

**ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ**

**(1) കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി നിയമം**

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ

സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ വേഗത്തിൽ വളർച്ച പ്രാപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സേവന മേഖലയാണ് ഗതാഗതവും അതിന്റെ അനുബന്ധ വ്യവസായങ്ങളും.

1951-ൽ നമുക്കുണ്ടായിരുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം എട്ട് ലക്ഷമായിരുന്നെങ്കിൽ

2019 ആയപ്പോഴേക്കും ഏതാണ്ട് ഇരുപത്തിയഞ്ച് കോടിയിലധികം

ആയതായാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. കോർപ്പറേറ്റ് ശക്തികൾക്ക്

മൂലധനം ഇൻവെസ്റ്റ് ചെയ്യുന്നതിനും ഏറ്റവും പെട്ടെന്ന് ലാഭം കിട്ടുന്നതിനുമുള്ള

ഒരു മേഖലയായി ഗതാഗത മേഖലയെയും അതിന്റെ അനുബന്ധ

വ്യവസായങ്ങളെയും കണ്ടുതുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ഈ രംഗത്തുണ്ടായ മത്സരം

മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി നിയമത്തെ ബാധിക്കുകയും സ്വാധീനിക്കുകയും

ചെയ്തിട്ടുണ്ട് എന്നുതന്നെയാണ് ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ നടക്കുന്ന

ഗൗരവതരമായിട്ടുള്ള ചർച്ച. ഇരുചക്രവാഹനം 50/- രൂപയിൽനിന്ന് 1000/-

രൂപയാക്കി. അതൊന്ന് പുതുക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ 2000/- രൂപയാണ്.

മുച്ചക്രവാഹനം 300/- രൂപയിൽനിന്ന് 5000/- രൂപയാക്കി. അതൊന്ന്

പുതുക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ 10,000/- രൂപയാണ്. കാർ, ജീപ്പ് 600/- രൂപയായിരുന്നത് 5000/- രൂപയാക്കി. അതൊന്ന് പുതുക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ 15,000/- രൂപയാണ്. കാർ, ജീപ്പ് (കൊമേഴ്സ്യൽ) 1000/- രൂപയിൽ നിന്ന് 10,000/- രൂപയാക്കി. അത് പുതുക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ 20,000/- രൂപയാണ്. ചെറുകിട ഇടത്തരം ചരക്കുഗതാഗത വാഹനങ്ങൾ 1500/- രൂപയായിരുന്നു. അത് 20,000/- രൂപയായി. രജിസ്ട്രേഷനാക്കി പുതുക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ 40,000/- രൂപയുടെ വർദ്ധനവുണ്ടായ സാഹചര്യം നമ്മുടെ രാജ്യത്തുവന്നു. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ക്രൂഡ് ഓയിൽ സംസ്കരിച്ച് പെട്രോളും ഡീസലും അനുബന്ധ ഉൽപ്പന്നങ്ങളും ഉണ്ടാക്കുന്നതും എണ്ണ വ്യവസായം നിയന്ത്രിക്കുന്നതും Indian Oil Corporation (IOC), Bharath Petroleum Corporation Limited (BPCL) പേലെയുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളാണെന്ന ധാരണ നമുക്കുണ്ട്. പക്ഷേ, റിലയൻസ് എനർജിയുടെയും SNR എനർജിയുടെയുമൊക്കെ ഇടപെടലുള്ളിടത്തോളം കാലം ക്രൂഡ് ഓയിലിന്റെ വില അന്താരാഷ്ട്ര മാർക്കറ്റിൽ എത്രതന്നെ കുറഞ്ഞാലും നമുക്ക് വിപണിയിൽ പെട്രോളിന്റെയും ഡീസലിന്റെയും പാചകവാതകത്തിന്റെയും വില കുറയ്ക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നുപറഞ്ഞതുപോലെതന്നെയാണ് ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനികളുടെയും

ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥ. നാല് പ്രധാനപ്പെട്ട ജനറൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനികളാണ് നമ്മുടെ രാജ്യത്തുണ്ടായിരുന്നത്. ഒരു വർഷം അഞ്ചു കോടിയിലധികം രൂപ അവരുടെ പ്രവർത്തന ചെലവിനുശേഷം ലാഭവിഹിതത്തിൽനിന്ന് നമ്മുടെ ഖജനാവിലേയ്ക്ക് കൊടുക്കുകയും ഈ ലാഭവിഹിതം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് പല പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളും രാജ്യത്ത് പല ക്ഷേമപ്രവർത്തനങ്ങളും നടത്തിയിരുന്നവെങ്കിൽ ഇന്ന് ഇരുപത്തിനാല് സ്വദേശ/വിദേശ കുത്തക കമ്പനികൾ അത് കൈയടക്കി വച്ചിരിക്കുന്ന സാഹചര്യം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. ഇൻഷുറൻസ് രംഗത്ത് ഈ കമ്പനികളുടെ വരവ് കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷത്തെ പാറ്റേൺ എടുത്തുനോക്കിയാൽ നമുക്ക് മനസ്സിലാകും. ഇൻഷുറൻസ് തുകയിലെ പ്രീമിയത്തിൽ വലിയ വർദ്ധനവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. തുടർച്ചയായ നരേന്ദ്ര മോദി ഭരണത്തിന്റെ നാല് വർഷക്കാലംകൊണ്ടാണ് ആ വർദ്ധനവുണ്ടായത്. അതിനുമുമ്പുതന്നെ ജനറൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനികളെ പിന്തള്ളിക്കൊണ്ട് ഇത് വരാൻ പോകുന്നുവെന്ന് പറയുന്ന ഒരു ഫീലിംഗിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേർന്നിട്ടുണ്ട്. ബസ് റൂട്ടുകളുടെ പെർമിറ്റുകൾ ഏതാണ്ട് സോൺ തിരിച്ചുള്ള മൊത്ത കച്ചവടത്തിലേയ്ക്കും ലേലത്തിലേയ്ക്കും പോകുന്ന ഒരു സാഹചര്യം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. 2020-ഓട്ടുകൂടി

