മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ.... ഓർഡർ.... ചോദ്യം നമ്പർ *421

നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട സംരക്ഷണം

1 (*421) ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്:
ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്:
ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ:
ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ഈ സർക്കാർ നിലവിൽ വന്നശേഷം നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട സംരക്ഷണത്തിനായി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ എന്തൊക്കെയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) ആറുമാസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ച ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കുന്ന പദ്ധതി എത്ര കാലത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് വിശദമാക്കുമോ?

റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ): സർ,

(എ) നെൽവയൽ/തണ്ണീർത്തടത്തിന്റെ സംരക്ഷണത്തിനായി സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലുള്ള 2008-ലെ കേരള നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട

സംരക്ഷണ നിയമം പ്രാവർത്തികമാക്കുകയും ഭൂവിനിയോഗ നിയന്ത്രണങ്ങളിലെ ഇളവ് പ്രസ്തുത നിയമപ്രകാരമായിരിക്കുമെന്നും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുമുണ്ട്. ടി ആക്ട് പ്രകാരം ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ കൃഷി വകുപ്പ് കൈക്കൊണ്ടുവരുന്നു. സാറ്റലൈറ്റ് ഡേറ്റാ ഉപയോഗിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ഇ.സി. മുഖേന തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ ആറ്റിപ്രാ വില്ലേജ്, എറണാകുളം ജില്ലയിലെ വേങ്ങൂര് വില്ലേജ് എന്നിവിടങ്ങളിലെ ഡാറ്റാ ബാങ്ക് വാലിഡേറ്റ് ചെയ്തുവരികയാണ്. നെൽ കർഷകരെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി സുസ്ഥിര നെൽകൃഷി വികസനം, പ്രത്യേക നെല്ലിനങ്ങളുടെ വികസനം, വികസന ഏജൻസികൾക്കുള്ള ധനസഹായം, പാടശേഖരസമിതിക്കുള്ള പ്രവർത്തനച്ചെലവ്, ആർ.കെ.വി.വൈ. പദ്ധതി പ്രകാരമുള്ള തരിശുനില നെൽകൃഷി വികസനം, നെൽകൃഷി ഉത്പാദന ബോണസ്, ദേശീയ ഭക്ഷ്യ സുരക്ഷാ പദ്ധതി എന്നിവ നെൽകൃഷി വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനായി നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. തരിശായി കിടന്നിരുന്ന 1054.77 ഹെക്ടർ ഭൂമി നെൽകൃഷിയോഗ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ 1321.17 ഹെക്ടർ തരിശുഭൂമി നെൽകൃഷി യോഗ്യമാക്കാൻ നടപടി ആവിഷ്കരിച്ചുവരുന്നു. ഇപ്രകാരം 2016-17 വർഷം 2375.94 ഹെക്ടർ ഭൂമി നെൽകൃഷി നടപ്പാക്കാൻ വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ഒരിപ്പൂ കൃഷി ഇരിപ്പൂ കൃഷി ആക്കുന്നതിനായി 4965.2 ഹെക്ടർ ഇരിപ്പൂ കൃഷി ചെയ്യുന്ന 479 ഹെക്ടർ മൂന്നുപ്പൂ കൃഷി ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ആദ്യഘട്ടത്തിൽ 400 ഹെക്ടർ ഒരിപ്പൂ കൃഷി ഇരിപ്പൂ കൃഷി നടത്തുന്നതിലേയ്ക്കായി 230 ലക്ഷം രൂപയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ സർക്കാർ അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

വർഷങ്ങളായി തരിശ് കിടന്ന മെത്രാൻ കായൽ (160 ഹെക്ടർ) ആറന്മുള പാടശേഖരം (56 ഹെക്ടർ) എന്നിവിടങ്ങളിൽ 2016 വർഷം പുഞ്ചകൃഷി ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊണ്ടുവരുന്നു.

(ബി) 14.06.2016-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ അവലോക യോഗത്തിൽ കേരളത്തിലെ 941 പഞ്ചായത്തുകളിൽ 21 എണ്ണം നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തടം ഇല്ലാത്തതാണെന്നും 328 പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഡാറ്റാബാങ്ക് പ്രസിദ്ധീകരിച്ച് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നും 570 പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഡാറ്റാബാങ്ക് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നതിനായി നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നും ബാക്കിയുള്ള 22 പഞ്ചായത്തുകളിലെ ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ് നടത്തിവരുന്നുവെന്ന് വിലയിരുത്തിയിരുന്നു. ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കിയിട്ടില്ലാത്ത പ്രദേശങ്ങളിൽ ആവശ്യമായ ഫീൽഡ് പരിശോധന

നടത്തി കുറ്റമറ്റ ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കി പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നതിന് കൃഷി വകുപ്പ്, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറിമാർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഡാറ്റാബാങ്ക് പ്രസിദ്ധീകരണം 2017 മാർച്ച് മാസത്തോടെ പൂർത്തിയാകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്:</u> സർ, ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ഇ.സി. മുഖേന സാറ്റലൈറ്റ് ഡാറ്റ ആധാരമാക്കിയാണ് ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പബ്ലിഷ് ചെയ്യുന്ന ഡാറ്റാബാങ്കിന്റെ വിവരങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് പരാതികൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ടോ; പരിഹാരമാർഗ്ഗം നിർദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; അതുപോലെതന്നെ ഫീൽഡ് സർവ്വേ നടക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഡാറ്റാബാങ്കിന്റെ വിവരങ്ങൾ വച്ചുകൊണ്ട് റീസർവ്വെകൂടി ക്രമീകരിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ:</u> സർ, ഇവിടെ നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലെ, കെ.എസ്.ആർ.ഇ.സി.-യുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നടത്താനാണ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്ന ഡാറ്റാബാങ്കുകളുടെ കാര്യത്തിൽ, നടപടിക്രമങ്ങളെല്ലാം പൂർത്തീകരിച്ചുവെന്ന്

പറയാൻ കഴിയില്ല. തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തയ്യാറാക്കി കരട് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചത് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കുമ്പോൾ അതിൽ ഒരുപാട് വീഴ്ചകൾ വന്നിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. റീസർവ്വെ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ചാൽ മാത്രമേ സാധ്യമാകുവെന്നല്ല, നിലവിലുള്ള തണ്ണീർത്തടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വിശദമായ ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കാനാണ് നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത്. റീസർവ്വെ നടപടികൾ ഉൾപ്പടെ 2017-നെത്തുടർന്ന് വീണ്ടും പുനരാരംഭിക്കാനുള്ള ആലോചനയാണ് നടത്തിവരുന്നത്.

<u>ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്:</u> സർ, റീസർവ്വെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. കേരളത്തിലെ പല ഭൂമികളും ഇപ്പോൾ രേഖകളിൽ തണ്ണീർത്തടമായിരിക്കാം പക്ഷെ യഥാർത്ഥത്തിൽ അതെല്ലാം നികത്തപ്പെട്ടതാണ്. അങ്ങനെയുള്ള വലിയൊരു പ്രശ്നം റവന്യൂ ലാന്റ് സംബന്ധിച്ച് നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. റീസർവ്വെ ഇപ്പോൾ എവിടെ വരെയായി; കേരളത്തിലെ റീസർവ്വെ എന്നത്തേയ്ക്ക് പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പറയാൻ സാധിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ:</u> സർ, ഇതിൽ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം, 881 വില്ലേജുകളിൽ റീസർവ്വെ പൂർത്തിയായി എന്നതാണ് ഇപ്പോൾ കിട്ടിയ

കണക്കുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പറയാൻ കഴിയുന്നത്. 783-ഓളം വില്ലേജുകളുടെ റീസർവ്വെ നടക്കാൻ ബാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ റീസർവ്വെ നടന്നിട്ടുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ അത് സംബന്ധമായ കുറെ ആക്ഷേപങ്ങൾ നിലനിൽക്കുകയും അത് പരിഹരിച്ചുവരികയുമാണ്. അത് ഒരു പുറത്ത് നിൽക്കുന്നു. പ്രധാനമായും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച നിലമെന്ന് ബി.റ്റി.ആർ.-ൽ ഉണ്ടെങ്കിലും ഇപ്പോൾതന്നെ നികത്തപ്പെട്ടുകിടക്കുന്നുവെന്ന് പറയുന്നതിൽ 2008-ലെ നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട സംരക്ഷണ നിയമം വരുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ നികത്തപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളുമുണ്ട്. അത് സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തത വരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കണമെന്ന് നിയമത്തിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിരുന്നത്. ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കുക എന്നതുകൊണ്ട് അർത്ഥമാക്കിയത് 2008-ൽ നിയമം വരുമ്പോൾ തണ്ണീർത്തടമായും യഥാർത്ഥത്തിലുള്ള പാഡി ലാന്റായും നിലനിൽക്കുന്നത് ഏതെന്ന് സ്ഥിതിവിവര കണക്കുകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. അതിന് മുമ്പ് നികത്തപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങൾ അവിടെ കിടക്കുന്നുണ്ടാകും. പക്ഷെ ഈ പറയുന്ന കാര്യത്തിൽ അത് തിട്ടപ്പെടുത്തുമ്പോൾ നേരത്തെ നികത്തപ്പെട്ട ഭൂമിയുടെ കാര്യത്തിൽ എന്ത്

വേണമെന്നത് സംബന്ധിച്ച് വേണ്ടത്ര വ്യക്തത ഇല്ലാത്തൊരു കാര്യം ആ വിഷയത്തിലുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ആ കാര്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇപ്പോൾ നമുക്കൊരു വലിയ വിശദീകരണം നൽകാൻ കഴിയുന്ന കാര്യമല്ല. യഥാർത്ഥ ഡാറ്റാബാങ്ക് തയ്യാറാക്കിയതിനുശേഷം മാത്രമേ ഈ കാര്യത്തിൽ അന്തിമമായ തീരുമാനം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയൂ.

<u>ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്:</u> സർ, പഞ്ചായത്തുകളിലായാലും മുനിസിപ്പാലിറ്റികളിലായാലും ഭൂവിനിയോഗ നിയമങ്ങളിൽ ഇളവ് ലഭിച്ചുകൊണ്ട് വീട് പണിയുന്നതിന് അപേക്ഷകളുമായി വരുന്ന പാവപ്പെട്ടവർക്ക് അത് പരിശോധിച്ച് അനുമതി നൽകുന്നതിന് പഞ്ചായത്ത് തലത്തിൽ ഒരു സമിതിയുണ്ട്. പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റ്, കൃഷി ഓഫീസർ, വില്ലേജ് ഓഫീസർ, കർഷക പ്രതിനിധികൾ എന്നിവരടങ്ങിയ ഈ സമിതിക്ക് ശിപാർശ ചെയ്യാനുള്ള അധികാരം മാത്രമേയുള്ളൂ. ഈ സമിതിയുടെ ശിപാർശ റവന്യൂ വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ പരിശോധിക്കേണ്ടതായും ആർ.ഡി.ഒ.-യുടെ അനുമതിയുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ പഞ്ചായത്തുതല സമിതി വളരെ പോസിറ്റീവായി കൊടുക്കുന്ന ശിപാർശകൾക്കുപോലും അനുമതി കിട്ടുന്നുള്ളൂ. അതുവഴി പാവപ്പെട്ട അപേക്ഷകർക്ക് വലിയ കാലതാമസം ഉണ്ടാകുന്നു. അപേക്ഷകൾ

കെട്ടിക്കിടക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് പഞ്ചായത്തുതല സമിതികൾക്ക് കൂടുതൽ അധികാരങ്ങൾ നൽകി, പഞ്ചായത്തുതല സമിതികൾക്ക് തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള അധികാരം നൽകി ഈ കാര്യത്തിൽ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാനും വേഗത്തിൽ തീർപ്പുണ്ടാക്കാനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച കാര്യം, നമ്മുടെ നിലവിലുള്ള നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട നിയമത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകളിൽ ഇരിക്കുന്ന ഒരു പ്രാദേശിക കമ്മിറ്റിയുണ്ട്. ഭൂവിനിയോഗവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ കെ.എൽ.യു. ഓർഡറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മറ്റ് ചില അധികാരങ്ങളാണ് ആർ.ഡി.ഒ.-യ്ക്കും കളക്ടർക്കുമൊക്കെ നേരത്തെയുള്ളത്. നിലവിലുള്ള നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസരിച്ചുള്ള പ്രാദേശിക കമ്മിറ്റികൾ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന 3(എ) നിലവിൽ വന്നതോടുകൂടി പ്രവർത്തന രഹിതമായിരിക്കുകയാണ്. അതിനുമേൽ യാതൊരു തീരുമാനവും എടുക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്. അത് സംബന്ധിച്ച് ക്രമവൽക്കരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള നടപടിയാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. ആ ക്രമവൽക്കരണ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ കോടതിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടായ

ഇടപെടലിന്റെകൂടി ഭാഗമായി അതിപ്പോൾ തടയപ്പെട്ടുനിൽക്കുന്നു. അത്തരം ഒഴിവാക്കപ്പെടുന്ന സാചര്യത്തിൽ മാത്രമായിരിക്കും നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട സംരക്ഷണ നിയമത്തിലെ പ്രാദേശിക കമ്മിറ്റികളുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താൻ പ്രായോഗികമായി കഴിയുക. അത് നിലവിൽ വരുമ്പോൾ ആ കമ്മിറ്റികൾക്ക് കൂടുതൽ എന്തൊക്കെയാണ് ചെയ്യാൻ കഴിയുകയെന്നത് ആലോചിക്കാവുന്ന വിഷയമാണ്.

കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ): സർ, കൃഷി വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ കൺവീനറായുള്ള പ്രാദേശിക നിരീക്ഷണ സമിതികൾ നിലച്ചുപോയത് യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്തുകൊണ്ടുവന്ന 3(എ) നിയമം വന്നതിനെത്തുടർന്നാണ്. എന്നുമാത്രമല്ല, അത് ക്രമവൽക്കരിക്കാൻവേണ്ടി മാർക്കറ്റ് വിലയുടെ 25 ശതമാനം വില; കളക്ടേറ്റിൽ 500 രൂപ അടച്ച് വില നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ട് 2008-നുമുമ്പുള്ള നെൽവയലുകൾ റെഗുലറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ആ നിയമം കൊണ്ടുവന്നത്. അത് മണി ബില്ലിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അന്നത്തെ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ആ നിയമം കൊണ്ടുവന്നത്. അതിനെത്തുടർന്നാണ് സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി ഒരു ലക്ഷത്തിൽ താഴെ അപേക്ഷകൾ കെട്ടിക്കിടക്കുന്നത്. ഇത് സംബന്ധിച്ച്

ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയിൽ ഒരു കേസ് വരികയും അതിനെത്തുടർന്ന് ആ രീതിയിലുള്ള നടപടിക്രമങ്ങളും നിലച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിൽ മാറ്റം വരുത്തിക്കൊണ്ട് പുതിയ റെഗുലറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി ക്രമങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് നേരത്തെ ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന നിയമം പിൻവലിച്ചുകൊണ്ട് പഴയതുപോലെ ഈ കമ്മിറ്റി പുനഃസ്ഥാപിച്ചാൽ മാത്രമേ ഈ നടപടിക്രമങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി നേരത്തെ ഇവിടെ പ്രഖ്യാപിച്ച 3(എ) പിൻവലിക്കുമെന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. അത് ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലിരിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്. അന്ന് കൊണ്ടുവന്ന ആ നിയമത്തിന്റെ അപാകത മൂലമാണ് ഒരു ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് വീട് വയ്ക്കുന്നതിനുള്ള പ്രശ്നം ഇപ്പോഴും നിലനിൽക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ:</u> സർ, 1971-ലെ റാംസർ കൺവൻഷനിൽ വച്ച് തണ്ണീർത്തട സംരക്ഷണത്തിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ഇന്റർനാഷണൽ കോൺഫറൻസ് നടക്കുകയും ഇന്ത്യ ഉൾപ്പെടെ 168 രാജ്യങ്ങൾ കരാറിൽ ഒപ്പുവയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. അത് അനുസരിച്ച് കേരളത്തിലെ മൂന്ന് പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രദേശങ്ങളായ വേമ്പനാട് കോൾ നിലങ്ങൾ, ശാസ്താംകോട്ട തടാകം,

അഷ്ടമുടിക്കായൽ എന്നിവയെ കേരളത്തിലെ റാംസർ സങ്കേതങ്ങളായി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ട് വർഷങ്ങളായി. പക്ഷെ ഒരു സംരക്ഷണ നടപടികളും ഇതുവരെ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. അത് സ്വീകരിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് മുൻഗണന നൽകുമോ?

<u>ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ</u>: സർ, ഈ കാര്യത്തിൽ 1971-ൽ തന്നെ എടുത്ത തീരുമാനമാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുന്ന നടപടികൾ നാളിതുവരെ സ്വീകരിച്ചില്ലെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. എന്തൊക്കെയാണ് ചെയ്യാൻ കഴിയുകയെന്ന് പരിശോധിച്ച് പറയാവുന്ന കാര്യമാണ്.

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u>: സർ, കൃഷിയോഗ്യമായ സ്ഥലം, പ്രത്യേകിച്ച് നെല്ല് ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാൻ പറ്റുന്ന സ്ഥലം കണ്ടെത്തുന്നതിന് ഡാറ്റാ ബാങ്ക് ഉപകരിക്കുമെന്നാണ് അങ്ങ് പറയുന്നത്. നമ്മുടെ ഭൂമിയുടെ പഴയ രൂപമെല്ലാം മാറി എന്നതാണ് ഇപ്പോഴുള്ള ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം. പഴയ നീർച്ചാലുകൾ പലതും ഇപ്പോഴില്ല. അവയോട് ചേർന്നു കിടന്ന തണ്ണീർത്തടങ്ങളുടെ രൂപഭാവങ്ങൾ മാറി പലതും തരിശുഭൂമി ആയിരിക്കുകയാണ്. ഡാറ്റാ ബാങ്കിൽ ഇപ്പോഴത്തെ ഭൂമിയുടെ അവസ്ഥകളെ സംബന്ധിച്ച് എന്തൊക്കെയുണ്ടോ അത് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതിനു

പകരം പഴയ തണ്ടപ്പേര് രജിസ്റ്റർ വച്ച് ഒരു ഫോട്ടോ കോപ്പി എടുത്ത് അയയ്ക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അങ്ങനെ ചെയ്യുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള ഫീൽഡിലെ യാഥാർത്ഥ്യവും നമ്മുടെ കൈവശമുള്ള ഡാറ്റായും തമ്മിൽ ഒരു ബന്ധവുമുണ്ടാകില്ല. ഇപ്പോൾ ഏതാണ്ട് 920 വില്ലേജുകളിൽ ഇത് പൂർത്തിയാക്കാനുണ്ടെന്ന് അങ്ങ് മറുപടി പറഞ്ഞു. ആ പൂർത്തീകരണം ഇനിയും വൈകും. കാരണം, നമ്മുടെ സർവ്വേ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ 3,000 ജീവനക്കാരാണുള്ളത്. ഒരു ഭൂമി സർവ്വേ ചെയ്യുന്നതിന് 9 പേരുടെ ടീം ആവശ്യമാണ്. 9 പേരുടെ ടീമിനെ വച്ച് അവർ പറയുന്ന നിശ്ചിതമായ രൂപത്തിൽ കേരളത്തിൽ സർവ്വേ ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ചാൽ ഈ നൂറ്റാണ്ട് കഴിഞ്ഞാലും സർവ്വേ പൂർത്തിയാവില്ല എന്നുള്ളത് അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയുമോ; ഇത് ശാസ്ത്രീയമായി ചെയ്യുന്നതിനെ കുറിച്ചും പറഞ്ഞിരുന്നു. അപ്പോഴും തെറ്റുകൾ വരാനുള്ള സാധ്യത ഏറെയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള തെറ്റുകൾ വന്നതുകൊണ്ടാണ് കേരളത്തിന്റെ അതിർത്തി പ്രദേശങ്ങൾ അളക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഡിഫെക്ട് വന്നതെന്ന് പിന്നീട് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ കാര്യങ്ങൾക്കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ഇത് ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; നമുക്ക് യഥാർത്ഥത്തിൽ കൃഷി ചെയ്യാൻ ആവശ്യമായ സ്ഥലം കണ്ടെത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, 920 പഞ്ചായത്തുകളിൽ അവശേഷിക്കുന്നു എന്നല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞത്. 941 പഞ്ചായത്തുകളിൽ 21 എണ്ണം നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തടം ഇല്ലാത്തതാണ് എന്നാണ് ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. ഇവിടെ നിലവിലുള്ള തണ്ണീർത്തടങ്ങളും നീർച്ചാലുകളുമൊക്കെ ഇല്ലാതായിരിക്കുന്നു എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ പഞ്ചായത്ത് തലത്തിൽ കൃത്യമായ ഒരു ഡാറ്റാ ബാങ്ക് തയ്യാറാക്കുകയും അതിന്റെ കരട് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അത് പരിശോധിക്കാനായി കെ.എസ്.ആർ.ഇ.സി.യെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും അവർ സാറ്റലൈറ്റ് സർവ്വേ പ്രകാരം അതിന്റെ ഒരു മാപ്പ് തയ്യാറാക്കുകയും ചെയ്തു. അതിൽ തണ്ണീർത്തടങ്ങൾ മിക്കതും നികത്തപ്പെട്ടതായും നികത്തപ്പെട്ട ഭൂമികൾ തണ്ണീർത്തടങ്ങളായും ഒക്കെത്തന്നെ പരസ്പര വിരുദ്ധമായ രീതിയിൽ അതിൽ കാണുന്നു. ഈ പോരായ്മകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൃത്യമായ പരിശോധനയല്ല യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇപ്പോൾ തയ്യാറാക്കിയ ഡേറ്റാ ബാങ്കിൽ ഉള്ളതെന്ന് ബോധ്യമാവുകയാണ് ചെയ്തത്. ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ നേരിട്ട് സ്ഥലപരിശോധന നടത്താതെ നേരത്തെ ബി.ടി.ആർ.ൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിരിക്കുന്നത് അനുസരിച്ചു മാത്രം തയ്യാറാക്കിവച്ചു എന്നുവേണം അനുമാനിക്കാൻ. ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ വ്യക്തത

വരുത്തുന്നതിനായി ശാസ്ത്രീയമായ മാർഗ്ഗത്തിലൂടെയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ട് പോവുക തന്നെയാണ് നമുക്ക് കരണീയമായിട്ടുള്ള മാർഗ്ഗം.

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി: സർ, തണ്ണീർത്തട നിയമം നിലനിൽക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ ഭൂമിയുടെ ക്ലാസിഫിക്കേഷൻ നടത്താനും തീരുമാനിക്കുമോ; കൃഷി ഭൂമി, കൃഷിക്ക് അനുയോജ്യമായ, കൃഷിക്ക് പറ്റാത്ത ഭൂമി എന്നിവ എത്രയാണെന്നുള്ളത് സംബന്ധിച്ചുള്ള ക്ലാസിഫിക്കേഷൻ കൊണ്ടുവന്നാൽ ഈ പ്രശ്നം പകുതി തീർക്കാൻ സാധിക്കും. അതുപോലെതന്നെ ഒരു ഹെക്ടർ നെൽകൃഷി ചെയ്യുമ്പോൾ ഐക്യരാഷ്ട്രസഭ പറഞ്ഞ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം 22 ലക്ഷം രൂപ സമൂഹത്തിന് അതുകൊണ്ട് ഗുണം ഉണ്ടാകുന്നു എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ നെൽകൃഷി ചെയ്യുന്ന തണ്ണീർത്തടങ്ങൾക്ക് ഒരു ഹെക്ടറിന് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ പ്രകടന പത്രികയിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന റോയൽറ്റി കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, അക്കാര്യങ്ങൾ ഒരു പ്രത്യേകമായ ചോദ്യത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണെങ്കിൽ പരിശോധിച്ച് മറുപടി പറയാൻ കഴിയുമായിരുന്നു.

