മി. സ്പീക്കർ: ....ഓർഡർ.......ഓർഡർ........ ചോദ്യം നം.*391.

ദേശീയ റർബൻ മിഷൻ

1 (*391) ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ:
ശ്രീ. വി. ജോയി:
ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി :
ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെടുന്ന പഞ്ചായത്തുകളുടെ പശ്ചാത്തല വികസനവും സംരംഭ വികസനവും വഴി സാമ്പത്തിക ഉന്നമനം സാധ്യമാക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ദേശീയ റർബൻ മിഷൻ പ്രകാരം സംസ്ഥാനം ഏതെല്ലാം പഞ്ചായത്തുകൂട്ടങ്ങളെയാണ് (ക്ലസ്റ്റേഴ്സ്) ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്; വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) പ്രസ്തുത പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഈ പദ്ധതി പ്രകാരം നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്; ഇതിനായി എത്ര കേന്ദ്രസഹായം ലഭിക്കുമെന്നറിയിക്കാമോ; പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതി വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം അറിയിക്കാമോ;

(സി) പഞ്ചായത്തുകൂട്ടങ്ങളെ പദ്ധതിയിലേയ്ക്ക് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനുള്ള

മാനദണ്ഡങ്ങൾ എന്തെല്ലാമെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

തദ്ദേശ സ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ): സർ,

(എ) ദേശീയ റർബൻ മിഷൻ പ്രകാരം നിലവിൽ 3 ഘട്ടങ്ങളിലായി 22 പഞ്ചായത്തുകൾ ഉൾപ്പെടുന്ന 11 ക്ലസ്റ്ററുകളെ തെരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഫേസ് 1-ൽ മങ്ങാട്ടിടം-കോട്ടയം, പുത്തൻവേലിക്കര-കുന്നുകര, പുതുപ്പള്ളി- മണർകാട്, വെള്ളനാട്-ആര്യനാട് എന്നീ പഞ്ചായത്തുകളും ഫേസ് 2-ൽ പുന്നയൂർക്കുളം-വടക്കേക്കാട്, എടപ്പാൾ-വട്ടംകുളം, കഞ്ഞിക്കുഴി-മാരാരിക്കുളം വടക്ക്, ചെമ്പിലോട്-പേരളശ്ശേരി എന്നീ പഞ്ചായത്തുകളും ഫേസ് 3-ൽ നെടുമ്പന തൃക്കോവിൽവട്ടം, പുതുക്കോട്-കാവശ്ശേരി, താനാളൂർ-നിറമരുതൂർ എന്നീ പഞ്ചായത്തുകളെയുമാണ് തെരഞ്ഞെടുത്തിരിക്കുന്നത്.

(ബി) പ്രസ്തുത പദ്ധതിപ്രകാരം

1. ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം
2. ആഴ്ചയിൽ 24 മണിക്കൂറും കുടിവെള്ള ലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ
3. ഗ്രാമീണ റോഡുകളിൽ ഓടകളുടെ നിർമ്മാണം

തുടങ്ങി പതിമൂന്ന് സൗകര്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുവാനാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്.

ഫേസ് 1-ൽ ഉൾപ്പെട്ട 4 ക്ലസ്റ്ററുകൾക്ക് കേന്ദ്രവിഹിതമായി 43.20 കോടി രൂപയും സംസ്ഥാന വിഹിതമായി 28.80 കോടി രൂപയും ഉൾപ്പെടെ ആകെ 72 കോടി രൂപ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ഇതുവരെ 14.78 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് മൂന്ന് വർഷത്തെ കാലയളവ് ലഭ്യമാണ്.

ഫേസ് 2-ൽ ഉൾപ്പെട്ട നാല് ക്ലസ്റ്ററുകളുടെ ICAP അംഗീകാരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിന്നും ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഫേസ് 3-ൽ ഉൾപ്പെട്ട മൂന്ന് ക്ലസ്റ്ററുകളുടെ ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് ക്ലസ്റ്റർ ആക്ഷൻ പ്ലാൻ (ICAP) ചീഫ് സെക്രട്ടറി അദ്ധ്യക്ഷനായ എസ്.എൽ.ഇ.സി. അംഗീകരിച്ച് അനുമതിക്കായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന് അനുമതി ലഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ കില-സി.എച്ച്.ആർ.ഡി. മുഖേന നടത്തുന്നതാണ്.

(സി) ഈ മിഷന്റെ നിർവ്വഹണ ചട്ടങ്ങളിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുന്ന താഴെപ്പറയുന്ന ഏഴ് മാനദണ്ഡങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ക്ലസ്റ്ററുകൾ

തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്.

1. ഓരോ ദശവർഷത്തിലും ജനസംഖ്യയിലുണ്ടാകുന്ന വർദ്ധന
2. ഓരോ ദശവർഷത്തിലും കാർഷികേതര മേഖലയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ വർദ്ധന
3. ഭൂമിയുടെ വിലവർദ്ധന
4. ഹയർ സെക്കണ്ടറി തലത്തിൽ പഠിക്കുന്ന വിദ്യാർത്ഥിനികളുടെ എണ്ണം
5. പ്രധാനമന്ത്രി ജൻധൻ യോജനയിൽ അക്കൗണ്ട് ആരംഭിച്ച കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം
6. സ്വച്ഛ് ഭാരത് മിഷൻ (ഗ്രാമീൺ) പ്രവർത്തനങ്ങൾ
7. ഭരണനിർവ്വഹണത്തിലെ പുതിയ മാതൃകകൾ.

ഉത്തരം കുറച്ചുകൂടി വിശദീകരിക്കാനുണ്ട്. അത് ഞാൻ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.+

ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജനുവേണ്ടി ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി: സർ, ത്രിതല പഞ്ചായത്തുകളെ ഇത്രയധികം ശക്തിപ്പെടുത്തിയ കാലം ജനകീയ ആസൂത്രണത്തിനുശേഷം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. സർക്കാരിനെയും വകുപ്പിനെയും

\+ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.

അഭിനന്ദിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്ത് റർബൻ പദ്ധതിയുടെ നിർവ്വഹണത്തിനായി എന്തൊക്കെ സംവിധാനങ്ങളാണ് നിലവിലുള്ളത്; പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതി മെച്ചപ്പെടുത്താൻ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്ന നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്നും അത് ഏത് ഘട്ടത്തിലെത്തിയെന്നും വിശദീകരിക്കുമോ ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, റർബൻ പദ്ധതിയുടെ ഇംപ്ലിമെന്റേഷനിൽ രാജ്യത്തുതന്നെ രണ്ടാം സ്ഥാനത്താണ് കേരളം, ഒന്നാം സ്ഥാനത്ത് ഛണ്ഡിഗഢിനാണ്. നമ്മൾ 14.78 ശതമാനം തുക ഇതിനകം ചെലവഴിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഇതിന്റെ നിർവ്വഹണത്തിന് സംസ്ഥാനതലത്തിൽ ഒരു നോഡൽ ഏജൻസിയുണ്ട്. ആ നോഡൽ ഏജൻസി സംസ്ഥാന ഗ്രാമവികസന കമ്മീഷണറാണ്. സ്റ്റേറ്റ് ലെവൽ ടെക്നിക്കൽ ഏജൻസി കിലയാണ്. ക്ലസ്റ്ററിലെ പഞ്ചായത്തുകൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഒരു ജോയിന്റ് പ്ലാനിംഗ് ഏരിയയുണ്ട്. ഈ ജോയിന്റ് പ്ലാനിംഗ് ഏരിയയിൽ ഒരു ജോയിന്റ് പ്ലാനിംഗ് കമ്മിറ്റി (JPC) പ്രവർത്തിക്കുന്നു. ജെ.പി.സി.യുടെ അദ്ധ്യക്ഷൻ ക്ലസ്റ്ററിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന പഞ്ചായത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസംഖ്യയുള്ള പഞ്ചായത്തിലെ പ്രസിഡന്റാണ്. ജില്ലാ കളക്ടറാണ്

ഇതിന്റെ നോഡൽ ഓഫീസർ. ഫെസിലിറ്റേറ്റിംഗ് ഓഫീസറായി ഡി.ആർ.ഡി.എ. പ്രൊജക്ട് ഓഫീസർ സേവനമനുഷ്ഠിക്കുന്നു. എ.ഡി.സി. ഇതിന്റെ ജില്ലാ തലത്തിലെ സ്പെഷ്യൽ ഓഫീസറാണ്. റൂറൽ ഡെവലപ്മെന്റ് സ്പെഷ്യലിസ്റ്റ് എന്നുള്ള നിലയിൽ ബ്ലോക്ക് തലത്തിൽ ബി.ഡി.ഒ.യും പ്രവർത്തിക്കുന്നു. നല്ല രീതിയിൽ മോണിറ്ററിംഗ് നടത്തി ഈ പദ്ധതികളെ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുവാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി: പ്ലാൻ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് നിർവ്വഹണം നടത്തുന്നതുപോലെ, അതേ മാനദണ്ഡങ്ങൾ ഇതിനും ബാധകമാണോ; അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഉത്തരവുകൾ പുറപ്പെടുവിച്ച് നിർവ്വഹണം സുഖകരമാക്കാമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, പഞ്ചായത്തുകളുടെയും തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും പ്ലാൻ ഫണ്ടിന്റെ വിനിയോഗം എങ്ങനെയാണോ സമാനമായ രീതിയിലാണ് റർബൻ മുഖേന ലഭിക്കുന്ന ഫണ്ടിന്റെ വിനിയോഗവും നടക്കുന്നത്. ഇതിന് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് സാംഗ്ഷൻ നൽകേണ്ടത് അതത് പഞ്ചായത്തുകളാണ്. ഇതിന് ടെക്നിക്കൽ സാംഗ്ഷൻ നൽകേണ്ടത് പഞ്ചായത്തുകളുടെ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിംഗാണ്. ഡെപ്പോസിറ്റ്

വർക്കുകളുണ്ടെങ്കിൽ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകളാണ് അതിന് ടെക്നിക്കൽ സാംഗ്ഷൻ നൽകേണ്ടത്. ത്രിതല പഞ്ചായത്തുകളിൽ പ്ലാൻ ഫണ്ട് എങ്ങനെയാണോ വിനിയോഗിക്കുന്നത് സമാനമായ രീതിയിലാണ് റർബൻ ഫണ്ടിന്റെ വിനിയോഗവും നടക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് ക്ലസ്റ്റർ ആക്ഷൻ പ്ലാൻ (ICAP)-ൽ കടന്നുകൂടിയിട്ടുള്ള തെറ്റുകൾ പല തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും ഇപ്പോൾ മാറ്റാൻ കഴിയുന്നില്ല. നിലവിലുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശപ്രകാരം ICAP-ൽ ഭേദഗതി അനുവദിക്കുമോ: ഇല്ലെങ്കിൽ ഈ വിഷയം കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്ന് ഭേദഗതി വരുത്താനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, റർബൻ മിഷനിൽ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെടുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം, ICAP-ൽ ഒരുതരത്തിലുള്ള ഭേദഗതികളും അനുവദിക്കില്ല എന്നുള്ളതാണ്. എന്തെങ്കിലും തെറ്റുകൾ കടന്നുകൂടിയാൽ അത് ഭേദഗതിചെയ്യാൻ നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ അനുസരിച്ച് നമുക്ക് സാധിക്കില്ല. കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിളിച്ച മീറ്റിംഗുകളിൽ കേരളം വളരെ ശക്തമായി ICAP-ൽ വന്നിട്ടുള്ള അപാകതകൾ ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിന് സമയം ആവശ്യപ്പെട്ടു. പക്ഷേ അത്

നൽകാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാർ തയ്യാറായിട്ടില്ല. ICAP തയ്യാറാക്കുന്ന സമയത്ത് വളരെ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം അത് ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം.

ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി: സർ, ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ പഞ്ചായത്തുകളുടെ പേരുകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ഈ പദ്ധതിയിൽ കൂടുതൽ പഞ്ചായത്തുകളെ ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ എന്ന കാര്യം വ്യക്തമാക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, രാജ്യവ്യാപകമായി 300 ക്ലസ്റ്ററുകളാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിൽ നമുക്ക് ഇപ്പോൾ 11 ക്ലസ്റ്ററുകളാണ് ലഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ 300 ക്ലസ്റ്റർ എന്നുള്ളത് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ നമുക്ക് ഇനിയും കൂടുതൽ ലഭിക്കും. ഈ 300 ക്ലസ്റ്ററുകൾ തന്നെ മുഴുവനായി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല. ഇനി ലഭിക്കാനിരിക്കുന്നവയിൽ നമുക്ക് ശക്തമായി ഇടപെട്ട് കുറച്ചുകൂടി ക്ലസ്റ്ററുകൾ നേടിയെടുക്കാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിച്ചുവരുകയാണ്.

ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു: സർ, പ്രസ്തുത പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് പ്രത്യേക മാനദണ്ഡങ്ങൾ നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വയനാടും ഇടുക്കിയും പോലുള്ള ജില്ലകളിൽ ഈ

പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, ഉത്തരത്തിന്റെ ആദ്യഭാഗത്ത് ഞാൻ പറഞ്ഞു, ഏഴ് മാനദണ്ഡങ്ങളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ഈ ക്ലസ്റ്ററുകൾ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതെന്ന്. നഗരസമാനമായ സൗകര്യങ്ങൾ ഗ്രാമീണതലത്തിലേയ്ക്ക് വ്യാപിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. ഗ്രാമങ്ങളിൽ നിന്ന് പട്ടണങ്ങളിലേയ്ക്ക് പലായനം വർദ്ധിച്ച ഘട്ടത്തിലാണ് ഡോ. എ. പി. ജെ. അബ്ദുൾ കലാമിന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം ഒന്നാം യു.പി.എ. സർക്കാരിന്റെ ഭരണകാലത്ത് 'പുര' എന്ന ഒരു പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകിയത്. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ അതിന്റെ അലകും പിടിയും മാറ്റി പുതിയ പേരിട്ട് 'നാഷണൽ റർബൻ മിഷൻ' എന്നാക്കി മാറ്റുകയായിരുന്നു. പിന്നോക്ക പ്രദേശങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ പ്രാമുഖ്യം ഈ കാര്യത്തിൽ നൽകണമെന്നുള്ളതാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ തീരുമാനം.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, ദേശീയ റർബൻ മിഷന്റെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയതിലുള്ള രണ്ട് പഞ്ചായത്തുകളായ ആര്യനാട്ടും വെള്ളനാട്ടും എന്റെ മണ്ഡലത്തിലാണ്. അവിടെ പദ്ധതികൾ നല്ല രീതിയിൽ

ആവിഷ്കരിച്ച് മുന്നോട്ട് പോകുകയാണ്. പലപ്പോഴുമുള്ള പ്രശ്നം, പഞ്ചായത്തുകൾ ചില പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ എം.എൽ.എ. ഫണ്ടും മറ്റ് ഫണ്ടുകളുമായി ക്ലബ് ചെയ്യാൻ സാങ്കേതിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ റർബൻ മിഷന്റെ ഭാഗമായി പറയുന്നു. നമ്മുടെ എം.എൽ.എ. ഫണ്ട് എടുക്കുകയാണെങ്കിൽ പല പദ്ധതികളുടെയും രണ്ട് ഇരട്ടി ഫലം കാണും. അത്തരത്തിൽ ക്ലബ് ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ കൂടുതൽ വേഗത്തിലാക്കുമോ?

<u>ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ</u>: സർ, ICAP തയ്യാറാക്കുന്ന സമയത്ത് 100 കോടി രൂപയുടെ പ്രോജക്ടാണ് നമ്മൾ തയ്യാറാക്കുന്നത്. അതിൽ എം.എൽ.എ.-മാരുടെയും എം.പി.-മാരുടെയും ഫണ്ടുകൾ, ബന്ധപ്പെട്ട തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്ലാൻ ഫണ്ട് തുടങ്ങിയവ ഇന്റഗ്രേറ്റ് ചെയ്താണ് പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നത്. എം.എൽ.എ., എം.പി. ഫണ്ടുകൾ ഇതിനോട് സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ടെങ്കിൽ അതിന് പ്രായോഗികമായ പരിഹാരം കണ്ടെത്താവുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം</u>: സർ, മഹത്തായ ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് ദേശീയ റർബൺ മിഷൻ പദ്ധതി ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് ഇവിടെ പരാമർശിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ പദ്ധതിയുടെ പേര് ഡോ. ശ്യാമ പ്രസാദ്

മുഖർജിയുടെ പേരിലുള്ളതാണെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഒന്നാം യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ വലിയ ലക്ഷ്യത്തോടെ ആരംഭിച്ച ഈ പദ്ധതി ഇന്ത്യയിൽ ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെയും ഹിന്ദുത്വ അജണ്ട നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെയും ഭാഗമായിട്ടുള്ള ദീൻദയാൽ ഉപാദ്ധ്യായ അടക്കമുള്ളവരുടെ പേരുകളിൽ, ദേശീയ സമരത്തിലും സ്വാതന്ത്ര്യ സമരത്തിലും ഒരു കോൺട്രിബ്യൂഷനും ചെയ്യാത്ത ആളുകളുടെ പേരിൽ, ഇതുപോലെയുള്ള പദ്ധതികൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഈ പദ്ധതികൾ വരുമ്പോൾ അതിന്റെ പേര് അതേ രീതിയിൽത്തന്നെ പരിചയപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ടോ ഇല്ലയോ എന്നുള്ളത് വ്യക്തമാക്കുമോ?

<u>ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ</u>: സർ, കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ പദ്ധതികൾ അവരുടെ പേരിലല്ലാതെ കേരളത്തിൽ പ്രത്യേകമായി മറ്റൊരു പേരിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയില്ല. അതിന് ധാരാളം പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ട്. വിയോജിച്ചാണെങ്കിൽപ്പോലും അക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ എന്താണോ നിഷ്കർഷിക്കുന്നത് അത് നടപ്പിലാക്കാനേ നമുക്ക് സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

<u>ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്</u>: സർ, പല ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളും സാമ്പത്തികമായി വളരെ പ്രയാസം നേരിടുകയാണ്. സ്വന്തമായി നികുതി

വരുമാനമില്ലാത്ത പഞ്ചായത്തുകളുടെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനും, പ്രത്യേകിച്ച് മേഖലാ വിഭജനംകൂടി വരുമ്പോൾ റോഡുകളും പാലങ്ങളും നിർമ്മിക്കാൻ പലർക്കും സാധിക്കുന്നില്ല. പഞ്ചായത്ത് ബഡ്ജറ്റിലെ വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ പല മെമ്പർമാരുടേയും വാർഡിനുവേണ്ടി 5 ലക്ഷം രൂപയൊക്കെയാണ് കിട്ടുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അവർ എം.എൽ.എ.-മാരുടെ ഫണ്ടിനെ ആശ്രയിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് സാമ്പത്തികമായി പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് ഓഫീസ് കെട്ടിടം പണിയുന്നതിനും അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനും കൂടുതലായി ഫണ്ട് നൽകുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും പ്രത്യേക പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമോ?

<u>ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ</u>: സർ, ഇത് റർബൺ മിഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യമല്ല. സാമ്പത്തികമായി പ്രയാസം അനുഭവിക്കുന്ന തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ഓഫീസുണ്ടാക്കുന്നതിന് ലോകബാങ്കിന്റെ സഹായം ഉൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റ് ഫിനാൻഷ്യൽ എയ്ഡ് ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. അത്തരം സഹായങ്ങളിൽ ഈ പദ്ധതികൾ ഉൾപ്പെടുത്തി ചെയ്യുകയാണ് പതിവ്. കേരളത്തിന് ലഭിക്കുന്ന പ്ലാൻ ഫണ്ട് മൊത്തമായി തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക്

വീതിച്ച് നൽകുകയാണ്. ഒരു പൈസപോലും മിച്ചം വയ്ക്കുന്നില്ല. സർക്കാരിനും മന്ത്രിമാർക്കുമൊക്കെ വേണ്ടപ്പെട്ടവർക്ക് നല്കാൻ നേരത്തെ ഒരു സ്പെഷ്യൽ ഫണ്ടുണ്ടായിരുന്നു. സഖാവ് പാലൊളി മുഹമ്മദ് കുട്ടി മന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്ത് അതെടുത്തുകളഞ്ഞു. എല്ലാ തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങളോടും ഒരേ രൂപത്തിൽ നീതി പുലർത്തണമെന്നുള്ള നിഷ്കർഷതയായിരുന്നു അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു തീരുമാനത്തിന് പ്രചോദനമായത്. ഇങ്ങനെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അതെങ്ങനെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട 392 -ാം നമ്പർ ചോദ്യവുമായി നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട 418 -ാം നമ്പർ ചോദ്യം ക്ലബ്ബ് ചെയ്യുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുള്ളതിനാൽ ക്ലബ്ബിംഗ് അനുവദിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് ഒരുമിച്ച് മറുപടി പറയാം.

പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് ആകർഷിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ

(*392) <u>ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ:</u>

<u>ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ:</u>

<u>ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ:</u>

<u>ശ്രീ. കെ. രാജൻ:</u> താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന മലിനീകരണവും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളും കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ജനങ്ങളെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് ആകർഷിക്കുന്നതിന് സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന നടപടികൾ എന്തെല്ലാമെന്ന് വിശദമാക്കുമോ ;

(ബി) ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് ഹ്രസ്വദൂര യാത്രക്കാരെ ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളിലേയ്ക്കും ദൂർഘദൂര യാത്രക്കാരെ കാർ, ഓട്ടോറിക്ഷ തുടങ്ങിയ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളിലേയ്ക്കും മാറുന്നതിന് പ്രേരിപ്പിക്കുമെന്ന് കരുതുന്നുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) നിലവിലുള്ള ഫെയർ സ്റ്റേജ് സമ്പ്രദായം വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) ഫെയർ സ്റ്റേജ് സമ്പ്രദായത്തിലെ അപാകതകൾ ബസ് യാത്ര അനാകർഷകമാക്കുന്നുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ,

(എ) പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം സുഗമമാക്കുന്നതിനായി സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെയുള്ള സ്റ്റേജ് കാര്യേജുകൾക്ക് ഏകീകൃത സമയക്രമം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. സ്വകാര്യ ബസുകൾക്ക് അവയുടെ തരമനുസരിച്ച് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് എളുപ്പത്തിൽ വേർതിരിച്ചറിയുന്നതിനായി ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകൾക്ക് Deep Sky Blue, സിറ്റി സർവ്വീസുകൾക്ക് Lime Green, ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകൾക്ക് Maroon എന്നീ നിറങ്ങൾ നൽകി.

അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുമെന്നതിനാൽ, ഇലക്ട്രിക് വാഹനങ്ങളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി, ഇലക്ട്രിക് ഓട്ടോറിക്ഷകളുടെയും എൽ.പി.ജി./സി.എൻ.ജി. ഉപയോഗിച്ച് ഓടുന്ന ഓട്ടോറിക്ഷകളുടെയും നിലവിലെ വാർഷിക നികുതി 500/- രൂപയിൽ നിന്ന് 450/- രൂപയായി കുറയ്ക്കുവാനും പുതുതായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് 5 വർഷത്തേയ്ക്ക് 2000/- രൂപ എന്ന നിരക്കിൽ നികുതി ഈടാക്കുവാനും ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി 2018-19 -ലേയ്ക്കുള്ള ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇ-റിക്ഷകളുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ

പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഓട്ടോറിക്ഷകളുടെ നികുതി നിരക്ക് ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് ഏർപ്പെടുത്തുവാനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. സി.എൻ.ജി. ഉപയോഗിച്ച് ഓടുന്ന ഓട്ടോറിക്ഷകളെ പെട്ടെന്ന് തിരിച്ചറിയുന്നതിനായി അത്തരം ഓട്ടോറിക്ഷകൾക്ക് പ്രത്യേക നിറം നൽകുവാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അന്തരീക്ഷത്തിലെ കാർബണിന്റെ അളവ് പരമാവധി കുറയ്ക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള ഇ-വാഹനങ്ങൾ (ഇ-റിക്ഷ, ഇ-കാർ, ഇ-ബൈക്ക്) സംസ്ഥാനത്തുടനീളം വിപണനം നടത്തുന്നതിനും വിൽപ്പനാന്തര സേവനം നൽകുന്നതിനും 29 വാഹന നിർമ്മാണ കമ്പനികൾക്ക് അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇ-റിക്ഷ ഓടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് ലൈസൻസിന് പുറമെ ബാഡ്ജ് വേണമെന്ന നിബന്ധനയും ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് പെർമിറ്റ് ആവശ്യമില്ലെന്നും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ബസ് ചാർജ് വർദ്ധനമൂലം ഹ്രസ്വദൂര യാത്രക്കാർ ബൈക്ക്, ഓട്ടോറിക്ഷ ഇവ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല.

1. (സി) നിലവിലുള്ള ഫെയർ സ്റ്റേജ് സമ്പ്രദായം, ഫെയർ സ്റ്റേജ് സംബന്ധിച്ച പരാതികളുടെ ന്യായാന്യായങ്ങൾ എന്നിവ അതാത് റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റികളിൽ വിലയിരുത്തി അതാത്

കാലത്ത് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാറുണ്ട്.