എയർ ഇന്ത്യയും അതോടൊപ്പംതന്നെ ഭാരത് പെട്രോളിയവും അടക്കമുള്ളത് കച്ചവടത്തിന് വച്ച് ടോക്കൺ വാങ്ങി നിൽക്കുന്ന ഒരവസ്ഥയിലാണ് നമ്മുടെ പൊതുമേഖലാ സംവിധാനങ്ങൾ പോയിക്കൊണ്ടിയിരിക്കുന്നത്. ഈ ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികളടക്കമുള്ളവരുടെ പ്രതികരണശേഷി കുറയ്ക്കുകയെന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടുകൂടി നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് അമന്റ് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ലേബർ നിയമങ്ങൾ ധാരാളമുണ്ട്. പ്രധാനമായി ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് നാല് ലേബർ കോഡുകളാണ്. ലേബർ നിയമങ്ങളെ പ്രധാനമായി നാല് ലേബർ കോഡുകളാക്കി തൊഴിലാളികളുടെ പ്രതികരണശേഷി ഇല്ലായ്മ ചെയ്യുക, അതുവഴി പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കച്ചവടം സുഗമമാക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തിന്റെ പിന്നിൽ നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കടയ്ക്കൽ കത്തി വയ്ക്കുന്നതിനുള്ള വളരെ ഗൗരവതരമായിട്ടുള്ള ഗുഡ്ലോചനയും അവർ നടത്തുന്നുണ്ട്. ഈ പ്രീമിയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഓട്ടോറിക്ഷയുടേത് മാത്രമെടുത്താൽ, ഓട്ടോറിക്ഷയുടെ ഇൻഷുറൻസ് പ്രീമിയം 2500/- രൂപയായിരുന്നത് ഏതാണ്ട് 9000/- മുതൽ 10,000/- രൂപവരെ വർദ്ധിക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യമുണ്ട്. ഒറ്റയടിക്ക് ഇൻഷുറൻസ് തുകയിലുണ്ടായ

വർദ്ധനവാണ്. ഇതിന്റെയൊക്കെ താല്പര്യങ്ങളാരുടേതാണ്? ലക്ഷ്യമെന്താണ് മോട്ടോർ വാഹന തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിലിനും വരുമാനത്തിനും വെല്ലുവിളിയുയർത്തിയാണ് ഇപ്പോൾ ഈ മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി നിയമം വന്നിരിക്കുന്നത്. ഇത് ഒരുതരം പകൽകൊള്ളയാണ്. നിയമാനുസൃതമായ പകൽകൊള്ള എന്ന നിലയിൽ മാത്രമേ നമുക്കിതിനെ കാണാൻ കഴിയൂ. ഒരു ജനാധിപത്യ രാജ്യത്തിന് ഒരിക്കലും ഭ്രഷണമെന്നുള്ള നിലയിൽ നമുക്ക് ഇതിനെ പറയാൻ കഴിയില്ല. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അധികാരങ്ങളിൽ ഈ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലൂടെ ഒരു കടന്നുകയറ്റം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയും വളരെ ഗൗരവതരമായ ശ്രമം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഗതാഗത രംഗത്ത് Uber, Ola പോലെയുള്ള ഓൺ ലൈൻ കുത്തകകൾ നിയമം വഴി വാതിലുകൾ തുറന്നിടുമ്പോൾ ഈ കോർപ്പറേറ്റ് കുത്തകകളോട് മത്സരിക്കാൻ നമ്മുടെ ടാക്സിക്കാർക്ക് പലപ്പോഴും കഴിഞ്ഞുവെന്ന് വരില്ല. ഈ നിയമം വന്നതോടുകൂടി ചരക്കുഗതാഗത നീക്കങ്ങളിൽകൂടെ ഇവർക്ക് ഇടപെടുന്നതിനുള്ള സുവർണ്ണാവസരം കിട്ടിയിരിക്കുകയാണ്. അത് നിയമാനുസൃതമാകുന്നു. Uber പോലെയുള്ള ഓൺ ലൈൻ ടാക്സി സംവിധാനങ്ങൾക്ക് നിയമ പരിരക്ഷ കൊടുക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യത്തിലേക്ക് പോകുന്നു. വാഹന രജിസ്ട്രേഷന്റെ

