

(ചോദ്യോത്തരവേള ആരംഭിച്ചപ്പോൾ മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി രാജിവയ്ക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള ബാനറുകളും പ്ലക്കാർഡുകളും പിടിച്ചുകൊണ്ട് പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ എഴുന്നേറ്റുനിന്ന് മുദ്രാവാക്യം വിളിച്ച് ബഹളം വച്ചുകൊണ്ടിരുന്നു.)

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്.....പ്ലീസ്.....ഓർഡർ.....ഓർഡർ.... ചോദ്യം നമ്പർ:

*301

റോഡ് അപകടങ്ങൾ

(*301) ശ്രീ. എം. വി. ശ്രോയാംസ് കുമാർ:

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ:

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനവും

പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) റോഡ് അപകടങ്ങളെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങളെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനായുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ക്രോഡീകരിച്ച് നടപ്പാക്കുന്നതിനായി ഏതെങ്കിലും ഏജൻസികളെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) റോഡ് അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഇൻഫർമേഷൻ എഡ്യൂക്കേഷൻ

ആന്റ് കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ (ഐ.ഇ.സി) മെറ്റീരിയൽസ് ശാസ്ത്രീയമായി വിശകലനം ചെയ്തു നടപ്പാക്കുന്നതിനായി ഒരു സ്പെഷ്യൽ പാക്കേജിന് രൂപം നൽകുമോ?

വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ): സർ,

(എ) ഇല്ല. എന്നാൽ 2007-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി നിയമ പ്രകാരം രൂപീകരിച്ച കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയെ റോഡ് സുരക്ഷാ ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ നടപ്പിലാക്കുവാൻ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൃത്യനിർവ്വഹണം നടത്തുന്ന മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ്, പോലീസ്, വിദ്യാഭ്യാസം, നാറ്റ്പാക്ക് എന്നീ വകുപ്പുകൾ മുഖേനയും ജില്ലാ റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിലുകൾ മുഖേനയും റോഡ് സുരക്ഷ ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ നടത്തിവരുന്നു.

(ബി) ഇപ്പോൾ പരിഗണനയിലില്ല.

ശ്രീ. എം. വി. ശ്രേയാംസ് കുമാർ: സർ, ഇൻഡ്യയിൽ നടക്കുന്ന വാഹനാപകടങ്ങളുടെ 10 ശതമാനം കേരളത്തിലാണ്. ഒരു വർഷം ഏകദേശം 40,000 അപകടങ്ങളും 4,000 മരണങ്ങളും സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. 2005 മുതൽ 2014 വരെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം കണക്കാക്കുകയാണെങ്കിൽ 173.8

ശതമാനമാണ്. അതിൽ ഏകദേശം 80 ശതമാനം ആക്സിഡന്റുകളും pedestrians-ഉം അതുപോലെ മോട്ടോർ സൈക്കിളുകളാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ജസ്റ്റീസ് ടി.കെ. ചന്ദ്രശേഖരൻ ദാസ് കമ്മീഷൻ നൽകിയ ചില ശിപാർശകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ; അതിൽ പ്രധാനമായും പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്, ലൈസൻസ് നൽകുന്നതിന്റെ പ്രായം പുരുഷന്മാർക്ക് 20-ഉം സ്ത്രീകൾക്ക് 21 വയസ്സുമായി ഉയർത്തുക, 5 വർഷമെങ്കിലും എക്സ്പീരിയൻസ് ഉള്ള ഡ്രൈവർമാർ മാത്രമേ ഹൈവേയിൽ വാഹനം ഓടിക്കാൻ പാടുള്ളൂ, അതുപോലെ സ്റ്റഡന്റ് ഡ്രൈവേഴ്സിന് അവരുടെ എഡ്യൂക്കേഷണൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിൽ മാത്രമേ വാഹനം കൊണ്ടു പോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ, ഹൈസ്പീഡ് വാഹനങ്ങൾ ഫയർ ഫോഴ്സിനും പോലീസിനും റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫോഴ്സിനും മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തുക, മോട്ടോർ സൈക്കിളിന്റെ വേഗപരിധി 40-50 കിലോമീറ്ററായി കുറയ്ക്കുക, 500 സി.സി. ബൈക്ക് ബാൻ ചെയ്യുക, പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തിലെ ഡ്രൈവർമാർക്ക് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് എഡ്യൂക്കേഷൻ ആന്റ് ട്രെയിനിംഗ് എന്നിങ്ങനെ ധാരാളം ശിപാർശകൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ഏതെങ്കിലും നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ; എന്ത് നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്;

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇന്ന് ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു അടിയന്തര

ചോദ്യം ഉണ്ട്. അതും ഇതേ കാര്യങ്ങളെ കുറിച്ചാണ് ചോദിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്നാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചതുകൊണ്ട് ഞാനിതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിക്കാം.

റോഡ് സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച് ജസ്റ്റീസ് ടി.കെ. ചന്ദ്രശേഖരൻ ദാസ് കമ്മീഷനെ ഗവൺമെന്റ് നിയോഗിച്ചിരുന്നു. കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിന് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. 36 ശിപാർശകളടങ്ങുന്ന റിപ്പോർട്ടാണ് അദ്ദേഹം ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. അവ ഘട്ടംഘട്ടമായി നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ് റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അതിൽ അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ച രൂപത്തിലുള്ള ശിപാർശകളെല്ലാമുണ്ട്. ആ ശിപാർശകളും അതോടൊപ്പം തന്നെ ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ 36 ശിപാർശകൾ മൊത്തത്തിൽ വരികയാണ്. ഗവൺമെന്റ് അത് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന പ്രാക്ടിക്കലായിട്ടുള്ള എല്ലാകാര്യങ്ങളും പരിശോധിച്ച് മുൻഗണനാ ക്രമത്തിൽ നടപ്പാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. വി. ശ്രോയാംസ് കമാർ: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലിന്റെ ഭാഗമായി പല ക്യാമ്പയിനുകളും സംഘടിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. ഇഫക്റ്റീവായിട്ട് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യുന്നുണ്ടോ എന്നുള്ളത് എനിക്കറിയില്ല. പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും,

ഉദാഹരണത്തിന്, രാജസ്ഥാനിൽ 9,900 ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിൽ സഡക് സുരക്ഷാ ജാഗർ നവ്യാനെന്ന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുകയും എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും റോഡ് സേഫ്റ്റിയെക്കുറിച്ച് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ചേർന്ന് അതിന്റെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന മന്ത്രിയടക്കം അവിടെയെല്ലാം പോയി അവരെ ബോധവൽക്കരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. അതുപോലെ ലക്നൗ ജില്ലയിലെ മുഴുവൻ സ്കൂളുകളിലും അവരുടെ വിദ്യാഭ്യാസത്തിന്റെ ഭാഗമായി 5, 6, 7 ക്ലാസുകളിൽ ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനപരമായിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളും, അതുപോലെ 9 മുതൽ 12-ാം ക്ലാസ് വരെ റോഡ് സേഫ്റ്റിയെക്കുറിച്ച് പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നുള്ള രീതിയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ധാരാളം ഫണ്ട് ഇതിന് അവയ്ക്കു ലഭിക്കും ആണെങ്കിലും ഇഫക്റ്റീവായുള്ള ക്യാമ്പയിനുകൾ പ്ലാൻ ചെയ്യുകയും ഇത്തരത്തിലുള്ള ഇടപെടലുകളും നമ്മുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഗവൺമെന്റ് 7 പ്രധാനപ്പെട്ട രൂപത്തിലുള്ള ക്യാമ്പയിനുകൾ നടത്തുന്നതിനായുള്ള നടപടികളാണ് ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ടാങ്കർ ലോറികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭാരമേറിയ വാഹനങ്ങളിൽ സ്ലീഡ് ഗവർണർ നിർബന്ധമാക്കുക, മൊബൈൽ എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് സ്ക്വാഡ് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പരിശോധന

നടത്തുക, വാഹന പരിശോധനകളിൽ അത് ത്വരിതപ്പെടുത്തുക, ഡ്രൈവർമാർക്ക് പ്രത്യേക പരിശീലനം നടത്തുക, മദ്യപിച്ചും അശ്രദ്ധമായും വാഹനം ഓടിക്കുന്ന ആളുകളുടെ ലൈസൻസ് കണ്ടുകെട്ടുന്നതിനായുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുക, അവർക്ക് സസ്പെൻഷനും പിഴയും അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടും കൂടിയോ കൊടുക്കുന്നതിനായുള്ള നടപടിയെടുക്കുക, മേഖല തലങ്ങളിൽ അത്യാധുനിക രൂപത്തിലുള്ള റഡാർ സംവിധാനമുള്ള ഇൻ്റർസെപ്റ്ററുകൾ ഉപയോഗിക്കുക, സാന്ദ്രതകൂടിയ ഹോട്ട്സ്പോട്ടുകൾ കണ്ടെത്തി അതിനെതിരായുള്ള നടപടികളെടുക്കുക എന്നിവയൊക്കെ ഗവൺമെന്റ് മുൻഗണനാക്രമത്തിൽ നടപ്പാക്കി വരുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രയോജനം ഉണ്ടാകുന്നുമുണ്ട്. നമ്മുടെ റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളുടെ കണക്ക് പരിശോധിച്ചാൽ അവയുടെ എണ്ണം ഇപ്പോൾ കുറഞ്ഞുവരുന്നതായിട്ടാണ് മനസ്സിലാകുന്നത്. 2006 മുതൽ ഇങ്ങോട്ടുള്ള ഗ്രാഫ് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞാണ് വരുന്നത്. 2013-ൽ 35,000 ആക്സിഡന്റുകളായിരുന്നു. 2006-ൽ ഇതിനേക്കാൾ കുറവ് വാഹനങ്ങളും കുറഞ്ഞ സൗകര്യവുമുണ്ടായിരുന്ന ആ കാലഘട്ടത്തിനേക്കാൾ ഇപ്പോൾ ആക്സിഡന്റുകളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞുവരികയാണ്. ഈ വർഷം ഒക്ടോബർ 31 വരെ 32,671 റോഡ് അപകടങ്ങളാണ് നമുക്കുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഈ തോതിൽ ഒരു കുറവുണ്ടാകുന്നു

എന്നുള്ളത് വലിയ കാര്യമാണ്. അത് നമ്മുടെ സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതുകൊണ്ടുള്ള ഗുണംകൂടിയായി കാണുക.

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ: സർ, സംസ്ഥാനത്ത് റോഡ് സേഫ്റ്റി പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പാക്കുന്നതിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി., ട്രാഫിക് പോലീസ്, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ എന്നീ വകുപ്പുകളുടെ കൂട്ടായ പരിശ്രമം ആവശ്യമാണ്. എന്നാൽ നിലവിലുള്ള സംവിധാനമനുസരിച്ച് ജില്ലാ തലങ്ങളിൽ ഈ കൂട്ടായ പരിശ്രമം ഫലപ്രദമായി നടത്താൻ പലപ്പോഴും സാധിക്കാറില്ല. അതിനായി ജില്ലാ തലങ്ങളിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി പ്രോഗ്രാമുകൾ പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നതിനും കൃത്യമായി മോണിറ്റർ ചെയ്യുന്നതിനും വകുപ്പിൽതന്നെ ഒരു സ്പെഷ്യൽ ടീമിനെ നിയോഗിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ജില്ലാതല കമ്മിറ്റികളുമുണ്ട്, അവ പ്രവർത്തിക്കുന്നുമുണ്ട്. അതിനേക്കാൾ അപ്പറന്തേയ്ക്ക് എന്തെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിശോധിക്കാനും ഗവൺമെന്റ് ഒരുക്കമാണ്. ഇവിടെ റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കായി ഒരു പുതിയ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കണമെന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ആഗ്രഹം. ജസ്റ്റീസ് ടി.കെ. ചന്ദ്രശേഖരൻ ദാസ് കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ റോഡ്

ഇൻഷുറൻസിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ മേജർ റോഡുകൾ ഇൻഷുർ ചെയ്ത് റോഡ് സുരക്ഷ നടപ്പാക്കത്തക്ക വിധത്തിൽ ഒരു റോഡ് ഇൻഷുറൻസ് സ്കീം നടപ്പാക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുകയാണ്. ഇതിന് 'സുരക്ഷാവിമി' എന്ന് നാമകരണം ചെയ്ത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുമായി ചേർന്ന് സംസാരിച്ച് സുരക്ഷാവിമി പദ്ധതി നടപ്പാക്കി കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും ആക്റ്റീവ് പ്രോൺ ഏരിയയായിട്ടുള്ള റോഡുകൾ, അവിടെ നടക്കുന്ന ഏത് ആക്റ്റീവ് നീലും ഇമ്മീഡിയേറ്റ് റെസ്പോൺസ് കിട്ടത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള നടപടിയെടുക്കുന്നതാണ്. നമുക്കുണ്ടാകുന്ന റോഡ് ആക്റ്റീവ് നീലിൽ മരണം സംഭവിക്കുന്നത് സ്പോട്ടിൽ നിന്ന് ആളുകളെ ആശുപത്രികളിൽ എത്തിക്കുന്നതിലുള്ള കാലതാമസമാണ്. ഈ കാലതാമസത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം ആക്റ്റീവ് നീലിൽപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് ഒരു ഇൻഷുറൻസ് സ്കീമിൽ കവറേജ് ഉണ്ടെങ്കിൽ തൊട്ടടുത്ത് ആശുപത്രികളിലും നല്ല ചികിത്സ ലഭിക്കും. അങ്ങനെ വരാതെ പോകുന്നതുകൊണ്ടുള്ള മരണത്തിന്റെ തോത് കൂടുകയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് സുരക്ഷാവിമി എന്നുള്ള നിലയിൽ പുതിയൊരു പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നതിന് മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് തീരുമാനിക്കുന്നത്.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 2001 മുതൽ

ഈ ഒക്ടോബർ 2015 വരെ നമ്മുടെ റോഡ് അപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക് ഏതാണ്

കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 2001-ൽ 2,674 ആയിരുന്നു, അത് ഏതാണ് 3,394 ആയി. എണ്ണം കൂടുതലാണെങ്കിലും അതിന്റെ ശതമാനം കുറഞ്ഞു എന്നുള്ളതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളുടെ കാര്യത്തിലായാലും 2001-ൽ 38,361-ൽനിന്ന് 32,671 ആയി കുറയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അപകടങ്ങളിൽ ഇൻഷുറീസ് ഉണ്ടായതും 49,000-ൽനിന്ന് ഏതാണ് 36,000 ആയിട്ട് കുറഞ്ഞു. അക്കാര്യത്തിൽ വലിയൊരു മാറ്റം അടുത്തകാലത്തായി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ റോഡ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രധാനമായും എഞ്ചിനീയറിംഗ്, എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് എഡ്യൂക്കേഷൻ തുടങ്ങിയ മേഖലകൾ ഉണ്ട്. എന്റെ ചോദ്യം, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡ് അപകടങ്ങളുടെ ക്രിയേറ്റീവ് ഫാക്ടേഴ്സിനെ കുറിച്ച് വിശദമായി പഠനം നടത്തുന്നതിനും ഓരോ ടാർജറ്റ് ഗ്രൂപ്പിൽപ്പെട്ടവരിലും അനുയോജ്യമായ വിധത്തിലും അതിന്റെ ബിഹേവിയർ ചെയ്ഞ്ച് ഉണ്ടാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള ഇൻഫോർമേഷൻ, എഡ്യൂക്കേഷൻ ആന്റ് കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ മെറ്റീരിയൽസ് തയ്യാറാക്കുന്നതിന് ഒരു പ്രൊഫഷണൽ ടീമിനെ ജില്ലാതലത്തിലും സംസ്ഥാന തലത്തിലും രൂപീകരിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈ എടുക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ ഗവൺമെന്റ്

ഗൗരവതരമായിട്ട് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, പുതിയ വാഹനം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുമ്പോൾ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് വൺ ടൈം സെസ്സ് എന്നുപറയുന്ന ഒരു തുകയുണ്ട്. അത് ലൈറ്റ് വെഹിക്കിളിനും ഹെവി വെഹിക്കിളിനുമുണ്ട്. പെറ്റി കേസ് ചാർജ്ജ് ചെയ്യുമ്പോൾ ഈടാക്കുന്ന fine amount-ന്റെ പകുതി റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനുള്ളതാണ്. ഇത് രണ്ടും കൂടി റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ടെന്നുപറഞ്ഞ് വലിയൊരു തുക യൂട്ടിലൈസ് ചെയ്യാതെ കിടക്കുകയാണ്. ഈ തുക ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടായ ആളുകൾക്ക് കൊടുക്കുകയോ, റോഡ് നന്നാക്കുകയോ ചെയ്യണം. ഈ രണ്ടും നടക്കാതെ മൂന്നാമത് പുതിയൊരു സെസ്സുകൂടി കൊണ്ടുവരുന്നത് ശരിയാണോ; ഫണ്ട് യൂട്ടിലൈസേഷനില്ലാതെ പുതിയ സെസ്സ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ശരിയാണോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, പുതിയ സെസ്സ് എന്നതുകൊണ്ട് എന്താണുദ്ദേശിച്ചതെന്ന് മനസ്സിലായില്ല. ഞാൻ പുതിയ സെസ്സിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അങ്ങ് ഇപ്പോൾ സൂചിപ്പിച്ചത് റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഫണ്ടിനെക്കുറിച്ചാണെന്ന് തോന്നുന്നു. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ കൈവശം കിട്ടിയിട്ടുള്ള തുക കൃത്യമായി ചെലവഴിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഫണ്ട് വിതരണം ചെയ്യുമ്പോൾ സാധാരണ ഗതിയിൽ ജില്ലകളിൽ നിന്നുവരുന്ന പ്രൊപ്പോസലും ജില്ലാ കളക്ടർമാർ നൽകുന്ന പ്രൊപ്പോസലും

നോക്കി ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾക്ക് ആവശ്യമായ തുകയും കൊടുക്കും. പക്ഷേ, യൂട്ടിലൈസേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകുമ്പോൾ അടുത്ത സ്റ്റോപ്പിംഗ് കോട്ടിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. യൂട്ടിലൈസേഷൻ എങ്ങനെ ഉപയോഗിച്ചു എന്നതിന്റെ സർട്ടിഫിക്കറ്റുകൂടി കിട്ടണം. ഇതുസംബന്ധിച്ചുള്ള കമ്മിറ്റി ഈ വർഷത്തിൽ പലപ്രാവശ്യം കൂടുകയുണ്ടായി. മാത്രമല്ല, കഴിഞ്ഞമാസവും കമ്മിറ്റി കൂടിയതാണ്. കമ്മിറ്റി കൂടി പ്രൊപ്പോസൽ വന്നാൽ ആ പ്രൊപ്പോസൽ എടുത്തിട്ട് തുക കൊടുക്കുന്നതാണ്. കമ്മിറ്റി എക്സിക്യൂഷൻ നടത്തി യൂട്ടിലൈസേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് തരുമ്പോൾ അടുത്ത ഒരു റിക്വസ്റ്റുണ്ടെങ്കിൽ അതും കൺസിഡർ ചെയ്യിക്കും. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ കയ്യിൽ കിട്ടിയിട്ടുള്ള പണം കാര്യമായി വിനിയോഗിക്കാറുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ നായർ: സർ, നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടുന്നതിനുള്ള കാലതാമസമാണ് റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്ന ആളുകളുടെ ഏറ്റവും വലിയ ബുദ്ധിമുട്ട്. ഒരാൾക്ക് KSRTC-ൽ അപകടം സംഭവിച്ച് പരിക്ക് പറ്റുകയോ, മരിക്കുകയോ ചെയ്താൽ ജീവിതം പോകാൻ. ജീവിച്ചിരിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് ഈ പൈസ അവരുടെ ജീവിതകാലത്ത് കിട്ടില്ല. അവസാനം വണ്ടി ജപ്തി ചെയ്തിട്ടാണ് പലപ്പോഴും കിട്ടുന്നത്. ഒരു വലിയ തുക കൊടുത്ത് തീർക്കുവാനുണ്ട്. KSRTC യ്ക്ക്

അത് കൊടുക്കാനുള്ള സാമ്പത്തിക ശേഷിയില്ല. മോട്ടാർ ആക്സിഡന്റ് ക്ലെയിം ട്രിബ്യൂണലിൽ ഡയറക്ടായിട്ട് FIR എടുക്കുമ്പോൾത്തന്നെ പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ നിന്ന് FIR ന്റെ കോപ്പിയും അപകടത്തിന്റെ വിവരങ്ങളും മോട്ടാർ ആക്സിഡന്റ് ക്ലെയിം ട്രിബ്യൂണലിലേയ്ക്ക് കൊടുക്കണം. അത് ഒരപേക്ഷയായി പരിഗണിച്ച് കേസെടുക്കണമെന്നും പ്രോവിഷനാണ്. നിയമത്തിന് പ്രോവിഷനണ്ടെന്നുള്ളത് സത്യമാണെങ്കിലും പ്രായോഗികമായി ഒരു ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ഒരു നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ആക്സിലെ പ്രോവിഷനനുസരിച്ച് തന്നെ എല്ലാ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നും ട്രിബ്യൂണലിലേയ്ക്ക് FIR അയയ്ക്കുന്നതിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ് അങ്ങ് ചോദിച്ചത്.

ഒന്ന്, MVOP കേസുകൾക്കകത്തുള്ള നമ്മുടെ പേയ്മെന്റ്. ആ പേയ്മെന്റിൽ KSRTC യ്ക്കകത്തുള്ള ഒരു ഉപചോദ്യം ഉണ്ട്. ആദ്യം KSRTC യുടെ കാര്യം പറയാം. ഈ അടുത്തകാലത്ത് ജപ്തി കുറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ആ കാര്യം വാർത്തകളിലൊന്നും വന്നിട്ടില്ല. ഞങ്ങൾക്ക് കുറേയധികം ബാക്ക് ലോഗ് ഉണ്ടായിരുന്നു. ആ ബാക്ക് ലോഗ് താങ്ങാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിലായിരുന്നു. എന്നാലും KSRTC യുടെ വരുമാനത്തിൽ നിന്നുമാണ് ഇതെല്ലാം കൊടുത്തുകൊണ്ടാണിരിക്കുന്നത്.

ഏതെങ്കിലും കേസുകൾ particular ആയിട്ട് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുണ്ടെങ്കിൽ പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. കേസുകളുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമല്ല. പേമെന്റുകൾ കൊടുക്കുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ കേസുകൾ താമസിക്കുകയാണ്. MVOP കേസുകളുടെ ഫൈനൽ തീരുമാനം വരാൻ 6 - 8 കൊല്ലങ്ങൾ വേണം, അതിനുശേഷം decree കിട്ടണം. വിധി നടത്തിച്ച് വരുമ്പോൾ പിന്നെയും താമസിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ 10 - 12 കൊല്ലക്കാലം പോകുകയാണ്. പക്ഷേ, ഡെഡ് എന്റിൽ വരുന്ന payment നെ കുറിച്ച് ആളുകൾ ധരിച്ചിരിക്കുന്നത് payment കിട്ടാൻ കാലതാമസമാണെന്നാണ്. അല്ല, കേസിൽ വിധിയും വിധി നടത്തിപ്പും വരണം, അതിനുശേഷം വിധി പകർപ്പ് കിട്ടണം, അതിന് ശേഷമുള്ള പ്രോസസ്സിലേക്ക് പോകണം. മാത്രമല്ല, 90% കേസുകളിലും ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയായ് തുക കൊടുക്കേണ്ടി വരുന്നത്. ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റ് അതിൽ ഇടപെടും. Immediate ആയിട്ട് ഡിസ്പോസ് ചെയ്യുന്നതിന് ആവശ്യപ്പെടും. ഗവൺമെന്റിന്റെ തകരാറല്ല, ഗവൺമെന്റിന് ഒരു രൂപത്തിലും ഇന്റർഫിയർ ചെയ്യാനുള്ള ചാൻസില്ല. കാരണം, അത് ജ്യൂഡീഷ്യറിയുമായിട്ട് ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് മോട്ടാർ അപകടങ്ങൾ

