

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ.... ഓർഡർ.... ചോദ്യം നമ്പർ *151

(ബഹളം).....

(ചോദ്യാത്തരവേള ആരംഭിച്ചപ്പോൾ മുഖ്യമന്ത്രി രാജിവയ്ക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള ബാനറുകളും പ്ലക്കാർഡുകളും പിടിച്ചുകൊണ്ട് പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ എഴുന്നേറ്റുനിന്ന് മുദ്രാവാക്യം വിളിച്ച് ബഹളം വച്ചുകൊണ്ടിരുന്നു.)

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തൊഴിലാളികളുടെ സമരം

(*151) ശ്രീ. എം.ചന്ദ്രൻ:

ശ്രീ. എളമരം കുര്യൻ:

ശ്രീ. എം. ഹംസ:

ശ്രീ. പി.ടി.എ. റഹീം: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനവും

പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി

നൽകുമോ:

(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിലനിർത്താനും ശമ്പളവും പെൻഷനും ഉറപ്പാക്കി കിട്ടാനും തൊഴിലാളികൾക്ക് സമരം നടത്തേണ്ടി വരുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) സർക്കാർ നയങ്ങൾ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ

ദുരന്തത്തിലെത്തിച്ചിരിക്കുകയാണെന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; മരുന്നും ഭക്ഷണവുമില്ലാതെ ആത്മഹത്യ ചെയ്തതായി പറയപ്പെടുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻകാരരത്രയാണെന്നതിന്റെ വിവരം ശേഖരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ;

(സി) ബസ്ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടും സെസ് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ ഉതകുന്ന നിലയിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാകാത്തതായ ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ യാത്രാ സൗജന്യങ്ങളുടെ പേരിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് നൽകേണ്ടിയിരുന്ന തുകൾപ്പെടെയുള്ള തുക നൽകിയിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) സമരത്തെ തുടർന്ന് സംഘടനകളുമായി ഒത്തുതീർപ്പിലായ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

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

(എ) വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സാമൂഹിക പ്രതിബദ്ധതയുള്ള സാമ്പത്തിക സ്വാശ്രയത്തമുള്ള ഒരു സ്ഥാപനമായി നിലനിർത്തുന്നതിനായി ഒരു പുനരുദ്ധാരണ പാക്കേജിന് സർക്കാർ അംഗീകാരം

നൽകുകയും അതിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പാക്കിവരികയുമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ പെൻഷൻ ഫണ്ട് രൂപീകരിച്ച് 2015 ഏപ്രിൽ മാസം മുതൽ നവംബർ മാസം വരെയുള്ള പെൻഷൻ തുക കൃത്യമായി വിതരണം ചെയ്യുകയുണ്ടായിരുന്നു. 2015 ജനുവരി, ഫെബ്രുവരി, മാർച്ച് മാസങ്ങളിലെ പെൻഷൻ തുക 15,000 രൂപയായി നിജപ്പെടുത്തിയാണ് വിതരണം ചെയ്തിരുന്നത്. അതിൽ 2015 ജനുവരി മാസത്തെ ടി ക്സിറ്റിക പെൻഷൻ (15,000 രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള തുക) 2015 നവംബർ 30-ാം തീയതി വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. 2015 ഫെബ്രുവരി, മാർച്ച് മാസങ്ങളിലെ ക്സിറ്റിക പെൻഷൻ തുക 2015 ഡിസംബർ മാസത്തിൽ വിതരണം ചെയ്യാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം അതതുമാസത്തിൽ തന്നെ അവസാനത്തെ ദിവസം കൃത്യമായി വിതരണം ചെയ്ത് വരികയാണ്. ആകയാൽ ശമ്പളത്തിനും പെൻഷനുമായി തൊഴിലാളികൾക്ക് സമരം ചെയ്യേണ്ട സാഹചര്യം ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല.

(ബി) ഇത്തരത്തിൽ ഒരു ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ആകയാൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കേണ്ട സാഹചര്യം ഉണ്ടായിട്ടില്ല.

(സി) 2015 ഏപ്രിൽ മാസം മുതൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ പെൻഷൻ

വിതരണം കൃത്യമായി നടത്തുന്നതിനായി പെൻഷൻ ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കുകയും പ്രസ്തുത ഫണ്ടിലേയ്ക്ക് പ്രതിമാസം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിക്ഷേപിക്കുന്നതിന് തത്തുല്യമായ തുക (20 കോടി രൂപയിൽ അധികരിക്കാതെ) സർക്കാർ നോൺ-പ്ലാൻ വിഹിതമായി അനുവദിക്കുന്നതിന് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. പെൻഷൻ ഫണ്ടിലേയ്ക്കുള്ള കോർപ്പറേഷന്റെ വിഹിതമായ തുക കണ്ടെത്തുന്നതിന് യാത്രക്കാർക്ക് അപകട ഇൻഷുറൻസ് പരിരക്ഷ നൽകുന്നതിനും യാത്രക്കാർക്കുവേണ്ടി ഡിപ്പോകളിലെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും 15 രൂപയ്ക്ക് മുകളിൽ ടിക്കറ്റ് നിരക്കിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്ന യാത്രക്കാരിൽ നിന്നും നിശ്ചിത സ്റ്റാമ്പ് നിരക്കിൽ Social Security Cess ഇനത്തിൽ തുക 2015 ഏപ്രിൽ 1 മുതൽ ഈടാക്കുന്നതിന് അനുമതി നൽകി സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ Cess ഇനത്തിൽ തുക ഈടാക്കുന്നതുവഴി പ്രതിമാസം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് 6 കോടിയിൽപരം രൂപ അധികമായി ലഭ്യമാകുന്നുണ്ട്. ഈ തുക പ്രയോജനപ്പെടുത്തി 2015 ഏപ്രിൽ മാസം മുതൽ നവംബർ മാസം വരെയുള്ള പെൻഷൻ തുക കൃത്യമായി വിതരണം ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. പെൻഷൻ ഫണ്ട് രൂപീകരിച്ചത് വഴി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് കൃത്യമായി പെൻഷൻ നൽകുവാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്.

സാമൂഹ്യ പ്രതിബദ്ധത ഇനത്തിൽ കോർപ്പറേഷൻ ചെലവായ തുക അനുവദിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച വിഷയം ബഹു. ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ സർക്കാർ പരിശോധിക്കുകയുണ്ടായി. നിലവിൽ സർക്കാരിൽനിന്നും സാധ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായങ്ങൾ കോർപ്പറേഷൻ അനുവദിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. 2008-09 മുതൽ 2013-14 വരെ സർക്കാർ നോൺ-പ്ലാൻ വായ്പയായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് അനുവദിച്ചുനൽകിയ ആകെ തുകയായ 1090.75 കോടി രൂപ സർക്കാരിന്റെ മൂലധന നിക്ഷേപമാക്കി മാറ്റുന്നതിന് തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകി ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, 2015 ഏപ്രിൽ മാസം മുതൽ പെൻഷൻ വിതരണം കൃത്യമായി നടത്തുന്നതിന് ഇതുവരെ 134.40 കോടി രൂപ നോൺ-പ്ലാൻ വിഹിതമായി സർക്കാർ അനുവദിച്ചുനൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ഭാവിയിൽ ഓരോ യാത്രക്കാരിൽനിന്നും സാമൂഹ്യ പ്രതിബദ്ധതയിനത്തിലുണ്ടാകുന്ന കോർപ്പറേഷന്റെ നഷ്ടം നിയമാനുസൃത അക്കൗണ്ടിംഗ് സംവിധാനം അനുസരിച്ച് രേഖപ്പെടുത്താനും അത്തരം രേഖകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൃത്യമായ ക്ലെയിം സമർപ്പിക്കുവാനും ചെയർമാൻ & മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) 20.10.2015-ന് തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ നടത്തിയ പണിമുടക്കിനു

മുന്നോടിയായി ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ 16.10.2015-നു വിളിച്ച ചേർത്ത അംഗീകൃത തൊഴിലാളി സംഘടനകളുമായുള്ള ചർച്ചായോഗത്തിൽ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് പെരുമാറ്റച്ചട്ടം നിലനിന്നിരുന്നതിനാൽ തീരുമാനിക്കാനാകാത്ത വിഷയങ്ങൾ 23.11.2015-ന് ചേർന്ന യോഗത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്യുകയും തീരുമാനങ്ങൾ കൈക്കൊള്ളുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിൻപ്രകാരം എല്ലാ താത്ക്കാലിക വിഭാഗം ജീവനക്കാരുടെയും വേതനത്തിൽ 01.12.2015 മുതൽ 40/- രൂപയുടെ വർദ്ധനവ് വരുത്തുന്നതിനും അംഗീകൃത സംഘടനകൾ അവകാശ പത്രികകൾ സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ശമ്പള പരിഷ്കരണ ചർച്ച ആരംഭിക്കുന്നതിനും, വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് 01.01.2016 മുതൽ പുതിയ ഇൻസെന്റീവ് സ്കീം നടപ്പാക്കുന്നതിനും വനിതാ ജീവനക്കാർക്കാവശ്യമായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളിലും ഒരുക്കുന്നതിനും, കുടിശ്ശിക ക്ഷാമബത്തയിൽ എത്ര ശതമാനം ഏതു മാസം മുതൽ അനുവദിക്കാം എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കുന്നതിനും തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

ശ്രീ. എം. ചന്ദ്രൻ: സർ, ഏതാണ്ട് 38,000-ത്തോളം ജീവനക്കാരും 35,000-

ത്തോളം പെൻഷൻക്കാരുമുള്ള കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ

സ്ഥാപനമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അതിൽ പെൻഷൻ ലഭിക്കാതെ 23 പെൻഷൻകാർ ഇതിനകം ആത്മഹത്യ ചെയ്തു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അക്കാര്യം ഉത്തരത്തിൽ വ്യക്തമാക്കിയില്ല. ഡീസലിന് അടുത്തകാലത്തായി ലിറ്ററിന് 10 രൂപ വരെ കുറഞ്ഞിട്ടും ബസ് ചാർജ് കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഇതുവഴി 22,000-ത്തോളം സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകളെ സഹായിക്കുന്നതിനുള്ള സമീപനമാണ് എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പേരിൽ സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകൾ ലാഭം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആറ് കോടി രൂപ സെസ് പെൻഷൻകാരുടെ പേരിൽ പിരിച്ചെടുത്തിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. പുതിയ ബസ്സുകൾ ഇറക്കാതെയും ഉള്ള ബസ്സുകളുടെ കേട് തീർക്കാതെയും നിലവിലുള്ള റൂട്ടുകൾ സംരക്ഷിക്കാതെയും ഈ സ്ഥാപനത്തെ തകർത്ത് സ്വകാര്യ മേഖലയെ പ്രതിഷ്ഠിക്കാനുള്ള ശ്രമമാണ് നടത്തുന്നതെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അത് നിഷേധിക്കാൻ അങ്ങേയ്ക്ക് ആകുമോയെന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതിൽ ശരിയായ

കാര്യങ്ങളൊഴിച്ച് ബാക്കിയെല്ലാം ഞാൻ നിഷേധിക്കുകയാണ്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പഴയ സ്ഥിതി അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്.