തുകകളിൽ പെട്ടെന്നൊരു വർദ്ധനവ് വന്നപ്പോൾതന്നെ സ്വകാര്യ കമ്പനികളുടെ ഇടപെടൽ വരാൻ പോകുന്നുവെന്നുവെന്ന് നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കും. വളരെ പരിമിതമായ ജീവനക്കാരുടെ സഹായത്തോടുകൂടിയാണ് ഈ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ചെയ്തിരുന്നത്. മോഡേണൈസേഷനൊന്നും എതിരല്ല. പക്ഷേ, നമ്മുടെ സംവിധാനങ്ങളെ നിശ്ചലമാക്കുക, ആളുകളുടെ പോക്കറ്റ് കൊള്ളയടിക്കുക, അതുവഴി ജീവിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ നഷ്ടമാക്കുക, അവരുടെ കുടുംബം ബുദ്ധിമുട്ടിലേയ്ക്കും പ്രയാസത്തിലേയ്ക്കും പോകുക, ഇക്കോസിസ്റ്റത്തെ തകർക്കുക എന്നിവ ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂളുകളുടെ നിലനിൽപ്പിനെ ഈ നിയമം ചോദ്യം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അവർക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയാതെ, ആയിരക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങളുടെ വരുമാന മാർഗ്ഗമില്ലാതാകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകും. റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റിയും അതോടൊപ്പംതന്നെ സംസ്ഥാന ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റിയുമൊക്കെ വൈകാതെ നിശ്ചലമാകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകും. ഈ നിയമം പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്നതോടുകൂടി സ്പെയർ പാർട്സ് രംഗത്തെ ജീവനക്കാരുടെ സ്ഥിതിയും ഏതാണ്ട് ഗുരുതരമായ സാഹചര്യത്തിലേയ്ക്ക് പോകും. നമ്മുടെ മോട്ടോർ വാഹന മെക്കാനിക്കുകൾ ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ

അഭിമുഖീകരിക്കുകയാണ്. പതിനായിരക്കണക്കിന് മോട്ടോർ വാഹന  
 മെക്കാനിക്കുകളുണ്ട്. അവരുടെ ജീവിതമാർഗ്ഗം വഴിമുട്ടിപ്പോകുന്ന  
 സാഹചര്യമുണ്ടാകും. മോഡേണൈസേഷൻ ആകുന്നതോടുകൂടി, ഒരു  
 ക്ഷേമനിധിയോ അതിന്റെ ആനുകൂല്യങ്ങളോപോലും കാര്യമായി ഇല്ലാതെ  
 പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഈ മെക്കാനിക്കുകളും അവരുടെ വർക്ക്ഷോപ്പുകളും  
 കുടുംബങ്ങളും പ്രതിസന്ധിയിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടാകും.  
 കേന്ദ്രത്തിന്റെ തലതിരിഞ്ഞ വാഹനം പൊളിക്കൽ നയമെന്നപറയുന്നത്  
 ആർക്കുവേണ്ടിയാണെന്ന് നമുക്ക് അറിഞ്ഞുകൂടാ. ഇതിന്റെ നേട്ടം  
 കുത്തകകൾക്കാണ്. ഇപ്പോൾ മഹേന്ദ്ര ആക്സിലോ ഇത്തരം ഒരു കേന്ദ്രംതന്നെ  
 ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: യെസ് പ്ലീസ്.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, നിർത്തുന്നു. സ്കാപ്പ് വാങ്ങി ഉരക്കി  
 വിൽക്കുക മാത്രമല്ല അവരുടെ ഉദ്ദേശ്യം. ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളുടെ  
 താല്പര്യങ്ങളെ ഹനിക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ഗൗരവതരമായിട്ടുള്ള ഇടപെടൽ  
 ഇത്തരം കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ ഇടയിൽനിന്ന് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത്  
 അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരികയാണ്. വണ്ടി വിൽപ്പനക്കാർ വാഹനം

രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതടക്കമുള്ള ഗൗരവതരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. ഈ നിയമം, ഒട്ടനവധി കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് അവരുടെ ബിസിനസ്സ് താല്പര്യങ്ങൾക്കും ലാഭേച്ഛയും വാതിലുകൾ തുറന്നിടുന്നൊരു സാഹചര്യമുണ്ട് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഇതിൽ ശക്തമായിട്ട് ഇടപെടണം. നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നത് ഹെൽമറ്റും സീറ്റ് ബെൽറ്റും മൊബൈലും മാത്രമാണ്, അതിനപ്പുറത്ത് ഒരു സംവിധാനത്തിനെയാകെ ബാധിക്കുന്ന നിരവധി വിഷയങ്ങൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്.

മി. സ്റ്റീക്കർ: യെസ് പ്ലീസ്. വളരെ ദീർഘമായിപ്പോയി.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ പരമാധികാരത്തിനുമേൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കടന്നുകയറ്റവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങളിൽ ഒന്നാണ് മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്.

മി. സ്റ്റീക്കർ: ഓൺ ലൈൻ രംഗത്തെ Uber, Ola തുടങ്ങിയ സംവിധാനങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയുമോ?



ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അതിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയാം.