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി: സർ, ഭൂമിയുടെ ക്ലാസിഫിക്കേഷനെ സംബന്ധിച്ചാണ്

ഞാൻ ചോദിച്ചത്. കൃഷി ഭൂമി എത്ര, കൃഷി ചെയ്യാൻ സാധ്യതയുള്ളവ എത്ര, കൃഷി ചെയ്യാൻ സാധ്യതയില്ലാത്തവ എത്ര എന്ന് ക്ലാസിഫൈ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, അത് പരിശോധിച്ച് നടത്താവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: സർ, നിലവിലുള്ള രേഖകൾ നോക്കിയാണ് വില്ലേജുകളിൽ ഇപ്പോൾ ഡാറ്റാ ബാങ്കുകൾ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. സ്ഥലം പോയി പരിശോധിച്ച് ഗ്രൗണ്ട് റിയാലിറ്റി നോക്കിയല്ല ഡാറ്റാ ബാങ്ക് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അതിൽത്തന്നെ ഒട്ടേറെ തെറ്റുകൾ കടന്നുകൂടിയിട്ടുണ്ട്. ആ തെറ്റുകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഗവൺമെന്റിന് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ; അത് പുനഃപരിശോധിക്കാനും തെറ്റായി ചേർത്ത എൻട്രികൾ കറക്ട് ചെയ്യാനുമുള്ള എന്തെങ്കിലും സംവിധാനങ്ങളുണ്ടോ; ഇല്ലെങ്കിൽ അത് വരുത്താൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഇക്കാര്യത്തിൽ, ഡാറ്റാ ബാങ്ക് തയ്യാറാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നേരത്തെ നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട നിയമം വരുമ്പോൾ അതിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമുണ്ട്. അതു സംബന്ധിച്ചുള്ള വളരെ വ്യക്തമായ ഒരു ധാരണ ഇല്ലാത്തതിന്റെ ഭാഗമാകാമെന്നു തോന്നുകയാണ്. ഈ റൂൾസ് വന്ന് മൂന്ന് മാസത്തിനകം ഡാറ്റാ ബാങ്ക് തയ്യാറാക്കണമെന്നാണ് അതിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. അത് തയ്യാറാക്കേണ്ടത് ശാസ്ത്രീയമായ

മാർഗ്ഗത്തിലൂടെ ആയിരിക്കണമെന്നും നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ശാസ്ത്രീയമായ മാർഗ്ഗം ഉപയോഗിച്ചു കൊണ്ടല്ല ഇപ്പോൾ മഹാ ഭൂരിപക്ഷം ഡേറ്റാ ബാങ്കുകളും തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. പൊതുവിൽ എല്ലാ ഡേറ്റാ ബാങ്കുകളും നമ്മുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ അവിടെ ഇരുന്നുകൊണ്ട് തയ്യാറാക്കിയത് മാത്രമാണെന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കും. അതിന്റേതായ എല്ലാ കുറവുകളും നിലവിലുള്ള ഡാറ്റാ ബാങ്കിലുണ്ട്. അതാണ് നേരത്തെ ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. ശാസ്ത്രീയമായി വേണം ഈ ഡേറ്റാ ബാങ്ക് തയ്യാറാക്കാൻ എന്ന നിർദ്ദേശം, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി ഉൾപ്പെടെ ശാസ്ത്രീയമായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ള ഡേറ്റാ ബാങ്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമേ തീരുമാനം എടുക്കാൻ കഴിയൂ എന്നും അന്തിമമായ ഡാറ്റാ ബാങ്ക് വന്നാൽ മാത്രമേ മറ്റു നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടു പോകാൻ കഴിയൂ എന്ന കാര്യവും ഇപ്പോൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിരിക്കുന്നു. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴുള്ള ഡാറ്റാ ബാങ്കുകളിലെ കുറവുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി തുടരേണ്ടതുണ്ട് എന്നാണ് പറയുവാനുള്ളത്.

<u>ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്</u>: സർ, എറണാകുളം ജില്ലയുടേയും ആലപ്പുഴ ജില്ലയുടേയുമെല്ലാം പടിഞ്ഞാറൻ മേഖല പൊക്കാളി കൃഷി മേഖലയാണ്. ഭൂപരിഷ്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് അവിടെയുള്ള ഭൂമി ഇന്നുള്ള ഉടമകൾക്ക്

ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. നഗരവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഏറ്റവും കൂടുതൽ പരിവർത്തനം ചെയ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രദേശമാണിത്. ഈ ഡേറ്റാ ബാങ്ക് ആ മേഖലയിൽ ആദ്യം നടപ്പിലാക്കപ്പെട്ടില്ലെങ്കിൽ അവിടെ ഇന്നുള്ള കയ്യേറ്റം കുറേക്കൂടി ശക്തമാകുകയും, ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ പറഞ്ഞതുപോലെ വേമ്പനാട്ട് കായലിന്റെയടക്കം നാശത്തിലേയ്ക്ക് ചെന്നെത്തുകയും ചെയ്യും. ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് എന്താണ് പറയുവാനുള്ളത്?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഡാറ്റാ ബാങ്ക് തയ്യാറാക്കേണ്ടത് ആരാണ് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് നമുക്ക് വ്യക്തമായ ധാരണയുണ്ടാകും. അത് ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ട് ഇവിടെ നിന്ന് തയ്യാറേക്കേണ്ടൊരു കാര്യമല്ല. ബന്ധപ്പെട്ട തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ അതിൽ ആരൊക്കെയാണ് ഉൾപ്പെടേണ്ടതെന്ന് വളരെ കൃത്യമായി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രസിഡന്റ് അല്ലെങ്കിൽ ചെയർമാൻമാർ, കോർപ്പറേഷനാണെങ്കിൽ മേയർ, ആ സ്ഥലത്തുള്ള കൃഷി ഓഫീസർ, ബന്ധപ്പെട്ട പ്രദേശത്തെ വില്ലേജ് ഓഫീസർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ ഇക്കാര്യത്തിൽ ആവശ്യമായ ആലോചന നടത്തി ഇതിനു വേണ്ട പരിശോധന നടത്താനുള്ള തീരുമാനം എടുക്കണം. ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ പഞ്ചായത്ത് സെക്രട്ടറിക്ക് ഇതിന്റെ കരട് രൂപം സമർപ്പിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ

പഞ്ചായത്ത് സെക്രട്ടറിയാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനവും മറ്റു കാര്യങ്ങളും ചെയ്യേണ്ടത്. ഇത് സർക്കാർ നേരിട്ട് ഇവിടെ നിന്ന് നിർവ്വഹിക്കേണ്ട കാര്യമല്ല. ബന്ധപ്പെട്ട പഞ്ചായത്ത്, കോർപ്പറേഷൻ, മുനിസിപ്പാലിറ്റി എന്നിവർ അവരുടെ സ്വന്തമായ മേൽനോട്ടത്തിൽ നടത്തേണ്ടൊരു പ്രവർത്തനമാണിത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കൊച്ചി കോർപ്പറേഷനിൽ ആ കാര്യം വളരെ മുൻകൂട്ടി ചെയ്യേണ്ടതാണെങ്കിൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനമാണ് അതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം നിർവ്വഹിക്കേണ്ടത്.

<u>ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്</u>: സർ, ഡാറ്റാ ബാങ്ക് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതിലെ അപാകതകളെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് കുറേയൊക്കെ ശരിയാണ്. 670 വില്ലേജുകൾ ഇനി ഡാറ്റാ ബാങ്ക് പ്രസിദ്ധീകരിക്കാനുണ്ട് എന്നാണ് അങ്ങിവിടെ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞത്. ആദ്യം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതും ഇനി പ്രസിദ്ധീകരിക്കാനുള്ളതുമായ ഡാറ്റാ ബാങ്കുകളെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പുനഃപരിശോധന നടത്തി ഇപ്പോഴുള്ള അപാകതകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. എങ്കിൽ മാത്രമേ യഥാർത്ഥത്തിലുള്ള ചിത്രം ലഭ്യമാകുകയുള്ളൂ. ഇവിടെ 2008-ൽ ആണ് ഈ നിയമം പാസ്സാകുന്നത്. ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിൽ

റെഗുലറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള പ്രൊവിഷൻ കൊടുത്തിരുന്നു. 2009-10-ൽ കൊടുത്ത റെഗുലറൈസ് ചെയ്യുന്ന പ്രൊവിഷനിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന 25 കോടി രൂപ അധിക വരുമാനം വരാൻ പോകുന്നു എന്നാണ് അദ്ദേഹം ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഡേറ്റാ ബാങ്കിന്റെ കാര്യം ഞാൻ ചോദിച്ചു. ആദ്യം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചത് തെറ്റാണെന്ന് അങ്ങ് പറയുന്നു. 6 മാസത്തിനുള്ളിൽ ഇതെല്ലാം പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ഏതാണ് ഞങ്ങൾ വിശ്വസിക്കേണ്ടതെന്ന് അങ്ങ് വ്യക്തമാക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുൻ റവന്യൂ മന്ത്രി ഉദ്ദേശിച്ചത് എന്താണെന്ന് എനിക്ക് കൃത്യമായും മനസ്സിലായില്ല. കഴിഞ്ഞ അഞ്ചു വർഷക്കാലം അങ്ങ് മന്ത്രിയായിരുന്നല്ലോ, ഈ അഞ്ചു വർഷക്കാലത്തിനകത്ത് അങ്ങേക്ക് മനസ്സിലാകാത്ത കാര്യമാണല്ലോ, ഇപ്പോൾ അഞ്ചു മാസമായ എന്നോട് ചോദിക്കുന്നത്. 570 പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഇനിയും പൂർത്തീകരിക്കാൻ, പ്രസിദ്ധീകരണത്തിനു നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. നേരത്തേ ഇത്തരമൊരു ആശയം മുന്നോട്ട് വച്ചിരുന്നു അതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ 3 (എ) ശരിയാണെന്ന വാദവുമായിട്ടാണ് അങ്ങ് വരുന്നത്. അങ്ങനെയൊരു ആശയം

മുന്നോട്ട് വച്ചെങ്കിൽ ആ ആശയത്തെ സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ പരിശോധന ഞങ്ങൾ നടത്തുമ്പോൾ 3 (എ), ക്രമവൽക്കരണ നടപടി ശരിയല്ലാ എന്ന് ഞങ്ങൾക്ക് ബോധ്യപ്പെട്ടതുകൊണ്ടാണ് അത് പിൻവലിക്കാൻ പോകുന്നത്. അത് പിൻവലിക്കുമെന്ന തന്നെയാണ് അദ്ദേഹം ബഡ്ജറ്റിലൂടെ ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിലൂടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചെങ്കിൽ അത് നിയമപരമായി ബില്ല് അവതരിപ്പിച്ച് അത് പിൻവലിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടിക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചിരിക്കുകയാണ്. നിങ്ങൾ ഭരണത്തിലിരിക്കുമ്പോൾ കൊണ്ടുവന്ന 3 (എ) ആണ് പിൻവലിക്കാൻ പോകുന്നത്.