അതിനെക്കുറിച്ച് പരിതാപകരമായി സംസാരിക്കാത്ത ഒരു പൗരനും

കേരളത്തിലുണ്ടാകുമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. അതിനെ ഒരു തരത്തിൽ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ നടത്തുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഇപ്പോഴത്തെ ഏകദേശ പ്രതിദിന വരുമാനം 5,65,00,000 രൂപയാണ്. അതിൽ വർദ്ധനവുണ്ടാകണം. തൊഴിലാളി സംഘടനകളുമായി സംസാരിച്ച് സൗഹൃദമായ അന്തരീക്ഷത്തിൽ മാത്രമേ വർദ്ധനവുണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കൂ. അതിനുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ നടത്തുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു വർഷത്തിൽ 1,260 കോടി രൂപ നഷ്ടത്തിലാണ് ഓടുന്നത്. അത് ഇന്നല്ല, എത്രയോ വർഷമായി ആ നഷ്ടം അധികരിച്ചുവന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 1,260 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം നികത്തുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള നടപടികളാണ് നമ്മൾ നടത്തുന്നത്. ഗവൺമെന്റിന്റെ പുതിയ സമീപനം കൊണ്ട് പ്രതിമാസ വായ്പാ തിരിച്ചടവിനത്തിൽ ഏകദേശം 35 കോടിയോളം രൂപ നമുക്ക് കുറവ് വരുകയാണ്. ലാഭം എന്ന് വേണമെങ്കിൽ അത് പറയാം. കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി.യിൽ നിന്നെടുത്ത 1,300 കോടി രൂപയ്ക്ക് നമ്മൾ ഒരു കൺസോർഷ്യം ഉണ്ടാക്കി. പത്ത് നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യം, എസ്.ബി.റ്റി., എസ്.ബി.ഐ. ക്യാപിറ്റൽസിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ കൺസോർഷ്യമുണ്ടാക്കി. ലക്ഷ്മിവിലാസം ബാങ്ക്, സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ, സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഹൈദ്രാബാദ്, ആന്ധ്രാ ബാങ്ക്, കാനറാ ബാങ്ക്, കേരള ഗ്രാമീൺ ബാങ്ക്,

യൂണിയൻ ബാങ്ക്, പഞ്ചാബ് സിസ് ബാങ്ക് എന്നീ ബാങ്കുകളിൽ നിന്നാണ് 1,300 കോടി രൂപ വായ്പ എടുക്കുന്നത്. ആ പ്രോസസിൽ എസ്.ബി.റ്റി. 200 കോടി രൂപയും ലക്ഷ്മിവിലാസം ബാങ്ക് 75 കോടി രൂപയും അങ്ങനെ 275 കോടി രൂപ അടച്ചുകഴിഞ്ഞു. ബാക്കിയുള്ള ബാങ്കുകളും ആ പ്രോസസിൽ തന്നെ മുന്നോട്ടുപോവുകയാണ്. ഇതെല്ലാം കൂടി വരുമ്പോൾ അടയ്ക്കേണ്ട പ്രതിമാസ വായ്പയുടെ പലിശയിൽ ഏതാണ്ട് 35 കോടി രൂപ കുറഞ്ഞു. അങ്ങനെ ഒരു മാസത്തിൽ 35 കോടി രൂപയുടെ കുറവ് വരുമ്പോൾ 420 കോടി രൂപയുടെ കുറവ് ഈ 1,260 കോടി രൂപയിൽ നിന്ന് വരുകയാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ പെൻഷൻ ഫണ്ട് രൂപീകരിച്ച് ഗവൺമെന്റ് 20 കോടി രൂപ തരാമെന്ന് പറഞ്ഞു. ആ 20 കോടി രൂപയിനത്തിൽ 240 കോടി രൂപ നമ്മുടെ അധിക ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുകയാണ്. ഇത് രണ്ടും കൂടി ചേർന്നുകഴിയുമ്പോൾ..... അതുകൂടാതെ അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സെസ് ഏർപ്പെടുത്തിയതിലൂടെ 6 കോടി രൂപ പ്രതിമാസം കിട്ടുകയാണ്. അങ്ങനെ ഒരു വർഷത്തിൽ 72 കോടി രൂപ. ഇതെല്ലാംകൂടി ചേരുമ്പോൾ 732 കോടി രൂപയാണ് ഇപ്പോഴുള്ള നഷ്ടത്തിൽ നിന്ന് കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുന്നത്. എന്നാലും ബാക്കി ഏകദേശം 528 കോടി രൂപ നഷ്ടമായി നിൽക്കും. നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനുവേണ്ടി തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെ

പോസിറ്റീവായ സമീപനം ആവശ്യമാണ്. നമ്മുടെ കളക്ഷൻ 44 കോടി രൂപ ഒരു മാസം കൂട്ടണം. ഒരു മാസം 44 കോടി രൂപ കൂട്ടിയാൽ ഈ 528 കോടി രൂപയുടെ ഗ്യാപ് നികത്താൻ സാധിക്കും. അങ്ങനെ വന്നാൽ ഒരു ദിവസം ഒന്നരകോടി രൂപ കളക്ഷൻ വർദ്ധിപ്പിക്കണം. ആ ഒന്നര കോടി രൂപ വർദ്ധിപ്പിക്കുകയെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, ഇപ്പോൾ 5.65 കോടി രൂപ പ്രതിദിന കളക്ഷനുള്ളത് 7 കോടിക്ക് അപ്പുറത്തേയ്ക്ക് നമുക്ക് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയണം. ഇപ്പോൾ 92 ഡിപ്പോകളാണുള്ളത്. 7 കോടി രൂപയ്ക്ക് മുകളിൽ കളക്ഷൻ വരാൻ വേണ്ടി ഈ ഡിപ്പോകൾക്ക് നമ്മളൊരു ടാർജറ്റ് ഫിക്സ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ആ ടാർജറ്റ് അനുസരിച്ച് അവർക്കാവശ്യമായ എല്ലാ സഹായങ്ങളും അങ്ങോട്ട് ചെയ്യും. അതോടൊപ്പം തന്നെ അവർ ഇത് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം നടക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ 44 കോടി രൂപ പ്രതിമാസം അതുകൂടി നികത്താൻ കഴിഞ്ഞാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വിൻ പൊസിഷനിൽ വരും. ലാഭവും നഷ്ടവുമില്ലാത്ത കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും മേജർ പൊതുമേഖല സ്ഥാപനമായി നിൽക്കും. ആ പ്രോസസിൽ നമ്മൾ നിൽക്കുകയാണ്. ദീർഘകാലമായി നമ്മൾ അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കടബാധ്യതയിൽ നിന്ന് ഒരു പ്രസ്ഥാനത്തെ പൊക്കിയെടുത്ത് രക്ഷപ്പെടുത്തി പോകുന്നതിനുള്ള പ്രോസസിൽ നിൽക്കുമ്പോൾ എത്ര ദിവസമെന്ന് എനോട്

ചോദിച്ചാൽ ഞാൻ എങ്ങനെ മറുപടി പറയും; ആ പ്രോസസിൽ അങ്ങയുടെ പാർട്ടിയിൽപ്പെട്ട യൂണിയനുമുണ്ട്. ആ തൊഴിലാളി സംഘടനകളെ വളരെ ബഹുമാനത്തോടെ കാണുകയാണ്. അവരെല്ലാം നന്നായി കോ-ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുകയാണ്. അങ്ങനെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യും ഗവൺമെന്റും തൊഴിലാളി സംഘടനകളും എല്ലാവരും ഒരുമിച്ച് ഒരു രൂപത്തിൽ മുന്നോട്ട് പോകുമ്പോൾ.....

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, ഇപ്പോൾ ആവശ്യത്തിന് ബന്ധുക്കളില്ല.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ചിലപ്പോൾ ഒറ്റപ്പെട്ട സംഭവങ്ങളുണ്ടാകാം. പക്ഷെ ഈ പ്രോസസിൽ നമ്മൾ കൃത്യമായി മുന്നോട്ട് പോവുകയാണ്. ഈ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ രക്ഷപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന അതിതീവ്രമായ യത്നത്തിൽ പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ സഹകരണവും അതിലുപരി തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെ സഹകരണവും ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന.

ശ്രീ. എം. ചന്ദ്രൻ: സർ, ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം ഇപ്പോൾ കൃത്യമായി കൊടുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് അങ്ങിവിടെ പറഞ്ഞത് നല്ല കാര്യമാണ്. പക്ഷെ ജീവനക്കാരുടെ 33 ശതമാനം ഡി.എ കുടിശ്ശികയാണ്. അതുപോലെ അഞ്ചുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞ താൽകാലിക ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്താമെന്ന് ആവർത്തിച്ചു

പറഞ്ഞിട്ടും ഒമ്പത് വർഷമായവർ ഇപ്പോഴും താത്കാലിക ജീവനക്കാരായി തൊഴിൽ ചെയ്യുന്നൊരു സ്ഥാപനം ഈ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി മാത്രമാണ്. വേതനം വർദ്ധിപ്പിച്ചുവെന്ന് മന്ത്രി അവകാശപ്പെടുമ്പോൾ, കണ്ടക്ടർക്ക് 370 രൂപയും ഡ്രൈവർക്ക് 400 രൂപയുമാണ് നൽകുന്നത്. ഇത് വളരെ മോശപ്പെട്ട കൂലിയാണ്. ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ ചുരുങ്ങിയത് 500 രൂപയെങ്കിലും താത്കാലിക ജീവനക്കാർക്ക് കൊടുക്കാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പോലൊരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം മുന്നോട്ടു പോകുന്നതിന് സാധിക്കുകയില്ല അതോടൊപ്പം ജനറം ബസ്സുകൾ ഓടിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സർവ്വീസുകൾ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയാണ്. പാലക്കാട് യൂണിറ്റിൽ മാത്രം ദിവസേന 25 സർവ്വീസുകളാണ് വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്നത്. അത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ നഷ്ടത്തിലേയ്ക്കാണ് നയിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ ഷെഡ്യൂൾ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കാതെ അത് പരിശോധിച്ച് മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ വേണ്ടിയിട്ടുള്ള ശ്രമം അങ്ങ് നടത്തുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ നല്ല നിർദ്ദേശങ്ങളോട്

ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ഷെഡ്യൂളുകളാണ് ഇവിടെ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്നുവെന്ന് പറയുന്നത്. നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് ലാഭത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയില്ല. അപ്പോൾ

നഷ്ടത്തിലോടുന്ന 1900 ഷെഡ്യൂളുകൾ വെട്ടിക്കുറച്ചു. ഒരു ഷെഡ്യൂളിന് നമ്മുക്ക് കിട്ടുന്നത് 2000 മുതൽ 4000 രൂപ വരെയാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ളൊരു ഷെഡ്യൂൾ നമ്മുക്ക് എങ്ങനെ നിലനിർത്താൻ കഴിയും; ഇതൊരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമല്ലേ; ഓരോ കിലോമീറ്റർ ഓട്ടംനോറ്റും നഷ്ടമിങ്ങനെ പെരിപ്പിച്ചു കൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുമോ? അതുകൊണ്ട് നമ്മൾ നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ സാവകാശം ഒഴിവാക്കുകയും ലാഭത്തിലോടുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ നിലനിർത്തിപ്പോവുകയും ചെയ്യും. ഇതിൽ ഞാൻ പറഞ്ഞതിനേക്കാളപ്പുറത്ത് അങ്ങേയ്ക്ക് ഏതെങ്കിലും ഒരു പർട്ടിക്കലർ കേസ് നിർദ്ദേശിക്കാനുണ്ടെങ്കിൽ അത് പ്രത്യേകിച്ച് പരിശോധിക്കുകയും ചെയ്യാം.

മി. സ്പീക്കർ: മിനിസ്റ്റർ, ശ്രീ. ചന്ദ്രൻ ചോദിച്ച ഒരു പ്രധാന ചോദ്യം, താൽക്കാലിക ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുമോ എന്നുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങയുടെ ഒരു ഒപ്പിനിയൻ എനിക്കറിയാം.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി, അങ്ങ് ഇത് സംബന്ധിച്ച് തുടർന്ന് മറുപടി പറയണം.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, പത്തു വർഷം ജോലി ചെയ്ത താൽക്കാലിക ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് സുപ്രീംകോടതി

വിധിയുണ്ട്. നാലും ഒമ്പതും വർഷം കഴിഞ്ഞ ആളുകളെക്കുറിച്ചാണ് ചന്ദ്രൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. അങ്ങേയ്ക്കും ഇത് അറിയാവുന്ന കാര്യമായതുകൊണ്ട് ഞാനത് ബോധപൂർവ്വം സ്റ്റാറ്റ് ചെയ്ത് പോയതാണ്. കുറേയധികം എംപാനൽ ജീവനക്കാരെ ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം സ്ഥിരപ്പെടുത്തി. അതിനിടയ്ക്ക് മറ്റൊരു ചെറിയ പ്രശ്നം കൂടിയുണ്ട്. പി.എസ്.സി ലൈവ് ലിസ്റ്റ് നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ പി.എസ്.സി ലിസ്റ്റിൽ നിന്നുള്ള നിയമനം വേണമെന്നും വാക്കൻസിയെല്ലാം ഇത്തരത്തിൽ ഫില്ലപ്പ് ചെയ്യുന്നത് ശരിയല്ലായെന്ന ഹൈക്കോടതിയുടെ ഒരു നിഗമനം കൂടെയുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യങ്ങൾ എല്ലാംകൂടി കണക്കിലെടുത്ത് മാത്രമേ ഗവൺമെന്റിന് ഒരു തീരുമാനം എടുക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ പറഞ്ഞതനുസരിച്ച് മുഖ്യമന്ത്രിയും ഇതിനെക്കുറിച്ച് പ്രതികരിക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നത്.

