

**നടപടികൾ നിർത്തിവയ്ക്കാനുള്ള ഉപക്ഷേപം**

സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥ

മി. സ്പീക്കർ: സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകൾ അറ്റകുറ്റപ്രവൃത്തികൾ

പൂർത്തീകരിക്കാത്തതുമൂലം ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാതായതിനെത്തുടർന്ന്

അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന സാഹചര്യം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്

സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവയ്ക്കണമെന്ന ഉപക്ഷേപം

പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് സർവ്വശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം,

ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ, മോൻസ് ജോസഫ്, അനൂപ് ജേക്കബ്,

മാണി സി. കാപ്പൻ, ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ എന്നീ അംഗങ്ങൾ റൂൾ 50 പ്രകാരം

നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

പൊതുമരാമത്ത്- വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ്

റിയായ്): സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്താകെ 235000 കി.മീ.

റോഡുകളാണുള്ളത്. അതിൽ 29522 കി.മീ. റോഡ് പൊതുമരാമത്ത്

വകുപ്പിന്റെ കീഴിലും രണ്ടുലക്ഷത്തോളം കി.മീ. റോഡ് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ

വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുമാണ്. അത് കേരളത്തിൽ മാത്രം കണ്ടുവരുന്ന ഒരു

പ്രത്യേകതയാണ്. ടാർ ചെയ്ത നല്ല രീതിയിലുള്ള ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ കേരളത്തിൽ കാണാൻ സാധിക്കും. അതിന്റെ കാരണം, 1996-ലെ ഇ. കെ. നായനാർ നയിച്ച എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കിയ ജനകീയാസൂത്രണമാണെന്ന് ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകൾ വളരെ ചെറിയ ശതമാനമാണെങ്കിലും ട്രാഫിക്സിംഗിന് കൂടുതൽ ആളുകൾ ആശ്രയിക്കുന്നത് ഈ റോഡുകളെയാണ്. റോഡ് ഡെൻസിറ്റി ദേശീയ ശരാശരിയേക്കാൾ മൂന്നിരട്ടിയാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ളത്. പൊതുമരാമത്ത് നിരത്ത് വിഭാഗത്തിനു കീഴിൽ 24376 കി.മീ. റോഡാണുള്ളത്. സി.ആർ.ഐ.എഫ്. (Central Road & Infrastructure Fund) പദ്ധതിയിൽ 527 കി.മീ. റോഡും കെ.ആർ.എഫ്.ബി. (പി.എം.യു.)-ൽ 3425 കി.മീ. റോഡും കെ.എസ്.ടി.പി.-യിൽ 1294 കി.മീ. റോഡുമാണുള്ളത്. ഇതോടൊപ്പം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ദേശീയപാത വിഭാഗം പരിപാലിക്കുന്ന 548 കി.മീ. ദേശീയപാതയുമുണ്ട്. ഇതിൽ 4783 കി.മീ. റോഡ് പരിപാലന കാലാവധിയിലും 19908 കി.മീ. റോഡ് റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ടിലുമുള്ളതാണ്. അതുസംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോൾ ബോർഡ്

സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്; ജനങ്ങൾക്ക് കാണാൻ സാധിക്കും. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. നിരത്ത് വിഭാഗത്തിനകീഴിൽ ഇപ്പോൾ പ്രവൃത്തി നടക്കുന്നത് 1835 കി.മീ. റോഡിലാണ്. സി.ആർ.ഐ.എഫ്. പ്രവൃത്തി നടക്കുന്നത് 403 കി.മീ. റോഡിലും കെ.ആർ.എഫ്.ബി. പ്രവൃത്തി നടക്കുന്നത് 1120 കി.മീ. റോഡിലും കെ.എസ്.ടി.പി. പ്രവൃത്തി നടക്കുന്നത് 737 കി.മീ. റോഡിലുമാണ്. 114 കി.മീ റോഡ് പ്രവൃത്തിയാണ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ദേശീയപാതയിൽ നടക്കുന്നത്. റോഡുകൾ മികച്ച നിലവാരത്തിലേയ്ക്കുയർത്തുക എന്ന ലക്ഷ്യമാണ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-ക്കുള്ളത്. 4095 കി.മീ. റോഡുകളിൽ പ്രവൃത്തി നടക്കുന്നു. അതായത്, അത്രയും റോഡുകൾ ഭാവിയിൽ മികച്ച നിലവാരത്തിലേയ്ക്കുയർത്തുന്നുവെന്നാണ് അർത്ഥം. ഇതിൽ ഭൂരിഭാഗം റോഡുകളും ഡിസൈൻ റോഡുകളായാണ് ഉയർത്തുന്നത്. റോഡ് നിർമ്മാണം മാത്രമല്ല, റോഡിന്റെ പരിപാലനത്തിനും ഉയർന്ന പരിഗണന നൽകിയാണ് സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. അതിനായി വൈവിധ്യമാർന്ന പദ്ധതികൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് തയ്യാറാക്കി നടപ്പിലാക്കുകയാണ്. അതിൽ റണ്ണിംഗ് കോൺടാക്ട് സംവിധാനം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഞാൻ നേരത്തെ

സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 19908 കി.മീ. റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് വഴി പരിപാലിക്കുകയാണ്. ഇതിന് വലിയ നിലയിൽ സ്വീകാര്യത ഉയർന്നുവരുന്നുണ്ട്. പരിപാലനത്തിന് മാത്രമായി 824 കോടി രൂപയാണ് ഭരണാനുമതി നൽകിയത്. എല്ലാ വകുപ്പുകളെയും ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കാര്യങ്ങൾ ചെയ്താണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളിൽ മഹാഭൂരിപക്ഷവും പൂർണ്ണ ഗതാഗതയോഗ്യമാണെന്ന കാര്യം ഉറപ്പായും പറയാനാകും. പ്രവൃത്തി നടക്കുന്ന റോഡുകളിലും വിവിധകാരണങ്ങളാൽ പ്രവൃത്തി തടസ്സപ്പെട്ട റോഡുകളിലും യൂട്ടിലിറ്റി പ്രവൃത്തി നടന്ന ചില റോഡുകളിലും കോടതി വ്യവഹാരവും മറ്റുമുള്ള റോഡുകളിലും ചില പ്രയാസങ്ങളുണ്ട്. കുടിവെള്ളവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളിൽ, മന്ത്രിമാർ എന്ന നിലയിൽ ഞങ്ങൾ ഒരു ടീമായി നിന്നുകൊണ്ടുതന്നെ അത് പരിഹരിക്കാനാവശ്യമായ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അതുസംബന്ധിച്ച് യോഗവും മറ്റ് കാര്യങ്ങളും വിളിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചെറിയൊരു ബുദ്ധിമുട്ടുപോലും ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകാൻ പാടില്ലെന്നതാണ് ഞങ്ങളുടെ കാഴ്ചപ്പാട്.

അത്തരം ബുദ്ധിമുട്ടുകളുള്ള ഇടങ്ങളിൽ അത് പരിഹരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. ജനങ്ങളുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പരമാവധി പരിഹരിക്കാനുള്ള എല്ലാ ശ്രമവും, ടെക്നോളജിയുടെ സാധ്യതയുൾപ്പെടെ ഉപയോഗിച്ച് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്തുകയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അടിയന്തരപ്രമേയ നോട്ടീസിലെ വിഷയം സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമില്ലായെന്നുള്ളത് അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം: സർ, വഴി നടക്കാനുള്ള പൗരന്റെ അവകാശം നിഷേധിച്ച ഒരു സർക്കാരാനിത്. സഞ്ചരിക്കാനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം ഓരോ വ്യക്തിയുടെയും ഭരണഘടനാപരമായ അവകാശമാണ്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനകീഴിൽ മുപ്പതിനായിരത്തോളം കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള റോഡുകളുണ്ടെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞത്. ഇവയിൽ എത്ര റോഡുകളിലൂടെ ആളുകൾക്ക് എല്ലൊടിയാതെ യാത്ര ചെയ്യാനാകും? ഭാവിയിൽ റോഡ് നന്നാകുമെന്നാണ് അങ്ങ് ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞത്. എന്നാണ് ആ ഭാവിയുണ്ടാകുന്നത്? മൂന്നരക്കോടി മലയാളികളിൽ മഹാ ഭൂരിപക്ഷംപേരും യാത്രയ്ക്ക് ആശ്രയിക്കുന്നത് റോഡ് മാർഗ്ഗത്തെയാണ്. ഒരു വർഷം ശരാശരി

റോഡുപയോഗിക്കുന്ന ആളുകളിൽനിന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ വാഹനനികുതിയായി മാത്രം ഈടാക്കുന്നത് 6000 കോടി രൂപയാണ്. എന്നാൽ അതിനുപകരം നമ്മൾ എന്താണ് ജനങ്ങൾക്ക് തിരിച്ചുകൊടുക്കുന്നത്. ഇന്ന് യുദ്ധ ഭൂമിയിലേക്ക് പോകുന്നതുപോലെയാണല്ലോ ആളുകൾ റോഡിലേക്ക് പോകുന്നത്; ജീവൻ കിട്ടിയാൽ കിട്ടി, തിരികെവന്നാൽ വന്നു. റോഡ് വഴിയുള്ള യാത്രകൾക്ക് എന്ത് ഉറപ്പാണുള്ളത്? കാൽനടയാത്രക്കാർക്കോ സ്ത്രീകൾക്കോ കുട്ടികൾക്കോ ആശുപത്രിയിൽ പോകുന്നവർക്കോ കേരളത്തിലെ റോഡുകളിലൂടെ സുരക്ഷിതമായി സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയുമോ? പെരിന്തൽമണ്ണ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ സ്ഥിതിയും അങ്ങനെയൊന്നാണ്. മണിച്ചിത്രത്താഴ് സിനിമയിലെ കുതിരവട്ടം പപ്പുവിനെപ്പോലെ ചെമ്പരത്തി പൂവ് ചെവിയിൽവെച്ച് ചാടിച്ചാടി പോകേണ്ട അവസ്ഥയിലാണ് മലയാളികൾ.

ബഹുമാന്യനായ മുൻ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി കുഴികൾ എണ്ണാനായിരുന്നു ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്ന് റോഡിലെ കുളങ്ങൾ എണ്ണിയാൽ തീരമോ? എത്ര വിലപ്പെട്ട ജീവനുകളാണ് റോഡുകളിൽ പൊലിഞ്ഞത്. കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷത്തെ കണക്കെടുത്താൽ, 2023-ലെ മാത്രം

കണക്കെടുത്താൽ 4,010 ജീവനുകൾ രോഗപകടങ്ങളിൽ നഷ്ടപ്പെടുകയും 54,369 പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്തു. ധാരാളം മനുഷ്യർ ശയ്യാവലംബരാകുകയും അംഗവൈകല്യം സംഭവിക്കുകയും ചെയ്തു. ഗർഭിണികളായ സ്ത്രീകൾ നടുരോഡിൽ പ്രസവിച്ചു; ചിലർക്ക് അബോർഷനായി. ഇത് കേട്ടാൽ തോന്നും ഞാൻ ഈ പറയുന്നതെല്ലാം അതിശയോക്തിയാണെന്ന്. (...ബഹളം....) അഞ്ച് മാസങ്ങൾക്കുമുമ്പ്, സർക്കാരിന്റെ കെട്ടുകാര്യസ്ഥതയുടെ മകുടോദാഹരണമായി എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ പട്ടാമ്പി രോഡിൽ ഒരു ഗർഭിണി വീണതിനെത്തുടർന്ന് അബോർഷനായി. ഈ കൊലക്കുറ്റത്തിന് ആരുടെ പേരിലാണ് കേസെടുക്കുന്നത്? ജനിക്കാതെ പോയ ആ കുഞ്ഞിന്റെ ഘാതകൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യാണ്. കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ സഞ്ചരിച്ചാൽ മെച്ചമെന്ന് പറയാൻ എത്ര രോഗികളുണ്ട്. ഞാൻ ഈ ചർച്ച തുടങ്ങുമ്പോൾ ഭരണകക്ഷിയിലെ എം.എൽ.എ.-മാർ ഞങ്ങളുടെ രോഡിന്റെ കാര്യംകൂടി പറയണമെന്ന് എന്നോട് പറഞ്ഞു. പക്ഷേ എനിക്ക് സമയം

കുറവായതിനാൽ അതിന് സാധ്യമല്ല. (...ബഹളം....) നിങ്ങൾ ഈ പറയുന്നതെല്ലാം നീർക്കുമിളകളാണ്.

ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി ചില റോഡുകളുടെ വീഡിയോകൾ സോഷ്യൽ മീഡിയയിൽ പ്രചരിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഇങ്ങനെയുള്ള ഒരു റോഡെങ്കിലും ഞങ്ങളുടെ നാട്ടിൽ കാണാൻ കഴിഞ്ഞെങ്കിലെന്ന് ഞങ്ങൾ വിചാരിക്കും. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനകീഴിൽ ആകെ 29,573 കി.മീ. റോഡുണ്ട്. അതിൽ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ 4,128.38 കിലോമീറ്ററും മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ് 25,444.7 കിലോമീറ്ററുമാണ്. ഇതിനുപുറമെ എൻ.എച്ച്.-നകീഴിൽ വരുന്ന 548 കിലോമീറ്റർ റോഡ് വേറെയുമുണ്ട്. ഇതിൽ നിങ്ങൾക്ക് നേരെയൊക്കാൻ കഴിഞ്ഞത് എത്ര കിലോമീറ്റർ റോഡാണ്? ഇന്നലെ മാതൃഭൂമിയുടെ മുഖപ്രസംഗത്തിൽ, വടക്കൻ കേരളത്തിന്റെ തലപ്പാടി മുതൽ തിരുവനന്തപുരത്തെ സ്മാർട്ട് റോഡുകൾ വരെയുള്ള തകരാറിലായി കിടക്കുന്ന റോഡുകളെപ്പറ്റി വിശദമായി പറയുകയുണ്ടായി. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ കരിവെള്ളൂരിലെയും ഓണക്കുന്നിലെയും വെള്ളൂരിലെയും റോഡുകളുടെയും



കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ അഴിയൂർ, വെങ്ങളം റോഡുകളുടെയും സ്ഥിതിയെന്താണ്? ചോറോട്ടം തിക്കോടിയിലും ദേശീയപാതയുടെ നിർമ്മാണത്തെത്തുടർന്ന് പരിസരവാസികൾ ദുരിതത്തിലായിട്ട് കാലങ്ങളായി.

ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം എം.എൽ.എ. ഇവിടെയുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിലേയ്ക്കുള്ള റോഡിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ ഗതാഗതം പൂർണ്ണമായും സർവ്വീസ് റോഡിലൂടെയായതിനാൽ വലിയ താഴ്ചയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾക്കുമീതെ ഏത് നിമിഷവും മൺതിട്ടുകൾ അടർന്നുവീഴുകയോ വെള്ളം കുത്തിയൊലിച്ചുവരികയോ ചെയ്യുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. ബഹുമാന്യനായ മഞ്ഞളാംകുഴി അലി സാഹിബിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ വളാഞ്ചേരി-പെരിന്തൽമണ്ണ റോഡിന്റെ ദുരിതക്കഥകൾ അദ്ദേഹം ഈ സഭയിൽ വർഷങ്ങളായി ഉന്നയിക്കുകയാണ്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ പെരുമ്പിലാവ്-നിലമ്പൂർ സംസ്ഥാന പാതയിലെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ട്രാഫിക്കുള്ള പുലാമനോൾ-മേലാറ്റൂർ റീച്ചിന് 144 കോടി രൂപ വകയിരുത്തി കഴിഞ്ഞ പിണറായി സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി പ്രവൃത്തി

ഉദ്ഘാടനം നിർവ്വഹിച്ചിട്ട് നാലുവർഷമായി. ഈ റോഡിന്റെ മേൽനോട്ടം കെ.എസ്.ടി.പി. (Kerala State Transport Project)-ക്കാണ്. ഒരു വർഷമായി അവിടെ യാതൊരു പണിയും നടക്കാതെയായിട്ടും ആരും അന്വേഷിക്കുന്നില്ല. കോൺട്രാക്ടർമാർക്കുമേൽ സർക്കാരിന് യാതൊരു അധികാരവുമില്ലെന്ന് എന്നും ഇതിനൊന്നും മേൽനോട്ടം വഹിക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരാരുമില്ലെന്ന് എന്ന് ഞാൻ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രിയോട് ചോദിക്കുകയാണ്. ഈ റോഡിലെ വേങ്ങൂരിൽ അപകടമൂലം മരണപ്പെട്ടത് മൂന്ന് പേരാണ്. ആ രക്തസാക്ഷികൾക്ക് ആരാണ് ഉത്തരവാദി?

കെ.എസ്.ടി.പി. ആദ്യകാലത്ത് ഏറ്റെടുത്ത പ്രധാന വർക്കുകളിലൊന്നായ തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിലൊന്നാണ് തൃശ്ശൂർ-കുറ്റിപ്പുറം സംസ്ഥാനപാത. അന്ന് നിർമ്മിച്ച റോഡ് വർഷങ്ങൾ കേടാവാതെ നിലനിന്നിരുന്നു. എന്നാൽ ഇന്ന് ആ റോഡിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് കഴിയില്ലാത്ത റോഡിലൂടെ തൃശ്ശൂരിലേക്ക് പോകാൻ 16 കിലോമീറ്റർ ചുറ്റി സഞ്ചരിക്കേണ്ടിവന്നു. കോഴിക്കോടുനിന്നും തൃശ്ശൂരിലേക്ക് വരുന്ന മുഖ്യമന്ത്രി കേച്ചേരി റോഡ് ഒഴിവാക്കി വടക്കാഞ്ചേരി വഴി

തൃശ്ശൂരിലേയ്ക്ക് ചുറ്റിവളഞ്ഞ് പോയത് കുഴികൾ മറികടക്കാനാണ്. എസ്കോർട്ടും  
 പൈലറ്റുമില്ലാത്ത സാധാരണക്കാർക്ക് ഇപ്രകാരം റൂട്ട് മാറിപ്പോകാൻ  
 കഴിയുമോ? ഏഷ്യാനെറ്റ് ന്യൂസിന്റെ 'വഴിയാധാരം' എന്ന പരമ്പര നിങ്ങൾ  
 കാണണം. പത്തനംതിട്ട-കൊല്ലം ജില്ലകളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന കലത്തൂർപ്പാടം  
 റോഡിലൂടെ നിങ്ങൾ യാത്ര ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ? ബഹുമാന്യനായ കോന്നി അംഗം  
 ഇവിടെയുണ്ട്. എം.എൽ.എ.-മാരെ നാട്ടുകാർ റോഡിൽ തടയുന്ന  
 സാഹചര്യമുണ്ടായത് ഈ സർക്കാരിന്റെ ഭരണവൈകല്യമാണ്. റീ-ബിൽഡ്  
 കേരള പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തിയ കൊടുങ്ങല്ലൂർ-ഷൊർണ്ണൂർ  
 സംസ്ഥാനപാതയുടെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ ഷൊർണ്ണൂർ-  
 പെരിന്തൽമണ്ണ സംസ്ഥാനപാത കടന്നുപോകുന്ന കുളപ്പള്ളി മുതൽ പട്ടാമ്പി  
 വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് മുഴുവൻ കുഴികളാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഒരു യൂട്യൂബർ  
 ഇതുസംബന്ധിച്ച വാർത്ത കൊണ്ടുവന്നിരുന്നു. എറണാകുളം ജില്ലയുടെ  
 സ്ഥിതിയെന്താണ്? ദേശീയപാത 66-ലെ ഇടപ്പള്ളി-മുത്തകുന്നം ഭാഗത്തെ  
 പ്രദേശങ്ങൾ വെള്ളത്തിനടിയിലാണ്. കോട്ടയത്തെ മുണ്ടക്കയം-കുമളി  
 റോഡിന്റെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട കുട്ടനാട് എം.എൽ.എ.-യുടെ പടഹാരം

റോഡിന്റെയും സ്ഥിതിയെന്താണ്? അഞ്ചുവർഷമായി കാഞ്ഞിരപ്പള്ളി-മണിമല-  
 കുളത്തൂർമുഴി റോഡ് മോചനം കാത്തുകിടക്കുകയാണ്. ശബരിമല തീർത്ഥാടകർ  
 ആശ്രയിക്കുന്ന എരുമേലി-കാരിത്തോട്-മണിമല റോഡിന്റെ  
 സ്ഥിതിയെന്താണ്? ഇവയൊന്നും മനുഷ്യർക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ  
 കഴിയുംവിധമല്ലെന്ന് ബഹുമാന്യനായ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി  
 കാണുന്നില്ലേ? ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ അരൂർ-കായംകുളം-കൃഷ്ണപുരം വരെ 97  
 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള ദേശീയപാതയിലൂടെയുള്ള യാത്രയുടെ  
 സ്ഥിതിയെന്താണ്? അരൂർ-തുറവൂർ ഭാഗത്തെ ജനങ്ങൾ എങ്ങനെയാണ് യാത്ര  
 ചെയ്യുന്നതെന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് അറിയാമോ? കൊല്ലം ജില്ലയിലെ  
 പ്രധാനപാതയായ എം.സി. റോഡിലേയ്ക്കെത്തുന്ന റോഡുകൾ പൂർണ്ണമായും  
 തകർന്നിരിക്കുകയാണ്.

തലസ്ഥാന നഗരിയിൽ എല്ലാം മനോഹരമെന്ന് ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി  
 പറയുമ്പോഴും അദ്ദേഹത്തിന്റെ വാദം പൊളിച്ചുകൊണ്ട് ഓരോദിവസവും  
 മാധ്യമങ്ങൾ ആ റോഡ് തകർന്നുകിടക്കുന്നതിന്റെ ചിത്രങ്ങൾ വീഡിയോ  
 സഹിതം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുകയാണ്. ഈ സമ്മേളനകാലത്ത് സഭയിൽ

ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി പ്രസംഗിക്കുന്നതിന്റെ അടുത്ത ദിവസംതന്നെ അദ്ദേഹം പരാമർശിച്ച റോഡുകൾ തകർന്നുകിടക്കുന്നതിന്റെ വാർത്തകൾ മാധ്യമങ്ങൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുകയാണ്. അട്ടക്കുളങ്ങര-തിരുവല്ലം റോഡ് നാലുവർഷമായി പരിതാപകരമായ സ്ഥിതിയിലാണ്. വിനോദസഞ്ചാരമേഖലയായ പൊന്തൂരിലേയ്ക്കുള്ള റോഡിന്റെ സ്ഥിതി നേരിട്ട് അനുഭവിച്ചവർക്ക് മനസ്സിലാകും. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ സ്മാർട്ട് റോഡുകളെക്കുറിച്ച് പറയേണ്ടതുണ്ടോ? 63 പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകൾ സ്മാർട്ട് റോഡുകളാക്കുന്നതിനായുള്ള പദ്ധതിയുടെ അവസ്ഥയെന്താണ്? റോഡുകളുടെ പ്രവൃത്തി നിരീക്ഷിക്കേണ്ട അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാർ വർക്ക് സൈറ്റിൽ ഉണ്ടാകുകയോ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാർ ഇത് പരിശോധിക്കുകയോ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാരും റോഡുകളുടെ പ്രവൃത്തി വിലയിരുത്തി നടപടി സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്യാറുണ്ടോ? കരാറുകാർക്ക് തോന്നിയതുപോലെ ചെയ്യാനാണെങ്കിൽ എന്തിനാണ് ലക്ഷക്കണക്കിന് രൂപ ശമ്പളം നൽകി ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ നമ്മൾ പോറ്റുന്നത്. റോഡ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നമാണ്. നമ്മുടെ റോഡുകൾ മിക്കതും

നിർമ്മിക്കുന്നത് അശാസ്ത്രീയമായാണ്. പ്ലാനിംഗോടു കൂടിയല്ല റോഡുകൾ കഴിക്കുന്നത്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ തമ്മിൽ അടിയായാണ്. വാട്ടർ അതോറിറ്റിയും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യും തമ്മിലും കെ.എസ്.ഇ.ബി.-യും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യും തമ്മിലും അടിയായാണ്. എല്ലാ പണിയും കഴിയുമ്പോൾ കേബിളുകാർ കമ്പിപ്പാരയുമായി കഴിക്കാൻ വരികയാണ്. ഇത്ര പ്ലാനിംഗ് ഇല്ലാത്ത ഒരു വകുപ്പ് ഏതാണുള്ളത്?

