

എന്നാൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് പരിശോധിച്ചാൽ ഇതിന്റെ പ്രധാനമായിട്ടുള്ള പോയിന്ത്യൻ ഇതുവരെ ഒരു പത്രത്തിനും കിട്ടിയിട്ടില്ല എന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത എന്ന കാര്യം കൂടി വ്യക്തമാക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ.എം. മാണി: ഈ വിശദമായ രീതിയിൽ പത്രങ്ങളിൽ വരണ്ണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അത് ആരോഗ്യിലും കൊടുത്തെങ്കിലേ വർക്കയുള്ളൂ.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: ആരോഗ്യിലും കൊടുക്കുന്നതാണ് സ്ഥിതി എങ്കിൽ ആറു മാസത്തിനുമുമ്പേ ശ്രീ. മാണിയും ഈ റിപ്പോർട്ട് കണ്ടിട്ടുണ്ട്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. ഉമഖലുംഗാർ): ആർ മാസം മുമ്പ് റിപ്പോർട്ട് കണ്ടവരും റിപ്പോർട്ട് വാങ്ങിയവരും പുറത്തു കൊടുത്തിരുന്നു എങ്കിൽ ആർ മാസം മുമ്പേ റിപ്പോർട്ട് വരുമായിരുന്നു വന്നത് ഇന്നലെയാണ്.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: അങ്ങനെ കൊടുത്താൽ അങ്ങേയ്ക്ക് ദോഷം ഉണ്ടാക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് കൊടുക്കാതിരുന്നത്.

VI ധനകാര്യം

2006-2007 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെയ്ക്കുള്ള ബഡ്ജറ്റിലെ
ധനാദ്യർത്ഥനകളിനേലുള്ള പരിചയും വോട്ടെടുപ്പും

ശതാഗതവും പ്രീസ്റ്റിംഗും റൈഷൻറിയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ്): സർ, വാഹന നികുതികൾ എന IX-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെയും റൈഷനറിയും അച്ചടിയും മറ്റ് രേഖപരമായ സർവീസുകളും എന XIV-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെയും ശതാഗതം എന XLI-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെയും പേരിൽ കാര്യവിവര പട്ടികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാദ്യർത്ഥനകൾക്കുന്നേരെ 9-ാം കോളത്തിൽ, യഥാക്രമം കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2006-07 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. റി. യു. കുരുവിൽ): സർ, പ്രമേയത്തെ പിന്താണ്ണുന്നു.

ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. തോമസ് എസ്.കെ): സർ, വാഹനനികുതികൾ എന IX-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയും റൈഷൻറിയും അച്ചടിയും മറ്റ് രേഖപരമായ സർവീസുകളും എന XIV-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയും ശതാഗതം എന XLI-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയും സംബന്ധിക്കുന്ന ചട്ടം 236(3) അനുസരിച്ചുള്ള പ്രസ്താവന ഞാൻ മേശപ്പെടുത്ത് വയ്ക്കുന്നു.

സഭയുടെ വോട്ടിനുവേണ്ടി സമർപ്പിക്കുന്ന ധനാദ്ധർത്ഥമനയുടെ ലിസ്റ്റ്
 2006 സെപ്റ്റംബർ 27-ാം തീയതിയിലെ കാര്യവിവരപ്പട്ടിക കാണുക)

സഭയ്ക്ക് ഏറ്റുമുള്ള 2006-07								
	21-2-2006-ൽ	30-6-2006-ൽ	സഭയുടെ വോട്ടിന്					
	സഭ പാസ്സാക്കിയ വോട്ട് രണ്ട് അക്കൗണ്ട് തുക	സഭ പാസ്സാക്കിയ വോട്ട് രണ്ട് അക്കൗണ്ട് തുക	സഭ പാസ്സാക്കിയ വോട്ട് രണ്ട് അക്കൗണ്ട് തുക	സഭ പാസ്സാക്കിയ വോട്ട് രണ്ട് അക്കൗണ്ട് തുക	സഭ പാസ്സാക്കിയ വോട്ട് രണ്ട് അക്കൗണ്ട് തുക	സഭ പാസ്സാക്കിയ വോട്ട് രണ്ട് അക്കൗണ്ട് തുക	സഭ പാസ്സാക്കിയ വോട്ട് രണ്ട് അക്കൗണ്ട് തുക	ആകെ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
IX	വാഹനനികൃതികൾ	7,62,87,000		6,39,26,000		11,54,91,000		11,54,91,000
XIV	അപ്പാർട്ടമെന്റ് മറ്റ് അപ്പാർട്ടമെന്റ് ഒരാൾപ്പരമായ സർവീസുകളും	42,54,12,000	30,00,000	34,86,79,000	22,50,000 62,06,24,000	37,50,000	62,43,74,000	
XLI	ഗതാഗതം	10,59,76,000	34,65,34,000	6,12,32,000	30,07,75,000	7,77,18,000 55,57,92,000	63,35,10,000	

സംഖ്യ

229

നയനിരാകരണത്തിനുള്ള വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 11,54,91,000 ക. രൂ ഉറുപ്പിക്കായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ : Sir, I move the following cut motion

1. (To advocate for a alternate policy of putting an end to the alleged corruptions being perpetuated in the Department.)

സുചക വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 11,54,91,000 ക. റിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന വണ്ണ്യനോപക്ഷപം താഴെ പറയുന്ന അംഗങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ചു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

2. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീഷൻ
3. ശ്രീ. എം. മുരളി
4. ശ്രീ. കെ. ബാബു
5. ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്
6. ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്
7. ശ്രീ. ആരൂടൻ മുഹമ്മദ്
8. ശ്രീ. തേരുവിൽ രാമകൃഷ്ണൻ
9. ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ
10. ശ്രീ. അട്ടർ പ്രകാശ്
11. ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ
12. ശ്രീ. ജോസഫ് എം. പുതുമേരൻ
13. ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി
14. ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു
15. ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ
16. ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി
17. ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുർത്ത്
18. ശ്രീ. എം. ഇമൻ

നയനിരാകരണത്തിനുള്ള വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

സ്കൂൾനിയും അച്ചടിയും മറ്റ് ഭരണപരമായ സർവീസുകളും എന്ന XIV-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 62,43,74,000 രൂപ ഒരു ഉറുപ്പിക്കായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ : Sir, I move the following cut motion.

1. (To criticise the alleged policy of delaying appointment of the commission for enquiry into the deaths in police custody and finalising the terms of reference in consultation with the parties in the opposition)

ശ്രീ. തേരോത്ത് രാമകൃഷ്ണൻ : Sir, I move the following cut motion.

2. (To criticise the alleged policy of not allotting the required number of fire fighting equipments, machinery etc. to the fire stations in the State).

സൂചക വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

സ്ലൈഷനറിയും അച്ചടിയും മറ്റു രണ്ടുപരമായ സർവ്വീസുകളും എന XIV നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകുക്കാളിച്ചിട്ടുള്ള 62,43,74,000 ക. തിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഒരുപ്പിക്ക കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന വണ്ണം വന്നുപോക്കേണ്ട താഴെ പറയുന്ന അംഗങ്ങൾ അവതിരിപ്പിച്ചു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

3. ശ്രീ. എം. എ. വാഹീൻ
4. ശ്രീ. കെ. ബാബു
5. ശ്രീ. എം. മുരളി
6. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീഷൻ
7. ശ്രീ. അരുജാകൻ മുഹമ്മദ്
8. ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ
9. ശ്രീ. അടുർ പ്രകാശ്
10. ശ്രീ. കെ. സി. ജ്യോതിഷ്
11. ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്
12. ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ
13. ശ്രീ. ജ്യോതിഷ് എം. പുതുമേരി
14. ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി
15. ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു
16. ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ
17. ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി
18. ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹീം കുഞ്ഞൻ
19. ശ്രീ. എം. ഉമർ

നയനിരാകരണത്തിനുള്ള വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാല്യർത്ഥമനയുടെ പേരിൽ വകക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 63,35,10,000 ക. രൂ. ഉറുപ്പികയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ : Sir, I move the following cut motion

1. (To criticise the alleged policy of the Government in drastically reducing the services of KSRTC buses paving the way for parallel service to flourish in such areas)

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ് : Sir, I move the following cut motion:

2. To criticise the alleged policy of reducing the original amount of ten crores allocated for the development of Infrastructure facilities to Kannur Air Port to Rs. One crore.)

ശ്രീ. അരുട്ടൻ മുഹമ്മദ് : Sir, I move the following cut motion.

3. (To criticise the alleged policy of not providing sufficient KSRTC services to the hilly tracts of the State.)

സ്വന്ത വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാല്യർത്ഥമനയുടെ പേരിൽ വകക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 63,35,10,000 ക. റിൽ നിന്ന് രൂപുന്നിരു ഉറുപ്പിക കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ്. എന്ന വണ്ണധനാപക്ഷപാർ താഴെ പറയുന്ന അംഗങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ചു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

4. ശ്രീ. എം. ഉമർ
5. ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്
6. ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ
7. ശ്രീ. അടുർ പ്രകാശ്
8. ശ്രീ. തേരുവിൽ രാമകൃഷ്ണൻ
9. ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്
10. ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുണ്ട്
11. ശ്രീ. എം. മുരളി
12. ശ്രീ. കെ. ബാബു
13. ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി
14. ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ
15. ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു
16. ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി
17. ശ്രീ. ജോസഫ് എം. പുതുമേരു
18. ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റീൻ

ശ്രീ. എം.എ. വാഹീദ്: സർ, താൻ മുന്നു ധനാദ്യർത്ഥനകളേയും എതിർക്കുകയാണ്, എതിർക്കാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. എല്ലാ കാലത്തും 11A.M.] കടക്കേണിയിലായ ഒരു വകുപ്പാണ് [ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ്. വാഹന നികുതിയിന്ത്യിൽ പണമുണ്ടാക്കുന്നതും, ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പാണ്. പക്ഷെ വജനാവിലെ പണം ദ്വാർബിനിയോഗം ചെയ്യുന്നതും ഗതാഗത വകുപ്പിലെ ഏകാന്തം. ആർ.ടി.സി.യാണ്. ജനങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗപ്പെടേണ്ടെന്ന്, പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസ് ആയിട്ടാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ നമ്മൾ കാണുന്നത്. തുടക്കം ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റാണ്. പിന്നീട് സാമ്പത്തിക സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യാകി മാറ്റിയതാണ്. അന്നുമുതൽ ഈതിന്റെ കഷ്ടകാലം ആരംഭിച്ചതാണ്. സർ, സി.പി. രാമസ്വാമിയുടെ കർലതയെ നന്നായിട്ട് നടന്നതായിട്ടാണ് ചരിത്രം പറയുന്നത്. നമ്മുടെ ജനാധിപത്യം ഇങ്ങോട്ടു വന്നതോടുകൂടി ഇത് അപകടത്തിൽപ്പെട്ട കിടക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു വർഷം ഒരു ബന്ധ ഇരക്കുന്നോൾ പിറ്റേവർഷം ഒരു ബന്ധുകൾ കൂടി കൂട്ടുറത്ത് കയറും. സകാരു ബന്ധ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾ ഒരു വർഷം ഒരു ബന്ധ ഇരക്കുന്നോൾ പിറ്റേവർഷം അതേപോലെ ഒരു പുതിയ ബന്ധുകൂടിയിരിക്കുന്നു. അതിന്റെ സാമ്പത്തിക ശാസ്ത്രം കന്നിക്കാരനായ മന്ത്രിയോന്ന് പറിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അദ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഒരു ഡിപ്പോയിൽ 50 ബന്ധുകളുണ്ടെങ്കിൽ 20 ബന്ധ കൂട്ടുറത്ത് കയറുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ഇതെന്നുകൊണ്ടാണ് സംഭവിക്കുന്നത്? സ്വകാര്യ ബന്ധ സർവ്വീസ് നടത്തുവൻവർ നടത്തുന്നതുപോലെയാണല്ലോ നമ്മൾ നടത്തുന്നത്. കൂറച്ചുകൂടി തൊഴിലാളികൾക്ക് ആനുകൂല്യങ്ങളും സൗകര്യങ്ങളും കൊഞ്ചത്തിട്ടുള്ളതൊഴിച്ചാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് കിട്ടുന്നതുപോലുള്ള പണം തന്നെയാണ് ധ്യാർത്ഥനയിൽ സ്വകാര്യ ബന്ധുകാർക്കും കിട്ടുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക് വര്യന്തിനേന്കാൾ നഷ്ടം പലപ്പോഴായി സ്വകാര്യബന്ധിന് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ബാസിൽ ഓസിന് ഓട്ടുനവരുണ്ട്, പാസിന് ഓട്ടുനവരുണ്ട്, പിന്നെ ഫൈസിന് ഓട്ടുനവരുണ്ട്. പോലീസുകാർ, ആർ.ടി.ഒ.കാർ, നമ്മൾപ്പോലെ രാഷ്ട്രീയക്കാർ ഒക്കെത്തന്നെ.....കാരണം നമുക്ക് അതിനുകൂലം സൗജന്യമുണ്ട്. ഓസിനാണ് നമ്മൾ സമ്പരിക്കുന്നത്. പ്രൈവറ്റ് ബന്ധിൽ പാസ് കൊടുത്ത് സമ്പരിക്കുന്നു. ലോകത്ത് എവിടെയെങ്കിലും 10 പെപസയ്‌ക്ക് യാത്രാക്കുലി കൊടുക്കുന്ന സംവിധാനമുണ്ടാ? ഇപ്പോഴും 10 പെപസയ്‌ക്കും ഇരുപത്തിയഞ്ചു പെപസയ്‌ക്കും 50 പെപസയ്‌ക്കും നമ്മുടെ വിദ്യാർത്ഥികൾ പാസിന് പോകാറുണ്ട്. അത് നിരുത്തണമെന്നല്ല താൻ പറയുന്നത്. പക്ഷെ അത് സാമ്പത്തികമായി പ്രൈവറ്റ് ബന്ധുകാരും അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. പ്രൈവറ്റ് ബന്ധിനുവേണ്ടി ഒരു വകൊലത്ത് പിടിക്കുന്നതല്ല. പിന്നെ ഫൈസിനു യാത്രചെയ്യുന്ന തെരുവ് ഗുണങ്കൾ, ഉച്ചാളിമാർ ഇവർ ബന്ധിൽ കയറിയാൽ ടിക്കറ്റ് എടുക്കാറില്ല. അതു പ്രൈവറ്റ് ബന്ധിന് വരുന്ന നഷ്ടമാണ്. ഇതൊന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക് വരുന്നില്ല. ഇതൊന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക് വരാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക് നഷ്ടം വരുന്നു. ഓസ്, പാസ്, ഫൈസ്..... താൻ പറയുവരുന്നത് സ്വകാര്യ ബന്ധിൽ സാമ്പത്തിക വശവും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സാമ്പത്തിക

വശവുമാണ്. ഇതെല്ലാം സഹിച്ച് സ്വകാര്യ ബന്ധ് ഒരു വർഷം ഓടുമ്പോൾ പിറ്റേവർഷം കൗൺസിൽ പിറ്റേവർഷം കൗൺസിൽ ഇങ്ങനെ ബന്ധുക്കളുടെ എല്ലം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നന്മയുടെ ഒരു ബന്ധ് ഇറക്കുമ്പോൾ, രണ്ട് ബന്ധ് കൂട്ടപ്പുറത്ത് ആകുകയാണ്. തൊൻ പല ഡിപ്പോകളും പരിശോധിച്ചു നോക്കി. തൊൻ കൂട്ടപ്പുറത്തെ പറിഞ്ഞതുപോലെ 50 ബന്ധുകൾ ഓടുന്ന ഒരു ഡിപ്പോയിൽ മിക്കവാറും 20 ബന്ധുകൾ കൂട്ടപ്പുറത്താണ്. എന്തുകൊണ്ട് ഈ സംഭവിക്കുന്നു? 20 ബന്ധുകൾ കൂട്ടപ്പുറത്ത് കിടക്കുമ്പോൾ പാരലൽ സർവ്വീസ് ഓടുകയാണ്. എന്തുകൊണ്ടാണ് കൂട്ടപ്പുറത്ത് കയറുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പരിശോധിക്കണം. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് 1400 ടയറുകൾ ഒരു വർഷം വേണമെന്നാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ വാങ്ങുന്നത് 300-നും 400-ത്തിനും ഇടയ്ക്കാണ്. ബാക്കി ടയർ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് കുറെ വണ്ടികൾ വർക്കിംഗ്സിൽ ആകുകയാണ്. സ്ലൈഡീംഗ് പാർട്ട് സമയത്തിന് വാങ്ങാത്തതുകൊണ്ട് പല ബന്ധുകളും കൂട്ടപ്പുറത്ത് കയറുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. ഇതുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ദേശനാട്ടിനും നഷ്ടം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് നഷ്ടം നികത്തുന്നതിന് ഡിപ്പോകളിലെ ഡിപ്പോ എൻജിനീയറിംഗ് വിഭാഗം ശക്തിപ്പെടുത്തണം. പല ഡിപ്പോകളിലും ഏഞ്ചിനീയർമാരുടെങ്കിലും മെകാനിക്കുകളുടെ കുറവുണ്ട്. മെകാനിക്കുകൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് സമയത്ത് ഡോക്ടറിനിന്നും വണ്ടികൾ പോകാറില്ല. ഇതൊക്കെ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ എം.ഡി.-യോ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടറോ നേരുമ്പു; അവിടെയുള്ള യൂണിയനുകളാണ്. പല സ്ഥലത്തും യൂണിയനുകളുടെ മേഖാവിത്രംകൊണ്ട് വണ്ടികൾ പുറത്തെയ്ക്കു പോകാത്ത സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് മാത്രമാണ് പഴക്കം ചെന്ന വണ്ടികളുള്ളത്. ഒരുപാട് മുതൽപ്പി വണ്ടികളുണ്ട്. കണ്ണിയാപുരം ഡിപ്പോയിലെ വണ്ടികളിൽ കുടുതലും മുതൽപ്പി വണ്ടികളാണ്. ഒരു ട്രിപ്പ് പെരുമാതൃര പോയി തിരിച്ചു വരുമ്പോൾ ചാന്നാക്കര കീടക്കും. നെയ്യാറ്റിൻകര റയിൽ പോയാൽ ബാലരാമപുരത്ത് കീടക്കും. നേര ദിവസം അവിടെ കീടക്കും. കെ. എസ്. ആർ. ടി.സി.-ക്ക് ഒരുപാട് സമയം, നഷ്ടമാക്കുന്നു, സാമ്പത്തിക നഷ്ടം ഉണ്ടായിക്കാണിക്കുന്നു. ഇത് പരിഹരിക്കാൻ ഒരുപാട് അനേകണം കമ്മീഷനുകളെ വച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓരോ എം.ഡി. വരുമ്പോഴും ഇത് സംബന്ധിച്ച് അനേകണം കമ്മീഷനെ ഏർപ്പെടുത്തും. ഓരോ കമ്മീഷനുവേണ്ടി പത്തുനാൽപത് ലക്ഷം രൂപ ചെലവാകുന്നതു ടൂറ്റെ ഇതിനൊരു പരിഹാരവും ഉണ്ടാക്കുത്തെ സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ട്. സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ ഒരുപാട് ബന്ധുകൾ ഒരു റൂട്ടും ക്യാൻസൽ ചെയ്യാതെ കുത്യമായി ഓടുന്നുണ്ട്. അതിലൂടെ സാമ്പത്തിക ലാഭം ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നാശണ ലൈൻ ചെയ്ത റൂട്ടുകളിൽ ബന്ധ് കുത്യമായി ഓടാത്തതിനാൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ ബന്ധ് കാത്ത് ജനങ്ങൾ നിൽക്കുന്നില്ല. അപ്പോൾ ഇ.പി.കെ.എം. കുറയും. അതുകൊണ്ട് സർവ്വീസ് ഓടിക്കാതെ വരും. അതുകൊണ്ട് നഷ്ടം വരുന്നത് കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.-ക്കാണ്. പലപ്പോഴും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഉദ്യോഗസ്ഥർ നഷ്ടം വന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് ലൈഭിറോണിൽക്കൂടി പറയാറുണ്ട്. നഷ്ടമായതുകൊണ്ട് പെരുമാതൃര ബന്ധ് ഓടുന്നില്ല. നഷ്ടമായതുകൊണ്ട് വിഴിന്തം-പുവാർ ബന്ധ് ഓടുന്നില്ല. എക്കിൽ നഷ്ടമായ റൂടുകൾ ഡീ-നാഷണലൈൻ ചെയ്തുകൂടെ? ലാഭകരമായ റൂടുകളുണ്ട്. കോട്ടയം-കുമിളി റൂട്ടിൽ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധുകൾ ഓടുന്നു. തുശുർ-പാലക്കാട് റൂട്ടിൽ

പ്രേവർ ബസുകൾ ഓട്ടനു, തൃശ്ശൂർ-കോഴിക്കോട് റൂട്ടിൽ പ്രേവർ ബസിൽ നിന്നെയ ആളുകൾ ഹോകുനു. ആ റൂട്ടുകൾ നാഷണലെവസ് ചെയ്യുകയും നഷ്ടം വരുന്ന റൂട്ടുകൾ ഡീ-നാഷണലെവസ് ചെയ്യുകയും ചെയ്യുണ്ട്. കൂടുതലും നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ 30-32 ഷൈറ്റുകൾ ഭിക്വേറുന്നു ക്യാർഡിൽ ചെയ്യുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം, വികാസന്മേഖൻ, ആറ്റിങ്ങൽ, കണ്ണിയാപുരം ഡിപ്പോകളിൽ ക്യാർഡിൽ ചെയ്യുന്ന ഓട്ടിക്കാതെ കിടക്കുന്ന സർവ്വീസുകളുള്ള സ്ഥലം ഡീ-നാഷണലെവസ് ചെയ്യുക. ഇതെല്ലാം പ്രേവർ എജൻസികൾക്ക് കൊടുക്കുക. ലാഭമെല്ലാത്ത സർവ്വീസുകൾ സ്വഹാര്യ സർവ്വീസുകാർ നടത്തുന്നു. 15,000 രൂപയും 18,000 രൂപയും കൂടുക്കുന്ന നുള്ള സ്വകാര്യ സർവ്വീസുകൾ ദേശാസ്ത്രക്കുറിച്ചുകൂടു ? എന്നു കൊണ്ട് സർക്കാരിന് ഇത് പരിശോധിച്ചുകൂടാ. സ്വകാര്യസർവ്വീസുകൾ ലാഭത്തിലോടുന്ന റൂട്ടുകൾ നാഷണലെവസ് ചെയ്യുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക് നഷ്ടം വരുന്ന റൂട്ടുകൾ ഡീ-നാഷണലെവസ് ചെയ്യുണ്ട്. കണ്ണിയാപുരത്തുനിന്നും കൊല്ലം ഫാറ്റ് പോകുന്നു. 12,000 രൂപയാണ് കൂടുക്കൽ. അതിനെ ഏതോ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവ നക്കാരനു വേണ്ടി ക്യാർഡിൽ ചെയ്ത് കൊടുത്തമാകി മാറ്റി. ആരായിരം രൂപയാണ് ഇപ്പോൾ കൂടുക്കൽ. പരമാവധി പോയാൽ ഏഴായിരം രൂപ. എന്തെന്നും ജീവമണ്ഡലത്തിലെ പ്രശ്നം, തോൻ പരിശോധിച്ചു. പനീരായിരം രൂപയാണോ എഴായിരം രൂപയാണോ വല്ലോ? ആ വേണ്ടി കണ്ണിയാപുരത്തുനിന്നും കൊടുത്തെത്തെങ്ക് പോകുന്നുണ്ട്. അത് ഏതോ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരൻ തിരുവനന്തപുരത്ത് വരാൻ വേണ്ടി പോകുന്ന സർവ്വീസാണ്. പല എക്സിക്യൂട്ടീവ് ധനികന്മാരും അവരുടെ സാക്കര്ത്തത്തുവേണ്ടി വേണ്ടി ഓട്ടിക്കുന്നുണ്ട്. ചാത്തനും ഒരാൾക്ക് വരണമെങ്കിൽ ഉടൻതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തെ അല്ലെങ്കിൽ വിഴിഞ്ഞെത്തെ സർവ്വീസ് ചാത്തനും തിരിച്ച് തിരുവനന്തപുരത്തെയ്ക്കും. ഇങ്ങനെയുള്ള അനാവധ്യമായും നഷ്ടംവരുന്നതുമായ രേപാട് കാര്യങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. ചില യുണിയനുകൾ ചില ഡിപ്പോകൾ പിടിച്ചുവച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ പോയാൽ ഈ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനം എവിടെചേന്ന് അവസാനിക്കും? അതുകൊണ്ട് ക്രിയാത്മകമായ ഒരു സമീപനം ഇതിനകത്തുണ്ടാകണം. പല മന്ത്രി സദ്ധേയം മരിഞ്ഞെന്നും തിരിഞ്ഞെന്നും വന്നിട്ടുണ്ട്. പലസ്റ്റാഫും ലാഭകരമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പോയിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ വർഷം രണ്ടരക്കാടി രൂപ ഉണ്ടായിരുന്ന സ്ഥലത്ത് ഇപ്പോൾ രണ്ടുകാൽ കോടി രൂപയേ വരുമാനമുള്ളു എന്നാണ് ഏറ്റിക്കു കിട്ടിയ വിവരം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുടെ. അതുകൊണ്ട് ഇത് പരിശോധിക്കുകയും ജനങ്ങൾക്ക് എറ്റവും പ്രയോജനപ്പെട്ടുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനപ്പെട്ടുന്ന രീതിയിൽ ആക്കുകയും വേണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധിൽ ജലദാഹവുമായി കയറിയാൽ നൃമോണിയയുമായി ഇരഞ്ഞെങ്കും അവസ്ഥയാണിന്നുള്ളത്. എംബാക്കുളത്തുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തെയ്ക്ക് ട്രെയിൻ കിട്ടാതെ ജലദാഹവുമായി ബന്ധിൽ കയറിപ്പായതിനും നൃമോണിയയായി മാറ്റും. അതെയ്ക്ക് മാരകമായ അസുവാങ്ങൾ പിടിക്കുന്നതുകുഞ്ഞിയിൽ, ബസ് റോഡിലിറങ്കിയിട്ട് കഴുകുകയോ തുടർക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല. കൂടുകാനും തുടർക്കാനുമുള്ള ആളുകൾ യുണിയൻ നേതാക്കളാണ്. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്.

അതുകൊണ്ട് ബന്ധുകൾ കഴുകി സുക്ഷിച്ചില്ലെങ്കിൽ ജനങ്ങൾക്ക് ചിക്കുൻ ഗുനിയ അല്ല വെറു പല അസുവാദങ്ങളും പിടിക്കും. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരത്തിൽ നഷ്ടം വരുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷിക്കുവാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമെന്ന് എന്നിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകളെ സംബന്ധിച്ചാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് വിജിലൻസ് അനേകം നടന്നു. അതിന്റെ ഭാഗമായി കുറേ അഴിമതി തടയാൻ കഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ അത് ശാസ്ത്രീയമായിട്ടാണ്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിൽ അഴിമതി നടത്താൻ കുറേ ഏജൻസീമാരെ ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന് ആവുതി വരുത്താൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും നമ്മുടെ വജനാവിലോയ്ക്ക് എത്രെണ്ണെ പണം എത്തിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന്. ആഡ്വീസറ്റീമുകുകയാണ്. ദ്രോഷനറി വകുപ്പിൽനിന്നും പേനയും ടാഗ്രൂമാക്കേ തരുന്നുണ്ട്. ടാഗിന്റെ ഒരുത്തുമാന്ത്രമേ കമ്പിയുള്ളൂ. (.....മെമക്ക് ഓഫ്.....) ദ്രോഷനറിയിൽനിന്നും തരുന്ന സാധനങ്ങൾ ഗുണനിലവാരമുള്ള ദ്രോഷനറി യിൽനിന്നും തരുന്ന സമിതിയാണുള്ളത്. ഈ കാലത്ത് എന്നിക്ക് നൽകിയിരുന്ന വെള്ളപ്പേപ്പറിൽ ഒരു ഇംക് പെൻ, അതിന്റെ നിബി പേപ്പറിൽ തൊട്ടപ്പോൾ അമേരിക്കയുടെയും ചെചനയുടെയും മാക്കേ ഭൂപടം തെളിഞ്ഞുവരികയാണ്. പേപ്പറിൽ എഴുതാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഗുണനിലവാരമുള്ള ദ്രോഷനറി സാധനങ്ങൾ ഉദ്യോഗസ്ഥാം. ഞാൻ ഈ ധനാദ്ധൃതമാനകളെ എതിർക്കുന്നു.

[അഖ്യക്ഷവേദിയിൽ ശ്രീ. വി. സി. സതീഷൻ]:

ശ്രീ. കെ. വി. അഖ്യക്ഷ് വാദം: സർ, ഞാൻ ധനാദ്ധൃതമാനകളെ ശക്തമായി പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. ആലംബപഹിന്റെ പ്രതിക്ഷയും പുരോഗമന കേരളത്തിന്റെ ആവേശവും സമസ്ത മേഖലകളിലും മുന്നേറ്റത്തിലും പാതയോരുക്കുന്നതുമായ ഇടത്തുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നാണി ഗവൺമെന്റിന്റെ ധനാദ്ധൃതമാനകളെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നതിൽ എന്നിക്ക് അഭിമാനമുണ്ട്. എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ആകാശത്തുനിന്നും പൊട്ടിവീണ ഒരു പ്രതിഭാസമല്ല. കഴിഞ്ഞ 5 വർഷക്കാലത്തെ യു.എ.എഫ്.-ന്റെ ധനാദ്ധോഗരമായ രേണുത്തിൽ പൊറുതി മുട്ടിയ ജനതയുടെ ജീവിതാനുഭവങ്ങളിൽനിന്നുമാണ് ഈ സർക്കാർ പിരിവി കൊണ്ടത്. പ്രതിപക്ഷ നേതാവടക്കം ഈ സഭയിൽ പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യത്തക്കുറിച്ച് വിനീതമായ ഒരു അഭിപ്രായം ഞാൻ രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഞാൻ ഒരു സർക്കാർ റിനെ വിമർശിക്കുന്നോ നിങ്ങൾ എന്തിനാണ് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ നടപടികളുക്കുറിച്ച് പറയുന്നതിൽ അവർ പറയുന്നത്. ഈതൊരു വിചിത്രമായ നിലപാടല്ല? ഈ സർക്കാർ റിനെ വിലയിരുത്തുന്നോ കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ റിന്റെ ചെയ്തികളുക്കുറിച്ച് പറയുന്നതിൽ എന്നാണ് തെറ്റ്? തീർച്ചയായും ഒരു സർക്കാർ റിനെ വിലയിരുത്തുന്നോ സ്ഥാഭാവികമായും കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ റിന്റെ പ്രവർത്തികളെ താരതമ്യം ചെയ്യുക എന്നത് സ്ഥാഭാവികമാണ്. അങ്ങനെ കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ റിന്റെ അഴിമതികളെ സംബന്ധിച്ചും വിവിധ കാര്യങ്ങളിൽ ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത സമീപനങ്ങളുകുറിച്ചുമാക്കേ സംസാരിക്കുന്നതിൽ ഇപ്പോൾത്തെ പ്രതിപക്ഷം ഇങ്ങനെ ഭയപ്പെടുന്നതിന്റെ അശിമതിയും എന്നിക്ക് പിടിക്കിട്ടുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ ചെയ്തികളെ സംബന്ധിച്ചും ഒരു വകുപ്പിലും ഗവൺമെന്റുത്തെ സമീപനങ്ങളുകുറിച്ചുമാക്കേ പറയുന്നോ അഴിമതിയും കെടുകാരുസമതയുമായിരുന്നു കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രി.

അബ്ദ് വർഷകാലം ഭരിക്കാൻവേണ്ടി തെരഞ്ഞെടുത്ത കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അതിൽ ഭൂതിപക്ഷം മാസങ്ങളും വർഷങ്ങളും തമിലടിക്കും ശൈലീപ്പ്, വഴക്കിനും കാലുവാരലിനും ഒക്കെയെല്ലെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയത്? പരസ്പരമുള്ള വിചുപ്പുകൾക്കും, അഴിമതിയാരോപണങ്ങൾ അതിനുവേണ്ടിയാണ് ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയത്. ശ്രീമാൻ ആന്റണി മുവ്വുമുന്തിയായപ്പോൾ ആ മുന്തിസംഭവിലെ അംഗങ്ങൾക്കെതിരായി അതേ പാർട്ടിയിലെ അംഗങ്ങൾ പരസ്യമായി ആരോപണങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചതും പിന്നീക് ശ്രീമാൻ ആന്റണിയെ മാറ്റി ശ്രീമാൻ ഉമ്മൻ ചാണ്ടി വന്നതുമൊക്കെ നമ്മൾ കണക്കാണ്. അബ്ദ് വർഷത്തേക്ക് തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് അക്കാദമിയും ഭൂരിഭാഗം സംസ്ഥാനങ്ങളിലും പരസ്പര കുറിക്കാൻവെച്ചിനും തമിൽ തല്ലിനുവേണ്ടിയാണ് ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയത്. ഗതാഗത വകുപ്പിനെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ, അഴിമതി മാത്രമായിരുന്നു അവിടെ നടമാറിയത്. ഒരു നാടൻ പ്രയോഗം പറയുമ്പോൾ, തീവേട്ടി കൊള്ളുത്തയാണ് കഴിഞ്ഞ അബ്ദവർഷം നടന്നതെന്ന് പറഞ്ഞാൽ എന്നോട് കൈറുവിക്കരുത്. യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അധികാരത്തിലിരുന്നപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അശാധമായ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലായിരുന്നു. 1500 കോടി രൂപയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സംഖ്യിത നഷ്ടം. പേട്ടോളിയം കമ്പനികൾക്ക് 141 കോടി രൂപയാണ് കുടിയുള്ളിക്. ഡീസൽ വിലവർദ്ധനവുമുലം 2:11 കോടി രൂപയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രതിമാസ അധികച്ചുല്പാർ. പി.എസ്.സി. യേയും എംസ്യോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകളേയും നോക്കുകുന്നതിയാകി നിയമനങ്ങളാണ് കഴിഞ്ഞ അബ്ദ് വർഷകാലം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ നടന്നത്. കണക്ക് നിയമനാജ്ഞാട കുറുക്കിൽനിന്ന് മുൻ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് ഉത്തരാൻ കഴിയില്ല. എന്നത് യാമാർത്തപ്പ മാണ്. അന്തമാത്രം ശക്തമായ അഴിമതിയാരോപണങ്ങളിൽ കൂടുണ്ടി കിടക്കുകയാണ്. ശ്രീമാൻ ശക്തൻ നാടൻ, നിക്കോറൂം എല്ലാ നിയമനങ്ങളും അഴിമതിയുടെ കണികിച്ചൽ വിണാതായിരുന്നു. ഇലക്ട്രിസിറ്റി ബോർഡിൽ നിന്ന് ഡെപ്പുട്ടേഷൻിൽ എത്തിയ ഒരു മെക്കാനിക്കൽ എംബിനീയർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ സിവിൽ വിഭാഗം എംബിനീയറായത് എങ്ങനെന്നെന്നു ചോദ്യം ഈ സാഡയിൽത്തന്നെ ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് എന്നേ ധാരണ. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. രേഖകളിൽ ഇത്തോം സിവിൽ എംബിനീയറാണ് കുറെ 1995 ജൂൺ 14-ന് കെ.എസ്.ഐ.ബി. പുരത്തിരിക്കിയ സീനിയേറിറ്റി ലിസ്റ്റിൽ ഇത്തോം മെക്കാനിക്കൽ എംബിനീയറാണ്. ഇതൊക്കെ നിർമ്മാണത്തിന്റെ പേരിൽ നടന്ന വെട്ടിപ്പുകൾ ടീക്ക രഹാധിരുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ കഴിഞ്ഞ 35 വർഷം നടന്നതിനേക്കാൾ നിർമ്മാണ പണികളാണ് കഴിഞ്ഞ മുന്നുവർഷം നടന്നത് എന്നാണ് രേഖകളിൽ കാണുന്നത്. വ്യാജ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി ലക്ഷ്യങ്ങൾ തട്ടിയെടുത്തതിനെക്കുറിച്ച് മാത്രം മിച്ചപ്പെട്ടയുള്ള പല പ്രധാനപ്പെട്ട പത്രങ്ങളും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. അക്കമാലി, പേരുർക്കട, കട്ടുരക്കട എന്നീ ഡിപ്പോകളോടനുബന്ധിച്ച് ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് പണിയുന്നതിനും തിരുവനന്തപുരത്ത് കോട്ടയ്ക്കെതിരെ സ്റ്റാഫ് ട്രെയിനിംഗ് സെൻ്റർ നിർമ്മിക്കുവാനും എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയതിൽ വലിയ ക്രമക്രോന്തുകളാണ് നടന്നത്. വലിയ തുക കമ്മീഷനായി ഇതിൽ പലരും കൈപ്പറ്റുകയുണ്ടായി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ കെട്ടിടം നിർമ്മിച്ചാലും ഇല്ലെങ്കിലും ഈ വകയിലുള്ള കമ്മീഷൻ തുകയെല്ലാം

പോയിട്ടുണ്ട്. വളരെ വലിയ വെട്ടിപ്പാണ് കെട്ടിട നിർമ്മാണങ്ങളുടെ ഭാഗമായി കഴിഞ്ഞ പർഷ്യങ്ങളിൽ ഇവിടെ നടന്നത്. അതുപോലെതന്നെ കെട്ടിടങ്ങളുടെ പീംഗ് അടയ്ക്കാൻ വലിയ സംഖ്യയുടെ പണി നടക്കുകയുണ്ടായി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പല ഡിപ്പോകളിലും ആ ജോലി നടക്കുകയുണ്ടായി. ലക്ഷ്യങ്ങൾക്കിന് രൂപയാണ് ഇതിനു വേണ്ടി വജ്ഞാവിൽനിന്ന് ചെലവാക്കിയത്. പണിയെല്ലാം നടന്നു. പക്ഷേ മഴ വന്ന പ്രോശ് പല ദ്രോഷനുകളും ചോറ്റേന്നാലിച്ചു. കൂടുതെ ജീവനക്കുവർക്കുപോലും കെട്ടിടത്തിനുള്ളിൽ നിൽക്കാൻ പറ്റാതെ സ്ഥിതിയായിരുന്നു. തിരുവനന്തപുരത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വേൾ പെയിൻ്റിക്കാൻ വിലകുടിൽ വെതർക്കോട് പെയിൻ്റാണ് കൂടു ചെയ്തത്. പക്ഷേ അടിച്ചുകഴിഞ്ഞപ്പോഴാണ് മനസ്സിലായത് കൂടു ചെയ്ത സാധനമല്ല അവിടെ അടിച്ചു. പതിനായിര കണക്കിന് രൂപയാണ് ഈ ഇനത്തിൽ വെട്ടിപ്പ് നടത്തിയത്. ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾക്ക് കമ്മീഷനുണ്ട്. പണ്ട് റിയൽവൈ ദ്രോഷൻ പണയം ചെയ്യപ്പെട്ട തട്ടിയ രു കേന്ദ്രമന്ത്രിയെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ കെട്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ കേരളത്തിൽ അതരം സംഭവങ്ങൾ അപൂർവ്വമായിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ യൂ.ഐ.എസ്. ദണം അതിന്റെ തനിയാവർത്തനം ഇവിടെ നടത്തിയെന്നതല്ലോ സത്യം? നിരവധി കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോകൾ ഇപ്പോൾ പണയത്തിലുണ്ട്. പാപ്പന്നകോട്, ചാത്രനുർ ഡിപ്പോകൾ പണയം ചെയ്യാണ് കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ഏടുത്തിട്ടുള്ളത്. അഴിമതിയുടെ ഏറ്റവും ശക്തമായ തെളിവെല്ലോ ഇത്? ഇതുപോലെ ഇലക്ട്രോണിക് ടിക്കറ്റ് മെഷീനുകൾക്ക് പേപ്പർ വാങ്ങിയതിൽപ്പോലും തട്ടിപ്പ് നടന്ന രു രേണമാണ് കഴിഞ്ഞ അവ്യു പർഷ്യക്കാലം ഇതു സംസ്ഥാനത്ത് നടന്നത്. ബന്ധുകളുടെ അറകുറ്റപ്പണി സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് നൽകിയതിലും 7.5 കോടി രൂപയാണ് ഈ സംസ്ഥാനത്തെ വജ്ഞാവിന് നഷ്ടപ്പെട്ടത്. സ്വകാര്യ കമ്പനിയുമായി, സ്വകാര്യ സോഫ്റ്റ്‌വെയർസുമായി ഒത്തു കളിച്ചതിന്റെ ഫലമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലും സംസ്ഥാനത്തിന് നഷ്ടം വന്നത് 7.5 കോടി രൂപയാണ്. അതുപോലെ ടയർ rebuilt ചെയ്യുന്നതിലും വലിയ തട്ടിപ്പാണ് നടന്നിട്ടുള്ളത്. രു ഉദാഹരണം പറയാം, തൊടുപുഴ ഡിപ്പോയിൽ 40 ബന്ധുകളുടെ ടയർ rebuilt ചെയ്തു. ആദ്യം ആട്ടത്തിൽത്തന്നെ 40-ൽ 32 ബന്ധുകളുടെയും ടയർ പൊട്ടിപ്പോയി. കഴിഞ്ഞ രേണത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ വിവിധ മേഖലകളിൽ നടന്ന അഴിമതിയുടെ ഏറ്റവും വലിയ തെളിവുകളാണ് ഇതെല്ലാം. ഇങ്ങനെ അഴിമ തിരിലും കെടുകാരുമ്യമതയിലും മുണ്ടി നിൽക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നാശത്തിൽ നിന്ന് കരകയറ്റാൻ വളരെ ശ്രമകരമായിട്ടുതന്നെ ഇപ്പോൾ മന്ത്രിക്കും ഗവൺമെന്റിനും ശ്രമിക്കേണ്ടിവരും. ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും മാറിയെ കിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പണ്ട രേണത്തിന്റെ, ടച്ച് വിട്ടുന്ന പറയാൻ കഴിയില്ല. ഉദ്യോഗസ്ഥമതലാർത്തിൽ ഇപ്പോഴും ചില പ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. വളരെ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ് ശ്രമിക്കുമെന്ന ഉറച്ച വിശ്വാസമാണ് എന്നിക്കുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ വ്യക്തമായിട്ടുള്ള പല തിരുപ്പം പൂനിംഗും ആവശ്യമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.. സംസ്ഥാനത്തെ ഏല്ലാ വിഭാഗം ആളുകളുടെയും ജീവിതത്തിൽ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പങ്ക് വഹിക്കുന്ന സ്ഥാപനമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന തന്ത്തിൽ നില പൂനിംഗ് ഉണ്ടാക്കണം. 6,000 ചെഡ്യൂളുകൾ എന്ന നിലയിലേക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.

സി.-യെ മാറ്റം കഴിയണം. ഇതായിരിക്കണം നമ്മുടെ ലക്ഷ്യം. ഇടതുപക്ഷജനാധിപത്യ മുന്നാളി ഗവൺമെന്റ് ഇരു സംസ്ഥാനം ഭേദിച്ച സന്ദർഭങ്ങളിലെല്ലാം ഈ കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. 1996-ലെ ഏൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ 2900 ഐഡിയൂളുകളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നത്. ഏൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് സ്ഥാനമൊഴിയുന്ന സമയത്ത് അത് 4600 ഐഡിയൂളുകളായി ഉയർത്തുകയുണ്ടായി. അതുപോലെതന്നെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ അതിരെ പ്രതിസന്ധിയിൽനിന്ന് രക്ഷപ്പെട്ടതാൻവേണ്ടി ഏറ്റവും ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം ഇടപെടുന്നതും ഏൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റുകളാണെന്ന് ചരിത്ര വേക്കളിൽനിന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. 1987-ൽ ഏൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അവബന്ധിരണ്ടുക്കേടി രൂപയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു നൽകിയത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരം ഏറ്റെടുത്ത് 100 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ 72 കോടി രൂപയാണ്.കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു നൽകിയിട്ടുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പ്രതിസന്ധിയിൽനിന്ന് രക്ഷപ്പെട്ടതാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഇച്ചാഗക്കരിയോടെയുള്ള സമീപനങ്ങളുടെ തെളിവായി എന്ന് ഇതിനെ കണക്കാക്കുകയാണ്. അതേസമയം, കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലാല്പദ്ധത്തിൽ 2000-01-ൽ 7.5 കോടി രൂപ, 2001-02-ൽ 7 കോടി രൂപ 2002-03-ൽ 4 കോടി രൂപ 2003-04-ൽ 4.25 കോടി രൂപ 2004-05-ൽ 5 കോടി രൂപ ഇങ്ങനെന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ പ്രതിസന്ധിയിൽനിന്ന് കരകയറ്റുകയെന്നത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ബാധ്യതയാണ്. വളരെ പ്രതിബുദ്ധതയോടെയുള്ള സമീപനങ്ങൾ ഇടപോൾ ഗതാഗ്ര വകുപ്പ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബോധി ബിൽഡിംഗിന് സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് നൽകി ലക്ഷ്യങ്ങൾ നഷ്ടം വരുത്തിയ അനുഭവമാണ് മുമ്പ് ഇംബാധിരുന്നതെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വന്തം വർക്കഷേപ്പുകളിൽ 100 ബണ്ണുകൾക്ക് ബോധി നിർമ്മിക്കാനുള്ള തീരുമാനം ഏടുത്തുകഴിഞ്ഞതിനുകൂടുകയാണ്. അതുപോലെ പുതിയ ബണ്ണുകൾ വാങ്ങാൻ 10 കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെട്ടതാൻ അതിരെ വരുമാന വർദ്ധനവ് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. ഇതിനു കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ ഏറ്റവും ആവശ്യമായിട്ടുള്ള റൂട്ടുകളിൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. ഐഡിയൂളുകളും കൃാന്തസൽ ചെയ്തുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെട്ടതാൻ നമുക്ക് കഴിയുകയില്ല. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷാംഗം ചുണ്ടിക്കാണിച്ച് ഒരു പ്രശ്നം നിലവിൽ ദേശസാൽക്കൂത് റൂട്ടുകൾ സ്വകാര്യവർക്കെലിച്ചു കൊണ്ട് അല്ല നമ്മൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെട്ടതെന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത്, വളരെ ലാക്കണ്ണായിട്ടുള്ള റൂട്ടുകൾപോലും സ്വകാര്യവർക്കെലിച്ചിട്ടിരെ അനുഭവം നമ്മുടെ മുന്നില്ലോ. ഇപ്പോഴും പല റൂട്ടുകളിലും പെട്ടെന്ന് ഇല്ലാതെ ചില വാഹനങ്ങൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട് എന്നതും യാമാർത്ഥമാണ്. ഇതുണ്ടാം പരിഹരിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയാം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ മെച്ചപ്പെട്ടതാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ ദേശസാൽക്കൂത് റൂട്ടുകളിൽ സ്വകാര്യബന്ധുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത് തടയാൻ കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. അതിനെത്തിരെ ശക്തമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതോടൊപ്പം മലബാറിലെല്ലാമുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസുകളുടെ ഏസ്റ്റം വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. നിരവധി റൂട്ടുകളിൽ ഇപ്പോഴും

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ബന്ധ വേണ്ടതെ ഓടുനില്ല. അതുരും കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നവീകരണത്തിലൂടെ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയത്തക്ക നിലയിലുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുണ്ട്. ഈതിന് കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ ഓരോ ഡിപ്പോകളിലും പ്രതിമാസ കോൺഫറൻസുകളിൽ എം.എൽ.എ. മാരു പങ്കടക്കപ്പെടുകയാണ്. ആദ്യത്തെ ഒരു യോഗത്തിൽ തൊൻ പങ്കടു കുകയുണ്ടായി. ഓരോ പ്രവേശനത്തയും ജനപ്രതിനിധികളും എം.എൽ.എ.മാരും പബ്ലിക് ട്രാൻസ്ഫോർമേഷൻ കൗൺസിൽ പരിഗണിച്ചു കുടി പരിഗണിച്ചു ചെയ്യുന്ന രൂടുകൾ പ്രാദേശിക മായി നിശ്ചയിച്ചാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കു വരുമാന വർദ്ധനവ് ഉണ്ടാക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു തർക്ക വുമില്ല. അതുപോലെതന്നെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ സീസിൻ ടിക്കറ്റ് എൻപ്പെടുത്തുമെന്ന ആവശ്യം ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. മിക്കവാറും സർക്കാർ ജീവനക്കാരും അതുപോലെ സ്ഥിരമായി യാത്ര ചെയ്യുന്ന ആളുകൾക്ക് യാത്രയിൽ ഇളവ് നൽകിക്കൊണ്ട് സീസിൻ ടിക്കറ്റ് എൻപ്പെടുത്തി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കു വരുമാന വർദ്ധനവ് ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. ആ അഭിപ്രായം പരിശീലനിക്കുമെന്ന് തൊൻ ഇതു സംബന്ധിച്ച് ഉന്നയിക്കുകയാണ്. ധാത്രക്കാരെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ വേണം. ഇക്കാര്യത്തിൽ വലിയ മാറ്റം ജീവനക്കാരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എല്ലാം മാറിയെന്ന്, തൊൻ പറയുന്നില്ല. 20 വർഷം മുമ്പ് കണ്ണിയാപുരം രാമചന്ദ്രൻ എഴുതിയിട്ടുള്ള ഒരു നാടകം ഇവിടെ സിനിമയും ആവുകയുണ്ടായി “കൈയും തലയും പുറത്തിടരുത് എന്ന വിവ്യാതമായിട്ടുള്ള നാടകം. അതിലെ ജീവനക്കാരെന്നു പറയുന്നത് . വളരെ ജനവിരുദ്ധരായിട്ടുള്ള ജീവനക്കാരാണ്. ആ സമീപനങ്ങളിൽനിന്ന് കുറയേറെ മാറ്റങ്ങൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. എന്നാലും ഇനിയും മാറ്റങ്ങൾ വരേണ്ടതുണ്ട്. ധാത്രക്കാരുമായിട്ടുള്ള പരുമാറ്റത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ജീവനക്കാരും നല്ല തിരിയിലുള്ള മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും പല മാറ്റങ്ങളും വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യെ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കണം. അതോടൊപ്പം തന്നെ എൻ്റെ മണ്ഡലത്തിലെ ഒരു കാര്യംകൂടി പറഞ്ഞ് അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. ഗുരുവായുർ കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു തീർത്ഥാടനം കേന്ദ്രമാണ്. ഗുരുവായുർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോ ആ പട്ടണം ആവശ്യപ്പെടുന്ന വിധത്തിൽ, അവിടേയ്ക്ക് വരുന്ന തീർത്ഥാടകരുടെ ബാഹ്യല്പത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മെച്ചപ്പെടുവെന്നു പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. 52 ഷൈഖ്യപ്പുരുകൾ ഉണ്ടായിരുന്ന ആ ഡിപ്പോയിൽ ഇപ്പോൾ 36 ഷൈഖ്യപ്പുരുകൾ മാത്രമാണ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നത്. ആ ഡിപ്പോ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ, വരുന്ന ആളുകളെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ, മാറ്റാൻ കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. എതായാലും ഇതു ധനാദ്യർത്ഥനകളെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് തൊൻ എൻ്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ടി. ജലീൽ : സർ, തൊൻ ഇതു ധനാദ്യർത്ഥനകളെ പിന്തുണച്ചുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സമ്പർക്കം പുനരുദ്ധാരണം ലക്ഷ്യമിട്ട് കൂണിന്റെ ഒരു സബ് കമ്മിറ്റിക്ക് രൂപം നൽകുകയും നഷ്ടത്തിൽ ഓടുന്ന ഷൈഖ്യപ്പുരുകൾ ലഭക്കരാക്കാൻവേണ്ടി ഡിപ്പോ അടിസ്ഥാനത്തിൽ റീഷൈഖ്യജിംഗ് നടത്താൻ മന്ത്രി