മോട്ടോർ വാഹന നിയമം ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധവും നടപടി ക്രമങ്ങൾ പാലിക്കാതെയും അവതരിപ്പിച്ചതിന്റെ പേരിൽ പാർലമെന്റിൽ അന്നത്തെ ലോകസഭയും രാജ്യസഭയും അതിശക്തമായി വിരോധിച്ച് പ്രകടിപ്പിച്ചു. അതിനെത്തുടർന്ന് ഒരു സംയുക്ത പാർലമെന്ററി കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിക്കുകയുണ്ടായി. സംയുക്ത പാർലമെന്ററി കമ്മിറ്റിക്ക് മുമ്പാകെയും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ മുമ്പാകെയും ഈ ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധതയെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിവേദനങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുകയും ചർച്ചകൾ നടത്തുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ അതൊന്നും അംഗീകരിക്കാതെ പുതിയ പാർലമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം പന്ത്രണ്ടോളം ബില്ലുകൾ സഭയിൽ അംഗങ്ങൾ പ്രകടിപ്പിച്ചതനുസരിച്ച് അപ്പം ചൂട്ട് എടുക്കുന്നതുപോലെ ചുട്ടെടുത്തതിന്റെ കൂട്ടത്തിലാണ് പുതുക്കിയ മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി നിയമം പാസ്സാക്കിയത്. അതിനുമുമ്പ്, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ചർച്ച നടത്തിയപ്പോഴും ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തിയപ്പോഴുമെല്ലാം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ

അധികാരങ്ങൾ സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ടുള്ള നിലപാടായിരിക്കും സ്വീകരിക്കുകയെന്ന് ഉറപ്പ് നൽകിയിരുന്നെങ്കിലും ആ ഉറപ്പുകളൊന്നും പാലിക്കപ്പെടുകയുണ്ടായില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോല, ഏറ്റവും പ്രധാനം ഈ ശിക്ഷാവിധികളല്ല. പൊതുമേഖലാ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുകളെ ഇല്ലാതാക്കുകയെന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. റൂട്ടുകൾ ലേലം ചെയ്ത്, ലേലത്തിൽ പങ്കെടുത്ത് ആകർഷകമായ ഓഫർ വയ്ക്കാൻ കഴിയുന്ന ആളുകൾ ആരാനോ അവർക്ക് ബസ്സ് റൂട്ട് നടത്താനുള്ള അനവാദം കൊടുക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ചില പ്രത്യേക നിയമങ്ങളാണ് ഈ ബില്ലിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഓരോന്നോരോന്നായി പറയണമെന്ന് ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. തികച്ചും ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായ നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആകൃത്യത്തിലാണ് ഇതിലെ വകുപ്പുകൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താല്പര്യത്തിനെതിരാണെന്നും നേരത്തെ ഈ നിയമം നിലവിലുള്ളപ്പോൾ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടായിരുന്ന അധികാരങ്ങൾ നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് ബിൽ

പാസ്സാക്കണമെന്ന കാര്യത്തിൽ നാം സ്വീകരിച്ച നിലപാടിനോട് വിയോജിപ്പാണ് അവർ പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. മറ്റൊരു വസ്തുത, അന്ന് സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഭരിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന, ഭൂരിപക്ഷ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും ഏത് രാഷ്ട്രീയ നിരമാണെന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. അവരെല്ലാം ആ നിയമത്തെ പിൻതാങ്ങുന്ന നിലപാട് സ്വീകരിച്ചതെന്നുള്ളതുകൊണ്ട്, ബിൽ രാജ്യസഭയിൽ വന്ന ഘട്ടത്തിൽ 13 അംഗങ്ങൾ മാത്രമാണ് എതിർത്ത് വോട്ട് ചെയ്തതെന്ന കാര്യവും ഈ ഘട്ടത്തിൽ കേരളം അടയാളപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ടെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുകയാണ്. അത് എല്ലാവർക്കും മനസ്സിലായിട്ടുണ്ടാകുമെന്നും തോന്നുന്നുണ്ട്. ആ ഒരു സ്ഥിതി വിശേഷത്തിലാണ് ഇങ്ങനെയൊരു നിയമം വന്നിട്ടുള്ളത്. ഈ നിയമം വന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ രണ്ട് പ്രശ്നങ്ങളാണ് ഉയർന്നുവന്നത്. ഒന്ന്, യുക്തിരഹിതമായ പിഴയാണ് ചുമത്തിയിട്ടുള്ളത്. നേരത്തെ അത്തരം പിഴ നിശ്ചയിക്കാനുള്ള അധികാരം സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നു എന്ന അധികാരം വെച്ച് ചില സംസ്ഥാനങ്ങൾ പിഴത്തുക കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചതിന്റെ ഭാഗമായി നമ്മുടെ