ചില റോഡിലൂടെ പോയാൽ അഡ്വഞ്ചർ പാർക്കിലൂടെയാണ് പോകുന്നതെന്ന് തോന്നിപ്പോകും. വിദേശരാജ്യങ്ങളിൽ റോഡിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു വിട്ടുവീഴ്ചയുമില്ലെങ്കിൽ ഇവിടെ കമ്മീഷന്റെ കാര്യത്തിൽ മാത്രമേ വിട്ടുവീഴ്ചയില്ലാതെയുള്ളൂ. കേരളത്തിൽ മഴയുണ്ടായിട്ടില്ലേ എന്ന് അപ്പോൾ പറയും? ഗോവയിലും മഹാരാഷ്ട്രയിലും കർണാടകയിലും മഴപെയ്തിട്ടും അവിടെയുള്ള റോഡുകൾ എന്തുകൊണ്ട് കേടാകുന്നില്ല? ഇടുക്കിയിൽ റോഡരികിലെ മരങ്ങൾ മുറിക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് മാത്രം എന്തെല്ലാം പ്രശ്നങ്ങളാണുണ്ടാകുന്നത്. റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന മെറ്റീരിയലുകളെക്കുറിച്ച് ശാസ്ത്രീയമായി അറിവുള്ള എത്രപേർ ഈ

ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലുണ്ട്. ഇവിടെ ഒരു സ്ഥിരം ഏർപ്പാടുണ്ട്. മഴക്കാല പൂർവ്വ ശുചീകരണ യജ്ഞം എന്നപോലെ മഴക്കാല പൂർവ്വ ഓട്ടയടയ്ക്കൽ യജ്ഞം. മാർച്ച് 31-ന് മുമ്പ് 'എം.-ബുക്ക്' റെക്കോർഡുണ്ടാക്കിയശേഷം കോടിക്കണക്കിന് രൂപയാണ് ഈ യജ്ഞത്തിനുവേണ്ടി ചെലവഴിക്കുന്നത്. മഴപെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ ഈ യജ്ഞത്തിലൂടെ നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾ ഒരു മാസം പോലും നിലനിൽക്കുകയില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്.... പ്ലീസ്... കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം: സർ, എനിക്ക് ഒരു മിനിട്ടുകൂടി വേണം. വെറ്റ് മിക്സ് കമ്പോണന്റ് ഒരു ചാക്കിന് 850 രൂപയായതിനാൽ ഇതിനുപകരം ചെളികൊണ്ടാണ് കേരളത്തിലെ റോഡുകളിലെ ഓട്ട അടയ്ക്കുന്നത്. എല്ലാ എഞ്ചിനീയർമാരും കോൺട്രാക്ടർമാരും മോശക്കാരാണെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. എന്നാൽ മോശക്കാരായ എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെയും കൂട്ടുകെട്ടിലൂടെ ചാകരക്കാലമായ മഴക്കാലത്ത് അവർ കോടിക്കണക്കിന് രൂപ അടിച്ചുമാറ്റുകയാണ്. ഇന്ത്യൻ റോഡ്സ് കോൺഗ്രസിലെ അംഗങ്ങളായ എഞ്ചിനീയർമാർ വെറ്റ് റോഡ് ട്രീറ്റ്മെന്റിന്റെ 'Code of Practice' എന്ന

ബുക്ക്ലെറ്റുകളിലും വായിക്കാൻ സന്നദ്ധരായാൽ ശാസ്ത്രീയമായി റോഡ് അടയ്ക്കേണ്ടത് എങ്ങനെയാണെന്ന് നിങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാകും. ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

ദേശീയപാത പ്രവൃത്തിയുടെ ഇരട്ടിത്തുക കെ.എസ്.ടി.പി.-ക്ക് വകയിരുത്തിയാലും അതിന്റെ ഒരു തരി ആത്മാർത്ഥതയും അവർക്കില്ല. ഏറ്റെടുത്ത റോഡിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ മുടങ്ങി വർഷങ്ങൾ കഴിഞ്ഞിട്ടും അതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയാത്തവരെ എന്തിനാണ് ക്ഷമിതസ്ഥാനത്ത് ഇരുത്തുന്നത്. ലക്ഷക്കണക്കിന് ജനങ്ങളുടെ ദൈനംദിന ജീവിതത്തെ ബാധിക്കുന്ന ഗുരുതരമായ വിഷയമാണിത്. ഗതാഗതക്കുരുക്കും അപകടങ്ങളും നിത്യസംഭവമാകുന്നത് റോഡിന്റെ തകരാറുകൊണ്ടാണ്. ഇതുകണ്ടുപിടിക്കാനായില്ലെങ്കിൽ ദിവസേന റോഡിൽ പിടയുന്ന മനുഷ്യജീവന്റെ എണ്ണം ഇനിയും കൂടും. സ്കൂൾ തുറന്ന കാലമായതിനാൽ നമ്മുടെ കുഞ്ഞുങ്ങൾ സുരക്ഷിതമായി തിരിച്ചുവരുമെന്ന് ഉറപ്പുനൽകാനും പ്രായമായവർക്ക് നട്ടെല്ലു ഒടിയാതെ പോകാനും സാധിക്കണം. എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാരെയും ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമായതിനാലും കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ



റോഡിന്റെ സ്ഥിതിഗതികൾ ഈ സാഹചര്യത്തിലായതിനാലും ഇതൊരു ചെറിയ വിഷയമല്ല. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ജീവനെയും ജീവിതത്തെയും ബാധിക്കുന്ന സുപ്രധാനമായ ഈ വിഷയമല്ലാതെ മറ്റെന്താണ് സഭ നിർത്തിവെച്ച് അടിയന്തരപ്രാധാന്യത്തോടെ ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടത്. അതുകൊണ്ട് ഈ വിഷയം സഭാനടപടികൾ നിർത്തി വെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും എക്സൈസും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. ബി. രാജേഷ്): സർ, (...ബഹളം.....) ഞാൻ ചെയറിനോടാണ് പറയുന്നത്. പതിനാറ് മിനിട്ടും ഇരുപത്തിരണ്ട് സെക്കൻഡുമാണ് അങ്ങ് ഉദാരമായി അനുവദിച്ചത്. അതിൽ ഒരു വിരോധവുമില്ല. അങ്ങ് മന്ത്രിമാരെല്ലാം കർശനമായി നിയന്ത്രിക്കാറുണ്ട്. ഈ ഉദാരത മന്ത്രിമാരോടുകൂടി കാണിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തെറ്റായി മനസ്സിലാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. (...ബഹളം.....) ചെയർ പറഞ്ഞുകൊള്ളാം. അത് ഡിജിറ്റൽ ക്ലോക്കിലെ തെറ്റാണ്. ഞാൻ ഇവിടെ സമയം നോക്കുന്നുണ്ട്.

അദ്ദേഹം പത്ത് മിനിട്ട് മാത്രമെ എടുത്തിട്ടുള്ളൂ. (...ബഹളം.....) ഡിജിറ്റൽ ക്ലോക്കിലെ ഫോൾട്ടാണ്. അത് അങ്ങ് മിസ്ലീഡ് ചെയ്തതാണ്, ബഹുമാനപ്പെട്ട മിനിസ്റ്റർ ഇരിക്കണം.

പൊതുരാമത്ത്- വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം, അദ്ദേഹത്തിന്റെ മണ്ഡലത്തിലെയും മറ്റ് പല മണ്ഡലങ്ങളിലെയും റോഡിന്റെ ശോചനീയാവസ്ഥയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ചു. അതിൽ പല എം.എൽ.എ.-മാരും ഇവിടെ വന്ന് അവരുടെതായ കത്തുതന്നിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ പല റോഡുകളും ഈ എം.എൽ.എ.-മാരുടെ മണ്ഡലത്തിലാണ്. ആ റോഡുകൾക്കൊരു കഴുപ്പുവുമില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, അത് നല്ല നിലയിൽ പോകുന്നുവെന്നാണ് കത്തിലുള്ളത്. അത് ഞാൻ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇതിൽ പരാമർശിച്ച ഓരോ റോഡിന്റെ കാര്യവും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. വളരെ കൺസ്ട്രക്ടീവായ ഡിബേറ്റ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടക്കുന്നത് നല്ലതാണെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. രാജ്യത്ത് ഏറ്റവും ഉയർന്ന ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്താവുന്ന റോഡ് നിർമ്മാണ രീതിയാണ് ബി.എം.& ബി.സി. ഇതിന് ചെലവ്

കൂടുതലാണ്. സാധാരണ ഒരു ചിപ്പിംഗ് കാർപ്പെറ്റ് റോഡ് നിർമ്മാണത്തെക്കാൾ, ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 50 ലക്ഷം രൂപ അധികം ചെലവുവരുന്നതാണ്. പക്ഷേ ആ റോഡ് ദീർഘകാലം ഇൗട് നിൽക്കുന്നതുമാണ്. കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡിന്റെ നീളം 29522 കിലോമീറ്ററാണ്. ഇതിൽ 50 ശതമാനം റോഡുകൾ ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിലാക്കി തീർക്കുമെന്നാണ് 2021-ലെ പ്രകടനപത്രികയിൽ എൽ.ഡി.എഫ്. ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയത്. 2016-2021-ലും റോഡുകൾ ബി.എം.&ബി.സി. ആക്കിത്തീർക്കുന്നതിന് മാതൃകാപരമായ ഇടപെടലാണ് സർക്കാർ നടത്തിയത്. ഇപ്പോൾ അത് 50 ശതമാനവും കടന്ന് 16882 കിലോമീറ്റർ റോഡ് ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റിത്തീർക്കാനായി എന്നുള്ളത് സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതുപോലെ ഏതെങ്കിലുമൊരു പ്രത്യേക എം.എൽ.എ.-യ്ക്ക് മാത്രം സൗകര്യം ലഭിക്കുന്ന കാര്യമല്ല ഇത്. ഇവിടെയിരിക്കുന്ന എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാരുടെയും മണ്ഡലത്തിലും ഇതിനുള്ള സൗകര്യം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും നമുക്ക് പരമാവധി റോഡുകൾ ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിലാക്കണം.

പെരിന്തൽമണ്ണ മണ്ഡലം പരിശോധിച്ചാൽ, സംസ്ഥാന ശരാശരിയെക്കാൾ കൂടുതൽ ബി.എം.&ബി.സി. റോഡാക്കി മാറ്റിയ മണ്ഡലമാണ് പെരിന്തൽമണ്ണ. അത് 60 ശതമാനത്തെക്കാളും കൂടുതലാണ്. അദ്ദേഹം ഇവിടെ മണിച്ചിത്രത്താഴ് സിനിമയിലെ കുതിരവട്ടം പപ്പവിന്റെ കഥ പറഞ്ഞു. ശോഭനയുടെ അത്യുജ്വല അഭിനയം കാരണം ഗംഗയും നാഗവല്ലിയുമായി മാറുന്ന മണിച്ചിത്രത്താഴിൽ, ഗംഗയായ ശോഭന വളരെ വിനയത്തോടെയുള്ള ശോഭനയാണ്. തന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഇത്രയധികം ബി.എം.&ബി.സി. റോഡുകളും പദ്ധതികളും ലഭിച്ചതിൽ അദ്ദേഹം ഒരു ഗംഗ ശോഭന ആകുമെന്നാണ് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിച്ചത്. എന്നാൽ അദ്ദേഹം ഒരു നാഗവല്ലി ശോഭനയായി മാറിയെന്നതിൽ ഞാൻ ഞെട്ടിപ്പോയി. അതിന്റെ ഡീറ്റെയിൽഡായ കണക്കിലേയ്ക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഇനിയും നമുക്ക് റോഡുകൾ ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിലാക്കാവുന്നതാണ്. പെരിന്തൽമണ്ണ മണ്ഡലത്തിലും അതിന് പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകുന്നതാണെന്ന് സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്.