(ഡി) ഫെയർ സ്റ്റേജുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുണ്ടാകുന്ന പൊതുജനങ്ങളുടെ പരാതികളിൽ അതാത് റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റികളിൽ നടപടി എടുത്തുവരുന്നുണ്ട്. ഇതുമൂലം ബസ് യാത്ര അനാകർഷമാകുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം വിലയിരുത്തിയിട്ടില്ല.

ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിശ്ചയിച്ചതിലെ അപാകതകൾ

(*418) ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി:

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ:

ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം:

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) അടുത്തിടെ നടപ്പിലാക്കിയ ബസ് ചാർജ് വർദ്ധനയിൽ ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിശ്ചയിച്ചതിലെ അപാകതകൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ ;

(ബി) ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിശ്ചയിച്ചതിലെ അപാകതകൾകാരണം പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അധിക തുക നൽകേണ്ടിവരുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ;

(സി) ഇതുകാരണം സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകൾക്ക് അമിതലാഭം

ഉണ്ടാകുന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിശ്ചയിച്ചതിലെ അപാകത പരിഹരിക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകുമോ എന്നറിയിക്കാമോ ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ,

(എ - സി) ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിന് 2.5 കി.മീ. ആണ് ദൂരപരിധി നിശ്ചയിച്ചിരുന്നതെങ്കിലും ചില സ്റ്റോപ്പുകളുടെ പ്രാധാന്യവും പൊതുജന സൗകര്യവും കണക്കിലെടുത്ത് ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയിച്ചപ്പോൾ ദൂരം സംബന്ധിച്ച് ചില ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകളുള്ളതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച അപാകതകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് അതാത് ആർ.ടി.എ.-കൾക്ക് ഉചിതമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിരന്തരം പ്രശ്നങ്ങളിലൂടെ മുന്നോട്ട് പോകുകയാണ്. ഒന്നാമത്തെ കാര്യം, അതിൽ പണിയെടുക്കുന്ന ജീവനക്കാർക്ക് ലഭിക്കേണ്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ സമയത്ത് കിട്ടുന്നില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല അവരുടെ പെൻഷനും ലഭിക്കുന്നില്ല. ഈ അടുത്ത സമയത്ത് ഇതിനെല്ലാം ധീരമായ നടപടികളെടുത്തതിന് ആദ്യമായി ഞാൻ ആ ഗവൺമെന്റിനെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ നിരന്തരം നിലനിന്നിരുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ പ്രശ്നത്തിൽ ധീരമായി

ഇടപെട്ടുകൊണ്ട് മറ്റൊരു ഗവൺമെന്റിനും ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഒരു പുതുജീവൻ നൽകാനുള്ള കഠിനവും സാഹസികവുമായ ശ്രമമാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് നടത്തിയത്. ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പുന:സംഘടിപ്പിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഇനി ഇത് നന്നാവില്ല. ഇപ്പോൾ അതിനുള്ള സാദ്ധ്യതകൾ തെളിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുക എന്നുള്ള ഒറ്റ കാര്യമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നന്നാക്കാൻ വേണ്ടി ആകെ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. ജനങ്ങളെ പിഴിഞ്ഞുകൊണ്ടുമാത്രം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നന്നാക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. അതിന് പുതിയ സാമ്പത്തിക-വരുമാന മാർഗ്ഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തണം. വളരെ പാവപ്പെട്ടവരും സാധാരണക്കാരുമായ ആളുകളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ആശ്രയിക്കുന്നത്. അവരുടെ നിരക്കാണ് ഇപ്പോൾ 7/- രൂപയിൽ നിന്ന് 8/- രൂപയാക്കി വർദ്ധിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒറ്റയടിക്ക് മിനിമം 8/- രൂപയാക്കി. തമിഴ്നാട്ടിൽ 4/- രൂപയും കർണ്ണാടകയിലും ആന്ധ്രാ പ്രദേശിലും 5/- രൂപയുമാണ് മിനിമം നിരക്ക്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ പാവപ്പെട്ടവരുടെ മിനിമം നിരക്ക് 4/- രൂപയാക്കി കുറയ്ക്കുകയും സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ്, എ.സി. എന്നീ ബസുകളിലെ ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുകകയും വേണം.

ആട്ടോറിക്ഷകളിലും പ്രൈവറ്റ് ബസുകളിലും ആളുകൾ പോകുന്ന നിലപാടാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ ചാർജ് കുറയ്ക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞ നല്ല വാക്കുകൾക്ക് നന്ദി. കഴിഞ്ഞ കുറേ കാലമായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് യാത്രാ നിരക്കുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് സ്ഥിരമായി ഒരു സംവിധാനമാണുള്ളത്. റിട്ടയേർഡ് ജസ്റ്റിസ് രാമചന്ദ്രൻ കമ്മീഷൻ ചെയർമാനായുള്ള ഒരു സമിതി അതാത് കാലത്ത് ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിശോധിക്കുകയും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സർക്കാരിന് നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുകയും ആ നിർദ്ദേശങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സർക്കാർ അത് പരിശോധിച്ച് ഉചിതമായ ഭേദഗതികളിലൂടെ അത് നടപ്പിലാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന നയമാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും ഒടുവിൽ ആ കമ്മീഷന്റെ ശിപാർശകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് സ്റ്റേജ് ക്യാരേജുകളിൽ യാത്രാ നിരക്കുകൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആ സംവിധാനം മാറ്റി പുതിയൊരു സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരിക എന്നത് നയപരമായ

തീരുമാനമെടുക്കേണ്ട വിഷയമാണ്. ഇപ്പോൾ അതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു നിഗമനത്തിൽ എത്തിച്ചേരാൻ ഞാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഓട്ടോറിക്ഷകളിൽ ജനങ്ങൾ കയറുന്ന കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ ഉത്കണ്ഠപ്പെട്ടിട്ട് കാര്യമില്ല. ജനങ്ങൾക്ക് സൗകര്യമുള്ള വാഹനത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള അവകാശത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് വിലക്ക് കല്പിക്കേണ്ട കാര്യമുണ്ടെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മിനിമം ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചതുമൂലം ബസിൽ യാത്ര ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്ന ആളുകളുടെ എണ്ണം കുറയുകയും അവർ കൂടുതലായി ഇത്തരത്തിലുള്ള ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾ, ഓട്ടോറിക്ഷകൾ എന്നിവയെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം ഒരു പഠനത്തിലൂടെ മാത്രമേ ബോദ്ധ്യമാകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു പരിശോധന നടത്തുന്നതിന് ഗവൺമെന്റിന് പ്രയാസമൊന്നുമില്ല.

<u>ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ</u>: സർ, കേരളത്തിൽ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മാത്രമല്ല വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റവുമുണ്ട്. ജലഗതാഗതം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമായി വികസിപ്പിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും പദ്ധതി ഗവൺമെന്റ് അടിയന്തരമായി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്

ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. പൊതുഗതാഗതം എന്ന് വിവക്ഷിക്കുമ്പോൾ ബസുകളും ഓട്ടോറിക്ഷകളും ടാക്സികളും മാത്രമാണ് മനസ്സിൽ കാണുന്നത്. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുന്നതിനും നിത്യ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും ജലഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങളെ പരമാവധി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുക എന്നതാണ് ഏറ്റവും ഉചിതമായ മാർഗ്ഗം. ഇത് ലക്ഷ്യമാക്കി ജലഗതാഗത വകുപ്പ് കേരളത്തിലെ 6 ജില്ലകളിലായി 51 ഷെഡ്യൂളുകൾ നിലവിൽ നടത്തിവരുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ, മറ്റ് പുതിയ രൂപത്തിലുള്ള ബോട്ടുകൾ യാത്രക്കാർക്കായി അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് അത് കൂടുതൽ ആകർഷകമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. പാസ്സഞ്ചർ-കം-വെഹിക്കിൾ, ബോട്ടുകൾ തുടങ്ങിയ സർവ്വീസുകൾ നിരത്തുകളിലെ തിരക്ക് കുറയ്ക്കാൻ സഹായകമാണ് എന്നത് ശരിയാണ്. അതിനുള്ള ശ്രമങ്ങളാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ബോട്ടുകളിലും ഇപ്പോൾ ഉപയോഗിക്കുന്നത് ഡീസലാണ്. ഡീസൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന സമ്പ്രദായം മാറ്റി മറ്റ് എനർജി ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ബോട്ട് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ വകുപ്പ് കാര്യക്ഷമമായി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇതിനെക്കാളുപരി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി

നേതൃത്വം നൽകിക്കൊണ്ട് നമ്മുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരങ്ങളിലൊന്നായ കൊച്ചി നഗരത്തിൽ മെട്രോ സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. മെട്രോ സർവ്വീസിന് സമാന്തരമായി വാട്ടർ മെട്രോ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള എല്ലാ പദ്ധതികളും അദ്ദേഹം തന്നെ നേരിട്ട് മേൽനോട്ടം നടത്തി നടപ്പിലാക്കിവരുന്നുണ്ട്. വാട്ടർ മെട്രോ, റെയിൽ മെട്രോ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് തുടങ്ങിയവയെല്ലാം കൂട്ടിയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ കൊച്ചിയിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങളും നടത്തിവരികയാണ്.

<u>ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ</u>: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പൊതുയാത്രാ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയുകയും ആ സ്ഥാനത്ത് ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരവസ്ഥയാണുള്ളത്. അതുണ്ടാക്കുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കായാലും അപകടങ്ങളായാലും വളരെ വലുതാണ് എന്ന് നമുക്കറിയാം. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ പൊതുഗതാഗത വാഹനങ്ങളിലേക്ക് ജനസമൂഹത്തെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയാവുന്ന രീതിയിൽ ഗതാഗത നിരക്ക് കുറയ്ക്കുകയും സ്വകാര്യ ബസുകൾ അടക്കമുള്ള

പൊതുവാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി കുറച്ചുകൊണ്ട് ആ രംഗത്തേയ്ക്ക് കൂടുതലാളുകളെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയാവുന്ന നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്ത് പൊതുഗതാഗതത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്തുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ നേരത്തെ പതിനാറായിരത്തോളം പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളാണ് സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ അത് പതിമൂന്നായിരമായി ചുരുങ്ങിയിട്ടുണ്ട് എന്ന വസ്തുത ശരിയാണ്. എന്നാൽ ആ സ്ഥാനത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസിന്റെ സർവ്വീസുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് മറ്റ് വാഹനങ്ങളിലേക്ക് ആളുകൾ പോകുന്നുവെന്നത് നേരത്തേ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഒരു പ്രത്യേകമായ പഠനം നടത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ പറയാൻ കഴിയൂ. രണ്ടാമതായി, സ്വകാര്യ സർക്കാർ സ്റ്റേജ് ക്യാരേജുകളിൽ ആളുകളെ ആകർഷിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ നികുതിയിൽ കുറവ് വരുത്താൻ കഴിയുമോ എന്ന് പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് അങ്ങ് ചോദിച്ചത്. അത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ സാമ്പത്തിക പ്രശ്നവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമായതുകൊണ്ട് നികുതികൾ കുറയ്ക്കുക എന്ന നടപടിയിലേയ്ക്ക്

ഇപ്പോഴത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് പോകാൻ സാധിക്കുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല.

