**ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ**

(1) റോഡുകളുടെ പരിപാലനം

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, വിവിധ സ്കീമുകളുപയോഗിച്ച് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്ന റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണം സമയബന്ധിതമായി നടക്കാത്തതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങളിലേയ്ക്ക് സഭയുടെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ കാളിംഗ് അറ്റൻഷൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ധാരാളമായി നടക്കുന്നുണ്ട്. നബാർഡിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും ധാരാളമായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുന്നുണ്ട്. ആർ.ഐ.ഡി.എഫ്. ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും ധാരാളമായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുന്നുണ്ട്. എം.എൽ.എ. ഫണ്ടും എം.പി. ഫണ്ടും ഉപയോഗിച്ച് നടത്തുന്ന റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും ധാരാളമായി നടക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ ഇവിടെ പ്രശ്നം, ഇതിന്റെ ഗ്യാരണ്ടി പീരീഡ് തീർന്നാൽ സ്വാഭാവികമായും ഈ റോഡുകൾ ബന്ധപ്പെട്ട ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തുകൾക്കോ ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾക്കോ

ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്യുന്നതാണ് രീതി. വിവിധ റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തി സമയബന്ധിതമായി നടക്കാത്തതിനെത്തുടർന്ന് കോടിക്കണക്കിന് രൂപ മുടക്കി നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിയ റോഡുകൾ നഷ്ടപ്പെട്ടുപോകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ മെയിന്റനൻസ് ആർക്കാണെന്ന് ചോദിച്ചാൽ, ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ നന്നാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എം.എൽ.എ.-മാർ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ അടുത്ത് ചെന്നുകഴിഞ്ഞാൽ സ്വാഭാവികമായും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡ് അല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഒരു കാരണവശാലും അവർക്ക് ഈ റോഡുകൾ ഏറ്റെടുത്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ലെന്നാണ് പറയുന്നത്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് അവർക്ക് അവകാശപ്പെട്ട റോഡുകൾ മാത്രമേ റിപ്പയർ ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ., നബാർഡ്, ആർ.ഐ.ഡി.എഫ്., എം.പി. ഫണ്ട്, എം.എൽ.എ. ഫണ്ട് തുടങ്ങിയ പദ്ധതികളുപയോഗിച്ച് നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾ സ്വാഭാവികമായി ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്യപ്പെടുന്നത് ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾക്കും ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തുകൾക്കുമാണ്. ഇടുക്കി ജില്ലയിൽ ജില്ലാ കളക്ടറുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ പരിശോധിച്ചപ്പോൾ 300 കിലോമീറ്ററിനടുത്ത് റോഡുകൾ ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിന് ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന് കാണാൻ സാധിച്ചു. ആദ്യം 31 റോഡുകളും അതിനുശേഷം 20

റോഡുകളുമടക്കം 51 റോഡുകൾ ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിന് ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്തുവെങ്കിൽപ്പോലും പരിശോധനയിൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ പറഞ്ഞ കാര്യം, 300 കിലോമീറ്ററോളം വരുന്ന 51 റോഡുകൾ അവരുടെ ആസ്തിയുടെ ഭാഗമാക്കിയിട്ടില്ലെന്നാണ്. മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 20 കോടി രൂപ ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിന് കൊടുത്തതായാണ് പരിശോധനയിൽ കാണാൻ സാധിച്ചത്. ഇത് ഇടുക്കി ജില്ലയുടെ മാത്രം പ്രശ്നമല്ല. 14 ജില്ലയിലും ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ ഗൗരവതരമായി നിലനിൽക്കുകയാണ്. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ., നബാർഡ് തുടങ്ങിയ സ്കീമുകളിലായി നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന റോഡുകൾ അതിന്റെ ഗ്യാരണ്ടി പിരീഡ് തീരുമ്പോൾ ബന്ധപ്പെട്ട ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിനോ ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തിനോ ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നതാണ് അതിന്റെ രീതി. എന്നാൽ ഇത്തരം റോഡുകൾ അവരുടെ ആസ്തിയിലുൾപ്പെടുത്തി മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റുപയോഗിച്ച് മെയിന്റനൻസ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള താൽപ്പര്യം പലപ്പോഴും ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് ഭരണസമിതികൾ കാണിക്കുന്നില്ല. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിക്കുന്ന ഇത്തരം റോഡുകൾ അറ്റകുറ്റപ്പണികളില്ലാതെ പൂർണ്ണമായി നഷ്ടപ്പെട്ടുപോകുകയും ജനങ്ങളുടെ വലിയ പ്രതിഷേധം എല്ലാ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്യുന്നു. എം.എൽ.എ.-

