാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ഡോ. സുജിത് വിജയൻപിള്ള: സർ, നിർദ്ദിഷ്ട തീരദേശ ഹൈവേയുടെ

അലൈൻമെന്റിനെക്കുറിച്ച് പൊതുവെ വലിയ രീതിയിലുള്ള അക്ഷേപങ്ങളാണുള്ളത്. പ്രത്യേകിച്ച്, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ ചവറയിൽ ഒരു വശത്ത് കടലും മറുവശത്ത് ടി.എസ്. കനാലുമായിട്ടുപോകുന്ന സ്ഥലമുണ്ട്, അത് ഏറെക്കുറെ മൈനിംഗ് ചെയ്ത സർക്കാർ സ്ഥലമാണ്. ഈ തീരദേശ ഹൈവേ അതുവഴി പോകാതെ, പൂർണ്ണമായും മൂന്ന് പഞ്ചായത്തുകളെ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേയിലൂടെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. അതിനാൽ ടൂറിസത്തിന്റെ അനന്തമായ സാധ്യതകൾ നഷ്ടപ്പെടുത്തുകയാണ്. അതുകൂടാതെ അവിടുത്തെ പൊതുജനങ്ങളുമായോ ജനപ്രതിനിധികളുമായോ സംസാരിക്കാതെയാണ് തീരദേശ ഹൈവേയ്ക്കുള്ള അലൈൻമെന്റ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇങ്ങനെയുള്ള തർക്കങ്ങൾ പരിഹരിക്കാനായി മണ്ഡലാടിസ്ഥാനത്തിലോ ജില്ലാടിസ്ഥാനത്തിലോ അങ്ങയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ചർച്ച നടത്താൻ തയ്യാറാണോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ചിലയിടങ്ങളിൽ തീരദേശ

ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അലൈൻമെന്റ് വിഷയങ്ങളുണ്ടായതിന്റെ ഫലമായി ചില മാറ്റങ്ങൾ വന്നത് പദ്ധതി നീണ്ടുപോകാൻ

കാരണമായിട്ടുണ്ട്. തീരദേശ ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മറ്റുവിടയെങ്കിലും ഏന്തെങ്കിലും പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് ഇടപെടൽ നടത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം: സർ, തീരദേശ ഹൈവേയെന്ന് പറയുമ്പോൾ കടൽത്തീരം മാത്രമാണ് പലപ്പോഴും വലിയ പ്രധാന്യത്തോടുകൂടി പറയുന്നത്. പക്ഷെ, ചാലിയാർ പോലെയുള്ള മനോഹരമായ പുഴയുടെ തീരങ്ങൾ കെട്ടി സംരക്ഷിച്ച് ഹൈവേകളോ ചെറിയ പാതകളോ ഉണ്ടാക്കിയാൽ അത് ആളുകൾക്ക് വ്യായാമത്തിനും ടൂറിസത്തിനുമൊക്കെ ഉപകാരപ്രദമാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള തീരമാനമെടുക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇപ്പോൾ കടലിനോട് ചേർന്നുകിടക്കുന്ന കാസർകോഡ്, കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം, തൃശ്ശൂർ, എറണാകുളം, ആലപ്പുഴ, കൊല്ലം, തിരുവനന്തപുരം എന്നീ ജില്ലകൾ കണക്ട് ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് പാത കടന്നുപോകുന്നത്. അതിൽ കോണ്ടോട്ടി മണ്ഡലത്തിൽ കടൽ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഉൾപ്പെട്ടിട്ടില്ല. പൊതുവെ കടൽത്തീരത്തുള്ള ഈ ഒൻപത് ജില്ലകളിൽക്കൂടിയാണ് ഈ തീരദേശ ഹൈവേ പ്രത്യേക ഹൈവേയായി കണ്ടുപോകുന്നത്. അതോടൊപ്പം

ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച ചാലിയാറ്റം കേരളത്തിലെ വിവിധ നദികളുടെ തീരത്തോടുചേർന്നുള്ള റോഡുകളും വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ റോഡുകളാണ്. പഞ്ചായത്തുകളിൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളും അല്ലാത്ത റോഡുകളുമുണ്ട്. ഇതെല്ലാം ആലോചിച്ച് എന്തെല്ലാം ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കാവുന്ന കാര്യമാണ്.

