

ധനകാര്യം

2018-19 സാമ്പത്തിക വർഷത്തേയ്ക്കുള്ള ബഡ്ജറ്റിലെ

ധനാഭ്യർത്ഥനകളിൻമേലുള്ള ചർച്ചയും വോട്ടെടുപ്പും

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെയും ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെയും പേരിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനകൾക്കുനേരെ 5-ാം കോളത്തിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുകകൾ 2018-19 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

		ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ് 2018-2019		
		സഭയുടെ വോട്ടിന് സമർപ്പിക്കുന്ന ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ തുക		
ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ	ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേര്	റവന്യൂ (രൂപ)	മൂലധനം (രൂപ)	ആകെ (രൂപ)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
IX	വാഹന നികുതികൾ	133,16,74,000	133,16,74,000
XLI	ഗതാഗതം	66,09,49,000	586,83,04,000	652,92,53,000

ഇറമുഖവും മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തു സംരക്ഷണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ധനകാര്യവും കയറും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്): സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥന സംബന്ധിക്കുന്ന സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശകളിന്മേൽ ചട്ടം 236 (3) പ്രകാരമുള്ള പ്രസ്താവന ഞാൻ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ഇനി പറയുന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ IX - വാഹന നികുതികൾ

നയനിരാകരണത്തിനുള്ള വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി.: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (യാത്രാവാഹനങ്ങളിലേയും ചരക്കുവാഹനങ്ങളിലേയും ഓവർ ലോഡ് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കാത്തതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (ദേശീയ പാതകളിൽ കൂടുതൽ നിരീക്ഷണ ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിച്ച്, ഗതാഗതലംഘനം നടത്തുന്നവരെ കണ്ടെത്തണമെന്ന

ആവശ്യം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (ഗതാഗതക്കുരുക്കും അപകടസാധ്യതയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ വാഹനഗതിവിഗതികൾ കണ്ടെത്തുന്നതിനായി ഇലക്ട്രോണിക് റോഡ് ഡ്രൈവിംഗ് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ വാഹനം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുകവഴി നികുതി വെട്ടിക്കുന്നവർക്കെതിരെ കർശന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (പോണ്ടിച്ചേരിയിൽ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് നികുതി വെട്ടിച്ച് നടത്തിയവരുടെ വാഹനങ്ങൾ പിടിച്ചെടുക്കാൻ നടപടി

സ്വീകരിക്കാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന വിഷയം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (കേരളത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന 1500 ആഡംബര വാഹനങ്ങളും 2000-ത്തോളം കാറുകളും പുതുച്ചേരിയിൽ വ്യാജ മേൽവിലാസത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുകവഴി നികുതിവെട്ടിപ്പ് നടത്തിയവർക്കെതിരെ ക്രിമിനൽ നടപടി സ്വീകരിക്കാതെ അവരുടെ പേരിലുള്ള നിയമ നടപടികൾ ഒഴിവാക്കിയതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (സ്വകാര്യവാഹനങ്ങൾ നികുതി വെട്ടിക്കുവാൻവേണ്ടി ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ രജിസ്ട്രേഷൻ നടത്തി രാത്രികാലത്ത് സ്ഥിരമായി സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ

ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുന്നതിന് സഹായകരമായ ഇലക്ട്രിക്/എൽ.പി.ജി./സി.എൻ.ജി. ഇന്ധനം ഉപയോഗിച്ച് ഓടുന്ന ഓട്ടോറിക്ഷകളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി വാഹനങ്ങളുടെ വാർഷിക നികുതി കുറവ് ചെയ്യുന്നതിനുപകരം 50 രൂപ മാത്രം നികുതി ഇളവ് നൽകിയതായി പറയപ്പെടുന്ന വിഷയം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 133,16,74,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (മോട്ടോർ വാഹന നികുതി സെസ് തുക കിഫ്ബിയിലേയ്ക്ക് വരവ് വയ്ക്കുന്നത് മോണിറ്റർ ചെയ്യാൻ സംവിധാനമില്ലാത്തതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ XLI - ഗതാഗതം

നയനിരാകരണത്തിനുള്ള വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു

രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ പെൻഷൻ മുടങ്ങിയതിനെത്തുടർന്ന് ആത്മഹത്യ ചെയ്യേണ്ടിവന്നതായി പറയപ്പെടുന്നവരുടെ ആശ്രിതർക്ക് ധനസഹായം നൽകണമെന്ന വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങൾ യഥാസമയം ലഭിക്കാത്തതുമൂലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻകാർ നേരിടേണ്ടി വരുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന ദുരിതം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി.: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബോഡി നിർമ്മാണം കോർപ്പറേഷന്റെ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽതന്നെ വിതരണം ചെയ്യണമെന്ന നിർദ്ദേശം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു

രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ ഓഫീസുകളിൽനിന്നും ഇടനിലക്കാരെ ഒഴിവാക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടതായി പറയപ്പെടുന്ന വിഷയം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (കോഴിക്കോട്, തിരുവനന്തപുരം നഗരങ്ങളിലെ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന ആവശ്യം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (ഗതാഗത വകുപ്പിൽനിന്ന് കോൺട്രാക്ട് കാരിയേജ് ആയി പെർമിറ്റ് എടുത്ത വാഹനങ്ങൾ സ്റ്റേജ് കാരിയേജ് ആയി ഓടുന്നത് സംബന്ധിച്ച പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി

കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (സ്വകാര്യ ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ബസ്സുകളുടെ വേഗം കൂട്ടാൻ അനുമതി നൽകിയ സംസ്ഥാന ഗതാഗത അതോറിറ്റിയുടെ തീരുമാനം റോഡപകടങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന വിഷയം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 652,92,53,000 രൂപ ഒരു രൂപയായി കുറവുചെയ്യേണ്ടതാണ് (2018 മാർച്ച് 1 മുതൽ നിലവിൽവന്ന ബസ് ചാർജ് വർദ്ധനവുമൂലം സംസ്ഥാനത്തെ സാധാരണക്കാരായ ബസ് യാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന വിഷയം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്) എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ദാസൻ: സർ, കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റ് അഴിമതിരഹിത വികസിത കേരളത്തിനുവേണ്ടി ശക്തമായ മുദ്രാവാക്യം വച്ചുകൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞ ഇരുപതുമാസം മുമ്പ് അധികാരത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ളത്. ഈ ഇരുപത് മാസക്കാലത്തിനിടയിൽ സർക്കാരിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സുതാര്യമായി വിലയിരുത്തുകയാണെങ്കിൽ ഒരു കൃത്യമായ ധാരണയോടുകൂടിയാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് പ്രവർത്തിച്ചുവന്നിട്ടുള്ളത്. പാർശ്വവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടവരേയും ദളിത് വിഭാഗങ്ങളുടെയും പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് മുന്തിയ പരിഗണന നൽകി പരിഹരിക്കാനാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ

സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോഴുള്ള സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുകളെ സംബന്ധിച്ച് അന്നുതന്നെയൊരു ധവളപത്രം പുറപ്പെടുവിച്ചിരുന്നു. അതിൽ അക്കമിട്ട് പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളെല്ലാം പൊതുവെ ശരിയാണെന്ന രീതിയിലാണ് പിന്നീട് നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ വരവ് ചെലവ് കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ച് അവലോകന സമിതി വിലയിരുത്തിയ ഒരു പ്രധാന കാര്യം, കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുകൊല്ലക്കാലത്തെ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് ധാരാളം ഫണ്ടുകൾ നേടിയെടുത്ത സന്ദർഭത്തിലാണ് ഇത്രയധികം റവന്യൂ കമ്മി കേരളത്തിലുണ്ടായത് എന്നാണ്. അതുപോലെ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പദ്ധതി വിഹിതത്തിന്റെ ഗണ്യമായ പങ്ക് ശരിയായ രീതിയിൽ ചെലവഴിക്കാനും ആ ഗവൺമെന്റിന് അന്ന് കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് കാലിയാക്കിയിട്ടുപോയ ഖജനാവുമായിട്ടാണ് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാലമത്രയും ഭരിച്ചിരുന്നത്. എന്നാൽ എൽ.എ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽവന്ന് കുറഞ്ഞ കാലംകൊണ്ടുതന്നെ ഖജനാവ് ഭദ്രമാക്കുന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുകയും കഴിഞ്ഞ ഓണക്കാലത്ത് മറ്റൊരു ചെലവുകളും നിർവ്വഹിച്ചതിനുശേഷം ഏതാണ്ട് 1200 കോടി രൂപ ഭൂഷറിയിൽ മിച്ചം വയ്ക്കുകയുമാണുണ്ടായത്. ഒഴിവുള്ള മുഴുവൻ തസ്തികകളും കണ്ടെത്തി നിയമനം നടത്താനാവശ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു. പതിനഞ്ചായിരത്തോളം

ഒഴിവുകളാണ് നികത്തപ്പെടാൻ തീരുമാനമെടുത്തത്. അങ്ങനെ പൊതുചെലവുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുകയെന്ന നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കുകയുണ്ടായി. ജി.എസ്.ടി. ഇന്ത്യയിലെ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളെയും സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചപ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾക്ക് ആവശ്യമായ വരുമാനമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയാതെ പല സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകളും പ്രത്യേകിച്ച് പഞ്ചാബ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങൾ ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ പണം നൽകണമെന്ന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് സഹായം അഭ്യർത്ഥിക്കുമ്പോൾ കേരളം അതിൽനിന്നെല്ലാം വ്യത്യസ്തമായി കേരളത്തിലെ ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളവും അവരുടെ ആനുകൂല്യങ്ങളും കൊടുത്തുകൊണ്ട് വരുമാന പരിമിതികൾ മനസ്സിലാക്കിയും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിഭവശേഷിയിൽ ഒതുങ്ങിനിന്നുകൊണ്ടും കാര്യക്ഷമമായിട്ടുള്ള പ്രവർത്തനമാണ് ഇവിടെ നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഈ സാമ്പത്തിക ഞെരുക്കങ്ങളൊന്നും ക്ഷേമ പെൻഷനെയോ മറ്റ് സമാശ്വാസ പദ്ധതികളെയോ ബാധിച്ചില്ലായെന്നുള്ളതും കേരളത്തിലെ എല്ലാ മേഖലയിലും പ്രത്യേകിച്ച് കൃഷി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഉത്പാദന മേഖലകളിൽ ഊന്നൽ നൽകിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു വികസന കാഴ്ചപ്പാടാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് പൊതുമേഖലാ വ്യവസായങ്ങൾ തകർച്ചയിലേയ്ക്ക് കുതിക്കുന്ന നിലയിലുള്ള സമീപനവും അതിന് പട്ടട തീർക്കുന്ന സമീപനവും സ്വീകരിച്ചപ്പോൾ അതിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായി കൃത്യമായ

ആസൂത്രണത്തിലൂടെയും സമീപനത്തിലൂടെയും ഭീമമായ നഷ്ടം വരുത്തിയിട്ടുള്ള 13 പൊതുമേഖലാ വ്യവസായങ്ങളെ ലാഭകരമാക്കി മാറ്റി. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനമായിട്ടുള്ള എല്ലാവരും ആക്ഷേപിച്ചിരുന്ന, എല്ലാവരാരും വിമർശിക്കപ്പെട്ടിരുന്ന ഒരു പൊതുമേഖലാ വ്യവസായം എന്ന നിലയ്ക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ലാഭകരമാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംബന്ധിച്ച് ഈ നിയമസഭയിൽ കഴിഞ്ഞ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രി പറഞ്ഞത് ആര് വിചാരിച്ചാലും രക്ഷപ്പെടുത്താൻ കഴിയാത്തൊരു വ്യവസായമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്നാണ്. അന്ന് സഭയിൽ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളെല്ലാം രേഖയിലുണ്ട്. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി സർക്കാർ ഇതൊന്നും കയ്യും കെട്ടി നോക്കിനിൽക്കുന്നൊരു സമീപനമായിരുന്നില്ല സ്വീകരിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരന്റെ സ്വാഭാവികമായ മരണത്തെപ്പോലും ആത്മഹത്യയാണെന്ന് ചിത്രീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റിനെതിരായി ശരങ്ങൾ തൊടുത്തുവിടാനും അതൊരു ആഘോഷമാക്കി മാറ്റാനും പുരമുകളിൽ കയറി പ്രസംഗം നടത്താനുമുള്ള സമീപനമായിരുന്നു ഇന്ന് പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന പലരും സ്വീകരിച്ചിരുന്നത്. അച്ഛൻ മരിച്ചപ്പോൾ, ഞങ്ങളുടെ അച്ഛൻ മരിച്ചത് പെൻഷൻ കിട്ടാത്തതുകൊണ്ടല്ല എന്ന് മക്കൾ ആവർത്തിച്ച് പറഞ്ഞിട്ടുപോലും അതൊന്നും കണക്കിലെടുക്കാതെ ബോധപൂർവ്വം വാർത്തകൾ ചമച്ചെടുത്ത് പത്രങ്ങളിൽ വെണ്ടയ്ക്കാ തലക്കെട്ടുകൾ കൊടുക്കുന്ന

സമീപനമാണ് ഇവിടെ പല പത്രങ്ങളും സ്വീകരിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ചരിത്രത്തിൽ ഏറ്റവും വലിയ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളത് കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. കാര്യക്ഷമമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കാതെ വലിയൊരു കടബാധ്യതയുള്ള സ്ഥാപനമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ മാറ്റുകയെന്ന നിലപാടാണ് അന്ന് സ്വീകരിച്ചത്. പെൻഷൻ കുടിശ്ശിക കൊടുക്കാൻ കഴിയാതെ നിരന്തരമായി ജീവനക്കാരും പെൻഷൻകാരും സെക്രട്ടേറിയറ്റ് പടിക്കൽ സമരങ്ങളും പ്രക്ഷോഭങ്ങളും നടത്തുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായി. സ്പെയർപാർട്സ് വാങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ പണം കൊടുക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാതെ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് മുഖംതിരിഞ്ഞുനിൽക്കുന്ന സമീപനമുണ്ടായി. ദിവസ വരുമാനത്തിന്റെ പകുതിയും കടത്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്നൊരു സാഹചര്യമാണ് കഴിഞ്ഞ കാലത്തുണ്ടായത്. എന്നാൽ ഒന്നരവർഷംകൊണ്ട് അതിന് മാറ്റം വരുത്താനും 1150 കോടി രൂപ ഇരുപത് മാസക്കാലംകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് നൽകാനുമുള്ള അതിശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു. കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷക്കാലം യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് 1,543 കോടി രൂപയാണ് നൽകിയതെങ്കിൽ അത്രതന്നെ തുക ഇരുപത് മാസക്കാലംകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ദൈനംദിന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി നൽകാൻ തീരുമാനിക്കുകയും അതിനുപുറമെ ബഡ്ജറ്റിൽ ആയിരം കോടി രൂപ പുതുതായി

പ്രഖ്യാപിക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരാനാവശ്യമായ നടപടിയാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ജീവനക്കാരെയും പെൻഷൻകാരെയും കൈവിടുന്നു എന്നുള്ള ആക്ഷേപം ഈ സർക്കാരിനെതിരെ ഉയർന്നുവന്നിരുന്നു. യഥാർത്ഥത്തിൽ അത് വസ്തുതാപരമായിരുന്നില്ല. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം 2017 ഡിസംബർ മാസംവരെയുള്ള എല്ലാ കുടിശ്ശികയും കൊടുത്തുതീർത്തു. 2018 ജനുവരി മാസത്തെ പെൻഷൻ കുടിശ്ശിക തീർത്തു. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം കൃത്യമായി വിതരണം ചെയ്തു. സർക്കാർ കാര്യമായ സഹായം ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പെൻഷൻ കുടിശ്ശിക പൂർണ്ണമായും കൊടുത്തുതീർക്കാനും തുടർന്നും കൃത്യമായി വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്കും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കും കഴിഞ്ഞത് എന്നത് അഭിമാനകരമാണ്. ഓരോ മാസവും പെൻഷനും ശമ്പളത്തിനും ആവശ്യമായ തുക കൊടുത്ത് സർക്കാർ സഹായിച്ചുകൊണ്ടുമാത്രം തീരുന്നതല്ല കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഇന്നത്തെ പ്രശ്നം. ഇവിടെ സമ്പൂർണ്ണമായൊരു പുനരുദ്ധാരണത്തിനുവേണ്ടി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവച്ച നിർദ്ദേശങ്ങൾ വളരെ പ്രസക്തമാകുകയാണ്. അത് എത്രവേഗം ഫലപ്രാപ്തിയിൽ എത്തിക്കാൻ കഴിയുമെന്നതാണ് പ്രശ്നം. കോർപ്പറേഷന്റെ വരവ് ചെലവ് കണക്കുകൾ തമ്മിലുള്ള അന്തരം പരിശോധിച്ചുകൊണ്ട് എങ്ങനെ

കോർപ്പറേഷനെ ലാഭകരമാക്കാമെന്നും വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തൊക്കെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നും നിലവിലുള്ള കടങ്ങൾ പൂർണ്ണമായി ഒഴിവാക്കാൻ എന്തെല്ലാം നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നെല്ലാം കൃത്യമായി വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ടാണ് ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നത്.

ചെലവ് ചുരുക്കുകയെന്നതുകൊണ്ടുമാത്രം ധനപരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെടാൻ കഴിയുന്നില്ല. ഏതൊരു പ്രദേശത്തിന്റെയും സാമ്പത്തിക സാമൂഹ്യ വളർച്ചയിൽ നിർണ്ണായകമായ പങ്ക് വഹിക്കുന്നതാണ് ഗതാഗതം എന്നു മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് ഈ സുപ്രധാന കടമ നിറവേറ്റുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അതിൽ സുരക്ഷിതമായി ജീവനക്കാർക്ക് ജോലി ചെയ്യാനും അവരെ ആശ്രയിച്ചുകഴിയുന്ന കുടുംബങ്ങൾക്ക് സംരക്ഷണം കൊടുക്കാനുമുള്ള കൃത്യമായ നിലപാടാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ ഏതാണ്ട് 24,000 ബസുകളാണ് ഇന്ന് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. ഇവയിൽ മൂന്നിൽ ഒരു ഭാഗം ഏകദേശം ആറായിരത്തോളം ബസുകൾ മാത്രമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്കുള്ളത്. എന്നാൽ തമിഴ്നാട്, കർണ്ണാടക, ആന്ധ്രാപ്രദേശ് പോലുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഏകദേശം 50 ശതമാനത്തിനുമുകളിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് അധീനത്തിലുള്ള ബസുകളാണ്. ഇവിടെ അത് 70 ശതമാനം വരെ സ്വകാര്യ മേഖലയിലാണുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ പത്ത് വർഷമായി ബസുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ

കാര്യമായ വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായതായി അറിയാൻ കഴിയുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് യാത്രക്കാർ 32 ലക്ഷത്തിൽ നിന്ന് കുറഞ്ഞ് 27 ലക്ഷമായി ചുരുങ്ങുകയാണുണ്ടായത്. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വന്ന കാര്യമാണ് കാണുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംബന്ധിച്ച് ധനപരമായ പുനഃസംഘടന വേണമെന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഒരു കമ്മീഷനെ നിയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ ഭീമമായ കടബാധ്യതയും കടബാധ്യതയുടെ പലിശ എത്രത്തോളമുണ്ടാകുമെന്നും പ്രതിമാസം എത്ര കോടി രൂപ തിരിച്ചടവിലേയ്ക്ക് വേണ്ടിവരുമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചും വിനിയോഗിക്കപ്പെടാത്ത ആസ്തികൾ എത്രയുണ്ടെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചും കൃത്യമായി പഠിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു പാക്കേജുണ്ടാക്കണമെന്ന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുതിയ ബന്ധുകൾ നിരത്തിലിറക്കാൻ ആവശ്യമായ നിലപാടുകളാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിന്റെ ഫലം ഈ മേഖലയിലുണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളത് കാണാൻ കഴിയും. അതോടൊപ്പം സർക്കാരിന്റെ നയം കൊണ്ടുമാത്രം കൂടുതൽ യാത്രക്കാരെ കണ്ടെത്താൻ കഴിയില്ല. അതിൽ ജീവനക്കാർക്ക് നല്ല പങ്ക് വഹിക്കാനുണ്ട്. ജീവനക്കാരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാനാവശ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഗ്രീൻ ടിബ്യൂണൽ വിധിയെ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാർ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടാകും. കേരളത്തിലെ ആറ് പട്ടണങ്ങളിൽ പത്ത് വർഷം

കഴിഞ്ഞ ബന്ധുക്കൾ തുടർഗതാഗതത്തിന് ഉപയോഗിക്കാൻ പാടില്ലെന്ന ഗ്രീൻ ടിബ്യൂണലിന്റെ വിധിക്കെതിരായി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഹൈക്കോടതിയിൽ നിന്നും സ്റ്റേ വാങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് തൽക്കാലം നിലനിൽക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനുമുന്നിൽ ഇക്കാര്യം സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്നറിയില്ല. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനുമുന്നിൽ കൊണ്ടുവരേണ്ട വിഷയമാണ് ഇത്. ഇങ്ങനെ കേരളത്തിലെ ഗതാഗത രംഗത്ത് പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന രീതിയിലാണ് ഗ്രീൻ ടിബ്യൂണൽ വിധിയെന്ന് നാം മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. എന്നാൽ ഹരിത ടിബ്യൂണൽ ഉത്തരവിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായി നമുക്ക് തള്ളിക്കളയാനവില്ല, കാരണം മലിനീകരണമുണ്ടാകുന്നുവെന്നത് സംശയമില്ലാത്തതാണ്. അതുകൊണ്ട് എൽ.എൻ.ജി.യും സി.എൻ.ജി.യും ബന്ധുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയണം. വലിയ മലിനീകരണമുണ്ടാക്കാത്ത ഇന്ധനമായതുകൊണ്ട് ഹ്രസ്വദൂര സർവ്വീസുകൾക്ക് സി.എൻ.ജി.യും ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾക്ക് എൽ.എൻ.ജി.യും ഉപയോഗിക്കണം. പെട്രോളിനെയും ഡീസലിനെയും ഒഴിവാക്കി ഗ്യാസ് ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിരത്തിലിറക്കാനുള്ള വിപ്ലവകരമായ ചുമതല ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നിർവ്വഹിക്കുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. അതുപോലെതന്നെ കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള അപകടങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട്

അതിനെതിരായി തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ ഉയർത്തുന്ന മുദ്രാവാക്യങ്ങൾ ശരിയായ രീതിയിൽ കാണണം. എല്ലാ മാസവും പ്രവൃത്തി ദിനത്തിൽ അവർക്ക് ശമ്പളം ലഭിക്കുന്നില്ലെന്ന ആക്ഷേപം അവർ ഉന്നയിക്കുന്നുണ്ട്. തൊഴിലാളികളുടെ ശമ്പളത്തിൽ നിന്നും പിടിക്കുന്ന പി.എഫ്, എൽ.ഐ.സി., ലോൺ എന്നിവ ബന്ധപ്പെട്ട അക്കൗണ്ടുകളിലേയ്ക്ക് അടയ്ക്കപ്പെടുത്തില്ലെന്ന പരാതിയുണ്ട്. ചികിത്സയ്ക്കും മക്കളുടെ വിവാഹത്തിനും പി.എഫ് ആനുകൂല്യമെടുക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നുവെന്നുകൂടി സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു.

ഈ ഗവൺമെന്റിൽ മന്ത്രിമാർ വാഴാത്ത ഒരു വകുപ്പായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാറിയിരിക്കുകയാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് മന്ത്രിമാർ വാണിട്ട് യാതൊരു കാര്യവുമില്ലെന്ന നിലയ്ക്കുതന്നെയാണ് ഈ വകുപ്പ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഏകദേശം മുപ്പതുലക്ഷത്തോളം യാത്രക്കാർ അവരുടെ യാത്രാ മാധ്യമമായി കാണുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ പൊതുവെ ബ്രേക്ക് ഡൗണായ ഈ സർക്കാർ കട്ടപ്പറത്താക്കിയിരിക്കുകയാണ്. കട്ടപ്പറത്താക്കിയിട്ട് കട്ടപ്പകയാക്കരുതേ എന്നുമാത്രമാണ് എനിക്ക് സർക്കാരിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. ഇടതുപക്ഷ മുന്നണിയുടെ പ്രകടന പത്രികയിൽ 23-ാം പേജിൽ 222-ാം ഐറ്റുമായി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ഞങ്ങൾ

ഇതിന്റെ കടബാധ്യത മുഴുവൻ ഏറ്റെടുക്കും, ശമ്പളവും പെൻഷനും കൃത്യമായി കൊടുക്കുമെന്നാണ്. പെൻഷൻ അഞ്ചുമാസം കുടിശ്ശികയായി. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം ഒരുമാസമെങ്കിലും മുടങ്ങാതെ ശമ്പളവും പെൻഷനും കൊടുത്തിട്ടുണ്ടോ? ഒരു മാസംപോലും ശമ്പളവും പെൻഷനും മുടങ്ങാതെ കൊടുത്തിട്ടില്ല. സർവ്വകാല റെക്കാർഡാണ്, അഞ്ചുമാസം പെൻഷൻ മുടങ്ങി. എന്നിട്ട് ഒരു ഉദ്ഘാടനം വെച്ചിരിക്കുന്നു. എത്ര പരിഹാസ്യമാണ്. ഓഖി ദുരന്തത്തിനുശേഷം കേരളത്തിലുണ്ടായ ദുരന്തമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻ ദുരന്തം. ആ ദുരന്തത്തിൽ 15 പേർ ആത്മഹത്യ ചെയ്തു. അവരുടെ ശവകുടീരത്തിനുമുകളിൽ നിന്നുകൊണ്ടാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നിങ്ങൾ പെൻഷൻ വിതരണം ഉദ്ഘാടനം നടത്തിയിട്ടുള്ളതെന്ന് ഓർക്കണം. ജൂലൈ മാസം വരെയുള്ളത് സഹകരണ ബാങ്കുകൾ വഴി നൽകുമെന്നാണ് ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അവിടെ പോകുമ്പോൾ സ്ലിപ്പ് നൽകുന്നത് ലോൺ എന്നു പറഞ്ഞാണ്. എങ്ങനെയായാലും അവർക്ക് പൈസ കിട്ടിയാൽ മതി. പക്ഷെ ജൂലൈ മാസത്തിനുശേഷം എങ്ങനെയാണ് നൽകുന്നത്? അത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വന്തം നിലയ്ക്കു നൽകുമെന്നാണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ് സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ പെൻഷന്റെ പകുതി ബാധ്യത ഏറ്റെടുത്തു. ആ പകുതി ബാധ്യതയിൽ നിന്നുകൂടി സർക്കാർ ഒഴിവാകുന്നതിനുള്ള ശ്രമമാണ് ഇത്.

ശമ്പളം പോലും കൃത്യമായി കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വന്തം നിലയ്ക്ക് ജില്ലാ മാസം മുതൽ പെൻഷൻ കൊടുക്കുമെന്ന പറഞ്ഞാൽ അത് ആത്മഹത്യകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുമെന്നല്ലാതെ മറ്റൊന്നുമില്ല. കടം ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞവർ ഇപ്പോൾ ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യമുണ്ടാക്കി 3,500 കോടി രൂപ കടമെടുക്കാൻ പോവുകയാണ്. ചിലപ്പോൾ കുറഞ്ഞ പലിശയ്ക്ക് വാങ്ങാൻ വേണ്ടിയായിരിക്കാം. പക്ഷെ ഗവൺമെന്റിന്റെ സഹായമുണ്ടാകുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ് ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 1486 കോടി രൂപ സഹായം കൊടുത്തു. ഒരു കാലത്തുമില്ലാത്ത സഹായം കൊടുത്തു. ഇന്ന് ഈ സർക്കാർ സഹായം കൊടുക്കുന്നില്ല. തമിഴ്നാട് സർക്കാർ 2192 കോടി രൂപയാണ് 2017-18 ബഡ്ജറ്റിൽ ഗവൺമെന്റ് വിഹിതമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിന് കൊടുത്തത്. ഇവിടെ ഒന്നും കൊടുക്കുന്നില്ല എന്നമാത്രമല്ല യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ സമയത്തുണ്ടായിരുന്ന നല്ല മാനേജ്മെന്റ് പോലും ഇല്ലാതായിരിക്കുകയാണ്. യു.ഡി.എഫ് അധികാരം വിട്ടെഴിയുമ്പോൾ 2241 കോടി രൂപയാണ് കടമുണ്ടായിരുന്നത്. ഇന്ന് അത് 3650 കോടി രൂപയായിരിക്കുന്നു. ഏകദേശം 1400 കോടി രൂപയിലധികം രണ്ടുവർഷം കൊണ്ട് വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇവർ അഞ്ചു വർഷം പൂർത്തിയാക്കുമ്പോൾ എത്രയാകും? യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ സമയത്തും കടമുണ്ടായി, പക്ഷെ ഞങ്ങൾ ശമ്പളക്കരാർ പൂർണ്ണമായും നടപ്പിലാക്കി. ഞങ്ങൾ മുഴുവൻ ഡി.എ.യു. നൽകി. 2454 പുതിയ

ബന്ധങ്ങൾ നിരത്തിലിറക്കി. 20,245 പേർക്ക് പി.എസ്.സി. വഴി നിയമനം നൽകി. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ഇടക്കാല ബഡ്ജറ്റിൽ ആയിരം പുതിയ ബന്ധങ്ങളിറക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു, എത്രയെണ്ണമിറക്കി. രണ്ടാമത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ ആയിരം എണ്ണം ഇറക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇപ്പോഴത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ 2000 ബന്ധം ഇറക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. ഒരു ബന്ധം എവിടെയും കാണാനില്ല. ആകെ 100 ബന്ധം ഇറക്കിയത്. നൂറ് ബന്ധങ്ങളും ബോധി ബിൽഡിംഗ് നടത്തുന്നതിന് സ്വകാര്യ കമ്പനിയെയാണ് ഏൽപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിനെല്ലാം പരിഹാരമായി ഒരു സൂശീൽ ചെന്ന റിപ്പോർട്ട്; ഇടതുമുന്നണി സർക്കാർ എപ്പോൾ ഭരണത്തിൽ വന്നാലും സൂശീൽ ചെന്ന; സഖാവ് വി.എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോഴും സൂശീൽ ചെന്നയെ കൊണ്ടുവന്നു. ഇന്നും സൂശീൽ ചെന്നയെ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുകയാണ്. സൂശീൽ ചെന്നയുടെ റിപ്പോർട്ട് ഇവിടെ നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുകയാണെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ഹൈക്കോടതിയിലും പറയുകയുണ്ടായി. ഡി.വൈ.എഫ്.ഐ.-ക്കാർ ഇവിടെയിരിപ്പുണ്ട്. സൂശീൽ ചെന്നയുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ സുപ്രധാനമായ ഒരു നിർദ്ദേശം പെൻഷൻ പ്രായം നാലുവർഷം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാണ്. നിങ്ങൾ അതിനോട് യോജിക്കുന്നുണ്ടോ? ആസ്തികൾ മുഴുവൻ വിറ്റ് കടം തീർക്കണമെന്നും പറയുന്നു. അതിനോടും യോജിക്കുന്നുണ്ടോ? പെൻഷൻ പ്രായം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടി സൂശീൽ ചെന്നയെ ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുകയാണ്. ഏകദേശം നാലായിരത്തിലധികം പേർ

പി.എസ്.സി. നിയമനത്തിനുവേണ്ടി കാത്തിരിക്കുമ്പോഴാണ് പെൻഷൻ പ്രായം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നുവെന്നുള്ള സൂശീൽ ഖനയുടെ റിപ്പോർട്ട് വന്നിരിക്കുന്നത്. ഈ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിക്കരുത് എന്നാണ് സർക്കാരിനോട് പറയാനുള്ളത്. ഞാൻ മറ്റ് കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഇന്നത്തെ പത്രത്തിൽ വന്ന ഒരു വാർത്ത, മുഖ്യമന്ത്രിക്കെതിരെ പോസ്റ്റിട്ട ഒരു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരനെ അറസ്റ്റ് ചെയ്തിരിക്കുന്നുവെന്നാണ്. മുൻ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയെ കല്ലെറിഞ്ഞ് പരിക്കേൽപ്പിച്ച് അപായപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിച്ചയാൾ ഇന്ന് തലശ്ശേരിയിൽ ജോലി ചെയ്യുകയാണ്. ഇന്ന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ അസഹിഷ്ണുത നിലനിൽക്കുന്ന ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാറിയിരിക്കുകയാണ്. മുഖ്യമന്ത്രിയെയും മന്ത്രിമാരെയും മാത്രമല്ല, സി.ഐ.ടി.യു. നേതാക്കൾക്കെതിരെ ഫെയ്സ്ബുക്ക് പോസ്റ്റിട്ടാൽപ്പോലും ശിക്ഷണനടപടികൾ ലഭിക്കുന്ന ഒരു കാലഘട്ടത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേർന്നിരിക്കുകയാണ്.

ത്രിപുര തെരഞ്ഞെടുപ്പ് കഴിഞ്ഞു. ഫിനിക്സ് പക്ഷിയെപ്പോലെ ഞങ്ങൾ ഉയർത്തെഴുന്നേൽക്കുമെന്ന് ഭരണപക്ഷ അംഗങ്ങൾ വളരെ ആവേശത്തോടുകൂടി ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ഫിനിക്സ് പക്ഷിയെപ്പോലെ നിങ്ങൾ അവിടെ ഉയർത്തെഴുന്നേൽക്കണമെന്ന് ഞങ്ങൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ഈ ഫിനിക്സ് പക്ഷിയെ പശ്ചിമബംഗാളിൽ കണ്ടില്ല. പശ്ചിമബംഗാളിൽ 2011-ൽ

അധികാരത്തിൽനിന്നും പുറത്തുപോയി. ആ ഫിനിക്സ് പക്ഷിയെ നമ്മൾ അവിടെ കണ്ടില്ല. 2006-ൽ 50 ശതമാനം വോട്ട് നേടിയ സി.പി.ഐ.(എം.) 2016 ആയപ്പോൾ 19 ശതമാനത്തിലേക്ക് കുറുക്കി. 4 ശതമാനത്തിൽ താഴെ വോട്ടുണ്ടായിരുന്ന ബി.ജെ.പി. അവിടെ 17 ശതമാനത്തിലേക്ക് ഉയർന്നു. എവിടെ നിന്നാണ് ബി.ജെ.പി.യിലേക്ക് ഒഴുക്കുണ്ടായത്? സി.പി.ഐ.(എം)-ൽ നിന്ന് ബി.ജെ.പി.യിലേക്ക് പോയില്ലേ? ത്രിപുരയിൽ ബി.ജെ.പി.-യിലേയ്ക്കുള്ള ഒഴുക്ക് ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഞങ്ങളെ ഓർത്ത് വിലപിക്കുന്ന സി.പി.ഐ.(എം.)-കാരോട് പറയാനുള്ളത് ഞങ്ങളെ ഓർത്ത് വിലപിക്കേണ്ട എന്നാണ്. ഇത് പീഡാസഹനത്തിന്റെ കാലമാണ്. കർത്താവ് പീഡാനുഭവ യാത്ര നടത്തിയപ്പോൾ ഊർസലേം വനിതകൾ സഹതാപത്തോടുകൂടി അദ്ദേഹത്തെ നോക്കി വിലപിച്ചപ്പോൾ, എന്തെങ്കിലും വിലപിക്കേണ്ട; നിങ്ങളെയും നിങ്ങളുടെ സന്തതികളെയും ഓർത്ത് നിങ്ങൾ വിലപിക്കണം; കാരണം ഏതാനും വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ഊർസലേം ആക്രമിക്കപ്പെടും; നിങ്ങളും നിങ്ങളുടെ സന്തതികളും പട്ടിണി കിടന്ന് മരിക്കുമെന്നും അദ്ദേഹം പറയുകയുണ്ടായി. അതുകൊണ്ട് ഞങ്ങളെയോർത്ത് നിങ്ങൾ വിലപിക്കേണ്ട. ഞങ്ങൾക്കിത് പീഡാനുഭവ കാലമാണെന്ന് സമ്മതിക്കുന്നു. പക്ഷെ പീഡാനുഭവത്തിനുശേഷം ഞങ്ങൾക്ക് ഉയിർത്തെഴുന്നേൽപ്പുണ്ടാകുമെന്ന് നിങ്ങൾ കണക്കാക്കണം. ആ ഉയിർത്തെഴുന്നേൽപ്പ് ഈ രാജ്യത്തിലെ ജനാധിപത്യ

മതേതരത്വ ശക്തികളുടെ ഉയർത്തെഴുന്നേൽപ്പ് ആയിരിക്കും. ഞങ്ങൾ അങ്ങനെ ഉയർത്തെഴുന്നേൽക്കുമ്പോൾ ഇടതുപക്ഷത്തോട് ഞങ്ങൾക്ക് പരയാനുള്ളത്, നിങ്ങളുടെ ഈ തെറ്റായ സമീപനം മൂലം ആ കാലത്ത് നിങ്ങൾ തകരാതെ നോക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. അതാണ് നിങ്ങൾ കാണിക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്വമെന്നാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ പരയാനുള്ളത്.

മി. ചെയർമാൻ: പ്ലീസ്... കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: ഇവിടെ സംഘപരിവാർ, ബി.ജെ.പി. ശക്തികളെ ഇടതുപക്ഷമാണ് എല്ലാക്കാലത്തും സഹായിച്ചിട്ടുള്ളത്. 1950-ൽ ജനസംഘം രൂപീകരിച്ചു. 1973 മുതൽ 1977 വരെ ശ്രീ. എൽ. കെ. അദ്വാനിയായിരുന്നു അതിന്റെ പ്രസിഡന്റ്. ശ്രീ. എൽ. കെ. അദ്വാനിയും ജനസംഘവും ജനതാപാർട്ടിയിൽ ലയിച്ചു. ആ ജനതാപാർട്ടി സി.പി.ഐ.(എം) പിന്തുണയോടുകൂടി അധികാരത്തിൽ വന്നു. ശ്രീ. എ. ബി. വാജ്പേയിയും ശ്രീ. എൽ. കെ. അദ്വാനിയും ആദ്യമായി കേന്ദ്ര മന്ത്രിമാരാകുന്നത് സി.പി.ഐ.(എം)-ന്റെ പിന്തുണയോടുകൂടിയായിരുന്നു. പിന്നീട് 1980-ൽ ഭാരതീയ ജനതാ പാർട്ടി രൂപീകരിച്ചു. 1984-ൽ വെറും രണ്ട് സീറ്റാണ് അവർക്ക് ലഭിച്ചിരുന്നത്. ബി.ജെ.പി.യോടൊപ്പം കൂട്ടുചേർന്നുകൊണ്ട് 1984-ൽ രാജീവ് ഗാന്ധിക്കും കോൺഗ്രസിനുമെതിരായി ലോക്സഭയ്ക്കകത്തും പുറത്തും കോൺഗ്രസ് കൊള്ളരുതാത്ത പാർട്ടിയാണ്, രാജീവ് ഗാന്ധി അഴിമതിക്കാരനാണ് എന്ന്

ജനങ്ങളുടെ മുന്നിൽ നിങ്ങൾ പ്രചരണം നടത്തി. ആ പ്രചരണം കൊണ്ട് നിങ്ങൾക്കെന്തെങ്കിലും ഗുണമുണ്ടായോ? ആ പ്രചരണം കൊണ്ട് ഗുണമുണ്ടായത് ബി.ജെ.പി.യ്ക്കാണ്. രണ്ട് സീറ്റിൽ നിന്ന് 89 സീറ്റുകളിലേയ്ക്ക് ബി.ജെ.പി. വളർന്നത് നിങ്ങളുടെ കാലത്തല്ലേ? തൊട്ടടുത്ത തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ വി.പി. സിംഗ് സർക്കാരിനെ ബി.ജെ.പി.-യും സി.പി.ഐ.(എം)-ഉം അപ്പുറവും ഇപ്പുറവും നിന്നാണ് പിന്തുണച്ചിട്ടുള്ളത്. കോൺഗ്രസ് ജനവിരുദ്ധമായ പാർട്ടിയാണ് എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് നിങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുള്ള പ്രചരണം, ഫലത്തിൽ പ്രയോജനമുണ്ടാക്കിയത് ബി.ജെ.പി.ക്കാണ്.