<u>ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ</u>: സർ, പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിൽ നന്നായി നിൽക്കുന്ന പല സംസ്ഥാനങ്ങളും നമ്മുടെ രാജ്യത്തുണ്ട്. കർണ്ണാടക, ഒഡീഷ, മധ്യ പ്രദേശ്, ഹിമാചൽ പ്രദേശ് എന്നിവ മാതൃക സൃഷ്ടിച്ച സംസ്ഥാനങ്ങളാണ്. 5 വർഷംകൊണ്ട് ഏകദേശം നൂറിലേറെ അവാർഡുകൾ കരസ്ഥമാക്കുകയും ലിംക ബുക്ക്സ് ഓഫ് റെക്കോർഡ്സിൽ സ്ഥാനം പിടിക്കുകയും ചെയ്ത കർണ്ണാടക സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ഏകദേശം 50 കോടി രൂപയിലേറെ ലാഭത്തിലുമാണ്. നല്ല സൗകര്യങ്ങൾ - വൈ-ഫൈ, സി.സി.ടി.വി., നല്ല പെരുമാറ്റം, നിരക്കുകുറവ്, വൃത്തി എന്നിവയിൽ അവർ മുന്നിൽനിൽക്കുകയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, കർണ്ണാടക റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച് നമ്മൾ പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ആ മാതൃക നമുക്ക് പിന്തുടരാൻ കഴിയുമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, കർണ്ണാടക റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ പ്രത്യേകമായി പഠിക്കാൻ ഒരു സമിതിയെ നിശ്ചയിക്കുകയോ അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പഠനം

നടത്തുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിൽപോലും അവിടെ നടക്കുന്ന കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഇവിടത്തെ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിനും ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനും നല്ല പരിചയവും അറിവുമാണുള്ളത്. പക്ഷേ കർണ്ണാടകയിൽ നടപ്പിലാക്കിയതുപോലുള്ള എല്ലാ പരിഷ്കാരങ്ങളും കേരളത്തിലെ സാഹചര്യത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമോ എന്ന കാര്യമാണ് പരിശോധിക്കേണ്ടത്. ഒന്ന്, അവിടത്തെ റോഡുകളുടെ കണ്ടീഷനാണ്. രണ്ട്, യാത്രക്കാരുടെ യാത്രാ സംസ്കാരമാണ്. മൂന്ന്, സ്റ്റോപ്പുകൾ. ചെറുപട്ടണങ്ങളാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. രണ്ടോ മൂന്നോ കിലോമീറ്ററുകൾ പോകുമ്പോൾ സ്റ്റോപ്പുകൾ ആവശ്യമായി വരുന്ന ഒരു നഗര-ഗ്രാമ പശ്ചാത്തലമുള്ള കേരളത്തിൽ കർണ്ണാടകയിലെപ്പോലെ എല്ലാ പരിഷ്കാരങ്ങളും സ്വീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമോ എന്നത് സംശയാസ്പദമാണ്. എന്നാലും അവർ സ്വീകരിച്ചതും നമുക്ക് സ്വീകരിക്കാവുന്നതുമായ എല്ലാ നല്ല മാർഗ്ഗങ്ങളും സ്വീകരിക്കുന്നതിന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കോ ഗവൺമെന്റിനോ ഒരു വൈമനസ്യവുമില്ല.

<u>ശ്രീ. കെ. രാജൻ</u>: സർ, പ്രൈവറ്റ് ബസുകൾക്ക് ഒരു കളർ കോഡ് തീരുമാനിച്ചത് വളരെ ഗംഭീരമായി. ബൈക്കിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നത്

രണ്ടുപേരും ഓട്ടോറിക്ഷയിൽ മൂന്നുപേരും കാറിൽ നാലുപേരും എന്നിങ്ങനെ പൊതുധാരണയുണ്ട്. യാത്ര ചെയ്യുന്ന ആളുകൾ, അതിന്റെ യന്ത്രങ്ങൾ, വഴികൾ, ദേശസാൽകൃത വഴികൾ, സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ നിയന്ത്രണം എന്നിവയെല്ലാം കൂട്ടിച്ചേർത്ത് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ പൊതുപ്രകടന പത്രികയ്ക്ക് അനുകൂലമായി ഗതാഗത നയം രൂപീകരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാമോ; അതിനെക്കുറിച്ച് എന്തെങ്കിലും ചിന്തയുണ്ടോ; അത് ഒരു പക്ഷേ വളരെ അനുകൂലമായ ഒരു പ്രശ്നമായിരിക്കും. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ അനിയന്ത്രിതമായ യാത്രയുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ നമ്മുടെ മുമ്പിൽ വരുന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ വിഷയങ്ങളും നമ്മുടെ മുമ്പിൽ വരുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം കൂട്ടിച്ചേർത്ത് ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളെ മുതൽ വലിയ വാഹനങ്ങൾ, വൻകിട വാഹനങ്ങളെ വരെ ഒരുപോലെ ബാധിക്കാവുന്ന, റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെ ബാധിക്കാവുന്ന ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ ചിന്തകൾക്കനുകൂലമായ ഒരു വാഹന നയം കൊണ്ടുവരാമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിക്ക് ഒരു നയം കൊണ്ടുവരാമോ എന്നാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അല്ലാതെ

വാഹനത്തിന് ഇടതുപക്ഷ നയമോ മറ്റൊരു നയമോ ഇല്ല. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിക്ക്, ഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച ഒരു പൊതുനയം ഇപ്പോഴത്തെ ഗവൺമെന്റിന് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുമോ എന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചോദിച്ചത്. നല്ലൊരു നിർദ്ദേശമാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് എങ്ങനെയാണ് ചെയ്യേണ്ടത് എന്നാലോചിക്കാം. പക്ഷേ മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ ഈ പ്രശ്നങ്ങളുടെ പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി: സർ, നേരത്തേ ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ പറഞ്ഞതുപോലെ തമിഴ്നാട്, കർണ്ണാടക സ്റ്റേറ്റുകളിൽ ബസ് ചാർജ് വർദ്ധന വളരെ അപൂർവ്വമായി മാത്രമേ നടക്കാറുള്ളൂ. ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഒന്നുരണ്ട് സ്റ്റേജുകളിൽ ഒരിക്കലും വർദ്ധനവ് നടത്താറില്ല. അങ്ങയുടെ ഉത്തരത്തിൽ 'അങ്ങനെയൊരു അപാകതയുണ്ട് എന്ന് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു' എന്ന് പറയുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇത് അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കുന്നതിന് എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, യാത്രാനിരക്ക് നിശ്ചയിച്ചപ്പോൾ

കേരളം പരമ്പരാഗതമായി സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന ഒരു നടപടിക്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് ഈ സർക്കാരും യാത്രാനിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചുള്ള തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഉന്നയിച്ചതുപോലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പല കോണുകളിൽ നിന്നായി സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ വന്നിട്ടുണ്ട് എന്നാണ് ഞാൻ ഉത്തരത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായത്. അതൊരു ഔദ്യോഗികമോ ഔപചാരികമോ ആയിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശമല്ല. പൊതുപ്രവർത്തകരിൽ നിന്ന്, മറ്റ് മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നവർക്ക് ഇങ്ങനെയൊരു പ്രശ്നമുണ്ടല്ലോ എന്ന കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. രേഖാമൂലം അല്ലെങ്കിലും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട് എന്ന സത്യം ഞാൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞു എന്നുമാത്രമേയുള്ളൂ. കേരളത്തിൽ അത് എങ്ങനെയാണ് പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ കഴിയുക എന്നത് ഒരു പഠനത്തിലൂടെയും പരിശോധനയിലൂടെയും മാത്രമേ സാദ്ധ്യമാവുകയുള്ളൂ.

<u>പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ</u>: സർ, കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത രംഗം വളരെ പ്രയാസകരമായ ഒരവസ്ഥയിലാണെന്ന് നമ്മളെല്ലാവരും പറഞ്ഞുകൊണ്ടേയിരിക്കുന്നു. ഫെയർസ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിലെ അപാകതയും ചാർജ് വർദ്ധനവും പെട്രോൾ വില

വർദ്ധനവും എല്ലാംകൊണ്ടും കേരളത്തിലെ ഗതാഗതരംഗവും സമൂഹവും പ്രയാസമനുഭവിക്കുകയാണ്. ഡൽഹിയിലും ബാംഗ്ലൂരിലുമൊക്കെ നടപ്പിലാക്കുന്നതുപോലെ സി.എൻ.ജി.-യിലേക്കോ സോളാറിലേക്കോ മാറാൻ കഴിയുമോ? ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ വൈദ്യുതി വകുപ്പുമന്ത്രി ഒരു ചോദ്യത്തിന് മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ ഇലക്ട്രിക് വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കാവുന്ന വാഹനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. ഇവയിലേതെങ്കിലും ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത രംഗത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തി സമൂഹത്തിനും ആളുകൾക്കും ഗുണകരമായി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാവുന്ന അവസ്ഥയിലേക്ക് മാറ്റം വരുത്താൻ സാധിക്കുമോ; അത് പരിശോധിക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, ഊർജ്ജം ഉപയോഗിച്ചും മറ്റ് ഇന്ധനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചും പൊതുവാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്നതാണ് ചോദിച്ചതിന്റെ ചുരുക്കമെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അത് എന്റെ ഉത്തരത്തിൽ ഞാനിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. പടിപടിയായി ഡീസൽ ഉപയോഗം കുറയ്ക്കുക,

അതിനുപകരം സി.എൻ.ജി., എൽ.എൻ.ജി., സോളാർ, വൈദ്യുതി തുടങ്ങിയ ഇന്ധനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള വാഹന സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുക. ഈ മാസം 22-ാം തീയതി കേരളത്തിൽ ആദ്യമായി കൊച്ചിയിലെ 4 കേന്ദ്രങ്ങളിൽ സി.എൻ.ജി. ഔട്ട്‍ലെറ്റുകൾ ഉണ്ടാകുകയാണ്. അതിന്റെ ഉദ്ഘാടനം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി 22-ാം തീയതി കൊച്ചിയിൽ നിർവ്വഹിക്കുകയാണ്. അത് നിർവ്വഹിക്കുന്നതോടുകൂടി ഇന്ധന ലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്ന മുറയ്ക്ക് സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സർക്കാർ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അന്നുതന്നെ കൊച്ചിയിൽ സി.എൻ.ജി. ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. മെമ്പർമാർ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചതുപോലെ ഇന്ധന ഉപയോഗത്തിൽ ശ്രദ്ധേയമായ മാറ്റം വരുത്തിക്കൊണ്ട് അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുക തുടങ്ങിയ നടപടികളിലേയ്ക്കാണ് സർക്കാർ നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം:</u> സർ, പൊതുഗതാഗതം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനെ കുറിച്ചാണല്ലോ ചർച്ച നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ട്രാഫിക് ജാം, റോഡിന്റെ സ്പേസ് കുറവ്, വാഹനങ്ങളുടെ ആധിക്യം

എന്നിവയെല്ലാം ഇതിന് വിഘാതമായി നിൽക്കുന്ന പരിമിതമായ കാര്യങ്ങളാണ് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ സമയത്ത്, പൊതു ജലഗതാഗത സൗകര്യം ശക്തിപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇതിനൊരു ആശ്വാസം കണ്ടെത്താൻ കഴിയുമോ; അതോടൊപ്പംതന്നെ നെതർലൻഡ് പോലുള്ള യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിൽ സൈക്കിൾ യാത്രയെ കൂടുതൽ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന ഒരുപാട് സംഭവങ്ങൾ കാണാറുണ്ട്. ഒരു ട്രാഫിക്കിൽ പോയാൽ സൈക്കിളിന് സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുത്തതിനുശേഷം മാത്രമേ മറ്റ് വാഹനങ്ങൾക്ക് സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നുള്ളൂ. ഇങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങളിലൂടെ ആശ്വാസം കണ്ടെത്തിക്കൊണ്ട് ആ രീതിയൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് രൂപപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ:</u> സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്, സൈക്കിൾ യാത്ര പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാമോയെന്നാണ്. കേരളത്തിൽ മുമ്പുകാലത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ സൈക്കിൾ യാത്ര നടത്തിയിരുന്ന ഒരു പ്രദേശമാണ് ആലപ്പുഴ ജില്ല. ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ തൊഴിലാളികളും വിദ്യാർത്ഥികളുമെല്ലാം സൈക്കിൾ ഉപയോഗിച്ചുള്ള യാത്രയാണ് നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ

സംസ്കാരത്തിൽ ഇപ്പോൾ ശ്രദ്ധേയമായ മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഫലമായി ഇത്തരത്തിലുള്ള വാഹനങ്ങൾക്കുപകരം യന്ത്രം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള യന്ത്രവൽകൃത വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിലേയ്ക്കുള്ള ട്രെൻഡാണ് ഇപ്പോൾ വന്നിട്ടുള്ളത്. ഇത് നേരെയാകണമെങ്കിൽ ഈ യാത്രാ സംസ്കാരത്തിൽ കാതലായ മാറ്റം വരുത്തുകയെന്നുള്ളതാണ്. അതിനുള്ള ബോധവൽക്കരണ ക്യാമ്പെയിനുകളാണ് നമുക്കാവശ്യം. അത്തരം ക്യാമ്പെയിനുകളിൽ നമുക്കെല്ലാവർക്കും ഒരുമിച്ച് ഏർപ്പെടാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഞാൻ കരുതുന്നത്.