ശ്രീ. പി. വി. ശ്രീനിജിൻ: സർ, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ മണ്ണൂർ-പോത്താശ്ശേരി റോഡിൽ 2018 മുതൽ വലിയ പ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇടപെടുകയും കിഫ്ബിയിൽനിന്നും 10.5 കോടി രൂപ ഇതിനായി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. നവംബർ മാസത്തിൽ ടെണ്ടർ കഴിഞ്ഞെങ്കിലും ചില സങ്കേതിക കാരണങ്ങൾ പറഞ്ഞ് കെ.ആർ.എഫ്.ബി.(Kerala Road Fund Board) നാളിതുവരെ എഗ്രിമെന്റ് സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തരമായി ഇടപെട്ട് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, അടിയന്തരമായി ഈ വിഷയത്തിൽ ഇടപെടുന്നതോടൊപ്പം ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുമേധാവിയിലുമായി

യോഗം വിളിച്ചപ്പേർത്ത് നിർമ്മാണപ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള ഇടപെടൽ നടത്തുന്നതാണ്.

എം.സി. റോഡ് വികസനം

- (*395) ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ:
- ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി:
- ശ്രീ. കെ. യു. ജനീഷ് കുമാർ:
- ശ്രീ. എം. എം. മണി: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ മുഖ്യ പ്രധാന പാതയായ എം.സി. റോഡ് നാലുവരിയാക്കാൻ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത റോഡുവികസന പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറായിട്ടുണ്ടോ; പദ്ധതിക്കായി എത്ര തുക വേണ്ടിവരുമെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നതെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

(ബി) എം.സി. റോഡിന് സമാന്തരമായി തിരുവനന്തപുരം-അങ്കമാലി ഗ്രീൻഫീൽഡ് പാതയ്ക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; ഈ പാതയുടെ അലൈൻമെന്റ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(സി) തിരുവനന്തപുരം-അങ്കമാലി ഗ്രീൻ ഫീൽഡ് പാത 'ഭാരത് മാല' പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്താൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

പൊതുമാതൃക-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ്

റിയ്യാസ്): സർ,

(എ) ഉണ്ട്, എം.സി റോഡ്, കൊല്ലം-ചെങ്കോട്ട റോഡ് എന്നിവ നാലുവരി പാതയായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് 05-11-2022-ലെ ജി.ഒ (ആർ.ടി) നം.1069/2022/പൊ.മ.വ പ്രകാരം 1,500 കോടി രൂപയ്ക്ക് തത്പത്തിൽ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതിയുടെ വിശദമായ പദ്ധതിരേഖ (ഡി.പി.ആർ) തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാരംഭനടപടികൾ പൊതുമാതൃക ഡിസൈൻ വിഭാഗം സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഡി.പി.ആർ പൂർത്തീകരിക്കാത്തതിനാൽ പദ്ധതിയുടെ അടങ്കൽ തുക കണക്കാക്കിയിട്ടില്ല.

(ബി) എം.സി റോഡിന് സമാന്തരമായി തിരുവനന്തപുരം മുതൽ അങ്കമാലി വരെയുള്ള ഗ്രീൻഫീൽഡ് പാതയുടെ വിശദമായ പദ്ധതിരേഖ (ഡി.പി.ആർ) ദേശീയപാത അതോറിറ്റി തയ്യാറാക്കിവരുന്നു. പാതയുടെ അലൈൻമെന്റ് അതോറിറ്റി അവലോകനം ചെയ്യുവരുന്നു.

(സി) കേരളസർക്കാർ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടില്ല.

ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ ചുമതലപ്പെടുത്തിയപ്രകാരം (ശ്രീ. എം. എസ്.