മി. ചെയർമാൻ: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്, സമയം കഴിഞ്ഞു. അടുത്തയാളിനെ വിളിക്കേണ്ടതായി വരും.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, ഒരു മിനിട്ട്. അങ്ങനെ കോൺഗ്രസ്സിനെതിരായി നിങ്ങൾ നടത്തിയ പ്രചരണം കോൺഗ്രസ്സിന് വോട്ടു ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്ന പല വിഭാഗങ്ങളെയും മാറി ചിന്തിപ്പിച്ചു. അത് പ്രയോജനപ്പെട്ടത് ബി.ജെ.പി.ക്കായിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെയാണ് ആദ്യമായി ബി.ജെ.പി. അധികാരത്തിൽ വന്നത്. നിങ്ങളുടെ പ്രത്യക്ഷമായും പരോക്ഷമായുമുള്ള സഹായത്തിലാണ് എല്ലാക്കാലത്തും അവർ അധികാരത്തിൽ വന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ രാജ്യത്ത് താമര വിരിഞ്ഞത് അരിക ചുറ്റിക നക്ഷത്രത്തിൽ നിന്നാണെന്ന് ഓർക്കണം. അരിവാൾ ചുറ്റിക നക്ഷത്രമെന്ന്

വിളിക്കുന്നതിനേക്കാൾ അരിക ചുറ്റിക താമര എന്നുവിളിക്കുന്നതാണ് അഭികാമ്യം.
(മൈക്ക് ഓഫ്)..

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഹൃദയപൂർവ്വം പിന്താങ്ങുകയാണ്. എനിക്ക് മുമ്പ് സംസാരിച്ച ബഹുമാന്യനായ എം. വിൻസെന്റ് ത്രിപുരയിലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ സി.പി.ഐ.(എം)-ഉം ഇടതുപക്ഷവും തോറ്റതിന്റെ ആശങ്ക ഇവിടെ പങ്കുവയ്ക്കുകയുണ്ടായി. അവിടെ തിരിച്ചുവരുമെന്നുള്ള ഞങ്ങളുടെ ഉറച്ച വിശ്വാസവും പ്രതീക്ഷയും; അതിനോട് അദ്ദേഹം ഹാസ്യരൂപേണ പ്രതികരിക്കുകയായിരുന്നു. ബംഗാളിൽ തിരിച്ചുവരവ് എങ്ങനെയുണ്ടായി എന്നാണ് അദ്ദേഹം ചോദിച്ചത്. ബംഗാളിലും ത്രിപുരയിലും കോൺഗ്രസ്സിന്റെ അവസ്ഥയെന്താണ്? അരിവാൾ ചുറ്റികയിലാണ് താമര വിരിഞ്ഞതെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. ഇന്ത്യാ രാജ്യത്ത് എവിടെയെല്ലാം താമര വിരിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ, ആ വിരിഞ്ഞതെല്ലാം കൈപ്പത്തിയിലാണെന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. അത് തിരിച്ചറിയാനുള്ള വിവേകം ഇനിയും കോൺഗ്രസ്സുകാർക്ക് ഉണ്ടാകുന്നില്ലെന്ന് കഷ്ടകരം എന്നല്ലാതെ അതിനെക്കുറിച്ച് മറ്റൊന്നും പറയാനില്ല. നിങ്ങൾ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് വിരോധം ഉപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ഈ രാജ്യത്തിന്റെ യഥാർത്ഥ സ്ഥിതിഗതികൾ വിലയിരുത്താനും അതിനനുസരിച്ചുള്ള നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കാനും സന്നദ്ധമാകേണ്ടത് നിങ്ങളുടെ രക്ഷയ്ക്കുവേണ്ടി മാത്രമല്ല, ഈ രാജ്യത്തിന്റെ രക്ഷയ്ക്കുവേണ്ടി അനുപേക്ഷണീയമാണ് എന്ന്

ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ പ്രതിസന്ധികൾ മുർച്ഛിച്ച് വരുമ്പോൾ നിങ്ങളുടെ എ.ഐ.സി.സി. പ്രസിഡന്റ് എന്തുനിലപാടാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്? എന്ത് പ്രതികരണമാണ് അദ്ദേഹം നടത്തുന്നത്? ഈ സമയത്തും അദ്ദേഹം ഊരുച്ചുറ്റാൻ നടക്കുകയല്ലേ. ഇത് ആരെ സഹായിക്കാൻവേണ്ടിയാണ്. വടവൃക്ഷം പോലെ വളർന്നുനിന്ന ഒരു പ്രസ്ഥാനം പ്രതിസന്ധികളിൽ നിന്ന് പ്രതിസന്ധികളിലേയ്ക്ക് കൂപ്പുകുത്തുമ്പോൾ അതിനെ സംരക്ഷിച്ചുനിർത്താൻ വഴിയന്വേഷിക്കുന്നതിനു പകരം കിട്ടിയ വടികമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകാരുടെ ദേഹത്ത് ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് കരുതുന്ന ഈ രീതി നിങ്ങളെ എങ്ങുമെത്തിക്കുകയില്ലെന്ന് ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടനയിലും സാമ്പത്തിക സ്ത്രോതസ്സിലും ഏറ്റവും അഭിവാജ്യഘടകമാണ് മോട്ടോർ വാഹന മേഖല. ഇന്ന് ലോകത്തിലെ ഏതൊരു വികസിത രാജ്യങ്ങൾക്കും സമാനമായ വാഹന നിരക്കുള്ള പ്രദേശമാണ് കേരളം. ഇവിടെ നൂറുപേരിൽ 33 പേർക്കും ഏതെങ്കിലും വിഭാഗത്തിലുള്ള വാഹനം സ്വന്തമായുള്ളവരാണ്. ഈ വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന് അനുസൃതമായ റോഡിന്റെയും സൗകര്യങ്ങളുടെയും വർദ്ധനവില്ലായ്മ നിരന്തരമായ വാഹനാപകടങ്ങൾക്കും ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾക്കും ഇടയാക്കുന്നുണ്ട് എന്ന് നമുക്കറിയാം. നമ്മുടെ റോഡുകളിലെ സൗകര്യവും ഗതാഗത നിരീക്ഷണ നിയന്ത്രണ സംവിധാനങ്ങളും കാലാനുസൃതമായ മാറ്റങ്ങൾക്ക് വിധേയമാകേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ

റോഡുകളിൽ ഓടുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ഒരുകോടി പത്തു ലക്ഷമാണ്. ഇതിൽ 64 ശതമാനം വാഹനങ്ങൾ ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളും 25 ശതമാനം കാറുകളുമാണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളിൽ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണം അനുദിനം കൂടിവരികയാണ്. കേരളത്തിലെ വാഹനങ്ങളുടെ ഒരു ശതമാനം മാത്രമാണ് ബസുകൾ. പ്രതിദിനം നിരത്തുകളിൽ നിന്നും അവ കൂടുതൽ അപ്രത്യക്ഷമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു ദിവസം മൂന്ന് ബസുകൾ എന്ന ക്രമത്തിൽ റൂട്ടുകൾ ഇല്ലാതാകുന്ന സ്ഥിതി നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. 1980-ൽ 35,000 ബസുകൾ ഓടിയിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇന്ന് 19700 ബസുകൾ മാത്രമാണ് കേരളത്തിലെ നിരത്തുകളിൽ ഓടുന്നത്. ഇതിൽതന്നെ വലിയ ഒരു പങ്കും നഷ്ടത്തിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നവയാണ്. പൊതുയാത്രാ വാഹനങ്ങളിൽ ബസ് ഒന്നിന് 1980-ൽ ഒരു ദിവസം 1400 പേർ യാത്ര ചെയ്തിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇന്ന് വെറും 900 പേർ മാത്രമാണ് യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. കഴിഞ്ഞ പത്ത് വർഷത്തിനിടയിൽ ഏകദേശം 9000 സ്വകാര്യ ബസുകളും 900 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളും സർവ്വീസ് നിർത്തിവച്ചു. ഇത് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളിലുണ്ടായ മാറ്റത്തിന്റെ പ്രതിഫലനമാണ്. പൊതുജനങ്ങൾ ക്രമമായി പൊതുയാത്രാ വാഹനങ്ങളെ ഉപേക്ഷിക്കുകയാണ്. ഇത് ഗൗരവതരമായതും ആശങ്ക ഉയർത്തുന്നതുമായ മാറ്റമാണ്. ഇന്ന് നഗരങ്ങളിലും ഗ്രാമങ്ങളിലുമുള്ള പ്രധാന നിരത്തുകളിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിനും വർദ്ധിച്ച അപകടനിരക്കിനും

കാരണം സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ വർദ്ധനവ് തന്നെയാണെന്ന് കാണാൻ കഴിയും. കേരളത്തിലെ പൊതുയാത്രാ സംവിധാനങ്ങളുടെ സ്വഭാവവും ജീവനക്കാരുടെ പ്രവർത്തന രീതിയും ഗൗരവതരമായ മാറ്റങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളേണ്ട അവസ്ഥയിൽ എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഗതാഗത മേഖലയെക്കുറിച്ച് സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പരാമർശ വിധേയമാക്കുന്ന വിഷയമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സാമൂഹികമായ ഉത്തരവാദിത്വത്തെയും അത് അഭിമുഖീകരിക്കാൻ പോകുന്ന പ്രശ്നങ്ങളെയും സംബന്ധിച്ച് വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായ നാടക സമിതിയായ കെ.പി.എസ്.സി.യുടെ കയ്യും തലയും പുറത്തിടരുതെന്ന നാടകം അവതരിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ആ നാടകത്തിന്റെ സന്ദേശം, അതിലെ ജീവനക്കാരും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാനേജ്മെന്റും പൊതുജനങ്ങളും ഇനിയും ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടേണ്ടതാണ് എന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സന്ദേഹവുമില്ല. അത് സാന്ദർഭികമായി സൂചിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ചില പ്രതിസന്ധികളുണ്ട്. ഇവിടെ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പുതിയതായി കട്ടപ്പനത്ത് കയറിയതല്ല. യു.ഡി.എഫ്.ന്റെ ഭരണകാലത്ത് കട്ടപ്പനത്തായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ഇന്ന് നിരത്തുകളിൽ എത്തിക്കാനുള്ള വിശ്രമരഹിതമായ പ്രവർത്തനമാണ് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നത് ഏതൊരാൾക്കും മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്ന

കാര്യമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ നിന്ന് വിരമിച്ച ജീവനക്കാർ ആത്മഹത്യ ചെയ്യുന്നതിനെപ്പറ്റി പരാമർശിച്ചു. ആത്മഹത്യ എന്നാണ് നടന്നത്; എന്നാണ് അവരുടെ പെൻഷൻ മുടങ്ങിയത്; എന്നാണ് സമരമുഖത്തേയ്ക്ക് ഇറങ്ങേണ്ടി വന്നത്? ഇതെല്ലാം പാടെ വിസ്മരിച്ചുകൊണ്ട് ജനങ്ങളാകെ വിഡ്ഢികളാണെന്ന് കരുതാവുന്ന രീതിയിൽ ഇതിന്റെയെല്ലാം പിതൃത്വം എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ തലയിൽ വച്ച് കെട്ടാൻ ശ്രമിക്കുന്ന നിരർത്ഥകമായ ശ്രമം ഉപേക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്. അത് എങ്ങും നിങ്ങളെ എത്തിക്കാൻ പോകുന്നില്ലായെന്ന കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ ഏറ്റവും തന്ത്രപ്രധാനമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള എല്ലാ ഡിപ്പോകളുടെയും സ്ഥലം പണയം വയ്ക്കുകയായിരുന്നു. പണയം വച്ച് ലഭിക്കുന്ന തുക ധൂർത്ത് ചെയ്യുകയായിരുന്നു. പുതിയതായി നിർമ്മിച്ച കൊമേഴ്സ്യൽ ബിൽഡിംഗുകളെല്ലാം ഇന്ന് ഉപയോഗശൂന്യമായി കിടക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ്. ലഭ്യമായ എല്ലാ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്നും വട്ടിപ്പലിശയ്ക്ക് പണം കടമെടുക്കുകയായിരുന്നു. വട്ടിപ്പലിശയ്ക്ക് എടുത്ത പണം ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന യാതൊരു സംവിധാനവും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഏറെ കൊമേഴ്സ്യൽ പ്രാധാന്യമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ഈ കെട്ടിടങ്ങൾ കെട്ടിപ്പടുക്കാനോ അവയൊക്കെ ഓഫീസുകൾക്കോ വ്യാപാര ആവശ്യങ്ങൾക്കോ കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടും അതൊന്നും

ഉപയോഗപ്പെടുത്താതെ നിക്ഷിപ്ത താൽപ്പര്യങ്ങളുടെ പുറത്ത് ഇത്തരം വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൊണ്ടുവരാൻ യാതൊരു ദീർഘവീക്ഷണവുമില്ലാതെയുള്ള സമീപനം സ്വീകരിച്ചതിന്റെ പ്രത്യാഘാതവും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ചുമലിൽ അടിച്ചേൽപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണെന്നു നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും.

ഇടതുപക്ഷജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റിന് പൊതുവിൽ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളോട് വലിയ ഉത്തരവാദിത്വമാണുള്ളതെന്ന് ഇതിനകം തന്നെ തെളിയിക്കപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഏതാണ്ട് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെല്ലാം കൂടി വലിയ തോതിലുള്ള സാമ്പത്തിക നഷ്ടം വരുത്തി വെച്ചപ്പോൾ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം വളരെ ക്രിയാത്മകമായ പ്രവർത്തനങ്ങളും അഴിമതിരഹിതമായ സമീപനങ്ങളും സ്വീകരിച്ചതിന്റെ ഫലമായി 13 പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന അവസ്ഥ സംജാതമാവുകയുണ്ടായി. ഈ സ്ഥിതി മറ്റ് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലേയ്ക്കും വ്യാപിപ്പിക്കാനുള്ള ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സേവനമേഖലയെന്ന നിലയിൽ ലാഭവും നഷ്ടവും ഇല്ലാത്ത ഒരുവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ മാറ്റിക്കൊണ്ട് വരാനുള്ള സാധ്യതകൾ ആരാണു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്ന കാര്യവും ഞാൻ ഇത്തരമൊന്നിൽ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ പീഡനകാലം കഴിഞ്ഞ് ഉയർത്തേഴുന്നേൽപ്പിലേയ്ക്ക് വരാൻ പോവുകയാണെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെടുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹത്തോട് വളരെ വിനയപൂർവ്വം ചോദിക്കുന്നു, ഇന്ത്യാ രാജ്യത്ത് നിങ്ങൾക്ക് പീഡനമുണ്ടായ നിരവധിയായ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒരിടത്തെങ്കിലും നിങ്ങളുടെ പീഡനകാലം കഴിഞ്ഞ് ഉയർത്തേഴുന്നേൽപ്പിന്റെ സൂചനകൾ നൽകാൻ നാളിതുവരെ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ; അതുകൊണ്ട് പോകുന്നില്ല. നിങ്ങളുടെ കയ്യിലിരുപ്പ് മാറ്റാതെ, സമീപനം മാറ്റാതെ, കോർപ്പറേറ്റ് പീഡനം അവസാനിപ്പിക്കാതെ, വർഗ്ഗീയതയോടുള്ള മുദ്രസമീപനത്തിന് അറുതി വരുത്താതെ, നിങ്ങൾക്ക് ഒരു തിരിച്ചുവരവ് ഉണ്ടാവുകയില്ല. ആ യാഥാർത്ഥ്യം തിരിച്ചറിഞ്ഞുകൊണ്ട് പുനർവിചിന്തനത്തിന്, ഇന്ത്യയെ രക്ഷിക്കുന്നതിന്, ഇന്ത്യയിലെ ജനാധിപത്യം കാത്തുസൂക്ഷിക്കുന്നതിന്, ഇന്ത്യയിലെ മതേതരത്വം സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ച് യാഥാർത്ഥ്യ ബോധത്തിലേയ്ക്ക് മടങ്ങി വരാനുള്ള സന്നദ്ധത പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ് വേണ്ടതെന്ന് മാത്രം അഭിപ്രായപ്പെടുകൊണ്ട് ഒരിക്കൽ കൂടി ധനാഭ്യർത്ഥനയെ പിന്താങ്ങി ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, ലോക വനിതാദിനമായ ഇന്ന് ഒരു വനിതാ എം.എൽ.എ.യെക്കൊണ്ട് സംസാരിപ്പിക്കണമായിരുന്നു. അത് ഭരണകക്ഷി ചെയ്യേണ്ടതായിരുന്നു എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടം ആണെന്ന് ആരാണ് പറയുന്നത്; മന്ത്രിക്ക് ധൈര്യമുണ്ടോ അങ്ങനെ പറയാൻ; ഞാൻ വെല്ലുവിളിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ആസ്തി നോക്കി വേണ്ടേ നഷ്ടമാണോ ലാഭമാണോ എന്ന് കണക്കാക്കേണ്ടത്. ആരാണ് നഷ്ടമുണ്ടാക്കുന്നത്? ഇത് പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസ് ആണെന്ന കാര്യത്തിൽ മന്ത്രിക്ക് ഒരു സംശയവും വേണ്ട? പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്ന ജോലി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടേതല്ല; അത് ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുക്കണം. ഗവൺമെന്റ് പെൻഷൻ മാത്രം ഏറ്റെടുത്താൽ ഏറ്റവും സുന്ദരമായി പോകുന്ന കോർപ്പറേഷനായിരിക്കും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന കാര്യത്തിൽ എനിക്ക് ഒരു സംശയവുമില്ല. ഇത് ഒരു കോർപ്പറേഷനാക്കി വയ്ക്കണമെന്ന് എന്താണ് ഇത്ര നിർബന്ധം. നാല് കോർപ്പറേഷനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ വിഭജിച്ചാൽ അൽപ്പംകൂടി കാര്യക്ഷമതയും ഇതിൽ കൂടുതൽ സംഭാവനയും ഉണ്ടാകുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല.

എന്റെ വാഹനത്തിന് ഒരു നമ്പർ ഉണ്ട്. ഞാൻ ലക്ഷങ്ങൾ മുടക്കി ലേലം വിളിച്ച് നമ്പർ എടുക്കുകയാണ്. ഒരു നമ്പർ എനിക്ക് കിട്ടിയാൽ ഞാൻ വാങ്ങിക്കുന്ന പുതിയ വാഹനത്തിന് ആ നമ്പർ കൊടുക്കുന്നതിന് എന്താണ് കഴിപ്പം? വളരെ നിസ്സാരമായി ചെയ്യാവുന്ന കാര്യമല്ലേ? ഇന്ത്യയിൽ ആറ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഇതായിട്ടുണ്ട്. അതിന് വേണമെങ്കിൽ പണം ഇറുപ്പാക്കണം, ടാക്സ് ചുമത്തണം. അതല്ലേ അതിന്റെ മര്യാദ. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് അത്

നടപ്പിലാക്കാനായി കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണകാലത്ത് ആലോചന വന്നുവെങ്കിലും എന്തുകൊണ്ടോ മാറിപ്പോയി. ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രന്റെ ഭരണകാലത്തെങ്കിലും അത് നടപ്പിലാക്കി, വരാൻ പോകുന്ന കാലഘട്ടങ്ങളിൽ അതിന്റെ പേരിലെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന് പേര് കിട്ടട്ടേയെന്ന് വിചാരിച്ച് ഓർമ്മിപ്പിച്ചു എന്ന് മാത്രമേയുള്ളൂ. അത് നന്നായിരിക്കും എന്നുകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട്, നികുതി വെട്ടിപ്പിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കണമെന്നുണ്ട്, സമയമില്ല. അങ്ങ് അനുവദിക്കില്ലല്ലോ; അങ്ങ് നിർത്താൻ പറഞ്ഞാൽ ഞാൻ ഇപ്പോൾ നിർത്തും.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അഴിമതി വിരുദ്ധ സർക്കാരം അഴിമതി രഹിത സിവിൽ സർവ്വീസുമെന്നാണ് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതും പറയപ്പെടുന്നതും. അങ്ങയുടെ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിൽ ഏകദേശം 15 കോടി രൂപയുടെ വ്യാപകമായ ക്രമക്കേടുകൾ നടന്നിട്ടുള്ളതായി കേരളത്തിലെ വിജിലൻസ് ഡയറക്ടർ അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിക്ക് അയച്ച കത്തിൽ വളരെ വ്യക്തമായി പറയുകയുണ്ടായി. ഒരു സുവനീർ പബ്ലിക്കേഷൻ നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ആയിരത്തിന്റെയും രണ്ടായിരത്തിന്റെയും അയ്യായിരത്തിന്റെയും പതിനായിരത്തിന്റെയും കൂപ്പൺ പിരിച്ചെടുക്കാൻ പറഞ്ഞിട്ട് 15 കോടി രൂപയാണ് ആ കൂപ്പൺ വഴി പിരിച്ചെടുത്തത്. കൃത്യമായി പറയുന്നത്

അങ്ങനെയാണ്. അതിനപ്പുറമുണ്ടോയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. അത് അന്വേഷിച്ച് ആ തുക പിരിച്ചെടുത്ത സംഘടനകൾക്കെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും വിജിലൻസ് റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. അങ്ങേയ്ക്ക് മുമ്പുണ്ടായിരുന്ന മന്ത്രിക്ക് അതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് നൽകിയതനുസരിച്ച് ആ സംഘടനകളെ നിരോധിക്കാതിരിക്കാനാവശ്യമായ കാരണം കാണിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞ് അദ്ദേഹം ഫയലിൽ എഴുതിവെച്ചിട്ടുണ്ട്. 15 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക ക്രമക്കേട് നടത്തിയ സംഘടനകളെ നിരോധിക്കുന്നതിനപ്പുറം അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ക്രമക്കേടുകൾ നടത്തിയവരെ കണ്ടുപിടിച്ച് അവർക്കെതിരെ ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് മുന്നോട്ട് വരണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്.

കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രിയായി അധികാരമേറ്റ ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ ആദ്യമായി ഡൽഹിയിലെത്തിയപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തോട് അവിടത്തെ പത്രക്കാർ ആദ്യമായി ചോദിച്ചത്, കേരളത്തിൽ സ്വന്തമായി വിമാന കമ്പനി എന്ന ആശയവുമായി മുന്നോട്ട് പോകുമോ എന്നായിരുന്നു. അദ്ദേഹം അതിന് മറുപടി പറഞ്ഞത്, ആദ്യം നമ്മുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നന്നായി നടത്താൻ കഴിയുമോയെന്ന് നോക്കാം. എന്നിട്ടല്ലേ വിമാനം പറത്തുന്നത് എന്നായിരുന്നു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആ പ്രസ്താവനയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കരകയറുമെന്നാണ് കേരളീയ ജനത പ്രതീക്ഷിച്ചത്.

പക്ഷേ അതുമായില്ലെന്ന് പലരും ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി.

കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഒട്ടനവധി ആളുകൾ ആശ്രയിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന വാഹന വ്യൂഹമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.. ഏകദേശം 25 ലക്ഷത്തിലധികം ആളുകളാണ് അതിൽ സഞ്ചരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ റോഡുകളിലൂടെ ആ വാഹനം 10 ലക്ഷത്തിലധികം കിലോമീറ്ററുകൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെയുള്ള ആ കോർപ്പറേഷൻ മരണം വിധിക്കുക എന്ന തരത്തിലുള്ള അഭിപ്രായ രൂപീകരണങ്ങളാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്ന് പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ.

കേരളത്തിലെ ജനാധിപത്യ സംസ്കാരത്തിന്റെ ഭാഗമായി വന്നതാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ശമ്പളം കിട്ടാതെ ഏകദേശം മുപ്പത്തി അയ്യായിരത്തിലധികം ജീവനക്കാരും പെൻഷൻ കിട്ടാതെ ഏകദേശം മുപ്പത്തിയൊൻപതിനായിരത്തോളം ആളുകളും താല്ക്കാലിക ജീവനക്കാരായി 9600-ലധികം ആളുകളുള്ളതും കേരളീയ സമൂഹം ആശ്രയിക്കുന്നതുമായ ഈ വകുപ്പിനെ തകർക്കുന്ന നിലപാട് മാറ്റണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. കൊൽക്കത്ത ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷന്റെ റിപ്പോർട്ടുകളടക്കം ധാരാളം റിപ്പോർട്ടുകൾ അങ്ങയുടെ മുന്നിലുണ്ട്. ആ റിപ്പോർട്ടുകളിൽ പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാതെ മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിന്റെ പരിതാപകരമായ അവസ്ഥാവിശേഷമാണിതെന്ന് സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ഈ

സന്ദർഭം വിനിയോഗിക്കുന്നു.

സ്പെയർ പാർട്ടിസ് വാങ്ങുന്നത്, ജീവനക്കാരുടെ കാര്യം, യാത്രക്കാർക്ക് നൽകുന്ന ടിക്കറ്റ്, എഞ്ചിൻ റിപ്പയറിംഗ് തുടങ്ങി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ എല്ലാ മേഖലകളിലും ഒരു സെൻട്രലൈസ്ഡ് മോണിറ്ററിംഗ് സിസ്റ്റം കൊണ്ടുവന്ന് അതിനെ പരിഷ്കരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് മുന്നോട്ട് വരണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്.

തമിഴ്നാട്ടിലെ ഒരു ബസിൽ ഏകദേശം 6.5 ജീവനക്കാരാണെങ്കിൽ കേരളത്തിൽ അത് എട്ടും പത്തും പതിനഞ്ചുംവരെ എത്തിനിൽക്കുന്നു എന്നാണ് എന്റെ ധാരണ. ദീർഘദൂര ബസുകളിലെങ്കിലും ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർ എന്ന തരത്തിൽ മാറ്റാനാവശ്യമായ ശ്രമം നടത്തണമെന്ന് ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അങ്ങും ഈ ഗവൺമെന്റും പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോഴാണ് ഇന്നലെ കേരള സംസ്ഥാനത്തെ സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ റണ്ണിംഗ് ടൈം കുറച്ചുകൊണ്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ റണ്ണിംഗ് ടൈം വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും സ്വകാര്യ ബസുകളെ സഹായിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ എങ്ങനെയാണ് ഇത് രണ്ടും ഒന്നിച്ചു പോകുകയെന്ന് അങ്ങ് പരിശോധിക്കേണ്ടതാണെന്ന് ഞാൻ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്.

കേരളത്തിലെ സാമൂഹിക ജീവിതവും വാഹനങ്ങളുടെ സുരക്ഷയും വളരെ

പ്രയാസത്തിലാണ്. ഭീഷണികളും പ്രലോഭനങ്ങളും കൊണ്ട് നഗരങ്ങളിലും ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലുമുള്ള ജനസമൂഹം അരക്ഷിതാവസ്ഥയിലാണ് ജീവിക്കുന്നത്. അവരുടെ ജീവിത തലത്തിൽ ഒരുതരം അരക്ഷിതാവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്നത് നമുക്കറിയാം. ഞാൻ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല. എപ്പോഴാണ് അപകടമുണ്ടാകുകയെന്നോ എവിടെ വെച്ചാണ് മരിക്കുകയെന്നോ പറയാൻ കഴിയാത്ത തരത്തിൽ വളരെ പ്രയാസപ്പെട്ട് യാത്ര ചെയ്യുന്ന അവസ്ഥാവശേഷമാണുള്ളത്. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ മെയിന്റനൻസ് കൃത്യമായി നടത്താത്തതിനാലും ഡിസൈനിംഗിലെ പോരായ്മകളാലും ധാരാളം അപകടങ്ങൾ നടക്കുകയാണ്. വട്ടപ്പാറ വളവിലെ അപകടവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യം ഞാൻ ഈ സഭയിൽ നിരവധി പ്രാവശ്യം ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. മിനിഞ്ഞാനാണ് ഒരു കണ്ടെയ്നർ ലോറി ഒരു ഓട്ടോറിക്ഷയുടെ മുകളിലേയ്ക്ക് മറിഞ്ഞ് രണ്ട് സ്ത്രീകളും ഒരു ഡ്രൈവറുമടക്കം മൂന്ന് പേർ അവിടെ മരണപ്പെട്ടത്. ആ റോഡിന് പകരമായി ഒരു ബൈപ്പാസുണ്ടാക്കണമെന്ന് അങ്ങയോട് പറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമില്ലെങ്കിലും ഗതാഗത വകുപ്പിന് അവിടെ ചെയ്യാവുന്ന ഒട്ടനവധി കാര്യങ്ങളുണ്ട്. അപകടത്തിൽ ജീവൻ പൊലിഞ്ഞുപോകുന്ന മനുഷ്യരുടെ പച്ച മാംസവും തലച്ചോറും എടുത്ത് അവിടത്തെ പ്രദേശവാസികളുടെ മനസ് മരവിച്ച് നിൽക്കുന്ന ഒരു അവസ്ഥാവിശേഷമാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് അങ്ങയുടെ വകുപ്പിന് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന കാര്യങ്ങൾ അവിടെ ചെയ്യുന്നതിനാവശ്യമായ

നിലപാട് സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

റോഡപകടങ്ങളുടെ കണക്കുകളും മറ്റ് കാര്യങ്ങളുമൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല.

2017-ൽ 38470 റോഡപകടങ്ങൾ നടന്നതിൽ 4196 ആളുകൾ മരടമടയുകയുണ്ടായി. ഇങ്ങനെയുള്ള കണക്കുകളുടെ കാര്യങ്ങൾ അങ്ങേയ്ക്കുതന്നെ അറിയാവുന്നതാണ്.

അങ്ങയുടെ വകുപ്പിൽ ഓൺലൈൻ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിൽ പൂർണ്ണമായും ഓൺലൈൻ സേവനം ലഭ്യമല്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങൾക്ക് ടാക്സ് അടയ്ക്കണമെങ്കിൽ ക്ഷേമനിധി ഫണ്ട് അടച്ച വിവരം ഹാജരാക്കണം. ക്ഷേമനിധി ഫണ്ട് അടയ്ക്കുന്നിടത്ത് അതിനാവശ്യമായ ഓൺലൈൻ സൗകര്യവും സഹകരണവും ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഇത് അടയ്ക്കുന്ന ആളുകൾ പ്രയാസമനുഭവിക്കുകയാണ്. ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുടെ പോളിസികൾ പരിശോധിക്കാനുള്ള സംവിധാനമടക്കം മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിലെ വിവിധ സേവനങ്ങൾക്ക് യോജിച്ച തരത്തിൽ സോഫ്റ്റ്‌വെയർ പുനഃക്രമീകരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

2013-ൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിലുമധികം നികുതി പിരിച്ചു നൽകിയ മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പ് ഇപ്പോൾ വളരെയധികം പുറകോട്ട് പോയിരിക്കുകയാണ്. ആ കണക്ക് അങ്ങേയ്ക്കറിയാം. 2011-12 വർഷത്തിൽ 1410.73 കോടി രൂപ

ലക്ഷ്യമിട്ടപ്പോൾ അന്ന് 1500.91 കോടി രൂപയാണ് സമാഹരിച്ചത്. എന്നാൽ 2017-18 വർഷത്തിൽ നവംബർ വരെ 3890.64 കോടി രൂപ ലക്ഷ്യമിട്ടപ്പോൾ 2119.5 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് പിരിക്കാൻ സാധിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷിക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാത്തതുകൊണ്ട് ഈ വകുപ്പ് പ്രയാസത്തിലേയ്ക്ക് പോകുന്നുവെന്നതിൽ സംശയമില്ല.

ജി ഫോം നൽകുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പ്രയാസങ്ങളുണ്ട്. ജി ഫോം നൽകുമ്പോൾ അതിനാവശ്യമായ പെനാൽറ്റി ശേഖരിക്കുന്നത് നിരത്തിലിറങ്ങാത്ത വാഹനങ്ങൾക്ക് ഒരു ദിവസത്തിന് 50/- രൂപ വച്ച് പിരിച്ചെടുക്കുന്നത് ആറ് മാസത്തേയ്ക്കോ മൂന്ന് മാസത്തേയ്ക്കോ ഉള്ള കാലാവധിയായി പരിമിതപ്പെടുത്തി വാഹന ഉടമകളെ സഹായിക്കാനാവശ്യമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ജലഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേരളത്തിൽ ഒട്ടേറെ ഗുണപരമായ മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിച്ചത് ഇന്ത്യൻ പ്രസിഡന്റായിരുന്ന എ. പി. ജെ. അബ്ദുൾ കലാമിന്റെ കാലത്ത് വിഷൻ-2020 അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടായിരുന്നു. അതുപ്രകാരം കേരളത്തിലെ ജലഗതാഗതവകുപ്പിനെ ഉയരങ്ങളിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകാൻ ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകിയിരുന്നു. ആലപ്പുഴയിലും കൊല്ലത്തുമൊക്കെ അതിനാവശ്യമായ ഒട്ടേറെ സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. ആ സൗകര്യങ്ങളൊന്നും നൽകിയില്ല. അതുപോലെതന്നെ ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ കാര്യവും ഇവിടെ പറഞ്ഞു.

ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരനെ ഓടിക്കാൻ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ട് സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് അതും കൈമാറാൻ ശ്രമിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് നടത്തുന്നത്. അതിലും ആവശ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കണമെന്ന് പറയുകയാണ്. ന്യൂനപക്ഷങ്ങളുടെ അരക്ഷിതബോധത്തെയും അവരുടെ പ്രയാസങ്ങളെയും കുറിച്ച് ഇവിടെ സംസാരിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ആ ഒരവസ്ഥയിൽ രാജാരവിവർമ്മയ്ക്ക് ശേഷം ഇന്ത്യ കണ്ട ഏറ്റവും വലിയ പ്രഗത്ഭനായ ചിത്രകാരനായ എം.എഫ് ഹുസൈൻ ഇവിടെ ജീവിക്കാനോ മരിക്കാനോ സാധിച്ചില്ല. സാക്കീർ നായിക്കിന് ഈ രാജ്യത്ത് ഇസ്ലാമിക പ്രബോധന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. എം.എം. അക്ബറിനെ അറസ്റ്റ് ചെയ്തതിനെയും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രയാസങ്ങളെപ്പറ്റിയും ഇവിടെ സംസാരിച്ചു. ഒരു ന്യൂനപക്ഷത്തെ അടച്ചുകെട്ടിയിട്ടുണ്ട് അവരെ ഭയവിഹ്വലരാക്കി തങ്ങളുടെ വിധേയത്വത്തിലേക്ക് മാറ്റാമെന്നുള്ള ഒരു ശ്രമത്തിലൂടെ മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ഈ ഒരു ഗവൺമെന്റ്, അസഹിഷ്ണുതയുടെ കാലഘട്ടത്തിലൂടെ മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ ആ അസഹിഷ്ണുതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഇവിടെ ഒന്നും പാടില്ല, ഞങ്ങൾ പറയുന്നതേ ചെയ്യാൻ കഴിയൂ എന്നുള്ള ഒരു നിലപാടാണ് പണ്ട് പെരിന്തൽമണ്ണയിലെ പോളിടെക്നിക്കുമായൊക്കെ ബന്ധപ്പെട്ട് കണ്ടത്. ആ ഒരു രീതിയിൽ നമ്മുടെ ആളുകളെ വളർത്തിക്കൊണ്ടുവരാതെ ഏറ്റവും നല്ല രീതിയിൽ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാനുള്ള ഒരു ശ്രമമാണ് ഈ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന്

ഉണ്ടാകേണ്ടത് എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ആ ഒരു തരത്തിൽ മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ധനകാര്യബില്ലിനെ എതിർത്തുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൻ. വിജയൻപിള്ള: സർ, ഞാൻ ഈ ധനകാര്യബില്ലിനെ അനുകൂലിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ 21 മാസക്കാലമായി ഈ സഭയിലെ പ്രതിപക്ഷം, സഖാവ് പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണ നേട്ടങ്ങളെപ്പറ്റി ഇന്നുവരെ വിലയിരുത്തിയിട്ടില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ ഉണ്ടായിരുന്ന സാമ്പത്തികസ്ഥിതി, ഖജനാവിന്റെ സ്ഥിതി, ഇന്ത്യാ രാജ്യത്തുണ്ടായ നോട്ടുനിരോധനം പോലുള്ള ഭീകരമായ അവസ്ഥ, ജി.എസ്.ടി. പോലുള്ള സംവിധാനം ഇതെല്ലാം ഈ 21 മാസക്കാലം കൊണ്ടുണ്ടായ സംഭവവികാസങ്ങളാണ്. ഈ 21 മാസക്കാലം പ്രതിപക്ഷത്തിന് അഴിമതിയുള്ള ഒരു ഗവൺമെന്റാണ് ഇവിടെ ഭരിക്കുന്നതെന്ന് പറയാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഈ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗത്തു നടക്കുന്ന സംഭവങ്ങൾ വെച്ചുകൊണ്ട് എല്ലാ ദിവസവും ഇവിടെ ഈ ഗവൺമെന്റ് മോശം എന്നുള്ള നിലയിൽ പരാക്രമം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യമാണ് ഈ 21 മാസക്കാലവും ഞാൻ ഇവിടെയിരുന്നു വീക്ഷിച്ചത്. അതുപോലെതന്നെ ബഡ്ജറ്റ് വരുമ്പോഴൊക്കെ ബഡ്ജറ്റിനെപ്പറ്റി സംസാരിക്കാതെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണിയെ വളരെ നിശിതമായി, മോശമായ രീതിയിൽ

വിമർശിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പ്രസംഗങ്ങളാണ് പ്രതിപക്ഷം നടത്തുന്നത്.

ഗതാഗതം, മനുഷ്യൻ ആവശ്യമുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്.

മനുഷ്യനുള്ളയിടത്തെല്ലാം ഗതാഗതം വേണം. ഗതാഗതവകുപ്പ് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വകുപ്പാണ്. പലരും ഗതാഗത വകുപ്പ് വാഴാത്ത വകുപ്പെന്നാക്കെ പറയും. വാഴാത്ത വകുപ്പായാലും ഈ ഗതാഗതവകുപ്പിനെ ശരിയാക്കി എടുക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ എന്നു പറയുന്ന മന്ത്രിക്കും എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിനും കഴിയും. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിനെപ്പറ്റി രാഷ്ട്രീയമായിട്ടൊന്നും പ്രസംഗിക്കുന്നില്ല. ഞാൻ ചില കാര്യങ്ങൾ മാത്രം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ ആധുനികവൽക്കരണം വകുപ്പിന്റെ സേവനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് കാരണമായിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ദിവസേന പുതിയ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് റോഡിലിറങ്ങുന്നു. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണവുമായി തട്ടിച്ചുനോക്കുമ്പോൾ അതിനനുസരിച്ച് ജീവനക്കാരില്ലാത്തത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ആഡംബര വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി കുറച്ചുകിട്ടുന്നതിനായി പുതുച്ചേരിയിൽ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന പ്രവണത കണ്ടുവരുന്നു. ഇത് നമ്മുടെ നികുതിവരുമാനത്തെ മാത്രമല്ല, വാഹന അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നതും ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്നതുമായ വാഹനത്തിന്റെ ഉടമകളെ കണ്ടെത്തി നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനും ബുദ്ധിമുട്ട്

സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തിന് മാതൃകയാകേണ്ട പ്രധാന വ്യക്തികൾപോലും ഇത്തരത്തിൽ തട്ടിപ്പനടത്തുന്നു. ഇങ്ങനെ നികുതി കുറയ്ക്കാനായി മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ വാഹന രജിസ്ട്രേഷൻ നടത്തിയ വാഹന ഉടമകളിൽ നിന്ന് പിഴ ഈടാക്കുന്നതിന് പ്രഖ്യാപിച്ച പ്രത്യേക സ്കീം വിജയകരമാകുന്നതാണെന്ന് അറിയുന്നു.