<u>ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള:</u> സർ, വിവിധ രാജ്യങ്ങളിലും നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലുമൊക്കെ പൊതുഗതാഗതം സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ പ്രോത്സാഹനവും സൗകര്യവും ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നുണ്ട്. എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും മുന്നിൽനിൽക്കുന്ന കേരളം ആ കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴും വളരെ പുറകിലാണ്. നഷ്ടത്തിന്റെ കണക്ക് മാത്രമാണ് നമുക്ക് പറയാനുള്ളത്. പ്രൈവറ്റ് ബസ്സിന് ഇല്ലാത്ത നഷ്ടം എന്തുകൊണ്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഉണ്ടാകുന്നതെന്നതിനെ

സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും പഠനം ഗവൺമെന്റ് നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് രംഗത്തെ പോരായ്മകളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നഷ്ടത്തിന് കാരണമെന്ന് പറയപ്പെടുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ ചാർജ്ജിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു കുറവുമില്ല. ഫെയർ സ്റ്റേജിന് പുറമെ സെസ്സുകൂടി ചുമത്തുകയാണ്. പ്രൈവറ്റ് ബസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനേക്കാൾ ചാർജ്ജ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സിൽ കൊടുക്കേണ്ടിവരികയാണ്. കുറഞ്ഞ ചാർജ്ജിൽ ഓടിക്കുന്ന പ്രൈവറ്റ് ബസ്സിനില്ലാത്ത നഷ്ടം എന്തുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തുമോ; കൂടുതൽ യാത്രക്കാരെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലേയ്ക്ക് ആകർഷിക്കാനാവശ്യമായ എന്തെങ്കിലും പദ്ധതി ഉണ്ടാക്കുമോ; സഹകരണ ബാങ്കുകളെ മാത്രം ആശ്രയിക്കാതെ മറ്റെന്തെങ്കിലും മാർഗ്ഗം ഗവൺമെന്റ് കണ്ടെത്തുമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ:</u> സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രയാസങ്ങൾ ഉണ്ടാകാൻ ഇടയായത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്നാണ് അദ്ദേഹം ചോദിച്ചതെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ കഴിഞ്ഞ എത്രയോ വർഷങ്ങളായി തുടർന്നുപോരുന്ന വിവിധ തീരുമാനങ്ങളുടെയും

നടപടികളുടെയും പ്രവർത്തനശൈലിയുടെയും ഭാഗമായി വന്നുചേർന്നിട്ടുള്ള ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തെ അവസ്ഥയാണ് ഇപ്പോഴത്തെ ആഴമേറിയ പ്രതിസന്ധി. അതിൽ ഓരോ കാരണവും വ്യക്തമായി പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ പരിശോധിച്ചപ്പോൾ പല മേഖലകളിലും കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടന്നിട്ടില്ലെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഇന്ധനക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുക, ടയർക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുക, മാൻപവർ യൂട്ടിലൈസേഷന്റെ കാര്യത്തിൽ കുറെക്കൂടി ശാസ്ത്രീയമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കുക, ഷെഡ്യൂളുകൾ ശാസ്ത്രീയമായി പുനഃക്രമീകരിക്കുക തുടങ്ങിയ നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് ഈ കാര്യം പഠിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നിയോഗിച്ച കൽക്കത്തയിലെ പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്നയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സമിതി റിപ്പോർട്ട് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. അതിനുപുറമെതന്നെ ലാഭകേന്ദ്രങ്ങളായി (profit centres), മൂന്ന് കേന്ദ്രങ്ങളിലായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ മാറ്റി കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമോ തുടങ്ങിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ നിർദ്ദേശങ്ങളെക്കുറിച്ച് ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുമായും ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായും ചർച്ചകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആദ്യത്തെ

ചോദ്യ കർത്താവായ ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ നല്ല നിലയിലുള്ള ശ്രമങ്ങളിലൂടെ എല്ലാ ഭാഗത്തെയും കോർത്തിണക്കി മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഗവൺമെന്റും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യും ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീമതി വീണാ ജോർജ്ജ്: സർ, ദിവസവും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളിൽ ദീർഘദൂര യാത്ര നടത്തുന്നവർക്കുവേണ്ടി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കാർഡ് ഇഷ്യൂ ചെയ്തിരുന്നു. പക്ഷെ ഇപ്പോൾ ആ കാർഡ് നൽകുന്നില്ല. അത് എന്തുകൊണ്ടാണ്; ഒരു മാസം ശരാശരി മൂന്ന് കോടി രൂപ ഇതുവഴി കോർപ്പറേഷന് വരുമാനം ഉണ്ടായിരുന്നു. ദീർഘദൂര യാത്രികർക്കുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം കൂടുതൽ പ്രതിസന്ധിയിലേയ്ക്ക് കോർപ്പറേഷനെ തള്ളിവിടാതിരിക്കാനുള്ള അടിയന്തര നിർദ്ദേശം നൽകുമോ;

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, കാർഡ് സിസ്റ്റം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപ്പിലാക്കിയിരുന്നു. അത് ആകർഷകമായ രീതിയിൽ തന്നെയാണ് നടന്നുവന്നിരുന്നത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ യാത്രാ നിരക്കിൽ വ്യത്യാസം വരുത്തിയപ്പോൾ ആ കാർഡ്

നിരക്കിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കുന്നതിൽ ചെറിയ വ്യത്യാസം വരുത്തേണ്ടി വരും, നിരക്കുകളിൽ വ്യത്യാസം വരുത്തേണ്ടി വരും. അതിനുള്ള സാവകാശം എടുത്തുകൊണ്ട് യാത്രാകാർഡുകൾ നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികളുമായിതന്നെയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മുന്നോട്ടുപോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ദീർഘദൂര യാത്രക്കാരെ ആകർഷിക്കുന്നതിലേയ്ക്ക് ഏറ്റവും പ്രധാനമായും വേണ്ടത് നല്ല സൗകര്യമുള്ള ബസ്സുകൾ നൽകുകയെന്നതാണ്. നല്ല സൗകര്യമുള്ള ബസ്സുകൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങളും ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, മറ്റ് വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തെ സ്ട്രെങ്ത്തൻ ചെയ്യാൻവേണ്ടി സ്മാൾ ടൗൺസിലും ബിഗ് ടൗൺസിലും മെട്രോപോളിറ്റൻ സിറ്റിയിലുമൊക്കെ ചെയ്യുന്നത് ചെറിയ ബസ്സുകൾ സൗജന്യമായി യാത്രക്കാർക്ക് കൊടുക്കുകയാണ്. അബുദാബിയിൽ അങ്ങനെയാണ്. ഒരു വീട്ടിൽനിന്ന് മൂന്നുംനാലും വാഹനങ്ങൾ റോഡിൽ ഇറങ്ങുകയാണ്. അതില്ലാതെ സൗകര്യമുള്ള ചെറിയ വാഹനങ്ങൾ ഒരു ഡെസ്റ്റിനേഷനിൽനിന്നും മറ്റൊരു ഡെസ്റ്റിനേഷനിലേയ്ക്ക് പോകത്തക്കനിലയിൽ ഓടിക്കുകയാണെങ്കിൽ

ആളുകൾക്ക് ഒരു കൾച്ചർ വളർന്നുവരും. രാവിലെ എല്ലാവരും കാറിലും സ്കൂട്ടറിലും സഞ്ചരിക്കുന്നതിനു പകരം പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം ശക്തിപ്പെടുത്തി, ചെറിയ ടൗണുകളിലും വലിയ ടൗണുകളിലും ഇത് ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടത് ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യമാണ്. അങ്ങനെ ആലോചിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ; ഇത്തരം ഒരു കൾച്ചർ വളർത്തിയെടുക്കാൻ വേണ്ടിയാണ്.

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ:</u> സർ, ഗൾഫ് പോലുള്ള രാജ്യങ്ങളിൽ നടത്തുന്ന ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായ യാത്രാ സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. നമുക്ക് അങ്ങോട്ടേയ്ക്ക് എത്തുന്നത് നല്ലതുതന്നെയാണ്. പക്ഷെ അവിടേയ്ക്ക് എത്തണമെങ്കിൽ ഇപ്പോഴത്തെ ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളിൽ ശ്രദ്ധേയമായ പരിഷ്കാരങ്ങൾ ആവശ്യമുണ്ട്. 1) സിറ്റി കേന്ദ്രീകൃതമായ ടെർമിനലുകളിൽ ആളുകൾ വന്ന് മറ്റ് സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന ഒരു യാത്രാ സംസ്കാരം ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. 2) സമാനമായ സെന്ററുകൾ/ഹബ്ബുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങൾ ഒരുക്കേണ്ടതുണ്ട്. എല്ലാ ഡെസ്റ്റിനേഷനുകളിൽനിന്നും എല്ലായിടത്തേയ്ക്കും ദീർഘദൂര യാത്ര എന്നുള്ളത്

മാറ്റി ഒരു പ്രത്യേക സെന്ററിലേയ്ക്ക് ദീർഘദൂര യാത്ര വരികയും മറ്റ് പോക്കറ്റുകളിലേയ്ക്ക് അവിടെ നിന്നുള്ള ഫീഡർ സർവ്വീസുകളുടെ ഭാഗമായി സർവ്വീസുകൾ നടത്തുകയും ചെയ്യുകയെന്ന നിർദ്ദേശങ്ങളൊക്കെ പല കോണുകളിൽ നിന്നായി ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ നമുക്ക് ഇതെല്ലാം പടിപടിയായി മാത്രമേ പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ കഴിയൂ എന്ന ഒരു പ്രയാസം മാത്രമേയുള്ളൂ. നല്ല നിർദ്ദേശങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിന് ഒരു പ്രയാസവുമില്ല.

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹിം: സർ, മിനിമം ചാർജ്ജ് 7 രൂപയും 8 രൂപയും ആകുമ്പോഴുള്ള ഒരു വിഷയം, 10 രൂപ കൊടുത്താൽ ബാലൻസ് ആർക്കും കിട്ടാറില്ല എന്നതാണ്. ബാലൻസ് കൊടുക്കാൻ കണ്ടക്ടർക്കും സാധിക്കില്ല, രണ്ട് രൂപ വാങ്ങാൻ കാത്തുനിൽക്കാൻ യാത്രക്കാരനും സാധിക്കുന്നില്ല. എന്റെ ചോദ്യം, പലപ്പോഴായി ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചപ്പോഴും ഫെയർ സ്റ്റേജ് സംബന്ധിച്ച ആക്ഷേപങ്ങൾക്ക് ഒരു പരിഹാരവും ഉണ്ടായില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത്, ഈ കാര്യം ആലോചിക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട ആർ.ടി.ഒ.-മാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ്. സഞ്ചരിക്കാവുന്ന സ്റ്റേജുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിച്ച് സർക്കാർ പൊതുനിർദ്ദേശം പുറപ്പെടുവിച്ചെങ്കിലല്ലാതെ ഈ കാര്യത്തിൽ ആർ.ടി.ഒ.-

മാർക്ക് എന്തെങ്കിലും തീരുമാനമെടുക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഫെയർ സ്റ്റേജുകൾ നിർണ്ണയിക്കുന്ന കാര്യം, ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പല കാലഘട്ടങ്ങളിലും ഗവൺമെന്റുകൾ പരിശോധിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ ആ ഘട്ടങ്ങളിലൊന്നും തന്നെ അപ്രകാരം മുന്നോട്ടുപോകാൻ ഗവൺമെന്റുകൾക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. വളരെ വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ് നിശ്ചയിച്ച ഫെയർ സ്റ്റേജുകളാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. ആ ഫെയർ സ്റ്റേജുകൾ സംബന്ധിച്ച് പരാതികൾ വന്നപ്പോൾതന്നെ കോടതിയെ സമീപിക്കുന്ന സാഹചര്യം പോലും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതിയും ആ കാര്യത്തിൽ പരിശോധിച്ച് തീരുമാനമെടുക്കുകയെന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. 2.5 കിലോമീറ്ററാണ് ഒരു ഫെയർ സ്റ്റേജായി ഇപ്പോൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. അങ്ങനെ 2.5 കിലോമീറ്റർ ദൂരം ഒരു ഫെയർ സ്റ്റേജായി സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ ജനങ്ങൾ കയറുകയും ഇറങ്ങുകയും ചെയ്യുന്ന സാധാരണ കേന്ദ്രങ്ങൾ ഈ കിലോമീറ്ററിന് അടുത്തായിരിക്കില്ല. ചിലപ്പോൾ അത് പുറകോട്ടായിരിക്കും, ചിലപ്പോൾ അത് മുന്നോട്ടായിരിക്കും. ഈ സെന്ററുകളെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ചില ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകൾ വരുത്താൻ സ്വാഭാവികമായും ട്രാൻസ്പോർട്ട്

അതോറിറ്റികൾ നിർബന്ധിതരായിത്തീരുമെന്ന ഒരവസ്ഥയുണ്ട്. എന്നാൽ 10-15 വർഷത്തിനുശേഷം നാം നേരത്തെ കണ്ടിരുന്ന കൊച്ചുകൊച്ചു കേന്ദ്രങ്ങൾ, ജനങ്ങൾ കാത്തിരുന്ന് ബസ്സുകളിൽ കയറുന്ന കേന്ദ്രങ്ങൾ പട്ടണങ്ങളുടെ സ്വഭാവമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. പുതിയ പുതിയ ചെറിയ കേന്ദ്രങ്ങൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് എല്ലാ പോക്കറ്റുകളിലുമായി ഉണ്ടായിവന്നിട്ടുണ്ട്. ശാസ്ത്രീയമായ പഠനം നടത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ ആ കാര്യത്തിൽ വ്യക്തമായ ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കാൻ സർക്കാരിന് കഴിയുകയുള്ളൂ.

<u>ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്:</u> സർ, എറണാകുളം സിറ്റി കേന്ദ്രീകരിച്ച് 'ഇംപ്ര്' എന്ന പേരിൽ എല്ലാത്തരം പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളേയും കൂട്ടിയോജിപ്പിക്കാനുള്ള പദ്ധതിക്ക് രൂപം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ കാര്യമായൊരു പുരോഗതി കാണുന്നില്ല. 10-15-ഓളം കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്കുള്ള ബോട്ട് സർവ്വീസുകൾ, അതുപോലെതന്നെ മെട്രോയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള ഓട്ടോ സർവ്വീസ്സുകൾ, ചെറിയ വാഹനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യങ്ങൾ, പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളുടെ സൊസൈറ്റിപോലെ ഉണ്ടാക്കി അവയുടെ മൽസര ഓട്ടം ഒഴിവാക്കി, അവർക്ക് കിട്ടുന്ന ലാഭം വീതിച്ചെടുക്കുന്ന സിസ്റ്റം ഇങ്ങനെ

തുടങ്ങി ഒട്ടേറെ പുരോഗമനപരമായ പരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോഴതിന് കാര്യമായൊരു പുരോഗതി കാണുന്നില്ല. എറണാകുളത്ത് മാത്രമല്ല, പ്രധാനപ്പെട്ട നമ്മുടെ മൂന്ന് സിറ്റികളിലും (കൊച്ചി, തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട്) പരീക്ഷിക്കുന്നതുവഴി പൊതുഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്തുവാൻ ഏറ്റവും ഉപകാരപ്രദമാണ്. ആ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള പുരോഗതിയെന്താണ്; ഇപ്പോൾ അതിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണ് ; വേഗത്തിലാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ:</u> സർ, കൊച്ചി മെട്രോയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മാതൃകാപരമല്ലെങ്കിലും പ്രാഥമിക തലത്തിലുള്ള ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തിന് തുടക്കം കുറിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കാര്യക്ഷമമായിത്തന്നെയാണ് പ്രവർത്തിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിന് ഇപ്പോൾ എന്തെങ്കിലും കോട്ടം സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന സന്ദേഹമാണ് അദ്ദേഹം ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. പരിശോധിച്ച് ആവശ്യമായ പരിഷ്കാരങ്ങൾ വരുത്തുന്നതാണ്. നിയമസഭയിൽത്തന്നെ 'മെട്രോപോളിറ്റൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട്

അതോറിറ്റി ബിൽ' എന്ന പേരിൽ ഒരു ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട പട്ടണങ്ങളിൽ ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം, നിയമനിർമ്മാണം വഴി പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ കഴിയുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടത്താനാണ് ഗവൺമെന്റ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. നിയമസഭയിൽത്തന്നെ ഈ ബില്ല് അവതരിപ്പിക്കണമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പാർലമെന്ററികാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും സ്പീക്കറും അതിനുള്ള അനുവാദം തരികയാണെങ്കിൽ അതിനനുസരിച്ചുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയും. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ മാത്രമേ നാം ആഗ്രഹിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള സുഗമമായ യാത്രാ സംവിധാനം പൊതുജനങ്ങൾക്ക് നൽകാൻ കഴിയൂ എന്ന കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന് സംശയമൊന്നുമില്ല.

<u>ശ്രീ. കെ. ബാബു:</u> സർ, ഒന്നര ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന ഓട്ടോറിക്ഷകൾ, രണ്ടു ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന ടാക്സികൾ, ഗുഡ്സ് വെഹിക്കിൾസ് ഉൾപ്പെടെ ലൈറ്റ് മോട്ടോർ രംഗത്ത്, സ്വന്തം മുതൽ മുടക്കി പൊതുജനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ ഗതാഗത സൗകര്യവും ചരക്ക് കടത്തലും നടത്തി, ഉപജീവനം നടത്തിവരുന്ന ഏഴ് ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന

തൊഴിലാളികളും കേരളത്തിലുണ്ട്. ദിനം പ്രതിയുള്ള പെട്രോൾ ഡീസലിന്റെ വർദ്ധനവ്, ഇൻഷുറൻസ് പ്രീമിയം വർദ്ധനവ്, ടാക്സ് വർദ്ധനവ്, ലൈസൻസ് ഫീ അതുപൊലെതന്നെ പെർമിറ്റ് ഫീ ഉൾപ്പെടെ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന അവസ്ഥയാണുള്ളത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഓട്ടോറിക്ഷാ, ടാക്സി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ലൈറ്റ് മോട്ടോർ വാഹന രംഗത്ത് മിനിമം ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനാവശ്യമായ നടപടിയുണ്ടാകുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ:</u> സർ, ഓട്ടോറിക്ഷാ, ടാക്സികളുടെ മിനിമം ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശമുണ്ടോയെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചോദിച്ചത്. ഇപ്പോൾ സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിൽ അത്തരം നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഒന്നുംതന്നെയില്ല.

<u>ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ:</u> സർ, രാത്രിയാത്ര നിരോധനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ഈ സഭയിൽ പലവട്ടം വന്ന സബ്മിഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നത്. 2009-ലാണ് നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ മുത്തങ്ങ, ബന്ദിപ്പൂർ മേഖലകളിൽ യാത്രാനിരോധനം ഏർപ്പെടുത്തിയത്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സുപ്രീംകോടതിയിലാണ് കേസ് നിലനിൽക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ മാസം കേസ്സെടുക്കുകയും അതോടൊപ്പം തന്നെ ആ കേസ്സെടുത്തപ്പോൾ

നമ്മുടെ ഭാഗം ഗോപാൽ സുബ്രഹ്മണ്യം അഡ്വക്കേറ്റ് വാദിക്കുകയും അതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ഒരു സമിതിയെ നിയമിച്ച്, അതിന്റെ സാഹചര്യങ്ങൾ പഠിച്ച്, റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കണമെന്നുമാണ്. കർണ്ണാടകയും കേരളവും ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ് സമിതി രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആ സമിതിയിലെ അംഗം ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് സെക്രട്ടറി ശ്രീ. കെ. ആർ. ജ്യോതിലാൽ ആണ്. ഈ സമിതി സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിൽ രാത്രിയാത്രാനിരോധനം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയെടുത്ത തീരുമാനം നമുക്ക് അനുകൂലമല്ലായെന്ന വാർത്തയാണ് ഇപ്പോൾ പുറത്ത് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ കാര്യം പലവട്ടം മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതാണ്. ഇതിന് അനുകൂലമായ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യം ഉണ്ടാകുമോ; നമുക്ക് അനുകൂലമായിട്ടല്ല റിപ്പോർട്ട് കൊടുത്തതെങ്കിൽ അത് പുനഃപരിശോധിക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാണോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ</u>: സർ, ഈ ചോദ്യത്തിന് ഇവിടെ വന്ന ചോദ്യവുമായി ബന്ധമില്ലായെന്ന് നമുക്ക് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. എന്നാലും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമായതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ ലഭ്യമായ വിവരം

ഞാൻ സഭയിൽ അറിയിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. യാത്രാനിരോധനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നം ആരംഭിച്ചിട്ട് വർഷങ്ങളായി. ആ കാലംതൊട്ട്, നമ്മുടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് യാത്രാ നിരോധനം നീക്കി കിട്ടുന്നതിനുവേണ്ടി ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ഓരോ ഘട്ടത്തിലും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ബന്ദിപ്പൂർ മേഖലയിൽ യാത്രാനിരോധനം ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന കാര്യത്തിൽ വനം വകുപ്പും എൻവയോൺമെന്റ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റും അവരുടെ ശാഠ്യത്തിൽത്തന്നെ ഉറച്ചുനിൽക്കുകയാണ്. ഇതിന് നിരവധി ശ്രമങ്ങൾ, അവിടത്തെ എം.എൽ.എ.-മാരായ ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണനും, ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രനും ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളുവും ഉൾപ്പെടെ ഈ സമിതിയിൽ സമീപകാലത്ത് നല്ല ശ്രമങ്ങൾ നടത്തിയത് ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേകമായി അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. നിങ്ങൾ മൂന്നുപേരും നല്ല ശ്രമങ്ങളാണ് ഇത് നീക്കി കിട്ടുന്നതിനുവേണ്ടി അവിടെ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഈ ശ്രമങ്ങളുടെയെല്ലാം ഫലമായാണ് സുപ്രീം കോടതി ഒരു സബ് കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിച്ചത്. ആ സുപ്രീം കോടതി നിയമിച്ച സബ് കമ്മിറ്റിയുടെ ആദ്യ സിറ്റിംഗ് കഴിഞ്ഞ മാസം 6-ാം തീയതി നടന്നു. ഈ ബന്ദിപ്പൂർ മേഖലയിൽ നേരിട്ട്

പരിശോധന നടത്തി സുപ്രീം കോടതിക്ക് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കണമെന്നാണ് ആ സിറ്റിംഗിൽ ഉണ്ടായ തീരുമാനം. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബന്ദിപ്പൂരിൽ 7-ാം തീയതി സമിതി സന്ദർശനം നടത്തുകയും ഉണ്ടായി. ആ സന്ദർശന വേളയിലുണ്ടായിട്ടുള്ള ചർച്ചകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള മിനിട്ട്സിൽ കേരളത്തിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സെക്രട്ടറി ശ്രീ. ജ്യോതിലാൽ ഉന്നയിച്ചുവെന്നാരോപിച്ചുള്ള ഒരു മാർഗ്ഗം എഴുതി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. അത് അടിസ്ഥാനരഹിതമാണ്, ഒരു കാരണവശാലും കേരള സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റോ കേരള സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രതിനിധിയായി ആ യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്ത ട്രാൻസ്പോർട്ട് സെക്രട്ടറിയോ ആ രൂപത്തിലുള്ള ഒരു നിലപാടും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല, ആ മിനിട്ട്സ് അപ്രൂവ് ചെയ്തിട്ടില്ല, ആ മിനിട്ട്സിലെ തെറ്റുകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് അത് തിരുത്തണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഇതിനകം തന്നെ ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് കത്ത് അയച്ചിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന് ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ കാര്യങ്ങളും രാത്രികാല യാത്രാസൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രമിക്കും. രാത്രികാല സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കർണ്ണാടകത്തിലേയും കേരളത്തിലേയും പബ്ലിക്ക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സംവിധാനത്തെയെങ്കിലും യാത്രയ്ക്ക്

അനുവദിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശമാണ് ഏറ്റവും ഒടുവിൽ കേരളം മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സൗത്ത് ഇന്ത്യൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രിമാരുടെ യോഗം ബാംഗ്ലൂരിൽ 9-ാം തീയതി ചേർന്നപ്പോൾ ഈ വിഷയം ഈ രൂപത്തിൽ പരിഹരിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള പ്രമേയവും പാസ്സാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും രാത്രി യാത്രാനിരോധനം നീക്കി കിട്ടുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമങ്ങളിൽ ഒരു ഉദാസീനതയും വരുത്തുന്നതല്ല, ശക്തമായിത്തന്നെ മുന്നോട്ട് പോകുന്നതാണ്.

നെൽകൃഷി ആദായകരമാക്കാൻ നടപടി

3 (*393) ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭാ ഹരി:
ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി:
ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്:
ശ്രീ. ഐ. ബി. സതീഷ്: സർ, താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) നിലവിൽ നെൽകൃഷി നഷ്ടത്തിലായിരിക്കുന്നതിന്റെ പ്രധാന കാരണങ്ങൾ അവലോകനം ചെയ്തിരുന്നോ; വിശദാംശം നൽകാമോ;

(ബി) ഉയർന്ന ഉല്പാദനച്ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഉല്പാദനക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും സീസണുകൾക്കനുസൃതമായി സബ്സിഡി നൽകുന്നതിനും അത് ആകർഷകമായ നിരക്കിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുന്നതിനും

നടപടിയുണ്ടാകുമോ;

(സി) ലേബർ ബാങ്ക് രൂപീകരിച്ച് വിദഗ്ധ തൊഴിലാളികളുടെ സേവനലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും യന്ത്രവൽക്കരണത്തിനുവേണ്ട ഉയർന്ന മുതൽമുടക്ക് വ്യക്തികൾക്ക് പ്രയാസമുണ്ടാക്കുന്നതായതിനാൽ ആവശ്യത്തിന് കാർഷിക യന്ത്രങ്ങൾ കൃഷിഭവനുകൾ മുഖേന വാങ്ങി ന്യായ വാടകയ്ക്ക് നൽകാനും ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ?

കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ): സർ,

(എ) നെൽകൃഷി നഷ്ടത്തിലാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. നെൽകൃഷി ആകർഷകമല്ലാത്തതിന്റെ പ്രധാന കാരണങ്ങൾ വർദ്ധിച്ച കൂലിച്ചെലവ്, പ്രാഗൽഭ്യമുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ ലഭ്യതക്കുറവ്, ഉൽപ്പാദനോപാധികളുടെ വർദ്ധിച്ച വിലയും ലഭ്യതക്കുറവും യന്ത്രോപകരണങ്ങൾ യഥാസമയം ലഭ്യമാകാത്തത്, അടിസ്ഥാന സൗകര്യ പ്രശ്നങ്ങൾ തുടങ്ങിയവയാണ്. കൃഷി വകുപ്പ് നടപ്പാക്കിവരുന്ന വിവിധ പദ്ധതികളുടെയും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പദ്ധതികളുടെയും ഏകോപനത്തിലൂടെ തന്നെ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ ഒരു പരിധി വരെ പരിഹരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുമായി നെൽകൃഷിയെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിൽ മിക്ക ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളും ശ്രദ്ധ

ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂലിച്ചെലവ് സബ്സിഡിയായി 10,000 രൂപ മുതൽ 13,000 രൂപ വരെ നൽകുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുഖേന നടപ്പിലാക്കുന്ന പദ്ധതികളിലൂടെ വിത്ത്, ഉഴവ് കൂലിയിലും സബ്സിഡി നൽകി വരുന്നുണ്ട്. പാടശേഖരാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉൽപ്പാദനോപാധികളുടെ ലഭ്യത ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് നടപടികളെടുത്തിട്ടുണ്ട്. അഗ്രോ സർവ്വീസ് സെന്റർ, കാർഷിക കർമ്മസേന എന്നിവയുടെ സേവനം പരമാവധി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. ശാസ്ത്രീയമായ മണ്ണുപരിശോധനയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കുമ്മായ വസ്തുക്കളുടെ ഉപയോഗവും വളപ്രയോഗവും അനുവർത്തിക്കാൻ കർഷകരെ ബോധവൽക്കരിച്ച് വരുന്നു. വിള ആരോഗ്യ പരിപാലന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി വിളകളെ ബാധിക്കുന്ന കീടരോഗ ബാധ, സസ്യപോഷണ മൂലകങ്ങളുടെ ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകൾ എന്നിവ ഫീൽഡ് തല നിരീക്ഷണത്തിലൂടെ കണ്ടെത്തി സസ്യ സംരക്ഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ശാസ്ത്രീയമായി നടപ്പാക്കി വരുന്നു. ഈ ഉദ്ദേശലക്ഷ്യത്തോടെ 152 ബ്ലോക്കുകളിലായി 152 പ്ലാന്റ് ഹെൽത്ത് ക്ലിനിക്കുകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനായി സമഗ്ര നെൽകൃഷി വികസന പദ്ധതി, ആർ.കെ.വി.വൈ,

ആർ.ഐ.ഡി.എഫ്., തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പദ്ധതികൾ എന്നിവയിലൂടെ പരിഹാര നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ഉൽപ്പാദനച്ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും സമയബന്ധിതമായി ആകർഷകമായ നിരക്കിൽ സബ്സിഡി നൽകുന്നതിനും സമഗ്ര നെൽകൃഷി വികസന പദ്ധതി പ്രകാരം വ്യവസ്ഥ ഉണ്ട്. ഉൽപ്പാദനോപാധികൾ കൃത്യമായും സമയബന്ധിതമായി ഉപയോഗിക്കുകയും കീടരോഗബാധ ഉണ്ടാകാതെയിരിക്കുകയും ചെയ്യുകയും കാലാവസ്ഥ അനുകൂലമായിരിക്കുകയും ചെയ്താൽ ഉൽപ്പാദനക്ഷമത വർദ്ധിക്കുന്നതാണ്.

(സി) വിദഗ്ദ്ധ തൊഴിലാളികളുടെ സേവനലഭ്യത ഇറപ്പ് വരുത്തുന്നതിനും യന്ത്രവൽക്കരണത്തിനുംവേണ്ടിയാണ് അഗ്രോസർവ്വീസ് സെന്ററുകളും 200 പഞ്ചായത്തുകളിൽ കാർഷിക കർമ്മസേനയും രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിൽ 100 കർമ്മസേനകൾക്ക് യന്ത്രോപകരണങ്ങൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുഖേന നടപ്പിലാക്കിയ പദ്ധതികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വാങ്ങിയ യന്ത്രോപകരണങ്ങൾ വാടകയ്ക്ക് നൽകുകയോ കർഷക സമിതികൾക്ക് നൽകുകയോ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കാർഷിക കർമ്മസേനകൾ, അഗ്രോസർവ്വീസ് സെന്ററുകൾ എന്നിവ മുഖേന യന്ത്രങ്ങൾ

വാടകയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതാണ് കൂടുതൽ പ്രായോഗികം എന്ന് ബോധ്യമായിട്ടുണ്ട്. അഗ്രോസർവ്വീസ് സെന്ററുകളുടെ ഏകോപനത്തിനായി ഒരു പ്രത്യേക സംവിധാനമെന്ന നിലയിൽ സംസ്ഥാന തലത്തിൽതന്നെ അതിനുവേണ്ട സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു സ്പെഷ്യൽ ഓഫീസറെ നിയമിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി: സർ, നമ്മുടെ കേരളത്തിലെ നെൽകൃഷി വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കൃഷിവകുപ്പ് എടുക്കുന്ന വലിയ ശ്രമകരമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് അഭിനന്ദനം രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. കേരളത്തിലെ നെൽകൃഷിയിൽ വലിയ സംഭാവന നൽകുന്ന ഒരു സ്ഥലമാണ് കുട്ടനാട്. അവിടെ പലപ്പോഴും മലിനമായ ജലത്തിലാണ് കൃഷി നടക്കുന്നത്. മലിനമായ ജലമാണ് ജനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുകയും ചെയ്യുന്നത്. അതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം തണ്ണീർമുക്കം ഷട്ടർ തുറക്കാതിരിക്കുന്നതുമൂലം, അവിടെ ഓരുജലം കയറുമെന്ന ഭീഷണിയുള്ളതുകൊണ്ട് തണ്ണീർമുക്കം ഷട്ടർ തുറക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. കാലാവസ്ഥാനുകൂലമായി കൃഷി ചെയ്താൽ ഉൽപ്പാദന ക്ഷമത വർദ്ധിക്കുമെന്ന് അങ്ങയുടെ മറുപടിയിൽതന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കുട്ടനാട്ടിൽ സമയബന്ധിതമായി കൃഷി ഇറക്കിയാൽ, നവംബറിൽ വിത്തിറക്കിയത്

ഇപ്പോൾ കൊയ്ത്തിന് പാകമായിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ ഒരു മഴപോലും കുട്ടനാട്ടിൽ ഇപ്രാവശ്യം കിട്ടിയിട്ടുമില്ല. അപ്പോൾ അത് സ്വാഭാവികമായിട്ടും ചില നഷ്ടങ്ങളിലേയ്ക്ക് വരും. എന്നാൽ സമയബന്ധിതമായി കാലാവസ്ഥാനുസൃതമായ കൃഷി രീതി അവലംബിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഒരിപ്പുകൃഷി കുട്ടനാട്ടിൽ ഇരിപ്പുവായിട്ട്, 24,000 കായലടക്കമുള്ള വലിയ വിസ്തൃതമായ പാടശേഖരങ്ങളുള്ള സ്ഥലമാണല്ലോ. അത് ഒരിപ്പു കൃഷി ഇരിപ്പുവാക്കാൻ കഴിയും. കാർഷിക കലണ്ടർ തയ്യാറാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് വളരെ നാളായി കുട്ടനാട്ടിൽ ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങ് ഇത്രയും സമർത്ഥമായി ഈ മേഖലയിൽ ഇടപെടുകയാണല്ലോ. അങ്ങേയ്ക്ക് കാർഷിക കലണ്ടർ കുട്ടനാട്ടിൽ തയ്യാറാക്കി അവിടെ ഗൗരവതരമായി ഇടപെടാൻ കഴിയുമോ; കാലാവസ്ഥാനുസൃതമായ കൃഷിരീതി കുട്ടനാട്ടിൽ വ്യാപകമായി പരീക്ഷിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, തണ്ണീർമുക്കം ബണ്ട് തുറക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായിത്തന്നെ ആലോചന നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി തന്നെ അതുസംബന്ധിച്ച ചില പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ നിയമസഭയിൽ നടത്തുകയുണ്ടായി.

കാരണം ഇത് കൂടുതൽ ആലോചിച്ച് നടത്തേണ്ടൊരു കാര്യമാണ്. കുട്ടനാട്ടിന്റെ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് ഒരു വർഷം പൂർണ്ണമായി തുറന്നിടുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചാണ് ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾ ആലോചിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ അതിന്റെ അനന്തരഫലങ്ങൾ എന്താണെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വിശദമായ ഒരു പഠനം നടത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ അത് ചെയ്യാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ എന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട്.

കാർഷിക കലണ്ടറിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കുട്ടനാടിന്റെ കൃഷിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഓരോ മേഖലയിലും, അപ്പർ കുട്ടനാടിലും കരിനിലങ്ങളിലും മറ്റു കുട്ടനാടൻ മേഖലയിലും കൃഷി ചെയ്യുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പരമ്പരാഗതമായ ഒരു കലണ്ടർ നിലവിലുണ്ട്. ആ കലണ്ടറിനെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് തന്നെ പുതിയ സംവിധാനം അനുസരിച്ചുള്ള ഒരു കലണ്ടർ തയ്യാറാക്കുന്ന നടപടികൾ ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മാത്രമല്ല, ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചപോലെ ഉൽപ്പാദനക്ഷമതയുടെ കാര്യത്തിൽ കുട്ടനാട് ഇപ്പോൾ ഒരിപ്പു ഇരിപ്പുവാക്കുന്നതിന്റെ കാര്യത്തിൽ കഴിഞ്ഞ രണ്ട് വർഷത്തെ

കണക്കെടുത്ത് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ 137 ശതമാനമായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അർത്ഥം 37 ശതമാനം പ്രദേശത്ത് അധികമായി ഇരിപ്പുകൃഷിയിലേയ്ക്ക് കുട്ടനാട് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ ജല ഗമനനിർഗ്ഗമന സംവിധാനങ്ങളെ ശരിയായ രീതിയിൽ മാനേജ് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ കുട്ടനാട് പ്രദേശത്തെ വ്യാപകമായി ഇരിപ്പുകൃഷിയിലേയ്ക്ക് വരുത്താൻ നമുക്ക് സാധിക്കും. അതിന് കലണ്ടർ തയ്യാറാക്കുന്ന നടപടികളിലേയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് പോകുകയാണ്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി: സർ, കുട്ടനാടിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിയിലെ ജൈവ ഘടനയിൽ വലിയ മാറ്റമാണ് വന്നിട്ടുള്ളത്. വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ് ഒരുവിധം നല്ല കാലാവസ്ഥ ഉണ്ടായിരുന്നപ്പോൾ ഉപയോഗിച്ച ഡി1 വിത്ത് തന്നെയാണ് ഇപ്പോഴും കുട്ടനാട്ടിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ഭൂമിയുടെ ഘടന മാറിയതനുസരിച്ച് പുതിയ വിത്തിനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; പുതിയ വിത്തിനം ഉപയോഗിക്കാനായി ശ്രമിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, കുട്ടനാട് മേഖലയിൽ മാത്രമല്ല, നമ്മുടെ കേരളത്തിലെ എല്ലാ സ്ഥലത്തും പ്രകൃതിക്ക് ഉണ്ടായിരിക്കുന്ന മാറ്റങ്ങൾക്ക് അനുസൃതമായി വിത്തുകളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്ന കാര്യത്തെകുറിച്ച്

ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുകയും കാർഷിക സർവ്വകലാശാല ഇപ്പോൾ 6 തരത്തിലുള്ള നെൽവിത്തുകൾ പുറത്തിറക്കാൻ പോവുകയുമാണ്. വൈറ്റില 10 എന്നുപറയുന്നത് പൊക്കാളി പ്രദേശത്തുള്ള saline tolerant ആയ ഒരിനമാണ്. വൈറ്റില 11 എന്നുപറയുന്ന ജോത്സ്ന saline resistant ആയ, കോസ്റ്റൽ ഏരിയയ്ക്ക് അതായത്, പാലക്കാട് ജില്ലയിലും അതുപോലെതന്നെ കരിനിലം മേഖലയിലും കൃഷി ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന ഒരു പുതിയ ഇനമാണ്. പി.റ്റി.ബി. 61 എന്നുപറയുന്ന സുപ്രിയ draught resistant ആയ പ്രത്യേകമായ ഒരിനമാണ്. അതുപോലെ പുതിയതായി ഇറക്കാൻ പോകുന്ന അക്ഷയ എന്നുപറയുന്ന നെൽവിത്തും, കുട്ടനാട് പ്രദേശത്തിന് വേണ്ടി മാത്രമായി മാങ്കൊമ്പിൽ ഇപ്പോൾ കണ്ടുപിടിച്ചിരിക്കുന്ന പുതിയ വിത്തുമാണ് പൗർണ്ണമി. അത് പ്രയോഗിച്ച് കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നല്ല യീൽഡ് കിട്ടുന്നതാണ്. നെല്ല് ഒടിഞ്ഞു വീഴാതിരിക്കുന്നതും അതുപോലെത്തന്നെ saline resistant ഉള്ള നെല്ലാണ് പൗർണ്ണമി. അതുപോലെത്തന്നെ മണ്ണുത്തി സർവ്വകലാശാല തൃശ്ശൂർ കോൾനിലത്തിനുവേണ്ടി കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്ന മനുരത്ന എന്നുപറയുന്ന 6 തരം വിത്തുകൾ ഈ വർഷം പുറത്തിറക്കാൻ പോകുകയാണ്. ഈ 6 തരം വിത്തുകളും ഈ പറയുന്ന രീതിയിൽ

ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വന്നിരിക്കുന്ന മാറ്റങ്ങൾക്ക് അനുസൃതമായി യീൽഡ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനും കാലാവസ്ഥയുടെ മാറ്റത്തിന് അനുസൃതമായി കണ്ടുപിടിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന പുതിയ വിത്തുകളാണ്. ഈ വിത്തുകൾ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്നതോടുകൂടി... ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ജയ, ജ്യോതി, ഉമ തുടങ്ങി മൂന്നോ നാലോ ഇനം വിത്തുകളാണ് വ്യാപകമായി ഉപയോഗിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിൽനിന്ന് മാറി പുതിയ തരത്തിലേയ്ക്കുള്ള വിത്തുകളിലേയ്ക്കുകൂടി വരുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് അടുത്ത വർഷം മുതൽ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി</u>: സർ, നെല്ല് ഉൽപ്പാദനത്തിൽ ജലസേചനത്തിന്റെ സൗകര്യം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു കാര്യമാണ്. ഇന്ന് പാടശേഖരങ്ങളിൽ watering, de-watering എന്നിവ നടക്കുന്നത് വളരെയേറെ പഴക്കംചെന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യയായ പെട്ടി, പറ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ചാണ്. ഇവ നിർമ്മിക്കാൻ ആവശ്യമായ മരത്തിന്റെ ലഭ്യതക്കുറവും മരത്തിന്റെ വിലയും വലിയ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. ഈ രംഗത്ത് നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയായ Vertical Axial Flow Pump പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ അവിടെ സ്ഥാപിച്ചത് വളരെയേറെ

വിജയകരമായ ഒരു കാര്യമാണ്. അത് കൂടുതൽ കൃഷിക്കാർക്ക് സഹായകരവും അതുപോലെ വൈദ്യുതി ചെലവ് വൻതോതിൽ കുറയ്ക്കുന്നതുമായ ഒരു സമ്പ്രദായമാണ്. മുഴുവൻ പാടശേഖരങ്ങളിലും സോളാർ സംവിധാനം പ്രയോജനപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇത്തരം പമ്പുകൾ സൗജന്യമായി സ്ഥാപിച്ച് നെൽകൃഷി ആദായകരമാക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി എടുക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ</u>: സർ, ഇത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു കാര്യമാണ്. കാരണം കുട്ടനാട് പ്രദേശത്തും തൃശ്ശൂർ കോൾപാടത്തുമെല്ലാം പെട്ടി, പറ ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. അത് പരമ്പരാഗതമായ രീതിയാണ്. വെള്ളം de-water ചെയ്യുന്നതിന് ഏറ്റവും നല്ല രീതിയാണെങ്കിലും വൈദ്യുതി ഉപയോഗം വലിയ തോതിൽ ഉണ്ടാക്കുന്നതുകൊണ്ട് അതിന് പകരമായാണ് Vertical Axial Flow Pump ഇപ്പോൾ പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നിരിക്കുന്നത്. അത് പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ പൊന്നാനിയിലും തൃശ്ശൂർ കോൾമേഖലയിലും സ്ഥാപിച്ച് വിജയകരമായി മുന്നോട്ട് വന്നിട്ടുണ്ട്. തൃശ്ശൂർ, പൊന്നാനി കോൾവികസന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി പെട്ടി, പറ എല്ലാം മാറ്റി Vertical Axial Flow Pump വയ്ക്കണമെന്നാണ് നിർദ്ദേശം വന്നിരിക്കുന്നത്.

അതിനുപുറമേ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുടെ മണ്ഡലം ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രദേശം ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് തൃശ്ശൂർ, പൊന്നാനി മേഖല ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ആകാശജ്യോതി എന്നൊരു പ്രോജക്ട് നടപ്പാക്കാനുള്ള നടപടികളിലേയ്ക്ക് പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. റെയ്ഡ്കോയെ അതിന്റെ ചുമതല ഏൽപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഓരോ മോട്ടോർ പമ്പ് സെറ്റുകൾ സോളാർ വൈദ്യുതി ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു പരീക്ഷണം തൃശ്ശൂർ, പൊന്നാനി മേഖലയിൽ ഈ വരുന്ന വർഷം നടപ്പാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. കാലക്രമേണ എല്ലാ പമ്പ് സെറ്റുകളും മാറ്റി Vertical Axial Flow Pump-കൾ ആക്കുകയും സോളാർ എനർജിയിലേയ്ക്ക് വരികയാണെങ്കിൽ വളരെ വലിയ മാറ്റം നമ്മുടെ ഈ കോൾ മേഖലയിലും കുട്ടനാട് പ്രദേശത്തും അതുപോലെതന്നെ de-watering നടത്തേണ്ടി വരുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലുമെല്ലാം ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കാൻ കഴിയും. ആ നിലയിലേയ്ക്കാണ് ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്.

ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്: സർ, നെൽകൃഷി ആദായകരമാക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു മേഖലയാണ് പൊക്കാളി കൃഷി മേഖല. 1998-ൽ പൊക്കാളി

കൃഷി വികസന ഏജൻസി സ്ഥാപിതമായതാണ്. എറണാകുളം ജില്ലയുടെ പടിഞ്ഞാറൻ മേഖലകളും ആലപ്പുഴ, തൃശ്ശൂർ ജില്ലകളുടെ തീരദേശത്തോടുചേർന്ന പ്രദേശങ്ങളുമാണ് പൊക്കാളിക്കുവേണ്ടി നല്ലത്. വളരെ ചെലവുകുറഞ്ഞതും എന്നാൽ മെച്ചപ്പെട്ടതുമായ നെല്ലാണ് അവിടെനിന്ന് ലഭിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ സ്ഥിതിയെന്താണെന്നുവച്ചാൽ, ആയിരക്കണക്കിന് വരുന്ന ഏക്കർ പൊക്കാളി പാടശേഖരങ്ങൾ തരിശിട്ടിരിക്കുകയാണ്. പൊക്കാളി വികസന ഏജൻസി അത് അടിയന്തരമായി, നിർബന്ധപൂർവ്വം കൃഷി ചെയ്യുമെന്നുള്ള നിലപാടിലേയ്ക്ക് എത്തുകയും സർക്കാർ അത് കർക്കശമാക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനോടൊപ്പം ഈ പൊക്കാളി കൃഷിക്കാവശ്യമായ വിത്തിനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ കിട്ടുന്നില്ല. ചെട്ടി വിരിപ്പ് പോലുള്ള വിത്തിനങ്ങളാണ് അതിന് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതിന്റെ കുറവ് ഈ രംഗത്ത് പ്രശ്നമുണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കാനും ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ</u>: സർ, പൊക്കാളി കൃഷി എന്നുപറയുന്നത് തൃശ്ശൂർ, ആലപ്പുഴ, എറണാകുളം ജില്ലകളിൽ വ്യാപിച്ചുകിടക്കുന്ന പ്രത്യേക പ്രദേശത്ത് നടത്തുന്ന കൃഷിയാണ്.

പൂർണ്ണമായും ജൈവ രീതിയിൽ മാത്രം ചെയ്യുന്നൊരു കൃഷി രീതിയാണ് പൊക്കാളി കൃഷി. പരമ്പരാഗതമായ ചില വിത്തുകളാണ് അവിടെ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പലകാലങ്ങളിലായി പൊക്കാളി മേഖലയിൽ ചെമ്മീൻകെട്ടും മറ്റ് പ്രശ്നങ്ങളും വന്നതുകൊണ്ട് പൊക്കാളി കൃഷിയിൽനിന്ന് ആളുകൾ മാറുന്നൊരു സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടായി. ഇപ്പോൾ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവിടെ വികസന ഏജൻസിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ, പുതിയ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം, പൊക്കാളി കൃഷി വ്യാപിപ്പിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. മറ്റുപല മേഖലകളിലേയ്ക്കും വ്യാപിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള വിപുലമായ പരിപാടി, പൊക്കാളി കൃഷിക്കുവേണ്ടി മാത്രം, സ്പെഷ്യൽ അഗ്രിക്കൾച്ചറൽ സോൺ ആയി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നത് പൊക്കാളി മേഖലയാണ്. പൊക്കാളി കൃഷിക്കുവേണ്ടി മാത്രമായി പ്രത്യേകമായ ഒരു കാർഷിക മേഖലയെ പ്രഖ്യാപിക്കുകയും അതിനുവേണ്ടി പ്രത്യേകമായ ഫണ്ട് ഈ സാമ്പത്തിക വർഷം അനുവദിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല വിത്തിന്റെ ലഭ്യതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് വിത്ത് വികസന അതോറിറ്റി പൊക്കാളിക്കുവേണ്ടിയുള്ള അവരുടെ നാടൻ നെൽവിത്തുകൾ സംഭരിക്കാനുള്ള നടപടി ഇപ്പോൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്.

അതിനുപുറമേ പൊക്കാളി മേഖലയിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഏഴോം-1, ഏഴോം-2 തുടങ്ങിയ വിത്തുകൾ കൂടി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയും. പക്ഷേ പൊക്കാളി മേഖലയിലെ കൃഷിക്കാർ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആഗ്രഹിക്കുന്നതും ആവശ്യപ്പെടുന്നതും അവിടെ തന്നെ ഉണ്ടായിരുന്ന പരമ്പരാഗതമായ വിത്തുകളാണ്. ആ വിത്തുകളുടെ ലഭ്യതക്കുറവ് പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിയിലേയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് പോകുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. ഐ. ബി. സതീഷ്</u>: സർ, നെൽപാടങ്ങളിൽ കൃഷിക്ക് ആവശ്യമായ വെള്ളം മുടങ്ങാതെ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് ജലസേചന വകുപ്പിന്റെയും കൃഷിയുടെയും വൈദ്യുതി വകുപ്പിന്റെയും ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉൾപ്പെടുന്ന ഒരു ഏകോപന സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ</u>: സർ, ഇറിഗേഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു ഏകോപന സംവിധാനം ഉണ്ട്. പലപ്പോഴും ആ ഏകോപന സംവിധാനം വേണ്ടത്ര പ്രവർത്തിക്കാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ജലസേചന വകുപ്പുമന്ത്രിയും കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഒരുമിച്ചു ചേർന്നുകൊണ്ട് ചില മീറ്റിംഗുകൾ കഴിഞ്ഞ തവണ കൂടുകയുണ്ടായി. പലപ്പോഴും ഈ ഓരു

മുട്ടുകൾ കെട്ടുന്നതും ഒക്കെയായി ബന്ധപ്പെട്ട് വരുന്ന കാലതാമസം ഈ ഒരു കോർഡിനേഷന്റെ പ്രശ്നം കൊണ്ട് സംഭവിക്കുന്നതാണ്. ആ പ്രശ്നം കഴിഞ്ഞ വർഷം ഉണ്ടായെങ്കിൽ ഈ വർഷം അതില്ലാത്ത രീതിയിൽ ഒരു കോർഡിനേഷൻ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എവിടെയെങ്കിലും കുറവുകൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചാൽ പരിഹരിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി ഉണ്ടാകും.

(ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു.)