മി.സ്പീക്കർ: പത്ത് വർഷം കഴിഞ്ഞ താത്ക്കാലിക ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നതു സംബന്ധിച്ച് കോടതി അനുകൂലമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, താത്ക്കാലിക ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നത് സംബന്ധിച്ചുള്ളൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട ബുദ്ധിമുട്ട്, താത്ക്കാലിക ജീവനക്കാരെ എടുത്ത സിസ്റ്റത്തിൽ കമ്മ്യൂണൽ റിസർവ്വേഷൻ സാധാരണ

രീതിയിലുണ്ടാവില്ല. നമ്മുടെ പൊതുവായ വ്യവസ്ഥിതിക്ക് തടസ്സമായിട്ടാണ് ഇത് നിലനിൽക്കുന്നത്. അതേസമയം പത്ത് കൊല്ലം കഴിഞ്ഞവർ പി. എസ്.സി. ലിസ്റ്റ് ഇല്ലെങ്കിൽ സാമൂഹിക റിസർവേഷൻ പരിഗണനകൾ സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് സ്ഥിരപ്പെടുത്താൻ പറ്റുമോ എന്ന് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ച് അക്കാദമിയിൽ അനുകൂലമായി തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിന് പരമാവധി ശ്രമിക്കാം.

ശ്രീ. എളമരം കരീം: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞതിലുള്ളൊരു വൈരുദ്ധ്യം, കേരള ഹൗസിൽ താൽക്കാലിക ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തിയപ്പോൾ കമ്മ്യൂണിറ്റി റിസർവേഷനൊന്നും പാലിച്ചിട്ടില്ല. അപ്പോൾ ഇതിന് മാത്രം ഇങ്ങനെ പറയുന്നത് ഒരു സാങ്കേതികത്വമാണ്. ട്രാൻസ്ഫോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെ രക്ഷപ്പെടുത്തുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്ഫോർട്ട് മന്ത്രി ഇവിടെ വരാകാണിച്ച് ചിത്രം വളരെ മനോഹരമാണ്. പക്ഷേ എനിക്കുള്ള ആശങ്കയാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ഏപ്രിൽ മാസത്തിൽ നമ്മളെല്ലാവരും ചേർന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ പങ്കെടുത്ത യോഗത്തിലുണ്ടാക്കിയ കരാറനുസരിച്ച് നടക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ നടന്നിട്ടില്ല. ഒന്ന്, കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി. യുടെ ലോൺ റീഷെഡ്യൂൾ ചെയ്യുക. അങ്ങ് ഉണ്ടാക്കിയ കൺസോർഷ്യം ഇന്ന് വരെ യാഥാർത്ഥ്യമായിട്ടില്ല. എസ്.ബി.ഐ. ബാങ്കിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. ലക്ഷ്മി വിലാസം

ബാങ്കിൽ നിന്ന് കിട്ടിയ പണം കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി. യിൽ അടച്ച് അതിന് എതിരായി ലോൺ എടുത്ത് ശമ്പളം കൊടുത്തു. ഇത് എന്ന് ശാസ്ത്രീയമായ റീസ്ട്രക്ചറിംഗാണ്. കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി. യുടെ പലിശ കൂടിയ ലോൺ തീർത്തടച്ച് പലിശകുറഞ്ഞ ഷെഡ്യൂൾ ബാങ്കിലേയ്ക്ക് ലോൺ മാറ്റി ഇതിനെ രക്ഷപ്പെടുത്തിയതിന്റെ ബാധ്യത കുറയ്ക്കണമെന്നാണ് തീരുമാനം. എത്ര മാസമാണ് ഈ തീരുമാനം നടപ്പിലാക്കാൻ വേണ്ടത്. രണ്ട്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നത് സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്താൻ ഒരു വിദഗ്ദ്ധ കമ്മിറ്റിയെ വയ്ക്കാൻ നമ്മൾ തീരുമാനിച്ചു. ഇന്നുവരെ അത് നടന്നിട്ടില്ല. പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങണം. ഷെഡ്യൂൾ ഓപ്പറേഷൻ വർദ്ധിപ്പിച്ചാലെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. ഇതൊരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായതുകൊണ്ട് മൂലധനചെലവിന് ഗവൺമെന്റ് പണം വിനിയോഗിക്കണം. അല്ലാതെ ഞാൻ അങ്ങയെ മാത്രം കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നില്ല. എവിടെ നിന്നെങ്കിലും ഭീമമായ പലിശയ്ക്ക് കടം വാങ്ങി ബസ്സോടിച്ചാൽ നമ്മുക്ക് വരുമാനമുണ്ടാക്കി കടം വീട്ടാൻ കഴിയില്ല. സർക്കാർ കുറെ പണം നോൺ-പ്ലാൻ ഫണ്ട് തന്നിട്ടുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നു. ഇരുപതു കോടി രൂപ പെൻഷൻ ഫണ്ടിലേയ്ക്ക് സർക്കാർ തരുന്നത് തല്ല കാര്യം തന്നെയാണ്. എന്നാൽ ഇതിനെ ആകെയാന്ന് റീഷെഡ്യൂൾ

ചെയ്യാനാവശ്യമായ ഒരു ഗൗരവമായ എഫർട്ടിലേയ്ക്ക് പോയാൽ മാത്രമേ ഇത് നന്നായി വരൂ എന്ന കാര്യം അങ്ങ് മനസ്സിലാക്കുന്നുണ്ടോ; അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് എപ്പോഴും ഈ കാര്യത്തിലൊക്കെ വളരെ പോസിറ്റീവായിട്ടാണ് സമീപിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിന് ഞാൻ നന്ദിയും രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇവിടെ ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ജനറം ഒന്നാംഘട്ട പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി 108 ബസ്സുകളും രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി 282 ബസ്സുകളും ഉൾപ്പെടെ 2024 ബസ്സുകൾ പുതുതായി ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. നമ്മുക്ക് ആവുന്നത് അത്രമാത്രമാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഈ കാലഘട്ടത്തിലിറങ്ങിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ പഴയ കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ബോധ്യപ്പെടുന്നത്. അതോടൊപ്പം തന്നെ അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചപോലെ ആശങ്കകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയിട്ടുള്ള ശ്രമത്തിലാണ് നമ്മൾ നിൽക്കുന്നത്. ഈ ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യം ഉണ്ടാക്കി രണ്ട് ദിവസത്തിനു മുമ്പ് ഇതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചില ബാങ്കുകളുമായി പേഴ്സണലായി ഞാൻ ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നു. ഡയറക്ടർ ബോർഡിന്റെ ഡിസിഷനെടുത്ത് അവരെല്ലാം അപ്പോൾ നമ്മളെ കമ്മ്യൂണിക്കേറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു സന്ദർഭമാണ്. നമ്മൾ പറഞ്ഞിരുന്ന

സമയം കഴിഞ്ഞയാഴ്ചയായിരുന്നു. പക്ഷേ എട്ടോ പത്തോ ദിവസത്തിന്റെ ഒരു വ്യത്യാസം വരുന്നു എന്ന് മാത്രമേയുള്ളൂ. എന്നാലും അവർ ആ പ്രോസസ്സിൽ നിൽക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ 1300 കോടി രൂപ അടച്ച് ഈ പ്രശ്നത്തിന് സെറ്റിൽമെന്റുണ്ടാക്കുകയാണ്. അതല്ലാതെ നോൺ ഓപ്പറേറ്റീവ് സെക്ടറിൽ കൂടിയും വരുമാനം ഉണ്ടാക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ് നിൽക്കുന്നത്. എ.റ്റി.എം. കൗണ്ടർ, പാസ്കൽ സർവ്വീസ്, കൊറിയർ സർവ്വീസ് ഇതൊക്കെ ആരംഭിച്ച് നമ്മുടെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ് നിൽക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്മെന്റിനു വേണ്ടിയും ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. ഏറ്റവും ശോചയാവസ്ഥ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പോയിൽ സ്ത്രീ ജീവനക്കാർക്ക് ലേഡീസ് ഫ്രണ്ടി ടോയ്ലെറ്റ് പോലുമില്ല എന്നുള്ളതാണ്. ആ സൗകര്യമൊക്കെ ഞങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ നമ്മുടെ ബസ്സാൻ്റുകൾ നന്നാക്കുക, അവിടെ ആളുകൾക്ക് എദ്യമായി ഇരിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാക്കുക തുടങ്ങിയ നടപടികളിലേയ്ക്ക് നീങ്ങുകയാണ്. ഒന്നുകൂടി ചെയ്യുന്നുണ്ട്, കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി. യിൽ നിന്ന് തുക വായ്പയെടുത്ത് നാല് സ്ഥലത്ത് ടെർമിനലുകൾ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ ടെർമിനൽ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു വേണ്ടി എടുത്ത തീരുമാനത്തെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്.

പക്ഷേ ആ ടെർമിനലുകളെല്ലാം വരുമാനം കിട്ടുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റേണ്ട? അതുകൂടി ഒരു വരുമാനത്തിന്റെ ശ്രോതസ്സാക്കി മാറ്റാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. ഇതെല്ലാം കൂടി വരുമ്പോൾ നമ്മുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട രൂപത്തിലേയ്ക്ക് വരാൻ പറ്റും എന്നതാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമ്മളൊരു റിവൈവൽ പാക്കേജ് ഉണ്ടാക്കിയിരുന്നു. ആ റിവൈവൽ പാക്കേജിന്റെ പുറത്താണ് ഇത് നമ്മൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അങ്ങ് കൂടി പങ്കെടുത്ത മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ച യോഗത്തിൽ എടുത്ത തീരുമാനങ്ങളെല്ലാം നമ്മൾ ഓരോന്നോരോന്നായി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതേ സമയം പെട്ടെന്ന് നടപ്പാക്കാൻ പറ്റുന്നത്, ഹ്രസ്വകാലംകൊണ്ട് നടപ്പാക്കാൻ പറ്റുന്നത്, ദീർഘകാലം കൊണ്ട് നടപ്പാക്കാൻ പറ്റുന്നത് അങ്ങനെ മൂന്നായി തരം തിരിച്ച് റെസ്പോൺഡ് ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മുന്നോട്ടു പോകുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: മിനിസ്റ്ററുടേയും അംഗങ്ങളുടേയും ശ്രദ്ധയിൽ ഒരു കാര്യം കൊണ്ടുവരട്ടേ, ഇപ്പോൾ ചോദ്യോത്തര സമയം തുടങ്ങിയിട്ട് 22 മിനിട്ട് ആയി. 2 പേരുടെ ചോദ്യമാണ് ഇതുവരെ എടുത്തത്, 14 പേര് ഉപചോദ്യം ചോദിച്ചിട്ടുണ്ട്. മെയിൻ ലിസ്റ്റിൽ 2 പേരെ ആയിട്ടുള്ളൂ, ഇനിയും 2 പേര് ബാക്കിയുണ്ട്. അങ്ങനെ 16 പേര് ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ ഉണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ചോദ്യം ചോദിക്കുന്ന

അംഗങ്ങളും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും സഹകരിക്കണം.