അതുപോലെ മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പ് അധിക നികുതിഭാരമില്ലാതെ വിവിധ മാർഗ്ഗങ്ങളിലൂടെ അധികവരുമാനം ലക്ഷ്യമിടുന്നത് പ്രായോഗികമാണ്. വാഹനാപകടങ്ങൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ സൃഷ്ടിക്കുന്നത് ടൂവീലറുകളാണ്. ലക്ഷങ്ങൾ വിലയുള്ള ബൈക്കുകൾ ആളുകളെ വിറപ്പിക്കുകയും ഭയപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ ഇന്നത്തെ വാഹനങ്ങളുടെ നികുതി വർദ്ധിപ്പിക്കണം. പുതിയ തലമുറയാണ് ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കൂട്ടുന്നത്. രക്ഷാകർത്താക്കളാണ് ഇവ സമ്മാനമായി അവർക്ക് നൽകുന്നത്. ഇതിന് പരമാവധി നികുതി വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ ഈ വാഹനം റോഡിലിറങ്ങുന്നത് കുറയും. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ കണ്ടുവരുന്ന ഒരു പ്രവണത, അധികഭാരം കയറ്റിവരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് ഒരു സ്ഥലത്ത് പരിശോധിച്ചു പിഴ ഈടാക്കിയാൽ അതിന്റെ ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്ത് എത്തുന്നതുവരെ ഒരു പരിശോധനയും കൂടാതെ സുഗമമായി സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾ അപകടങ്ങൾ വരുത്തിവയ്ക്കുന്നു. എന്നാൽ ഇത് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കുന്ന

ആദ്യസ്ഥലത്തുതന്നെ അധികഭാരം വണ്ടിയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഇങ്ങനെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ പിഴ വർദ്ധിപ്പിക്കണം. ഇങ്ങനെ ചെയ്താൽ സർക്കാരിന് വരുമാനവുമുണ്ടാകും അപകടങ്ങൾ കുറയുകയും ചെയ്യും.

കഴിഞ്ഞ 20 വർഷമായി കേരളത്തിലെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നതനുസരിച്ച് റോഡുകളുടെ വീതിയും നീളവും കൂട്ടിയിട്ടില്ല. ഇന്ന് ഇരുചക്രവാഹനമെങ്കിലും ഇല്ലാത്ത വീടുകൾ കുറവാണ്. പല വീടുകളിലും ഓരോരുത്തർക്കും ഒരു കാരോ ബൈക്കോ ഉണ്ടാകും. അതിനാൽ കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ തിരക്കുകളും ഓരോ 30 മിനിറ്റിലും റോഡപകടങ്ങൾ നടക്കുകയും അനവധി ജീവനുകൾ നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നു. പതിനായിരത്തിൽപ്പരം ആളുകൾ പരിക്കുപറ്റി ആശുപത്രികളിൽ എത്തുന്നു. അതിനനുസരിച്ച് അന്തരീക്ഷമലിനീകരണം അപകടമാംവിധം ഉയരുന്നു. കൊച്ചി മെട്രോ വന്നതുകൊണ്ടോ കോഴിക്കോട്, തിരുവനന്തപുരം ലൈറ്റ് മെട്രോ ഉണ്ടാകുന്നതുകൊണ്ടോ മാത്രം പരിഹാരമാവില്ല എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് കേരളത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റം മുതൽ വടക്കേ അറ്റം വരെ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ അന്തർദേശീയ നിലവാരത്തിൽ ദേശീയപാതാ വികസനത്തിന് സർക്കാർ തുടക്കമിട്ടത്. മലയോര ഹൈവേയും തീരദേശ ഹൈവേയും പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ ഗതാഗത രംഗത്ത് കേരളം വൻകുതിച്ചുചാട്ടം

തന്നെ നടത്തും. റോഡിലെ തിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതിനും ചരക്ക് ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനുമായി ദേശീയപാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി ദേശീയ ജലപാതാ വികസനത്തിന് സർക്കാർ തുടക്കം കുറിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിൽ കൊല്ലം-കോട്ടപ്പുറം ദേശീയപാത ഉടൻ പൂർത്തിയാകുമെന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്.

അതുപോലെതന്നെ പ്രാധാന്യമുള്ളതാണ് കൊച്ചിയിലെ ജല മെട്രോ പോലെയുള്ള പദ്ധതികൾ. കേരളത്തിൽ അതിവേഗ റെയിലിന് പ്രത്യേക ലൈൻ നിർമ്മിക്കുന്ന നടപടിക്ക് സർക്കാർ തുടക്കം കുറിച്ചിരുന്നു. ഇത് പൂർത്തിയാകുന്നതോടുകൂടി ആളുകൾ ദൂരയാത്രയ്ക്ക് സ്വന്തം വാഹനമുപയോഗിക്കാതെ അതിവേഗ ട്രെയിനിലേയ്ക്ക് മാറുമ്പോൾ റോഡിലെ തിരക്ക് കുറയുന്നതിന് കാരണമാകും. റെയിൽവേ മെച്ചപ്പെട്ട അനുബന്ധ സേവനങ്ങൾകൂടി ഒരുക്കണം. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽ നിന്ന് യാത്ര ചെയ്യുന്നതിന് കൂടുതൽ ബസ് സർവ്വീസുകളും ഏർപ്പെടുത്തണം. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുകയും സമയക്രമം പാലിക്കുകയും ലോ ഫ്ലോർ എ.സി. ബസുകൾ ഉപയോഗിക്കുകയും ചെയ്താൽ ജനങ്ങൾ പൊതുസംവിധാനത്തെ ആശ്രയിക്കാൻ തയ്യാറാകും. ഇത് നഗരങ്ങളിലെ പാർക്കിംഗ് പ്രശ്നത്തിന് ഒരു പരിധിവരെ പരിഹാരമാകും. റോഡ് സൈഡിലുള്ള പാർക്കിംഗ് ഒഴിവാക്കണം. നഗരങ്ങളിൽ പാർക്കിംഗിന് നല്ല സ്ഥലം കിട്ടുകയും അവിടെനിന്ന് ബസുകൾ ആവശ്യാനുസരണം വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഓടിക്കുകയും ചെയ്യാം.

നഗരങ്ങളിൽ വാഹനപ്പെരുപ്പംമൂലം ഇന്ന് അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾക്ക് പരിഹാരം കാണാൻ സാധിക്കും.

ട്രാഫിക് ബോധവൽക്കരണം വിപുലമാക്കണം. കേരളത്തിൽ ട്രാഫിക് സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ആവശ്യത്തിന് സിഗ്നൽ ലൈറ്റുകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ കഴിയണം. കേരളത്തിൽ സൈക്കിൾ സവാരി പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന് ബോധവൽക്കരണം നടത്തണം. കാരണം ജീവിതശൈലി രോഗങ്ങൾ കൊണ്ട് ബുദ്ധിമുട്ടുന്നവർക്ക് നല്ല വ്യായാമമായി ഇത് മാറും. നാട്ടിൻപുറങ്ങളിലെ ചെറിയ റോഡുകളിൽ പോലും സ്കൂൾ ബസുകൾ ഓടുകയാണ്. എല്ലാ സ്കൂളുകളിലും സൈക്കിളിൽ കുട്ടികൾ പോകുന്നതിനുള്ള രീതി ഏർപ്പെടുത്തണം. അതിനായി എല്ലാ സ്കൂൾ കുട്ടികൾക്കും സൈക്കിൾ വാങ്ങി നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണംമൂലം ഡൽഹി നഗരം വീർപ്പമുട്ടുന്നത് നമ്മൾ ഒരു പാഠമായി കാണണം. കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ കേന്ദ്രമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ഇന്നത്തെ പ്രതിസന്ധിയിൽ നിന്നും കരകയറ്റേണ്ടതുണ്ട്. അത് ഈ ഗവൺമെന്റിന് സാധിക്കും. അതിനുള്ള നടപടികൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ സഖാവ് പിണറായി വിജയന്റെ ഭരണം കാർഷിക

വ്യാവസായിക ആരോഗ്യ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലകളിൽ വമ്പിച്ച മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിക്കൊണ്ട് മുന്നേറുകയാണ്. ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള 20 മാസത്തെ ഭരണത്തിൽ അഴിമതി തുടച്ചുനീക്കി, ക്രമസമാധാന പാലനത്തിൽ കേരളം ഒന്നാം സ്ഥാനത്തെത്തി, നഷ്ടത്തിലായ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ ലാഭത്തിലാക്കി, അൺ എയ്ഡഡ്/ കോൺവെന്റ് സ്കൂളുകളിൽ നിന്നടക്കം ഒന്നര ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന വിദ്യാർത്ഥികൾ പൊതു വിദ്യാലയങ്ങളിലേയ്ക്ക് വന്നുതുടങ്ങി. അങ്ങനെ കേരളം പുരോഗതിയിലേക്ക് നീങ്ങുകയാണ്. മാത്രമല്ല പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ പ്രത്യേകം എടുത്തുപറയേണ്ടത്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യ്ക്ക് ഒരു നാഥനങ്ങായിരിക്കുന്നുവെന്നാണ് ഇപ്പോൾ കാണുന്നൊരു കാര്യം. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഭരിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മരണത്തിലേക്ക് നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നുവെന്നും ഇത് നന്നാക്കിയിട്ട് കാര്യമില്ലെന്നുമാണ് അന്നത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞത്. യു.ഡി.എഫ്. വരുമ്പോൾ എല്ലാകാലത്തും പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ നഷ്ടത്തിലാകുകയും അല്ലെങ്കിൽ നഷ്ടത്തിലാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന പതിവുണ്ട്. ആ പതിവനുസരിച്ച് തന്നെയാണ് യു.ഡി.എഫ്. കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷക്കാലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ കണ്ടത്. ഒരുകാലത്തും ആവശ്യപ്പെടാത്ത രൂപത്തിൽ എല്ലാ വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ സൗജന്യയാത്ര പ്രഖ്യാപിച്ചത് നല്ലതിനല്ല, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ തകർക്കാനാണ്. 16

ശതമാനം പലിശയ്ക്ക് കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ഹ്രസ്വകാല വായ്പകളെടുത്ത് ആ സ്ഥാപനത്തെ നശിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. ഷെഡ്യൂളുകളെല്ലാം താരമാറാക്കി. 32 ലക്ഷത്തിൽ നിന്നും 27 ലക്ഷമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കുറച്ചു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ വിശ്വാസമില്ലാത്ത നിലയിലേയ്ക്ക് ജനങ്ങൾ കാണാൻ തുടങ്ങി. ഈ സ്ഥിതിയിൽ നിന്നാണ് എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അതിനെ നേരായ വഴിക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ ശ്രമിച്ചത്. എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഷെഡ്യൂളുകളുടെ എണ്ണം 4400-ൽനിന്നും 5200 ആക്കി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. പ്രതിദിനം നാല് ലക്ഷം യാത്രക്കാരെയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലേയ്ക്ക് തിരിച്ചുകൊണ്ടുവന്നു. പ്രതിദിന വരുമാനം ഒരു കോടി രൂപ വർദ്ധിപ്പിച്ചു. പക്ഷെ ഈ നേട്ടമെല്ലാം ഡീസലിന്റെ വില വർദ്ധനവിലൂടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റും എണ്ണക്കമ്പനികളും കവർന്നെടുക്കുകയായിരുന്നു. ഭാവനാപൂർണ്ണമായ നടപടികളിലൂടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷിക്കാൻ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് നല്ല തീരുമാനങ്ങളാണെടുത്തത്. വിരമിച്ച ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ ലഭിക്കുന്നില്ലെന്നതാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷന്റെ കാര്യം അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കുമെന്ന് ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി നിയമസഭയിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതുപോലെ അത് പരിഹരിച്ചു. ഇവിടുത്തെ കേന്ദ്ര ഭരണകക്ഷി ഒരു കാലത്ത് കള്ളപ്പണക്കാരുടെ

കേന്ദ്രമാണ് സഹകരണ മേഖലയെന്ന് വിളിച്ചു കൂവിയതല്ലേ; സഹകരണ മേഖലയെ പൂർത്തിയാക്കി തള്ളിയതല്ലേ; ആ സഹകരണ മേഖല കണ്ണീർ വാർക്കുന്ന പാവപ്പെട്ട കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തൊഴിലാളികളുടെ കണ്ണീരൊപ്പാൻ മുന്നോട്ടുവന്നു. 324 കോടി രൂപയാണ് പെൻഷൻ കൊടുക്കാനുള്ളത്. നിങ്ങൾക്ക് എത്ര പണം വേണമെന്നാണ് സഹകരണ മേഖല ചോദിച്ചത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രി മുൻകയെടുത്തുകൊണ്ട് 324 കോടി രൂപ സഹകരണ ബാങ്കുകളോട് ചോദിച്ചു. സഹകരണ ബാങ്കുകൾ പണം കൊടുത്തു. ഇപ്പോഴിതാ സഹകരണ ബാങ്കുകളുടെ സഹായത്തോടുകൂടി തൊഴിലാളികളുടെ കണ്ണീരൊപ്പാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മുന്നോട്ടുവന്നു. അതാണ് സാഹോദര്യം, അതാണ് മറ്റുള്ളവരുടെ വേദന കാണുമ്പോൾ അവരെ സഹായിക്കാനുള്ള കേരളീയരുടെ മനസ്സ്. ഈ മനസ്സ് യു.ഡി.എഫ്-ന് ഉണ്ടായോ; അഞ്ച് കൊല്ലം മുമ്പ് ഈ പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികളെ സഹായിക്കാനുള്ള മനസ്സ് നിങ്ങൾക്കുണ്ടായോ? ഉണ്ടായില്ല എന്നതാണ് വിഷയം.

നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് നടപ്പാക്കാൻ പോകുന്ന മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി ബില്ലിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ വലിയ അപകടത്തിലേക്കാണ് പോകുന്നത്. ഇവിടെ അതോറിറ്റികൾ രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് നിയമം നടപ്പാക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ആ അതോറിറ്റി ജുഡീഷ്യൽ അധികാരത്തോടുകൂടിയ അതോറിറ്റിയാണ്. ആ അതോറിറ്റിക്കെതിരായി വിധി പ്രഖ്യാപിച്ചാൽ

അതിനെതിരായി കോടതിയിൽ പോകാൻപോലും കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയിലേക്ക് അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്നു. വാഹനാപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായാൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനികൾ നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കുന്നതിനുപകരം ഡ്രൈവർ നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കണമെന്നാണ് പുതിയ നിയമത്തിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. മാത്രമല്ല, ഏത് കമ്പനിയുടെ വാഹനമാണോ ഉടമസ്ഥൻ ഉപയോഗിക്കുന്നത് ആ കമ്പനിയുടെ തന്നെ സ്പെയർ പാർട്സുകൾ വാങ്ങിക്കണം, ആ കമ്പനിയുടെ തന്നെ വർക്ക്ഷോപ്പിൽ പോയി റിപ്പയർ ചെയ്യണമെന്ന തരത്തിലുള്ള ജന വിരുദ്ധമായ നിബന്ധനകളാണ് ഈ ഓർഡിനൻസിലൂടെ ഇപ്പോൾ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. മാത്രമല്ല ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുകളെയെല്ലാം തകർക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിയിലേയ്ക്കാണ് പോകുന്നത്. കോൺട്രാക്ട് ക്യാരേജുകളും സ്റ്റേജ് ക്യാരേജുകളും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം തന്നെ ഇല്ലാതായി. ഇവിടെ ആ കോൺട്രാക്ട് ക്യാരേജുകളോട് മത്സരിച്ചുവേണം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യ്ക്ക് ജയിക്കാൻ. ആ നിയമം കൂടി വന്നാൽ കേരളത്തിന്റെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ കഥ തീർന്നതുതന്നെ. റോഡിൽ കാൽനട യാത്രക്കാരെയും മോട്ടോർ രഹിത വാഹനങ്ങളും നിയന്ത്രിക്കണമെന്നാണ് ഖണ്ഡിക 183-ൽ പറയുന്നത്. ആർ.ടി. ഓഫീസ് തന്നെ വേണ്ട. ലൈസൻസ് അവിടെ നിന്നും കൊടുക്കേണ്ട എന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ജനവിരുദ്ധ മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി ബില്ലാണ് ലോക്സഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചത്. നമ്മുടെ

കോൺഗ്രസ് സുഹൃത്തുക്കൾ ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഖണ്ഡിതമായൊരു അഭിപ്രായം പറയുന്നുണ്ടോ; ഒരു അഭിപ്രായവും പറഞ്ഞില്ല. ലോക്സഭ പ്രസ്തുത ബിൽ സ്റ്റാൻഡിംഗ് കമ്മിറ്റിക്ക് വിട്ടു. സ്റ്റാൻഡിംഗ് കമ്മിറ്റിക്ക് വിട്ടപ്പോൾ, പാർലമെന്റിൽ വരുന്നതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ രൂക്ഷമായ വകുപ്പുകൾ എഴുതിച്ചേർത്തുകൊണ്ട് പിന്തിരിപ്പനായിട്ടുള്ളൊരു ബില്ലായി അത് മാറി. രാജ്യസഭയിലേയ്ക്ക് അത് വരികയാണ്. നിങ്ങൾ രാജ്യസഭയിലെങ്കിലും ഈ ബില്ലിനെ എതിർത്ത് തോൽപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോയെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട കോൺഗ്രസ് സുഹൃത്തുക്കളോട് എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്. ഇത് അപകടമായൊരു ബില്ലാണ്. കാർഷിക മേഖല കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ പണിയെടുക്കുന്ന മേഖലയാണ് മോട്ടോർ വാഹന മേഖല. ഈ മോട്ടോർ വാഹന മേഖലയിൽ ഇന്നത്തെ നിയമങ്ങൾ തീരെയില്ലാതാക്കി പുതിയ രൂപത്തിൽ ജനവിരുദ്ധ തീരുമാനങ്ങളുണ്ടായാൽ അത് രാജ്യത്തിനുതന്നെ അപകടകരമാകും. കോടിക്കണക്കിന് പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികളുടെ വയറ്റത്താണ് അടിക്കുന്നത്. കോൺഗ്രസ് സുഹൃത്തുക്കൾ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഈ ബില്ലിനെ എതിർക്കാൻ നിങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവരണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ് കേരളത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹന അപകടങ്ങൾ. ഈ അപകടങ്ങൾ ഇല്ലാതാകണം. ഇവിടുത്തെ റോഡുകളുടെ പരിതാപകരമായ

അവസ്ഥയ്ക്ക് മാറ്റം വരുത്തണം. ജംഗ്ഷനുകൾ പുനഃക്രമീകരിച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കണം. മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിക്കുക, പരിശീലനമില്ലാത്ത സ്ഥിതിയുണ്ടാവുക ഇതെല്ലാംകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പിന്റെയും എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് വിംഗിന്റെയും ആഭ്യന്തരവകുപ്പിന്റെയും സംയുക്ത പ്രവർത്തനം വിപുലമാക്കണം. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനെക്കൂടി ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണം. സംസ്ഥാന പാതകൾ ജില്ലാ റോഡുകൾ, ഡ്രെയിനേജുകൾ, സിറ്റി റോഡുകൾ തുടങ്ങിയ ഇടങ്ങളിൽ ചില സാങ്കേതിക മാറ്റങ്ങളുണ്ടാക്കണം. ജ്യോമെട്രിക്കൽ ഇംപ്രൂവ്മെന്റ്, ജംഗ്ഷൻ ഇംപ്രൂവ്മെന്റ്, മെയിന്റനൻസ് കോൺട്രാക്ട്, പാർക്കിംഗ് സൗകര്യം എന്നിവ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ട നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കണം.

ഇവിടെ ഇപ്പോൾ ത്രിപുരയുടെ കാലാവസ്ഥയാണ്. ത്രിപുരയിൽ നടക്കുന്ന കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഇപ്പോൾ ഇവിടെയും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു, ഈ ബി.ജെ.പി. പ്രേമം കോൺഗ്രസ്സിനെ എവിടെ കൊണ്ടെത്തിക്കും; ബി.ജെ.പി. പ്രേമം കൊണ്ട് കോൺഗ്രസ്സിന് കണ്ണു കാണാൻ വയ്യാതായിരിക്കുന്നു. വടകര-ബേപ്പൂർ മോഡൽ ഇവിടെ ജനങ്ങൾ പുച്ഛിച്ചുതള്ളിയപ്പോൾ, ഇപ്പോൾ മറ്റൊരു രൂപത്തിലാണ് ബി.ജെ.പി. പ്രേമം കോൺഗ്രസ് സുഹൃത്തുക്കൾ കൊണ്ടുവരുന്നത്. കെട്ടിവച്ച കാശ് പോയാലും ശരി നേമത്ത് ബി.ജെ.പി.-യെ വിജയിപ്പിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. അങ്ങനെ

വിജയിപ്പിക്കാൻ കോൺഗ്രസ് കച്ചകെട്ടിയിറങ്ങി. കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെതിരായ വിമർശനങ്ങൾ കോൺഗ്രസ് കുറച്ചുകൊണ്ടുവന്നില്ലേ; ഇപ്പോൾ നിങ്ങൾക്ക് വിമർശനമുണ്ടോ; മണിപ്പൂരിലും ഗോവയിലും ഭൂരിപക്ഷമുണ്ടായിട്ടും കേന്ദ്രഭരണം ഉപയോഗിച്ച് ഗവൺമെന്റ് രൂപീകരിക്കാൻ സമ്മതിക്കാതെ വന്നില്ലേ; മിണ്ടിയോ; രാഹുൽഗാന്ധി അവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നോ ? അദ്ദേഹം ഇന്ത്യയിൽ തന്നെയുണ്ടായില്ല. അവിടെ ഭരണം കിട്ടാതെ താമരമാറാകുമ്പോൾ, വിമർശിക്കാനും ഒന്നുപറയാനും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇടപെടാനും വരേണ്ട നേതാവ് വിദേശയാത്രയ്ക്ക് പോകുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇതല്ലേ കോൺഗ്രസ് നേതാക്കളുടെ സ്ഥിതി? ഗുജറാത്തിൽ വംശഹത്യ നടന്നപ്പോൾ ഒരു പ്രതിഷേധവും കോൺഗ്രസ് സൂപ്പർതൂക്കളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായില്ല. കന്നുകാലിചന്ത ഓർഡിനൻസിന്റെ പേരിൽ നിരപരാധികളെ ആർ.എസ്.എസ്.-കാർ കൂട്ടത്തോടെ തല്ലിക്കൊന്നപ്പോൾ അതിൽ പ്രതിഷേധിക്കാൻ കോൺഗ്രസ്സിന് മനസ്സുവന്നില്ല. കോൺഗ്രസ് നോക്കി നിൽക്കുകയായിരുന്നു. ഉത്തരേന്ത്യയിൽ നൂറ് കണക്കിന് കർഷകർ ആത്മഹത്യ ചെയ്യുകയാണ്. കർഷകർക്കുവേണ്ടി ഒരു വാക്ക് പോലും നിങ്ങൾ പറഞ്ഞില്ല. ആ പ്രതിഷേധത്തോടൊപ്പം ഒന്ന് അവരെ സമാധാനിപ്പിക്കാൻ നിങ്ങളുടെ നേതാക്കളാരും പോയില്ല. ഇടതുപക്ഷ പാർട്ടി നേതാക്കൾ മാത്രമാണ് ഈ പാവപ്പെട്ട കൃഷിക്കാരുടെ ഒപ്പം നിന്നതും അവർക്കുവേണ്ടി മുദ്രാവാക്യം വിളിച്ചതും സമരത്തിൽ പങ്കെടുക്കാൻ

സഹായിച്ചതും. നിങ്ങൾ അവിടെയില്ല. ഉത്തരേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ കർഷക സമരങ്ങൾ ആളിക്കത്തുകയാണ്. ഇപ്പോൾ മഹാരാഷ്ട്രയിൽ കർഷകരുടെ ലോംഗ് മാർച്ച് നടക്കുകയാണ്. പതിനായിരക്കണക്കിന് കൃഷിക്കാർ ആഴ്ചകളായി അവിടെ സമരം നടത്തുകയാണ്. ആ സമരത്തെ സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും നിങ്ങൾക്ക് അറിയുമോ; ആ കർഷകരുടെ വേദന നിങ്ങൾക്കറിയുമോ? അവരുടെ വേദനകളിൽ പങ്കാളികളാകാൻ കോൺഗ്രസ് സുഹൃത്തുക്കൾ ഒന്നും ചെയ്യുന്നില്ല. നിങ്ങളിവിടെ ഒരു കാര്യം ഗൗരവമായി നോക്കണം. ഇന്ത്യൻ പാർലമെന്ററി ഡെമോക്രസി മാത്രമല്ല, ഇന്ത്യയിലെ ജൂഡീഷ്യറിയിൽ പോലും ഇവിടുത്തെ ഭരണകക്ഷി ഇടപെടുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി ഉന്നത നീതിപീഠത്തിലെ നാല് ജസ്റ്റിസുമാർ പരസ്യമായി പത്രക്കാരെ വിളിച്ചുവരുത്തി ഈ ഭരണകൂട ഇടപെടലിന്റെ ഭീകരതയെ സംബന്ധിച്ച് വിശദമായി സംസാരിക്കുന്നു. ഒരക്ഷരം പോലും കോൺഗ്രസ് നേതാക്കൾക്ക് പറയാനില്ല, കോൺഗ്രസ്സിന് പ്രതികരണമില്ല. ജൂഡീഷ്യറിയെ പോലും കുത്തി നോവിക്കുന്ന, വരുതിയിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന കേന്ദ്രഭരണത്തിന് എതിരെ ഒരക്ഷരംപോലും പ്രതിഷേധിക്കാൻ കോൺഗ്രസ്സിന് കഴിഞ്ഞില്ല. ഇവിടെ നിങ്ങളുടെ സീറ്റ് 400-ൽനിന്ന് 40-ലേയ്ക്ക് കുറയാൻ ഇതുമതി. നിങ്ങളുടെ വളർച്ച പടവലങ്ങുപോലെ താഴോട്ടാണ്. ഞങ്ങൾ തിരിച്ചുവരുന്നമെന്ന് ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് പറഞ്ഞു. നിങ്ങൾക്ക് തിരിച്ചുവരാൻ കഴിയില്ല, കാരണം നിങ്ങൾ ജനവിരുദ്ധരാണ്.

ജനങ്ങളുടെ മനസ്സിൽ കോൺഗ്രസ് ഇല്ല, കോൺഗ്രസ് മാഞ്ഞുപോയിരിക്കുന്നു. ജനങ്ങളുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി നിങ്ങൾ എന്തെങ്കിലും ചെയ്തോ എന്നാണ് ചോദിക്കാനുള്ളത്, ഇല്ല. വീണുകിട്ടിയതുപോലെ കേരളത്തിൽ കോൺഗ്രസിന് ഒരു സംഭവം കിട്ടി, ഷുഹൈബ് വധക്കേസ്. ആ സംഭവം ദാരുണമാണ്. ഞങ്ങൾ അതിൽ അപലപിക്കുന്നു. ആ കാര്യം സംബന്ധിച്ച് ഞങ്ങളുടെ ഖണ്ഡിതമായ അഭിപ്രായം ഇവിടെ നേതാക്കൾ വിശദീകരിച്ചു. ആ സമരത്തിൽ എന്താണുണ്ടായത്? ആഘോഷമാക്കി മാറ്റുകയല്ലേ ചെയ്തത്. അതല്ലേ കോൺഗ്രസിന്റെ സംസ്കാരം. സമരപ്പന്തലിൽ ആഘോഷമാക്കുകയല്ലേ ചെയ്തത്. ആർ.എസ്.എസ്. നേതാക്കൾ പട്ടാപ്പകൽ സന്ദർശിക്കുന്ന സ്ഥിതിയല്ലേ വന്നത്. ആര് ആരുടെ കൂടെ എന്നത് വ്യക്തമാക്കുന്നത് ആ സമരത്തിലുണ്ടായി.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.....

ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട എ. കെ. ആന്റണി പറഞ്ഞു, പകൽ കോൺഗ്രസ്സും രാത്രി ആർ.എസ്.എസ്സും എന്ന നിലപാട് കോൺഗ്രസ് നേതാക്കൾ തിരുത്തണം എന്ന്, അതെങ്കിലും നിങ്ങൾ കേൾക്കണം. രണ്ട് ദിവസങ്ങൾക്കുമുമ്പ് ഇവിടെ വന്ന കോൺഗ്രസ് നേതാവ് ഡോ. ജയറാം രമേശ് എന്താണ് പറഞ്ഞത്, ഇന്ത്യയിൽ ഇടതുപക്ഷം പരാജയപ്പെടുന്നത് ചിന്തിക്കാൻ പോലും കഴിയില്ലെന്നാണ് ഡോ. ജയറാം രമേശ് പറഞ്ഞത്. ഇത് നിങ്ങൾ നൂറ് പ്രാവശ്യം ഇംപോസിഷൻ എഴുതണം. കോൺഗ്രസ്സുകാർ ഇംപോസിഷൻ

എഴുതണം. എഴുതി പഠിക്കണം. ഇതല്ലേ കോൺഗ്രസ് നേതാക്കൾപോലും പറയുന്നത്. ഇവിടെ ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെയും ബി.ജെ.പി.-യുടെയും കൂടെ പോകാനും അവരെ താലോലിക്കാനും അവർക്കുവേണ്ടി പ്രവർത്തിക്കാനും തയ്യാറാകുന്ന നിങ്ങളുടെ നയം തിരുത്തണം, എന്നാലേ നിങ്ങൾ നന്നാവൂ. ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായി പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ് : സർ, നമ്മുടെ പൊതു ഗതാഗത മേഖല ഇന്ന് അനുഭവിക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടുകളിലൊന്ന്, കഴിഞ്ഞ ഇക്കണോമിക് റിവ്യൂവിൽ പറയുന്നത് സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു വർഷം കൊണ്ടുണ്ടായ വാഹനത്തിന്റെ പെരുപ്പം എട്ട് ശതമാനത്തോളമാണ് എന്നാണ്. അതേ സമയത്തുതന്നെയാണ് നമ്മുടെ റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന അവസ്ഥയ്ക്ക് കാര്യമായ മാറ്റങ്ങളൊന്നും ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നുള്ളതും. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇന്ന് യാത്രകൾ വളരെയേറെ ബോറടിക്കുന്ന ഒരവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് മാറുകയാണ്. ഓരോ ജംഗ്ഷനുകളിലും ചെല്ലമ്പോൾ പലപ്പോഴും മണിക്കൂറുകളോളം കിടക്കേണ്ടിവരുന്ന അവസ്ഥ ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അടുർ ഗോപാലകൃഷ്ണന്റെ 'സ്വയംവരം' എന്ന ചിത്രത്തിന്റെ തുടക്കത്തിൽ കുറേസമയം ജീവിതത്തിന്റെ യാത്രയെക്കുറിച്ച്, ബോറായ യാത്രയെക്കുറിച്ച് അദ്ദേഹം കാണിച്ചിരിക്കുന്നു. ആ ഒരു യാത്രയുടെ സ്വഭാവമാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ വരുന്നത്. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ അമിതമായ വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന് കാര്യമായ ഒരു

ഇടപെടുണ്ടായില്ലെങ്കിൽ പത്തുവർഷത്തിനുള്ളിൽ കേരളത്തിലെ നിരന്തുരകളിലൂടെയുള്ള യാത്ര വളരെയേറെ ദുസ്സഹമാകുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഇപ്പോൾ ഒരു വീട്ടിൽ പ്രായപൂർത്തിയായ എല്ലാപേരുടെയും പേരിൽ ഓരോ വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. ഒരു വീട്ടിൽനിന്നും പല വാഹനങ്ങളിലായി ഇറങ്ങുമ്പോൾ പലപ്പോഴുമുണ്ടാകുന്ന congestion പൊതു ഗതാഗതത്തിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. മുമ്പ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ പൊതു ഗതാഗത രംഗത്തുനിന്നുള്ള ജനങ്ങളുടെ പിന്മാറ്റം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വലിയ നഷ്ടത്തിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന അവസ്ഥ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞാൽ ചർവിത ചർവണമായ ഒരവസ്ഥ, പെട്ടെന്ന് ആർ വിചാരിച്ചാലും നന്നാക്കാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥ. കേന്ദ്ര മോട്ടോർ നിയമം വരുന്നതോടുകൂടി ഭാവിയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഏറ്റവും വലിയ ഭീഷണിയായി മാറാൻ പോകുന്നത് അതായിരിക്കുമെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. സ്വകാര്യ മേഖലയെ അമിതമായി പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന നിലപാടുകൾക്കെതിരെ തീർച്ചയായും എല്ലാവരുടെയും ഒറ്റക്കെട്ടായ ഇടപെടൽ ഉണ്ടായില്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ മോട്ടോർ മേഖലയിലെ പൊതു സ്ഥാപനങ്ങളായ നമ്മുടെ മാത്രമല്ല, ഇന്ത്യയിലെ തന്നെ പൊതു സ്ഥാപനങ്ങൾ ആ രംഗത്ത് നിന്നും അപ്രത്യക്ഷമാകുന്ന ഏറ്റവും അപകടകരമായ ഒരു അവസ്ഥയുണ്ടാകുമെന്ന

കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ആർക്കും എവിടെയും പെർമിറ്റ് വാങ്ങി വാഹനം ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്ന അവസ്ഥയിൽ എത്തുമ്പോൾ അതുണ്ടാക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ കാര്യം യാത്രാനിരക്ക് വർദ്ധനവ് മാത്രമല്ല, നമ്മുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പോലുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് വളരെ ഭീഷണിയുണ്ടാകുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നഷ്ടത്തിന് പല കാരണങ്ങളുണ്ട്. പ്രത്യേകിച്ച് അതിൽ ഗവേഷണം നടത്തേണ്ട കാര്യമില്ല. വരവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയുടെ നഷ്ടത്തിന് പ്രധാന കാരണം. ഇതൊക്കെ പറയുമ്പോഴും കുറെയേറെ റിപ്പോർട്ടുകൾ പുറത്തുവന്നു. പക്ഷേ ഇത്രയും കാലമായി ഒന്നും കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നഷ്ടത്തിന്റെ കാര്യം പറയുമ്പോൾ ഞാൻ ഓർക്കുന്ന ഒരു കാര്യമുണ്ട്, ശബരിമല അവലോകന സമയത്ത് ജനപ്രതിനിധിയെന്ന നിലയിൽ ഞങ്ങളൊക്കെയൊക്കെ വിളിക്കാറുണ്ട്. ഒരു ഘട്ടത്തിൽ പരമ്പരാഗതമായ ശബരിമലപ്പാത കോട്ടയം - മണിമല വഴിയുള്ളതായിരുന്നു. ശബരിമലയ്ക്ക് ഏറ്റവും ദൈർഘ്യം കുറഞ്ഞ റൂട്ട് ഏതാണ്ട് 12 കിലോമീറ്ററോളം കുറവാണ്. ആ വഴി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് ഓടിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അധികൃതർ പറയുന്നത് ശബരിമലയ്ക്കുള്ള റോഡ് മുഴുവൻ വളഞ്ഞ വഴികളാണ് എന്നാണ്. ഞാൻ പലപ്പോഴും ഓർക്കാറുണ്ട്, ശബരിമലയ്ക്കുള്ള

യാത്ര, ഹൈവേപോലെ നീണ്ടുകിടക്കുന്ന ഏതോ വഴിയിലൂടെയാണ് മറ്റ് ഭാഗത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നത്. ശരാശരി 12 കിലോമീറ്റർ നഷ്ടത്തിലാണ് വർഷങ്ങളായി ഇത് ഓടുന്നത്. എതുവന്നാലും ഇതിൽ മാറ്റമുണ്ടാവുകയില്ല. 2014-ലെ ശബരിമല തീർത്ഥാടന കാലത്ത് ഏതാണ്ട് 49 ഇൻസ്പെക്ടർമാരാണ് വാഹനങ്ങൾ ചെക്ക് ചെയ്യാൻ അവിടെയുണ്ടായിരുന്നത്. ഏതായാലും ശബരിമല തീർത്ഥാടനത്തിന് വരുന്ന അയ്യപ്പന്മാർ കള്ളട്രെയിനോ കള്ളവണ്ടിയോ കയറി വരുമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. ഇത്രയും പേരുടെ അദ്ധ്വാനംകൊണ്ട് 61 ദിവസം നടത്തിയ ശ്രമങ്ങളുടെ ഫലമായി കിട്ടിയത് മൂന്ന് കേസുകളാണ്. 1500 രൂപയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കിട്ടിയ ലാഭം. ഈ 49 പേരുടെയും അദ്ധ്വാനം വെറുതെ ചെലവഴിച്ചുവെന്ന് മാത്രമേയുള്ളൂ. സ്വാഭാവികമായും ഇൻസ്പെക്ഷൻ വേണ്ടെ എന്ന് ചോദിക്കാം. പക്ഷേ ഞാൻ പറഞ്ഞത് ഇങ്ങനെയുള്ള ചെറിയ ചെറിയ കാര്യങ്ങളിൽപ്പോലും പലപ്പോഴും കാണിക്കുന്ന ഒരു അവധാനത കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. നഷ്ടമാണ് എന്നുപറയുമ്പോൾ നഷ്ടത്തിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ കണ്ടെത്താൻ കഴിയണം. ബസ്ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് എക്കാലത്തും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെടുത്താനാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. തൊട്ടടുത്തുള്ള സംസ്ഥാനത്ത് 2001 മുതൽ 2018 വരെ മൂന്ന് പ്രാവശ്യം ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചപ്പോൾ നമ്മുടെ

സംസ്ഥാനത്ത് 9 പ്രാവശ്യമാണ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. അതുകൊണ്ടാണെന്നും ഈ പ്രസ്ഥാനത്തെ അത്ര എളുപ്പത്തിൽ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ കഴിയുകയില്ല എന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. ഏതായാലും അക്കാദമിയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന്, നഷ്ടം നികത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ലെങ്കിലും, അങ്ങയോട് ഒരു കാര്യം ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്, ഏറ്റവും പ്രൈം ആയിട്ടുള്ള കേരളത്തിലെ പ്രോപ്പർട്ടി കിടക്കുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലാണ്. പക്ഷേ അത് നല്ല നിലയിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയണം. പണിതതിനെക്കുറിച്ച് നമുക്കറിയാം. അതിന്റെയെല്ലാം നഷ്ടക്കണക്കുകളെല്ലാതെ യഥാർത്ഥത്തിൽ വളരെ നല്ല പ്ലാനിംഗോടുകൂടി പ്രൈം ആയിട്ടുള്ള പ്രദേശങ്ങൾ കണ്ടെത്തി അത് ഉപയോഗപ്രദമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ നമുക്ക് അസറ്റ് ഡെവലപ് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അത്തരം ചില കാര്യങ്ങൾ ഇക്കാദമിയിൽ തീർച്ചയായിട്ടുണ്ടാകണം.

