

സീ-ക്ടനാട് എന്ന സർവ്വീസ്. ലോവർ ഡെക്കിൽ 10 രൂപയും (മിനിമം) അപ്പർ ഡെക്കിൽ 40 രൂപയുമാണ് ടി സർവ്വീസിൽ ടിക്കറ്റ് നിരക്കായി ഈടാക്കി വരുന്നത്. എല്ലാ തലത്തിലുള്ള യാത്രക്കാർക്കും പ്രയോജനകരമായ രീതിയിൽ ലാഭകരമായി നിലവിൽ ടി സർവ്വീസ് നടത്തിവരുന്നു.

(ബി) നിലവിൽ ആലപ്പുഴ - കുമരകം - കോട്ടയം മേഖലകളിലെ വിനോദ സഞ്ചാര സാധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി പുതുതായി 120 യാത്രക്കാർക്ക് സഞ്ചരിക്കാവുന്ന വേഗത കൂടിയ ആധുനിക എ.സി. ബോട്ട് സർവ്വീസ് ടി റൂട്ടിലൂടെ ആരംഭിക്കുന്നതിന് അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ബോട്ട് നിർമ്മാണം പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു.

ചരക്ക് നീക്കം ജലഗതാഗതം വഴി

252 (2607) ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യത്തിന് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

സംസ്ഥാനത്ത് ചരക്കുനീക്കം ജലഗതാഗതം വഴി നടപ്പിലാക്കുന്നത് സുരക്ഷിതവും ലാഭകരവുമാണെന്ന് തെളിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗതവകുപ്പ് മന്ത്രി ഇതിനായുള്ള കേന്ദ്രസഹായം വാഗ്ദാനം ചെയ്തിട്ടും തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്ന് വിശദമാക്കുമോ ?

ഉത്തരം

സംസ്ഥാന ജലഗതാഗത വകുപ്പ് നിലവിൽ യാത്രാ ബോട്ട് സർവ്വീസുകൾ മാത്രമാണ് നടത്തിവരുന്നത്. ചരക്ക് നീക്കത്തിന് യോജിച്ച വിധത്തിലുള്ള യാനങ്ങളോ സൗകര്യങ്ങളോ നിലവിൽ വകുപ്പിൽ ലഭ്യമല്ല.

ജലഗതാഗതം

253 (2608) ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ് :

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ് :

ശ്രീ. എം. മുഹേഷ് :

ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ് : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ ജലഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം പ്രതിസന്ധിയിലായിരിക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ് സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ഓരോ വർഷവും പ്രസ്തുത വകുപ്പിന്റെ നഷ്ടം വർദ്ധിച്ചു വന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇതിന്റെ കാരണം പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ;

(സി) വകുപ്പിന്റെ സഞ്ചിത നഷ്ടം നിലവിൽ എത്രയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ഡി) ഷെഡ്യൂളുകൾ നടത്തുന്നതിലെ അപാകതകൾ പരിഹരിയ്ക്കാൻ എന്തെങ്കിലും പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്യാനദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ഉത്തരം

(എ) ഇല്ല.

(ബി) വെള്ളത്താൽ ചുറ്റപ്പെട്ട മറ്റ് ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ ഇല്ലാത്ത പ്രദേശങ്ങളിലെ ജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാസൗകര്യം ഒരുക്കുന്നതിനായാണ് വകുപ്പ് സ്ഥാപിതമായത്. ടി നിലയിൽ ലാഭനഷ്ടങ്ങൾ നോക്കാതെ വകുപ്പ് ജനങ്ങൾക്ക് സേവനം നൽകിവരുന്നു. ഇന്ധന വിലയിൽ ഉണ്ടായ വർദ്ധനവ്, ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളത്തിലുണ്ടായ വർദ്ധനവ് എന്നിവയ്ക്ക് അനുസൃതമായി യാത്രാ നിരക്ക് വർദ്ധനയും അതുവഴി ലാഭം നേടുന്നതിനും വകുപ്പിന് കഴിയുന്നില്ലെന്ന് വസ്തുതയാണ്. ടിക്കറ്റ് നിരക്കിൽ കാര്യമായ വർദ്ധനവ് വരുത്തുവാൻ കഴിയാത്തത് നഷ്ടം നേരിടുന്നതിന് ഒരു പ്രധാനകാരണമായി കണക്കാക്കുന്നു. 2013 ജൂൺ മാസമാണ് അവസാനമായി നിരക്ക് വർദ്ധനവ് ഏതാണ്ട് 12 വർഷങ്ങൾക്കുശേഷം വകുപ്പ് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. മറ്റ് ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ തികച്ചും സാധാരണക്കാരായ ആളുകളുടെയും മറ്റ് യാത്രാസൗകര്യങ്ങൾ നിലവിലില്ലാത്ത പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെയും യാത്രാമാർഗ്ഗമായ വകുപ്പ് ബോട്ടുകളിൽ വലിയ തോതിലുള്ള ഒരു നിരക്ക് വർദ്ധനവ് വരുത്താൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യം നിലവിലുണ്ട്. നിരക്ക് വർദ്ധനയ്ക്കായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുക വഴി നഷ്ടം കുറയ്ക്കാൻ ഒരു പരിധിവരെ സാധിക്കും. ജലഗതാഗത മേഖലയിലെ വിനോദ സഞ്ചാര സാധ്യതകൾകൂടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തി സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇന്ധന ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്ന സൗരോർജ്ജം പോലുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ സർവ്വീസുകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്ന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ഇതിനായി പുതിയൊരു ബോട്ട് വകുപ്പിനായി നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി വരികയുമാണ്. ഇത്തരത്തിൽ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയിലുള്ള സർവ്വീസുകൾ നടപ്പിലാക്കുകവഴി വകുപ്പിന്റെ നഷ്ടം കുറയ്ക്കുന്നതിനും പ്രവർത്തനമേഖല വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനും കഴിയും.

(സി) 2012-13-ലെ എ.ജി. പരിശോധിച്ച് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തിയ കണക്ക് പ്രകാരം വകുപ്പ് സ്ഥാപിതമായതു മുതൽ 2013 മാർച്ച് 31 വരെയുള്ള സഞ്ചിത നഷ്ടം 288.18 കോടി രൂപയാണ്.

(ഡി) നിലവിൽ 51 ഷെഡ്യൂളുകളാണ് സംസ്ഥാനത്ത് 6 ജില്ലകളിലായി വകുപ്പ് നടത്തിവരുന്നത്. നിലവിലെ ഷെഡ്യൂളിൽ കാലാനുസൃതമായ മാറ്റങ്ങൾ പഠിക്കുന്നതിനും ഷെഡ്യൂൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനുമായി വകുപ്പ് സ്റ്റേഷൻമാസ്റ്റർമാർ, ചെക്കിംഗ് സ്റ്റാഫ്, ട്രാഫിക് സൂപ്പണ്ട് എന്നിവരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു സംഘത്തെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത 2435, 2440, 2441, 2443, 2470, 2472, 2456 എന്നീ നമ്പർ ചോദ്യങ്ങളുടെ ഉത്തരങ്ങൾ എഡിറ്റിംഗ് ബ്രാഞ്ചിൽ ലഭ്യമല്ല.)