

മി. സ്റ്റീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ..... ചോദ്യം നമ്പർ *241

ഓഖി ദുരന്തത്തിൽപ്പെട്ടവരുടെ പുനരധിവാസം

1(*241) ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ:

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ:

ശ്രീ. വി. ജോയി:

ശ്രീ. കെ. വി. അബൂൾ ഖാദർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും
വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ഓഖി ദുരന്തത്തിൽപ്പെട്ടവരുടെയും കുടുംബാംഗങ്ങളുടെയും
സംരക്ഷണത്തിനും പുനരധിവാസത്തിനുമായി സർക്കാർ നടപ്പാക്കിയ
കാര്യങ്ങൾ വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) വീടും ഉപജീവനോപാധികളും നഷ്ടപ്പെട്ടവർക്കായി നൽകിയ
സഹായങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്; തീരപ്രദേശത്തെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ
വിപുലീകരിക്കുന്നതിനും തീരസുരക്ഷയ്ക്കുമായി നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ
എന്തെല്ലാമാണ്;

(സി) ഓഖിയുടെയും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനംകൊണ്ട്

ആവർത്തിച്ചുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളുടെയും പശ്ചാത്തലത്തിൽ കടൽ
മത്സ്യബന്ധനം സുരക്ഷിതമാക്കുന്നതിന് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള
സജ്ജീകരണങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്; മറൈൻ ആംബുലൻസ്
പ്രവർത്തനസജ്ജമായിട്ടുണ്ടോയെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും
വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ): സർ,

(എ) 2017 നവംബർ 29, 30 തീയതികളിൽ വീശിയടിച്ച ഓഖി
ചുഴലിക്കാറ്റിനെത്തുടർന്ന് സംസ്ഥാനത്ത് 52 മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ
മരിക്കുകയും 91 മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ കാണാതാകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.
ഇതിനുപുറമെ പാർപ്പിട സൗകര്യങ്ങളും മത്സ്യബന്ധനോപകരണങ്ങളും
മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് നഷ്ടമാകുകയും ഇവരെ
പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്നതിനായി മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസ നിധിയിൽ
(ഓഖി ഫണ്ടിൽ) നിന്നുള്ള തുക വിനിയോഗിച്ച് വിവിധ പദ്ധതികൾ
നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. പ്രസ്തുത പദ്ധതികളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ അനുബന്ധം 1
ആയി ചേർക്കുന്നു.+

+ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

(ബി) വീടും ഉപജീവനോപാധികളും നഷ്ടപ്പെട്ടവർക്കായി നൽകിയ സഹായങ്ങൾ, തീരപ്രദേശത്തെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വിപുലീകരിക്കുന്നതിനും തീരസുരക്ഷയ്ക്കുമായി നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്നിവ അനുബന്ധം 2 ആയി ചേർക്കുന്നു.+

(സി) മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകുന്ന പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് 40000 ലൈഫ് ജാക്കറ്റുകൾ സൗജന്യമായി വിതരണം ചെയ്യുകയുണ്ടായി. കടലിൽ പോകുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കായി 1132 ലൈഫ് ബോയുകൾ വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കാലാവസ്ഥാ മുന്നറിയിപ്പുകൾ 1500 കിലോമീറ്റർ വരെ ദൂരത്തിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് യഥാസമയം എത്തിക്കുന്നതിന് ഐ.എസ്.ആർ.ഒ.-യുടെ സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ള 'നാവിക്' ഉപകരണങ്ങൾ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആഴക്കടൽ മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്ന മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങൾക്ക് 1000 സാറ്റലൈറ്റ് ഫോണുകൾ വിതരണം ചെയ്യുന്ന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. പരമ്പരാഗത മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങൾക്ക് DAT, GPS, VHF, മറൈൻ റേഡിയോ, എക്കോ

+ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

സൗണ്ടർ എന്നിവയും മെക്കനൈസ്ഡ് ബോട്ടുകൾക്ക് HRP, VMS എന്നിവയും സബ്സിഡിയോടെ നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് അപകടമുന്നറിയിപ്പുകളും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനങ്ങളെക്കുറിച്ചും വിവരം നൽകുന്നതിനായി 145778 മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മൊബൈൽ നമ്പറുകൾ ഇൻകോയിസിന് കൈമാറിയിട്ടുണ്ട്. ഇൻകോയിസ് ടി നമ്പരുകളിലേയ്ക്ക് വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നുണ്ട്. 2018-19 മുതൽ മത്സ്യബന്ധന യാനങ്ങൾക്ക് ഇൻഷുറൻസ് പരിരക്ഷ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന പദ്ധതി യുണൈറ്റഡ് ഇന്ത്യാ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുമായി ചേർന്ന് നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു.

അതിവേഗം രക്ഷാപ്രവർത്തനവും പ്രാഥമിക ചികിത്സയും ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി മൂന്ന് മരൈൻ ആംബുലൻസുകൾ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കൊച്ചിൻ ഷിപ്പ്യാർഡിൽ നിർമ്മാണം പുരോഗമിക്കുകയാണ്. ഇതിൽ ഒരേണ്ണം 2020 മാർച്ച് 9-ന് നീറ്റിലിറക്കിക്കഴിഞ്ഞു. 2020 മാർച്ച് 31-നകം ഒരു മരൈൻ ആംബുലൻസ് പ്രവർത്തനസജ്ജമാകും. ബാക്കി ഏപ്രിൽ മാസത്തിലും നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കും.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ: സർ, വറുതിയുടെ നാളുകൾ പിന്തള്ളി സമൃദ്ധിയിലേയ്ക്ക്

നമ്മുടെ തീരപ്രദേശത്തെ കൊണ്ടുപോകാനും കടലിന്റെ മക്കളുടെ കണ്ണീരൊപ്പി അവരോടൊപ്പം നിൽക്കാനും കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റിന് കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ആ മേഖലയിൽ ഇടപെട്ട കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഉപധനാഭ്യർത്ഥന ചർച്ചയിൽ വളരെ വിശദമായിത്തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത് നമ്മളെല്ലാവരും കേട്ടതാണ്. സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി ലോകമെങ്ങും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. പ്രതിസന്ധി കാലഘട്ടത്തിലും തീരപ്രദേശത്തിന്റെ മക്കളോട് മുണ്ട് മുറുകിയടുക്കാൻ പറയുകയോ അവരുടെ വികസനപ്രവർത്തനങ്ങൾക്കൊന്നും യാതൊരു തരത്തിലുള്ള തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളോ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് വന്നിട്ടില്ല. എന്നാൽ, കല്ലുകെട്ടൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് മേഖലയിൽ തീരദേശ സംരക്ഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് പ്രത്യേകമായി എന്തെങ്കിലും സഹായങ്ങൾ കിട്ടുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, തീരദേശ സംരക്ഷണമെന്ന പേരിൽ

കേന്ദ്രത്തിന്റെ പദ്ധതിയില്ല. എന്നാൽ നേരത്തെ ഹാർബറുകൾക്കായി പദ്ധതിയുണ്ടായിരുന്നു. വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് ഈ പദ്ധതി തുടങ്ങുമ്പോൾ എൺപത് ശതമാനം കേന്ദ്ര സർക്കാരും ഇരുപത് ശതമാനം തുക സംസ്ഥാന സർക്കാരുമായിരുന്നു വഹിച്ചിരുന്നത്. പിന്നീടതിന്റെ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന അനുപാതം 60:40-ലേയ്ക്കും 50:50-ലേയ്ക്കും 40:60-ലേയ്ക്കും മാറി. പുതിയ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അത്തരം സബ്സിഡിയോടുകൂടിയുള്ള/കേന്ദ്ര പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടിയുള്ള ഹാർബർ വികസനം അവസാനിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ അവർ നമ്മളെ അറിയിച്ചിരിക്കുന്നത് എഫ്.ഐ.ഡി.-യിൽനിന്ന് നമുക്ക് വായ്പയെടുക്കാമെന്നാണ്. 'എത്ര ഹാർബറുകൾക്കുവേണമെങ്കിലും നിങ്ങൾ വായ്പയെടുത്തുകൊള്ളൂ, പലിശ സബ്സിഡി ഞങ്ങൾ തരും' എന്ന പുതിയ പദ്ധതിയിലേയ്ക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാർ മാറുകയാണ്. ഹാർബർ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽനിന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പിന്മാറ്റം ഒരു സ്ഥിതിയാണിപ്പോൾ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ: സർ, ഏറെ പ്രശംസനീയമായ പദ്ധതിയാണ്

'ശുചിത്വ സാഗരം'. കടലിന്റെ അടിത്തട്ടിൽ ടൺ കണക്കിന് മാലിന്യം അടിഞ്ഞ് മത്സ്യപ്രജനനം കുറയുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്, ഫിഷറീസ് വകുപ്പുകളുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ബോട്ടുടമകളും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുമെല്ലാം ചേർന്ന് ടൺ കണക്കിന് മാലിന്യങ്ങൾ കരയിലെത്തിച്ചു. അത് ലോകശ്രദ്ധ ആകർഷിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എല്ലായിടങ്ങളിലും കടലിൽ പോകുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ധാരാളം പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾ കരയിലെത്തിക്കുന്നുണ്ടെന്നാണ് ഇപ്പോൾ അറിയുന്നത്. തോട്ടപ്പള്ളി ഹാർബർ അടക്കമുള്ളിടത്ത് ഇക്കാര്യം നമ്മൾ അറിഞ്ഞതാണ്. അങ്ങനെ കരയിലെത്തിക്കുന്ന ഈ മാലിന്യങ്ങൾ, നീണ്ടകര ഹാർബറിൽ ചെയ്തതുപോലെ, ഒറ്റത്തവണയായി സംസ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള ഇടപെടൽ എല്ലായിടത്തേയ്ക്കും വ്യാപിപ്പിക്കുമോ? ഇത് ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായിട്ടുള്ളതും അഭിനന്ദനാർഹവുമായ ഒരു പദ്ധതിയാണ്. ഈ ജനുവരി മാസം ഒന്നാം തീയതി മുതൽ കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് ഒറ്റത്തവണ പ്ലാസ്റ്റിക് നിരോധിച്ചതുകൊണ്ട് പഴയതുപോലുള്ള മാലിന്യം ഇനി വരില്ല. നിലവിലുള്ള മാലിന്യം സംസ്കരിക്കുന്നതിന് നീണ്ടകര മോഡൽ എല്ലായിടത്തേയ്ക്കും വ്യാപിപ്പിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, അതിന് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്.

യു.എൻ.ഒ.-യും വേൾഡ് ഇക്കനോമിക് ഫോറവും അടക്കം അഭിനന്ദനം അറിയിച്ച ഒരു പദ്ധതിയാണ് നീണ്ടകരയിൽ ആരംഭിച്ച 'ശുചിത്വ സാഗരം' പദ്ധതി. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെയും ബോട്ടുടമകളുടെയും സഹകരണത്തോടുകൂടി കടലിൽനിന്ന് ശേഖരിക്കുന്ന പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യം കരയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരുന്നതിന് ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും വിവിധ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഏജൻസികളും സംയുക്തമായി ഏറ്റെടുത്ത ഒരു പദ്ധതിയാണിത്. ആ പദ്ധതിയിലൂടെ ഇപ്പോൾ നീണ്ടകര ഹാർബറിൽനിന്നുമാത്രം 52,000 ടൺ പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യം സംഭരിക്കുകയും അത് ക്ലീൻ ചെയ്ത്, ഷ്രേഡ് ചെയ്ത് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഉപയോഗിച്ചുതുടങ്ങുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതേ മോഡൽ കൊച്ചി, ബേപ്പൂർ ഹാർബറുകളിൽക്കൂടി ഉടൻ വിന്യസിക്കണമെന്ന് ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ക്രമേണ മറ്റ് ഹാർബറുകളിലേയ്ക്കും ഇത് പരീക്ഷിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, ഹൈദരാബാദ് ആസ്ഥാനമാക്കി

പ്രവർത്തിക്കുന്ന കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടായ നാഷണൽ റൂറൽ

ഡെവലപ്മെന്റ് ബോർഡ് തീരപ്രദേശത്തെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തുന്നതിന് സംസ്ഥാന പ്ലാനിംഗ് ബോർഡ് നേരത്തെ നിശ്ചയിച്ചിരുന്നു. അങ്ങനെ പരിശോധന നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള പ്രോജക്ടുകൾ തയ്യാറാക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് മുൻകയ്യെടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ആ പദ്ധതികൾ എവിടെവരെയായി? കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് പ്ലാൻ നടപ്പിൽ വന്നെങ്കിൽ മാത്രമേ തീരപ്രദേശത്തെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് CRZ-ൽനിന്ന് exemption കിട്ടുകയുള്ളൂ. മാർച്ച് 31-ന് കാലാവധി കഴിയുന്നതിനുമുമ്പ് തന്നെ കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് പ്ലാൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സബ്മിറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ ചെലുത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, കഴിഞ്ഞ തവണ അതിന്റെ വിശദാംശം പറഞ്ഞിരുന്നു. കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നത് എൻവയോൺമെന്റ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ അതിന് മുൻകയ്യെടുത്ത് നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ 2011-ൽ കൊണ്ടുവന്ന CRZ നിയന്ത്രണത്തിന് അനുസൃതമായി കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ്

പ്ലാൻ തയ്യാറാണ്ടാക്കേണ്ടത് സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റാണ്. കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷവും അത് തയ്യാറാക്കാതിരുന്നതുകൊണ്ടാണ് നമ്മൾ ഇത്രയും വലിയ സമ്മർദ്ദത്തിലായത്. ഇപ്പോൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് അതിന്റെ എല്ലാ നടപടികളും ഏകദേശം പൂർത്തീകരിക്കുകയാണെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അടുത്ത ദിവസങ്ങളിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു റിവ്യൂ നടത്തിയിരുന്നു. പെട്ടെന്നുതന്നെ കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് പ്ലാൻ നൽകാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, ഓഖി ദുരന്തത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിലും മഹാപ്രളയത്തിൽനിന്ന് നാട്ടുകാരെ രക്ഷിച്ച കേരളത്തിന്റെ സ്വന്തം സൈന്യമെന്ന നിലയിലും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയും സാമൂഹ്യ സുരക്ഷയും ഉറപ്പുവരുത്താൻ സർക്കാർ ചെയ്ത കാര്യങ്ങൾ അക്കമിട്ട് നിരത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഏതാണ്ട് 4,490 കോടി രൂപയാണ് ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ച് വിവിധ പദ്ധതികൾക്ക് നൽകിയത്. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ ജീവനോപാധികളിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനമാണ് യാനങ്ങൾ. കടൽക്ഷോഭംമൂലവും യന്ത്രത്തകരാർമൂലവും യാനങ്ങൾ കടലിലേയ്ക്ക്

താഴ്ന്നപോയാൽ അതിൽനിന്ന് രക്ഷപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് വരാനുള്ള ഒരു മാർഗ്ഗവും ഇന്ന് നമ്മുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് വരുന്നില്ല. വർക്കലയിൽ കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഒരു കോടി രൂപയുടെ ബോട്ട് വെള്ളത്തിൽ താഴ്ന്നപ്പോയി. അദാനി ഗ്രൂപ്പിനെ അടക്കം കൊണ്ടുവന്ന് നമ്മൾ സഹായത്തിന് അഭ്യർത്ഥിച്ചു. അവർ വന്നുനോക്കിയിട്ടും രക്ഷപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ല. ആധുനിക സാങ്കേതിക വൈദഗ്ദ്ധ്യമുള്ള ക്രെയ്ൻ സംവിധാനമടക്കമുള്ള ഒരു സംവിധാനം അടിയന്തരമായി കൊണ്ടുവന്നാലേ മതിയാകൂ. അതിനുവേണ്ടുന്ന നടപടികളെന്തെങ്കിലും സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ആഴക്കടലിലേയ്ക്ക് മുങ്ങിപ്പോകുന്ന കപ്പലുകൾ പൊക്കിയെടുക്കുന്നതിനുള്ള ക്രെയ്ൻ സംവിധാനം നമുക്കില്ല. ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിനും അത്തരം സംവിധാനമില്ല. മുങ്ങിപ്പോയ കപ്പലുകളെ പൊക്കിയെടുക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുന്നില്ല. അത്തരം സിസ്റ്റമിന് നിലവിലില്ല. അത് വളരെ ഗൗരവപരമായ ഒരു പ്രശ്നമാണ്. ആഴക്കടലിലേയ്ക്ക് മുങ്ങിപ്പോകുന്ന വള്ളങ്ങൾക്ക് പകരമായിട്ടുള്ള സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുകയല്ലാതെ അത് പൊക്കിയെടുക്കുകയെന്നത് ഇന്നത്തെ കാലത്ത് അസാധ്യമാണ്.