അതോടൊപ്പം തന്നെ ഈയടുത്ത ദിവസം, 04.01.2018-ൽ കൂടിയ എസ്.റ്റി.എ. ബോർഡ് യോഗത്തിന്റെ മിനിറ്റ്സ് പുറത്തുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതിൽ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ ഒരു വിധത്തിലും മനസ്സിലാകുന്നില്ല. സാധാരണ ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ ബസ്സിന് ഒരു കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യാൻ 2 മിനിറ്റും ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ഓർഡിനറിക്ക് 1.45 മിനിറ്റുമാണ് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. കോട്ടയം ജില്ലയിലെ കാര്യം എനിക്കറിയാം. ഞങ്ങളുടെയൊക്കെ മേഖലയിൽ 1.45 മിനിറ്റ് സമയം

കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞാലുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നം, പ്രൈവറ്റ് മേഖലയുമായി കോമ്പറ്റീഷൻ കൂടിയുള്ള ഒരു മേഖലയാണത്. 1.45 മിനിട്ടാണ് ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ഓർഡിനറി വാഹനങ്ങൾക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ള സമയം. ഇതിൽ അനോമലി ഉണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അങ്ങ് തീർച്ചയായും അത് പരിശോധിക്കണം. കാരണം കൂടുതൽ congestion റോഡിലുണ്ടാക്കാനുള്ള സാഹചര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനപ്പുറം ഇതുകൊണ്ട് കാര്യമായ പ്രയോജനമുണ്ടാകുകയില്ല എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പലയാളുകളോടും ഞാൻ ചോദിച്ച് മനസ്സിലാക്കിയ ഒരു കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് 04.01.2018-ലെ എസ്.റ്റി.എ. ബോർഡ് മീറ്റിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മിനിട്ട്സ് തീർച്ചയായും പരിശോധിക്കണം എന്നുകൂടി ഈ സന്ദർഭത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

അതോടൊപ്പം തീർച്ചയായും നമ്മുടെ പൊതു ഗതാഗത രംഗത്ത് വളരെ ഗൗരവമായ പഠനങ്ങൾ നടത്തണം. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പൊതു ഗതാഗതത്തെ കൂടുതൽ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടികളുണ്ടാകുകയും നമ്മുടെ യാത്രകൾ കുറെക്കൂടി സുഖകരമാക്കുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടാകുകയും ചെയ്യണം. പാലാ-പൊൻകുന്നം റോഡ് നിർമ്മിച്ചിട്ട് രണ്ടുവർഷം പോലുമായില്ല. 18 മരണങ്ങളാണ് അവിടെയുണ്ടായത്. നാറ്റ്പാക്ക് ഉൾപ്പെടെ പരിശോധന നടത്തിയാതൊരു കുഴപ്പവുമില്ല എന്നുപറഞ്ഞു. റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ റോഡ്

സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യമായ പ്രവർത്തനങ്ങളില്ല. ഇവിടെ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുണ്ട്. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിടത്തോളം കോടിക്കണക്കിന് രൂപ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇപ്പോഴും ചെലവഴിക്കാതെ കിടക്കുന്നുണ്ട്. റോഡുകളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനാവശ്യമായ ക്രമീകരണങ്ങളുണ്ടാകണം. റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഘട്ടത്തിൽ കാൽനടയാത്രക്കാരെ നമ്മൾ ഒരിക്കലും പരിഗണിക്കാറില്ല. അതുകൊണ്ട് തീർച്ചയായും ഈ കാര്യങ്ങളൊക്കെ പരിഗണിക്കണമെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലുണ്ടായ പ്രതിസന്ധി കേരളത്തിലെ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ സൃഷ്ടിയല്ല. അതിൽ കേരളം ഭരിച്ച എല്ലാ സർക്കാരുകൾക്കും ഏറിയും കുറഞ്ഞും പങ്കുണ്ട്. പ്രതിസന്ധി, പ്രതിസന്ധി എന്നുപറഞ്ഞ് സമയം കളയാനല്ല ഈ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സമഗ്രമായി പുതുക്കി പണിയാനുള്ള പുനരുദ്ധരിക്കാനുള്ള ഒരു ശ്രമമാണ് ഇന്ന് കേരളത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സമ്പൂർണ്ണമായും കൈ ഒഴിയുകയായിരുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സർക്കാർ പിന്തുണയോടെ പ്രതിസന്ധിയിൽ നിന്നും കരകയറ്റുക എന്ന ഒരു ഭഗീരഥ പ്രയത്നത്തിനാണ്

കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാർ നേതൃത്വം നൽകുന്നത്. യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന് പൊതുമേഖലയോട് അലർജിയായിരുന്നു. ഈ രാജ്യത്ത് പൊതുമേഖല കൊണ്ടുവന്നത് കോൺഗ്രസ് സർക്കാരാണ്, മഹാനായ ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവാണ്. അദ്ദേഹത്തെ അതിന് പ്രചോദിപ്പിച്ചത് മഹത്തായ സോവിയറ്റ് റഷ്യയായിരുന്നു. അദ്ദേഹം പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ വിശേഷിപ്പിച്ചത് ഈ രാജ്യത്തിന്റെ ക്ഷേത്രങ്ങൾ എന്നാണ്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് മരണ വാറണ്ട് നൽകുന്ന അങ്ങേയറ്റം വിനാശകരമായ നയങ്ങളായിരുന്നു കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഇവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നത്. യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അഞ്ച് വർഷം കൊണ്ട് കൊടുത്ത തുക രണ്ട് വർഷം കൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് നൽകാൻ ഈ സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല, കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ബാങ്ക് കൺസോർഷ്യവുമായി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള എഗ്രിമെന്റിന്റെ ഭാഗമായി എടുത്ത വായ്പ ദീർഘകാല വായ്പയാക്കി മാറ്റി പലിശനിരക്ക് കുറച്ചുകൊണ്ടുവന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി കുറയ്ക്കാനുള്ള നീക്കമാണ് ഇവിടെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ കുറെയാളുകൾക്ക് അഡ്വൈസ് മെമ്മോ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. കോടതി ഇടപെടലിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് അഡ്വൈസ് മെമ്മോ കൊടുത്തത്. ആ അഡ്വൈസ് മെമ്മോ കൊടുത്ത ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക്

നിയമനം നൽകാനുള്ള സത്വരമായ നടപടികൂടി ഉണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് വൻകുതിപ്പുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു എയർപോർട്ടാണ് കണ്ണൂർ എയർപോർട്ട്. 1996-ലാണ് ആ എയർപോർട്ടിനുവേണ്ടി ആദ്യമായി ശബ്ദമുയർത്തിയത്. കണ്ണൂർ എയർപോർട്ട് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ കുത്താണെന്ന് പറയാൻ ഞങ്ങൾക്ക് ഏറെ അഭിമാനമുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ മുൻ മുഖ്യമന്ത്രി ഇ.കെ. നായനാർ 1996-ൽ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ ദേവഗൗഡ സർക്കാരിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയാണ് അന്ന് കേരളത്തിൽ ഒരു എയർപോർട്ട്കൂടി തത്വത്തിൽ അംഗീകരിപ്പിച്ചത്. ആ കാര്യം എയർപോർട്ടിന്റെ ഉദ്ഘാടന ചടങ്ങിൽ കർണ്ണാടകത്തിലെ പ്ലാനിംഗ് ബോർഡിന്റെ വൈസ് ചെയർമാനായിട്ടുള്ള ശ്രീ. സി. എം. ഇബ്രാഹിം എടുത്തുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പിന്നീട് വന്ന യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ എന്താണ് ചെയ്തത്; 1996-ൽ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ ഒഴിയുമ്പോൾ സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യാനും വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നടപടിക്രമങ്ങൾ ത്വരിതഗതിയിൽ ആക്കാനും കണ്ണൂർ കളക്ടറേറ്റിൽ ഒരു ഓഫീസ് തുടങ്ങിയിരുന്നു. പക്ഷേ പിന്നീട് വന്ന ശ്രീ. എ. കെ. ആന്റണിയുടെ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ ആ ഓഫീസ് പൂട്ടി. പിന്നീട് 2006-ൽ വന്ന സർക്കാരാണ് യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ മാതൃകാപരമായി ആ എയർപോർട്ടിന് സ്ഥലമേറ്റെടുത്തത്. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ എന്നുപറഞ്ഞാൽ

നിങ്ങൾക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. അത് വലിയൊരു പ്രയത്നമാണ്. പക്ഷേ ഒരാൾക്കും പരിഭവമില്ലാത്ത വിധത്തിൽ ആ എയർപോർട്ടിന് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കാൻ ഇടതുപക്ഷ സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞു. പിന്നീട് വന്ന യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ എന്താണ് ചെയ്തത്; വിമാനത്താവളത്തിന്റെ കാര്യങ്ങളെല്ലാം അനിശ്ചിതാവസ്ഥയിലാക്കി. ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ തറക്കല്ലിട്ടു. വീണ്ടും കേരളത്തിലെ മുഖ്യമന്ത്രിയായ ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയെ കൊണ്ടുവന്ന് അവിടെ തറക്കല്ലിടൽ മാമാങ്കം നടത്തി. അഞ്ച് വർഷം കിട്ടിയിട്ടും എയർപോർട്ടിന്റെ 40 ശതമാനം വർക്കുപോലും പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. പക്ഷേ ഈ സർക്കാർ വന്ന് രണ്ട് വർഷം കഴിയുമ്പോൾ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും മികച്ച എയർപോർട്ടായി ആ എയർപോർട്ട് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യാൻ പോകുകയാണ്. കേരളത്തിലെ മാത്രമല്ല, ഇന്ത്യയിലെ വൻകിട എയർപോർട്ടുകളിൽ ഒന്നായി നമ്മുടെ എയർപോർട്ട് മാറാൻ പോകുന്നു. ഒരു ഇന്റർനാഷണൽ ഹബ്ബാക്കി ഈ എയർപോർട്ടിനെ മാറ്റണമെന്നാണ് കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ സർക്കാർ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. 4000 മീറ്റർ റൺവേ അവിടെയുണ്ടാക്കാൻ പോകുകയാണ്. അതിനുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് വളരെ തകൃതിയായി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ചില കാര്യങ്ങൾ കൂടി പറയണമെന്നാണ് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി, കോൺഗ്രസ് വർക്കിംഗ് കമ്മിറ്റിയംഗം, കോൺഗ്രസ്സിന്റെ ക്യാമ്പ് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുകൊണ്ട് പറഞ്ഞ ഒരു

കാര്യമുണ്ട്. പകൽ കോൺഗ്രസ്സും രാത്രി ബി.ജെ.പി.-യുമാകുന്ന ഈ ഏർപ്പാട് കോൺഗ്രസ്സുകാർ നിർത്തിയാൽ മാത്രമേ കേരളത്തിലെ കോൺഗ്രസ് രക്ഷപ്പെടുകയുള്ളൂ എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. പക്ഷേ അതിലൊരു ചെറിയ തിരുത്തൽ ഞാൻ നിർദ്ദേശിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ പകൽ ആർ.എസ്.എസ്.-ഉം രാത്രി കോൺഗ്രസ്സുമാകുന്ന അവസ്ഥയിലേക്ക് കേരളത്തിലെ കോൺഗ്രസ്സുകാർ മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ ഡ്രസ്സ് റിഹേഴ്സിലാണ് നമ്മൾ കണ്ണൂരിൽ കണ്ടത്. സമാധാനത്തിന്റെ അപ്പോസ്തലനായ സുധാകര ഗാന്ധി നിരാഹാരം കിടക്കുമ്പോൾ അവിടെ കൃ നന്നത് ആരാണ്; കോൺഗ്രസ് നേതാക്കന്മാരെക്കാൾ കൃ നന്നത് ആർ.എസ്.എസ്./ബി.ജെ.പി. നേതാക്കന്മാരാണ്. കണ്ണൂരിൽ ഒരു മാസം മുമ്പ് ഒരു എ.ബി.വി.പി. പ്രവർത്തകൻ കൊലചെയ്യപ്പെട്ടു. നിഷ്കരമായ കൊലപാതകമായിരുന്നു. പക്ഷേ, അവിടെ പോകാൻ ആർ.എസ്.എസ്. നേതാക്കന്മാർക്ക് സമയമില്ല. കേന്ദ്ര മനുഷ്യാവകാശ കമ്മീഷൻ വന്നില്ല. ബി.ജെ.പി.-യുടെ എം.പി.-മാർ വന്നില്ല, ബി.ജെ.പി.-യുടെ സംസ്ഥാന നേതാക്കന്മാർ വന്നില്ല, ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ

**** വടിവാൾജിമാരോ ആ വഴിക്ക് പോയില്ല. പക്ഷേ കോൺഗ്രസ്സിന്റെ സമരത്തിന് പിന്തുണയർപ്പിക്കാനും പ്രോത്സാഹനമേകാനും അവിടെ ലജ്ജയില്ലാതെ കൃ നിൽക്കുന്ന ആർ.എസ്.എസ്./ബി.ജെ.പി. നേതാക്കന്മാരെ നമ്മൾ കണ്ടു. ഇത് എന്താണ് കാണിക്കുന്നത്? കെ.പി.സി.സി. നിയോഗിച്ച

ആറ് വർഷങ്ങളിൽ ഒരാളായ ശ്രീ. രാജ്മോഹൻ ഉണ്ണിത്താൻ കഴിഞ്ഞ ദിവസം ടി. വി. ചർച്ചയിൽ പറയുകയാണ്, ആർ.എസ്.എസ്.-ൽ ചേർന്നിട്ടായാലും സി.പി.ഐ.(എം.)-നെ നേരിടുമെന്ന്. ഇത് ശ്രീ. രാജ്മോഹൻ ഉണ്ണിത്താനാണ് പറയുന്നത്. അപ്പോൾ കോൺഗ്രസിന് ഗാന്ധിയുമായുള്ള ബന്ധം ഗാന്ധി ഘാതകരുമായുള്ള ബന്ധമായി മാറിയിരിക്കുന്നുവെന്നല്ലേ ഇത് കാണിക്കുന്നത്. ഇവിടെ ഇന്നലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട പേരാവൂർ അംഗം പ്രസംഗിച്ചപ്പോൾ ചില മരണപ്പെട്ട കോൺഗ്രസുകാരെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ചില ലിസ്റ്റുകൾ പറഞ്ഞു. ഞാൻ ചോദിക്കട്ടെ, ചില പേരുകൾ എന്താണ് അദ്ദേഹം വിട്ടുപോയത്? ആർ.എസ്.എസ്.-കാർ അരുംകൊലചെയ്ത കോൺഗ്രസ് നേതാവായ കാഞ്ഞിലേരിയിലെ കേരളം കണ്ട ഏറ്റവും മികച്ച അത്ഭുതയ സത്യന്റെ പേര് എന്താണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം മരണപോയത്? മരണപോയതല്ല, അത് മറച്ചുവെച്ചതാണ്. ഇതാണ് പ്രശ്നം. ത്രിപുര തെരഞ്ഞെടുപ്പിനുശേഷം ഒരു യുവ കോൺഗ്രസ് എം.എൽ.എ.-യുടെ പോസ്റ്റ് കണ്ടു. എന്താണെന്നറിയുമോ; സി.പി.ഐ.(എം.)-ന്റെ അക്രമോത്സുകതയ്ക്ക് അതേ നാണയത്തിൽ തിരിച്ചടി നൽകുക, അവരിലേയ്ക്ക് ചായുകയെന്നല്ലാതെ, ആരിലേയ്ക്ക്? അവരിലേയ്ക്ക് ചായുകയെന്നല്ലാതെ അവർക്ക് മറ്റ് മാർഗ്ഗമില്ലാത്ത ഗതികേടാണ് വന്നിരിക്കുന്നത്. അദ്ദേഹം ഈ കാര്യങ്ങളൊന്ന് പഠിക്കണം. നിങ്ങൾക്കറിയുമോ, നോർത്ത്-ഈസ്റ്റിൽ മണിപ്പൂരിൽ ഒരു സമരം നടന്നിരുന്നു. ഒരു സ്ത്രീ പതിറ്റാണ്ടുകളായി

ഭക്ഷണം കഴിക്കാതെ നിരാഹാരസമരം കിടന്നിരുന്നു.

എന്തിനുവേണ്ടിയായിരുന്നു; അത് അവിടെയുള്ള ആംഡ് ഫോഴ്സ് സ്പെഷ്യൽ പവേഴ്സ് ആക്ട് എന്നുപറയുന്ന ഭീകര-കിരാത നിയമം പിൻവലിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടിട്ടാണ്. നോർത്ത്-ഇസ്റ്റിൽ ഈ പറയുന്ന നിയമം സമ്പൂർണ്ണമായി പിൻവലിച്ച ഒരു സംസ്ഥാനം മാത്രമേയുള്ളൂ. ആ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പേര്, 25 വർഷം ഇടതു ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഭരിച്ച ത്രിപുരയെന്നാണെന്നുള്ള കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട യുവ എം.എൽ.എ. ഒന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കും. മറ്റൊരു പോസ്റ്റ് ത്രിപുരയിൽ ലെനിന്റെ ശില്പം തകർക്കപ്പെടേണ്ടത് തന്നെയാണെന്ന മട്ടിലുള്ളതാണ്. ചില കോൺഗ്രസ് നേതാക്കന്മാർ ഇപ്പോൾ സംഘപരിവാർ നടപടികളെ ന്യായീകരിച്ചുകൊണ്ട് വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇത് തെറ്റിപ്പിടിക്കുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ടുവരുന്ന ഒരു കാര്യമാണിത്. അവരോട് ഞങ്ങൾക്ക് പറയാനുള്ള ഒരു കാര്യം, നിങ്ങൾ എ.കെ.ജി.-യുടെ ആത്മകഥയൊന്നും വായിക്കേണ്ട, ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയത് നെഹ്റുവിന്റെ പുസ്തകമെങ്കിലും നിങ്ങൾ വായിച്ചിരിക്കണം. ഇന്ദിരാഗാന്ധിക്ക് ജവഹർലാൽ നെഹ്റു അയച്ച ഒരു കത്തുണ്ട്, 'ഒരു അച്ഛൻ മകൾക്ക് അയച്ച കത്ത്'. അതിൽ പറയുന്ന ഒരു വാചകമുണ്ട്. അത് എന്താണെന്ന് അറിയാമോ; "മകളെ, നീ സൗഭാഗ്യവതിയാണ്, നീ ജനിച്ചത് ഒക്ടോ വിപ്ലവത്തിന്റെ നാളുകളിലാണ്" എന്നാണ്. അതു മാത്രമല്ല, സോഷ്യലിസത്തെക്കുറിച്ച് എന്താണ്

മഹാനായ നെഹ്റു പറഞ്ഞത്; കോൺഗ്രസ് നേതാക്കൾക്ക് അത് അറിയാത്തതുകൊണ്ടല്ല, മുൻനിര നേതാക്കൾക്ക് അത് അറിയാം. ഇത് അറിയുന്ന നല്ല നേതാക്കൾ ഒരുപാട് നല്ല മതനിരപേക്ഷ വാദികൾ അവിടെ ഇരിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ചില യുവ സാമാജികരെ ഞാൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. എന്താണ് പറഞ്ഞതെന്ന് അറിയുമോ; 'I am convinced that, only key to the solution of the world problems earned of Indian problems lies in socialism.' എന്നാണ്. 'Socialism is however something even more than an economic doctrine, It is the philosophy of life.' ഇതൊരു സാമ്പത്തിക പ്രമാണം മാത്രമല്ല, ഇത് യഥാർത്ഥത്തിൽ ജീവിതത്തിന്റെ ദർശനമാണെന്ന് പറഞ്ഞത് മഹാനായ ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവാണെന്ന് അത്തരം യുവ സാമാജികന്മാർ ഒന്നു മനസ്സിലാക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കുമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ലെനിനെയും അതുപോലെ മഹാനായവരെയും അവഹേളിക്കുന്നവരെ ചില കാര്യങ്ങൾ ഓർമ്മപ്പെടുത്താനുണ്ട്. ബ്രിട്ടീഷുകാർ കൊള്ളയടിച്ചു കടന്നുപോയ രാജ്യത്തെ എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും സഹായിച്ചത് ലെനിൽ നിർമ്മിച്ച, നിങ്ങൾ ഫാസിസത്തിന് സമമാണെന്ന് പറഞ്ഞ് ആക്ഷേപിക്കുന്ന, കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പ്രത്യയശാസ്ത്രത്താൽ പ്രചോദിതമായ സോവിയറ്റ് റഷ്യയാണെന്ന കാര്യം നിങ്ങൾ ഓർക്കണം. ഇതൊക്കെ മനസ്സിലാകണമെങ്കിൽ ചരിത്രം പഠിക്കണം. "എന്നു നേടിയെന്നറിഞ്ഞില്ല ഇന്നിളം തലമുറ, എന്ത്

നഷ്ടപ്പെടുവാൻ ഭയപ്പെടുന്ന റിയലിറ്റി" എന്നാണ്. എന്ത് നേടിയെന്ന് അറിയണമെങ്കിൽ ആദ്യം ചരിത്ര ബോധമുണ്ടാകണം. 1970-ൽ ഇന്ദിരാഗാന്ധി പ്രധാനമന്ത്രിയായപ്പോൾ ലെനിന്റെ സ്റ്റാമ്പ് ഇറക്കി. ആ സ്റ്റാമ്പ് ഇറക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവർ നടത്തിയ ഒരു സ്റ്റേറ്റുമെന്റാണ്. അത് ഫെയ്സ്ബുക്കുകാർക്ക് ഗൂഗിളിൽ പോയി സെർച്ച് ചെയ്താൽ കിട്ടും. അതൊന്ന് വായിക്കാൻ സമയം കണ്ടെത്തണം. ഇന്ത്യയെന്ന രാജ്യത്തിന്റെ വ്യാവസായികവൽക്കരണം ഇന്നത്തെ രൂപത്തിൽ സാധ്യമായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ നാം കടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് ആരോടാണ്; നാം കടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് സോവിയറ്റ് യൂണിയനോടായിരുന്നു. നിർലോഭമായ വിധത്തിൽ ഇന്ത്യയെ സഹായിച്ചത്, മെറ്റലർജിക്കൽ കോംപ്ലക്സ്, ഭിലായി, വിശാഖപട്ടണം, ബൊക്കാറോ ഇതൊക്കെ ആരുടെ സഹായത്തിലാണ്. ഈ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഒന്ന് മനസ്സിലാക്കണം, നെയ്വേലി തെർമൽ പവർ സ്റ്റേഷൻ ആരുടെ സഹായത്താലാണ് രാജ്യത്ത് പടുത്തുയർത്തിയത്; അതുപോലെതന്നെയാണ് കോർബോ ഇലക്ട്രോ മെക്കാനിക്കൽ എൻ്റർപ്രൈസസും ജഷികേശിലെ ആന്റിബയോട്ടിക് പ്ലാന്റും, ഹൈദ്രാബാദിലെ ഫാർമസ്യൂട്ടിക്കൽ പ്ലാന്റും. ഇന്ത്യയുടെ ആദ്യത്തെ ഉപഗ്രഹമായ ആര്യഭട്ട വികസിപ്പിച്ചെടുക്കാൻ ആവശ്യമായ സാങ്കേതിക സഹായം, വൈജ്ഞാനിക സഹായം നൽകിയ രാജ്യമേത്; അത് സോവിയറ്റ് യൂണിനാണ്. 1975-ൽ ആര്യഭട്ട വിക്ഷേപിച്ചത് എവിടെ നിന്നാണ്; യു.എസ്.എസ്.ആർ.-ന്റെ റോക്കറ്റ് വിക്ഷേപണ കേന്ദ്രത്തിൽ

നിന്ന്. ഇന്ത്യയുടെ ആദ്യത്തെ ബഹിരാകാശ സഞ്ചാരിയായ രാകേഷ് ശർമ്മ ബഹിരാകാശത്തേക്ക് പോയത് ഏത് രാജ്യത്തിന്റെ പേടകത്തിലാണ്? വിവരമില്ലായ ഒരു തെറ്റല്ല. പക്ഷെ, വിവരക്കേട് ഒരു അലങ്കാരമായി കൊണ്ടുനടക്കരുത്. ചരിത്രത്തെ പരിഹസിക്കുന്നവരോടും മഹാനായ നേതാക്കളുടെ സമ്പന്നമായ ഭൂതകാലത്തേക്ക് വിവരക്കേടിന്റെ ചെളിവാരിയെറിയുന്ന ബഹുമാന്യരായ നിയമസഭാംഗങ്ങളോടും ഞങ്ങൾക്ക് ഒരു കാര്യം മാത്രമേ പറയാനുള്ളൂ. നിങ്ങൾ കോൺഗ്രസ് ചരിത്രം പഠിക്കണം. ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ഇവിടെയില്ല. പക്ഷെ, പരിണിതപ്രജ്ഞനായ രാഷ്ട്രീയത്തിൽ അതികായനായ ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ തൊടുപുഴകിൽ ഇരിക്കുന്നുണ്ട്. ബഹുമാന്യനായ തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തലയോട് പറയണം ഈ യുവ സാമാജികരായ അപക്വമതികളെ നിങ്ങളുടെ നെയ്യാറിൽ ആരംഭിച്ച പഠനകേന്ദ്രത്തിൽ കൊണ്ടുപോയി അറ്റ്ലീസ്റ്റ് നെഹ്റുവിനെ കുറിച്ചെങ്കിലും ഒരു ക്ലാസ് കൊടുക്കാൻ നിങ്ങൾ തയ്യാറാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അല്ലെങ്കിൽ ചുരുങ്ങിയത് കെ.പി.സി.സി. ഒരു സർക്കുലർ ഇറക്കണം, യുവ സാമാജികരായ, വിവരദോഷികളായ കോൺഗ്രസ് എം.എൽ.എ.-മാർ നെഹ്റുവിന്റെ ഒന്നോ രണ്ടോ പുസ്തകങ്ങളെങ്കിലും മിനിമം വായിച്ചിരിക്കണമെന്ന്. ഇന്നലെ ഇവിടെ ചിലർ ചില കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു, എന്താണെന്ന് അറിയുമോ; മട്ടന്നൂരിലെ ഒരു

കൊലപാതകത്തെക്കുറിച്ചാണ് അവർ പറഞ്ഞത്. അത്യന്തം അപലപനീയമാണ്. ഞങ്ങൾ മാതൃകാപരമായ ഒരു തീരുമാനമെടുത്തു. സി.പി.ഐ.(എം.)-ൽപ്പെട്ട അക്രമികളെ പാർട്ടി പിന്തുണയ്ക്കില്ലെന്ന്. ഈ കേസ് തെളിയിക്കേണ്ടത് തീർച്ചയായും ഞങ്ങളുടെകൂടി ആവശ്യമാണ്. ആ കുടുംബത്തിന് നീതി ലഭ്യമാകണം. ഒരു സംശയവുമില്ല. പക്ഷെ, ആ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം മട്ടന്നൂരിന് തൊട്ടപ്പുറത്ത് 19-ാം മൈലിൽ മകന്റെ മരണത്തിൽ നെഞ്ച് നീറി കഴിഞ്ഞിരുന്ന ഒരു ഉമ്മയും കുടുംബവും ഉണ്ടായിരുന്നു. അവരുടെ പേര് അറിയുമോ; ആ പേര് അറിയില്ലെങ്കിൽ..... ആരാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജീവനെടുത്തത്; മറന്നുപോകരുത്. അത് അറിയില്ലെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട അഴീക്കോട് അംഗം പേരാവൂർ അംഗത്തോട് ചോദിച്ചാൽ കൃത്യമായി മനസ്സിലാകും. അക്രമത്തെക്കുറിച്ചാണ് പറയുന്നത്. കേരളത്തിൽ ആദ്യമായി വെടിവെച്ച് കൊന്നത് ആരാണ്. കോൺഗ്രസ്, കുഞ്ഞാലിയെ. മുൻ എം.എൽ.എ. അബ്ദുൾ ഖാദറിനെ കല്ലെറിഞ്ഞ് കൊന്നത് ആരാ, മുസ്ലീംലീഗ്. താമരശ്ശേരിയിലെ എസ്.എഫ്.ഐ. നേതാവ് ജോബി ആൻഡ്രൂസിനെ ചവിട്ടിക്കൊന്നത് ആരാണ്; അത് മുസ്ലീംലീഗിന് അവകാശപ്പെട്ടതാണ്. അത് ആരെയാണ്; ഒരു അധ്യാപകനെ, വാലില്ലാപ്പുഴ സ്കൂളിലെ അഗസ്റ്റ്യൻ മാഷിനെ. ഞാൻ ചോദിക്കട്ടെ, കേരളത്തിലെ ഒരു പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റേ കൊലചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളൂ. അത് രാമനന്തളിയിലെ ഒ. കെ. കുഞ്ഞിക്കണ്ണനാണ്. ആ

കൊലക്കേസിലെ പ്രതികൾ ആരാണ്; അതും മുസ്ലീംലീഗുകാരാണ്. കേരളത്തിലെ ഒരു മുനിസിപ്പൽ ചെയർമാനേ കൊലചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളൂ. അതാരാണ്; കെ. പി. വത്സലൻ. ആരാണ് അദ്ദേഹത്തെ കൊലചെയ്തത്; മുസ്ലീംലീഗുകാരാണ്. ഇന്നലെ സംസാരിക്കുമ്പോൾ ചിലർ വർഗ്ഗീയ നിറം ചേർക്കാൻ ശ്രമിച്ചു. ബഹുമാന്യനായ, വളരെ സൗമ്യനായ നമ്മുടെ മലപ്പുറത്തുനിന്നുള്ള അംഗം പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ എനിക്കുമുമ്പ് സംസാരിച്ചു. അദ്ദേഹത്തെപ്പോലുള്ള ആളുകൾ ഇങ്ങനെ പ്രസംഗിച്ച് കാണുമ്പോൾ ഞങ്ങൾക്ക് ആശങ്കയുണ്ടാകുകയാണ്. ഞാൻ ചില കാര്യങ്ങൾ പറയട്ടെ, ഈ കേരളത്തിനകത്ത് അബ്ദുൾ ഗഫൂറിനെ കൊന്നതാരാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്..... പ്ലീസ്.....

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: 2000 ഡിസംബർ 11-ന് ഹംസയെ കൊന്നതാരാണ്; നൂറുദീനെ കൊന്നതാരാണ്; ഹംസയും നൂറുദീനും അഞ്ചുനേരം നിസ്കരിക്കുന്ന നിസ്കാരത്തടവുമുള്ള നല്ല മുസൽമാന്മാരായിരുന്നു. അവർ ചെയ്ത തെറ്റൊന്നാണ്; ആരുടെ കാലത്താണ് കൊലപ്പെടുത്തിയത്; അപ്പോൾ അവർക്ക് ഈ പരിഗണനയില്ല. ഗുരുവായൂരിലെ ഫാസിലിനെ കൊന്നു. അവർക്ക് ഈ പരിഗണനയില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്, പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.....

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: ധനുവച്ചുപുരത്ത് ഐ.ടി.ഐ-യിൽ

ആർ.എസ്.എസ്.-കാർ ബോംബെറിഞ്ഞ് സജീൻ ഷാഹുലിനെ കൊലപ്പെടുത്തി. ആരുടെ കാലത്ത്, കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത്. കേരളം കണ്ട ഏറ്റവും മികച്ച ആഭ്യന്തര വകുപ്പുമന്ത്രിയെന്ന് ഏഷ്യാനെറ്റ് അവാർഡ് കൊടുത്ത് ആദരിച്ച് അവഹേളിച്ച ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണന്റെ കാലത്താണ്. അല്ലേ? എന്നിട്ട് എന്താണിത്? ചിലർ കൊലചെയ്യപ്പെടുമ്പോൾ മാത്രം സാമൂഹിക നിരം. ചിലർ കൊലചെയ്യപ്പെട്ടപ്പോൾ അവർക്ക് ഒരു സാമൂഹിക പരിഗണനയുമില്ല. ഇതൊന്നും ശരിയല്ല. നിങ്ങൾ ഒരു കാര്യം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, മലബാറിൽ കുറെ പള്ളികൾ ഉയർന്നുനിൽക്കുന്നുണ്ട്, ഒരുപാട് മിനാരങ്ങൾ. ആ മിനാരങ്ങൾ ഉയർന്നു നിൽക്കുമ്പോൾ കടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് ആദ്യത്തെ ഗവൺമെന്റിനോടാണ്, അതായത് ഇ.എം.എസ്.-ഗവൺമെന്റിനോട്. കാരണം എന്താണെന്ന് അറിയുമോ; 1921-ലെ മലബാർ കലാപം, ആ കലാപത്തെ കർഷക കലാപമെന്ന് പറയാൻ ആർജ്ജവം കാണിച്ചത് കേരളത്തിലെ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് നേതാവായ, മഹാനായ ഇ.എം.എസ്. ആണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്..... പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്....

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: ഞാൻ നിർത്താം. ആ ഇ.എം.എസ്. പിന്നീട് മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോഴാണ് 1957-ൽ പള്ളി പണിയുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രണം നീക്കിയത്. രാജാജിയുടെ സർക്കാർ ഉണ്ടായിരുന്നു, നീക്കിയില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്..... പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.....

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: ഒരു പോയിന്റുകൂടി. സച്ചാർ കമ്മീഷൻ

റിപ്പോർട്ടിന്റെ ആമുഖമെങ്കിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട അഴീക്കോട് അംഗം വായിക്കണം.

അതിൽ പറയുന്നത് എന്താണെന്ന് അറിയാമോ; കേരളത്തിൽ മാത്രമാണ്

ന്യൂനപക്ഷ മുസ്ലീങ്ങൾക്ക് സംവരണം എന്നാണ്. പിന്നീട് കോൺഗ്രസ്

പറഞ്ഞത്, കേരള മോഡൽ സംവരണം നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്, പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.....

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: അതുകൊണ്ട് മിനിമം ചരിത്രമെങ്കിലും

മനസ്സിലാക്കാനുള്ള ഒരു മാന്യത, ഒരു വിവേകം കാണിക്കണമെന്ന്

പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കുതിക്കുന്ന കേരളത്തിന് കരുത്ത് പകരുന്ന എൽ.ഡി.എഫ്.

സർക്കാരിന്റെ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഒരിക്കൽകൂടി പിന്താങ്ങിക്കൊണ്ട് ഞാൻ

എന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ: സർ, 2018-19 സാമ്പത്തിക വർഷത്തേയ്ക്കുള്ള

ബഡ്ജറ്റിലെ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ

ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ

പ്രഖ്യാപിച്ച നടപടികൾ പൂർണ്ണമായും നടപ്പാക്കുന്നതിന് ഈ ഗവൺമെന്റ്

സത്വരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഈ

ബഡ്ജറ്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തീരദേശത്ത്, പ്രത്യേകിച്ച് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം

വരുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി മത്സ്യബന്ധന തൊഴിലാളികൾക്ക് പൊഴിയൂർ കേന്ദ്രീകരിച്ച് മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം പ്രഖ്യാപിച്ചതിനെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് തകർത്ത് തരിപ്പണമാക്കിയ എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ Kerala Automobiles Limited എന്ന സ്ഥാപനത്തെ നവീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ 7 കോടി രൂപയും ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ 10 കോടി രൂപയും അധികമായി അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് ആ വ്യവസായത്തെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു.

കേരളത്തിലെ നികുതി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഖജനാവിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കുന്നതിൽ ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു മേഖലയാണ് കേരളത്തിലെ ചെറുതും വലുതുമായ വ്യാപാര മേഖല. ഈ മേഖലയിലെ കച്ചവടക്കാർ രാവിലെ 7 മുതൽ രാത്രി 11 മണി വരെ, ഏകദേശം പത്തും പന്ത്രണ്ടും മണിക്കൂർ ഉപജീവനത്തിനുവേണ്ടി പണിയെടുക്കുന്നവരാണ്. അവിടെ ഒരു വ്യാപാരി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് നിലവിലുണ്ട്. നമുക്കറിയാം, വ്യാപാരി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് യു.ഡി.എഫ്. അധികാരത്തിലിരിക്കുമ്പോൾ ഒരു നോക്കുകുത്തിയാക്കി മാറ്റുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായിരുന്നു. ആ സ്ഥിതി മാറ്റുന്നതിനാവശ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു. വ്യാപാരി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിനെ അതിന്റെ ആധികാരികതയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരുന്നതിനും അതിനെ സ്റ്റാറ്റൂട്ടറിയായ ഒരു ബോർഡാക്കി നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് കേരളത്തിലെ ലക്ഷക്കണക്കിന് വരുന്ന

വ്യാപാരി സമൂഹത്തിന് ഗുണകരമായ മാറ്റമുണ്ടാകുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ വ്യാപാരി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന് 10 കോടി രൂപ പ്രത്യേകമായി മാറ്റി വച്ചതും അഭിനന്ദനാർഹമാണ്.

ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത വകുപ്പും പ്രത്യേകിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങളാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഈ നിയമസഭയിൽ ഇരിക്കുന്ന മുൻമന്ത്രി പറഞ്ഞത് ഒരു കാരണവശാലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ രക്ഷിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിൽ ഓഡിറ്റ് നടപ്പാക്കുന്നില്ല. അവിടെ എന്താണ് നടക്കുന്നത് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പരിശോധനയില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡോ. എൻ. ജയരാജ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, അവിടെയുള്ള ജീവനക്കാരെ എങ്ങനെയാണ് പ്രയോഗിക്കേണ്ടത്, അവരെ എങ്ങനെയാണ് ഉപയോഗപ്പെടുത്തേണ്ടത് എന്നതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു തിട്ടവുമില്ല. കുത്തഴിഞ്ഞ ഒരു വ്യവസായ സ്ഥാപനമായി ഈ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം മുന്നോട്ടു പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോഴാണ് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി അത് ഏറ്റെടുത്തത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പെൻഷൻ സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുമോ എന്ന വിഷയം ചില പ്രതിപക്ഷ സുഹൃത്തുക്കൾ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. അതല്ല ഇവിടെത്തെ വിഷയം. കഴിഞ്ഞ നിയമസഭയുടെ തുടക്കത്തിൽ ഫെബ്രുവരി മാസം

ആദ്യവാരം നിയമസഭാ സമ്മേളനം ചേരുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പെൻഷൻമാർക്ക് പെൻഷൻ കിട്ടാത്തതുകൊണ്ട് സമരംഗത്തായിരുന്നു. ആ ഘട്ടത്തിൽ ഇവിടെ അടിയന്തര പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു, മാർച്ച് മാസത്തോടുകൂടിത്തന്നെ കേരളത്തിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻ കുടിശ്ശിക പൂർണ്ണമായി കൊടുത്തു തീർക്കുമെന്ന്. അപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് പരിഹാസരൂപേണ ചിരിച്ചുകൊണ്ട് അത് നടക്കാൻ പോകുന്നുണ്ടോ എന്നും എപ്പോൾ കൊടുക്കുമെന്നും സമയം പറയുമോ എന്നും ചോദിച്ചു. പ്രിയപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവേ, പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങളെ, കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി പറയുന്ന വാക്ക് പാലിക്കുന്നവരാണ്. ആ വാക്ക് പാലിച്ചുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പതിനായിരക്കണക്കിന് വരുന്ന ജീവനക്കാർക്ക് കുടിശ്ശിക പൂർണ്ണമായും കൊടുത്തു തീർത്തുകൊണ്ടുള്ള നല്ല നിലപാട് എടുത്തു. ഇപ്പോൾ സംശയം, ജൂലൈ മാസം വരെ കൊടുക്കും. അതിനുശേഷം... ജൂലൈ മാസം കഴിഞ്ഞാൽ ലോകമൊന്നും അവസാനിക്കാൻ പോകുന്നില്ല. കേരളത്തിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനും അതിനെ സമ്പന്നമാക്കുന്നതിനും ആവശ്യമായ പദ്ധതികൾ കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റിനുണ്ട്. കൂറേ കാര്യങ്ങൾ അവിടെ ചെയ്യാനാണ്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാനേജ്മെന്റിനെ ഉടച്ചുവാർക്കേണ്ട സമയം അതിക്രമിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. മാനേജ്മെന്റിലെ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥർ അനങ്ങാപ്പാറ സമീപനം സ്വീകരിക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ താൽപര്യത്തിനനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നവീകരിക്കുന്നതിന് വിലങ്ങുതടിയായി കുറുക്കുന്യായങ്ങൾ പറയുകയാണ്. നമുക്കാവശ്യത്തിന് ജീവനക്കാരുണ്ട്. ആ ജീവനക്കാരെ വിവിധ ഡിപ്പോകളിൽ വിന്യസിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരുപാട് പോരായ്മകളുണ്ട്. ഞാൻ വരുന്നത് നെയ്യാറ്റിൻകര പ്രദേശത്തുനിന്നാണ്. കേരളത്തിൽ ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുള്ള ഏക രണ്ട് താലൂക്കുകളാണ് നെയ്യാറ്റിൻകരയും കാട്ടാക്കടയും. ഏകദേശം ഒൻപതോളം വരുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്ന മേഖല. കേരളത്തിലെ മറ്റെല്ലാ മേഖലകളിലും സ്വകാര്യ ബസ് പെർമിറ്റുകളുണ്ട്. ഈ ദേശസാൽകൃത മേഖലയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാത്രമാണ് സാധാരണക്കാരുടെ യാത്രാ വാഹനം. പക്ഷേ അതിനനുസൃതമായി നമുക്ക് സർവ്വീസ് കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. പല സർവ്വീസുകളും കൃത്യമായി ജനങ്ങൾക്ക് തൃപ്തികരമാകുംവിധം ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. പരിഷ്കാരങ്ങൾ കൃത്യമായി പഠിച്ച്, കൃത്യമായി ജനങ്ങളിൽനിന്ന് അഭിപ്രായം സ്വരൂപിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് പൂർണ്ണമായി വരുമാനം ലഭിക്കുന്നതനുസരിച്ച് റൂട്ട് പരിഷ്കാരങ്ങൾ

നടത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

കട്ട് ചേസ് ബസ്സുകളെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുൻപൊരു മറുപടി പറഞ്ഞിരുന്നു. കട്ട് ചേസ് ബസ്സുകളിൽ യാത്രക്കാർ കുറച്ചു കയറുമ്പോഴും ചെലവ് കൂടുതലാണ് എന്ന്. പക്ഷേ അതിനപ്പുറത്ത് പ്രായോഗികമായ മാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഞങ്ങൾ താമസിക്കുന്നതിന് തൊട്ടപ്പുറത്താണ് കന്യാകുമാരി ജില്ല. തമിഴ്നാട്, പ്രത്യേകമായ സിസ്റ്റത്തിൽ സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി കട്ട് ചേസ് ബസ്സുകൾ തമിഴ്നാട്ടിലെ ഇടറോഡുകളിൽ യഥേഷ്ടം ഓടിക്കുന്നുണ്ട്. വരുമാനം കിട്ടുന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അതുമായി ഒരു ധാരണയുണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് വരുമാനം ഏർപ്പെടുത്തണം. ആ രൂപത്തിലേയ്ക്കുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം.

യു.ഡി.എഫ്. ഭരണകാലത്ത് കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷക്കാലംകൊണ്ട് 1,200 കോടി രൂപ കൊടുത്തു. ഈ ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾത്തന്നെ 20 മാസംകൊണ്ട് ആയിരത്തിലധികം കോടി രൂപ വിനിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒരു പൊതുമേഖലാ വ്യവസായ സ്ഥാപനം മുന്നോട്ടുപോകണമെങ്കിൽ അതിൽത്തന്നെ ലാഭം കണ്ടെത്തണം. സർക്കാരിന്റെ മറ്റ് വിവിധ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്ന കാശിൽനിന്നാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സഹായിക്കുന്നതിനുള്ള നിലപാട് എടുത്തത്. ശമ്പളവും പെൻഷനും അടക്കമുള്ള ആനുകൂല്യം കൊടുക്കാൻ

തീരുമാനിച്ചു. ഒരു ദിവസത്തെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ വരുമാനം 6 മുതൽ 6.50 കോടി രൂപ വരെയാണ്. അതിൽ മുൻ ഗവൺമെന്റ് വാങ്ങിച്ചുകൂട്ടിയ വായ്പയിനത്തിൽ 3 കോടി രൂപ വർഷംതോറും പലിശമാത്രം കൊടുക്കണം. 3 കോടി രൂപ ഡീസൽ അടിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു പൈസയും മിച്ചമില്ല. സ്പെയർ പാർട്സിന്റെ ചെലവുകൾ, മറ്റു ചെലവുകൾ എന്നിങ്ങനെ ഒട്ടനവധി കാര്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കപ്പെടണമെങ്കിൽ മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തണം. കുറേക്കൂടി നന്നായി ഗൃഹപാഠം ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആ ഗൃഹപാഠത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മുന്നോട്ടുകൊണ്ടു പോകണമെന്നാണ് അഭ്യർത്ഥിക്കുവാനുള്ളത്. ഞങ്ങളുടെ പ്രദേശത്തുള്ള ഒരു കാര്യംകൂടി പറയുവാനുണ്ട്. ഈ വിഷയം സംസാരിക്കുമ്പോൾ തെറ്റിദ്ധാരണ ഉണ്ടാകേണ്ട കാര്യമില്ല. 1980-ന്റെ ആരംഭം തൊട്ട് നെയ്യാറ്റിൻകര, കാട്ടാക്കട താലൂക്കുകളിൽ ആയിരക്കണക്കിന് വരുന്ന സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നുണ്ട്. ട്രക്കറുകളും അതുപോലെതന്നെ മിനി ബസ്സുകളും. ഏകദേശം ആയിരക്കണക്കിന് വരുന്ന കുടുംബങ്ങൾ അതുകൊണ്ടാണ് ഉപജീവനം കഴിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ലാഭകരമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അത്തരം വാഹനങ്ങൾ പിടിക്കുന്നൊരു സമീപനം സ്വീകരിച്ചു. നല്ല കാര്യം. പക്ഷേ അങ്ങനെ പിടിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് അധിക ഫൈൻ ഈടാക്കുമ്പോൾ ഒരുപാട് പ്രയാസങ്ങൾ ആ പ്രദേശത്ത് ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ചില ആർ.ടി.ഒ. ഉദ്യോഗസ്ഥർ ചാരായം വാറ്റുകാരെ പിടിക്കാൻ

പോകുന്നതുപോലെ വലിയ ആക്രമണോത്സുകതയോടുകൂടിയാണ് ആ വാഹനങ്ങൾ പിടിക്കാൻ പോകുന്നത്. അവർ അവിടെ പോയിട്ട് ആ പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികളോട് പറയുന്നത്, നിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അടുത്തും എം.എൽ.എ.മാരുടെ അടുത്തും പോയി പറഞ്ഞാൽ വാറ്റുകാരെ പിടിക്കുന്നത് നിർത്താമെന്നാണ്. പ്രിയപ്പെട്ട മന്ത്രി ആ കാര്യത്തിൽ ഇടപെടണം. അവരും മനുഷ്യരാണ്. ആയിരക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങൾ മറ്റ് വരുമാന മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഇല്ലാതെ ടാക്സ് അടച്ച്, ഇൻഷുറൻസ് അടച്ച് പ്രവർത്തിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് നഷ്ടം വരുത്താതെ അവർക്ക് സൗകര്യം ഒരുക്കി കൊടുക്കുകയല്ല. അതിനാവശ്യമായ ക്രമീകരണം ചെയ്യണം. അടിയന്തരമായി അവിടെ ഒരു ചർച്ച നടത്തിക്കൊണ്ട് ഈ വിഷയത്തിൽ ഒരു പരിഹാരം ഉണ്ടാകണം. ആ പ്രദേശത്ത് പലപ്പോഴും യുദ്ധസമാനമായ രംഗങ്ങൾ ഉണ്ടാവുകയാണ്. സാധാരണക്കാരിൽ സാധാരണക്കാരായ അവർ പത്തുമുപ്പത്തിയഞ്ച് വർഷക്കാലമായി അവരുടെ കുടുംബത്തിന്റെ ജീവിത മാർഗ്ഗമായി മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകുന്നതാണിത്. അവിടെ ഈ വാഹനം പിടിച്ച് കുറച്ച് പൈസ കിട്ടി എന്നുപറഞ്ഞ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പൂർണ്ണമാകില്ല. സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ ഇല്ലാത്ത മേഖലയിൽ എന്ന ധാരണയോടുകൂടി ആ മേഖലയിലെ വിഷയത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ സത്വരമായ നടപടി അടിയന്തരമായി ഉണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. രാഷ്ട്രീയമായ ചില

പ്രസംഗങ്ങൾ ഇവിടെ നടത്തുകയുണ്ടായി. ഇവിടെ ഏറ്റവും അവസാനം കോവളം എം.എൽ.എ. പറഞ്ഞു, കോൺഗ്രസ് പൂർവ്വാധികം ശക്തിയോടെ തിരിച്ചുവരമെന്ന്. പ്രിയപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങളെ, 45 മാസക്കാലം പൂർത്തീകരിക്കാൻ പോകുന്ന ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കി വയ്ക്കുന്ന എല്ലാ ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കുമെതിരായി കോൺഗ്രസ് അഖിലേന്ത്യാ തലത്തിൽ ഒരു സമരം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ പറയൂ. ഏതെങ്കിലും ഒരു പൊതുവിഷയത്തിൽ തൊഴിലാളികളെ അണിനിരത്തിക്കൊണ്ട് പണിമുടക്ക് നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; എവിടെയാണ് ഒരു ബഹുജന സമരം നടത്തിയത്; ഇവിടെ പറഞ്ഞു, ത്രിപുര പോയിക്കഴിഞ്ഞു. കേരളം കൂടി അവസാനിച്ചാൽ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകാർ വട്ടപ്പൂജ്യമാകുമെന്ന്. 2011-ലെ നിയമസഭാ തെരഞ്ഞെടുപ്പിന്റെ റിസൾട്ട് വന്നപ്പോൾ ബംഗാളിലും കേരളത്തിലും ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി പരാജയപ്പെട്ടപ്പോൾ ഒരു കൊച്ചു ത്രിപുരയെന്നു പറയുന്ന സംസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമാണ് ഭരിച്ചത്. ആ ത്രിപുരയുടെ ചരിത്രത്തെക്കുറിച്ച് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഇന്ത്യയിൽ ഉയർന്നുവരുന്ന കർഷക സമരങ്ങൾ ഇതാ ഈ പത്രത്തിൽ നോക്കിയാൽ മതി (പത്രം ഉയർത്തിക്കാണിച്ചു) മഹാരാഷ്ട്രയിൽ, സി.പി.എം.-ന് അത്രതന്നെ പ്രസക്തിയില്ലാത്ത, പ്രവർത്തന സ്വാതന്ത്ര്യമില്ലാതെ കർഷകസംഘത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ, അഖിലേന്ത്യാ കിസാൻ സഭയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ, അവിടെയുള്ള സി.പി.എം.-ന്റെ എം.എൽ.എ.-യും

കർഷകസംഘത്തിന്റെ അശോക് ചൗളയുടെയും നേതൃത്വത്തിൽ അമ്പതിനായിരത്തോളം കർഷകർ ചെങ്കൊടിയും പിടിച്ചുകൊണ്ട് 200 കിലോമീറ്റർ ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റിനെതിരായിട്ടുള്ള മാർച്ച് നടത്തുകയാണ്. കോൺഗ്രസ്സിന് 10 കിലോമീറ്റർപോലും മാർച്ച് നടത്താനുള്ള ശേഷിയുണ്ടോ ഏതെങ്കിലും ഒരു വിഷയത്തിൽ. രാജസ്ഥാനിലെ 13 കളക്ടറേറ്റുകൾ കർഷകസംഘം വളഞ്ഞു വെച്ചു, ചുവപ്പുകൊടി ഉയർത്തിപ്പിടിച്ചുകൊണ്ട്. 24 മണിക്കൂർ ബി.ജെ.പി.-ക്കെതിരായി ഒരു സമരം നടത്തുവാനുള്ള ചങ്കൂറ്റം കോൺഗ്രസ്സിനുണ്ടോ? ഈ നാട്ടിലെ കർഷകർ സ്വയം സമരരംഗത്തേക്ക് വരികയാണ്, തൊഴിലാളികൾ സമരരംഗത്തേക്ക് വരികയാണ്, യുവജനങ്ങൾ വിദ്യാർത്ഥികൾ സമരരംഗത്തേക്ക് വരികയാണ്. 1998 മുതൽ 2004 വരെയുള്ള ബി.ജെ.പി.-യുടെ ശ്രീ. വാജ്പേയിയുടെ ഗവൺമെന്റിനു കീഴിൽ ഈ രാജ്യത്ത് കർഷക, വിദ്യാർത്ഥി, യുവജന സമരങ്ങൾ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവന്നത് ഇന്ത്യയിലെ ഇടതുപക്ഷ ട്രേഡ് യൂണിയൻ പ്രസ്ഥാനങ്ങളാണ്. അന്നും കോൺഗ്രസ്സ് മാളത്തിൽ ഒളിച്ചിരുന്നു. ആ സമരത്തിന്റെ റിസൾട്ട് വന്നപ്പോൾ കോൺഗ്രസ്സിന് പ്രാധാന്യംകിട്ടി. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചല്ലോ, രാജസ്ഥാനിൽ ഞങ്ങൾക്ക് വിജയമുണ്ടായി, നല്ലകാര്യം. ആ രാജസ്ഥാനിലും, പഞ്ചാബിലും വിജയമുണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ആ വിജയത്തിനു പിന്നിലേക്ക് ഉയർന്നു വന്നിട്ടുള്ളത് ബി.ജെ.പി.-യുടെ ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കെതിരായിട്ടുള്ള ഉജ്ജ്വലമായ

പോരാട്ടങ്ങളാണ്. ആ പോരാട്ടങ്ങൾ നയിക്കുന്നത് ഇന്ത്യയിലെ ഇടതുപക്ഷ പുരോഗമന പ്രസ്ഥാനങ്ങളാണ്. ആ ബദൽ സമരം ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിലപാടുകൾ ഉണ്ടാകണം. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചല്ലോ, ഷുഹൈബ് എന്നുപറയുന്ന ഒരു മുസ്ലീം ചെറുപ്പക്കാരൻ കൊല ചെയ്യപ്പെട്ടത്. ഇവിടെ ലീഗിന്റെ പ്രധാനികൾ അവരുടെ സംഭാഷണത്തിൽ, പ്രഭാഷണത്തിൽ മുസ്ലീം ചെറുപ്പക്കാരൻ കൊലചെയ്യപ്പെട്ടത് കമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകാർ മുസ്ലീംങ്ങളെ ജീവിക്കാൻ അനുവദിക്കുന്നില്ലെന്ന വാദമുയർത്തിക്കൊണ്ടാണ്. എനിക്കു മുൻപ് ഇവിടെ സംസാരിച്ച ശ്രീ. റ്റി.വി. രാജേഷ് സൂചിപ്പിച്ചല്ലോ, ധനുവച്ചുപുരം ഐ.ടി.ഐ.-ൽ വച്ച് വിദ്യാർത്ഥിയായിരുന്ന സജിൻ ഷാഹുൽ എന്ന 19 വയസ്സുകാരനെ ആർ.എസ്.എസ്-കാർ മൃഗീയമായി ബോംബ് എറിഞ്ഞ് കൊലപ്പെടുത്തിയത്. എന്റെ വീട്ടിൽ നിന്നും രണ്ടുമൂന്ന് കിലോമീറ്റർ അകലെയാണ് ആ സംഭവം നടന്നത്. ആ കൊലപാതകത്തെക്കുറിച്ച് നിങ്ങൾക്ക് അഭിപ്രായമില്ലേ? ഈ നാട്ടിൽ നിങ്ങൾക്കറിയാം 1970-കളുടെ ആരംഭത്തിൽ തലശ്ശേരി പട്ടണത്തിൽ ആർ.എസ്.എസ്., സംഘപരിവാർ ശക്തികൾ കേരളത്തിൽ മുസ്ലീമിനെതിരെ രാഷ്ട്രീയം ഉയർത്തിപ്പിടിച്ചുകൊണ്ടുവന്ന് അവിടെ കലാപമഴിച്ചുവിട്ടപ്പോൾ, ആ മുസ്ലീം പള്ളിയെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നേതൃത്വം നൽകി, അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള ആർ.എസ്.എസ്.-നെ പ്രതിരോധിച്ചപ്പോൾ സി.പി.ഐ.(എം)-ന്റെ ലോക്കൽ

കമ്മിറ്റി സെക്രട്ടറിയായ സഖാവ് ഇ. കെ. കുഞ്ഞിരാമനെ ആർ.എസ്.എസ്. -കാർ കൊലപ്പെടുത്തി. ഇവിടെ കോൺഗ്രസ്സ് എന്നുപറയുന്ന രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനം, അതിന്റെ വൃത്തികെട്ട മുഖമാണ് ഇവിടെ തെളിയിക്കപ്പെട്ടത്. ഞാൻ വിചാരിച്ചു നേമത്തെ എം.എൽ.എ. ശ്രീ. രാജഗോപാൽ മാത്രമായിരിക്കും ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ പ്രതിനിധിയെന്ന്. അദ്ദേഹം മാത്രമല്ല, തൃത്താലയിലെ എം.എൽ.എ.-യും, വടക്കാഞ്ചേരിയിലെ എം.എൽ.എ.-യും, അഴീക്കോടിലെ എം.എൽ.എ.-യും ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ മുഖങ്ങളായി ഈ നിയമസഭയ്ക്കു കത്ത് മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് കോൺഗ്രസ്സ് നേതൃത്വം ശ്രദ്ധിക്കണം. അവരുടെ സഞ്ചാരവും പദപ്രയോഗവുമൊക്കെത്തന്നെ നാളെ ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ കൂടാരത്തിലേക്ക് പോകുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കുകയാണ്. ഉത്തരേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒരു നിലപാടുമില്ലാതെ ആർ.എസ്.എസ്.-ആയി മാറുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ ആർ.എസ്.എസ്.-കാർ വിരിച്ചിട്ടു വലയ്ക്കുന്നത് അകപ്പെടുവാൻ തയ്യാറായി നിൽക്കുന്നവരായി, രാഷ്ട്രീയ വഞ്ചകരായി ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ ഭാഗത്ത് ചായുന്നവരായി കേരളത്തിലെ കോൺഗ്രസ്സുകാർ മാറാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശക്തമായ സമരത്തിന്റെ കേന്ദ്രമായി, ബി.ജെ.പി.-ക്കെതിരായ സമരത്തിന്റെ ഭാഗമായി നിങ്ങൾ മാറിയില്ലെങ്കിൽ നിങ്ങളോടൊപ്പം നിൽക്കുന്ന ജനവിഭാഗങ്ങൾ ബി.ജെ.പി.-യിലേക്കും ആർ.എസ്.എസ്.-ലേക്കും ഒഴുകിയെത്തുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട്, ഉത്തരേന്ത്യയിലെ

ചരിത്രം മനസ്സിലാക്കി മുന്നോട്ടു പോകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഒരിക്കൽക്കൂടി പിൻതുണച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, 2018-19 വർഷത്തെ ഗതാഗതവകുപ്പിന്റെ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഞാൻ ശക്തിയായി എതിർക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഞങ്ങളുടെ മൂന്ന് എം.എൽ.എ.-മാരെക്കുറിച്ച് പരാമർശിക്കുകയുണ്ടായി. ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ മറ്റേത്, മറിച്ച് എന്തൊക്കെ പറഞ്ഞു. നിങ്ങൾക്കൊരു ധാരണയുണ്ട്, നിങ്ങൾക്കുമാത്രമാണ് ആർ.എസ്.എസ്.-നെയും ബി.ജെ.പി.-യെയും നേരിടാനുള്ള ശക്തിയുള്ളൂ, ഞങ്ങളാണ് അതിന്റെ ബ്രാന്റ് അംബാസിഡർമാർ എന്നുള്ള ചെറിയ ധാരണയുണ്ട്. ഞാൻ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത് ഈ പറഞ്ഞ ഞങ്ങളുടെ യുവതർക്കികൾ, അവരാണ് ഇന്ന് ആർ.എസ്.എസ്.-നെയും ബി.ജെ.പി.-യെയും ശക്തമായി നേരിട്ടുകൊണ്ട്, അവരുടെ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ ചെന്ന് ശക്തമായ ഇടപെടലുകൾ നടത്തിക്കൊണ്ട്, ഈ പാർട്ടിക്കുവേണ്ടി, യു.ഡി.എഫി.-നുവേണ്ടി ശക്തമായി നിലകൊണ്ട്, ജനങ്ങളുടെ പക്ഷത്തുനിന്നുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. നിങ്ങൾക്ക് എന്തുപറഞ്ഞ് അതിനെ നേരിട്ടാലും അത് നിങ്ങളുടെ ദിവാസ്വപ്നമാണെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. 2016-17-ൽ 3026.42 കോടി രൂപയുടെ വരുമാനമാണ് മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിനുള്ളത്. ഇത്രയൊക്കെ വരുമാനം ലഭിച്ചിട്ടും ഒരു

പൗരസൗഹൃദ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റായി മാറാൻ ഈ വകുപ്പിന് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. സംസ്ഥാന ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ ഇ-ഗവേണൻസ്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ അവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് വീണ്ടും വീണ്ടും ഇവിടെ പറയേണ്ടതില്ല. നമുക്കറിയാം ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയിലേക്ക് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ശമ്പളം കൊടുക്കുമ്പോൾ പെൻഷൻ കൊടുക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. അതൊക്കെ വലിയ രീതിയിലുള്ള ക്ഷീണത്തിനും, വലിയൊരു ദുരവസ്ഥയിലേക്കും കോർപ്പറേഷനെ കൊണ്ടുപോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്ന പ്രധാന കാരണക്കാർ, എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനുള്ളത് അവിടത്തെ യൂണിയനുകളാണ്. ഇവർ അവരുടെ സ്വന്തം താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനു മാത്രമല്ലാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നന്മ അവരുടെ അജണ്ടയിലില്ല, അതാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. യൂണിയനുകളുടെ സ്വന്തം താൽപ്പര്യമല്ലാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നന്മ ഈ പറഞ്ഞ യൂണിയനുകൾ ആഗ്രഹിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പണ്ടേ ലാഭത്തിലും, അല്ലെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് പണ്ടേ സുഗമമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ സാധിച്ചേനെ. അതിൽ പ്രധാനമായും മുന്നിട്ടു നിന്ന യൂണിയൻ ഏതാണെന്ന് ഞാൻ പറയാതെ തന്നെ അറിയാമല്ലോ? അവരാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ വലിയ ശാപമെന്ന് ഞാൻ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇവിടെ ഏതു ഗവൺമെന്റ് വന്നാലും

ഇവരെ നിയന്ത്രിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. എനിക്ക് ഗവൺമെന്റിനോടും പ്രിയങ്കരനായ മന്ത്രിയോടും പറയാനുള്ളത് ഇവരെ നിയന്ത്രിക്കുവാൻ ആർജ്ജവം കാണിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും തീരുമാനിച്ചാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പല പ്രശ്നങ്ങളും തീരും. നമ്മൾ ഏത് വികസനം കൊണ്ടുവന്നാലും ഇവർ കണ്ണടച്ച് എതിർക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അസറ്റ് ഫണ്ട് കൊടുത്താൽ, അതുപോലും വെറുതെ ആക്ഷേപങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടു പോകാനാണ് ഈ യൂണിയനുകൾ തയ്യാറാകുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗം അമ്പേ പരാജയമാണ്. കാരണം വേറെയൊന്നുമല്ല, ഞാൻ എം.എൽ.എ. ഫണ്ടിൽ നിന്നും കഴിഞ്ഞവർഷത്തെ അസറ്റ് ഫണ്ടായ 5 കോടി രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കൊടുത്തു. കഴിഞ്ഞവർഷം ഈ ഫണ്ട് ഞാൻ കൊടുത്തിട്ട് എന്താണ് സംഭവിച്ചതെന്നറിയാമോ? അവിടെ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗം ഒരു ചുക്കം ചെയ്യാതെ അവസാനം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തെക്കൊണ്ട് ആ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കി ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാക്കി. അപ്പോൾ ഇങ്ങനെയുള്ള സ്റ്റാഫുകളും വിഭാഗങ്ങളുമാണ് നമ്മുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ വലിയ നഷ്ടത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നത്. ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ, മെട്രോമാൻ വലിയ ആക്ഷേപമാണ് ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വീഴ്ച

വരുത്തിയെന്ന് ഇന്ന് പത്രസമ്മേളനത്തിൽ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. ഗുരുതരമായ ആക്ഷേപമാണിത്. 2016-ലെ കരട് കരാറിൽ സർക്കാർ അനുമതി നൽകിയില്ല. സർക്കാർ കരാർ ഒപ്പിടാത്തതിനാൽ പണി തുടങ്ങാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല എന്ന ഗുരുതരമായ ആക്ഷേപമാണ് ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയെ കാണാൻ അവസരം ചോദിച്ചിട്ട് അവസരം കൊടുത്തില്ലെന്ന ഗുരുതരമായ ആക്ഷേപമാണ് ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ലൈറ്റ് മെട്രോ സംബന്ധിച്ച് ഇന്ത്യയിൽ ഡി.എം.ആർ.സി.-ക്കുമാത്രമേ സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനമുള്ളൂവെന്ന് നമുക്കെല്ലാപേർക്കും അറിയാം. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് നമ്മുടെ മെട്രോ പദ്ധതിയും അവരെ ഏൽപ്പിച്ചത്. ഈ മാസം 15-ാം തീയതി ഡി.എം.ആർ.സി.-യുടെ ഓഫീസ് അടച്ചുപൂട്ടാൻ പോകുന്നു. ലൈറ്റ് മെട്രോയ്ക്ക് ഡി.എം.ആർ.സി.-യുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് വീഴ്ചയില്ലെന്നാണ് ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ പറയുന്നത്. ഈ ആക്ഷേപം മുൾമുനയിൽ നിർത്തുന്നത് ഗവൺമെന്റിനെയാണ്. മുന്നറിയിപ്പില്ലാതെ ഡി.എം.ആർ.സി.-യെ ഒഴിവാക്കാൻ ശ്രമം നടത്തിയെന്നാണ് മെട്രോ ശ്രീധരൻ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഡി.എം.ആർ.സി. ഇനി കേരളത്തിലേക്കില്ല എന്ന് അദ്ദേഹം പറയുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹത്തിന്റെ താൽപ്പര്യപ്രകാരമാണ് ഡി.എം.ആർ.സി. കേരളത്തിൽ മെട്രോ പദ്ധതി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടായത്. ഈ ഗുരുതരമായ ആക്ഷേപങ്ങളാണ് അദ്ദേഹം ഇന്ന് ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. മെട്രോ പദ്ധതി ഇവിടെ

നഷ്ടപ്പെടാൻ പോകുമ്പോൾ അതിന് മെട്രോ ശ്രീധരനോട് ഗവൺമെന്റ് മാപ്പുപറയണമെന്നാണ് ഈ അവസരത്തിൽ എനിക്ക് ഓർമ്മപ്പെടുത്താനുള്ളത്. ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയിൽ ഡി.എം.ആർ.സി.-യെ ഒഴിവാക്കുന്നത് ഏത് സ്വകാര്യ കമ്പനിയെ സഹായിക്കുവാനാണെന്ന് സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കണം. യു.ഡി.എഫ്. ഭരണകാലത്ത് മെട്രോ ശ്രീധരനെ മാറ്റാൻ പോകുന്നു, അഴിമതി നടക്കാൻ പോകുന്നു, എന്നുപറഞ്ഞ് എറണാകുളത്തെ സി.പി.എം. നേതാവായ രാജ്യസഭാ മെമ്പറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ വലിയ ആക്ഷേപമുണ്ടായിരുന്നു. അന്ന് വലിയ ആക്ഷേപം ഉന്നയിച്ചു, ഇപ്പോഴിതാ മെട്രോ ശ്രീധരനെ മാറ്റാൻ പോകുന്നു. മാറ്റരുത്, മാറ്റരുത് എന്നുപറഞ്ഞ് ഈ നേതാവിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ എൽ.ഡി.എഫ്. ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരന്റെ പുറകിൽ; ഒരു സിനിമയാണ് എനിക്ക് ഓർമ്മ വരുന്നത്, നിങ്ങൾ കണ്ടിട്ടുണ്ടാകും, ചിന്താവിഷ്ടയായ ശ്യാമള എന്ന സിനിമ. ആ സിനിമയിൽ ശ്രീനിവാസനോട് മക്കൾ പറയുന്നുണ്ട്, "അച്ഛാ അച്ഛാ പോകല്ലേ," അച്ഛാ അച്ഛാ പോകല്ലേ എന്നുപറഞ്ഞാണ് അന്ന് ശ്രീധരന്റെ പുറകിൽ ഈ പറഞ്ഞ നേതാക്കൻമാർ നടന്നത് നമ്മൾ എല്ലാവരും കണ്ടു. ജനങ്ങളെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുവാനും അവരിൽ ആശയക്കുഴപ്പമുണ്ടാക്കാനും വേണ്ടിയായിരുന്നു അന്നുണ്ടായിരുന്ന ശ്രീ. രാജേഷിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരന്റെ പിറകിൽ എൽ.ഡി.എഫ്. നടന്നത്, അത് യു.ഡി.എഫ്. കൊണ്ടുവന്ന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാതിരിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഒരു തന്ത്രവും

കൂടിയായിരുന്നു. മെട്രോ ശ്രീധരനെയും ഡി.എം.ആർ.സി.യെയും മനഃപൂർവ്വം ഒഴിവാക്കി ചില സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് തീറെഴുതിയത് സി.പി.ഐ.(എം) നേതാക്കന്മാർക്ക് അഴിമതി നടത്താൻ വേണ്ടിയാണ്. എൽ.ഡി.എഫ്. അന്ന് വിളിച്ച മുദ്രാവാക്യത്തിൽ ആത്മാർത്ഥതയുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ തീർച്ചയായും ഡി.എം.ആർ.സി.-യെയും ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരനെയും ഈ പദ്ധതി തിരിച്ചെൽപ്പിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സുധാകരൻ അഴിമതിക്കാരനല്ല, പക്ഷേ അഴിമതിക്കാരനല്ലാത്ത മന്ത്രിയെ മുൻനിർത്തിക്കൊണ്ട് സി.പി.ഐ.(എം) നേതാക്കന്മാർ വലിയൊരഴിമതിക്ക് കളമൊരുക്കുന്ന ഗുരുതരമായ സാഹചര്യമാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഇതിൽ നിന്നും പിന്മാറുകയും ഡി.എം.ആർ.സി.-യെ വീണ്ടും പദ്ധതിയേൽപ്പിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാക്കണമെന്നാണ് ഈയവസരത്തിൽ എനിക്ക് ഓർമ്മിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇവിടെ അക്രമരാഷ്ട്രീയത്തെക്കുറിച്ചെല്ലാം പറഞ്ഞു. നമുക്കറിയാം കേരളത്തിൽ ഇന്നത് ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിലാണ്. ഇതിന്റെ കാരണക്കാർ ആരാണെന്ന് നേരത്തേ സൂചിപ്പിച്ചു. ഒരു നാണയത്തിന്റെ രണ്ടു വശങ്ങളാണ് സി.പി.ഐ.(എം)-ഉം ബി.ജെ.പി.-യും എന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. നമുക്കറിയാം 33 വർഷം ബംഗാളിൽ നിങ്ങൾ ഭരിച്ചപ്പോൾ നിങ്ങൾക്കെതിരായി ജനവികാരമുണ്ടായി. കുറേയാളുകൾ ബി.ജെ.പി.-യിലേയ്ക്ക് പോയി, കുറേയാളുകളൊക്കെ മമതാ ബാനർജിയോടൊപ്പം പോയി. ഇങ്ങനെ

പോയ ആളുകളാണ് തിരിച്ച് നിങ്ങളുടെ ഓഫീസ് ആക്രമിക്കുന്നതും ആയുധമെടുത്തിരിക്കുന്നതും, ഇവരൊക്കെ നിങ്ങളുടെ ട്രെയിനിംഗ് കിട്ടിയവരാണ്. ഇപ്പോൾ സി.പി.ഐ.-യും കൊലപാതക രാഷ്ട്രീയത്തിലേയ്ക്ക് കടന്നിരിക്കുകയാണ്, ഇതിന് കാരണമെന്താണ്? വല്യേട്ടൻ തേങ്ങയുടയ്ക്കുമ്പോൾ ഞങ്ങൾ ചിരട്ടയെങ്കിലും ഉടയ്ക്കേണ്ടേ എന്നാണ് സി.പി.ഐ.-യുടെ ഉള്ളിലിരിപ്പ്. സി.പി.ഐ.(എം)-ന്റെ കൊലപാതക രാഷ്ട്രീയം കേരളത്തിൽ അവസാനിപ്പിക്കണം, ഇവിടെ നമുക്ക് വേണ്ടത് സമാധാനവും സാഹോദര്യവുമാണ്. സി.പി.ഐ.(എം)-ന്റെ കൊലപാതക രാഷ്ട്രീയം അവസാനിപ്പിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഈ ഡിമാന്റുകളെ ഒരിക്കൽക്കൂടി എതിർത്തു കൊണ്ട് ഞാനെന്റെ പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ

പിന്തുണക്കുകയാണ്. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്ന് 22 മാസക്കാലം പിന്നിടുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സമസ്ത മേഖലകളിലും വികസനമെത്തിക്കാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്നതാണ് ഏറെ സന്തോഷകരമായ കാര്യം. കഴിഞ്ഞ നിയമസഭാ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് വേളയിൽ പ്രകടനപത്രികയിൽ പറഞ്ഞ മുഴുവൻ കാര്യങ്ങളും വരുന്ന അഞ്ചു വർഷക്കാലം കൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പാക്കാൻ ഇച്ഛാശക്തിയോടെ ഈ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചതിന്റെ പരിണതഫലമായി കഴിഞ്ഞ 22 മാസക്കാലത്തിനിടയിൽ

കിടപ്പാടമില്ലാത്തവർക്ക് ഭൂമി നൽകുവാൻ, വീടു നൽകുവാൻ, 56000 പേർക്ക് പട്ടയം നൽകുവാൻ, സമ്പൂർണ്ണ വൈദ്യുതീകരണം നടപ്പാക്കുവാൻ, യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭരണകാലത്തുണ്ടായിരുന്ന കർഷക ആത്മഹത്യ സ്വിച്ചിട്ടതുപോലെ അവസാനിപ്പിക്കാൻ, കേരളത്തിലെ അടച്ചുപൂട്ടൽ ഭീഷണിയെ നേരിട്ട നിരവധിയായിട്ടുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ജീവൻ നൽകുവാൻ, ലാഭത്തിലാക്കുവാൻ, സഹകരണപ്രസ്ഥാനം നാളിതുവരെ നേരിട്ട നിരവധിയായ പ്രതിസന്ധികളെ അഭിമുഖീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകുവാൻ, വിലക്കയറ്റം പിടിച്ച നിർമ്മാണങ്ങൾ, പട്ടികജാതി പട്ടികവർഗ്ഗ വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട മനുഷ്യരെ സമൂഹത്തിന്റെ മുഖ്യധാരയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ, പാർശ്വവത്കരിക്കപ്പെട്ട ജനതയെ മുന്നിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടു വരാൻ, കേരളത്തിലെ സാധാരണക്കാരന്റെ, പാവപ്പെട്ടവന്റെ പ്രതീക്ഷയായ ധർമ്മാശുപത്രികളുടെ നിലവാരമുയർത്താൻ, സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുവാൻ, ലാഭത്തിന്റെയോ നഷ്ടത്തിന്റെയോ കണക്കുകൾ നോക്കാതെ, പരിച്ഛേദം നോക്കാതെ കേരളത്തിന്റെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് സമഗ്രമായ പുരോഗതി കൈവരിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ, പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിൽ അഴിമതി പരിപൂർണ്ണമായി നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ നന്നാക്കുവാൻ, കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളവും കൊച്ചി മെട്രോ പോലുള്ള പദ്ധതികളും വേഗത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുവാൻ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളിലെല്ലാം ഏറ്റവും മികച്ച പ്രവർത്തനം

നടത്തിയ ഗവൺമെന്റാണ് കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ പറയുവാൻ കഴിയുന്നത് അഭിമാനകരമായ കാര്യമാണ്. ഇവിടെ ധനാഭ്യർത്ഥനയിന്മേൽ ചർച്ച നടക്കുമ്പോൾ പറയുന്നതിനായി യു.ഡി.എഫ്. ആകെ കരുതിവെച്ചത് പൊതുഗതാഗതത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സംവിധാനം കുത്തഴിഞ്ഞുവെന്നാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അടച്ചുപൂട്ടുമെന്ന് സ്വപ്നം കാണുകയും അതിന്റെ പേരിൽ കേരളത്തിൽ നിരവധിയായിട്ടുള്ള സമരങ്ങൾ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരാമെന്ന് വ്യാമോഹിച്ച യു.ഡി.എഫ്-ന് തിരിച്ചടി നൽകിക്കൊണ്ടാണ് കേരളത്തിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ കരകയറ്റുവാൻ, ശമ്പളക്കുടിശ്ശികയുള്ളത് നൽകുവാൻ, പെൻഷൻ പരിപൂർണ്ണമായി നൽകുവാൻ, അതിനായി ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിക്കുവാൻ, വായ്പ ഉറപ്പുവരുത്തുവാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ മെച്ചപ്പെട്ട നിലയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ, ഇതിനൊക്കെ വേണ്ടിയുള്ള തീവ്രമായ ശ്രമം കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് നടപ്പാക്കുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും കോൺഗ്രസുകാർക്കും മുസ്ലീം ലീഗുകാർക്കും യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ മുന്നണിയിലുള്ള എല്ലാവർക്കും ഒരുപാട് വിഷമതയുണ്ട് എന്ന് ഞങ്ങൾക്കറിയാം. ഇവിടെ ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത് പറഞ്ഞവസാനിപ്പിച്ചു, സി.പി.ഐ.-യും സി.പി.ഐ.(എം)-ഉം അഴിമതിക്കാരായ പാർട്ടിക്കാരാണെന്ന് നിങ്ങൾ പ്രസംഗിക്കുമ്പോൾ കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭരണകാലത്ത് ബാർ

കോഴയുടെ ഭാഗമായത് നിങ്ങളല്ലേ; സോളാർ തട്ടിപ്പ് നടത്തിയത് നിങ്ങളല്ലേ? അഴിമതി നടക്കാത്ത ഏതെങ്കിലുമൊരു വകുപ്പ് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുവാൻ പ്രിയപ്പെട്ട യു.ഡി.എഫ്. നേതാക്കന്മാർക്ക് കഴിയുമോയെന്നാണ് എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്. ഇവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രതിസന്ധി ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം നോട്ടു നിരോധനവും ജി.എസ്.ടി.-യും ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രതിസന്ധികൾ കടന്നുവന്നപ്പോഴും കേരളത്തിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ കൈവിടുകയല്ല ചെയ്തത്, കഴിഞ്ഞ അഞ്ചു വർഷക്കാലം കൊണ്ട് 1220.82 കോടി രൂപയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് പദ്ധതിയേതര സഹായമായി നൽകിയതെങ്കിൽ കഴിഞ്ഞ ഒന്നുവർഷക്കാലത്തിനിടയിൽ മാത്രം 1075.28 കോടി രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കായി മാറ്റിവയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്നത് അഭിമാനകരമായ കാര്യമാണ്. ഇവിടെ സ്വന്തം രക്തത്തിന്റെയും വിയർപ്പിന്റെയും കടം തീർച്ചയായും ഈ ഗവൺമെന്റ് നൽകും. രോഗം തളർത്തിയ അറുപത്തിയെട്ടുകാരൻ വർഗ്ഗീസിനും, പ്രമേഹരോഗത്തെ തുടർന്ന് കാലു മുറിച്ചുമാറ്റേണ്ടി വന്ന അപ്പക്കട്ടൻ നായരുടെ വിധവയായ ശാന്തകുമാരിയ്ക്കും ഒപ്പമാണ് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാരത്ത് പറയുവാനാണ് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. അവശതയനുഭവിക്കുന്ന ജനവിഭാഗത്തിനൊപ്പം തീർച്ചയായും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുണ്ടാകും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ

സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ എനിക്ക് ഒരഭിപ്രായമുള്ളത് അന്താരാഷ്ട്ര വനിതാ ദിനത്തിൽ വനിതകൾക്ക് മാത്രമായി കേരളത്തിൽ ബസ് സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കണമെന്നാണ് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിനോട് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടുവാനുള്ളത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം കിഫ്ബിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 900 സ്കാനിയ ബസ് വാങ്ങുവാൻ തീരുമാനിച്ചതിൽ കുറേയധികം ബസുകൾ പുറത്തിറങ്ങി. സിൽവർ കളരിലുള്ള സുന്ദരികളായിട്ടുള്ള ദീർഘദൂര ബസുകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇന്ന് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. തീർച്ചയായും കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത രംഗത്ത് സമഗ്രമായ മാറ്റങ്ങൾ നമുക്ക് വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിനനുക്രമമായ ഒരു ഗതാഗത നയം രൂപീകരിക്കണമെന്നാണ് ഈ ചർച്ചയിൽ എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്. നമുക്ക് ആരോഗ്യ നയവും വിദ്യാഭ്യാസ നയവുമുണ്ട് തീർച്ചയായും പൊതുഗതാഗതനയവും രൂപീകരിക്കണം. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വാഹനങ്ങളുടെയെണ്ണം അനിയന്ത്രിതമായി പെരുകിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 2020 ആകുമ്പോഴേക്കും ജനസംഖ്യയും വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണവും തമ്മിലുള്ള റേഷ്യോ ഏതാണ്ട് 3:1 എന്ന നിലയ്ക്ക് എത്തുകയാണ്. ഇത്രമാത്രം വാഹനങ്ങളെ ഉൾക്കൊള്ളുവാനുള്ള ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തില്ല എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. 1.95 ലക്ഷം വാഹനമാണ് 1980-ൽ മുപ്പത്തിയെഴു വർഷങ്ങൾക്ക് മുൻപ് കേരളത്തിലുണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്നത് ഒരു കോടിക്ക് മുകളിലേയ്ക്ക്

കടക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുവാൻ ടു ടയർ റോഡുകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരങ്ങളിൽ കൊണ്ടുവരണമെന്നുള്ള അഭ്യർത്ഥന ഈയവസരത്തിൽ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുകയാണ്.