ശ്രീ. എം. ഹംസ: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇന്ന് ഏറ്റവും വലിയ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റമാണ്. ഇന്ന് 960 കോടി രൂപയുടെ ആസ്തി ഉണ്ട് എന്നാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. 420 ഏക്കർ സ്ഥലവും ഉള്ള ഒരു സ്ഥാപനമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ കിട്ടാതെ ആത്മഹത്യ ചെയ്യുന്ന കേരളത്തിൽ തീർച്ചയായും ഈ 420 ഏക്കർ സ്ഥലത്തെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കോർപ്പറേഷൻ ഇതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള വല്ല പദ്ധതികളും തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടോ? അക്കാര്യത്തിലുള്ള പുരോഗതി വ്യക്തമാക്കാൻ കഴിയുമോ? ആ രൂപത്തിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഇതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടല്ലാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് മുന്നോട്ട് പോകുവാൻ കഴിയുമോ എന്ന കാര്യം വ്യക്തമാക്കണം. അതിനുള്ള പദ്ധതികൾ ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ ആസ്തി വിപണന മൂല്യം നിശ്ചയിക്കുവാൻ വർമ്മ ആന്റ് വർമ്മ ചാർട്ടേർഡ് അക്കൗണ്ടന്റിനെ നമ്മൾ ചുമതലപ്പെടുത്തി. 3674.13 കോടി രൂപയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ മൂല്യനിർണ്ണയമനുസരിച്ച് നമ്മുടെ കൈയിൽ കിട്ടിയിട്ടുള്ള കണക്ക്.

അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ടിക്കറ്റ് ഇതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ കോറിയർ, പാസ്റ്റൽ സർവ്വീസുകളും ട്രാക്കോൺ എന്ന സ്ഥാപനവുമായി സഹകരിച്ച് ഇപ്പോൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം എ.ടി.എം. കൗണ്ടറുകൾ, ഇൻഡ്യൻ കോഫീ ഹൗസ് ഔട്ട് ലെറ്റുകൾ, ഓൺ ലൈൻ റിസർവേഷൻ സിസ്റ്റം, ഇന്റർ സ്റ്റേറ്റ് ബസ്സുകളിൽ സാറ്റലൈറ്റ് സിസ്റ്റം, ബാംഗ്ലൂരിൽ നിന്നും ശാന്തിപുരം, കലാശിപ്പാളയം, പീനിയ, കോരമംഗലം എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിൽ പുതിയ റിസർവേഷൻ കൗണ്ടറുകൾ ഇതെല്ലാം നമ്മൾ രണ്ടു മൂന്ന് രൂപത്തിലുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ്. ഒന്ന്, നോൺ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെക്ടറുകളിലുള്ള വരുമാനം കൂട്ടുക, രണ്ട്, നമ്മുടെ കലക്ഷൻ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ശ്രമിക്കുക, മൂന്ന്, ബസ്സിനെ ആശ്രയിച്ചു പോകാം എന്ന് ജനങ്ങളിൽ ഒരു ഫീലിംഗ് ഉണ്ടാക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. ഇത് മൂന്നും ഏറെക്കുറെ തൃപ്തികരമായി പോകുന്നു എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ വിശ്വാസം.

ശ്രീ. പി.ടി.എ. റഹീം: സർ, സാമൂഹികപ്രതിബന്ധത ഇനത്തിൽ കോർപ്പറേഷൻ ചിലവായ തുക അനുവദിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ ഉത്തരവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചില നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്ന് അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. എം.എൽ.എ.

മാർക്കും വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും കൊടുക്കുന്ന കൺസെഷൻ തുക ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് വലിയ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നു എന്ന് പലപ്പോഴും പത്രവാർത്തകൾ ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് പ്ലാൻ ഇനത്തിലും നോൺപ്ലാൻ ഇനത്തിലും ഒരുപാട് പൈസ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് കൊടുക്കുന്ന സമയത്ത് ഈ തുക തട്ടിക്കഴിക്കുന്ന രൂപം ഉണ്ടായാൽ ദുഷ് പേര് നമ്മൾ കേൾക്കേണ്ടല്ലോ, ആ കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് എന്താണ് പറയാനുള്ളത്?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങനെയൊരു ദുഷ് പേര് ഏത് പത്രത്തിലാണ് വന്നത് എന്ന് എനിക്കറിയില്ല, ഞങ്ങൾ ഏതായാലും കൊടുത്തിട്ടില്ല, കൊടുക്കുകയും ഇല്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് എത്രയോ കാലം മുൻപാണ് ഈ പറയുന്ന കൺസെഷൻസ് എല്ലാം കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. ഇന്ന് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം ഇതുകൊണ്ടാണ് എന്ന് പറയുന്നതിൽ എന്തെങ്കിലും അർത്ഥമുണ്ടോ? നമ്മൾ കാണാത്ത ഒരു മേഖലയുണ്ട്, ആ മേഖലയിൽ കടന്നുപോകാൻ കഴിയണം, അവിടെ നിന്നും നമുക്ക് വരുമാനം കൂട്ടാൻ കഴിയണം. എത്ര എം.എൽ.എ. മാരാണ് ബസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യുക? അതുകൊണ്ടൊന്നും ഒരു വരുമാന നഷ്ടത്തിന്റെ പ്രശ്നമേ ഇല്ല. ഗവൺമെന്റിന് അങ്ങനെ ഒരു സ്റ്റാന്റും ഇല്ല. അങ്ങ് ഉണ്ട് എന്ന് പറഞ്ഞ് ഞങ്ങളുടെ മേൽ പതിച്ചു നടത്തി പോകാൻ ശ്രമിക്കരുത്, അത് മാത്രമേ എനിക്ക് പറയാനുള്ളൂ.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, യാത്രാ വാഹനങ്ങളിലെ ഡ്രൈവർമാർ 8

മണിക്കൂറിൽ കൂടുതൽ വാഹനം ഓടിക്കാൻ പാടില്ല എന്ന നിയമം വന്നിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളിൽ ഡ്രൈവർ കൗകണ്ടക്ടർ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ ഡ്രൈവർമാർക്കും, കണ്ടക്ടർമാർക്കും പ്രത്യേക പരിശീലന പരിപാടി വകുപ്പുതലത്തിൽ നൽകാൻ നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത് പോലെ 6

മണിക്കൂർ ആണ് ഇവർക്ക് ഡ്രൈവിംഗ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഡ്രൈവർ കൗകണ്ടക്ടർ എന്ന സിസ്റ്റം ഇവിടെ ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ യൂണിയനുകൾ തമ്മിൽ ഒരു യോജിപ്പില്ല. ഡ്രൈവേഴ്സ് യൂണിയന് അതിന്റെ ആവശ്യമുണ്ട്. പക്ഷേ കണ്ടക്ടർമാരെ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന മറ്റ് സംഘടനകളിലെ എല്ലാ യൂണിയനുകൾക്കും അതിനോട് തർക്കം ഉണ്ട്. ആ തർക്കം അവസാനിപ്പിക്കുവാൻ പറ്റുമെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റ് ഈ കാര്യത്തിൽ പോസിറ്റീവായി നിലപാട് എടുക്കും. പക്ഷേ യൂണിയനുകൾ തമ്മിലുള്ള പ്രശ്നം അങ്ങ് പരിഹരിക്കുവാൻ മുൻകൈ എടുത്താൽ ഇതിന് ഒരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കാം.

ശ്രീ. കോലിയക്കോട് എൻ. കൃഷ്ണൻ നായർ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ എല്ലാ

കാര്യങ്ങളോടും യോജിക്കുകയാണ്, സഹതാപവും ഉണ്ട്. പക്ഷേ എല്ലാ എം. എൽ.എ. മാതും സഹകരിക്കുന്നില്ലാ എന്നു പറയാമോ? എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ രണ്ടു ഡിപ്പോകളിൽ ഒന്നരക്കോടി രൂപ ഓഫീസുകെട്ടാനും, മറ്റു മെയിന്റനൻസുകൾക്ക് വേണ്ടി ചിലവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, ഇന്നു വരെ അങ്ങ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം പമ്പയിലേക്ക് സർവ്വീസ് നടത്തുവാൻ വേണ്ടി ഒരു ബസ്സ് തന്നതല്ലാതെ, തരാം തരാം എന്നു പറയുന്നതല്ലാതെ, എനിക്ക് അങ്ങയുടെ മുഖത്തു നോക്കി ഒന്നും പറയാൻ പറ്റുകയില്ല, കാര്യം നമ്മൾ തമ്മിൽ അങ്ങനെയാണ്. ഒരു ബസ്സുപോലും തന്നിട്ടില്ല. ഷെഡ്യൂൾ മുഴുവൻ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യണമെങ്കിൽ വെഞ്ഞാറമൂട് ഡിപ്പോയിൽ 12 ഉം, പാലോട്ട് 8 ഉം ബസ്സുകൾ അധികമായി വേണ്ടിവരും. അതിൽ രണ്ടു മൂന്ന് ബസ്സെങ്കിലും തരാൻ കനിവുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് ഇങ്ങനെ പറഞ്ഞപ്പോൾ

അങ്ങയുടെ മുഖത്തുനോക്കി നോ എന്നു പറയാനുള്ള ത്രാണി എനിക്കുമില്ല. അങ്ങ് പറഞ്ഞതിന്റെ എല്ലാ വശവും പരിശോധിക്കാം. പരിശോധിച്ചതിനുശേഷം നമുക്ക് ഏതൊക്കെ കാര്യങ്ങൾ പോസിറ്റീവായി ചെയ്യാം എന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം. പക്ഷേ അങ്ങ് പറഞ്ഞതിൽ ഏറ്റവും ഗൗരവമായി പറഞ്ഞ ഒരു

കാര്യമുണ്ട്. ഈ സഭയിലെ ഒട്ടുമിക്ക എം.എൽ.എ. മാതം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ഒരു രൂപത്തിൽ അല്ലെങ്കിൽ വേറൊരു രൂപത്തിൽ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ അതിനെ 100 ശതമാനവും യോജിക്കുകയാണ്. ഒട്ടുമിക്ക എം.എൽ.എ. മാതം അവരുടെ എം.എൽ.എ. ഫണ്ടിൽ നിന്ന് നല്ല തുക കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിക്ക് വേണ്ടി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ അതിന് നന്ദിയും രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

ശ്രീ. ജോസഫ് വാഴയ്ക്കൻ: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ നന്നാക്കാനായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നടക്കുന്ന ശ്രമങ്ങളെ ഞാൻ അങ്ങേയറ്റം ശ്ലാഘിക്കുകയാണ്, അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഇതൊക്കെയുണ്ടെങ്കിലും എന്റെ ഒരു അനുഭവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഞാൻ പറയുകയാണ്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ മാനേജ്മെന്റിൽ നമുക്ക് കുറേക്കൂടി പ്രൊഫഷണൽ ആകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഒരു പ്രൊഫഷണൽ മാനേജ്മെന്റ് ഇല്ല എന്നുള്ളത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഈ പരാജയങ്ങളുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണമാണെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു. ആരുടേയും പ്രൊമോഷനെയാണെന്നും ഞാൻ എതിർക്കുന്നില്ല. പ്രൊമോഷൻ കിട്ടി തലപ്പത്തൊക്കെ വന്നോട്ടേ, പക്ഷേ ഇത് നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാനും കൃത്യമായ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കുവാനും ഒക്കെയായി ഒരു പ്രൊഫഷണൽ മാനേജ്മെന്റ് ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച്

ആലോചിക്കുമോ എന്നാണ് എനിക്ക് അറിയേണ്ടത്?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ഞങ്ങളുടെ യൂണിയനുകളുമായി ഞാൻ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. അവർ അതിനോട് പോസിറ്റീവായി നടപടി എടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് നമ്മൾ മിഡിൽ മാനേജ് മെന്റ് തലത്തിൽ പ്രൊഫഷണലായി വരുത്തുന്നതിനുള്ള ശ്രമം നടത്തി, അതിൽ കുറേ കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ട് പോയിട്ടുണ്ട്. തനി പ്രൊഫഷണൽ ആയാലും പറ്റില്ല, കാരണം, ഇത് സാമൂഹികപ്രതിബന്ധതയുള്ള കാര്യങ്ങളാണ്. നമ്മൾ കൃത്യമായി അളന്നു മുറിച്ച് ഇതിനകത്ത് ലാഭം മാത്രം എന്നുള്ള നിലയെടുക്കരുത്, എന്നുള്ളതാണ് മറ്റൊരു ഭാഗത്തു നിന്നുള്ള ചിന്ത വരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യവും നടക്കണം, അതോടൊപ്പം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടമില്ലാതെ ലാഭത്തിൽ പോകണം. ഇത് രണ്ടിനേയും കൂടെ ചേർക്കുന്ന ഒരു equilibrium പോയിന്റ് നമുക്ക് കണ്ടെത്തണം, അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു ശ്രമത്തിലാണ് നിൽക്കുന്നത്. അങ്ങയുടെ നിർദ്ദേശം പോസിറ്റീവായി എടുക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. അജിത്: സർ, നമ്മുടെ എല്ലാ എം.എൽ.എ.മാരും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ പലവിധത്തിൽ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം സൂചിപ്പിച്ചു. എം.എൽ.എ.-മാർ വണ്ടി വാങ്ങാനുള്ള നിർദ്ദേശവുമായി