വർദ്ധിച്ച വരുന്നതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം, കുണ്ടും കുഴിയും നിറഞ്ഞ റോഡുകളുടെ സ്ഥിതിഗതികളാണ്. രണ്ടാമത്തേത്, മദ്യപിച്ചും ഉറക്കമൊഴിഞ്ഞുമുള്ള മോട്ടോർ ഡ്രൈവിംഗാണ്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ആക്സിഡന്റിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പേർ മരണ മടയുകയെന്നത്. ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന്റേതന്നെ പൊതു പ്രശ്നമായി വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ നിരവധി ചെറുപ്പക്കാരുടെ ജീവഹാനി സംഭവിക്കുന്നത് വർദ്ധിച്ചു വരികയാണ്. ഇത്തരം സംഭവങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ അപകടം കുറച്ചു കൊണ്ടുവരാൻ ഗവൺമെന്റ് എന്തെങ്കിലും സംവിധാനത്തെയോ ശാസ്ത്രീയമായ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചോ പഠിച്ച് പരിഹാരം കാണാനുള്ള സമീപനങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ടോ? ഒരു കാര്യം കൂടി പറയാം, മോട്ടോർ ആക്സിഡന്റ് ടിബ്യൂണലിനെ കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു. കേസുകൾ ഇവിടെ കെട്ടിക്കിടക്കുകയാണ്. ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിക്കാർ ഇത്തരം കേസുകളിൽ ശരിയായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ച് പോകുന്നില്ല. അക്സിഡന്റ് സംഭവിച്ചാൽ പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ അതിന്റെ കൺസേൺഡ് പേഴ്സൺ ചെന്ന് ചോദിച്ചാൽപ്പോലും സഹകരണാത്മകമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. പലപ്പോഴും അപകടത്തെ തെറ്റായി വ്യാഖ്യാനിച്ച് റെക്കോഡ് ചെയ്യുകയും FIR കൊടുക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സമീപനങ്ങൾ പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് സ്വീകരിച്ചു വരുന്നുണ്ട്. ഇത്

അവസാനിപ്പിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നിലപാട് ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ സൂചിപ്പിച്ച

കാര്യം വളരെ സത്യമാണ്. ആക്ലിഡന്റ് രജിസ്റ്റർ എടുത്ത് നോക്കിയാൽ 2014-ൽ

കേരളത്തിനുണ്ടാകുന്ന ആക്ലിഡന്റ് 36,282 ആണ്. 13,167 ആക്ലിഡന്റുകളിലും

പെട്ടിട്ടുള്ളത് 5 വീലേഴ്സാണ്. 2014-ൽ കേരളത്തിൽ മൊത്തം ഉണ്ടായിട്ടുള്ള മരണം

നാലായിരത്തി നാല്പത്തി ഒൻപതാണ്. അതിൽ 5 വീലേഴ്സിന്റെ ആക്ലിഡന്റിലുള്ള

മരണം 1,343 ആണ്. നമ്മൾ ചില കാര്യങ്ങൾ കൂടി ചെയ്യുന്നതിനായി

ശ്രമിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഡ്രൈവിംഗ് അതുപോലുള്ള

കാര്യങ്ങളിൽ നമുക്കൊരു നടപടികളെടുക്കുക. രാത്രി കാലങ്ങളിൽ ഡ്രൈവർമാർ

ഉറങ്ങുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന ആക്ലിഡന്റുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ഡ്രൈവർമാർക്ക്

ബെയറബിൾ സ്ലീപ്പിംഗ് അലാം നിർബന്ധമാക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ്

പരിശോധിക്കുകയാണ്. ഗതാഗതവകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയേയും കമ്മീഷണറേയും

ചുമതലപ്പെടുത്തി ഒരു കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കമ്മിറ്റിയുടെ

റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയാലുടൻ തന്നെ പ്രായോഗികമായി നടപ്പാക്കുന്നതാണ്.

സൈനേജുകൾ സ്ഥാപിച്ച് ആക്ലിഡന്റുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയും

ശ്രമിക്കുകയാണ്. മറ്റ് രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ നേരിട്ട് മോട്ടാർ വാഹന വകുപ്പുമായി

ബന്ധപ്പെട്ടതല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഡയറക്ടറായിട്ട് ഉത്തരം പറയുന്നില്ല.

ശ്രീ. സി. മോയിൻകുട്ടി: സർ, 2014-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് ഇൻഡ്യാ രാജ്യത്ത് 15 നും 30 നും ഇടയ്ക്ക് പ്രായമുള്ള 75,000 ആളുകളാണ് റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട് മരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിലെ തോതും വളരെ വർദ്ധിക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും പ്രധാനമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ തന്നെ യുവാക്കളും കുട്ടികൾപ്പോലും ഇത്തരം അപകടങ്ങളിൽ നിത്യ ഇരകളായി മാറുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഈ വിഷയം ഗൗരവമായി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് പാഠ്യ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കൗമാരപ്രായക്കാരും ചെറുപ്പക്കാരുമായ കുട്ടികളെയും, ബഹുജനങ്ങളേയും ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്; വകുപ്പുകൾ സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എന്തൊക്കെ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പറയാമോ? ഈ കുഴപ്പങ്ങൾക്കൊക്കെ കാരണം ലഹരിയും അമിത സ്പീഡുമാണ്. കേസ് തെളിയിക്കപ്പെട്ടാൽ ലൈസൻസ് റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതും കണ്ട് കെട്ടുന്നതും അടക്കമുള്ള തീരുമാനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടു പോകുമോ? സ്പീഡ് ഗവർണർ സ്ഥാപിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഓരോ വാഹനങ്ങളുടേയും ഘടനയനുസരിച്ചുള്ള തരത്തിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ ഘടിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച സ്പീഡ്

ഗവർണർ കേരളത്തിൽ നിർബന്ധമാണ്. ഹെവി വെഹിക്കിൾസിലെല്ലാം സ്പീഡ് ഗവർണർ നിർബന്ധമാണ്. കേരളത്തിലേക്ക് പുറത്തുനിന്നു വരുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. അത് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ആക്റ്റിനകത്ത് കേന്ദ്ര നിയമയാണ്. ഈ സംസ്ഥാനത്ത് സ്പീഡ് ഗവർണർ വേണം എന്നു നമ്മൾ നേരത്തേ തന്നെ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് നിർബന്ധമാക്കി കൊണ്ടുപോകുകയാണ്. അങ്ങു പറഞ്ഞ കാര്യം വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമായി ആലോചിക്കാം. ഞങ്ങൾ നേരത്തേ തന്നെ ട്രാഫിക് റൂൾസ് കട്ടികളെ പഠിപ്പിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള നടപടി എടുക്കണമെന്ന് ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. വിദ്യാലയങ്ങളിൽ ട്രാഫിക് റൂൾസ് പഠിപ്പിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ഒരു പ്രത്യേക സംവിധാനം മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗ്രൗണ്ട് ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ, സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായസഹകരണത്തോടുകൂടി ചെയ്യുന്നതിന് വേണ്ടി ആലോചിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പറയാത്ത ഒരു കാര്യം കൂടി ഞാൻ ഓർമ്മിപ്പിക്കുകയാണ്, നമ്മുടെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വളരെകൂടുകയാണ്. 2006 -ൽ 3827677 വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നത്, കഴിഞ്ഞ വർഷം വരെ 8547966 വാഹനങ്ങൾ ആണ് കേരളത്തിൽ ഉള്ളത്. 123 ശതമാനം വാഹനങ്ങളുടെ

വർദ്ധനവാണ്. നമ്പർ ഓഫ് ആക്സിഡൻസ് നോക്കുമ്പോൾ നമുക്ക് ഗുണപരമായ ഒരു വശം കാണുന്നുണ്ട്. 2006 -ൽ 41647 ആക്സിഡൻഡുകൾ ഉണ്ടായ സ്ഥലത്ത് ഇപ്പോൾ അത് 36282 ആക്സിഡൻഡുകളായി കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 13 ശതമാനം ആക്സിഡൻഡുകളുടെ തോത് കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അത് വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ, സന്തോഷകരമായ സാഹചര്യമാണ്. ഇനിയും അത് കുറയുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപട നമുക്കുണ്ടാകണം, ആ നടപടിയിലേക്കാണ് നമ്മൾ പോകുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, നമ്മുടെ ദേശീയപാതകളിൽ വാഹനാപകടങ്ങൾ തടയുന്നതിനും, ജനങ്ങളെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനുമൊക്കെ നമ്മുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് വളരെ വലിയ പങ്കു വഹിക്കുന്നുണ്ട്. ഹൈവേ പോലീസ് എന്ന സംവിധാനം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലൊക്കെ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഹൈവേ പോലീസ് ഓടിയെത്തുകയും ജനങ്ങളെ സഹായിക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഹൈവേ പോലീസ് എന്താണ് ചെയ്യുന്നത്? വണ്ടി നിർത്തിയിട്ട് കാൾ പിടുങ്ങുക എന്ന ഒരു കാര്യമല്ലാതെ മറ്റൊന്നും ഇവർ ചെയ്യുന്നില്ല. മാത്രമല്ല, പല അപകടങ്ങൾക്കും ഇവർ കാരണമാകുന്നു എന്നത് സമീപകാലത്ത് റിപ്പോർട്ടു ചെയ്ത പ്രശ്നങ്ങളാണ്. സ്ത്രീകൾ ഉൾപ്പെടെ കുടുംബമായിട്ട് ബൈക്കിൽ പോകുന്ന സമയത്ത്

ഉണ്ടാകുന്ന ഇവരുടെ പ്രകോപനപരമായ നീക്കങ്ങൾ വാഹനാപകടങ്ങളിലേക്ക് എത്തിക്കുന്നു. ഇത് തടയുന്നതിന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് എന്തു നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കുക, ഒരു കൊള്ള സംഘമായിട്ട് ദേശീയ പാതയിൽ നിൽക്കുന്ന ഹൈവേ പോലീസ് മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന എന്ന യാഥാർത്ഥ്യത്തിനു നേരെ ഗവൺമെന്റിന് കണ്ണടയ്ക്കാൻ പറ്റുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതിനോട് ഞാൻ യോജിക്കുന്നില്ല, എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നമുണ്ടെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ആഭ്യന്തരവകുപ്പ് മന്ത്രിയുമായി സംസാരിച്ച് അതിനുള്ള പരിഹാരമുണ്ടാകുമെന്നതാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ: സർ, റോഡപകടങ്ങൾക്ക് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ ഒന്ന്, ദേശീയപാതയുടെ പല സ്ഥലങ്ങളിലും പരസ്യബോർഡുകൾ വളവുകളിലൊക്കെ വയ്ക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി നേരത്തെതന്നെ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു വിധി പറഞ്ഞിരുന്നു. ചീഫ് സെക്രട്ടറി അതിന് ഒരു റിപ്പോർട്ടും നൽകുകയുണ്ടായി. ബോർഡുകൾ മാറ്റാൻ വേണ്ടി എടുത്ത തീരുമാനം പിന്നീട് അസാധുവാക്കി. വലിയ ബോർഡുകൾ ലൈറ്റൊക്കെ വച്ച് മുഴുവൻ ഡ്രൈവർമാരുടേയും ശ്രദ്ധ തിരിച്ചു വിടുന്ന രീതിയിലാണ് വയ്ക്കുന്നത്. നാഷണൽ

ഹൈവേകളിൽ ആ ബോർഡുകൾ വലിയ അപകടമുണ്ടാക്കുന്നതിന് ഇടയാക്കുകയാണ്. ലോകത്തിലെ പല രാജ്യങ്ങളിലും അതില്ല, മദ്രാസ്സിലുൾപ്പെടെ അത് മാറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ദേശീയപാത 17-ൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടമുണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥലമാണ് കൊടുങ്ങല്ലൂരിലെ പുതിയ ബൈപ്പാസ് മൂന്നരകിലോമീറ്റർ. നേരത്തേ അത് റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി അവിടെ വന്ന് പരിശോധിച്ച് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശ്രീമതി ശ്രീലേഖാ ഐ.പി.എസിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ ഉണ്ടായിരുന്നു, ഇതുവരെ അത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല. എല്ലാ ദിവസവും അപകടവും മരണവുമാണ്, നിരന്തരമായ മരണമാണ്. അതുകൊണ്ട് എൻ.എച്ച്. 17 -ൽ കൊടുങ്ങല്ലൂർ ബൈപ്പാസിലുള്ള മൂന്നരകിലോമീറ്ററിൽ നിരന്തരമായി അപകടവും മരണവുമുണ്ടാകുന്ന സ്ഥലത്ത് റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് അടിയന്തരമായി സുരക്ഷാ നടപടികൾ ഉറപ്പു വരുത്തുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് കറകാണ്,

ചന്ദ്രശേഖരൻ ദാസ് കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ട് ഉണ്ട്. അതിനകത്ത് ഹോട്ട്സ്പോട്ടുകൾ അവർ മാർക്കു ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അടിയന്തര ചോദ്യമായി വരുന്നതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിന് ഇപ്പോൾ ഡയറക്ടായിട്ട് ഉത്തരം പറയുന്നില്ല. ഒരു കാര്യം മാത്രം ഞാൻ