അതുകൊണ്ട് അതിനെക്കുറിച്ച് നമുക്കുറപ്പ് നൽകാൻ കഴിയില്ല.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒട്ടേറെ ശ്രദ്ധേയമായ പദ്ധതികൾ ഈ സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത് 'പുനർഗേഹം' എന്ന പദ്ധതിയാണ്. അൻപത് മീറ്ററിനുള്ളിൽ താമസിക്കുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു പദ്ധതിയാണ് 'പുനർഗേഹം'. സംസ്ഥാനത്തെ എത്ര വീടുകൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തു; ഇക്കാര്യത്തിൽ എത്ര രീതിയിലുള്ള നടപടികൾ മുന്നോട്ടുപോയി എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, സമുദ്രതീരത്തിന് അൻപത് മീറ്ററിനകത്ത് താമസിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളാണ് കടൽക്ഷോഭത്തിൽപ്പെട്ട് ദുരിതത്തിനിരയാകുന്നത്. അത് മനസ്സിലാക്കിയ ഗവൺമെന്റ് എന്നെന്നേക്കുമായി ഒരു ശാശ്വത പരിഹാരമെന്ന മട്ടിലും ഓഖിയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിലുമാണ് 'പുനർഗേഹം' എന്ന പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുള്ളത്. 18,685 വീടുകളാണ് തീരദേശത്ത് തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ അൻപത് മീറ്ററിനകത്തുള്ളത്. അവരെയാകെ പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള

പദ്ധതിക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചു. വരുന്ന മൂന്ന് വർഷംകൊണ്ടാണ് അത് സാധ്യമാകുന്നത്. 2022 വരെ നീണ്ടുനിൽക്കുന്ന 2,450 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുന്ന പദ്ധതിക്ക് ഈ വർഷം തുടക്കം കുറിച്ചു. അതിൽ 1,398 കോടി രൂപ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസ നിധിയിൽനിന്നാണ്. കേരളത്തെ സംരക്ഷിച്ചു, കേരളത്തിന്റെ സൈനികരായ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കുള്ള പ്രതിബദ്ധതയാണത്. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസ നിധിയിൽനിന്നുള്ള ഈ പദ്ധതിക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ശംഖുമുഖത്ത് അത് ഇനാഗുറേറ്റ് ചെയ്തു. 323 തൊഴിലാളികൾക്ക് ഈ പദ്ധതിയിൽ ഭൂമി വാങ്ങുന്നതിന് തുടക്കം കുറിച്ചു. എല്ലാ തീരദേശ എം.എൽ.എ.-മാരോടും എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത് അവരുടെകൂടി സഹായം വേണമെന്നാണ്. ഭൂമി കണ്ടെത്താനും ഇവരെ പുനരധിവസിപ്പിക്കാനും ഭൂമി കണ്ടെത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഒരു വീടിന് പത്ത് ലക്ഷം രൂപ വച്ച് കൊടുക്കാനും ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് സന്നദ്ധമാണ്. ഒരുമിച്ച് ഒരു വലിയ ശ്രമം നടത്തിയാൽ 18,685 വീടുകാരെയും സമയബന്ധിതമായി പുനരധിവസിപ്പിക്കാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, ഓഖി ദുരന്തത്തിൽ 143 പേരാണ്

മരണപ്പെട്ടത്. അവരുടെ കുടുംബാംഗങ്ങൾക്ക് ജോലി വാഗ്ദാനം ചെയ്തിരുന്നു.

പക്ഷേ, അതിൽ പത്താം ക്ലാസ്സ് തോറ്റവരായിട്ടുള്ള 42 പേർക്ക് മാത്രമാണ്

നെറ്റ് ഫാക്ടറിയിൽ 10,000/- രൂപ ശമ്പളത്തിൽ ജോലി നൽകിയിട്ടുള്ളത്.

അവർക്ക് യാത്രാചെലവ് തന്നെ ഏകദേശം 6,000/- രൂപയോളം വരുന്നുണ്ട്.

ബാക്കിയുള്ളവർക്കാർക്കും ജോലി കൊടുത്തിട്ടില്ല. എസ്.എസ്.എൽ.സി.

പാസ്സായിട്ടുള്ള ഒരാൾക്കുപോലും ജോലി കൊടുത്തിട്ടില്ല. 2017-ൽ ഓഖി

ദുരന്തമുണ്ടായപ്പോൾ ചെയ്ത വാഗ്ദാനം ഇന്നുവരെ പാലിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല.

അതുപോലെതന്നെ 2018 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച

2000 കോടി രൂപയുടെ ഓഖി പാക്കേജ് എന്ന് നടപ്പിലാക്കിത്തുടങ്ങും;

എസ്.എസ്.എൽ.സി. പാസ്സായ ഒരാൾക്കെങ്കിലും ഇതുവരെ ജോലി

നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; എപ്പോൾ അവർക്ക് ജോലി നൽകാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന്

വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, ഓഖി ദുരന്തത്തിൽ മരണപ്പെട്ട 143

കുടുംബങ്ങളുടെ എല്ലാ സ്ഥിതിവിവര കണക്കുകളും ഗവൺമെന്റ് എടുത്തിട്ടുണ്ട്.

അതിൽ പ്രായമായവരെ അത്തരത്തിലാണ് നമ്മൾ പരിഗണിക്കുന്നത്. 40 വയസ്സിൽ താഴെയുള്ള പത്താംതരം പാസ്സാക്കാത്ത 42 പേർക്കാണ് താൽക്കാലികമായി മത്സ്യഫെഡിൽ ജോലി നൽകിയിട്ടുള്ളത്. നാല്പത് വയസ്സിൽ താഴെ പത്താം തരത്തിനു മുകളിലുള്ള 12 പേരാണുള്ളത്. ആ 12 പേർക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് റിവ്യൂ നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആരോഗ്യ വകുപ്പിൽ ജോലി കൊടുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. എത്രയും പെട്ടെന്ന് അതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കും. നാലായിരത്തി ചില്ലാനം കോടി രൂപയുടെ പാക്കേജാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. അതിൽ കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിലാദ്യമായിട്ടാണ് ഇത്രയും ബൃഹത്തായ തീരസംരക്ഷണവും തീരസുരക്ഷയും അടങ്ങുന്ന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. അത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടാകുമെന്നാണ് ഞാൻ കരുതുന്നത്, ഇല്ലെങ്കിൽ അത് നിർഭാഗ്യകരമെന്നേ എനിക്ക് പറയാനുള്ളൂ.

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത് കോയ: സർ, പുനർഗേഹം പദ്ധതിയിൽ എന്റെ

മണ്ഡലത്തിലെ നിരവധി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ മാറി താമസിക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, അവർക്ക് കൊടുക്കാമെന്നു പറയുന്ന 6 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് മൂന്ന് സെന്റ് ഭൂമി ലഭ്യമാക്കാൻ ഒരു സാധ്യതയുമില്ല. ഗവൺമെന്റ് ഭൂമി ആ ഭാഗത്ത് ലഭ്യവുമല്ല. അവർക്ക് നിലവിൽ താമസിക്കുന്ന തൊഴിൽ മേഖല വിട്ട് ദൂരെ പോകാൻ പ്രയാസമുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അവർക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് വീട് വെച്ച് കൊടുക്കാനുള്ള നടപടി സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട് ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, മൂന്ന് സെന്റ് തന്നെ വേണമെന്നില്ല, രണ്ട് സെന്റ് ഭൂമിയായാലും വീട് വയ്ക്കാൻ കഴിയും. ഒരുപാട് സ്ഥലങ്ങളിൽ അത് ലഭ്യമാണ്. തീരദേശത്തുനിന്നും ഒരു കിലോമീറ്ററിനുള്ളിൽ തന്നെയാണ് അവർ താമസിക്കേണ്ടത്. കഴിയുന്നത്ര സർക്കാർ ഭൂമി ലഭ്യമാകുന്നിടത്ത് അങ്ങനെ ചെയ്യാം. കുറേ സ്ഥലങ്ങളിൽ അത് കണ്ടെത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അല്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ രണ്ട് സെന്റുകിലും മിനിമം വാങ്ങാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ഇടപെടലാണ് നടത്തുന്നത്. ചില സന്നദ്ധ സംഘടനകൾ സഹായിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ

നേരത്തെതന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-മാരുടെ സഹായം അഭ്യർത്ഥിച്ചത്. ഗവൺമെന്റിന് 10 ലക്ഷം രൂപയിൽ കൂടുതൽ യൂണിറ്റ് കോസ്റ്റ് ഒരു തൊഴിലാളിക്ക് കൊടുക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇതുതന്നെ 2450 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ് വരുന്നത്. അത്രയുംതന്നെ കണ്ടെത്തുകയെന്നത് ശ്രമകരമായ ജോലിയാണ്. അതിന്റെ അപ്പുറത്തേക്ക് പോകുകയെന്നത് ഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അസാധ്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാവരുടെയും സഹകരണമാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ വേണ്ടത്. ഒരുമിച്ച് നിന്നാൽ ഇത് കണ്ടെത്താൻ കഴിയുകതന്നെ ചെയ്യുമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ: സർ, ദശാബ്ദങ്ങളായി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ ഉപജീവനമാർഗ്ഗമാണ് ചീനവലകൾ. ഇത് നീക്കം ചെയ്യുന്നത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അവ പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ എടുത്തിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, നിയമവിരുദ്ധമായി ഒരുപാട് സ്ഥലങ്ങളിൽ ചീനവലകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട

ഹൈക്കോടതിയിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു കേസ് വരികയും അതിന്റെ ഭാഗമായി ഇവ അതിവേഗം നീക്കം ചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് ഉത്തരവ് വരികയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനെത്തുടർന്ന് വിവിധ ജില്ലകളിൽനിന്നുള്ള ട്രേഡ് യൂണിയനുകളും, ജനപ്രതിനിധികളും ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവ് അതേപോലെ നടപ്പിലാക്കരുതെന്ന അവരുടെ ആവശ്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽക്കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, ഇത് നീക്കം ചെയ്തേ മതിയാകൂ. പല സംഘടനകളും അഞ്ചും പത്തും ചീനവലകൾ വച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ നിയമവിരുദ്ധമായ ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ കായലുകളിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. അവയൊക്കെ നിയമ-നിയന്ത്രണ വിധേയമാക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ചർച്ച തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. കോടതി വിധി ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ട് പോകാൻ സാധിക്കില്ല. കഴിയുന്നത്ര സമന്വയമുണ്ടാക്കി ഒന്നോ രണ്ടോ ചീനവലയ്ക്കപ്പറം ഒരാൾക്കും കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത തരത്തിലേയ്ക്ക് ഒരു തീരുമാനം എടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. അങ്ങനെ ന്യായമായ തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള ചർച്ചയിലേയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് കടന്നിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്: സർ, ഓഖി ദുരന്ത കാലത്തും

അതിനുമുമ്പുണ്ടായ സുനാമി ദുരന്ത കാലത്തും വലിയ നാശനഷ്ടമുണ്ടായ പ്രദേശമാണ് ചെല്ലാനം മുതൽ മൂന്നമ്പം വരെയുള്ള തീരപ്രദേശം. ഇത്തരം നാശനഷ്ടങ്ങളിൽ വലിയ തോതിൽ തീരം നഷ്ടമാകുന്നത് തടയാൻവേണ്ടിയുള്ള പഠനങ്ങളും നിർദ്ദേശങ്ങളും ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. അത് എത്ര വേഗത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയാമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, തീര സംരക്ഷണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേരള സർക്കാർ ഓഫീ പാക്കേജിൽതന്നെ 58 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ 'ഓഫ് ഷോർ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ' എന്ന പേരിൽ ജിയോട്യൂബ് വെച്ചിട്ടുള്ള ഒരു പുതിയ പദ്ധതി എൻ.ഐ.ഒ.റ്റി.(National Institute of Ocean Technology)-യുടെ സാങ്കേതിക സഹായത്തോടുകൂടി കേരളത്തിലെ പുത്തൂരിൽ ആവിഷ്കരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഇന്നലെ അതിന്റെ റിവ്യൂ നടത്തിയിരുന്നു. ഇപ്പോൾ പൈലറ്റായി ചെയ്തത് 700 മീറ്ററാണ്. പുത്തൂർ മുതൽ ശംഖുമുഖം വരെയുള്ള 7 കിലോമീറ്റർ തീരം സംരക്ഷിക്കാൻ ജിയോട്യൂബ് വെച്ചുള്ള ഓഫ് ഷോർ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ പ്രയോഗത്തിൽ വരുത്തണമെന്നാണ് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഡിമാന്റ് ഡേയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് പ്രസ്തുത