കോൺഫറൻസുകൾ വിളിച്ചുകൂടാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ആ മന്ത്രി കോൺഫറൻസുകളിൽ എം.എൽ.എ.മാരെ പങ്കെടുപ്പിക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയും പ്രതിസന്ധിക്കിയില്ലോ. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരിക്ക് 4 ശതമാനം ഡി.എ. അനുവദിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്ത ഈ സർക്കാരിനേയും ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രിയെയും താൻ അഭിനന്ധിക്കുന്നു. ഈ സാമ്പത്തികവർഷം 780 കോടി രൂപയാണ് വാഹന നികുതികളിൽനിന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. സാധാരണ ലക്ഷ്യമിട്ടുന്ത് പല പ്രോശ്നം ലഭിക്കാറില്ല. ഈ ലഭ്യമാക്കാൻ ചില നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് ഈ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് നടത്തണമെന്ന് താൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. സകാരു വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി നിശ്ചയിക്കുന്നത് അവയുടെ വൈയിറ്റ് നോക്കിയാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ സകാരു വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി നിശ്ചയിക്കുന്നത് അവയുടെ മാർക്കറ്റ് വാല്യു അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്. മാർക്കറ്റ് വാല്യു അടിസ്ഥാനത്തിൽ നികുതി നിശ്ചയിച്ചാൽ ആധംബുരു കാറുകൾക്ക് കുടുതൽ നികുതി ഇടക്കാക്കുവാൻ സാധിക്കും. പാസബുരു വാഹനങ്ങൾക്ക് സീറ്റിംഗ് കപ്പാസിറ്റി അനുസരിച്ചും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നികുതി നിശ്ചയിക്കുന്നത്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഫ്ലോറൽ സ്പെയ്സിനെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാണ് നികുതി നിശ്ചയിക്കുന്നത്. സീറ്റിംഗ് കപ്പാസിറ്റി അനുസരിച്ചും നികുതി നിശ്ചയിക്കുന്ന പക്ഷം സാധാരണക്കാരായിട്ടുള്ള ടാക്സി വിഭാഗങ്ങാർ മാത്രമാണ് നികുതി കൊടുക്കുക. സീറ്റുകളുടെ ഏണ്ണം കുറച്ചുകൊണ്ട് നികുതി യിൽനിന്ന് രംഭപ്പെടാൻ പലപ്രോശ്നം ശ്രമണം നടക്കാറുണ്ട്. ശ്രമിണ മേഖലകളിൽ ഓട്ടുന മിനി ബാല്യുകൾക്കും ലോംഗ് റൂടുകളിൽ ഓട്ടുന ബാല്യുകൾക്കും ഒരേ നികുതിയാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ളത്. നല്ല സ്വകര്യങ്ങളും നല്ല നോഡുകളും ഉപയോഗിക്കുന്ന ടീർജ്ജറിട്ടുകളിൽ ഓട്ടുന ബാല്യുകൾക്കും ശ്രമണങ്ങളിൽ കുറഞ്ഞ സ്വകര്യങ്ങളിൽ ഓട്ടുന മിനി ബാല്യുകൾക്കും ഒരേ നികുതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് അനീതിയാണ്. കേരളത്തിൽനിന്ന് പോകുന്ന ടൂറിസ്റ്റ് പാസബുരു വാഹനങ്ങൾക്ക് മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഗ്രീൻ ടാക്സി എന്ന പേരിൽ എൻട്രി ടാക്സി ഇടക്കാക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ കേരളത്തിൽനിന്ന് പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് ടാക്സി ഇടക്കാക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് കേരളത്തിലേക്ക് വരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്കും അതുപോലെ ഒരു ഗ്രീൻ ടാക്സി അല്ലെങ്കിൽ എൻട്രി ടാക്സി ഇടക്കാക്കുവായുന്നത് നന്നായിരിക്കും. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ ഭാരതീക സ്വകര്യങ്ങൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് സ്ഥിരമായി ഓട്ടുന കേരള രജിസ്ട്രേഷൻ വാഹനങ്ങൾക്ക് മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പ്രത്യേകമായ നികുതിയുണ്ട്. നമുക്കും ഈ വഴി പിന്തുടരാവുന്നതാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷനുള്ള വാഹനങ്ങൾക്ക് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് സ്ഥിരമായി ഓട്ടുനതിന് യാതൊരു നികുതിയും ഇപ്പോൾ ചുമതലുന്നില്ല. നാഷണൽ പെൻഡിറ്റ് ലോറികളുടെ കോബസിറ്റ് ടാക്സി അവ കടന്നു പോകുന്ന ചെക്ക്‌പോർട്ടുകളിൽ അടയ്ക്കാനുള്ള സ്വകര്യം ഉണ്ടായാൽ നന്നായിരിക്കും. വാഹനങ്ങൾക്ക് ലോൺ കൊടുക്കുന്ന ഫൈഞ്ചൽസിറ്റി എഞ്ചിനീയർക്ക് ധാരാളം നിയന്ത്രണവും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തില്ല. അതുകൊണ്ട് സേട്ടുമാരുടെ ചുംബനാത്തോടൊപ്പം പീഡനങ്ങൾക്കും സാധാരണക്കാരായ വാഹന ഉടമകൾ വിധേയമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ട്. ഒന്നോ രണ്ടോ അടവുകൾ തെറ്റിയാൽ പോലീസിനേപ്പോലും നോക്കുത്തികളാക്കിക്കൊണ്ട്

ഗ്രാമങ്ങളിൽപ്പോലും ഗൃഖാസംഘങ്ങൾ ഈ പിടിച്ചെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പ്രവർത്തിക്കുന്നു. ഈ ഫെറ്റാൻസികൾക്ക് ലൈസൻസും അതിന്റെക്കുടം ലൈസൻസ് ഹൈകു ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ വളരെ നന്നായിരിക്കും. മോട്ടോർ വാഹന വർക്ക് ഷോപ്പുകൾ, അംഗീരം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മോട്ടോർ വാഹന വർക്ക് ഷോപ്പുകൾക്ക് ലൈസൻസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെൻ്റ് ആലോചിക്കണം. ഗൃഹ കണ്ടിവർട്ടർ സെസ്റ്ററുകൾ അമവാ റിട്ടോ ഫിറ്റ് മെൻഡ് സെസ്റ്ററുകൾക്ക് ഗവൺമെൻ്റിൽ അംഗീകാരം ഉണ്ടെങ്കിലും ആ അംഗീകാരത്തിന് കാലാവധിയോ ഫീസോ ഇല്ല. മോശമല്ലാത്ത ഇൻവെസ്റ്റുമെൻ്റ് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള മേഖലയാണ് ഇത്. ഇവയ്ക്ക് നികുതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെ കുറിച്ചും, ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെ കുറിച്ചും ഗവൺമെൻ്റ് ആലോചിക്കണം. പ്രീ-യൂസ് കാർ വിപണന കേന്ദ്രങ്ങൾ സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി ഉയർന്ന് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതെരു തരത്തിലുള്ള നിയന്ത്രണമോ ലൈസൻസോ ഇവയ്ക്ക് ആവശ്യമില്ല. ഇത്തരം കേന്ദ്രങ്ങൾക്ക് അംഗീകാരം നിർബന്ധമാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെൻ്റ് ആലോചിക്കണം. Rent day cab-കളുടെ നിയമങ്ങൾ വളരെ സക്രീണ്മായതുകൊണ്ട് നിലവിൽ വളരെ പ്രശ്നങ്ങളും പ്രയാസങ്ങളും ഇംഗ്ലീഷ് നേരിട്ടുന്നുണ്ട്. ഈ മേഖലയിലേക്ക് കൂടുതൽ ആളുകളെ ആകർഷിക്കുവാൻ, Rent day cab-കളുടെ നിയമ വ്യവസ്ഥ ലഭ്യകരിക്കുന്നത് പ്രയോജനപ്പെട്ടും. റോഡ് സേഫ്ടി ബീൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത്, നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഇന്നുവരെ അവ നിലവിൽ വന്നിട്ടില്ല. സ്പീസ് ഗവർണ്ണറുകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള വണ്ടികൾക്ക് മാത്രമായി ഏർപ്പെടുത്തുവാൻ തീരുമാനിക്കുന്നത് അശാസ്ത്രീയമാണ്. ഈ സംസ്ഥാനത്തിലും ഓട്ടുന മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നുള്ള വണ്ടികൾക്കും ഈ ഏർപ്പെടുത്തിയാലേ ഇത് കൊണ്ടുള്ള ലക്ഷ്യം നേടാനാവും. ഒരു യൂണിഫോമിറ്റി ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടാവേണ്ടതുണ്ട്. സ്പെഷ്യൽ മൊബൈൽ സ്കാഫുകൾ അതുർ മുതൽ പാലക്കാട് വരെ ഒരു രണ്ട് മാസമായി പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന് വലിയ ഫലമുണ്ട്. ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ ഏതാണ്ട് പകുതിയോളം അപകടങ്ങൾ കൂടിഞ്ഞതായിട്ടാണ് രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഈ സംവിധാനങ്ങൾ മറ്റു സ്ഥലങ്ങളിലേക്കും വ്യാപിപ്പിക്കുന്നത് ഉപകാരപ്രദമാകും. സ്കൂളുകളുടെ രജിസ്ട്രേഷനുള്ള വാഹനങ്ങൾക്ക്, മറ്റ് സംസ്ഥാനത്തിലേക്ക് പോകുവാൻ സാധിക്കാത്ത സാഹചര്യമുണ്ട്. സ്പെഷ്യൽ പെരമിറ്റുകൾ ഇവയ്ക്കില്ലാത്തതാണ് പ്രശ്നം. സരതമായി ബന്ധുള്ള പല സ്ഥാപനങ്ങളും മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലേക്ക് മുഖി ടുറുകൾ പോകുവാൻ കുറിപ്പ് വണ്ടികളെ ആശയിക്കേണ്ട ദുരവസ്ഥയാണ്. ഇക്കാരണം കൊണ്ടുതന്നെ ഇന്നുള്ളത്. സ്പെഷ്യൽ പെരമിറ്റുകൾ സ്കൂൾ ബന്ധുകൾക്ക് നൽകുന്നത് നല്ലതായിരിക്കും. ഗതാഗത വകുപ്പിൽ സൗകര്യങ്ങൾ ഇപ്പോഴുള്ളതിനേക്കാൾ നാലിരട്ടി ഏകിലും വർദ്ധിപ്പിച്ചാലേ ഈ മേഖലയിൽ നിലനിൽക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ അവസാനിപ്പിക്കുവാൻ സാധ്യമാകുകയുള്ളൂ. 3800-ഓളം ബന്ധുകൾ മലപ്പുറം ആർ.ടി. ഓഫീസിൽ മാത്രം രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ മലപ്പുറത്ത് അവഗണിച്ചു. റൂറൽ ആർ.ടി. ഓഫീസുകൾ അനുവദിച്ചപ്പോൾ മലപ്പുറത്ത് ഒരു ഒറ്റ റൂറൽ ആർ.ടി. ഓഫീസും അനുവദിക്കുകയുണ്ടായില്ല. തിരുർ സബ് ആർ.ടി. ഓഫീസ് റൂറൽ

ആർ.ടി. ഓഫീസാക്കി ഉയർത്തണമെന്ന് ഞാൻ അദ്ദേഹിക്കുന്നു. ഇതിന്റെക്കൂടെ അനുബന്ധമായി ഒരു കാര്യാട്ടി ഞാൻ കുടിച്ചേർത്തുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കാം. ഇവിടെ ചില മാനൃ അംഗങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ ചില ദിവസങ്ങളിൽ നടന്ന ചർച്ചകളിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് നടത്തിയ ചില പരാമർശങ്ങൾ ചീഫ് സെക്രട്ടറി ശ്രീ. മുഹമ്മദ് റിയാസുദ്ദീനെ മാറിയതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടാണ്. ഞാനും ആ കാര്യത്തിൽ എൻ്റെ ഏളിയ അഭിപ്രായം രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇൻഡ്യൻ ഏക്സ്പ്രസ്സ് ശ്രീ. റിയാസുദ്ദീനെ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയാക്കാതെ മാറ്റി നിർത്താൻ നീക്കം എന്ന വാർത്ത ഞാൻ ആദ്യമായി വായിക്കുന്നത്. ശ്രീ. മുഹമ്മദ് റിയാസുദ്ദീൻ മുസ്ലീമായി എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അദ്ദേഹത്തിനുള്ള സ്ഥാനവാദ്യി നഷ്ടമാകുന്നു എന്നുള്ള രീതിയിലായിരുന്നു ഇൻഡ്യൻ ഏക്സ്പ്രസ്സ് മറ്റു ചില പത്രങ്ങളിലും വാർത്ത വന്നത്. മതം സ്ഥാനവാദ്യിക്ക് അയോഗ്യതയും യോഗ്യതയുമായിക്കുടാ എന്ന തത്വം കർക്കശമായി പാലിക്കപ്പെട്ടുന്ന ഒരു രാജ്യമാണ് നമ്മുടെ. ഇന്ത്യയുടെ പ്രസിദ്ധീയന്റെ പദവിയിലും, അതുപോലെതന്നെ മറ്റ് പ്രധാനപ്പെട്ട പദവികളിലും ന്യൂനപക്ഷ വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട യോഗ്യരായവർ വന്നിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് മതം അയോഗ്യതയായി കണ്ട് ഒരാളിന് ചീഫ് സെക്രട്ടറി പദവി നഷ്ടപ്പെട്ടാൻ പാടില്ലായെന്ന് അന്നത്തെ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് കത്തെഴുതിക്കൊണ്ട് ആവശ്യപ്പെട്ടതും, ഞാനടക്കം ആ ആവശ്യം ഏറ്റുപിടിച്ചതും. സ്ഥാനം ലഭിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ ആ സ്ഥാനത്തിൽക്കുവാൻ താൻ യോഗ്യനാണെന്ന് തെളിയിക്കേണ്ടത് ബന്ധപ്പെട്ട വ്യക്തിയുടെ ബാധ്യതയും ചുമതലയുമാണ്. കഴിവുകേക്കുവാനുള്ള ഒരു മറയായി മതം ദിക്കലെം പരിണമിച്ചുകൂടാ എന്നുള്ള നിർബന്ധം കഴിഞ്ഞാൽ നമുക്കേണ്ടില്ലാവർക്കും വേണം. സ്ഥാനവാദ്യിക്ക് മതം ഒരു യോഗ്യതയും അയോഗ്യതയും ആയിക്കുടാ. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. സുപ്പി സാഹിബ്പിനെ മാറ്റാൻ മുസ്ലീം ലൈം പാർട്ടി തീരുമാനിച്ചു. രോഗത്തെ തുടർന്ന് അദ്ദേഹത്തിന് ചില പ്രധാനങ്ങൾ നേരിട ഘട്ടത്തിൽ പാർട്ടി അദ്ദേഹത്തെ മാറ്റുകയായിരുന്നു. രോഗാവസ്ഥയിൽ സുപ്പി സ്ഥാനത്ത് തുടരുന്നത് മുസ്ലീം ലൈംഗിന്റെ യഥസ്ഥിന് കളക്കമായെങ്കും എന്ന് പാർട്ടി മനസ്സിലാക്കിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്, അഴിമതി ആരോപണങ്ങളോ പ്രതികുലമായ കോടതി വിഡിയോ ഉണ്ടാക്കാതിരുന്നിട്ടും അന്ന് ശ്രീ. സുപ്പി സാഹിബ്പിനെ മാറ്റിയത്. അതിനു സ്ഥാനമായ ഒരു സംഭവമായി ചീഫ് സെക്രട്ടറി ശ്രീ. മുഹമ്മദ് റിയാസുദ്ദീനെ മാറിയത് കാണുന്നതിന് പകരം അതിൽ വർഗ്ഗീയതയും വിഭാഗീയതയും കാണുന്നത്, ശരിയല്ല. ഇത്തരം സക്രാഡിതമായ അഭിപ്രായ പ്രകടനങ്ങൾ നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ മത്തെരുമായ പാരമാര്യങ്ങൾക്ക് ക്ഷതമെൽപ്പിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ധനാദ്ദേശത്തെന്നുള്ള ശക്തമായി ഞാൻ പിന്നാഞ്ചുകയാണ്.

ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ : സർ, ഞാൻ ഈ ധനാദ്ദേശത്തെ എതിർക്കുകയാണ്. ദേശവാദി പൊതുഭൂരിയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധ്. നയിക്കുന്ന മന്ത്രിക്കും നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന എം.ഡി.കും അത് എവിടെ എത്തിക്കുവാൻ കഴിയുമെന്ന് അറിയില്ല. ദിശാവോധം ഇല്ലാത്ത കാഴ്ചയാണ് ഈ അവിടെ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ബന്ധ് ചുരിം വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായപ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാർ

നികുതി കുറയ്ക്കുവാൻ തയ്യാറാകാത്തതാണ് ഈന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ എറ്റവും ഗുരുതരമായി ബാധിച്ച അവസ്ഥയ്ക്ക് കാരണമെന്ന് കാണാൻ കഴിയും. ഈ സർക്കാർ വന്നതിനുശേഷം കളക്ഷഗിൽ 39, 40 ലക്ഷം രൂപയുടെ കുറവാണ് ദിനപ്രതി വന്നിരിക്കുന്നത്. ഈപത്തിയബ്ലിഡികം ഡി.ടി.ഒ. തസ്തികയാണ് കഴിഞ്ഞ യൂ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് നിർത്തലാക്കിയത്. എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ ഭരണം വന്നതോടുകൂടി ഈ തസ്തിക വീണ്ടും ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക് അധിക സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയുണ്ടായി എന്നുള്ളതെത്തുകൊണ്ട് എന്ത് പ്രയോജനമാണുണ്ടായിരിക്കുന്നതെന്ന് പ്രസ്താവിശേഖിക്കുന്നത് നല്ലതായിരിക്കും. എപ്പാന്തെ ജീവനക്കാർക്ക് സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി കാരണം ശമ്പളം നൽകിയിട്ടില്ല. വണ്ടി ഓടിച്ച് കോർപ്പറേഷൻ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കുന്ന ഇവർക്ക് പട്ടണിയാണ് ഈന് സമാനപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. മത്ത് ജീവനക്കാരെ ശത്രുക്കളാക്കുന്ന ഒരു അവസ്ഥയാണ് ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഇലക്ട്രോണിക് ബില്ലിംഗ് സംവിധാനം വന്നതുകൊണ്ട് ജീവനക്കാരുടെ എല്ലാം കുറയ്ക്കേണ്ടതുണ്ടായെന്നുള്ള കാര്യം പരിശോധിക്കണം. മുഴുവൻ ഡിപ്പോകളിലും ഇലക്ട്രോണിക് ബില്ലിംഗ് സംവിധാനം കൊണ്ടുവരണം.

ശ്രീ. കെ. ബാബു: പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ. ബഹുമാന്യനായ മെബർ ശ്രീ. കെ. റാലൈൽ സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞു.....(ബഹുളം)..... കഴിവുകേട് തെളിയിച്ച ആളുക്കാണ് ചീഫ് സെക്രട്ടറി സ്ഥാനത്തുനിന്നും മാറ്റിയത് ഈന്. അപ്പോൾ കഴിവുകേട് തെളിയിച്ച ആളുക്കളെ മാറ്റാനുള്ള സ്ഥലമാണോ ഇന്ത്യൻ ഇൻസ്റ്റിറ്റുച്ചർ ഓഫ് മാനേജ്മെന്റ്. ഈ കാര്യത്തിൽ ഒരു രൂളിംഗ് വേണമെന്നാണ് എന്ന് അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. ചെയർമാൻ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെബർ, ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ പ്രസംഗം തുടരാം.

ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ: 40 ഡിപ്പോകളിൽ വീണ്ടും ഇലക്ട്രോണിക് ബില്ലിംഗ് നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് പറയുന്നു. അതിനാവശ്യമായ നടപടിയെന്നും ഇന്നുവരെ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബില്ലുകൾ നഷ്ടത്തിലോടുന്ന രൂട്ടുകളിൽ സ്വകാര്യ ബില്ലുകൾ ലാഭത്തിലോടുന്ന കാഴ്ച നിർണ്ണകണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ കാരണം എന്നാണെന്ന് കാര്യക്ഷമമായി പരിശോധിക്കണം. കളക്ഷൻ ബത്തെ നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ അടിയന്തിരമായി ചെയ്യേണ്ട പ്രവൃത്തി. അതുപോലെ കൃത്യ സമയത്ത് മെയിൻറെന്ന് നടത്താൻ ആവശ്യമായ സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം. ആവശ്യമായ ജീവനക്കാർ ഉണ്ടായാണ് പറയുന്നത്. പക്ഷേ കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. അതോടൊപ്പം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബില്ലുകളിൽ കയറാൻ ആരും തയ്യാറാകാറില്ല. പുർത്തിയാകാത്ത ദിർഘദാര രൂട്ടുകളിലോക്കെ പബ്ലിക്ക്ഷൻ സൗകര്യങ്ങളാടുകൂടിയ ആകർഷകമായ സ്വകാര്യ ബില്ലുകൾ ഈന് ഓടിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബില്ലുകൾ ആകർഷകമാക്കുവാൻ ആവശ്യമായ സംവിധാനമുണ്ടാകണം. കോഴിക്കോട്, വയനാട് ഭാഗങ്ങളിലോക്കെ ആവശ്യത്തിന് ബില്ലില്ല. തങ്ങളെല്ലാക്കെ പുതിയ

സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ആവശ്യപ്പെട്ടുവോൾ ബന്ധുകൾ തന്നാൽ സർവ്വിസ് ആരംഭിക്കാമെന്ന രൂപത്തിലാണ് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്ദേശ്യമാർ സംസാരിക്കുന്നത്. അടിയന്തിരമായി ഈ കാര്യത്തിൽ മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധ ഉണ്ടാക്കണമെന്ന് സുചിപ്പിക്കുന്നു. ശമ്പള പരിഷ്കരണ കാലാവധി കഴിഞ്ഞിട്ട് വർഷം നാലായി, പുതുക്കിയിട്ടില്ല. അതുപോലെ ഡി.എ. 19 ശതമാനം കൊടുക്കുവാനുണ്ട് എന്നാണ് അറിയുന്നത്. അതിനുള്ള നടപടി ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലുള്ള ക്യാൻസിൽക്കിനും കിട്ടുന്ന ക്ഷേണം വളരെ മോശമാണ്. ഇവിടത്തെ പ്രവർത്തനം ഫലപ്രദമാക്കാൻ ശേമമുണ്ടാക്കണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്യാൻസിൽക്കിട്ടുന്ന ക്ഷേണം മോശമായതുകൊണ്ട് ബന്ധം പുറപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞാൽ മറ്റു ഭാഗങ്ങളിൽ പോയി നിർത്തിയാണ് ദൈവവറും മറ്റ് അജൈകളുമൊക്കെ ക്ഷേണം കഴിക്കുന്നത്. ആ ഹോട്ടലിൽ നിന്നൊക്കെ അവർക്ക് നല്ല ക്ഷേണവും ഒക്ഷിണയും കിട്ടുന്നുണ്ട് എന്ന് പറയുന്നുണ്ട്. എതായാലും ആ കാര്യംകൂടി പരിശോധിക്കണം. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ കീഴിൽ ഒട്ടറെ ഭൂമികൾ ഈന് നിലവിലുണ്ട്. ഇവിടത്തെക്കു ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളുണ്ടാക്കി വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാ. നാവശ്യമായ സംവിധാനത്തിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കണം. തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർ ഉത്സ്വീകരാണ്. രാഷ്ട്രീയ താല്പര്യത്തോടൊപ്പം നിലക്കുന്നവരാണ്. അതുകൊണ്ട് കുപ്പുകുത്തുന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കുവാൻ കഴിയുമെന്നു തന്നെയാണ് താൻ വിശ്വസിക്കുന്നത്. സ്കൂൾ കൂട്ടികളെ കൊണ്ടുപോകുന്നത് മിക്കതും പെരിമിറ്റ് ഇല്ലാത്ത വാഹനങ്ങളിലാണ്. അത്തരം പെരിമിറ്റില്ലാത്ത വാഹനങ്ങൾ പരിശോധിക്കണം. അതിൽ അപകടസ്ഥിതി കൂടുതലാണെന്നു കൂടി സുചിപ്പിക്കുകയാണ്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകൾ അഴിമതിയുടെ കുത്തരണങ്ങായി മാറ്റുകയാണ്. റൂട്ട് നിർണ്ണയം മുതൽ ലോം ചെയ്യുന്നതു വരെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ സംഘർഷത്തിലാണ് കലാശിക്കുന്നത്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകളുടെ പ്രവർത്തനം ജനങ്ങൾക്ക് സൗകര്യപ്രദമായ രൂപത്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റുണ്ട്. ഈന് ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിൽ വലിയ തിരഞ്ഞാണ്. അതിനുകാരണം വാഹനത്തിലൂടെ ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നത് ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലാണ് എന്നുള്ളതാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലേക്കെ ബാക്കുകളിലാണ് ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ടല്ലിഹോണം സിൽ അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ബാക്കുകളിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ വാഹനത്തിലൂടെ ടാക്സ് അടയ്ക്കാനുള്ള സംവിധാനം ബാക്കുകളിൽ ഏർപ്പെട്ടതിയാൽ ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലെ തിരക്ക് കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും. അക്കാദ്യം പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. താൻ താമസിക്കുന്ന കുന്നമംഗലം ഭാഗത്താണ് എറ്റവും കുടുതൽ ലോറികൾ ഉള്ളത്. നാഷണൽ പെരിമിറ്റ് ലോറികളിൽ നിന്ന് 1500 രൂപ ഫേമൺ വാങ്ങുന്നുണ്ട്. ഇത് സംസ്ഥാനത്ത് എല്ലായിടത്തും നടപ്പാക്കുന്നില്ല. കോഴിക്കോട് ഭാഗത്ത് വാങ്ങുന്നുണ്ടെങ്കിൽ തൊട്ടുത്ത ജില്ലയായ മലപ്പുറത് ഫേമൺ വാങ്ങുന്നില്ല. ഇതിൽ ഒരു ഏകീകൃത സ്വഭാവമുണ്ടാക്കണമെന്ന് താൻ ആവശ്യപ്പെട്ടുകയാണ്. റോഡ് ടാക്സ്, പെരിമിറ്റ് ഫീസ്, രജിസ്ട്രേഷൻ ഫീസ് ഇതെല്ലാം കേരളത്തിൽ കുടുതലാണ്. ആർ. ചക്ര വാഹനത്തിൽ മാസത്തിൽ '3300 രൂപയാണ് കേരളത്തിൽ റോഡ് ടാക്സ് ഇടക്കാക്കുന്നത്. എന്നാൽ കർണ്ണാടകത്തിൽ 2800 രൂപയും

തമിഴ്നാട്ടിൽ 2500 രൂപയുമാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് മലയാളികളായ ലോറി ഉടമകൾ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുന്നുണ്ട്. അതിലുള്ള അപാകത മറ്റൊന്നും. ഈന്ന് കേരളത്തിൽ ഒടുന്ന ലോറികളിൽ എത്താണ് 70 ശതമാനവും മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നുള്ളതാണ്. ടാക്സിലുള്ള വ്യത്യാസമാണ് ഇതിന് കാരണമായി വന്നിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലേയ്ക്ക് ഒരു ദിവസം വരുന്ന നുറുക്കണക്കിന് ലോറികൾ നികുതി ബട്ടിപ്പ് നടത്തുന്നുണ്ട്. ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളിലേയും ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ദത്താശയോടുകൂടിയാണ് ഈ ചെയ്യുന്നത്. സർക്കാരിന് കിട്ടേണ്ട വൻ തുക ഇതുമുലം നഷ്ടപ്പെടുകയാണ്. ഒരു ടൺ ഓവർലോഡ് കയറ്റിയാൽ രണ്ടായിരം രൂപ ഫേറ്റ് ഇംഗ്ലീഷിൽ ഉണ്ടെങ്കെന്തുണ്ട്. അധിക ലോഡ് ഫ്രേഡിക്കുന്നത് രണ്ടായിരം രൂപ ഫേറ്റ് വയക്കണമെന്നാണ് മോട്ടോർ വൈഫിക്കിൾസ് ആക്ക് 113,114 എന്നിവയിൽ വ്യക്തമായി സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഈ ഇന്ന് ഇംഗ്ലീഷിൽ ചെയ്യുന്നില്ല. അതുപോലെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെയ്ക്കുവരുന്ന ലക്ഷ്യാം ബാസ്റ്റുകളിൽ 248 കിലോ ലഘേജ് മാത്രമാണ് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ പത്ത് ടൺ കുടുതൽ അവധ്യസാധനങ്ങൾ ബാസ്റ്റിൽ ടോപ്പിലും സീറ്റിൽ അടിയിലുള്ള അരകളിലുമായി കടത്തിക്കാണ് പോകുന്നുണ്ട്. ഇതിൽ ഭൂരിഭാഗവും പണവും മറ്റ് ലഹരി വസ്തുകളുമാണ്. കേരളത്തിന് പുറത്തെയ്ക്ക് കൂരുത്തുള്ള, അടയ്ക്ക, റബ്ബർ തുടങ്ങിയ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ കയറ്റിപ്പോകുന്ന ലോറികൾ ബില്ല് ഇല്ലാതെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. ഇതിനും സെയിൽസ് ടാക്സ് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ദത്താശയുണ്ട്. 60,000 രൂപ മുതൽ ഒരു ലക്ഷം രൂപ വരെ ടാക്സ് കൊടുക്കേണ്ട സ്ഥാനത്ത് കേവലം 10,000 രൂപ ചെക്ക് പോസ്റ്റിൽ കൊടുത്തിട്ട യാതൊരു രേഖയിലും തെരഞ്ഞെടുക്കാനുണ്ട്. അത് പരിശോധിക്കണം. ചെക്ക് പോസ്റ്റിന് അപ്പുറത്തെയ്ക്ക് ട്രോസ് ചെക്കിംഗ് സംവിധാനമുണ്ടാക്കാനും വിജിലൻസ് സ്ക്രാഡിനെ കാര്യക്ഷമമാക്കാനുമുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. കേരളത്തിൽ 28,000 സ്കാര്യബസ്റ്റുകളാണ് ഈന്ന് സർവ്വീസ് നടത്തിക്കാണിക്കുന്നത്. ഒരു ബസ്റ്റിൽ ആറ് മുതൽ എട്ട് വരെ ജീവനക്കാരാണുള്ളത്. ഇവർക്ക് ക്ഷേമനിധി സാക്കരും ഉണ്ടായിരുന്നിട്ടും ഇല്ലാവർക്കും ലഭ്യമല്ല. ഒരു ബസ്റ്റിലെ മുന്ന് ആലുകൾക്ക് ഈ നിജപ്പെടുത്തിയതുകാണ് മുഴുവൻ ആലുകൾക്കും ഈ ലഭ്യമല്ലാത്ത അവസ്ഥയാണ്. ഒരു തൊഴിലാളി 150 രൂപയും മുതലാളി 350 രൂപയുമാണ് അടയ്ക്കേണ്ടത്. ഈ രണ്ട് വിഭാഗവും അടയ്ക്കുന്നില്ല എന്നു മാത്രമല്ല, എല്ലാ ജീവനക്കാർക്കും ഇതിന്റെ ആനുകൂല്യം കിട്ടുന്നുമില്ല. ക്ഷേമനിധി ശാസ്ത്രീയമായി നടപ്പിലാക്കാനാവശ്യമായ സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. സ്കാര്യ ബന്ധ മേഖല ഈന്ന് തകർന്ന് തരിപ്പണമായിക്കാണിക്കുകയാണ്. 1,20,000 രൂപ ഒരു വർഷം ഒരു ബസ്റ്റിന് ടാക്സായി ഇടക്കാക്കുന്നുണ്ട്. അതോടൊപ്പം അനുബന്ധ ടാക്സുകളും ഉണ്ട്. ഈ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെൽ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ കുടുതലാണ്. അത് കുറയ്ക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. നിലവിലുള്ള ബസ്റ്റ് മേഖലയെ രക്ഷിക്കുന്നതിന് ടാക്സ് കുറയ്ക്കാനാവശ്യമായ സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുന്നത് ടെമ്പിംഗിലുള്ള അശാസ്ത്രീയതയാണ്. ഒരു മിനിട്ട്, അര മിനിട്ട് ഇടവിട്ടാണ് ബസ്റ്റുകൾ ഓടുന്നത്. ഈ രുട്ടുകളിൽ മഞ്ചരമുണ്ടാക്കാനും അപകടമുണ്ടാക്കാനും കാരണമാകുന്നു. കോഴിക്കോട്ടുള്ള ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുതി

അത്യാധുനിക ഉപകരണങ്ങൾ തുരുന്നിച്ച് നശിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കാരണം അനോഷ്ടിക്കുന്നോൾ ആവശ്യത്തിന് ജീവനക്കാരില്ല എന്നാണ് പറയുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്തും ഷാർഡ്സുരുമുള്ള പ്രസ്തുകളിൽ ജീവനക്കാർ അധികമാണ്. അത്തരം ജീവനക്കാരെ കോഴിക്കോട് ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റുകയോ അല്ലെങ്കിൽ പുതിയ ജീവനക്കാരെ നിയമിക്കുകയോ ചെയ്ത് അവിടത്തെ ആധുനിക ഉപകരണങ്ങൾ തുരുവെടുത്തുപോകുന്ന അവസ്ഥയ്ക്ക് പരിഹാരമുണ്ടാക്കണം. ബുക്കൾ മറ്റ് പ്രസ്തുകളിൽ കൊടുത്താണ് അച്ചടിക്കുന്നത്. അത് ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയാൽ ലാഭകരമായിരിക്കും. പ്രിൻ്റിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വളരെ വേദനിപ്പിക്കുന്ന ഒരു കാര്യം, ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറും കൂടി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. ഞാനുശ്ശപ്പട്ടയുള്ളവർ എം.എൽ.എ.മാരുടി ഈ സഭയിൽ കടന്ന വനിട്ക് ഇപ്പോൾ 136 ദിവസങ്ങളായി. പുതിയ എം.എൽ.എ.മാരുടെ പേരും അധ്യയ്യം ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഒരു ഡയറി പോലും പ്രിൻ്റിംഗ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിൽ നിന്ന് ഇതുവരെ അച്ചടിച്ച് വിതരണം ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല; മന്ത്രിമാരുടെതുമില്ല. തങ്ങളാക്കെ പഴയ ഡയറി ഉപയോഗിച്ചാണ് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയോക്കെ കാര്യങ്ങൾ നോക്കുന്നത്. ഒരു ഡയറിയെക്കിലും എം.എൽ.എ.മാർക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്ഥിക്കിക്കണം. ഞാൻ ഈ ധനാദ്ധർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ: സർ, ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ധനാദ്ധർത്ഥനകളെ ഞാൻ പ്രിൻ്റുണ്ടായ്ക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട സേവന മേഖലയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ നവീകരിക്കാൻ ഈ സർക്കാർ കൈക്കൊണ്ടിട്ടുള്ള നടപടികളെ ഞാൻ സാഗത്തം ചെയ്യുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ആകെ നാലായിരത്തിലധികം ബന്ധുകളാണുള്ളത്. അതിൽ ഏതാണ്ട് എല്ലാറിലധികവും കടപ്പുറത്താണെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ജനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ യാത്രാസ്ഥകരും ഒരുക്കുന്നതിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിർണ്ണായകമായ പക്ക വഹിക്കുന്നുണ്ട്. അതോടൊപ്പം സ്വകാര്യ മേഖലയും വളരെ നിന്തുലമായ പക്കാണ് വഹിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആ പക്ക വഹിക്കുക മാത്രമല്ല, സാമൂഹിക പ്രതിബേദ്ധത ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ട് വികലാംഗൾ, അധികാരി, ബഡിൽ, സ്വാതന്ത്ര്യസ്ഥരു സേനാനികൾ, വിദ്യാർത്ഥികൾ തുടങ്ങിയ വളരെ വിപുലമായ ഒരു ജനസംബന്ധത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങൾക്കുടി എറുടുക്കുന്നു എന്നുള്ളിടത്താക്കെ നല്ല കാര്യം തന്നെയാണ്. ആ സാമൂഹിക പ്രതിബേദ്ധത ഏറ്റെടുക്കുന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ മറ്റൊരു ഘടകങ്ങളും കൂടി നോക്കുന്നോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളത് പ്രയാസകരമായ സംഗതിയാണ്. എങ്കിലും ഈ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് വരുത്തിവയ്ക്കുന്ന ഭീമമായ ബാധയും കൂടെ ലാഭകരിച്ചുകൊണ്ട് വരാൻ കഴിയുമെന്നാണ് അനുഭവങ്ങളിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. അതിന് ഈ ഗവൺമെന്റ് സൈകാരിച്ചിട്ടുള്ള നടപടികൾ തീർച്ചയായും സാഗത്താർഹമാണ്. അതോടൊപ്പം കൂടെയെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ കൂടി ചെയ്യേണ്ടിയിരിക്കുന്നു എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിൽ 1948-ൽ വരുത്തിയ ഭേദഗതിയാണ് കേരളത്തിലെ സ്റ്റേജ് കാരേജ് രംഗത്ത് ഇതേയേരെ പ്രയാസം

വരുത്തിവച്ചത് എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഈന് സ്റ്റേജ് കാര്യോജ്ഞകൾക്ക് പെൻഡിറ്റ് നങ്കുന്നതിൽ ധാരാതാരു നിയന്ത്രണവുമില്ല. ട്രാൻസ്ഫോർഡ് അനോറിറ്റിക്സ് 12.00 NOON] സ്റ്റേജ് കാര്യോജ്ഞ പെൻഡിറ്റിന് അഴുമിക്കേശൻ കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞാൽ ധാരാതാരു കാരണവശാല്യം അത് തള്ളാൻ പാടില്ലെന്നാണ് വ്യവസ്ഥ. അമീവാ തള്ളിയാൽ കേന്ദ്ര നിയമത്തിന്റെ പരിരക്ഷയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കോടതിയിൽ പോയി പെൻഡിറ്റ് വസ്തുലംക്കും. ഈന് അനിയന്ത്രിതമായ പെൻഡിറ്റ് സമ്പദാധ്യാല്യം, അതിന് മുൻപ് ഉണ്ടായിരുന്ന നിയന്ത്രണങ്ങളും എടുത്തുകളണ്ടപ്പോൾ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് നമുക്കാവശ്യം വേണ്ടതിനേക്കാൾ കുടുതൽ സ്റ്റേജ് കാര്യോജ്ഞാണ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നത്. ദേശസാങ്കുത റൂട്ടുകളും ബാക്കി എല്ലാ റൂട്ടുകളിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ തലങ്ങും വിലങ്ങും മുൻപും പിൻപും സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾക്ക് പെൻഡിറ്റ് നൽകി, അവർ മൽസരിച്ച് ഓട്ടുകയാണ്. ആന നടന്നു പോകുന്നതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കടന്നു പോകുന്നോൾ മിന്നൽ വേഗത്തിൽ മുൻപും പിൻപും സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ പോകുന്നത് നാം കണക്കുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈവിടെ എനിക്കു മുൻപ് വഹുമാന്യനായ യൂ.സി. രാമൻ പരഞ്ഞതുപോലെ, പെൻഡിറ്റുകൾ നങ്കുന്നോൾ ഒരു കൂഷ്ഠം പാടില്ല. ഈതാണ് ആർ.ടി.സി.മാർക്ക് കൊടുക്കുന്ന നിർദ്ദേശം. എന്നുപറഞ്ഞാൽ അര മിനിട്ട് മുന്നോട്ടോ പിന്നോട്ടോ ആകാം. ഒരേസമയത്ത് വിവിധ പെൻഡിറ്റുകൾ കൊടുത്തുകൂടാം. മിക്കവാറും ആർ.ടി.സി. പെൻഡിറ്റ് അനുവദിക്കുന്നോൾ ചില സന്ദർഭങ്ങളിൽ ഒരേസമയത്ത് പെൻഡിറ്റുകൾ ഒന്നിലധികം പെൻഡിറ്റുകളും ഉണ്ടാക്കുന്നു എന്നുള്ളതോണ്. ഈത് നമ്മുടെ റൂട്ടുകളിലൊക്കെ നിരന്തരമായ മൽസരമാണ് സൃഷ്ടിക്കുന്നത്. പ്രായം ചെന്ന ഒരാൾ മുൻപിൽ പോകുന്ന ഒരു ബന്ധീൽ കയറിയാൽ, അവർ കയറാൻ എടുക്കുന്ന സമയംകൊണ്ട് അടുത്ത ബന്ധ് കടന്നുപോകുകയാണ്. മൽസരമാണ് ഈന് ഈ രംഗത്ത് ഉണ്ടാക്കുന്ന മുഴുവൻ അപകടങ്ങൾക്കും കാരണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നാലായിരത്തിൽ ചിലവരാനും ബന്ധുകൾ സഖ്യരിക്കുന്നോൾ ശരാശരി ഒരാൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധു ഇടിച്ച് മരിക്കുന്നു എന്നാണ്. സ്വകാര്യ ബന്ധുകൾ എത്രയോ ആളുകളുടെ ജീവൻ അപഹരിക്കുന്നു. റോധുകളുടെ സുരക്ഷിതത്താണോ, പൊതുജനങ്ങളുടെ ആവശ്യകതയോ, മറ്റാനും പരിശീലനിക്കാതെ കേന്ദ്ര നിയമത്തിൽ വരുത്തിയ ദേശത്തിലെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പെൻഡിറ്റ് നങ്കുന്നോൾ ഏറ്റവും വലിയ ബീഡിസ്ഥമായ ദുരന്തമായി വന്നു ഭവിക്കുകയാണ്. ഈവിടെ പെൻഡിറ്റുകളുടെ പെരുപ്പ്, വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പ്, അമിതമായ വേഗതയിൽ ഒട്ടേണിവരുന്ന സാഹചര്യം, മൽസര ഓട്ടുകകം ഈൻ രാജ്യത്ത് ഉണ്ടാക്കുന്ന മൊത്തം അപകടങ്ങളിൽ പത്ര ശതമാനവും, കെ.എസ്.കേരളത്തിൽ സംഭവിക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞാൽ, നടപ്പിലാക്കുന്ന മോട്ടാർ വാഹന നിയമത്തിന്റെ അപകടകളാണുള്ള കാര്യത്തിൽ. ധാരാതാരു തർക്കവും ഇല്ല. ഈവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അവയുടെ സാമുഹിക പ്രതിബന്ധത്തെയല്ലാമെന്നതു നടത്തുന്നോൾ നഷ്ടം സംഭവിക്കും. അത് മാത്രമല്ല അനിയന്ത്രിതമായ ഡീസലിന്റെ വില വർദ്ധനവ് ആർക്കേണ്ട് താങ്ങാൻ കഴിയുക? കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് മാത്രമല്ല, സ്റ്റേജ് കാര്യോജ്ഞ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്ന ആളുകളും

അനുഭവിക്കുന്ന വലിയ തീരാദുരിതമാണ്. 1990-ൽ 10 രൂപയിൽ താഴ്യാൻ എരു ലിറ്റർ പെട്ടോളിന് വിലയുണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്ന് 35 രൂപയായി ഉയർന്നിരിക്കുകയാണ്. അനിയന്ത്രിതമായി ഡീസൽ വിലവർദ്ധനവ് ഈ മേഖലയെ തകർത്തു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എത്രയോ വർഷങ്ങൾക്ക് മുൻപ് ഡീസൽ അധികാർഡ് ചെയ്ത ദ്രോജ് കാരോജിന് ഉൾപ്പെട്ട ഗ്രാൻ്റ് എർപ്പെടുത്താനുള്ള സംവിധാനം എന്നുകൊണ്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കുവാൻ കഴിയുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ, സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയണമെങ്കിൽ, അത് ലാഭകരമാകാൻ കഴിയണമെങ്കിൽ, ഡീസലിന്റെ സ്ഥാനത്ത് ഗ്രാൻ്റ് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന സംവിധാനം ഇവിടെ അടിയന്തിരമായി എർപ്പെടുത്താൻ കഴിയണം. കുടാതെ ഒരു പാസബുർ കോഡ്യും പാർസൽ സർവീസും നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമോ എന്നുകൂടി ആവോച്ചിക്കണം? ഇപ്പോൾ കൊന്തിയർ സർവീസിന് എർപ്പെടുത്താൻ പോകുന്ന കാര്യം പഠിക്കുമെന്നും, അത് നല്ല കാര്യമാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ഗുഡ്സ് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ആവോച്ചിക്കണം. ഹൈവി വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്ന ദൈവവർമ്മക്ക് പരിശീലനം കൈടക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു ദൈവവർഷ്ണ ട്രെയിനിംഗ് ഇൻസ്റ്റിറ്യൂട്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ആവോച്ചിക്കണം. ഏതൊരാൾക്കും ഹൈവി ദൈവവിംഗ് ലൈസൻസ് കൈടക്കുവോൾ, ഇൻസ്റ്റിറ്യൂട്ടിൽ പഠിച്ച് ആവശ്യമായ നോഗ്യത നേടിവരുന്ന രോൾക്കേ ഹൈവി വൈറിക്കിൾ ഓടിക്കാൻ അനുമതി ലഭ്യമാകു എന്ന നിബന്ധന എർപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമെങ്കിൽ തീർച്ചയായും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അതുവഴി വരുമാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുവാനും കഴിയും. ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് നല്ല കാര്യമാണ്. എല്ലാ താലുക്കുകളിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നത് നഗരങ്ങളുടെയെല്ലാം കണ്ണായ ഭൂമിയിലാണ്. അവിടെ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് ബുദ്ധിത്തായ പദ്ധതിയായി ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പാക്കാൻ കഴിഞ്ഞതിൽ ഒരു വരുമാനമാർഗ്ഗമായി അതിനെ മാറ്റിയെടുക്കാൻ കഴിയും. തീർച്ചയായും ഈ നിർദ്ദേശങ്ങളോടൊപ്പ് ചില കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്, ശബ്ദരിലു സീസിൺ വരികയാണ്. എറ്റവും കുടുതൽ തിരക്ക് അനുഭവപ്പെടാൻ പോകുകയാണ്. എറ്റവും കുടുതൽ ബല്ലുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യേണ്ട സമയമാണ്. യാത്രാസ്ഥാം കുടുതലായി ഉണ്ടാക്കാൻ സാധ്യതയുള്ള സന്ദർഭമാണ്. എന്നാൽ അതിനുവേണ്ടി ഒരു മുന്നൊരുക്കം ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നു എന്ന് പറയാൻ കഴിയുന്നില്ല. ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ഇതു സംബന്ധിച്ച് പറയും എന്ന് തോൻ വിശ്വസിക്കുന്നു. ആ ഒരു കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ തയ്യാറാക്കേണ്ടതല്ലോ? തീർച്ചയായും വരാൻ പോകുന്ന നല്ല നാളുകൾ ഉൽസവ നാളുകളാണ്. തീർത്ഥാനന്ദ ക്രൈസ്തിലേക്കുള്ള ജനപ്രവാദരം തീർച്ചയായും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് നല്ലവസ്തും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ കഴിയും. ഇതുവഴി വരുമാനത്തിൽ ഗ്രാന്റുമായ മാറ്റം വരുത്താൻ കഴിയും. ഇവിടെ എല്ലാവരും പറഞ്ഞ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട സംഗതിയാണ്, സ്വകാര്യ മേഖല ലക്ഷ്യങ്ങൾക്കിന് ആളുകളുടെ തൊഴിൽ മേഖലയാണ്. ഇരുപത്തെല്ലായിരുത്തോളം സ്വകാര്യ ബല്ലുകൾ ഇവിടെ

സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുയെന്ന് പറയുന്നോൾ ലക്ഷ്യക്കണക്കിന് ആളുകൾ അതിൽ ജീവിക്കുന്നുയെന്നുള്ളതാണ്. ആ മേലു അനുഭവിക്കുന്ന പ്രധാനങ്ങൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞതാണ്. ദിർഘദൂര സർവ്വീസുകൾ ലാഭത്തിലാക്കുന്നോൾ ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിൽ, സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന സ്റ്റേജ് കാര്യോജകൾ സ്വാഭാവികമായും നഷ്ടത്തിലാക്കുമെന്ന ധാർമ്മിക്ക്യം ഉണ്ടെങ്കാലുണ്ടാം. സർവ്വീസുകൾ നഷ്ടത്തിൽ ആകുന്നോൾ അതിന്റെയെല്ലാം ഭാരവും പീഡനവും ഏൽക്കേണിവരുന്നത് തൊഴിലാളികളാണ്. അവർക്ക് കേഷമനിധി ഉൾപ്പെടെയുള്ള പദ്ധതികളിലെ നൃനതകൾക്ക് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയണം. അങ്ങനെ ഈ മേലെയെ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയണമെങ്കിൽ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയണമെങ്കിൽ, പുതിയ പെൻഡി നൽകുന്നോൾ ആവശ്യം വേണ്ട മെഡ്യലെണ്ട് ഉപുവരുത്താൻ കഴിയണ. അതിന് കേന്ദ്ര നിയമത്തിൽ കുറേ മാറ്റം വരുത്താൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ ആവശ്യമായ സമർപ്പം ചെലുത്തിയെ മതിയാകു. ഇപ്പോൾ പുതിയ സ്വന്ധായം വന്നപ്പോൾ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പേരിൽ റിട്ടുകളിലാണ് മത്സരം നടക്കുന്നത്. പുതിയ പെൻഡി കടന്നു വരുന്നതും ആസ്ഥിക്കേഷൻ വരുന്നതും അങ്ങാട്ടാണ്. എന്നാൽ പുതിയ റിട്ട് ഫോം ചെയ്യാൻ ആരും തയ്യാറാക്കുന്നില്ല. അവശ്യർ വേണ്ട റിട്ടുകൾക്ക് പുതിയ പെൻഡി ഉണ്ടാക്കുന്നില്ല. ഒന്നകീയ ആവശ്യം പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നില്ല. മുൻപ് അതല്ല, ആസ്ഥിക്കേഷൻ വയ്ക്കുന്നോൾന്തെന്ന ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം പരിഗണിക്കുമായിരുന്നു. തദ്ദേശവാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ പരിഗണിക്കുമായിരുന്നു. എന്നു മാത്രമല്ല, സ്റ്റേജ് ഗ്രാഞ്ജ് ഓപ്പറേറ്റർക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന യോഗ്യതകൾ കൂടുമായി നിർവ്വചിക്കുമായിരുന്നു. ഇന്ന് അതൊന്നുമില്ല, ആർക്കും അപേക്ഷ കൊടുക്കാം, അവർക്കൊക്കേ, കൊടുത്തു കൊള്ളണമെന്ന വ്യവസ്ഥകൾ ലഭിച്ച ലഭാനുമൂലില്ലാതെ പെൻഡി കൊടുക്കുന്ന ഇന്നത്തെ സ്വന്ധായം തീർച്ചയായിട്ടും മറ്റാണ് കഴിയുമെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഇന്നത്തെ നഷ്ടത്തിന് ഒരു പരിധിവരെ പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കും. ഇവിടെത്തെ ദേശസാർക്കുത റിട്ടുകളിലെ സർവ്വീസുകൾ കാര്യക്ഷമമാകണം. തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്ന് നെയ്യാറിന്കരയിലേക്ക് പോകുന്ന ദേശസാർക്കുത റിട്ടിൽ എത്രയോ മിനി വാഹനങ്ങൾ സർവ്വീസ് നടത്തുകയാണ്. അധികാരികളുടെ മുകളിൽ മുന്നിൽ നടക്കുകയല്ലോ? എന്ത് നടപടിയാണ് കൈക്കൊള്ളുന്നത്? ഇതെല്ലാം ദേശസാർക്കുത റിട്ടുകളിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ജനങ്ങൾക്ക് ധാരാ ചെയ്യാൻ കഴിയുംവിധം നമ്മുടെ ദേശസാർക്കുത റിട്ടുകളിലുള്ള സർവ്വീസ് കാര്യക്ഷമമാക്കാൻ അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ധാരാക്കേണ്ടിനും വർദ്ധിച്ച ജനം ലോറികളെല്ലാം ടെന്നോക്കെള്ളയും അഭ്യന്തര പ്രാവിക്കുന്നു. ദേശസാർക്കുത റിട്ടുകളിലെ ഇന്നത്തെ ധാരാക്കേണ്ടിനും വർദ്ധിച്ച ജനം ആവശ്യമായ അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണം. പുതിയ റിട്ടുകൾ ദേശസാർക്കരിക്കണം എന്നാണ് എൻ്റെ അഭിപ്രായം. സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ മേഖലയിൽ നൂറിൽ താഴെ ബഹുക്കളാണ് ഉള്ളത് എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കൊല്ലുത്തെ കോമോൺ, കായംകുളത്ത് കെ.സി.ടി., ചേർത്തലയത്ത് സി.സി.ടി., പത്തനംതിട്ടയിൽ വേറെ സംഘങ്ങൾ എല്ലാം കുടി നൂറിൽ താഴെ ബഹുക്കൾ മാത്രമെയുള്ളൂ. ആദരണിയന്നായ സഖാവ് എം.എൻ.ഗൗവിനൻ നായർ ട്രാൻസ്പോർട്ട്

വകുപ്പുമന്ത്രി ആയിരുന്നപ്പോൾ സഹകരണ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ സഹകരണ സംഘങ്ങൾക്ക് പ്രവർത്തിക്കാൻ, മുന്നോട്ട് പോകാൻ, ആ സഹാപനങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കാൻ, അവർക്ക് ടാക്സ് ഇനത്തിൽ കണ്ണസംശയിൽ ഉദ്ദേശ്യപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. 75% ടാക്സ് കൊടുത്താൽ മതിയായിരുന്നു. എന്നാൽ വർഷങ്ങൾ പിന്നീട് കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ആ വ്യവസ്ഥ എടുത്ത് മാറ്റി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഉണ്ടായിരുന്ന പോലെ സഹകരണ മേഖലയ്ക്കും നൽകിയിരുന്ന പരിശീലന ഈന് ഇല്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യും സഹകരണ മേഖലയും പുതിയ പെർമിറ്റിന് ആളുക്കേശൻ കൊടുത്താൽ സഹകരണ മേഖലയെ പരിഗണിക്കില്ല. ഈന് ആ പരിഗണനയും സഹായങ്ങളും സൗകര്യങ്ങളും എല്ലാം എടുത്തുകളില്ല. നുറിൽ താഴെ ബന്ധുകളുമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഈ സഹകരണസംഘങ്ങൾ തകർച്ചയുടെ വകിലാണ്. നുറി കണക്കിന് തൊഴിലാളികളുടെ അത്താണിയായിരുന്നു ഈ സംഘങ്ങൾ. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സഹകരണസംഘങ്ങളെ രക്ഷിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നുംതാഴുക്കുകൊണ്ട്, ഈ ധനാദ്ധർമ്മത്തോക്കെല്ലാം പിന്തുണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് എന്ന് ചുരുക്കുന്നു.

പ്രൊഫ. എൻ. ജയരാജ് : സർ, എൻ ഈ ധനാദ്ധർമ്മത്തോക്കെല്ലാം ഏതിടിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യൈക്കുറിച്ച് സുചിപ്പിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് നിലയിൽ സംബന്ധിച്ചിടതോളം കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ പുണ്യമാസത്തിൽന്നേ ദിനങ്ങളാണ്. സ്വാഭാവികമായും നല്ല കാര്യങ്ങൾ പറയണമെന്ന് ആഗ്രഹമുണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംബന്ധിച്ചും മോട്ടാർവാഹന ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടർമാർഗ്ഗിനാക്കുവിച്ചും സുചിപ്പിക്കുന്നോൾ നല്ല കാര്യങ്ങൾ പറയാൻ കഴിയാത്തതിൽ എനിക്ക് ഒരുമുണ്ട്. ഇത് സുചിപ്പിക്കുന്നോൾ കഴിഞ്ഞ കാലാളട്ടങ്ങളിൽ കേരളത്തിലുണ്ടാകുന്ന രോധപകടങ്ങളിലും വളരെ 11.8 ശതമാനമാണ്. കേരളത്തിൽ പ്രതിവർഷം 904 വാഹനങ്ങൾ ശരാശരി രജിസ്ട്രർ ചെയ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. അതിൽ എത്രാണ് 610 ടു വീലർ വാഹനങ്ങളാണ്. ദിനംപെതി പത്രങ്ങളിൽ വരുന്ന വാർത്തകളിൽ ഈ രാജ്യത്തെ ചെറുപ്പക്കാരായ ആളുകൾ, പ്രത്യേകിച്ചു ടുവീലർ അപകടങ്ങളിൽ മരിക്കുന്ന യുവാകളുടെ ഏണ്ണം ഓരോ ദിവസവും കൂടിക്കുടി വരുന്നതായി കാണാൻ കഴിയും. ഈ രാജ്യത്ത് ആക്സിഡന്റ് കാര്യത്തിൽ കേരളം മുന്നാം സഹാന്തതാണ്. മഹാരാഷ്ട്രയും തമിഴ്നാടും കഴിഞ്ഞാൽ കേരളമാണ് ട്രാഫിക് ആക്സിഡന്റ് രേറിഞ്ഞു കാര്യത്തിൽ കേരളം ഈ നേരം സ്ഥാനത്താണ്. ആയിരം വാഹനാപകടങ്ങളിൽ 15-ഓളം കേരളത്തിൽ സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഒഴികൃതാപകടസം അടുത്ത കാലത്ത് നടത്തിയിട്ടുള്ള പാനങ്ങളിൽനിന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്, അടുത്ത ലോകജനത് അനുഭവിക്കാൻപോകുന്ന ഏറ്റവും വലിയ വിഷയങ്ങളിലോന്ന് സാമ്പത്തിക രേഖങ്ങളെല്ലാം സംബന്ധിച്ചും ട്രാഫിക് ആക്സിഡന്റും അംഗവൈകല്യം സംഭവിക്കുന്നവരെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള വലിയ ബാധ്യത ഏതാണ് 2015-ഓടുകൂടി നമ്മുടെ സമൂഹത്തിന് ഏറ്റട്ടുക്കേണ്ടിവരുമെന്നുള്ളതാണ്. തീർച്ചയായും അതുകൊണ്ടുതന്നെ വളരെ കാലിക പ്രസക്തിയുള്ള വിഷയമെന്ന നിലയിൽ ശതാശ്ര

വകുപ്പുമായി ഒരു ചർച്ചയിലൂടെ നമ്മുടെ ട്രാഹിക് ആക്സിഡന്റുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിന് വളരെ സമഗ്രമായ നിയമനിർമ്മാണവും അതോടൊപ്പു ചർച്ചകളും ഉണ്ടാക്കണമെന്ന നാശ സുചിപ്പിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ ആക്സിഡന്റുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ഘടകമാണ് ഫ്ലാസ്റ്റ് ബൈഡിംഗ്. എനിക്ക് തോന്തന്നത്, ലോകത്തിൽ ഏറ്റവുമെല്ലാപ്പത്തിൽ ബൈഡിംഗ് ലൈസൻസ് കരസ്ഥമാക്കാൻ കഴിയുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിലോന്ന് കേരളമാണ്. ഒരു വ്യക്തി ആർ.ടി. ഓഫീസിൽ പോകാതെ തന്ന ഏതെങ്കിലും ഏജൻസ്യുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകയാണെങ്കിൽ അദ്ദേഹത്തിന് ബൈഡിംഗ് ലൈസൻസ് കീടുന്നതിന് യാതൊരു ബുദ്ധിമുട്ടുമില്ല. ലൈസൻസിംഗ് സന്ദേശായത്തിൽ കാലോചിതമായ മാറ്റുണ്ടാക്കണം. കോളേജിൽ പഠിപ്പിക്കുന്ന ഒരാളുന്ന നിലയിൽ കോളേജിൽ വരുന്ന കുട്ടികളിൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷവും തമാർത്ഥത്തിൽ ലൈസൻസ് ഇല്ലാതെയാണ് ടുവീലർ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പം വളരെ പ്രധാനമുള്ള ആളുകൾ, ഡിഫെക്ടീവ് ഒരു രംസ്റ്റ് ഉള്ള ആളുകൾ സന്ധ്യയ്ക്കും ശേഷം വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതുമുലമാണ് പ്രധാനമായും അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ പലപ്പോഴും കാണുന്ന ഒരു കാര്യം റോഡുകളുടെ ബഹുഭൂരിപക്ഷം ഭാഗവും മറ്റ് സാധനങ്ങൾ ഡാംപ് ചെയ്യാനാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. എന്നുകിൽ റോഡുകളുടെ പണിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അബ്ലൈറ്റിൽ തൊട്ടടുത്തുള്ള ആളുകൾ സാധനങ്ങൾ ഡാംപ് ചെയ്യുന്നത് റോഡുകളിലാണ്. ഈത് തീർച്ചയായും നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ആക്സിഡന്റ് വർദ്ധിക്കുന്നതിൽന്നു പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണങ്ങളിലോന്നാണ്. കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടുന്ന ക്രിമിനൽ കേസുകളിൽ ഏതാണ്ട് 70 ശതമാനത്തോളം ട്രാഹിക് അപകടങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണെന്നുള്ളത് സുചിപ്പിക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ബഹുമാന്യമായ ഗതാഗതവകുപ്പു മന്ത്രി മാത്രം വിചാരിച്ചാൽ നടക്കുന്ന കാര്യമല്ല. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ഘടകമാണെങ്കിൽപ്പോലും സാമൂഹ്യപരമം എന്നുള്ള നിലയിൽ, നാളെ നമ്മൾ ഏറ്റുടുക്കേണ്ട ഒരു വിഷയം എന്നുള്ള നിലയിൽ ഇക്കാര്യങ്ങൾ വളരെ ശാരവമായി ചർച്ച നടത്തണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ദേഹാഭിപ്പിച്ച് വളരെ ശത്രവമായി പല ആളുകളും സംസാരിച്ചു കഴിഞ്ഞു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യൈക്കുറിച്ച് ഓർക്കുന്നോൾ വിക്രമാദിത്യനേര്യും വേതാളത്തിന്തേയും അനുഭവമാണ് ഓർക്കുന്നോൾ. എൽ വിക്ഷൺ കോൺസിലേറ്റി വിക്രമാദിത്യൻ ഉള്ളരം പറഞ്ഞാലും ഏത് ചോദ്യങ്ങൾക്കും നല്ല ഉത്തരം നൽകിയാലും രിക്കല്യും വേതാളം വിക്രമാദിത്യനെ വിട്ട് പോകുന്നില്ല. അതോരു ശാപമാണ്. ആർ റീച്ചാലും ഏത് മുന്നണി അധികാരത്തിൽ വന്നാലും ഇതു ശാപം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കുണ്ട്. എനിക്ക് തോന്തന്നത്, അതിന്റെ പുറകിലുള്ള ആനയുടെ ചിത്രം ഉള്ളതുകൊണ്ട് ഇതോരു ആനവണ്ടിയായി ആളുകൾ കാണുന്നു എന്നാണ്. എന്തേ നാട്ടിൽ കേംടുയതുനിന്നും ചങ്ങനായ്ക്കരയിൽനിന്നും കുമളിയിലേക്ക് ദേവവർ ബന്ധുകളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധുകളും സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. ‘ഗജരാജിത മനഗമൻ’ എന്ന കവി പറഞ്ഞതുപോലെ വളരെ പതുക്കെയ്യാണ് ഈ ബന്ധുകൾ പോകുന്നത്. ഒരു വാഹനങ്ങളിൽ രണ്ടുപേര് സഖവർച്ചാൽ ഒരാൾ കുമളിയിലേത്തി മണിക്കൂറുകൾക്ക് ശേഷമേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ സഖവർക്കുന്ന ആൾക്ക് ഏത്താൻ കഴിയു.

വളരെ പഴയ വണ്ടികളാണെന്നുള്ള കാര്യം സുചിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. എന്ത് പിതാവ് ട്രാൻസ് പോർട്ട് മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് ആരംഭിച്ച ഒരു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോ പൊൻകുന്നത് ഉണ്ട്. 28 സർവ്വീസുകൾ അവിടെ ഷൈഡുൾ നടത്തുന്നതിൽ ബഹുഭൂതിപക്ഷം ഷൈഡുൾകളും ദിവസവും കൂൺസിൽ ചെയ്യുകയാണ്. കിഴക്കൻ മേഖലയുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പടിവാതിൽ എന്ന നിലയിൽ പൊൻകുന്നം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോ വിപുലീകരിക്കേണ്ടത് പ്രധാനപ്പെട്ട ആവശ്യമാണ്. കിഴക്കൻ മേഖലയിലേയ്ക്ക്, എറിവും കുടുതൽ പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകൾ ലാക്കരമായി നടത്തുന്ന മേഖലയിൽ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വളരെ ആലോച്ചിച്ച് വളരെ ഭംഗിയായി നിർവ്വഹിക്കുകയാണെങ്കിൽ വളരെ ലാക്കരമായി നടത്താൻ കഴിയും. ഒട്ടരു ഷൈഡുൾകൾ ഈ മേഖലയിലുണ്ട്. അതോടൊപ്പം മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം സുചിപ്പിക്കാനുള്ളത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സംബന്ധിത കടത്തപ്പറ്റിയാണ്. എത്താണ് 1500 കോടി രൂപയോളം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് സംബന്ധിത കടമുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പ്രൊഫഷണലേഡൻ ചെയ്യേണ്ട കാലം അവസാനിച്ചു. എല്ലാ മേഖലയിലും പ്രൊഫഷണൽ മാനേജ്മെന്റിൽ കാലഘട്ടമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പ്രൊഫഷണൽ മാനേജ്മെന്റുകളെ ഈ മേഖലയിൽ കൊണ്ടുവരികയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഇന്നത്തെ ദുരവസ്ഥയ്ക്ക് മാറ്റമുണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യണം. ഇതിന്റെ സ്ഥാപ്ത പാദ്ധനം വളരെയധികം വ്യത്യാസമുള്ള മേഖലയാണ്. വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ ഇതുപോലൊരു സന്ദർമ്മേണ്ടായപ്പോൾ അവിടെ സ്ഥാപ്ത പാദ്ധനിന് മാറ്റമുണ്ടാക്കാൻ ശ്രമിച്ചു. ഇവിടെ പലപ്പോഴും കണ്ടക്കടർമ്മരുടെ എല്ലാം വളരെ കുടുതലായിരിക്കും. ബഹ്യവർദ്ധമാരുടെ എല്ലാം വളരെ കുറവായിരിക്കും. സ്ഥാപ്ത പാദ്ധനിൽ കാര്യത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ ഒരു റീ അറേബുമെന്റ് ഉണ്ടാക്കേണ്ട കാലം അതിക്രമിച്ചുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഉള്ള ആളുകളെ പിരിച്ചുവിടാനോ കുറയ്ക്കാനോ കഴിയില്ലെങ്കിൽപ്പോലും നിലവിലുള്ള സംവിധാനത്തിലോ ഭാവിയിലോ അതാരമൊരു ചിത്ര ഉണ്ടാക്കണം. * അതോടൊപ്പം അണം ഇക്കണ്ണാമിക് ആയിട്ടുള്ള ട്രിബിംഗി റൂട്ടുകളുണ്ട്. 1970-ൽ എ.എൻ. ഗോവിന്ദനായർ കേരളത്തിന്റെ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് ഓരോ എ.എൽ.എ.മാർക്കും. ഓരോ ബസ്സുകൾ അനുവദിച്ചത് ഓർക്കുകയാണ്. എന്തെന്നും നിന്ത്യാജകമണ്ഡലത്തിലും കടനുപോകുന്ന കോട്ടയം-കുള്ളൽതുറമ്പി റൂട്ടിൽ ചിലതുടർന്തരായിരുന്ന അടിസ്ഥാനത്തിൽ വളരെ ലാക്കരമായിരുന്ന റൂട്ടിൽ ഏതൊരു നേരും റെക്സ് ജീവനക്കാർക്ക് വൈകുന്നേരം വീടിൽ പോകാനുള്ള സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി അത് മാറ്റിരിച്ച് അവസാനം നഷ്ടത്തിൽ കലാശിച്ചു. അണ്ഡരെ അണം ഇക്കണ്ണാമിക് ആയിട്ടുള്ള ട്രിബിംഗി റൂട്ടുകളെ സംബന്ധിച്ച് പാസബേഴ്സ് സർവ്വേ നടത്താൻ കഴിയും. വളരെയെറു കണ്ണസൾട്ടുൺസികൾ ഈ നാട്ടിലുണ്ട്. പാസബേഴ്സ് സർവ്വേ നടത്തി എത്ര മേഖലയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോയാൽ ലാക്കരമാക്കാം എന്ന് ഗുരുവമായ പഠനം ഈ രംഗത്ത് ഉണ്ടാക്കണംതുണ്ട്. മോട്ടാർ വൈഫിക്കണിൽസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിനെക്കുറിച്ച് സുചിപ്പിച്ചു. ഒരു ഇരാജിയൻ തൊഴുത്ത് എന്നുള്ള നിലയിൽ ആർ റെംബാലും നന്നാക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. ഒരു കാര്യം വളരെ വ്യക്തമാണ്. ഗതാഗതവകുപ്പിലും

മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിലും ഉദ്യോഗത്തിൽ പ്രവേശിക്കുന്ന ആളുകൾ റിടയർ ചെയ്യുന്നോൾ അവരുടെ സാമ്പത്തിക/ഭൗതിക സാഹചര്യങ്ങൾ എറു വർദ്ധിക്കുന്നു എന്നുള്ളത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. എനിക്ക് ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രിയോട് ഇക്കാര്യത്തിൽ സുപ്രീമിക്കാനുള്ളത്, 1984-ൽ സി. എച്ച്. മുഹമ്മദ്‌കോയ കേരളത്തിൻ്റെ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയും എൻ്റെ പിതാവ് പ്രീസ്റ്റിംഗ് വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായിരുന്ന കാലാവധ്യത്തിലാണ് വാഴുർ ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുതിചെയ്തു. ഈ നൂ�ം വാഴുർ ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുതിചെയ്യാവന്നുമായിരുന്നു. അവിടെ സ്വന്തമായി ജനറേറ്റില്ല. ജീവനക്കാർക്ക് താമസിക്കാൻ കൂർട്ടേഷൻ ഇല്ല.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം : അങ്ങയുടെ പിതാവ് ഈ സഭയിലുള്ളപ്പോൾ എറുവും നാലു മലയാള ഭാഷയും ഈ സഭയെ മുഴുവൻ കയ്യിലെടുക്കുന്ന പ്രസംഗവുമായിരുന്നു അംഗ് നടത്തിക്കാണ്ടിരുന്നത്. പക്ഷേ അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുറിന് അതുണ്ടാക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്.

ചൈപ്പാഫി. എൻ. ജയരാജ് :

‘താനോരു ബാലനശക്തനെന്നാകില്ലോ,

മാനിയാമെന്നുടെ താതനന്നേരക്ക നീ’

ഞാൻ ആയി വരുന്നതെയുള്ളൂ. വാഴുർ ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുതി ഉപയോഗിക്കുന്ന ഓഫ്‌സെറ്റ് മെഷ്ജിനും ലെറ്റർ പ്രസ്തുതി മെഷ്ജിനുമൊക്കെ 15 വർഷം മുമ്പ് സ്ഥാപിച്ചതാണ്. വളരെ ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ പ്രീസ്റ്റിംഗ് മേഖലയിൽ കടന്നുവരുന്നോൾ നന്ദിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുതി ആധുനികവർക്കുകൂടിക്കേണ്ടത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. രണ്ട് വർഷം മുമ്പുവരെ അവിടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി പാംപുസ്തകങ്ങൾ പ്രീസ്റ്റ് ചെയ്തിരുന്നതാണ്. പാംപുസ്തകങ്ങൾ ഇപ്പോൾ സ്വകാര്യ മേഖലയിലായതുകൊണ്ട് അവിടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മനോഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. സ്വകാര്യ പ്രീസ്റ്റിംഗ് മേഖലയിൽ കൊടുക്കുന്ന പാംപുസ്തകങ്ങളുടെ പ്രീസ്റ്റിംഗ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള വർക്കുകൾ ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുതി കൊടുത്ത് അതിന്റെ പ്രവർത്തനം വളരെ ഭാഗിയാക്കാം എന്ന് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ താൻ സുചിപ്പിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം ഒരു പുതിയ മന്ത്രിയെന്ന നിലയിൽ അദ്ദേഹത്തിന് ഇക്കാര്യത്തിൽ എറു കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ താൽപ്പര്യമുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കുകയാണ്. അങ്ങയുടെ പ്രവർത്തനം കുറച്ചുകൂടി സുഗമമായി പോകട്ടെന്നും മാത്രം ആഗ്രഹിക്കുകയും ഈവിടെ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ ശ്രീ. എം. ടി. വാസുദേവൻ നായരുടെ “കാലാതെത” എന്ന പരമ്പരാനുസരിച്ചു സേതു എന കമ്പാപാത്രം പരയുന്നതുപോലെ വരുംവരാതിരിക്കില്ലായെന്ന് പരയുന്നതുപോലെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യുൾപ്പെടെയുള്ള അങ്ങയുടെ എല്ലാ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളും നന്നാകാതിരിക്കില്ലായെന്നാരു പ്രത്യാഗ്രാധയോടുകൂടി ഇ ധനാദ്ധർത്ഥത്തിനുകൊണ്ട് അതിന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. എം.കെ പ്രോസൊഫ്: സർ, ധനാദ്വീർത്തമനകളും താൻ പിന്താങ്ങുന്നു. മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിൽ കാര്യക്ഷമമായ മാറ്റം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒട്ടവധി നടപടികൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഇവിടെ നടന്നിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ 35 ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങളാണ് ഉള്ളത്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിൽ അനവധി മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഈ വകുപ്പ് ഏറ്റുട്ടതശേഷം സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിൽ ഇടനിലക്കാരെ ഒഴിവാക്കും എന്ന പ്രവൃഥിക്കംവഴി ആർ.ടി. ഓഫീസുകൾവഴി ഉണ്ടാവുന്ന വരുമാനം കേരളത്തിന്റെ പുരോഗതിക്ക് സഹായകരമായി ഉപയോഗപ്പെട്ടുതുവാൻ സാധിക്കും. എം.വി.എൽ, എ.എം.വി.ഐ. തസ്തികകൾ ധാരാളം ഒഴിവും കിടക്കുകയാണ്. ഇത്തരം തസ്തികകളിൽ കൂടുതൽ നിയമനങ്ങൾ നൽകിക്കൊണ്ട് വാഹന പരിശോധനകൾ കൂത്യസമയത്ത് നടത്തി കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കണം. അതുപോലെ എല്ലാ ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലും കമ്പ്യൂട്ടർവൽക്കരണം അടിയന്തിരമായി നടപ്പാക്കണം. ആർ.ടി. ഓഫീസുകൾക്ക് പുതിയ കെട്ടിടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കി ഈ വകുപ്പിന്റെ പരിഷക്കാരത്തിന് നേതൃത്വം നൽകാൻ സാധിക്കണം. അതുപോലെ ലൈസൻസ് സമ്പദായങ്ങളിൽ ധാരാളം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് പെട്ടുന്ന ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഉണ്ടാക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കോഴിക്കോട് വന്ന മിന്നൽ പരിശോധന നടത്തിയതുപോലെ മറ്റ് കേരളങ്ങളിലും കാര്യക്ഷമമായ പരിശോധനകൾ നടത്തി ഈ വകുപ്പിൽ വളരെയധികം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തണം. അച്ചടിരംഗത്ത് കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് തൊഴിൽ സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ആധുനിക റൈറ്റിയറിൽ സർക്കാരിന്റെ കീഴിൽ പ്രസ്തുത ഉണ്ടാക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകയാണ്. കോഴിക്കോടും തിരുവനന്തപുരത്തും അച്ചടി പരിശീലനത്തിനുള്ള സർട്ടിഫിക്കറ്റ് കോഴുസുകൾ ആരംഭിക്കണം. അച്ചടി മേഖലയുടെ പുരോഗതിക്ക് ധാരാളം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ സാധിക്കും. ഇന്ന് എസ്.എസ്.എൽ.സി. ഉൾപ്പെടെ പല പരിക്ഷയുടേയും ചോദ്യപ്പെട്ടുകൾ അന്‍യ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നാണ് അച്ചടിക്കുന്നത്. അവ കേരളത്തിലെ സർക്കാർ പ്രസ്തുതിയിൽ നിന്നുത്തെന്ന അച്ചടിക്കണം. പുറത്ത് നിന്ന് അച്ചടിച്ചത് കൊണ്ട് ധാരാളം പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട യൂ.ഡി.എഫ്.-ലെ ചില നേതാക്കന്നർക്കെതിരെ ചില ആരോപണങ്ങളും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ ഇതൊക്കെ മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് നമ്മുടെ സർക്കാർ മേഖലയിൽ അച്ചടി വ്യവസ്ഥയും രംഗത്തെ ഫ്രാൻസിസ്റ്റിക്കാർ വേണ്ടി നടപടികൾ ഉണ്ടാക്കണമെന്ന് താൻ ആവശ്യപ്പെട്ടുകയാണ്. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. രംഗത്തും നമ്മുടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഒട്ടവധികൾ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്ന്. കമ്മീഷൻ വ്യവസ്ഥയിൽ ലോകത്ത് പർച്ചേഴ്സ് ഉൾപ്പെടെ നടത്തുന്നതിനിരെ ശക്തമായ നടപടികളാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് ഏകക്കമാള്ളുന്നത്. അങ്ങനെ എല്ലാ രംഗത്തും സുതാര്യമായ നടപടികളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. മാതൃസ്.ടി. തോമസ്-ഞ്ചേരിത്തുനിന്നുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. രാത്രികാല സർവ്വീസിന് അധിക നിരക്കുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ അത് ശരിയല്ലായെന്ന് ചുണ്ടിക്കാണിച്ചു. അങ്ങനെ എല്ലാ രംഗത്തും പുരോഗത്തെ പരമായ നടപടികളാണ്. ഇടത്തുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാർ നടപ്പാക്കിയതെന്ന് നമ്മൾ കാണാൻ കഴിയും. കേരളത്തിൽ 35 ലക്ഷത്തോളം

ആളുകൾ ഓരോ ദിവസവും യാത്ര ചെയ്യുന്നുണ്ട്. വിശ്വാഷിച്ചും ഭരണാധികാരിക്കാനുകൂൾ ഗവൺമെന്റ് തയാറാക്കണമെന്ന് എന്ന് അല്ലെങ്കിൽക്കൂടുതലാണ്. അതുപോലെ ടുറിസ്റ്റ് മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൂടുതൽ സർവ്വീസ് നടത്തിയാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നേടണ്ട് ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. മറ്റ് ടുറിസ്റ്റ് മേഖലയിൽ, വിപുലമായ രീതിയിലുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ മേഖലകൾ ഉണ്ടാക്കണം. ജലഗതാഗതവും മച്ചപ്പെടുത്തണം. ചരകുഗതാഗതം, അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് സൗകര്യങ്ങളുണ്ടാക്കാൻ ഇതുവഴി സാധിക്കും. അപോൾ കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക നേടണ്ട് ഈ മേഖലയിൽ ഉണ്ടാകും എന്ന് നമുക്ക് കാണുവാൻ കഴിയും. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഷോപ്പിംഗ് സെൻട്രൽനേറ്റുവിച്ച് ഇവിടെ ചുണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോട് വളരെ വിപുലമായ രീതിയിലുള്ള ഷോപ്പിംഗ് സെൻട്രൽ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. പക്ഷേ അതിനാവശ്യമുള്ള നടപടികൾ ഈ വേണ്ടതെ രീതിയിൽ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. അടിയന്തിരമായും കോഴിക്കോട് വടക്കരയിൽ ഡിപോകൾ കൂടുതൽ വിപുലമായ രീതിയിൽ ഉണ്ടാക്കണമെന്ന് എന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് കൂടുതൽ സമ്പത്തിക നേടം ഉണ്ടാക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുന്നതാണ്. എൽ.ഡി.എഫ്. അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഒരു ഫ്രെഞ്ച് നയമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., വകുപ്പുകളിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വകുപ്പിൽ കാണുന്ന ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട വസ്തുത ബന്ധുകളിൽ യാത്രാക്കാർക്കുന്നേരെ മര്യാദപരമായ പെരുമാറ്റം കിട്ടുന്നില്ലായെന്നുള്ള പരാതിയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അത് ലഭ്യമാക്കാൻ ഫ്രെഞ്ച് നയമാണ് ഉണ്ടാക്കേണ്ടത്. അതുപോലെ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നിരവധി ആരോപണങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം നല്ല രീതിയിലുള്ള നയമാണ് ഈ രംഗമടക്കം എല്ലായിടത്തും ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ പുതിയ ബന്ധുകൾ വാങ്ങിയതിലൂടെ ഒന്നരക്കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടമാണ് വരുത്തിയത്. അതുപോലെയുള്ളത് ആരോപണങ്ങൾ നിരവധിയായിരുന്നു. ഇവിടെ സകാരു മേഖലയിൽ ഉണ്ടാക്കിയ മാറ്റങ്ങൾ, കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അതിന് ബദലായി പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്താൻ ആവശ്യമായ നടപടികളുണ്ടാക്കണം. മുൻസിപ്പൽക്കാർ അന്നത്തെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സാമ്പത്തിക ഉപദേശക്കനെ മാറ്റിയത് പോലെയുള്ള നടപടിയല്ല എൽ.ഡി.എഫ്. ചെയ്യുന്നത്. ഈ രംഗ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് ശക്തിക്കാരായ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ നിയമിക്കുകയാണ്. എല്ലാതരത്തിലുള്ള പുരോഗതിയും ഉണ്ടായത് നമ്മുടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും ഉണ്ടാക്കിയ മാറ്റത്തിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ വർക്ക് ഷോപ്പുകളും വളരെ ശാസ്ത്രീയമായി നടത്തിയാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് ഒരു നേരം സാമ്പത്തികനേടം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. അതിനുവേണ്ട നടപടികൾ ഉണ്ടാക്കണം. എന്ന് ഈ ധനാല്യർത്ഥനകളെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

[അമ്പുക്കഷവേദിയിൽ നി. ഡെപ്പുട്ടി സ്പീക്കർ]

ശ്രീ. വി. സുരേന്ദൻ പിള്ള: സർ, ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച വാഹന നികുതികൾ, മൈക്രോസൈറ്റും അച്ചടിയും മറ്റു ഭരണപരമായ സർവ്വീസുകളും, ഗതാഗതം എന്നീ ധനാല്പരിത്തുകളെ പിന്താഞ്ചുന്നു. 1950-ൽ നമ്മുടെ കേദ നിയമം മാറിയതിന് ശേഷം, 1965-ലെ സ്റ്റാറ്റുട്ടറി കോർപ്പറേഷൻ നിയമമനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിൽ വന്നതിനുശേഷം ഓരോ കാലഘട്ടത്തിലും വന്നിട്ടുള്ള മന്ത്രിമാരും മിഡിൽ മാനേജ്മെന്റും അവരുടെ പ്രവർത്തനവും കൊണ്ട് ഇത് പ്രസംഗം ലാഭത്തിലേയ്ക്കാണോ നഷ്ടങ്ങളിലേയ്ക്കാണോ പൊതിട്ടുള്ളതെന്ന് പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്, എത്ത് കാലഘട്ടത്തിലാണ്, എങ്ങനെയാണ്? നഷ്ടത്തിൽ പോയത് എന്നാൽ പരിശോധിക്കണം. ഇൻഡ്യയിലെ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങളും, കേരളത്തിലെ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങളും എടുത്തു പരിശോധിച്ചാൽ ഇതുപോലെ ലാക്കേരിക്കാൻ പറ്റുന്ന ഏതെങ്കിലുമുള്ളേം എന്ന് പരിശോധിക്കണം. ഇന്ന് യാത്രക്കാരൻ പോക്കുറിൽ കാശുമായി നിർക്കുകയാണ്. പോക്കുറിൽ കാശുമായി നിൽക്കുന്ന ആ യാത്ര ക്കാരനെ കയറ്റി ലഘൂപ്രധാനത്തിൽക്കൊണ്ടിട്ട് കാശുമേടിക്കണം. ഇത്തും കൂടം ഇല്ലാത്ത എൻപ്പോൾ എവിടെയാണുള്ളത്. വേറെ ഒന്നിനും കടം വേണ്ട. പ്രോഡക്ടസ് പ്രോഫേഷൻ വേണ്ട ഒരു സാധനത്തിനും കടമില്ല. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് എല്ലാം കട മായി കിട്ടുകയും ചെയ്യും.

ശ്രീ. ഡെപ്പുട്ടി സ്പീക്കർ : റെയിൽവേ എന്നുചെയ്തെന്ന് ചോദിക്കു.

ശ്രീ. വി. സുരേന്ദൻ പിള്ള : അതെ. അതുതന്നെയാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞു വരുന്നത്. നഷ്ടത്തിലായിരുന്ന ഇൻസ്യൻ റെയിൽവേ ഇന്ന് 14000 കോടിയിലധികം രൂപയുടെ ലാഭത്തിൽ ആയിരിക്കുകയാണ്. ഇത് പ്രീസിഡന്റായി നമ്മുടെ മുൻപിൽ ഉണ്ട്. ഗതാഗതവകുപ്പു മന്ത്രിയോട് അങ്ങേയ്ക്ക് ശ്രീ. ലാലുവാകാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നില്ല. ആ ദേഹത്തിന്റെ പഴയ നേതാവ് പോയ വഴിയേ സഖ്യതിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ, ആ വഴിയില്ലെന്ന് പോകാൻ കഴിഞ്ഞാൽ 14000 കോടി രൂപ ലാഭത്തിൽ എത്തിച്ചു വഴിയില്ലെന്ന്.....

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ : ഹാർവാർഡ് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ നിന്നുവരെ അദ്ദേഹത്തെ ക്ഷണിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഐ.എസ്.എം അഹമ്മദാബാദിൽ അദ്ദേഹം വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് കൂളാൻ എടുത്തു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഒരു ഇന്ത്രോവുവുവിൽ അദ്ദേഹം പരഞ്ഞത് കൂട്ടിക്കാലത്ത് എറ്റുമയ്യേറ്റു പോതിന്നുയും തീറ്റാൻ കൊണ്ടുപോകുന്നുണ്ട് അഞ്ചു പരഞ്ഞിട്ടുണ്ട് വാലിൽ പിടിക്കരുത് കൊന്നിൽ പിടിക്കണമെന്ന്. കേരളത്തിൽ അത് സാധ്യമാണോ? അങ്ങനെ എത്തെങ്കിലും സ്ഥാപനത്തിൽ കൊന്നിൽ പിടിക്കാൻ സാധ്യമാണോ?

ശ്രീ. വി. സുരേന്ദൻ പിള്ള : ബഹുമാനപ്പെട്ട കാർത്തികേയൻ പരഞ്ഞതുപോലെ കൊന്നിൽ പിടിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശം. എന്നിന് വാലിൽ പിടിക്കണം. ആരാൻ: വാലിൽ പിടിച്ചത്? കൊന്നിൽ പിടിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകാനുള്ള ത്രാണി ഇടത്തുപക്ഷ ജനാധി പത്യമുന്നണിക്കും ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും ഉണ്ടെന്ന് വിശ്വാസമുണ്ട്. ഇതിനു മുമ്പ് ഉള്ളവർക്ക് അതിന് കഴിഞ്ഞില്ല. എന്നാല്ലോ പരാതിയാണ് കഴിഞ്ഞതു കുറേക്കാലഘാതി

കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.യെക്കുറിച്ച് ചർച്ച വരുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്നത് ? അഴിമതിയും യുർത്തും കുഴപ്പങ്ങളും വ്യതികേടുകളും എന്നൊക്കെയാണ്..... കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി. നിയമനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ആക്ഷേപങ്ങൾ, ആരോപണങ്ങൾ..... കൊമ്പിൽ പിടിച്ച് എങ്ങൻ മുന്നോട്ടു പോകും. അതിന് അല്പം സമയം നമ്മൾ തരണം.

മി. ഡെപ്പുട്ടി സ്പീക്കർ : അങ്ങ് കൊമ്പിൽ പിടിച്ച് സമയം കളയരുത്.

ശ്രീ. വി. സുരേന്ദൻ പിള്ള: ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഹാർവാർഡ് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ നിന്ന് തന്നെയല്ല ഇൻഡ്യൻ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് എപ്പോൾ മാനേജ്മെന്റിൽ പഠിപ്പിക്കാൻ ശ്രീ. ലാലുവിന്റെ സമയം ചോദിച്ചുകൊണ്ട് ഹാക്സൂകൾ വന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തും ബുദ്ധിമുദ്രയായ പ്രസ്ഥാനം ചുരുങ്ഗിയ കാലംകൊണ്ട് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ഫീസിഡിംഗ് നമ്മുടെ ഒഴുവാണ് ഉണ്ടാക്കിൽ കുറയ്ക്കാൻ കൂടിയിട്ടിനാൽ ലാഭത്തിൽ കൊണ്ടുപോകാൻ യാതൊരു തടസ്സവുമില്ല. കാട്ടിലെ തടി തേവരുടെ ആന എന്ന രീതിയിൽ നിന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാറണം. ഇവിടെ പല ആളുകളും സുചിപ്പിച്ച് 1000-ഓള്ളൂടുകൾ നഷ്ടത്തിലാണ് ഓട്ടന്നതെന്ന്. എന്തിനാണ് 1000 ശൈഖ്യപുളുകൾ നഷ്ടത്തിലോടിക്കുന്നത്? അതുടെ കാലത്ത് തുടങ്ങി? പുന്നലും നിർത്തുന്നതോ, ട്രിബാൻഡിലും വെറ്റിൽ നിർത്തുന്നതോ അല്ല പ്രശ്നം. പത്തനാവുരുത് നഷ്ടത്തിലോടും ശൈഖ്യപുളുകൾ ഉണ്ടാക്കിൽ അവിടെത്തു ബഹുമാനപ്പെട്ട മമ്പർ പറയണം. കാരണം ഇതിന് നമുക്കെല്ലാം ഉത്തരവാദിത്വമുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ലാഭത്തിലാക്കണമെങ്കിൽ ഏല്ലാവരും ശ്രമിക്കണം. ഇങ്ങനെ ആയിരം ശൈഖ്യപുളുകൾ നഷ്ടത്തിലോടുന്ന പ്രസ്ഥാനം എങ്ങനെ ലഭക്കരമാക്കും? പഴയ ശൈഖ്യപുളുകൾ റീ ശൈഖ്യപുളുകൾ ചെയ്ത് നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ശൈഖ്യപുളുകൾ നിർത്തണം. ഇത് പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവീസ് തന്നെയാണ് യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവീസ് എന്നു പറഞ്ഞ് എത്രകാലം നഷ്ടത്തിൽ കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും? അതുപോലെതന്നെ ഇത് ചുരുങ്ഗിയ കാലം കൊടുക്കാൻ കഴിയും? അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഇത് റീഷൈഖ്യപുളുകൾ ചെയ്യണം. ധനാധി മാർഗ്ഗങ്ങളിൽ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി. യുടെ പ്രവർത്തനം നമ്മൾ കൊണ്ടുകൊണ്ടാണിരിക്കുന്നത്. ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ വച്ചാലും, എത്ര ഹ്യോഡ്യൂഡ്രത്ത് വച്ചാലും വാടകയ്ക്ക് കൊടുത്താൽ കാശുകിട്ടില്ല. ഒരട്ടേരെറ്റ് സെയിൽ നടത്തണം ഫെംബുരുകൾ വിൽക്കുന്നതുപോലെ, മുടക്കുമുതൽ നാലിട്ടിയായി കിട്ടും. അതുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നഷ്ടം കൂറിച്ച് ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയണം പുതിയ പുതിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ വച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് വരുമാനം ഉണ്ടാക്കി ഇൻഡ്യൻ റിയൽവേൽയപ്പോലെ തന്നെ മെച്ചപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയണം. കൈയിലെ കുഞ്ഞ് വായിലെ ദോഷ എന്നു പറഞ്ഞതുപോലെ കാശുകൊണ്ടു നിൽക്കുന്ന മനുഷ്യരെ ആക്രിയ കയറ്റി കാശുവാങ്ങിച്ച് ഇരകൾ ഇത്രയും കടമില്ലാതെ കൊണ്ടുപോകാൻ പറ്റുന്ന പ്രസ്ഥാനം എന്ന നിലയിൽ നന്നാക്കി ലാഭത്തിൽ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടു പോകാൻ കഴിയും. താൻ ധനാധൃതമനക്കെളു പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. വർക്കല കുമാർ: സർ, ഞാൻ ധനാദ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ടരു സേവന മേഖലയാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ വി. സുരേഷൻ പിള്ള പറഞ്ഞു നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ഏല്ലാം നിർത്താൻ. നഷ്ടത്തിൽ ഉള്ളതെല്ലാം നിർത്താൻ അസ്ത്രിത്തിരിക്കുന്ന ഭരണപക്ഷ മന്ദിരമാശൈലാം സമ്മതിക്കുമോ? നമ്മുടെ പൊതു മേഖലാവ്യവസായങ്ങൾ നഷ്ടത്തിലോടുന്നത് ഏല്ലാം നിർത്തുമോ? അതാണോ നിങ്ങളുടെ നയം? ഈ പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവീസ് ആണ്. ആതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഇതിനെ എതിർക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിൽ കാലതൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് റംഗത്തെ അഴിമതി ആരോപണങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒപ്പോഴും പറയുമായിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിൽ കാലതൽ ഒരുപാട് ആരോപണം പറഞ്ഞു, ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളെക്കുറിച്ച് ഇന്നത് സെയിൽ നടത്തണമെന്നാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. നല്ല കാര്യമാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് ഉണ്ടാക്കാൻ പറഞ്ഞതുമുതൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി എങ്ങനെയെങ്കിലും ലാഭത്തിൽ കൊണ്ടുപോകാൻ വേണ്ടിയാണ്. നാടിൽ ഏറ്റവും വലിയ ആവശ്യമാണത്. ഇന്നങ്ങൾക്ക് ചെയ്യാവുന്ന ഏറ്റവും വലിയ സേവനമാണ്, വിൽപ്പന ചരകളും. അത് നമ്മുടെ ആശുപ്രതിപോലെ, സ്കൂൾ പോലെ ഒരു സേവന മേഖലയാണ്. ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളുണ്ടാക്കി അതിനെ രക്ഷപ്പെടുത്തണം, ലാഭം ഉണ്ടാക്കണം. ആതുകൊണ്ടാണ് ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സു നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ബോർഡ് തീരുമാനിച്ചത്. പക്ഷേ അതിൽ ഒന്നുപോലും ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്തില്ല, ആരോധ്യമെടുത്തുമില്ല, പിന്നെ എങ്ങനെ അഴിമതി നടക്കും? ഇത് നേരാശിയേറ്റ് ചെയ്യുന്ന കാര്യമാണ് പറഞ്ഞതെങ്കിൽ ശരിയാണ്. യൂ.ഡി.എഫ്. ഞെറ്റ് ഭരണകാലത്ത് ഇതൊന്നും ടെൻഡർ ചെയ്തിട്ടുമില്ല, ആർക്കും കൊടുത്തിട്ടുമില്ല.(ബഹുഭം).....പക്ഷേ ഇപ്പോഴെത്തു മത്രി അങ്ങനെയുള്ള ആളുണ്ടുമല്ല. കാരണം മത്രിയെന്നുമല്ലാണോ ഇത് വകുപ്പ് ഭരിക്കുന്നത്. ആതു സാധാരണ എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന കാര്യമാണ്. അഴിമതിയാരോപണങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് പാബും അഴിമതിയാരോപണങ്ങൾ ഉയർന്നു വന്നിട്ടും *****

(ബഹളം).....

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: സഭയിൽ ഇല്ലാത്ത ഒരാളെ സംബന്ധിച്ച
*****പറയുന്നത്
ഗരിയലും, അതു രേഖയിൽ നിന്നും നീക്കം ചെയ്യണം.

ശ്രീ. വർക്കല കുമാർ: സർ, തൊൻ ഇന്ത്യിലെവയോട് ബഹുമാനവും അദ്ദേഹവുമുള്ള അളവാണ്.

மி. யெப்புக்கி ஸ்பிகர்: அது பறிஞாயிக்கொடு பறிஞாயிக்கொடு
.....(வைலாங்).....

ശ്രീ. വർക്കല കുമാർ: സർ, പിന്നെ എങ്ങനെന്താണ് അഴിമതി നടക്കുന്നത്. മരിച്ചരുക്കപ്പോൾ പറഞ്ഞത്. ഓ.....

2266/ഇ.ബി.06/ലെജി. നമ്പർ ഫയലിലെ ഉത്തരവിൽ. പ്രകാരം പ്രസ്തുത ഭാഗങ്ങൾ തീരുമാനം ചെയ്യും.

മി. ഡെപ്പുട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. വർക്കല കുറാർ അങ്ങയുടെ സമയം കുടിത്തോൻ കഴിയില്ല.

ശ്രീ. വർക്കല കുറാർ: അങ്ങ് തരേണ്ട അന്നേയേൽക്ക് രണ്ട് അത്താണിയുണ്ട്. എനിക്ക് ഒന്നുപോലുമില്ല.

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി: ഒരു ചെറിയ കാര്യം. ഒരു ബന്ധിൽ 10-ഓ 45 കൊ പേര് ആകുന്നോൾ, വാറ്റിക്കേൾ പേരിൽ ഒരു ഭാഗ്യക്കുറി ടിക്കറ്റ് എൽപ്പുത്തിയതുപോലെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിലും ഒരു ഭാഗ്യക്കുറി ടിക്കറ്റ് എൽപ്പുത്തുന്ന കാര്യം ആലോചിക്കാമോ?

ശ്രീ. വർക്കല കുറാർ: അതാലോചിക്കാവുന്ന കാര്യമാണ്. കണക്കടർമ്മാരെ ഏടുത്തതിൽ കാണ്ട് വാങ്ങിച്ചു എന്നാണ് ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. കണക്കടർമ്മാരെ ഏടുത്തത് എംപ്പോയ്മെന്ത് എക്സ്പ്രൈസ് വഴിയാണ്. ആർ മാസത്തെൽക്ക് ഒരു ദിവസം 110 രൂപ നിരക്കിലാണ് അവരുടെ ശമ്പളം. ആരാൺ അതിലേയ്ക്കു വരുന്നത്? കിളയ്ക്കാൻ പോയാൽപ്പോലും 200 രൂപ കിട്ടും. അങ്ങനെയുള്ള ഇവയുടെ കൃതിൽ നിന്നും എങ്ങനെന്നും പെസ വാങ്ങിക്കുന്നത്? രണ്ട് ജില്ലകളിൽ കണക്കടർമ്മാരെ നിങ്ങൾ ഏടുത്തു എന്നു പത്രത്തിൽ വാർത്ത കണ്ടു. നിങ്ങൾ എത്ര വാങ്ങി? അതു പറയണോ? അഴിമതിയാരോപണങ്ങളുടെ പരിധിയിൽ ഡാരാളമുണ്ട്. ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ മന്ത്രിമാരെ തൊടാൻ സമ്മതിക്കില്ല. അവിടെ ചില പ്രമാണിക്കാരുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം, എല്ലാ ബഹുമാനങ്ങളോടും കൂടി ഞാൻ പറയുടെ എൻ്റെ സഹിതേയും തുണിയൻ സി.എഫ്.ടി.യു. ആണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ച് പണാരു. ആക്ഷേപമുണ്ടായിരുന്നു. പഴയ വണ്ടികൾ ലേബലം ചെയ്യുന്നോൾ ചെയ്യുന്നതെന്നാണനു വച്ചാൽ, രാത്രിയിൽ പുതിയ വണ്ടിയിലെ എൻജിൻ മാറ്റി പഴയ വണ്ടിയിൽ വച്ചുകൊടുക്കും. അതു വളരെ പ്രമാദമായ പ്രശ്നമായതാണ്. പക്ഷേ ഇവിടെ ഇവർ അനുവദിച്ചില്ലെങ്കിൽ അതനേപ്പറ്റിക്കാൻ പോലും പറ്റില്ല. അങ്ങനെയുള്ള അഴിമതിയുടെ ഒരു സങ്കേതമാണ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്. ഇപ്പോൾ പാവപ്പേട്ട് ശക്തനക്കുറിച്ചാണ് അഴിമതിയാരോപണം ഉന്നയിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിൽ കാലത്ത്, ശ്രീ. ഉമൻചാണ്ടിയുടെ ഭരണകാലത്ത്, ശ്രീ. ശക്തൻ മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് ഏറ്റവും നന്നായി നടന്നിരുന്ന ഒന്നാണ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്. ഈതു സത്യമല്ലോ? പഴയ എം.എൽ.എ. മാരുംഡല്ലോ, അവർ പറയുടെ.

ശ്രീ. കെ.സി. വേണുഗോപാൽ: ബഹുമാനപ്പെട്ട കുറാർ, പ്രതിപക്ഷത്തിനുന്ന മുഴുവൻ എം.എൽ.എ. മാരുടെയും മണ്ണയലത്തിലേയ്ക്ക് ബന്ധപ്പെട്ട ഓടിയത് ആ കാലാധിക്രമിലാണ്. ഇപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പുന്നക്രമീകരണം എന്ന ഭാഷ മാറ്റിയിട്ട് ഉള്ള ബന്ധുകൾ പോലും ക്യാൻസൽ ചെയ്തുടർക്കാണ്ടിക്കുകയാണ് എന്നുള്ള കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. വർക്കല കുറാർ: അതാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിൽ കാലത്ത് ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ രാഷ്ട്രീയം നോക്കാതെ എല്ലാ ഇന്പ്രതിനിധികളുടെയും മണ്ണയലങ്ങളിലേക്ക് ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് അനുവദിച്ചു. ഇതെയും സംതൃപ്തമായ ഒരവസ്തു, ധാരാളും ശമിലില്ലാത്ത ഒരു അവസ്ഥ മുമ്പുണ്ടായിട്ടുണ്ടോ? ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ.....(ബഹുളം).....പഴയ എൽ.എൽ.എ. മെസർമാരുടെ ഇഷ്ടഭാജനമായിരുന്നു.

ശ്രീ. പി.സി. ജോർജ്ജിനൊക്കെ അദ്ദേഹവുമായി എന്നടപ്പുമായിരുന്നു എന്നറിയാമോ? ഇപ്പോൾ 20 ശതമാനം സർവ്വീസുകൾ കൂട് ചെയ്തിരിക്കുന്നു എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. 20 ശതമാനമല്ല അതിൽ കൂടുതലാണ് കൂട് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്; ദിവസവും കൂട് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മന്ത്രിയാണ് ഈതു ചെയ്യുന്നത് എന്നൊന്നും തോൻ പറയില്ല. ഇതിനു പറയുന്നതെന്നാണ്? 15 കോടി രൂപ നഷ്ടമാണെന്നാണ്. 20 ശതമാനം സർവ്വീസുകൾ നിരുത്തിയിട്ട് 15 കോടി രൂപ. ലാഭമായോ? കഴിഞ്ഞ രേണുകാലത്തും ഇതെല്ലാം നഷ്ടമുണ്ടായിരുന്നു. ഏതെങ്കിലും സർവ്വീസ് അതിന്റെ പേരിൽ കൂട് ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ? ജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാ സൗകര്യമുണ്ടാക്കി കൊടുക്കാനുള്ള ഏ ബാധ്യത സർക്കാരിനില്ലോ? ജനങ്ങൾ ഈന്ന് ബുദ്ധിമുട്ടുകയാണ്. ഇതെല്ലാം കൂടുതൽ, യാത്രാചേരുശാം എത്തെങ്കിലും കാലാശാട്ടത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ? നഘ്നാരു മന്ത്രിയാക്കണമെന്ന് ആഗ്രഹമുള്ള അള്ളാണ് നമ്മുടെ മന്ത്രി. ദിവസവും സർവ്വീസുകൾ കൂട് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതെങ്ങനെ ലാഭത്തിലാക്കും? തലവേദന വന്നാൽ തല വെട്ടിക്കളെയുകയാണോ ചെയ്യുന്നത്? 20 ശതമാനം കൂറിച്ചു എന്നിരിക്കും, 20 ശതമാനം വെട്ടിക്കുറച്ചാൽ എം.ഡി.യുടെ ശമ്പളം കൂറയുമോ? ലൂഡാഫിന്റെ ശമ്പളം കൂറയുമോ? മെക്കാനിക്കൽ വർഷേഴ്സിന്റെതു കൂറയുമോ? ആകേ കൂറയുന്നത് ഡീസൽ ചാർജ്ജ് മാത്രമാണ്. കൺട്രോളിംഗ് ഇൻസ്പെക്കർമാരായി മിടുക്കുന്നാർ നമ്മുണ്ട്. ആവരുടെ പണിയെന്നൊണ്ടിന്നാമോ? പല സർവ്വീസുകളും ക്യാർബൺ ചെയ്ത് പെവവറ്റ് റൂട്ടിന് ഗുണമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുക എന്നതാണ്. അതിനുപറ്റിയ ക്രഷ്ണകൾ ഇതിലുണ്ട്; താപ്പാനകൾ. ഇതിനു മാനേജ്മെന്റും നിയമവും ഒന്നുമില്ല. അതോന്നു പരിശോധിക്കേണ്ടോ? ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അതു പരിശോധിക്കുമെന്നു തന്നെയാണ് എൻ്റെ വിശ്വാസം. അതിലുമുണ്ട് സി.എൽ.ടി.യു.വിന് വലിയൊരു പങ്ക്. ഇന്നി വേരോരു കാര്യമുള്ളത് വണ്ണി കൃത്യമായി ഓടിക്കില്ല എന്നുള്ളതാണ്. ശ്രീ. കെ.കെ. ദിവാകരൻ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചു പറയുകയാണെങ്കിൽ, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഉറാനിക്കിളി കരഞ്ഞുന്നതുപോലെ ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ വീടിനുചുറ്റും കിടന്നു കിടണി കാര്യം നടക്കാതെ വന്നപ്പോൾ പിറ്റേനു ശ്രീ. എൻ. ശക്തനെന്നതിരായി ഇരഞ്ഞിയ പാർട്ടിയാണ് ഇദ്ദേഹത്തിന്റെ. അതു വേറു കാര്യം. നാല് ദിവസം ഒരേ സമയത്ത് ബന്ധപ്പെട്ട ഓടിക്കും. അടുത്ത മുന്ന് ദിവസം വേറു സമയത്ത് ഓടിക്കും. അങ്ങനെ വന്നാൽ ഇത് ബന്ധപ്പെട്ട കാത്ത് ആർ നിൽക്കും? അപ്പോൾ ലാഡം നഷ്ടത്തിൽ ആകുകയല്ല, നഷ്ടത്തിൽ ആകുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അതുപോലെ സി.പി.എൽ. (എം.) എൻ്റെ മെമ്പർമാർ എന്നു പറഞ്ഞാലും ഉടൻ പറയും അഴിമതി, അഴിമതി എന്ന്. സി.പി.എൽ.കാർക്ക് അഴിമതിയെന്നും വാക്കിനോട് ചിഹ്നയും ഇതച്ചയും പോലെ ഒരട്ടുമാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ ഗുണകരമാക്കാൻ എന്നു ചെയ്യും? എൻ്റെ നിർദ്ദേശം തോൻ പറയാം. കേരളത്തിൽ ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങളുണ്ട്. മലയാറ്റൂർ, ഉട്ടി, കൊടൈക്കനാട് തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്ക് ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ, അതു സംസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കണം. ഇന്ത്യയിലെ പല സംസ്ഥാനങ്ങളും സംസ്ഥാനങ്ങളും സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സഹായിക്കുന്നുണ്ട്. തേങ്ങൾ 20 കോടി രൂപ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. 20 മാസം ഗംഭീരമായി അതു നന്നാം. അടിസ്ഥാന

സഹകര്യങ്ങളുണ്ടാക്കി, സംസ്ഥാന സർക്കാർ സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകി ട്രാൻസ്‌പോർട്ടീറൻ രക്ഷപ്പെടുത്തണം. അതു മുന്നോട്ടു കൊണ്ടു പോകണം എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട്, ഇങ്ങനെന്നെയാനുമല്ല ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ ധനാദ്ദേശവനകളെ താഴെ ഏതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ: സർ, കഴിഞ്ഞ 4 മാസംകൊണ്ട് എന്നുംതന്നെ ചെയ്യാതെ കൈകുകാരുധ്യമാത്രം വണ്ണികളൊന്നും തന്നെ നേരെ ബാധാതെ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ ധനാദ്ദേശവനക്കെല്ലാം ഏതിർക്കുക മാത്രമേ എനിക്ക് നിർവ്വാഹമുള്ളു. അതുകൊണ്ട് താഴെ ഈ ധനാദ്ദേശവനക്കെല്ലാം. ഇവിടെ വാഹന നികുതിയാണ് ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നത്. ഗതാഗതവകുപ്പ് എന്ന് പറയുന്നത് മോട്ടോർ വകുപ്പ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റാണ്. ആ വകുപ്പിലെ അഴിമതി കുറഞ്ഞു എന്നാണെങ്കെ എന്നേ ചില സഹപ്രവർത്തകർ പറയുന്നതുകേട്ടു. മന്ത്രിയുടെ പ്രസ്താവനമുഖം ഇടനിലർക്കാർ ഒഴിവായി എന്നു പറയുന്നതും കേട്ടു. പ്രസ്താവന കൊണ്ടോന്നും ഇത് ഒഴിവാകില്ല. ആയുണികവൽക്കരണവും കമ്പ്യൂട്ടറെസൈഴനും കൊണ്ടുമാത്രമേ കഴിയുകയുള്ളൂ. യൂ.ഡി.എഫ് ശവണ്ണമെന്റീസ്റ്റ് കാലാന്ത്, 2001-ൽ എന്നർ മന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്ത് തുടങ്ങിവച്ച കമ്പ്യൂട്ടറെസൈഴൻ ഫാസ്റ്റ് എന്നുപറയുന്ന സംവിധാനം ആരംഭിച്ചത് കേരളത്തിലെ എല്ലാ ആഫീസുകളിലും ഒരു ദിവസംകൊണ്ട് കൂടിയുള്ള ചെയ്യുക എന്നതല്ല. അവിടെ കടന്നുവരുന്ന ഗുണാഭ്യാസത്താക്കൾക്ക് ഗുണം കിട്ടത്തക്കത്തരത്തിൽ സമയബന്ധിതമായി ചെയ്തു കൊടുക്കുക, സിറ്റിസൺ ചാർട്ട് അടക്കം സ്ഥാപിച്ചുകൊടുക്കുക തുടങ്ങിയ നടപടികൾ തുടങ്ങിയിരുന്നുവെങ്കിലും അത് ഇപ്പോഴും പുശ്രൂമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. സർക്കാരിന് പണം കുണ്ടാക്കി കമ്പ്യൂട്ടറെസൈഴൻ നടപ്പിലാക്കാനും കാലാകാലങ്ങളിൽ പരിഷ്കരിക്കുവാനുള്ള സംവിധാനം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് സകാരു പകാളിത്തതോടുകൂടി ഹാർഡ്‌വെയർ അടക്കമെല്ലാ കാർഡുകൾ പ്രോബെഡ് ചെയ്ത് നടപ്പിലാക്കണം. ആദ്യം സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കുകയും 85 ശതമാനം നഷ്ടം കുറയ്ക്കാനും കഴിഞ്ഞ ഈ പദ്ധതി ഇപ്പോഴും വച്ചുതാമാണിപ്പിക്കുന്നത് ആരാൺ എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അനേകിക്കണം. എന്നർ അങ്ങെയെ വിമർശിക്കാനോ അഴിമതി ആരോപണം ഉന്നയിക്കാനോ എഴുന്നേറ്റതല്ല. വിദ്യുപ്പക്കറ്റിയും ഇലക്ട്രിസിറ്റിയും റോഡ് ട്രാൻസ്‌പോർട്ടുമാണ് ഇന്ത്യൻ എറ്റവുമധികം ബന്ധപ്പെട്ട നിർക്കുന്നത്. ജനങ്ങൾ നേരിട്ട് ചെല്ലുന്ന ഒരു ആഫീസാണ്. അപകടങ്ങളെല്ലപ്പറ്റി ശബ്ദിക്കുകയുണ്ടായി. നമ്മൾ പലർക്കും അപകടങ്ങൾ നേരിട്ടേണ്ടി വന്നിട്ടുണ്ട്. വാഹനാപകടങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽനിന്നും വൻതോതിൽ വർഖിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിനുകാരണം വാഹനങ്ങളുടെ ബാഹ്യലും എന്നു മാത്രമല്ല മറ്റൊക്കെല്ലാം അമിതവേഗത്തിൽ വണ്ണി ഓടിക്കുന്നവരും മൊബൈൽ ഫോൺിൽ സംസാരിച്ചുകൊണ്ടു വണ്ണി ഓടിക്കുന്നവരും ഇരുമാർഗ്ഗമാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്റ്റീക്കറിച്ചിട്ടുള്ളത്? വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ അമിതവേഗതയിലും മദ്യപിഛ്ച്യം മൊബൈൽ ഫോൺിൽ സംസാരിച്ചു വണ്ണി ഓടിക്കുന്ന വർഖണ്ടുണ്ട്. അവിടെ അതിനൊക്കെ ശക്തമായ നിയന്ത്രണമേർപ്പെടുത്തുകയും മൊബൈൽ ഇരുക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഒരുദ്ദേശ പട്ടണംഗം ഒരു ഇപ്പോൾ നിർത്തലാക്കി.

വണ്ടികൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോഴാണ് ഫെറിസ് ഉണ്ടാകുന്നത്. വണ്ടികൾ ഓടുപോൾ അതിനെ പിന്തുടർന്ന് തെരുകൾ ചുണ്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കും അവർത്തിനിനും ഫെറിസ് ഇടക്കാക്കാനുംവേണ്ടി ആരംഭിച്ച ഫെറോൾ പഡ്രോൾ സംവിധാനം പരാജയപ്പെട്ടുകയും റോൾ സൈഡിൽ പത്രങ്ങിനിന് കന്നുവരുന്ന വണ്ടികളും ആർ.സി.ബുക്കും പരിശോധിക്കുകയും മനസ് ലോറികളിൽ നിന്ന് പണം വാങ്ങുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യത്തിലേയ്ക്ക് അധിപതിച്ചുപ്പോഴാണ് ഈ സംവിധാനം നിർത്തലാക്കേണ്ടിവന്നത്. ഫെറോൾ പഡ്രോളിംഗ് തുടങ്ങിയത് ശ്രീ. എ. കെ. ആർസിമുവ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന പ്രോഫോൺ. തൊൻ അദ്ദേഹത്തിന്റെ മന്ത്രിസഭയിലെ ഒരു അംഗമായിരുന്നു. പക്ഷേ അഴിമതിയായി മാറിയപ്പോൾ അത് നിർത്തൽ ചെയ്തു. അതിനോട് തൊൻ യോജിക്കുന്നു. പക്ഷേ അത് ഇനിയും ഉപയോഗപ്പെടുത്താവുന്ന ഒരു സംവിധാനമാണ്. ഫെറോൾ നടക്കുന്ന അപകടങ്ങൾക്ക് സഹായമത്തിക്കാനും ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വണ്ടികളിലെ ഫെറിസുകൾ നിയന്ത്രിക്കാനും അത് സഹായിക്കും. അത് പരിശോധിക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. മോട്ടാർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിൽ സ്കോഡുകൾ വളരെ ശക്തമാണ്. മൊബൈൽ ഫോൺിൽ സംസാരിച്ചുകൊണ്ട് വണ്ടിയോടിക്കുന്ന ഫെയ്വർമാറിൽനിന്ന് 500 രൂപയോ ആയിരം രൂപയോ ഫെയ്വർ ഫെരി ഇടക്കാക്കണം. ഫെറീനിനെ ഡെന്റിട്ടാണ് വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ ആളുകൾ മാറിനിൽക്കുന്നത്. അതുവഴി സർക്കാരിൽ മുതൽ കുട്ടാൻ കഴിയും. ഫാസ്റ്റ് വരുന്നതോടുകൂടി അഴിമതി ഒഴിവാക്കും. ടാക്സ് അടയ്ക്കാതെ വണ്ടി ഓടിക്കുന്നവരുണ്ട്. മുന്നാറം മാസ്റ്റിൽ ബൈപ്പാസിൽ വച്ച് എൻ്റെ വണ്ടി ഒരു അപകടത്തിൽപ്പെട്ടു. റിഫ്ലക്ടറോ ലെറ്ററോ ഇല്ലാതെ റോൾ നന്നാക്കുന്ന ഒരു മെഷിൻ റോഡിൽനിന്ന് നടുകൾ കൊണ്ട് ഇടിരിക്കുകയാണ്. ഇരുട്ടിൽ വണ്ടി അതിൽ ഇടിച്ചു തകർന്നു. നേരിയ അപകടമെ സാമ്പത്തികമായി വളരും എൻ്റെ കുടുക്കുംയിരുന്ന എൻ്റെ ഫെയ്വർക്കിൽ ഫെയ്വറും സൈക്രട്ടറിയും രക്ഷപ്പെട്ടു. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മോട്ടാർ വെഹിക്കിൾ ഇൻസ്‌പെക്ടർ. നൽകിയ കലാസിൽ പറയുന്നത് According to the relevant provisions in the Motor Vehicles Act 1989, section 39, this vehicle is propelled by a heavy diesel engine. ഈ വണ്ടി എൻജിൻ ഉപയോഗിച്ച് ഓടുന്നതാണ്.... engine and pneumatic tyres and steered by steering as in the same category of road roller etc. Road roller-ന് registration വേണം. Hence this vehicle needs registration and it is illegal to use in the road before this registration. ഈ വണ്ടി വർഷങ്ങളായി രജിസ്റ്റർചെയ്യാതെ റോഡിൽ ഓടുകയാണ്. ആ വണ്ടിക്ക് തേരിയ പാർട്ടി ഇൻഷറൻസില്ല, ടാക്സ് ഇല്ല, നസർ ഇല്ല. ഈ വണ്ടി ഒരു പണക്കാരന്റെതായതുകൊണ്ട് ആരും ചോദ്യം ചെയ്യുന്നില്ല. പണവും അധികംരണത്തിന്റെ സംശയിനവും ഉപയോഗിച്ച് യാതൊരു തകസ്സുവും കുടാതെ വണ്ടി പോലീസ് സ്റ്റോപ്പനിന്നിനും ഇരകിലുക്കൊണ്ടുപോയി. അതുപോലെയുള്ള രൂപവാട് വണ്ടികൾ കേരളത്തിൽ ഓടുന്നുണ്ട്. അത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടില്ല. അതുപോലെ പ്രൈവറ്റ് ബസുകളുകളും സംസാരിച്ചു. പ്രൈവറ്റ് ബസുകൾ നിയന്ത്രിക്കാൻ റൂട്ട് ഫോർമുലേറ്റ് ചെയ്യുണ്ട്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ഇൻഡസ്ട്രിൽ നിലനിൽക്കുന്ന നിയമത്തിൽ വണ്ടികളുടെയെല്ലാം ആ റൂട്ട് ഫോർമുലേറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് അതിനുള്ള

നിയമം ഈ സദയിൽ കൊണ്ടുവരണം. ആ നിയമം ഉപയോഗിച്ച് എല്ലാം നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഈ മത്സരയോടവും അപകടവും ചീവാക്കാൻ സാധിക്കും. എറുവും പഴക്കമുള്ള മാർഗ്ഗം അതാണ്. അതിനുള്ള പദ്ധതികൾ നമ്മൾ തൃടങ്ങിവച്ചു. അത് പുരുത്തികരിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കണം. അതുപോലെ തന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഈ നിലയിലേയ്ക്ക് പോയത് 30,000-ത്തോളം വരുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിലെ ജീവനക്കാരുടെ കുടുംബങ്ങൾ എതാനും മാസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ പട്ടിണിയിലേയ്ക്ക് നീങ്ങും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിർത്തലാക്കിയാൽ പകരെ പ്രവേശ് ബന്ധുകൾ മുന്നിട്ടിയായി ഓട്ടും. പക്ഷേ നഷ്ടം സംഭവിക്കുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികൾക്കാണ്. ചില കുഴപ്പക്കാരുണ്ട്. പക്ഷേ അത് 5 ശതമാനം മാത്രമെയുള്ളൂ. ബാക്കിയുള്ള 95 ശതമാനം തൊഴിലാളികളും ഈ സ്ഥാപനം നന്നാക്കണം, നാടുകാരെ വണ്ടിയിൽ കൊണ്ടുപോകണം എന്ന ആഗ്രഹം ഉള്ളവരാണ്. പക്ഷേ അവർ ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടാറില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കാനുള്ള 29 നിർദ്ദേശങ്ങൾ യു.ഡി.എഫ്. ഭരണകാലത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. തിരുവബ്യൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ഉൾപ്പെടുന്ന ആളുകൾ അടങ്കിയ കമ്മറ്റി കുടിക്കും ബാബു സമർപ്പിച്ചതിന്റെ പേരിൽ ഷോർട്ട് ടോ അടിസ്ഥാനത്തിലും ലോറ്റ് ടോ അടിസ്ഥാനത്തിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കാനുള്ള പദ്ധതികൾ തന്മാർ മുന്നോട്ടുവച്ചതാണ്. അതിന്റെ ചില പ്രതിഷ്ഠയാർ ചില യുണിയനിൽനിന്നും ഉണ്ടായഭൂയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി എം. ഡി. യെ. തള്ളിപ്പറയുകയും ചെയ്തതായി ഞാൻ കണ്ണു. അതിനോട് എന്നിക്ക് യോജിപ്പില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധുകൾ വാടകയ്ക്ക് ഏടുക്കുന്നതിനെ ജനങ്ങൾ തെറ്റിഡിച്ചിരിക്കുന്നു. റൂട്ടുകൾ വാടകയ്ക്ക് ഏടുക്കാൻ ശ്രമിച്ചു എന്ന്. അങ്ങനെയെല്ലാ അതിന്റെ അർത്ഥം. ബന്ധുകൾ വാടകയ്ക്കെടുത്ത് സർവീസ് നടത്തിയാൽ മാത്രമേ ഈ സ്ഥാപനം രക്ഷപ്പെടുകയുള്ളൂ. അല്ലാതെ പലിശയ്ക്കെടുത്ത് വണ്ടി വാങ്ങാൻ പറ്റുമോ? ഇവിടെ ഒഴിയുള്ളക്കുള്ളപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. കിമറ്റ് മെഷീൻ പുരണ്ണമായും ഏർപ്പെടുത്തി. പാസബേച്ചസിനുള്ള ഉപയോഗം കണക്കിലെടുത്ത് കമ്പ്യൂട്ടറെന്ന് യേജ്യാജിംഗ് സിസ്റ്റം കൊണ്ടുവരണം. കവറിയർ സർവീസ് ആരംഭിക്കണം. ആളുകളെ ആകർഷിക്കുന്ന തരത്തിൽ സർബ്ബതന്നോല പോലെ എല്ലാ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധൻ സ്റ്റേഷനുകളിലും വച്ച് കിക്കറ്റിന്മേൽ നൃജീവനപ്പുന്നതിനു സമ്മാനം നല്കുന്ന ഒരു പദ്ധതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ളിച്ച് ആലോച്ചിക്കണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിലേയ്ക്ക് ആളുകളെ ആകർഷിക്കാൻ അത് ഉപകരിക്കും. എത്രക്കിലും സർബ്ബക്കാരനിൽനിന്നും സ്വീകാര്യസ്ഥിപ്പ് വാങ്ങിയാൽ അര പവർ കിട്ടുമെന്ന് കരുതും. ഞാൻ മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് അത് ആലോച്ചിച്ചതാണ്. പക്ഷേ നടപ്പിലാക്കാൻ സമയം കിട്ടിയില്ല. മാധ്യമങ്ങൾപോലും സർബ്ബതന്നോല നടത്തുന്നോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യും നടത്തണം.

യു.ഡി.എഫ്. ശവണ്ണമെൻഡേരി കാലത്ത് തീരുമാനിച്ചിരുന്നതു പോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ യാത്രക്കാരുടെ ക്ഷേമത്തിനുവേണ്ടി

1. [നാളി] പാസബേച്ചസ് വെൽഫേറു പണ്ഡിക്കാനുള്ള മുകളിലുള്ള കിമറ്റിന് 50 രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള കിമറ്റിന് 100 രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള കിമറ്റിന് ഒരു രൂപയ്ക്ക്

ഇന്ത്യൻകുടിവെള്ള എഴുന്നും ഒപ്പ് ലഭിക്കുമെന്നാണ് ടിക്കറ്റിന്റെ എല്ലാംവച്ച് കണക്ക്. കാമ്പിന്റെ ഡിസ്കോഷനും നടത്തിയതാണ്. അത് കൊണ്ടുവന്ന് കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.-യിലേത് കുറ്റിക്കൊടുന്നും ധാരകക്കാരൻ്റെ സേഫറ്റി ഉറപ്പുക്കാനും എം.എ.സി.ടി. കേസുകൾ ഒഴിവാക്കാനും കഴിയണം. ഇപ്പോൾ കേസില്ല എന്ന് ലീശൽ പാദ്യം ന് എഴുതിക്കൊടുത്താൽ ഒരു ലക്ഷ്യം രൂപ ആനുത്തന കൊടുക്കുന്ന സംവിധാനം ഇംഗ്ലീഷിൽ വകുലിന് ഫൈസ് കൊടുക്കണം, കോടതിയിൽ പോകണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.- ദേ നീരികിക്കുന്നതിനായി കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള 29 നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ ഉന്ന് ആതാണ്. അപകടത്തിൽപ്പെട്ടുനബർക്ക് ഇന്ഹയിൻസിൽ പറയുന്ന എല്ലാ അനുകൂല്യങ്ങളും കിട്ടും. ഈ ഫണ്ട് ഗവൺമെന്റ് സുക്ഷിക്കണം. അങ്ങ് ഒരു മന്ത്രിയാണ്, നാജീ അങ്ങ് മന്ത്രിയല്ലാതാക്കും. മുൻമന്ത്രിയുടെ പദവിയാണ് എന്നും നിൽക്കുന്നത്. മുൻ എം.എൽ.എ. യുടെ പദവിയും മുൻ മന്ത്രിയുടെ പദവിയും നാം മരിക്കുന്നതുവരെ കാണും. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറയുകയുണ്ടായി, ട്രാൻസ് ടവർ എന്ന ഒരു സ്ഥാപനം ഉണ്ടായിരെന്ന്, 50 സെസ്റ്റ് സ്ഥലത്ത് മുന്ന് നിലയിൽ ഓരു കെട്ടിടം പണിയാൻ ആനാക്കത മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. ആൻഡ്രീ സാറിന്റെ ആശീർവ്വാദത്തോടുകൂടി ഞാനാണ് അവിടെ ട്രാൻസ് ടവർ എന്ന കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള ഫണ്ട് കണ്ണടത്തിയത്, ബോംബെയിൽ മാർവാഡികൾ പോലും നിർമ്മിക്കാത്ത ആദ്യത്തു വലിയ ഒരു കെട്ടിടമാണ്. അത് നടപ്പിലാക്കി, ഇന്ന് അതിന്റെ എല്ലാ കടകളും അന്വാധമായ വിലയ്ക്കാണ് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്, എക്കിലും അത് ലാഭകരമാണ്. ഒരു കാര്യം കൂടി, ഞാൻ അത് ഏതിർക്കുന്നതിന്റെ പ്രധാന കാരണം വ്യക്തിപരമായ കാരണം കൂടിയാണ്. ഗവൺമെന്റിന് അഭിമാനമാണ്, പാളയത്ത് പോയാൽ സർക്കാരിന്റെ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് കാണാം. തിരുവനന്തപുരത്തെ ഏറ്റവും വിലകുടിയ സ്ഥലമാണ് പാളയത്ത് കിടക്കുന്നത്. ഒരു സ്ഥലത്ത് ഒട്ട നടക്കുകൂടി ഷുക്കുന്ന രണ്ടു നിലയിലുള്ള ഒരു ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് ഉണ്ട്. പക്ഷേ കേരള ഗവൺമെന്റിനും, മലയാളിക്കും ഭരണക്കാർക്കും എന്നും അഭിമാനിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു കെട്ടിടം അവിടെ പണിത്തുയർത്തി. അധികാരം മാറ്റുമ്പോൾ അധികാരത്തിൽ ഇതിക്കുന്ന മന്ത്രിയും മുഖ്യമന്ത്രിയും ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യേണ്ടത്. പക്ഷേ ആരും സാമാന്യ മര്യാദയക്കുവേണ്ടി മുൻ മന്ത്രിമാർ, ഇത് തുടങ്ങിവച്ചുവൻ, ഇത് നടപ്പിലാക്കാൻ മുൻകെക്കെയെടുത്ത എൻ്റെ പിതാവും, ശ്രീ. പി. ശക്തനും അടക്കമുള്ള മുൻ മന്ത്രിമാരെ ഒരു ആശംസാ പ്രസംഗതതിന് വിളിക്കാത്തത് തെറ്റായിപ്പോയി. ഉദ്യോഗസ്ഥർ അങ്ങയുടെ നിർദ്ദേശപ്രകാരമാണ് അത് ചെയ്തത് എന്നുപറയുന്നു. ഒരു കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നു. കോഴിക്കോട് സുപ്പർ സ്പെഷ്യാലിറ്റി ഹോസ്പിറ്റൽ കഴിഞ്ഞിവസം ഉത്തരവാദനം ചെയ്തു. അവിടെ ആരോഗ്യ വകുപ്പിന്റെ മുൻ മന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ മാറ്റുരേയും ആ യോഗത്തിൽ ആശംസ പറയാൻ വിളിച്ചു. ഇവിടെ അത് ഉണ്ടായില്ല. ഇത് മര്യാദകേട് കാണിച്ചത് അങ്ങാണോ? അങ്ങയുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥർ ആശങ്കയിൽ അവരെ ചോദ്യംചെയ്യുന്നു. ഒരു വിഷയം കൂടി പറയുന്നു, കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി. എന്നുപറയുത് ഒരു ബ്ലോഡ് കമ്പനിയാണ്. ഇവിടെ എം.എൽ.എ. മാർക്ക് ലോൺ തന്നിട്ടുണ്ട്, ഔദാഹരംമാണെന്ന്. ആമും വിചാരിക്കരുത്.

അതിലോക ഒരുപാട് എളിച്ചുകിടക്കുന്ന വിധിൻ അജണ്ടകളുണ്ട്, വിധിൻ കൊന്തുകളുണ്ട്. താൽ തെറ്റാണ്. അവർ ഒരുപാട് പലിശ നമ്മുടെ കൈയിൽ നിന്ന് വാങ്ങുകയാണ്. നമുക്കാർക്കും ഒരു ആനുകൂല്യവും ഈ സ്ഥാപനം ചെയ്തിട്ടില്ല. അവിടെ എന്നാണ് നടക്കുന്നത് എന്ന് അറിയാമോ? പാവപ്പെട്ട ഒരു പോലീസുകാരനോ, സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥനോ ഒരു ദൈവക്ക് വാങ്ങാനായി ലോഡ് എടുത്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഒരു മാസം മുടങ്ങിയാൽ ഓഫീസിൽ നിന്ന് ഗുണകളെ അയയ്ക്കും. വേറെ നേരിനുമല്ല, അടിക്കുകയും പിടിക്കുകയും ഒന്നുമില്ല. ആ ഓഫീസിലോട് കടന്നുചെന്ന അവിടെ ഇതിക്കുന്ന സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥനെ അവഹോളിക്കുക, പെൻസ അടച്ചില്ല എങ്കിൽ ഇരയാളെ പിടിച്ചുകൊണ്ടുപോകും, ഇരയാളുടെ ശാഖളം പിടിക്കും എന്നുപറഞ്ഞ് അപമാനിക്കും. ഇതെങ്കിൽ തെറ്റുകൾ ഒരു ശവണംമെൻ്റ് സ്ഥാപനത്തിൽ നല്കുതാണോ? ഇതൊക്കെ നിയന്ത്രിക്കാൻ അങ്ങേയ്ക്ക് കഴിയണം. താൻ കൂടുതൽ റീൽഷിപ്പിക്കുന്നില്ല. താൻ ചില ആശയങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവച്ചു, അത് അങ്ങേക്ക് ഉദ്ദേശക്കാളുണ്ട് കഴിയുമെങ്കിൽ ഉദ്ദേശക്കാളുകും, അല്ലെങ്കിൽ വേണ്ടത് ചെയ്യുക. ഇരു നാടിന്റെ നന്ദമയക്കും, ഇരു നാടിലെ ജനങ്ങൾക്കും, തൊഴിലാളികൾക്കും വേണ്ടിയാണ് പറഞ്ഞത്. അതുകൊണ്ട് അത് ചെയ്യാൻ അങ്ങേയ്ക്ക് കഴിഞ്ഞാൽ കൊള്ളാം. കഴിയുമെന്ന് എനിക്ക് ദേശനുന്നില്ല എന്നതുകൊണ്ട് താൻ ഈ ധനാദ്ധർത്ഥമനയെ ശക്തമായി എതിർക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, താൻ ഈ ധനാദ്ധർത്ഥമനകളെ അനുകൂലിക്കുന്നു. മുൻ മന്ത്രിയ്ക്ക് കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി. യോട് എന്നോ ഒരു അക്ക്രിച്ചുക്കളുണ്ടന് എനിക്ക് മനസ്സിലായി. ആ അക്ക്രിച്ചുക്ക് എന്നാണ് കാര്യമെന്ന് എനിക്കും അതിൽ എന്നോ ഒരു അക്ക്രിച്ചുക്കളുണ്ടന് എനിക്ക് മനസ്സിലായി. കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി. ഉള്ളതുകൊണ്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇപ്പോൾ നിലനിൽക്കുന്നത്. അല്ലെങ്കിൽ ഇതിനുമുമ്പേ പുട്ടിക്കെട്ടി പോകേണ്ടിവരുമായിരുന്നു. എന്നിൽ അഭിപ്രായത്തിൽ നല്ല നിലയിൽ പോകുന്ന ഒരു സ്ഥാപനം ആണ് അത്. അതുകൊണ്ട് പറഞ്ഞു എന്നോയുള്ളത്. സംശയമൊന്നും വേണ്ട. എനിക്ക് ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രിയോട് ഒരു കാര്യമാണ് പറയാനുള്ളത്. അങ്ക് മന്ത്രിയായിട്ട് നാലു മാസമായി. ഒരു കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനിക്കാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. റോഡിലൂടെ ധാരാചെയ്യുന്നോൾ മോട്ടാർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിൽ കാക്കിയിട്ട് ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉണ്ട് എന്ന് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ അറിയാൻ തുടങ്ങിയത് ഇപ്പോഴെത്തെ മന്ത്രി വന്നതിനുശേഷമാണ്. ഇതെങ്കിൽ വർഷമായി സാധിക്കാതെത് 100 ദിവസം കൊണ്ട് ജനങ്ങളെ ബോധുപ്പെടുത്തി. മുമ്പ് വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥർ കാക്കിയിട്ട് കണ്ടിട്ടുണ്ടോ? അതില്ലായിരുന്നു. അതിന് മാറ്റം വരുത്താൻ കഴിഞ്ഞു. എനിക്ക് ആ കാര്യത്തിൽ അങ്ങയെ ബഹുമാനിക്കാൻ തോന്നുന്നു. അങ്ക് ആ ശക്തമായ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകണമെന്നു തന്നെയാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഗതാഗത വകുപ്പ് എന്നുപറഞ്ഞാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാത്രമല്ല, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കൊണ്ട് ജീവിതം കഴിയുമോ? നമ്മുടെ ആർ.ടി.എ. സൊർഡിന്യൂകളിൽ 1989-ലെ കേന്ദ്ര നിയമപ്രകാരം പൊതു പ്രവർത്തകരില്ല, ഇതെല്ലാം ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ കഴിിലാണ്. കളക്കർ ഉണ്ട്, ഡെപ്പുട്ടി ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണർ ഉണ്ട്, എസ്.പി. ഉണ്ട്.

ജനങ്ങളുമായിട്ട് ഇവർക്ക് വല്ല ബന്ധവുമുണ്ടോ? കേരു നിയമത്തിന് തുല്യമായ നിയമം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഉണ്ടാക്കി ജനപ്രതിനിധികൾ മുതിനകത്ത് ഉൾപ്പെടുത്തിയാൽ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധുകളുടെ തളളിക്കയറ്റത്തിൽനിന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷിക്കാൻ കഴിയും എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മനസ്സിലാക്കണം. എന്നുകൊണ്ട് നാളിതുവരേയും അത് നടപ്പാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല; തീർച്ചയായും ആർ.ടി.സി. കളിൽ ജനങ്ങളുടെ കാര്യങ്ങൾ അഭിയാസം ജനപ്രതിനിധികളെ ഉൾപ്പെടുത്താൻ ഒരു തിരുമാനമടുത്ത് നിയമത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ കഴിഞ്ഞാൽ ആ മേഖലയിൽ നല്ല നിലയിൽ തിരുമാനം ഉണ്ടാക്കുമെന്നാണ് എൻ്റെ പ്രതീക്ഷ. ഇവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടമാണെന്ന് പറയുന്നോൾ വളരെ വിനയത്താട്ടുകൂടി ഞാൻ പോദിക്കേണ്ട പതിനാലേ മുകളാൽക്കോടി രൂപ ഒരു മാസം നഷ്ടമാണ്. കേട്ടാൽ തോന്നും ഈത് മുഴുവൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ വന്ന നഷ്ടമാണെന്ന്. അതിൽ 12 കോടി രൂപയും അതിനകത്ത് പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നതിനാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. രണ്ടുമുകളാൽ കോടി രൂപയാണ് നഷ്ടം. പെൻഷൻ സർക്കാർ കൊടുക്കുന്നതാണ് വിവരം ഇള്ളവർക്ക് പറയാൻ കഴിയില്ല. നിയമം ഇല്ലാത്ത കാര്യമാണ്. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിൽ പെൻഷൻ സർക്കാർ കൊടുക്കുന്നതാണ് പറയാൻ കഴിയില്ല. വേറൊരു കാര്യമുണ്ട്, മറ്റ് സർക്കാരുകൾ ചെയ്യുന്നതുപോലെ പെൻഷൻ തുകയ്ക്ക് തുല്യമായ തുക കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒൻ കൊടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയും. കൂദാശിന്ദ്രിയിൽ ചർച്ചചെയ്ത് പെൻഷൻ തുകയ്ക്ക് തുല്യമായ സഹായം സർക്കാരിൽ നിന്ന് വാങ്ങിയെടുക്കാനുള്ള നടപടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സീക്രിക്കറ്റാം എന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. 1965-ലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നാഷണലേസ് ചെയ്ത് കൊണ്ടുവന്നത്. അന്ന് നമുക്കാകെ ഉണ്ടായിരുന്നത് 661 രഷ്യൂളുകളും 901 ബന്ധുകളുമാണ്. 41 കൊല്ലം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ 2005-ലെ ഏക്കണ്ണാമിക് റിവ്യൂ അനുസരിച്ച് 4625 ബന്ധുകളും 4238 രഷ്യൂളുകളുമുണ്ട്. ഞാൻ അനേകിച്ചപ്പോൾ 25-9-2006-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് 3472 രഷ്യൂളുകൾ ഉണ്ട്. ഓടുന്നത് അതെയും മാത്രമാണ്.. ഇത്തുയും വർദ്ധനവുണ്ടായപ്പോൾ 1965-ൽ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധ് 3469 ആയിരുന്നു എങ്കിൽ ഇപ്പോൾ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധ് 30,000 ആയിട്ട് ഉയർന്നു. ഈത് എങ്ങനെ സംഭവിച്ചു. അറിയണോ? 41-കൊല്ലം കൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ നഷ്ടം 1500 കോടി രൂപയാണെന്ന് പറയുന്നു. ഞാൻ ചോദിക്കുന്നത് ഞാട്ടട്ടത്തെ സംസ്ഥാനമായ തമിഴ്നാട്ടിൽ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധുകളുടെ എല്ലാം 6271 ആണ്. അവിടെ ട്രാൻസ്ഫോർട്ട് ബന്ധ് 17,000 ആണ്. പക്ഷേ അവിടെ ലാങ്കരമായി ബന്ധ് സർവ്വീസ് നടക്കുന്നു. അവിടെ കിലോമീറ്ററിൽ 28 പെസ ഇടാക്കുന്നോൾ നമ്മൾ ഇവിടെ 48 പെസയാണ് ഇടാക്കുന്നത്. എന്നിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടമാണെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയും? 17,000 ബന്ധുകൾ ഓടിക്കുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് തമിഴ്നാട്. അവിടെ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധുകൾ 6271 ഉള്ളപ്പോൾ ഇവിടെ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധ് 30,000 ആയി ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. നമ്മുടെ ബന്ധുകളുടെ എല്ലാം 3500-യെ നിൽക്കുകയാണ്. തമിഴ്നാട്ടിൽ ലാങ്കരമായി സർവ്വീസ് നടക്കുന്നു, നമ്മുടെ നഷ്ടമാണ്. 2001-ൽ ശ്രീ. എ. കെ. ആർജുനിയുടെ ഗവൺമെന്റിൽ ചർജ്ജ് വർദ്ധനവ് കൊണ്ടുവന്നത്. അത് കോടതിയലക്ഷ്യമാണെന്ന് ഇതുകൂടി കാലത്ത് കോടതി

പറഞ്ഞത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അറിഞ്ഞോ? ജലസീസ് ഗവർണ്ണർ വിധിയാണ്, 28 പെപസ് 35 പെപസയാക്കിപ്പോൾ അതാണ് കോർട്ടുലക്ഷ്യമാണെന്ന് പറഞ്ഞു കോടതി ഇപ്പോൾ വിധി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞയാഴ്ചയാണ് വിധിയുണ്ടായത്. 35 പെപസ് 42 പെപസയാക്കി, പിന്നീട് അത് 48 പെപസയാക്കി. എന്നാൽ ചോദിക്കുന്നത് ഇതുപോലെ വർദ്ധിപ്പിച്ച് 48 പെപസയാക്കിയിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഈ നഷ്ടത്തിൽ നിന്ന് രക്ഷിക്കാനാണെന്ന് പറഞ്ഞു ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ഇതുപോലെ ബന്ധു ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ച് ഒന്നഞ്ചു പിഴിഞ്ഞിട്ട് എന്ത് ലാഡ് കിട്ടിയെന്ന് ഇനിയെങ്കിലും ഗവൺമെൻ്റ് ചർച്ചചെയ്തെ മതിയാക്കു. എന്നാൽ പറയുന്നത്, ഇപ്പോൾ മോട്ടോർ സെസക്കിൾ അണ്ണോ ലാഡ് ബന്ധിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യണമെങ്കിൽ 48 പെപസ് കൊടുക്കണം, ഒരു ലിറ്റർ പെട്ടോളിൽ 10 കിലോമീറ്റർ കിട്ടുന്ന മോട്ടോർ സെസക്കിൾ ഉണ്ട്. രണ്ട് യാത്രക്കാർ യാത്രചെയ്താൽ ബന്ധിൽ പോകുന്നതിൽ ഇരട്ടി ലാഡ് മോട്ടോർ സെസക്കിൾ യാത്രക്കാരുടെ കിട്ടും. പിന്നെ മനുഷ്യൻ എങ്ങനെ ബന്ധിക്കുന്നു. കയറും? ശ്രീ. ലാലുപ്രസാദ് യാദവ് നിങ്ങളുടെ ദിവ്യിൽവേ ലാഭകരമാക്കിപ്പോളും? ശ്രീ. സുരേന്ദ്രൻ പിള്ള ഇവിടെ അതിനെന്ന് പറഞ്ഞു. ലാഭകരമാക്കി മാറ്റി, ഒരു പെപസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാതെ, യാത്രക്കാരെ പിഴിയാതെയാണ് ശ്രീ. ലാലുപ്രസാദ് യാദവ് ലാഭകരമാക്കി മാറ്റിയത്. ആ മന്ത്രം എന്നാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഒന്ന് അനേകാൾ അനേകാൾ ബന്ധുവാർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ കാര്യവും ആ നിലയിൽ ചിന്തിച്ചുകൊണ്ട് ലാഭകരമാക്കാൻ കഴിയും എന്നാണ് എന്ന് അഭിപ്രായം. ഒരു കാര്യം ഈ സംഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടതാണ്. 2006-മെയ് 11-ാം തീയതി റിസർക്ക് വന്നപ്പോൾ വൃത്തിയ ഗവൺമെൻ്റ് ആരെന്ന് നിഖലയിക്കപ്പെട്ടുന്നതിന് രണ്ട് ദിവസം മുമ്പ് തിരുവന്നന്തപുരം കോട്ടാരക്കര, കോട്ടയം, തൃശ്ശൂർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലെ റൂട്ടുകൾ ദേശസാർക്കരിച്ചുകൊണ്ട് ഗവൺമെൻ്റ് ഓഫീസ് ഇരക്കി. ആ ഓഫീസ് ഇരക്കിയത് ആരാൻ? അനേകാൾ അവിടെ പ്രവേശ്യ ബന്ധിൽ റൂട്ട് കൊടുക്കാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്ത് ഇവിടെ നോട്ടിരുമെ ചെയ്തു. എങ്കിൽ ആ നോട്ടിരുമെ ചെയ്ത ഉദ്യോഗസ്ഥരും, നാല് മാസം മന്ത്രിക്കണ്ണയിൽ ഇരുന്നിട്ടും കണ്ണത്താൻ മന്ത്രിക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നുപറഞ്ഞാൽ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയുമോ? ആ ഉദ്യോഗസ്ഥരും പേരിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കാനുള്ള ബാധ്യത സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ മെലിൽ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനും തെറ്റായ നടപടിയിലേയ്ക്ക് പോകില്ലായിരുന്നു എന്നുള്ള വസ്തുത നിശ്ചയിക്കാൻ കഴിയുമോ? കോട്ടയം കുമിളി റൂട്ട് ദേശസാർക്കരിച്ചു. ചൈക്കോടതി അനുകൂലമായി വിധിച്ചു. ഇപ്പോൾ സുപ്രീംകോടതിയിൽ കിടക്കുകയാണ്. സി.എ.ടി.യു. വിനെ കുറപ്പെടുത്തി. ആ സി.എ.ടി.യു. യുണിയൻ ഇല്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇന്ന് സുപ്രീം കോടതിയുടെ മുന്നിൽ ആ കേസ് വരുമായിരുന്നോ? ചൈക്കോടതിയിൽ നമുക്ക് ജയിക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നോയെന്ന് ചിന്തിക്കണം. എന്നാൽ സി.എ.ടി.യു.വിനെ പൊക്കിപ്പിറയുന്നതായി തെറ്റിയിരിക്കണം. സത്യം സത്യമായി കാണണം? അപ്പോൾ ചൈക്കോടതിയിലും ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചില്ലായെങ്കിൽ നമുക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജോസഫ് എം. പുതുമേര്ത്തി: അങ്ങ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് നിർദ്ദേശങ്ങൾ പറഞ്ഞു, സി.എസ്.ടി.യു.റിന് അനുകൂലമായിട്ടു പറഞ്ഞു, അങ്ങ് എത്ര പക്ഷത്താണെന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീ. വി. സി. ജോർജ്ജ്: ഇപ്പോൾ അദ്ദേഹം ചോദിച്ചത് എത്ര പക്ഷത്താണെന്നെല്ലു, എന്നാൽ സംസാരിക്കുന്നത് ജനപക്ഷത്തുനിന്നാണ്, ഒരു തർക്കവും വേണ്ട.

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: ജനപക്ഷത്താണെന്നും ശ്രീ. പുതുമേര്ത്തിയുടെ പക്ഷത്താലും എന്നും അപ്പേണ്ടി അങ്ങേ വ്യക്തമാക്കിയത്.

ശ്രീ. വി. സി. ജോർജ്ജ്: കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ടെ സംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോൾ പുതിയ ഒരു വാർത്തയുണ്ട്, സീറ്റ് ബൽറ്റ് പിടിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന്, ഉള്ളതാണോ? സ്വപീയ ഗവർണ്ണർ ഉണ്ടോ? എന്തൊരു ശതികോണ്. ഇതുപോലെ നഷ്ടത്തിൽ നിൽക്കുന്ന ഒരു പാതയുമേഖലാസ്ഥാപനത്തിൽ അവിടെ സീറ്റ് ബൽറ്റ് പിടിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന്. വിമാനത്തിൽ സീറ്റ് ബൽറ്റ് പിടിപ്പിച്ചിട്ട് രക്ഷയില്ല. അപ്പോഴാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ പിടിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നത്. ആരുടെ മനോമുകുരത്തിൽ തെളിഞ്ഞുവന്ന റിവരേഞ്ചേണ്ടി മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ സീറ്റ് ബൽറ്റ് വേണമെന്ന്. നഷ്ടത്തിൽ കിടക്കുന്ന സ്ഥാപനമാണ്. എന്നാണ് ഈ പരയുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല. പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം സർവ്വീസുകൾ മുഴുവൻ നഷ്ടത്തിൽപ്പോകുകയാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. കഹാർ സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഇരാറ്റുപേട വലിയ ലാഭമേഘായെന്ന് ചോദിച്ചു. ശ്രീ. ശക്തൻ ഇവിടെയിരിക്കുന്നു. 2001-ൽ 70 ഐഡ്യൂലുകൾ ഉണ്ടായിരുന്ന ഇരാറ്റുപേടയിൽ ഇപ്പോൾ 49 ഐഡ്യൂലുകളായി. നമ്മുടെ ശക്തനും എന്തെന്തു... മന്ത്രിക്കുമാരൻ, മന്ത്രി പോയി, , രണ്ടുപേരുംകൂടി സഹായിച്ചതാണ്. വളരെ സഹായിച്ചു. തൊൻ ആ സർവ്വീസുകൾ മുഴുവൻ വിശദമാണ്. വയ്ക്കണമെല്ലാ മന്ത്രി പുതിയ മന്ത്രി വന്നപ്പോൾ എനിക്ക് പറയണം തെങ്ങളുടെ മന്ത്രിയുണ്ടെന്ന്. ഇപ്പോൾ 49 ഐഡ്യൂൾ ആയി. അവിടെയുണ്ടായിരുന്ന ബാധ്യത സർവ്വീസ് നിരുത്തിപ്പോയി. അത് തെറ്റാണെന്ന് പറഞ്ഞു. ആർ മാസം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ആ സർവ്വീസ് പാല- ബാധ്യത ആയിട്ട് ഓടുകയാണ്. മുന്ന് മാസമായി മന്ത്രിയോട് പറയാൻ തുടങ്ങിയിട്ട്. ഇപ്പോഴും അത് ഇരാറ്റുപേടയിലേക്ക് തിരിച്ചുവന്നിട്ടില്ല. തൊൻ ചോദിക്കുന്നത് ഈ നഷ്ടത്തിനും സർവ്വീസ് നിരുത്തുന്നതിനും ഉത്തരവാദികൾ ഉദ്യോഗസ്ഥരാണെന്ന് വിശ്വസിക്കുന്ന ആളാണ് തൊൻ. ഒരു സംശയവും വേണ്ട, ഒരു സർവ്വീസ് തുടങ്ങിയാൽ കൂത്യസമയത്ത് ഓടുകയില്ല. അമുഖം രണ്ട് ദിവസം ഓടിച്ചാൽ മുന്ന് ദിവസം ഓടിക്കില്ല. പിന്നെ ഏതെങ്കിലും ധാത്രക്കാരൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് നോക്കി നിരുക്കുമോ? ചെപ്പെറ്റ് ബന്ധീൽ ചാടിക്കയറ്റും, ചെപ്പെറ്റ് ബന്ധീകാരുടെ കയ്യിൽനിന്ന് ശമ്പളമല്ല, കിന്നുള്ള പറ്റുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ എത്രയുണ്ടെന്ന് ആദ്യം ഗവേഷണം നടത്തി കണ്ണുപിടിച്ചാലേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ടെ രക്ഷിക്കാൻ കഴിയും.

മി. ഡെപ്പുട്ടി സ്‌പീക്കർ: റൂട്ട് ഉണ്ടാക്കുന്ന അളവുകൾ മിക്കവാറും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പണി അതുതന്നു.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭത്തിൽ കൊണ്ടുവന്ന് മഹാൻ എന്ന് പേര് വാങ്ങിക്കാമെന്ന് വിചാരിച്ച് മന്ത്രി ഒരു കാര്യവും ചെയ്യാൻ പോകണ്ട് ആയിരിക്കും, എന്ന് പറയാം. വളരെ വിനയത്തോടുകൂടി എന്ന് പറയുകയാണ്, അങ്ങനെയൊന്നും ശിനാസ് ബുക്കിൽ കയറാൻ നോക്കണം. ശിനാസ് ബുക്കിൽ നീങ്ങൾ കയറില്ല. പകുശ ലാഭവും നഷ്ടവും ഇല്ലാത്തവിധത്തിൽ സാമാന്യം മര്യാദയ്ക്ക് ജനങ്ങൾക്ക് ഗുണകരമായ രീതിയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ഓടിക്കാനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കുമെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ മന്ത്രി നീങ്ങൾനെമെന്ന് മാത്രം സുചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട്, ഈ സിമാന്തുകളെ എന്ന് അനുകൂലിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം. ജേക്കബ്സ്: എന്ന് ഈ ധനാദ്ധർത്ഥമനകളെ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നാൻ അധികാരത്തിൽ വന്നിട്ട് 120 ദിവസം ആകുകയാണ്. ഈ 120 ദിവസത്തിനിടയ്ക്ക് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നാൻ ശ്വാസമെന്ന് പ്രകടന പത്രികയിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ എന്നാനായി നടപ്പിലാക്കി കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കി ജനങ്ങൾ അംഗീകരിച്ച് ഓരോ കാര്യങ്ങളും പുറത്തുവന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്ന് സുചിപ്പിക്കുന്നത് തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലേക്ക് നടന്ന തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ എന്ന് കൂത്താട്ടുകൂളം ഡിവിഷനിൽനിന്ന് എറണാകുളം ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിലേക്ക് തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ആളാണ്. പിറവം മണ്ഡലത്തിൽനിന്ന് മരിസരിച്ച് എം.എൽ.എ. ആയപ്പോൾ അവിടെ ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പ് വന്നു. വിജയം തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടന്നു. കൂത്താട്ടുകൂളം ഡിവിഷനിൽ വളരെ ശ്രദ്ധയായ മരിസരം നടത്തി അവിടെ കൂടിച്ചേരുവുകൾ നടന്നു. വലിയ ശ്രദ്ധ പിടിച്ചുപറ്റിയ സ്ഥലമായിരുന്നു. അവസാനം എന്നാണ് ഫലമുണ്ടായത്? 6552 വോട്ടിന് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നാൻ സ്ഥാനാർത്ഥി വീണ്ടും ജയിച്ചു. പഴയതിന്റെ ഇടടി ഭൂതിപക്ഷം, എന്നക്കാളും ഭൂതിപക്ഷത്തിന് അവിടെ ജയിച്ചു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പരിശോധിച്ചപ്പോൾ എനിക്ക് സുചിപ്പിക്കാനുള്ളത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വലിയ പ്രതിസന്ധിയിലാണ് എന്നാണ്. അത് ഇപ്പോൾ തുടങ്ങിയതല്ല, അതു ഭർച്ചാലും ഇടതുപക്ഷജനാധിപത്യമുന്നാൻ ഭരിക്കുമ്പോഴും യു.ഡി.എഫ്. ഭരിക്കുമ്പോഴും അതിന് പ്രതിസന്ധിയുണ്ട്. ഈ പ്രതിസന്ധി തരണം ചെയ്യാതിനുവേണ്ടിയുള്ള കാര്യങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടേപോക്കുമ്പോൾ നമുക്ക് എത്ര കാര്യങ്ങളെയും കാണേണ്ടത്.... ഒരുന്നംഡിന കാര്യങ്ങൾ നടന്നുപോകണം. ഒരു ദിനമലവിക്കണമുണ്ടായിരിക്കണം. ഒറ്റയടിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മാത്രയും ദി. ദോമാനിന് അതുതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. കാരണം പ്രവർത്തനം നിലയ്ക്കുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയിലേക്കാണ് യു.ഡി.എഫ്. കൊണ്ടത്തിച്ച് രേണു അവസാനിപ്പിച്ച് പോയത്. അതിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ, എന്ന് കണക്കുകൾ മനസ്സിലാക്കിയപ്പോൾ എനിക്ക് തോന്തിയതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സമീത നഷ്ടം 1,500 കോടി രൂപയാണ്. പ്രതിമാസം വരുമാനം 73 കോടി രൂപയും

ചെലവ് 87 കോടി രൂപയും. നഷ്ടം 14 കോടി രൂപയുമാണ്. ദിവസത്തിൽന്നു കണക്കുവച്ചുവരണ്ടാൽ ഒരു ദിവസം വരുമാനം 2.40 കോടി രൂപയും ചെലവ് 2.60 കോടി രൂപയുമാണ്. അതിന്റെ സാമ്പത്തികമാസ്ത്രം ചുഡാ നോക്കുന്നോൾ നഷ്ടത്തിൽ പോകുന്ന സ്ഥാപനത്തിന് ദീർഘകാലം അങ്ങനെ പോകാൻ കഴിയില്ല. പക്ഷേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യെ സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേക പരിഗണനയുള്ളത് അതൊരു സർവീസിനുവേണ്ടിയുള്ള, വെറും ലാഭത്തിനുവേണ്ടി മാത്രം പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒന്നല്ല. അതുകൊണ്ട് ആ ഒരു പരിഗണന അതിനുണ്ടാകും. ഈ നാല് മാസത്തിനിടയ്ക്ക് ഏതാണ് 74 കോടി രൂപ ഇതിനെ പിടിച്ചുനിർത്താൻവേണ്ടി ഇടത്തുപക്ഷ ജനാധിപത്യ ഗവൺമെന്റാണ് നൽകിയത്. അത് നേരെ മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകുന്നതിനു വേണ്ടിയിട്ടാണ്.

പ്രതിസന്ധി ഉണ്ടാക്കിൽപ്പോലും, ഞാൻ നേരത്തെ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ ദീർഘ വികിഷണത്താട്ടകുടി നോക്കുന്നോൾ കേരളത്തിലെ കണ്ണായ സ്ഥലങ്ങളിൽ. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് പ്രോപ്പർട്ടിയുണ്ട്. എറണാകുളത്തായാലും കോട്ടയത്തായാലും കോഴിക്കോടായാലും എവിടെയായാലും അതിന്റെ വില വളരെ വലുതാണ്. അതിനെ നമുക്ക് ഒരു ദിവസംകൊണ്ട് മാറ്റി എടുക്കാൻ കഴിയില്ല. അതെല്ലാം പ്രായോഗികമായി ദീർഘ വികിഷണത്താട്ടകുടിയായിരിക്കണം ചെയ്യേണ്ടത്. എന്ന് മന്യംത്തിൽ ഷൈഡ്യൂൾ കുറച്ചാൽ അത് എനിക്ക് പറ്റില്ല. ഒരു എം.എൽ.എ.-യും അത് പറ്റില്ല. ഞാൻ വ്യക്തിപരമായി പരാതിയുള്ള ആളാണ്. ഷൈഡ്യൂൾ കുറച്ചുകൊണ്ടല്ല ഇതിനെയാക്കു നേരിട്ടേണ്ടത്. എത്ത് കാര്യവും നല്ല രീതിയിൽ നടത്തേണ്ടതാണ്. നാഷണലൈസ് ചെയ്ത റൂട്ടുകളിൽ വണ്ടികൾ കുറഞ്ഞതാൽപ്പോലും, ഉദാഹരണമായി പിറവത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞാൽ, വല്ലപ്പോഴും നാലമ്പു വണ്ടിയെ അവിടെയുള്ളതു. അങ്ങനെ വരുന്ന വണ്ടികൾ കൂട്ടുമായി വന്നില്ലെങ്കിൽ..... സത്യത്തിൽ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും പിറവത്തെക്കു വരുന്ന വണ്ടിയാണെങ്കിലും..... ആ വണ്ടികൾ ഗൈലറായി വരാറില്ല. അപ്പോൾ ഈ വണ്ടി ആരു നോക്കി നിൽക്കും? 9.00 മണിക്ക് വരെണ്ട വണ്ടി 10.00 മണിക്ക് വന്നാൽ ആഴ്ചയിൽ മുന്ന് ദിവസം ഓടിയാൽ ആളുകൾ ആ വണ്ടിക്കുവേണ്ടി നിൽക്കില്ല. പ്രോഡിക്കുന്നോൾ പറയുന്നത് കളക്ഷണ കുറവാണ് അതുകൊണ്ട് നിർത്തിയെന്നാണ്. ഇത് സെമാർട്ടേന്റിന്റെ നടത്തണം. ഒരു സ്ഥാപനം നടത്തുന്നോൾ ദീർഘപരിശീലന തേതാട്ടകുടി നടത്തണം. നമുക്ക് ഇതിനുനിന്നും പുറകോട്ടു പോകാൻ കഴിയില്ല. 22,000-ഓളം തൊഴിലാളികളും 27,000-ഓളം പെൻഷൻകാരുമുള്ള ഈ മേഖലയിൽനിന്നും ഒരു കാരണവശാലും പുറകോട്ടു പോകാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമുണ്ട്. ഞാൻ ഒരു കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട ആളാണെന്ന കുറിപ്പോലും നഷ്ടം എങ്ങനെ പരിഹരിക്കാമെന്ന് കണക്കുപിടിച്ച് ഷൈഡ്യൂൾകൾ കുറയ്ക്കാതെ നടത്താൻ കഴിയണം. സില്ലിനല്ലിൽ പുറകോട്ടു പോയാൽ അത് പുറത്തുകാണിക്കാതെ പിടിച്ചു നിൽക്കാനുള്ള അവസരം ഉണ്ടെന്ന് കാണിച്ചുകൊടുക്കണം. വണ്ടികൾ കൂടുതൽ നിർത്തി പിറക്കുകയും കൂടുതൽ റൂട്ടുകളിൽ വണ്ടികൾ ഓടിച്ച് മുന്നോട്ടു പോകുകയും വേണം.

ഇങ്ങനെയാക്കയാണ് കാര്യങ്ങൾ പോകുന്നത്. ഇങ്ങനെയാക്കാക്കു പോകേണ്ടി വരുമെന്നതിനാൽ ബുധിപരമായി കാര്യങ്ങൾ നിക്ഷണം. എനിക്ക് തോന്തുന്തർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കുഴപ്പം മുകൾത്തട്ടിലാണെന്നാണ്. ഞാൻ പത്രവുപത്തി രണ്ട് വയസ്സുള്ള ഒരുള്ളാണ്. മുഖ്യമാക്കു ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു 45 സീറ്റുള്ള ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു, കയറാൻ പറ്റിരേണ്ട് പറയുമായിരുന്നു. ഈന് ദൃഢാൻഡിൽനിന്നും ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു കയറാത്ത നിലയിൽ ആളുകൾ ഉണ്ടാക്കിപ്പോലും ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു കയറുത്തെന്ന് പറയുന്ന സാഹചര്യമല്ല ഉള്ളത്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: പശയ കാലത്ത് ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു ആളുകയെയറ്റാതെ ഡെപ്യൂട്ടി പോകുമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നതിനിൽപ്പെട്ടിരുന്നു.

ശ്രീ. എറി. ജെ. ജേക്കബ്സ്: മുഖ്യപ്രധാനമന്ത്രിയോടൊക്കെയതോന്തരം ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു കൊടുത്തുവരുമ്പോൾ 45 പേര് കയറിക്കിണ്ടെങ്കാൽ ഇന്തി നിങ്ങൾക്ക് കയറാൻ പറ്റിയുണ്ട് പറയുന്ന സഫിതി ഇന്നില്ല. അതുപോലെതന്നെ തൊഴിലാളികളുടെ മനോഭാവം, മുൻ മന്ത്രി ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനങ്ങളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പിടിച്ചുനിർത്തുന്നതെന്ന് തൃംന്നു പറയാൻ ദയവും കാണിക്കുന്നവരുമുണ്ട്. സ്വാതന്ത്ര്യസമരത്തെ അനുകൂലിക്കാതിരുന്നവർ സ്വാതന്ത്ര്യം കിട്ടിയതിനുശേഷം അതിനെ അനുകൂലിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. ഞാൻ ഫാക്ടിൽ ഫീക്സിക്കൂട്ടീവ് ട്രെയിൻ ഉദ്യോഗസ്ഥനായിരുന്നു. എനിക്ക് 26 വയസ്സ് പ്രായമുള്ളപ്പോൾ തിരുമ്മാറാ പഞ്ചായത്തിലെ മുന്നാം റാർഡിൽ തെരുവെന്നടക്കപ്പിന് മത്സ്യശിഖപ്പോൾ ഒരു വീട്ടിൽ ചെന്നു. എന്നെ ചാക്കാച്ചുനെന്നും വിളിക്കും. അപ്പോൾ ആ വീട്ടിനാൽ പറഞ്ഞു, മോന്ന ഒരു കുഴപ്പവുമില്ല, വിദ്യാഭ്യാസവുമുണ്ട്. നിങ്ങൾക്ക് കമ്മ്യൂണിറ്റിക്കാരാണെന്നും പറഞ്ഞു. ഞാൻ പറഞ്ഞു, എൻ്റെ അമ്മ പറഞ്ഞു കേട്ടിട്ടുണ്ട് നിങ്ങളുംകൂടെ കേണൽഗ്രാമപ്പുകാരാണെന്നും. 1942 കാലാവല്ലത്തിൽ കേണൽഗ്രാമപ്പുകാർക്ക് കയറി ഇരിക്കാൻ ആരും അനുവാദം കൊടു കില്ല. എൻ്റെ താവാട്ടിൽ 32 കേണൽഗ്രാമപ്പുകാർ, കുത്താട്ടകുളത്ത്, കയറിയിരുന്ന ആ വീട്. 32 പേര് ഒളിവിലിരുന്നെന്ന് ദറുകെടുത്ത വിട്ടുകാർ എന്നോട് പറഞ്ഞു ഞാൻകു കേണൽഗ്രാമപ്പുകാരാണാണ്, നിങ്ങൾക്ക് കമ്മ്യൂണിറ്റിക്കാരാണ് എന്ന്. ഇന്ത്യയ്ക്ക് സ്വാതന്ത്ര്യം കിട്ടുന്നതിന് മുമ്പ് (.....ബഹരിളം.....) ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സ്വാതന്ത്ര്യ സമര ചരിത്രം പറിക്കണം. ഞാൻ അനുഭവിച്ചു. അറിവു കൊണ്ട് പറഞ്ഞതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നന്നാക്കാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ട്. അതിനുള്ള അസൗഢുകൾ ബുധിപുരും കൈകൊരും ചെയ്ത് കണ്ണായ സമലങ്ങൾ ടൂറിസ്റ്റ് വുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുത്തിയാൽ, ദൈവത്തിന്റെ സ്വന്തം നാടെന്ന് പറയുന്ന കേരളത്തിൽ വലിയ സാമ്പത്തകളുണ്ട്. അതിന് യു.ഡി.എഫ്. ആധാരവും എൽ.ഡി.എഫ്. ആധാരവും ഒരു തർക്കവുമില്ല. അതിനെ മലപ്രദമായി പ്രയോജനപ്പെടുത്തി ബിസിനസ് ടെപ്പ് ആളുകളുടെ യോജിപ്പിച്ചു ഇം സ്ഥലങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിണ്ണാൽ നമുക്ക് വലിയ നേടമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. ലക്ഷ്യരി ടെപ്പ് ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു കുടുതൽ പണം മുടക്കാൻ തുണ്ണാറുള്ളതിനാലും അഭ്യർത്ഥിക്കാൻ അതുപോലെ ദിരിശുരൂ സർവ്വീസുകളും കുടുതലമായി നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിച്ചാൽ തീർച്ചയായും കോർപ്പറേഷൻ നേടമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും.

1965-ലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തുടങ്ങിയത്. അതിനുശേഷമുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ പരിശോധിച്ചാൽ വലിയ മുന്നേറുംണഡായിട്ടുണ്ട്. ആ മുന്നേറും നഷ്ടത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും മറ്റൊരു കാര്യത്തിലും ഉണ്ടാക്കിയിപ്പോലും ഈത് ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാനുള്ള അവസരമുണ്ടാക്കണമെന്ന എളിയൊരു അദ്ദേഹത്തെന്നാണ് അക്കാദ്യത്തിലുള്ളത്. മറ്റൊന്ന് രോധപക്കങ്ങളാണ്. കൃഷിയും ജലസേചനവുംപോലെ വാഹനവും രോധപക്കങ്ങളാണ്. രോധപക്കളുടെ കുണ്ടും കുഴിയും പ്രശ്നമാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് തീർച്ചയായിട്ടും ഭാവനാപൂർണ്ണമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് രോധിക്കേയും അതുപോലെതന്നെ നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിന്റെയും പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ തീർച്ചയായും മെച്ചപ്പെട്ട അത്തരം നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമെന്ന് കരുതുകയാണ്. ഞാൻ എൻ്റെ സന്താം മന്ദിരത്തിലെ കാര്യം പറയാതെ പോകുന്നത് ശരിയല്ല. തിരുവന്നപ്പരം-പിറവം, പിറവം-സുൽത്താൻ ബത്തേതൽ എന്നീ രണ്ട് ബന്ധുകൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്നു. മറ്റ് ചെറിയ ബന്ധുകളുടെ കാര്യം ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഈ രണ്ട് ബന്ധുകൾ ഒരെണ്ണം കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നിർത്തി. ഒരെണ്ണം ഇപ്പോൾ നിർത്തി, അത് അടിയന്തിരമായി പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. മാത്രമല്ല, പിറവം പഞ്ചായത്ത് മുന്ന് കോടിയോളം രൂപ വില വരുന്ന മുന്ന് ഏകദേശം സ്ഥലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് വിട്ടുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോ അവിടെ പണി പൂർത്തിയായി വരികയാണ്. ആ സ്ഥലം ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയണം. അതിനുള്ള അവസരമുണ്ടാക്കണം. പിറവം നിയോജകമന്ദിരത്തിലെ മൂളനുരുത്തിയിലും പിറവത്തും ടാങ്ക് അടയ്ക്കാൻവേണ്ടി നേരത്തെ സൗകര്യമുണ്ടായിരുന്നതാണ്. അത് പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഈ കാര്യങ്ങൾ അടിയന്തിരമായി ചെയ്യണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യെ നല്ല നിലയിൽ നയിക്കുവാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കും അതുപോലെതന്നെ ഇടതുപക്ഷജനാധിപത്യ മുന്നണിക്കും കഴിയുമെന്നുള്ള വിശാസത്തിൽ അതിനുള്ള എല്ലാ പിന്തുണയും നൽകിക്കൊണ്ട് ഞാൻ ധനാദ്ദേശത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എ. എസ്. അസൈസ്: സർ, ഞാൻ വാഹന നികുതികൾ, സ്റ്റോൺ നിലയിലും അച്ചടിയും മറ്റ് ഭരണപരമായ സർവീസുകളും, ഗതാഗതം എന്നീ ധനാദ്ദേശത്തെ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പൊൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇൻഡ്യൻ ഓഫീസ് കോർപ്പറേഷൻ 100 കോടിയോളം രൂപ അടയ്ക്കാനുണ്ടായിരുന്നു. പത്രമാധ്യമങ്ങളിലോക്കെ നാം വായിച്ചുതാണ്. ആ രൂപ അടയ്ക്കാതിരുന്നതിന്റെ ഫലമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവീസുകൾ ഐട്ട് ഐട്ടമായി നിന്നു പോകുമെന്ന ഭീഷണിയിലായിരുന്നു. എന്നാൽ പുതിയ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഇവിടെ നേരത്തെ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ ആദ്യഘട്ടമെന്നുള്ള നിലയിൽ 10 കോടി രൂപയും അതിനെത്തുടർന്ന് 37 കോടി രൂപയും അങ്ങനെ ഏകദേശം 75 കോടിയോളം രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് ധനസഹായമായും ഗവൺമെന്റ് ഗ്രാന്റിയായും നൽകിയതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് ധമാർത്ഥത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഈ നിലനിൽക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലാദ്ദൃതത്തിൽ അപകടത്തിലായതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ ലാഭേഷ്ടത്തെ സംബന്ധിച്ച് സംസാരിക്കുന്നോൾ, സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ മോട്ടാർ

സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നവരെ സംബന്ധിച്ച് എൻ്റെ സുഹൃത്ത് ശ്രീ. വാഹീദ് പറഞ്ഞത്, പ്രൈവറ്റ് ബന്ധു വാങ്ങുന്ന ആർക്ക് ഒരു മാസംകൊണ്ട് മുൻ ബന്ധു വാങ്ങാൻ കഴിയുന്നുവെന്നാണ്. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ശരിക്കും മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങനെ പറയാൻ മട്ടിക്കുമായിരുന്നു. കാരണം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിലെ ജീവനക്കാർ മറ്റ് സർക്കാർ ജീവനക്കാരെപ്പോലെ പെൻഷൻ വാങ്ങുന്നവരാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ സേവന പേരന പ്രധാന പ്രധാനമന്ദിരം അനുഭവിക്കുന്ന വരാണ്. ഈതോന്നുമില്ലാത്ത വരാണ് സ്വകാര്യമേഖലയിലെ ജീവന കാരണ കാര്യം അറിയണം. അവിടെ കേഡമനിധി എൻപ്പട്ടത്തിലിട്ടുണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും ഒരു ബന്ധുവും ഒരു ബന്ധുവും എടുത്ത് ഓടിക്കുന്ന ആളുകൾ സ്വന്നം കുടുംബവാംഗങ്ങളുടെ പേരിലാണ് കേഷമനിധി അടയക്കുക, അവർ തന്നെ അത് തിരിച്ചടക്കുകയാണ്. തുച്ഛമായ ശാഖകളാണ് കൊടുക്കുന്നത്. അവരുടെ കരുതിൽനിന്ന് സംക്ഷുളിച്ചിരിക്കുന്ന വാങ്ങിച്ചു കൊണ്ട് അവരെ ജീവനക്കാരാക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയാണ് ഒരു ബന്ധു വാങ്ങി, മുൻ ബന്ധു വാങ്ങുന്നത്. എന്നാൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കുന്നോൾ നമുക്കുണ്ടാണ്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ മാത്രമല്ല, മലബാർ സിമെന്റ് സ്യൂർ ചവറിയിലെ കെ.എം.എം. എൽ.എ.ഉം എൽ.ആർ.ഐ.യും ഒഴികെയുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ നഷ്ടത്തിലാണ്. നഷ്ടത്തിലാകുന്ന ഫെറുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികളുടെ സേവന-പേരന പ്രധാനമന്ദിരം സംരക്ഷിക്കുന്നു. ഈവിടെ ഒരുാരു സ്ത്രേഹിതൻ അവിടെത്തെ യുണിയനുകളെ സംബന്ധിച്ച് സുചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് ശക്തമായ യുണിയനുകളുണ്ട്. സി.എൽ.റി.യു., എൽ.എൽ.റി.യു.സി., യു.റി.യു.സി., എൽ.എൽ.റി.യു.സി. എൽ.എൽ.റി.യു.സി. എൽ.എൽ.റി.യു.സി. കുറഞ്ഞുപോയതിന് ഇവിടെ പരാതിപ്പുട്ടെട്ട് കാര്യമുണ്ടോ ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുർ രാധാകൃഷ്ണൻ: അംഗീകാരം എങ്ങനെക്കേതുള്ളൂ, നിങ്ങൾക്കില്ല.

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: ആയിരിക്കാം. റഹ്മൻസിം നടത്തുന്നോൾ അതിൽ നേരും രണ്ടൊ യുണിയന് അംഗീകാരം കണ്ടെക്കാം. ചവറിയിലെ എൽ.ആർ.ഐ.യിൽ യു.റി.യു.സി. മാത്രമേയുള്ളൂ, എൽ.എൽ.റി.യു.സി. അവിടെയില്ല. ചില സ്ഥാപനങ്ങളിൽ റഹ്മൻസിം നടത്തുന്നോൾ എറ്റവുംചീലിയുണ്ടാകരം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ എൽ.എൽ.റി.യു.സി.-ക്ക് ആൾ കുറഞ്ഞുപോയതുകൊണ്ടോ ഇവിടെ പരാതിപ്പുട്ടുന്നത് ? ട്രേഡ് യുണിയനുകളെ തളളിപ്പറയുന്ന ഒരു ട്രേഡ് യുണിയൻ പ്രവർത്തകൻ തന്നെ അവിടെ സി.എൽ.റി.യു. ആണ് കുഴപ്പമുണ്ടാക്കിയത് എന്നുപറഞ്ഞാൽ ശരിയാണോ ? യമാർത്ഥത്തിൽ സി.എൽ.റി.യു., എൽ.എൽ.റി.യു.സി., എൽ.എൽ.റി.യു.സി. യു.റി.യു.സി. ഉൾപ്പെടെ, കേന്ദ്ര സംഘടനകൾ പലപ്പോഴും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ നല്ല നടത്തിപ്പിനുവേണ്ടി, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇത് പാക്കേരമാൻവേണ്ടി യോജിച്ചുനിന്ന് സമരം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെയൊക്കെ മലമായിട്ടാണ് വാസ്തവത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇന്ന് നിലവുകളാണ്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ വെള്ളാനകളുണ്ട്. തൊഴിലാളി യുണിയനുകളാണ് കുഴപ്പകൾ എന്നുപറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. അവിടെ സ്വപ്നയൽ പാർട്ട് സുകൾ വാങ്ങുന്ന കാര്യത്തിൽ യു.റി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലാവധിയിൽ അഴിമതി നടന്നിട്ടുണ്ട്. എങ്കിൽ ആരോപണമൊന്നും ഇവിടെ

ഉന്നതിക്കുന്നില്ല. എത്ര തരത്തിലാണ് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലാപട്ടത്തിൽ അഴിമതി നടത്തിയത് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ രേഖകളുണ്ട്. ആ രേഖകൾ ഒള്ളിം തന്നെ നിങ്ങളുടെ കൈവശം കാണും. പക്ഷേ അതൊന്നും ഒരു അഴിമതി ആരോപണമായിട്ട് ഇപ്പോൾ ഉന്നതിക്കുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യെ ലാഭകരമാകണം, ലാഭകരമായുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിശ്ചയാർധയുണ്ടാക്കുടിയാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് 100 കോടി രൂപ ഇൻധ്യൻ ഓയിൽ കോർപ്പറേഷൻ കൊടുക്കാനുണ്ടായിരുന്ന അവസരത്തിൽ 75 കോടിയോളം രൂപ അത് വായ്പയായും ശ്രദ്ധിയായും കൊടുത്തുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ നിലനിർത്തിയത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തിൽ ഒരുപാട് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനുണ്ട്. ഇതിനെ ലാഭകരമാകണം. ഇത് ഒരു പണ്ഡിക്ക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസാണ് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഒരു ധർമ്മ സ്ഥാപനമല്ല. എല്ലാ മരുന്നും ഒരു കുപ്പിയിൽ കൂടി കൊടുക്കാനെന്നു തെങ്ങശ്രീ പറയുന്നില്ല. ഇത് ലാഭം നോക്കാതെ നടത്തണം ഒരു സ്ഥാപനമാണ്. ഹൃണ്ടിക വ്യാപാരംപോലെ വലിയ ലാഭം ഉണ്ടാകണമെന്നൊന്നും താൻ വ്യക്തിപരമായി പറയുന്നില്ല. കാരണം ഇത് താൻ നേരത്തെ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ പൊതുജന സേവനം ഉദ്ദേശിച്ച് നടത്തുന്ന ഒരു സർവ്വീസാണ്. അതുകൊണ്ടാണ്ടേപ്പോൾ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ശ്രദ്ധ നൽകാറുള്ളത്. മഹാരാഷ്ട്ര ഗവൺമെന്റ് 222.52 കോടി രൂപ, ആന്ധ്യാപ്രദേശ് ഗവൺമെന്റ് 138 കോടി രൂപ, പശ്ചിമബംഗാർ ഗവൺമെന്റ് 109.61 കോടി രൂപ, തമിഴ്നാട് ഗവൺമെന്റ് 83.51 കോടി രൂപ, കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റ് 39.28 കോടി രൂപ. എന്തിനാണ് ഈ ഗവൺമെന്റുകൾ ഇങ്ങനെ ശ്രദ്ധ കൊടുത്തത്? ഇത് പണ്ഡിക്ക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസായതുകൊണ്ടാണ്. അല്ലാതെ ഹൃണ്ടിക വ്യാപാരം പോലെ ലാഭം ഉണ്ടാക്കാനായിരുന്നെങ്കിൽ ഈ സർക്കാരുകൾ രൂപ കൊടുക്കുകൊണ്ട് കാര്യം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ രംഗത്ത് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ചില കാര്യങ്ങളുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഒരു ബന്ധു ഔദ്യോഗിക്കിന് റൂട്ടുകളുണ്ട്. മുൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അനുവദിച്ചു, ഒരു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധു മാത്രം ഓട്ടുന റൂട്ടുകളുണ്ട്. നേരത്തെ ഇവിടെ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ ആ ബന്ധുന്നു കേട് സംഭവിച്ചാൽ പകരം ആ കേട് തീർത്ത് ആ ബന്ധു വരുന്നതുവരെ ആ റൂട്ടിൽ ബന്ധില്ല. അങ്ങനെ വരുന്നോൾ വിണ്ടും കേടുപാട് തീർത്ത് ബന്ധു വരുന്നോൾ യാത്രക്കാരെ കിട്ടാതെ വരും. ഒരു ബന്ധു മാത്രം ഓട്ടുന റൂട്ടിൽ ആ ബന്ധുനു കേട് സംഭവിച്ചാൽ ആ ബന്ധുന്റെ മെക്കാനിക്കൽ ട്രബിൾ തീർത്തുവരുന്നതുവരെ പകരം ഒരു ബന്ധു ഓട്ടിച്ച് യാത്രക്കാരുടെ വിശദസ്തത ആർപ്പജിക്കാണ്. ആ വിശദസ്തത ഇന്ന് പല സ്ഥലത്തും ഇല്ലാതയന്നുള്ളതാണ് സത്യം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധു കാത്തുനിന്നാൽ അത് വരാൻ വൈകും, അല്ലെങ്കിൽ വരില്ല, അതുകൊണ്ട് വരുന്ന ബന്ധുക്കിൽ കയറി പോകും, അല്ലെങ്കിൽ എത്തെങ്കിലും ബന്ധുക്കിൽ കയറി പോകാം എന്നു ചിന്തിക്കുന്ന ഒരു എർപ്പാട് ഇന്നുണ്ട്. അത് മാറിയാൽ മാത്രമേ യമാർത്ഥം തിൽ ജീവനക്കാരോട് യാത്രക്കാർക്കുള്ള വിശദസം ആർപ്പജിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അതോടൊപ്പം തന്നെ സീസൺ ടിക്കറ്റിനെ സംബന്ധിച്ച്, ഇപ്പോൾ റിയിൽവേയിൽ എന്നതായും തിരക്കാണ്. ട്രെയിൻ യാത്രാനിരക്കിനേക്കാൾ മുന്നിട്ടി ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജുകൊടുത്താലെ ബന്ധുക്കിൽ യാത്രചെയ്യാൻപറ്റു. യാത്രക്കാരെ ആകർഷകമായ നിലയിൽ,

ഇന്നലെ ചില പത്രങ്ങൾ എഴുതിയിരുന്നു സീസൺ ടിക്കറിനെ സംബന്ധിച്ച്. അത് പ്രായോഗിക മാക്കാൻ കഴിയുമോയെന്നു പരിശോധിക്കണം. നമ്മുടെ ജീവന കാർക്കൂവേണ്ടി ഒരു നിശ്ചിത ദേഹിൽ സീസൺ ടിക്കറ്റ് എൽപ്പെടുത്തുന്നത് പരിശോധിക്കണം. അങ്ങനെ ഈ രംഗത്തെ ലാഭകരമാക്കാനുള്ള മാതൃകാപരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് ഇതിനെ ലാഭകരമാക്കണം. അതുമൂലതെ സർവ്വീസുകൾ നിരുത്തലാക്കി കഴുതുവെച്ചിരക്കാണുള്ള നടപടിയാക്കരുത്. കൂടുതൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ കൂടുതൽ ബന്ധുകൾ വാങ്ങിക്കണം. കൂടുതൽ പുതിയ ബന്ധുകൾ വൃദ്ധുകളിൽ ഓടിക്കണം. അതുപോലെ ലാഭമായി ലൈസ്റ്റിലും നഷ്ടത്തിന്റെ തോൽ കുറയ്ക്കാനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറ്റൊടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. മറ്റാരു കാര്യം, എൻ്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. പ്രിസ്റ്റിംഗ് വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. 1988-ൽ ഉമയനെല്ലാർ ഇൻഡസ്ട്രിൽ എന്റെറ്റിൽ ഒരു പ്രിസ്റ്റിംഗ് പ്രസ്ഥാനമാവാൻ അനുത്തെ പ്രിസ്റ്റിംഗ് വകുപ്പു മന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീമതി കമലം അവിടെ ഒരു ക്ലിട്ട് ഇപ്പോൾ കല്പാനുമില്ല. 25 കൊല്ലം കഴിഞ്ഞില്ലോ? അവിടെ പ്രിസ്റ്റിംഗ് പ്രസ്ഥാനമാം ആരംഭിച്ചില്ല. അതിനുശേഷം 1996-ൽ അധികാരത്തിൽ വന്ന മുൻ എൽ.ഡി.എഫ്. ദവശ്മേരമൻ്റെ ഒരു വാടക ഏക്ടിനും പ്രിസ്റ്റിംഗ് പ്രസ്ഥാനം ആരംഭിച്ചു. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മണ്ണന്തലയിൽ ഇരുന്ന ഒരു കട്ടിംഗ് മെഷിൻ, ഇവിടെ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അവിടെ ആസ്ഥാന മന്ത്രിരത്തിന് നാലര ഏക്കർ സ്ഥലം ഉമയനെല്ലാർ പ്രിസ്റ്റിംഗ് പ്രസ്ഥാന പതിച്ചുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ നാലര ഏക്കർ സ്ഥലത്താണ് ക്ലിട്ടിരുന്നത്. അവിടെ ഒരു ആസ്ഥാന മന്ത്രിയും പണിയുന്നതിന് കഴിഞ്ഞ ബാധ്യജീവിൽ 3 കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയിരുന്നു. ആ മുന്നു കോടി രൂപയിൽ അല്പസ്വല്പം വെട്ടിക്കുറവുകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാലും കാശുണ്ട്. അതിനുള്ള ഡിസൈനേല്ലോ തയ്യാറാക്കി പ്രിസ്റ്റിംഗ് ഡിസൈനുമന്ത്രിനേയും അതിന്റെ ഡയറക്ടറേറ്റേം നാൻ തന്നെ നേരിട്ട് ഏല്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. എൻ്റെ ആഗ്രഹം ഈ വരുന്ന കേരള പിറവി ദിവസം, നവംബർ ഒന്നിന് അല്ലെങ്കിൽ നവംബർ മാസം ബഹുമാന്യനായ വകുപ്പുമന്ത്രി തന്നെ അതിന്റെ റിംഗ്മാണ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാൻ തയ്യാറാക്കണമെന്നുകൂടി അദ്ദേഹിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാദ്ധേനകളെ തൊൻ അംഗീകരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. കുമാർ മാസ്റ്റർ : സർ, വാഹന നികുതികൾ, ലൈസന്സിന്റെ അച്ചടിയും മറ്റ് രണ്ടുപരമായ സർവ്വീസുകളും, ഗതാഗതം എന്നീ ധനാദ്ധേനത്തിലും ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട സേവന മേഖലയാണെല്ലാ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എ കേരളത്തിലാകമാനമുള്ള ജനങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗ പ്രദമാക്കുന്ന രൂപത്തിൽ പ്രത്യേകിച്ചും ഉത്തര കേരളത്തിൽക്കൂടി അത് വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിൽ നിർഭ്റ്റായകമായ പക്ഷു വഹിച്ചു, മാതൃകാപരമായ സമീപനമെടുത്ത കഴിഞ്ഞ കാല മന്ത്രിമാരുണ്ടായിരുന്നു. അതിൽ ഏറ്റവും മുൻപത്തിയിൽ നിൽക്കുന്ന ആളായിരുന്നു ഇനിച്ചിബാവ. ഇടപ്പാൾ വർക്കഷോപ്പും അതുപോലെ കോഴിക്കോട് റീജിയൻൽ വർക്കഷോപ്പുമൊക്കെ വന്നത് ഇനിച്ചിബാവയുടെ കാലത്താണ്. എന്നാൽ യു.ഡി.എഫ്. അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എ അഴിമതിയുടെ

കേളിരംഗമാക്കി മാറ്റുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി. എഫ്.എൽ കാലത്ത് എത്ര മന്ത്രിമാരാണ് ഈ അധികാരം കൈയെറിയത്? പെരുന്തച്ചൻ്റെ സമീപനമല്ലോ? മകനെ ഉളിക്കാണ് എയർ എറിഞ്ഞതു വീഴ്ത്തി അച്ചൻ അധികാരം എടുത്തു. ആ അച്ചന്തെയും എറിഞ്ഞതുവീഴ്ത്തി അതിനെക്കാളും വലിയ പെരുന്തച്ചനായ ശ്രീ. ഉമൻചാണ്ടി. ആർക്ക് പകർന്നു കൊടുത്തു? ശ്രീ. ശക്തന് ഈ അധികാരം പകർന്നു കൊടുത്തു. ശ്രീ. ശക്തന്റെ ശക്തിയെല്ലാം ചോർന്നു പോകുന്ന രൂപത്തിലാണ് കാര്യങ്ങൾ പിന്നീട് വന്നത്. ഇപ്പോൾ ചെയ്ത കാര്യങ്ങളുടെപ്പറ്റിച്ച് ജൂനിയറായ ഞാൻ ഇന്നയിക്കുന്നില്ല. എന്നായാലും വിജിലൻസിൽന്റെ എൻക്രയിഡ്സ്, കേസുങ്ക്. അതു പോലെ ലോകാധിക്രമത്തിനു കേസുങ്ക് അതെല്ലാം തെളിയിക്കപ്പെട്ടെങ്കിൽ എന്ന അവസ്ഥ യിലാണ് കാര്യങ്ങൾ എത്തിയത്. ഇതിൽ ശ്രീ. ശക്തൻ ദൃഢഭിക്ഷാദത്തോന്നുമില്ല. കോൺഗ്രസ്സിൽന്റെ ഒരു പാരമ്പര്യം എന്നാണെന്നു ചോദിച്ചാൽ അവസ്ഥാം വരെയും ആരെയും ഇരുത്തുകയില്ലപ്പോ. കേരളത്തിൽ എത്ര എത്ര മന്ത്രിസഭകൾ വന്നു? അവസ്ഥാംവരെ ഇരുന്നോ? ശ്രീ. കരുണാകരൻ വരുമ്പോൾ ശ്രീ. കുരുണാകരൻ മരിച്ചിട്ട് ശ്രീ. ആർജുൺ കയറും. അവസ്ഥാം ശ്രീ. ആർജുൺ കയറി ശ്രീ. കരുണാകരൻ അവസ്ഥം കിട്ടാത്ത അവസ്ഥയായി.

ശ്രീ. വർഹലെ കഹാർ : സർ, കഴിഞ്ഞ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ രേഖാലൈറ്റ് എത്ര ട്രാൻസ്ഫോർമ്മ മന്ത്രിമാർ മാറി?

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞമത്ത് മാറ്റുർ : സർ, ഞാൻ കഴിഞ്ഞ കാലത്തെത്താണ് പറയുന്നത്. ആകെയുള്ള കാര്യം ഞാൻ ചരിത്രമൊക്കെ പഠിച്ച് പിന്നീട് പറയാം. കേരളത്തിലെ 1956 നവംബർ തൊട്ടോ 1957 എപ്രിൽ 5 -ാം തീയതി തൊട്ടോ ആകെ ചരിത്രം പറഞ്ഞാൽ എൻ്റെ സമയമങ്ങൾ പോകും. ഞാൻ പറഞ്ഞത് എന്നാണെന്നു വച്ചാൽ കോൺഗ്രസ്സ് ഇങ്ങനെ മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കും. കോൺഗ്രസ്സിൽന്റെ മുന്നണിയും മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കും. അതുകൊണ്ട് സ്ഥായിയായി ഒരു മാറ്റം വരുത്താൻ പലപ്പോഴും യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന് സാധിക്കാറില്ല. നേരത്തെ ആരോ പറയുന്നതു കേട്ടു പാറ്റു രിയിൽവേ സ്റ്റേഷൻസാക്കെ പണയം വയ്ക്കുന്ന ആളുകൾ ഇത്യും അഴിമതിയുടെ കേളിരംഗമാക്കി മാറ്റാൻ ശ്രമിക്കുമെന്ന്. അതുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ടെക്നോളജിക്കൽ പരമ്പരാഗ്രം മൊത്തം വാഹനത്തക്കുറിച്ച് പറയണമല്ലോ. 1991-ൽ ആർ.ലക്ഷ്മി വാഹനങ്ങളുണ്ട് കേരളത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്നത്. 2006-ൽ 35 ലക്ഷ്മായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്, ആർ. ഇട്ടി വാഹനങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചു. എന്നാൽ ആർ. ഇട്ടിയായി വാഹനങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചപ്പോൾ ആ വാഹനങ്ങളെ താഴാൻ കഴിയുന്ന രൂപത്തിൽ കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരത്തിൽ മാറ്റം വന്നോ അല്ലെങ്കിൽ ഈ വാഹനങ്ങളും നോക്കാൻ കഴിയുന്ന രൂപത്തിൽ ആ മേഖലയിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ എല്ലാത്തിൽ വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായോ? ആനുപാതികമായ വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായില്ല. അതിന്റെ ഫലമായിട്ട് അപകടങ്ങൾ കുടുന്നു? 1991-ൽ 20,000 റോഡ് അപകടങ്ങളുണ്ട് ഉണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ 2006-ൽ 59,000 കഴിഞ്ഞു. അതിനുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാരണമായി എന്നിക്കു തോന്നുന്നത് റോഡിൽ ഇത് നിരീക്ഷിക്കാനുള്ള എൻവോഴ്സ്മെന്റ് വേണ്ടതു ഇല്ലാതെന്നുള്ള താണ്. ഇത് ഏറ്റവും ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടേണ്ടതല്ലോ? കേരളത്തിലെ സർക്കാരിന്റെ റവന്യൂ വരുമാനത്തിൽ മുന്നാം സ്ഥാനമാണ് മോട്ടോർ

രംഗത്തിനുള്ളതെന്നാണ് തോൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ എറ്റവും ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതെല്ല? എന്നാൽ ഇതിനൊക്കെ കുറെയൊക്കെ മാറ്റം വരുത്താൻ പ്രതിയ താൽ അധികാരത്തിൽ വന്ന ഏൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റും അതിലെ മന്ത്രിയും നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്നുണ്ടെന്നാണ് തോൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. നമ്മൾല്ലാവരും പറയുന്നതുപോലെ ആർ. ടി. ഓഫീസുപോലെ അഴിമതിയുടെ പര്യായമായ മറ്റാരുളാമീസും ഇവിടെ ഉണ്ടെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. എത്ര ഭരണകാലത്തായാലും ആർ.ടി.ഓഫീസ് എന്നാണ് തോൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഏജൻസുമാർ മുഖേന മാത്രമേ എത്ര അപേക്ഷയും സ്വീകരിക്കുകയുള്ളൂ, എന്നും ഫീസിലേ സീക്രിട്ടീക്യൂട്ടുള്ളൂ. അതിൽ ഒരു മാറ്റം വരുത്താൻ സാധിക്കണം. മാറ്റം വരുത്താൻ സാധിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റാണ്ണോള്ളോ? ഉദാഹരണമായി, കഴിഞ്ഞ അവും വർഷകാലം ഇവിടെയുള്ള സ്വകാര്യ വ്യവസായികളും കരിവെതക്കാരുമെല്ലാംതന്നെ വെട്ടിവിഴുങ്ങിയിരുന്ന ശാസ്ത്ര വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ ദിരുമായ സമീപനമെടുത്ത ഒരു ഗവൺമെന്റാണ്ണോള്ളോ ഇത്. അതുപോലെ നമ്മുടെ ഭരണകൂടത്തിന്റെ നാഴികക്കല്ലായി മാറ്റുവാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ ആർ.ടി. ഓഫീസിലേ അഴിമതി അവസാനിപ്പിക്കുവാൻ സാധിച്ചാൽ എക്കാലത്തും കേരളം ഓർക്കും. കാരണം കേരളത്തിൽ കമ്മ്യൂണിറ്റുകാർക്കും ഇടതുപക്ഷത്തിനും പങ്കാളിത്തമുള്ള ഗവൺമെന്റിനുകൾ കേരളത്തിന്റെ വളർച്ചയിലും പുരോഗതിയിലും നാഴികക്കല്ലായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. ഉദാഹരണത്തിന് ഭൂപരിഷ്കരണത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞാൽ എത്രെക്കില്ലും ഒരു കോൺഗ്രസ് മന്ത്രിസഭയ്ക്ക് അവകാശപ്പെട്ടാൻ ആകുമോ? അത് ഇ.എം.എസ്സിന്റെ ഗവൺമെന്റ് തന്നെയാണ്. കേരളത്തിന്റെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ മാറ്റം കേരളകോൺഗ്രസ്സുകാർക്ക് മനസ്സിലാക്കുകയില്ല. നിങ്ങൾ ഇപ്പോഴും ചില മേഖലയിലുണ്ടോ? കേരളമാകെ കണ്ണൂടുക്കാണ് റാഷ്ട്രീയ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന ആളുകൾക്കേ അതാക്കേ പറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാക്കുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ആർ.ടി.ഓഫീസിലേ അഴിമതി മാറ്റിയെടുക്കുവാൻ സാധിക്കണം. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യൈ ഭാക്തവാദം ജനോപകാരപദവ്യമാക്കി മാറ്റുന്നതിന് ദിരിയവിക്ഷണത്താട്ടുകൂടിയ പരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിക്കണം. കേരളത്തിൽ ഒട്ടേറെ വർക്ക് ഷോപ്പുകളുണ്ട്. ഇടപുണ്ണിലുണ്ട്, തെക്കൻ കേരളത്തിലുണ്ട്, കോഴിക്കോട്ടുണ്ട്. എന്നാണ് കഴിഞ്ഞ കാലത്ത്. യു. ഡി. എഫ്. ചെയ്തത്? കെ. എസ്. ആർ.ടി.സി. യിൽ ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് എവിടെ പോയി? തമിഴ്നാട്ടിലും കർണ്ണാടകത്തിലും അല്ലെങ്കിലും പോയത്? അത് ഇവിടെതന്നെ നടത്താൻ സാധിക്കണം. എന്നാൽ ഇവിടെയുള്ള തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ കിട്ടും, ഈ വർക്ക് ഷോപ്പുകൾ വിപുലികരിക്കണം സാധിക്കും. അക്കാദ്യത്തിൽ നമ്മൾ കാര്യക്ഷമമായിട്ടുള്ള തിരുമാനം തന്നെ ഏടുക്കണം. അത് നടപ്പിലാക്കുവാൻ വേണ്ടി തയ്യാറാക്കണം. അതുപോലെ തൊഴിലാളികളെ വിശ്രാംസ്ഥാനിലെടുക്കണം. ഇവിടെയുള്ള പല റാഷ്ട്രീയ പ്രവർത്തകരും തെരഞ്ഞെടുപ്പു വരുമ്പോൾ തൊഴിലാളികളുടെ കാര്യം പറയും. അത് കിട്ടികഴിഞ്ഞാൽ എല്ലാറിനും തൊഴിലാളികളാണ് കുറുക്കാർ. ആ സമീപനം

എൻ.ഡി.എഫ്-ന് ഇല്ല, മന്ത്രിക്കും ഉണ്ടാകില്ല. നമുക്കുണ്ടാകുകയില്ല. കാരണം ഈ നാട്ടിന്റെ മാറ്റത്തിനുവേണ്ടി പണിയെടുക്കുന്നവരാണ് തൊഴിലാളികൾ. അവരെ വിശാസത്തിലെടുക്കുവാൻ സാധിക്കണം. ഈ നാട്ടിന്റെ വളർച്ചയിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട പങ്കുവഹിക്കുന്നത് തൊഴിലാളികളാണ്. നാളേയും അങ്ങനെന്തനെന്നയാണ്. അത് കേരളത്തിൽ മാത്രമല്ല, ലോകത്തിനാകെ ബാധകമായിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ. തൊഴിലാളി വർദ്ധിച്ചതെന്നുകൊണ്ട് ഒരു ആർക്കും മുന്നോട്ടുപോകുവാൻ സാധിക്കുകയില്ല. പിന്നെ എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്, തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ഒരുപാട് ബന്ധം റൂപീകരിക്കുന്നുണ്ട്, ബന്ധസ്ഥാന്ത് യാർധകരുണ്ട്. അവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്കു വേണ്ടി പ്രത്യേക യാർധകൾ ഉണ്ടാക്കണം. നാൻ അതു പറയാൻ കാരണം കോഴിക്കോട് കോർപ്പറേഷൻ വലിയ ബന്ധസ്ഥാന്തുണ്ട്. ഇന്ത്യാദാസി ബന്ധസ്ഥാന്തുണ്ട്. അതുപോലെ പ്രധാനപ്പെട്ട മറ്റ് ബന്ധസ്ഥാന്തുണ്ട്. ഇവ പ്രധാനപ്പെട്ട ബന്ധസ്ഥാന്തുകളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് യാർധില്ല. അത് പുറമ്പോകൾൽ നില്ക്കണം. നില്ക്കാൻ അവർ സമ്മതിക്കുന്നില്ല. അവിടെ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധിനു മാത്രമേ നില്ക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. കൊച്ചി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ മാത്രമാണ് യാർധകയുള്ളത്. അപ്പോൾ പ്രൈവറ്റ് ബന്ധം വന്നു നില്ക്കുന്ന തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ബന്ധസ്ഥാന്തുകളിൽ പ്രത്യേക യാർധകൾ അനുവദിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് തദ്ദേശരേണ്ട സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുക്കണം. പ്രത്യേകിച്ച് കോഴിക്കോട്-കോർപ്പറേഷൻ ബന്ധസ്ഥാന്തിലും ഈ നിർദ്ദേശം കൊടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതുപോലെ നേരത്തെ നഷ്ടത്തിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞപ്പോൾ ലാം കിട്ടുന്ന റൂട്ടിലോക്കെത്തെന്ന സ്വകാര്യ ബന്ധുകൾ, കോഴിക്കോട്-തൃശ്ശൂർ റൂട്ട്, കോഴിക്കോട്-എറണാകുളം റൂട്ടോക്കെ ലാം കിട്ടുന്നതാണ്. അവിടെയോക്കെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധുകൾ ഇല്ല. ഈനി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധുകൾ ഉണ്ടായാലോ, അതിന്റെ മുമ്പിലും പിസിലും സ്വകാര്യ ബന്ധുകൾ കൂടിച്ചുപാഠ് അത് നഷ്ടത്തിലാക്കുകയാണ്. ആരാൻ റൂട്ട് അനുവദിക്കുന്നത്? റൂട്ട് അനുവദിക്കുമ്പോൾ ഏറ്റവും മുൻ്നിയ പരിഗണന കൊടുക്കേണ്ടത് പൊതുമേഖലയിലുള്ള സർക്കാറിന്റെ പകാളിത്തമുള്ളത്, സർക്കാറിന്റെ കീഴിലുള്ള നമ്മുടെ നികുതി പണം കൊണ്ടാണെങ്കിയ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് ആശാനന്നുള്ള ധാരണ ഈ സർക്കാറിന്റെ നികുതി പണംകൊണ്ട് ശമ്പളം പറ്റുന്ന നമ്മുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് ഉണ്ടാക്കണം. അതെത്തിൽ ഒരു ധാരണയുണ്ടായി കഴിഞ്ഞാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ലാറ്റെറിൽ ഓടിക്കുവാൻ സാധിക്കും. പിന്നെ ഓരോ ദേശസാമ്പത്കുത റൂട്ടുകളിലും സ്വകാര്യ ബന്ധുകൾ കയറുകയാണ്. ഇംഗ്ലീഷ്രേണ്ടതിന് തിരുവന്നപുരത്തും കൊള്ളത്തുമൊക്കെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാത്രമുണ്ടായിരുന്ന കാലമുണ്ടായിരുന്നില്ലോ? എപ്പോഴാണ് ഈ പട്ടണത്തിൽ സ്വകാര്യ ബന്ധുകൾ വന്നത്. ആർ സമരം ചെയ്തത് എന്നുള്ളതല്ല. എപ്പോഴാണ് വന്നത്? ഇപ്പോൾ ഇതിന്റെ ഇടയ്ക്കിടെയ്ക്ക് കയറിയല്ലോ? തങ്ങൾ ഉത്തര കേരളത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഒറപ്പെട്ടു കാണുന്ന ഒരു വസ്തു മാത്രമാണ്. അവിടെ സ്വകാര്യ ബന്ധം മാത്രമേയുള്ളൂ. അവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധം വല്ലപ്പോഴും കാണുന്ന ഒന്നാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പുറം ഇങ്ങനെന്നയല്ലല്ലോ? അവിടെ എന്ത് ചെയ്യുന്നു? സ്വകാര്യവത്കരണ നീക്കം നടക്കുന്നു.

അത് ആരെ സഹായിക്കുവാനാണ്? പിന്നെ പറയാനുള്ളത് നമ്മൾ വെറുമൊരു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ തെരുണ്ടി നിലങ്ങേണ്ടല്ലോ? ഒരു ഉദാഹരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പറയുന്നേം നമ്മുടെ നാട്ടിൽ സ്കൂളുകൾക്കെല്ലാംതന്നെ വാഹനമുണ്ട്. പ്രത്യേകിച്ച് സ്കാറ്റ് സ്കൂളുകൾക്ക്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ഞാൻ പറയുന്നു, ഒരു ആട്ടോറിക്ഷയിൽ 20 കുട്ടികളെവരെ കയറ്റും. കേട്ടാൽ അതുതും തോന്നുന്നില്ലോ? ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുരിൻ് അതുതും തോന്നി. 20 കുട്ടികൾ ആട്ടോറിക്ഷയിൽ കയറുകയാണ്. വലിയ ആട്ടോറിക്ഷയുടെ പിന്നിൽ 12 കുട്ടികളെ കയറ്റും. എന്നിട്ട് കൊണ്ടു പോകുകയാണ്. അതുപോലെ നേരത്തെ ആരോ പറഞ്ഞു; സ്കൂൾ ബസ്സുകളുംകൂടെ കണ്ണിഷ്ടുള്ള ബസ്സുകളാണ്. ഓന്നുമില്ല, condemned ചെയ്യാൻവേണ്ടി പോകുന്ന ബസ്സുകളാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. നന്നാം കണ്ണിഷ്ടുള്ളതല്ല. അത് പരിശോധിക്കുവാനുള്ള പ്രത്യേക സംബന്ധാനമുണ്ടാകണം. എത്ര സ്കൂൾ ബസ്സുകളാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത്?

ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് വഴിരെ പ്രസക്തമായിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. പല സ്കൂളുകളുടേയും മുൻവില്ലെങ്കിൽ 20 കുട്ടികളെവരെ കയറ്റിയാണ് ആട്ടോറിക്ഷ സഞ്ചരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആ ആട്ടോറിക്ഷയിൽ ഘൈവർമാരായിട്ട് അഡ്യൂപക്കന്മാർ തന്നെയാണ്. കാരണം യൂ.പി.എം. ടവൻമെന്റ് എൻപ്പട്ടിയിട്ടുള്ള നിയന്ത്രണത്തിലേ ഫലമായി പ്രോട്ടക്ഷൻസ് ഭൌഷണി ദേന്ന് അഡ്യൂപകർ തന്നെയാണ് 20 കുട്ടികളേയും കയറ്റി ആട്ടോറിക്ഷയിൽ പോകുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. കുൺതമ്മത് മാസ്റ്റർ: എനിക്കെന്നിയാം. ഞാൻ 30 വർഷങ്ങാലും അഡ്യൂപകനായിരുന്നിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ ആട്ടോറിക്ഷ ഓടിച്ചിട്ടില്ല. എനിക്ക് ആ സാഹചര്യം വന്നിട്ടില്ല. നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗമാകെ മാറുകയാണെല്ലോ? പണ്ഡാക്കേത്തെന്ന സ്കൂൾ ഏരിയ എന്നുപറയുന്ന ഏൻപ്പാടുണ്ടായിരുന്നു, പഴയ അഡ്യൂപകർക്ക് അറിയാം ഇപ്പോൾ സ്കൂൾ ഏരിയ എന്നു പറയുന്ന ഏൻപ്പാടില്ല. ഒരു സ്കൂളിലേക്ക് കുട്ടികളെ കൊണ്ടു വരുന്നത് 5-ഉം 10-ഉം കി.മീറ്ററിന് അപ്പുറത്തു നിന്നാണ്. ഒരു സ്കൂളിലേ മുറ്റത്തുനിന്നും കുട്ടികളെക്കുട്ടി അപ്പുറത്തെക്കു കൊണ്ടു പോകുന്ന അവസ്ഥയുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടിയാണ് വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കേണ്ടി വരുന്നത്. ഒരു കി.മീറ്ററിനുള്ളിൽ എൽ.പി.സ്കൂളുകളുണ്ട്. മുന്ന് കി.മീറ്ററിനുള്ളിൽ എത്ര യൂ.പി.സ്കൂളുകളുണ്ട്? എല്ലാ പഞ്ചായത്തിലും ഹൈസ്കൂളുകളുണ്ട്. നടന്നതാണ് കഴിയുന്ന ദുരമെയുള്ളത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുരി രാധാകൃഷ്ണൻ: അഡ്യൂപകൻ ആട്ടോറിക്ഷ ഓടിച്ചിട്ടും ലെഡൻസ് ഇല്ലാതെ 20 കുട്ടികളെ ഒരു ആട്ടോറിക്ഷയിൽ ഞാക്കി കയറ്റിയിട്ടും എന്തുകൊണ്ടാണ് നാല്പ് മാസമായി ഒരു നടപടിയും എടുക്കാതെ പോകുന്നത്? അതോന്നു പറയാമോ?

ശ്രീ. കെ. കുൺതമ്മത് മാസ്റ്റർ: ഇത് കുറേകാലമായി ഉള്ളതാണ്. ഒരു ജഡത്താം നിലനില്പ് കുറഞ്ഞുണ്ടെല്ലോ? അതു മാറ്റിയെടുക്കുവാനുള്ള ശമമാണ് നമ്മൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എന്താക്കേയാണ് കർണ്ണിക്കേണ്ട വിദ്യ എന്ന് ഞങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കിവരുന്നതെയുള്ളത്. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുരി രാധാകൃഷ്ണൻ കാലാകാലമായി

മനസ്സിലാക്കിയ ആളുല്ലോ? അതുകൊണ്ടാണല്ലോ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയത്. നിങ്ങൾക്ക് ഇതിൽ മാറ്റം വരുത്താമായിരുന്നല്ലോ? എങ്കിലും അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് സ്കൂൾ ബഗ്സുകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കുകയും പറ്റാവുന്ന വാഹനങ്ങൾ മാത്രമേ ഓടിക്കുവാൻ പറ്റി എന്നുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുകയും വേണം. അതിന് ഒരു കാര്യമായ നടപടി എടുത്താൽ ഈ നാടാകെ അംഗീകരിക്കും. വാഹനത്തിൽന്നെല്ലാ കാര്യം പറയുന്നതുപോലെ തന്നെ നമ്മുടെ രോധുകൾ, പെരുകി കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് നമ്മുടെ രോധുകളുടെ വിതിയോ ഗുണമേന്തയോ കൂടുന്നില്ല. ഇപ്പോൾത്തന്നെ എൻ.എച്ചിന് സമാനരഹായി എസ്.എച്ച്. ഉണ്ട്. എസ്.എച്ചിൽ നന്നാം പഴയ വിതിയിൽ മാത്രം ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുന്നതല്ല. അതുകൊണ്ടാണ് പല സമാജത്തും ഗതാഗതക്കുരുക്കൊക്കെത്തന്നെ ഉണ്ടാകുന്നത്. നമ്മുടെ ശ്രാമങ്ങളാകെ തന്നെ നഗരവത്കരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയല്ലോ? ആ പട്ടണങ്ങളിലെല്ലാംതന്നെ ഇത്തരം വാഹനങ്ങളുടെ കുരുക്കൊക്കെത്തന്നെയുണ്ട്. അത്തരം സ്ഥലങ്ങളിൽ വൈപ്പാസ് രോധ് ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കുവാൻ സാധിക്കും. വികസനമന്നു പറയുന്നത്, കേരള ഗവൺമെൻ്റ് നടപ്പിലാക്കുന്ന വികസനം കേരളത്തിനാകെ അനുഭവിക്കുവാൻ സാധിക്കും. കോൺഗ്രസ് ടീച്ചപ്പോൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻ്റ് എടുക്കുന്ന സമീപനം പലപ്പോഴും കേരളത്തെ അവശ്യക്കാരിയിരുന്നു. അവർക്ക് ഈ സ്റ്റെമുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിലെവാക്കെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുത്തു. കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കുന്ന വികസനം കേരളത്തിൽ വ്യാപകമായും ഈ സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്നു. നമ്മുടെ മലയോര മേഖല അത് തെക്കായാലും വടക്കായാലും വളരെ പിന്നോട്ടെമാണ്. മലയോര മേഖലയുടെ വികസനത്തോടൊപ്പം പ്രത്യേകിച്ച് വയനാടുപോലുള്ള ജില്ലകളുടെ വികസനത്തിനുകൂടി ശ്രമം ഉണ്ടാകും. അതിനു വേണ്ടിയുള്ള ചില ശ്രമങ്ങൾ കഴിഞ്ഞകാലത്ത് നടന്നിരുന്നു. ഉദാഹരണമായി വയനാട്ടിൽ ഒരു നല്ല ശേഖ്യതാൽ, തിരുവനന്തപുരത്ത് വെള്ളം കയറിയതു പോലെ പെരുമഴ പെയ്താൽ, ചുരം രോധ് ഇടിയും. പിന്നെ വയനാട്ടിൽ പുരംലോകവുമായുള്ള ബന്ധം അവസാനിക്കും. അതുകൊണ്ട് ചുരംലോകത്ത് രോധായിരുന്നു. പുഴിയോട് പടിഞ്ഞാറേതരത്തുകൂളും രോധ്. രണ്ടു ഭാഗവും പണിയെന്നാക്കു ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത്, ശ്രീ. കെ. പി. ഇണ്ടിക്കുഷ്ണൻ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് അതിന് അനുവാദം കിട്ടുമെന്നെല്ലാം പറഞ്ഞു. ദാർശനങ്ങളായി, അനുവാദം കിട്ടിയില്ല. 9 കീ.മീ. വനത്തിനുള്ളിൽക്കൂടി പോകും. ചഞ്ചേരാത്ത് പഞ്ചായത്ത് ആയാലും ചക്രിപാറ പഞ്ചായത്തായാലും അതിനു പകരം സ്ഥലം കൊടുക്കാമെന്നു പറഞ്ഞു, കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നിട്ടും വനില്ല. കരഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യത്തിൽ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്. ഗതാഗതം എന്നുപറയുന്നത് കരഗതാഗതം മാത്രമല്ലല്ലോ. സംസ്ഥാനത്തെ ജലഗതാഗതം ടൂറിസം ഓരിയൻറഡിയായി പുന്ഃസംഘടിപ്പിക്കും. ജമ്മു-കാശ്മീർ നല്ലാരു സുവിഭാഗ കേന്ദ്രമാണ്. ലക്ഷ്യക്കണക്കിന് ടൂറിസ്റ്റുകൾ എത്തുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഇല്ല എന്നുള്ളത് വേരു കാര്യം. അവിടെയുള്ള റിസ് ബോർഡുകളെക്കുറിച്ചാണ് പറയാറുള്ളത്. സഖരിക്കുന്ന പുന്റോട്ടങ്ങൾ അവിടെയുണ്ട്. അതുപോലെ കേരളത്തിലെ ജലഗതാഗതം ടൂറിസ്റ്റുകളെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന രൂപത്തിൽ പുന്ഃസംഘടിപ്പിക്കാൻ

സാധിക്കണം. പത്രണികാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ ശുപാർശ അനുസരിച്ചുള്ള തുക ഇത് രംഗത്ത് ചെലവാഴിക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന് ബഡ്ജറ്റ് പ്രസാധത്തിൽ പറഞ്ഞു, നല്ലതു തന്നെ. അതിൽ കോവളം മുതൽ നീലേശ്വരം വരെ 12 മീറ്റർ വിതിയില്ലെങ്കാര മീറ്റർ ആഴത്തില്ലെങ്കാര ഒരു കനംൽ ശുംഖല ആരംഭിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. പ്രത്യേകിച്ചു സാർവ്വദാൾക്കിയ മാർക്കറ്റിൽ പെട്ടോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ വില വർദ്ധിക്കുന്നും കോവളം മുതൽ നീലേശ്വരം വരെയുള്ള കനാൽ ശുംഖല വന്നാൽ ചരക്കുഗതാഗത രംഗത്താക്കെ സമുലമായ മാറ്റം വരുത്താൻ സാധിക്കും. അതിനുള്ള ശ്രമം കൂടി നടത്തണം. തീരദേശത്തുള്ള ചരക്ക് കടത്തിനും മഞ്ചുബന്ധനത്തിനും ഉപയോഗപ്രദമാകുന്ന തരത്തിലുള്ള ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനം സ്വാഗതാർഹമാണ്. പ്രത്യേകിച്ചു വിശിഷ്ടം, ഷൈലീ, അഴീക്കൽ തുറമുഖങ്ങൾക്ക് മുന്തിയ പരിഗണന കൊടുക്കണം. വിശിഷ്ടം തുറമുഖ വികസന കാര്യത്തിൽ എല്ലാവരും രാഷ്ട്രീയത്തിനത്തിനും കേരളത്തിനു വേണ്ടി, കേരളത്തിലെ മുന്നോക്കാൽ കോടി ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ളതാണ് എന്നുള്ള സ്ഥാപനം വേണം. ചെന്നക്കാർ സാർവ്വദാൾക്കിയ ടെൻഡറ് എന്ദ്രജുത്തപ്പോൾ സുരക്ഷിതത്തിന്റെ പ്രശ്നം പറഞ്ഞു. ലോകത്ത് ദിനത്തും ചെന്ന അട്ടിമരി നടത്തിയതായി നമ്മൾ കേട്ടിട്ടുണ്ട്. അമേരിക്കൻ സാമ്രാജ്യത്വം കടന്നുചെന്നിട്ടുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ അട്ടിമരി, നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്നായാലും അത് വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് അപൂർത്തുള്ളവരുടെ കൂട്ടി സഹായം വേണം. ഈ നമ്മുടെ നാടിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കണം. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് 55 ലക്ഷം വിദ്യാർത്ഥികളുണ്ട്. ഓരോ വിദ്യാർത്ഥിയുംകും വേണ്ട ടെക്നോളജീക്കുകൾ എത്രയാണെന്നറിയാമോ? ടെക്നോളജീ ബുക്കുകൾ കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് അച്ചടിച്ചിരുന്നത് സ്വകാര്യ പ്രസ്തുതിയോ?

ശ്രീ. സാജുപോൾ : സർ, പാർപ്പുസ്തകങ്ങൾ അച്ചടിക്കാൻവേണ്ടി മാത്രത് എൻ്റൊകുളത്ത് ബഹുമാന്യനായ കെ. ബാബുവിന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ തുകാകരയിൽ ഒരു പ്രസ്തുതി സ്ഥാപിതമായിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ രണ്ടുമുന്ന് വർഷക്കാലമായി മുഴുവൻ പാർപ്പുസ്തകങ്ങളും അവിടെ അച്ചടിച്ചതിന്റെ ഫലമായി അഭ്യര്ഥി വർഷാരംഭത്തിൽത്തന്നെ കൃത്യമായി പാർപ്പുസ്തകങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിനുമുക് ഈ സ്വകാര്യ പ്രസ്തുതി അച്ചടിക്കുകയും അതിന്റെ പേരിൽ വലിയ കുഴപ്പങ്ങളാവുകയും ചെയ്തിരുന്നു. എന്നാൽ ഈതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജനപ്രതിനിധികളുടെയും നാനടക്കമുള്ള സംഘടനാ നേതാക്കളുടെയുമെങ്കെ ശക്തമായ ഇടപെടലിനെത്തുടർന്ന് ആ പ്രസ്തുതി അവിടെ നിന്ന് മാറ്റുകയുണ്ടായി. അത് അവിടെത്തന്നെ തുടരാൻ വേണ്ട നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്ന കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ശ്രദ്ധയിൽ പെടുത്തുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. തുമ്തമഹത് മാന്ത്രിക് : ആ നിർദ്ദേശം അംഗീകരിക്കണമെന്നു എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഉദാഹരണമായി പദ്ധതിയെ വകുപ്പിന് അതിന്റെ ഫാറിങ്ങൾ അച്ചടിക്കാൻ 1987-ലെ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ കുമരിക്കോട്

കുസ് എന്നുപറയുന്ന ഒരു സ്ഥാപനമുണ്ടാക്കി അതിൽ അച്ചടിച്ചപ്പോൾ കുറഞ്ഞ വിലയ്ക്ക് റഹാറങ്ങളും മറ്റും കൊടുക്കാമെന്ന അവസ്ഥ വന്നു. അത് പിന്നീട് തകർത്തു കളഞ്ഞു എന്നുള്ളത് വേറൊരു കാര്യം. പിന്നെ അതിന്റെ മേഖലാ ഓഫീസുകളെല്ലാം പുട്ടിപ്പോയി. സർക്കാർ പ്രസ്തുകൾ ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കണം. മാറങ്ങളെല്ലാം നമുക്ക് ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ ആധുനികവൽക്കരിക്കാനുള്ള ശ്രമം നടത്തണം. ഈ ശ്രമങ്ങളെല്ലാം നടത്തി പുതിയ കാലാവധിത്തെ അതിജീവിച്ച് കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഒരു നാഴികക്കല്ലുകൾ മാറ്റാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള സമീപനം സീക്രിക്കാറ്റിൽ ഈ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയുന്ന എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ധനാദ്ദേശത്തെക്കാണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

[അഖ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ]

ശ്രീ. എൻ. രാജൻ : സർ, വാഹനനികുതികൾ, സ്കൂൾസന്നിധിയും അച്ചടിയും മറ്റ് രേഖപരമായ സർവ്വീസുകൾ, ഗതാഗതം എന്നീ ധനാദ്ദേശത്തെക്കുളിക്കുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നിട്ട് നാല് മാസം കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. [2 p.m.] ഈ നാല് മാസംകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെയും ഗതാഗത് വകുപ്പിനേയും മെച്ചപ്പെടുത്തിയെന്ന് നാൻ പറയുന്നില്ല. എങ്കിലും എക്കും ജനാധിപത്യമുന്നാണി ഗവൺമെന്റിന്റെ സമയത്ത് ഈ വകുപ്പിന് മുന്ന് മന്ത്രിമാരുടെയിരുന്നു. ഈ വകുപ്പിൽ ആ മുന്ന് മന്ത്രിമാരും കാണാത്ത ചില കാര്യങ്ങൾ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നാണിയുടെ രേഖാചിത്രം നാല് മാസംകൊണ്ട് ഈ മന്ത്രിക്ക് കാണാനും അതിന് അനുയോജ്യമായ തീരുമാനങ്ങളുടെ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന് നാൻ കരുതുകയാണ്. കേരളത്തിലെ എറ്റവും വലിയ ഒരു പൊതു മേഖലാ സ്ഥാപനമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എതാണ്ട് 36 ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന ജനങ്ങൾ ദൈനന്ദിനം ഇത് ഉപയോഗിക്കുന്നു. സേവന മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു വലിയ സ്ഥാപനമാണ്. ഒരു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഈ കോർപ്പറേഷൻ ഇന്ന് ഏതാണ്ട് 1500 കോടിയോളം രൂപയുടെ നഷ്ടത്തിലാണ്. നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നത് എങ്ങനെയാണെന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. നേരത്തെ ഈവിടെ ശ്രീ. എ. എ. അസീസ് സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ പെൻഷനുൾപ്പെടയുള്ള സേവന വേതന വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ച് നൽകുന്ന എക്ക് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം ഇതാണ്. അതുപോലെ വികലാംഗർ, സ്ഥാതന്ത്ര്യ സമരസേനാനികൾ എന്നിവർക്കുൾപ്പെടെ ഒരുപാട് കണ്ണസെഷനുകൾ അനുവദിക്കുന്ന കോർപ്പറേഷൻ നഷ്ടത്തിൽ പോകുന്നതിൽ അതിശയമാനുമില്ല. എന്നാലും ചില കാര്യങ്ങൾ അതിന്റെ മാനേജ്മെന്റിന് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതാണ്. അത് കഴിഞ്ഞ അഖ്യ വർഷക്കാലം ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് സ്രീ.ജി.യു.ടി.പ്രോഫീൽകൾ പരിശോധിക്കുന്നേണ്ട മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. ഈ നാല് മാസത്തിനിടയിൽ ഇപ്പോഴത്തെ മന്ത്രിയുടെ പല സ്കൂളുമെന്റുകളും പത്രപ്രസ്താവനകളും അഭിമുഖങ്ങളും നമ്മൾക്കുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ അഖ്യവർഷം കാണാൻ കഴിയാത്ത ചില നല്ല കാര്യങ്ങൾ അദ്ദേഹം ഈവിടെ സുചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. വിശ്വകകളും തരണം ചെയ്യുന്നതിനായി ധീരമായ നടപടികൾ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്തു

നിന്മാണം സാഹതാർഹമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലും ഗതാഗത വകുപ്പിലും അഴിമതി ഇല്ലാതാക്കുക എന്നതാണ് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം. ആ വാക്കിൽത്തന്നെന്ന അഴിമതി ഉണ്ടെന്ന് എല്ലാവരും സമ്മതിക്കുന്ന കാര്യമാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കും. മോട്ടാർ വാഹന വകുപ്പ് അഴിമതി വകുപ്പാണെന്നാണ് പൊതുവൈയുള്ള സംസാരം. അഴിമതി തടയാൻ മാനേജ്മെന്റിനെക്കാണ്ട് നിരവധി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യിപ്പിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റിന് സാധിക്കും. എങ്കിൽ മാത്രമേ നേരത്തെ സുചിപ്പിച്ച നഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തിവച്ച കടങ്ങൾ അട്ടാൻ കഴിയും. അതുപോലെ ആർ.ടി.ഒ., ജോയിൻ്റ് ആർ.ടി.ഒ. കളിലെ ഇടനിലവകാരെ ശീവിവാക്കുന്നും. ആർ.ടി.ഒ.പീസുകളിൽ വരുന്നവർക്ക് കമ്പ്യൂട്ടർവഴി ടോക്കൻ നൽകി സീറിയോറ്റി അനുസ തിച്ച് പരിഗണിക്കാനുള്ള നടപടി സീരിക്കുന്നും. ഇതെല്ലാം അദ്ദേഹം നാല് മാസം കൊണ്ട് കണ്ണൂറിച്ച കാര്യങ്ങളാണ്. അത് നടപ്പാക്കാൻ പോവുകയാണ്. അതിനെ നാഡ് സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്.

മോട്ടാർ വാഹന വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് ചില കാര്യങ്ങൾ സുചിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 1975-ൽ എക്കദേശം എൺപത്താറായിരം വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഈ അത് 35 ലക്ഷത്തോളമായി വർദ്ധിച്ചു. എന്നാൽ മോട്ടാർ വാഹനവകുപ്പിലെ 1975-ലെ സ്ഥാപനം പാറേണാണ് ഇപ്പോഴും നിലനിൽക്കുന്നത്. ഈ വലിയാരു വിഷയമാണ്. 1975-ൽ ഉണ്ടായിരുന്ന എൺപത്താറായിരം വാഹനങ്ങൾ പരിശോധന നടത്തുന്നതിനും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും വേണ്ടി ഉണ്ടായിരുന്ന ആ സ്ഥാപനം പാറേണാണ് ഇന്നും നിലനിൽക്കുന്നത്. ഈ സ്ഥാപനം പാറേണം മാറ്റേണ്ടത് വളരെ ആവശ്യമായ ലഭകമാണ്. 1991-ൽ ആർ.ലക്ഷ്മതോളം വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ ആർ ഇട്ടിയോളം വാഹനങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ ഫീൽഡിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന സ്ഥാപനം, നമുക്കരിയാം എം.വി.എ., എ.എം.വി.ഐ.എ. എന്നീ തസ്തികകളിൽ കാലോച്ചിതമായ പുന്നോഗതി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതിന് കാലോച്ചിതമായ പരിഷക്രണം വേണമെന്നാണ് എൻ്റെ അഭിപ്രായം. അതുപോലെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിലെ റോഡ്‌പ്രകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ പലരും സുചിപ്പിച്ചതാണ്. റോഡ്‌പ്രകടങ്ങൾ മുന്നിട്ടി വർദ്ധിക്കുകയും മരണസംഖ്യ രെഡിട്ടിയുമായി. പത്രങ്ങളെല്ലാം സുചിപ്പിക്കുന്നതാണ് ഈത്. 1991-ൽ ഇരുപതിനായിരം റോഡ്‌പ്രകടങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ 2006 ആയപ്പോൾ അനേകതാൻപതിനായിരം കവിഞ്ഞു. റോഡ് സെഫ്റ്റിയുടെ ഉത്തരവാദിത്വം ഗവൺമെന്റിനാണുള്ളത്. റോഡ് അപകടങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനും അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത് തടയുന്നതിനുമുള്ള എൻ്റെഫോഴ്സ്മെന്റ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഫലപ്രാഥായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. അതിന് ആവശ്യമായ സ്ഥാപനിനെ നമുക്ക് നിലനിർത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. അതും ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. അതുപോലെ മോട്ടാർ വാഹന വകുപ്പ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന ചില വകുപ്പുകളിൽ നാണ്. 1991-ൽ 74.4 കോടി രൂപ വരുമാനം ആയിരുന്നത് കഴിഞ്ഞ 2004-05-ൽ 621 കോടി രൂപയായി ഉയർന്നു, എട്ടിട്ടു വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. മോട്ടാർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ പുന്നോഗതിക്ക് വേണ്ടി ഒരു രൂപ പോലും ചെലവാക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് താമാർത്ഥ്യം. നേരത്തെ പരിശോധനയായി ഫീൽഡിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന സ്ഥാപനം സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർക്ക് ആവശ്യമായി വരുന്ന സഹായങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ

ഭാഗത്തുനിന്നും, വാഹനങ്ങളടക്കം, കിട്ടുന്നില്ല. നേരത്തെ ഇവിടെ സുചിപ്പിച്ച കാര്യം ആർ.ടി.എ.കളിലെ കമ്പ്യൂട്ടർവർക്കറ്ററണം, അത് ഫലപ്രദമായി നടത്താത്തതിന്റെ പേരിൽ ഒരുപാട് അഴിമതിയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ആർ.ടി.ഈ. ജോയിൻ്റ് ആർ.ടി.എ. ഓഫീസുകളിലെ കമ്പ്യൂട്ടർവർക്കറ്ററണം താരിതപ്പെടുത്തണമെന്നാണ് എൻ്റെ ആവശ്യം. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നോൺ നേരത്തെ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഒരു ലാഡ് നഷ്ട കണക്ക് പറയേണ്ട ഒരു കോർപ്പറേഷൻ ആണ്. ഇപ്പോൾ എല്ലാ അംഗങ്ങളും ഇവിടെ സുചിപ്പിച്ചതാണ്. ഷൈയ്യുള്ളകൾ കുറയ്ക്കുകയാണ്. നഷ്ടത്തിൽ ഓട്ടനു എന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് നിരവധി ഷൈയ്യുള്ളകൾ വെച്ചിക്കുറയ്ക്കുകയാണ്. 52 ഷൈയ്യുൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന സബ് ഡിപ്പോതായിരുന്നു. കിളിമാനുർ സബ് ഡിപ്പോ കൂഴിന്ത രണ്ടു ദിവസങ്ങളിൽ 36, 37 ഷൈയ്യുള്ളകളാണ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നത്. നാട്ടിന്പുറത്തെ പ്രദേശങ്ങളെ ജനങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു ആശയിച്ച് കഴിയുന്നവരാണ്. കേരളത്തിലെ 35 ലക്ഷത്തോളം ജനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഒരു വലിയ പ്രധാനമാനംാണ് അത്. നാട്ടിന്പുറത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. റൈ ബാധുകളും ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിൽ പോകുന്ന ബന്ധുകളും ഒക്കെ ഇ.പി.കെ.എം.-എൻ്റെ യോക്കെ ലാഡ് നഷ്ട കണക്ക് പറഞ്ഞ് നിർത്തലാക്കുകയെന്നു പറയുന്നത് ജനകീയമായ ആക്ഷേപങ്ങളും എതിർപ്പുകളും കോർപ്പറേഷൻ ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരക്കുന്നു. ഇക്കാര്യം മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കണം. ആ തിരുമാനത്തിൽനിന്നും പിന്തുംതിരിക്കണം. ഒരു കാര്യം സുചിപ്പിക്കാനുള്ളത്, അശാസ്ത്രീയമായ ഫെയർറ്റൈജ് പരിഷ്കാര തീരിക്കണം. 36 കിലോമീറ്ററാണ് ആരം. അതുപോലെ കിളിമാനുർ-കൊട്ടാരക്കര 36 കിലോമീറ്ററാണ് ആരം. ഇടയ്ക്ക് രണ്ട് ഫെയർറ്റൈജുണ്ട്. ഇത് പരിഷ്കരിക്കണമെന്നത് ജനങ്ങളുടെ വലിയ ആവശ്യമാണ്. മന്ത്രി ഇടപെട്ട് ഇത് നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ : സർ, വാഹന നികുതികൾ, റൈഷനറിയും ആച്ചടിയും മറ്റ് രണ്ടുപരമായ സർവ്വീസുകൾ, ഗതാഗതം തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകൾക്ക് ഇത് സാമ്പത്തിക വർഷത്തെത്തുടർപ്പിലുള്ള ധനാദ്ധർത്ഥനകളെ നോൺ പിന്തുംതിരിക്കണം. ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുകളിൽ വർക്ക് കൊടുക്കുന്നില്ലെന്നുള്ള വലിയ ആക്ഷേപം ഉണ്ട്. എട്ട് ജില്ലകളിൽ 11 ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുകളുണ്ട്. മുന്നൊന്ത്രം ഒഴിച്ച് ബാക്കിയുള്ളത് ആധുനിക മെഷിനറി ഉള്ളവയാണ്. ഫെല്ല് കളർ മെഷിനറി വരുത്തുന്നുണ്ട്. ലോട്ടറി, പാംപുസ്തകം, ടുറിസം, പി.ആർ.ഡി. എന്നിവയുടെ വർക്കുകൾ, ടുറിസത്തിന്റെ വർക്കുകൾ എന്നിവയെല്ലാം അവിടെ കൊടുക്കാവുന്നതാണ്. അവിടെ വർക്ക് കൊടുക്കുന്നതിന് പ്രധാനമായിട്ട് പറയുന്ന ആക്ഷേപം അവിടെ കുടുതൽ ചെലവാണ് എന്നാണ്. പക്ഷേ എന്ത് ചെലവുണ്ടാകില്ലും ഇല്ലെങ്കിലും അവിടെ ബുക്ക് അടിക്കാൻ കുടുതലായി ഉണ്ടാകില്ലും ഇല്ലെങ്കിലും പ്രതിവർഷം ബഡ്ജറ്റിന്തന്നെന്ന മുപ്പത്തണ്ണോളും കോടി രൂപ നീകൾ വയ്ക്കുന്നുണ്ട്. സംഭാവികമായിട്ടും പ്രിസ്റ്റിംഗ് നടന്നാലും ഇല്ലെങ്കിലും 39 കോടി രൂപ ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുവേണ്ടി ഒരു വർഷം ചെലവ് വരും. പാം പുസ്തകങ്ങൾ കൊടുത്തതുകൊണ്ടു കുടുതൽ ചെലവ് ചെയ്യേണ്ടി വരുന്നീല്ല. ഗവൺമെന്റിന് ഇതുമുലം ലാമോണ് ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇക്കാര്യം വളരെ ശ്രദ്ധമായി പരിശോധിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

മോട്ടാർ വൈഹികിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ നാഷണൽ പെൻഡിറ്റിന്റെ ഓത്തരവനേഷൻ ചാർജ്ജ് കർണ്ണാടകയും തമിഴ്നാട്ടും എല്ലാം വർദ്ധിപ്പിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ കർണ്ണാടകത്തിലും തമിഴ്നാട്ടിലുമുള്ള ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകളാണ് ഇവിടെ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലും വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ഓത്തരവനേഷൻ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയണം. വേഗതകൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും റധാർ വാക്കി ടോക്കി എന്നിവയുടെ ആവശ്യകതകൾ വർദ്ധിച്ചു വരികയാണ്. കുടുതൽ സംഖ്യ അവ വാങ്ങുന്നതിന് നീക്കി വയക്കണം. ഇടപ്പാളിലെ ദൈവവിംഗ് സ്ക്കൂൾ തുടങ്ങാൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തന്നെ കാശ് തന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ ഇതുവരെ ദൈവവിംഗ് സ്ക്കൂൾ ആരംഭിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അത് അടിയന്തിരമായി ആരംഭിക്കണം. അതുപോലെ വാഹന പരിശോധന കേന്ദ്രങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കാൻ അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണം. മോട്ടാർ വാഹന ചെക്ക്‌പോസ്റ്റുകൾ വളരെ ഇൻഡ്രിയാൻ. തമിഴ്നാട്ടിലെ ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾ വളരെ എഫക്ടീവായി ഫണ്ടുകൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇക്കാര്യം ഇംപ്രൈവ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. കേരളം, കർണ്ണാടകം, തമിഴ്നാട് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും വിവിധ പട്ടണങ്ങളിലേക്ക് വരുന്ന ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകൾ അനധികൃതമായിട്ടാണ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ വരുമാനം ഗണ്യമായി കുറയുകയാണ്. ഈ ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകൾക്ക് പെൻഡിറ്റ് കൊടുക്കുന്നത് സ്വാഭാവികമായിട്ടും ഏതെങ്കിലും ഒരു പോതിസ്തിനിന്ന് ഒരു ശ്രൂപ്പ് ഓഫ് പാസബേഴ്സിനെ ഒരു ദൈവികനേഷൻിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകാനാണ്. ഇടയിൽനിന്നും യാത്രക്കാരെ കയറ്റിക്കാണ്ടുപോകാൻ യാതൊരു അധികാരവും ഈ ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകൾക്ക് ഇല്ല. ഇന്ന് പാരലൽ സർവ്വീസുകളായിട്ടാണ് ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നത്. ആറായിരത്തൊളം ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകളാണ് വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും കേരളത്തിലേയ്ക്ക് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത് നിയന്ത്രിക്കണം. അതുരം ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകൾ ദ്രോജ് ഗ്രാരേജായിട്ട് സർവ്വീസ് നടത്താൻ അനുവദിക്കാൻ പാടില്ല. ഇവ നോട്ടിഫൈ റൂട്ടുകളിൽ അനധികൃതമായിട്ട് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുകയാണ്. അങ്ങനെ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിനെ മോട്ടാർ വൈഹികിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് വളരെയധികം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ആനന്ദലവഥ്തം ആനന്ദൻ : ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകൾ കേരളത്തിൽനിന്നും മാറ്റി മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നതിന് ഒരു പാസബേരിക് 100 രൂപ വിതം സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ടാക്സ് അടയ കേണ്ടതുണ്ട് എന്നുള്ള വിവരം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ. അതുപോലെ ഇവിടെയും മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും വരുന്ന ടുറിസ്റ്റ് ബെസ്സുകൾക്ക് പാസബേരി ടാക്സ് ഇടക്കുന്ന കാര്യം അങ്ങ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതുമോ ?

ശ്രീ. കെ. കെ. രിവാകരൻ : അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതുനു എന്നു മാത്രമല്ല നേരത്തെ സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ നാഷണൽ പെൻഡിറ്റിന്റെ ആത്തരവനേഷൻ ചാർജ്ജ് ബാക്കിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. നമുക്കും അത് വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ വരുമാനം വർദ്ധിക്കുകയുള്ളൂ. അത് ഞാൻ പുഠ്യം അംഗീകരിക്കുന്നു. നോട്ടിഫൈ റൂട്ടുകളിൽ അനധികൃതമായി സകാരു സർവ്വീസുകൾ നടത്തുകയാണ്. എസ്.ടി.എ. ചില ബെസ്സുകൾക്ക് അനധികൃതമായി പെൻഡിറ്റ് കൊടുത്തത്

റദ്ദാക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കേസ് കൊടുത്തു. അവസാനം എസ്.ടി.എ.ടി. തന്നെ ആ പെൻഡിറ്റുകൾ റദ്ദാക്കണമെന്നോളി ആവശ്യപ്പെട്ട് കെ.എൽ. 13 എം. 1089, കെ.എൽ 13 എം. 2797 എന്നീ ബന്ധുകളുടെ പെൻഡിറ്റുകൾ എസ്.ടി.എ. റദ്ദാക്കിയെ കിലും കഴിഞ്ഞെന്ന് മാസമായിട്ട് ആ ബന്ധുകൾ സ്ഥിരമായി ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആർ.ടി.ഒ. ഡോക്ടർ ഇക്കാര്യം പരാതിപ്പെട്ട്, ട്രാൻസ്‌ഫോർഡ് കമ്പീഷൻസ് പരാതിപ്പെട്ട്. പക്ഷെ ആരോട് പരാതിപ്പെട്ടാലും ശരി അത്തരം സ്വകാര്യ ബന്ധുകളെ അനധികൃതമായി സർവ്വീസുകൾ നടത്താൻ സഹായിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. കണ്ണൂർ ആർ.ടി.ഒ. ആയാലും കാസർകോട് ആർ.ടി.ഒ. അഞ്ചിക്കിലും ട്രൗണിക ആർ.ടി.ഒ. കളും ഈ തന്നെയാണ് ചെയ്തു വരുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ഒരു തരത്തിലും രക്ഷപ്പെട്ടതാനാവില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ വരുമാനത്തെ അത് സാരമായി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്, അതുകൊണ്ട് സമാനര സർവ്വീസുകളെ നിയന്ത്രിക്കാനുള്ള നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് വളരെ ദൈർഘ്യപൂർവ്വം എടുക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ശ്രീ. എ. കെ. ചന്ദ്രൻ : നാഷണലേജിം റൂട്ടുകളിൽ അനധികൃതമായി ടെന്നോ വാഹനങ്ങൾ ട്രാൻസ്‌ഫോർഡ് ബന്ധുകളുടെ മുന്നിലിട്ട് ഓടിച്ച് വലിയ നഷ്ടം ട്രാൻസ്‌ഫോർട്ടിന് വരുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. കെ. തിവാക്കരൻ : എൻ്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് തന്റെ പരിഞ്ഞത് അത്തരം സമാനര സർവ്വീസുകളെ നിയന്ത്രിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് വളരെ ദൈർഘ്യപൂർവ്വമായ സമീപനമെടുക്കണമെന്ന്. 1988-ലെ മോട്ടോർ വൈഹിക്കിൾ ആക്ക് സെക്കഷൻ 80 സബ്സെക്ഷൻ 3-ന് വിരുദ്ധമായിട്ടാണ് കാർബൂട്ടക്കത്തിലെ 60 സ്പെക്കർ ബന്ധുകൾ കേരളത്തിലേക്ക് സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആ സർവ്വീസുകൾ നിർത്തലാക്കാൻ നിരവധി തവണ ആവശ്യപ്പെട്ടുവെങ്കിലും മോട്ടോർ വൈഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ യാതൊരു നടപടിയും എടുത്തിട്ടില്ല. സുപ്രീമകോടതി വിധി AIR 1999, Civil Appeal No. 3341 of 1997 with Civil Appeal No. 1112 of 1988, dated 28-9-1999 എന്ന സുപ്രീമ കോടതി വിധികളിൽ പറയുന്നത് Inter State route can be created only by two or more states entering into reciprocal agreement and opening new route by one state alone and grant of permit is illegal. അങ്ങനെ ഇൽവിഗൽ ആയ പെൻഡിറ്റുകളോടുകൂടിയ 60 ബന്ധുകളാണ് കേരളത്തിലേക്ക് ഇപ്പോൾ ഓടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത്തരം ഇൽവിഗൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്പറേഷൻ അവസാനിപ്പിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് മുൻകയ്ക്കുന്നും. അതേസമയം 2007-ൽ ചില ബന്ധുകളുടെ പെൻഡിറ്റ് അവസാനിക്കാൻ പോകുന്നു. ആ ബന്ധുകളുടെ പെൻഡിറ്റുകൾ അവസാനിക്കുന്നോൾ മാത്രമാണ് പെൻഡിറ്റുകൾ റിന്റു ചെയ്യുന്നത്. 2006-ൽ തന്നെ ഈ പെൻഡിറ്റുകൾ റിന്റു ചെയ്യാൻ എസ്.ടി.എ. സെക്രട്ടറി നടപടികൾ എടുത്തു തകാണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്തുകൊണ്ട്? കെ.എസ്.ആർ.ടി.എംപ്ലോയീസ് അസോസിയേഷൻ ബാധകളും ഹൈകോടതിയിൽ ഒരു കേസ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം ഇൽവിഗൽ ഓപ്പറേഷനുകൾ നിർത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടാണ് കേസ്.

അതിന് അനുകൂലമായ വിധി വരികയാണ്. അതിനുമുമ്പ് തന്നെ ഈ പെൻഡിറ്റുകൾ പുതുക്കിക്കാട്ടുകാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടികളാണ് കേരളത്തിലെ എസ്.ടി.എ. സൗക്രാന്തിക അടക്കമുള്ളവർ ചെയ്യുന്നത്. ഈത് വാസ്തവത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാ സ്ഥാപനങ്ങളുമും തകർക്കുന്ന സമിപനമാണ്. വാഹനപ്പുരുഷം തടയാൻ പട്ടണങ്ങളിൽ ഓട്ടോ ടാക്സികളുടെ എല്ലാം ജനസാന്ദര്ഥയുസരിച്ച് നിശ്ചയിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ സമഗ്രമായ ട്രാൻസ്പോർട്ട് നയം വേണം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് നയമെന്ന് പറയുന്നോൾ നമ്മുടെ മെസർമാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ സംബന്ധിച്ച് നയം എന്ന നിലയ്ക്കാണ് അതിനെ കാണുന്നത്. രോധ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്, വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട്, റെയിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട്. ഇതെല്ലാം കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് നയം നമ്മൾ വേണം. വാഹനത്തിന്റെ പെരുപ്പം കുറയ്ക്കാൻ കഴിയണം. ഇത്തരം ട്രാൻസ്പോർട്ട് നയത്തിൽ പലതും കർണ്ണാടകയിൽനിന്ന് മനസ്സിലാക്കേണ്ടതാണ്. വാഹനപ്പുരുഷം ഒരു വലിയ പ്രശ്നമാണ് കേരളത്തിൽ. ഏറ്റവും കുടുതൽ വാഹനങ്ങളുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ എന്നാണ് കേരളം. കർണ്ണാടകത്തിൽ എസ്.സി. ടാക്സി കുറെ പുതിയ സിറ്റി സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചു. അതോടുകൂടി നിരവധി സ്വകാര്യ കാറ്റുകൾ സ്വയം രോധിൽനിന്നും പിൻവലിക്ക പ്ലെടുകയും അവർ പുതിയ ബല്ലുകളുടെ സൗകര്യം ഉപയോഗപ്ലെടുത്തുകയും ചെയ്തു. വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം കുറയ്ക്കുന്നതിന് കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത ചില നടപടികൾ ഇവിടെയും എടുക്കേണ്ടതാണ്. അതുപോലെ സ്വകാര്യ ബല്ലു ജീവനക്കാരുടെ ഫെയർ വേജസ് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കാനുള്ള സമയം കഴിഞ്ഞു. അത് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കേണ്ടതാണ്. രോധ് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റികളിൽ മോട്ടോർ തൊഴിലാളികൾക്ക് ഉൾപ്പെടെ പ്രാതിനിധ്യം കൊടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission-ന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായമായി 1500 കോടിയോളം രൂപ തിരുവന്നപുരത്തും എറിണാകുളത്തും ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് വികസനത്തിന് കൊടുക്കാൻ കഴിയും. അതതരത്തിലുള്ള റിന്യൂവൽ മിഷൻ സഹായം തുടർന്നും വാണിജ ഗവൺമെന്റ് അതിവ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഏ സംബന്ധിച്ച് വലിയ ചർച്ചകൾ വന്നു. ഇതൊരു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസാണ്, ലാഭവും നഷ്ടവും നോക്കി ഇരു സർവ്വീസ് നടത്താൻ പറ്റിയും. പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസുകൾ എന്ന നിലയ്ക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ലാഭ നഷ്ടങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇരു സർവ്വീസുകൾ പരിഗണിക്കരുത്. പലപ്പോഴും നഷ്ടമുള്ള സർവ്വീസുകൾ ഉണ്ടാകും. തോട്ടം മേഖലയിൽവേക്ക് പോകുന്ന സർവ്വീസുകളുണ്ട്. അങ്ങോട് പോകുന്നോൾ ആളുകളുണ്ട്. തിരിച്ചു വരുന്നോൾ ആളുണ്ടാവില്ല. ജീപ്പും വാന്നും ഒരു ഉപയോഗിക്കുകയാണെങ്കിൽ 35, 40 രൂപ കൊടുക്കുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബല്ലുകളിൽ 3, 4 രൂപ കൊടുത്താൽ തോട്ടം തൊഴിലാളികൾക്ക് ഉദ്ദേശിച്ച സ്ഥലത്ത് എത്താൻ കഴിയും. അങ്ങനെ പല സ്ഥലങ്ങളിലേക്കും ട്രാൻസ്പോർട്ട് വണ്ടികൾ ഓടിക്കാറുണ്ട്. പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസ് എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് അത്തരം സർവ്വീസുകൾ നിലനിർത്തേണ്ടതാണ്. സാമ്പത്തിക സഹായത്തക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. 47 കോടി രൂപ, കേരളത്തിന്റെ

ചരിത്രത്തിൽ മുത്തേ വലിയ സാമ്പത്തിക സഹായം കിട്ടിയ ഏതെങ്കിലും കാലഘട്ടം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ? കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഏറ്റവും വലിയ സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകിയിരിക്കുന്നുണ്ടാണ്. 52.5 കോടി രൂപയാണ് അബ്ദുവർഷംകൊണ്ട് കൊടുത്തത്. പക്ഷേ ഈ നാല് മാസംകൊണ്ട് 47 കോടി രൂപ കൊടുത്തു. അതിനുപുറമെ 15 കോടി രൂപ ദൈഹികമിറ്റ് കൊടുത്തു. അബ്ദുകോടി രൂപ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്മെന്റ് കൊടുത്തു. അങ്ങനെ 67 കോടി രൂപ കുറഞ്ഞ സമയത്തിനകം തന്നെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കൊടുത്തു. ഭരിക്കലും ചരിത്രത്തിൽ ഇല്ലാത്തതാണിൽ. ആശ്രിത നിയമനം നടത്തേണ്ട മുഴുവൻ ആളുകൾക്കും നിയമനം നൽകി. 1988-ൽ എംപ്രോയ്മെന്റ് എക്സ്പ്രൈസ് വഴി നിയമിച്ച കണ്ടക്ടർമാരിൽ സ്ഥിരപ്പെടുത്താത്തവരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തി. സി.എൽ.ആർ.-കാരുടെ വേതനം വർദ്ധിപ്പിച്ചു. പെൻഷൻമാർഗ്ഗ് അലവൻസ് വളരെ ദിക്കോണാഗ്രിഫീസ്പൂലും 100 രൂപ അധികമായി ഈ ഓൺകാലേജും ജീവനക്കാർക്ക് കൊടുത്തു. 50 രൂപ എം.പാനൽ ജീവനക്കാർക്ക് കൊടുത്തു, 316 മിനിസ്റ്റീരിയൽ ജീവനക്കാരെ പി.എസ്.സി. തെരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്. അവരെ നിയമിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഏടുത്തുകഴിഞ്ഞു. അതിൽ രസാവഹമായ ഒരു കാര്യം സർവ്വീസ് കണ്ടിഷൻ വിപരിതമായി ആദ്യം ട്രെയിനിംഗ് കൊടുത്തതിനുശേഷമാണ് ആളു പോസ്റ്റ് ചെയ്യുന്നത്. ആ തത്ത്വത്തിൽ സർവ്വീസ് നിയമത്തിൽ ഏകാക്കിയമായി മാറ്റം വരുത്താൻ ഒരു മാനേജ്മെന്റിനും സർക്കാരിനും അധികാരമില്ല. മിനിസ്റ്റീരിയൽ സ്കാഫീന്റെ ഷോർട്ട്രെജ്ജുണ്ട്. 318 ആൾക്കാരെയും അടിയന്തിരമായി നിയമിക്കേണ്ടതാണ്. അതുപോലെ പെയിറ്റീർ, ബ്ലാക്ക്സ്മിത്ത്, കോച്ച് ബിൽഡിംഗ്, അപ്പോൾറ്റ്രൂഡി വർക്കേഷൻസ്, സെക്യൂരിറ്റി സ്കാഫ് തുടങ്ങിയ പി.എസ്.സി. ലിസ്റ്റിലുള്ള എല്ലാ ആൾക്കാരെയും ഈ ശവണ്മേരു് വന്നശേഷം നിയമിക്കുകയുണ്ടായി. അതുപോലെ സി.എൽ.ടി.യു.-കാരുടെ വിഷയം വരുമ്പോൾ പല ആളുകൾക്കും വിഷമം വരും. സ്കാരൂവത്കരണാരെ ഏതിർത്ത് സമരം ചെയ്യുകയും കോടതിയിൽ പോകുകയും ആ നയത്തിനെ ഏതിർത്ത് പോരാടുകയും ചെയ്ത സംഘടനയാണ് സി.എൽ.ടി.യു. സ്കാരൂവത്കരിക്കാൻ വേണ്ടി നിർക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് പലപ്പോഴും ഈകാര്യം നൊന്തുപോകും. മെയ് മാസം 11-ാം തീയതിയാണ് ഇലക്ഷണ റിസർട്ട് വരുന്നത്. രണ്ട് ദിവസം മുമ്പ്, മെയ് 9-ാം തീയതി 31 റൂട്ടുകൾ സ്കാരൂവത്കരിക്കാൻ യു.ഡി.എഫ്. ശവണ്മേരു് നോട്ടിഫിക്കേഷൻ ഇറക്കിയവരാണ്. അതുകൊണ്ട് സ്കാരൂവത്കരണത്തിന്റെ വലിയ വക്താകളായ അവർക്ക് സ്കാരൂവത്കരണത്തിനെതിരായി ആരെകുണ്ടാണും സമരം ചെയ്താൽ, അഴിമതിക്കെതിരായി സമരം ചെയ്താൽ സ്വാഭാവികമായി വിഷമം വരും. അതിൽ സി.എൽ.ടി.യു. കാരോട് വിഷമിച്ചിട്ട് കാരുമില്ല. ഇനിയും അഴിമതി കണ്ടാൽ, സ്കാരൂവത്കരണം കണ്ടാൽ ആ നയത്തിനെതിരായി സി.എൽ.ടി.യു. പോരാടും എന്ന കാരൂത്തിൽ സംഗ്രഹം വേണ്ടും. ആർ ലഹൂ കുട്ടിയാലും ആർ ശബ്ദമുയർത്തി സംസാരിച്ചാലും അത് സംഭവിക്കും. റൂട്ടുകൾ സ്കാരൂവത്കരിക്കാനുള്ള ശ്രമം ഈ ശവണ്മേരു് പുന്നപരിശോധിച്ചു. അത് സുപ്രീംകോടതിയിൽ പറഞ്ഞു. ഇതോക്കെ

പറഞ്ഞാലും പല അംഗങ്ങളും സുചിപ്പിച്ചതുപോലെ നിങ്ങൾ മാനേജ്മെന്റ് ഇപ്പോഴും എൽ.ഡി.എഫ്. ടച്ച് വരാത്ത മാനേജ്മെന്റിലെന്നാണ് എൻ്റെ അഭിപ്രായം. ഇതുവരെ ആ മാനേജ്മെന്റിന് എൽ.ഡി.എഫ്. ടച്ച് വന്നിട്ടില്ല. പർച്ചേസിൽ നടത്തിയ അഴിമതിയെക്കുറിച്ച് ഞാൻ പറയാം. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് നടത്തിയ അഴിമതിയുടെ ഒരു കെട്ട കടലാസ് എൻ്റെ കൂത്തിലുണ്ട്. എ.ജി.യുടെ ഓഡിറ്റിൽ ബോധി ബിൽഡിംഗ് കിറ്റ് വാങ്ങിയതിൽ 24.6 ലക്ഷം രൂപയുടെയും, ടയർ വാങ്ങിയതിൽ 11.95 ലക്ഷം രൂപയുടെയും അഴിമതി കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്നു. മിനി ബാള്ക്ക് വാങ്ങിയതിലെ, മിനി ബാള്ക്ക് മെയിൻറന്റസിൽ 1.23 കോടി രൂപ, അത് അഴിമതിയല്ലോ? സുലഭി ഇന്ത്യൻ ശാഖാക്ക് കംഫർട്ട് റൂഷൻ കൊടുത്തത് 16.99 ലക്ഷം രൂപ. അത് അഴിമതിയല്ലോ? അതുപോലെ ജയ്ക്കോ പെയിൻ്റ് വാങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ സ്രകാരു എജൻസികൾക്കും കൊടുത്തത്. അതിൽനിന്ന് കിട്ടുന്ന വരുമാനം കുറച്ചുകൊണ്ടാണ് സുലഭി എന്ന കമ്പനിക്ക് കൊടുത്തത്.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ : ഇവിടെ ഇതികുന്ന സഭാംഗങ്ങൾ അനിയന്ത്രിക്കാതിരിക്കുന്ന ടുറിസം പദ്ധതിയിൽനിന്നും അന്നത്തെ ടുറിസം വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന പ്രോഫ. കെ.വി.തോമസ് അനുവദിച്ച പണം ഉപയോഗിച്ചാണ് ഇത് നിർമ്മിച്ചത്. അത് ജനങ്ങളുടെ സൗകര്യപ്രകാരം വൃത്തിയാളി നടത്തണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്പീറ്റോക്കാട്ടിയുടെയും അനുവാദപ്രകാരമാണ് സുലഭി എന്ന എജൻസിക്ക് ഇത്തരം സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകാൻ അനുവദിച്ചത്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ : എ.ജി. ബെംജക്ക് ചെയ്തല്ലോ. 16.99 ലക്ഷം രൂപ അതിൽ നഷ്ടം വന്നു എന്ന്. ജയ്ക്കോ എന്നു പറയുന്ന അഹമ്മദാബാദ് ഇൻഡസ്ട്രിയൽ എസ്റ്റേറ്റിൽ ഉണ്ടാകുന്ന പെയിൻ്റ് എറ്റവും ഇൻഫീരിയർ കൂളിറ്റിയാണ്. ആ പെയിൻ്റ് അടിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ രണ്ടുമുന്ന് ദിവസം കഴിഞ്ഞാലും ഉണ്ടാക്കില്ല.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ : സി. ആൻറ് എ.ജി. എക്സ്പ്രസ് എക്സ്പ്രസ് നടത്തിയെന്നുപറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ അഴിമതിയാണെന്ന് അങ്ങ് പിതൈകരി കുകയാണെങ്കിൽ മെത്രി, ലാവ്‌ലിൻ എന്നിവ ഇത്തു കണ്ട എറ്റവും വലിയ അഴിമതിയല്ലോ?(ബഹളം).....

മി. സ്പീകർ : അത് പോയിൻ്റ് ഓഫ് ഓർഡർ ആണ്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ : ഞാൻ സി. ആൻറ് എ.ജിയുടെ ആധിക്കാരിയിൽനിന്നും വാങ്ങിച്ച ജയ്ക്കോ പെയിൻ്റ് ബാള്ക്കിച്ചാലും അത് മുന്ന് ദിവസം കഴിഞ്ഞാലും ഉണ്ടായില്ല. പലപ്പോഴും ധാരകക്കാരുടെ പുറത്ത് പെയിൻ്റിന്റെ ചുമന സീലം ആണ്. ഇവിടെ മുന്ന് വാങ്ങിയിട്ടുള്ളത് നെരോലാക്കിരേണ്ടാണ്. അത് മാറ്റിയാണ് അവർ ഇത് പെയിൻ്റ് വാങ്ങിയത്. അതിൽ നിന്നും നിരവധി കമ്മീഷനാണ് തട്ടിയിട്ടുള്ളത്. 30 കോടി രൂപയുടെ ദയറാണ് ഒരു വർഷം വാങ്ങുന്നത്. ഗുണനിലവാരമില്ലാത്ത കമ്പനിയിൽ നിന്നാണ് പർച്ചേസ് നടത്തുന്നത്. ഇപ്പോൾ ടയർ

റീഡേവിംഗിനുംവണിയുള്ള എൻവലപ്പ് വാങ്ങിച്ചു. BREMELS എന്നുപറയുന്ന കമനിയിൽ നിന്നാണ് ആത് മാങ്ങിയത്. ആ എൻവലപ്പ് ഉപയോഗിച്ച് ടയർ റീഡേവി ചെയ്തിട്ടുള്ള ബസ്സുകൾ പത്രിരുപത് കിലോമീറ്റർ യാത്രചെയ്യുന്നോടേക്കും പ്രവർത്തനഹിതമാകുന്നു. അതാണ് ബസ്സുകൾ കടക്കുന്നത് പോകാൻ കാരണം. തൊട്ടുപുഴയിൽ 40 ടയർ കൊടുത്തിട്ട് അതിൽ 32 ടയറുകൾ 10-15 കിലോമീറ്റർ പോയപ്പോൾ പൊട്ടിപ്പോയി. MANGALWALA എന്നു പറയുന്ന പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് കമനിയിൽ നിന്നും 1000 മീറ്റർ വർഷിയിംഗ് കേബിൾ വാങ്ങിച്ചു. 2,47,930 രൂപയാണ് അതിന്റെ വില അതുപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. അതെല്ലാം കോർപ്പസേഷൻ റിജക്ക് ചെയ്തു. ആത് തിരിച്ചടക്കത്തുകൊണ്ടുപോകാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ റിവിയ കമനിക്കാർ തിരിച്ചുകൊണ്ടുപോയിട്ടില്ല. കാരണം എല്ലാ പർച്ചേസുകൾക്കും വില മുൻകുറായി കൊടുത്തതുകൊണ്ട് കമനികൾ സാധനം തിരിച്ചടക്കുന്നതുമില്ല. അതെല്ലാം കെട്ടിക്കിടക്കുകയാണ്. അതുപോലെ ഹരിയാനയിലെ ഒഎ.എം.ടി. എന്നുപറയുന്ന കമനിയിൽ നിന്നും കേബിൾ വാങ്ങിച്ചു. അതും റിജക്ക് ചെയ്തു. അതും നേരത്തെ വില കൊടുത്തതുകാരാണ് തിരിച്ചടക്കുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ആത് 20 മീറ്റർ വീതമുള്ള ചെറിയ കഷണങ്ങളാക്കി ഓരോ യൂണിറ്റിലും കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ : കമ്മീഷൻ കിട്ടുന്നതാണെങ്കിൽ എടുത്ത നഷ്ടമാണെങ്കിലും പണം നേരത്തെ കൊടുക്കും.

ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ : കൊടുക്കും. ഒരു ടയർ വാങ്ങുന്നോൾ രണ്ട് ട്രബ്യൂം ഫ്ലാപ്പും തരണം അതാണ് നിയമം. ഇപ്പോൾ പുതിയ ടയർ വാങ്ങുന്നോൾ ഫ്ലാപ്പും ട്രബ്യൂം തരുന്നില്ല. അതേസമയം എം.ആർ.എഫ്, സിയറ്റ്, അപ്പോളോതുടങ്ങിയ മെച്ചപ്പെട്ട ടയറുകളാണ്. പുതിയ ടയർ വാങ്ങുന്നോൾ എറ്റവും നിലവാരം കുറഞ്ഞ ബിൽ ടയറാണ് വാങ്ങുന്നത്. അതുകാരണം 100 കിലോമീറ്റർ ഓടിക്കഴിയുന്നോൾ ഫ്ലാപ്പ് കൊതുകുവല പോലെയുംകുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഇത് ശവഞ്ചിമുണ്ട്. മേഖല സംവിധാനം പുനഃക്രമീകരിക്കണം.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് : ബഹുമാനപ്പെട്ട അങ്ങേ പറയുന്ന എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ഗതിയാണ്. നമ്മുടെ മുൻമന്ത്രി ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണപത്യ കുമാരിന്റെ ഫെഡറേറ്റീവസുകളുടെ ഏന്താണ് അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായം ?

ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ : നോന്തിവോട് വരികയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഫ്ലാപ്പുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ബഹിപിൾ നടപ്പിയിട്ടുള്ള പദ്ധതികളാണ് വീണ്ടും ഫ്ലാപ്പുകൾ ഉണ്ടാക്കാൻ ചീലർ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതാണ് നമ്മൾ വീണ്ടും വാങ്ങുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് ലൈഫ് കിട്ടാതെ പോകുന്നത്. മേഖല സംവിധാനം കൂപ്പുട്ടരിസ് ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ആഡി.എഫ്. ഗവഞ്ചിമുണ്ടിന്റെ കാലത്ത് ഫെഡറേറ്റീവസുകൾ ബേം ബേംയി നിർബന്ധാണം നടത്തിയതു സംബന്ധിച്ച് വിജിലൻസ് അനേകംണം നടത്താണം. ഇപ്പോൾ പത്ര് എ.സി. ബസ്സുകൾ വാങ്ങിച്ചു. അതിൽ മുന്ന് എല്ലാമാണ് ഓടുന്നത്. ഇത് വാങ്ങിയതുമുലം മുന്നര കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടമാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. മണി പെയ്യുന്നോൾ ബസ്സുകൾ ചോർന്നൊലിക്കുന്നു. വെയിലത്ത് ബസ്സിലെ എ.സി. വർക്ക് ചെയ്യുകയുമില്ല.

ശ്രീ. എ. എം. യുസഫ്: ഇപ്പോൾ ഞാൻ അപ്പോളോ ടയേഴ്സിന്റെ യുണിയൻ ജനറൽ സെക്രട്ടറിയാണ്. അപ്പോളോ ടയർ വാങ്ങിക്കാതിരുന്നത് അവിടെ നിന്നും കമ്മീഷൻ കിട്ടാത്തതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണെന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചത്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ: അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഹൈക്കോടതി പറക്കാൻ പോകുന്നതു പോലെയാണ് ഇപ്പോൾത്തെ സ്ഥിതി. ഒരു കാര്യം എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് ഹൈക്കോടതി ബന്ധുകളും എ.സി. ബന്ധുകളും മിനി ബന്ധുകളും ലേഡത്തിൽ തുകി വിറ്റ്, ആ കാശുക്കാണ്ട് പുതിയ ബന്ധുകൾ വാങ്ങാം. എങ്കിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. രക്ഷപ്പെട്ടുകയുള്ളൂ. അതുപോലെ ടിക്കറ്റിംഗ് മെഷിൻ ഇപ്പോൾ എല്ലായിടത്തും നടപ്പാക്കാൻ പോകുകയാണ് ഇത്തരത്തിലുള്ള മെഷിൻ മിക്കതും പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. അതാണ് സ്ഥിതി. പക്ഷേ യു.ഡി.എഫ്.-ഡിഎസ് സ്വാഖാം തന്നെയാണ് ഇപ്പോഴും മാനേജ്മെന്റ് തുടരുന്നത്. ട്രെയ് യുണിയനുകളെ അവർ ചർച്ചയ്ക്ക് വിളിക്കുന്നില്ല. യു.ഡി.എഫ്. നയമാണ് മാനേജ്മെന്റ് നടപ്പാക്കുന്നത്. ട്രെയ് യുണിയനുകളുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ ആരായാണില്ല. അതുപോലെ സ്വകാര്യബന്ധുടമകളെ സഹായിക്കുന്ന മാനേജ്മെന്റ് നടപടികൾ എല്ലാം പുന്നപരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കണം. പല കാരണങ്ങളാൽ സർവ്വീസ് റദ്ദാക്കൽ വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. ആവശ്യത്തിനുള്ള സ്വപ്നങ്ങൾ. പാർക്കസുകളില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ അടിയന്തരമായും നടപടി സീക്രിക്കറ്റാണ്. ശബ്ദരിലും സീസിൾ വരാൻ പോകുകയാണ്. അതിനുമുമ്പ് എല്ലാ ബന്ധുകളും റോഡിൽ ഇറക്കാൻ കഴിയാം. എനിക്ക് ഒരു കാര്യങ്ങൾ പ്രധാനമായും പറയേണ്ടതുണ്ട്. ആക്സിലേറ്ററിന്റെ താഴ്ത്ത് നട്ടും ബോർട്ടും സ്വപ്നിയ് കൺട്രോൾ ചെയ്യാൻ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. സ്വപ്നിയ് ഗവർണ്ണർ സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് പകരമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ അധിനിക പദ്ധതിയാണിത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി സംബന്ധിക്കുന്നത് ട്രാൻസ്‌പോർട്ട് നിന്നും ആളുകൾ സ്വകാര്യ ബന്ധിക്കുന്നത് പോകുന്നുവെന്നതാണ്. എല്ലാ സ്ഥലത്തും അത് തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഈ നുതന പദ്ധതിക്ക് ധാരാത്തരു ശാസ്ത്രീയാടിസ്ഥാനവുമില്ല. ഇത്തരത്തിലുള്ള യന്ത്രസംവിധാനം മറ്റാണിടത്തുമില്ല. തമിഴ്നാട്ടിലും, കർണ്ണാടകത്തിലും ഈ പുതിയ യന്ത്രസംവിധാനമില്ല. അതുകൊണ്ട് ആശ്രക്കാരുടെ ഇത്തരം ബുദ്ധി ശരിക്കും ഒഴുവിലിട്ട്. വയ്ക്കേണ്ടതാണ്. ബന്ധുകൾക്ക് നഷ്ടം വരുത്തുന്നതിൽ ഇത്തരം പരിപ്രകാരങ്ങൾക്ക് പ്രധാനമായും പങ്കുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് മാനേജ്മെന്റിൽ വർക്കേഴ്സ് പാർട്ടിസിപ്പേഷൻ ഉറപ്പു വരുത്താം. വെൽഫെറേ പെൻഷൻ വിതരണം സർക്കാർ എറ്റുടുക്കാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ധനസഹായം കൊടുക്കാനുള്ള നടപടികൾ സീക്രിക്കറ്റാണ്.(മെക്ക് ഓഫർ).....ഗവണ്മെന്റ് പ്രവൃത്തിച്ച മിനിമം വേതനം, ഇടക്കാലാശാസം എന്നിവ കൊടുക്കാണ്. ഈവ എ.പാനൽ ജീവനക്കാർക്കും ലഭ്യമാക്കാം. പാലക്കാട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോരേറ്റും ടെരിനിനലി വികസിപ്പിക്കാം അതുപോലെ വടക്കാഞ്ചേരി, ചിറ്റപുരി തുടങ്ങിയ യുണിറ്റുകൾ അസിസ്റ്റിന്റ് ട്രാൻസ്‌പോർട്ട് ഓഫീസറുടെ ഓഫീസാണ്. പക്ഷേ അവിടെ എ.ടി.എ. ഇല്ല. അതുപോലെ വടക്കാഞ്ചേരിയിൽ ഒരു പുറവൻ പില്ലിംഗ് സ്റ്റൂഡിന്റും ആരംഭിക്കാം. ഞാൻ ഈ ധനാദ്ധർത്ഥമനകളെ പിൻതുണ്ടാക്കുന്നു.

ശ്രീ. തിരുവമ്പുർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ, ഈ ധനാദ്വീർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു. മ്പേഷനറി, അച്ചടി, മറ്റ് റേണ്ടപരിപ്പ് കാരണങ്ങൾ എന്നിവയെപ്പറ്റി കുടുതൽ പരാമർശിക്കുന്നില്ല. ഇവിടെ ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ പറഞ്ഞവസാനിപ്പിച്ചിടത്തുനിന്ന് തൊൻ തുടങ്ങുകയാണ്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ പർപ്പേയ് സ് സംബന്ധിച്ച് പറയുകയാണെങ്കിൽ; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു സർക്കാർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലും നമ്മുടെ മന്ത്രിമാർക്ക് ചെറിയ തെറ്റിയാണെ ഉണ്ടാണ്. തോന്നുന്നു. സെൻട്രൽ ആക്കിഞ്ചിരു അടിസ്ഥാനത്തിൽ രൂപീകരിച്ചതാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അതിന് 1965 മുതലുള്ള പദ്ധതാലമ്പുണ്ട്. അതോന്നും തൊൻ പറയുന്നില്ല. അതിന് ഒരു ഡയറക്ടർ ബോർഡിംഗിൽ. അതിനുകൂടി പ്രവർത്തനത്തിൽ ഒരു മന്ത്രിക്കും ഇടപെടാൻ പറ്റില്ല ഈ മന്ത്രി ഇടപെട്ടത് നിയമവിരുദ്ധമാണ്. നയപരമായ കാര്യങ്ങളിൽ മാത്രമേ ഇടപെടാവു. എന്നുപറഞ്ഞാൽ പെയിന്റ് വാങ്ങിക്കുക, അതുപോലെയുള്ള മറ്റ് കാര്യങ്ങളിൽ ഒരു മന്ത്രി ഇടപെടേണ്ടതില്ല എന്നാണ്. തൊൻ മനസ്സിലാക്കിയിടത്തോളം അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. പർപ്പേസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിൽ യുണിയൻകാരാണ് ഏറ്റവും കുടുതൽ ഇരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പർപ്പേസ് നടത്തിയതിൽ ക്രമക്രൈകളുണ്ടാക്കിയിൽ അനേകം നടത്തി നടപടിയെടുക്കണം. ആരാണ് കുറുക്കാർ എന്നു കണക്കിക്കണം. ഡയറക്ടർ ബോർഡിംഗിൽ ഘടനയെ അവിടെ എടുത്ത തിരുമാനത്തിൽ, അവിടെ നടത്തിയ പർപ്പേയ് സിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പണം അന്യിക്കുതമായി പോയിട്ടുണ്ടാക്കിയിൽ ആ പണത്തെക്കുറിച്ച് അനേകം നടത്തണം. കുറുക്കാർ പുറത്തു കൊണ്ടുവരണം. കുറുക്കാർ പുറത്തുകൊണ്ടുവരുമ്പോൾ അവരെ തിരിച്ചെടുക്കണം എന്ന് ശ്രീ. ദിവാകരൻ പറയുത്. കുറുക്കാർ പുറത്തുവരുമ്പോൾ പുറത്തുവരുമ്പോൾ തിരിച്ചെടുക്കണമെന്ന് മാത്രം പറയുത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ ഐ.എസ്.ടി.യു.സി. യുടെ പ്രസിദ്ധീകരണം ആയിരുന്നു തൊൻ, ഡി.പ്രൈസ്.എഫ്.-ബർ ചെയർമാൻ ആയിരുന്നു. ശ്രീ. ദിവാകരൻ അറിയാം. അതുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ പ്രശ്നം ‘എംബോബർ വിളക്കത്ത് മാളോരുടെ അത്താഴം’ എന്നതാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഓരോ കാലത്തും പ്രവൃംപനങ്ങൾ നടത്തുന്നു. ഇവിടെ ഗവൺമെന്റ് പ്രവൃംപിക്കുന്ന സാമ്പത്തിക ബന്ധയ്ക്ക് എറ്ററ്റുക്കേണ്ടിവരുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യാണ്. നയപരമായ തിരുമാനം വരുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി നഷ്ടത്തിൽ പോകും. ഗവൺമെന്റ് പ്രവൃംപനം മുലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം വകവച്ചുകൊടുക്കാൻ ഒരു ഗവൺമെന്റിന് ഒരു vicarious liability ഉണ്ട് അത് ചെയ്തു. കൊടുത്താൽ ലെജിസ്ലറ്റ് കൊടുക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. ശ്രീ. ദിവാകരൻ. പറഞ്ഞു, നണ്ണൾ എന്നും കൊടുത്തിട്ടില്ലായെന്ന്. ഓരോക്കൊള്ളുകാലം ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടി മുഖ്യമന്ത്രി ആയിരുന്നപ്പോൾ 20 കോടി രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് തൊടുത്തു. ആ 20 കോടി രൂപ കൊടുത്തപ്പോൾ 20 മാസം സുഖിക്ഷമായി പോയി. 120 ദിവസം പോകാൻ 43 കോടി രൂപ കൊടുക്കേണ്ടി വന്നു. അതിന്റെ ശതിക്കേട് എന്നാണ് എന്നാണ്ടിലാ ചിക്കണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സ്ഥിതി എന്നാണ്? നിഃഭാഗം പറഞ്ഞല്ലോ ഷൈല്യപൂർവ്വിക്കുന്നതിനും നമ്മുടെ മന്ത്രി വിരുതനാണ്, അദ്ദേഹം നല്ല ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റാണ്. സത്യം പറഞ്ഞാൽ ഇൻഡിയൻ അദ്ദേഹത്ത് നഷ്ടപ്പെടുവുത്. വിശ്വാസത്ത് വിടണം. ആരോധ്യം കൈകാര്യം ചെയ്യും. സോപ്പ് എന്ന് തൊൻ പറയില്ല; അതിനേക്കാൾ വളരെ സോഫ്റ്റ്‌വെറ്റർ ആണ്. ഇവിടെ ഇരുന്ന് ഷൈല്യപൂർവ്വകൾ ക്യാർഡുകൾ ചെയ്യാൻ

സർക്കുലർ അയച്ചു പിന്നീട് പിൻവലിച്ചു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ സർക്കുലർ ഇരഞ്ഞിയപ്പോൾ, ഷഷ്യുള്ളകൾ കൂൺസൽ ചെയ്തപ്പോൾ ഒരു യൂണിയനുമുണ്ടായില്ല. അതുകൊണ്ട് അത് പിൻവലിക്കേണ്ടിവന്നു. പിന്നെ വാക്കാൽ ഇൻസ്ട്രക്ഷൻ കൊടുത്തു. ഇൻഡിയൻകെക്ക് ആയി ഷഷ്യുള്ളകൾ കൂൺസൽ ചെയ്യാൻ, നിങ്ങൾ ചെയ്ത പണി, ഒരു ഡിപ്പോയിലും ഒരു മെറ്റിരിയലും കെട്ടുത്തില്ല. 1400 റീട്ടേഡിയർ ടയർ ഒരു മാസം കൊടുക്കേണ്ട സ്ഥലത്ത് അത് കൊടുക്കേണ്ട എന്ന് പറയും. ടയറില്ലാതെ വണ്ണി ഓടുമോ? 4000 വണ്ണികൾ നമുക്കുണ്ട്. ഇതിന്റെ നാലിലൊന്ന് ഡോക്ടറിൽ കിടക്കുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന് പറഞ്ഞാൽ കട്ടപ്പുറം ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവീസ് ആകി നിങ്ങൾ മാറ്റി. ഓടിക്കുന്നതിൽ കൂടുതൽ അക്കദിക്കാനാണ് താത്പര്യം. ഇൻഡിയൻകെക്ക് ആയി പിടിക്കുകയാണ്. റേണു-പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസം പറയാൻ ആശയിക്കാതെ ആളുണ്ട് താൻ. ടയർ കൊടുക്കാതെ, മറ്റ് മെറ്റിരിയൽസ് കൊടുക്കാതെ, എൻജിൻ മാറ്റി വയ്ക്കാതെ, 15. രൂപയുടെ സാധനമുണ്ടെങ്കിൽ ഓടംവുന്ന വണ്ണികൾക്ക് അത് കൊടുക്കാതെ ഡോക്ടറിൽ ഇട്ടിരിക്കുകയാണ്. പ്രതിപക്ഷ മെമ്പർമാർ ഉള്ള സ്ഥലത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓടിക്കാറിരിക്കുന്ന നടപടിയാണ്. എന്നിന്ത് ഒരു പച്ചാംഗി ചീരിച്ച് ഇരു മഹാത്മാഗാന്ധിയെ നോക്കി പച്ചക്കൂളം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് മഹാത്മാഗാന്ധിയുടെ മുൻപിലാണിരിക്കുന്നതെന്ന തോന്തരി ഉണ്ടാവണു. ഇവിടെ ശ്രീ. ദിവാകരൻ ചെയ്തത് എന്നാണ്? മന്ത്രിസഭയുടെയും മന്ത്രിയുടെയും കുറുപ്പത്രമല്ലോ അദ്ദേഹം വായിച്ചത്? സ്വകാര്യ ബന്ധുകൾ ആർ.ടി.സി. മാർക്കുന്നിന് പുറത്തുകൊണ്ടുവരുൻ സഹായിക്കുന്നു. ആർ.ടി.സി. യെ നിയമിച്ചത് ആരാണ്? കർണ്ണാടകയുടെ 30 ബന്ധുകൾ അനധികൃത മായി ഓടുന്നു. ആക്കെടുത്തിരുത്താണ് ആക്കേഷപം? മന്ത്രി ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസിന്നതിരെ. തണ്ണേർപ്പോലും പറയാതെ, ക്ഷമിക്കാനാവാതെ ആക്കേഷപം പറഞ്ഞ ദിവാകരൻ കൂറിച്ച അങ്ങയ്ക്ക് എന്ത് തോന്തരി. നിങ്ങൾക്കെത്തിരെ കുറുപ്പത്രം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ കൂടുതൽ ആളുകൾ സി.എ.ടി.യു.വിൽ തന്നെയാണ്. നിങ്ങളുടെ മേധാവിത്വം ആയിരുന്നു. ആ മേധാവിത്വം പൊളിശ്ശേരു. റഫറൻസ് വന്നു. റഫറൻസ് തനിൽ തണ്ണേർപ്പോലും ചെയ്തു. അഭിമാനത്തോടുകൂടി പറയുന്നു. കേരള സ്ഥിതി.....(ബഹരം)..... ഇരതാനും എന്തേ അക്കാണ്ടിൽ കുടരുത..... ശ്രീ. ദിവാകരൻ അക്കൗണ്ടിൽ കുടിക്കോ..... താൻ പറയുന്നത് ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണൻ പിള്ള 10 ശതമാനം, ശ്രീ. ശക്തൻ 13 ശതമാനം അങ്ങനെ 23 ശതമാനം ഡി.എ., ഡു.ഡി.എഫ്. ആണ് കൊടുത്തതെന്ന യാമാർത്ഥ്യം മറക്കാൻ പറ്റുമോ? 4 ശതമാനം ഡി.എ. കൊടുത്തതിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. 19 ശതമാനം ഡി.എ. കുടിക്കുക ഉള്ള കാലത്താണ് നിങ്ങൾ നാല് ശതമാനം കൊടുത്തത്. 15 ശതമാനം ബാലൻസിനുവേണ്ടി തൊഴിലാളികൾ അഭിന്നതുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇല്ലാത്ത വരെ മുൻപിൽ ഒരു തുടം കണ്ണി തന്നില്ലെ എന്നു ചോദിക്കുന്നത് വേണമെങ്കിൽ ഒരു വിപ്ലവം ആശനന് പറഞ്ഞ നടക്കം. പാവം തൊഴിലാളിയെ സംബന്ധിച്ച് അവർക്ക് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള സാഹചര്യമാണ്. അങ്ങയുടെ പ്രദർശനത്താട് എന്നിക്കൊരു ചോദ്യമുണ്ട്. ഇവിടെ പ്രധാനമന്ത്രി പ്രശ്നം പറ്റിക്കൂട്ടിയിരിക്കുന്നുണ്ട്. റോഡ് ആക്സിസ്റ്റേഷൻ കുടി വരുന്നു. കൊച്ചുകുണ്ടുങ്ങങ്ങൾ, നീസാർ സ്കൂളിൽ പോകുന്ന

കുണ്ടുങ്ങൾ, കൗമാർത്തിൽ ജീവൻ വെടിയേണ്ടി. വന്നവർ, പ്രായമായ ആളുകൾ, അടിക്കടി ഉണ്ടാകുന്ന റോധപകടങ്ങളിൽ ഈ സമൂഹത്തിൽ ദിനംപ്രതി ജീവനുകൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നു. സഭയ്ക്ക് ചർച്ച ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞോ? ഇവിടെ ചർച്ച കൈറ്റെസ്.ആർ.ടി.സി യുടെ എടുന്ന വണ്ണിയെക്കൂറിച്ച് മാത്രം. ഈ സമൂഹത്തിൽ അനുഭിന്നം ആളുകൾ മരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നമുക്ക് പുതിയ റോധുകൾ ഉണ്ടാക്കാൻ പറ്റണം. തിരുവനന്തപുരം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി റോധിൽ അപകടങ്ങൾ കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കാരണം കുണ്ടും കുഴിയുമായിക്കിടക്കുന്ന റോധിലും വണ്ണിവയ്ക്കേണ്ട ഒരു കുഴിയിൽ നിന്ന് മറ്റൊരു കുഴിയിലേക്ക് ചാട്ടുന്നോൾ മനുഷ്യർ-ഓടി രക്ഷപ്പെടുന്നു. റോധുകളെല്ലാം മരണക്കേണ്ടിക്കൾ ആണ്. ശ്രദ്ധാന്വേഷണം റോധുകളാണ്. അതുമാറുന്നതിനുവേണ്ടി കൂടായ ചർച്ചകൾ ദിവസം. അങ്ങനെ നമുക്ക് മുന്നോട്ടുപോകണം. ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി കൈറ്റെസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സ്ഥിരതയിൽ പിടിക്കുന്ന വ്യക്തിയാണെന്ന്, അങ്ങ് ഒരു ദൈവവർഗ്ഗം രൂപത്തിലേക്ക് താഴെത്ത്(ബഹളം).....
.....വിദഗ്ധം തൊഴിലാളിയല്ലോ?തൊൻ വിത്തേഡാ ചെയ്യുന്നു...
.....(ബഹളം).....തൊന്തും ദൈവവരാണ്.....കൂട്ടംസ്വപരമായിത്തന്നെ.....പാരമ്പര്യമല്ലോ?.....ശ്രീ മോഹനൻ പറഞ്ഞാൽ എനിക്ക് മരക്കാൻ പറ്റുമോ? അനോറം തൊന്ത വിത്തേഡാ ചെയ്തു.

ശ്രീ. ആരുട്ടൻ മുഹമ്മദ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ദൈവവരാണെന്നു പറഞ്ഞാൽ അതിന്റെ അർത്ഥം മുഴുവൻ കണ്ണടോള്യം അദ്ദേഹത്തിന്റെ കരുംഖാണല്ലോ? അഛ്വാനു പറയുന്നതു ശരിയാണോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുര രാധാകൃഷ്ണൻ: തൊൻ-പറഞ്ഞത് വിത്തേഡാ ചെയ്യുന്നു.(ബഹളം)..... ശ്രീ. എൻ.കെ. പ്രേമചന്ദ്രൻ എന്തിനാണ് എന്നോടു തന്മക്കിക്കാൻ വരുന്നത്? ഇവിടെ ശ്രീ. ആരുട്ടൻ മുഹമ്മദ്. പറഞ്ഞത്തിനോട് എന്നിക്കു യോജിക്കണമെന്നുണ്ടായിരുന്നു. പക്ഷേ മുഴുവൻ കണ്ണടോള്യം ഇപ്പോഴും അവർ ശ്രീ. മാത്യു.ടി. തോമസ്സിന് കൊടുക്കില്ല. ഇവിടെ നടക്കുന്നത് ബംക് സീറ്റ് ദൈവവിംഗാണ്. മുസിൽ ഓരാളിനെ ഇരുത്തും. പുറകിലിതിക്കുന്നയാൾ വണ്ണി ഓടിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇവർ അങ്ങയെ കൊണ്ടുചെന്ന് കുളത്തിൽ ഇരക്കാതെ, വിട്ടുന്ന പ്രശ്നമില്ല. ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണപക്ഷമാർ മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് ഇതിൽ പില നേതാക്കമാരെ തുടിയിട്ട് അദ്ദേഹത്തിന്റെ മുൻഡിൽ കയറാൻപോലും തന്നേർക്ക് പറ്റിപ്പായിരുന്നു. തിരുവാതിരക്കളി, കുമ്മിയാട്ടം, ഡാൻസ്, ഭ്രാഹ്മണ, ഡാൻസ്, സിനിമാറ്റിക് ഡാൻസ് ഇവയോക്കെയായിരുന്നു ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണപക്ഷ കുമാറിന്റെ മുൻഡിൽ ഇവർ നടത്തിയത് തന്നേർക്ക് കണ്ണതാണ്. തൊൻ കൂട്ടതലോന്നും പറയുന്നില്ല. ഇവിടെ ആക്സിഡന്റുകൾ ഉണ്ടാകുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. അതുപോലെ നമ്മുടെ റോധുകളെക്കൂറിച്ച് പറിക്കാൻ വെള്ള് സംഗാളിൽ നിന്നുള്ള ശ്രീ.സുശീൽവന്നയെ എർപ്പാട്ടക്കിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. വിശൻ: സർ,(ബഹളം) ഒരു പോതിന്ത് ഓഫ് ഓർഡർ.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുർ രാധാകൃഷ്ണൻ: റൂൾ എത്രാണ്? ആദ്യം റൂൾ എത്രാണെന്ന് പറയു.

ശ്രീ. പി. വിശൻ: റൂൾ 307. കേരളത്തിലെ മന്ത്രിയായിരുന്ന ഒരാളുടെ മുൻഗിരിൽ സിനിമാറ്റിക്സ് ഡാൻസും കുമ്മിയാട്ടവുമാണെന്നു പറയുന്നത് അപമാനിക്കലാണ്. ഈ ഒരു നൃഥ്യമാണോ? (ബഹളം). ഈ നൃഥ്യമാണോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുർ രാധാകൃഷ്ണൻ: അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് റൂൾ 307 ആണ്. 307-ം വകുപ്പ് വ്യാഖ്യമാണെന്നു കരുതി അദ്ദേഹം ഒ.എ.പി.സി. പറഞ്ഞതാണ്. 307-ൽ അതൊന്നുമല്ല പറയുന്നത്. അതെന്നുമാകട്ട. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ പരിച്ച നാല് കമ്മീഷൻകളുടെ സ്ഥാധി റിപ്പോർട്ടുകൾ ഇവിടെ പഠിക്കിയിട്ടുണ്ട്. ദേശാധി കമ്മീഷൻ 15 ലക്ഷം രൂപ മുടക്കി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യൈക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞ നടത്തി. രാമകൃഷ്ണൻ എന്നു പറയുന്ന ഓഫീസ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യൈക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞ നടത്തിയതിന്റെ പേരിൽ 10 ലക്ഷം രൂപയുടെ ബില്ലുകൾ മാറിക്കാട്ടുകേണ്ടി വന്നിട്ടുണ്ട്. കുറിപ്പിൽ, എന്ന് പറഞ്ഞ ഒരു സംഘടന, അവരും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ കുറിച്ചുള്ള ഒരു സ്വർഘിയുടെ പേരിൽ 10 ലക്ഷം രൂപ വാങ്ങിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ സെൻസർ ഫോർ മാനേജ്മെന്റ് ഡെവലപ്മെന്റ് സ്ഥാഡിസ്, അവരും 15 ലക്ഷം രൂപയുടെ സ്ഥാധി നടത്തി. ശ്രീ സുശീൽവന്നായ എന്തിനാണ് വിഷമിപ്പിക്കുന്നത്? ശ്രീ. വന്ന വന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് വിന്നതയാണ്. ഈ രീതി ശരിയാണോ? അതുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ നന്നാക്കാനുള്ള നടപടികളെടുക്കണം. റോധ് ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്തണം. വാഹന നികുതിയെ കുറിച്ചു നോക്കുന്നു. ഭേദങ്കാക്ഷിയിൽ നിന്നും പ്രസംഗിച്ചുവരുന്ന തന്നെ പറഞ്ഞു, നാല് മാസമായി കൊടികുത്തിയ അഴിമതിയാണ് അവിടെ നടക്കുന്നതെന്ന്. അതിനെക്കാൾ ശക്തിയായി വിമർശിക്കാൻ എന്നിക്കു കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് നോക്ക് അവരുടെ വാദത്തോടു യോജിക്കുകയാണ്. ഈവിടെ അപ്പുറത്തു നിന്നും ഒരാൾ ചോദിച്ചു, നേങ്ങളുടെ മുന്ന് മന്ത്രിമാർ മാറിയില്ലേ എന്ന്. അങ്ങയുടെ പാർട്ടി ആ വകുപ്പ് കൈകൊരും ചെയ്തപ്പോൾ, അതിനുകൂടി കയറിയിരിക്കു പോയ ആളുകൾ, ഈ മുൻസൈറ്റിൽ വന്നിട്ട് പിൻസൈറ്റിൽ പോയവർ, പിൻസൈറ്റിൽ പോയിട്ട് അവസാനം ഗൂലിയിൽപ്പോലും വരംൻ കഴിയാതെ പോയവർ, അങ്ങനെ എത്ര പേരുടെ നിരയാണ് നിൽക്കുന്നത്? എന്നാൽ അവരുടെ പേരു പറയാത്തത് അവരെ അപമാനിക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ടാണ്. നോക്ക് അവരുടെ പരമ്പരയിലാണ്. ഈ നടത്തുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നാക്കി ഈ നിലപാടിൽ ഒരു മന്ത്രിയെത്തന്നെ സ്ഥിരമായി ഇരുത്താൻ പറ്റുമോ? അങ്ങയുടെ സ്ഥിരതയെന്നാണ്? പാർലമെന്റിൽ പാർട്ടിയുടെ ഉപനേതാവ് ശ്രീ. കെ. മോഹൻൻ ഉറങ്ങിക്കാണിരിക്കുകയാണ്. ഈവിടെ പഴയ ഒരു പാരമ്പര്യമുണ്ട്. ശ്രീ. വിരേന്ദ്രകുമാർ, എം.പി. ഒരു ദിവസമാണ് മന്ത്രിയായിരുന്നത്, ജനതാഭളിൽ അങ്ങനെയുള്ള പാരമ്പര്യവുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇതികുന്ന സീറ്റ് ഉറപ്പിക്കാൻ ആദ്യം നോക്കു. അല്ലാതെ ഇപ്പോഴേ ഇടത്തോട്ടു നോക്കണം. ഈതാണ് നിങ്ങളുടെ സ്ഥിതി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ മെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള ഗവർണ്ണറുമുണ്ട് വരാത്തതിൽ പ്രതിഷ്ഠിച്ചുകൊണ്ട് നോക്ക് ഈ ധനാദ്ധർത്ഥമനകളെ എതിർക്കുന്നു.

ശതാഗതവും പ്രിസ്റ്റിംഗും സ്ക്രൂപ്പനറിയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ്): സർ, ധനാദ്ധർത്ഥനകളുടെ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത് ബഹുമാന്യനായ എം.എ. വാഹിര് മുതൽ ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുർ രാധാകൃഷ്ണൻ വരെ 17 അംഗങ്ങൾ സംസാരിച്ചു. അവരുടെ എല്ലാവരുടെയും അഭിപ്രായങ്ങൾക്ക് തൊൻ നൽകി രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഈ ചർച്ചയിൽ നിന്നും, എനിക്കു മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്, ഈ വകുപ്പിന്റെ സഹാര്ദ്ദനാവസ്ഥ അതിന്റെതായ ശഭദവത്തോടുകൂടിത്തന്നെ സംഭയിലെ എല്ലാ അംഗങ്ങളും ഉൾക്കൊള്ളുന്നുണ്ട് എന്നാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിലാണെന്നുള്ള അഭിപ്രായമാണ് പ്രധാനമായും ചർച്ചയിൽ ഉറുത്തിരിഞ്ഞു വന്നിട്ടുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തുടങ്ങിയ കാലം മുതൽ തന്നെ നഷ്ടത്തിലായിരുന്നു എന്നാണ് കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത്. 1968-ൽ രൂപീകരിച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. 1967-ലേ മുതൽ തന്നെ നഷ്ടത്തിലായിരുന്നു. 1970-കളിൽ ഈ നഷ്ടം രണ്ടു മുതൽ നബ്ലു കോടി രൂപ വരെയായിരുന്നു. പിന്നീട് അതു ക്രമേണ വർദ്ധിക്കുവാൻ തുടങ്ങി. 1980-കൾ ആയപ്പോഴേക്കും നഷ്ടം 18 കോടി രൂപ മുതൽ 20 കോടി രൂപ വരെയായി വർദ്ധിച്ചു. അത് 1990-കളിൽ 100 കോടി രൂപയ്ക്കു മേലെ ആകുകയും ഇപ്പോൾ 130-150 കോടി രൂപയായി പ്രതിവർഷം നഷ്ടത്തിലെത്തിനിൽക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. നഷ്ടത്തിന്റെ വിവിധ കാര്യങ്ങളിലേക്കു തൊൻ കടക്കുന്നില്ല. കാരണം ചർച്ചയിൽ പല അംഗങ്ങളും പല കാരണങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഇല്ലാശക്തിയോടുകൂടിയ നടപടികളാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും മാനേജ്മെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാക്കേണ്ടത്. കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത് ഒരു മാസം 15 കോടി രൂപയോളം വരവിനേക്കാൾ കുടുതലായി ചെലവിന് കണ്ടെത്തേണ്ട സ്ഥിതിയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക് ഉള്ളത് എന്നാണ്. ഈ 15 കോടി രൂപയിൽ എടുക്കാൻ കോടി രൂപയോളം വീണ്ടും വായ്പാടുക്കുകയാണ്. ബാക്കി തുകയ്ക്ക് പല പേരുമെന്തും defer ചെയ്തുകൊണ്ട്, നമ്മുടെ വായ്പാതിരിച്ചടവിനുള്ള തുക, അതിന്റെ ബാധ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും തുടർന്നുള്ള മാസങ്ങളിൽ ഈ 15 കോടി രൂപ എന്നുള്ളത് വീണ്ടും വർദ്ധിക്കുവാൻ പോകുന്ന ഒരു സാഹചര്യമാണ് ഉണ്ടായിരുന്നാണിരിക്കുന്നത്. എല്ലാ മാസവും ഈ തുക, ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടു വരുന്ന, വലിയൊരു ദുരന്തതിലേയ്ക്ക് കുപ്പുകുത്തുന്ന ഒരു അവസ്ഥയിലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന ധാമാർത്ഥ്യം ഈ സംഭയിലെ എല്ലാ അംഗങ്ങളും ഉൾക്കൊള്ളുന്നുണ്ട് എന്നു നന്ദിലാക്കിയതിൽ എനിക്കു സന്തോഷമുണ്ട്. ഈവിടെ ചില മെമ്പർമാർ പറഞ്ഞു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ലാഭനഷ്ടത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമല്ല കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പ്രവർത്തിക്കേണ്ടതെന്ന് ചർച്ചയിൽ പലരും പറഞ്ഞു. ഒരു ഗവൺമെന്റ് അംഗരുടെക്കുറിം എന്ന നിലയിൽ, ജനങ്ങൾക്ക് സേവനം നൽകുന്ന തരത്തിൽ മാത്രം പ്രവർത്തിക്കുന്ന, ലാഭനഷ്ട വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ അല്ലാതെ, ലാഭനഷ്ട കണക്കുകൾ തോക്കാതെ പ്രവർത്തിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ കുറവു വരുന്ന ഈ പെസ പണമായി ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കണണോ? അതു കൊടുക്കാതിരിക്കുകയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസായി തുടരുകയും ചെയ്യുമെന്ന് പറയുന്നത് ആ പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസിനെ സംബന്ധിച്ച്, ആ വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് അസാധ്യമാണ്.

ഓന്നുകിൽ ഇതിലുണ്ടാകുന്ന, വരുമാനത്തോടൊപ്പം കൃത്യതയെ ഉണ്ടാക്കുന്ന ചെലവിന്റെ ആ വ്യത്യാസം പണ്മായി ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കണം. അതാല്ലെങ്കിൽ
 3. P.M.] നഷ്ടം കുറച്ചു കൊണ്ടുവരുവാൻ മാനേജ്മെന്റിന് ചില പ്രേരണകളും ചില നിബന്ധനകളും ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കണം. മറ്റു സംഖ്യാനണ്ടുമായി ആൾ ഇൻഡ്യ ആവരേജ് എടുത്തു നോക്കുന്നേം ചില അനുകൂല ഘടകങ്ങൾ നമുക്കുള്ളപ്പോൾത്തെന്ന അതാനും ഉപയോഗിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ റവന്യൂ പെൻ കി.മീറ്റർ 1913 രൂപ. കർണ്ണാടകത്തിൽ അത് 1603 മാത്രമെയ്യുള്ളൂ. നാഷണൽ ആവരേജ് 1627 രൂപ. അപ്പോൾ ഒരു കി. മീറ്റർ കിട്ടുന്ന ശരാശരി വരുമാനം താരതമ്യപ്പെടുത്തുന്നേം ആപ്പോൾ ഒരു ശരാശരിയോക്കാൾ തന്മൾ 300 രൂപയോളം മുന്നിലാണ്. പക്ഷേ മുളീറ്റ് യൂട്ടിലിറ്റേഷൻ പെൻസന്റേജ് വരുന്നേം, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വെറും 79 ശതമാനം മാത്രമേ മുളീറ്റ് യൂട്ടിലിറ്റേഷൻ ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. കർണ്ണാടകത്തിൽ അത് 95.3 ഉം ആൾ ഇൻഡ്യ ശരാശരി 92 ശതമാനവുമാണ്. ഫ്രൂവൽ ലൈസിഫേഷൻ കി.മീറ്റർ പെൻ പെൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 848 ഉം കർണ്ണാടകത്തിൽ അത് 658 ഉം ആൾ ഇൻഡ്യ ആവരേജ് 662 പെൻസയുമാണ്. മെമ്പേജ് പെൻ കി.മി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് വെറും 4. കി.മീറ്ററാണ് ഉള്ളത്. എന്നാൽ കർണ്ണാടക സംഖ്യാനത്ത് അത് 5.02 ആണ്. ഒരോയി ശരാശരി 4.89 ആണ്. ടയറുകളും ട്രബ്യൂകളും പെൻ കി.മീറ്റർ 76 പെൻ ആകുന്നേം കർണ്ണാടകത്തിൽ 51 പെൻസയോളും. ആൾ ഇൻഡ്യ ആവരേജ് 42 പെൻസയും. റൂഷ്യ പർപ്പന് ശരാശരി നമുക്ക് 7.1 ആണ്. കർണ്ണാടകത്തിൽ അത് 5.5 മാത്രമെയ്യുള്ളൂ. ആൾ ഇൻഡ്യ ആവരേജ് 6.7 ആണ്. ഈ ഘടകങ്ങളെല്ലാം ഇവിടെ നിലനിൽക്കുന്നേംബാണ് നമ്മുടെ കോർപ്പറേഷൻ നഷ്ടത്തിൽ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് എന്ന യാമാർത്ഥ്യം നാം ഉൾക്കൊള്ളുന്നും. നമ്മുടെ ഷൈഡ്യൂളുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കാൻ ചില നടപടികൾ ഉണ്ടായി. ഈ കോർപ്പറേഷനെ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ആധ്യാത്മികമുന്നുണ്ടെങ്കിൽ, ഗവൺമെന്റിന് പ്രതിവർഷം ഇതു കോടിരൂപയിൽ കൃത്യതയെ കൊടുക്കാൻ കഴിയാതെ ആവശ്യമിൽ നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ഷൈഡ്യൂളുകൾ പുനഃക്രമീകരിച്ച് ലാഭത്തിൽ ആക്കാതെ പിന്നെ എങ്ങനെ കോർപ്പറേഷൻ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും? നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ഷൈഡ്യൂളുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കാൻ എല്ലാ മാസവും ഡിപ്പോ തലത്തിൽ കൃതു കോൺഫറൻസുകളിൽ യുണിയൻ നേതാക്കൾമാരും മാനേജ്മെന്റ് പ്രതിനിധികളുമായി സംസ്ഥാനിക്കുന്നിടത്ത് എം.എൽ.എ. മാരുടെ പ്രതിനിധികളെ പങ്കെടുപ്പിക്കണമെന്ന് ഈ സം തുടങ്ങുന്ന ആദ്യത്തെ ദിവസം തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളായ ശ്രീ. പി.സി. ജോർജ്ജ്, ശ്രീ. സി.എഫ്. തോമസ് അടക്കമുള്ള അംഗങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെട്ടു. അനുതാന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ മാനേജ്മെന്റ് ഡയറക്ടർക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തു. എല്ലാ യുണിറ്റ് തലത്തിലും സെപ്റ്റംബർ മാസം മുന്നാം തീയതി എം.എൽ.എ.മാരു പങ്കെടുപ്പിക്കാൻ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. വ്യക്തിപരമായി എല്ലാ എം.എൽ.എ.മാരുക്കും തോൻ കത്ത് കൊടുത്തു. പല സ്ഥലത്തും പങ്കെടുത്തു. 18-ാം തീയതി സഭയിൽ പരഞ്ഞു. ചില സ്ഥലത്ത് നടന്നിട്ടുണ്ടാകില്ല. അതിന്

എൻപുടാക്കാം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓടിക്കുന്ന ഷൈലുളുകളിൽ ലാക്കരമായി ബന്ധിക്കണമെങ്കിൽ മിനി ബൾ്ഡ് ലാക്കരമായി ഓടുകയില്ല. എല്ലാ അംഗങ്ങളും ആധാർത്ഥ്യം മനസ്സിലാക്കണം. പകേജ് അംഗങ്ങൾ വന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നത് മിനി ബൾ്ഡ് ആണ്. ലാക്കരമായി ഒരു ഷൈലുൾ ഓടിക്കണമെങ്കിൽ കി. മീറ്ററിന് മിനിമം 22.61 പൊസ കിട്ടിയിരിക്കണം. 10 രൂപയിൽ താഴെ ഇ.പി.കെ.എ. ഉള്ള ഷൈലുൾകൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 10-നും 12-നും ഇടയ്ക്കുള്ള ഷൈലുൾകൾ 22 എല്ലാവും 12-നും 14-നും ഇടയ്ക്കുള്ള ഷൈലുൾകൾ 112 എല്ലാവും 14-നും 16-നും ഇടയിൽ വരുമാനം കിട്ടിയത് 494 ഷൈലുൾകൾ 16-നും 18-നും ഇടയിൽ വരുമാനം കിട്ടുന്നത് 809 ഷൈലുൾകൾ 18-നും 20-നും ഇടയ്ക്ക് വരുമാനം കിട്ടുന്നത് 810 ഷൈലുൾകളുമാണ്. അപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിന് ഒരു വലിയ ഭാരം ഏടുക്കാൻ കഴിയാതിരിക്കുകയും ഗവൺമെന്റ് അതായും സമയം പ്രവ്യാഹിക്കുന്ന സാമ്പത്തികബന്ധത്തിൽ ഒരു നടപ്പാക്കണമെന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നിർബന്ധിക്കുകയും ഇതു ഷൈലുൾകൾ എം.എൽ.എ.മാർ ആവശ്യപ്പെടുന്ന റട്ടുകളിലൂടെ സഫിരം ഓടിക്കണമെന്ന് പറയുകയും ചെയ്താൽ കോർപ്പറേഷൻ ആഞ്ചേന മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും? രാഷ്ട്രീയ കാരണങ്ങൾ കോർപ്പറേഷൻ ആ നിലയിൽ ഏതെങ്കുന്നതിൽ ഘടകമായി തീരുന്നിടില്ലോ? ചില വി.എ.പി. ഡിപ്പോകളുണ്ട്. വി.ബി.പി. ഡിപ്പോകൾ എന്നു പറയുന്നോൾ പ്രധാനമന്ത്രി നേതാക്കന്മാർ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന മന്ദിരങ്ങളിലെ ഡിപ്പോകൾ. വലിയ തരത്തിൽ സർവ്വീസുകൾ ഓടുന്നില്ലോ? തെരഞ്ഞെടുപ്പിന് തൊട്ടുമുൻപ് ഒരു കോംപ്ലിക്കേഷൻ സർവ്വീസുകൾ പുതിയതായി ആരംഭിച്ച ഡിപ്പോകളുണ്ട്. എറ്റവും കുറഞ്ഞ വരുമാനമുള്ള ഡിപ്പോകൾ എറ്റവും കുറവ് വരുമാനമുള്ള ഡിപ്പോകൾ ഇതരരത്തിലൂള്ള ഡിപ്പോകളുണ്ട്. അപ്പോൾ ധാരാളായും മാനദണ്ഡം വിലാരം അപ്പോഴപ്പോഴതു റാഷ്ട്രീയ ലാഭത്തിനുവേണ്ടി തെരഞ്ഞെടുപ്പിനു മുന്നിൽ കണ്ണുകോണ്ട് ഇഞ്ചേന ഷൈലുൾകൾ ഓടിക്കാൻ കോർപ്പറേഷൻ കഴിയുമോ? 2006 സെപ്റ്റംബർ മാസത്തെ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന വരുമാനം 72.15 കോടി രൂപയും മറ്റു വരുമാനം 80 ലക്ഷം രൂപയും ഉൾപ്പെടെ 72,95,00,000 രൂപയാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ചെലവിനത്തിൽ 87.72 കോടി രൂപ. അവിഭേദ്യും വരുന്നു. 15 കോടി രൂപയുടെ വ്യത്യാസം. അപ്പോൾ കോർപ്പറേഷനു നശിക്കാൻവേണ്ടി വിട്ടുകൊടുക്കണമോ? ആ കോർപ്പറേഷൻ ഒരു കംപാളടത്തിലും കരകയറാനാകാതെ കടത്തിരുന്ന് ശർത്തത്തിലേക്ക് വിട്ടു കൊടുക്കണമോ? അതോ ചില നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് ഇതിനെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ ശ്രമം നടത്തണമോ എന്നുള്ളതാണ്. ഈ കോർപ്പറേഷനിലെ തൊഴിലാളികളും സുരക്ഷ ഉറപ്പാളി, ലാക്കരമാക്കി, നഷ്ടം കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനുള്ള റാഷ്ട്രീയ ഇച്ചാശക്തിയോടുകൂടി തന്നെ പ്രവർത്തിക്കണം എന്ന ധാരണയിലാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടു പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈവിടെ വന്ന പ്രധാനമന്ത്രി ഒരു ആക്ഷേപം എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം അവിടെത്തെ കളക്ഷൻസ് എല്ലാം താഴോട്ടുപോയി എന്ന്. ചർച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട എം. എ. വാഹീൽ തുടങ്ങിയതാണ്. അവിടെ ‘കളക്ഷൻ കുറഞ്ഞിടില്ല’ അതിരുന്ന് താരതമ്യ പഠനം നടത്തി കണക്കുകൾ തരാം. 2005 മേയ് മാസം കോർപ്പറേഷൻ

ടിക്കറ്റ് കളക്ഷൻ 71.2 കോടി രൂപയായിരുന്നുകിൽ 2006 മെയ് മാസം അത് 75.7 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചു. നാല്പതേക്കാടി രൂപയുടെ ടിക്കറ്റ് വർദ്ധനവുണ്ട്. ജുണ്ട്-ജുലൈ മാസങ്ങളിൽ മശയുള്ള സമയത്ത് എല്ലാ വർഷവും കളക്ഷൻ കുറയുന്ന പ്രതിഭാസമുണ്ട്. അതുപോലെ കുറഞ്ഞതല്ലാതെ ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം കളക്ഷൻ കുടുതൽ കുടിയിട്ടുള്ളു. ഓൺ സീസണിൽ എല്ലാ വർഷവും കളക്ഷൻ കുടുതൽ വരുന്നതാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം ഓൺതിന് 13 ദിവസത്തെ തുക, 2005 സെപ്റ്റംബർ മാസം 9 മുതൽ സെപ്റ്റംബർ 21 വരെ കിട്ടിയ തുക 33.42 കോടിരൂപയാണ്. അവിടെ 3.29 കോടി രൂപയുടെ വർദ്ധനവാണ്. ഓപ്പറേറ്റ് കി.മീറ്റർ കഴിഞ്ഞ ഓൺ സീസണിൽ ഓടിച്ചതിനേക്കാൾ 7 ലക്ഷം കി.മീ. കുറച്ചാണ് ഓടിച്ചത്. അവിടെയാണ് ഫോട്ട് കളക്ഷൻ ഇൻക്രീസ് 10.95 ശതമാനം വന്നില്ലെന്നത്.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നുകിൽ കെ.എസ്.ആർട്ടി.സി.- യുടെ കളക്ഷൻ എത്രയാകുമായിരുന്നു എന്നത് പരിശോധിക്കേണ്ട കാര്യമല്ലോ?

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ് : അത് വളരെ വിദഗ്ഭമായി ഓഫ് ടെട്ടമിൽ ഷൈഡ്യു ഭൂകൾ കുറച്ച് ഓടിക്കാൻവേണ്ടി നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിരുന്നു. തിരുവോണ ദിവസം നട്ടുചൂസമയത്ത് ഓടിച്ചാൽ കളക്ഷൻ കിട്ടില്ല. വളരെ ശാസ്ത്രീയമായി ചീഫ് ഓഫീസിലെ ആളുകൾ ചെയ്തതാണ്. 2005-ലെ ഓൺ സീസണിൽ ഇ.പി.കെ.എം. 19.41 പെസയാണ്, പക്ഷെ 2006 ഓൺ സീസണിലെ ഇ.പി.കെ.എം. 22.64 രൂപയാണ്. വളരെ ശ്രദ്ധയോടുകൂടി ഇത് മാനേജ് ചെയ്യാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നു എന്നുമാത്രമാണ് എനിക്ക് അതിൽ പറയാനുള്ളത്. ഈ കോർപ്പറേഷൻ നാശത്തിലേക്ക് തള്ളിവിടാൻ വേണ്ടി നാമേല്ലാവരും കുടുന്നിൽക്കണമോ? ഈ പർച്ചയിൽ താൻ മനസ്സിലാക്കിയത്, യാമാർത്ത്യങ്ങൾ എല്ലാ ആളുകളും ഉൾക്കൊള്ളുന്നുണ്ട് എന്നാണ്. അവിടെ നമുക്ക് ചില നിയന്ത്രണങ്ങളും നടപടികളും വേണം. ഒരുപക്ഷേ പ്രമദ്ദേശട്ടാ ജനപ്രിയം അല്ല എന്ന് തോന്നാവുന്ന ചില നടപടികൾ ആവശ്യമാണ്. ഈ സഭയിലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഒരുംഗം എന്നു വിളിച്ചേ പറഞ്ഞതാണ് നിങ്ങൾ വളരെ അണ്ടപോപ്പുലർ ആണെന്ന്. ഗവൺമെന്റിന് കെ.എസ്.ആർട്ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കണമെങ്കിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രി അൻ പോപ്പുലർ ആകാനുള്ള തയ്യാറാടുപോടുകൂടി ഇങ്ങിനീയേറ്റീക്കിൽ മാത്രമേ സാധിക്കുകയുള്ളൂ, കെ.എസ്.ആർട്ടി.സി. രക്ഷപ്പെടുകയുള്ളൂ. അൻ പോപ്പുലർ എന്ന് താൻ പറയുമ്പോൾ ആർ മാസത്തിനിടയിൽ 40 ഷൈഡ്യുള്ളകൾ ആരംഭിച്ച ഡിപ്പോകൾ ഉണ്ട്, ഈ സംസ്ഥാനത്ത് എറ്റവും കുറഞ്ഞ കളക്ഷനുള്ള ഡിപ്പോകൾ, അവിടെ ആ വണ്ടികൾ ഓടുന്നത് കണ്ണുകാണിക്കണമോ? അവിടെ വാഹനങ്ങളിൽ ആളുകൾ ഇല്ലാതെ പോകുന്നത് കണ്ണുകാണിക്കണമോ?

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ: അങ്ങ് വിശാല മനസ്കത കൊണ്ട് അൻ പോപ്പുലർ ആകാൻ തീരുമാനിച്ചു, പക്ഷെ ഓരോ നിയോജക മണ്ഡലങ്ങളിലും ബന്ധപ്പെട്ടാകുമ്പോൾ അവിടെത്തെ എം.എൽ.എ. മാർ അൻ പോപ്പുലർ ആകും എന്നുള്ള കാര്യം കൂടി അങ്ങ് മനസ്സിലാക്കണം.

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ് : 10 രൂപ പോല്ലും ഇ. പി. കെ. എറം. ഇല്ലാത്ത റട്ടുകൾ ഓടിക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട കാർത്തികേയൻ സാർ ഫയ്യുമോ? 12 രൂപയിൽ താഴെ കളക്ഷനുള്ള ബല്ലുകൾ ഓപ്പാറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന് പറയുമോ? പകൈ അങ്ങനെയുള്ള സഹഃസ്രാവിൽ, മറ്റ് ഗതാഗത സഭക്കുഞ്ജൾ തീരെയില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ അത് ഓടിക്കുന്നോൾ മറ്റ് സ്ഥലങ്ങളിന്നന് ആ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കണം. അതുകൊണ്ടാണ് ഈ റീ-ഷൈറ്റുള്ളിംഗ് പ്രക്രിയയിൽ എം.എൽ.എ.മാർക്കുടി പങ്കടുക്കണമെന്ന് പറയുന്നത്. എം.എൽ.എ.മാർക്കുടി അതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം ഏറ്റുടക്കണമെന്ന് ഏറ്റുടക്കണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ എല്ലാ ഷൈറ്റുള്ളം ഓടിക്കുക എന്നുള്ള അർത്ഥാണില്ല, അതായും ഡിപ്പോകൾ ലാഭത്തിൽ കൊണ്ടുവരാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം.

നിയമവും പാർലമെന്ററികാര്യവും സ്വീപോർട്ട് സും യുവജനക്ഷമവും തുറമുഖവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. വിജയകുമാർ): ലഭം ഉണ്ടാക്കുന്ന എം.എൽ.എ.മാർക്കുടി എന്തെങ്കിലും പ്രത്യേക ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുക്കാൻ, പ്രത്യേക അവാർഡുകൾ കൊടുക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി ആലോചിക്കണം.

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ് : അതിനെപ്പറ്റി ആലോചിക്കാം. മറ്റ് ധാതൊരു ഗതാഗത സഭക്കുവും ഇല്ലാത്ത സ്ഥലത്ത് ഓടുന്ന ഒരു കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബല്ലു നിർത്തണമെന്ന അഭിപ്രായമൊന്നും ഏനിക്കില്ല; പകൈ ലഭക്കരമായ ഷൈറ്റുള്ളുകൾ ആക്കാൻ, ആ നഷ്ടം നികത്തുവാൻ തക്കവല്ലോ ഒരു സ്ഥാനിംഗ് ഡിപ്പോ തലത്തിൽ ഉണ്ടാക്കണം. അത് ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായി ജനപ്രതിനിധികൾ അടക്കം എം.എൽ.എ.മാരും അവിടത്തെ ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാക്കൾമാരും അവിടുത്തെ മാനേജ്മെന്റിന്റെ പ്രതിനിധികളും ചേർന്ന് ഒന്നിച്ച് പ്രവർത്തിച്ചാൽ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുമെന്നാണ് എന്ന് വിശദിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ: ഡിപ്പോവെവസ് ലഭിക്കുവും കണക്കാക്കാൻ എം.എൽ.എ.മാർക്കുടി ഇടപെട്ട അത്തരത്തിൽ ലഭം ഉണ്ടാക്കാനുള്ള ക്രമീകരണം വരുത്താൻ ഒരു സംവിധാനം ഇപ്പോൾ ഇല്ല.

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ് : അത് എന്ന് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു: ലഭമുണ്ടാക്കാൻ ഷൈറ്റുള്ളുകൾ പുന്നുകൂടിക്കിരിക്കാൻ സഹായിക്കാം. അവിടെ എവിന് ഇല്ലാതെ, സ്വപ്പയർ പാർട്ട് സ് ഇല്ലാതെ, നട് ഇല്ലാതെ ഓടാതിരിക്കുന്ന വണ്ടികൾ ഓടിക്കാനുള്ള നടപടി കൂടി അങ്ങ് ചെയ്യുമോ?

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ് : ഈ സ്ഥിതിവിശേഷം എങ്ങനെ ഉണ്ടായി? ഈ വാഹനങ്ങളിൽ സ്വപ്പയർ പാർട്ട് സ് ഇല്ലാത്തത് ഓടിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ഒരു കാലാധിക്രമില്ലോ കൊടുത്തിട്ടില്ലാത്തതെ തുക 47 കോടി രൂപയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് കൊടുത്തത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗണേഷ് കുമാറിന് ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ സ്ഥിതിവിശേഷം അറിയാമല്ലോ, 1500 കോടി രൂപ കടത്തിൽ എത്തിനിൽക്കുന്ന, പ്രതിഭാസം 15 കോടി രൂപ നഷ്ടം വരുന്നിട്ടെ ഗവൺമെന്റ് കഴിഞ്ഞ 100 ദിവസംകൊണ്ട് കൊടുത്തത് 47 കോടി രൂപയാണ്. അത് കുടാതെതനെ മറ്റൊരു 15 കോടി രൂപ ദേഹമെന്റെ വരുത്തി, കൂപ്പ് 47 കോടി രൂപ കൊടുത്തു. ഒരു

കാലഘട്ടത്തിലും ഒരു ഗവൺമെന്റും ഇതേയും കൊടുത്തിട്ടില്ല. ഈത് കടലിൽ ചായം കലക്കുന്നതുപോലെ പോകുന്നു എന്നുള്ള ധാമാർത്ഥ്യം ഞാൻ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. ഈ ശബ്ദരിലെ സീസണിനുമുന്ത് ബന്ധുകൾ ഓടിക്കാൻ വേണ്ടി കർശന നടപടികൾ, അതിനാവധ്യമായ സജീകരണങ്ങൾ ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ സഹായത്രോടുകൂടി നടപ്പാക്കും. അതിന് ധാതൊരു സംശയവും വേണ്ട.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുര രാധാകൃഷ്ണൻ: ഹൈക്കോടതി വിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുതിയ ബന്ധുകൾ തന്നെയല്ലോ ശബ്ദരിലെയിലേക്ക് ഓടിക്കാൻ വേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിക്കുക?

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്: ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധിയെക്കു വേണ്ട ഗതവെത്തിൽ പതിഗണിച്ച് തീർത്ഥാടകർക്കുവേണ്ടി എല്ലാ സംകര്യവും ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നതാണ്. മതിസയുടെ ഉപസമിതി പ്രവർത്തിച്ചു എന്ന് ഇവിടെ പറയും, ഞാൻ അതിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ലാഭകരമാക്കണമെങ്കിൽ നമുക്ക് പല കാര്യങ്ങളും ചെയ്യണമെന്നും അർത്ഥത്തിലല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. ഞാൻ കണക്കുകൾ സുചിപ്പിച്ചപ്പോൾ കണ്ട പ്രധാനപ്പേട്ട ഒരു കാര്യം, നമ്മുടെ റട്ടുകൾ യുക്തിസഹമാക്കണം, നിർത്തണമെന്ന അർത്ഥത്തിലല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. ഞാൻ കണക്കുകൾ സുചിപ്പിച്ചപ്പോൾ കണ്ട പ്രധാനപ്പേട്ട ഒരു കാര്യം, നമ്മുടെ മെമ്പേജ് അതിലെ ഫ്യൂവൽ എഫിഷ്യൻസി വളരെ കുറവാണ്. ആ ഫ്യൂവൽ എഫിഷ്യൻസി വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുവരാനുള്ള നടപടികൾ എറ്റുടുക്കണമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ആ തരത്തിൽ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ മാനേജ്മെന്റ് എടുത്തിരിക്കുന്ന നിലപാട് 70-കിലോമീറ്റർ കുടുതൽ വേഗതയിൽ പോകുന്നത് ഫ്യൂവൽ എഫിഷ്യൻസി കുറയ്ക്കുമെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. നമുക്ക് ഇപ്പോഴുള്ള ഫ്യൂവൽ എഫിഷ്യൻസി എന്നുപറയുന്നത് കെ.എം.പി.എൽ. 4.01 മാത്രമാണ്. കർണ്ണാടകയിൽ കെ.എം.പി.എൽ. 5.02 ആണ്. ഇവിടെ സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കാൻ വേണ്ടി ചില നടപടികൾ എടുത്തതിന്റെ ഫലമായി തിരുവന്നപുരം സെൻട്രൽ ഡിപ്പോയിൽ നിന്ന് ഓട്ടനാ 10 ബന്ധുകളുടെ കണക്ക് ഞാൻ എടുക്കുകയുണ്ടായി. എല്ലാത്തിന്തേയും വിശദമായി പറയുന്നില്ല. രണ്ടു മുന്ന് എല്ലാത്തിന്റെ മാത്രം പറയാം. ടി.പി. 870, സ്പീഡ് അഡ്ജസ്റ്റ്മെന്റ് മുമ്പ് ഉണ്ടായിരുന്നത് 4.08 ആണ്. സ്പീഡ് അഡ്ജസ്റ്റ്മെന്റ് ചെയ്തു-കഴിഞ്ഞിനുശേഷം അതിന്റെ കെ.എം.പി.എൽ. 4.71 ആയി, 0.65 കിലോമീറ്റർ കുടുതൽ കിട്ടുന്നു. ഈതിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നത് ഇന്ന് നിലവിലുള്ള മെമ്പേജ് പോർ ലിറ്റർ 4.01-ൽ നിന്ന് 4.5 ആക്കിയാൽ തന്നെ ഒരു മാസം നാലരഞ്ചോടി രൂപ ലാഭിക്കാൻ കഴിയും എന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ: ഫ്യൂവൽ കണ്ണസംപ്പദനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ലാഭത്തിന്റെ കാര്യമാണ് പറഞ്ഞത്, സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ ഐടിപ്പിക്കുന്നതുസംബന്ധിച്ച് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപത്ത് എന്നാണ്? ഈതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സുപ്രീം കോടതി യുടെ ഒരു ജഡ്ജ്‌മെന്റ് ഉണ്ട്. ഈത് സംബന്ധിച്ച് സമരത്തിനുള്ള ആന്തരീക്ഷമെല്ലാം കേരളത്തിൽ ഉണ്ട്, ഫ്യൂവൽ കണ്ണസംപ്പദനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പറയുന്നോൾ ഈത് ഒരു പ്രധാനപ്പേട്ട കാര്യമാണ്. ഈതിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ അടിസ്ഥാനം എന്നാണ്?

ശ്രീ മാതൃ ടി. തോമസ് : നൊൻ അതിശയിച്ചപോയ വിഷയമാണ്. നീങ്ങൾ ആരും ചർച്ചയിൽ ഈ വിഷയം ഉന്നതിച്ചില്ലായെന്ന്, ഈ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമാണ്. സ്വപ്നിൽ ഗവർണ്ണറിൽ കാര്യത്തിൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിൽ തുടർച്ചയാണ്. നൊൻ ഈ വിഷയം തീർത്തിട്ട അതിന് മറുപടി പറയാം. ഈ നഷ്ടം നികത്തിക്കൊണ്ടുവരാനുള്ള ഒരു റിവേവവൽ പ്രോജക്ട് മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നോൾ തീർച്ചയായും ഈ സഭയിലെ അംഗങ്ങൾ സഹകരിക്കണം. അതായും ഡിഫോക്ഷൽ തന്നെ ലാഭത്തിലാക്കിക്കൊണ്ടുവരാൻ നടപടികൾ ഉണ്ടാകുന്നേം പറമാവധി അക്കാദമിയായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയുമെന്ന് വിശദമിക്കുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട പി. സി. ജോർജ്ജ് ഇവിടെ സീറ്റ് ബൈൽറ്റ് വയക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞു. അതിന്റെ സ്ഥിതിവിശദാശം പറയാം, ചില പത്രങ്ങളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 15 കോടി രൂപയുടെ ബാധ്യത ഉണ്ടാകുന്ന ഒരു ഏർപ്പാടായിട്ടാണ് പറഞ്ഞത്. അങ്ങനെയല്ല, എ.സി., സെമി സ്കീപ്പർ, സുപ്പർ ഡീലക്സ് ബസുകൾക്കു മാത്രം, മൊത്തം ഏതാണ്ട് 11 ബസുകൾക്ക് സീറ്റ് ബൈൽറ്റ് വാങ്ങിയ ഇനത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ചെലവ് 10,000 രൂപയാണ്. എ.സി., സെമി സ്കീപ്പർ, സുപ്പർ ഡീലക്സ് ബസുകൾക്ക് അടക്കം വളരെ വേഗത്തിൽ പോകുന്ന ഈ ബസുകളുടെ ഫ്രെം സീറ്റിൽ മാത്രം ചുഡപ്പോൾ ആകെ ചെലവ് വന്നിരിക്കുന്നത് 10,380 രൂപയാണ്. അത് വലിയ വാർത്തയായിട്ടാണ് പത്രത്തിൽ വന്നത്. മറ്റു തരത്തിലെവന്നും അത് വ്യാവ്യാമിക്കാൻ ഹോക്കേഡ് യാത്രാരു കാര്യത്തിലേക്കും അത് പോകുന്നുമില്ല. ഈന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ ഓയിൽ കസനിക് കൊടുക്കാനുള്ള തുകയെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. അത് ക്രമാതിതമായി വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. ഈന് ഇപ്പോൾ 100 കോടി രൂപയ്ക്കുംതോളം നിൽക്കുന്നു. 100 കോടി രൂപ കവിത്താൽ അവർ സ്വപ്നഭേദ നിർത്തും. 1-5-2001-ൽ 18.10 കോടി രൂപ മാത്രം ഉണ്ടായിരുന്നതാണ്. എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് വന്നപ്പോൾ 145 കോടി രൂപയായിട്ട് വർദ്ധിച്ചത്. എ. ഒ. സി.-ക്ക് കൊടുക്കാനുള്ള പണം ഈന് 100 കോടി രൂപയുടെ അടുത്ത് എത്തിനിൽക്കുകയാണ്. അടുത്ത സമയത്ത് ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം കൊടുത്തതു കൂടാതെയാണ്. അതുകൊണ്ട് പറയാൻ, ശ്രമിക്കുന്നത് അത് നിലനിർത്താൻ വേണ്ടി ഒരു പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കിയാലെ പറ്റു. അത് നിലനിർത്തുവോൾ നയപരമായ ചില തീരുമാനങ്ങളും അതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നുണ്ട്. നമുക്ക് എല്ലാ ഡിപ്പോകളും ലാഭത്തിലാക്കിയെടുക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു പാക്കേജ്, ഒരു ഗതാഗതനയം രൂപീകരിച്ച പ്രവ്യാപിക്കുകയും ഒരു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിററി സർവ്വീസ് ആയി നിലനിർത്തുകയും ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന തത്ത്വത്തിൽ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ എല്ലാ അംഗങ്ങളുടേയും ഭാഗത്തുനിന്ന് സഹായങ്ങൾ ഉണ്ടാകണം. ആതാത് ഡിപ്പോകളിൽ എല്ലാ മാസവും നടത്തുന്ന കോൺഫറൻസുകളിൽ എം.എൽ.എ.മാർ പകെടുക്കണമെന്ന അഭ്യർത്ഥന നിങ്ങളുടെ മുമ്പിൽ വയക്കുകയാണ്. ഇന്നങ്ങൾക്ക് സഭകരുണ്ടാണ് എത്തിച്ചുകൊടുക്കുന്ന തിന്നാടാപ്പം തന്നെ ഇത് ഫലപ്രദമായി, ലാക്കരമായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുന്ന തത്ത്വത്തിൽ നിലനിർത്താൻ കഴിയുന്ന കോർപ്പറേഷനാണോൻ നമുക്ക്

കഴിയണം. അതിനുള്ള സഹകരണങ്ങൾ എല്ലാപ്രവൃദ്ധയും ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുവാൻ, താൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ജീവനക്കാർക്ക് നാല് ശതമാനം ഡി.എ. കൊടുക്കുകയുണ്ടായി. ഡി. എ. കൊടുത്ത സാഹചര്യം, നേരത്തെ ജീവനക്കാരുമായി ഉണ്ടാക്കിയ കരാർ പ്രകാരം സംസ്ഥാന ജീവനക്കാർക്ക് കൊടുക്കുന്ന ഡി.എ. അതെ നിരക്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് കൊടുക്കാമെന്നുള്ള ധാരണയുണ്ടായിരുന്നു, എഴുതിവച്ച കരാറാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ജീവനക്കാർക്ക് കൊടുത്ത ഡി.എ.-യേക്കാൾ 19 ശതമാനം കുറവായിരുന്നു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെത്. ഒരു ഗയു ഡി. എ. നാലു ശതമാനം ഈ ആഗസ്റ്റ് മാസം മുതൽ കൊടുക്കാനായി നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കണം. അതിനുസരിച്ച് ചില നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഭാഗമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ ഒരു കൊറിയർ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കാനുള്ള നടപടിയും ആവശ്യനാലുട്ടതിലാണ്. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോകളിൽ ഉപയോഗിക്കാതെ കിടക്കുന്ന ഭാഗങ്ങളിൽ വാക്കുകൾ നൽകാൻ കൂടി വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാനും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പ്രധാനകേന്ദ്രങ്ങളിൽ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ നിർമ്മിച്ചു നൽകാൻ ഡി. ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ വേണ്ടായെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ഇതിനൊരു തീരുമാനം ഉണ്ടാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കൊഴിക്കാട്, തമാനുർ, ഈ ദിവസക്കാർ, അടക്കുള്ളഞ്ചെ, കാട്ടാക്കട, മുവാറുപുഴ, കൊട്ടാരക്കര, അക്കമാലി, കരുനാഗപുള്ളി, കൊല്ലം, മലപ്പുറം, കാസർകോഡ് എന്നീ കേന്ദ്രങ്ങളിലാണ് ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദ്യോഗിക്കുന്നത്. ഡി. ടി. അടിസ്ഥാനത്തിലാണെങ്കിൽ കോർപ്പറേഷൻ അധിക ബാധ്യതയില്ലാത്ത തരത്തിൽ എവിടെ വേണമെങ്കിലും ആരംഭിക്കാം. അതിന് യാതൊരു ബുദ്ധിമുട്ടുമില്ല.

ശ്രീ. കെ. സി. വെണ്ണുഗോപാൽ: ആലപ്പുഴയിൽ ഉപയോഗശുന്ധമായി കിടക്കുന്ന സ്ഥലമുണ്ട്. കൊമ്മെഴ്സ്പുൽ ആക്കടിവിറ്റീസിന് ഉപയോഗിക്കാൻ പറ്റിയതാണ്.

ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ്: കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.- ക്ക് വളരെയധികം ആസ്തിയുണ്ട്. ഈ നോൺ ഓപ്പറേഷണൽ റവന്യൂ എത്തല്ലാം തരത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് അടക്കം മറ്റു തരത്തിൽ, ഈപ്പാർ കൊറിയർ സർവ്വീസിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു, കൊറിയർ സർവ്വീസിന് യാതൊരു മുതൽമുടക്കും ആവശ്യമില്ല. പ്രാദേശികമായ കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. കോർപ്പറേഷൻ വലിയ മുതൽമുടക്കില്ലാതെ ഈ കാര്യത്തിൽ മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയും. അതുകൊണ്ട് ഒരു റീ-വാനിംഗ് നടത്തിയേ പറ്റു എന്നാണ് താൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നത്. തീരെ നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ഷൈഡ്യൂളുകൾ ലാഭത്തിലാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഈ കോർപ്പറേഷൻ അധികാരികളുമായി സഹകരിക്കണം. അത് റെക്കാക്യൂക്ക് എന്ന അർത്ഥമല്ല. മറ്റ് റൂട്ടുകളിൽക്കൂടി ഓടിച്ചാൽ ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുമോയെന്നുള്ള പരിശോധനയിലാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് എല്ലാ മാസവും കൂടുന്ന

കോൺഫറൻസുകളിൽ എ.എൽ.എ.മാരൈക്കാടി പങ്കടക്കുക്കണമെന്നുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട പി. സി. ജോർജ്ജിന്റെയും ശ്രീ. സി. എം. തോമസിന്റെയും നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിച്ച് നിർദ്ദേശം കൊടുത്താൽ.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പല പ്രാവശ്യം റൂട്ട് ഗവിഭ്യുടുത്തുന്ന കാര്യങ്ങൾ സഹകരിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞു, 76 സെഡ്യൂളുകളുള്ള സഹഭാവം ഒരു സെഡ്യൂളുകളിൽ ചുരുക്കിയിട്ട് അതിനെപ്പറ്റി ചർച്ച ചെയ്തിട്ട് കാര്യമാണോ? ഇന്നുംവരെയുണ്ടായിരുന്ന സെഡ്യൂളുകൾ നിലനിർത്താനുള്ള സഹകരണം കൂടി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. തിരുന്ന കുട്ടിം. കിട്ടിയെങ്കിൽ താഴെ എ.എൽ.എ. റാമൻ ഫലപ്രാഖ്യാതി ഈ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയു.

ശ്രീ. താരു ടി. തോമസ്: അത് പരിശോധിക്കാവുന്ന കാര്യമാണ്. ഏറ്റവും വാഹന വകുപ്പ് വായ്തെ ദ്രുതഗതിയിൽ ചില നടപടികളിലൂടെയും നിന്നൊക്കെണ്ണിരിക്കുകയാണ്. ഈ വകുപ്പിൽ അടിശ്ഥിതമെന്നുള്ളത് എല്ലാപ്രവൃം അംഗീകരിക്കുന്ന വാസ്തവത്താണ്. അടിശ്ഥിതിലൂപ്പ് സാമ്പത്തികമാണെന്ന്, ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതോടുകൂടി സിസ്റ്റം പാര്ഷ്വന്ത്യപോലെ അടിശ്ഥിതി നിരുത്തിവച്ചു എന്നും പറയാൻ താൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ തിലെ അടിശ്ഥിതി ആവാസാനിസ്ഥിക്കാൻവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് കാലത്ത് ആരംഭിച്ച കംപ്യൂട്ടറേജേസ഼ൻസ് എൽത്തിക്കിരിക്കുന്നാണ്. ഓഫോസ്റ്റ് മാസം ആവാസാനന്തരാടുകൂടി അഭ്യുക്തിയിൽ നാംബാനോടുകൂടി ഈ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലും കംപ്യൂട്ടർവാർക്കരണം പൂർണ്ണമായാണ് കഴിയുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ഘാഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ആനത്തലവട്ടം' ആനന്ദ്: സർ, താങ്കൊലിക് പെൻഡ്രീറ്റ് 20 ദിവസത്തെയ്ക്കാണ് കൊടുത്താണുകൊണ്ടുന്നത്. ഇപ്പോൾ അത് ആൻ മാസത്തെയ്ക്ക് ആയിട്ടുണ്ട്. ദിവസം ചില ആർ.ടി. ഓഫീസുകൾ 20 ദിവസമെ കൊടുക്കുന്നുള്ളു; ഓരോ 20 ദിവസവും ബന്ധപ്പെട്ടെന്ന് അവിടെ കൊണ്ടുപോയി അപേക്ഷ കൊടുത്ത് അതിന്റെ കുടെയുള്ള പട്ടികളും അടച്ചാൽ മാത്രമാണ്, പല തരത്തിലുള്ള പട്ടികളുണ്ട്. എന്നിനാണ് അതുതെത്തിലുള്ള ഒരു പിഡിം ഈ ബന്ധപ്പെട്ടെന്ന് അഭ്യുവർഷമായി ഇങ്ങനെ 20 ദിവസം പെൻഡ്രീറ്റ് വാങ്ങി എക്സ്ചേഞ്ചും ചെയ്ത് പോകുകയാണ്. അതിന് സ്ഥിരമായി പെൻഡ്രീറ്റ് കൊടുക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കിയും?

ശ്രീ. മാതു ടി. തോമസ്: ആക്കാര്യം പരിശോധിക്കാം. ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലും ജോയിന്റ് ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലും വരുന്ന ഇനങ്ങൾക്ക് അവിടെ ലഭിക്കുന്ന സർവ്വീസുകൾ എത്ര ദിവസത്തിനകം പൂർണ്ണമാകരിച്ച് കൊടുക്കണമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇറക്കിയിട്ടുള്ള സർക്കുലർ പ്രദർശിപ്പിക്കുകയും അതാൽ സ്ഥലത്ത് ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിൽ വ്യക്തമായി വേവപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയുമാണ് ഗവൺമെന്റ് പരിഗണനയിലുള്ള വിഷയം. അത് നടപടികളിലൂടെയും വരുണ്ടോൾ ഇടനിലക്കാരെ ചീവാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിൽ നിന്ന് ഇടനിലക്കാരെ

ഒഴിവാക്കാൻ വേണ്ടി ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലേയും ജോയിൽ ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിലേയും സർവ്വീസുകൾ പുർണ്ണമായും പോലീസ് നൽകി കൊടുക്കാനുള്ള രേഖാപ്രവാചന ഗവൺമെന്റിന്റെ മുന്നിലുണ്ട്. ദൈവവിംഗ് ലെഡറിന്റെ പുതുക്കാൻ അപേക്ഷ കൊടുക്കുന്നതിനൊപ്പം തന്നെ ഒരു സെൽഫ് ഔദ്യോഗിക്ക് എൻവലപ്പ് കൂടി കൊടുത്താൽ പോളിൽ അധികാരിക്കുന്ന ഒരു സ്വന്ധായം വന്നാൽ ഇടനിലക്കാരെ ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ: ഈ അധ്യയ്യ അനേകിച്ച് വീടിൽ വന്നുകൊണ്ടുപോകും!

ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ്: അങ്ങയുടെ അനുഭവത്തിൽ നിന്നാണ് പറയുന്നതെങ്കിൽ നമുക്കത് പരിശോധിക്കാം, പരിഹരിക്കാം. ആടുത്ത സമയത്ത് കേന്ദ്ര മന്ത്രി ശ്രീ. ടി. ആർ. ബാലു വിളിച്ചുകൂട്ടിയ കോൺഫറൻസിൽ വച്ചുണ്ടായ ധാരണയുസ്ഥിച്ച് വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന റോഡ് അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് കൂട്ടിക്കളേ ബോധവാന്മാരാക്കാൻവേണ്ടി നമ്മുടെ ഏല്ലാ സ്കൂളുകളിലും റോഡ് സേഫ്ടി കൂംബുകൾ ആരംഭിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതിൽ അനുപത്തിയോരായിരുന്നു ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടായിരുന്നിടത്ത് അൻപത്തിയോരായിരുന്നു ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടായതായാണ് കണക്ക്. അതുപോലെ അപകട മരണങ്ങളുടെ ഏല്ലാം വർദ്ധിച്ചുവരുന്നു. അപകട മരണങ്ങൾ കൂറയ്ക്കാൻവേണ്ടി റോഡ് സേഫ്ടി കൂംബുകൾ സ്കൂൾ തലങ്ങളിൽ ആരംഭിക്കാൻ, ബോധവൽക്കരണത്തിലൂടെ നടപടികൾ എടുക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാനമുപ്പുട് ആക്ഷേപം കേൾക്കുന്ന വകുപ്പാം, മോട്ടാർ വൈഹികിൾ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്. ആ വകുപ്പിൽ അഴിമതി പുർണ്ണമായും തുടച്ചുനീക്കണമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള നടപടികളുമായി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്.

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽകുമാർ: സർ; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അപകടങ്ങളുടെ കണക്കുസഹിതം ഇവിടെ പറഞ്ഞു, ആയിരക്കണക്കിന് ആളുകൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട കൂടിയിമിന്നുവേണ്ടി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഏതാണ്ട് 26 കോടി രൂപയോളം ഇന്ന് കൂടിയിമിന്നുവേണ്ടി കൊടുക്കാനുണ്ടെന്നു പറയുന്നു. വളരെ പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് അപകടം സംഭവിച്ചിട്ട് പണം കിട്ടിയിട്ടില്ല. ഇത്തരത്തിൽ ആക്സിഡന്റ് പറ്റിയ ആളുകൾക്ക് പെട്ടെന്ന് കൂട്ടിയിം കൊടുക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാക്കണം.

ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ്: കോടതി വിധിയുണ്ടായതു മുഴുവൻ കൊടുക്കണമെങ്കിൽ ഉടനെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസ് നിറുത്തിവയ്ക്കണം. പണം ലഭ്യമാകുന്നതുസ്ഥിച്ച് ആദ്യത്തെ വിധിക്ക്, ആദ്യത്തെ തുക എന്ന നിലയിൽ ഏല്ലാ മാസവും നിശ്ചിത തുക കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് പുർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് വിശദപരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൻ: രാധാകൃഷ്ണൻ: ഇതിനകത്തെ പ്രശ്നം, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യെ നേരിട്ട് വന്ന് ബന്ധപ്പെട്ടുന്ന ആളുകൾക്കെ ആനുകൂല്യം കിട്ടുവരുവാവെപ്പുട്ട് അശു കണ്ണൂരിൽ നിന്നോ, കാസർകോട് നിന്നോ ഇവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., ഓഫീസിൽ വന്നാൽ അത് കിട്ടാൻ നിവൃത്തിയില്ല. നയപരമായിട്ടുള്ള ഒരു തിരുമാനമെടുത്താൽ മതി. ഇങ്ങനെ വേണ്ട എന്ന് അവർ എഴുതിത്തന്നാൽ അവർക്ക് ആ തുക കൊടുക്കാൻ ജനറലായിട്ട് തിരുമാനിച്ചാൽ മതി.

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്: ഇങ്ങനെ വേണ്ട എന്ന് തിരുമാനിച്ചാൽ തന്നെയും ആദ്യം വരുന്ന കേസുകൾക്ക് ആദ്യം കൊടുക്കുകയെന്ന നയമാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഹൈകോടതിൽനിന്നുതന്നെ അക്കാദ്യത്തിൽ നിർദ്ദേശമുണ്ടെന്ന് എന്ന് മനസ്സിലാഭക്കുന്നത്. ഹസ്ത ആഡ്ജുമറ്റിന് കൊടുത്തതിനുശേഷം മാത്രമേ അടുത്തതിന് കൊടുക്കാവു എന്നാണ്. ഹൈകോടതിയിൽനിന്നും മോട്ടാർ വാഹന വകുപ്പിന് കൊടുത്തതിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശം. അഴിമതി തീർത്തും നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്യാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമാണ്. ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ അക്കാദ്യത്തിൽ കർശനമായ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. മോട്ടാർ വാഹന നിയമങ്ങൾ കർശനമായി നടപ്പിലാക്കുകയും നഷ്ടം കൂടിച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്നാവധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ആ വകുപ്പിൽനിന്നും അഴിമതി നീക്കം ചെയ്യാൻ ശക്തമായ നടപടി ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നതാണ്. ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുക്കളുടെ ചുള്ളി ഡിവിഡ് വന്നിരുന്നു. ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്തുകൾ ആയുനികവൽക്കരിക്കാനുള്ള നടപടികളിലേയും ഗവൺമെന്റ് നീങ്ങുകയാണ്. എം.ജി.പി. നന്നാം ഐട്ടത്തിൽ അതിനാവധ്യമായ പണം ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ എം.ജി.പി. രണ്ടാം ഐട്ടം ഉണ്ടാക്കിൽ അതിനാവധ്യമായ പണം ഉൾപ്പെടുത്തി അത് നന്നാക്കി എടുക്കാൻ കഴിയും. വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ച് അധികം ആക്ഷേപങ്ങൾ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അതു കൂടുതൽ ഫലപ്രദമാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടക്കുകയാണ്. ഈ ധനാദ്ധർത്ഥനകൾ പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: സ്പീഡ് ഗവർണ്ണറുടെ കാര്യം പറഞ്ഞില്ല.

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്: സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ കേരള അദ്ധ്യാധികമാണെന്ന നിലയിൽ തിരുമാനം ഏടുത്തിരുന്നില്ല, സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ സ്ഥാപിക്കാൻ സമയം മാത്രമേ ചോദിച്ചിട്ടുള്ളൂ. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് പുറത്തു പോകുന്നതിന് തൊട്ടുമുമ്പ് സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ ലഭിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടിവച്ചിരുന്ന വിജ്ഞാപനം പിൻവലിക്കേണ്ട സാഹചര്യമുണ്ടായി. അത് നിലവിലില്ലെന്നതു അവസ്ഥയിൽഡാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുന്നത്. അതിന്റെ പേരിൽ നമ്മുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെക്കത്തിൽ സുപ്രീം കോടതി കണ്ണികെപ്പറ്റി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട് നടത്തുകയുണ്ടായി. ഇത് ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് മാത്രമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുകയില്ല എന്ന വിഷയം യഥാസമയം സുപ്രീം കോടതിയുടേയോ, ഹൈകോടതിയുടേയോ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റിന്റെ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത് സംശ്ദർഘനീ ഗവൺമെന്റിന്റെ രൂഷസിൽ ആവശ്യമായ ഭേദഗതി വരുത്തിക്കൊണ്ട് സ്റ്റേറ്റുകൾക്ക് കൊടുത്തിരിക്കുന്ന അധികാരം സെൻട്ടൽ ഗവൺമെന്റ് തിരിച്ചെടുത്തുകൊണ്ട് ഇന്ത്യയിൽ

ആകമാനം ഒരു വിധത്തിലും സ്വപീഡ് ഗവർണ്ണർ സ്ഥാപിക്കാൻ സെൻട്ട്രൽ ഗവൺമെന്റ് പോകുന്നില്ലെങ്കിൽ നമുക്ക് പ്രത്യേകമായി ഒത്തിരി ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ വരും. കഴിഞ്ഞ ദിവസം കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. ടി. ആർ. ബാലുവുമായി ഈ വിഷയം സംസാരിച്ചിരുന്നു. ഈ അധികാരം സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് ആന്താനിമസായി ഈ രാജ്യത്ത് മുഴുവൻ നടപ്പിലാ കൂടിയോ, അല്ലെങ്കിൽ നടപ്പിലാക്കാതിരിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി സീക്രി ഹണ്ണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇടപെടുമെന്ന് എന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിലേക്ക് കാലാവധിത്തിൽ സ്വപീഡ് ഗവർണ്ണർ സ്ഥാപിക്കണമെന്ന അവസാന നടപടി കോടതി തീരുമാനിച്ചതിനുശേഷം അന്നത്തെ കൂബിനറ്റ് രണ്ട് മണിമാരെ പ്രമതലപ്പെടുത്തി നിയമ വകുപ്പുമന്ത്രിയെയും എന്നേയും. എങ്കിൽ ഒരുമിച്ചിരുന്ന നിയമ വിഭാഗത്തിനുമായി ആശോചപിച്ച് സ്വപീഡ് ഗവർണ്ണർ റഫറിപ്പിക്കാതിരിക്കാൻവേണ്ടി പ്രത്യേക നോട്ടിഫിക്കേഷൻ പിൻവലിച്ച് അത് ഒഴിവാക്കിയത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ്: അത് ഒഴിവാക്കിയതിന്റെ പേരിൽ അന്നത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സെക്രട്ടറിയായിരുന്ന ശ്രീമതി ഷീലാ തോമസിനേയും അതിനു മുൻപെത്തെ സെക്രട്ടറിയായിരുന്ന ശ്രീ. രാജശേവരനേയും.....

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് സ്വപീഡ് ഗവർണ്ണർ സ്ഥാപിക്കാതിരിക്കാനാണ് നടപടി സീക്രിച്ച്.

വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എളുമരം കരീം): അക്കാര്യത്തിൽ വാഹന ഉടമകളുടെയും തൊഴിലാളികളുടെയും പ്രശ്നത്തിൽ ഇടപെട്ട ആളുണ്ട് എന്ന്. തുടക്കം മുതൽ സ്വപീഡ് ഗവർണ്ണർ ഫിറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് എത്രിരില്ലെങ്കാണ്. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലും വാഹനങ്ങളുടെ എല്ലാത്തിനനുസരിച്ചുള്ള സ്വപീഡ് ഗവർണ്ണർ ലഭ്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് സമയം അനുവദിക്കണമെന്നും ആണ്. ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഉടൻിലം ആവശ്യപ്പെട്ട്. അവസാനം വാഹന ഉടമകളും തൊഴിലാളി സംഘടനകളും സംയുക്തമായുള്ള പണിമുടക്ക് സമരം വന്നപോൾ രക്ഷപ്പെടാൻ വേണ്ടി ഈ നോട്ടിഫിക്കേഷൻ ഇറക്കി.

ശ്രീ. മാതൃ ടി. തോമസ്: എന്ന് മന്ത്രിയായതിനുശേഷം സുപ്രീം കോടതിയിൽ മുൻ സെക്രട്ടറിമാരായ ശ്രീ. രാജശേവരനേയും ശ്രീമതി ഷീലാ തോമസിനേയും അന്നത്തെ സെക്രട്ടറിയായിരുന്ന ടണ്ടണിംഗിനേയും കൺട്രംപട്ട് പ്രോസൈഡിംഗ്സിന് വിളിച്ചു വരുത്തി. എന്തുകൊണ്ട് ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നില്ല; കൂബിനറ്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഉത്തരവ് പിൻവലിച്ചതുകൊണ്ട് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ലയബിലിറ്റി ഇക്കാര്യത്തിൽ മാറ്റനില്ല എന്ന് കോടതി പറയുകയുണ്ടായി. ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്, സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് റൂൾസിൽ അമെന്റ് മെന്റ് വരുത്തി, സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കുള്ള അധികാരത്തിൽ കേന്ദ്രം ഇടപെടുകയും, അത് ഇന്ത്യ മുഴുവൻ നടപ്പിലാക്കുക എന്ന നിലപാട്ടുകൾക്കുമെന്ന് സംസ്ഥാന മുഖ്യമന്ത്രി 19-9-2006-ലെ കത്തു പ്രകാരം കേന്ദ്രമന്ത്രിയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ആ കത്തു ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹം ആ നിലപാട് അറിയിക്കാമെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ധനാദ്യർത്ഥന നമ്പർ—IX-വാഹനനികുതികൾ

ശ്രീ. സ്‌പിക്കർ: സർവ്വചേരി വി.ഡി.സതീഷൻ, എം. മുരളി, കെ. ബാബു, സി.പി. മുഹമ്മദ്, തേരനിൽ രാമകൃഷ്ണൻ, ജി. കാർത്തികേയൻ, അടുർ പ്രകാശ്, റോഷി അഗസ്റ്റിൻ, ജോസഫ് എം. പുതുമേരി, തോമസ് ചാണ്ടി, കെ.കെ. ഷാജു, യു.സി. രാമൻ, സി.ടി. അഹമ്മദ് അലി, വി.കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്, എം. ഉഷർ എന്നീ അംഗങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ച വണ്യമൌഖികപദ്ധതികൾ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

വാഹന നികുതികൾ എന IX-10 നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ സുചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാദ്യർത്ഥനയ്ക്കുന്നേര 9-10 കോളത്തിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2006-07 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ: സർ, താൻ പോൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

(സഭാംഗങ്ങൾ താഴെപ്പറയുംപ്രകാരം വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി)

അനുകൂലിക്കുന്നവർ—64

1. ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ വാദർ
2. ശ്രീ. വി. പി. അബ്ദുള്ളകുട്ടി
3. ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി
4. ശ്രീ. കെ. അജിത്
5. ശ്രീ. അൽഫോൺസ് കല്ലേന്താനം
6. ശ്രീ. ആനത്തലവട്ടം ആനന്ദൻ
7. ശ്രീ. എ. എ. അസൈസ്
8. ശ്രീ. ബാബു എം. പാലിമേരി
9. ശ്രീമതി ഇ. എൻ. ബിജീമോഹൻ
10. ശ്രീ. സിനോയ് വിശ്വം
11. ശ്രീ. എ. കെ. ചന്ദ്രൻ
12. ശ്രീ. എം. ചന്ദ്രൻ
13. ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ

14. ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവന്റീ.
15. ശ്രീ. സി. എം. ദിനേൻ മണി
16. ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ
17. ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്
18. ശ്രീ. എം. ഹംസ
19. ശ്രീ. എം. ജെ. ജ്യോതി
20. ശ്രീ. കെ. ടി. ഇലീസ്
21. ശ്രീ. കെ. കെ. ഇയച്ചന്ദ്രൻ
22. ശ്രീ. പി. ഇയാജൻ
23. ശ്രീ. ജോസ് ബേബി
24. ശ്രീ. ജോസ് തെറുയിൽ
25. ശ്രീ. എളുമരം കരീം
26. ശ്രീ. പി. കൃഷ്ണപ്രസാദ്
27. ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണമഹത് മാസ്തുർ
28. ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണരാമൻ
29. ശ്രീ. കെ. വി. കൃഷ്ണരാമൻ
30. ശ്രീ. ടി. പി. കൃഷ്ണരൂപ്പി
31. ശ്രീ. കോവുർ കൃഷ്ണമേൻ
32. ശ്രീ. റി. യു. കുരുവിള
33. ശ്രീമതി കെ. കെ. ലതീക
34. ശ്രീ. മാത്പു ടി തോമസ്
35. ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ
36. ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ
37. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ
38. ശ്രീ. എം. പ്രകാശൻ മാസ്തുർ
39. ശ്രീ. എൻ. കെ. പ്രേമചന്ദ്രൻ

40. ശ്രീ. എറം. കെ. പുരുഷോത്തമൻ
41. ശ്രീ. മാങ്കാട് രാധാകൃഷ്ണൻ
42. ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം
43. ശ്രീ. കെ. സി. രാജഗോപാലൻ
44. ശ്രീ. രാജാജി മാതൃ തോമസ്
45. ശ്രീ. എൻ. രാജൻ
46. ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ
47. ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം
48. ശ്രീ. മുള്ളക്കര രത്നാകരൻ
49. പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്
50. ശ്രീ. സി. കെ. സദാശിവൻ
51. ശ്രീ. സാജുപോൻ
52. ശ്രീ. പി. എറം. എ. സലാം
53. ശ്രീമതി കെ. എസ്. സലീബ്
54. ശ്രീ. വി. ഷാരീകുമാർ
55. ശ്രീ. ആർ. എസ്റ്റേവരാജ്
56. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ
57. ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ
58. ശ്രീ. വി. റിവൻകുട്ടി
59. ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ
60. ഡോ. തോമസ് എസ്റ്റേ
61. ശ്രീ. വി. എൻ. വാസുവൻ
62. ശ്രീ. എറം. വിജയകുമാർ
63. ശ്രീ. പി. വിശ്വൻ
64. ശ്രീ. എ. എം. യുസഫ്

പ്രതിക്രൂദ്ധിക്കുന്നവർ—29

1. ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദുറഹ്മാൻ
 2. ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി
 3. ശ്രീ. കെ. അച്ചുതൻ
 4. ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി
 5. ശ്രീ. എ. പി. അനീൽ കുമാർ
 6. ശ്രീ. കെ. ബാബു
 7. ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ
 8. പ്രോഫ. എൻ. ജയരാജ്
 9. ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്
 10. ശ്രീ. ജോസഫ് എം. പുതുപ്പേരി
 11. ശ്രീ. വർക്കലീ കഹാർ
 12. ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ
 13. ശ്രീ. കെ. എം. മാണി
 14. ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദുല്ലി ഹാജി
 15. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്
 16. ശ്രീ. അടുർ പ്രകാർ
 17. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുര രാധാകൃഷ്ണൻ
 18. ശ്രീ. തേരുവിൽ രാമകൃഷ്ണൻ
 19. ശ്രീ. റോഷീ അഗസ്റ്റിൻ
 20. ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ
 21. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീഷൻ
 22. ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു
 23. ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ നായർ
 24. ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്
 25. ശ്രീ. തോമസ് ഉള്ളിയാടൻ
 26. ശ്രീ. എം. ഉമൻ
 27. ശ്രീ. എം. എ. വാഹീൻ
 28. ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ
 29. ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്
- നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ ആരുമില്ല

മി. സ്പീക്കർ :

അനുകൂലിക്കുന്നവർ—64

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ—29

നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ—ആരുമില്ല.

ധനാദ്യർത്ഥന പാസ്സായിരിക്കുന്നു. ശാസ്ത്ര അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

ധനാദ്യർത്ഥന നമ്പർ XIV—സ്റ്റേഷൻറിയും അച്ചടിയും മറ്റ് ഭരണപരമായ സർവ്വീസുകളും

സർവ്വീസീ കെ.എസി. വേണ്ടുഗോപാൽ, എം.എ. വാഹരീൻ, കെ. ബാബു, എം, മുരളി, വി.ഡി. സതീഷൻ, ആരുടൻ മുഹമ്മദ്, ജി. കാർത്തികേയൻ, കെ.സി. ജോസഫ്, സി.പി. മുഹമ്മദ്, റോഷീ അഗസ്റ്റിൻ, ജോസഫ് എം. പുതുങ്ഗേൻ, തോമസ് ചാണ്ടി, കെ.കെ. ഷാജു, യു.സി. രാഹുൽ, സി.ടി. അഹമ്മദ് അലി, വി.കെ. ഇബ്രഹിം കുഞ്ഞൻ, എം. ഉമർ എന്നീ അംഗങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ച വണ്ണം നാപകേഷപങ്ങൾ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

സ്റ്റേഷൻറിയും അച്ചടിയും മറ്റ് ഭരണപരമായ സർവ്വീസുകളും ഏന്ന XIV-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ സുചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാദ്യർത്ഥനയ്ക്കുന്നേരെ ഒൻപതാം കോളത്തിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2006-07 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തികരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കുന്ന സംഖ്യ പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ: സർ, എന്ന പോൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

(സഭാംഗങ്ങൾ താഴെപ്പറയുംപ്രകാരം വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി)

അനുകൂലിക്കുന്നവർ—64

1. ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ വാദർ
2. ശ്രീ. പി. പി. അബ്ദുള്ളകുട്ടി
3. ശ്രീമതി. പി. അയിഷാ പോറ്റി
4. ശ്രീ. കെ. അജിത്
5. ശ്രീ. അൽഫോൺസ് കല്ലുതാനം
6. ശ്രീ. ആനന്ദലവാട്ടം ആനന്ദൻ
7. ശ്രീ. എ. എ. അസൈൻ
8. ശ്രീ. ബാബു എം. പാലിങ്കേൻ
9. ശ്രീമതി. ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ
10. ശ്രീ. ബിനോയ് വിശം

11. ശ്രീ. എ. കെ. പദ്മൻബ.
12. ശ്രീ. എം. പദ്മൻബ
13. ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ
14. ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്ഥി
15. ശ്രീ. സി. എം. ദിനേഷ് മണി
16. ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ
17. ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്
18. ശ്രീ. എം. ഹംസ
19. ശ്രീ. എം. ജെ. ജേക്കബ്സ്
20. ശ്രീ. കെ. ടി. ജലീൽ
21. ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ
22. ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ
23. ശ്രീ. ജോസ് ബേബി
24. ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റുയിൽ
25. ശ്രീ. എളുമരം കാരീം
26. ശ്രീ. പി. കൃഷ്ണപ്രസാദ്
27. ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണമഹത് മാസ്സർ
28. ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണതീരാമൻ
29. ശ്രീ. കെ. വി. കൃഷ്ണതീരാമൻ
30. ശ്രീ. ടി. പി. കൃഷ്ണതുണ്ണി
31. ശ്രീ. കോവുർ കൃഷ്ണതുമോൻ
32. ശ്രീ. റി. യു. കൃതുവിള
33. ശ്രീമതി കെ. കെ. ലതിക
34. ശ്രീ. മാതൃ ടി തോമസ്
35. ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ
36. ശ്രീ. എ. സി. മോയ്തൈൻ
37. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ

38. ശ്രീ. എറി. പ്രകാശൻ മാസ്റ്റർ
39. ശ്രീ. എറി. കെ. ദേപമച്ചന്നൻ
40. ശ്രീ. എറി. കെ. പുരുഷോത്തമൻ
41. ശ്രീ. മാങ്ങാട് രാധാകൃഷ്ണൻ
42. ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം
43. ശ്രീ. കെ. സി. രജഗോപാലൻ
44. ശ്രീ. രാജാജി മാത്യു തോമസ്
45. ശ്രീ. എറി. രാജൻ
46. ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ
47. ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം
48. ശ്രീ. മുള്ളകുറ തത്തനാകരൻ
49. പ്രൊഫ. സി. റവീന്ദ്രനാഥ്
50. ശ്രീ. സി. കെ. സദാശിവൻ
51. ശ്രീ. സാജു പോൾ
52. ശ്രീ. പി. എറി. എ. സലാം
53. ശ്രീമതി കെ. എസ്. സലീബ
54. ശ്രീ. വി. ശഞ്ചകുമാർ
55. ശ്രീ. ആർ. സൈൽവരാജ്
56. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ
57. ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ
58. ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി
59. ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ
60. യോ. തോമസ് എസുക്ക്
61. ശ്രീ. വി. എറി. വാസവൻ
62. ശ്രീ. എറി. വിജയകുമാർ
63. ശ്രീ. പി. വിശൻ
64. ശ്രീ. എ. എറി. ആസുഹ്

പ്രതികുലിക്കുന്നവർ—29

1. ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദുറഹ്മാൻ
2. ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി
3. ശ്രീ. കെ. അച്ചുതൻ
4. ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി
5. ശ്രീ. എ. പി. അനീൽ കുമാർ
6. ശ്രീ. കെ. ബാബു
7. ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ
8. പ്രോഫ. എൻ. ജയരാജ്
9. ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്
10. ശ്രീ. ജോസഫ് എം. പുതുഗ്രേറി
11. ശ്രീ. വർക്കല കുമാർ
12. ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ
13. ശ്രീ. കെ. എം. മാണി
14. ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദുല്ലീ ഹാജി
15. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്
16. ശ്രീ. അട്ടർ പ്രകാശ്
17. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചുർ രാധാകൃഷ്ണൻ
18. ശ്രീ. തേരുവിത്ത് രാമകൃഷ്ണൻ
19. ശ്രീ. റോഷീ അഗസ്റ്റിൻ
20. ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ
21. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ
22. ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു
23. ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ നായർ
24. ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്
25. ശ്രീ. തോമസ് ഉസ്തിയാടൻ
26. ശ്രീ. എം. ഉമർ
27. ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്
28. ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ
29. ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്

നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ ആരുമില്ല.

മി. സ്പീക്കർ:

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....64

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ...29

നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ-ആരുമില്ല

ധനാദ്യർത്ഥന പാസ്വായിരിക്കുന്നു. ശ്രാൻ്റ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

ധനാദ്യർത്ഥന നമ്പർ- XLI—ഗതാഗതം

സർവ്വശ്രീ കെ. സി. വേണുഗോപാൽ, കെ. സി. ജോസഫ്, ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്, എം. ഉമർ, സി.പി. മുഹമ്മദ്, അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി, അടുർ പ്രകാശ്, തേരുവിൽ രാമകൃഷ്ണൻ, എം.എ. വാഹീൻ, വി.കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്, എം. മുരളി, കെ. ബാബു, സി.ടി. അഹമ്മദ് അലി, യു.സി. രാമൻ, കെ.കെ. ഷാജു, തോമസ് ചാണ്ടി, ജോസഫ് എം. പുതുമേരി, റോഷി അഗസ്റ്റിൻ എന്നീ അംഗങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ച വണ്ണമനോപക്ഷപദ്ധതി നിരുക്തതിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാദ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ കാര്യവിവര പട്ടികയിൽ സുചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുതയായാണ് ദേരെ ഒൻപതാം കോളത്തിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2006-07 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ: സർ, എന്ന് പോൾ ആവശ്യപ്പെട്ടുന്നു.

(സഭാംഗങ്ങൾ താഴെപ്പറയുന്നപ്രകാരം വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി.)

അനുകൂലിക്കുന്നവർ—64

1. ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ വാദർ
2. ശ്രീ. പി. പി. അബ്ദുള്ളകുട്ടി
3. ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി
4. ശ്രീ. കെ. അജിത്
5. ശ്രീ. അരുഫോളൻസ് കല്ലന്താനാ
6. ശ്രീ. ആനന്ദലവട്ടം ആനന്ദൻ
7. ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്
8. ശ്രീ. ബാബു എം. പാലിമേരി
9. ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ

10. ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വ
11. ശ്രീ. എ. കെ. ചന്ദ്രൻ
12. ശ്രീ. എം. ചന്ദ്രൻ
13. ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാകുഷൻ
14. ശ്രീ. ബി. ഡി. ഓവസ്സി
15. ശ്രീ. സി. എം. ദിനേൻ മണി
16. ശ്രീ. കെ. കെ. തിവാകരൻ
17. ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്
18. ശ്രീ. എം. ഹംസ
19. ശ്രീ. എം. ജെ. ജേക്കബ്സ്
20. ശ്രീ. കെ. ടി. ജലീൽ
21. ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ
22. ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ
23. ശ്രീ. ജോസ് ബേബി
24. ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റിൽ
25. ശ്രീ. എളുമരം കരീം
26. ശ്രീ. പി. കൃഷ്ണപ്പാം
27. ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞമത്ത് മാസ്തുർ
28. ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ
29. ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ
30. ശ്രീ. ടി. പി. കുഞ്ഞുമ്പ്പി
31. ശ്രീ. കോവുർ കുഞ്ഞുമോൻ
32. ശ്രീ. റി. യു. കുരുവിള
33. ശ്രീമതി. കെ. കെ. ലതിക
34. ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്
35. ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ
36. ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ
37. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ
38. ശ്രീ. എം. പ്രകാശൻ മാസ്തുർ
39. ശ്രീ. എൻ. കെ. പ്രേമചന്ദ്രൻ
40. ശ്രീ. എം. കെ. പുരുഷോത്തമൻ

41. ശ്രീ. മാക്കോട്ട് രാധാകൃഷ്ണൻ
42. ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹ്മാൻ
43. ശ്രീ. കെ. സി. രാജഗോപാലൻ
44. ശ്രീ. രാജാജി മാത്യു തോമസ്
45. ശ്രീ. എൻ. രാജൻ
46. ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ
47. ശ്രീ. രാജു എസ്റ്റേബണം
48. ശ്രീ. മുള്ളക്കര തത്ത്വകരൻ
49. പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്
50. ശ്രീ. സി. കെ. സദാശിവൻ
51. ശ്രീ. സാജുപോൾ
52. ശ്രീ. പി. എം. എ. സലാം
53. ശ്രീമതി കെ. എസ്. സലീർ
54. ശ്രീ. വി. ശശികുമാർ
55. ശ്രീ. ആർ. സൈൽവരാജ്
56. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ
57. ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ
58. ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി
59. ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ
60. ഡോ. തോമസ് എസക്
61. ശ്രീ. വി. എൻ. വാസവൻ
62. ശ്രീ. എം. വിജയകുമാർ
63. ശ്രീ. പി. വിശൻ
64. ശ്രീ. എ. എം. യുസഫ്

പ്രതികുലിക്കുന്നവർ—29

1. ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദുറഹ്മൻ
 2. ശ്രീ. അബ്ദുറഹ്മൻ രണ്ടത്താണി
 3. ശ്രീ. കെ. അച്ചുതൻ
 4. ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി
 5. ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ
 6. ശ്രീ. കെ. ബാബു
 7. ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ
 8. പ്രോഫ. എൻ. ജയരാജ്
 9. ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്
 10. ശ്രീ. ജോസഫ് എം. പുതുമേരൻ
 11. ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ
 12. ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ
 13. ശ്രീ. കെ. എം. മാണി
 14. ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദുല്ലി ഹാജി
 15. ശ്രീ. ആരൂട്ടുകാൻ മുഹമ്മദ്
 16. ശ്രീ. അട്ടുർ പ്രകാശ്
 17. ശ്രീ. തിരുവന്നൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ
 18. ശ്രീ. തേരമിൽ രാമകൃഷ്ണൻ
 19. ശ്രീ. റോഷീ അഗസ്റ്റിൻ
 20. ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ
 21. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീഷൻ
 22. ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു
 23. ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ നായർ
 24. ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്
 25. ശ്രീ. തോമസ് ഉള്ളിയാടൻ
 26. ശ്രീ. എം. ഉമർ
 27. ശ്രീ. എം. എ. വാഹീൻ
 28. ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ
 29. ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്
- നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ ആരുമെല്ല.

മി. സ്പീക്കർ:

അനുകൂലിക്കുന്നവർ 64

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ 29

നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ—ആരുമില്ല

ധനാദ്ധർത്ഥന പാസ്വായിരിക്കുന്നു. ശ്രാവ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഓർഡർ.....ഓർഡർ. സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 8.30-ന്
വീണ്ടും സമ്മഖിക്കുന്നതുമാണ്.

(2006 സെപ്റ്റംബർ 28-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും
സമ്മഖിക്കുന്നതിനായി സഭ വൈകുന്നേരം 3.40-ന് പിരിഞ്ഞു.)