സംസ്ഥാനവും പ്രത്യേക അധികാരമുണ്ടെന്ന വിശ്വാസത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പിഴത്തുകകളിൽ ഇളവുവരുത്താൻ തയ്യാറായിട്ടുണ്ട്. പ്രായോഗികമായ ഒരു സ്കെയിൽ ഉണ്ടാക്കിയാണ് അങ്ങനെ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതിന്റെ നോട്ടീഫിക്കേഷൻ ഇതിനകം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് പുറപ്പെടുവിച്ചതിനുശേഷം അക്കാര്യത്തിൽ വലിയ വിമർശനമൊന്നും ഉയർന്നുവന്നിട്ടില്ലായെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളത്. നിയമ ലംഘനങ്ങളുടെ കാഠിന്യമനുസരിച്ച് പിഴത്തുക പുനർനിർണ്ണയിക്കുക, മോട്ടോർ വാഹന നിയമം 200-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം രാജിയാക്കാൻ കഴിയാത്ത കുറ്റങ്ങൾക്കുള്ള തടവ് ശിക്ഷയും പിഴനിരക്കുകളും കുറയ്ക്കുക, മോട്ടോർ വാഹന മേഖലയുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിലേയ്ക്ക് നയിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ ഒഴിവാക്കുക തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് നിവേദനം സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് പരിശോധിക്കുന്നതിനായി ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറിക്ക് കൈമാറിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നിവേദനത്തിന്റെ മറുപടിയിൽ

നൽകിയിട്ടുള്ളത്. പുതിയ നിരക്കുകൾ സംബന്ധിച്ചുണ്ടായ പ്രതിഷേധം കണക്കിലെടുത്ത് സ്വമേധയാ പുനഃപരിശോധിക്കുകയും കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ കുറച്ചുവെന്നും ഞാൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ പൊതുജന താല്പര്യം മുൻനിർത്തിയുള്ള ശ്രമങ്ങളാണ് സംസ്ഥാനം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ രാജിയാക്കൽ ഫീസ് നിർണ്ണയിച്ചപ്പോൾ ഓട്ടോറിക്ഷകളുടെ ഫിറ്റ്നസ് സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു മാറ്റവും ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയിരക്കണക്കിന് ഓട്ടോറിക്ഷ തൊഴിലാളികളുടെയും ഉടമസ്ഥരുടെയും താല്പര്യം ഇതിലൂടെ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് സർക്കാർ കരുതുന്നത്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, പുതുക്കിയ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡ്രൈവിംഗ് സൂട്ടുകളുടെ മോഡേണൈസേഷന്റെ ഭാഗമായി ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ നടപ്പിൽ വരുത്താൻ അധികം തുക കണ്ടെത്തേണ്ടിവരുന്ന ആശങ്കയുണ്ട്. എന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ മോഡേണൈസേഷനോട് വിയോജിപ്പ്

പ്രകടിപ്പിക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് സാധിക്കില്ല. എന്നാൽ പഠിതാക്കൾക്കുള്ള ഫീസ് നിശ്ചയിക്കുന്നത് അതാത് ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂൾ ഉടമസ്ഥരാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ പുതിയ നിബന്ധനകളോ നിയന്ത്രണങ്ങളോ ഇതുവരെ വന്നിട്ടില്ല. എന്നാൽ അക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് വേണമെങ്കിൽ ഇടപെടാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ട്. അതിൽ ഇടപെടണമോ വേണ്ടയോയെന്ന് ഇപ്പോൾ തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല. അങ്ങ് ആശങ്ക പ്രകടിപ്പിച്ചതുപോലെ Uber പോലുള്ള ഓൺലൈൻ ടാക്സി സംവിധാനത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾക്ക് എത്രത്തോളം ഇടപെടാൻ കഴിയുമെന്നതിന് ഒരു പരിമിതിയുണ്ടെന്ന് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം. അതിന് നമുക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത് ഒരു ബദൽ നയവും പരിപാടിയും ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുകയെന്നുള്ളതാണ്. ആ ലക്ഷ്യം മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിലും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി മുൻകയ്യെടുത്ത് മോട്ടോർ വാഹന ക്ഷേമ നിധിയിൽ അംഗങ്ങളായ ടാക്സി ഡ്രൈവർമാരെ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു പ്രത്യേക സംവിധാനം.

മി. സ്പീക്കർ: നമ്മൾ പുതിയ ഒരു സോഫ്റ്റ്‌വെയർ ഉണ്ടാക്കുകയാണോ;

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അതെ.

മി. സ്പീക്കർ: യൂബറും ഓലയും ഇനി വേണ്ടായെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അത് നടക്കുന്ന കാര്യമാണോ;