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽകുമാർ:സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുൻ റവന്യൂ വകുപ്പ് മന്ത്രി ഈ സഭയെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കരുത്, നിങ്ങളുടെ കണക്കുപ്രകാരം മൂന്നൂറ്റി ചില്ലാനം പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഡേറ്റാ ബാങ്ക് പൂർണ്ണമായും പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയും 590 ഓളം പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഇതിന്റെ കരട് ഇരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് ആറ് മാസം കൊണ്ട് ഇത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ഈ ബഡ്ജറ്റ് സമ്മേളനത്തിൽ ഞങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിച്ചത്. പക്ഷേ ഞങ്ങൾ പിന്നീട്

വിദഗദ്ധൻമാരുടെ യോഗം വിളിച്ചപ്പോൾ, ഡേറ്റാ ബാങ്കിൽ അപാകത കണ്ടെത്തിയതിനെ തുടർന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിൽ ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് ഡേറ്റാ ബാങ്ക് പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് ഡേറ്റാ ബാങ്ക് പൂർത്തീകരിക്കാൻ നിലവിലുള്ള അപാകതകൾ പരിഹരിച്ചുകൊണ്ട് സാറ്റലൈറ്റ് സംവിധാനത്തിലൂടെ ഇതിന്റെ ഡേറ്റ കൃത്യമായി കളക്ട് ചെയ്യണം. എവിടെയാണ് തെറ്റു പറ്റിയിരിക്കുന്നതെന്ന് കണ്ടെത്തണം. 2008-ന് മുൻപത്തെ ചിത്രങ്ങളും 2008 ന് ശേഷമുള്ള ചിത്രങ്ങളും നമുക്ക് ലഭ്യമാണ്. അതിനാവശ്യമായ ഏജൻസികളെ വച്ച് ശാസ്ത്ര സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് അതിന്റെ മാപ്പിംഗ് നടത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ആ രീതിയിൽ വരുമ്പോൾ ഇതിന്റെ അപാകതകൾ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഡേറ്റാ ബാങ്ക് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതിനു ശേഷമാണ് റെഗുലറൈസ് ചെയ്യാൻ വേണ്ടി ആ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിച്ചത്. നിങ്ങൾ ഡേറ്റാബാങ്ക് ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് മുൻപുതന്നെ 3 (എ) കൊണ്ടുവന്ന് റെഗുലറൈസ് ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ചപ്പോഴാണ് ഒരു പാട് ആളുകൾക്ക് നിലം നികത്താൻ അവസരം

ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുത്തത്. അത് രണ്ടും രണ്ടാണ്, ഇത് തെറ്റാണെന്ന് ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടതുകൊണ്ടാണ് 3 (എ) പിൻവലിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുന്നത്. ഞങ്ങൾ ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ടുതന്നെ ഡേറ്റാബാങ്ക് ഉണ്ടാക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ശക്തമായ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുകയാണ്, സഭയെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കാൻ നോക്കരുത്.

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ: സർ, ഇവിടെ 3 (എ) യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട തർക്കങ്ങളും സംസാരങ്ങളുമാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 3 (എ) വകുപ്പ് അനുസരിച്ച് എത്ര ഹെക്ടർ ഭൂമിയാണ് ക്രമവൽക്കരിച്ച് നൽകിയതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാൻ കഴിയുമോ; ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഹെക്ടർ ഭൂമി ക്രമവൽക്കരിച്ച് നൽകിയത് ഏത് ജില്ലയിലാണ്; എത്രമാത്രം? അതുപോലെ തന്നെ റീസർവ്വേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇപ്പോൾ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്, വർഷങ്ങളായി കൈവശത്തിലിരിക്കുന്ന ഭൂമി റീസർവ്വേക്ക് ശേഷം കരമടച്ചുകൊണ്ടിരുന്നവർക്ക് പോലും കരമടക്കാൻ പറ്റാത്ത നിലയിൽ പുറംപോക്കായി മാത്രം രേഖകളിൽ കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ വിഷയം കൂടി പരിഹരിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, 3 (എ) ഭേദഗതി അനുസരിച്ച് റഗുലറൈസേഷനു വേണ്ടിയുള്ള 93088 അപേക്ഷകൾ ലഭിച്ചതിൽ, 56 അപേക്ഷകളിലാണ് ക്രമവൽക്കരണ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ കണ്ണൂർ ജില്ലയിലാണ്. രണ്ടെണ്ണം എറണാകുളം ജില്ലയിലാണ്. ക്രമവൽക്കരണ നടപടികളുടെ തുടക്കം കുറിച്ചെങ്കിലും അത് പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല, പാതി വഴിയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ബഹുമാന്യനായ മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച വീടു നിർമ്മിക്കുന്നവരുടെ വിഷയങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ ഈ പറയുന്ന നടപടിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടല്ല, 3 (എ) പിൻവലിക്കുന്നതിലൂടെ നിലവിലിരിക്കുന്ന നിയമം അനുസരിച്ച് ആർ.ഡി.ഒ., കളക്ടർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക് നിലവിലുള്ള നിയമത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ, കെ.എൽ.ഒ. ഓർഡറിന്റെ അടക്കം വെളിച്ചത്തിൽ സ്വീകരിക്കാവുന്ന 5 സെന്റ് ഭൂമിയോളം, കരഭൂമി തീരെയില്ലാത്ത ആളുകൾക്ക് വീടു വച്ചു കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങളും സംവിധാനങ്ങളും ഏർപ്പെടുത്തുന്നതാണ്.

സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിന് നടപടി

2(*422) ശ്രീമതി സി.കെ. ആശ:
ശ്രീ.സി. ദിവാകരൻ:
,, ജി.എസ്.ജയലാൽ:
,, ഇ.കെ.വിജയൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിൽ കയറുന്ന വിദ്യാർത്ഥികളെ അധിക്ഷേപിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ബസ്സിൽ സീറ്റ് അനുവദിക്കാതിരിക്കുക, ബസ്സ് പുറപ്പെടുന്നതുവരെ വെയിലത്ത് നിർത്തുക, വിദ്യാർത്ഥികൾ കൂടുതലുള്ള സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ്സ് നിർത്താതിരിക്കുക തുടങ്ങിയ പ്രവണതകൾ തടയുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ;

(സി) സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിൽ സ്ത്രീകൾ, വൃദ്ധജനങ്ങൾ, അംഗപരിമിതർ എന്നിവർക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ, അവർക്ക് ലഭ്യമാകുന്നോയെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിന്

സംവിധാനം ഉണ്ടോ; ഇല്ലെങ്കിൽ ആയത് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ.കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ,

(എ യും ബി യും) ഉണ്ട്, ഇത്തരത്തിലുള്ള പരാതികൾ വിദ്യാർത്ഥികളിൽ നിന്നും, അദ്ധ്യാപകരിൽ നിന്നും, മാതാപിതാക്കളിൽ നിന്നും, പൊതു സമൂഹത്തിൽ നിന്നും ലഭിക്കുമ്പോൾ നിയമാനുസൃതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പൊതുവായ പരാതികളിന്മേൽ ബസ് ഉടമസ്ഥർക്ക് എതിരേയും, ബസ് ജീവനക്കാർക്കെതിരേയും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. വിദ്യാർത്ഥികളുടെ യാത്രാപ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ജില്ലാ കളക്ടർ അദ്ധ്യക്ഷനായി എല്ലാ ജില്ലകളിലും ജില്ലാതല സ്റ്റുഡൻസ് ട്രാവൽ ഫെസിലിറ്റി കമ്മറ്റികൾ പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നു. വിദ്യാർത്ഥി പ്രതിനിധികളും, വാഹന ഉടമകളും, ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരും അടങ്ങുന്നതാണ് ഈ കമ്മിറ്റി. അത് അതാത് ജില്ലകളിലെ സാഹചര്യങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് ഉചിതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തു വരുന്നു. കൂടാതെ

തിരക്കേറിയ സമയങ്ങളിൽ വിദ്യാർത്ഥികളുടെ യാത്രാസുരക്ഷക്കായി പോലീസ്, ഹോം ഗാർഡ് എന്നിവരുടെ സാന്നിധ്യം ഉറപ്പു വരുത്തി കഴിയാവുന്ന എല്ലാ സഹായങ്ങളും ചെയ്തു വരുന്നുണ്ട്.

(സി) സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിൽ സ്ത്രീകൾ, വൃദ്ധജനങ്ങൾ, അംഗപരിമിതർ എന്നിവർക്കായി നിയമാനുസൃതം സംവരണം ചെയ്തിട്ടുള്ള സീറ്റുകളെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ ഓരോ ബസ്സിലും പ്രദർശിപ്പിക്കാറുണ്ട്. കൂടാതെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം സ്ത്രീകൾ വികലാംഗർ മുതിർന്ന പൗരന്മാർ എന്നിവർക്കായി സംവരണം ചെയ്തിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ, അവർ ആവശ്യപ്പെടുമ്പോൾ ഒഴിഞ്ഞു കൊടുക്കാതെ മറ്റ് യാത്രക്കാർ യാത്രചെയ്യുന്നത് 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമം 177-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം 100 രൂപ പിഴയീടാക്കാവുന്ന കുറ്റമാണ് എന്ന് എല്ലാ സ്റ്റേജ് ക്യാരേജുകളുടേയും ഉൾവശത്ത് എല്ലാപേർക്കും വ്യക്തമായി കാണത്തക്കവിധം എഴുതി പ്രദർശിപ്പിക്കണമെന്ന് സർക്കാർ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇത് സംബന്ധിച്ച പരാതികൾക്ക് മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പ് നടപടി സ്വീകരിക്കാറുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി 29-7-2016 ന് ഒറ്റ ദിവസം സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി മിന്നൽ

പരിശോധന നടത്തുകയും ഇത്തരം നിയമലംഘനങ്ങൾ നടത്തിയ 247 ബസ്സുകൾക്കെതിരെ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിൽ സ്ത്രീകൾക്കും, വൃദ്ധജനങ്ങൾക്കും, അംഗപരിമിതർക്കും അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ അവർക്കു തന്നെ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് പോലീസ് വകുപ്പിന്റെ സഹായത്തോടു കൂടിയ നടപടികളും സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ: സർ, സാധാരണ സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും, സ്വകാര്യ സ്കൂളുകൾക്കും നിലവിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സൗകര്യം ഉണ്ട്. നമ്മുടെ സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിലും, സർക്കാർ ബസ്സുകളിലും ഉൾപ്പെടെയുള്ള പൊതുസംവിധാനം ഉപയോഗിക്കുന്നത് സമൂഹത്തിലെ വളരെ സാധാരണക്കാരായ ജനസമൂഹമാണ്. ഈ തിരക്കുള്ള സമയങ്ങളിൽ സ്ത്രീകൾ ആയതുകൊണ്ടുതന്നെ യാത്രാക്ലേശം, ശാരീരികമായ ബുദ്ധിമുട്ടുകളും, ആക്രമണങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നതായും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ രാവിലേയും, വൈകുന്നേരങ്ങളിലും തിരക്കുള്ള സമയങ്ങളിൽ ലേഡീസ് ഒൺലി സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് സാഹചര്യം നിലവിലുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ശ്രമിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ.കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ലേഡീസ് ഒൺലി സർവ്വീസുകൾ എവിടേയും നടക്കുന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അത്തരം പ്രത്യേക സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഈ വന്ന നിർദ്ദേശം എത്രമാത്രം പ്രായോഗികമാണ് എന്ന് പരിശോധിക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന് സന്തോഷമേയുള്ളൂ.

ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ: സർ, നഗരത്തിൽ ഓടുന്ന സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ പെർമിറ്റുകളിൽ ഭൂരിഭാഗവും ദിവസ വ്യവസ്ഥയിലോ മാസ വ്യവസ്ഥയിലോ വാടകയ്ക്കെടുത്താണ്. വാടകത്തുക ഈടാക്കാൻ പെർമിറ്റ് വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഓട്ടം നടത്തുന്നത്. നിശ്ചിത കാലയളവിനുള്ളിൽ പരമാവധി വരുമാനമുണ്ടാക്കുകയാണ് ഇവരുടെ ലക്ഷ്യം. ഈ മരണപ്പാച്ചിലിനിടയിലാണ് കൂടുതൽ അപകടങ്ങളും ഉണ്ടാകുന്നത്. കൂടാതെ യാത്രക്കാർ കുറഞ്ഞ റൂട്ടുകളിലെ സർവ്വീസുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിനെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, വാഹനങ്ങൾ തിരക്കേറിയ സമയം, പ്രത്യേകിച്ച് രാവിലേയും വൈകുന്നേരവും, അപ്പോഴാണ് 'പീക്ക് അവർ' എന്ന് പറയുന്നത്. ആ സമയത്ത് ധാരാളം ബസ്സുകൾ ഓടുന്നതുമൂലം അപകടങ്ങൾ

സംഭവിക്കുന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അവർ ട്രിപ്പുകൾ മുടക്കുന്നുമുണ്ട്. ഇതൊരു പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ട വിഷയമാണ്. അത് എങ്ങനെയാണ് പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുകയെന്ന് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ : സർ, സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളും അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ഉത്തരങ്ങളുമാണ് നൽകിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളം ഇന്ന് നേരിടുന്ന ഏറ്റവും ഗുരുതരമായ പ്രശ്നം ദേശീയ ഹരിത ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധിയാണ്. ആ വിധിപ്രകാരം പത്തുവർഷത്തിൽ കൂടുതൽ കാലപ്പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങളൊന്നും നിരത്തിലിറങ്ങാൻ പാടില്ല. അത് നടപ്പിൽവരുമ്പോൾ 3,791 ഓർഡിനറി ബസ്സുകളുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 2,700 ബസ്സുകൾ റോഡിലിറക്കാൻ കഴിയാതെവരും. ഇതുമാത്രമല്ല സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ, ഓട്ടോറിക്ഷകൾ എന്നിവയെല്ലാം പത്തുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞാൽ കണ്ടം ചെയ്യണമെന്നാണ് അതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായി അപകടങ്ങൾ കുറയും, പക്ഷേ യാത്രാസൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ബദൽ സംവിധാനങ്ങൾകൂടി ഉണ്ടാകണം. ഇവിടെ സ്വകാര്യ ബസ്സുടമകളാണ് ഇതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ

ഇരകളാകുന്നത്. അവർക്കുവേണ്ടി നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്യാനോ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധി നടപ്പിലാക്കാതിരിക്കാനോ ഉള്ള ശ്രമങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകരുത്. ഈ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ട് റോഡപകടങ്ങളും അതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന മരണങ്ങളും ഒഴിവാക്കി ഗതാഗതം വളരെ കംഫർട്ട് ആക്കുന്നതിന് പബ്ലിക് സെക്ടറെന്ന നിലയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ മാതൃകാപരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ വളരെ വിശാലമായ ഒരു വിഷയമാണ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഹരിത ട്രൈബ്യൂണൽ വിധിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് അദ്ദേഹം ചോദ്യങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചത്. ഹരിത ട്രൈബ്യൂണൽ വിധി നടപ്പിലാക്കുകയാണെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ പൊതുസർവ്വീസ് നടത്തുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലേയും സ്വകാര്യ മേഖലയിലേയും 6,000 ബസ്സുകൾ ഒറ്റയടിക്ക് പിൻവലിക്കേണ്ടിവരും. അതുപോലെതന്നെ ഓട്ടോറിക്ഷ, ടാക്സി തുടങ്ങി മറ്റ് വാഹനങ്ങളും പിൻവലിക്കേണ്ടിവരും. പത്തുവർഷത്തിൽ കൂടുതൽ പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ പാടില്ലായെന്നാണ് വിധിയിൽ പറയുന്നത്. അങ്ങനെ

പിൻവലിക്കുകയെന്ന നിലപാടിനോട് പലവട്ടം വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതുപോലെ ഗവൺമെന്റിന് വിയോജിപ്പല്ല, എന്നാൽ അങ്ങനെ ഒറ്റയടിക്ക് പിൻവലിക്കേണ്ടിവരുമ്പോൾ ബദൽ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നമുക്ക് പരിമിതികളുണ്ട്. ഒറ്റയടിക്ക് അത്രയും വാഹനങ്ങൾ പിൻവലിക്കാൻ ശ്രമിച്ചാൽ യാത്രക്കാരാണ് ബുദ്ധിമുട്ടാൻ പോകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അതനുസരിച്ച് പടിപടിയായി ഈ മേഖലയിൽ സുഗമമായ യാത്രാ സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയും ഡീസൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന മലിനീകരണം തടയുന്നതിനായി പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ ഇന്ധനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുമുള്ള ശാസ്ത്രീയമായ നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കേണ്ടത്. അത്തരം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് സുഗമമായ യാത്രാ സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ക്രമീകരണങ്ങൾ തീർച്ചയായും ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ : സർ, കേരളത്തിലെ എൺപത്തിയഞ്ച് ശതമാനത്തോളം ആളുകൾ ആശ്രയിക്കുന്ന ഒരു സംവിധാനമാണ് സ്വകാര്യ ബസ് മേഖല. ഇപ്പോൾ പതിനഞ്ച് ശതമാനത്തിൽ താഴെ ആൾക്കാർ മാത്രമേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ അശ്രയിക്കുന്നുള്ളൂ എന്നാണ് കണക്ക്. വ്യാപകമായ ഇതുപോലുള്ള വിഷയങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

പെർമിറ്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും അതുപോലെ ഡോറില്ലാത്ത ബസ്സുകളിൽ യാത്രക്കാരെ കുത്തിനിറച്ച് കൊണ്ടുപോകുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും നിരവധി അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അതുപോലെ അന്തർസംസ്ഥാന മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ വളരെ ക്രമാതീതമായ ടിക്കറ്റ് നിരക്കാണ് യാത്രക്കാരിൽ നിന്നും ഈടാക്കുന്നത്. റെയിൽവെ സൗകര്യങ്ങളും വിമാനസൗകര്യങ്ങളൊന്നും ഇല്ലാത്ത മേഖലകളെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് നടത്തുന്ന ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളുമുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അതിൽ ഇടപെട്ടുപോകാൻ കഴിയുന്നില്ല. 600 മുതൽ 800 രൂപ വരെയാണ് സാധാരണ നിരക്കിനേക്കാൾ വർദ്ധിപ്പിച്ച് യാത്രക്കാരിൽ നിന്നും വാങ്ങുന്നത്. അതിൽ സ്വകാര്യ ടൂർ ഓപറേറ്റർമാരുടെയെല്ലാം പിന്തുണയുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ള നിരവധി സംഭവങ്ങൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ട്. അതുപോലെ ഇവിടുത്തെ സർക്കാർ സംവിധാനങ്ങളും ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ജില്ലകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ജില്ലാതല സമിതിയെ സംബന്ധിച്ചും ബസ്സുകളിൽ സ്ത്രീകളുടേയും വികലാംഗരുടേയും സൗകര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും പറയുന്നുണ്ട്. എത്ര ശതമാനം ബസ്സുകളിൽ ഇതെല്ലാം ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് പരിശോധിക്കാനുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ഫലപ്രദമല്ല.

ഇത്തരം കുറ്റകൃത്യങ്ങൾ നേരിടാനായി ജി.പി.എസ്. സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ 'വാഹൻ സാരഥി' എന്ന സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചും ഈ ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏതൊക്കെ ജില്ലകളിൽ ഈ സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്; അത് നടപ്പിലാക്കാൻവേണ്ടി എന്ത് നടപടികളാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നത്; ഏതെങ്കിലും ജില്ലകളെ പൈലറ്റായി ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ട് പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി നടപ്പാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് കൂടുതൽ ജാഗ്രത പുലർത്തുമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u> : സർ, ഒന്നിലധികം ചോദ്യങ്ങളാണ് അദ്ദേഹം ചോദിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ ഉന്നയിച്ച ചോദ്യത്തിനുള്ള മറുപടി പറയാം. വാഹനങ്ങളിൽ ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇത്തരം കുറ്റകൃത്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കാനും വേഗത ലംഘിക്കുന്നവരെ കണ്ടെത്തുന്നതിനുമുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കുമോയെന്നാണ് അവസാനം ചോദിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യിലെ എഴുന്നൂറോളം ബസ്സുകളിൽ ഇപ്പോൾ ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം പരീക്ഷിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പടിപടിയായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യിൽ നടപ്പിലാക്കിയശേഷം അതിന്റെ ഗുണഫലങ്ങൾ

കൂടി വിലയിരുത്തിയതിനുശേഷം സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകളോടും അത്തരം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടും. മറ്റൊരു കാര്യം അന്തർസംസ്ഥാന റൂട്ടുകളിൽ ഓടുന്ന സ്വകാര്യബസ്സുകളെ സംബന്ധിച്ചാണ് അദ്ദേഹം ചോദ്യം ഉന്നയിച്ചത്. കർണാടകത്തിൽ നിന്നും കേരളത്തിലെ വിവിധ ജില്ലകളിലേക്ക് 64-ഓളം അന്തർ സംസ്ഥാന സർവ്വീസുകളാണ് കോൺട്രാക്ട് കാരേജ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിനെപ്പറ്റി ഓണം, നവരാത്രി എന്നീ ഉത്സവ സീസണുകളിൽ വലിയ ആക്ഷേപങ്ങളാണുണ്ടായത്. അങ്ങനെ ആക്ഷേപമുണ്ടായ സാഹചര്യത്തിൽ അതിനെപ്പറ്റി പഠിക്കാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോൾ എട്ട് ബസ്സുടമസ്ഥർ മാത്രമാണ് അമിതചാർജ് ഈടാക്കിയതെന്നാണ് മനസ്സിലായിട്ടുള്ളത്. അവരേയും കർശനമായി വിലക്കിക്കൊണ്ട് സാധാരണ യാത്രക്കാർക്ക് പ്രയാസമുണ്ടാക്കുന്ന കൊള്ളലാഭം എടുക്കരുതെന്ന നിലയിലുള്ള ചർച്ചകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് വിജയിക്കുമെന്നുതന്നെയാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ഏതായാലും യാത്രക്കാരെ ചൂഷണം ചെയ്യുന്ന, കൊള്ളലാഭമെടുക്കുന്ന സ്വകാര്യ കോൺട്രാക്ട് കാരേജ് ഉടമസ്ഥർക്കെതിരെ സർക്കാർ കർശന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ</u> : സർ, മുൻ പ്രധാനമന്ത്രി രാജീവ് ഗാന്ധിയുടെ കാലത്താണ് കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ആക്ടിൽ മാറ്റം വരുത്തിയത്. അതിനെത്തുടർന്ന് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ സ്വകാര്യ വാഹന ഉടമകളാണ് ഏത് റൂട്ടിലൂടെ ബസ് ഓടിക്കണമെന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നത്. അതിന് മുമ്പ് ആർ.ടി.എ. ബോർഡാണ് ഇന്ന റൂട്ടിലേയ്ക്ക് അപേക്ഷ ക്ഷണിക്കുന്നു എന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ലാഭമുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട റൂട്ടുകളിൽ, സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിനാണ് സ്വകാര്യ ബസ്സുടമകൾ അപേക്ഷ കൊടുത്ത് അനുമതി വാങ്ങുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന് മലബാർ മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട് അല്ലെങ്കിൽ കണ്ണൂർ-തലശ്ശേരി അത്തരം റൂട്ടുകളിലേയ്ക്കാണ് സർവ്വീസ് പോകുന്നത്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇന്ന് മദമിളകിയ ആന ഓടുന്നതുപോലെയാണ് റോഡിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നത്. കാൽനടയാത്രക്കാർക്കും ഇരുചക്ര-ചെറുകിടവാഹനങ്ങൾക്കും റോഡിലൂടെ സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയാത്തത്ര വേഗതയിലാണ് ഓടുന്നത്. ആ വേഗതയ്ക്ക് ഒരു നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് അതിലെ ജീവനക്കാർക്ക് വിശ്രമിക്കാനും അവസരം നൽകിക്കൊണ്ടുള്ള സമയം ക്രമീകരിക്കുന്ന നിലപാടിലേക്ക് അടിയന്തരമായി ഗവൺമെന്റ് പോകേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടി എത്രയും

വേഗം സ്വീകരിക്കുമോയെന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടം സഹിച്ച് ഓടുന്നതുപോലെ സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ബസ്സുടമകൾ ഒരിക്കലും ഓടാൻ തയ്യാറാകുകയില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ലാഭകരമായി സർവ്വീസ് നടത്താൻ സാധിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിലാണ് അവർക്ക് കൂടുതൽ താൽപ്പര്യം. അമിത വേഗത്തിൽ അശ്രദ്ധയോടുകൂടി വാഹനം ഓടിക്കുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനാണ് Speed Governor എന്ന സംവിധാനം ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ഘടിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ തൊഴിലാളികളുൾപ്പെടെയുള്ളവർ അതിനെതിരെ ശക്തമായ എതിർപ്പ് പ്രകടിപ്പിച്ചു. പ്രസ്തുത വിഷയം സംബന്ധിച്ച് രണ്ടുമൂന്ന് കോൺഫറൻസുകൾ നടത്തിയെങ്കിലും ഇതിനെതിരായി ശക്തമായ നിലപാടാണ് തൊഴിലാളികൾ സ്വീകരിച്ചത്. കേരളം പോലുള്ള സംസ്ഥാനത്തിൽ റോഡിന്റെ സൗകര്യം പരിമിതമായതിനാൽ നിശ്ചയിച്ച സമയത്തിനുള്ളിൽ ബസ്സുകൾക്ക് ഓടി എത്താൻ സാധിക്കുന്നില്ല. മാത്രമല്ല, Speed Governor ഘടിപ്പിക്കുന്നതുകൊണ്ട് മലയോര മേഖലകളില് ഓടുന്ന ബസ്സുകൾക്ക് ചില ഘട്ടങ്ങളിൽ മുകളിലേക്ക് പോകാൻ സാധിക്കാത്ത

അവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇത് അപ്രായോഗികമായ നിർദ്ദേശമാണെന്നാണ് മോട്ടോർ വാഹന മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളും തൊഴിലാളി സംഘടനകളും സൂചിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ ഇത്തരം നിയമങ്ങൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് ആളുകളെ കൊല്ലുന്നതിനുള്ള ലൈസൻസ് ഡ്രൈവർമാർക്കും ഉടമസ്ഥർക്കും നൽകുന്നതിനോട് ഒരു യോജിപ്പും പ്രകടിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. കഴിഞ്ഞ കുറച്ചുദിവസങ്ങളായി ഇത്തരം ലംഘനങ്ങൾ വ്യാപകമായി നടത്തുന്നുണ്ടെന്നും അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ടെന്നും മനസ്സിലാക്കിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇക്കഴിഞ്ഞ 29-ാം തീയതി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ എല്ലാ ഭാഗങ്ങളിലും മിന്നൽ പരിശോധന നടത്തിയത്. ആ ഒറ്റ ദിവസം കൊണ്ടുതന്നെ 247 ബസ്സുടമകൾക്കെതിരെ കർശന ശിക്ഷാനടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചു. ബസ്സുകളുടെ മത്സരഓട്ടം പരമാവധി അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനും സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് സാധ്യമായ എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഉപചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുമ്പോൾ വളരെ ചുരുക്കി ചോദിക്കുകയും വകുപ്പുമന്ത്രിമാർ ചുരുക്കി ഉത്തരം നൽകുകയും

ചെയ്താൽ കൂടുതൽ അംഗങ്ങൾക്ക് അവസരം ലഭിക്കും.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, ബസ് ഡ്രൈവർമാരിൽ കുറച്ച് വിഭാഗം വളരെ മാന്യമായി ഡ്രൈവ് ചെയ്യുന്നവരാണ്. എന്നാൽ മഹാഭൂരിപക്ഷം ഡ്രൈവർമാരും അമിത വേഗതയിലാണ് വാഹനം ഓടിക്കുന്നത്. മുന്നിൽപ്പോകുന്ന വാഹനത്തെ എങ്ങനെ മറികടക്കാമെന്നും പിന്നാലെ വരുന്ന വാഹനത്തെ എങ്ങനെ കടത്തിവിടാതിരിക്കാമെന്നുമുള്ള ഗവേഷണം കൂടി വാഹനം ഓടിക്കുന്നതിനിടയിൽ നടക്കുകയാണ്. ബസ്സുടമകളും ഇതിനുത്തരവാദികളാണ്. കാരണം വേഗത്തിൽ വാഹനം ഓടിച്ച് കൂടുതൽ കളക്ഷൻ നേടാൻ സാധിച്ചില്ലെങ്കിൽ ആ ഡ്രൈവർമാർക്ക് ആവശ്യമായ പരിഗണന നൽകുകയില്ല. അതിനാൽ മരണക്കിണറിൽ മോട്ടോർ ബൈക്ക് ഓടിക്കുന്നവരെപ്പോലെയാണ് ബസ് ഓടിക്കുന്നത്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഇന്നലെ ഒരു കുട്ടിയെ ബസ് ഇടിച്ചുതെറിപ്പിച്ചു. ഇവിടെ ടൈം ഷെഡ്യൂൾ ഒരു പ്രധാന വിഷയമാണ്. ബസ്സ് ഉടമയടക്കം കുറ്റവാളികളായ ബസ് ഡ്രൈവർമാർക്കെതിരെ കർശനടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനും അതോടൊപ്പം എല്ലാ ജില്ലകളിലും നന്നായി വണ്ടി ഓടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാരെ ആദരിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിലൂടെ മാതൃകാപരമായി വണ്ടി ഓടിക്കാനുള്ള

പ്രോത്സാഹനം നൽകുന്നതിനും ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, പ്രസ്തുത വിഷയം വസ്തുതാപരമാണ്. മാതൃകാപരമായി വാഹനം ഓടിക്കുന്ന ജീവനക്കാരെയും വാഹന ഉടമകളെയും അഭിനന്ദിക്കുന്നതിലൂടെ ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള പ്രേരണ ഉണ്ടാകും. ഇക്കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കാം. ബസ് ഉടമസ്ഥസംഘത്തിന്റെ ഭാരവാഹികൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ മുൻകയ്യെടുത്തില്ലെങ്കിൽ, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് കർശന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമെന്ന മുന്നറിയിപ്പ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ ശ്രമം ഇനിയും തുടരുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ 80-85 ശതമാനം ആളുകളും സ്വകാര്യ ബസ്സുകളെയാണ് യാത്രയ്ക്കായി ഉപയോഗിക്കുന്നത്. സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾക്ക് കൂടുതൽ പെർമിറ്റുള്ള റൂട്ടുകളിൽ മത്സര ഓട്ടം നടത്തുന്നതിന്റെ ഫലമായി സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് നിർത്താറില്ല. ഇത് പതിവായി കണ്ടുവരുന്ന കാഴ്ചയാണ്. അതുപോലെത്തന്നെ പെർമിറ്റില്ലാത്ത റോഡുകളിലൂടെ റൂട്ട് മാറി ഓടിക്കുന്നുണ്ട്. യാതൊരു മുന്നറിയിപ്പും ഇല്ലാതെ സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ ട്രിപ്പ് കട്ട് ചെയ്യുന്നതിന്റെ ഫലമായി സാധാരണ ജനങ്ങൾ നേരിടുന്ന യാത്രാക്ലേശം വിവരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഇത്

നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും നടപടി അങ്ങ് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, പെർമിറ്റ് ലഭിക്കുമ്പോഴുള്ള നിബന്ധനകൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് വാഹന ഉടമയും ഡ്രൈവറും നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളെക്കുറിച്ചാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഇത് കർശനമായി നിയന്ത്രിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ആയതിനാൽ അതിനുതകുന്ന വിധത്തിൽ എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ശക്തിപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, കേരളത്തിലെ ബസ് ഗ്യാരേജുകൾ വളരെ ശോചനീയാവസ്ഥയിലാണ്. യാതൊരു അടിസ്ഥാന സൗകര്യവും അവിടെയില്ല. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ പൂവാറിൽ ബസ്സുകൾ സ്റ്റാൻഡിൽ പാർക്ക് ചെയ്ത ശേഷം ഡ്രൈവർമാർ ഇറങ്ങി ഓടുകയാണ്. പാമ്പുകടി ഭയന്നാണ് അവർ ഓടുന്നത്. ഇരുട്ടിന്റെ ശക്തി അറിയണമെങ്കിൽ ഈ ഗ്യാരേജുകൾ സന്ദർശിക്കണം. യാതൊരുവിധത്തിലുള്ള ലൈറ്റ് സംവിധാനമോ പ്രാഥമികാവശ്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ വൃത്തിയുള്ള ടോയ്ലറ്റുകളോ അവിടെയില്ല. വിഴിഞ്ഞം ഗ്യാരേജിൽ ജീവനക്കാർ വിശ്രമിക്കുന്ന കെട്ടിടം എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും നിലംപൊത്തുമെന്ന അവസ്ഥയിലാണ്.

ആയതിനാൽ ഈ കെട്ടിടം നവീകരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ? അവിടെ മനുഷ്യാവകാശ കമ്മീഷൻ വരികയാണെങ്കിൽ നമുക്കെതിരെ കേസെടുക്കും. ഈ ഡിപ്പോകളിലെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ അടിയന്തരമായി സ്വീകരിക്കുമോ? അതുപോലെതന്നെ ഈ മണ്ഡലത്തിൽ പുതുതായി ഒരു ബസ്സും ഇറക്കുന്നില്ല. അതെല്ലാം ഭരണകക്ഷി മെമ്പർമാരുടെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലേക്കാണ് പോകുന്നത്. ഇക്കാര്യങ്ങൾകൂടി പരിഹരിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, അദ്ദേഹം തന്റെ മണ്ഡലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ധാരാളം കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഞാൻ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആത്മാർത്ഥതയെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. നമ്മൾ സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ പ്രവർത്തനത്തെക്കുറിച്ചാണ് സംസാരിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഗ്യാരേജുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥയാണ് അദ്ദേഹം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. അക്കാര്യത്തിൽ ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-യുടെ സഹായം ഈ വേദിയിൽവച്ച് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ കൂടി സഹായത്തോടുകൂടി അവിടെ മെച്ചപ്പെട്ട ശൗചാലയങ്ങളും മറ്റ് സൗകര്യങ്ങളും ഏർപ്പെടുത്താം. ഇക്കാര്യത്തിൽ

ഗവൺമെന്റിന് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്ന എല്ലാ സഹായവും ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം: സർ, അങ്ങിവിടെ ഹരിത ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധിയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. പത്ത് വർഷത്തിലധികം പഴക്കമുള്ള, ഒരു നിശ്ചിത സി.സി.-ക്ക് മുകളിലുള്ള വാഹനങ്ങൾക്കാണ് ഈ നിബന്ധന ബാധകമാകുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അതിന് അനുകൂലമാണെന്ന് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പക്ഷേ ലൈഫ് ടൈം ടാക്സ് വാങ്ങുന്നത് പതിനഞ്ച് വർഷത്തേക്കാണ്. ഇപ്രകാരം ടാക്സ് വാങ്ങുന്ന ഒരു വാഹനം പത്ത് വർഷം കൊണ്ട് നിർത്തണമെന്ന അഭിപ്രായത്തെ മന്ത്രി അനുകൂലിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഹരിതാ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധി ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഒരു സ്പിരിറ്റുണ്ട്. ഭൂമിയും ആകാശവും വായുവും മാലിന്യ മുക്തമാകണമെന്ന ഉദാത്തമായ കാഴ്ചപ്പാടാണത്. പ്രകൃതി/പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷിക്കുക എന്നതിനോട് സൗഹൃദപരമായ നിലപാടാണ് ഗവൺമെന്റിനുള്ളത്. അങ്ങ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഈ വിധി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ നേരത്തെ ലൈഫ് ടൈം ടാക്സ് എന്ന നിലയിൽ പതിനഞ്ച് വർഷത്തേക്ക് ടാക്സ് ഈടാക്കിയ വാഹനങ്ങളുടെ പ്രശ്നമുണ്ട്. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയേയും സുപ്രീം കോടതിയേയും