പറയാം, അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ തന്നെ വൈപ്പിനിൽ ഇതുപോലെ ഒരു ഹോട്ട്സ്പോട്ട് ഉണ്ട്. ഞങ്ങൾ ഈ സ്ഥലങ്ങളൊക്കെ പരിശോധിച്ച് അവിടുത്തെ ട്രാഫിക് ക്രമീകരണങ്ങൾ..... അവിടെ റോഡിന് വീതി കുറവാണ് ആളുകൾ ഭ്രമിക്കാറുള്ളതുമാണ്. തൊട്ടടുത്തുചേർന്ന് വീടുകൾ ഇരിക്കുകയാണ്, അവിടെ വീതികൂടുവാൻ ഒരു നിവൃത്തിയുമില്ല. അങ്ങയുടെ അവിടെയുള്ള സ്വാധീനശക്തി ഉപയോഗിച്ച് റോഡിന് വീതികൂട്ടുന്നതിനുള്ള നടപടിയെടുത്താൽ ബാക്കിയുള്ള കാര്യങ്ങളൊക്കെ നമുക്ക് ആലോചിക്കാം. സൈനേജുകൾ വക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച അങ്ങയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ അംഗീകരിക്കുകയാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട ഹോട്ട്സ്പോട്ട് കേന്ദ്രങ്ങളിൽ സൈനേജുകൾ വയ്ക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുകയാണ്. ഹോട്ട്സ്പോട്ടുകളിൽ വരുന്ന ബോർഡുകൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് നേരത്തേ തീരുമാനമെടുത്തതാണ്. അത് നടപടിയിൽ എത്തിയിട്ടില്ല എന്നു മാത്രമേ ഉള്ളൂ. ആ പ്രൊപ്പോസലും ഗൗരവമായിട്ട് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ: സർ, റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിന് ഇവിടെ ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ പറയുകയുണ്ടായി. അതോടൊപ്പം ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിനു മുൻപുതന്നെ

റിപ്പോർട്ടിനകത്ത് ഉണ്ട്, ആ റിപ്പോർട്ട് പരിശോധനയിൽ ഇരിക്കുകയാണ്. യാർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുവാൻ സാമ്പത്തിക പരിമിധിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ചെയ്യാവുന്ന കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദുണ്ണി ഹാജി: സർ, റോഡപകടങ്ങൾക്ക് കാരണം അശ്രദ്ധമായ ഡ്രൈവിംഗ് ആണ്. അപകടമുണ്ടാകുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് ലഭിക്കുന്ന ശിക്ഷകൾ പലപ്പോഴും കുറവാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അപകടങ്ങൾ പലതും കാര്യമായി എടുക്കുന്നില്ല. ഓരോ അപകടങ്ങളും രജിസ്ട്രർ ചെയ്യുമ്പോഴും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസുള്ള ആളുകളുടെ പേരിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത് തുടർച്ചയായി അപകടമുണ്ടാകുന്നവരുടെ ലൈസൻസ് പൂർണ്ണമായും റദ്ദുചെയ്യുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മദ്യപിച്ച് അശ്രദ്ധയായി വാഹനമോടിക്കുന്നവരുടെ ലൈസൻസ് കണ്ടുകെട്ടുക, അവരുടെ മേൽ പിഴ ഈടാക്കുക, അവരുടെ ലൈസൻസ് റദ്ദാക്കുക എന്ന നടപടികളൊക്കെ നമ്മൾ സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ആക്സിഡൻഡുകളുടെ തോതും, എണ്ണവും ഇപ്പോൾ കുറഞ്ഞു വരുന്നത്.

ശ്രീ. കോലിയക്കോട് എൻ. കൃഷ്ണൻ നായർ: സർ, റോഡപകടങ്ങളെപ്പറ്റി

പറയുമ്പോൾ നിയമങ്ങളൊക്കെയുണ്ട്. ദിവസവും പത്രം നോക്കിയാൽ ഒരു റോഡപകടമെങ്കിലും കാണാം. എം.എൽ.എ. മാർക്ക് അപകടം പറ്റിയാൽ അതിന് പ്രത്യേകമായി എന്തെങ്കിലും പരിഗണനയുണ്ടോ, അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ ഒരു കൊല്ലത്തെ റിട്രോസ്പെക്ടിവ് എഫക്ട് വച്ച് ഒരു നിയമം പാസ്സാക്കിയാൽ എനിക്കും കൂടെ കിട്ടും. കാരണം, കുറുപ്പു വച്ച് ആരോഴ് മാസം മുൻപ് എന്റെ ഇടത്തേകാല് ഒടിഞ്ഞുപോയി. അതിന് എന്തെങ്കിലും കിട്ടുമോ എന്നറിയാൻ വേണ്ടിയാണ്, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറയുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, എം.എൽ.എ. ജനപ്രതിനിധിയാണ്, ജനങ്ങൾക്കു കിട്ടുന്ന എല്ലാ പരിഗണനയും എം.എൽ.എ.ക്കും കിട്ടണം. അതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. ജനങ്ങൾക്ക് ഇല്ലാത്ത ഒന്ന് ജനപ്രതിനിധിക്കു വേണമെന്ന് ശരിക്കുരുത്. അതുകൊണ്ട് ജനങ്ങൾക്കുള്ള എല്ലാ സൗകര്യവും ജനപ്രതിനിധിക്കുമുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളാണ് കൂടുതൽ അപകടം ഉണ്ടാക്കുന്നത് എന്നു പറഞ്ഞു. അതിന്റെ മുഖ്യകാരണം മറ്റൊന്നുമല്ല. ടിവിയിലൊക്കെ പുതിയ പുതിയ ബൈക്കുകളെക്കുറിച്ചുള്ള പരസ്യമാണ്. ആ പരസ്യങ്ങൾ എന്നു പറഞ്ഞാൽ കാമുകി ബൻസു കാറിൽ പോകുന്നതിനു മുൻപു തന്നെ കാമുകൻ ബൈക്കിലെത്തും എന്ന രീതിയിൽ ചെറുപ്പക്കാരെ

തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്ന പരസ്യങ്ങളുണ്ട്. ഈ പരസ്യങ്ങളാണ് ഇതുപോലത്തെ ബൈക്കുവാങ്ങാൻ..... ഇപ്പോൾ ജനപ്രതിനിധികളായ ഞങ്ങളെ ആളുകൾ സമീപിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു ബൈക്ക് ബുക്ക് ചെയ്തിട്ടുണ്ട് സർ വിളിച്ചു പറഞ്ഞാൽ കിട്ടുമെന്നാണ്. അങ്ങനെയുള്ള ബൈക്കുകളാണ് കൊണ്ടു നടക്കുന്നത്. സർക്കസ്സു കളിക്കുന്നതുപോലെ വളഞ്ഞു തിരിഞ്ഞു പോകുന്നത് തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ തന്നെ അങ്ങ് കാണുന്നുണ്ടാകും. ഒരു കേസ്സും അതിനെതിരായി എടുക്കുന്നില്ല. ഇതുപോലുള്ള പരസ്യങ്ങൾ നിരോധിക്കുവാനുള്ള വല്ല നിയമ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ? ഇത് ചെറുപ്പക്കാരെ വഴിതെറ്റിക്കുന്ന പരസ്യങ്ങളാണ് ടിവിയിൽ കാണുന്നത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനുള്ള പദ്ധതികളെക്കുറിച്ചറിയാൻ നമുക്ക് പെർഫോം ചെയ്യാൻ പറ്റും. മദ്യപിച്ചു വണ്ടിയോടിക്കുന്നതിനെതിരായി 'മദ്യപാനം ഹാനികരമാണ്' എന്ന് സിനിമയ്ക്കിടയിലും പരസ്യപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. കാണുന്നവർക്ക് അത് ഹാനികരമാണെന്ന് തോന്നില്ല. അതിന്റെ ക്ഷീണം ഉണ്ട്. നമുക്കതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം. അങ്ങ് പറഞ്ഞ തീമിനോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. പരസ്യം

കൊടുക്കുന്നവർക്കും പരസ്യം അടിക്കുന്നവർക്കും സോഷ്യൽ കമ്മിറ്റ്‌മെന്റ് വേണം. ആ സോഷ്യൽ കമ്മിറ്റ്‌മെന്റ് ഇല്ലാതെപോകുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന വിഷമത്തെക്കുറിച്ചാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. നമുക്കതൊരു സമൂഹത്തിന്റെ ശബ്ദമാക്കി ഉയർത്താം.

ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി: സർ, റോഡപകടങ്ങളുടെ തോത് 13

ശതമാനമായി കുറഞ്ഞു എന്ന് മന്ത്രി പറഞ്ഞു. പക്ഷേ അങ്ങുകടി യാത്ര ചെയ്യുന്ന എം.സി റോഡിൽ കൊട്ടാരക്കര മണ്ഡലത്തിലെ കമ്പുകോട് മുതൽ ഏനാത്ത് വരെയുള്ള റോഡ് അതീവ അപകട സാധ്യതയുള്ള സ്ഥലങ്ങളാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം വിദേശത്തുനിന്നു വന്ന ഒരാളും കൗൺസിലറും ഉൾപ്പെടെ അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് മരിച്ച വിവരം പത്രങ്ങളിൽ വന്നതാണ്. അടിക്കടിയുണ്ടാകുന്ന ഈ അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ നിരവധി മീറ്റിംഗുകൾ വിളിച്ചുകൂട്ടി സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങൾ ചെയ്യാമെന്നു പറഞ്ഞിരുന്നു. പക്ഷേ നാളിതുവരെ ഇതിനൊരു മാറ്റം വന്നിട്ടില്ല. കമ്പുകോട് മുതൽ ഏനാത്ത് വരെയുള്ള അശാസ്ത്രീയമായിട്ടുള്ള വളവുകളും അപകടനിലയുള്ള സ്ഥിതികളും മാറ്റിയെടുക്കുവാൻ അടിയന്തരമായി എന്തു നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇവിടെ അങ്ങയുടെ ചോദ്യം റോഡിനെ

സംബന്ധിച്ചാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ പർട്ടിക്കലർ റോഡിലൂടെ ഞാനും സാധാരണ

യാത്ര ചെയ്യുന്നതാണ്. ആ റോഡ് മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി കെ.എസ്.റ്റി.പി പ്രോഗ്രാം നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് റോഡിൽ ആക്സിഡന്റുകളും വളവുമൊക്കെ പഴയതിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എല്ലാം കുറഞ്ഞു എന്ന് എനിക്ക് അഭിപ്രായമില്ല. റോഡ് നന്നാകുമ്പോഴുള്ള പ്രശ്നം വണ്ടിയുടെ സ്പീഡ് കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കും എന്നതാണ്. എവിടെ റോഡ് നന്നാക്കിയാലും ഉടനെ അവിടെ സ്പീഡ് വർദ്ധിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ ഉണ്ടാകുന്നത് നമ്മുടെ ഒരു ട്രെന്റാണ്, ഒരു സമീപന രീതിയാണ്. ഈ പ്രശ്നത്തിൽ നമ്മൾ കോൺഷ്യൂസ് ആയിരിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. മുരളീധരൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മൂന്നും നാലും ലക്ഷം രൂപ വിലവരുന്ന ബൈക്ക് 136 - 140 കിലോമീറ്റർ സ്പീഡിൽ പോവുകയാണ്. കുട്ടികൾക്ക് ഈ ബൈക്ക് വാങ്ങിക്കൊടുക്കുന്ന രക്ഷകർത്താക്കൾക്ക് ഇതിൽ ബാധ്യതയില്ലേ? അത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമല്ലേ. കുട്ടികൾക്ക് ഇതുപോലെയുള്ള ബൈക്ക് ഓടിക്കാനുള്ള സ്ഥലം നമ്മുടെ റോഡിലുണ്ടോ? അതാണ് സമൂഹം ഇതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണം എന്ന് ഞാൻ പറയാൻ കാരണം. സ്പീഡിന്റെ കാര്യത്തിൽ നമുക്കൊരു ചിന്തയുണ്ടാകണം. എന്നാലും റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി:(ബഹളം).....(മൈക്ക് ഓഫ്).....

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങയെ പരിഗണിക്കില്ലായെന്ന് ആരെങ്കിലും പറഞ്ഞോ?