2002-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളും സ്വകാര്യ ബസുകളും മുപ്പതിനായിരമാണ് ഉണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്നത് ഇരുപതിനായിരത്തിൽ താഴെയായി വന്നുവെങ്കിൽ അതിന്റെയർത്ഥം പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തെ നാം വേണ്ടത്ര പിന്തുണയ്ക്കുന്നില്ല എന്നതിന്റെ സൂചനയാണ്, അത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഗൗരവതരമായ ഇടപെടലുകൾ നടത്തുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കട്ടെ. വിദേശ വികസിത രാജ്യങ്ങളെല്ലാം പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തിന് വലിയ പ്രാധാന്യം നൽകുകയാണ്. മാത്രമല്ല, റോഡുകളുടെ നിലവാരം ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. ജി. സുധാകരന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമാക്കുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായി. കേരളത്തിൽ റോഡുകളുടെ പ്രവർത്തനം നടത്തുമ്പോൾ, വിദേശ വികസിത രാജ്യങ്ങളിലെ ചില മേഖലകളിൽ നടപ്പാക്കുന്ന കൺസ്ട്രക്ഷൻ ആക്ടും എഞ്ചിനീയേഴ്സ് ആക്ടും കൊണ്ടുവരണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സഭയുടെ രണ്ടാമത്തെ സെഷനിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അഴിമതി പൂർണ്ണമായി ഒഴിവാക്കി ചെയ്യുന്ന പ്രവർത്തികളിൽ കൃത്യതയുണ്ടാവുക എന്ന

ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടിയാണ് ആ നിലയ്ക്കുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നത്. തീർച്ചയായും അത് നടപ്പാക്കണമെന്നാണ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

വാഹന നികുതി പിരിച്ചെടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ആർ.ടി.ഒ. ഓഫീസുകളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ കുറവ് പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. വാഹന നികുതി പിരിക്കുന്നതിൽ കാര്യക്ഷമമായ ഇടപെടലുകൾ അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, കേന്ദ്രത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് തുടരുന്ന ചില നയസമീപനങ്ങളാണ്. കേന്ദ്രസർക്കാർ കൊണ്ടുവന്ന മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതി ബിൽ സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ അധികാരത്തെ കവർന്നെടുക്കുകയും കുത്തകകൾക്ക് കേരളത്തിലേയ്ക്ക് കടന്നുവരാനും ഡ്രൈവിംഗ് പരിശീലനവും സ്പെയർ പാർട്സ് വിപണനവും വാഹന രജിസ്ട്രേഷനും നികുതി പിരിവുമെല്ലാം കുത്തകകളുടെ കൈവശം കടന്നുപോകുന്ന ഒരു പൊതു സ്ഥിതിവിശേഷം രൂപപ്പെടുന്നു എന്നുള്ളത് ഗൗരവമായി കാണേണ്ട വിഷയങ്ങളിൽ ഒന്നാണ്. ചില വി.ഐ.പി. തട്ടിപ്പുകൾ കേരളത്തിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. വാഹന നികുതി പിരിച്ചെടുക്കുന്നതിൽ ജീവനക്കാരുടെ കുറവിന്റെ കാര്യം ഞാനിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. എന്നാൽ പോണ്ടിച്ചെരിയിൽ വാഹനം രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് കേരളത്തിൽ നികുതി അടയ്ക്കപ്പെടാത്ത 2300-ലധികം വാഹനങ്ങളുണ്ടെന്ന് കണക്കുകൾ പറയുമ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് ദൃഢഗതിയിലുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനെ ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്.

പോണ്ടിച്ചേരിയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത 2300-ലധികം ആഡംബര വാഹനങ്ങളുടെ നികുതി കേരളത്തിൽ ഈടാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചാൽ ഏകദേശം 300 കോടി രൂപയോളം സമാഹരിക്കാൻ കഴിയും. പ്രമുഖ നടനും എം.പി.യുമായ ശ്രീ. സുരേഷ് ഗോപിയും അമലാ പോളും ഫഹദ് ഫാസിലുമുൾപ്പെടെയുള്ള സിനിമാ താരങ്ങളും ജനപ്രതിനിധികളും ഇത്തരം തട്ടിപ്പിന്റെ ഭാഗമായി മാറുമ്പോൾ അതിനെതിരെ കർശനമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയണം. ഒരു വാഹനം മാത്രമുള്ളവർക്ക് ഒരു നികുതിയും ഒന്നിലധികം വാഹനങ്ങൾ ഒരു വീട്ടിലുപയോഗിച്ചാൽ അതിന് അധിക നികുതിയും മൂന്നാമതൊരു വാഹനമുണ്ടെങ്കിൽ അതിന് വീണ്ടും അധിക നികുതിയും ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള സിസ്റ്റം ക്രിയേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയണം. നഗരങ്ങൾക്കും ഗ്രാമങ്ങൾക്കും അനുയോജ്യമായ നിലയ്ക്കുള്ള പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം രൂപപ്പെടുത്തിയെടുക്കണമെന്നാണ് ഈ അവസരത്തിൽ എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ഇന്ന് അന്തർദേശീയ വനിതാ ദിനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ലോകത്താകമാനമുള്ള സ്ത്രീപക്ഷ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കുന്ന ഒട്ടേറെ സന്നദ്ധ സംഘടനകളും മഹിളാ സംഘടനകളും വിവിധ പ്രസ്ഥാനങ്ങളും നമ്മുടെ രാജ്യത്തും ലോകത്തുമൊക്കെ ധാരാളം പ്രോഗ്രാമുകൾ സംഘടിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സ്ത്രീ സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചും പാർലമെന്റിലും നിയമസഭയിലുമെല്ലാം 33% സംവരണം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ചൂടേറിയ ചർച്ചകൾ നടക്കുകയാണ്. സ്ത്രീകളുടെ

സ്വാതന്ത്ര്യത്തെക്കുറിച്ചും അവകാശത്തെക്കുറിച്ചുമെല്ലാം ചർച്ച ചെയ്യുകയാണ്. അടുക്കളയുടെ നാല് ചുമരുകൾക്കുള്ളിൽ നിന്നിരുന്ന കുടുംബശ്രീ സംവിധാനം ലോകത്തിന് മാതൃകയാണെന്ന് കേരളത്തിന് അഭിമാനത്തോടെ പറയാൻ കഴിയും. കുടുംബശ്രീ സംവിധാനത്തിലൂടെ ലക്ഷക്കണക്കിന് സ്ത്രീകളെ സമൂഹത്തിന്റെ മുഖ്യധാരയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട നിയമസഭാംഗം ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ ഇന്നലെ സഭയിൽ സംസാരിക്കുമ്പോൾ പ്രയോഗിച്ച രണ്ട് വാക്കുകൾ ഞാൻ ഓർക്കുകയാണ്. ബലാത്സംഗം എന്ന പദം സാധാരണനിലയിൽ വളരെ അത്യന്താപേക്ഷിതമായ സമയങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന പദമാണ്. എന്നാൽ ബലാത്സംഗം എന്ന പദം, ദേശീയ വനിതാ ദിനത്തിന്റെ തലേദിവസമാണ് കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ സ്ത്രീകൾക്കും അപമാനകരമാകുന്ന രീതിയിലുള്ള പരാമർശം അദ്ദേഹം നടത്തിയത്. സഭയുടെ അകത്തളത്തിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ട ബഡ്ജറ്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചെറിയ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ, സഭ അഭിമാനത്തിന്റെ കേന്ദ്രമാണെന്നും സഭയുടെ മൂല്യം ഉയർത്തിപ്പിടിക്കണമെന്നും ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ സൂചിപ്പിക്കാറുണ്ട്. സഭയിലെ നടപടി ക്രമങ്ങളെക്കുറിച്ചും സഭയുടെ അന്തസ്സിനെക്കുറിച്ചും എപ്പോഴും താങ്കൾ സംസാരിക്കാറുണ്ട്. അങ്ങനെ സഭയുടെ അന്തസ്സ് ഉയർത്തിപ്പിടിക്കണമെന്ന് എപ്പോഴും പറയാറുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം, അങ്ങ് പറഞ്ഞ പരാമർശം പിൻവലിക്കണമെന്നും കേരളത്തിലെ

പൊതുസമൂഹത്തിനുമുന്നിൽ മാപ്പ് പറയാൻ തയ്യാറാകണമെന്നുകൂടിയാണ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. സ്ത്രീകളോടൊപ്പം നിന്ന് സ്ത്രീപക്ഷ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ച് കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ നൽകുന്ന പിന്തുണയാണ് ഞങ്ങളെ മുന്നോട്ടുനയിക്കുന്നത് എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ..... ഞാൻ ഇന്നലെ സഭയിലുണ്ടായിരുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ വിശദീകരണം നടത്തുകയുണ്ടായി. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ അങ്ങനെ പറഞ്ഞതെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. മുൻ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ ഈ വാക്ക് ഉപയോഗിച്ചു. മുഖ്യമന്ത്രിയും മറ്റൊരു വാക്ക് ഉപയോഗിച്ചു. ഞാൻ വീണ്ടും ആ വാക്ക് ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം തന്നെ ഇപ്പോൾ നാല് പ്രാവശ്യം ആ വാക്കുപയോഗിച്ചു. ഞാൻ പറഞ്ഞത്, അത്തരം കാര്യങ്ങളൊന്നും ഈ സഭയിൽ നടന്നിട്ടില്ലെന്നാണ്. ഈ സഭയിലെ രേഖകൾ നമ്മളൊരുമിച്ച് പരിശോധിച്ചാൽ സ്ത്രീകൾക്കെതിരായി അത്തരം കാര്യങ്ങളൊന്നും ഇവിടെ നടന്നിട്ടില്ല എന്നതാണ് ഞാൻ വിശദീകരിച്ചത്. ആ വാക്ക് വീണ്ടും ആവർത്തിച്ച് he is trying to put his own words into my mouth. അദ്ദേഹം ക്രമത്തിലല്ല ഇവിടെ സംസാരിച്ചത്. ഞാൻ അങ്ങനെ സംസാരിക്കാത്ത കാര്യമാണ്. അത്

ഓർഡറിലല്ല.

മി. ചെയർമാൻ: ഇന്നലെ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ചെയർ വിശദമായി സംസാരിച്ചിരുന്നു. ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞ വിഷയങ്ങൾ ചെയർ പരിശോധിക്കും.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ എതിർക്കുകയാണ്. 'പോളണ്ടിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കരുത്' എന്ന് ശ്രീനിവാസൻ ഒരു സിനിമയിൽ വളരെ ആവേശത്തോടെ പറയുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ ഇനി ത്രിപുരയെക്കുറിച്ച് സഭയിൽ സംസാരിക്കരുത് എന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. പ്രിയപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. ടി. വി. രാജേഷിനോട് പറയാനുള്ളത്, ശബ്ദത്തെ ശബ്ദംകൊണ്ട് അടയ്ക്കാൻ കഴിയും കീഴ്വായു പോയ ഒരു കഥയുണ്ട്. കീഴ്വായു പോയ ആൾക്ക് വൈകല്യമുണ്ടായപ്പോൾ കസേര നീക്കി പകരം ശബ്ദമുണ്ടാക്കി. എന്നാൽ മൂന്നാമതൊരാൾ ചോദിച്ചത്, ശബ്ദത്തെ ശബ്ദംകൊണ്ട് അടയ്ക്കാം പക്ഷേ മണം എന്തുചെയ്യും എന്നാണ്. അതുപോലെ നിങ്ങൾ കാട്ടിക്കൂട്ടിയ കാര്യങ്ങളൊക്കെ എന്ത് എന്നുള്ളത് നന്നായി അറിയാം. ശ്രീദേവി ദുബായിൽ വച്ച് മരണപ്പെട്ടപ്പോൾ കൊലപാതകമാണോയെന്ന് സംശയമുണ്ടായി പോസ്റ്റ്മോർട്ടത്തിന് വിധേയമാക്കേണ്ട സാഹചര്യമുണ്ടായി. പോസ്റ്റ്മോർട്ടം നടക്കുമ്പോൾ ശ്രീദേവി കണ്ണുരാണോ ജനിച്ചതെന്ന് ദുബായ് പോലീസ് ചോദിച്ചു. കാരണം ശ്രീദേവി സൗന്ദര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടി ധാരാളം സർജറികൾ മൂക്കിലും വയറ്റിലുമൊക്ക

നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇത് കണ്ടുകൊണ്ടാണ് ശ്രീദേവി കണ്ണൂരിലാണോ ജനിച്ചതെന്ന് ദുബായ് പോലീസ് ചോദിച്ചത്. അസഹിഷ്ണുത വേണ്ട.

ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുകയാണ്. ശ്രീചിത്തിര തിരുനാൾ മഹാരാജാവ് ലണ്ടൻ കാണാൻ പോയപ്പോൾ ചില്ലറ പൗണ്ടുകൾ മുടക്കിയാൽ സാധാരണക്കാർക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന ലണ്ടൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബോർഡിന്റെ ബസുകൾ കാണാനിടയായി. ഇത്തരം ബസുകൾ തിരുവിതാംകൂറിലെ സ്വന്തം പ്രജകൾക്ക് സമ്മാനിച്ചാലോയെന്ന് ശ്രീ ചിത്തിര തിരുനാൾ ആഗ്രഹിച്ചു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശ്രമഫലമായി 1938 ഫെബ്രുവരി 20-ന് തിരുവിതാംകൂർ സ്റ്റേറ്റ് മോട്ടോർ സർവ്വീസിന് രൂപം നൽകി. ലണ്ടൻകാരനായ മെക്കാനിക്കൽ എഞ്ചിനീയർ സി. ജി. സാൾട്ടർ എന്ന സായിപ്പിനെ മഹാരാജാവ് ഇതിന്റെ സുപ്രണ്ടായി നിയമിച്ചു. 20-02-1938-ൽ സാൾട്ടർ ഓടിച്ച പ്രഥമ ബസിൽ രാജാവും കുടുംബവും യാത്രക്കാരായി. 33 ബസുകൾ അതിന് അകമ്പടി സേവിച്ചു. കവടിയാർ കൊട്ടാരത്തിലേക്കായിരുന്നു യാത്ര. തിരുവിതാംകൂർ സ്റ്റേറ്റ് മോട്ടോർ സർവ്വീസാണ് 1965 ഏപ്രിൽ 1-ന് കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനായി (KSRTC) മാറിയത്. അന്ന് ആ മഹാരാജാവ് ഇങ്ങനെയൊരു ദുരന്തം സംഭവിക്കും, കേരളത്തിലെ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഇത്രയേറെ ദുരിതവും ദുരന്തവും സമ്മാനിക്കുന്ന ഒരു സംഭവമായിരിക്കുമെന്ന് സ്വപ്നത്തിൽപ്പോലും ചിന്തിച്ചിട്ടുണ്ടാകില്ല. ഇന്ന് ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.

5,553 ഷെഡ്യൂളുകളിലായി 6,295 ബന്ധുക്കൾ ഓടിക്കുന്നു. ഇതിനായി കോർപ്പറേഷൻ 35,002 ജീവനക്കാരുണ്ട്. കോർപ്പറേഷന്റെ നിലവിലെ കടം 5,079.59 കോടി രൂപയാണ്. അതായത് ഓടുന്ന ഓരോ ബന്ധിനും ഒരു കോടി രൂപയോളം കടം. ജീവനക്കാരിൽനിന്ന് പിടിച്ചെടുത്തതും പി.എഫ്.-ൽ അടയ്ക്കാത്തതുമായ തുകമാത്രം 150 കോടിയോളം വരും. കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രതിമാസ വരുമാനം 165 കോടി രൂപയും ചെലവ് 354 കോടി രൂപയുമാണ്. വരവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള ഒരുമാസത്തെ അന്തരം ഏകദേശം 180 കോടി രൂപയാണ്. ഈ തുക ഓരോ മാസവും സർക്കാർ കണ്ടെത്തിയെങ്കിലേ കോർപ്പറേഷൻ വീഴാതെ കൈപ്പിടിച്ച് നിർത്താനാവൂ എന്നതാണ് ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി. കടത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കൂട്ടത്തിൽ ഒന്നാം സ്ഥാനത്ത് നിൽക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കെട്ടുകാര്യസ്ഥതയുടെ കാര്യത്തിൽ മികച്ച ഉദാഹരണം കൂടിയാണ്. നിയന്ത്രണവും മേൽനോട്ടവുമില്ലാത്ത സ്ഥാപനങ്ങളായാലും വ്യക്തികളായാലും 'നിനക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഗതിവരും' എന്നുപറഞ്ഞാൽ യാതൊരു വിശദീകരണവും കൂടാതെ ഏതൊരു മലയാളിക്കും ഈ പ്രയോഗത്തിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം വ്യക്തമാകും. ആ നിലയിലെത്തിയിരിക്കുകയാണ് ഇന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആർക്കും ഇന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കാര്യത്തിൽ താൽപ്പര്യമില്ല. കോർപ്പറേഷനെ രക്ഷിക്കാനെന്ന പേരിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച 1,000 കോടി രൂപയുടെ ഗുണം

കോർപ്പറേഷൻ ലഭിക്കുകയില്ല. ഇതിൽ പെൻഷൻ തുക കൂട്ടിച്ചേർത്തത് വിതരണം ചെയ്യാൻ സഹകരണ ബാങ്കുകളെ ഏൽപ്പിച്ചതുവഴി പെൻഷൻകാർക്ക് ഏതാനും മാസത്തെ പെൻഷനും സഹകരണ ബാങ്കിന് 21.7 കോടി രൂപ പലിശയായി ലഭിക്കും എന്നതാണ് നേട്ടം. നേരത്തെ കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി.-യും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സഹായിക്കാനായി എത്തി. കോടികളുടെ ലാഭവുമായാണ് അവർ മടങ്ങിയത്. തമിഴ്നാട്ടിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കൂടുതൽ ബന്ധുക്കളും സർവ്വീസുകളും എന്ന പ്രഖ്യാപനത്തോടെ ഈയിടെ ഒപ്പുവച്ച അന്തർ സംസ്ഥാന ഗതാഗതക്കരാർ ഫലത്തിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടുവെന്നാണ് റിപ്പോർട്ടുകൾ. ഈ കരാർ വഴി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തമിഴ്നാട്ടിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന 13 റൂട്ടുകളിലായുള്ള 2,854 കി.മീ. കേരളത്തിന് നഷ്ടമാകും. അതേസമയം തമിഴ്നാടിന് കേരളത്തിൽ 48.4 കിലോ മീറ്ററിലധികം ലഭിക്കുകയും ചെയ്യും. ജീവനക്കാർക്കും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കാര്യത്തിൽ താൽപ്പര്യമില്ല. കഴിഞ്ഞ ജനുവരി 24-ന് ഇന്ധന വിലവർദ്ധനയിൽ പ്രതിഷേധിച്ചുള്ള സമരത്തിൽ ജീവനക്കാർ പങ്കെടുക്കുകവഴി അന്നുമാത്രം കോർപ്പറേഷനുമായ നഷ്ടം 4 കോടി രൂപയാണ്. നേരെ മറിച്ച് അന്ന് സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്നവെങ്കിൽ കോർപ്പറേഷന് ഇരട്ടി വരുമാനവും ജനങ്ങൾക്ക് ഏറെ ആശ്വാസകരവുമാകുമായിരുന്നു. എം.ഡി. തന്നെ ഇതിൽ പങ്കെടുക്കരുതെന്ന് പറഞ്ഞതാണ്. പക്ഷെ, ആ സമരത്തിൽ പങ്കെടുത്ത് വീണ്ടും

കോടാനുകോടി രൂപയുടെ നഷ്ടമുണ്ടാക്കി. ഒരു കാരണവശാലും ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്പനി നന്നാവില്ലെന്നതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ തെളിവ്, തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും കണ്ണൂരിലേയ്ക്ക് യാത്ര ചെയ്ത യുവാവ് തൃശ്ശൂരിലെത്തിയപ്പോൾ ഡ്രൈവറോട് പറഞ്ഞിട്ട് മൂത്രമൊഴിക്കാൻ പോയി. അയാൾ തിരിച്ചുവരുമ്പോഴേയ്ക്കും ബസ് വിട്ടുപോയി. അയാളുടെ ലഗേജും പേഴ്സും എല്ലാം ആ ബസിലാണുള്ളത്. അയാൾ തൃശ്ശൂരിലെ ബസ് സ്റ്റാന്റിൽനിന്ന് ടാക്സി പിടിച്ച് ഈ വണ്ടിയെ മറികടന്നിട്ടാണ് പിന്നെ ആ ബസിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ സാധിച്ചത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ അന്തകരാറെന്ന് ചോദിച്ചാൽ ഈ ജീവനക്കാർ തന്നെയാണ്. അതുമത്രമല്ല, വേറെയും ഒരു സംഭവമുണ്ടായി. എന്റെ നാട്ടുകാരിയായ ഒരു പെൺകുട്ടി, അർദ്ധരാത്രി തന്നിച്ച് യാത്ര ചെയ്ത 17 കാരിയെ മിന്നൽ ബസ് ഇറക്കിവിട്ടില്ല. പോലീസ് കൈ കാണിച്ചിട്ടും ബസ് നിർത്തിയില്ല. ജീപ്പ് കുറുകെയിട്ട് പിടികൂടി. പോലീസ് കൈകാണിച്ചിട്ട് നിർത്താതിരുന്നതും വിവാദമായി. അതേസമയം മിന്നൽ നിശ്ചിത സ്ഥലങ്ങളിലല്ലാതെ നിർത്തില്ല എന്നാണ് റിപ്പോർട്ട് അത് ഞങ്ങളുടെ ഏരിയയായ പയ്യോളിയിൽ വളരെയധികം പ്രശ്നമുണ്ടാക്കിയതാണ്. ഈ കുട്ടി കോട്ടയം പാലായിലെ എൻട്രൻസ് കോച്ചിംഗ് സെന്ററിൽ പഠിക്കുകയായിരുന്നു. പയ്യോളിയിലെ വീട്ടിലേയ്ക്ക് വരികയായിരുന്നു വിദ്യാർത്ഥിനി. കോഴിക്കോട് വരെയായിരുന്നു ബുക്കിംഗ്. രാത്രി 2 മണിക്ക് ബസ് കോഴിക്കോട് എത്തിയപ്പോൾ കൂട്ടുകാരികൾ ഇറങ്ങി.

കാസർഗോഡേയ്ക്കാണ് ബസ് എന്നറിഞ്ഞതോടെ വിദ്യാർത്ഥിനി ബസ്സിൽ ഇരുന്നു. പയ്യോളിയിൽ സ്റ്റോപ്പില്ലെന്ന് അറിഞ്ഞിരുന്നില്ല. അടുത്ത സ്റ്റോപ്പ് കണ്ണൂരിൽ ആണെന്ന് പറഞ്ഞ് കണ്ടക്ടർ 111/-രൂപയുടെ ടിക്കറ്റ് നൽകി. അബദ്ധം പറ്റിയകാര്യം പെൺകുട്ടി ഫോണിലൂടെ അറിയിച്ചതോടെ പിതാവ് പയ്യോളി പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ സഹായം തേടി. ഡ്യൂട്ടിയിലുണ്ടായിരുന്ന പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻ പയ്യോളിയിൽവെച്ച് കൈകാണിച്ചെങ്കിലും 'മിന്നൽ' നിർത്താതെ പാഞ്ഞു. അദ്ദേഹം ഉടനെ മൂരാട് പാലത്തിൽ ഡ്യൂട്ടിയിലുണ്ടായിരുന്ന പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥനെ വിവരമറിയിച്ചു. അദ്ദേഹം കൈകാണിച്ചിട്ടും ബസ് നിർത്തിയില്ല. പിന്നീട് വയർലെസ് സന്ദേശം നൽകിയതിനെത്തുടർന്ന് ചോമ്പാല പോലീസ് ജീപ്പ് ഹൈവേയിൽ കുറുകെയിട്ടാണ് 3 മണിയോടെ ബസ് തടഞ്ഞ് 17 വയസ്സുകാരിയായ വിദ്യാർത്ഥിനിയെ ഇറക്കിയത്. നിങ്ങളാലോചിച്ചുനോക്കണം, ഈ ബസ് നിർത്തില്ല എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഒരു 17 വയസ്സുള്ള വിദ്യാർത്ഥിനി രാത്രി 2.30 മണിക്ക്, മനുഷ്യനാണോ ഈ ഡ്രൈവർ? ഈ രീതിയിൽ ജനങ്ങളോട് പെരുമാറിയിൽ ഇതിൽ ആളുകൾ എങ്ങനെ കയറും? അതുകൊണ്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇത്രയും വലിയ നഷ്ടത്തിലേക്ക് പോകുന്നത്. ഇതുപോലെയുള്ള ഒരുപാട് സംഭവങ്ങളുണ്ട്. 1 കോടി 10 ലക്ഷം വാഹനങ്ങളാണ് നമ്മുടെ നിരത്തുകളിലുള്ളത്. സംസ്ഥാന ജനസംഖ്യയുടെ മൂന്നിലൊന്ന് വരുമത്. ഈ വാഹനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളാനുള്ള റോഡുകൾ

നമുക്കില്ല. വാഹനമോടിക്കുന്നവരുടെ പിഴവുകൊണ്ടുമാത്രം കഴിഞ്ഞ 3 വർഷത്തിനിടയ്ക്ക് 11,018 ജീവനുകൾ നഷ്ടമായെന്നും 1,800 പേർക്ക് ഗുരുതരമായി പരിക്കേറ്റെന്നുമാണ് പോലീസിന്റെ കണക്കുകൾ പറയുന്നത്. ഡ്രൈവിംഗ് പഠനം, പരിശീലനം എന്നിവയിലെ പോരായ്മയാണ് ഇത് വെളിപ്പെടുത്തുന്നത്. ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കാൻ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന് ഇതുവരെയും ആയിട്ടില്ല. പ്രീ-കെ.ജി. അഡ്മിഷൻപോലും കോച്ചിംഗ് സെന്ററും പ്രവേശന പരീക്ഷയുമുള്ള നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഡ്രൈവിംഗ് പഠനത്തിന് മെച്ചപ്പെട്ട പരിശീലന കേന്ദ്രങ്ങളില്ല. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഉണ്ടെങ്കിലും വാഹനം ഓടിക്കാൻ അറിയാത്തവർ നിരവധിയാണ്. ലൈസൻസ് കിട്ടിയതിനുശേഷം പരിശീലകനേയും കൂട്ടി റോഡിലിറങ്ങുന്നവരുമുണ്ട്. ലൈസൻസ് കിട്ടിയതിനുശേഷമാണ് വാഹനം ഓടിച്ചുപറിക്കേണ്ടത് എന്ന ധാരണയാണ് മറ്റ് ചിലർക്ക്. എല്ലാവരും ചേർന്ന് റോഡുകളെ രക്തക്കളമാക്കുന്നു. 80 ശതമാനം അപകടങ്ങളും ഡ്രൈവർമാരുടെ പിഴവുകളിൽനിന്നാണ് ഉണ്ടാകുന്നതെന്നാണ് എല്ലാ പഠന റിപ്പോർട്ടുകളും കാണിക്കുന്നത്. ഇരുചക്ര വാഹനമാണെങ്കിൽ '8', നാലുചക്ര വാഹനമാണെങ്കിൽ 'എച്ച്' എന്നിങ്ങനെ രണ്ട് പരീക്ഷകളാണ് ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റിനുള്ളത്. ഇതെങ്ങനെ തട്ടിക്കൂട്ടി കഴിയാമെന്നതാണ് നമ്മുടെ ഡ്രൈവിംഗ് പരീക്ഷ.

മി. ചെയർമാൻ: യെസ്. പ്ലീസ്.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല: കഴിഞ്ഞ 20 വർഷമായി ഈ രീതിക്ക് മാറ്റമില്ല.

പക്ഷതയില്ലാത്ത ഒരു ഡ്രൈവറെ സൃഷ്ടിച്ച് റോഡിലിറക്കുമ്പോൾ വിലപ്പെട്ട എത്രയോ മനുഷ്യജീവനുകൾ അത് അപകടത്തിലാക്കുന്നു എന്ന വസ്തുത ഇനിയെങ്കിലും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് ഉൾക്കൊള്ളണം. ഭൂരിപക്ഷം അപകടങ്ങൾക്കും കാരണമായ അമിത വേഗം, അലക്ഷ്യമായ ഡ്രൈവിംഗ് എന്നിവ നിയന്ത്രിക്കാൻ നിലവിലുള്ള പരിശോധന പര്യാപ്തമല്ല. റോഡിലുള്ള വാഹന പരിശോധന പീഡനമായി മാറുന്ന അവസ്ഥയാണ് ഇന്നുള്ളത്. ഹെൽമെറ്റും സീറ്റ് ബെൽറ്റും പരിശോധിക്കാൻ ഒളിച്ചുനിന്ന് ചാടിവീഴുന്ന പോലീസുകാർ സ്ഥിരം കാഴ്ചയാണ്. ഇതുതന്നെ ഒട്ടനവധി അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുന്നു. ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഒരിക്കൽക്കൂടി എതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ശക്തിയായി

പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. ഇന്ന് ലോക വനിതാ ദിനമാണ്. എനിക്ക് തൊട്ടുമുമ്പ് സംസാരിച്ച അംഗം പ്രസംഗത്തിന്റെ കൊഴുപ്പ് കൂട്ടാനായിരിക്കണം ഇൻഡ്യയും ലോകവും ആദരിക്കുന്ന ആദരണീയയായ സിനിമാതാരം അന്തരിച്ച ശ്രീദേവിയുടെ മൃതദേഹത്തെപ്പോലും ഈ സഭാതലത്തിൽ അപമാനിക്കുന്ന തരത്തിൽ സംസാരിക്കുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹത്തിനുവേണ്ടി ഞാൻ മാപ്പ് ചോദിക്കുകയാണ്. എന്റെ ഒപ്പമിരിക്കുന്ന ഒരംഗം ഒരു പ്രസംഗത്തിന്റെ കൊഴുപ്പുകൂട്ടാൻ ഇത്രമേൽ തരംതാഴാൻ പാടില്ലായിരുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. ഇന്ന് ഈ

ധനാഭ്യർത്ഥനയെ തുടർന്ന് നിരവധി അംഗങ്ങൾ സംസാരിച്ചപ്പോഴും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഗതാഗത വകുപ്പ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഗൗരവപൂർവ്വം പരിശോധിക്കുന്നതിലും ഗവൺമെന്റ് എടുക്കുന്ന നടപടികളെ ഏത് വിധത്തിൽ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് നമുക്കുദ്ദേശിക്കുന്ന ലക്ഷ്യം നേടാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പഠയാനും തയ്യാറായില്ല എന്നുള്ളത് ചേദകരമാണ്. ഞാൻ രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കും അതിന്റെ ഫലമായി ഉണ്ടാകുന്ന റോഡപകടങ്ങളും തൽഫലമായുണ്ടാകുന്ന മരണവും ഗുരുതരമായ പരിക്കുകളും സംബന്ധിച്ചാണ്. നഷ്ടപ്പെടുന്ന ജീവനുകളെക്കുറിച്ച് വലിയ ഗൗരവത്തോടുകൂടി തന്നെയാണ് ഈ സഭയിൽ നമ്മളെല്ലാം ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. തീർച്ചയായും അത് രാഷ്ട്രീയ സാഹചര്യങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലായാലും മറ്റേത് വിധത്തിലായാലും ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുന്നത് അത്യന്തം ഗൗരവതരമാണ്. കഴിഞ്ഞ ഓരോ വർഷവും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് റോഡപകടങ്ങളിൽ മരണപ്പെടുന്നവരുടെ എണ്ണം നാലായിരത്തിലധികമാണ്. 2016-ൽ അത് 4,200-ൽ അധികമായിരുന്നു 2017-ൽ 4,000 ആയി കുറഞ്ഞു. എങ്കിൽപ്പോലും നാലായിരത്തോളം ആളുകൾ മരണപ്പെടുന്ന, ഇത്രയും വലിയൊരു ദുരന്തം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ദിനംപ്രതി നടക്കുകയാണ്. ഓരോ ദിവസവും പത്തും പന്ത്രണ്ടും ആളുകളുടെ ജീവൻ റോഡിൽ പൊലിഞ്ഞുപോകുകയാണ്. ഇത്രമേൽ ഗൗരവതരമായൊരു സ്ഥിതിവിശേഷ

തെക്കുറിച്ച് ഗൗരവപൂർവ്വം ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട നമ്മുടെ സഭയ്ക്കുവേണ്ടി നാം
 കേട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്താണ്? ഏറ്റവും അവസാനം കേട്ടതിനെക്കുറിച്ച്
 മാത്രമാണ് ഞാൻ ഇപ്പോൾ പ്രതികരിച്ചത്. നാലായിരത്തിലധികം ആളുകളുടെ
 ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുന്നതിനോടൊപ്പം പന്ത്രണ്ടായിരത്തിലധികം ആളുകൾ തിരിച്ച്
 പഴയതുപോലെ ജീവിക്കാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയിലാവുകയാണ്.
 ഒരുലക്ഷത്തോളം ആളുകൾ സാരമല്ലാത്ത പരിക്കുകളോടുകൂടി രക്ഷപ്പെടുകയാണ്.
 മനുഷ്യന് പറ്റുന്ന ജീവഹാനിയും അപകടത്തിലുണ്ടാകുന്ന പരുക്കുമാണിതെങ്കിൽ
 വാഹനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടവും റോഡിലുണ്ടാകുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കും
 അതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസവുമെല്ലാം ഇതിന്റെ അനുബന്ധ പ്രയാസങ്ങളാണ്.
 ഇത്രമേൽ ഗൗരവതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷം പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ
 ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഒരു കമ്മീഷനെ നിയോഗിച്ചു. റോഡ് അപകടങ്ങൾ
 അന്വേഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അവരുടെ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നിയോഗിച്ച
 കമ്മീഷനെക്കുറിച്ചോ, ആ കമ്മീഷൻ ആ ഗവൺമെന്റിന് കൊടുത്ത
 റിപ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ചോ പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന ഒരംഗംപോലും ഒരക്ഷരം
 ഉരിയാടിയിട്ടില്ല. ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷനെ നിയോഗിച്ചത് കഴിഞ്ഞ
 ഗവൺമെന്റാണ്. നിങ്ങൾക്കത് ഓർമ്മയുണ്ടാകില്ല, ഓർമ്മയുണ്ടാകാൻ തരമില്ല.
 വേറെ ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ പറയാൻ നിങ്ങൾക്ക് സമയമുണ്ടായിരുന്നു. ആ
 കമ്മീഷന്റെ മുമ്പാകെ മൂന്നുതവണ തെളിവ് കൊടുക്കാൻ ഞാൻ പോയിട്ടുണ്ട്.

പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന അന്നത്തെ ഭരണകക്ഷിയിലുള്ള അംഗങ്ങളിൽ ആരൊക്കെ പോയിയെന്ന് എനിക്ക് കൃത്യമായി പറയാൻ സാധിക്കും. വിരലിലെണ്ണാവുന്ന അംഗങ്ങൾപോലും പോയിട്ടില്ല. പോകാത്തതല്ല പ്രശ്നം, ആ കമ്മീഷൻ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ റോഡുകളും പരിശോധിച്ച് ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകൾ കണ്ടെത്തി പരിഹാരം നിർദ്ദേശിച്ചു. “ wheel on rail” എന്നുപറയുന്ന ഒരു നൂതനമായ ആശയം കൊണ്ടുവന്നു. വളരെ നൂതനമെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. കാരണം, ഇന്ത്യയിൽത്തന്നെ മറ്റ് ചില സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ അത് ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ആ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് ഒരു നടപടിയുമുണ്ടായിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് വച്ചതാണോ, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടതാണോ എന്ന വിവേചനമില്ലാതെ ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് പരിശോധിക്കാനും അതിനകത്ത് സ്വാഗതാർഹമായ നിർദ്ദേശങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അത് സ്വീകരിച്ച് നടപ്പാക്കാനും ഈ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് സ്പെഹപൂർവ്വം അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. റോഡ് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കണമെന്ന് പറയുന്നതുപോലതന്നെ റോഡ് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സ്വീകരിക്കുന്ന വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു കാര്യമാണ് നമ്മുടെ പൊതുഗതാഗതം. പൊതുഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ ഏറ്റവും ആദ്യമെത്തുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-

യിലേയ്ക്കാണ്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാത്രമല്ലല്ലോ പൊതുഗതാഗതത്തിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്നത്. വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട്, മെട്രോ, ലൈറ്റ് മെട്രോ തുടങ്ങി പലതുമുണ്ട്. പൊതുഗതാഗതം കഴിഞ്ഞാൽ സ്വകാര്യ ഗതാഗതത്തിന്റെ പ്രശ്നവുമുണ്ട്. ഇവിടെ എല്ലാ അംഗങ്ങളും ഗതാഗതപ്പെരുപ്പത്തിന്റെ കണക്ക് പറഞ്ഞു. ഞാൻ അത് വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. നമുക്കൊരു ഗതാഗത നയമുണ്ടാകണം. ഒരു ഗതാഗത നയം ആവിഷ്കരിച്ച് അതിന്റെ ഭാഗമായി എങ്ങനെ ഗതാഗത തിരക്ക് കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കും, പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ എങ്ങനെ കൂടുതൽ ആശ്രയിക്കാൻ സാധിക്കും. അങ്ങനെയൊരു സമീപനം നാം സ്വീകരിച്ചാൽ അത് കേവലം മരണത്തിന്റെ നിരക്കും അപകടത്തിന്റെ നിരക്കും മാത്രമല്ല കുറയ്ക്കുക, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യും രക്ഷപ്പെടും. ഇത് പരസ്പരപൂരകമാണ്. എന്തുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ആളുകൾ ആശ്രയിക്കുന്നില്ലായെന്ന് എനിക്ക് മുമ്പ് സംസാരിച്ച അംഗം പറഞ്ഞു. അതിന് പല കാരണങ്ങളുണ്ട്. ഞാൻ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല. പക്ഷെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം നന്നായി പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന രൂപത്തിൽ മെച്ചപ്പെടുത്തണം. ഓരോ ആളിനും ഒരു സ്ഥലത്ത് പോകണമെങ്കിൽ ഒരു കാർ വേണം. ഒരു സ്ഥലത്തേയ്ക്ക് ഒമ്പത് ആളുകൾ പോകുകയാണെങ്കിൽ ഒമ്പത് കാറിലാണ് പോകുന്നത്. ഒരു വീട്ടിൽനിന്നും മൂന്ന് ആളുകൾ പോകുന്നുണ്ടെങ്കിൽ മൂന്ന് കാറിലാണ് പോകുന്നത്.