പണം ചോദിച്ച് ബഹുമാന്യനായ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ സമീപിച്ചപ്പോൾ അദ്ദേഹം അതിനെ ചവറ്റുകുട്ടയിലിടുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇപ്പോൾ അങ്ങയുടെ നേതൃത്വം നമ്മുടെ സഭാനേതാവുമാണ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി. നിങ്ങൾ രണ്ടുപേരും ആലോചിച്ചു ചെയ്യുകഴിഞ്ഞാൽ എം.എൽ.എ. ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ ബസ് വാങ്ങാൻ കഴിയും. ഒരിക്കലും പ്രതിപക്ഷത്തിന് ബസ് അനുവദിച്ചു തരമെന്ന് ഞങ്ങൾ വിശ്വസിക്കുന്നില്ല. ഞങ്ങളുടെ ഫണ്ടുപയോഗിച്ചുള്ള ഒരവകാശവും അധികാരവും നിങ്ങൾതന്നെ ആലോചിച്ചു ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ നമുക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ രക്ഷിക്കാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ബഹുമാന്യനായ കെ. എം. മാണി സാർ

എം.എൽ.എ.-മാരുടെ ആവശ്യം ചവറ്റുകുട്ടയിലിട്ടു എന്നൊന്നും എനിക്ക് അഭിപ്രായമില്ല. ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽനിന്നും ലഭിച്ച ക്വറിയിൽ പറയുന്നത് ആസ്തി വികസന ഫണ്ട് ഗവൺമെന്റിൽവരണം എന്നാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ അതൊരു കോർപ്പറേഷനാണ്. അതിൽനിന്ന് പറ്റില്ല എന്നുള്ള ടെക്നിക്കൽ തർക്കമാണ് അവർ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആ തർക്കം ഇപ്പോഴും നിലനിൽക്കുകയാണ്. എന്തായാലും അതിനുള്ള പരിഹാരം എന്താണെന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം. കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂൻസിയിലെ

യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നല്ല നിർദ്ദേശം എന്നുള്ള നിലയിലാണ് നിങ്ങൾ എല്ലാവരുടേയും അംഗീകാരത്തോടുകൂടി ആ നിർദ്ദേശവുമായി മാണി സാറിനെ കാണാൻ പോയത്. പക്ഷേ ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥർ ടെക്നിക്കൽ ആയി ഒരു കപറി എഴുതി അയച്ചു അതാണ് പ്രശ്നം.

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ നന്നാക്കാനുള്ള മന്ത്രിയുടെ ആത്മാർത്ഥതയേയും താൽപ്പര്യത്തേയും ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. അതേ അവസരത്തിൽ കാസർഗോഡ് ജില്ലയെക്കൂടി കണക്കിലെടുക്കണമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് എനിക്ക് അപേക്ഷിക്കാനുള്ളത്. കാസർഗോഡ് ജില്ലയോടുള്ള മന്ത്രിയുടെ അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കണം, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ പല ഡിപ്പോകളിലേയും പല സർവ്വീസുകളും റദ്ദ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഡിപ്പോയിൽ അന്വേഷിക്കുമ്പോൾ എം.എൽ.എ.മാരായ ഞങ്ങൾക്ക് കിട്ടുന്ന മറുപടി ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുവാൻ പുതിയതായി ഡ്രൈവർമാരും കണ്ടക്ടർമാരും ഇല്ലാത്തതിനാൽ പുതിയ ബസ്സുകൾ അനുവദിക്കുന്നില്ല എന്നാണ്. രണ്ട് ദിവസം മുമ്പ് ചേർന്ന ഡി.ഡി.സി. യോഗത്തിലും ഡിപ്പോ അധികൃതർ ഞങ്ങൾക്ക് എഴുതിത്തന്ന മറുപടി ഇതുതന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇടപെട്ട് ഈ അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ 41 ബസ്സുകൾ

ഇപ്പോൾ സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ കാഞ്ഞങ്ങാടിന് അഡീഷണലായി അനുവദിച്ച ഒൻപത് ബസ്സുകളുംകൂടി ചേർത്ത് മൊത്തം അൻപത് ബസ്സുകൾ അവിടെ ഓടുന്നുണ്ടെന്നാണ് എന്റെ കയ്യിലുള്ള രേഖകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മനസ്സിലാകുന്നത്. ഇനിയും എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നമുണ്ടെങ്കിൽ നമുക്ക് ആലോചിക്കാം. കഴിയുന്ന സഹായങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി: സർ, ചാലക്കുടി ബസ് സ്റ്റാൻഡിലെ യാത്രക്കാർക്കും

ജീവനക്കാർക്കും കാന്റീൻ സൗകര്യമില്ലാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ എം.എൽ.എ. ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് ഒരു കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുകയും അങ്ങ് തന്നെ അതിന്റെ ഉദ്ഘാടനം നിർവ്വഹിച്ച കാര്യവും ഓർക്കുമല്ലോ. എന്നാൽ നാളിതുവരെ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. അതിനാൽ ആ കാന്റീനിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ ബസ് സ്റ്റാൻഡിലെ ഉപയോഗശൂന്യമായി കിടക്കുന്ന മൂന്ന് ഏക്കർ സ്ഥലം അതിരപ്പിള്ളി ടൂറിസം സാധ്യതകൾ കണക്കിലെടുത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുന്ന രീതിയിൽ ഒരു പ്രോജക്ട്കൂടി നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങയുടെ അത്തരമൊരു പ്രോജക്ട്

വരുന്ന സമയത്ത് അതിനെപ്പറ്റി ആലോചിക്കാം. അങ്ങയുടെ ഫണ്ടിൽ നിന്നാണ് അതിനുള്ള തുക അനുവദിച്ചത്, ഞാൻ അവിടെ വന്നു എന്നുള്ളത് ശരിയാണ്, അങ്ങയുടെ ഈ പ്രവർത്തനത്തെ ഞാൻ പരസ്യമായി പ്രകീർത്തിക്കുകയും ചെയ്തു. അത് നന്നായി മുന്നോട്ട് പോകട്ടെ. അവിടെ അവശേഷിക്കുന്ന ഭൂമി ഉപയോഗിച്ച് അതിരപ്പിള്ളി ടൂറിസം സെന്ററിന് പ്രയോജനപ്പെടുന്ന എന്തെങ്കിലും നടപടിയെടുക്കണമെന്ന് അങ്ങ് അന്നും പറയുകയുണ്ടായി. അത്തരമൊരു പ്രോജക്ട് എന്ന നിലയിൽ എത്തിയാൽ ആ ഘട്ടത്തിൽ ഇതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: സർ, ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന് കാസർഗോഡ് ജില്ലയോടുള്ള അവഗണനയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. കണ്ണൂർ ജില്ല അതിനേക്കാളേറെ അവഗണന അനുഭവിക്കുന്ന ഒരു ജില്ലയാണ്. ഡിപ്പോകളുടെ എണ്ണത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും ഷെഡ്യൂളുകളുടെ കാര്യത്തിലും മറ്റ് ജില്ലകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ വളരെ വ്യത്യാസമുണ്ട്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലുള്ളതിനേക്കാൾ പത്തിരട്ടി ഷെഡ്യൂളുകളുള്ള ജില്ലകൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. പല കാരണങ്ങളുടേയും പേരിൽ, ഉള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ പലതും വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും അവസാനം എ.സി. ബസ്സുകൾ അനുവദിച്ചപ്പോൾ കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ മാത്രം എ.സി. ബസ്സുകൾ അനുവദിച്ചില്ല. പലപ്പോഴും ഞാൻ മന്ത്രിയുടെയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എം.ഡി-യുടേയും

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയപ്പോൾ ലഭിച്ച മറുപടി 2009-ൽ കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും തമ്മിലുണ്ടാക്കിയ കരാർ അനുസരിച്ച് എ.സി. ബസ്സുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിൽനിന്നും കണ്ണൂർ ജില്ലയെ ഒഴിവാക്കിയിരിക്കുകയാണ് എന്നാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കാനും പ്രത്യേകിച്ച് യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യംകൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട്, ഉള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ നിലനിർത്താനും മറ്റ് യാത്രാസൗകര്യം ഇല്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിലെങ്കിലും പുതിയ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കാനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: അങ്ങ് പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം സത്യമാണ്.

2009-ൽ കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും തമ്മിൽ ഉണ്ടാക്കിയ കരാറിൽ കാസർഗോഡ്, കണ്ണൂർ എന്നീ രണ്ട് ജില്ലകൾ ഉൾപ്പെട്ടില്ല. അതിനാൽ ഞങ്ങൾ വേറൊരു കാര്യം ചെയ്തു. വയനാട്ടിൽനിന്നും കണ്ണൂരിലേയ്ക്ക് ബസ് ഓടിച്ചുകൊണ്ട് കണ്ണൂരുമായി ബന്ധിപ്പിച്ചു. എന്തുകൊണ്ടെന്നാൽ വയനാട് ഈ നെറ്റ് വർക്കിനുള്ളിൽ വരുന്നുണ്ട്, കണ്ണൂർ ജില്ല ഉൾപ്പെടുന്നില്ല. കാസർഗോഡും ഇതേ രീതിയിൽത്തന്നെയാണ് ചെയ്തത്. ഇപ്പോൾ കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ 66 ബസ്സുകളുണ്ടെന്നുള്ള കണക്കുകളാണ് എനിക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. എ.സി. ബസ്സും അവിടേയ്ക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ തന്നെയാണ് പോയി ഉദ്ഘാടനം നിർവ്വഹിച്ചതും. നമുക്ക് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്ന

കാര്യങ്ങളെല്ലാം പോസിറ്റീവ് ആയി ചെയ്യാം. പക്ഷേ അന്നത്തെ നെറ്റ്‌വർക്ക് കവറേജിൽ കണ്ണൂർ ഉൾപ്പെടാത്തതുകൊണ്ട് നിർവ്വാഹമില്ല. കാരണം അത് കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും തമ്മിലുള്ള ഒരു എഗ്രിമെന്റിന്റെ ഭാഗമാണ്. അത് ഇപ്പോൾ തിരുത്തുവാൻ നിർവ്വാഹമില്ല.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ ബസ്സുകളുടെ എണ്ണത്തെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. 2000-ന് മുമ്പ് പുറത്തിറക്കിയ ബസ്സുകളാണ് ജില്ലയിൽ ഓടുന്ന അധികം ബസ്സുകളും. പതിനഞ്ചു വർഷം തികയാൻ പോകുന്ന ബസ്സുകൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഓടുന്നത് ഒരുപക്ഷേ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലായിരിക്കും. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, ജില്ലയിലെ ഡിപ്പോകളിൽ കണ്ടക്ടർമാരുടേയും ഡ്രൈവർമാരുടേയും ഒഴിവുകളുടെ എണ്ണം 90 ആണ്. ബഹുമാന്യനായ ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് വകുപ്പുമന്ത്രി ആയിരുന്ന കാലത്താണ് എം.എൽ.എ./എം.പി. ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിച്ച കാഞ്ഞങ്ങാട് സബ് ഡിപ്പോ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തത്. അന്ന് അദ്ദേഹം എം.എൽ.എ.-യുടെ ശുപാർശ പ്രകാരം മൂന്ന് പുതിയ ഷെഡ്യൂളുകൾ അനുവദിച്ചുകൊടുത്തുവെങ്കിലും ഒരു ബസ്സുപോലും അന്നുമുതൽ ഇന്നുവരെയും ഓടിയിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് അവിടത്തെ ജീവനക്കാരുടെ ഒഴിവുകൾ നികത്തണം. അന്തർസംസ്ഥാന പാതയിലോടുന്ന ബസ്സുകളിൽ ഏറ്റവും ലാഭകരമായി