മാർക്കെതിരെയും എം.പി.-മാർക്കെതിരെയും വലിയ തോതിലുള്ള പ്രതിഷേധം ഗവൺമെന്റിനെതിരെയുള്ള പ്രതിഷേധമായി മാറുന്നുണ്ട്. ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തി ചെയ്യുന്നതിന് എം.എൽ.എ. ഫണ്ടോ എം.പി. ഫണ്ടോ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമുണ്ട്. അത് ജനങ്ങളോട് എത്ര പറഞ്ഞാലും അവരെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്താൻ കഴിയില്ല. അതിന് നമ്മുടേതായ ഒരുപാട് പരിമിതികളുമുണ്ട്. സാങ്കേതികത്വം ഞങ്ങൾക്ക് കേൾക്കേണ്ടെന്നതാണ് പലപ്പോഴും ജനങ്ങളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകുന്ന സമീപനം. ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകളും ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തുകളും അവർക്ക് ഹാൻഡ് ഓവർ ചെയ്തു കിട്ടുന്ന റോഡുകൾ അവരുടെ ആസ്തിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് അവർക്ക് കിട്ടുന്ന മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റുപയോഗിച്ച് ഈ റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി നടത്തിയാൽ മാത്രമേ നമുക്ക് ഈ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയൂ. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റുതന്നെ ഈ കാര്യത്തിൽ ഇടപെടണം. മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റ് മെയിന്റനൻസിന് ഉപയോഗിക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്താൻ കഴിയണം. മെയിന്റനൻസിനല്ലാതെ മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റുപയോഗിച്ച് മറ്റ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റുതന്നെ ശക്തമായി ഇടപെട്ട് അത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് ഭരണാനുമതി

കൊടുക്കുന്നതിൽനിന്ന് പിന്മാറണമെന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരുന്നത്.

തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനവും വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ, എം.എൽ.എ.-എം.പി. ഫണ്ട്, നബാർഡ് തുടങ്ങിയ ഫണ്ടുകളുപയോഗിച്ച് നടത്തുന്ന ഒട്ടുമിക്ക തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും പ്രവൃത്തികൾ അതാത് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾതന്നെയാണ് നിർവ്വഹിച്ചുവരുന്നത്. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പോലുള്ള പ്രവൃത്തികൾ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിനുകീഴിലുള്ള കേരള സ്റ്റേറ്റ് റൂറൽ റോഡ് ഡെവലപ്മെന്റ് ഏജൻസിയാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ആയതിന്റെ 5 വർഷത്തെ മെയിന്റനൻസ് ഗ്യാരണ്ടി പിരീഡ് കഴിഞ്ഞാൽ ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിന് കൈമാറുന്നതാണ്. എം.എൽ.എ., എസ്.ഡി.എഫ്., എം.പി.എൽ.എ.ഡി., പി.എം.ജി.എസ്.വൈ., നബാർഡ്, നാറ്റ്പാക്ക് തുടങ്ങിയ പദ്ധതികൾ പ്രകാരം ഏജൻസി വഴി നിർമ്മിച്ച റോഡുകൾ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൈമാറിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രം അവയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുവേണ്ടി റോഡ് മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റുപയോഗിക്കുവാൻ നിലവിലുള്ള മാർഗ്ഗരേഖ പ്രകാരം തടസ്സമില്ലാത്തതാണ്. മേൽപ്പറഞ്ഞ പ്രവൃത്തികൾ