അരുൺ കുമാർ): സർ, നാടിന്റെ വികസനത്തിന് റോഡുകളുടെ വികസനം

അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. എം.സി. റോഡ് വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എം.സി. റോഡിൽ 10 കിലോമീറ്റർ കൂടുതലും ഓരോ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരങ്ങളുണ്ട്. ടി നഗരങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് അടിപ്പാതകളോ ഹൈ ഓവറുകളോ നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഒപ്പം നാഷണൽ ഹൈവെയെയും എം.സി. റോഡിനെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന കെ.പി റോഡ് പോലുള്ള നിരവധി അനുബന്ധ റോഡുകളുണ്ട്, അത്തരം റോഡുകളുടെ വികസനം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിലുണ്ടോയെന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, എം.സി. റോഡ് കേരളത്തിന്റെ ഒരു പ്രധാന പദ്ധതിയായി കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള നിലയിൽ തന്നെയാണ് സർക്കാർ ഇടപെടുന്നത്. അലൈൻമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റുകാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. എസ്. അരുൺ കുമാർ: സർ, ഗ്രീൻഫീൽഡ് പാത മലയോര ഹൈവേയുമായും മറ്റ് അനുബന്ധ പാതകളുമായും കണക്ടിവിറ്റി ഉറപ്പാക്കുന്നുണ്ടോ; ഇതിലൂടെ ടൂറിസം രംഗത്ത് അനന്തമായ സാധ്യതകൾ ഒരുക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഗ്രീൻഫീൽഡ് പാതയുടെ

വിശദമായ പദ്ധതിരേഖ (ഡി.പി.ആർ) ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റി തയ്യാറാക്കി വരുന്നുണ്ട്. പദ്ധതി അലൈൻമെന്റ് അതോറിറ്റി അവലോകനം ചെയ്തു വരികയാണ്. അക്കാര്യം പരിശോധിക്കാം. ടൂറിസത്തിന് വലിയ സാധ്യതയുണ്ട്. നേരത്തെ പറഞ്ഞ ബീച്ച് ടൂറിസം പോലെതന്നെ മലയോര ടൂറിസത്തിന് ഏറെ സാധ്യതയുള്ള ഒന്നാണ്. ഹൈക്കിംഗ് ഒരു പുതിയ ട്രെൻഡായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലത്ത് ഹൈക്കിംഗ് സെന്ററുകളെ ഗുഗിൾ മാപ്പിൽ ലിങ്ക് ചെയ്തുകൊണ്ട് വിദേശങ്ങളിലോ ഇന്ത്യയിലോ കേരളത്തിലോ ഉള്ള ആർക്കും പെട്ടെന്നുതന്നെ ഹൈക്കിംഗ് കേന്ദ്രങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കി കുന്നുകയറാൻ പറ്റുന്ന നില സ്വീകരിക്കാൻ ഇടപെടുന്നുണ്ട്. മെച്ചപ്പെട്ട റോഡുകൾ വരികയും ഹൈക്കിംഗ് കേന്ദ്രങ്ങളായി മാറുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ എല്ലാമേഖലകളും കേരളത്തിലെ ഓരോ ഇഞ്ച് സ്ഥലംപോലും ടൂറിസത്തിന് അനുയോജ്യമല്ലാത്തതല്ലെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. അത് ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയെന്നതാണ് സർക്കാരിന്റെ ലക്ഷ്യം.

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി: സർ, വളരെ ഗതാഗത തിരക്കുള്ള എം.സി.