ഓടുന്നത് കാസർഗോഡും മംഗലാപുരത്തുമാണ്. നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ബസ്സുകളാണ് നിർത്തുന്നതെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞു. എന്നാൽ മംഗലാപുരം-കാസർഗോഡ് റൂട്ടിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ബസ്സുകൾപോലും ഷെഡ്യൂൾ അനുസരിച്ച് സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയാത്തത് ജീവനക്കാരുടെ കുറവുകൊണ്ടാണ്. അത് പരിഹരിക്കാൻ നടപടിയുണ്ടാകണം.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയ്ക്ക് ഒരു പ്രത്യേക സാഹചര്യമുണ്ട്. കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലുള്ള വിദ്യാർത്ഥികളിൽ ഒട്ടുമിക്കാലും പഠിക്കുന്നത് മംഗലാപുരത്താണ്. ആളുകളുടെ യാത്രാക്ലേശംകൂടി പരിഗണിച്ച് എങ്ങനെ ഇത് പോസിറ്റീവായി കൊണ്ടുപോകാൻ പറ്റുമെന്ന് അങ്ങയുമായി ആലോചിക്കാം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യുടെ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി അനുസരിച്ച് ഏത് പരിധിവരെ സഹായിക്കാൻ പറ്റും എന്നുള്ളതുകൂടി പരിശോധിക്കേണ്ടതായുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടി ഒരു പ്രത്യേക യോഗം വിളിച്ച് ചേർക്കാം. ജീവനക്കാരുടെ പ്രശ്നമെന്താണെന്ന് പരിശോധിക്കാം. പേപ്പർ ഷെഡ്യൂളിന്റെ പേരിൽ ജീവനക്കാരെ നിയമിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. യഥാർത്ഥ ഷെഡ്യൂളിൽ ജീവനക്കാരുടെ കുറവുണ്ടെങ്കിൽ ആ കുറവ് എങ്ങനെ നികത്താം എന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു ചർച്ചയ്ക്കുശേഷം തീരുമാനിക്കാം.

ശ്രീ. റ്റി. യു. കുരുവിള: സർ, എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ ഡിപ്പോയ്ക്ക് ഞാൻ 75

ലക്ഷം രൂപ അസറ്റ് ഡെവലപ്മെന്റ് ഫണ്ടിൽനിന്നും കൊടുത്തു. അതിന്റെ പണി ഇതുവരെയും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. അത് പൂർത്തിയാക്കാത്തതിന് കാരണം പറയുന്നത് അവർക്ക് പേമെന്റ് കൊടുക്കുന്നില്ലായെന്നുള്ളതാണ്. കുറച്ച് പണിയുംകൂടി തീർക്കാനുണ്ട്. ഡിപ്പോയുടെ മുൻവശം മുഴുവനും കഴിയായി കിടക്കുകയാണ് ഇതെല്ലാം പരിഹരിക്കേണ്ടതായുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം തീരെ കുറവാണ്. അതും പരിഹരിക്കണം.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ

ഗവൺമെന്റിന് സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുന്ന കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് നടപടി സ്വീകരിക്കാം.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രികൂടി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട

കാര്യമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യിൽ 2013-ൽ 9300 പേർക്ക് അഡ്വൈസ് മെമോ അയയ്ക്കുകയും 1800 പേർ ഒഴികെയുള്ളവർക്ക് നിയമനം ലഭിക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ 1800 പേർ രണ്ട് വർഷമായി നിയമനവും കാത്ത് നിൽക്കുകയാണ്. നിരവധി പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ നടത്തുകയും നിരവധിതവണ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയെ നേരിൽ കാണുകയും ചെയ്തു. കഴിഞ്ഞവർഷം ഒരു സമരത്തിന്റെ ഭാഗമായി

ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി, ബഹുമാനപ്പെട്ട ആഭ്യന്തര വകുപ്പുമന്ത്രി, ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നിവരുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ ഒരു ചർച്ച നടക്കുകയും 2015 ഒക്ടോബർ മാസം 17-ാം തീയതിക്കുള്ളിൽ മുഴുവൻ പേർക്കും നിയമനം നൽകാമെന്ന് ഉറപ്പുനൽകുകയും ചെയ്തിട്ട് ഇപ്പോൾ രണ്ട് മാസം കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഇന്നേവരെയും അഡ്വൈസ് മെമ്മോ ലഭിച്ച് അപ്പോയിന്റ്മെന്റ് ഓർഡർ ലഭിക്കാനായി ഇത്രയും നീണ്ട കാത്തിരിപ്പ് ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ ഒരു മറുപടി തന്നിരിക്കുന്നത് നിയമനം ലഭിക്കുന്നതുവരെ നിയമന ഉത്തരവ് നിലനിൽക്കുമെന്നാണ്. 1800 പേരുടെ ലൈഫിന്റെ കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് അവർക്ക് ജോലി ലഭിക്കുമോ ഇല്ലയോ എന്നുള്ളകാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സഭയിൽ വ്യക്തമാക്കണം.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, 3,308 വേക്കൻസിയുണ്ടായിരുന്ന കാലത്ത് 9,300 പേർക്ക് അഡ്വൈസ് മെമ്മോ അയച്ചു. അതെങ്ങനെ അയച്ചു എന്നുള്ളതിന്റെ പരിശോധന നടക്കുകയാണ്. അന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ 3,308 വേക്കൻസി മാത്രമാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. പക്ഷേ, 9,300 പേർക്കാണ് അഡ്വൈസ് മെമ്മോ അയച്ചത്. ആ പ്രശ്നം എങ്ങനെ പരിഹരിക്കാമെന്നുള്ള ശ്രമത്തിലാണ്. 1800 പേർക്കൊഴിച്ച് ബാക്കിയുള്ളവർക്ക് നിയമനം നൽകി. NJD

ആയി വന്നിട്ടുള്ള ചില പോസ്റ്റുകളുണ്ട്. പി.എസ്.സി.-യുടെ പെർമിഷനോടുകൂടി മാത്രമേ അത് ഫില്ലപ്പ് ചെയ്യാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. പി.എസ്.സി. പെർമിറ്റ് ചെയ്താൽ ബാക്കിയുള്ള കാര്യത്തിലേയ്ക്ക് പോകും. എന്നാൽ ഈ കുട്ടികൾക്ക് പ്രശ്നം ഉണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് അവർക്ക് നിയമനം കൊടുക്കുന്നതുവരെ ഇത് മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകുമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അന്ന് ആരോ എടുത്തൊരു തെറ്റ് പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമത്തിലാണ്.

ശ്രീ. സി. മോയിൻകുട്ടി: സർ, മലയോര-കുടിയേറ്റ മേഖലകളിൽനിന്ന് പലപ്പോഴും ഷെഡ്യൂളുകൾ വെട്ടിച്ചുരുക്കുകയോ നിർത്തലാക്കുകയോ ചെയ്യുന്നതുകാരണം ദുരയാത്ര ചെയ്യേണ്ട വിദ്യാർത്ഥികൾ വലിയ ചെലവിൽ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കുകയാണ്. ഇത് വിദ്യാർത്ഥികളുടെ കൊഴിഞ്ഞുപോക്കിനു പോലും കാരണമായി മാറുകയാണ്. ആ സാഹചര്യത്തിൽ തിരുവമ്പാടി പോലെയുള്ള മലയോര-കുടിയേറ്റ മേഖലയിൽ വിദ്യാർത്ഥികളെക്കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് കൃത്യമായി ബസ് ഓടിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള എന്തെങ്കിലും സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുമോ? ഇക്കാര്യം നേരത്തെ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശം

പരിഗണിക്കാം. സാമൂഹിക പ്രതിബദ്ധതയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇത്രയും വിഷമങ്ങളുടെ മധ്യത്തിൽ നിന്നുകൊണ്ടാണ് 1,35,000 കുട്ടികൾക്ക് സമ്പൂർണ്ണ സൗജന്യ യാത്ര കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. അത്രയും ഒരു പ്രതിബദ്ധത മറ്റൊരു രൂപത്തിലും ഒരുകാലത്തും ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതായി തോന്നുന്നില്ല. അങ്ങ് ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യത്തിൽ പോസിറ്റീവായി എന്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടിയാണ് ഞാനടക്കമുള്ള ധാരാളം എം.എൽ.എ.മാർ ആസ്തി വികസന ഫണ്ടിൽ നിന്നും ഒരു കോടി രൂപ വീതം നൽകാനുള്ള നിർദ്ദേശം സമർപ്പിച്ചത്. ശ്രീ. മാത്യു റ്റി. തോമസ് അതുസംബന്ധിച്ച് സബ്മിഷൻ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. ധനകാര്യ വകുപ്പ് അതിന് അനുമതി നിഷേധിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഉത്തരവ് ഇറക്കുകയും ചെയ്തു. ആസ്തി വികസന ഫണ്ട് ആരംഭിച്ച 2012-ൽ എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ പെരുമ്പള്ളം ദ്വീപിലേയ്ക്ക് വേറെ യാത്രാ സൗകര്യമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ജങ്കാറിനു വേണ്ടി ഞാൻ പ്രസ്തുത ഫണ്ട് കൊടുത്തു. ആദ്യം ധനകാര്യവകുപ്പ് നിഷേധ ഉത്തരവ് ഇറക്കി. ശ്രീ. ജോയി ധനകാര്യ വകുപ്പുസെക്രട്ടറിയായിരിക്കുമ്പോഴും ശ്രീ. സോമസുന്ദരം ധനകാര്യ വകുപ്പുസെക്രട്ടറിയായി ഇരിക്കുമ്പോഴുമായിരുന്നു അത്.

ഞങ്ങൾ പോയി കണ്ട് ബോധ്യപ്പെടുത്തുകയും പറയുകയും ചെയ്തു. അന്ന് ശക്തമായ ഇടപെടലുകൾ ഉണ്ടായതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അതിന് അനുമതി നൽകുകയും രണ്ടാഴ്ചയ്ക്കകം ഒന്നര കോടി രൂപ മുടക്കിയുള്ള ജക്കാർ നീറ്റിൽ ഇറക്കാൻ പോകുകയുമാണ്. വെള്ളത്തിൽ ഓടുന്ന ജക്കാറിന് അനുമതി നൽകുകയും കരയിൽ ഓടുന്ന ബസിന് അനുമതി നൽകാതിരിക്കുകയും ചെയ്തതിലെ വൈരുദ്ധ്യം മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ധനകാര്യ വകുപ്പ് എടുക്കുന്ന നിലപാടിൽ ശക്തമായ ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ എം.എൽ.എ.മാർ എല്ലാം മുന്നോട്ടു വന്നിട്ടും അതിനെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താതിരുന്നതിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പരിശോധിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഞാൻ നേരത്തെ അതിനൊരു മറുപടി പറഞ്ഞതാണ്. ഞാൻ ആ പ്രെപ്പോസലിൽ സ്ട്രോങ്ങായിട്ടുള്ള വ്യൂ ഉള്ളയാളാണ്. ഒരിക്കൽക്കൂടി ആവർത്തിക്കേണ്ട എന്നതുകൊണ്ട് പഴയ മറുപടി ആവർത്തിക്കുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ഇനിയും ഒട്ടേറെ അംഗങ്ങൾ ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾത്തന്നെ 43 മിനിട്ട് ഈ ചോദ്യത്തിനായി. അടുത്ത ചോദ്യത്തിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്.