റീ-സർഫസിംഗ്, മെയിന്റനൻസ് എന്നിവ ചെയ്ത് സംരക്ഷിക്കേണ്ടുന്ന അവസരം വരുമ്പോൾ മിക്കപ്പോഴും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്ലാൻ ഫണ്ട്, മെയിന്റനൻസ് ഫണ്ട് എന്നിവ മതിയാകാതെ വരുന്നുണ്ട്. ഈ അവസരത്തിൽ മറ്റ് ഫണ്ടുകളോ എം.എൽ.എ. ഫണ്ട്, എൻ.സി.എഫ്.ആർ.ഡബ്ല്യു., നബാർഡ് ഫണ്ടുകൾ തന്നെയോ ഉപയോഗപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്. 09.02.2004-ലെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ പൊതു ആവശ്യ ഗ്രാന്റും മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റും വിനിയോഗിക്കുന്നതിന് പുറപ്പെടുവിച്ച മാർഗ്ഗരേഖയിലെ ഖണ്ഡിക 4(v) പ്രകാരം, ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് റോഡ് മെയിന്റനൻസ് ഇനത്തിൽ വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ള വിഹിതം കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതിയിൽ എം.പി.-യുടെ പ്രാദേശിക വികസന പരിപാടികൾ, എം.എൽ.എ.-യുടെ പ്രാദേശിക വികസന പരിപാടികൾ മുതലായവ പ്രകാരം നിർമ്മിച്ചവ ഉൾപ്പെടെ അവരുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള എല്ലാ റോഡുകളുടെയും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് വിനിയോഗിക്കാവുന്നതാണെന്നും ഖണ്ഡിക 4(vi) പ്രകാരം, റോഡ് മെയിന്റനൻസിന് വരുത്തിയിട്ടുള്ള വിഹിതം പുതിയ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് വിനിയോഗിക്കാൻ പാടുള്ളതല്ലായെന്നും നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയത് ഇപ്പോഴും മോണിറ്റർ ചെയ്തുവരുന്നുണ്ട്. അപ്രകാരമുള്ള റോഡുകൾ വ്യവസ്ഥകൾ

പാലിച്ചുകൊണ്ട് പഞ്ചായത്തിന്റെ ആസ്തി രജിസ്റ്ററിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുവാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണെന്ന് എല്ലാ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്കും കർശന നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുള്ളതുമാണ്.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, പലപ്പോഴും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തുകളും ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകളും അവരുടെ ആസ്തി രജിസ്റ്ററിൽ ഈ റോഡുകൾ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നില്ലായെന്നുള്ളതാണ് ഇവിടെ നമ്മൾ അനുഭവിക്കുന്ന ഗൗരവതരമായ പ്രശ്നം. അതോടൊപ്പംതന്നെ ജില്ലാ പഞ്ചായത്തിനോ ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തിനോ ലഭിക്കുന്ന മെയിന്റനൻസ് ഗ്രാന്റുകൊണ്ട് മാത്രം ഈ റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമുണ്ട്. ഇങ്ങനെ വരുന്ന വലിയ റോഡുകൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഏറ്റെടുക്കുക അല്ലെങ്കിൽ അവർക്ക് വിട്ടുകൊടുക്കുകയെന്നുള്ളതാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന ഏറ്റവും ഉചിതമായ നടപടി. ഈ ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ, തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെയും സംയുക്ത യോഗം വിളിച്ചുചേർത്ത് ഈ റോഡുകളെ ആസ്തി രജിസ്റ്ററിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ കയ്യിൽ സൂക്ഷിച്ച് പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനം നടത്താൻ കഴിയാത്ത വലിയ റോഡുകൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് വിട്ടുകൊടുക്കാനുമുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനെ

സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ആസ്തി രജിസ്റ്ററിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് കർശന നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. എങ്കിലും അത് നടക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ വീണ്ടും ചർച്ച ചെയ്യാം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പും ചേർന്ന് ഇതിനുവേണ്ടി ഒരു ചർച്ച നടത്തണമെങ്കിൽ ഗൗരവതരമായ ചർച്ച നടത്താം.