പദ്ധതി പറയുന്നതല്ലാതെ എന്ന് നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് ചോദിച്ചിരുന്നു. ഇന്നലെ അതിന്റെ ടെണ്ടർ ഓപ്പൺ ചെയ്തു. ഒരു കരാറുകാരനെ കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ഇന്നലെ എൻ.ഐ.ഒ.റ്റി.-യുടെ ഡയറക്ടർ കേരളത്തിൽ എത്തുകയും ഞങ്ങളുമായി ചർച്ച നടത്തിയതിന്റെ ഫലമായി ഏപ്രിൽ ആദ്യവാരം നിർമ്മാണം തുടങ്ങാനാണ് ആലോചിക്കുന്നത്. പൈലറ്റ് പ്രോജക്ടായ 700 മീറ്റർ മൂന്ന് മാസംകൊണ്ട് ചെയ്ത് തീർക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് തോന്നുന്നത്. ചെന്നൈയിൽ കടലൂരിലാണ് ഈ പദ്ധതി മുമ്പ് പ്രയോഗിച്ചിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ആദ്യമായി തീരസംരക്ഷണമെന്നത് പാറയ്ക്ക് പകരം ജിയോട്യൂബ് വെച്ചിട്ടുള്ള ഓഫ് ഷോർ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ പദ്ധതിക്ക് തുടക്കം കുറിക്കുകയാണ്. അത് വിജയകരമായാൽ വലിയൊരു മാറ്റത്തിന് സാക്ഷ്യംവഹിക്കാൻ കഴിയും. കേരളത്തിന്റെ മലയായ മലകളെല്ലാം ഇടിക്കുകയെന്നതിൽനിന്നും മാറി ജിയോട്യൂബ് വെച്ച് തീര സംരക്ഷിക്കുകയെന്ന അടിസ്ഥാനപരമായ മാറ്റത്തിന് തുടക്കം കുറിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, സമുദ്രം മാലിന്യമുക്തമാക്കുന്നതിന് സഹായകരമായ രീതിയിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾ ശേഖരിച്ച് കൊണ്ടുവന്ന് സംസ്കരിക്കാനുള്ള സംവിധാനം

ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. എന്നാൽ ആ സംസ്കരണ കേന്ദ്രത്തിലേയ്ക്ക് ഇവ എത്തിക്കുവാനുള്ള സംവിധാനം വേണ്ടത്ര പ്രാവർത്തികമായിട്ടില്ല. അതിന്റെ ഫലമായി എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ കായംകുളം ഹാർബറിൽ വലിയ തോതിലുള്ള മാലിന്യങ്ങൾ കെട്ടിക്കിടക്കുന്ന അവസ്ഥയുണ്ട്. തുടക്കത്തിൽ പഞ്ചായത്ത് മുൻകയ്യെടുത്ത് അതിനാവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. പക്ഷേ, പഞ്ചായത്തിന്റെ ഫണ്ട് തീർന്നതോടുകൂടി ഈ സാധനങ്ങൾ അവിടെ കെട്ടിക്കിടക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളുടെ ഏകോപനമുണ്ടാക്കി കടലിൽനിന്നും കരയിലെത്തിക്കുന്ന മാലിന്യങ്ങൾ എന്റെ മണ്ഡലത്തിന്റെ അടുത്തുള്ള പ്ലാന്റായ നീണ്ടകരയിൽ എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, മാലിന്യങ്ങൾ കായംകുളം ഹാർബറിൽ കെട്ടിക്കിടക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ഒരു വിവരവും എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഇതിന് വളരെ കൃത്യമായ ഒരു പദ്ധതി നമുക്കുണ്ട്. എന്നുമാത്രമല്ല, കടലിൽനിന്നും കൊണ്ടുവരുന്ന മാലിന്യങ്ങൾ അപ്പോൾ തന്നെ

ശേഖരിക്കാൻ SAF (Society for Assistance to Fisherwomen)-ൽ പത്തിരൂപത്തഞ്ച് പേർക്ക് പരിശീലനം നൽകിയാണ് ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. അവർ അത് ശേഖരിച്ച് കൊണ്ടുവരുന്ന സമയത്തുതന്നെ വൃത്തിയാക്കി ഷ്രെഡ്ഡിംഗ് യൂണിറ്റിൽ ഏൽപ്പിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുമാത്രം പോരാത്തതുകൊണ്ട് കോസ്റ്റൽ പഞ്ചായത്തുകളിലെയും പ്ലാസ്റ്റിക് ഞങ്ങൾ ശേഖരിച്ചിരുന്നു. അങ്ങനെ ആലപ്പാട് പഞ്ചായത്തിന്റെ പ്ലാസ്റ്റിക് വളരെ കൃത്യമായി കൊണ്ടുവരാൻ സംവിധാനമുണ്ട്. മാലിന്യങ്ങൾ ഹാർബറിൽ കെട്ടിക്കിടക്കുന്നത് എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽവന്നിട്ടില്ല. അത് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളി മേഖലയിൽ ശക്തമായ ഇടപെടലാണ് സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. എന്റെ ചോദ്യം, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്ഥാപനമായ ഇന്ത്യൻ നാഷണൽ സെന്റർ ഫോർ ഓഷൻ ഇൻഫർമേഷൻ സർവീസസി (INCOIS)-ന്റെ നിലവാരത്തിൽ കേരള യൂണിവേഴ്സിറ്റി ഓഫ് ഫിഷറീസ് ആൻഡ് ഓഷൻ സ്റ്റഡീസ് (KUFOS)-നെ ഉയർത്താൻ നമുക്ക് സാധിക്കുമോ? അതുപോലെതന്നെ ഹാർബർ മോണിറ്ററിംഗ് കമ്മിറ്റി പ്രവർത്തനത്തിൽ വരുമെന്ന് കുറേ നാളുകളായി

പറയുന്നു; ഇതുവരെയും നിലവിൽ വന്നിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് പല ഹാർബറുകളും പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഹാർബർ മോണിറ്ററിംഗ് കമ്മിറ്റി എപ്പോൾ നിലവിൽ വരുമെന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, ഇൻകോയിസിന്റെ

നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ക്ലോസിന് വരാൻ കഴിയില്ല. ഇൻകോയിസ് ഒരു കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പഠനങ്ങൾ നടത്തുകയും ലഭ്യമാകുന്ന വിവരങ്ങൾ അപ്പപ്പോൾ നൽകുകയും ചെയ്യുന്ന പ്രശസ്തമായ ഒരു ഗവേഷണ സ്ഥാപനവുമാണ്. ക്ലോസിന് ഒരു യൂണിവേഴ്സിറ്റിയാണ്. അതിന് ഇൻകോയിസിന്റെ സാങ്കേതിക സഹായം തേടാവുന്നതാണ്. അത്തരത്തിൽ വിവിധ സാങ്കേതിക സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ശാസ്ത്രീയ നേട്ടങ്ങൾ കൈവശമാക്കി മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിയേണ്ടതാണ് ക്ലോസിന്. രണ്ടും രണ്ട് സ്ഥാപനങ്ങളാണ്. ഹാർബർ മാനേജ്മെന്റ് സൊസൈറ്റി 12 ഹാർബറുകളിലാണ് നിലവിൽ വന്നത്. ആ 12 ഹാർബറുകളുടെയും തൊഴിലാളി പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പാക്കിയ ഹാർബർ മാനേജ്മെന്റ് സൊസൈറ്റി എങ്ങനെയാണ് പ്രവർത്തിക്കേണ്ടതെന്ന് അവരെ

പരിശീലിപ്പിക്കാൻ രണ്ടാഴ്ച മുൻ കൊച്ചിയിൽ ഒരു വർക്ക്ഷോപ്പ് സംഘടിപ്പിച്ചിരുന്നു. എല്ലാ ഹാർബറിൽനിന്നുമുള്ള പ്രതിനിധികൾ അവിടെ എത്തിയിരുന്നു. അതിന് തുടക്കം കുറിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിൽ കണ്ടെത്തിയ അപാകതകൾ

2(*242) ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്:

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ:

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്:

ശ്രീ. അനിൽ അക്കര: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കിഫ്ബിയുടെ ടെക്നിക്കൽ ഇൻസ്പെക്ഷൻ വിഭാഗത്തിന്റെ പരിശോധനയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ ചുമതലയിലുള്ള റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നിർത്തിവയ്ക്കേണ്ട സാഹചര്യം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോയെന്ന് അറിയിക്കുമോ;

(ബി) പ്രസ്തുത റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിൽ എന്തൊക്കെ അപാകതകളാണ് കണ്ടെത്തിയതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) നിർത്തിവച്ച പ്രവൃത്തികളുടെ കിഫ്ബി റിപ്പോർട്ട് പരിശോധനാ വിധേയമാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തിരുത്തൽ നടപടികൾ

സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ,

(എ&ബി) കിഫ്ബി ടെക്നിക്കൽ ഇൻസ്പെക്ഷൻ വിഭാഗത്തിന്റെ പരിശോധനയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ ചുമതലയിലുള്ള 10 റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നിർത്തി വയ്ക്കേണ്ട സാഹചര്യമുണ്ടായി. കിഫ്ബിയുടെ സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ ലഭിച്ച പ്രവൃത്തികളുടെ വിശദാംശങ്ങളും സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ നൽകാനുണ്ടായ കാരണങ്ങളും അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.+

(സി) ഉണ്ട്. കിഫ്ബി സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ നൽകിയ സാഹചര്യത്തിൽ നിർമ്മാണചുമതലയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽനിന്നും കരാറുകാരിൽനിന്നും റിപ്പോർട്ട് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ സൈറ്റ് സന്ദർശിക്കുകയും പ്രവൃത്തിയുടെ പുരോഗതി പരിശോധിച്ച് ആവശ്യമായ തിരുത്തൽ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു. നിർത്തിവച്ച 10 പ്രവൃത്തികളിൽ 9 എണ്ണത്തിന്റെയും ഒബ്സർവേഷൻ മെമ്മോയിലെ നിർദ്ദേശങ്ങളെല്ലാം പാലിച്ച് ആവശ്യമായ രേഖകൾ സഹിതം റിപ്പോർട്ട്

+ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

കിഫ്ബിയിൽ സമർപ്പിക്കുകയും അതുപ്രകാരം ആ പ്രവൃത്തികളുടെ സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ കിഫ്ബി പിൻവലിക്കുകയും പ്രവൃത്തികൾ പുനരാരംഭിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ എം.ഇ.എസ്. കോളേജ്-പയ്യന്നാടം റോഡിന്റെ സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ മാത്രമാണ് നിലവിൽ പിൻവലിക്കാത്തത്. ഒബ്സർവേഷൻ മെമ്മോയിലെ എല്ലാ നിർദ്ദേശങ്ങളും ഉടനടി പാലിച്ച് ആവശ്യമായ റിപ്പോർട്ട് രേഖകൾ സഹിതം നൽകുന്നതിനായി നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

പത്ത് പദ്ധതികളുള്ളതിൽ M/s. കുട്രോളി കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് കമ്പനിയാണ് മൂന്ന് പദ്ധതികളിലും വീഴ്ച വരുത്തിയിട്ടുള്ളത്. അമരവിള- ഒറ്റശേഖരമംഗലം റോഡ്, കല്ലടുക-ചെർക്കള റോഡ്, കൽപ്പറ്റ-വാരമ്പറ്റ റോഡ് എന്നിവയിലാണ് അവരുടെ ഭാഗത്ത് വീഴ്ചയുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. M/s. അശ്വതി കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് കള്ളിക്കാട്-പാറശ്ശാല ഹിൽ ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിലും M/s. ശ്രീധന്യ കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് ആയൂർ-ഇത്തിക്കര റോഡിന്റെ കാര്യത്തിലും M/s. അക്ഷയാ ബിൽഡേഴ്സ് കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് പാങ്ങോട്- കടയ്ക്കൽ-ചിങ്ങേലി-ചടയമംഗലം റോഡിന്റെ കാര്യത്തിലും M/s. എ. ഇബ്രാഹിം കുട്ടി കമ്പനി അടൂർ ടൗൺ

ബ്രിഡ്ജ് റോഡിന്റെ കാര്യത്തിലും M/s. ഫറൂക്ക് കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് കൈതവന പഴയനടക്കാവ്-അമ്പലപ്പുഴ വടക്കേനട റോഡിന്റെ കാര്യത്തിലും M/s. കെ.സി.പി. എഞ്ചിനീയേഴ്സ് എം.ഇ.എസ്. കോളേജ്-പയ്യാനാടം റോഡിന്റെ കാര്യത്തിലും M/s. ബാബ് കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് പേരാമ്പ്ര-ചെറുവണ്ണൂർ-വടകര റോഡിന്റെ കാര്യത്തിലുമാണ് വീഴ്ച വരുത്തിയിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, കിഫ്ബിയുടെ ടെക്നിക്കൽ ഇൻസ്പെക്ഷൻ വിംഗ് കണ്ടെത്തിയ ന്യൂനതകളും അതിന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നൽകിയ മറുപടിയും പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഒട്ടുമിക്ക ന്യൂനതകളും അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള മറുപടിയാണ് തന്നിട്ടുള്ളത്. കാലതാമസം വരുന്നതും യൂട്ടിലിറ്റി ഷിഫ്റ്റിംഗ് നടത്താതെ റോഡിൽ മെക്കാഡം ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതും ക്യാളിറ്റി കുറഞ്ഞ വർക്ക് ചെയ്യുന്നു എന്നിങ്ങനെയുള്ള പത്ത് വർക്കുകളിൽ ഒട്ടുമിക്കതും അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള മറുപടിയാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്ത് പതിവ് ഗൈലിയിൽതന്നെ ഇത്തരത്തിലുള്ള അലംഭാവമുണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് വളരെ വ്യക്തമാണ്. അത്തരം കാര്യങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള ഫലപ്രദമായ നടപടി

സ്വീകരിക്കുമോ; കിഫ്ബിയിൽ മാത്രമല്ല എല്ലാ തലങ്ങളിലും സമയബന്ധിതമായി റോഡ് വർക്കുകൾ തീർക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം മൂവായിരത്തിലേറെ റോഡുകൾ PWD പുനർനിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. കിഫ്ബിയിൽ ഇരുനൂറോളം റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചതിൽ പത്തൊണ്ണത്തിനാണ് പ്രശ്നമുണ്ടായത്. കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള ഗുരുതരമായ വീഴ്ച തിരുത്താനുള്ള കെൽപ്പില്ലായ്മയാണ് പ്രധാന കാരണം. ദീർഘകാലത്തെ തെറ്റായ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഫലമായി പല അപാകതകളിലും മുങ്ങിക്കിടന്ന എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗം വളരെയധികം മാറിയിട്ടുണ്ടെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. അവശേഷിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളാണ് ഇതിലുള്ളത്. ഇതെല്ലാം പരിശോധിച്ച് തിരുത്തലുകൾ വരുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ യഥാസമയം കോൺട്രാക്ടറെ തിരുത്താതിരുന്ന എഞ്ചിനീയർമാർക്കെതിരെ കർശന നിലപാടെടുക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, കിഫ്ബി പ്രവൃത്തികളെ അങ്ങ്

വിശേഷിപ്പിക്കുന്നത് കിംബി എന്നാണ്. അത് ഈ സഭയിൽത്തന്നെ നമ്മൾ കേട്ടതാണ്. അതുപോലെ കിഫ്ബിയിൽ കുറേ ബഹുമാർ ഇരിക്കുന്നുവെന്ന് അങ്ങ് പരസ്യമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിലൊരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കാനുള്ള കാരണമെന്താണ്; ആ നിലപാടിൽ അയവ് വന്നിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, അതൊക്കെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സ്വയം പറഞ്ഞുണ്ടാക്കുന്ന നിലപാടാണ്. ഞാനിപ്പോൾ കിഫ്ബിയെന്നതന്നെയാണ് പറഞ്ഞത്. അതെല്ലാവരും കേട്ടതാണ്. ഇതൊന്നും വലിയ കാര്യമല്ല. ആദ്യകാലത്ത് ഒരു ദിവസം ഞാൻ വായിച്ചപ്പോൾ അങ്ങനെ പറഞ്ഞുവെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. അതിനെന്താണ് പ്രശ്നം; അങ്ങനെ പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് അതിന്റെ പേര് മാറുമോ? ഇതൊക്കെ ദുർവ്യാഖ്യാനത്തിനുവേണ്ടിയാണെങ്കിൽ അതിന്റെ ആവശ്യമില്ല. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലെ തൊണ്ണൂറ്റിയെട്ട് ശതമാനം റോഡുകളും ഗതാഗത യോഗ്യമല്ലേ; ഒരു സ്പെല്ലിംഗ് മിസ്റ്റേക്കുകൊണ്ട് അതിനെന്തെങ്കിലും കഴുപ്പുമുണ്ടായോ? ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവും ഇതൊരിക്കൽ പറഞ്ഞതാണ്, അതൊക്കെ അവസാനിപ്പിക്കണം. അതൊന്നുമല്ല ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം. നമ്മുടെ

എഞ്ചിനീയർമാർ ഇപ്പോഴും നൂറ് ശതമാനവും ശരിയായിട്ടില്ലെന്നതാണ് ഇവിടത്തെ യഥാർത്ഥ പ്രശ്നം. തൊണ്ണൂറ് ശതമാനമേ ശരിയായിട്ടുള്ളൂ. അക്കാര്യം അങ്ങേയറ്റമറിയാം. അത് പരിഹരിക്കാം.