(ബഹളം)..... ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി, ഇത് ശരിയല്ല. ചെയർ പറയാം.

ഒരു ചോദ്യം ക്ലബ്ബ് ചെയ്യണമെന്ന് പറഞ്ഞു, ക്ലബ്ബ് ചെയ്തില്ല. ആ ചോദ്യം കൂടെ ഉപചോദ്യമായി എടുക്കാമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞു. അതിൽ നാലുപേരുണ്ട്. രണ്ടുപേരേ ഇതിനകംതന്നെ വിളിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഈ ചോദ്യം തീർന്നിട്ടില്ല. പിന്നെ എന്തിനാണ് അങ്ങ് ഇങ്ങനെ ക്ഷോഭിക്കുന്നത്? ഇത് ശരിയല്ല. ഒരിക്കലും ഇത് ചെയ്യരുത്.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, വാളയാർ മുതൽ വടക്കഞ്ചേരി വരെയുള്ള ദേശീയപാത കേരളത്തിലെതന്നെ ഏറ്റവുംനല്ല റോഡുകളിലൊന്നായി നവീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. നാലുവരി പാതയാക്കിയ ഈ റോഡിൽ അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഡ്രൈവിംഗ് കൾച്ചറിൽ വലിയ മാറ്റം വരുന്നു, ആളുകൾ സ്പീഡിൽ പോകുന്നു. അതിനേക്കാൾ അപകടമെന്നുപറയുന്നത്, ഇരുനൂറ്റ മീറ്റർ അപ്പുറത്തുപോയി 'U' ടേബിൾ എടുക്കാൻ ആളുകൾ മടിക്കുന്നതുകൊണ്ടും പുതിയ റോഡായതുകൊണ്ടും നേരെ wrong side എടുത്ത് സ്വന്തം സൈഡിലേയ്ക്ക് മാറാനുള്ള ശ്രമം വളരെ വ്യാപകമായി നടക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ ദിവസം പഞ്ചായത്ത് ഇലക്ഷൻ മത്സരിച്ച ഒരു സഹോദരിയും ഭർത്താവും ഇങ്ങനെ മരണപ്പെടുകയുണ്ടായി.

“ prevention is always better than cure” എന്ന് പറയാറുണ്ട്. ഈ അപകട സാധ്യത മുൻകൂട്ടി കണ്ട് കേരളത്തിൽ ഇത്രയും വലിയ സൂച്ചിൽ ഏറ്റവും വീതിയുള്ള നല്ല റോഡ് എന്ന നിലയ്ക്ക് അവിടെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുമായും പോലീസുമായും ചേർന്ന് ഒരു പ്രത്യേക പ്രോഗ്രാമിന് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് നേതൃത്വം നൽകുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ പൂർണ്ണമായും ശരിയാണ്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ ഫണ്ട് കൃത്യമായി എല്ലാം ചെലവഴിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. അങ്ങ് ആ വരവ് ചെലവ് കണക്കുകൾ ഇന്നത്തെ തീയതിവച്ച് അടുത്ത നിയമസഭാ സമ്മേളനത്തിൽ സമർപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. ആദ്യ ബഡ്ജറ്റിൽത്തന്നെ ചേർത്തല മണ്ണുത്തി പാത സുരക്ഷാപാതയായി അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ സിഗ്നൽ ക്രമീകരണങ്ങളും മറ്റ് കാര്യങ്ങളും ചെയ്യുമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. അതിനുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ മാസങ്ങളായി പെന്റിംഗിലാണ്. ആലപ്പുഴ ജില്ല ഏറ്റവും കൂടുതൽ ദേശീയപാതയുള്ള സ്ഥലമാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഇന്നലെയോ ഇന്നോ കമ്മിറ്റി കൂടി അതിന്റെ പ്രൊസീഡിംഗ്സ് ആയി വരുമ്പോൾ ഫെബ്രുവരിയാകും. ടെണ്ടർ

ചെയ്യാലും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലയളവിൽ അത് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഇത് പറയുന്നത്. ലെഫ്റ്റ് ഓവർടേക്കിംഗ് അങ്ങ് ചെയ്യുന്നു, ഇവിടെ ഇരിക്കുന്ന മന്ത്രിമാരെല്ലാം ചെയ്യുന്നു, ഞാൻ ചെയ്യുന്നു, ന്യായാധിപന്മാരെല്ലാം ചെയ്യുന്നു. എല്ലാവരും ലെഫ്റ്റ് ഓവർടേക്കിംഗ് ചെയ്യാൻ നിർബന്ധിതരാകുന്നു. കാരണം സ്പീഡ് ട്രാക്കിലൂടെയാണ് വലിയ കണ്ടെയ്നർ വാഹനങ്ങൾ അടക്കം ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതല്ല. ഒരു കാരണവശാലും അവർ മാറ്റി തരുകയില്ല. ഇതു പരിശോധിക്കാൻ വേണ്ടി 'keep left' എന്ന സംവിധാനം പോലീസ് ഉണ്ടാക്കിയിരുന്നു. അവർ ഇതിന് കാര്യമായ ശ്രദ്ധ നൽകുന്നില്ല. വാസ്തവത്തിൽ നമ്മളെല്ലാവരും അറിഞ്ഞുകൊണ്ട് ലെഫ്റ്റ് ഓവർടേക്കിംഗ് ചെയ്തുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ്. ലെഫ്റ്റ് സ്പീഡ് ട്രാക്കിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ പോകാതിരിക്കാൻ അല്ലെങ്കിൽ ക്രമീകരിക്കാൻ ആവശ്യമായ എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. ഒരു ഫോർ

ലൈൻ ട്രാഫിക് ഉണ്ടായാലും അതിലെ സ്പീഡ് ട്രാക്കിനകത്ത് ഏറ്റവും സ്പീഡ് കുറഞ്ഞ വണ്ടി പോവുകയാണ്. പുറകേ വരുന്ന വാഹനങ്ങളെല്ലാം അതിന്റെ പിന്നാലെ എക്സ്പ്രസ്സ് വണ്ടികളായിട്ടാണ് പോകുന്നത്. അവർക്ക്

രക്ഷപ്പെടുപോകണമെങ്കിൽ ലെഫ്റ്റിൽ കൂടി കയറിപോകാതെ നിവർത്തിയില്ല. ഇതെങ്ങനെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും എന്നുള്ളതു പരിശോധിച്ച് ആഭ്യന്തര വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി, അങ്ങ് പറഞ്ഞ മൂന്നു പേരാണ് ക്ലബ്ബ് ചെയ്തത്. അതിൽ രണ്ടു പേരെ നേരത്തേ വിളിച്ചു. മൂന്നാമത്തെ ആൾ അങ്ങാണ്. അങ്ങയേയും വിളിക്കും. അങ്ങ് ബഹളം ഉണ്ടാക്കിയത് ഒട്ടും ശരിയായില്ല. ചോദ്യം ചോദിക്കൂ...

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി: സർ, സമയം അതിക്രമിച്ചപ്പോൾ ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നു കരുതിയാണ് അങ്ങനെ പെരുമാറിയത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത് ഏകദേശം 95 ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങൾ ഇതുവരെയായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടു എന്നാണ് അനുഭവോദ്യോഗിക കണക്കുകൾ പറയുന്നതെന്നാണ്. ഈ 95 ലക്ഷം വണ്ടികൾ ഓടുന്ന ഇവിടെ 700 എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാണ് ഉള്ളത്. അതിൽ 200 പേർ ഇപ്പോഴും പ്രവർത്തിക്കുന്നത് ബോർഡർ ഏരിയകളിലാണ്. 500 പേരുടെ സേവനം മാത്രമാണ് കേരളത്തിന് കിട്ടുന്നത്. 500 പേർ മാത്രമാണ് 95 ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് എന്നത് വളരെ ഗുരുതരമായ വിഷയമാണ്. ഇവരുടെ സൂപ്പർ

വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ നടപടി ഉണ്ടാകുമോ? മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായാൽ ഉടനെതന്നെ ഒത്തുതീർപ്പുമായി വരികയാണ്. ചെറിയ വാഹനങ്ങളാണ് ഒരുപക്ഷേ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയതെങ്കിലും വലിയ വാഹനങ്ങളും ചെറിയ വാഹനങ്ങളും ഒത്തുതീർപ്പുണ്ടാക്കി വലിയ വാഹനങ്ങളുടെ ക്ലെയിമിനുവേണ്ടി അത് വാങ്ങുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് പലപ്പോഴും ഇവർ രക്ഷപ്പെടുകയാണ്. അപകടമുണ്ടാക്കുന്ന യഥാർത്ഥ പ്രതികളെ കണ്ടെത്തി അവർക്ക് കുറഞ്ഞ ദിവസത്തെ പരിശീലനമെങ്കിലും നിർബന്ധമായും നൽകാൻ ഗവൺമെന്റ് ഒരു നിയമം കൊണ്ടുവരുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, നിയമമല്ല. ചില നടപടിക്രമങ്ങൾ ഇപ്പോൾത്തന്നെ നടക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം കറക്ടാണ്. ഇവിടെ നേരത്തേ 873279 വാഹനങ്ങളാണ് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മൊത്തത്തിൽ 9648230 വാഹനങ്ങളാണ് കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഡ്രൈവർമാർക്കുള്ള പരിശീലനം നമ്മൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ആ പരിശീലനം കുറച്ചുകൂടി വിപുലപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. എൻഫോഴ്സ്മെന്റിനുള്ള അംഗസംഖ്യ നമുക്ക് കുറവാണ്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഖജനാവിൽ പണം എത്തിച്ചുകൊടുക്കുന്ന രണ്ടാമത്തെ

പ്രധാനപ്പെട്ട വകുപ്പാണ്. പക്ഷെ ഞങ്ങൾക്ക് കിട്ടുന്ന ടാർജ്ജറേല്ലാം കൃത്യമായി പാലിക്കാറുമുണ്ട്. പക്ഷെ ഞങ്ങൾക്കുള്ള എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് വളരെ ചുരുങ്ങിയ രൂപത്തിലാണ്. അതുകൊണ്ട് പോലീസിനെക്കൂടെ ആശ്രയിച്ചു മാത്രമേ ഈ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയൂ. എന്നാലും മാക്സിമം സ്പീഡിൽ കാര്യങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകുന്നുണ്ട്.

മുഖ്യപരിഗണന നൽകുന്ന വിഷയങ്ങൾ

(*302) ശ്രീ. പി. കെ. ഗുരുദാസൻ :

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ :

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ) :

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി

സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനം ഇന്നനുഭവിക്കുന്ന ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അവശേഷിക്കുന്ന കാലയളവിൽ പ്രസ്തുത പ്രശ്ന പരിഹാരത്തിനായി മുഖ്യപരിഗണന നൽകുന്ന വിഷയങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ; ജനങ്ങൾ നേരിടുന്ന ദുരിതങ്ങൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾക്ക് മുഖ്യപരിഗണന നൽകുമോ;

(ബി) ജനങ്ങളുടെ ഏതൊക്കെ ആവശ്യങ്ങൾക്കാണ് അടിയന്തര പരിഹാരം കണ്ടെത്തേണ്ടത്; ഇവ കണ്ടെത്തി പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഉദ്ദേശിക്കുന്ന

നടപടികൾ വിശദമാക്കുമോ;

(സി) ഇതുവരെ നടപ്പാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ലാത്ത പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അവയെല്ലാം സർക്കാരിന്റെ അവശേഷിക്കുന്ന കാലയളവിനുള്ളിൽ എത്രത്തോളം നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ,

(എ) & (ബി) സംസ്ഥാനം ഇന്ന് നേരിടുന്ന പ്രധാന പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാർ സദാ ജാഗ്രൂഗമാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനമാണ് സർക്കാർ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഇതിനായി നിശ്ചിത ഇടവേളകളിൽ അവലോകന യോഗങ്ങൾ കൂടി പ്രശ്നങ്ങൾ വിലയിരുത്താറുണ്ട്. അവസാനമായി 17.11.2015-നും 10.12.2015-നും എം.പി.മാരുടെ യോഗം യഥാക്രമം തിരുവനന്തപുരത്തും ഡൽഹിയിലുമായി ചേരുകയുണ്ടായി. ഈ യോഗങ്ങളിൽ സംസ്ഥാനം നേരിടുന്ന പ്രധാന പ്രശ്നങ്ങൾ വിലയിരുത്തി. മുല്ലപ്പെരിയാർ ഡാമിന്റെ സുരക്ഷിതത്വം സംബന്ധിച്ച ആശങ്ക, റബ്ബർ വിലയിടിവ്, മാലിന്യ നിർമ്മാർജ്ജനത്തിന് നേരിടുന്ന ബുദ്ധിമുട്ട്, പകർച്ചവ്യാധികൾ പടരുന്നതു മൂലമുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ, ദേശീയപാത, റെയിൽവേ ഇവയുടെ വികസനത്തിന് ആവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾ, ആദിവാസി മേഖലയിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ, വിദ്യാഭ്യാസ വായ്പകളുടെ തിരിച്ചടവ് സംബന്ധിച്ച പ്രശ്നങ്ങൾ, കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം മൂലമുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ തുടങ്ങി സംസ്ഥാനം അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന പ്രധാന പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുകയും പ്രസ്തുത ചർച്ചയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ അതത് വകുപ്പുകൾക്ക് എത്തിച്ച് പ്രശ്നപരിഹാരത്തിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

(സി) ജനങ്ങളുടെ ക്ഷേമത്തിനായി സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള ഏറ്റെടുക്കലുകളെ എല്ലാ പദ്ധതികളും സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന പദ്ധതികളിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കാത്തവ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാർ പരിശോധന നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത് ഭരണാനുമതി, സാങ്കേതികാനുമതി, പാരിസ്ഥിതികാനുമതി തുടങ്ങിയ നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചു ശേഷമാണ്. ഈ നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ച് പദ്ധതികൾ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിലായി പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്. എന്നാൽ, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചും മറ്റുമുള്ള സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിട്ടതിനാൽ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കാത്ത പദ്ധതികൾ നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തിയാകുന്ന മുറയ്ക്ക് നടപ്പിലാക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. ഗുരുദാസൻ: സർ, അങ്ങയുടെ മറുപടി നിരാശാജനകമാണ്.

കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രി ഇവിടെ വന്നപ്പോൾ മുഖ്യമന്ത്രിയും മന്ത്രിമാരും പ്രധാനമന്ത്രിയുമായി കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തിയതിന്റെ റിപ്പോർട്ടുകൾ പത്രങ്ങളിൽ വന്നിരുന്നു. അതിൽ ഒന്ന് മുല്ലപ്പെരിയാർ വിഷയമാണ്. കനത്ത മഴ പെയ്ത സാഹചര്യത്തിൽ മുല്ലപ്പെരിയാറിന്റെ സുരക്ഷ, റെയിൽവേ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ, കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി, റബ്ബറിന്റെയും നാളികേരത്തിന്റേയും വലിയ തോതിലുള്ള വിലയിടിവ്, ശബരീപാത, CRZ (Coastal Regulation Zone), കസ്തുരിരംഗൻ റിപ്പോർട്ട്, All India Institute of Medical Science, ഇങ്ങനെ കുറേയധികം കാര്യങ്ങൾ പ്രധാനമന്ത്രിയുമായി ചർച്ച ചെയ്തുവെന്നാണ് പത്രമാധ്യമങ്ങളിലൂടെ അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. പ്രധാനമന്ത്രി എന്തെങ്കിലും അനുകൂലമായ മറുപടി പറഞ്ഞോ; ഗവൺമെന്റ് എന്താണ് ഈ കാര്യങ്ങളിൽ ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്? എം.പി.-മാരുടെ യോഗം കൂടിയത് കേന്ദ്രത്തിൽനിന്നുള്ള അർഹതപ്പെട്ട അവകാശങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ വേണ്ടിയാണ്. മുഖ്യമന്ത്രിയടക്കമുള്ള മന്ത്രിമാരും എല്ലാ കക്ഷിയിലുപെട്ട എം.പി.-മാരും കൂടി കേന്ദ്രത്തിൽ പോയി ഒരു ഡയറക്ട് ആക്ഷൻ എടുക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഈ മാസം 10-ാം

തീയതി ഡൽഹിയിൽ എം.പി.-മാരെയെല്ലാം വിളിച്ചുകൂട്ടി ഏഴ് മന്ത്രിമാർ അവിടെ പോയി ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ചകൾ നടത്തിയത്. റെയിൽവേ മന്ത്രിയെ കണ്ടതും എം.പി.മാരുടെയെല്ലാം സാന്നിധ്യത്തിലായിരുന്നു. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഡീറ്റെയിൽഡ് ആയിട്ടുള്ള ചർച്ചയാണ് അവിടെ നടന്നത്. ഞങ്ങൾ ഉന്നയിച്ച പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം അംഗീകരിച്ചതായി ഇന്നലെ കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രി ടെലിഫോണിലൂടെ എന്നെ വിളിച്ച് അറിയിച്ചു. നമ്മൾ റെയിൽവേ സോൺ ആവശ്യപ്പെട്ടപ്പോൾ അത് കിട്ടിയില്ല. അതിനുപകരം ഒരു കോംപ്രമൈസായിട്ടാണ് എറണാകുളം കേന്ദ്രീകരിച്ച് ഒരു ചീഫ് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസും ഓഫീസറേയും അനുവദിച്ചത്. ആ ഓഫീസ് സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റും ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേയുമായുള്ള ബന്ധം പുലർത്തുന്ന ഒരു ലെയ്സൺ ഓഫീസായി ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുകയായിരുന്നു. പക്ഷേ ഇടയ്ക്ക് ആ ഓഫീസ് കേരളത്തിന് പുറത്തേയ്ക്ക് എങ്ങോട്ടോ ഷിഫ്റ്റ് ചെയ്തു. നമ്മൾ അന്ന് എല്ലാ എം.പി.-മാരുംകൂടി ചർച്ച ചെയ്ത് ഉന്നയിച്ച പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ആവശ്യമാണ് അത് അവിടെത്തന്നെ പുനഃസ്ഥാപിക്കണമെന്നത്. അതിന് അനുകൂലമായി ആ ഓഫീസ് അവിടെത്തന്നെ പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടായി. ആ വിവരം ഞങ്ങളെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ ശബരി

റെയിൽ, നിലമ്പൂർ - നഞ്ചൻകോട് റെയിൽവേ ലൈൻ, തിരുവനന്തപുരം -
 ചെങ്ങന്നൂർ സബർബൻ ട്രെയിൻ ഈ മൂന്ന് ആവശ്യങ്ങളാണ് പ്രാധാന്യത്തോടുകൂടി
 ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലാണ്.
 ഡൽഹിയിൽ വച്ച് നടന്ന ചർച്ചയുടെ ഒരു തുടർച്ചയായിരുന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട
 പ്രധാനമന്ത്രിയുമായി ഇവിടെ നടത്തിയത്. ഈ കാര്യങ്ങൾ ഡൽഹിയിൽവെച്ചും
 പ്രധാനമന്ത്രിയെ നേരിൽ കണ്ട് ചർച്ച നടത്തിയിരുന്നു. അതേ ആവശ്യങ്ങൾ
 തന്നെയാണ് ഇവിടെവെച്ച് കണ്ടപ്പോഴും ഉന്നയിച്ചത്. മുല്ലപ്പെരിയാറിന്റെ കാര്യത്തിൽ
 കേരളത്തിന്റെ ആശങ്ക ശരിക്കും മനസ്സിലായിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ആ
 കാര്യത്തിൽ ഇടപെടുമെന്നതന്നെയാണ് ഞങ്ങളുടെ പ്രതീക്ഷ. കാരണം നമ്മുടെ
 സ്റ്റാൻ്റ് നിഷേധാത്മകമാണെന്ന് പറയുവാൻ ആർക്കും കഴിയില്ല. നമ്മൾ
 അവർക്കാവശ്യമുള്ള വെള്ളം കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാണ്, പക്ഷേ നമ്മുടെ ജനങ്ങളുടെ
 സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കിയേ മതിയാകൂ. അത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ
 ബോധ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ
 നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു ഇടപെടൽ നടത്തുമെന്നതന്നെയാണ് പ്രതീക്ഷ.

ശ്രീ. പി. കെ. ഗുരുദാസൻ: സർ, ബഡ്ജറ്റുകളിൽ പരമ്പരാഗത വ്യവസായ
 മേഖലയ്ക്ക് കുറെ തുക അനുവദിക്കുന്നുണ്ട്. കശുവണ്ടി ഒഴിച്ച് മറ്റൊന്നിനുംതന്നെ

യഥാർത്ഥത്തിൽ ആ തുക ചെലവഴിച്ചതായി കാണുന്നില്ല. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിലെ ലക്ഷക്കണക്കിന് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ഇന്ന് വളരെയധികം ദുരിതമനുഭവിക്കുകയാണ്. പ്രധാനമന്ത്രി ഇവിടെ വന്നപ്പോൾ കത്തോലിക്കാ വിഭാഗവും മുസ്ലിംങ്ങളും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ പട്ടികയിൽ വരുന്നില്ലായെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. അതിന് അദ്ദേഹം വേറെ എന്തോ പേരാണ് പറഞ്ഞത്. അങ്ങനെയാണ് പ്രധാനമന്ത്രിക്ക് നമ്മളോടുള്ള സമീപനം. മത്സ്യബന്ധന മേഖല നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന് 33,000/- കോടി രൂപ കഴിഞ്ഞ വർഷം വിദേശ നാണ്യം നേടിത്തന്നു. അതിൽ മൂന്നിൽ നിൽക്കുന്ന സ്റ്റേറ്റ് ആന്ധ്രാപ്രദേശും രണ്ടാമത് നിൽക്കുന്നത് കേരളവുമാണ്. ഏതാണ്ട് അയ്യായിരം-ആറായിരം കോടി രൂപ നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റിന് വിദേശ നാണ്യം കിട്ടുന്നുണ്ട്. മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങൾ നവീകരിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിരവധി നിവേദനങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽപ്പെട്ട തങ്കശ്ശേരി തുറമുഖത്തിന്റെ നവീകരണത്തിനായി നിവേദനം കൊടുത്തിട്ട് അഞ്ചു കൊല്ലമായി. അവസാനം അങ്ങ് പറഞ്ഞത് കേന്ദ്രം 60:40 എന്ന അനുപാതത്തിൽ വിഹിതം നിശ്ചയിച്ചുകഴിഞ്ഞുവെന്നാണ്. അത് മന്ത്രിസഭ അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ മന്ത്രിസഭ അംഗീകരിച്ചിട്ടും

യാതൊരു നടപടിയും ആയിട്ടില്ല. പ്രതിദിനം ആയിരം യാനങ്ങൾ മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകുന്ന ഒരു തുറമുഖമാണ് തങ്കശ്ശേരി. മറ്റ് മേഖലകളുടെ സ്ഥിതിയും ഇങ്ങനെതന്നെ ആയിരിക്കുമെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. മത്സ്യബന്ധന മേഖലയോട് ഇത്രയുമധികം അവഗണന സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കാണിക്കുന്നതിന്റെ കാരണമെന്താണ്? 60:40 എന്ന അനുപാതം മന്ത്രിസഭ അംഗീകരിച്ച പശ്ചാത്തലത്തിൽ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെ നവീകരണ പ്രക്രിയ നടപ്പിലാക്കാൻ ഇനിയെങ്കിലും ഗവൺമെന്റ് സന്നദ്ധമാകുമോ?

മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ബാബു):

ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച തങ്കശ്ശേരി തുറമുഖത്തിന്റെ മൂന്നാംഘട്ട വികസനം സംബന്ധിച്ച പ്രൊപ്പോസൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. പക്ഷേ പുതിയ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ 75 ശതമാനം ഗ്രാന്റ് തന്നിരുന്നതിന് പകരം 40 ശതമാനമായി വെട്ടിക്കുറച്ചു. എന്നിട്ടുപോലും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് 60 ശതമാനം മുടക്കാമെന്ന വ്യവസ്ഥയിൽ ഒരു തീരുമാനമെടുത്തു. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ആ നയത്തിൽ ഒരു മാറ്റം വരുത്താൻ പോകുന്നു എന്ന് മനസ്സിലാക്കി, അതിനുവേണ്ടി വെയ്റ്റ് ചെയ്യുകയാണ്. ഇത് മുമ്പ് ഒരു പ്രാവശ്യം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതിക്കായി അയച്ചതായിരുന്നു.

ഇതുപോലെതന്നെ പല തുറമുഖങ്ങളുടെയും സെക്കന്റ് സ്റ്റേജിന്റെയും തേർഡ് സ്റ്റേജിന്റെയും പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പുതിയതായി സ്വീകരിച്ച നയത്തിന്റെ പേരിലാണ് ആ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുവാൻ സാധിക്കാത്തത്. തങ്കശ്ശേരി തുറമുഖത്തിന്റെ മൂന്നാംഘട്ട വികസനത്തിനായി 49 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. ഗുരുദാസൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മറുപടിയാണ് വേണ്ടത്. അദ്ദേഹം മറുപടിയൊന്നും പറഞ്ഞില്ല.

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: മത്സ്യബന്ധന, തുറമുഖ വകുപ്പുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന മന്ത്രി വിശദമായി മറുപടി പറഞ്ഞു. അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യത്തിൽ വളരെയധികം ശ്രദ്ധയോടുകൂടിയാണ് ഗവൺമെന്റ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ പരമ്പരാഗത തൊഴിലുകളിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്നവരിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പ്രശ്നങ്ങൾ അഭിമുഖീകരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അവർക്ക് പരമാവധി ജീവിത സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തു കൊടുക്കാനും അവരുടെ തൊഴിൽ മേഖലയിൽ ഗവൺമെന്റിന് സാധ്യമായ സഹായങ്ങൾ ചെയ്തു കൊടുക്കാനും ഉതകുന്ന പരമാവധി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യും. അതുപോലെതന്നെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ വീട് നിർമ്മിച്ച് കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിലും, ഏറ്റവും കൂടുതൽ വീടുകൾ നിർമ്മിച്ചു കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള

നടപടികളുമായി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ട് നീങ്ങുകയാണ്.

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ: സർ, ഈ സാമ്പത്തികവർഷം ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവച്ച തുക 20,000 കോടി രൂപയാണെന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഈ 20,000 കോടി രൂപയിൽ പദ്ധതി നിർവ്വഹണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വളരെ കമ്മിയായി നീങ്ങുന്നു എന്നുള്ളതാണ് മുഖ്യധാരാ മാധ്യമങ്ങളിൽ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അടുത്ത സാമ്പത്തിക വർഷത്തേയ്ക്കുള്ള പദ്ധതികളെ സംബന്ധിച്ച ചർച്ച എന്തായി എന്നും അറിയില്ല. നിലവിലെ ആസൂത്രീത കമ്മീഷൻ പോയി പകരം നീതി ആയോഗ് എന്ന സംവിധാനം വന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് അറിയാൻ സാധിച്ചു. അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള പുതിയ ഭരണസമിതി അധികാരത്തിൽ വന്നിട്ട് ദിവസങ്ങൾ കഴിഞ്ഞതേയുള്ളൂ. അവർക്ക് ഈ വർഷം നീക്കിവച്ചത് 4700 കോടി രൂപയാണ്. അതിൽ ആകട്ടെ 30.5 ശതമാനമാണ് ഇതുവരെ ചെലവഴിച്ചത്. ഇനി ഫെബ്രുവരി, മാർച്ച് മാസങ്ങൾ മാത്രമാണ് അവശേഷിക്കുന്നത്. തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട തുക ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താൻ സമയം നീട്ടിക്കൊടുക്കുവാൻ നടപടിയുണ്ടാകുമോ; മുഖ്യ പരിഗണനാ വിഷയങ്ങളിൽപ്പെടുത്തി ത്രിതല പഞ്ചായത്തുകൾക്കും നഗരസഭകൾക്കും മുനിസിപ്പാലിറ്റികൾക്കും

അനുവദിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള തുക വിനിയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുവാൻ അനുവദിക്കുമോ; ഗവൺമെന്റ് അതിന് അനുമതി നൽകുമോ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, പ്ലാൻ എക്സ്പെന്റിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള തുകയുടെ കണക്കാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. കഴിഞ്ഞ വർഷത്തേക്കാൾ കൂടുതൽ ഫണ്ട് പദ്ധതി ചെലവിനുവേണ്ടി വിനിയോഗിക്കത്തക്ക വിധത്തിലാണ് ഇന്ന് പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുരോഗമിച്ചുപോകുന്നത്. തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള തുക പരമാവധി വിനിയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊടുക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള സംവിധാനങ്ങളാണ് ഗവൺമെന്റ് ക്രമീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദ്ദമ): സർ, പദ്ധതി വിഹിതം പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതല്ലാതെ അത് നടപ്പാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വളരെ പിന്നിലാണ് എന്നത് കഴിഞ്ഞ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഈ നിയമസഭയിൽ തന്നെ ഉത്തരത്തിൽ പറയുന്നുണ്ട്. 1046 പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിച്ചതിൽ 347 എണ്ണം മാത്രമേ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളൂ എന്നാണ് ഉപധനാഭ്യർത്ഥനയ്ക്ക് മറുപടിയായി ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞത്. ഇതിൽത്തന്നെ 236 എണ്ണത്തിനമാത്രമേ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുള്ളൂ എന്നാണ് എഴുതിത്തന്ന മറുപടിയിൽ പറയുന്നത്. അതിൽ

നാലിലൊന്നുപോലും നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല എന്നാണ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ കെ.എം. മാണിസാർ ഈ നിയമസഭയിൽ തന്നെ മറുപടിയിൽ പറയുന്നത്. അതുപോലെ ഇന്നലെ കാസർഗോഡിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. എൻഡോസ്മെന്റ് റിട്ടിന് റിട്ടിന് കോടതിയിൽ കൊടുക്കാൻ നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന തുകയിൽ സർക്കാരിന്റെ വിഹിതമായി ഒരു നയാ പൈസപോലും കൊടുത്തിട്ടില്ല. കൊടുത്തു എന്നാണ് സർക്കാർ പറയുന്നത്. പ്ലാന്റേഷൻ കോർപ്പറേഷനിൽ നിന്നും കൊടുത്ത കുറച്ചു തുക ഗവൺമെന്റ് വീതിച്ചു കൊടുത്തു എന്നല്ലാതെ സർക്കാർ ബഡ്ജറ്റിൽ പറഞ്ഞ ഒരു നയാപൈസപോലും കൊടുത്തില്ല എന്നതാണ് വസ്തുത. ഇത് പരിഹരിക്കാനും അടിയന്തരമായി ബഡ്ജറ്റിൽ അനുവദിച്ച തുക കൊടുക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, ബഡ്ജറ്റിൽ അനുവദിച്ച തുക നൽകാൻ നിശ്ചയമായും നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. എൻഡോസ്മെന്റ് റിട്ടിന് ബാധിതർക്ക് സഹായങ്ങൾ നൽകുന്നതിൽ പരമാവധി മുൻഗണന തന്നെയാണ് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ഞാൻ ഇന്നലെയും ഇക്കാര്യം വ്യക്തമാക്കിയതാണ്. മനുഷ്യാവകാശ കമ്മീഷൻ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ അതേപടി

അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. രണ്ട് ഇൻസ്റ്റാൾമെന്റ് തുക കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. അവരുടെ കടം എഴുതിത്തള്ളുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞു. അവരുടെ ചികിത്സ സംബന്ധിച്ചും പ്രത്യേകമായ പരിഗണനയാണ് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. തുടർന്നും അതുതന്നെ ചെയ്യുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ വിശദീകരിക്കുന്ന ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഉത്തരത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ക്യാൻസർ ബാധിതരായിട്ടുള്ള ആളുകളുടെ എണ്ണം ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന നെന്മാറ അസംബ്ലി മണ്ഡലത്തിലെ ഏതാണ്ട് എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും പത്തു വീടെടുത്താൽ ഒരു വീട്ടിലെങ്കിലും ക്യാൻസർ രോഗിയുണ്ടെന്നുള്ള ഗുരുതരമായിട്ടുള്ള പ്രശ്നമാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ സ്വകാര്യ മേഖലയിലും പൊതുമേഖലയിലും നല്ല ചികിത്സാ സൗകര്യങ്ങളുള്ള ആശുപത്രികളുണ്ടെന്നു പറയുമ്പോൾത്തന്നെ അസുഖം വന്നിട്ട് ചികിത്സിക്കാൻ പോകുന്നതിനുമുമ്പ് അസുഖം വരാതിരിക്കാനുള്ള ജാഗ്രതയാണ് ഉണ്ടാകേണ്ടത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മുദ്രാവാക്യംതന്നെ 'കരുതലും വികസനവും' എന്നാണ്. ക്യാൻസർ ബാധിച്ച രോഗികളെ ചികിത്സിക്കാതിരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ചികിത്സിച്ച് തുടങ്ങിയാൽ

അവസാനത്തെ പൈസയും തീരുന്നതുവരെ ചികിത്സിക്കണം. ചികിത്സ നിർത്തിയാൽ രോഗി മരിക്കും. അങ്ങനെ കുടുംബത്തെ ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധിയിലേയ്ക്ക് തള്ളിവിടുന്ന ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കണമെങ്കിൽ അസുഖം വരാതിരിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകണം. അതിനുവേണ്ടി എന്ത് നടപടിയാണ് സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ പറഞ്ഞതുപോലെ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ക്യാൻസർ ബാധിച്ച രോഗികളുടെ എണ്ണം കൂടുകയാണ്. ഏറ്റവും വലിയ ദുരിതമെന്നു പറയുന്നത് ഈ രോഗം വന്നു കഴിഞ്ഞാൽ രോഗം വരുന്ന വ്യക്തി മാത്രമല്ല, ആ കുടുംബത്തന്നെ മാനസികമായി തകരുകയും സാമ്പത്തികമായി ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്യും. അവരുടെ ചികിത്സയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം കാരണ്യ ബെനവലന്റ് ഫണ്ടിൽക്കൂടിയും മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസ നിധിയിൽക്കൂടിയും എത്തിച്ചു കൊടുക്കുവാൻ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, അതുകൊണ്ടൊന്നും ആകുമെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഏതായാലും പരമാവധി സഹായങ്ങൾ ചെയ്യും. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള നിവേദനങ്ങളിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തെ ആർ.സി.സി. നാഷണൽ ക്യാൻസർ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടായും തലശ്ശേരിയിലെ മലബാർ ക്യാൻസർ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ആർ.സി.സി.

ആയും മാറ്റണം എന്നാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് എറണാകുളത്ത് ഒരു ക്യാൻസർ ഹോസ്പിറ്റലും റിസർച്ച് സെന്ററും ഗവൺമെന്റിന്റേതായി സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ ആയിട്ടുണ്ട്. ഏറ്റവും മെച്ചപ്പെട്ട ചികിത്സ കേരളത്തിന്റെ പരമാവധി വിവിധ പ്രദേശങ്ങളിൽ ലഭ്യമാക്കുന്ന സാഹചര്യം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതാണ്. ക്യാൻസറിനെ പ്രതിരോധിക്കാൻ വ്യക്തമായിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഇന്നും വൈദ്യശാസ്ത്രത്തിന് കണ്ടെത്താൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. പക്ഷേ, നമ്മുടെ ഭക്ഷണ രീതിയിലും ജീവിതരീതിയിലുമുള്ള മാറ്റങ്ങൾ ഇതിന് സഹായകരമാകും എന്നൊരു പൊതുവായ ചിന്തയുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ : അംഗങ്ങൾ ഇനിയും ഉപചോദ്യം ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, അടിയന്തര ചോദ്യം ഉള്ളതുകൊണ്ട് ഇനി സമയം കൊടുക്കാൻ കഴിയില്ല.

അടിയന്തരചോദ്യം

മി. സ്പീക്കർ: അടിയന്തര ചോദ്യത്തിനുള്ള മറുപടി ചുരുക്കി പറയണം. രണ്ട് അടിയന്തര ചോദ്യമുണ്ട്.

വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധകൃഷ്ണൻ): സർ, ഈ ചോദ്യത്തിന്റെ ഉത്തരം വളരെ വിപുലമാണ്. അങ്ങ് അനുവദിച്ചാൽ ഞാൻ അത് മേശപ്പുറത്തുവയ്ക്കാം.

മി. സ്പീക്കർ: ഉത്തരം മേശപ്പുറത്ത് വെച്ചാൽ മതി.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ,

(എ) ഉണ്ട്.

(ബി) അതിനകത്ത് 36 ഇനങ്ങളാണുള്ളത്. ഇതിനെക്കുറിച്ച് നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. മറുപടി ഞാൻ മേശപ്പുറത്തുവെക്കുന്നു.