എന്താണ് ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനം. രാവിലെ കുളിച്ച് വൃത്തിയായി നല്ല വസ്ത്രമൊക്കെ ധരിച്ച് ഒരു വിവാഹചടങ്ങിൽ പങ്കെടുക്കാനാണ് പുറപ്പെടുന്നതെങ്കിൽ ഒരു ബസ്സിൽ കയറി അവിടെ ചെന്നിറങ്ങിയാൽ പിന്നെ കല്യാണ വീട്ടിലേയ്ക്ക് കയറാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയാകും. അപ്പോൾ ആൾക്കാർ വിചാരിക്കും കുറച്ച് കാശുമുടക്കിയിട്ടായാലും ഒരു ടാക്സി വിളിക്കാം, അല്ലെങ്കിൽ സ്വന്തമായി കാറുണ്ടെങ്കിൽ കാരെടുത്തുപോകാമെന്ന്. ഇത്തരത്തിൽ ആളുകൾക്ക് പൊതുഗതാഗതത്തെ പലപ്പോഴും ആശ്രയിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ആളുകൾക്ക് കൃത്യമായി എന്തെങ്കിലും സമയത്ത് എത്തണമെന്ന് വരുമ്പോഴാണ് സ്വകാര്യ വാഹനത്തെ ആശ്രയിക്കുന്നത്. നിരവധി ലോകരാഷ്ട്രങ്ങളിൽ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഏറ്റവും മികച്ച നിലയിലാണ്. അത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ചെലവിലാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അവിടെ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗം ഗണ്യമായി കുറയുകയാണ്. ഇത് അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കും, ദേശീയമായ സാമ്പത്തിക നഷ്ടം കുറയ്ക്കും, ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഇല്ലാതാക്കും. ഇങ്ങനെ നമുക്കും ആവിഷ്കരിക്കാൻ സാധിക്കണമെങ്കിൽ അതിനൊരു നയമുണ്ടാകണം. പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന ഇത്രയും ആളുകൾ ഒരു ജീവനെക്കുറിച്ച് ഇത്രമേൽ ഗൗരവത്തോടുകൂടി ചിന്തിക്കുകയും ഈ സഭാതലത്തിൽ നിരവധി ദിവസമായി ചർച്ച ചെയ്യുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ നാലായിരവും അയ്യായിരവും ആളുകളുടെ ജീവൻ ഓരോ വർഷവും നഷ്ടപ്പെടുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുന്നില്ല. പ്രതിവർഷം

നാലായിരത്തോളം ആളുകൾ കൊലചെയ്യപ്പെടുന്ന ഒരു യുദ്ധവും ലോകത്ത് നടക്കുന്നില്ല. പാലസ്തീനിൽപ്പോലുമില്ല. പക്ഷെ ഒരു യുദ്ധമുഖത്തുമില്ലാത്തതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് കേരളത്തിനകത്ത് ഇങ്ങനെ ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുമ്പോൾ അതിനെക്കുറിച്ചൊരു വേവലാതിയുമില്ലാതിരിക്കുന്നു എന്നത് ഖേദകരമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ചില കാര്യങ്ങൾ ആവിഷ്കരിക്കാൻ തയ്യാറായി മുന്നോട്ട് വരുന്നതിനെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.എഫ്.ഡി.സി.-യുമായി ചേർന്ന് ആലോചിച്ച് തമ്പാനൂർ ടെർമിനലിൽ ഒരു മൾട്ടിപ്ലസ് സിനിമാ തിയേറ്ററും അതിനോടനുബന്ധിച്ചൊരു ലക്ഷ്യനി ലോഞ്ചും വിഭാവന ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്നാണ് കേട്ടത്. മികച്ച യാത്രാ സൗകര്യമുള്ള അതായത് എ.സി.-യും കംഫർട്ടബിൾ പുഷ്ബാക്ക് സീറ്റുമുള്ള ബസ്സാണെങ്കിൽ കൂടുതൽ ചാർജ്ജ് കൊടുത്തിട്ടാണെങ്കിലും യാത്രചെയ്യാൻ ആളുകൾ തയ്യാറാകും. അവരുടെ സ്വന്തം വാഹനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഒരു ഭാഗത്ത് പേ ആന്റ് പാർക്കിൽ വെച്ചിട്ട് ബസ്സിൽ കയറി അടുത്ത സ്റ്റേഷനിൽ ചെന്നിറങ്ങിയാൽ അവിടെയും പേ ആന്റ് പാർക്ക് സൗകര്യവും കാൾ ടാക്സിയും ലക്ഷ്യനീസായിട്ടുള്ള ലോഞ്ചുണ്ടാവണം.. എന്തുകൊണ്ടാണ് നമുക്ക് ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്തത്. ഈ സഭയിൽ മുമ്പാരിക്കൽ ഞാൻ ഇക്കാര്യം സംസാരിച്ചിരുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണനായിരുന്നു അന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ചുമതലക്കാരൻ. ഞാൻ

അദ്ദേഹത്തോട് ഇക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഓർമ്മിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തതാണ്. ഇന്നത്തെ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ ഇക്കാര്യം ഗൗരവപൂർവ്വം കണക്കിലെടുത്ത് ഇതിനൊരു വഴികണ്ടത്തുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് എനിക്ക് ഒരു കാര്യംകൂടി പറയാനണ്ട്. വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ ടിക്കറ്റ് നിരക്കിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കണം. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ പറയുകയാണ്. ഒരു എം.എൽ.എ.-യ്ക്ക് പറയാൻ പാടില്ലെങ്കിലും ഞാൻ വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് പറഞ്ഞു, വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ യാത്രാ നിരക്കിൽ വർദ്ധനവ് വരുത്തി അതിൽ കയറുന്ന ആളുകൾക്ക് സെപ്റ്റിക് ആകാത്ത വിധത്തിലാക്കി മാറ്റണമെന്ന്. കാരണം, ഇപ്പോഴുള്ള ബോട്ടിൽ കയറിയാൽ എവിടെയെങ്കിലും തൊട്ടാൽ സെപ്റ്റിക്കാകും. അതല്ലാത്ത ഒരു വാഹനമാക്കി മാറ്റിയിട്ട് അതിന്റെ ചാർജ്ജ് കൂട്ടണം. അങ്ങനെ മികച്ച രീതിയിൽ അതിനെ ആധുനികവൽക്കരിക്കാൻ തീർച്ചയായും അങ്ങേയ്ക്ക് സാധിക്കുമെന്ന ഉത്തമ വിശ്വാസം എനിക്കുണ്ട്. ഇന്ന് river cruise tourism നല്ല നിലയിൽ ആളുകൾ താല്പര്യപ്പെടുവരികയാണ്. കേരളത്തിൽ 44 നദികളും വലിയ ബാക്ക്വാട്ടർ ഏരിയയുമുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ നമ്മുടെ വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ ടൂറിസവുമായി കണക്ട് ചെയ്തുകൊണ്ട് നന്നായി പ്രയോജനപ്പെടുത്തണമെന്ന് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ എനിക്ക് ശേഷം സംസാരിക്കാൻ ഇനിയും ഒരു അംഗം കൂടിയുണ്ട്. നമ്മുടെ ഈ സഭയ്ക്കകത്ത് എനിക്ക് മുമ്പ് സംസാരിച്ച എന്റെ

സൂഹൃത്ത് ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് ചില കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. ഞാൻ അത്രയും പറയുന്നില്ല. പക്ഷെ ഒന്ന് പറയാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. എന്റെ മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന്റെ പ്രിയപ്പെട്ട നേതാവ് എ.കെ.ജി.-യെക്കുറിച്ച് അങ്ങേയറ്റം അപലപനീയമായ രീതിയിൽ ഫെയ്സ്ബുക്ക് പോസ്റ്റിട്ടു. ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി, ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല, ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി എന്നിവരെല്ലാം ആ പോസ്റ്റിനെ തള്ളിപ്പറഞ്ഞു. ഞാൻ ആ കോൺഗ്രസ് നേതാക്കളെ ബഹുമാനിക്കുകയാണ്, അംഗീകരിക്കുകയാണ്. പക്ഷെ ആ പോസ്റ്റിട്ട ഈ സഭയിലെ അംഗം അതിൽ ഉറച്ചുനിന്നു. അതിൽ അതുകൂടാതെ. അതാണ് ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് പറഞ്ഞത്. പക്ഷെ എന്നെ അതുകൂടാതെപ്പറ്റിയത് ആ പോസ്റ്റിനെ രണ്ട് ആളുകൾ പിന്തുണച്ചുവെന്നതാണ്. ഒരാൾ കോൺഗ്രസ്സിൽ നിന്നും മറ്റൊരാൾ ബി.ജെ.പി.-യിൽ നിന്ന് ശ്രീ. കെ. സുരേന്ദ്രനാണ്. ഇതെവിടെയാണ് പോകുന്നതെന്ന് നിങ്ങൾ ആലോചിക്കണം. മിസ്ഡ്കോൾ അടിച്ചു എപ്പോഴാണ് മിസ്ഡ്കോളിനുള്ള വിളിവരുന്നതെന്നും കാത്ത് ഇരിക്കുകയാണ്. വിളി വന്നിട്ടുണ്ടോയെന്നെനിക്കറിയില്ല. ദയവായി ഇത്തരം കള്ള നാണയങ്ങൾ നിങ്ങൾ തിരിച്ചറിയണമെന്നാണ് പ്രിയപ്പെട്ട കോൺഗ്രസ്സുകാരോട് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. കാരണം, കേരളത്തിൽ മാർക്സിസ്റ്റ് വിരോധനത്തിന് വലിയ മാർക്കറ്റുണ്ട്. കോൺഗ്രസ്സിനകത്ത് ഗ്രൂപ്പിസമൊക്കെയുണ്ട്. ഏത് ഗ്രൂപ്പാണ് ഞങ്ങളെ ശക്തിയായി എതിർക്കുന്നത് അതിനാണ് കൂടുതൽ ഡിമാൻഡ്. ആ

ഭാഗത്താണ് കുറച്ച് ആളുകളെ മാർക്സിസ്റ്റ് വിരോധത്തിന്റെ പേരിൽ കേന്ദ്രീകരിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുക. അത് നന്നായി മനസ്സിലാക്കുന്ന രണ്ട് ഗ്രൂപ്പിലുമുള്ളതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ മാർക്സിസ്റ്റ് വിരോധം പ്രകടിപ്പിച്ചാൽ എവിടേയ്ക്കാണ് വഴി തുറക്കുക. വളരെ കൃത്യമായ കാര്യമാണ്. ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിലുണ്ടായിട്ടുള്ള ആ അനുഭവ പശ്ചാത്തലത്തിൽ വാതിൽ തുറക്കാൻ ആവശ്യമായ എല്ലാ തയ്യാറെടുപ്പും നടത്തിയിരിക്കുകയാണ്. കോൺഗ്രസ്സുകാർക്കുപോലും അംഗീകരിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത മാർക്സിസ്റ്റ് വിരോധത്തിന്റെ ആശ്രൂപമായി മാറാൻ ഈ സഭയ്ക്കകത്തെ ഒരു ചെറുപ്പക്കാരന് എങ്ങനെയാണ് സാധിക്കുന്നത്? അപമാനം തോന്നുകയാണ്. 577 ധീരരായ രക്തസാക്ഷികളുടെ ശവകുടീരത്തിൽനിന്ന് കൊണ്ടുവന്ന ദ്വീപശിഖകൾ കൊളുത്തിയാണ് എന്റെ പാർട്ടിയുടെ 22-ാമത് സംസ്ഥാന സമ്മേളനം ആരംഭിച്ചത്. ഒരുപാട് പേരുടെ ജീവൻ നിലനിർത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് 577 ആളുകൾ ജീവൻ ബലികൊടുത്തതെന്ന് നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം. പക്ഷെ അപ്പോഴും നിങ്ങൾ പറയുന്നു, ഞങ്ങളാണ് കൊലപാതകികളെന്ന്. ചരിത്രവും കാലവും നിങ്ങളെ പഠിപ്പിക്കും ആരാണ് കൊലപാതകികളെന്ന്. 577 പേർ - വിദ്യാർത്ഥികൾ, യുവാക്കൾ, അങ്ങനെ എത്ര പേർ. വർഗ്ഗീയ കലാപങ്ങളില്ലാത്ത ഒരു കേരളത്തിനുവേണ്ടി ഗുണ്ടാ തേർവാഴ്ചയില്ലാത്ത കേരളത്തിനുവേണ്ടി കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടി ഓഫ് ഇന്ത്യ മാർക്സിസ്റ്റ് നിലകൊണ്ടതിന് കൊടുക്കേണ്ടി

വന്ന വിലയാണ് അവരുടെയെല്ലാം ജീവനെന്ന് നിങ്ങൾ ഓർമ്മിക്കുന്നില്ല. എനിക്ക് നിങ്ങളോട് ഒരു തർക്കവുമില്ല. ചില കാലത്ത് ഇങ്ങനെ ചിലത് നമ്മൾ കാണേണ്ടതായി വരും. അങ്ങനെ കാണേണ്ടി വരുന്നതുകൊണ്ട് എനിക്ക് ആക്ഷേപമൊന്നുമില്ല. ഒരു കാര്യംകൂടി പറഞ്ഞ് അവസാനിപ്പിക്കാം. ജിഷ്ണു പ്രണോയിയുടെ മരണത്തെത്തുടർന്ന് കേരളം എന്തെല്ലാം കണ്ടു. ഇന്നലെ സി.ബി.ഐ. അന്വേഷണം പ്രഖ്യാപിച്ചപ്പോൾ നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റ് പരാജയപ്പെട്ടു, വലിയ ആക്ഷേപം. ഞാൻ തിരിച്ചു പറയുകയാണ്. ജിഷ്ണു പ്രണോയിയുടെ സംഭവത്തെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ വഴികളും ആരാഞ്ഞു, ചെയ്തു. പക്ഷെ നിങ്ങൾക്ക് മലപ്പുറം തെരഞ്ഞെടുപ്പിന്റെ സന്ദർഭത്തിൽ ഹർത്താൽ ആചരിക്കണമായിരുന്നു, നിങ്ങൾ ആചരിച്ചു. പക്ഷെ കുറച്ച ദിവസം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ജിഷ്ണു പ്രണോയിയുടെ പ്രശ്നം ഏറ്റെടുത്ത് ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ നിന്ന ഒരാളെ പാലക്കാട് നിന്ന് നമ്മൾ കണ്ടുപിടിച്ചു. ആളുകൾ വളഞ്ഞുപിടിച്ചപ്പോൾ മീശമാധവൻ സിനിമയിലെ കഥാപാത്രമായ പിള്ളേച്ചനെപ്പോലെ 'രക്ഷിക്കണം പുരുഷ്യ, അനുഗ്രഹിക്കണം' എന്നുപറഞ്ഞ് രക്ഷപ്പെട്ട ഒരാളുണ്ട്. നാണമാകില്ലേ, ഇതാണോ രാഷ്ട്രീയം. അയാളാണ് ഷുഹൈബിനുവേണ്ടി നിരാഹാരം കിടക്കുന്നത്. ഷുഹൈബിനുവേണ്ടി നിരാഹാരം കിടക്കാനുള്ള എന്ത് ആത്മാർത്ഥതയും സത്യസന്ധതയുമാണ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ ആ നേതാവിനുള്ളതെന്ന് നിങ്ങൾ

പരിശോധിക്കണമെന്ന് ഒരിക്കൽകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഒരിക്കൽകൂടി പിന്താങ്ങിക്കൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: സർ, ഗതാഗതവകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ എതിർക്കുന്നു. കാരണം എത്ര ധനം കിട്ടിയിട്ടും പ്രത്യേകിച്ച് കാര്യമുണ്ടെന്ന് തോന്നാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ പറഞ്ഞതുപോലെ ഗതാഗത വകുപ്പിൽ എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചിൽ നിന്നും ആളെടുക്കുന്നതുപോലെ ആറ് മാസം കൂടുമ്പോൾ ഓരോ മന്ത്രിമാർ വരും, അതുകഴിയുമ്പോൾ അവർ പോകും, പുതിയ മന്ത്രിമാർ വരും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പെൻഷന്റെ കാര്യക്ഷമത ഉറപ്പുവരുത്താൻ സാധിക്കണം. രണ്ടുമാസം കൂടുമ്പോഴെങ്കിലും കുടിശ്ശിക തീർത്ത് കൊടുക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. പലയാളുകളും പറയുന്നു, ഒരു മാസത്തെ തുക അക്കൗണ്ടിൽ വന്ന മെസേജ് ഫോണിലേക്ക് വന്നതോടൊപ്പം തന്നെ പഴയ ലോണുകളുടെ തിരിച്ചടവിന്റെയും മെസേജ് വന്നു, ഒരു രൂപപോലും ആർക്കുമെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ലെന്നത്. ശമ്പളം പോലും കൊടുക്കുന്നില്ല. പാടത്ത് പണി വരമ്പത്ത് കൂലി എന്നൊക്കെ കണ്ണൂരിൽ അക്രമ രാഷ്ട്രീയം നടക്കുമ്പോൾ മാത്രം പറയാവുന്ന ന്യായീകരണമാകരുത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം കൊടുക്കാനും ആ സമീപനം സ്വീകരിക്കാൻ നിങ്ങൾ തയ്യാറാകണം. ഇന്ന് എട്ടാം തീയതിയാണ്. ഈ മാസത്തെ ശമ്പളം ഇതുവരെ

കൊടുത്തിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസിന് വരമ്പൊന്നുമില്ലെങ്കിൽ ഫുഡ്ബോർഡിൽ വെച്ചെങ്കിലും അത് കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാകണം. ഗ്രാമീണ മേഖലയിൽ വലിയ തോതിലുള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഒരു ഭാഗത്ത് ലാഭമൊന്നുമല്ല സാമൂഹ്യസേവനമാണെന്ന് പറയുമ്പോൾ അതിന്റെ പ്രയോജനം നമ്മളെപ്പോലെ ഗ്രാമീണമേഖലയിലുള്ള ജനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. തൃത്താല നിയോജക മണ്ഡലത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന നിരവധി ഷെഡ്യൂളുകളാണ് അങ്ങയുടെ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം അടുത്തകാലത്ത് വെട്ടിക്കുറച്ചിരിക്കുന്നത്. പൊന്നാനി, പാലക്കാട്, തൃശ്ശൂർ എന്നീ ഡിപ്പോകളിൽ നിന്നും സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന നിരവധി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നിർത്തിയിട്ടുണ്ട്. അത് പുനരാരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള സമീപനമുണ്ടാകണം. കൂറ്റനാട്-തൃത്താല വഴിയിൽ രാത്രി ഒൻപതുമണിക്കുശേഷം ഗതാഗതസൗകര്യമില്ല. അവിടെ പുതിയ ബസ്സുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകണം. മെട്രോയെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ഒരു ഭാഗത്ത് ലോക കേരള സഭയൊക്കെ നടത്തി മുഴുവൻ ആളുകളെയും കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിൽ പങ്കാളികളാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സമീപനവുമായി പോകുമ്പോൾ ലോക മലയാളികൾക്കുമുന്നിൽ അഭിമാനത്തോടുകൂടി കേരളത്തിന്റെ പുത്രനെന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ് രാജ്യം പത്മവിഭൂഷൺ നൽകി ആദരിച്ച

ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ. അദ്ദേഹത്തെ പുകച്ചുപുറത്തു ചാടിക്കാനുള്ള ശ്രമം ഈ ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്നുവെന്നതാണ് ഗുരുതരമായ ആക്ഷേപമായി പുറത്തുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഏഴായിരം കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി നടപ്പിൽ വരുമ്പോൾ സത്യസന്ധതയ്ക്കും കാര്യക്ഷമതയ്ക്കും അനുഭവസമ്പത്തിനും ഉടമ എന്ന് നമ്മൾ വിശേഷിപ്പിക്കുന്ന ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരന്റെ സാന്നിധ്യം ഉണ്ടാകരുതെന്ന നിലയ്ക്കുള്ള നീക്കം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുന്നത് അങ്ങേയറ്റം ദുർഭാഗ്യകരമാണ്. ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന സമീപനം ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമ്പോഴും സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾക്ക് പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്ന തരത്തിൽ ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിലെ അപാകത പരിഹരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുന്നില്ല. വിദ്യാർത്ഥികൾ വലിയ രീതിയിലുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഇന്ന് ലോക വനിതാ ദിനം കൂടിയാണ്. വിദ്യാർത്ഥിനികൾക്ക് ബസ്സുകളിൽ നിരവധി ബുദ്ധിമുട്ടുകളും പീഡനങ്ങളും നേരിടേണ്ടി വരുന്നു. ബസ് സ്റ്റാന്റിൽ ബസ് പാർക്ക് ചെയ്യുമ്പോൾ കയറാൻ സമ്മതിക്കുന്നില്ല, സീറ്റുണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും ഇരിക്കാൻ സമ്മതിക്കില്ല, ജീവനക്കാരുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് അങ്ങേയറ്റം മോശമായ പെരുമാറ്റം. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം സംഭവങ്ങളോട് ഒരു സീറോ ടോളറൻസ് അപ്രോച്ച് സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന് ബാധ്യതയുണ്ട്. ആ നിലയിലുള്ള ശക്തമായ ഇടപെടലുണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

കഴിഞ്ഞ മൂന്നാല് ദിവസമായി എല്ലാവരും ത്രിപുരയെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുകയാണ്. ത്രിപുരയിൽ അങ്ങേയറ്റം ഗുരുതരമായ സാഹചര്യമാണ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിനുശേഷം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. വലിയ ആക്രമണങ്ങളാണ് അവിടെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിനോട് അതിശക്തമായി തന്നെ പ്രതിഷേധിച്ചുകൊണ്ടും പ്രതികരിച്ചുകൊണ്ടുമാണ് ഞങ്ങളടക്കം ഫെയ്സ്ബുക്കിലും മറ്റും അഭിപ്രായം രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. അവിടെ ഒരു പ്രതിമയും തകർക്കാൻ പാടില്ലെന്നതന്നെയാണ് നമ്മളെല്ലാം ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. ലെനിന്റെയോ, രാജീവ് ഗാന്ധിയുടെയോ അംബേദ്കറിന്റെയോ പെരിയാർ രാമസ്വാമി നായ്ക്കരുടെയോ പ്രതിമയായാലും കേരളത്തിൽ ആലപ്പുഴയിലെ കൃഷ്ണപിള്ളയുടെ പ്രതിമയായാലും ഒഞ്ചിയത്തെ ടി. പി. ചന്ദ്രശേഖരന്റെ പ്രതിമയായാലും ഒരു പ്രതിമയും തകർക്കാൻ പാടില്ലെന്ന അതിശക്തമായ പൊതുനിലപാടിലേക്ക് നമ്മൾ വരേണ്ടതുണ്ട്. കാരണം ജനാധിപത്യത്തിൽ നിയമവാഴ്ചയുള്ള നാട്ടിൽ ആ നിലയ്ക്കുള്ള സമീപനമാണ് സ്വീകരിക്കേണ്ടത്. അവിടെ വലിയ രീതിയിലുള്ള നിയമ സമാധാന തകർച്ച ത്രിപുരയിലുണ്ടാകുമ്പോൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ട്. ഗവർണർക്ക് ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ട്. അവർ അവിടുത്തെ ക്രമസമാധാനം പാലിക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കണമെന്നാണ് അതിശക്തമായി ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്. ഇന്നലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയെപ്പോലെയുള്ള

ഒരാൾ ഞാനടക്കമുള്ളവരുടെ പേര് പരാമർശിച്ച് ചില ഫെയ്സ്ബുക്ക് പോസ്റ്റുകളുടെ പേരിൽ വലിയ വിമർശനം പരാതി രൂപത്തിൽ ഉന്നയിക്കുന്നത് കേൾക്കാനിടവന്നു. ഇന്ന് അപ്പുറത്തുള്ള ചില സുഹൃത്തുക്കൾ തൊട്ടുമുൻപുവരെ അത് ആവർത്തിക്കുകയും ചെയ്തു. ലേനിനെ ഞാൻ സ്വേച്ഛാധിപതി എന്നുവിളിച്ചുവെന്നുള്ളതാണ് വലിയ പരാതി രൂപത്തിൽ പറയുന്നത്. ഞാൻ വീണ്ടും ആവർത്തിക്കുന്നു, ലേനിൻ ഒരു സ്വേച്ഛാധിപതിയാണ്. സ്റ്റാലിനും മാവോയും പോൾ പോട്ടും ചെഷസ്കുവും ഫിദൽ കാസ്റ്റോയും കിം ജോങ് ഉന്നും സ്വേച്ഛാധിപതികളാണ്. കമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകൾ ലോകം മുഴുവൻ സ്വേച്ഛാധിപതികളാണ്. സ്വേച്ഛാധിപത്യത്തിൽ വിശ്വസിക്കുന്ന ആളുകളാണ്. ഇന്ത്യയിലെ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടി ഓഫ് ഇന്ത്യ മാർക്സിസ്റ്റും സ്വേച്ഛാധിപത്യത്തിൽ വിശ്വസിക്കുന്ന പാർട്ടിയാണ്. സ്വേച്ഛാധിപത്യം തങ്ങളുടെ അജണ്ടയായി പ്രഖ്യാപിച്ച പാർട്ടിയാണ്. പാർട്ടി ഭരണഘടനയിലെ വാചകങ്ങൾ ഒരുപക്ഷെ ആളുകൾ വായിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് അറിയില്ല. പാർട്ടിയുടെ അഖിലേന്ത്യ ജനറൽ സെക്രട്ടറി തന്നെ പാർട്ടിയിലെ യുവനേതാക്കൻമാരോട് പറയുന്നു 'നിങ്ങൾ ഗൂഗിൾ നോക്കിയിട്ടല്ല പാർട്ടിയെക്കുറിച്ച് പഠിക്കേണ്ടത് നിങ്ങൾ പാർട്ടി പരിപാടിയും പാർട്ടി ഭരണഘടനയും വായിക്കണം'. നിങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഞാൻ വായിക്കാം, പാർട്ടി ഭരണഘടനയിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 2 പാർട്ടിയുടെ ലക്ഷ്യം പ്രഖ്യാപിക്കുന്നു.

"The Communist Party of India (Marxist) is the revolutionary vanguard of

the working class of India. Its aim is socialism and communism through the establishment of the state of dictatorship of the proletariat".

സ്വേച്ഛാധിപത്യം നിങ്ങളുടെ അജണ്ടയാണ്, ലക്ഷ്യമാണ്. നിങ്ങളുടെ പ്രഖ്യാപിത ലക്ഷ്യമാണെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞാൽ നിങ്ങൾക്കത് നിഷേധിക്കാൻ കഴിയില്ല.

നിങ്ങളൊരു ഡെക്ലറേഷന്റെ ഭാഗമായി ഇത് dictatorship of the proletariat ആണ്, തൊഴിലാളിവർഗ്ഗ സ്വേച്ഛാധിപത്യമാണെന്നൊക്കെ പറയും. എല്ലാ

സ്വേച്ഛാധിപതികളും ജനങ്ങളെ പിടിച്ചാണ് ആണയിടാറുള്ളത്. ഹിറ്റ്ലർ, National Socialist Party of India എന്നാണ് NASI പാർട്ടിയെ

വിശേഷിപ്പിച്ചത്. ചൈനയുടെ പേരെന്താണ്? Peoples Republic of China എന്നാണ്. അവിടുത്തെ ആർമിയുടെ പേര് Peoples Army എന്നാണ്.

ജനങ്ങൾക്ക് അവിടെ വല്ല റോളമുണ്ടോ, വല്ല അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യമുണ്ടോ? പക്ഷെ ജനങ്ങളുടെ പേരിലാണ് ഭരണം നടക്കുന്നത്. കൊറിയയിലും

ഇതുതന്നെയാണ് സ്ഥിതി. I.S-ഇസ്ലാമിക് സ്റ്റേറ്റെന്നാണ് അവകാശപ്പെടുന്നത്. ഇസ്ലാമുമായി വല്ല ബന്ധവുമുള്ള സംഘടനയാണോ? ആർ.എസ്.എസ്. ഹിന്ദുത്വ

രാഷ്ട്രീയമെന്നാണ് പറയുന്നത്, ഹിന്ദുക്കളുമായി വല്ല ബന്ധവുമുണ്ടോ? ദളിതരുടെയും പിന്നോക്കക്കാരുടെയും എന്തെങ്കിലും ആശയങ്ങൾ

ആർ.എസ്.എസ്. ഉൾക്കൊള്ളുന്നുണ്ടോ? അവർ ഹിന്ദു പാർട്ടിയാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. അവർ ഹിന്ദുക്കളുടെ പാർട്ടിയല്ല. പേരിന് നിങ്ങൾ

തൊഴിലാളികളെയൊക്കെ പറയുമെങ്കിലും ആരുടെ പാർട്ടിയാണ് സി.പി.ഐ. (എം) എന്നൊക്കെ എത്രയോ കാലമായി നമുക്കറിയാം. അറബികൾ റാബിനിക്കോണ്ടുപോകാതെ നിങ്ങളുടെ പാർട്ടിയെ നിങ്ങൾ കാത്തുസൂക്ഷിച്ചാൽ നന്നായിരിക്കും. ഇവിടെ ലെനിനെ ന്യായീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ലോകാരാധ്യനായ ഇന്ത്യയുടെ പ്രഥമ പ്രധാനമന്ത്രി പണ്ഡിറ്റ് ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവിനെ ഉദ്ധരിക്കുകയാണ്. ഇന്നലെ മുഖ്യമന്ത്രി "Discovery of India " - യിൽ നിന്ന് ലെനിനെ പ്രശംസിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു വാചകം പറഞ്ഞു. Discovery of India-1946-ൽ പുറത്തിറങ്ങിയ പുസ്തകമാണ്. നെഹ്റു ജയിലിൽ വെച്ചെഴുതിയ പുസ്തകമാണ്. അദ്ദേഹം 1964-ൽ മരിച്ചു. സോവിയറ്റ് യൂണിയൻ തകർന്നുവീണത് 1991-ലാണ്. അതിനുശേഷമാണ് എന്താണ് ലെനിൻ, എന്താണ് സ്റ്റാലിൻ എന്ന് ലോകം തന്നെ അറിഞ്ഞത്. നെഹ്റുവിനെ വെച്ചുകൊണ്ട് ഫാസിസ്റ്റുകൾ എപ്പോഴും ന്യായീകരിക്കാറുണ്ട്. അവർ പറയുന്നത് നെഹ്റു ഞങ്ങളെ റിപ്പബ്ലിക് ദിന പരേഡിൽ പങ്കെടുപ്പിച്ചുവെന്നാണ്. ന്യായീകരണത്തിനു വേണ്ടിയാണെങ്കിൽപ്പോലും നെഹ്റുവിനെയും ഇന്ദിരാഗാന്ധിയെയും ഒക്കെ നിങ്ങൾ ഓർക്കുന്നത് നല്ലതാണെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. ലെനിനെ നെഹ്റു നേരിട്ട് കണ്ടിട്ടില്ല. പക്ഷെ ലെനിന്റെ മരണശേഷം നെഹ്റു മോസ്കോയിൽ പോയപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന്റെ മൃതശരീരം എംബാം ചെയ്തുവെച്ചിരിക്കുന്നത് കണ്ടിട്ടുണ്ട്. അതിനെക്കുറിച്ച് നെഹ്റു തന്നെ

പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് 'He has a uniform on and one of his hands is lightly clenched. Even in death he is the dictator' എന്നാണ്. മരിച്ചുകിടക്കുന്ന ലെനിന്റെ മുഖത്ത് നോക്കി നെഹ്റു dictator എന്നാണ് വിശേഷിപ്പിച്ചത്. മരിച്ചുകിടക്കുമ്പോൾ പോലും ലെനിൻ ഒരു സ്വേച്ഛാധിപതിയായിരുന്നുവെന്നാണ് നെഹ്റു പറഞ്ഞത്. നെഹ്റു പല ആശയങ്ങളുമെടുത്തിട്ടുണ്ടാവും. ലോകത്ത് നെഹ്റുവും ലെനിനും തമ്മിലുള്ള ഒരു സാമ്യമെന്ന് പറയുന്നത് പുതിയ രാജ്യമുണ്ടായപ്പോൾ ആ രാജ്യത്തിന്റെ ആദ്യ ഭരണാധികാരിയാകാൻ നെഹ്റുവിനും ലെനിനും അവസരമുണ്ടായിരുന്നതാണ്. നെഹ്റുവിന്റെ മഹത്വമെന്ന് പറയുന്നത് നെഹ്റു സ്വയം ഒരു ലെനിനായി മാറിയില്ലെന്നുള്ളതാണ്. ലെനിൻ സ്വന്തം നാട്ടിൽ നടപ്പാക്കാൻ ശ്രമിച്ചത് ഒരു ഏകപാർട്ടി സ്വേച്ഛാധിപത്യമാണെങ്കിൽ ഇവിടെ നെഹ്റു ഒരു ബഹുപക്ഷി ജനാധിപത്യം കൊണ്ടുവന്നു. അതുകൊണ്ടാണ് നിങ്ങൾ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകൾ ഇവിടെ ഇരിക്കുന്നത്. പാർലമെന്ററി ജനാധിപത്യത്തിൽ പ്രതിപക്ഷം, പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ഇതെല്ലാം നെഹ്റുവിന്റെ മഹാമനസ്സുതയുടെ ഭാഗമായുണ്ടായതാണ്. ഇവിടെ എ. കെ. ഗോപാലന്റെ പേര് പറഞ്ഞു. 16 അംഗങ്ങൾ മാത്രമുണ്ടായിരുന്ന എ. കെ. ഗോപാലനെ അനൗദ്യോഗിക പ്രതിപക്ഷ നേതാവായി അംഗീകരിച്ചത് ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവെന്ന ജനാധിപത്യവാദിയുടെ വിശാലമായ ജനാധിപത്യബോധത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. എന്നാൽ തിരിച്ച് അതേ എ. കെ.

ഗോപാലൻ, നെഹ്റുവിനെ വിളിച്ചത് 'മൊട്ടത്തലയൻ സായിപ്പ്' എന്നാണ്. മറ്റുള്ളവർ നൽകുന്ന പ്രതിപക്ഷ ബഹുമാനമൊന്നും ഒരുകാലത്തും ആർക്കും തിരിച്ചുകൊടുക്കാൻ നിങ്ങൾ പരിശ്രമിച്ചിട്ടില്ല. പഞ്ചവത്സര പദ്ധതികളെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയുടെ ഭരണഘടന തന്നെ രൂപപ്പെട്ടത്, പല രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള നല്ല ആശയങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ്. ബ്രിട്ടീഷ് പാർലമെന്ററി രീതിയും അമേരിക്കയിൽ നിന്ന് മൗലികാവകാശങ്ങളും അയർലന്റിൽ നിന്ന് കർത്തവ്യങ്ങളും ജർമ്മനിയിൽ നിന്ന് അടിയന്തരാവസ്ഥ പോലുള്ള കാര്യങ്ങളുമെടുത്തുകൊണ്ടാണ് ഭരണഘടന രൂപീകരിച്ചത്. ഇവിടെ എന്റെ ഫെയ്സ്ബുക്ക് പോസ്റ്റിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നു. ഞാൻ ആർ.എസ്.എസ്. അക്രമങ്ങളെ അതിശക്തമായി എതിർത്തു. അവിടെ പാർട്ടി ഓഫീസുകളും സി.പി.ഐ.(എം.)-കാരുടെ വീടുകളും കോൺഗ്രസ് ഓഫീസുകളും ആക്രമിക്കപ്പെട്ടതിനെ അതിശക്തമായി എതിർത്തതിനുശേഷം ഒരു അക്കാഡമിക് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിൽ ഒരു ചോദ്യം ചോദിച്ചു. അവിടെ വ്യാജ വാർത്തകൾ പ്രചരിക്കുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഒരു തെരഞ്ഞെടുപ്പ് വരാൻ പോകുകയാണ്. എല്ലാ തെരഞ്ഞെടുപ്പുകൾ വരുമ്പോഴും നിങ്ങൾ ഇവിടെ ഇങ്ങനെ വ്യാജവാർത്തകൾ പ്രചരിപ്പിക്കാറുണ്ട്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഇവിടത്തെ ന്യൂനപക്ഷങ്ങളടക്കമുള്ള മതേതര വിശ്വാസികൾക്കിടയിൽ കൺഫ്യൂഷൻ ജനിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കാറുണ്ട്. ആ നിലയിലുള്ള വ്യാജ വാർത്ത കേരളത്തിൽ

മാത്രം നിങ്ങൾ പുറത്തുകൊണ്ടുവരുമ്പോൾ എന്തുകൊണ്ട് ത്രിപുരയിൽ നിങ്ങൾ അത് പറയുന്നില്ല. ത്രിപുരയിൽ നിങ്ങൾക്ക് ഇപ്പോഴും 45 ശതമാനം ആളുകളുടെ പിന്തുണയുണ്ടെന്നല്ലോ പറയുന്നത്. പക്ഷെ ഞാൻ ത്രിപുര സി.പി.ഐ.(എം)-ന്റെ ഫെയ്സ്ബുക്ക് പേജിൽ നോക്കിയപ്പോൾ വർഗ്ഗീയ അക്രമങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒരു വാർത്തയുമില്ല. ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെ ഫെയ്സ്ബുക്ക് പോസ്റ്റ് ഞാൻ പരിശോധിച്ചു. അതിലും വർഗ്ഗീയ അക്രമങ്ങളെക്കുറിച്ച് പരാമർശമില്ല. ശ്രീ. സീതാറാം യെച്ചൂരിയുടെ പത്രസമ്മേളനത്തിലും വർഗ്ഗീയ അക്രമങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞിട്ടില്ല. cpim.org എന്ന നിങ്ങളുടെ വെബ്സൈറ്റിൽ ഒരു പത്രക്കുറിപ്പുണ്ട്. അതിൽ വർഗ്ഗീയ അക്രമങ്ങളെക്കുറിച്ച് പ്രധാനമന്ത്രിക്ക് നൽകിയ പരാതിയുണ്ട്. അതിലും ഇതിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നില്ല. ഇവിടെ അപകടകരമായിട്ടുള്ള ഒരു നീക്കത്തിലേയ്ക്ക് നിങ്ങൾ പോകുകയാണ്. തീക്കൊള്ളികൊണ്ട് നിങ്ങൾ തല ചൊരിയുകയാണ്. നിങ്ങളെ എതിർക്കുന്ന മുഴുവൻ ആളുകളെയും ആർ.എസ്.എസ്.-കാരായി ബ്രാന്റുചെയ്യാൻ നിങ്ങൾ ശ്രമിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ ബ്രാന്റ് ചെയ്യാലുണ്ടാകുന്ന അപകടം ആർ.എസ്.എസ്.-നെ നോർമലൈസ് ചെയ്യുകയാണ്. ആർ.എസ്.എസ്. എന്നുപറയുന്നത് അങ്ങേയറ്റം അപകടരഹിതമായ ഒരു സംഘടനയാണ് എന്ന ഒരു പൊതുബോധത്തിലേയ്ക്ക് നിങ്ങൾ കാര്യങ്ങളെ കൊണ്ടുചെന്ന് എത്തിക്കുകയാണ്. ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ ചരിത്രം ധരണികൾ തകർത്ത ചരിത്രമാണ്. അവർ ഇന്നലെകളിൽ

തകർത്തിയിട്ടുണ്ട്. നാളെകളിലും അവർ തകർക്കും. അങ്ങനെ നാളെകളിൽ തകർക്കുമ്പോൾ അതിനെക്കുറിച്ച് നമുക്ക് വിരൽചൂണ്ടി സംസാരിക്കാൻ നമ്മൾ മുന്നോട്ട് വരുമ്പോൾ അതിനെപ്പോലും ജനങ്ങളെക്കൊണ്ട് വിശ്വസിക്കാത്ത തരത്തിലേയ്ക്ക് ജനങ്ങളെ പരുവപ്പെടുത്തി ആർ.എസ്.എസ്.-നെ വരുംകാല വിമർശനങ്ങളിൽ നിന്ന് രക്ഷിച്ചെടുക്കുകയാണ് നിങ്ങൾ ചെയ്യുന്നത്. ആ നിലയിൽ എതിർചേരിയിലുള്ള മുഴുവൻ ആളുകളെ ബി.ജെ.പി.-യിലേയ്ക്ക് പോകുന്നതായി ചിത്രീകരിക്കും.