റോഡ് നാലുവരി പാതയാക്കുന്ന നടപടികൾ നടക്കുകയാണ്. എന്നാൽ നിലവിൽ ഇതിന്റെ മേൽനോട്ടം കെ.എസ്.ഡി.പി.-ക്കാണ്. റോഡിന്റെ വശങ്ങൾ ദുരുപയോഗം ചെയ്യുന്ന തരത്തിൽ അനധികൃത പാർക്കിംഗും മറ്റും നടക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ ഓടകളുടെ സ്റ്റാമ്പുകൾക്കെ ഇളകിപ്പോകുന്ന അവസ്ഥയുമുണ്ട്. അത് കൃത്യമായി മെയിന്റൈൻ ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇക്കാര്യം പരിശോധിക്കാം,

പരിശോധിക്കുന്നതിനോടൊപ്പംതന്നെ കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ പൊതുവേ ഡിസൈൻ പോളിസി വർക്ക്ഷോപ്പ് നടത്തിയപ്പോൾ വ്യക്തമായൊരു കാര്യം എന്താണെന്നുവെച്ചാൽ പൊതുമാതൃകയ്ക്കുവെച്ചിട്ടുള്ള അധീനതയിലുള്ള ധാരാളം സ്ഥലങ്ങൾ, അത് റോഡിന്റെ വശങ്ങൾ മാത്രമല്ല പാലങ്ങളുടെ അടിയിലുള്ള സ്ഥലങ്ങളെക്കെ വെറുതെ കിടക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. പാലങ്ങളുടെ കാര്യമെടുത്താലും ഇതേ അവസ്ഥ തന്നെ കാണാൻ കഴിയും. ഇതൊക്കെ ഫലപ്രദമായി എങ്ങനെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താമെന്നത് ഡിസൈൻ പോളിസി വർക്ക്ഷോപ്പിന്റെ ഭാഗമായുള്ള കരട് നയമായി വരുമ്പോൾ തീർച്ചയായും

പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. ആ നിലയിൽതന്നെ പരിശോധിച്ച് പോകാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. യു. ജനീഷ് കുമാർ ചുമതലപ്പെടുത്തിയ പ്രകാരം (ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ): സർ, എം. സി. റോഡ് നാലുവരിയാക്കാൻ ഭരണാനുമതി നൽകിയ നടപടിയെ വളരെ സന്തോഷത്തോടുകൂടിയാണ് സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഏറ്റവും പ്രധാന റോഡുകളായ എം.സി. റോഡ് നാലുവരി പാതയാക്കുന്നതിനുള്ള ഡി.പി.ആർ. പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ലെന്നും ഡിസൈൻ വിഭാഗം അതിന്റെ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരികയാണെന്നുമാണ് അറിയാൻ സാധിച്ചത്. ഡിസൈൻ വിഭാഗത്തെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടത് കാലഘട്ടത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്. ആ ഡിസൈൻ വിഭാഗത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഡിസൈൻ വിഭാഗം ചില കാര്യങ്ങളിൽ കാലതാമസം വരുന്നുവെന്നത് പ്രശ്നം തന്നെയാണ്. അത് പരിഹരിക്കാൻ തുടർച്ചയായ ഇടപെടൽ നടത്തികൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ചില മാറ്റങ്ങൾ ഡിസൈൻ വിഭാഗത്തിൽ

കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷെ, അതുകൊണ്ടുമാത്രം പ്രശ്നങ്ങളാകെ തീർന്നുവെന്ന് പറയാൻ പറ്റില്ല. പ്രശ്നങ്ങളിൽ ചിലത് തുടരുന്നുണ്ട്, അത് പരിഹരിക്കാൻ തുടർച്ചയായ ഇടപെടൽ നടത്താനാണ് സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എം. എം. മണി: സർ, എം.സി. റോഡിന്റെ വികസനം തികച്ചും സ്വാഗതാർഹമാണ്. എന്നാൽ കൊട്ടാരക്കര-വെഞ്ഞാറമൂട് പോലുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ വലിയ തിരക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്നതിനാൽ രോഗികളുമായി വരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് തടസ്സമുണ്ടാകുന്ന സ്ഥിതി നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ എന്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഈ വിഷയം പരിശോധിക്കാം. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാർ ജംഷൻ ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് പദ്ധതി നടപ്പാക്കിവരുന്നുണ്ട്. പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ പ്രഖ്യാപിത ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾകൂടി പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്.

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

Uncorrected/Not for Publication
14.03.2023
75

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)