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അല്ല. അതിനാലാണ് ഒരു ബദൽ സംവിധാനമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. പ്രായോഗികമായി അത് സാധ്യമല്ല. ഒരു ബദൽ നയവും പരിപാടിയും ആവിഷ്കരിക്കാനാണ് ആലോചിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിന് മുൻകൈ എടുക്കുന്നത് തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയാണ്. ബദൽ നയങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോയാൽ മാത്രമേ, കേന്ദ്രം നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കെതിരെയുള്ള നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കുവാൻ നമുക്ക് സാധിക്കുകയുള്ളൂയെന്ന് ഈ ഘട്ടത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. വർക്ക്ഷോപ്പുകളുടെ മോഡേണൈസേഷൻ വേണ്ടായെന്ന് നമുക്ക് പറയുവാൻ കഴിയില്ല. ആ മേഖലയിലും പ്രവർത്തിക്കുന്നവർ ഒരുമിച്ചുനിന്ന് ഇതുപോലുള്ള സഹകരണ സംഘങ്ങളോ കാര്യങ്ങളോ ഉണ്ടാക്കി സ്വയം രക്ഷയ്ക്ക് ആവശ്യമായ നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ തീർച്ചയായും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് അവരെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. ആ ശ്രമങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനോടൊപ്പം നിയമമൂലം ഉണ്ടാകുന്ന പ്രയാസങ്ങൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനും ഇനിയും പരമാവധി ഏതെല്ലാംവിധത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ട് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താൻ കഴിയുമോ ആ സമ്മർദ്ദങ്ങളെല്ലാം നടത്തുന്നതായിരിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പ് നൽകാൻ ഈ സന്ദർഭം ഞാൻ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നു.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, വർക്ക്ഷോപ്പുകളുടെ മോഡേണൈസേഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ മറുപടിയുടെ ഭാഗമായി അങ്ങ് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വർക്ക്ഷോപ്പ് മോഡേണൈസേഷൻ ചെയ്യണമെങ്കിൽ വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവുകളെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങയ്ക്ക് നന്നായി അറിയാം. ആ രംഗത്ത് പരിശീലനവും അവർക്ക് ആവശ്യമായി വരും. വർക്ക്ഷോപ്പ് മോഡേണൈസേഷന് ആവശ്യമായ സഹായങ്ങളും പരിശീലനവും ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, സാമ്പത്തിക സഹായത്തെ സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് ഇപ്പോൾ പറയാൻ സാധിക്കില്ല. എന്നാൽ നിലവിലുള്ള സംവിധാനം



ഉപയോഗിച്ച് അവർക്ക് ട്രെയിനിംഗ് കൊടുക്കുന്നതിന് എന്ത് ചെയ്യുവാൻ കഴിയുമെന്ന് ഗൗരവത്തിൽ സർക്കാർ പരിഗണിക്കുന്നതാണ്. അതിൽ എനിക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് തോന്നുന്നുണ്ട്. പരിശോധിക്കാമെന്ന് മാത്രമാണ് ഞാൻ ഇപ്പോൾ പറയുന്നത്.

(2) ഡോ.കെ.ആർ.നാരായണന്റെ സ്മരണാർത്ഥം പ്രഖ്യാപിച്ച വികസന പദ്ധതികൾ

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, ഇന്ത്യയുടെ മുൻരാഷ്ട്രപതി ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണന്റെ സ്മരണയ്ക്കായി അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജന്മനാടായ ഉഴവൂരിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ച വിവിധ വികസന പദ്ധതികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടൽ നടത്തണമെന്ന ആവശ്യമാണ് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ഉന്നയിക്കുന്നത്. ഈ വർഷം, 2019-20 ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണന്റെ ജന്മശതാബ്ദി വർഷമായി ആചരിക്കുകയാണ്. ഈ വിഷയം ഉന്നയിക്കുന്നതിന്റെ പശ്ചാത്തലം അതാണ്. 2019 നവംബർ 9-ന് അദ്ദേഹത്തിന്റെ 14-ാമത് ചരമവാർഷികം ആചരിക്കുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹത്തിന്റെ 99-ാം ജന്മദിനം ഇപ്പോൾ ആചരിക്കപ്പെട്ടു. 2020 നവംബർ

മാസമാകുമ്പോൾ ഒരുവർഷക്കാലം നീണ്ടുനിൽക്കുന്ന ജന്മശതാബ്ദി വർഷത്തിന്റെ പൂർത്തീകരണമാണ്. ആദരണീയനായ ഗവർണ്ണർ ശ്രീ. ആരിഫ് മുഹമ്മദ് ഖാൻ പോസ്റ്റൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് തയ്യാറാക്കിയ സ്റ്റാമ്പ് റിലീസ് ചെയ്തുകൊണ്ട് ദേശവ്യാപകമായി നടക്കുന്ന ആചരണത്തിന് തുടക്കം കുറിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിച്ച് ഈ ഒരുവർഷക്കാലത്തിനുള്ളിൽ മുൻ രാഷ്ട്രപതിയുടെ സ്മരണയ്ക്കുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് മുൻഗണന നൽകണമെന്ന അഭ്യർത്ഥനയാണ് ഞാൻ ഉന്നയിക്കുന്നത്. ഇതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ സ്മരണയ്ക്കുവേണ്ടി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നടപ്പാക്കാൻ ഏറ്റെടുത്ത ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണൻ സ്മാരക സ്പെഷ്യാലിറ്റി ഹോസ്പിറ്റലാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ആറ് നിലയുള്ള മന്ദിരം പൂർത്തീകരിച്ചു. അതിനുശേഷമുള്ള കാര്യങ്ങൾക്ക് ആരോഗ്യ വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും നടപടികളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. സ്പെഷ്യാലിറ്റി വിഭാഗം പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ വേഗത്തിലാക്കണമെങ്കിൽ അവിടെ ഓപ്പറേഷൻ തിയേറ്റർ, ആവശ്യമായ സ്റ്റാഫ് തുടങ്ങിയവകൂടി

നടപ്പിലാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. വിവിധ ആവശ്യങ്ങൾ

പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സഹായം ഗവൺമെന്റിന്റെ

ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണം എന്നുള്ളതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ആവശ്യം. ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണന്റെ പ്രതിമ ജന്മസ്ഥലമായ ഉഴവൂരിൽ സ്ഥാപിക്കുക എന്നുള്ളത് സാംസ്കാരിക വകുപ്പിന്റെ കീഴിലാണ് ഇപ്പോൾ പരിഗണിക്കപ്പെട്ടത്.

നിർഭാഗ്യവശാൽ അതിന്റെ നടപടികൾ മുന്നോട്ടുപോയില്ല. പ്രതിമ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള സ്ഥലം ആശുപത്രി കോമ്പൗണ്ടിൽ കണ്ടെത്തി നിശ്ചയിച്ച് ധാരണയായിട്ടുണ്ട്. ഇല്ലെങ്കിൽ പൊതുസ്ഥലം ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത് വിട്ടുതരാമെന്ന് സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രതിമ സ്ഥാപിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ നടപടികളുണ്ടാകേണ്ടത് ഏറ്റവും അത്യാവശ്യമാണ്. ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണന്റെ സ്മൃതിമണ്ഡപം ഉഴവൂരിൽ ഇപ്പോൾ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നത് ഒരു സ്വകാര്യഭൂമിയിലാണ്. സ്വകാര്യ വ്യക്തിയുടെ കയ്യിലിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റിനും എം.എൽ.എ. ഫണ്ട് കൊടുത്ത് ചെയ്യണമെങ്കിൽ അതിനും സാധിക്കാത്തൊരു അവസ്ഥയിലാണ്. ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ, എം.എൽ.എ.യും ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണന്റെ കുടുംബാംഗമാണ്. കടുത്തുരുത്തി നിയോജകമണ്ഡലത്തിലുള്ള സ്ഥലം

എം.എൽ.എ. എന്ന നിലയിൽ ഞാൻ അവിടെയുള്ള കുടുംബാംഗങ്ങളോടും ബന്ധുക്കളോടുമൊക്കെ സംസാരിച്ചു. അവർ വികാരപരമായി സ്മൃതിമണ്ഡപം വിട്ടുതരാൻ തയ്യാറല്ല. അതുകൊണ്ട് അതിൽ ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഈ സ്മൃതിമണ്ഡപം ഏറ്റെടുക്കാൻ തയ്യാറാകണമെന്ന ആവശ്യം ഞാൻ ഉന്നയിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ മാത്രമേ അത്തരം കാര്യങ്ങൾ സാധ്യമാകൂ എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിലേയ്ക്കുതന്നെ ഈ വിഷയങ്ങൾ ഞാൻ കൊണ്ടുവരുന്നത്. സ്മൃതിമണ്ഡപത്തിൽ എന്തെങ്കിലും നവീകരണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിനോ, എം.എൽ.എ. ഫണ്ടിലോ ചെയ്യണമെങ്കിൽ സർക്കാർ അത് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഈ പ്രത്യേക വിഷയം പരിശോധിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. സ്മൃതിമണ്ഡപത്തിലേയ്ക്കുള്ള വിവിധ റോഡുകൾ ഒരു പ്രാവശ്യം എം.എൽ.എ. ഫണ്ടിലാണ് ഞാൻ ചെയ്തത്. ഒന്നരണ്ട് വർഷം കഴിയുമ്പോൾ അതിന്റെ കാലാവധി കഴിയും. ബി.എം.ബി.സി. നിലവാരത്തിലുള്ള ഒരു റോഡ് അവിടെ ഉണ്ടാകേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യം നിലനിൽക്കുകയാണ്. കൂടാതെ ഗവൺമെന്റ് ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച ഉഴവൂർ ബൈപ്പാസ്സും ഇടക്കോലി-കോട്ടയം

മെഡിക്കൽ കോളേജ് റോഡും പ്രഖ്യാപനങ്ങളിൽ മാത്രമായി ചുരുങ്ങിപ്പോകുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരത്തിലുള്ള വിഷയങ്ങൾ നടപ്പാക്കുക എന്ന ആവശ്യം ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണൻ ജന്മശതാബ്ദി സ്മാരകമായി കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ അവിടെ സാംസ്കാരിക നിലയമുണ്ടാക്കാനും ലൈബ്രറി മന്ദിരമുണ്ടാക്കാനും അഡീഷണലായി ഒരു സ്മൃതിമണ്ഡപമുണ്ടാക്കാനുമൊക്കെയുള്ള ഒരു കോടി രൂപയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി അതിന് ഭരണാനുമതി കൊടുത്തുകൊണ്ട് നടപ്പാക്കാനുള്ള സാഹചര്യവും ഉണ്ടാകേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളെല്ലാം മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് എല്ലാ വകുപ്പുകളിലേയ്ക്കും പ്രായോഗികമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടപ്പാക്കുന്നതിന് കഴിയില്ല. അതിനാൽ ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണൻ ജന്മശതാബ്ദി വർഷാചരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഗവൺമെന്റിന് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് പരിശോധിക്കുന്നതിനും തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനും എല്ലാ വകുപ്പധികൃതരും പങ്കെടുക്കുന്ന ഒരു ഉന്നതതലയോഗം ഗവൺമെന്റ് വിളിച്ചുകൂട്ടണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഇന്ത്യയുടെ മുൻരാഷ്ട്രപതിയെന്ന നിലയിൽ കേരളത്തിന്റെ അഭിമാനമായ അദ്ദേഹത്തോടുള്ള ആദരവ്

പ്രകടിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നേതൃത്വം നൽകി ഈ ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ട മുൻഗണന നൽകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, അന്തരിച്ച മുൻരാഷ്ട്രപതി ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണന്റെ സ്മരണാർത്ഥമാണ് കോട്ടയം മീനച്ചിൽ ഉഴവൂർ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിലെ സാമൂഹികാരോഗ്യകേന്ദ്രമായി പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന സ്ഥാപനത്തെ 150 കിടക്കകളോടുകൂടിയ ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണൻ സ്പെഷ്യാലിറ്റി ആശുപത്രിയാക്കി ഉയർത്തിയത്. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം സ്പെഷ്യാലിറ്റി തസ്തികകൾ അനുവദിച്ചതിനുപുറമെ, ഓപ്പറേഷൻ തുയേറ്ററിനാവശ്യമായ ഉപകരണങ്ങൾ, കിടക്കകൾ എന്നിവ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓപ്പറേഷൻ തിയേറ്റർ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്നതിന് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ കുറച്ചുകൂടി വിപുലപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇതിനുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുന്ന നടപടി ജില്ലാ മെഡിക്കൽ ഓഫീസർ കൈക്കൊണ്ടിട്ടുണ്ട്. ലിഫ്റ്റ്, ഫയർ ആന്റ് സേഫ്റ്റി സൗകര്യങ്ങൾ ഇതിനകം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 2012-13-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്ന ഡോ. കെ. ആർ. നാരായണന്റെ 'പൂർണ്ണകായ പ്രതിമ' സ്ഥാപിക്കുന്നതിനായി

ഉഴവൂരിൽ കുരിശുപള്ളി കവലയിലുള്ള പഞ്ചായത്തുവക സ്ഥലം കണ്ടെത്തിയിരുന്നെങ്കിലും പൊതുസ്ഥലങ്ങളിലും പൊതുനിരത്തുകളിലും പൊതുജനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന മറ്റിടങ്ങളിലും പ്രതിമ സ്ഥാപിക്കുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീംകോടതി നിരോധിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ മറ്റൊരു സ്ഥലം കണ്ടെത്താൻ കോട്ടയം ജില്ലാ കളക്ടറോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. സ്ഥലം ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് പ്രതിമ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ സൂതീമണ്ഡപം സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചോ അവിടേയ്ക്ക് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചോ ജില്ലാ കളക്ടർക്ക് അപേക്ഷയൊന്നും ലഭിച്ചിട്ടില്ല. അപേക്ഷ ലഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. പ്രളയത്തിൽ തകർന്ന മുഴുവൻ റോഡുകളുടെയും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ 2020 മേയ് 31-നുമുമ്പ് പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന് മുഖ്യമന്ത്രിതലത്തിൽ 7-11-2019-ന് ചേർന്ന യോഗത്തിൽ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇടക്കോലി-കോട്ടയം മെഡിക്കൽ കോളേജ് റോഡിന്റെ പുനരുദ്ധാരണത്തിനായി കിഫ്ബിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 20 കോടി രൂപയ്ക്ക് തത്വത്തിൽ ഭരണാനുമതി നൽകിയിരുന്നു. റോഡിന്റെ വീതിയുടെ കാര്യത്തിൽ

കിഫ്ബി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള അളവിലും കുറഞ്ഞതാണ് ഇപ്പോഴുള്ള റോഡ്. ഈ സാങ്കേതിക പ്രശ്നം പരിഹരിച്ചാൽ മാത്രമേ കിഫ്ബി വഴി പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. പ്രസ്തുത റോഡ് അലൈൻമെന്റ് ജനസാന്ദ്രതകൂടിയ പ്രദേശത്തുകൂടിയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. അതിനാൽ വീതി കൂട്ടിയെടുക്കാൻ പറ്റാത്ത സാഹചര്യവും അവിടെയുണ്ട്. ഇതിന് പരിഹാരം കാണുന്നതിനാവശ്യമായ ഇടപെടലുകൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് പ്രത്യേകം നന്ദി പറയുകയാണ്. അദ്ദേഹം വിവിധ വകുപ്പുകൾ കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്ത് അക്കാര്യത്തിൽ വളരെ നല്ലനിലയിലുള്ള ഒരിടപെടൽ നടത്തി എന്നുള്ളതിൽ സന്തോഷമുണ്ട്. ഞാൻ അദ്ദേഹത്തോട് പ്രത്യേകം നന്ദി പറയുന്നു. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇക്കാര്യങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി നടപ്പാക്കാൻ വിവിധ വകുപ്പ് അധികൃതർകൂടി പങ്കെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ഉന്നതതലയോഗം വിളിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്നുള്ള അഭ്യർത്ഥനകൂടി വയ്ക്കുന്നു. ഇത് സമയബന്ധിതമായി നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിലുള്ള ഒരു സമിതിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയാൽ ഇക്കാര്യങ്ങൾ മോണിറ്റർ ചെയ്യാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാകും. അതിനുള്ള ക്രമീകരണങ്ങളും



ഗവൺമെന്റ് ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, അതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ

സ്വീകരിക്കാം.