മി. സ്ലീക്കർ: അങ്ങ് അവസാനിപ്പിക്കണം, മൈക്ക് ഓഫ് ചെയ്യേണ്ടിവരും.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: ഇവിടെ ആരെയാണ് നിങ്ങൾ വെറുതെ വിട്ടിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തലയെക്കുറിച്ച്, ശ്രീ. കെ. മുരളീധരനെക്കുറിച്ച്, ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനെക്കുറിച്ച്, ശ്രീ. കെ. സുധാകരനെക്കുറിച്ച്, എന്നെക്കുറിച്ച്....., ഒരു സംശയവും വേണ്ട, നിങ്ങളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് എത്ര അൽഫോൺസ് കണ്ണന്താനന്മാരുണ്ടായാലും, എത്ര വിശ്വനാഥ മേനോന്മാരുണ്ടായാലും കേരളത്തിലെ കോൺഗ്രസ്സിൽ നിന്ന് ബി.ജെ.പി.-യിലേയ്ക്ക് പോകാൻ ഒരാളെയും ഒരു കാലത്തും നിങ്ങൾക്ക് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് അടിവരയിട്ടു കൊണ്ട് പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അവിടെപ്പോകുന്ന ആളുകൾക്ക് നിങ്ങൾ വിരന്ന് കൊടുക്കുമായിരിക്കും. നിങ്ങളുടെ കയ്യിൽ നിന്ന് ബി.ജെ.പി.-യിൽ പോയതിന്റെ പേരിൽ വിരന്ന് വാങ്ങാൻ ഒരു

മി.സ്റ്റീക്കർ: മൂന്ന് മിനിട്ട് അധികമായി അങ്ങ് അവസാനിപ്പിക്കണം.

പൊതുമാതൃകയ്ക്ക് രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ, ഒരു പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ ഉന്നയിച്ചാൽ ആരായാലും ആ സമയത്ത് അനുവദിക്കാറുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിന്റെ ഘോഷ് എന്തെങ്കിലും അപകടം പറ്റുമെന്ന് വിചാരിച്ചാണ് അത് അനുവദിക്കാത്തത്. ഞാൻ ഉന്നയിക്കുന്നത് ഗൗരവമായി സഭ കേൾക്കണം. അദ്ദേഹം തൊഴിലാളി വർഗ്ഗ സർവ്വ്യാധിപത്യത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. അതിനെപ്പറ്റി ചർച്ചയ്ക്ക് സമയമില്ല. അദ്ദേഹം അതിനെപ്പറ്റി മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ? തൊഴിലാളി എന്നുപറഞ്ഞാൽ അധ്വാനിക്കുന്നവർ, സമൂഹത്തിലെ ഭൂരിപക്ഷമാണ്. ബുർഷ്വാസി സമൂഹത്തിലെ ന്യൂനപക്ഷമാണ്. അപ്പോൾ തൊഴിലാളി വർഗ്ഗ സർവ്വ്യാധിപത്യം രാജ്യത്തെ അധ്വാനിക്കുന്നവരുടെ ഭൂരിപക്ഷമാണ്, ജനങ്ങളുടെ ഭൂരിപക്ഷമാണ്. ബുർഷ്വാസിയാണ് മൈനോറിറ്റി. ആ അർത്ഥത്തിലാണ് അത് പറഞ്ഞത്. അല്ലാതെ സർവ്വ്യാധിപത്യം അടിച്ചമർത്തുന്നതല്ല. അധ്വാനിക്കുന്ന ജനങ്ങളാണ് സമൂഹത്തിൽ ഭൂരിപക്ഷം എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് പൊതുജനങ്ങളുടെ, അധ്വാനിക്കുന്ന ജനങ്ങളുടെ ഭൂരിപക്ഷമാണ് ഉന്നയിക്കപ്പെടുന്നത്. അതിൽ ഒരു മാറ്റവും വരുത്തുന്നില്ല. വിശദീകരിച്ചു പറൂ. അല്ലെങ്കിൽ പുസ്തകമെടുത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്റ്റീക്കർ വിശദീകരിക്കണം. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, മഹാനായ ജവഹർലാൽ നെഹ്റു, 'Discovery of India'-യിൽ ലെനിനെപ്പറ്റി പറഞ്ഞത്...., ദയവായി

അങ്ങ് ആ പുസ്തകം കൂടി ഉദ്ധരിച്ചുകൊണ്ട്....., അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് നൂറു ശതമാനം തെറ്റാണെന്ന് അങ്ങ് സ്ഥാപിക്കണം. എനിക്ക് സമയമില്ല, അല്ലെങ്കിൽ പുസ്തകമെടുത്ത് ഞാൻ ഉദ്ധരിക്കുമായിരുന്നു. ഇവിടെ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് തികച്ചും തെറ്റാണ്. ലോകത്ത് ഹിറ്റ്ലർ ഒഴിച്ച് ഒറ്റയാളും ഇങ്ങനെ സംസാരിച്ചിട്ടില്ല. ഇത് ശരിയല്ല. അദ്ദേഹം ചെറുപ്പമാണ്. നിങ്ങൾ വിമർശിച്ചോളൂ. പക്ഷെ പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ലെനിനെപ്പറ്റി ജവഹർലാൽ നെഹ്റു പറയാത്തത് പറഞ്ഞുവെന്നതാണ് പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ. നെഹ്റുവിനെ misquote ചെയ്തു. പുസ്തകം എടുത്ത് വായിച്ചുനോക്കൂ.

മി. സ്പീക്കർ: പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: I challenge every word of yours, You are utterly wrong and out of the word.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാമിന് കാര്യങ്ങൾ പറയാനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യമില്ലേ?

മി. സ്പീക്കർ: സ്വാതന്ത്ര്യമില്ലായെന്ന് പറഞ്ഞില്ലല്ലോ, അത് ക്രമപ്രകാരമല്ലായെന്നാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. അദ്ദേഹത്തിന് പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ ഉന്നയിക്കാൻ സാധിക്കില്ലേ? വസ്തുതാവിരുദ്ധമായാണ് ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം പറഞ്ഞതെന്ന് അദ്ദേഹം ചലഞ്ച് ചെയ്ത് പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹത്തിന് അത് പറയാൻ പാടില്ലേ?(ബഹളം)..... ഈ സഭയിൽ

ഇപ്പോൾ സംസാരിച്ച എല്ലാവരും സമയം പാലിച്ചില്ലേ? അദ്ദേഹത്തിന് മൂന്നു മിനിട്ട് അധികം കൊടുത്തു. പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്, ഒരു വരി പറഞ്ഞ് അവസാനിപ്പിക്കൂ.

ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം: ഞാൻ കൺക്ലൂഷനിലേയ്ക്ക് കടക്കുകയാണ്.

ഞങ്ങളോടൊക്കെ പുസ്തകം വായിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനെ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. പക്ഷെ 1990-നശേഷം ലോകത്ത് ധാരാളം പുസ്തകങ്ങൾ ഇറങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. അതൊക്കെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രികൂടി വായിക്കണമെന്ന് മാത്രമേ പറയാനുള്ളൂ.

മി. സ്ലീക്കർ: അങ്ങ് അവസാനിപ്പിക്കണം. പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം: ഞങ്ങളൊക്കെ എന്തെങ്കിലും പറഞ്ഞാൽ അതിനെ വ്യാഖ്യാനിച്ച്, വളച്ചൊടിച്ച്, ഇവിടെ ബി.ജെ.പി.-യെ വളർത്താനുള്ള ശ്രമം നിങ്ങൾ ഉപേക്ഷിക്കണം. ഈ നിലയിലുള്ള നീക്കം ശരിയല്ല. ഇത് കേരളത്തിൽ ബി.ജെ.പി.-യെ നോർമലൈസ് ചെയ്യുകയാണ്. ബി.ജെ.പി. എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഇത്രയേയുള്ളൂവെന്ന് ആളുകളെക്കൊണ്ട് തോന്നിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടിയിട്ടുള്ള അപകടകരമായ കളിയാണ് നിങ്ങൾ കളിക്കുന്നത്. നിങ്ങൾ ഇവിടെ ഞങ്ങളുടെ അഭിപ്രായത്തെക്കുറിച്ച് വളച്ചൊടിച്ച് പറഞ്ഞല്ലോ. ബി.ജെ.പി. ഫാസിസ്റ്റല്ല എന്ന് നാലാമത്തെ തവണയാണ് ഇന്നലെ സി.പി.ഐ. (എം)-ന്റെ നേതാവ് ശ്രീ. പ്രകാശ് കാരാട്ട് പറഞ്ഞത്. അതിനോട് ഇവർ എങ്ങനെയാണ്

പ്രതികരിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ ഞങ്ങളൊക്കെ പറയുന്നതിനെ വളച്ചൊടിച്ച് ഈ നിലയിൽ വ്യാഖ്യാനിക്കുന്നത് ദൗർഭാഗ്യകരമാണ്. ഞാൻ ഒരിക്കൽക്കൂടി ആവർത്തിക്കുന്നു. കോൺഗ്രസ്സാണ് ഇന്ത്യയിൽ സംഘപരിവാർ ഫാസിസവുമായി; ഹിന്ദുത്വ രാഷ്ട്രീയവുമായി മുഖാമുഖം നേരിടുന്ന ഏകസംഘടന. ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഒരിക്കൽ കൂടി എതിർക്കുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, പൊതുഗതാഗതം, ട്രാൻസ്പോർട്ട് തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളിലേയ്ക്ക് നടന്ന ചർച്ചകൾ ദൗർഭാഗ്യവശാൽ മട്ടന്നൂരിൽ നിന്ന് തുടങ്ങി ത്രിപുര വഴി സഞ്ചരിച്ച് തമ്പാനൂരിൽ എത്തി നിൽക്കുകയാണ്. അവസാനം പ്രസംഗിച്ച ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം തമ്പാനൂരിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ എങ്കിലും എത്തുമെന്നായിരുന്നു ഞാൻ കരുതിയത്. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യുവിന്റെ പ്രസംഗത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഈ മേഖലയെ ഗൗരവത്തിൽ കാണാൻ പ്രതിപക്ഷത്തിന് കഴിയുന്നില്ല എന്നതിന്റെ സൂചനയാണ് കണ്ടത്. അത് അങ്ങേയറ്റം ദൗർഭാഗ്യകരമായിപ്പോയി. പ്രസംഗം തുടങ്ങിവെച്ച ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റും അവസാനിപ്പിച്ച ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാമും ശാപ വാക്കുകളിലൂടെയാണ് ഈ വകുപ്പിനെ കണ്ടത്. ഡെയ്ലി വേജസിൽ മന്ത്രിമാരെ നിയമിച്ചു. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ, ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ, ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് തുടങ്ങിവരൊക്കെ ഉണ്ടായിരുന്നു എന്ന് ഓർത്തുകൊണ്ടാണ് പറഞ്ഞതെങ്കിൽ എനിക്ക് വിരോധമില്ല. ഓർക്കാതെ

പറഞ്ഞുപോയതാണെങ്കിൽ ഞാൻ അങ്ങനെത്തന്നെ കാണുകയും ചെയ്യും. നിങ്ങൾ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നങ്ങളിൽ എന്തൊരു വിശദീകരണം ആവശ്യമില്ലേ? അതുകൊണ്ട് കുറച്ചുകൂടി ഗൗരവത്തിൽ പൊതുഗതാഗത മേഖലയേയും പ്രത്യേകിച്ച് കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെയും കാണണമായിരുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വലിയ പ്രതിസന്ധിയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന സ്ഥാപനമാണ് എന്ന് നമ്മൾ എല്ലാവരും സമ്മതിക്കുന്ന വസ്തുതയാണ്. ആ സ്ഥാപനത്തെ മെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളും പ്രവർത്തനത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് സംഭവിക്കുന്ന വീഴ്ചകളും വസ്തുതാപരമായി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചാൽ അത് ഈ സംസ്ഥാനത്തിന് നേട്ടമാകുമായിരുന്നു. അങ്ങനെയൊന്നും ഉണ്ടായില്ലായെന്ന പ്രയാസം ഞാൻ ആദ്യമായി രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളവും പെൻഷനും കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥാവിശേഷം ഉണ്ടായത് എല്ലാവർക്കും അറിയുന്നതുപോലെ ഇപ്പോഴല്ലല്ലോ; അന്ന് ചെയ്തത് എന്താണ്, ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിച്ച്, അതിൽനിന്ന് പതിമൂന്നര ശതമാനം പലിശയ്ക്ക് പണം കടമെടുത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വരുമാനത്തിലെ മൂന്ന് കോടിയോളം വരുന്ന സംഖ്യ (50 ശതമാനം) പ്രതിദിനം പലിശയിനത്തിൽ തിരിച്ചടയ്ക്കാനുള്ള ഭാരം അടിച്ചേൽപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പെൻഷൻ വിതരണം ചെയ്തു.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇവിടെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, അന്ന് നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യം ഉണ്ടാക്കി. നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്ക് ആ കാലഘട്ടത്തിൽ വാങ്ങുന്ന പലിശയുടെ ഏറ്റവും മിനിമം റേറ്റ് വച്ചു. അതിനുശേഷം നിങ്ങൾ കൺസോർഷ്യം ഉണ്ടാക്കിയപ്പോൾ ആ റേറ്റിനേക്കാൾ താഴ്ന്നുവന്നു. കാരണം ഇന്ന് അതിനേക്കാൾ താഴ്ന്നാണ് അവർ വാങ്ങുന്നത്. പക്ഷെ, ഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനം എടുത്തു. 50 ശതമാനം ഗവൺമെന്റ് എക്സ്പെൻഡിചർസ് ഇത് പെൻഷൻ കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതിനെ നിങ്ങൾ പിൻവലിച്ചു. അവിടെയാണ് ഞങ്ങളുടെ പ്രശ്നം. ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുത്തതല്ലേ;

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ അഭിപ്രായപ്പെട്ടതുപോലെ പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഉണ്ടാക്കിയ ഏർപ്പാടാണ് കൺസോർഷ്യത്തിൽ നിന്ന് കടമെടുക്കുക എന്നുള്ളത്. രണ്ട്, പെൻഷൻ ചെലവിൽ വരുന്ന തുകയുടെ 20 കോടി രൂപ, 50 ശതമാനം അല്ല.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അതാണ് 50 ശതമാനം എന്നുപറയുന്നത്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ഒന്ന് ക്ഷമിച്ചുകൂടെ; കണക്ക് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. എന്റെ ഒരു വാചകം പൂർത്തിയാക്കാൻ സമ്മതിക്കാത്ത ഇടപെടലിന് ഞാൻ എങ്ങനെയാണ് വഴങ്ങുന്നത്. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണനോട് ഞാൻ നേരത്തെ മാനുഷമായി

വഴങ്ങിയല്ലോ; തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ അറിയുന്ന കണക്കുപോലെ പെൻഷൻ
 തുക എല്ലാ മാസവും ഒരു സംഖ്യയല്ല. പ്രതിമാസം പെൻഷൻ പറ്റുന്നതിന്
 അനുസരിച്ച്, പെൻഷൻ പറ്റുന്നവരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുന്നതിനുസരിച്ച്
 സംഖ്യയിൽ മാറ്റം വരും. ഇരുപത് അമ്പത് ആകില്ല. ആദ്യത്തെ മാസം 27.75
 കോടി രൂപ, അതിനടുത്ത മാസം 30 കോടി രൂപയാക്കി. അങ്ങനെ പ്രതിമാസം
 തുക വർദ്ധിപ്പിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. ഈ തുക പിൻവലിച്ചിട്ടില്ല. ആ തുക
 കൃത്യമായി ഇക്കഴിഞ്ഞ മാസം വരെയും കൊടുത്തുകൊണ്ടിരുന്നു. അതുമാത്രമല്ല,
 തികയാതെ വരുന്ന മുഴുവൻ സംഖ്യയും കൊടുത്തുകൊണ്ടിരുന്നു. അതാണ്
 സർക്കാർ ചെയ്തത്. കഴിഞ്ഞ മാസവും അതിന് മുമ്പുള്ള മാസവും പെൻഷനും
 ശമ്പളത്തിനുമുള്ള മുഴുവൻ തുകയും സർക്കാരാണ് നൽകിയത്. ഇപ്പോൾ
 അങ്ങനെയാണ് ആ കാര്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്ന വസ്തുത
 സഭയുടെ മുന്നിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നുവെന്ന് മാത്രമേയുള്ളൂ. സർക്കാർ
 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ കയ്യൊഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇവിടെ പെൻഷൻകാരുടെ പ്രശ്നം
 ഉയർന്നുവന്നപ്പോൾ, മാർച്ച് മാസത്തോടുകൂടി മുഴുവൻ കുടിശ്ശികയും
 കൊടുത്തുതീർക്കുമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത്. അന്ന്
 പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ഇടപെടുകൊണ്ട് തീയതി പറയാമോയെന്ന് ചോദിച്ചപ്പോൾ,
 അങ്ങ് മനസ്സിൽ കാണുന്ന തീയതിക്ക് ഒരു ദിവസം മുൻപെങ്കിലും പെൻഷൻ
 കുടിശ്ശിക മുഴുവനായി കൊടുത്തു തീർക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. മാർച്ച് മാസത്തിൽ

കൊടുക്കുമെന്ന് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപനം നടത്തി. ഞങ്ങൾ ഫെബ്രുവരി മാസം അവസാനത്തെ ആഴ്ച പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു, പെൻഷൻ കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ശമ്പളം നാളെ മുതൽ കിട്ടിത്തുടങ്ങും. ഇതും സർക്കാർ കൊടുക്കുകയാണ്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, മുടങ്ങിപ്പോയ പെൻഷൻ അഞ്ച് മാസങ്ങൾക്കുശേഷം കൊടുത്തപ്പോൾ ഉദ്ഘാടനം ഉണ്ടായിരുന്നു. നാളെ മുതൽ കൊടുക്കുന്ന ഈ ശമ്പളത്തിന്റെ ഉദ്ഘാടന യോഗം ഉണ്ടായെന്ന് അറിയാൻ വേണ്ടി ചോദിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അങ്ങനെയുണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങയെക്കൂടി ക്ഷണിച്ച് ചെയ്യാം. ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ നാളിതുവരെയില്ലാത്ത വിധത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ട നിർദ്ദേശങ്ങളുണ്ടായി. ബഡ്ജറ്റ് വായിച്ചുനോക്കി പ്രസംഗിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ, വസ്തു എല്ലാവർക്കും മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. 2018-19-ൽ രണ്ടായിരം ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിന് പണം ലഭ്യമാക്കും, ആലപ്പുഴയിൽ മൊബിലിറ്റി ഹബ്ബ് നിർമ്മിക്കും, എറണാകുളം, കായംകുളം ബസ് സ്റ്റാന്റിൽ ടെർമിനൽ നവീകരിക്കും, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വരവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരം കുറയ്ക്കാൻ ആയിരം കോടി രൂപ നൽകും, പെൻഷൻ സഹകരണ കൺസോർഷ്യം വഴി നൽകും എന്നിവയാണ് കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഇതിലേറെ

പരിഗണന ഏതെങ്കിലും കാലത്ത് ഒരു ബഡ്ജറ്റിലൂടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്കും ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനും നൽകിയിട്ടുണ്ടോ? അതുകൊണ്ട് അങ്ങോട്ട് ഞാൻ ദീർഘമായി കടന്നുപോകുന്നില്ല. വർത്തമാനം ഒരുപാട് ദീർഘിപ്പിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല.

ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഇവിടെ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. ഒന്ന്, മോട്ടോർ വാഹന ഗതാഗത മേഖലയിൽ ഗതാഗതക്കുരുക്കും അപകടങ്ങൾ പെരുകുന്നതിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത് കുറയ്ക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നില്ലായെന്നാണ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യം. സേഫ് കേരള പദ്ധതി എന്ന പേരിൽ ഒരു പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 2020-ഓടെ 50 ശതമാനം അപകടങ്ങൾ കുറച്ചുവരുന്നതിനാണ് ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. Brasilia declaration വഴിയാണ് ഈ തീരുമാനമെടുക്കാൻ സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. പൊതുഗതാഗത നയം വേണമെന്ന് ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. റോഡ് സേഫ്റ്റി, ഇലക്ട്രോണിക് മൊബിലിറ്റി, അർബൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് നയം എന്നിവ വഴി എല്ലാ ഗതാഗത സംവിധാനവും ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് മെട്രോപോളിറ്റൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റി ബിൽ നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ നിയമസഭയിൽ വരുമെന്ന് തന്നെയാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആ ഘട്ടത്തിൽ

ബില്ലമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഏത് തരത്തിലുള്ള നയമാണ് സ്വീകരിക്കേണ്ടതെന്ന് സംബന്ധിച്ച് വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ സംസാരിച്ചപ്പോൾ, വാഹന നികുതി അടയ്ക്കാൻ മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി വിഹിതം അടയ്ക്കണമെന്ന നിബന്ധനയുണ്ട് എന്നുപറഞ്ഞു. അത് ശരിയാണ്. മോട്ടോർ വാഹനത്തിന്റെ സോഫ്റ്റ്‌വെയർ ശരിയായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെന്നാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്, അത് ശരിയായ രീതിയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ സോഫ്റ്റ്‌വെയറിൽ ചില കുഴപ്പങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നത് പരിഹരിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിക്കൂടെയെന്നും അദ്ദേഹം ചോദിച്ചു. തീർച്ചയായും പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളിൽ ഇപ്പോൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നാണ് ഇക്കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങയോട് പറയാനുള്ളത്. ലോക വനിതാ ദിനത്തിൽ സ്ത്രീകൾക്കായി പ്രത്യേക ബസ് സർവ്വീസുകൾ ഏർപ്പെടുത്തിക്കൂടെയെന്ന് ഒന്നരണ്ട് മെമ്പർമാർ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. കഴിഞ്ഞ വർഷം ഈ ദിവസം തിരുവനന്തപുരം സിറ്റിയിൽ രണ്ട് പിക് സർവ്വീസുകൾ സ്ത്രീകൾക്ക് മാത്രമായി നടത്തുകയുണ്ടായി. പക്ഷെ, സ്ത്രീകൾ ആ ബസ്സിൽ കയറാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ അവ പിൻവലിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാത്ത സർവ്വീസ് ആയതുകൊണ്ടാണ് പിൻവലിച്ചതെന്ന് ഖേദപൂർവ്വം അറിയിക്കട്ടേ.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു സംസാരിച്ചപ്പോൾ വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖലയുടെ പരിഷ്കരണത്തെ സംബന്ധിച്ചും ഗതാഗത മേഖലയിൽ വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങളെക്കുറിച്ചും ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രശേഖരദാസ് സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ചും പരാമർശിക്കുകയുണ്ടായി.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ചെങ്കിലും ഞങ്ങൾക്ക് അത് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. കാരണം അപ്പോഴേക്കും ഞങ്ങളുടെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞുപോയി. ആ റിപ്പോർട്ടിലുള്ള നല്ല കാര്യങ്ങളെടുക്കണമെന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ ശക്തമായ അഭിപ്രായം. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അതുതന്നെയാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരുന്നത്. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള പരിഷ്കാര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതായിരിക്കുമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞത് താങ്കൾ ധൃതിയിൽ കേൾക്കാതെപോയതാണ്. അതിന് എന്തെങ്കിലും കുറ്റപ്പെടുത്തരുത്.

വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു മാത്രമാണ് സംസാരിച്ചതെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. നമുക്ക് നല്ല നിലയിൽ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന ഒരു മേഖലയാണെന്നാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്.

ആ രൂപത്തിൽ തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് ചിന്തിക്കുകയും പ്രവർത്തിക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇന്ത്യയിലാദ്യമായി സോളാർ എനർജി ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള യാത്രാ ബോട്ട് ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ ഇതിനകംതന്നെ യാത്ര ആരംഭിക്കുകയും സർവ്വീസ് നടത്തുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ആലപ്പുഴയിലെ തടി ബോട്ടുകൾ (സെപ്റ്റിക് ആകാത്ത വാഹനങ്ങൾ) മാറ്റണമെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന് കാലഹരണപ്പെട്ട 14 തടി ബോട്ടുകളുണ്ട്. ആ ബോട്ടുകൾക്ക് പകരം 9 catamaran ബോട്ടുകളും 5 സിംഗിൾ ഹൾ ബോട്ടുകൾക്കുമുള്ള വർക്ക് ഓർഡർ നൽകിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന് അങ്ങയെ അറിയിക്കുകയാണ്. ആലപ്പുഴയിൽ സീ-ക്ടനാട് പാസഞ്ചർ കം ടൂറിസ്റ്റ് വെസ്റ്റൽ എന്ന മാതൃകയിലും ആ മാതൃകയിൽ തന്നെ കൊല്ലത്ത് സീ അഷ്ടമുടി കായൽ എന്ന പേരിലും രണ്ട് പാസഞ്ചർ കം ടൂറിസ്റ്റ് വെസ്റ്റലുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള ഉത്തരവുകൾ നൽകിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു പറഞ്ഞതുപോലെ കട്ടനാട്ടിന്റെ സൗന്ദര്യം ആസ്വദിക്കുന്നതിനായി അത്യാധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ക്രൂയിസ് വെസ്റ്റൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിനായി വർക്ക് ഓർഡർ നൽകി നിർമ്മാണം പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്. ഈ രൂപത്തിൽ പടിപടിയായി ജലഗതാഗതമാർഗ്ഗം നല്ല നിലയിൽ മെച്ചപ്പെടുത്തി ആളുകൾ കൂടുതലായി റോഡുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുപകരം ജലഗതാഗത മാർഗ്ഗം ഉപയോഗിക്കുന്നതിലേയ്ക്ക്

മാറ്റുന്നതിനുള്ള ശ്രദ്ധാപൂർവ്വമായ ശ്രമങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനനുയോജ്യമായ വിധത്തിൽ 24 കോടി 17 ലക്ഷം രൂപ ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ച് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നുള്ള വിവരം നിങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരികയാണ്.

മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിലെ സംഘടന 2015-ൽ സമ്പാദിച്ച അനുമതിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പണം പിരിവ് നടത്തിയതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നം പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. ആ പ്രശ്നത്തിൽ അന്വേഷണം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്ന കാര്യം ഈ സന്ദർഭത്തിൽ അങ്ങയെ അറിയിക്കുകയാണ്.

ഫാസ്റ്റ് പാസ്സഞ്ചർ ബസിനുള്ള റണ്ണിംഗ് ടൈം വർദ്ധിപ്പിച്ചത് സ്വകാര്യ മേഖലയെ സഹായിക്കാനാണെന്ന മട്ടിൽ ഡോ. എൻ. ജയരാജം പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങളും ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. ഓർഡിനറി ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് സർവ്വീസിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യുന്നതിന് 1 മിനിറ്റും 45 സെക്കന്റുമാണ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിനേക്കാൾ കൂടുതലാണ് ഫാസ്റ്റ് പാസ്സഞ്ചറിന് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന ആക്ഷേപമാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അത് തെറ്റായ കണക്കുകൂട്ടലിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ളതാണെന്നാണ് അതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. ഈ

അപാകത മാറ്റുന്നതിന് അടിയന്തര നിർദ്ദേശം നൽകാനാണ് ഇപ്പോൾ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആ അപാകത പരിഹരിക്കുന്നതായിരിക്കും. ഇവിടെ മറ്റ് ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞത് മുഴുവൻ രാഷ്ട്രീയമാണ്. ആ രാഷ്ട്രീയത്തിലേയ്ക്കൊന്നും കടക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കാൻ ജീവനക്കാരാണ് ആദ്യമായി ശ്രമിക്കേണ്ടതെന്ന് പ്രതിപക്ഷത്തുനിന്നും സംസാരിച്ച രണ്ട് മെമ്പർമാർ പറയുകയുണ്ടായി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന രണ്ട് പ്രമുഖ അംഗീകൃത സംഘടനകളും ഈ പുനഃസംഘടനാ സംവിധാനവുമായി ആത്മാർത്ഥമായി സഹകരിക്കുന്നതിന് സന്നദ്ധത പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നാണ് സന്തോഷപൂർവ്വം എനിക്ക് അറിയിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, രണ്ട് സംഘടനകൾ മാത്രമല്ല അവിടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന എല്ലാ സംഘടനകളും സഹകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, രണ്ട് സംഘടനകളെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞത് തിരുത്തുന്നു. അവിടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന എല്ലാ സംഘടനകളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷിക്കേണ്ടത് അവരുടെകൂടി ബാധ്യതയാണെന്ന മട്ടിൽ പെരുമാറിയിട്ടുള്ള ശുഭോദർക്കുമായ സാഹചര്യമുണ്ട്.

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, വനിതകൾക്കുവേണ്ടി പ്രത്യേക സർവ്വീസ് തുടങ്ങിയിട്ട് ലാഭകരമല്ലാത്തതിനാൽ നിർത്തിയെന്ന് പറഞ്ഞു. കേരളത്തിലെ

വനിതകൾക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളിൽ 20 ശതമാനം സീറ്റ് മാത്രമാണ് റിസർവ് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളിലെ ആ ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഇങ്ങനെ ചോദിച്ചാൽ 140

എം.എൽ.എ.മാർക്കും ചോദിക്കാനുണ്ടാകും. പിങ്ക് സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചതിന്റെ അനുഭവം ഞാൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞതാണ്. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം കേൾക്കാത്തതാണ്.

എല്ലാവരുടെയും സഹകരണത്തോടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ കരകയറ്റാനുള്ള യജ്ഞത്തിൽ, അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും നിൽക്കുന്നുവെന്ന കാരണമകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ആരും കല്ലെറിഞ്ഞ് തകർക്കരുതെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകൾ പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ IX

വാഹന നികുതികൾ

മി. സ്പീക്കർ: സർവ്വശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി., എം. ഉമ്മർ,

പി. ഉബൈദുള്ള, പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല, എൽദോസ് പി. കുന്നപ്പിള്ളിൽ, ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ, അൻവർ സാദത്ത്, അന്റപ് ജേക്കബ് എന്നീ അംഗങ്ങൾ

IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയ്ക്ക് അവതരിപ്പിച്ച ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ പ്രസ്

ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനയ്ക്കുനേരെ 5-ാം കോളത്തിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2018-19 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, ഞാൻ പോൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

(സഭാംഗങ്ങൾ താഴെപ്പറയും പ്രകാരം വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി.)

അനുകൂലിക്കുന്നവർ:

1. ശ്രീ കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ
2. ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ
3. ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി
4. ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ
5. ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ

6. ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ
7. ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്
8. പ്രൊഫ. കെ. യു. അരുണൻ
9. ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ
10. ശ്രീ. കെ. ബാബു
11. ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ
12. ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ
13. ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ
14. ശ്രീ. കെ. ദാസൻ
15. ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി
16. ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ
17. ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം
18. ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ
19. ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ
20. ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ
21. ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ
22. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു
23. ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ

24. ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്
25. ശ്രീ. വി. ജോയി
26. ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു
27. ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ
28. ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി
29. ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ
30. ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ
31. ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത് കോയ
32. ശ്രീ. എം. എം. മണി
33. ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്
34. ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി
35. ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ
36. ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ. പി
37. ശ്രീ. എം. മുക്കേഷ്
38. ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി
39. ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി
40. ശ്രീ. സി. കെ. നാണ
41. ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്

42. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ
43. ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ
44. ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി
45. ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി
46. ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം
47. ശ്രീ. കെ. രാജൻ
48. ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ
49. ശ്രീ. ആർ. രാജേഷ്
50. ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്
51. ശ്രീ. കെ. രാജു
52. ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം
53. ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ
54. ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി
55. ശ്രീ. റ്റി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ
56. ശ്രീ. മുല്ലക്കര രത്നാകരൻ
57. പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്
58. ശ്രീ. കാരാട്ട് റസാഖ്
59. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ

60. ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ
61. ശ്രീ. പി. കെ. ശശി
62. ശ്രീ. വി. ശശി
63. ശ്രീ. ബി. സത്യൻ
64. ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ
65. ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ
66. ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ
67. ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ
68. ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ
69. ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്
70. ശ്രീ. എം. സ്വരാജ്
71. ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ
72. ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ
73. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്
74. ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി
75. ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്
76. ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്
77. ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ

78. ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ

79. ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ:

1. ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി
2. ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല
3. ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദു റബ്ബ്
4. ശ്രീ. പി. ബി. അബ്ദുൾ റസാക്ക്
5. പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ
6. ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്
7. ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി
8. ശ്രീ. അനിൽ അക്കര
9. ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്
10. ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്
11. ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ
12. ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം
13. ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ
14. ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്
15. ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം

16. ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്
17. ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദർ
18. ഡോ. എം. കെ. മുനീർ
19. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ
20. ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്
21. ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി
22. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ
23. ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല
24. ശ്രീ. വി. പി. സജിന്ദ്രൻ
25. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ
26. ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി
27. ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്
28. ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്
29. ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള
30. ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ
31. ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്

നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ: ആരുമില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: അനുകൂലിക്കുന്നവർ - 79

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ - 31

നിഷ്കഷത പാലിക്കുന്നവർ - ആരുമില്ല.

പ്രമേയം പാസ്സായിരിക്കുന്നു.

ഗ്രാന്റ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ XLI

ഗതാഗതം

മി. സ്പീക്കർ: സർവ്വശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്, പി. ഉബൈദുള്ള, അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി, കെ. സി. ജോസഫ്, പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല, ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ, എം. ഉമ്മർ, അനൂപ് ജേക്കബ് എന്നീ അംഗങ്ങൾ XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയ്ക്ക് അവതരിപ്പിച്ച ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനയ്ക്കുനേരെ 5-ാം കോളത്തിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2018-19 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, ഞാൻ പോൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

(സഭാംഗങ്ങൾ താഴെപ്പറയും പ്രകാരം വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി.)

അനുകൂലിക്കുന്നവർ:

1. ശ്രീ കെ. വി. അബൂൾ ഖാദർ
2. ശ്രീ. വി. അബൂറഹിമാൻ
3. ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി
4. ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ
5. ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ
6. ശ്രീ. പി. വി. അൻവർ
7. ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്
8. പ്രൊഫ. കെ. യു. അരുണൻ
9. ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ
10. ശ്രീ. കെ. ബാബു
11. ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ
12. ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ
13. ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ
14. ശ്രീ. കെ. ദാസൻ
15. ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി

16. ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ
17. ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം
18. ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ
19. ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ
20. ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ
21. ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ
22. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു
23. ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ
24. ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്
25. ശ്രീ. വി. ജോയി
26. ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു
27. ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ
28. ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണൻകുട്ടി
29. ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ
30. ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ
31. ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത് കോയ
32. ശ്രീ. എം. എം. മണി
33. ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്

34. ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി
35. ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ
36. ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ. പി
37. ശ്രീ. എം. മുക്തേഷ്
38. ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി
39. ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി
40. ശ്രീ. സി. കെ. നാണ
41. ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്
42. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ
43. ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ
44. ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി
45. ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി
46. ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം
47. ശ്രീ. കെ. രാജൻ
48. ശ്രീ. എസ്. രാജേന്ദ്രൻ
49. ശ്രീ. ആർ. രാജേഷ്
50. ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്
51. ശ്രീ. കെ. രാജു

52. ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം
53. ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ
54. ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി
55. ശ്രീ. റ്റി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ
56. ശ്രീ. മുല്ലക്കര രത്താകരൻ
57. പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്
58. ശ്രീ. കാരാട്ട് റസാഖ്
59. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ
60. ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ
61. ശ്രീ. പി. കെ. ശശി
62. ശ്രീ. വി. ശശി
63. ശ്രീ. ബി. സത്യൻ
64. ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ
65. ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ
66. ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ
67. ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ
68. ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ
69. ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്

70. ശ്രീ. എം. സ്വരാജ്
71. ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ
72. ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ
73. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്
74. ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി
75. ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്
76. ശ്രീ. കെ. വി. വിജയദാസ്
77. ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ
78. ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ
79. ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ:

1. ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി
2. ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല
3. ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദു റബ്ബ്
4. ശ്രീ. പി. ബി. അബ്ദുൾ റസാക്ക്
5. പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ
6. ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്
7. ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി

8. ശ്രീ. അനിൽ അക്കര
9. ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്
10. ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്
11. ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ
12. ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം
13. ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ
14. ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്
15. ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം
16. ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്
17. ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദർ
18. ഡോ. എം. കെ. മുനീർ
19. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ
20. ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്
21. ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി
22. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ
23. ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല
24. ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ
25. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ

- 26. ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി
- 27. ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്
- 28. ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്
- 29. ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള
- 30. ശ്രീ. എം. ഉമ്മർ
- 31. ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്

നിഷ്കഷത പാലിക്കുന്നവർ: ആരുമില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: അനുകൂലിക്കുന്നവർ - 79

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ - 31

നിഷ്കഷത പാലിക്കുന്നവർ - ആരുമില്ല.

പ്രമേയം പാസ്സായിരിക്കുന്നു.

ഗ്രാന്റ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഓർഡർ..... ഓർഡർ..... സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ

8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2018 മാർച്ച് മാസം 09-ാം തീയതി വെള്ളിയാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സഭ വൈകുന്നേരം 4.19-ന് പിരിഞ്ഞു.)