അടിയന്തര ചോദ്യം

റോഡ് അപകടനിവാരണ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട്

1. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) റോഡ് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നിയോഗിക്കപ്പെട്ട ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാന നിർദ്ദേശങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണ്;

(സി) കമ്മീഷന്റെ പ്രായോഗിക നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് എന്ത് നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത് ;

(ഡി) ഇത് സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും നടപടിക്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ ;
എങ്കിൽ വ്യക്തമാക്കുമോ?

വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി

(ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ) :സർ,

(എ) ഉണ്ട്.

(ബി) റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട നിർദ്ദേശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

1. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള കുറഞ്ഞ പ്രായപരിധി പുരുഷന്മാർക്ക് 20 വയസ്സും സ്ത്രീകൾക്ക് 21 വയസ്സും ആയി നിശ്ചയിക്കുക, സ്കൂൾ വിദ്യാർത്ഥികൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ 'സ്റ്റുഡൻസ് വെഹിക്കിൾ' എന്ന സ്റ്റിക്കർ പതിപ്പിക്കുക;

2. അഞ്ച് വർഷത്തെ ഡ്രൈവിംഗ് പരിചയം ലഭിച്ചതിനുശേഷം മാത്രം ഡ്രൈവർമാരെ ദേശീയ പാതകളിൽ വാഹനം ഓടിക്കാൻ അനുവദിക്കുക;

3. ദേശീയപാതകൾ കുറഞ്ഞത് നാലുവരി പാതകളായും സംസ്ഥാന പാതകൾ രണ്ടുവരിപാതകളായും നിർമ്മിക്കുക;

4. പൊതു നിരത്തുകളിൽ പരമാവധി വേഗത സൂചിപ്പിക്കുന്ന സൈൻ

ബോർഡ് പ്രദർശിപ്പിക്കുക;

5. ഓരോ നിരത്തുകളിലും വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാവുന്ന പരമാവധി വേഗത മുൻകൂട്ടി അറിയിക്കുന്നതിന് 'വി.എം.എസ് സിസ്റ്റം' ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുക;

6. കാലവർഷാരംഭത്തിന് മുൻകൂട്ടി തന്നെ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുക;

7. ചെറിയ റോഡ്, പ്രധാന റോഡുമായി ചേരുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ഹമ്പുകൾ നിർമ്മിക്കുക;

8. ഡ്രൈവർമാരുടെ കാഴ്ച തടസ്സപ്പെടുത്തുന്ന രീതിയിലുള്ള പരസ്യങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കാതിരിക്കുന്നതിനും സ്ഥാപിച്ചവ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുക;

9. പൊതുനിരത്തുകളിൽ യാത്രയ്ക്ക് തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള വൃക്ഷശിഖരങ്ങൾ മുറിച്ചുമാറ്റുന്നതിനും അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുന്ന രീതിയിൽ നിൽക്കുന്ന വൃക്ഷങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും ആവശ്യമായ നടപടികൾ ബന്ധപ്പെട്ട വനപാലകർ സ്വീകരിക്കുക;

10. കാൽനടയാത്രക്കാർക്കും വാഹന ഗതാഗതത്തിനും തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള കാണിക്കവണ്ണികൾ, കൊടിമരങ്ങൾ എന്നിവ അടിയന്തരമായി നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുക;

11. സൂൾ/കോളേജ് പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ, റോഡ് സുരക്ഷാ സന്ദേശങ്ങൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുത്തുക;

12. എല്ലാ റോഡുകളിലും ബസ് സ്റ്റോപ്പിനോട് ചേർന്ന് 'ബസ്സ് ബേ' നിർമ്മിക്കുക;

13. ജംഗ്ഷനുകളിൽ നിന്നും ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് 250 മീറ്റർ അകലെ 'ബസ്സ് ബേ' നിർമ്മിക്കുക;

14. റോഡ് വശങ്ങളിൽ മാലിന്യവസ്തുക്കൾ, നിർമ്മാണസാമഗ്രികൾ എന്നിവ നിക്ഷേപിക്കുന്നത് തടയുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുക;

15. റോഡുകളിൽ അപകട സാധ്യത സ്ഥലങ്ങളിൽ 'ഇലക്ട്രോണിക് ഫ്ളാഷ്' മുന്നറിയിപ്പ് ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുക;

16. റോഡ് നിയമം ലംഘിക്കുന്നവരിൽനിന്നും പിഴ ഈടാക്കുന്നതിന്

ആധുനിക ഇലക്ട്രോണിക് സംവിധാനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുക;

17. ട്രാഫിക് മാനേജ്മെന്റിന് ആധുനിക ഇന്റലിജന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ

സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുക;

18. മോട്ടോർ വാഹന നിയമങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്നവർക്ക് നിലവിലുള്ള ശിക്ഷ

അപര്യാപ്തമായതിനാൽ പിഴയും ശിക്ഷയും വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി

സ്വീകരിക്കുക;

19. അപകടത്തിന് ശേഷം യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിക്കാതെ

വാഹനത്തിൽ നിന്നും ഓടി മറയ്ക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്കെതിരെ കുറ്റം

ചുമത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുക;

20. ഒരു ജില്ലയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ട ഇരുചക്രവാഹനം മെറ്റാരു ജില്ലയിൽ

പ്രവേശിക്കുവാൻ പ്രത്യേക അനുമതി നേടണമെന്ന് നിഷ്കർഷിക്കുക;

21. ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളുടെ പരമാവധി വേഗത 40-50 കിലോമീറ്ററായി

നിജപ്പെടുത്തുക;

22. ഭടന്മാർ, പോലീസ്, ഫയർഫോഴ്സ്, റോഡ് സുരക്ഷാ സേന

എന്നിവർക്ക് മാത്രമായി അതിവേഗ ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗങ്ങൾ

നിജപ്പെടുത്തുക;

23. എല്ലാ വാഹനങ്ങളിലും GPS & RFID എന്നീ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുക;

24. പെട്രോൾ ബങ്കുകളുടെ സ്ഥാനങ്ങൾ മുൻകൂട്ടി അറിയിക്കുന്നതിലേയ്ക്ക് പൊതുനിരത്തുകളിൽ സൈൻബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുക;

25. എല്ലാ വാഹനങ്ങളിലും 'ഡാഷ് ബോർഡ്' ക്യാമറ നിർബന്ധമാക്കുക;

26. വാഹനങ്ങളിൽ ഹാലജൻ ലൈറ്റുകൾ ഘടിപ്പിക്കുന്നത് കുറയ്ക്കുക;

27. വാഹനങ്ങളുടെ ഇനമനുസരിച്ച് ഹോൺ ഘടിപ്പിക്കുന്നത് ക്രമീകരിക്കുക;

28. എല്ലാ വാഹനങ്ങളുടേയും ഹെഡ് ലൈറ്റുകൾ പകുതി കുറഞ്ഞ പെയിന്റ് ചെയ്യുക;

29. ടിപ്പർ ലോറികളിൽ സ്ലീഡ് ഗവർണ്ണേഴ്സ് സ്ഥാപിക്കുക;

30. ഓട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ പാർക്കിംഗ് സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുക;

31. ബസ്സുകളിലും ലോറികളിലും മുൻ-പിൻ ഭാഗങ്ങളിൽ രണ്ട് അടി

ഉയരത്തിൽ 'ഷോക്ക് അബ്സോർബർ' സ്ഥാപിക്കുക;

32. മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കൽ, പ്രായപൂർത്തിയാകാതെ വാഹനം ഓടിക്കൽ എന്നിവ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുമ്പോൾ ആയത് അധികാരികളുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതിന് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അധികാരം നൽകുന്ന ചട്ടങ്ങൾ രൂപീകരിക്കുക;

33. ഇൻഷുറൻസ് ചെയ്യപ്പെട്ടതിനുശേഷം മാത്രം വാഹനങ്ങളുടെ പെർമിറ്റ് പുതുക്കി നൽകുക;

34. നഗരങ്ങളിൽ കൂടി കടന്നുപോകുന്ന ദേശീയ പാതകൾക്ക് 'സബ് വേ' നിർമ്മിക്കുക;

35. രാത്രികാലങ്ങളിൽ വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ എതിരെ വരുന്ന ഡ്രൈവർമാരുടെ കാഴ്ച മങ്ങാതിരിക്കുന്നതിന് ഉതകുന്ന വിധത്തിൽ വാഹനത്തിന്റെ ലൈറ്റ് 'ഡിം' ചെയ്യുന്നത് നിർബന്ധമാക്കുക;

36. സ്കൂൾ പരീക്ഷകളിലും ജോലി ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള പരീക്ഷകളിലും റോഡ് സുരക്ഷാ നിയമങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് അഞ്ചു മാർക്കിനുള്ള ചോദ്യങ്ങളെങ്കിലും ഉൾപ്പെടുത്തുക.

(സി) &(ഡി) കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് പരിശോധിച്ച് വരുന്നതേയുള്ളൂ.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു: സർ, ഇന്നത്തെ ആദ്യത്തെ ചോദ്യമായി വന്ന വിഷയത്തോട് സമാനത പുലർത്തുന്നതാണ് ഈ അടിയന്തര ചോദ്യത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കം. എന്നാൽ ഈ സഭയിലെ മുഴുവൻ അംഗങ്ങളും ഉത്കണ്ഠ രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഉന്നയിച്ച കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് റോഡപകട നിവാരണ കമ്മീഷന്റെ മുപ്പത്തിയാറ് നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. അത് സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ഒരു ആക്ഷൻ പ്ലാൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുമോ എന്നുള്ളതാണ് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം. നിരവധി നിർദ്ദേശങ്ങളും തീരുമാനങ്ങളും ഈ കാര്യത്തിൽ ഇതിനുമുമ്പും എടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതിലൊരു തീരുമാനമായിട്ടില്ലാതെ ഈ റോഡ് അപകട നിവാരണ കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ടോ അതിന്മേൽ എടുക്കുന്ന തീരുമാനങ്ങളോ പ്രാവർത്തികമാകുകയില്ല. അതിന് പ്രായോഗികമായ രീതിയിൽ എന്ത് നിർദ്ദേശമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും നൽകാനുള്ളതെന്നാണ് ചോദിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ, ഇത് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് വകുപ്പിനെ ബാധിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾമാത്രമല്ല, വിവിധ വകുപ്പുകളെ ബാധിക്കുന്ന

പ്രശ്നങ്ങളാണ് ഇവിടെ വന്നിട്ടുള്ളത്. ആ വകുപ്പുകളുമായി കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്ത് അതിൽ പ്രായോഗികമായി നമുക്ക് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന കാര്യങ്ങൾക്ക് ഒരു പ്രയോറിറ്റി തീരുമാനിച്ചു ആക്സിഡന്റുകൾ കുറയ്ക്കുക എന്ന പൊതു തീരുമാനം നടപ്പാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സ്റ്റേപ്പ് എടുക്കണം.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു: സർ, ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യം വളരെ പ്രസക്തമാണ്. എന്നാൽ ഇതിന് നിലവിൽ സ്റ്റാറ്റൂട്ടറി ബോഡിയുണ്ട്. ആ സ്റ്റാറ്റൂട്ടറി ബോഡി ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. അത് ട്രാഫിക് റെഗുലേറ്ററി കമ്മിറ്റിയാണ്. കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും ട്രാഫിക് റെഗുലേറ്ററി കമ്മിറ്റിയുണ്ട്. ആ ട്രാഫിക് റെഗുലേറ്ററി കമ്മിറ്റി അതത് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ അധ്യക്ഷതയിലുള്ളതാണ്. അതുപോലെ പോലീസ്, റവന്യൂ, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള വിവിധ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളുടെ പ്രതിനിധികളും ഉൾക്കൊള്ളുന്നതാണ്. കേരളത്തിലെ 90% ട്രാഫിക് റെഗുലേറ്ററി കമ്മിറ്റികളും ഇന്ന് പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെന്ന വസ്തുത ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. അവ അടിയന്തരമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശവും എൻഫോഴ്സ്മെന്റും അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധകൃഷ്ണൻ: സർ, നിശ്ചയമായും ഉണ്ടാകും.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ): സർ, ഫ്ലാറ്റ് നിർമ്മാണ അഴിമതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു ഫയൽ സഭയുടെ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കാമോ എന്നു ഞാൻ ചോദിച്ചിരുന്നു. അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട.....

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവേ, ഇത് അടിയന്തര ചോദ്യമാണ്. ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞില്ല.

ശ്രീ. വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ: സർ, ശരി.

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ, ഓർഡർ...., ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു.