

എത്രമാത്രം? അതുപോലെതന്നെ റീ-സർവ്വേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇപ്പോൾ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. വർഷങ്ങളായി കൈവശമിരിക്കുന്ന ഭൂമി റീസർവ്വേക്കുശേഷം കരമച്ചുകൊണ്ടിരുന്നവർക്കുപോലും കരമയ്ക്കാൻ കഴിയാത്ത നിലയിൽ പുറംപോക്കായി രേഖകളിൽ കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ വിഷയംകൂടി പരിഹരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ : സർ, 3 (എ) വകുപ്പ് അനുസരിച്ച് റഗുലറൈസേഷനു വേണ്ടിയുള്ള 93088 അപേക്ഷകൾ ലഭിച്ചതിൽ, 56 അപേക്ഷകളിലാണ് ക്രമവൽക്കരണ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ കണ്ണൂർ ജില്ലയിലാണ്. രണ്ടെണ്ണം എറണാകുളം ജില്ലയിലാണ്. ക്രമവൽക്കരണ നടപടികൾക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചെങ്കിലും അത് പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. പാതിവഴിയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ബഹുമാന്യനായ മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച വീടു നിർമ്മിക്കുന്നവരുടെ വിഷയങ്ങൾ ഈ പറയുന്ന നടപടിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതല്ല. 3 (എ) വകുപ്പ് പിൻവലിക്കുന്നതിലൂടെ ആർ.ഡി.ഒ., ജില്ലാകളക്ടർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക് നിലവിലുള്ള നിയമത്തിന്റെയും കെ.എൽ. ഓർഡറിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ കരഭൂമി തീരെയില്ലാത്തവർക്ക് 5 സെന്റ് ഭൂമിയിൽ വീടു വച്ചു നൽകുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങളും സംവിധാനങ്ങളും ഏർപ്പെടുത്തുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യം നമ്പർ *422

സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിന് നടപടി

2(*422) ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ :

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ :

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ :

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് സ്വകാര്യ ബസുകളിൽ കയറുന്ന വിദ്യാർത്ഥികളെ അധികേഷപിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

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

(സി) സ്വകാര്യ ബസുകളിൽ സ്ത്രീകൾ, വൃദ്ധജനങ്ങൾ, അംഗപരിമിതർ എന്നിവർക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ അവർക്ക് ലഭ്യമാകുന്നോയെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിന് സംവിധാനം ഉണ്ടോ; ഇല്ലെങ്കിൽ ആയത് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

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

(എ&ബി) ഉണ്ട്. വിദ്യാർത്ഥികളിൽനിന്നും അധ്യാപകരിൽനിന്നും രക്ഷകർത്താക്കളിൽനിന്നും പൊതു സമൂഹത്തിൽനിന്നും ഇത്തരത്തിലുള്ള പരാതികൾ ലഭിക്കുമ്പോൾ നിയമാനുസൃതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പൊതുവായ പരാതികളിന്മേൽ ബസ് ഉടമസ്ഥർക്കെതിരെയും ബസ് ജീവനക്കാർക്കെതിരെയും നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

വിദ്യാർത്ഥികളുടെ യാത്രാപ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ജില്ലാ കളക്ടർ അധ്യക്ഷനായി എല്ലാ ജില്ലകളിലും ജില്ലാതല സ്കൂൾ ട്രാവൽ ഫെസിലിറ്റി കമ്മിറ്റികൾ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. വിദ്യാർത്ഥി പ്രതിനിധികളും വാഹന ഉടമകളും ഉദ്യോഗസ്ഥരും അടങ്ങുന്നതാണ് ഈ കമ്മിറ്റി. കമ്മിറ്റി അതാത് ജില്ലകളിലെ സാഹചര്യങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് ഉചിതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തുവരുന്നു. കൂടാതെ തിരക്കേറിയ സമയങ്ങളിൽ വിദ്യാർത്ഥികളുടെ യാത്രാസുരക്ഷയ്ക്കായി പോലീസ്, ഹോം ഗാർഡ് എന്നിവരുടെ സാന്നിധ്യം ഉറപ്പുവരുത്തി കഴിയാവുന്ന എല്ലാ സഹായങ്ങളും ചെയ്തു വരുന്നുണ്ട്.

(സി) സ്വകാര്യ ബസുകളിൽ സ്ത്രീകൾ, വൃദ്ധജനങ്ങൾ, അംഗപരിമിതർ എന്നിവർക്കായി നിയമാനുസൃതം സംവരണം ചെയ്തിട്ടുള്ള സീറ്റുകളെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ ഓരോ ബസിലും പ്രദർശിപ്പിക്കാറുണ്ട്. കൂടാതെ 10-4-2013-ലെ സ.ഉ.(പി)32/2013/ഗതാ. നമ്പർ സർക്കാർ ഉത്തരവുപ്രകാരം സ്ത്രീകൾ, വികലാംഗർ, മുതിർന്ന പൗരന്മാർ എന്നിവർക്കായി സംവരണം ചെയ്തിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ അവർ ആവശ്യപ്പെടുമ്പോൾ ഒഴിഞ്ഞുകൊടുക്കാതെ മറ്റ് യാത്രക്കാർ യാത്രചെയ്യുന്നത് 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമം 177-ാം വകുപ്പുപ്രകാരം 100 രൂപ പിഴയീടാക്കാവുന്ന കുറ്റമാണെന്ന് എല്ലാ സ്റ്റേജ് ക്യാരേജുകളുടെയും ഉൾവശത്ത് എല്ലാപേർക്കും വ്യക്തമായി കാണത്തക്കവിധം എഴുതി പ്രദർശിപ്പിക്കണമെന്ന് സർക്കാർ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച പരാതികളിന്മേൽ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് നടപടി സ്വീകരിക്കാറുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി 29-7-2016-ന് ഒരു ദിവസം സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി മിന്നൽ പരിശോധന നടത്തുകയും ഇത്തരം നിയമ ലംഘനങ്ങൾ നടത്തിയ 247 ബസുകൾക്കെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ സ്വകാര്യ ബസുകളിൽ സ്ത്രീകൾക്കും വൃദ്ധജനങ്ങൾക്കും അംഗപരിമിതർക്കും അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ അവർക്കുതന്നെ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് പോലീസ് വകുപ്പിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടിയ നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ : സർ, സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും സ്വകാര്യ സ്കൂളുകൾക്കും നിലവിൽ ടാൻസ്റ്റേർട്ടേഷൻ സൗകര്യമുണ്ട്. നമ്മുടെ സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിലും സർക്കാർ ബസ്സുകളിലും ഉൾപ്പെടെയുള്ള പൊതുസംവിധാനം ഉപയോഗിക്കുന്നത് സമൂഹത്തിലെ സാധാരണക്കാരായ ജനസമൂഹമാണ്. തിരക്കുള്ള സമയങ്ങളിൽ സ്ത്രീകൾ ആയതുകൊണ്ടുതന്നെ യാത്രാക്ലേശം, ശാരീരികമായ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ, ആക്രമണങ്ങൾ എന്നിവ ഉണ്ടാകുന്നതായും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ രാവിലെയും വൈകുന്നേരവും തിരക്കുള്ള സമയങ്ങളിൽ ലേഡീസ് ഒൺലി ബസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യം നിലവിലുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ശ്രമിക്കുമോ ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ലേഡീസ് ഒൺലി സർവ്വീസുകൾ എവിടെയും ഏർപ്പെടുത്തിയതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അത്തരം പ്രത്യേക സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ച് വന്ന നിർദ്ദേശം എത്രമാത്രം പ്രായോഗികമാണെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിൽ സർക്കാരിന് സന്തോഷമേയുള്ളൂ.

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

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, റോഡിൽ വാഹനങ്ങളുടെ തിരക്കുണ്ടാകുന്ന രാവിലെയും വൈകുന്നേരത്തെയും സമയത്താണ് പീക്ക് അവർ എന്ന് പറയുന്നത്. ആ സമയത്ത് ധാരാളം ബസ്സുകൾ ഓടുന്നതുമൂലം അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അവർ ട്രിപ്പുകൾ മുടക്കുന്നുമുണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ട വിഷയമാണ്. അത് എങ്ങനെയാണ് പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുകയെന്ന് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ : സർ, കേരളം ഇന്ന് നേരിടുന്ന ഗുരുതരമായ പ്രശ്നം ദേശീയ ഹരിത ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധിയാണ്. ആ വിധിപ്രകാരം പത്തുവർഷത്തിൽ കൂടുതൽ പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ നിരത്തിലിറക്കാൻ പാടില്ല. അത് നടപ്പിൽവരുമ്പോൾ

3,791 ഓർഡിനറി ബന്ധുക്കളുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 2,700 ബന്ധുക്കൾ റോഡിലിറക്കാൻ കഴിയാതെ വരും. മാത്രമല്ല, സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ, ഓട്ടോറിക്ഷകൾ എന്നിവയെല്ലാം പത്തുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞാൽ കണ്ടം ചെയ്യണമെന്നാണ് അതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായി അപകടങ്ങൾ കുറയും; പക്ഷേ യാത്രാസൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ബദൽ സംവിധാനം കൂടിയുണ്ടാകണം. സ്വകാര്യ ബന്ധുക്കളാണ് ഇതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ ഇരകളാകുന്നത്. അവർക്കുവേണ്ടി നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്യാനോ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധി നടപ്പിലാക്കാതിരിക്കാനോ ഉള്ള ശ്രമങ്ങൾ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകരുത്. ട്രൈബ്യൂണൽ വിധി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ട് റോഡപകടങ്ങളും അതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന മരണങ്ങളും ഒഴിവാക്കി ഗതാഗതം വളരെ കംഫർട്ട് ആക്കുന്നതിന് പബ്ലിക് സെക്ടറുന്ന നിലയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ മാതൃകാപരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം വളരെ വിശാലമായ ഒരു വിഷയമാണ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഹരിത ട്രൈബ്യൂണൽ വിധിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് ചോദ്യങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചത്. ഹരിത ട്രൈബ്യൂണൽ വിധി നടപ്പിലാക്കുകയാണെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ പൊതുസർവ്വീസ് നടത്തുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെയും സ്വകാര്യ മേഖലയിലെയും 6,000 ബന്ധുക്കൾ ഒറ്റയടിക്ക് പിൻവലിക്കേണ്ടിവരും. അതുപോലെതന്നെ ഓട്ടോറിക്ഷ, ടാക്സി തുടങ്ങി മറ്റ് വാഹനങ്ങളും പിൻവലിക്കേണ്ടിവരും. പത്തുവർഷത്തിൽ കൂടുതൽ പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ പാടില്ലായെന്നാണ് വിധിയിൽ പറയുന്നത്. അങ്ങനെ പിൻവലിക്കുകയെന്ന നിലപാടിനോട് പലവട്ടം വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതുപോലെ സർക്കാരിന് വിധേയപ്പെട്ടു; എന്നാൽ അങ്ങനെ ഒറ്റയടിക്ക് പിൻവലിക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ ബദൽ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നമുക്ക് പരിമിതികളുണ്ട്. ഒറ്റയടിക്ക് അത്രയും വാഹനങ്ങൾ പിൻവലിക്കാൻ ശ്രമിച്ചാൽ യാത്രക്കാരാണ് ബുദ്ധിമുട്ടുന്നത്. അതുകൊണ്ട് പടിപടിയായി ഈ മേഖലയിൽ സുഗമമായ യാത്രാ സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനും ഡീസൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന മലിനീകരണം തടയുന്നതിനും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ ഇന്ധനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചു കൊണ്ടുള്ള ശാസ്ത്രീയമായ നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കേണ്ടത്. അത്തരം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് സുഗമമായ യാത്രാസൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ക്രമീകരണങ്ങൾ തീർച്ചയായും ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ : സർ, കേരളത്തിലെ എൺപത്തിയഞ്ച് ശതമാനത്തോളം ആളുകൾ ആശ്രയിക്കുന്നത് സ്വകാര്യ ബസുകളെയാണ്. ഇപ്പോൾ പതിനഞ്ച് ശതമാനത്തിൽ താഴെ ആൾക്കാർ മാത്രമേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ആശ്രയിക്കുന്നുള്ളൂ എന്നാണ് കണക്ക്. പെർമിറ്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും ഡോറില്ലാത്ത ബസുകളിൽ യാത്രക്കാരെ കുത്തിനിർച്ച് കൊണ്ടു പോകുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും നിരവധി അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അതുപോലെ അന്തർസംസ്ഥാന മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ ക്രമാതീതമായ ടിക്കറ്റ് നിരക്കാണ് യാത്രക്കാരിൽനിന്നും ഈടാക്കുന്നത്. റെയിൽവേ സൗകര്യങ്ങളും വിമാന സൗകര്യങ്ങളും ഇല്ലാത്ത മേഖലകളെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് നടത്തുന്ന ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളുമുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അതിൽ ഇടപെടുപോകാൻ കഴിയുന്നില്ല. സാധാരണ നിരക്കിനെക്കാൾ 600 മുതൽ 800 രൂപ വരെയാണ് കൂടുതലായി യാത്രക്കാരിൽ നിന്നും വാങ്ങുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സ്വകാര്യ ടൂർ ഓപ്പറേറ്റർമാരുടെയും പിന്തുണയുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ള നിരവധി സംഭവങ്ങൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ട്. അതുപോലെ ഇവിടത്തെ സർക്കാർ സംവിധാനങ്ങളും ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ജില്ലകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ജില്ലാതല സമിതിയെ സംബന്ധിച്ചും ബസ് യാത്രക്കാരായ സ്ത്രീകളുടെയും വികലാംഗരുടെയും സൗകര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും പറയുന്നുണ്ട്. എത്ര ശതമാനം ബസുകളിൽ ഇതെല്ലാം ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് പരിശോധിക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഫലപ്രദമല്ല. ഇത്തരം കുറ്റകൃത്യങ്ങൾ നേരിടാനായി ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുമെന്ന് സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ 'വാഹൻ സാരഥി' എന്ന സംവിധാനത്തെ കുറിച്ചും ഈ സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏതൊക്കെ ജില്ലകളിൽ ഈ സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്; അത് നടപ്പിലാക്കാൻവേണ്ടി എന്ത് നടപടികളാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നത്; ഏതെങ്കിലും ജില്ലകളെ പൈലറ്റായി ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ട് ഈ സംവിധാനം പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി നടപ്പാക്കാൻ സർക്കാർ കൂടുതൽ ജാഗ്രത പുലർത്തുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ഒന്നിലധികം ചോദ്യങ്ങളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ ഉന്നയിച്ച ചോദ്യത്തിനുള്ള മറുപടി പറയാം. വാഹനങ്ങളിൽ ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇത്തരം കുറ്റകൃത്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കാനും വേഗത ലംഘിക്കുന്നവരെ കണ്ടെത്തുന്നതിനുമുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കുമോയെന്നാണ് അവസാനം ചോദിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ എഴുന്തറോളം ബസുകളിൽ ഇപ്പോൾ ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം പരീക്ഷിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പടിപടിയായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ

പ്രസ്തുത സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കി അതിന്റെ ഗുണഫലങ്ങൾകൂടി വിലയിരുത്തിയതിനുശേഷം സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ ഓടുന്ന ബന്ധുക്കളോടും അത്തരം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടും. മറ്റൊരു കാര്യം, അന്തർസംസ്ഥാന റൂട്ടുകളിൽ ഓടുന്ന സ്വകാര്യ ബസ്സുകളെ സംബന്ധിച്ചാണ് അദ്ദേഹം ചോദ്യം ഉന്നയിച്ചത്. കർണാടകത്തിൽ നിന്നും കേരളത്തിലെ വിവിധ ജില്ലകളിലേക്ക് 64-ഓളം അന്തർസംസ്ഥാന സർവ്വീസുകളാണ് കോൺടാക്ട് ക്യാരേജ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇപ്പോൾ നടത്തി കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിനെപ്പറ്റി ഓണം, നവരാത്രി എന്നീ ഉത്സവ സീസണുകളിൽ വലിയ ആക്ഷേപങ്ങളാണുണ്ടായത്. അങ്ങനെ ആക്ഷേപമുണ്ടായ സാഹചര്യത്തിൽ അതിനെപ്പറ്റി പഠിക്കാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോൾ എട്ട് ബന്ധുസമൂഹ മാത്രമാണ് അമിത ചാർജ് ഈടാക്കിയതെന്നാണ് മനസ്സിലായിട്ടുള്ളത്. അവരേയും കർശനമായി വിലക്കിക്കൊണ്ട് സാധാരണ യാത്രക്കാർക്ക് പ്രയാസമുണ്ടാക്കുന്ന കൊള്ളലാഭം എടുക്കരുതെന്ന നിലയിലുള്ള ചർച്ചകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് വിജയിക്കുമെന്നതെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ഏതായാലും യാത്രക്കാരെ ചൂഷണം ചെയ്യുന്ന, കൊള്ള ലാഭമെടുക്കുന്ന സ്വകാര്യ കോൺടാക്ട് ക്യാരേജ് ഉടമകൾക്കെതിരെ സർക്കാർ കർശന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ : സർ, മുൻ പ്രധാനമന്ത്രി രാജീവ് ഗാന്ധിയുടെ കാലത്താണ് കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ആക്റ്റിൽ മാറ്റം വരുത്തിയത്. അതിനെത്തുടർന്ന് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ സ്വകാര്യ വാഹന ഉടമകളാണ് ഏത് റൂട്ടിലൂടെ ബസ് ഓടിക്കണമെന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നത്. അതിനുമുമ്പ് ആർ.ടി.എ. ബോർഡാണ് ഓരോ റൂട്ടിലേക്കും ബസ് ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള അപേക്ഷ ക്ഷണിച്ചിരുന്നത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ലാഭമുള്ള പ്രധാന റൂട്ടുകളിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിനാണ് സ്വകാര്യ ബന്ധുക്കൾ അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ച് അനുമതി വാങ്ങുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന് മലബാർ മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട് അല്ലെങ്കിൽ കണ്ണൂർ-തലശ്ശേരി തുടങ്ങിയ റൂട്ടുകളിലേക്കാണ് സർവ്വീസ് പോകുന്നത്. ഇന്ന് മദ്യമികയ ആന ഓടുന്നതുപോലെയാണ് റോഡിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നത്. കാൽനടയാത്രക്കാർക്കും ഇരുചക്ര-ചെറുകിട വാഹനങ്ങൾക്കും റോഡിലൂടെ സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയാത്തത്ര വേഗതയിലാണ് ഓടുന്നത്. ആ വേഗതയ്ക്ക് ഒരു നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടും അതിലെ ജീവനക്കാർക്ക് വിശ്രമിക്കാനുള്ള അവസരം നൽകിക്കൊണ്ടുമുള്ള സമയം ക്രമീകരിക്കുന്ന നിലപാടിലേക്ക് അടിയന്തരമായി സർക്കാർ പോകേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടി എത്രയുംവേഗം സ്വീകരിക്കുമോയെന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടം സഹിച്ച് ഓടുന്നതുപോലെ സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ബസുകൾ ഒരിക്കലും ഓടാൻ തയ്യാറാകുകയില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ലാഭകരമായി സർവ്വീസ് നടത്താൻ സാധിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിലാണ് അവർക്ക് കൂടുതൽ താൽപ്പര്യം. അമിത വേഗത്തിൽ അശ്രദ്ധയോടുകൂടി വാഹനം ഓടിക്കുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനാണ് Speed Governor എന്ന സംവിധാനം ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ഘടിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ തൊഴിലാളികളുടെയുള്ളവർ അതിനെതിരെ ശക്തമായ എതിർപ്പ് പ്രകടിപ്പിച്ചു. പ്രസ്തുത വിഷയം സംബന്ധിച്ച് രണ്ടുമൂന്ന് യോഗങ്ങൾ നടത്തിയെങ്കിലും ഇതിനെതിരായി ശക്തമായ നിലപാടാണ് തൊഴിലാളികൾ സ്വീകരിച്ചത്. കേരളംപോലുള്ള സംസ്ഥാനത്ത് റോഡിന്റെ സൗകര്യം പരിമിതമായതിനാൽ നിശ്ചയിച്ച സമയത്തിനുള്ളിൽ ബസുകൾക്ക് ഓടിയെത്താൻ സാധിക്കുന്നില്ല. മാത്രമല്ല, Speed Governor ഘടിപ്പിക്കുന്നതു കൊണ്ട് മലയോര മേഖലകളിൽ ഓടുന്ന ബസുകൾക്ക് ചില ഘട്ടങ്ങളിൽ മുകളിലേക്ക് പോകാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇത് അപ്രായോഗികമായ നിർദ്ദേശമാണെന്നാണ് മോട്ടോർ വാഹന മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളും തൊഴിലാളി സംഘടനകളും സൂചിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ ഇത്തരത്തിൽ നിയമം ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് ആളുകളെ കൊല്ലുന്നതിനുള്ള ലൈസൻസ് ഡ്രൈവർമാർക്കും ഉടമസ്ഥർക്കും നൽകുന്നതിനോട് യോജിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. കഴിഞ്ഞ കുറച്ചു ദിവസങ്ങളായി ഇത്തരം ലംഘനങ്ങൾ വ്യാപകമായി നടത്തുന്നുണ്ടെന്നും അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ടെന്നും മനസ്സിലാക്കിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇക്കഴിഞ്ഞ 29-ാം തീയതി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ എല്ലാ ഭാഗങ്ങളിലും മിന്നൽ പരിശോധന നടത്തിയത്. ആ ഒറ്റ ദിവസം കൊണ്ടുതന്നെ 247 ബസുകൾക്കെതിരെ കർശന ശിക്ഷാനടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചു. ബസുകളുടെ മത്സരയോട്ടം പരമാവധി അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനും സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് സാധ്യമായ എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഉപചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുമ്പോൾ വളരെ ചുരുക്കി ചോദിക്കുകയും വകുപ്പുമന്ത്രിമാർ ചുരുക്കി ഉത്തരം നൽകുകയും ചെയ്താൽ കൂടുതൽ അംഗങ്ങൾക്ക് അവസരം ലഭിക്കും.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ് : സർ, ബസ് ഡ്രൈവർമാരിൽ കുറച്ചുപേർ മാന്യമായി ഡ്രൈവ് ചെയ്യുന്നവരാണ്. എന്നാൽ മഹാഭൂരിപക്ഷം ഡ്രൈവർമാരും അമിത വേഗതയിലാണ് വാഹനം ഓടിക്കുന്നത്. മുന്നിൽപ്പോകുന്ന വാഹനത്തെ എങ്ങനെ

മരിക്കാമെന്നും പിന്നാലെ വരുന്ന വാഹനത്തെ എങ്ങനെ കടത്തിവിടാതിരിക്കാമെന്നുമുള്ള ഗവേഷണംകൂടി വാഹനം ഓടിക്കുന്നതിനിടയിൽ നടക്കുകയാണ്. ബസ്സുമകളും ഇതിനത്തരവാദികളാണ്. കാരണം വേഗത്തിൽ വാഹനം ഓടിച്ച് കൂടുതൽ കളക്ഷൻ നേടാൻ സാധിച്ചില്ലെങ്കിൽ ആ ഡ്രൈവർക്ക് ആവശ്യമായ പരിഗണന നൽകുകയില്ല. അതിനാൽ മരണക്കിണറിൽ മോട്ടോർ ബൈക്ക് ഓടിക്കുന്നവരെ പോലെയാണ് ബസ് ഓടിക്കുന്നത്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഇന്നലെ ഒരു കട്ടിയെ ബസ് ഇടിച്ചതെറിപ്പിച്ചു. ഇവിടെ ടൈം ഷെഡ്യൂൾ ഒരു പ്രധാന വിഷയമാണ്. ബസ് ഉടമസ്ഥൻ കുറ്റവാളിയായ ബസ് ഡ്രൈവർക്കുമെതിരെ കർശന നടപടിയും അതോടൊപ്പം എല്ലാ ജില്ലകളിലും നന്നായി വണ്ടി ഓടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാരെ ആദരിക്കാനുള്ള നടപടിയും സ്വീകരിക്കുന്നതിലൂടെ മാതൃകാപരമായി വണ്ടി ഓടിക്കാനുള്ള പ്രോത്സാഹനം നൽകുന്നതിന് സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, പ്രസ്തുത വിഷയം വസ്തുതാപരമാണ്. മാതൃകാപരമായി വാഹനം ഓടിക്കുന്ന ജീവനക്കാരെയും വാഹന ഉടമകളെയും അഭിനന്ദിക്കുന്നതിലൂടെ ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള പ്രേരണയുണ്ടാകും. ഇക്കാര്യം സർക്കാർ ആലോചിക്കാം. ബസ് ഉടമസ്ഥ സംഘത്തിന്റെ ഭാരവാഹികൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ മുൻകയെടുത്തില്ലെങ്കിൽ, വകുപ്പ് കർശന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമെന്ന മുന്നറിയിപ്പ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ ശ്രമം ഇനിയും തുടരുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ 80-85 ശതമാനം ആളുകളും സ്വകാര്യ ബസുകളെയാണ് യാത്രയ്ക്കായി ആശ്രയിക്കുന്നത്. സ്വകാര്യ ബസുകൾ കൂടുതൽ പെർമിറ്റുള്ള റൂട്ടുകളിൽ മത്സരയോട്ടം നടത്തുന്നതിന്റെ ഫലമായി സ്റ്റോപ്പുകളിൽ ബസ് നിർത്താറില്ല. ഇത് പതിവായി കണ്ടുവരുന്ന കാര്യമാണ്. അതുപോലെതന്നെ പെർമിറ്റില്ലാത്ത റോഡുകളിലൂടെ റൂട്ട് മാറി ഓടിക്കുന്നുമുണ്ട്. യാതൊരു മുന്നറിയിപ്പുമില്ലാതെ സ്വകാര്യ ബസുകൾ ട്രിപ്പ് കട്ട് ചെയ്യുന്നതിന്റെ ഫലമായി സാധാരണ ജനങ്ങൾ നേരിടുന്ന യാത്രാക്ലേശം വിവരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഇത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും നടപടി -സ്വീകരിക്കുമോ?

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

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് : സർ, കേരളത്തിലെ ബസ് ഗ്യാരേജുകൾ വളരെ ശോചനീയാവസ്ഥയിലാണ്. യാതൊരു അടിസ്ഥാന സൗകര്യവും അവിടെയില്ല. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ പൂവാർ ബസ് ഗ്യാരേജിൽ ബസുകൾ സ്റ്റാൻഡിൽ പാർക്ക് ചെയ്ത ശേഷം ഡ്രൈവർമാർ ഇറങ്ങി ഓടുകയാണ്. പാമ്പുകടി ഭയന്നാണ് അവർ ഓടുന്നത്. ഇരുട്ടിന്റെ ശക്തി അറിയണമെങ്കിൽ ഈ

ഗ്യാരേജുകൾ സന്ദർശിക്കണം. യാതൊരുവിധത്തിലുള്ള ലൈറ്റ് സംവിധാനമോ പ്രാഥമികാവശ്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ വൃത്തിയുള്ള ടോയ്ലറ്റുകളോ അവിടെയില്ല. വിഴിഞ്ഞം ഗ്യാരേജിൽ ജീവനക്കാർ വിശ്രമിക്കുന്ന കെട്ടിടം എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും നിലംപൊത്തുമെന്ന അവസ്ഥയിലാണ്. ആയതിനാൽ ഈ കെട്ടിടം നവീകരിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ? അവിടെ മനുഷ്യാവകാശ കമ്മീഷൻ വരികയാണെങ്കിൽ നമുക്കെതിരെ കേസെടുക്കും. ഈ ഡിപ്പോകളിലെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ അടിയന്തരമായി സ്വീകരിക്കുമോ? അതുപോലെതന്നെ ഈ മണ്ഡലത്തിൽ പുതുതായി ഒരു ബസും അനുവദിക്കുന്നില്ല. അതെല്ലാം ഭരണകക്ഷി മെമ്പർമാരുടെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലേക്കാണ് പോകുന്നത്. ഇക്കാര്യങ്ങൾകൂടി പരിഹരിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം അദ്ദേഹത്തിന്റെ മണ്ഡലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ധാരാളം കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഞാൻ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആത്മാർത്ഥതയെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. നമ്മൾ സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ പ്രവർത്തനത്തെക്കുറിച്ചാണ് സംസാരിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഗ്യാരേജുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥയാണ് അദ്ദേഹം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. അക്കാര്യത്തിൽ ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.യുടെ സഹായം ഈ വേദിയിൽവെച്ച് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെകൂടി സഹായത്തോടുകൂടി അവിടെ മെച്ചപ്പെട്ട ശൗചാലയങ്ങളും മറ്റ് സൗകര്യങ്ങളും ഏർപ്പെടുത്താം. ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്ന എല്ലാ സഹായവും ചെയ്യുന്നതാണ്.

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

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ഹരിത ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധി ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഒരു സ്പിരിറ്റണ്ട്. ഭൂമിയും ആകാശവും വായുവും മാലിന്യ മുക്തമാകണമെന്ന ഉദാത്തമായ കാഴ്ചപ്പാടാണ്. പ്രകൃതിയും പരിസ്ഥിതിയും സംരക്ഷിക്കുക എന്നതിനോട് സൗഹൃദപരമായ നിലപാടാണ് ഗവൺമെന്റിനുള്ളത്. അങ്ങ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഈ വിധി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ നേരത്തെ ലൈഫ് ടൈം ടാക്സ് എന്ന നിലയിൽ പതിനഞ്ച് വർഷത്തേക്ക് ടാക്സ് ഈടാക്കിയ വാഹനങ്ങളുടെ പ്രശ്നമുണ്ട്. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയെയും സുപ്രീം കോടതിയെയും ബോധ്യപ്പെടുത്തിയതുകൊണ്ടാണ് അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള

സാമ്പത്തിക സൗകര്യങ്ങൾ താൽക്കാലിക സ്റ്റേ ലഭിച്ചത്. ഇതെല്ലാം സർക്കാരിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലുള്ളതാണ്. ഈ മേഖലയിൽ സൂക്ഷ്മമായ നീക്കമാണ് സർക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം : സർ, സ്വകാര്യ ബസുകളിൽ സ്ത്രീകൾ, വൃദ്ധജനങ്ങൾ, അംഗപരിമിതർ എന്നിവർക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സീറ്റുകൾ അവർക്ക് ലഭ്യമാകുന്നുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് അങ്ങ് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇവർ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടാണ് അനുഭവിക്കുന്നത്. സ്വകാര്യ ബസുകളിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളിലും ഇത്തരം ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് കയറുന്നതിനും ഇറങ്ങുന്നതിനുമുള്ള ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളില്ല. മറ്റ് മെട്രോ നഗരങ്ങളിൽ ഇത്തരം ആധുനിക സംവിധാനമുള്ള ബസുകൾ പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിൽ അത്തരം സംവിധാനം പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന കാര്യം അടിയന്തരമായി പരിശോധിക്കണം. അതോടൊപ്പം ഇവിടെയുള്ള ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം, നാൽപ്പത് കിലോമീറ്റർ ദൂരം വരെ മാത്രമേ ഇവർക്ക് യാത്രാ സൗജന്യം ലഭിക്കുന്നുള്ളൂ. 1986-ലോ മറ്റോ നടപ്പിലാക്കിയ സൗജന്യമാണിത്. അന്ന് കുറച്ചുദൂരം മാത്രമേ ആളുകൾ സഞ്ചരിച്ചിരുന്നുള്ളൂ. പക്ഷേ ജോലി സംബന്ധമായും മറ്റും കൂടുതൽ ദൂരം ഇപ്പോൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ നാൽപ്പത് കിലോമീറ്റർ എന്ന ദൂരപരിധി മാറ്റുന്നതിനും അത് നൂറ് കിലോമീറ്ററോ അല്ലെങ്കിൽ എൺപത് കിലോമീറ്ററോ ആക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും സർക്കാർ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ഇത് രണ്ട് മേഖലകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. അംഗപരിമിതർക്ക് നിലവിലുള്ള ബസുകളിൽ കയറുന്നതിനുള്ള പ്രയാസമാണ് അങ്ങ് ആദ്യം ഉന്നയിച്ചത്. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ആ സൗകര്യം ലോ ഫ്ലോർ ബസുകളിൽ മാത്രമേയുള്ളൂ. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ചെയ്യുന്നതുപോലെ ബസിന്റെ സ്റ്റെപ്പുകൾ തമ്മിൽ വലിയ വ്യത്യാസമുണ്ടെങ്കിൽ അടിയിൽ മറ്റൊരു സ്റ്റെപ്പ് കൂടി സജ്ജീകരിക്കുന്ന സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് പരീക്ഷണം നടത്തിയപ്പോൾ അത് റോഡിൽ ഇടിച്ച് അപകടം ഉണ്ടാകുന്നതിനുള്ള സാധ്യതയുള്ളതിനാൽ ഇത്തരം സംവിധാനം നമ്മുടെ റോഡുകൾക്ക് പ്രായോഗികമല്ല. ബസിൽ കയറിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഡോർ അടയുന്നതോടുകൂടി സ്റ്റെപ്പും ഫ്ലോറിന് ലെവലായി മുകളിലേക്ക് കൊണ്ടുവരുന്ന ഹൈഡ്രോളിക് സംവിധാനമുള്ള ബസുകൾ നിരത്തിരലിറക്കാൻ സാധിക്കുമോ എന്നതാണ് ഇവിടത്തെ വിഷയം. ക്രമേണ നമുക്ക് ആ രീതിയിലേക്ക് മാറിയേപറ്റൂ അക്കാര്യം ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുന്നതാണ്. രണ്ടാമത്തേത് സൗജന്യ യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. ഇന്നലെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ജനപ്രിയ നടപടികൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സാമ്പത്തികനിലകൂടി പരിശോധിച്ച് മാത്രമേ പരിഗണിക്കാൻ സാധിക്കൂ.