ബോധ്യപ്പെടുത്തിയതുകൊണ്ടാണ് അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള സാവകാശത്തിന് താൽക്കാലിക സ്റ്റേ ലഭിച്ചത്. ഇതെല്ലാം ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലുള്ളതാണ്. ഈ മേഖലയിൽ സൂക്ഷ്മമായ നീക്കമാണ് ഗവൺമെന്റ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം</u>: സർ, സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിൽ സ്ത്രീകൾ, വൃദ്ധജനങ്ങൾ, അംഗപരിമിതർ എന്നിവർക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ അവർക്ക് ലഭ്യമാകുന്നുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് അങ്ങ് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇവർ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടാണ് അനുഭവിക്കുന്നത്. സ്വാകര്യ ബസ്സുകളിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളിലും ഇത്തരം ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് കയറുന്നതിനും ഇറങ്ങുന്നതിനുമുള്ള ആധുനിക സൗകര്യമില്ല. മറ്റ് മെട്രോ നഗരങ്ങളിൽ ഇത്തരം ആധുനിക സംവിധാനമുള്ള ബസ്സുകൾ പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ അത് കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന കാര്യം അടിയന്തിരമായി പരിശോധിക്കണം. അതോടൊപ്പം ഇവിടെയുള്ള ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം, നാൽപ്പത് കിലോമീറ്റർ ദൂരം വരെ മാത്രമേ ഇവർക്ക് യാത്രാ സൗജന്യം

ലഭിക്കുന്നുള്ളൂ. 1986-ലോ മറ്റോ നടപ്പിലാക്കിയ കാര്യമാണിത്. അന്ന് കുറച്ചുദൂരം മാത്രമേ ആളുകൾ സഞ്ചരിച്ചിരുന്നുള്ളൂ. പക്ഷേ ജോലി സംബന്ധമായും മറ്റും കൂടുതൽ ദൂരം ഇപ്പോൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ നാൽപ്പത് കിലോമീറ്റർ എന്ന ദൂരപരിധി മാറ്റുന്നതിനും അത് നൂറ് കിലോമീറ്ററോ അല്ലെങ്കിൽ എൺപത് കിലോമീറ്ററോ ആക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഇത് രണ്ട് മേഖലകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. അംഗപരിമിതർക്ക് നിലവിലുള്ള ബസ്സുകളിൽ കയറുന്നതിനുള്ള പ്രയാസമാണ് അങ്ങ് ആദ്യം ഉന്നയിച്ചത്. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ആ സൗകര്യം ലോഫ്ലോർ ബസ്സുകളിൽ മാത്രമേയുള്ളൂ. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ചെയ്യുന്നതുപോലെ ബസ്സിന്റെ സ്റ്റെപ്പുകൾ തമ്മിൽ വലിയ വ്യത്യാസമുണ്ടെങ്കിൽ അടിയിൽ മറ്റൊരു സ്റ്റെപ്പ് കൂടി സജ്ജീകരിക്കുന്ന സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് പരീക്ഷണം നടത്തിയപ്പോൾ അത് റോഡിൽ ഇടിച്ച് അപകടം ഉണ്ടാകുന്നതിനുള്ള സാധ്യതയുള്ളതിനാൽ ഇത്തരം സംവിധാനം നമ്മുടെ റോഡുകൾക്ക് പ്രായോഗികമല്ല. ബസ്സിൽ കയറിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഡോർ അടയുന്നതോടുകൂടി സ്റ്റെപ്പും ഫ്ലോറിന് ലെവലായി

മുകളിലേക്ക് കൊണ്ടുവരുന്ന ഹൈഡ്രോളിക് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന ബസ്സുകൾ ഇറക്കാൻ സാധിക്കുമോ എന്നതാണ് ഇവിടത്തെ വിഷയം. ക്രമേണ നമുക്ക് ആ ഘട്ടത്തിലേക്ക് മാറിയേപറ്റൂ. അക്കാര്യം ഗൗരവത്തിൽ ആലോചിക്കുന്നതാണ്. രണ്ടാമത്തേത് സൗജന്യ യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. ഇന്നലെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ജനപ്രിയ നടപടികൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ആരോഗ്യവും കൂടി പരിശോധിച്ച് മാത്രമേ പരിഗണിക്കാൻ സാധിക്കൂ.

തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികൾ

(*423) ശ്രീ.എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ
ശ്രീ. ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ
ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള
ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികൾ നിർത്തലാക്കിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ബി) ഉണ്ടെങ്കിൽ ഏതൊക്കെ പദ്ധതികളാണ്

നിർത്തലാക്കിയിട്ടുള്ളതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(സി) ഇതു പരിഹരിക്കാനായി ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ സഹായവിഹിതം വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്നു വ്യക്തമാക്കാമോ; എങ്കിൽ അതിനുള്ള പണം വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ?

തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ): സർ,

(എ&ബി) പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ 2015-16-ലെ കേന്ദ്ര ബഡ്ജറ്റിൽ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികളുടെ ഫണ്ടിംഗ് പാറ്റേണിൽ മാറ്റം വരുത്തുകയും ചില കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികൾ നിർത്തലാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികളായ ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ദേശീയ നഗര പുനരുദ്ധാരണ മിഷൻ (ജെ.എൻ.എൻ.യു.ആർ.എം.), ചെറുതും ഇടത്തരവുമായ നഗരങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന പദ്ധതി (യു.ഐ.ഡി.എസ്.എസ്.എം.റ്റി), എന്നിവയുടെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ കാലാവധി 30-03-2014-ന് അവസാനിച്ചു. ഈ പദ്ധതികളുടെ ട്രാൻസിഷൻ ഫെയ്സിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുള്ള പദ്ധതികളുടെ കാലാവധി 31-03-2017-ന് അവസാനിക്കുന്നതാണ്.

ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ദേശീയ നഗര പുനരുദ്ധാരണ മിഷന്റെ കീഴിലുള്ള ഐ.എച്ച്.എസ്.ഡി (Integrated Housing and Slum Development)പദ്ധതി, രാജീവ് ആവാസ് യോജന (ആർ.എ.വൈ), എസ്.എം.ബി.എസ്.യു.പി (Sub Mission on Basic Services to Urban Poor) എന്നീ പദ്ധതികൾ നിർത്തലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പാലക്കാട്, വയനാട് ജില്ലകളിൽ നടപ്പിലാക്കിയിരുന്ന പിന്നോക്കമേഖല വികസന നിധി (ബി.ആർ.ജി.എഫ്) പദ്ധതി 2015-16 വർഷം മുതൽ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതിയിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. 1997-98 മുതൽ നടപ്പിലാക്കി വന്ന നഗര ദാരിദ്ര്യ ലഘൂകരണ പദ്ധതിയായ സ്വർണ്ണ ജയന്തി ഷഹരി റോസ്ഗാർ യോജന (എസ്.ജെ.എസ്.ആർ.വൈ) 31-03-2013-ൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർത്തലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആയതിനുപകരം National Urban Livelihood Mission (NULM) എന്ന പദ്ധതി നിലവിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്.

രാജീവ്ഗാന്ധി പഞ്ചായത്ത് ശാക്തീകരൺ അഭിയാൻ (ആർ.ജി.പി.എസ്.എ) പദ്ധതിയിൽ നിന്നും 2015-16-ൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പിൻവാങ്ങുന്നതായി (ഡി-ലിങ്ക്) ചെയ്യുന്നതായി അറിയിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ 2016-17-ൽ പ്രസ്തുത പദ്ധതി രാഷ്ട്രീയ ഗ്രാമ സ്വരാജ് അഭിയാൻ

(ആർ.ജി.എസ്.എ) എന്ന പേരിൽ പുനരാവിഷ്കരിക്കുന്നതായി അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. പുതിയ പദ്ധതിയുടെ മാർഗ്ഗരേഖ ഇതുവരെയും പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടില്ല. എന്നാൽ 2016-17-ൽ 2352.47 ലക്ഷം രൂപയുടെ വാർഷിക പദ്ധതി കേരളത്തിനായി അംഗീകരിക്കുകയും അത് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കി കൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. National Urban Information System (NUIS) പദ്ധതിയുടെ ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തിയായി. രണ്ടാം ഘട്ടം തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള പ്രാരംഭ നടപടികൾ കേന്ദ്ര സർക്കാർ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. Providing Urban Amenities in Rural Areas (PURA) പദ്ധതി പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. 2005-06-ൽ യു.ഐ.ഡി.എസ്.എസ്.എം.ടി എന്ന കേന്ദ്ര പദ്ധതി നിലവിൽ വന്നപ്പോൾ ഈ പദ്ധതി നിർത്തലായി.

(സി) പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർത്തലാക്കിയ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികൾ സംസ്ഥാനത്തിന് ആവശ്യമുള്ള പക്ഷം 50:50 കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന വിഹിതാനുപാതത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ ഇതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള ഫണ്ട് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവച്ചിട്ടില്ല.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, കേന്ദ്ര സർക്കാർ ക്ഷേമവികസന പദ്ധതികളിൽ നിന്ന് വളരെ പുറകോട്ട് പോകുകയും വർഗ്ഗീയ അജണ്ടകൾ കൂടുതൽ തേച്ചുമിനുക്കിയെടുക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരുപാട് പദ്ധതികൾ നിർത്തലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർത്തലാക്കിയ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികൾ സംസ്ഥാനത്തിന് ആവശ്യമുള്ളപക്ഷം 50:50 കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന വിഹിതാനുപാതത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണെന്ന് അങ്ങിവിടെ മറുപടി പറഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ ജനങ്ങൾ അനുഭവിച്ചുവന്ന ഉപകാരപ്രദമായ ഒട്ടനവധി കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികളാണ് ഇവ. 50 ശതമാനം കേന്ദ്ര വിഹിതം എന്ന പ്രൊപ്പോസൽ വച്ച സാഹചര്യത്തിൽ 50 ശതമാനം സംസ്ഥാനം നൽകിയാൽ മതിയാകും. അതിനാൽ നിർത്തലാക്കിയ പദ്ധതികൾ വീണ്ടും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാനം മുൻകൈ എടുക്കുമോ; അതിനുള്ള എന്തെങ്കിലും ആലോചന നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, പല കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികളും നിർത്തലാക്കിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതിന് ബദലായി മറ്റു ചില കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത

പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഉദാഹരണത്തിന് ജെ.എൻ.എൻ.യു.ആർ.എം.-ന് പകരമാണ് സ്മാർട്ട്സിറ്റി മിഷനും അമൃതാ പദ്ധതിയും നടപ്പിലാക്കിയത്. അതുപോലെ തന്നെ എസ്.ജെ.എസ്.ആർ.വൈ.-ക്ക് പകരമാണ് National Urban Livelihood Mission (എൻ.യു.എൽ.എം.) ആരംഭിച്ചത്. ആർ.ജി.പി.എസ്.എ.-യ്ക്ക് പകരം ആർ.ജി.എസ്.എ. (രാഷ്ട്രീയ ഗ്രാമസ്വരാജ് അഭിയാൻ) ആരംഭിച്ചു. പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ ശിപാർശയനുസരിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പറഞ്ഞത് ഏതെങ്കിലും സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഈ പദ്ധതികൾ തുടരാമെങ്കിൽ 50:50 അനുപാതത്തിൽ അത് അനുവദിക്കാമെന്നാണ്. പക്ഷെ ഇതിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള പണം കേന്ദ്ര സർക്കാർ ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവച്ചിട്ടില്ല. നീക്കിവയ്ക്കാത്തതെന്താണ് എന്ന് അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ ബദലായി പല പദ്ധതികളും ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ളതിനാലാണ് എന്ന മറുപടിയാണ് ലഭിച്ചത്. പഴയ പദ്ധതിയിലല്ല, പകരം പുതിയ പദ്ധതിയിലാണ് പ്രൊപ്പോസൽ നൽകേണ്ടത് എന്നാണ് പറഞ്ഞത്.

<u>ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ</u>: സർ, ഇന്ദിരാ ആവാസ് യോജന എന്ന പദ്ധതി പ്രധാനമന്ത്രി ആവാസ് യോജന എന്നായി മാറി. പഞ്ചായത്തുകളുണ്ടാക്കുന്ന ലിസ്റ്റിൽ നിന്നാണ് ഐ.എ.വൈ. പ്രകാരമുള്ള ഗുണഭോക്താക്കളെ

തെരഞ്ഞെടുത്തിരുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾ പറയുന്നത് 2011-ലെ സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക ജാതി സർവ്വേ (SECC) ലിസ്റ്റിൽ നിന്ന് ഗുണഭോക്താക്കളെ തെരഞ്ഞെടുക്കണമെന്നാണ്. എങ്ങനെയായാലും പാവപ്പെട്ട ഗുണഭോക്താക്കളെയാണ് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ജാതി ലിസ്റ്റിൽ നിന്ന് എടുക്കുന്നതിൽ എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടോ; എന്താണ് അതുകൊണ്ടുള്ള പ്രയാസങ്ങൾ?

<u>ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ</u>: ഓരോ സംസ്ഥാനങ്ങളും രാജ്യത്തെ മൊത്തത്തിൽ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് രൂപീകരിക്കുന്ന നിയമങ്ങൾക്കനുസൃതമായിട്ട് മാത്രമേ കേന്ദ്ര പദ്ധതികളെല്ലാം നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. SECC ലിസ്റ്റിൽ നിന്ന് ഗുണഭോക്താക്കളെ തെരഞ്ഞെടുക്കണമെന്നുള്ളത് രാജ്യവ്യാപകമായിട്ട് നിർണ്ണയിച്ച മാനദണ്ഡമാണ്. ഈ മാനദണ്ഡം കേരളത്തിൽ അനുവർത്തിക്കുന്നതിന് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടെന്ന് സംസ്ഥാനം പലതവണ കേന്ദ്രത്തെ അറിയിച്ചിരുന്നു. ഓരോ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും അവരവരുടെ താല്പര്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് നിയമത്തിൽ ഭേദഗതി വരുത്താൻ കഴിയില്ലായെന്നാണ് കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്ന് എപ്പോഴും ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന മറുപടി.

<u>ശ്രീ. ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീറിനുവേണ്ടി ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്</u>: സർ, നിർത്തലാക്കിയ കേന്ദ്ര പദ്ധതികളെപ്പറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ പ്രധാനമായിട്ടുള്ളത് ഐ.എ.വൈ, ഐ.ഡബ്ല്യു.എം.പി., പി.എം.ജി.എസ്.വൈ., എ.ആർ.ഡബ്ല്യു.എസ്.എസ്., എം.ജി.എൻ.ആർ.ഇ.ജി.എ. എന്നിവയാണ്. പക്ഷെ ഒന്നര വർഷം മുൻപ് യുവാക്കളെ ഉദ്ദേശിച്ച് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന സ്കിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് പദ്ധതിയാണ് പി.എം.കെ.വി.വൈ. ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്ത് അതേക്കുറിച്ച് കേൾക്കാനില്ല. സംസ്ഥാനത്ത് എന്തുകൊണ്ടാണ് ആ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാത്തത് എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതുപോലെ എം.ജി.എൻ.ആർ.ഇ.എ.......

<u>മി. സ്പീക്കർ</u>: ഒരു ചോദ്യം മതി. സമയം കഴിയാറായി. പ്ലീസ്.... ബാക്കി രണ്ടുപേരുംകൂടി ചോദിച്ചോട്ടേ.......

<u>ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്</u>: ഒരു വർഷം ഒരു കുടുംബത്തിന് നൂറ് തൊഴിൽ ദിനങ്ങളാണ് ഈ പദ്ധതികൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അവിദഗ്ദ്ധ തൊഴിലാളികളാണ് ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്നത്. പക്ഷെ ഇതിന്റെ ഫോക്കസ് ഇപ്പോൾ കുറച്ചിരിക്കുകയാണ്. സ്കിൽഡ് വർക്കേഴ്സിനാണ് ഇപ്പോൾ

പ്രാമുഖ്യം നൽകുന്നത്. ഇക്കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വിശദീകരിക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, യുവാക്കളുടെ സ്കിൽ ഡെവലപ്മെന്റിന് വേണ്ടി ആവിഷ്കരിച്ച പദ്ധതിക്ക് സംസ്ഥാനം പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ട് പോകുകയാണ്. രണ്ടാമതായി പറഞ്ഞ ദേശീയ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയനുസരിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് 10500 കോടി രൂപ ഇതിനകം ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഈ വർഷം 2661 കോടി രൂപ ലഭിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഒരു പരിതാപകരമായിട്ടുള്ള അവസ്ഥയെന്തെന്നാൽ, 10500 കോടി രൂപ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ചെലവഴിച്ച് ലക്ഷക്കണക്കിന് പാവപ്പെട്ടവരുടെ വീടുകളുടെ അടുപ്പുകളിൽ പുകയുയർന്നു എന്നുള്ളത് ഒരു വലിയ കാര്യമാണ്, പക്ഷെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് 20 ശതമാനം പോലും അസറ്റ് ക്രിയേഷൻ നടന്നിട്ടില്ല എന്നുള്ളതാണ്. 10500 കോടി രൂപ കഴിഞ്ഞ അഞ്ചെട്ട് വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ചെലവഴിച്ചിട്ട് എന്താണ് ഇവിടെ നടന്നത് എന്ന് ചോദിച്ചാൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊടുക്കാൻ നമുക്ക് ഒരു പദ്ധതിയുമില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ദേശീയ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുടെ പ്രവൃത്തികളെ പൂർണ്ണമായും റീസ്ട്രക്ച്ചർ ചെയ്യണമെന്ന് തീരുമാനിക്കുകയും പൈലറ്റ് പ്രോജക്ടിനായി 27 ബ്ലോക്കുകൾ

തെരഞ്ഞെടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഇനിമുതൽ അസറ്റ് ക്രിയേഷൻ മാത്രമായിരിക്കും ഈ പദ്ധതിയനുസരിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടത്താൻ പോകുന്നത്.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, നമ്മുടെ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികൾ പലതും സമയബന്ധിതമായി നടപ്പിലാക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പോലെയുള്ള പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ വർക്കുകളുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി, എ.എസ്.-ഉം ടി.എസ്.-ഉം ലഭിച്ച് ടെണ്ടർ സ്റ്റേജിൽ എത്തുമ്പോൾ വളരെയധികം സമയമെടുക്കുന്നതിനാൽ ടെണ്ടറെടുക്കാൻ ആളെ കിട്ടാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. വീണ്ടും റിവൈസ്ഡ് എസ്റ്റിമേറ്റും മറ്റും തയ്യാറാക്കേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ നാലഞ്ച് വർഷം കഴിയുമ്പോഴാണ് പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പോലെയുള്ള പദ്ധതിയിൽ വരുന്ന വർക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത്. 1995-ൽ പഞ്ചായത്തീരാജ് നിലവിൽ വന്നു. അതിനുശേഷം പത്തിരുപത് വർഷമായി പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് ലഭിക്കുന്ന പദ്ധതിവിഹിതം മൂന്ന് മേഖലകളിലായി, അതായത്, ഉല്പാദനമേഖലയ്ക്ക് 40 ശതമാനം, പശ്ചാത്തല മേഖലയ്ക്ക് 30 ശതമാനം, സേവന മേഖലയ്ക്ക് 30 ശതമാനം എന്ന രീതിയിലാണ്

വിനിയോഗിച്ചുവരുന്നത്. എന്നാൽ ഉല്പാദനമേഖലയ്ക്ക് 40 ശതമാനം ഫണ്ട് വിനിയോഗിച്ചിട്ട് കാര്യമായ മാറ്റമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയാത്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് കഴിഞ്ഞ തവണ അത് 20 ശതമാനമാക്കി കുറച്ചതെന്നാണ് അനുഭവത്തിൽ നിന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കാര്യമായ പുരോഗതി ഉല്പാദനമേഖലയിലുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അതിനാൽ ഈ വർഷം ഗവൺമെന്റ് ഓരോ മേഖലയ്ക്കും എത്ര ശതമാനമാണ് വകയിരുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: 40 ശതമാനമാണ് മുൻപ് ഉല്പാദനമേഖലയ്ക്ക് വേണ്ടി നീക്കിവച്ചിരുന്നത്. ഇത്ര ശതമാനം ചെലവഴിക്കണമെന്ന് വ്യക്തമായി ഒരു നിഷ്കർഷതയുമുണ്ടായില്ല. അതിന്റെ ഫലമായി കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷം 10 ശതമാനം പോലും തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പദ്ധതി വിഹിതം ഉല്പാദനമേഖലയ്ക്ക് വേണ്ടി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയില്ല. ഇത് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ കാർഷിക രംഗത്തുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ള പരാതികളേയും ആക്ഷേപങ്ങളേയും തുടർന്നാണ് ഇപ്രാവശ്യം 30 ശതമാനം നിർബന്ധമായും ഉല്പാദനമേഖലയ്ക്ക് നീക്കിവയ്ക്കണമെന്നും അതിൽ 20 ശതമാനം ഉല്പാദനമേഖലയെന്ന് പറഞ്ഞാൽ കാർഷിക മേഖലയ്ക്ക് വേണ്ടി മാത്രവും 10 ശതമാനം വേസ്റ്റ് മാനേജ്മെന്റ്

പ്രോഗ്രാമുകൾക്കും വേണ്ടി നീക്കി വയ്ക്കണമെന്നുമാണ് പറയുന്നത്. ഉല്പാദനമേഖലയെ പൂർണ്ണമായും അവഗണിച്ചാൽ സംസ്ഥാനത്തിനെ അത് വളരെ പ്രതികൂലമായി ഭാവിയിൽ ബാധിക്കും എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു തീരുമാനം ഗവൺമെന്റ് എടുത്തത്.

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, സർക്കാർ 50 ശതമാനം വിഹിതം വയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ മാത്രമാണ് കേന്ദ്രം ബാക്കിയുള്ള 50 ശതമാനം തരാമെന്ന് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെ, വരുന്ന ഓരോ പദ്ധതികൾക്കും പ്രത്യേകം വിഹിതമെടുക്കണമെന്ന് പറയുമ്പോൾ തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് അത് താങ്ങാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിലാണ്. ഇതിനുള്ള ഒരു മാർഗ്ഗമായി സ്റ്റേറ്റ് പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷൻ റെക്കമെന്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്, സംസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റിന്റെ ആകെ അടങ്കലിന്റെ 30 ശതമാനമെങ്കിലും തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാന വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാണ്. ഈ കാര്യം ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഒരു ലേഖനത്തിൽ എഴുതിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ മാത്രമേ ഇത് കോമ്പൻസേറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് നൽകാൻ സാധിക്കു. അതിനാൽ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി മുൻപ് പറഞ്ഞതിൽ ഉറച്ച് നിൽക്കുന്നുണ്ടോ; അതിലൂടെ തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി 30 ശതമാനം വിഹിതം ബഡ്ജറ്റിൽ നിന്ന്

ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടിയെടുക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: എല്ലാ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികൾക്കും 60:40 എന്നുള്ളതാണ് അനുപാതം. 40 ശതമാനം സംസ്ഥാന വിഹിതം സംസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റിൽ നിന്ന് തന്നെയാണ് നീക്കി വച്ച് നൽകുന്നത്. 20 ശതമാനമാണ് പദ്ധതി വിഹിതത്തിന്റെ മൊത്തമായി തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കുന്നത്. മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച ശേഷം പറയുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ : ഓർഡർ, ഓർഡർ, ചോദ്യോത്തരവേള അവസാനിച്ചു.