(2)വാഹനാപകട നിയന്ത്രണം

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: സർ, സംസ്ഥാനത്ത് ഓരോ ദിവസവും വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനായി സർക്കാരിന്റെ അടിയന്തര ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് എന്റെ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ.

കേരളത്തിലെ പൊതുനിരത്തുകൾ കുരുതിക്കളങ്ങളായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാഴ്ചയാണ് നാം ഇപ്പോൾ കാണുന്നത്. ഓരോ വർഷത്തെയും കണക്ക് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ റോഡപകടങ്ങളുടെയും അതിൽ മരിക്കുന്നവരുടെയും പരിക്ക് പറ്റുന്നവരുടെയും എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുവരുന്നതായി മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. 2014-ൽ 4,049 ആളുകൾ അപകടങ്ങളിൽ മരിച്ചപ്പോൾ 2015-ൽ 4,196 പേർക്കും 2016

ആയപ്പോഴേയ്ക്കും 4,287 പേർക്കും അപകട മരണം സംഭവിച്ചു. സമയപരിമിതി മൂലം കണക്കുകൾ പൂർണ്ണമായി ഞാനിവിടെ അവതരിപ്പിക്കുന്നില്ല. അക്കാര്യം നമ്മുടെ എല്ലാവരുടെയും ശ്രദ്ധയിലുള്ളതാണ്.

റോഡപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു പ്രധാന കാരണം റോഡിന്റെ നിർമ്മാണത്തിലുള്ള അപാകതയാണ്. കേരളത്തിൽ ഏകദേശം ഒന്നേകാൽ കോടിയോളം വാഹനങ്ങളുണ്ട്. എന്നാൽ അതനുസരിച്ച് സംസ്ഥാനത്തെ റോഡിന്റെ വീതിയോ നീളമോ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളത് ഒരു വിഷയം തന്നെയാണ്. അപകടങ്ങൾ ഏറ്റവും കൂടുതലായുണ്ടാകുന്ന ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അവയെ പരിഷ്കരിച്ചുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുള്ള സമഗ്രമായ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. വാഹനം ഓടിച്ചവരുടെ പിഴവുകൾ കൊണ്ടുമാത്രം കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് വർഷത്തിനിടെ 11,018 ജീവനുകൾ നഷ്ടമായിട്ടുണ്ടെന്നത് കേരളത്തിന്റെ മനഃസാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്ന യാഥാർത്ഥ്യമാണ്.

വാഹനങ്ങളുടെ വേഗത നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനായി സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അത്തരം ക്യാമറകൾ എവിടെയൊക്കെയാണെന്ന് ഭൂരിഭാഗം ഡ്രൈവർമാർക്കും നേരത്തെ

അറിയാവുന്നതാണ്. ക്യാമറയുള്ള സ്ഥലങ്ങളെത്തുമ്പോൾ മാത്രം വാഹനങ്ങളുടെ വേഗത കുറയ്ക്കുകയും ശേഷം വീണ്ടും വേഗത നിയന്ത്രിക്കാതെ മുന്നോട്ട് പോവുകയും ചെയ്യുന്ന കാഴ്ചയാണ് കാണുന്നത്. മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിലൊക്കെ രണ്ട് ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളുടെ ദൂരം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് അതിന്റെ സമയം കണക്കാക്കി വാഹനത്തിന്റെ ശരാശരി വേഗത കണ്ടെത്തി നിയന്ത്രിക്കാനും അത് ലംഘിക്കുന്നവരെ ശിക്ഷിക്കുന്നതിനും ആധുനിക സംവിധാനങ്ങളുണ്ട്.

നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലുള്ള ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് പരിഷ്കരിക്കേണ്ട കാലം അതിക്രമിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾക്ക് '8', നാലുചക്ര വാഹനങ്ങൾക്ക് 'H' എന്നിങ്ങനെ രണ്ട് പരീക്ഷണങ്ങളാണ് ഇന്ന് ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റിനായി അവലംബിക്കുന്നത്. കാലാകാലങ്ങളായി നിലവിലുള്ള ഒരു സംവിധാനമെന്ന നിലയിൽ ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂളുകാർ വിദ്യാർത്ഥികളെ ഈ രണ്ട് ടെസ്റ്റുകൾ പാസ്സാകുന്നതിനുള്ള വിദ്യ പരിശീലിപ്പിക്കുകയും എങ്ങനെയെങ്കിലും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് നേടിയെടുക്കുകയുമാണ്. ഭൂരിഭാഗം ഡ്രൈവർമാരും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് നേടിയശേഷം റോഡിലിറങ്ങി ഡ്രൈവിംഗ് പഠിക്കുന്ന കാഴ്ചയാണ് നമ്മളിന്ന് കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ പുതിയ കാലഘട്ടത്തിനനുസരിച്ച് ആധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട്

ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകേണ്ടതാണ്.

റോഡപകടങ്ങൾ ഓരോ ദിവസവും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ, ശബരിമലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് 'ശബരിമല സേഫ് സോൺ പദ്ധതി' വളരെ വിജയകരമായി സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുകയുണ്ടായി. ഏകദേശം നാനൂറോളം കിലോമീറ്റർ പ്രദേശത്ത് 'ശബരിമല സേഫ് സോൺ പദ്ധതി' കേരള റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടും വിവിധ വകുപ്പുകളെ ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത് ഒരു മാതൃകയായി നിലനിൽക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെമ്പാടും റോഡപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരികയും ജീവനുകൾ നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ സാഹചര്യത്തിൽ 'ശബരിമല സേഫ് സോൺ പദ്ധതി' കേരളത്തിൽ മുഴുവനായി വ്യാപിപ്പിച്ച് കൊണ്ട് ഒരു 'കേരള സേഫ് സോൺ പദ്ധതി' ആക്കി മാറ്റുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ അഭ്യർത്ഥിക്കുവാനുള്ളത്.

മുഖ്യമന്ത്രി (<u>ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ</u>): സർ, ഗൗരവമായ ഒരു പ്രശ്നമാണ് ബഹുമാന്യനായ അംഗം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. നമ്മുടെ റോഡിൽ

പൊലിഞ്ഞുപോകുന്ന ജീവനുകളുടെ എണ്ണം വളരെ കൂടുതൽതന്നെയാണ്. വർഷങ്ങൾ താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ കുറവ് സംഭവിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും റോഡപകടങ്ങളിൽ പൊലിഞ്ഞുപോകുന്ന ജീവനുകളുടെ എണ്ണം കൂടുതൽ തന്നെയാണ്. 2017-ൽ റോഡപകടങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലും മരണപ്പെട്ടവരുടെ എണ്ണത്തിലും കുറവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. 2016-ൽ ആകെ 39,420 റോഡപകടങ്ങളിൽ 4,287 പേർ മരിച്ചു. 2017-ൽ റോഡപകടങ്ങൾ 38,486 ആയും മരണസംഖ്യ 4,061 ആയും കുറഞ്ഞു. കുറഞ്ഞു എന്നുപറയുമ്പോൾ ഇത്രയും ജീവൻ ഇപ്പോഴും റോഡിൽ പൊലിയുന്ന അവസ്ഥതന്നെയാണുള്ളത്.

വിവിധ സുരക്ഷാ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുകയും എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് കാര്യക്ഷമമാക്കുകയും ബോധവൽക്കരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ ചെറിയ കുറവെങ്കിലും ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. റോഡപകടങ്ങൾ വിലയിരുത്തുന്നതിനും അവ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനായി ജില്ലാതലങ്ങളിൽ റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മിറ്റികളും ഹൈവേകളിൽ ഹൈവേ പോലീസിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ഹൈവേ ജാഗ്രതാ സമിതികളും പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു.