റോഡ് കട്ടിംഗിന്റെ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് അദ്ദേഹം ഇവിടെ പറഞ്ഞു.

മന്ത്രിമാർ തമ്മിൽ ഏകോപനമില്ലെന്ന് ഉപക്ഷേപത്തിന്റെ നോട്ടീസിൽ

പറഞ്ഞതും ഞാൻ ശ്രദ്ധിച്ചു. മന്ത്രിമാർ തമ്മിൽ നല്ല ഏകോപനമാണുള്ളത്. ഇതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നല്ല നിലയിൽ നടത്തുന്നുണ്ട്. റോഡ് കട്ടിംഗിന്റെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനായി സഭയിൽ ചർച്ചചെയ്ത് പോസിറ്റീവായൊരു ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവ് 2022 ഫെബ്രുവരി 24-ൽ ഇറക്കിയിരുന്നു. അതിൽ രണ്ട് വകുപ്പുകളുടെയും നടത്താൻ പോകുന്ന പ്രവൃത്തികൾ മുൻകൂട്ടി റോ (RoW) സർവ്വീസസ് എന്ന വെബ് പോർട്ടൽ മുഖേന അറിയിപ്പ് നൽകണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. ഈ അറിയിപ്പ് പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ഇരുവിഭാഗവും പ്രവൃത്തികൾ അതിനനുസൃതമായി ക്രമീകരണം നടത്തണമെന്ന് നിശ്ചയിച്ചു. കുറേയേറെ കാര്യങ്ങൾ ഇതുമായി മുന്നോട്ടുപോയിട്ടുണ്ട്. പിന്നീടുണ്ടായ പ്രശ്നങ്ങളും നമ്മൾ കൂട്ടായി ചർച്ച ചെയ്തു. കുടിവെള്ള പ്രശ്നമുണ്ടായാൽ റോഡ് കട്ടിംഗിനുവേണ്ടി ഏറ്റവും കൂടുതൽ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നത് എം.എൽ.എ.-മാരാണ്. ജനങ്ങൾക്ക് വെള്ളം കൊടുക്കുന്നത് വേണ്ടെന്ന് പറയാൻ നമുക്ക് സാധിക്കില്ല. കുടിവെള്ളത്തിന് ആകാശത്തിലൂടെ പൈപ്പിടാനും സാധിക്കില്ല. റോഡിലൂടെ മാത്രമേ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതിന്റെ ഭാഗമായാണ് റോഡ് കട്ടിംഗിന് അനുമതി നൽകുന്നത്. ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട എല്ലാ

എം.എൽ.എ.-മാരുമായും വീണ്ടും നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്തു. പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു വിഷയമാണിത്.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, എല്ലാ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളുമായും കോ-ഓർഡിനേഷനുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മിനിസ്റ്റർ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. റോഡ് നന്നാക്കിയാൽ ഉടൻതന്നെ ജൽജീവൻ മിഷൻകാർ റോഡ് കുഴിക്കുന്നതാണ് ഇവിടത്തെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം. സി.ആർ.ഐ.എഫ്. പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ റോഡുവരെ കുഴിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ കോൺട്രാക്ടുകൊണ്ട് റോഡ് സമയബന്ധിതമായി പഴയ സ്ഥിതിയിലാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. അതുകാരണം റോഡുകൾ വളരെ ശോചനീയമായ സ്ഥിതിയിലേയ്ക്ക് മാറുകയാണ്. ജൽജീവൻ മിഷൻ പ്രവൃത്തികൾ വേണ്ടെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്, ജൽജീവൻ മിഷനുവേണ്ടി റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ പൈപ്പിടാൻ കുഴിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ അത് പൂർവ്വസ്ഥിതിയിലാക്കാനുള്ള അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ക്രമീകരണമുണ്ടാക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചർച്ച ചെയ്ത

ശേഷമാണ് 2023 ഫെബ്രുവരി മാസത്തിൽ താഴെപ്പറയുന്ന ചില മാറ്റങ്ങൾകൂടി

വരുത്തി ഗവൺമെന്റ് ഓർഡർ പുതുക്കി നൽകിയത്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്

മൂന്നിൽ അപേക്ഷ നൽകിയിട്ടുള്ളതും തുക അടച്ചിട്ടുള്ളതുമായ പ്രവൃത്തികൾക്ക്

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. നേരിട്ടുതന്നെ റോഡ് റീസ്റ്റോറേഷൻ പ്രവൃത്തികൾ

ചെയ്യുന്നതാണ്. ജൽജീവൻ മിഷന്റെ ഭാഗമായി മറ്റൊരു വകുപ്പ് ചെയ്യുമ്പോൾ

റീസ്റ്റോറേഷൻ പ്രോപ്പറാകുന്നില്ല. ബി.എം.& ബി.സി. റോഡ് റീസ്റ്റോർ

ചെയ്താൽ ബി.എം.&ബി.സി. തന്നെ ചെയ്യണം. ഇല്ലെങ്കിൽ അത് അപകടം

വരുത്തുന്നതാണ്. റീസ്റ്റോറേഷൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ചെയ്യുന്നതാണ് നല്ലതെന്ന്

പൊതുവെ നമ്മൾ എല്ലാവരും ചർച്ച ചെയ്ത കാര്യമാണ്. അതിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.

റോഡ് പ്രവൃത്തികൾ തുടങ്ങുന്നതിനുമുമ്പായി റോഡ് കട്ടിംഗ് പ്രവൃത്തികൾ

ചെയ്യേണ്ടതാണ്. പ്രവൃത്തികൾ തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നീട് റോഡ് മുറിക്കാൻ

അനുവദിക്കുകയില്ലെന്ന തീരുമാനവും കൈക്കൊണ്ടിട്ടുണ്ട്. ഡി.എൽ.പി.

(ഡിഫക്ട് ലയബിലിറ്റി പിരീഡ്) നിലവിലുള്ള പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളിൽ

റോഡ് മുറിക്കൽ ആവശ്യമുള്ളപ്പോൾ നിലവിലുള്ള ഡി.എൽ.പി., റോഡ്

മുറിക്കേണ്ട വകുപ്പിനും കൈമാറപ്പെടുന്നതാണ് എന്നുള്ളതും നിശ്ചയിച്ചു. ജനങ്ങൾക്ക് വീട്ടിലേയ്ക്കാവശ്യമായ ചെറിയ കണക്ഷനുകൾക്കും റോഡ് റീസ്റ്റോറേഷനിൽ ചില ഇളവുകൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഇന്റർലോക്ക് കോൺക്രീറ്റുകൾ ചെയ്യാൽ മതി. എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും ഇരുവകുപ്പിലെയും ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ മേൽനോട്ടത്തിലും സാന്നിധ്യത്തിലും ഗുണമേന്മ ഉറപ്പുവരുത്തിക്കൊണ്ടായിരിക്കണം ചെയ്യേണ്ടത്. അതിനുവേണ്ടി ജില്ലാ തലത്തിൽ ഒരു സമിതി രൂപീകരിക്കുകയും മന്ത്രിമാർ അതിൽ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ പരമാവധി ശ്രമിക്കുന്നുമുണ്ട്. ഈ നോട്ടീസിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ ഏകോപനമില്ലാത്തതിന്റെ പ്രശ്നമില്ല. ഞങ്ങൾ പരമാവധി അക്കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു സിസ്റ്റം മാറിയതിനെ സംബന്ധിച്ച് അദ്ദേഹം പറയുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിച്ചു. പക്ഷേ അദ്ദേഹം അത് പറഞ്ഞില്ല. അദ്ദേഹം പലപ്പോഴും അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്. നമ്മൾ നേരിടുന്ന ഒരു പ്രധാന പ്രശ്നമെന്താണ്? പുതുതായി ഒരു റോഡ് നിർമ്മിച്ചാൽ പരിപാലന കാലാവധി എത്രയാണ്; എനിക്കറിയില്ല. ജനങ്ങൾക്കും പൊതുവെ അറിയില്ല. നമുക്ക് പലർക്കും അത് അറിയില്ല. പ്രോപ്പറായി നിർമ്മിക്കാത്ത റോഡുകൾ



തകരാറിലാകുന്നതാണ്. ഒരു നിശ്ചിത കാലാവധി പരിപാലന കാലാവധിയാണ്. ബി.എം.&ബി.സി. റോഡാണെങ്കിൽ അതിന്റെ കാലാവധി മൂന്നുവർഷവും കെട്ടിടമോ പാലമോ ആണെങ്കിൽ അഞ്ചുവർഷവുമാണ്. ഇതെല്ലാം ആർക്കാണ് അറിമായിരുന്നത്; നിർമ്മാണം പ്രോപ്പറല്ലാത്തതിന്റെ ഭാഗമായി പരിപാലന കാലാവധിക്കുള്ളിൽ റോഡ് തകർന്നാൽ അത് പരിശോധിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സഭയിലെ പഴയ രേഖകൾ എന്റെ കൈവശമുണ്ട്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യവുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ അത് ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ ഇത് ജനങ്ങളെ അറിയിക്കുകയോ സുതാര്യമാക്കുകയോ ചെയ്യാൻ ഇതിന് പരിഹാരം കാണാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഡി.എൽ.പി. പരിപാലന കാലാവധി പരസ്യപ്പെടുത്തുന്ന പച്ച ബോർഡ് സ്ഥാപിച്ചു. പിന്നീടുള്ളൊരു പ്രശ്നം പരിപാലന കാലാവധി കഴിഞ്ഞാൽ ഈ റോഡിനെ എന്താണ് ചെയ്യുന്നത്; ഇത് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. പരിപാലന കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് റോഡിന് കുഴപ്പം സംഭവിച്ചാൽ എന്താണ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുക; ഒരു സെക്ഷന് 3 ലക്ഷം രൂപ വരെ ചെലവ് വരുന്നതാണ്. ഒരു നൂറ് ബാഗ്

ഷെൽമാക്/കോൾഡ്മിക്സോ 10-15 ബാരൽ എമൽഷനോ

നൽകിയതുകൊണ്ടാണുമാകുന്നില്ല. മാത്രമല്ല മലയോര മേഖലയിൽ

മണ്ണിടിച്ചിലുണ്ടായാൽ ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥർ പോയി അതിനുവേണ്ടി കയ്യിൽ

നിന്നും പണം ചെലവഴിക്കുന്നു, ഒരാളും സഹായിക്കാനുണ്ടാകില്ല. അത് പിന്നെ

എങ്ങനെയാണ് ഈടാക്കുകയെന്ന് ഞാൻ പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ; അത്തരമൊരു

തെറ്റായ പ്രവണതയ്ക്ക് വളം വച്ചുകൊടുക്കുന്നൊരു നിലപാടാണ്. എന്നാൽ

റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് വന്നപ്പോൾ പരിപാലന കാലാവധി കഴിഞ്ഞാലും ഒരു

വർഷത്തേയ്ക്കുള്ള റോഡ് പരിപാലനത്തിന് കരാറുകാരൻ ആൻസറബിലാണ്.

അതാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്, കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ 83%

റോഡുകൾക്കും ഇന്ന് കരാറുകാരൻ ആൻസറബിലാണ്. ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ

കയ്യിൽനിന്നും പണം ചെലവഴിക്കേണ്ട. മണ്ണിടിച്ചിലുണ്ടായാലോ മരം

വീണാലോ റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് കരാറുകാർതന്നെ ഇടപെടും. ഇതൊരു

സിസ്റ്റം ചെയിഞ്ചാണ്. ഈ സിസ്റ്റം ചെയിഞ്ചിനെ ഇനി ഏതൊരു ശക്തി

വിചാരിച്ചാലും മാറ്റാനാകില്ല എന്നുള്ളതുറപ്പാണ്. ജനങ്ങൾതന്നെ ഇതിൽ

ഇടപെടും. നീല ബോർഡും പച്ച ബോർഡും ഇന്ന് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ

ഘടനയിലാണ് ഇത്. 'ജനങ്ങൾ കാഴ്ചക്കാരല്ല, കാവൽക്കാരാണ്' എന്ന് എഴുതിവെച്ചത്. ഇതൊരു സിസ്റ്റം ചെയിഞ്ചാണ്. ഈ നടപടി അഴിമതി കുറയ്ക്കാനും ഇതിൽ ആൻസറബിളായ ആളുകളുണ്ടാകാനുമുള്ള കാരണമായി മാറി. അതുകൂടി ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറയുമെന്ന് ഞാൻ ആഗ്രഹിച്ചിരുന്നു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ മണ്ഡലത്തിലുള്ള കണക്കുകളുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഞാനത് വായിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. അദ്ദേഹം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച ചില റോഡുകളുണ്ട്. അതിലൊന്ന് പെരുമ്പിലാവ്-നിലമ്പൂർ റോഡാണ്. ഒരു പ്രധാന പ്രശ്നമുള്ള റോഡാണ്. തെറ്റായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ച കരാറുകാരനെ ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്യാനുള്ള ശക്തമായ നിലപാടാണ് അക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചത്. കോടതി ഇടപെട്ട ഒരു വിഷയമാണ് അതിലുണ്ടായത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച തൃശ്ശൂർ-കുറ്റിപ്പുറം റോഡിനെക്കുറിച്ച് ഞാൻ സഭയിൽ നേരത്തേ പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. തെറ്റായ കാര്യമാണ് പറഞ്ഞതെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ പല റോഡുകളെക്കുറിച്ചും രേഖാമൂലം പരാതി ഇപ്പോൾ എം.എൽ.എ.-മാർ എഴുതിനൽകിയിട്ടുണ്ട്.

എൻ.എച്ച്.-66-ന്റെ പ്രവൃത്തി പരിശോധിച്ചാൽ നമുക്കറിയാം,

ഒരുകാലത്ത് നിർത്തിവെച്ച പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമായ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ

ചർച്ച ചെയ്തതാണ് - എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരെടുത്ത സമീപനവും ഇന്ത്യയുടെ

ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനും പ്രവർത്തിക്കുംവേണ്ടി ഒരു

സർക്കാർ പണം ചെലവഴിച്ചതും. അതിന്റെ പ്രവൃത്തിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

ചെറിയൊരു പ്രശ്നമുണ്ട്. പോസിറ്റീവായ സമീപനമാണ് സർക്കാർ

സ്വീകരിച്ചത്. രണ്ട് ദിവസം മുമ്പ് NHAI-യുടെ മീറ്റിംഗ് വിളിച്ച് സഭയിൽ വന്ന

ഓരോ സബ്മിഷനെടുത്തും ചർച്ച ചെയ്തു. വടകര അംഗം ഉന്നയിച്ചൊരു

വിഷയം സബ്മിഷനായി ഇന്നലെ വരേണ്ടതായിരുന്നു. പക്ഷേ അവർ

നേരത്തേ ആ വിഷയം പറഞ്ഞിരുന്നു. അതുൾപ്പെടെ എല്ലാ വിഷങ്ങളും

മെരിറ്റിസിസ്ഥാനത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്തു. ചിലയിടങ്ങളിൽ നോഡൽ ഓഫീസർമാരെ

തീരുമാനിച്ചു. NH 66-ന്റെ കാര്യത്തിലും അത്തരം നിലപാടാണ്

സ്വീകരിക്കുന്നത്. റോഡപകടത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ

സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അതിനായി അദ്ദേഹത്തിന്റേതായ ചില ഭാഷകൾ

ഉപയോഗിച്ചു. ഞാനതിനൊന്നും കുറ്റം പറയില്ല. അവയെല്ലാം ജനം പൊതുവെ

വിലയിരുത്തുന്ന കാര്യമാണ്. ഇന്ന് ബഷീറിന്റെ ചരമദിനമാണ്.

'ചൊറിയുന്നിടത്ത് മാതൃനന്ദനേക്കാൾ വലിയ ആനന്ദം ഈ ലോകത്ത് വേറെയില്ല' എന്ന അദ്ദേഹത്തിന്റെ വാക്കുകളെ ഞാൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്തുന്നു.

ചൊറിയുമ്പോൾ മാതൃനന്ദൻ സ്വാഭാവികമാണ്. കുറച്ചുകാലമായി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.

വകുപ്പ് കയ്യിൽനിന്നും നഷ്ടപ്പെട്ടതിന്റെ പ്രയാസത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള

ചൊരിച്ചിൽ നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാം. അതിന് മാന്തിക്കോളൂ. മാതൃനന്ദിന്

കുഴപ്പമില്ല. എന്നാൽ മാതൃമ്പോൾ മുറിവേൽക്കുന്നത് സ്വന്തം

ശരീരത്തിലാണെന്ന് തിരിച്ചറിയുന്നത് നല്ലതാണെന്ന് ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ

ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. രോഡപകടങ്ങളൊന്നുമില്ലാത്ത കേരളമായി നമുക്ക്

മാറേണ്ടതുണ്ട്. രോഡപകടങ്ങൾക്ക് കാരണം നാട്ടിലെ കുഴിയാണെന്നാണ്

അദ്ദേഹം പറയുന്നത്. ഇത് ജനങ്ങൾക്ക് വിലയിരുത്താവുന്ന പ്രശ്നമാണ്.

ഇതിലൊരുപാട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്. അതിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. നമ്മൾ

പോസിറ്റീവായി കാര്യങ്ങളെ സമീപിക്കണം. സിസ്റ്റം ചെയിഞ്ചിന്റെ

ഭാഗമായിട്ടാണ് സി.എം.ടി. (കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂൻസി മോണിറ്ററിംഗ് ടീം).

മാസംതോറും 140 മണ്ഡലങ്ങളിലും ഉദ്യോഗസ്ഥർ, എം.എൽ.എ.-മാർ

പങ്കെടുക്കുന്ന സി.എം.ടി. യോഗങ്ങൾ നടത്തുന്നു. അതിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട പെരിന്തൽമണ്ണ അംഗത്തിന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ സി.എം.ടി. യോഗത്തെക്കുറിച്ച് ഞാനിപ്പോൾ പറയുന്നില്ല. സി.എം.ടി. പോലുള്ള സിസ്റ്റം ചെയിഞ്ച് നമുക്ക് ഗുണം ചെയ്യും. എന്നാൽ റോഡിന്റെ ക്വാളിറ്റിയെക്കുറിച്ചാണ് നമ്മൾ ചർച്ചചെയ്യേണ്ടത്. (ബഹളം)

മി. സ്റ്റീക്കർ: അദ്ദേഹം പറയട്ടെ. നിങ്ങളിങ്ങനെ ബഹളമുണ്ടാക്കിയാലോ.

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, കുടിവെള്ളത്തിനായുള്ള പൈപ്പ് ലൈൻ സ്ഥാപിക്കാൻ, വൈദ്യുതി ലൈൻ സ്ഥാപിക്കാൻ, ട്രാഫിക് ലൈൻ, സിഗ്നൽ ലൈറ്റ് സ്ഥാപിക്കാൻ തുടങ്ങി പല കാര്യങ്ങൾക്കും റോഡുകൾ കീറുന്നുണ്ട്. ചിലത് കൂടാതെത്തിനും കീറും. ഇങ്ങനെ റോഡുകളിൽ പലതും കുഴിയായി മാറുന്നുണ്ട്. ആ കുഴിയായി മാറുന്ന റോഡുകൾ, കേരളത്തിന്റേതായ പ്രശ്നങ്ങൾ ഇതൊക്കെ നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്യണം. റോഡിന്റെ ക്വാളിറ്റി ഇംപ്രൂവ് ചെയ്യുന്നതിന് കുറിച്ച് പഠിക്കാൻ കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ. (കേരള ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട്)-നെ സർക്കാർ ചുമതലപ്പെടുത്തി. അത് നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട; പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള പ്രവൃത്തികളുടെ

ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി 2015-ൽ ക്യാളിറ്റി മാനുവൽ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ഒന്നാംഘട്ട ഗുണനിലവാര പരിശോധനകളുടെ പ്രവൃത്തി നടക്കുന്ന സമയത്ത് അതത് നിർവ്വഹണ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ കരാറുകാരും രണ്ടാംഘട്ട ഗുണനിലവാര പരിശോധന നടത്തുന്നത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള ക്യാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിഭാഗവുമാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പല കാര്യങ്ങളും കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവുമായും പ്രതിപക്ഷത്തെ മുതിർന്ന നേതാക്കന്മാർ ഉൾപ്പെടെ എല്ലാ അംഗങ്ങളുമായും ചർച്ച ചെയ്ത് നമുക്ക് ആ വിഷയം എടുത്ത് മുന്നോട്ടുപോകാവുന്നതാണെന്ന് അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കരാറുകാരുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പല കാര്യങ്ങളും അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. അതിൽ പൊതുവെയുള്ള മാനസിക അവസ്ഥ എന്താണെന്ന് എനിക്കറിയാം. അതിൽ ഞാൻ കുറ്റം പറയില്ല. ഇവിടെ ഒരു സംശയവുമില്ല. ഇന്ന് കേരളം യു.ഡി.എഫ്. ആയിരുന്നു ഭരിച്ചിരുന്നതെങ്കിൽ കേരളവും ബീഹാറും തമ്മിൽ ട്വന്റി-ട്വന്റി ക്രിക്കറ്റ് ഫൈനൽ പോലൊരു മത്സരമുണ്ടാകുമായിരുന്നു. ഏറ്റവുമധികം പാലം തകർന്നത് ഏത് സംസ്ഥാനമാണ് എന്നതായിരിക്കാം ആ മത്സരം.

കരാറുകാർക്ക് എല്ലാ സ്വാതന്ത്ര്യവും അനുവദിക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന കർക്കശ നിലപാടാണ് അതില്ലാതെ പോകാൻ കാരണം. ആ നിലപാട് തുടരും. സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്താൻ, DLP പരസ്യപ്പെടുത്താൻ, റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് പരസ്യപ്പെടുത്താൻ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിനല്ലാതെ ഇന്ന് ഏത് സർക്കാരിന് സാധിക്കും. ഇത് സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്താനാണ്. ആ നിലയിൽ മുന്നോട്ടുപോകാം.

മി. സ്റ്റീക്കർ: യെസ് മിനിസ്റ്റർ.. പ്ലീസ്

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, പോസിറ്റീവായ പല കാര്യങ്ങളും

വന്നു. ആ മെറിറ്റിൽത്തന്നെ ഞാനെടുക്കുകയാണ്. പോട്ട് ഹോൾ ഫ്രീ റോഡുകളാണ് കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വിഭാഗത്തിന്റെ ലക്ഷ്യം. അതിന് ശാസ്ത്രീയ രീതികൾ അവലംബിക്കാം. ഈ സഭയുടെ എല്ലാവരുടെയും അഭിപ്രായങ്ങളെടുത്ത് നമുക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാം. ഡി.എൽ.പി., റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് പോലുള്ള പ്രവൃത്തിൽ സഭാംഗങ്ങളെക്കൂടി അറിയിച്ച് എം.എൽ.എ.-മാർക്കെക്കൂടി മോണിറ്റർ ചെയ്യാനുള്ള അവസരം തീർച്ചയായുമുണ്ടാക്കാം. റോഡ് എന്നത് എല്ലാവർക്കും ദൈനദിന



ആവശ്യത്തിനായി ഉപയോഗിക്കേണ്ടതാണ്. അതിന്റെ വിഷയങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് എല്ലാ നിലയിലും ഒരു കുഴിപോലുമില്ലാത്ത റോഡുകളുള്ള കേരളമെന്ന നമ്മുടെ സ്വപ്നത്തിലേയ്ക്ക് നമുക്കെല്ലാവർക്കും ഒരുമിച്ചുനിന്ന് മുന്നോട്ടുപോകാം. ഇതിന് സഭനിർത്തിവെച്ചു ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമില്ലെന്ന് അറിയിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: സർ, ബഹുമനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത്- വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ വിശദീകണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപടി നിർത്തിവയ്ക്കണമെന്ന ഉപക്ഷേപത്തിന് അനുമതി നിഷേധിക്കുന്നു.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ബഹുമനപ്പെട്ടഅംഗം ശ്രീ നജീബ് കാന്തപുരം അവതരിപ്പിച്ച നോട്ടീസിന് യാഥാർത്ഥ്യവുമായി നിരക്കാത്ത ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളാണ് പൊതുമരാമത്ത്- വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രി മറുപടിയായി പറഞ്ഞത്. സമീപകാല ചരിത്രത്തിൽ കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ റോഡുകൾ മോശമായി കിടക്കുന്ന ഒരവസ്ഥയാണിത്. അതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. നമ്മളെല്ലാവരും നിരന്തരമായി യാത്ര ചെയ്യുന്നവരാണ്. നൂറുകണക്കിന് റോഡുകളാണ്. ഓരോ ജില്ലയിലും

തകർന്നുകിടക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളുടെ ലിസ്റ്റ് ഞങ്ങളുടെ കയ്യിലുണ്ട്. ആരംഭിക്കുന്ന വർക്ക് സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാകുന്നില്ല. കരാറുകാർക്ക് വൻകുടിശ്ശികയാണ്. ഒന്നിലധികം വർക്കെടുത്ത പല കരാറുകാരും ഏതെങ്കിലുമൊരു വർക്ക് മാത്രം ചെയ്യുകയാണ്. മറ്റ് വർക്കുകളെടുക്കുന്നില്ല. കാരണം എൽ.എസ്.ജി.ഡി.-യിൽനിന്ന്, പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യിൽനിന്ന്, കിഫ്ബിയിൽനിന്നുമൊക്കെ കോടികളാണ് അവർക്ക് ലഭിക്കാനുള്ളത്. കരാറുകാർക്ക് ഇത്രമാത്രം വലിയൊരു കുടിശ്ശിക വന്നൊരു കാലഘട്ടമുണ്ടായിട്ടില്ല. അവരിൽ പലരും വലിയ തുക ലോണെടുത്തും പലിശയ്ക്കെടുത്തുമൊക്കെയാണ് ഇതുചെയ്യുന്നത്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ അവാർഡ് ചെയ്ത വർക്കുപോലും ആരംഭിക്കാൻ പറ്റാതെ കിടക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ്. ഇതുപോല തുടങ്ങാൻ പറ്റാതെ കിടക്കുന്ന നിരവധി വർക്കുകൾ ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാം. എം.എൽ.എ. ഫണ്ടുപയോഗിച്ചുപോലും ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥ പല സ്ഥലത്തുമുണ്ട്. അതല്ലേ യാഥാർത്ഥ്യം. പണ്ട് കരാറുകാരെ എം.എൽ.എ.-മാർ വിളിക്കേണ്ട ആവശ്യം വരാറുണ്ടോ; ഇപ്പോൾ കരാറുകാരെ എം.എൽ.എ.-മാർ

നിർബന്ധിക്കുകയാണ്. ഞാനടക്കമുള്ള എല്ലാ അംഗങ്ങളും നിർബന്ധിക്കുകയാണ്. വന്ന് ഈ വർക്ക് തുടങ്ങണമെന്ന് പറയുകയാണ്. അപ്പോൾ പണമില്ലായെന്ന അവരുടെ നിസ്സഹായ അവസ്ഥ അവർ പറയുകയാണ്. കൊടുക്കാൻ പണമില്ല. അതിനാൽ തുടങ്ങാൻ പറ്റില്ല. വർക്ക് തുടങ്ങാൻ അവരുടെ കയ്യിൽ പണമില്ലാത്ത ഭീകരമായൊരു അവസ്ഥയാണ്. പല വർക്കുകളും അവാർഡ് ചെയ്തിട്ട് തുടങ്ങാൻ പറ്റാത്ത സാഹചര്യങ്ങളുണ്ട്. അതിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ വർക്കുകളുമുണ്ട്.

ഗ്രാമീണ വഴികൾ ഗംഭീരമാക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ രണ്ടുവർഷത്തെ നമ്മുടെ ലോക്കൽ ബോധിക്കുകൊടുത്ത ഫണ്ടിന്റെ തുക ഇവിടെ കഴിഞ്ഞദിവസം പറഞ്ഞല്ലോ; ലോക്കൽ ബോധിക്ക് ഏതെങ്കിലുമൊരു വർക്ക് ചെയ്യാൻ പറ്റുന്നുണ്ടോ; കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം മൂന്നിലൊന്നാണ് അവർക്ക് കിട്ടിയത്. അവർക്ക് കൊടുക്കേണ്ട തുകയുടെ മൂന്നിലൊന്ന്. രണ്ടാമത്തെയും മൂന്നാമത്തെയും ഇൻസ്റ്റാൾമെന്റും അവർക്ക് കൊടുത്തില്ല. ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ കഴിഞ്ഞ രണ്ടുമൂന്ന് വർഷക്കാലമായി പരിതാപകരമായ അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക്

പോകുകയാണ്. വഴിയിൽ പഞ്ചായത്ത് മെമ്പർമാരെ ആളുകൾ തടുത്തു നിർത്തുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെയാണ് ഈ മുപ്പതിനായിരത്തോളം കിലോമീറ്റർ വരുന്ന പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡിന്റെ സ്ഥിതിയും. NH 66-മായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മീറ്റിംഗ് വിളിച്ച കാര്യം പറഞ്ഞു. എന്തൊരവസ്ഥയാണ്? ബാക്കിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ഒരു വർക്ക് നടക്കുമ്പോൾ യാത്ര തുടരാൻ പറ്റാവുന്ന സമാന്തരമായ സംവിധാനമുണ്ടാക്കേണ്ട ചുമതല സർക്കാരിനുണ്ടെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി ആ വിഷയത്തിൽ പറഞ്ഞത്. അരൂരിൽനിന്നും ചേർത്തലവരെ വരാൻ എത്ര മണിക്കൂറുണ്ടുണ്ട്; അരൂരിൽനിന്നും തുറവൂർ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? ആയിരക്കണക്കിന് ആളുകൾ വഴിയിൽ കിടക്കുകയാണ്. പകരം ഒരു സംവിധാനവും ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. NH 66 പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ നന്നാവും. ഗംഭീരമാണ്. NH 66 പൂർത്തിയാകുന്നതുവരെ കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഇതുമുഴുവൻ അനുഭവിക്കണോ; ലോകത്തെവിടെയെങ്കിലും ഇങ്ങനെ റോഡ് നിർമ്മാണം നടക്കുമോ; ആ വർക്ക് നടക്കട്ടെ. ഞങ്ങളെല്ലാവരും അതുമായി സഹകരിച്ചല്ലോ;

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

റിയ്യാസ്): സർ, ആ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളോട് ഞാൻ യോജിക്കുന്നുണ്ട്.

എൻ.എച്ച്. 66-ന്റെ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കുകയെന്നത് നമ്മുടെ സ്വപ്ന സാഹചര്യമാണ്. എന്നാൽ അതുവരെ ഒരു പ്രവൃത്തിയിലും ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയാസമുണ്ടാകരുതെന്നത് വസ്തുതയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ചില തീരുമാനങ്ങൾ നേരത്തെയും കൈക്കൊണ്ടിരുന്നു, ഡെവലപ്പർമാർ റോഡുകൾ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്ന് ഇപ്പോൾ വീണ്ടും പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. പല ഡെവലപ്പർമാർ റോഡുകളിലും വലിയ വാഹനങ്ങൾക്ക് പോകാൻ സാധിക്കുന്ന സ്ഥിതിയില്ല. അങ്ങനെയുള്ള തകരാറുകൾ വരുമ്പോൾ അതുൾപ്പെടെ എൻ.എച്ച്.ഐ. കരാറുകാർ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടിവരുന്നു. മഴക്കാലത്ത് ആളുകൾ പോകുമ്പോൾ പെട്ടെന്നാണ് വഴിതിരിച്ചുവിടുന്നത്. വഴിതിരിച്ചുവിടുന്നതിന് പ്രത്യേകം സൈൻ ബോർഡുകൾ വയ്ക്കണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ പറഞ്ഞതുപോലെയുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ നേരത്തെയും നൽകിയിരുന്നു, ഇപ്പോൾ പരിശോധിച്ച് നോഡൽ ഓഫീസറെ വെച്ച് മുന്നോട്ട് പോയിട്ടുണ്ടെന്നത് അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, വളരെ ജാഗ്രതയോടുകൂടി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഇടപെടലില്ലെങ്കിൽ തോന്നിയതുപോലെയാണ് അവർ വർക്ക് നടത്തുന്നത്. എന്തിനാണ് നിങ്ങൾ ബഹളം വയ്ക്കുന്നത്? (..... ബഹളം .....)

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങ് അത് ഇഗ്നോർ ചെയ്ത് പ്രസംഗിച്ചോളൂ. ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ) പ്ലീസ്..... പ്ലീസ് ...

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഇത് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. എല്ലാവരെയും ബാധിക്കുന്ന കാര്യമല്ലേ? ഇന്നലത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി എറണാകുളം ജില്ലയിൽ വിളിച്ചുകൂട്ടിയ യോഗത്തിൽപ്പോലും ഗൗരവത്തോടെ പറഞ്ഞ കാര്യമാണിത്.... ഇടപെട്ടത് നല്ലതാണ്. നിരന്തര ജാഗ്രതയോടുകൂടിയ ഇടപെടൽ ഉണ്ടായില്ലെങ്കിൽ, കേരളത്തിലെ റോഡുകളിലൂടെ ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ പോകുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് ഒരു കഠിൻ എറണാകുളത്ത് എത്താൻ ഏഴും എട്ടും മണിക്കൂറുകളാണ് വേണ്ടിവരുന്നത്. ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകുന്നതുവരെ ഇങ്ങനെ പോയാൽ മതിയോ? രോഗികളെയും കൊണ്ട് അംബുലൻസ് പോകുന്നില്ലേ; സുഖമില്ലാത്തവരെ

ആശുപത്രിയിൽകൊണ്ടുപോകുന്നില്ലേ; കുട്ടികൾ സൂളിൽ പോകുന്നില്ലേ; ആളുകൾ ജോലിയ്ക്ക് പോകുന്നില്ലേ? കേരളത്തിൽ എല്ലാവരും ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായിട്ട് യാത്ര ചെയ്യാൻ മതിയോ? സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇടപെട്ട് അതിന് ബദൽ സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. എല്ലാവരെയും ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളിൽ ഇത്തരം ക്രിയാത്മകമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾകൂടി കൊണ്ടുവരാനാണ് പ്രതിപക്ഷം അടിസ്ഥാനപ്രമേയത്തിന് നോട്ടീസ് നൽകിയത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയത് വ്യക്തിപരമായി എടുത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട പെരിന്തൽമണ്ണ എം.എൽ.എ.-യെ അങ്ങനെ പറയേണ്ട ആവശ്യമില്ലായിരുന്നു. ഓരോരുത്തരും അവരുടെതായ രീതിയിൽ പ്രമേയങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കും. ചിലർ അഗ്രസീവായി അവതരിപ്പിക്കും. ചിലർ പതിയെ അവതരിപ്പിക്കും. അങ്ങയുടെ രീതി വളരെ വ്യത്യസ്തമാണല്ലോ? അത് എല്ലാവർക്കും ഇഷ്ടപ്പെടണമെന്നില്ല. എന്റെ രീതിയും എല്ലാവർക്കും ഇഷ്ടപ്പെടണമെന്നില്ല. അത് ഓരോരുത്തരുടെയും രീതികളാണ്. അതൊന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാർ വ്യക്തിപരമായി എടുക്കരുത്. നിങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറയാൻ ലഭിക്കുന്ന ഒരു അവസരമായിതിനെ കാണണം. നിയമസഭയിൽ അങ്ങ് ഒരു പുതുമുഖമായതുകൊണ്ടുകൂടിയാണിത്. അങ്ങ് ഒരു

മന്ത്രിയാണ്. അങ്ങ് ചെയ്ത കാര്യങ്ങളും ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന കാര്യങ്ങളും പരയാനുള്ള അവസരമായി ഇതിനെ കാണണമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട എല്ലാ മന്ത്രിമാരോടും കൂടി എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. അല്ലാതെ പ്രതിപക്ഷം ഇത് കൊണ്ടുവന്നത് ഭരണപക്ഷത്തെ പ്രതികൂടിലിൽ കയറ്റി വിചാരണ ചെയ്യാൻ വേണ്ടിയല്ല. ചില വിഷയങ്ങൾ ...

ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്.

ഞാൻ അങ്ങനെയേ അത് കണ്ടിട്ടുള്ളൂ. ഞാൻ ഇന്ന് സഭയിൽ ലീവ് പറഞ്ഞ് വൈക്കം മുഹമ്മദ് ബഷീറിന്റെ ചരമദിനത്തിൽ പങ്കെടുക്കാൻ എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലേക്ക് രാത്രിയിലെ ട്രെയിൻ പോകാൻ ഇറങ്ങിയപ്പോഴാണ് ഇതിനെക്കുറിച്ച് അറിഞ്ഞത്. സ്വാഭാവികമായും എനിക്ക് കാര്യങ്ങൾ പരയാനുള്ള ഒരു അവസരമാണിത്. ഇത്രയും കാലം എല്ലാവരും ടീമായിനിന്ന് ചെയ്ത കാര്യങ്ങൾ പരയാനുള്ള അവസരം ലഭിച്ചതിന്റെ ഭാഗമായി ആ ട്രെയിൻ യാത്ര ഒഴിവാക്കിയാണ് സഭയിലെത്തിയത്. ആ അർത്ഥത്തിൽത്തന്നെയാണ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഏതുകാര്യവും ഇങ്ങോട്ട് പറയുന്നതിന് അനുസരിച്ചായിരിക്കുമല്ലോ അങ്ങോട്ടും പറയുന്നത്. ഇങ്ങോട്ട് നല്ല



രീതിയിലാണെങ്കിൽ അങ്ങോട്ടും നല്ല രീതിയിലായിരിക്കും. Give respect and take respect എന്നാണ്. അങ്ങനെ പറയുന്നവർ മുഴുവനും കഴപ്പുകാരാണെന്ന് കരുതരുത്. മനസ്സിലുള്ളത് തുറന്ന് പറയുന്നതാണ് ഞങ്ങളുടെ രീതി. ആ രീതി ഞങ്ങൾ തുടരും. അതിൽ വേറെ വ്യക്തിപരമായ അകൽച്ചയോ സംഗതിയോ ഇല്ല.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി, ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം എം.എൽ.എ. ഈ നോട്ടീസിലെ വിഷയത്തിലുന്നിയാണ് അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്, അതിനപ്പുറത്തേയ്ക്കൊന്നും പോയിട്ടില്ല. ഒരു വഴിവിട്ടും പോയിട്ടില്ല. അവതരിപ്പിക്കുന്ന രീതിയുണ്ട്. ആ സംസാരത്തിൽ വേണ്ടാത്ത ഒരു വാക്കുപോലും ഉപയോഗിച്ചിട്ടില്ല. അപ്പോൾ അങ്ങ് അത് വ്യക്തിപരമായിട്ടെടുക്കരുത്. ഇവിടെ കോ-ഓഡിനേഷനെക്കുറിച്ച് സംസാരിച്ചു.

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്..... പ്ലീസ് .....(..... ബഹളം .....) പ്രതിപക്ഷനേതാവ് സംസാരിക്കുകയാണ്. ബഹളമുണ്ടാക്കരുത്. ശ്രീമതി ശാന്തകുമാരി കെ. അവിടെ ഇരിക്കൂ. വെറുതെ ബഹളമുണ്ടാക്കാതെ അവിടെ ഇരിക്കൂ. (..... ബഹളം .....)

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, യഥാർത്ഥത്തിൽ വകുപ്പുകൾ തമ്മിലുള്ള

കോ-ഓഡിനേഷൻ സംസ്ഥാനത്തില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിമാർ തമ്മിൽ

കോ-ഓർഡിനേഷനുണ്ടോ? നിങ്ങൾ തമ്മിൽ സുഹൃത്തുക്കളും നല്ല വ്യക്തികളും

പരിചയക്കാരന്മാരാണ്. താഴെത്തട്ടിൽ നിങ്ങളുടെ വകുപ്പുകൾ തമ്മിൽ

കോ-ഓർഡിനേഷനുണ്ടോ? പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി., ജലവിഭവം, തദ്ദേശസ്വയംഭരണം

സ്ഥാപനങ്ങൾ, വൈദ്യുതി ബോർഡ് തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകൾ

ഒരുമിച്ചുനിന്നുകൊണ്ട് കോ-ഓഡിനേഷൻ നടത്തിയാൽ മാത്രമേ ഒരു റോഡ്

നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. വകുപ്പുകളുടെ യോഗങ്ങൾ

ക്രത്യമായി നടക്കുന്നില്ല. റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായ പിറ്റേന്ന്

പൈപ്പിടാൻ വരുന്നു. റോഡ് പണിയുന്നതിനുമുമ്പ് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകളെ

വിളിച്ചുകൂട്ടി പണിനടക്കാൻ പോകുന്ന റോഡിൽ എന്തെങ്കിലും ഒരു

പ്രോജക്ടുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കണം. അങ്ങനെ അതിനുള്ള സമയം നൽകി

ആ പ്രോജക്ട് പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കി റോഡ് പണിയുന്നത്?

എത്ര സ്ഥലത്ത് ഇതിന് ഉദാഹരണം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുതരാൻ സാധിക്കും. റോഡ്

പണി പൂർത്തിയാക്കി ഒരു മാസത്തിനകം കുത്തിപ്പൊളിക്കുന്ന എത്രയോ

സ്ഥലങ്ങൾ ഞാൻ നിങ്ങൾക്ക് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതരാം. കോ-ഓഡിനേഷനില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെ സംഭവിക്കുന്നത്. ഉദാഹരണം പറയാം. ആലുവ - പെരുമ്പാവൂർ റോഡ് ജൽജീവൻ മിഷനുവേണ്ടി വാട്ടർ അതോറിറ്റി നിർമ്മാണം നടത്തിയതാണ്. എട്ട് മാസമായി റോഡ് പൊളിഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് എതിരായി വലിയ വാർത്തകളാണ് എല്ലാ ദിവസവും പത്രങ്ങളിൽ വരുന്നത്. അപ്പോൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഒരു ബുദ്ധി കാണിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം കൊണ്ടുപോയി ഒരു ബോർഡ് വെച്ചു, 'ഈ റോഡ് ഞങ്ങളുടേതല്ല. ഇത് വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ കയ്യിലാണ് എന്ന്. മലയാള മനോരമ ദിനപത്രത്തിൽ വന്ന ബോർഡിന്റെ പടം എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്. (പേപ്പർ ഉയർത്തിക്കാണിച്ചു). ഈ റോഡ് കേരള വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്ക് കൈമാറിയിരിക്കുന്നു. 'ഞങ്ങളുടേതല്ല ഈ റോഡ്, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, ഒപ്പ്. രക്ഷപ്പെടാൻ വേണ്ടിയാണിത്. റോഡ് പൊളിഞ്ഞുകിടക്കുന്നതിന്റെ ആക്ഷേപം കേൾക്കാൻ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് തയ്യാറല്ലാത്തതുകൊണ്ട് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് കൊണ്ടുപോയി ബോർഡ് വെച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതാണ് സംസ്ഥാനത്തെ കോ-ഓഡിനേഷൻ.

ഇവിടെ ബി.എം. & ബി.സി.-യുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു. സർക്കാർ 50 ശതമാനം നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കിയെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. ബി.എം. & ബി.സി. ഇപ്പോൾ തുടങ്ങിയതൊന്നുമല്ല. നിങ്ങൾക്ക് തെറ്റിദ്ധാരണ വേണ്ട. 2016-ൽ നിങ്ങളുടെ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വരുന്നതിനുമുമ്പ് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ 80 ശതമാനം റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണവും ബി.എം. & ബി.സി. രീതിയിൽ പൂർത്തിയാക്കിയതാണ്. ബി.എം. & ബി.സി. നിർമ്മാണ രീതി നേരത്തെയുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ബാക്കി 20 ശതമാനവും പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അത് ഇപ്പോൾ ചെയ്തല്ല. നേരത്തെ ചെയ്തതുടങ്ങിയതാണ്. എപ്പോഴും എല്ലാക്കാലത്തും റോഡ് നവീകരിക്കണം ആവശ്യമാണ്. ആ റോഡ് നവീകരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി കുറെ നാളുകളായി ബി.എം. & ബി.സി. ചെയ്യുകയാണ്. പക്ഷേ ഇപ്പോഴുള്ള പ്രശ്നം എന്താണ്? കഴിഞ്ഞ കുറെ വർഷങ്ങളായി സംഭവിച്ചത് എന്താണെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞുതരാം. കഴിഞ്ഞ കുറെ വർഷങ്ങളായി കിഫ്ബിയിലേയ്ക്ക് ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിക്കുകയാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യിലേയ്ക്കുള്ള അലോട്ട്മെന്റ് കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യിൽ ലഭിക്കുന്ന അലോട്ട്മെന്റിലുള്ള പ്രശ്നം ബി.എം. &

ബി.സി.-യായി മാറിയപ്പോൾ വളരെ കുറച്ച് കിലോമീറ്റർ റോഡുകൾ മാത്രമേ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-ക്ക് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നുള്ളൂ. കാരണം ബി.എം. & ബി.സി. നിർമ്മാണരീതിക്ക് ചെലവ് കൂടുതലാണ്. സാധാരണ റോഡുകൾ ടാർ ചെയ്യുന്നതിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-ക്ക് താൽപ്പര്യമില്ല. സ്വാഭാവികമായും എല്ലാ റോഡുകളും ബി.എം. & ബി.സി. ആക്കാനായിരുന്നു ലക്ഷ്യം. പക്ഷേ വളരെ കുറച്ച് റോഡുകൾ മാത്രമേ ലഭിക്കുന്ന ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് ബി.എം. & ബി.സി. നിർമ്മാണ രീതിയിൽ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നുള്ളൂ. ബാക്കി റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം നടക്കുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് സമയം നോക്കണം.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, സമയമായില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: സമയമായി. ഇപ്പോൾ 13 മിനിട്ട് കഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അതുപോലെ കുഴി അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള

ആധുനികമായതോ ശാസ്ത്രീയമായതോ ആയ ഒരു സംവിധാനവുമില്ല. ഞങ്ങൾ എട്ട് കൊല്ലം മുമ്പാണല്ലോ ഭരിച്ചത്. എട്ടുവർഷം കൊണ്ട് എന്തെല്ലാം മാറ്റങ്ങൾ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ലോകത്ത് വന്നിട്ടുണ്ട്. റോഡിലെ

കഴിയടയ്ക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ശാസ്ത്രീയമായ എന്തെല്ലാം മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഇന്ത്യയിലെ തന്നെ വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളിലുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങൾ ഭരിച്ചിരുന്ന കാലത്ത് കഴിയടയ്ക്കുന്ന രീതിതന്നെയാണ് ഇപ്പോൾ എന്ന് പറഞ്ഞാൽ, എട്ട് വർഷമായി ഒരു മാറ്റവുമില്ലെന്നല്ലേ അതിന്റെ അർത്ഥം. റോഡ് അപകടങ്ങൾ വളരെ കൂടുതലാണ്. റോഡുകളിലെ കഴികൾ കൂടി എന്നത് അതിനൊരു കാരണമാണ്. അപകടങ്ങളുടെ ലിസ്റ്റ് അനുസരിച്ച് 2021 ജൂൺ മുതൽ 2023 ഡിസംബർ വരെ 110714 റോഡ് അപകടങ്ങളാണുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഈ ചുരുങ്ങിയ കാലം കൊണ്ട് റോഡ് അപകടങ്ങളിൽ മരണപ്പെട്ടത് പതിനായിരം ആളുകളാണ്. ഇത് എന്താണ് സർ? (..... ബഹളം .....) ആര് പറഞ്ഞിട്ടാണിത്.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങ് സംസാരിച്ചേളൂ. പ്ലീസ്... പ്ലീസ് ...

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അതുപോലെ ഒരുലക്ഷത്തിലധികം ആളുകൾ പരുക്കുപറ്റി കിടക്കുകയാണ്. റോഡ് എല്ലാം നന്നായാൽ അപകടമുണ്ടാകില്ലെന്ന വിശ്വാസകാരനല്ല ഞാൻ. പക്ഷേ കഴികളിൽ വീണ് വ്യാപകമായ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. മോശമായ റോഡുകൾ സംസ്ഥാനത്തുടനീളമുണ്ട്. റോഡ് നിർമ്മാണം സമയബന്ധിതമായി തീർക്കുന്ന

കാര്യത്തിൽ സർക്കാർ പരാജയപ്പെട്ടു. കരാറുകാരുടെ കുടിശ്ശിക നൽകുന്ന കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന് വലിയ അലംഭാവമാണ്. ആ പ്രശ്നം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റേതല്ല. ധനകാര്യ വകുപ്പിൽനിന്ന് ഫണ്ട് അനുവദിക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ്. കരാറുകാർക്ക് വലിയ തോതിൽ കുടിശ്ശികയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് റോഡിന്റെ വർക്കുകൾ കരാറുകാർ ഏറ്റെടുക്കുന്നില്ല. പല വർക്കുകളുടെയും ടെണ്ടർ വയ്ക്കുന്നില്ല. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഈ വർഷം ആരംഭിക്കുന്ന വർക്ക് ഈ വർഷവും തീരുകയില്ല, അടുത്ത വർഷവും തീരില്ല, അതിനടുത്തവർഷവും തീരാത്ത വിധത്തിലേക്ക് അനിശ്ചിതമായി നീണ്ടുപോകുകയാണ്. ഓരോ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലേക്കും ഫണ്ട് നൽകുന്നത് ആരുടെയും ഔദാര്യം ഒന്നുമല്ലല്ലോ? ഞങ്ങളുടെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ആളുകളും നികുതി അടയ്ക്കുന്നതല്ലേ; അതിന്റെ കൂടി അനുപാതികമായല്ലേ ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ പരിതാപകരമായ അവസ്ഥ പരിഹരിക്കുന്നതിൽ സർക്കാർ ദയനീയമായി പരാജയപ്പെട്ടു. സമയബന്ധിതമായും ഏകോപനമില്ലാതെയും കരാറുകാർക്ക് പണം നൽകാതെയും കൃത്യനിഷ്ഠതയില്ലാതെയും ഇക്കാര്യങ്ങൾ നടക്കുന്നതിൽ

ശക്തിയായി ഞങ്ങൾ പ്രതിക്ഷേധിക്കുകയും സംസ്ഥാനത്ത് അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ഗുരുതരമായ സാഹചര്യം ഈ സഭ നടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിലും പ്രതിക്ഷേധിച്ച് ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും വോക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാർട്ടിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭവിട്ട് പുറത്തുപോയി.)

പ്രതിപക്ഷ ഉപനേതാവ് (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി): സർ, ഇത്തരത്തിൽ ഒരു വിഷയം അടിയന്തരപ്രമേയമായി കൊണ്ടുവരുന്നോൾ സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്തില്ലെങ്കിലും അത് ഗൗരവത്തിലെടുത്താൽ അതിന്റെ പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പിനുമായിരിക്കും. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് ഇത്തരത്തിലൊരു ഒരു പ്രശ്നം സഭയിൽ ആരും ഉന്നയിക്കില്ലെന്ന് കരുതാൻ കഴിയുമോ? ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പ്രസംഗിച്ചപ്പോൾ റോഡുകളുടെ മനോഹാരിതയെക്കുറിച്ച് വളരെ വാചാലമായി



വർണ്ണിച്ചു. അതുകേട്ടപ്പോൾ നമ്മൾ ഇപ്പോൾ ശരിക്കുള്ള റോഡിലൂടെയല്ലേ  
 പോകുന്നതെന്ന് എനിക്കുതോന്നി. ആ റോഡ് ഏതാണെന്ന്  
 പറഞ്ഞിരുന്നെങ്കിൽ ഇനി മുതൽ അതുവഴി പോകാമായിരുന്നു. എന്തെല്ലാം  
 കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടാണെന്ന് അറിയില്ല, ചിലപ്പോൾ വേണ്ടത്ര ഫണ്ട്  
 ലഭിക്കാത്തതുകൊണ്ടായിരിക്കാം അല്ലെങ്കിൽ മറ്റ് കാരണങ്ങളായിരിക്കാം,  
 ഇന്ന് റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി വളരെ ശോചനീയമായ അവസ്ഥയിലല്ലേ?  
 ആളുകൾ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുന്നുണ്ട്. അങ്ങ് ബോർഡുകളൊക്കെ സ്ഥാപിച്ച കാര്യം  
 സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. ഇന്ന് രാവിലെ ടി.വി.യിൽ കണ്ട ഒരു വാർത്ത പറയാം.  
 തമാശയാണ്.. ഒരാൾ റോഡിൽ ചൂണ്ടയും വലയുമായി നിൽക്കുന്നു. എന്നിട്ട്  
 പറയുകയാണ്, 'ഇതിലേ വണ്ടി ഓടിക്കരുത്, ഇവിടെ മീൻ പിടിക്കാൻ വല  
 ഇട്ടിരിക്കുകയാണെന്ന്..' ഇതിപ്പോൾ ചാനലുകളിലെ നിത്യ കാഴ്ചയാണ്.  
 റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി വളരെ മോശമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ്  
 പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കുമ്പോൾ പറഞ്ഞതുപോലെ വേണ്ടത്ര ഫണ്ട്  
 ലഭിക്കുന്നില്ലെന്നതും ഒരു കാരണമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത്  
 വകുപ്പുമന്ത്രി ടൂറിസത്തിന്റെ ചുമതല കൂടിയുള്ള മന്ത്രിയാണ്. ഒരു സ്റ്റേറ്റിന്റെ

മുഖമാണ് നല്ല റോഡുകൾ. ഇങ്ങനെ ഒരു അവസ്ഥയിൽ ടൂറിസം നന്നാകുമോ; അതുകൊണ്ട് ഇത്തരമൊരു വിഷയം അവതരിപ്പിക്കുക എന്നുപറയുമ്പോൾ അത് പ്രതിപക്ഷത്തിനോ എം.എൽ.എ.-യ്ക്ക് വേണ്ടിയോ രാഷ്ട്രീയമായ കാരണങ്ങളാലോ അല്ലെന്ന് മനസ്സിലാക്കണം. സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ചില്ലെങ്കിൽപ്പോലും പ്രയോറിറ്റി കൊടുത്ത് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട വിഷയമാണിത്. റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി വളരെ ശോചനീയമായ അവസ്ഥയിലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഉദ്ദേശിക്കുന്നതുപോലെ, PWD കൈയിൽനിന്ന് പോയെന്നുള്ള ചിന്തയാനും ഞങ്ങൾക്കില്ല. PWD എത്ര തവണ വന്നു.. എത്ര തവണ പോയി... ഞങ്ങൾക്ക് അക്കാദമിയിൽ പ്രയാസമില്ലെന്ന് അറിയാമല്ലോ. അനവധി തവണ PWD വരികയും പോകുകയും ചെയ്ത പാർട്ടിയാണ് ഞങ്ങളുടേത്.

പൊതുമാതൃക- വിനോദസഞ്ചാരം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്): കഴിഞ്ഞ എട്ടുവർഷമായി PWD ഞങ്ങളുടെ കയ്യിൽനിന്ന് പോയിട്ടില്ല. അതാണ് ഞാൻ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയത്.

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി: സർ, കഴിഞ്ഞ രണ്ട് തവണയായി

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. കിട്ടിയതിൽ ഇത്രയധികം അഭിമാനം കൊള്ളേണ്ടതില്ല..

അഭിമാനിക്കേണ്ട എന്ന വാക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. എന്നാലും ഇത്രയധികം

വേണ്ട. ഇപ്പോഴുള്ള ഒരു ലക്ഷണം കണ്ടിട്ട് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. നിങ്ങളുടെ കയ്യിൽ

നിന്ന് പോകാൻ പോകുകയാണെന്നാണ് തോന്നുന്നത്. നിങ്ങളും

ദുഃഖിക്കേണ്ടതില്ല. അതെല്ലാം സാധാരണയാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വരും പോകും.

ഒന്ന് തിരിഞ്ഞ് നോക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും..

(ബഹളം)..

മി.സ്പീക്കർ: അങ്ങ് റെസ്പോണ്ട് ചെയ്യേണ്ട.. ഇഗ്നോർ ചെയ്യാൽ മതി..

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി: സർ, നിങ്ങൾ എല്ലാവരും ചേർന്ന്

റോഡുകൾ ശരിയാക്കാൻ നോക്കുകയാണ്. അല്ലാതെ സഭയിൽ ഇരുന്ന്

ഒച്ചയെടുത്തിട്ട് കാര്യമില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ, നമ്മുടെ

സ്റ്റേറ്റിലുള്ള റോഡിനെക്കുറിച്ചല്ലേ എന്ന് തോന്നിപ്പോയി... കാരണം ഇതൊരു

വസ്തുതയാണ്.. യാഥാർത്ഥ്യമാണ്.. വളരെ ശോചനീയമായ അവസ്ഥയാണ്.

ഒരുപക്ഷെ ഫണ്ട് കിട്ടാത്തതിന്റെ പ്രശ്നമായിരിക്കാം. അങ്ങനെയെങ്കിൽ

എല്ലാവരും യോജിച്ച് ആദ്യ പ്രയോറിറ്റിയിൽ ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കാനുള്ള ശ്രമമുണ്ടാകണമെന്നായിരുന്നു അങ്ങയുടെ മറുപടിയിൽ പറയേണ്ടിയിരുന്നത്. ഇന്നത്ത വളരെ ദയനീയമായ അവസ്ഥയിൽ ഈ വിഷയം സംബന്ധിച്ച് സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിലുള്ള പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടിയും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാർട്ടിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയി.)

ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ: സർ, റോഡുകളുടെ അശാസ്ത്രീയ നിർമ്മാണം വലിയ വിഷയമാണ്. റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ പ്രോപ്പറായ ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനം ഇല്ലെന്ന് റോഡുകൾ പെട്ടെന്ന് മോശമാകുന്നതിന് കാരണമാകുന്നു. NH-66-ന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടേണ്ട ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം.. വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി പഞ്ചായത്ത്-മുനിസിപ്പാലിറ്റി റോഡുകൾ മുറിച്ചിട്ടിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷെ അത് പുനഃസംവിധാനം ചെയ്ത് നൽകുകയോ അതിലേക്ക് അക്സസ് നൽകുകയോ

ചെയ്യുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പഞ്ചായത്ത്-മുനിസിപ്പാലിറ്റി റോഡുകൾക്ക് വലിയ നിലയിലുള്ള പ്രശ്നമാണുള്ളത്. ഇക്കാര്യം NH-ന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിലും വലിയ തോതിലുള്ള പ്രശ്നമായി മാറുന്നുണ്ട്. പ്രസ്തുത വിഷയത്തിൽ അടിയന്തരമായി ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ വിലയാപ്പള്ളി-ചേലക്കാട് റോഡ്, KRFB ഏറ്റെടുത്തിട്ട് 5 വർഷമായി. ഇപ്പോഴും അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. പക്ഷെ ആ റോഡിൽ പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ ഭാഗങ്ങൾ ആരാണ് പുനർനിർമ്മിക്കേണ്ടതെന്നും കഴി അടയ്ക്കേണ്ടതെന്നും സംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോഴും തർക്കം നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. PWD-യും KRFB-യും ഏറ്റെടുക്കുന്നില്ല. ഇത്തരം വിഷയങ്ങൾ പല സ്ഥലങ്ങളിലുമുണ്ട്. ഈ വിഷയങ്ങളൊക്കെ ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാൻ വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ സഭ വിട്ട്

പുറത്തുപോയി)

(സഭവിട്ട് പുറത്തുപോയ പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ അല്പസമയത്തിനുള്ളിൽ

വീണ്ടും സഭയിൽ ഹാജരായി.)