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ: സർ, നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുന്ന കിഫ്ബി പദ്ധതികളിൽ പത്ത് പ്രവൃത്തികൾ Kerala Road Fund Board (KRFB)-ഉം, നാല് എണ്ണം INKEL-ഉം, രണ്ടെണ്ണം KITE-മാണ് ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അവ ഇപ്പോൾ നിർത്തിവയ്ക്കേണ്ട സാഹചര്യം വന്നു. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളുടെ വെളിച്ചത്തിൽ Special Purpose Vehicle (SPV)-ന്റെ ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പുതിയ ഗുണനിലവാര മാനദണ്ഡം നിശ്ചയിക്കുവാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പത്തൊമ്പത്തിൽ ഒന്നുപോലും INKEL-ന് ഇല്ല. റോഡ് നിർമ്മാണമൊന്നും അവരെ ഏൽപ്പിക്കാറില്ല. കാരണം അവർക്ക് അതിനുള്ള ക്വാസിറ്റിയൊന്നുമില്ല. അവരെ ഏൽപ്പിച്ച പാലങ്ങൾപോലും പണിയുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് അവരെ ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഈ വർക്കുകളെല്ലാം KRFB-യുടേതാണ്. KRFB ആണ് SPV. പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ INKEL

തയ്യാറായെങ്കിലും ഒരു പ്രവൃത്തിയും അവർക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. അത് വേറെ ഇഷ്യുവാണ്. ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കിഫ്ബിയിൽനിന്നുതന്നെ നിരന്തരം ട്രെയിനിംഗും മറ്റും നൽകുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ വകുപ്പുമുഖേന അങ്ങ് സൂപ്പർ റോഡാക്കെ നിർമ്മിച്ചില്ലേ? ധാരാളം പ്രശ്നങ്ങൾ ഇനിയും പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിന്റെ ഭാഗമായി കുറേ എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നോട്ടക്കുറവും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ ആധിപത്യത്തെ ചെറുക്കാൻ കഴിവില്ലാത്തവരുമുണ്ട്. അല്ലെങ്കിൽ ഈ ഒബ്സർവേഷനിലെ ഓരോന്നും വായിച്ചുനോക്കൂ. അതൊക്കെ നിസ്സാരമായി പരിഹരിക്കേണ്ടതല്ലേ? പിന്നെ യൂട്ടിലിറ്റി ഷിഫ്റ്റ് ചെയ്യാൻ എഞ്ചിനീയർ വിചാരിച്ചാൽ നടക്കുകയില്ല. അത് കെ.എസ്.ഇ.ബി.എൽ-ഉം വാട്ടർ അതോറിറ്റിയും മാറ്റേണ്ടതാണ്. അവർക്ക് അവരുടേതായ രീതികളുണ്ട്. ഇതൊക്കെ എല്ലായിടത്തുമുള്ള പ്രശ്നങ്ങളാണ്. അതിന്റെ ഫലമായി കാലതാമസം വന്നുവെന്നുള്ളത് ഞാനിവിടെ എടുത്തു പറയുന്നില്ലെന്നുള്ളൂ. ചിലത് അങ്ങനെയാണ്, അതവർ വിശദീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കിഫ്ബിയുടെ ചെയർമാനായ മുഖ്യമന്ത്രിക്കും വൈസ് ചെയർമാനായ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മന്ത്രിയെന്ന

നിലയിൽ എന്നിങ്ങനെ ഗുണനിലവാരത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ യാതൊരു വിട്ടുവീഴ്ചയുമില്ലെന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാമല്ലോ. നമുക്കത് തിരുത്തിക്കാം.

പത്ത് വർക്ക് നിർത്തിവെച്ചത് ഷോക്കല്ലേ; അതിന്റെ പേരുകൾ നിയമസഭയിൽ പറയുകയല്ലേ; M/s. കുട്രോളി കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനി എന്ത് കമ്പനിയാണ് ?

അവരുടെ വർക്കുകളെല്ലാം ഇങ്ങനെയാണെന്നുള്ളത് നിങ്ങൾ അറിഞ്ഞിരിക്കണം. ഈ പത്ത് വർക്കിൽ മൂന്നെണ്ണം അവരാണ് എടുത്തിരിക്കുന്നത്. വർക്കിൽ മര്യാദ പാലിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ അവരുടെ ലൈസൻസ് ഞാൻ ക്യാൻസൽ ചെയ്യും. പക്ഷേ, വലിയ കമ്പനിയായതുകൊണ്ട് ഞാനത് ചെയ്യുന്നില്ല.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ് : സർ, വിവിധ കാരണങ്ങളാൽ സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ നൽകിയ റോഡുകളുടെ കാര്യങ്ങൾ അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ കാരണമല്ലാതെ വിവിധ വർക്കുകൾ സംസ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോഴും നിലച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രധാന കാരണം, വർക്ക് എഗ്രിമെന്റ് വച്ച സമയത്തില്ലാതിരുന്ന നിബന്ധനകൾ പിന്നീട് കിഫ്ബിയുടെ ഗൈഡ്ലൈൻസിലൂടെ വന്നു എന്നതാണ്. അതുകാരണം അനവധി

റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നിലച്ചുപോയിട്ടുണ്ട്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ പിറവം-മണീട് റോഡിന്റെ വർക്ക് ഇതുപോലെ നിലച്ചുപോയതാണ്. ഇത്തരത്തിൽ പല കാരണങ്ങളാൽ മൂവാറ്റുപുഴ ഡിവിഷനുകീഴിലുള്ള അഞ്ച് വർക്കുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സ്തംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഞാനിപ്പോൾ സൂചിപ്പിച്ച റോഡിന് 2019 ഫെബ്രുവരിയിൽ എഗ്രിമെന്റ് വച്ചതാണ്. നവംബർ മാസത്തിൽ ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുതിയ ഗൈഡ്‌ലൈൻസ് കൊണ്ടുവന്നു. ഇതുകാരണം നവംബർ മാസം മുതൽ ഇതിന്റെ വർക്ക് മുഴുവനായി നിലച്ചു. ഇപ്പോൾ റോഡ് പകുതി മൂക്കാലും കുത്തിപ്പൊളിച്ചിട്ടിരിക്കുകയാണ്. നാലഞ്ച് മാസമായി റോഡ് കുത്തിപ്പൊളിച്ചിട്ടിരിക്കുന്നതിനാൽ പൊടി പറക്കുന്നു, റോഡിൽ വലിയ കുഴികൾമൂലം അപകടകരമായ നിലയിൽ നിൽക്കുന്നു. നികുതി കൊടുക്കുന്നവന് കിഫ്ബിയുടെ സാങ്കേതികത്വം അറിയേണ്ട കാര്യമില്ല. ആദ്യം എഗ്രിമെന്റ് വച്ച സന്ദർഭത്തിൽ ഇല്ലാതിരുന്ന നിബന്ധനകൾ പിന്നീട് വന്നു. ഇതിനകത്ത് ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷനണ്ടാകുന്നില്ല. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും കിഫ്ബിയും തമ്മിലുള്ള കോ-

ഓർഡിനേഷന്റെ അഭാവം കാണാൻ കഴിയുന്നു. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് എഗ്രിമെന്റ് വച്ച സമയത്തുള്ള നിബന്ധനങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി ഇത്തരത്തിലുള്ള വർക്കുകൾ പുനരാരംഭിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, എഗ്രിമെന്റിൽ പിശകുണ്ടെങ്കിൽ അത് തിരുത്തിയേ മതിയല്ല. കിഫ്ബി എന്നുപറയുന്നത്, യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭരണകാലത്തുള്ള സംവിധാനമല്ല, ഇത് കുറച്ചുകൂടി മികച്ച സംവിധാനമാണ്. അവരുടെ മാനദണ്ഡമനുസരിച്ച് നിർമ്മിച്ചേ മതിയല്ല. ആദ്യം എഗ്രിമെന്റ് വച്ചപ്പോൾ ആരെങ്കിലും അപാകത കാണിച്ചാൽ അതൊന്നും അംഗീകരിക്കാനാകില്ല. അങ്ങ് പറയുന്നത് ശരിയാണ്, വർക്ക് വേഗം നടക്കണമെന്നകാര്യത്തിൽ നമുക്ക് പ്രഷറുണ്ട്. കുത്തിപ്പൊളിച്ച് അധികകാലം ഇടരുത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതെല്ലാം അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലെ കാര്യമാണ്. തീർച്ചയായും അത് കിഫ്ബിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താം. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യും എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്യാം. എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ ശ്രമിക്കാം.

ശ്രീ. അനിൽ അക്കര: സർ, തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിൽ ഒന്നാണ് സംസ്ഥാന പാതയായ തൃശ്ശൂർ-കുറ്റിപ്പുറം റോഡ്. പാറമേൽകാവ്

അമ്പലത്തിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് തുടങ്ങി കുറ്റിപ്പുറത്ത് അവസാനിക്കുന്ന റോഡാണിത്. ഈ റോഡ് പൂർണ്ണമായും ടാർ ചെയ്തത് ഏഴ് വർഷം മുമ്പാണ്. അതിനുശേഷം പാച്ച് വർക്കുകൾ മാത്രമാണ് നടക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള പാച്ച് വർക്കുകൾക്ക് മാത്രമാണ് ബഡ്ജറ്റിൽ തുക വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ റീ-ബിൽഡ് കേരള മുഖേന ഈ റോഡ് പൂർണ്ണമായും പുതിയ രീതിയിൽ നിർമ്മിക്കുമെന്നുള്ള തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ച എ.എസ്. നമ്മൾ കാണുകയുണ്ടായി. അതോടൊപ്പം ചില മേഖലയിൽ അതായത്, മഴുവഞ്ചേരി മുതൽ ചുണ്ടൽ വരെയുള്ള റോഡ് കിഫ്ബിയിൽ ഫണ്ട് അനുവദിച്ചു നാല് വരിയാക്കുമെന്നുള്ള വലിയൊരു വാർത്തയും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുണ്ടായി. സത്യത്തിൽ അതൊന്നും ഇപ്പോൾ നടക്കാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ഏഴ് വർഷമായി ആ റോഡിന്റെ പൂർണ്ണമായുള്ള ടാറിംഗ് നടക്കാതെ പാച്ച് വർക്കുകൾ മാത്രമാണ് നടക്കുന്നത്. ഈ റോഡ് ഒരു മണ്ഡലത്തിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങി നിൽക്കുന്നതല്ല. തൃശ്ശൂർ, വടക്കാഞ്ചേരി, മണലൂർ, കുന്ദംകുളം, കുറ്റിപ്പുറം തുടങ്ങി അഞ്ചാറ് മണ്ഡലങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന റോഡാണിത്. ഇപ്പോൾ ആ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം റീ-ബിൽഡ് കേരളയിലാണോ ബഡ്ജറ്റിലാണോ

കിഫ്ബിയിലാണോ നടത്തുന്നതെന്ന് ആർക്കും അറിയാത്ത സ്ഥിതിയാണ്. ഇത് കേരളത്തിലെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡാണ്. ഇത് അടിയന്തരമായി റീ-ടാർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോയെന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇത് ഇപ്പോൾ ചോദിച്ച ചോദ്യത്തിനകത്ത് വരുന്നതല്ല. കിഫ്ബി നോട്ടീസ് നൽകി നിർത്തിവയ്ക്കിച്ച് പ്രവൃത്തിയെ സംബന്ധിച്ചാണ് ചോദിച്ചത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞത് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. അത് കിഫ്ബി പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്താനോയെന്ന് ലിസ്റ്റ് നോക്കിയാൽ മതിയാകും. കിഫ്ബി പദ്ധതിയിലാണെങ്കിൽ എനിക്ക് നോക്കാൻ കഴിയും. ബഡ്ജറ്റ് വർഷാണെങ്കിൽ നമുക്ക് ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹാരം കാണാം. റോഡ് കുത്തിപൊളിച്ച് ദീർഘകാലം ഇടുന്നതിനോട് ഈ ഗവൺമെന്റിന് യോജിപ്പില്ല. അവിടവിടങ്ങളിലായി ചില റോഡുകൾ പൊളിഞ്ഞ് കിടപ്പുണ്ട്. അത് നന്നാക്കാത്തതിന് പല കാരണങ്ങളുണ്ടാകും. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിന് അതീതമായ കാര്യങ്ങളുമുണ്ട്. എല്ലാം ഒറ്റപ്രാവശ്യംകൊണ്ട് ശരിയാകുകയില്ല. ഇക്കാര്യം ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ: സർ, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളിൽ

രൂപപ്പെടുവരുന്ന കുഴികൾപോലും ഇപ്പോൾ അടച്ചുകിട്ടാൻ വലിയ കാലതാമസം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പഴയകാലത്ത് എൻ.എം.ആർ. വർക്കേഴ്സ് എന്നൊരു വിഭാഗമുണ്ടായിരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ രൂപപ്പെടുവരുന്ന കുഴികൾ മണിക്കൂറുകൾക്കകം അവർ അടയ്ക്കുമായിരുന്നു. അതിന് സമാനമായ ഏതെങ്കിലും ഒരു സംവിധാനം നടപ്പാക്കിയെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, കേരളത്തിലെ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതിയെ സംബന്ധിച്ചല്ല അംഗം പറയുന്നത്. പ്രളയംമൂലം 2018-ൽ എട്ട് മാസത്തോളം ഒരുപണിയും ചെയ്യാൻ സാധിച്ചില്ല. അക്കാര്യം എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതല്ലേ? 2019-ലും മഴയുണ്ടായി, അത് ഡിസംബർ മാസം വരെ നീണ്ടുനിൽക്കുകയായിരുന്നു. എന്നാൽ 2019 ഡിസംബർ, 2020 ജനുവരി, ഫെബ്രുവരി മാസങ്ങളിലായി നടത്തിയ ഓഡിറ്റിൽ 98.2% റോഡുകൾ ഗതാഗതയോഗ്യമായിരുന്നെന്ന് കാണാൻ കഴിഞ്ഞത്. അത് ഞാൻ വീണ്ടുംവീണ്ടും ഓഡിറ്റ് ചെയ്തു. എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാർക്കും അതുസംബന്ധിച്ചറിയാം. നൂറ് ശതമാനം ഗതാഗതയോഗ്യമായ റോഡുകളുമുണ്ട്.

ബാക്കി 1.8 ശതമാനമുള്ളത് ഒന്നുകിൽ വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വർക്ക് നടക്കുകയോ കെ.എസ്.ഇ.ബി.-യുടെ പോസ്റ്റ് സ്ഥാപിക്കുന്ന വർക്ക് നടക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ റോഡ് നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയോ ആണ്. അതും ശരിയാകണം. ഒരു കുഴിയുണ്ടായാൽ ഉടൻ അടയ്ക്കുന്ന സംവിധാനത്തിന് ടെണ്ടർ ചെയ്യണം. ഇതെല്ലാം എല്ലാവരും അറിഞ്ഞിരിക്കണം. കുഴിയുണ്ടായത് അന്യായമായിട്ടാണെങ്കിൽ അതിന്മേൽ നടപടിയെടുക്കാം. ചിലപ്പോൾ ഓവർലേയുടെ പിരീഡ് കുഴിഞ്ഞുകാണം. അങ്ങനെ പല പ്രശ്നങ്ങളുമുണ്ട്. കുഴിയുണ്ടായാൽ ഉടനെ അടയ്ക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ട്. നമ്മുടെ SLTF പദ്ധതി മുഖേന 800 കോടി രൂപയാണ് ചെലവഴിച്ചത്. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിനും മൂന്ന് മൂന്നര കോടിയോളം രൂപ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലെ റോഡുകളിൽ നിലവിൽ എത്ര കുഴികളുണ്ടെന്ന് നോക്കണം. വേഗം നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് ആഗ്രഹിച്ച് പറയുന്നതാണെങ്കിലും ഇത് ടെണ്ടർ ചെയ്തേ മതിയാകൂ. അല്ലെങ്കിൽ അഴിമതി ആരോപണമാണ് ഭാവിയിലുണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്. അതിനാൽ അതെല്ലാം ഇനി എങ്ങനെ നടപ്പാക്കണമെന്ന് ആലോചിക്കാം. കുഴികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനുമത്രം പണ്ട് സംവിധാനമുണ്ടായിരുന്നു

എന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. അത് വളരെ മാതൃകാപരവുമായിരുന്നു. ആ വർക്കേഴ്സിനെ പിരിച്ചുവിട്ടത് എന്തിനാണെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. ഇതുസംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കാം. പുതിയപുതിയ നവീകരണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഒരു കുഴിയുണ്ടായാൽ ഒരാഴ്ചയ്ക്കകം അത് ഇല്ലാതാക്കണമെന്ന അങ്ങയുടെ ആഗ്രഹത്തോട് യോജിക്കുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോഴത്തെ സമ്പ്രദായം കൂടി മനസ്സിലാക്കണം. അല്ലെങ്കിൽ വേറെ ആരോപണങ്ങൾ ഭാവിയിലുണ്ടാകും. ഇതിനുവേണ്ടി പ്രായോഗികമായ പുതിയൊരു സംവിധാനം കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കുന്നതിനായി പരിശ്രമിക്കാം.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, കിഫ്ബി സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ നൽകിയിട്ട് പിൻവലിക്കാതെ അത് നിലനിൽക്കുന്ന എം.ഇ.എസ്. കോളേജ്-പയ്യന്നൂർ റോഡിന്റെ പ്രവൃത്തി മണ്ണാർക്കാട് നിയോജകമണ്ഡലത്തിലാണ്. അങ്ങാണ് അതിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളുടെ ഉദ്ഘാടനകർമ്മം നിർവ്വഹിച്ചത്. പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ച് ഒരു വർഷം കഴിഞ്ഞതിനുശേഷമാണ് കിഫ്ബി സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ നൽകുന്നത്. ഡി.പി.ആർ.-ന് വിരുദ്ധമായി പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്തുവെന്നാണ് അതിന് പറയുന്ന കാരണം. ഇതിന് നാട്ടുകാർ എന്തുപിഴച്ചു;

കെ.ആർ.എഫ്.ബി. അംഗീകരിച്ച് നൽകിയ പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്തുവെന്നാണ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. പറയുന്നത്. ഇപ്പോഴും കിഫ്ബി പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യെയാണ് കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നത്. അങ്ങേയ്ക്ക് കിഫ്ബിയോടുള്ള സമീപനം മാറിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കിഫ്ബിയും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യും തമ്മിൽ കാര്യങ്ങൾ സൂത്തായിയെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. ഇതിന് നാട്ടുകാരാണ് ബുദ്ധിമുട്ടുന്നത്. അവിടെ ആകെ പൊടിയാണ്. വലിയ പ്രക്ഷോഭങ്ങളാണ് അവിടെ നടക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങ് ചോദ്യം ചോദിക്കൂ.....

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, 2020 മാർച്ച് മാസം 10-ാം തീയതി കിഫ്ബി പ്രസ്തുത റോഡ് സന്ദർശിക്കുന്നതിനായി വരുമെന്ന് അറിയിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ കൊറോണ വൈറസ് ബാധയായതിനാൽ വന്നില്ലായെന്നാണ് ഇന്നലെ ലഭിച്ച വിവരം. കൊറോണയായതിനാൽ റോഡ് സന്ദർശിക്കുന്നതിന് എന്താണ് കുഴപ്പം; അതിനാൽ അടിയന്തരമായി സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ പിൻവലിക്കാനുള്ള നടപടിയുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ സഭയിൽ നടത്തുന്ന പ്രസംഗം ഞാൻ ശ്രദ്ധിക്കാറുണ്ട്. അങ്ങ് വസ്തുതകളെല്ലാ മറ്റ്

പലകാര്യങ്ങളുമാണ് എപ്പോഴും പറയുന്നത്. അതുപോലെ ഇതിലും പറഞ്ഞു. അങ്ങനെ പറഞ്ഞതിൽ എനിക്ക് ആക്ഷേപമില്ല. അതിനൊന്നും മറുപടി പറയാൻ സാധിക്കില്ല. എന്റെ മനോഭാവമെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞു, ഞങ്ങളുടെ കാബിനറ്റല്ലേ ഇതെല്ലാം തീരുമാനിച്ചത്? ഞാൻ അച്ചടക്കമുള്ള ഒരു പാർട്ടിക്കാരനാണ്. ഞാൻ പാർട്ടിയിൽ വന്നിട്ട് പത്ത് അമ്പത്തിനാല് വർഷമായി. പതിനാല് വയസ്സിൽ മെമ്പർഷിപ്പ് ലഭിച്ചതാണ്. ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ താരതമ്യേന ചെറുപ്പമല്ലേ; നമ്മൾ തമ്മിൽ കണ്ടാൽ പ്രായത്തിൽ വലിയ വ്യത്യാസമൊന്നും തോന്നുകയില്ലെങ്കിലും അങ്ങേയ്ക്ക് പ്രായം വളരെ കുറവാണ്. ഏതെങ്കിലും കാര്യത്തിൽ വ്യത്യസ്ത അഭിപ്രായമുണ്ടെങ്കിൽ പറയേണ്ട സ്ഥലത്ത് പറയാൻ എനിക്കറിയാം. നമുക്ക് ബഡ്ജറ്റിൽ പണമില്ലല്ലോ? നിങ്ങൾക്കെല്ലാം പ്രയോജനമുള്ളതല്ലേ കിഫ്ബി പദ്ധതി. കിഫ്ബിയുള്ളതുകൊണ്ടല്ലേ അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിൽ ഈ റോഡ് നിർമ്മാണം ലഭിച്ചത്. അതിലെന്തെങ്കിലും അപാകതയുണ്ടെങ്കിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാം, പക്ഷേ അത് ഈ ചർച്ചയിലല്ല. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലെ പ്രവൃത്തി നിർത്തിവെച്ചതും സ്റ്റോപ്പ് മെമ്മോ പിൻവലിക്കാത്തതും അങ്ങയുടെ കുറ്റമല്ല. പ്രവൃത്തികളുടെ

മന്ദഗതിയാണ് അതിനുള്ള പ്രധാന കാരണമെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. അതിന്റെ കാലാവധി പൂർത്തിയാക്കാൻ ഇനി ഒരു മാസമേയുള്ളൂ. അമ്പത് ശതമാനം വർക്കുപോലും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കെ.സി.പി. എഞ്ചിനീയേഴ്സുലേ വർക്ക് എടുത്തത്; വർക്ക് തീരാത്തത് അവരുടെ കുറ്റമല്ലേ; അവരെക്കൊണ്ട് വർക്ക് ചെയ്യിപ്പിക്കാൻ നമ്മുടെ എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് സാധിച്ചോ; പത്ത് റോഡുകളുടെ പണി ചെയ്യുന്ന എഞ്ചിനീയർമാർക്കാണ് പ്രശ്നം. ബാക്കിയുള്ള 190 വർക്കിനും പ്രശ്നമില്ല. നിർമ്മാണത്തിനുപയോഗിക്കുന്ന ഡ്രോയിംഗുകളിൽ ഡി.പി.ആർ. പ്രൊഫ്രൈൽ ഡ്രോയിംഗുകൾ ഇല്ലാതെയാണ് വർക്ക് ചെയ്തത്. ഇൻസ്പെക്ഷൻ അതോറിറ്റി ചെന്നപ്പോൾ ഇത് കമ്പനി വെച്ചിട്ടില്ലെന്ന് ബോധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അത് ഗൗരവമുള്ള കാര്യമല്ലേ; അതവിടെ വയ്ക്കേണ്ടതല്ലേ; പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. എഞ്ചിനീയർമാർ തെറ്റ് കാണിച്ചാൽ അത് പറയേണ്ട; അത് മൂടിവയ്ക്കുന്നത് എന്തിനാണ്; ഞങ്ങളിവിടെ പരസ്യമായി പറഞ്ഞിരിക്കുകയല്ലേ; നിങ്ങൾ ഇതിനെല്ലാം അതീതനായി ദൈവികശക്തിയുള്ള ഒരാളായി ഭാവിക്കുന്നതെന്തിനാണ്; നിങ്ങൾക്ക് ഇതൊന്നും ബാധകമല്ല. നിങ്ങളുടെ ഭാഗത്തൊന്നും ഒരു കുറ്റവുമില്ല. അതെല്ലാം പോകട്ടെ. ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ

മിടുക്കനാണെന്ന് ഞാൻ എപ്പോഴും പറയുകയാണ്. പക്ഷേ പറയുന്ന കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രീകരിക്കണം. എന്റെ ഉപദേശത്തിൽ പേഴ്സണലായിതന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മതിയായ റീ-ഇൻഫോഴ്സ്മെന്റ് നൽകാതെയാണ് ആർ.സി.സി. വർക്കുകൾ നടത്തുന്നതെന്നുള്ളത് ഗൗരവമുള്ള കാര്യമല്ലേ; റീ-ഇൻഫോഴ്സ്മെന്റ് നൽകാതിരുന്നതല്ലേ പാലാരിവട്ടത്തെ പ്രശ്നം. അവിടത്തെ എഞ്ചിനീയർമാർ കോൺട്രാക്ടർമാരോട് കാണിച്ച തോന്നുസമല്ലേ? അതാണ് അവിടത്തെ പ്രധാന പ്രശ്നം. അതുകൊണ്ടാണ് അതിന് ബലമില്ലെന്ന് വന്നത്. ഇപ്പോൾ അത്തരത്തിൽ റോഡുകളിലും കാണിക്കുന്നുണ്ടല്ലോ; നമ്മൾ അത് പിടിച്ചല്ലോ; ഫീഡർ ലബോറട്ടി സൈറ്റിൽ സ്ഥാപിച്ചിട്ടില്ല. കാലിബറേഷൻ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത സി.ഡി.എ. മെഷീൻ സൈറ്റിലില്ല. പ്രോജക്ട് എക്സിക്യൂഷൻ ഡോക്യുമെന്റ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടില്ല. ഈ കോൺട്രാക്ടറെ ഇപ്പോൾതന്നെ പിരിച്ചുവിടേണ്ടതാണ്. ഇയാൾക്ക് കോൺട്രാക്ടറാകാൻ അവകാശമില്ല. എന്ത് കെ.സി.പി.? ഇയാൾ കോൺട്രാക്ടർ ആണോ; ഇത് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യാത്ത എഞ്ചിനീയറുടെ പേരിൽ ഞാൻ നടപടിയെടുക്കും. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യിലെ 183 പേർക്കെതിരെ നടപടിയെടുക്കാനുള്ളതി നോടൊപ്പം മൂന്ന് പേർക്കെതിരെയും ഞാൻ

നടപടിയെടുക്കും. നടപടിയെടുത്തും തിരുത്തലും ആരെയും പുറത്താക്കാനല്ല, എല്ലാം കറക്ട് ചെയ്യുകയാണ്. ഇത്രമാത്രം ക്രമക്കേടുകളിലും അഴിമതിയിലും മുങ്ങിക്കളിച്ച ഒരു വകുപ്പുണ്ടോ? കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷംകൊണ്ട് മാത്രമാണെന്നൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഞങ്ങൾ അതെല്ലാം മാറ്റുകയാണ്. മാറ്റിയതുകൊണ്ട് അവിടെയും ഇവിടെയുമെല്ലാം മഞ്ഞു പെയ്തുകഴിഞ്ഞ് മരം പെയ്യുന്നതുപോലെയുണ്ട്. അങ്ങും ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് വർക്ക് നടക്കുന്നിടത്ത് പോയി നോക്കണം. ഇങ്ങനെയുള്ളവരെ പിടിക്കണം, അതിനുള്ള അധികാരം അങ്ങേയ്ക്കുണ്ട്. ഒബ്സർവേഷൻ മെമ്മോയിലെ എല്ലാ നിർദ്ദേശങ്ങളും ഉടൻടി പാലിച്ച് ആവശ്യമായ രേഖകൾ സഹിതം റിപ്പോർട്ട് നൽകുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശമുണ്ട്. വസ്തുത ഇതാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കണം. അതുകൊണ്ട് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മുഴുവൻ കുഴപ്പമാണെന്നല്ല, നല്ല എഞ്ചിനീയർമാരാണ്. 3000 റോഡുകൾ, 4000 സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങൾ, 514 പാലങ്ങൾ ഇവയെല്ലാം അവർ നിർമ്മിക്കുകയല്ലേ? അവിടെയും ഇവിടെയുമൊക്കെ ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അത് നമ്മൾതന്നെ കണ്ടെത്തുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് അതിന്റെ പ്രാധാന്യം. നമ്മളും നിങ്ങളും അത് മൂടിവയ്ക്കുന്നില്ല. ഞാനോ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയോ

മന്ത്രിസഭയോ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയോ ആരും ഇതൊന്നും മൂടിവയ്ക്കുന്നില്ല, നമ്മൾ തുറന്നുപറയുകയാണ്. അങ്ങനെ തുറന്ന് പറയുന്നതിന്റെ ഗുണം ഈ നാട്ടിലുണ്ട്. പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ 176 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പാലത്തിന്റെ പണി അതിവേഗം തീരുകയാണ്. ഒരു സ്ഥലത്തിന്റെ പ്രശ്നമാണുള്ളത്. അതിപ്പോൾ തീരും. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ആരംഭിച്ച വർക്കാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ ഉന്നയിച്ച കാലവിളംബം എന്നുള്ള പ്രശ്നം അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടും എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെയും ഭാഗത്തുള്ള ടെക്നിക്കലായ വീഴ്ചകൾ അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടും ഞാൻ മറുപടി പറയുകയാണ്. മറ്റ് കാര്യങ്ങൾക്കൊന്നും ഇവിടെ മറുപടി പറയാൻ സാധിക്കില്ല.

ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ: സർ, റോഡുകളുടെ പ്രവർത്തനം പൊതുവെ വളരെ വിസ്മയകരമായ വേഗതയിൽ നടക്കുകയാണ്. കാലവർഷം വരാൻ പോകുകയാണ്. വാട്ടർ അതോറിറ്റി, കെ.എസ്.ഇ.ബി.എൽ. എന്നീ വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള ചില പ്രതിസന്ധികൾ പലയിടങ്ങളിലും നിലനിൽക്കുകയാണ്. അത് പരിഹരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു ഏകോപനം

ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി., വാട്ടർ അതോറിറ്റി,
കെ.എസ്.ഇ.ബി.എൽ. എന്നീ വകുപ്പുകളുടെയെല്ലാം മേധാവികളുടെ ഒരു
യോഗം മണ്ഡലാടിസ്ഥാനത്തിലോ ജില്ലാടിസ്ഥാനത്തിലോ
വിളിച്ചുചേർക്കുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര നിർദ്ദേശം നൽകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇതിന് വ്യക്തമായ സർക്കാർ ഉത്തരവുണ്ട്.

ഈ സർക്കാർ വന്നതിനുശേഷം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി., ഇറിഗേഷൻ, വാട്ടർ
അതോറിറ്റി, ഇലക്ട്രിസിറ്റി ബോർഡ്, മൊബൈൽ കമ്പനിക്കാർ,
ബി.എസ്.എൻ.എൽ. എന്നിവയുമായി നാല് കോൺഫറൻസുകൾ നടത്തി.
അതിന് കൃത്യമായ ജി.ഒ. ഉണ്ട്. ആ ജി.ഒ. പല സ്ഥലത്തും വയലേറ്റ്
ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. ചില ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ആവശ്യമില്ലാത്ത പ്രസ്താവനകൾ
നൽകും. അതിന്റെ ഫലമായി വകുപ്പുകൾ തമ്മിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ
ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നാണ് മാധ്യമങ്ങൾ പറയുന്നത്. കോൺഫറൻസ് ചേരുന്നതിന്
യാതൊരു പ്രശ്നവുമില്ല. ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി
മണ്ഡലങ്ങളിൽ എം.എൽ.എ.-മാർ ചെയർമാൻമാരായ കമ്മിറ്റികൾ
രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതാത് മണ്ഡലങ്ങളിലെ പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റ്,

മുനിസിപ്പൽ ചെയർമാൻ, വാട്ടർ അതോറിറ്റി അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ, പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ തുടങ്ങിയ എല്ലാവരും അതിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അവിടെവെച്ച് പ്രശ്നങ്ങൾ പരിശോധിച്ചു തിരുത്തലുകൾ വരുത്താം. ഇല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റേറ്റിലേക്ക് അയയ്ക്കാം. ഏതായാലും ഇതിന് ഏകോപനമുണ്ട്. കാരണം ഒരു ലക്ഷം വർക്കുകൾ ചെയ്യുമ്പോൾ 5-10 വർക്കുകളുടെ പ്രശ്നമാണ് പുറത്തുവരുന്നത്. അതിന് പല കാരണങ്ങളുണ്ട്. അതൊരു മറുപടി പറഞ്ഞ് പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതല്ല. ഏതായാലും അത് എപ്പോഴും പരിഹരിക്കാൻ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കും.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ ആദ്യമായി കിഫ്ബി പദ്ധതി മുഖേന പ്രഖ്യാപിച്ച റോഡായിരുന്നു കണ്ണനൂർ-ചുങ്കമനം റോഡ്. കണ്ണാടി പഞ്ചായത്തിനെയും മാത്തൂർ പഞ്ചായത്തിനെയും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഒരു റോഡാണത്. ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ ഏജൻസിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാലതാമസമാണെന്നാണ് ആദ്യം പറഞ്ഞത്. കേരളത്തിൽ വളരെ ചുരുക്കം ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ ഏജൻസികളാണ് ഇത് ചെയ്യുന്നത്. അവർ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷനിൽ എത്താൻ തന്നെ ഒന്നോ രണ്ടോ

വർഷത്തിലധികം എടുത്തു എന്നതാണ് സത്യം. ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ വന്നതിനുശേഷം സ്ഥലം ഏറ്റെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യമാണ് അവർ സൂചിപ്പിച്ചത്. അതിനായി ആദ്യം സർവ്വേ ടീം വന്നു. കളക്ടറും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും പങ്കെടുത്ത അവലോകന യോഗത്തിൽ എത്രയും പെട്ടെന്ന് പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന് പാലക്കാട് കളക്ടർക്ക് അങ്ങ് നിർദ്ദേശം നൽകിയിരുന്നു. എന്നാൽ ആദ്യം പ്രഖ്യാപിച്ച കിഫ്ബി പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം ഇതുവരെ ആരംഭിക്കാൻപോലും സാധിച്ചിട്ടില്ല. കിഫ്ബി പ്രവർത്തനങ്ങൾ അനന്തമായി വൈകുന്ന സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കി, പ്രഖ്യാപിച്ച പ്രവൃത്തികൾ എത്രയുംവേഗം നടപ്പിലാക്കുമോ? എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ മൂന്ന് പ്രവൃത്തികളാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. അതുപോലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പങ്കെടുത്ത ഇറിഗേഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു പ്രോജക്ടും ആരംഭിക്കുന്നില്ല. പതിനഞ്ച് ദിവസത്തിനകം എസ്റ്റിമേറ്റ് ഇവിടെ എത്തിക്കണമെന്ന് അങ്ങ് നേരിട്ട് നിർദ്ദേശം നൽകിയെങ്കിലും ഇതുവരെ അത് എത്തിയിട്ടില്ല. നിരവധി തവണ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടും റോഡിന്റെ കാര്യം ആരംഭിക്കുന്നതുപോലുമില്ല. ഈ സാഹചര്യമൊഴിവാക്കി പ്രഖ്യാപിച്ച

പദ്ധതികൾ എത്രയും പെട്ടെന്ന് ആരംഭിക്കാനെങ്കിലുമുള്ള ഇടപെടലുകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച മൂന്ന് പദ്ധതികളും ആരംഭിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ ഇപ്പോഴാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഏതായാലും അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലെ കിഫ്ബി വർക്കുകളുടെ റിവ്യൂ അടിയന്തരമായി നടത്തി എന്താണ് പ്രശ്നമെന്ന് കണ്ടുപിടിക്കാം. സാധാരണ എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിച്ചു, ഇനി പരിഹരിക്കാത്ത പ്രശ്നമെന്തെങ്കിലും ഉണ്ടോ എന്നുള്ള കാര്യം എനിക്കറിയില്ല. അത് പരിശോധിക്കാം. അത് ദുർഭാഗ്യകരമായിട്ടുള്ള സ്ഥിതിയായിട്ടാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ: സർ, ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ അരൂർ മണ്ഡലത്തിലുണ്ടായ ഒരു ആക്സിഡന്റിൽ നാല് കുട്ടികൾ ഗുരുതരമായ പരിക്കുകളോടെ ചികിത്സയിലാണ്. റോഡിന്റെ സേഫ്റ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടക്കാനുള്ള നടപാതയുടെ ഒരു പ്രശ്നമാണെന്നാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ ആ ഫോട്ടോ കാണുമ്പോൾ മനസ്സിലാകുന്നത്. കഴക്കൂട്ടം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ

വരെയുള്ള സേഫ്റ്റി കോറിയോർ പദ്ധതി ഏകദേശം പൂർത്തിയായി. അടുർ
വരെയുള്ള പദ്ധതികൾ പൂർത്തീകരിച്ചു. ബാക്കി പദ്ധതികൾ ഇപ്പോൾ
ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡിന്റെ സൈഡുകളിൽ
എല്ലായിടത്തും നടപ്പാതകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കാൻ
കഴിയുമോ; പല സ്ഥലത്തും ആളുകൾ എൻക്രോച്ച് ചെയ്തതിന്റെ ഭാഗമായി 8
മീറ്റർ വീതി പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡിന് ലഭിക്കുന്നില്ല. 8 മീറ്റർ വീതി എടുത്താൽ
തീർച്ചയായും നടക്കാനുള്ള ഒരു നടപ്പാതകൂടി ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. അതിനുള്ള
ഒരു ഇടപെടലും നടപടിയും സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പുതുതായി നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളിലെല്ലാം

നടപ്പാതകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.
ആദ്യകാലത്തൊന്നും പാലങ്ങളിൽപ്പോലും നടപ്പാതകളില്ലായിരുന്നു.
നടപ്പാതയില്ലാത്തതിന്റെ പ്രശ്നംകൊണ്ടല്ല ഈ കുട്ടികളെ കാറിടിച്ചത്. ഞാൻ
ആ വീഡിയോ മൂന്നുതവണ കണ്ടതാണ്. അയാൾ മദ്യപിച്ചുവെന്ന് പറയുമ്പോഴും
ഇടിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ എന്ത് കൃത്യതയാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കണം. ഒരു
സൈഡിൽകൂടി വരുന്ന വണ്ടി എതിർസൈഡിൽ കൂടി വരുന്ന കുട്ടികളെ

ഇടിച്ചതിനുശേഷം കൃത്യമായി വീണ്ടും ആദ്യം വന്ന സൈഡിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്. ഒരു മദ്യപാനിയാണെങ്കിൽ ഇവിടെ വണ്ടി മറിയേണ്ടതല്ലേ; ഒന്നും സംഭവിച്ചില്ല. എന്തോ ഒരു മാനസിക വിഭ്രാന്തിയിലുണ്ടായിട്ടുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്. നടപ്പാതയിൽ നിന്നുവന്നെ ഇടിച്ചു തെറിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് നേരത്തെ നിർമ്മിച്ച റോഡായിരിക്കും. പുനർനിർമ്മാണം നടത്തുമ്പോൾ നടപ്പാതകൾ നിർമ്മിക്കാം. ചെങ്ങന്നൂർ-അടൂർ വരെയുള്ള സേഫ്റ്റി കോറിയോർ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി 90 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ നടപ്പാതയും എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളുമുണ്ടാകും. അങ്ങനെയുള്ള സംവിധാനങ്ങളുണ്ടായാലും ഇതുപോലെ മദ്യപാനികളും മനോരോഗികളും ഫുട്ട്പാത്തിനകത്ത് കയറി ഇടിക്കില്ലെന്ന കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഇവിടെവെച്ച് ഉറപ്പ് പറയാൻ സാധിക്കില്ല.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, അരൂർ മണ്ഡലത്തിലെ കാര്യം മാത്രമല്ല, പൊതുവിൽ കാണുന്നത്, റോഡുകളിൽ കാൽനട യാത്രക്കാർക്ക് വഴി നടക്കാനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ കുറഞ്ഞുവരികയാണ്. റോഡ് ടാർ ചെയ്ത് വീതി കൂട്ടുമ്പോൾ അങ്ങേയറ്റവും ഇങ്ങേയറ്റവും പോകുകയാണ്.

വാഹനം വളരെ സ്ലീഡിൽ പോകുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും നടന്ന് പോകുന്നവർക്ക് രക്ഷയില്ലാത്ത ഒരവസ്ഥ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇതിനൊരു ക്രമീകരണം പൊതുവെ ഉണ്ടാക്കാൻ നാം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നാണ് തോന്നുന്നത്.

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ: സർ, എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ ഏതാണ്ട് നാല് റോഡുകളുടെ പ്രവൃത്തികളാണ് കിഫ്ബിയിൽ ആദ്യം മുതൽ അനുവദിച്ചത്. അതിൽ ഒരു റോഡിന്റെ പ്രവൃത്തിപോലും ഇതുവരെ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. ഒരു റോഡ് ഏറ്റവും പ്രയാസമായ അവസ്ഥയിൽ കിടക്കുകയാണ്. ഞാൻ ഇപ്രാവശ്യം ബഡ്ജറ്റ് വർക്കിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 40 ലക്ഷം രൂപ അനുവദിച്ചു. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. എത്രയും പെട്ടെന്ന് വർക്കുകൾ തീർക്കുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. ബാക്കി പ്രവൃത്തികളൊന്നും ഇതുവരെ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. നിരന്തരമായി ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ മീറ്റിംഗ് ഞാൻ വിളിച്ചുചേർത്തിരുന്നു. കൂടാതെ കിഫ്ബി സി.ഇ.ഒ., ശ്രീ. കെ. എം. എബ്രഹാമുമായി സംസാരിച്ചു. അദ്ദേഹം തിരുവനന്തപുരത്ത് കിഫ്ബി ഓഫീസിൽ മീറ്റിംഗുകൾ വിളിച്ചുചേർത്തു. പക്ഷേ നിർഭാഗ്യമെന്ന് പറയട്ടെ,

ഇതുവരെ ഒരു പ്രവൃത്തിയും ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കുറിയാം, ഈ സീസണിലും പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കാതെപോയാൽ അടുത്ത വർഷം തെരഞ്ഞെടുപ്പ് വർഷമായതിനാൽ സ്വാഭാവികമായും വർക്കുകൾ ആരംഭിക്കാനുള്ള പ്രയാസങ്ങളുണ്ടാകും. അങ്ങനെ വന്നാൽ കിഫ്ബിയുടെ ഭൂപടത്തിൽ കിഫ്ബി റോഡുകളില്ലാത്ത ഒരു മണ്ഡലമായി പാലക്കാടിനോടൊപ്പം വണ്ടൂർകൂടി ചേർത്തുവയ്ക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടാകുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ അറിയിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇത് ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലും നടപടിയെടുക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പ്രധാന ചോദ്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചതുപോലെ അത് കിഫ്ബിയിൽ നിന്ന് ഒരു നോട്ടീസ് നൽകി നിർത്തിവച്ചതൊന്നുമല്ല. നേരത്തെ ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലും എന്തുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെ സംഭവിച്ചതെന്ന് എനിക്ക് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. അത് പരിശോധിക്കാം. വേണമെങ്കിൽ അവിടെയും റിവ്യൂ നടത്തി നേരിട്ട് ബോധ്യപ്പെടുത്താം.

സാധാരണഗതിയിൽ അങ്ങനെ സംഭവിക്കാറില്ല. എന്നാൽ അസാധാരണമായ സംഭവങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിശോധിച്ച് സർക്കാരിന് മാറ്റാൻ കഴിയുന്നതാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായും മാറ്റാം.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ, കിഫ്ബി പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. അതിന്റെ പണി വളരെ വേഗത്തിൽ പോകുകയാണ്. എന്നാൽ അതിന്റെ സെൻട്രലിൽ വനം വകുപ്പിന്റെ കുറച്ച് സ്ഥലം നൽകാത്തതിന്റെ ഫലമായി ആ റോഡിന്റെ പ്രവൃത്തി ഇപ്പോൾ നിശ്ചലമായിരിക്കുകയാണ്. സർക്കാർ ഇടപെട്ട്, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പുതന്നെ ഇടപെട്ട് അത് പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രവൃത്തി വളരെ വേഗത്തിൽ നടത്തുന്നതുപോലെ തീരദേശ ഹൈവേയുടെ പ്രവൃത്തി നടക്കുന്നില്ല. അതുകൂടി വേഗത്തിലാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ കാര്യങ്ങൾ നടക്കുന്നതുകൂടി മനസ്സിലാക്കണം. 47 റീച്ചുള്ളതിൽ 12 റീച്ചിന് വനം വകുപ്പ്

സ്ഥലം നൽകിയിട്ടേയില്ല. ഞാൻ പലതവണ സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. വനം വകുപ്പ് സ്ഥലം നൽകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നില്ല. അത് മന്ത്രിമാരുടെ കുറ്റമല്ല, വനം വകുപ്പ് സ്ഥലം നൽകുന്ന മുറയ്ക്ക് മാത്രമേ റോഡുകളുടെ പ്രവൃത്തി ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. 19 റീച്ചിന്റെ അംഗീകാരമായി. 10 എണ്ണം നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ എല്ലാം പൂർത്തിയായി. 21-ാം തീയതി അതിന്റെ ഉദ്ഘാടനം നടത്താൻ മുഖ്യമന്ത്രി തീരുമാനിച്ചിരുന്നതാണ്. കൊറോണ വൈറസ് ബാധകാരണം അത് മാറ്റിവച്ചു. തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, കാസർഗോഡ് തുടങ്ങിയ ജില്ലകളിൽ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. വനം വകുപ്പിന്റെ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന് അറിയാമായിരിക്കും, വീണ്ടുംവീണ്ടും ചോദ്യം ചോദിച്ചാൽ എങ്ങനെയാണ് മറുപടി പറയാൻ സാധിക്കുന്നത്.

രണ്ടാമത്, തീരദേശ ഹൈവേയ്ക്ക് സ്ഥലം വേണ്ടേ; സ്ഥലം അനുവദിച്ചോ; മലപ്പുറത്ത് ഒറ്റ സ്ഥലത്ത് മാത്രമാണ് സ്ഥലം ലഭിച്ചത്. സ്ഥലം കിട്ടുന്നില്ല. മലയോര ഹൈവേയിൽ സൗജന്യമായി സ്ഥലം നൽകാമെന്ന് എം.എൽ.എ.-മാർ അംഗീകരിച്ചതുകൊണ്ട് അവർ പണം കൊടുക്കുന്നില്ല. വനം വകുപ്പൊഴികെ

ബാക്കി കിട്ടുന്നുണ്ട്. വനം വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. കെ. രാജ ശ്രമിക്കാത്തതുകൊണ്ടല്ല, അത് എനിക്കറിയാം. തീരദേശ ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിൽ സ്ഥലം കിട്ടുന്നില്ല. പൈസ കൊടുത്താലും സ്ഥലം കിട്ടുന്നില്ല. മത്സ്യത്തൊഴിലാളിയെ ബലം പ്രയോഗിച്ച് മാറ്റാൻ സാധിക്കില്ല. ഇതിനൊക്കെ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-മാരുടെ എത്രയോ യോഗം ചേർന്നു. വൻകിട വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ നേരിട്ട് നന്നായി കാര്യങ്ങൾ നോക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയാണ്. ആ സ്ഥലത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. അക്കാര്യത്തിൽ എല്ലാവരും തുല്യദുഃഖിതരാണ്. 6500 കോടി രൂപയാണ് തീരദേശ ഹൈവേയ്ക്കുവേണ്ടി കെട്ടിവെച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒരു പ്രശ്നവുമില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ സ്ഥലം ഇതുവരെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. അങ്ങ് ശ്രമിച്ചിട്ടും സ്ഥലം ഇതുവരെ കിട്ടിയിട്ടില്ല. ഇതിൽ ഒരു Introspection കൂടി വേണം, കാരണം നമ്മുടെ നാടിന്റെ സ്ഥിതി അതാണ്. പക്ഷേ ഇത് എപ്പോഴെങ്കിലും പൂർത്തീകരിക്കും. ഈ ഗവൺമെന്റ് ഒരു റീച്ച് തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. സ്ഥലം ലഭ്യമായാൽ എല്ലാം തുടങ്ങാൻ തയ്യാറാണ്. അത്തരം ചോദ്യങ്ങൾ

ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനാണ് പറയുന്നത്. അങ്ങ് ചോദിച്ചാലും എനിക്ക് വേറൊന്നും പറയാൻ സാധിക്കില്ല. സ്ഥലമുണ്ടെങ്കിൽ ചെയ്യാം. സ്ഥലത്തിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നു. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ കൂട്ടായി താമസിക്കുകയാണ്. അവർ അവിടെനിന്നും മാറുകയില്ല. മാറണമെങ്കിൽ വലിയൊരു ക്യാമ്പയിൻ നടത്തണം. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകാൻ സാധിക്കുന്ന തരത്തിൽ അവർക്ക് സ്ഥലം നൽകിയാലേ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതെല്ലാം വികേന്ദ്രീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള നടപടികളും ശ്രമങ്ങളും നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ഇരമുഖത്തുനിന്ന് വിപണിയിലേയ്ക്ക് എന്ന പദ്ധതി

3(*243) ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ:

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ:

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി:

ശ്രീ. കെ. ദാസൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ഇടനിലക്കാരുടെ ചൂഷണംകൊണ്ട് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക്

ന്യായവില ലഭിക്കാത്ത സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് വിപണി ശാക്തീകരണത്തിനായി ചെയ്തുവരുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്;

(ബി) തുറമുഖത്തുനിന്ന് വിപണിയിലേയ്ക്ക് എന്ന പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യത്തെക്കുറിച്ച് അറിയിക്കാമോ; മാർക്കറ്റുകളുടെ ആധുനീകരണത്തിനും കോൾഡ് ചെയിൻ വിപുലീകരിച്ച് മത്സ്യം കേടുകൂടാതെ സൂക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും നടപ്പാക്കി വരുന്ന പദ്ധതികളെക്കുറിച്ച് വിശദമാക്കാമോ:

(സി) മൂല്യവർദ്ധിതോല്പന്നങ്ങൾ വിപണിയിലെത്തിച്ച് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട വരുമാനം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് മത്സ്യഫെഡ് ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുള്ള പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമായിട്ടുണ്ടോ എന്ന് അറിയിക്കാമോ?

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ): സർ,

(എ) കടലിൽനിന്നും പിടിച്ചെടുക്കുന്ന മത്സ്യത്തിന് ന്യായവില ഉറപ്പാക്കി ഇടനിലക്കാരുടെ ചൂഷണത്തിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കുന്നതിനും മത്സ്യലേലവും വിപണനവും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും വ്യവസ്ഥാപിതവും ശുചിത്വപൂർണ്ണവും

കാര്യക്ഷമവുമായ ലേലവും വിപണനവും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനും ഉതകമാറുള്ള നിയമനിർമ്മാണം സർക്കാർ പരിഗണനയിലാണ്. പ്രാഥമിക മത്സ്യത്തൊഴിലാളി വികസന ക്ഷേമ സഹകരണ സംഘങ്ങൾ വഴി ഒരു പരിധിവരെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ ഇടത്തട്ടുകാരുടെ ചൂഷണത്തിൽനിന്നും രക്ഷിക്കുന്നതിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഗുണമേന്മയുള്ള മത്സ്യം ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് എത്തിക്കുന്നതിന് മത്സ്യഫെഡ് മുഖാന്തരം 41 ഫിഷ് മാർട്ടുകൾ ആരംഭിച്ച് പ്രവർത്തനം നടത്തിവരുന്നു. ഗുണമേന്മയുള്ള മത്സ്യം ഗുണഭോക്താക്കൾക്ക് ഹാർബറിൽനിന്നും നേരിട്ട് എത്തിക്കുന്നതിനായി തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം ജില്ലകളിലായി 5 അന്തിപ്പച്ച മൊബൈൽ യൂണിറ്റുകൾ മത്സ്യഫെഡ് മുഖേന പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു.

ഗുണനിലവാരമുള്ള മത്സ്യം ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് ശുചിത്വപൂർണ്ണമായ അന്തരീക്ഷത്തിൽ ലഭ്യമാകുന്നതിനും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് ന്യായവില ലഭിക്കുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്തെ മത്സ്യമാർക്കറ്റുകൾ ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്ന പദ്ധതി തീരദേശ വികസന കോർപ്പറേഷൻ മുഖാന്തരവും ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.

മത്സ്യ വികസന ബോർഡ്/കേന്ദ്ര സർക്കാർ സഹായത്തോടെ സംസ്ഥാനമൊട്ടാകെ 39 ആധുനിക മത്സ്യമാർക്കറ്റുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള അംഗീകാരം ലഭ്യമായിരുന്നു. ഇതിൽ 36 മത്സ്യമാർക്കറ്റുകൾ ഇതിനോടകം പൂർത്തീകരിച്ച് പ്രവർത്തനസജ്ജമായിട്ടുണ്ട്. 2 എണ്ണം പൂർത്തീകരണ ഘട്ടത്തിലും ഒരേണ്ണം പുരോഗമിച്ചുവരികയും ചെയ്യുന്നു. ഇതിനുപുറമെ കിഫ്ബി ധനസഹായത്തോടെ സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ 65 മത്സ്യമാർക്കറ്റുകളുടെ നവീകരണ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് 193.47 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ നബോർഡിന്റെ ഗ്രാമീണ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന പദ്ധതി ട്രാഞ്ച് 25-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കൊല്ലം ജില്ലയിലെ കണ്ണനല്ലൂർ മത്സ്യമാർക്കറ്റ് വികസനത്തിനായി 502.00 ലക്ഷം രൂപയുടെ പദ്ധതിക്ക് അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ മാർക്കറ്റുകളുടെ ആധുനീകരണത്തിനായി കൊല്ലം ജില്ലയിലെ അഞ്ചൽ, ഓച്ചിറ ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ അരൂർ എന്നീ മാർക്കറ്റുകൾ തെരഞ്ഞെടുത്ത് മത്സ്യഫെഡ് മുഖാന്തരം നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കിഫ്ബി

ധനസഹായത്തോടെ 65 മത്സ്യമാർക്കറ്റുകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് 193.47 കോടി രൂപയുടെ തത്വത്തിൽ ഭരണാനുമതി നൽകുകയും കിഫ്ബിക്ക് ഡി.പി.ആർ. നൽകി അനുമതി നേടുന്നതിന് ശ്രമിച്ചുവരികയും ചെയ്യുന്നു.

(ബി) മത്സ്യഫെഡ് മുഖാന്തരം ആവിഷ്കരിച്ച തീരത്തുനിന്ന് മാർക്കറ്റിലേയ്ക്ക് എന്ന പദ്ധതി പ്രകാരം പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളിൽ നിന്നും മത്സ്യഫെഡിൽ അഫിലിയേറ്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ള മത്സ്യത്തൊഴിലാളി പ്രാഥമിക സഹകരണ സംഘങ്ങൾ വഴിയും ഫിഷ് ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകളിൽ നിന്ന് നേരിട്ടും മത്സ്യം സംഭരിച്ച് വൃത്തിയാക്കി ഫിഷ് മാർട്ടുകൾ വഴി ന്യായവിലയ്ക്ക് കൃത്യ അളവിൽ നൽകുകയെന്നതാണ് ഈ ഫിഷ് സ്റ്റാളുകൾ വഴി നടപ്പിലാക്കി വരുന്ന പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. സംസ്ഥാനത്ത് മത്സ്യഫെഡിന്റെ 41 ഫിഷ്മാർട്ടുകൾ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. പ്രീ-പ്രോസസിംഗ് സെന്ററുകളടക്കം കൊണ്ടുവന്ന് കൂടുതൽ വൃത്തിയുള്ള മത്സ്യം ലഭ്യമാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതുകൂടാതെ തീരത്തുനിന്ന് മാർക്കറ്റിലേയ്ക്ക് എന്ന പദ്ധതിയിൽ അന്നനുള്ള മത്സ്യം ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് അന്നന് തന്നെ എത്തിക്കുന്നതിന് "അന്തിപ്പച്ച" എന്ന നാമധേയത്തിൽ തിരുവനന്തപുരത്ത് 2-

ഉം, കൊല്ലം ശക്തികളങ്ങര കോമൺ

പ്രീ-പ്രോസസ്സിംഗ്

സെന്റർ കേന്ദ്രീകരിച്ച് 3 മൊബൈൽ യൂണിറ്റുകളും പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നു. തീരദേശ വികസന കോർപ്പറേഷൻ മുഖാന്തരം സ്ഥാപിച്ചുവരുന്ന മത്സ്യമാർക്കറ്റുകളിൽ മത്സ്യം കേടുക്കൂടാതെ സൂക്ഷിച്ച് വയ്ക്കുന്നതിനായി ചിൽ റൂം സംവിധാനം/ഫ്രീസർ സംവിധാനം എന്നിവ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് രൂപകൽപ്പന ചെയ്യുന്നത്.

(സി) മത്സ്യത്തിന്റെ മൂല്യവർദ്ധിത ഉൽപ്പന്നങ്ങളായ മത്സ്യ അച്ചാർ, ചെമ്മീൻ അച്ചാർ, ചെമ്മീൻ ചമ്മന്തിപ്പൊടി, ചെമ്മീൻ റോസ്റ്റ് എന്നിവ മത്സ്യഫെഡ് ഈറ്റ്സ്, മത്സ്യഫെഡ് ടീറ്റ്സ് എന്ന ബ്രാൻറിൽ മത്സ്യഫെഡ് വിപണിയിൽ എത്തിച്ചിട്ടുണ്ട്.

മത്സ്യഫെഡിന്റെ "റെഡി ടു കൂക്ക്" ഉൽപ്പന്നങ്ങളായ ചിൽഡ് & ഡ്രസ്ഡ് മത്സ്യങ്ങൾ, മത്സ്യ സമോസ, മത്സ്യകട്ലറ്റ് എന്നിവ വിപണിയിൽ ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ "റെഡി ടു ഈറ്റ്" ഉൽപ്പന്നങ്ങളായ മത്സ്യ അച്ചാർ, ചെമ്മീൻ അച്ചാർ, ചെമ്മീൻ ചമ്മന്തിപ്പൊടി, നെത്തോലി പീര, മത്തി പീര, ചെമ്മീൻ റോസ്റ്റ്, ഫിഷ് ഹൈ മസാല, ചില്ലി ഫിഷ് കറിക്കൂട്ട്, തേങ്ങ ചേർത്ത

മത്സ്യക്കുറിക്കൂട്ട് എന്നിവയും "മത്സ്യഫെഡ് ഇൗറ്റ്സ്" & " മത്സ്യഫെഡ് ടീറ്റ്സ്" എന്ന പേരിൽ വിപണിയിലെത്തിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത ഉല്പന്നങ്ങളുടെ വിപണനത്തിന് ജില്ലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടർമാരെ നിയമിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ ശീതീകരിച്ച മത്സ്യത്തിന്റെയും ചെമ്മീൻ തോടിൽ നിന്നുള്ള കൈറ്റോൺ ഗുളികകളും മത്സ്യഫെഡ് ഫിഷ്മാർട്ട് വഴി വിപണനം നടത്തി വരുന്നു.

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, ഇടനിലക്കാരുടെ ചൂഷണം ഒഴിവാക്കി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് മത്സ്യ ഉല്പന്നങ്ങളുടെ വില കൃത്യമായി ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയിവിടെ വിവരിച്ചത്. ഇത്തരം പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുമ്പോൾ അവ എത്രത്തോളം വിജയകരമാകുമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പഠനം അങ്ങ് നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ഉൾനാടൻ മത്സ്യകൃഷിയിൽ നിന്നുള്ള കരിമീനടക്കമുള്ള മത്സ്യങ്ങളുടെ ഓൺലൈൻ വ്യാപാരത്തെക്കുറിച്ച് മത്സ്യഫെഡ് കൂടുതൽ പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, രണ്ട് വ്യത്യസ്ത കാര്യങ്ങളാണ്

ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചത്. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിൽ ചൂഷണം ഒഴിവാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ് പ്രധാന ചോദ്യം. രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം തൊഴിൽ സാധ്യത വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള മാർക്കറ്റിംഗിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്.

ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ വരുമാനം മികച്ചതാക്കുന്നതിനാണ് 2018-ലെ കേരള മത്സ്യലേലം വിപണനം ഗുണനിലവാര പരിപാലനം ബിൽ സഭയിൽ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്തത്. നിർഭാഗ്യവശാൽ ഓരോ സഭാസമ്മേളനങ്ങളിലും തിരക്കുകൾ കാരണം പ്രസ്തുത ബിൽ പാസ്സാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. വളരെ ഗൗരവതരമായ പഠനം നടത്തിയ ശേഷമാണ് ഈ ബിൽ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. നിയമവിധേയമായ ഒരു പരിരക്ഷ ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ടല്ലാതെ മാലിന്യം കലർത്തി മത്സ്യ വിൽപന നടത്തുന്നവർക്ക് കർശന ശിക്ഷ ഉറപ്പാക്കാൻ സാധിക്കില്ല. അക്കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ചർച്ച ചെയ്തശേഷമാണ് പ്രസ്തുത ബില്ലിലേയ്ക്കുള്ള കാര്യങ്ങൾ വന്നത്. ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സഭാസമ്മേളന കാലയളവിൽ പ്രസ്തുത ബിൽ പാസ്സാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ്

കരുതിയിരുന്നതെങ്കിലും കൊറോണ വൈറസ് ബാധയുടെ സാഹചര്യത്തിൽ നമുക്കതിന് സാധിക്കുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. എത്രയും പെട്ടെന്ന് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമനിർമ്മാണം നടത്തിക്കൊണ്ട് മാത്രമേ ഗുണമേന്മയുള്ള മത്സ്യം നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ഉറപ്പാക്കാനും തൊഴിലാളികളെ ഇടനിലക്കാരുടെ ചൂഷണത്തിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കാനും നമുക്ക് സാധിക്കുകയുള്ളൂ. പ്രസ്തുത ബിൽ പാസ്സാക്കാനായുള്ള അടിയന്തര നടപടികളിലേയ്ക്ക് പോകുകയെന്നുള്ളതാണ് ഇതിനുള്ള പരിഹാരമാർഗ്ഗം.

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഞാൻ തിരുവനന്തപുരത്തുള്ള മത്സ്യഫെഡിന്റെ ഒരു മാർക്കറ്റിൽ പോയിരുന്നു. അവിടെ നിന്നും വിലകൂടിയ ഒരു മത്സ്യവും അങ്ങ് നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചവയിലുള്ള പല ഉല്പന്നങ്ങളും ഞാൻ വാങ്ങുകയും ഏകദേശം 2500 രൂപയുടെ ബിൽ ഒടുക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ആ മത്സ്യം കട്ട് ചെയ്ത് കിട്ടുന്നതിനായി ഒന്നേകാൽ മണിക്കൂർ ആ മാർക്കറ്റിൽ കാത്തുനിൽക്കേണ്ടി വന്നു. അവസാനം ആ മത്സ്യം ഞാനവിടെ ഉപേക്ഷിച്ച് വരേണ്ട അവസ്ഥയുണ്ടായി. ഒരു എം.എൽ.എ. എന്ന രീതിയിലല്ല മറിച്ച് ഒന്നേകാൽ

മണിക്കൂർ ഒരു മത്സ്യം കട്ട് ചെയ്ത് കിട്ടാൻ താമസമെടുക്കുകയെന്നത് ഒരു കസ്റ്റമറെ സംബന്ധിച്ചുണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ട് മനസ്സിലാക്കി ഇത്തരം മാർക്കറ്റുകളിൽ കൂടുതൽ പരിഷ്കരണങ്ങൾ നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, അതൊരു പ്രശ്നമാണ്. ക്യാളിറ്റിയുള്ള മത്സ്യം ലഭ്യമായാൽ ജനങ്ങൾ അവിടെ കൃ നിൽക്കും. "അന്തിപ്പച്ച" എന്ന സംവിധാനം മത്സ്യഫെഡ് ആരംഭിച്ചു. അവിടെ ഹാർബറിൽ നിന്ന് നേരിട്ട് കൊണ്ടുവരുന്ന ഫ്രഷ് മത്സ്യമാണുള്ളത്. ജനങ്ങൾ അവിടെ വന്ന് കൃ നിൽക്കുകയാണ്. പലരും ഫോണിൽ വിളിച്ച് ഞങ്ങളുടെ പ്രദേശത്തും "അന്തിപ്പച്ച" ലഭ്യമാക്കാമോ എന്ന് ചോദിക്കുകയാണ്. അത് ജനങ്ങൾ വളരെ അടാക്വിയായി സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. കൂടുതൽ സംവിധാനമൊരുക്കി ഇത്തരം കാലതാമസം ഒഴിവാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ: സർ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് മത്സ്യത്തിന് നല്ല വില ലഭിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള പദ്ധതിക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചത് നല്ല കാര്യമാണ്. ഗുണനിലവാരമുള്ള മത്സ്യം ലഭ്യമാക്കുകയെന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടുകൂടിയാണ് മത്സ്യ മാർക്കറ്റുകളും അന്തിപ്പച്ചയും തുടങ്ങിയിട്ടുള്ളത്.

നമുക്കിന്ന് ലഭിക്കുന്ന മത്സ്യങ്ങളിൽ വലിയൊരളവ് ഉദരരോഗങ്ങൾക്കും കാൻസർ പോലെയുള്ള മാതൃകമായ രോഗങ്ങൾക്കും നിമിത്തമാകുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്ക് മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അന്തിപ്പച്ച മൊബൈൽ യൂണിറ്റുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഉൾപ്രദേശങ്ങളിൽ നല്ല മത്സ്യം എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി മത്സ്യഫെഡിന്റെ കീഴിൽ ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, മൊബൈൽ യൂണിറ്റിനെക്കുറിച്ചുള്ള ആലോചനകൾ നടക്കുകയാണ്. CIFT (Central Institute of Fisheries Technology) -ന്റെ സാങ്കേതികവിദ്യ ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. മോഡലായി 20 യൂണിറ്റ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ മാസം 13-ാം തീയതി ആലപ്പുഴയിൽ നടക്കുന്ന പരിപാടിയിൽ ആദ്യത്തെ 3 യൂണിറ്റുകൾ വിതരണം ചെയ്യാനായി തീരുമാനിച്ചതാണ്. എന്നാൽ കൊറോണ വൈറസ് ബാധ കാരണം പ്രസ്തുത പരിപാടി മാറ്റിവയ്ക്കേണ്ടി വന്നു. മൊബൈൽ മാർട്ട് ആരംഭിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. ഓൺലൈൻ മാർക്കറ്റിംഗിനെക്കുറിച്ച് നേരത്തെയുവിടെ ചോദിച്ചു, ഓൺലൈൻ മാർക്കറ്റിംഗ് നല്ലതാണ്, എന്നാൽ അനുബന്ധ

തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിൽ നഷ്ടമാക്കിക്കൊണ്ട് പെട്ടെന്ന് അതിലേയ്ക്ക് മാറാൻ സാധിക്കില്ല. അതിനാൽ അവരുടെകൂടി സഹകരണം ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ കാര്യക്ഷമമാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി: സർ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ ചൂഷണത്തിൽ നിന്ന് രക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇടനിലക്കാരായി പ്രവർത്തിക്കുന്നവരെ ഒഴിവാക്കാനായി മത്സ്യഫെഡിന്റെ കീഴിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സഹകരണ സംഘങ്ങൾ മുഖേന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളിലും കരയ്ക്കടുപ്പിക്കൽ കേന്ദ്രങ്ങളിലും മത്സ്യലേലത്തിൽ ഇടപെടുന്നത് ശക്തിപ്പെടുത്താൻ എന്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയും?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി: അമ്മ: സർ, മത്സ്യഫെഡ് എണ്ണറിലധികം സഹകരണ സംഘങ്ങൾ അഫിലിയേറ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും 350 എണ്ണത്തിൽ താഴെ മാത്രമേ ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുള്ളൂ. പ്രവർത്തിക്കുന്നവയ്ക്ക് കേരളത്തിൽ എല്ലാ സ്ഥലത്തും ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകൾ പോലെയുള്ള പശ്ചാത്തല സൗകര്യം ഉറപ്പായിട്ടില്ല. 24 ഹാർബറുകളിൽ അത് ഇപ്പോഴും പൂർണ്ണമായി കാര്യക്ഷമമായിട്ടില്ല. ധാരാളമായി ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകൾ

വേണ്ടതായുണ്ട്. അടുത്ത വർഷത്തെ നമ്മുടെ പ്രയോറിറ്റി ഇത്തരം ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകൾ ഉറപ്പാക്കുന്നതിലാണ്. ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകൾ ഉറപ്പാക്കിയാൽ ഹ്രീഷ് മത്സ്യം എത്തിക്കുകവഴി കൂറച്ചൂടി കാര്യക്ഷമമായി ഇടനിലക്കാരുടെ ചൂഷണത്തിൽ നിന്ന് ഒഴിവായി തൊഴിലാളികളുടെ ജീവിതനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന വരുമാനം ഉറപ്പാക്കാൻ സാധിക്കും. ഇതിനായി കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് വേണ്ടിവരും. അതിന് കഴിയുന്ന തരത്തിലേയ്ക്ക് പോകാൻ നമുക്ക് സാധിച്ചിട്ടില്ലായെന്ന് ഒരു വസ്തുതയാണ്. തീരത്ത് ഹാർബറുകളും ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകളും കൊണ്ടുവരാനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. ദാസൻ: സർ, മത്സ്യ കച്ചവടത്തിനും സംസ്കരണത്തിനും കേന്ദ്ര ഭക്ഷ്യ സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിച്ച പുതിയ മാനദണ്ഡങ്ങൾ അതേ രീതിയിൽതന്നെ കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കുമോ; കേരളത്തിന് അനുയോജ്യമായ രീതിയിൽ ഇവയിൽ എന്തെല്ലാം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ സാധിക്കും; അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ടോ; പുതിയ മത്സ്യ മാർക്കറ്റുകൾ ആരംഭിക്കുമ്പോൾ വലിയ

കോൾഡ് സ്റ്റോറേജുകൾക്കുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിൽ അവ
രൂപകൽപ്പന ചെയ്യാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴിക്കുട്ടി അമ്മ: സർ, ഇപ്പോൾ ഭക്ഷ്യ സുരക്ഷാ

നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ചാണ് ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ഭക്ഷ്യ
സുരക്ഷാ വകുപ്പ് ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും സംയുക്തമായി നടത്തുന്നത്.

എന്നാൽ നിലവിലുള്ള നിയമത്തിൽ ശിക്ഷ കുറവാണ്. ഞങ്ങൾ

കൊണ്ടുവരാനുദ്ദേശിക്കുന്ന മത്സ്യലേലം വിപണനം ഗുണനിലവാര പരിപാലനം

ബില്ലിൽ കുറച്ചുകൂടി കടുത്ത ശിക്ഷയാണ് ശിപാർശ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ശിക്ഷ

വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ ഇവ നിയന്ത്രിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ഇക്കാര്യത്തിൽ

നിലവിലുള്ള നിയമത്തിൽ പരിമിതിയുണ്ട്. അതിന് മാറ്റം വരുത്താനാണ്

പുതിയൊരു നിയമം കൊണ്ടുവരാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ഹാർബറുകളിലെ കോൾഡ് സ്റ്റോറേജുകളെക്കുറിച്ചിവിടെ പറഞ്ഞു,

ഹാർബറുകളുടെ മെയിന്റനൻസിന്റെ ഭാഗമായി കൂടുതൽ കോൾഡ്

സ്റ്റോറേജുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾക്ക് ഗവൺമെന്റ് മുൻഗണന

നൽകുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ..... ചോദ്യോത്തര സമയം

കഴിഞ്ഞു.