ബഹുമാന്യനായ അംഗം റോഡിന്റെ കാര്യം പറയുകയുണ്ടായി, റോഡിന്റെ

അപാകത പരിഹരിക്കാൻ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ അതിന് സമൂഹത്തിന്റെ പൊതുവായ സഹകരണംകൂടി ആവശ്യമുണ്ട്. പൊതുജനങ്ങൾ, ഡ്രൈവർമാർ, ഇരുചക്രവാഹകർ എന്നിവർക്കെല്ലാം വിവിധ പരിശീലന പരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. സ്കൂൾ കുട്ടികൾക്കായി പ്രത്യേക ട്രാഫിക് ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ കേഡറ്റ് പദ്ധതികളിലൂടെയും മറ്റും നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.

വാഹനാപകടങ്ങൾ പരമാവധി കുറച്ച് മെച്ചപ്പെട്ട സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നത് ലക്ഷ്യംവച്ച് 'ശുഭയാത്ര' എന്ന പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുപുറമേ 'Pink Traffic Application' വഴി പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ആക്സിഡൻസ് ലൈവായി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതിനും കംപ്ലെയിൻസ് രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള സംവിധാനവും ഒരുക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പം ട്രാഫിക് ബോധവൽക്കരണത്തിനായി എല്ലാ മണ്ഡലങ്ങളിലും ട്രാഫിക് സ്മാർട്ട് ക്ലാസ് റൂം സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം റോഡപകടങ്ങൾ അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിനും തുടർ നടപടികൾക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതിനുമായി ട്രാഫിക് പോലീസ് റോഡ് സേഫ്റ്റി സെൽ-ന് രൂപം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. റോഡപകടം സംഭവിക്കുന്നവർക്ക് എത്രയുംവേഗം പ്രാഥമിക ശുശ്രൂഷ നൽകുന്നതിനും അടുത്തുള്ള

ആശുപത്രികളിൽ എത്തിക്കുന്നതിനും Save Our Fellow Travellers (SOFT) എന്ന കൂട്ടായ്മ രൂപവൽക്കരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പോലീസ് വകുപ്പ് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവർക്ക് ട്രോമാകെയർ ഉൾപ്പെടെ വിദഗ്ദ്ധ പരിശീലനം നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്നവർക്ക് ആദ്യ 48 മണിക്കൂറിലെ ചികിത്സാ ചെലവ് സർക്കാർ വഹിക്കാനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ബഹുമാന്യനായ അംഗം ക്യാമറയുടെ അപര്യാപ്തതയെ കുറിച്ച് സംസാരിക്കുകയുണ്ടായി. ശാസ്ത്രീയമായി, അദ്ദേഹം ഉദ്ദേശിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിക്കാനുള്ള നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചു വരുന്നത്. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ടെസ്റ്റ് കാലോചിതമാക്കാനുള്ള കാര്യവും അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് കാലോചിതമാക്കണമെന്ന് തന്നെയാണ് സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ</u>: സർ, രജിസ്ട്രേഷൻ ഇനത്തിലും കോമ്പൗണ്ടിംഗ് ഫീസായും സർക്കാരിന് ഏറ്റവുമധികം റവന്യൂ തരുന്ന വകുപ്പുകളിലൊന്നാണ് മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ്. ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ച ഒരു കാര്യത്തിൽ ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞില്ല എന്നെനിക്ക് തോന്നുന്നു. മറ്റ് കാര്യങ്ങളിലൊക്കെ വളരെ പോസിറ്റീവായി അങ്ങ് മറുപടി പറഞ്ഞതിൽ എനിക്ക് സന്തോഷമുണ്ട്.

'ശബരിമല സേഫ് സോൺ പദ്ധതി' വളരെ വിജയപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കി വരുന്നൊരു പദ്ധതിയാണ്. അത് 'സേഫ് കേരള പദ്ധതി' ആക്കി മാറ്റുന്നതിനുള്ള പദ്ധതിയും സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട് എന്നാണെനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. 'സേഫ് കേരള പദ്ധതി' നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് തുച്ഛമായ തുക മാത്രമാണ് വേണ്ടിവരുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അക്കാര്യം നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ക്രിയാത്മകമായ തീരുമാനം സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, എന്ത് പേര് വിളിച്ചാലും റോഡുകളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾക്ക് സർക്കാർ മുൻതൂക്കം കൊടുക്കുകയാണ്.

(സബ്മിഷൻ)