ഭരണരംഗത്തെ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണം

(*152) ശ്രീ. ബി. സത്യൻ :

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് :

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ് : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) ഭരണരംഗത്തെ ഒട്ടേറെ അധികാരങ്ങൾ ഇപ്പോഴും സെക്രട്ടേറിയറ്റിൽ കേന്ദ്രീകരിച്ചിരിക്കുന്നത് വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെ എന്തെല്ലാം നിലയിൽ ബാധിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) എന്തെല്ലാം അധികാരങ്ങൾ ഇനിയും വികേന്ദ്രീകരിച്ച് നൽകാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു; ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് നിയമഭേദഗതിയിലൂടെ എന്തെല്ലാം അധികാരം വികേന്ദ്രീകരിച്ച് നൽകുകയുണ്ടായോ; പ്രസ്തുത രംഗത്ത് നിർദ്ദേശങ്ങൾ ശേഖരിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(സി) ഒറ്റ വകുപ്പായിരുന്നതിനെ മൂന്നായി തിരിച്ച് നൽകിയതും പദ്ധതി തുക നൽകാതിരുന്നതും അധികാര വികേന്ദ്രീകരണ പ്രക്രിയയും ഏകോപനവും ദുർബലപ്പെട്ട അവസ്ഥയിലാക്കിയതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളെ കാലികമായി ശക്തിപ്പെടുത്തുവാൻ തയ്യാറാകുമോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി) : സർ,

(എ) അധികാര വികേന്ദ്രീകരണം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന്

ഉതകംവിധത്തിലാണ് പന്ത്രണ്ടാം പഞ്ചവത്സര പദ്ധതി മാർഗ്ഗരേഖ തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. പ്രദേശിക ഭരണസംവിധാനത്തെ ശാക്തീകരിക്കുന്നതിനും കൂടുതൽ ജനാധിപത്യവൽക്കരിക്കുന്നതിനും അധികാരവികേന്ദ്രീകരണം അർത്ഥപൂർണ്ണമാക്കുന്നതിനും ലക്ഷ്യമിട്ട് ഈ സർക്കാർ നടപ്പാക്കിയ സുപ്രധാന പദ്ധതിയാണ് 'സേവാഗ്രാം' എന്ന പേരിൽ എല്ലാ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വാർഡുകളിലും ഗ്രാമകേന്ദ്രങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുക എന്നത്. ഭരണഘടനയുടെ 73-74 ഭേദഗതി അനുസരിച്ച് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് അധികാരം വികേന്ദ്രീകരിച്ചു നൽകിയതിൽ ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഏറ്റവും നല്ല രീതിയിൽ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണം നടത്തിയതിന് അഖിലേന്ത്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ 2013-14 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ ഒന്നാം സ്ഥാനം കേരളത്തിന് ലഭിക്കുകയുണ്ടായി.

(ബി) അധികാരങ്ങൾ ഇനിയും വികേന്ദ്രീകരിച്ച് നൽകുന്ന വിഷയം ഇപ്പോൾ പരിഗണനയിലില്ല. ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് നിയമ ഭേദഗതിയിലൂടെ അധികാരം വികേന്ദ്രീകരിച്ച് നൽകിയിട്ടില്ല.

(സി) ഒറ്റ വകുപ്പായിരുന്ന തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പിനെ വിഭജിച്ചിട്ടില്ല. സർക്കാർ തലത്തിൽ ഒരു പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി, സെക്രട്ടറി എന്നിവർ അടങ്ങുന്ന

ഏക വകുപ്പായാണ് ഇപ്പോഴും പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നത്. വിവിധ വിഷയങ്ങളിൽ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കുന്നതിനും കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുമായി ഒന്നിലധികം മന്ത്രിമാർക്ക് ഭരണച്ചുമതല വിഭജിച്ച് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രിമാർക്ക് സെക്രട്ടറിമാർ ഫയലുകൾ സമർപ്പിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ നിലവിലുള്ള പഞ്ചായത്ത്, നഗരകാര്യം, ഗ്രാമവികസനം തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളുടെ പ്രവർത്തനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള വിഷയങ്ങളിൽ ഏകോപനം ആവശ്യമായി വരുന്നപക്ഷം തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിന് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ പഞ്ചായത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി, നഗരകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി, ഗ്രാമവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നിവരുൾപ്പെടുന്ന ഒരു ഉപസമിതി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ കാലികമായി ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ഒട്ടനവധി കാര്യങ്ങൾ ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ: സർ, 73, 74 ഭരണഘടനാ ഭേദഗതിയിലൂടെ ആദ്യമായി ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് രാജ് സംവിധാനം ശക്തിപ്പെട്ടു. ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് രാജ് സംവിധാനം ശക്തിപ്പെട്ട ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിലാണ് ഏതാണ്ട് 40%-ത്തോളം വരുന്ന തുക തദ്ദേശ

സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിൽനിന്ന് നേരിട്ട് നൽകി തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് സ്വയം പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കി സ്വയം പ്രഖ്യാപിത സർക്കാരുകളാക്കി മാറ്റാൻവേണ്ടിയിട്ടുള്ള എല്ലാ സംവിധാനവും ഉണ്ടാക്കിയെടുത്തത്. ആ ഘട്ടത്തിൽ ആരംഭിച്ച വികേന്ദ്രീകരണ പ്രക്രിയ രാജ്യത്ത് ശക്തിപ്പെട്ടു. എല്ലാ തലങ്ങളിലും അഭൂതപൂർവ്വമായ മുന്നേറ്റം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. അങ്ങ് ഇവിടെ പറഞ്ഞു, മൂന്ന് തട്ടുകളിലായി നിൽക്കുകയാണെന്ന്. തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഇന്ന് അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ഗൗരവമായിട്ടുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകളും പ്രയാസങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ ഏതെങ്കിലുമൊരു മന്ത്രി എവിടെയെങ്കിലും ഒരു യോഗം വിളിച്ചതായി അങ്ങേയ്ക്ക് പറയാൻ കഴിയുമോ, അങ്ങ് വിളിച്ചുകൂട്ടിയിട്ടുള്ള ജനസമ്പർക്ക പരിപാടിയിൽ വന്നുചേർന്ന ആയിരക്കണക്കിനാളുകൾ തന്ന പരാതിയിൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ സ്വയം സർക്കാരുകളാക്കി പ്രവർത്തിപ്പിക്കാതിരിക്കാൻ സെക്രട്ടേറിയറ്റിൽനിന്ന് ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും മന്ത്രിമാരുടെയും ഭാഗത്തുനിന്നും വന്നിട്ടുള്ള നിരന്തരമായ ഇടപെടലുകളും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ തയ്യാറാക്കിയ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ പറ്റാത്ത നിലയിലുണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളുമാണ്. അങ്ങേയ്ക്ക് പറയാൻ കഴിയുമോ; ഈ മൂന്ന് വകുപ്പിലെ മന്ത്രിമാരും അങ്ങും കൂടിയിരുന്ന് തദ്ദേശ

സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ പദ്ധതിയെങ്കിലും അവലോകനം ചെയ്യാൻ അങ്ങേയ്ക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ബി. സത്യൻ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ഇന്ന് നടക്കുന്ന പൂർണ്ണമായ കാര്യങ്ങൾ അറിയാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ഒരു ക്യാബിനറ്റ് ഉപസമിതി ഏതെങ്കിലും ആവശ്യം വന്നാൽ മാത്രം കൂടിയായിരിക്കണം. ആഴ്ചതോറും കൂടുന്നത് ഈ മൂന്ന് മന്ത്രിമാരും കൂടിയുള്ള കമ്മിറ്റിയാണ്. ഈ മൂന്ന് മന്ത്രിമാരും അവരുടെ കോ-ഓർഡിനേഷൻ കമ്മിറ്റിയും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരും കൂടി ആഴ്ചതോറും കൂടുന്നു. ഏതെങ്കിലും തർക്കവിഷയങ്ങൾ ഉണ്ടായാൽ മാത്രമാണ് അങ്ങനെയൊരു മീറ്റിംഗിൽ ഞാൻകൂടി പങ്കെടുക്കുന്നത്. ഞാൻ കൂടി പങ്കെടുത്ത ഒരു യോഗം മാത്രമേ കൂടേണ്ടി വന്നിട്ടുള്ളൂ. കാരണം, മറ്റ് കാര്യങ്ങളൊക്കെ വളരെ സുഗമമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതുകൊണ്ടാണ്. ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് നല്ല ആശയങ്ങൾ പറയാം. പക്ഷേ, യാഥാർത്ഥ്യത്തിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത് ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ്. ഒരു ഉദാഹരണം മാത്രം പറയാം. 2010-11 ൽ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി വികസന ഫണ്ടായി നൽകിയത് 1400 കോടി രൂപയാണ്. 2015-16 (ഈ നടപ്പുവർഷം) വികസന ഫണ്ട് 4800 കോടി രൂപയാണ് അലോട്ട് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ : യെസ്...പ്ലീസ്...ശിവൻകുട്ടി,.....

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, എക്സ്പെന്റിച്ചറിന്റെ കണക്കുകൂടി അങ്ങ് പറയണം.

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, ഈ വർഷം അലോട്ട് ചെയ്തിരിക്കുന്നത് 4,800/-

കോടി രൂപയാണ്. ആദ്യകാലങ്ങളിൽ മാർച്ച് 31-നകം ചെലവാക്കിയില്ലെങ്കിൽ ഈ തുക ലാപ്സായി പോകുമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ഈ ഫണ്ട് ചെലവഴിക്കുന്നതിന് ഒരു വർഷംകൂടി സമയം കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. തുക ലാപ്സായി പോകുന്ന ഒരു സാഹചര്യം ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദാരമായ ഈ സമീപനം സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിനുമുമ്പ് അനുവദിച്ച തുക ചെലവാക്കിയില്ലെങ്കിൽ അടുത്ത വർഷത്തെ പ്ലാൻ ഫണ്ടിൽ കുറവ് ചെയ്യുമായിരുന്നു. അങ്ങനെ കുറവു ചെയ്യുന്ന സിസ്റ്റം നിർമ്മാണത്തിന് ചെലവഴിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സമയം കൂടുതൽ കൊടുത്ത് പരമാവധി എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾക്കും മുനിസിപ്പാലിറ്റികൾക്കും ഫണ്ട് വിനിയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള അവസരമുണ്ടാക്കിയിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ: സർ, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ അധികാരമെടുത്തിട്ട് ഇപ്പോൾ ഏതാനും ദിവസങ്ങളേ ആയിട്ടുള്ളൂ. ജനങ്ങളുമായി അടുത്ത് ബന്ധപ്പെടുള്ള കുടിവെള്ളം, വൈദ്യുതി, വിദ്യാഭ്യാസം, മരാമത്ത്, ആരോഗ്യം, കൃഷി തുടങ്ങിയിട്ടുള്ളവയുടെ അവസ്ഥയെന്താണ്? തദ്ദേശസ്വയംഭരണ

സ്ഥാപനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്യുവാനും നടപ്പിലാക്കുവാനും ജില്ലാതല ആസൂത്രണ സമിതിയുണ്ട്. ഗ്രാമ പഞ്ചായത്ത്, ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത്, നഗരസഭ എന്നിവയുടെ ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരും സെക്രട്ടറിമാരും എന്താണ് ഈ കാലയളവിൽ ചെയ്യുകൊണ്ടിരുന്നത്; അങ്ങേയ്ക്ക് പറയാൻ സാധിക്കുമോ? ഞാൻ ഒരു കാര്യംമാത്രമേ ചോദിക്കുന്നുള്ളൂ. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ പുതിയ ജനപ്രതിനിധികളെ വിളിച്ചുകൂട്ടി അവർക്ക് ആത്മവിശ്വാസം നൽകി പ്രവർത്തിക്കുവാൻ അങ്ങ് മുൻകയ്യെടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ പരമാവധി ശാക്തീകരിക്കാനും അവർക്ക് പ്രവർത്തിക്കാൻ അവസരങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാനുമാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഒന്നാമതായി വരുന്നത് ഫണ്ട് അലോക്കേഷനാണ്. ഫണ്ട് അലോക്കേറ്റ് ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് 24 ശതമാനം ഫണ്ട് അവർക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നത് ഉറപ്പ് വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 24-25 ശതമാനം വരെ എത്തണമെന്നതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ആഗ്രഹം. അനുവദിച്ച ഫണ്ട് ലാപ്സായി പോകാതിരിക്കാൻവേണ്ടിയാണ് നേരത്തെ പറഞ്ഞ രീതിയിലുള്ള വളരെ ഉദാരമായ സമീപനമെടുത്തത്. ഇതിനെക്കുറിച്ച് പഞ്ചായത്തുകാരുമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ അവർ ഉന്നയിച്ച പ്രധാന പ്രശ്നം ആവശ്യത്തിന് സ്റ്റാഫിലാത്തതുകൊണ്ട് ഫണ്ട്

വിനിയോഗിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ലായെന്നാണ്. ഇതിനുവേണ്ടി 864 അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിച്ച് അവരെ പോസ്റ്റ് ചെയ്യിരിക്കുകയാണ്. എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും മുനിസിപ്പാലിറ്റികളിലും കുറഞ്ഞത് ഒരു അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയറെങ്കിലും ഇന്ന് നിലവിലുണ്ട്. 990 ക്ലൈക്കൽ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിച്ചു. 800-ലധികം പഞ്ചായത്തുകളിൽ അസിസ്റ്റന്റ് സെക്രട്ടറിയുടെ പോസ്റ്റും നൽകിയിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ പഞ്ചായത്ത് ഭരണത്തിന്റെ ചരിത്രമെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ അഞ്ചുകൊല്ലത്തിനിടയിൽ ഇത്രയും പോസ്റ്റുകൾ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള അവസരം ഇതിനുമുമ്പ് ഒരിക്കലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതിനുശേഷം ജനപ്രതിനിധികൾ അവരുടെ ശിൽപ്പശാലയിൽ ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നങ്ങൾ വേണ്ടത്ര സ്വാതന്ത്ര്യവും പ്രവർത്തിക്കാനുള്ള അവസരവുമില്ലെന്നാണ്. മെമ്പർമാർ പറഞ്ഞ തടസ്സങ്ങളെല്ലാം ഈ ഗവൺമെന്റ് മാറ്റിക്കൊടുത്തു. ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റികൾ പിരിച്ചുവിട്ടു. അതാത് വകുപ്പുകൾക്ക് അനുമതി കൊടുക്കാനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം കൊടുത്തു. തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ജനപ്രതിനിധികൾക്കായിരിക്കണം അതിനുള്ള അധികാരവും അവകാശവും കൊടുക്കേണ്ടത്. പക്ഷേ, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ പൊതുവായിട്ടുള്ള മേൽനോട്ടവും അവരുടെ സാങ്കേതികമായ ഉപദേശങ്ങളും ആവശ്യമാണ്. ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റികൾ എന്തായിരുന്നുവെന്ന് എം.എൽ.എ.-മാർക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്. ഈ

ജനപ്രതിനിധികളുടെ മുകളിൽ കയറി ഇരുന്നുകൊണ്ട് അതിനുള്ള അവസരങ്ങൾ നിഷേധിക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണുണ്ടായിരുന്നത്. അതുമറി, അത് ഏറ്റവും അധികം ലഘൂകരിച്ചു. അതിനുശേഷമാണ് ഏറ്റവും സുപ്രധാനമായിട്ടുള്ള ഒരു തീരുമാനം വന്നിരിക്കുന്നത്. ഗ്രാമ കേന്ദ്രങ്ങളും വാർഡുതലത്തിലുള്ള സേവാ കേന്ദ്രങ്ങളും ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന് സഹായകമാകും എന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ: സർ,

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ഇ.പി. ജയരാജൻ, അങ്ങേയ്ക്ക് സംസാരിക്കാൻ പ്രത്യേക അവസരം തരാം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ജയരാജൻ..... പ്ലീസ്....

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, കേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണവും വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണവും രണ്ടുരണ്ടാണ്. കേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണ ശൈലിയിലുള്ള നിലവിലുള്ള ഭരണ സംവിധാനങ്ങളെ വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണ ശൈലിയിലേയ്ക്ക് വിന്യസിക്കുമ്പോൾ അത് പൂർണ്ണമായിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് ഒരു വസ്തുതയാണ്. സൂക്ഷ്മമായ ജാഗ്രത പുലർത്താത്തതിനാൽ വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണവും നിർവ്വഹണവും കേന്ദ്രീകൃതശൈലിയിലേയ്ക്ക് പ്രത്യേകിച്ച് അബുവർഷത്തിനുള്ളിൽ....., കഴിഞ്ഞ ചോദ്യത്തിന് അങ്ങ് മറുപടി പറഞ്ഞത് ടെക്നിക്കൽ സമിതികൾ പിരിച്ചുവിട്ടു, ഡി.പി.സി.-യുടെ ജനകീയത മുഴുവനും നശിപ്പിച്ചു എന്നാണ്.

യഥാർത്ഥത്തിൽ കേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണ ശൈലിയിലുള്ള ഭരണ സംവിധാനം, വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണത്തിലും വരുന്ന എന്നാണ് അതിന്റെ അർത്ഥം. അതുകൊണ്ട് വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണ ശൈലിയിലുള്ള പദ്ധതി രൂപീകരണവും നിർവ്വഹണവും മാറി കേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണ ശൈലിയിലേയ്ക്ക് മാറി എന്നുള്ള വളരെ പ്രകടമായിട്ടുള്ള വിമർശനം കേരളത്തിന്റെ വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണ പ്രക്രിയയിൽ വന്നിരിക്കുകയാണ്. അക്കാദമിക് രംഗത്ത് ഇത് വളരെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്ന കാര്യമാണ്. ജനകീയാസൂത്രണത്തിൽനിന്നും ഇന്നത്തെ വികേന്ദ്രീകരണത്തിലേയ്ക്ക് വന്നപ്പോൾ വികേന്ദ്രീകൃതശൈലിയിൽനിന്നും കേന്ദ്രീകൃത ശൈലിയിലേയ്ക്ക് മാറി. അതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് പല പദ്ധതി വിഹിതങ്ങളും ചെലവഴിക്കാൻ പറ്റാത്തതും പല പദ്ധതികളും നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കാതെ വന്നതും ജനകീയ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കാതെ വന്നതും. അതുകൊണ്ട് കേന്ദ്രീകൃത ശൈലിയിലേയ്ക്കുള്ള മാറ്റം ശരിയാണോ തെറ്റാണോ; ഇതിൽ സർക്കാരിന്റെ സമീപനം എന്താണ്; എങ്ങനെയാണ് ഭരണ വികേന്ദ്രീകരണത്തെ യഥാർത്ഥ വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണമായി പരസ്പരപൂരകമാക്കാൻ കഴിയുകയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി: സർ, വികേന്ദ്രീകരണ പദ്ധതി നിർവ്വഹണമാണ് ഈ

ഗവൺമെന്റ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. പക്ഷേ, വികേന്ദ്രീകരണമെന്നുള്ള പേരിൽ

തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ജനപ്രതിനിധികളുടെ മുകളിൽ കയറി ഇരിക്കാൻ ആരെയും അനുവദിക്കില്ല. ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റികൾ എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ജനപ്രതിനിധികൾക്ക് സ്വാതന്ത്ര്യമില്ലാത്ത ഒരു സാഹചര്യം വന്നു. അങ്ങയുടെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ജനപ്രതിനിധികളുമായി ഇതിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിച്ചാൽ മനസ്സിലാകുന്നതാണ്. ഞങ്ങൾ ജനപ്രതിനിധികളുമായി സംസാരിച്ചതിനു ശേഷമാണ് ഇങ്ങനെ തീരുമാനമെടുത്തത്. അതിൽ കക്ഷി രാഷ്ട്രീയമില്ല. ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റികൾ കാലതാമസമുണ്ടാക്കുന്നു, അവരുടെ അനുമതിക്കുവേണ്ടിയുള്ള കാത്തിരിപ്പ് ഞങ്ങൾ മടുത്തിരിക്കുന്നു, ഞങ്ങൾക്ക് അവസരമില്ല എന്നാണ് എല്ലാവരും അഭിപ്രായപ്പെട്ടത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഗവൺമെന്റ് ഈ സമീപനമെടുത്തത്. ഒരിക്കലും വികേന്ദ്രീകരണ സംവിധാനത്തെ പരാജയപ്പെടുത്തുന്ന സമീപനം സ്വീകരിക്കില്ല. അതുപോലെ പഞ്ചായത്തുകളിലും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലും 'five year plan' എന്ന ആശയം കൊണ്ടുവന്നതുവഴി അടുത്തകൊല്ലത്തെ പദ്ധതിക്ക് ഇപ്പോൾത്തന്നെ രൂപം കൊടുക്കാനുള്ള അവസരമുണ്ടാക്കുകയും ഏപ്രിൽ 1 മുതൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യം ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്: സർ, ഭരണരംഗത്തെ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണ

വുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി ഞാൻ ചോദിച്ച ഒരു ചോദ്യത്തിന് 30-11-2015- ൽ തന്ന മറുപടിയിൽ ഇപ്രകാരമാണ് പറയുന്നത്. 2011-2012 മുതൽ 2015-2016 വരെ എല്ലാ ബഡ്ജറ്റിലും കൂടി പദ്ധതി/പദ്ധതിയേതര ഇനങ്ങളിലായി ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക 4,38,760.66/- കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിലേയ്ക്കായി 2015 സെപ്റ്റംബർ വരെ പിൻവലിച്ച തുക 52,703.47/- കോടി രൂപയാണ്. കോടാനുകോടി രൂപ നമ്മുടെ ട്രഷറിയിൽ ചെലവാകാതെ കിടക്കുന്നു എന്നാണ് ഇതിൽ നിന്നും മനസ്സിലാക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സമയമായി.

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്: സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം എം.എൽ.എ. മാർക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട അസറ്റ് ഡെവലപ്മെന്റ് ഫണ്ട് പദ്ധതിയിൽ ചെറിയ തുകയായ 25 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് റോഡ് വേണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് സൂപ്പർ വൈസർ കാണണം, എ.ഇ. കാണണം, എ.എസ്. കാണണം, സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർ, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. സെക്ഷനിൽ കൊണ്ടു പോകണം.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. വി. വിജയദാസ്.....പ്ലീസ്...അങ്ങേയ്ക്ക് മറുപടി വേണ്ടേ?

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്: സർ, പിന്നെ അത് സെക്രട്ടേറിയറ്റിൽ വന്നാൽ

അവിടെയുള്ള അസിസ്റ്റന്റും സെക്ഷൻ ഓഫീസറും അണ്ടർ സെക്രട്ടറിയും ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറിയും അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറിയും കാണണം.....

മി. സ്റ്റീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. വി. വിജയദാസ്.....പ്ലീസ്...അങ്ങയ്ക്ക് മറുപടി വേണ്ടേ?

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്: അതിനുശേഷം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മിനിസ്റ്റർ കാണണം. തിരിച്ചുവന്നിട്ടാണ് ഇവിടെ ജി.ഒ. ആയി ഇറങ്ങുന്നത്. ആ ജി.ഒ. തിരിച്ച് ഫിനാൻസിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്. ഫിനാൻസിൽ അസിസ്റ്റന്റും സെക്ഷൻ ഓഫീസറും അണ്ടർ സെക്രട്ടറിയും ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറിയും അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറിയും സ്പെഷ്യൽ സെക്രട്ടറിയും ഫിനാൻസ് മിനിസ്റ്ററും കണ്ടതിനുശേഷമാണ് 25 ലക്ഷം രൂപയുടെ റോഡിന് റി.എസ്സും, എ.എസ്സും കൊടുക്കുന്നത്. ഇതിന് ഒരു വർഷമെങ്കിലും വേണം. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു സ്ഥിതിയിൽ നിന്നും മാറ്റം വരാൻ എന്ത്.....

മി. സ്റ്റീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ....., ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു. ചെയർ പറഞ്ഞല്ലോ, മറുപടി വേണമെങ്കിൽ ചോദ്യം ചുരുക്കാൻ പറഞ്ഞു. അങ്ങ് സമയം നോക്കൂ. ഈ സമയത്തിനപ്പുറത്തേയ്ക്ക് പോകാൻ ചെയറിന് സാധിക്കുകയില്ല.

Uncorrected/Not for publication

52