

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

(1) തീരദേശ സംരക്ഷണ വിജ്ഞാപന വ്യവസ്ഥകളിൽ ഇളവ് വരുത്തൽ

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, കേരളത്തിലെ ചില അസംബ്ലി നിയോജക

മണ്ഡലങ്ങളിലെ ജനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന സുപ്രധാനമായ വിഷയമാണ് ഞാൻ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. 1996-ൽ തയ്യാറാക്കിയ തീരദേശ പരിപാലന ഭൂപടം അടിസ്ഥാനമാക്കിയപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്ത് 26,000 കെട്ടിടങ്ങൾ CRZ-III B-യിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതായി കണ്ടെത്തി. ഇതിൽ 90 ശതമാനം പാവപ്പെട്ട മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ വീടുകളാണ്. എന്നാൽ 2018-ലെ പുതുക്കിയ നിയമപ്രകാരം തീരപരിപാലന നിയമത്തിൽ ചില ഇളവുകൾ അനുവദിച്ചിരുന്നു. ഡോ. ഷൈലേഷ് നായക് കമ്മിറ്റിയുടെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 2019-ലെ തീരദേശ മേഖലാ റിപ്പോർട്ടിൽ മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ വിജ്ഞാപനത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്തുന്നതിന് സംസ്ഥാനങ്ങൾ പുതിയ തീരദേശ പരിപാലന പദ്ധതി തയ്യാറാക്കി ആറ് മാസത്തിനകം അംഗീകാരം വാങ്ങണമെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. സംസ്ഥാന തീരദേശ പരിപാലന പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിന് നിയോഗിക്കപ്പെട്ട സ്ഥാപനമായ ദേശീയ ഭൗമശാസ്ത്ര പഠന

കേന്ദ്രം (NCESS) 2020 മെയ് മാസത്തോടെ മാത്രമേ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയുള്ളൂ എന്ന് അറിയാൻ കഴിയുന്നു. ലൈഫ് പദ്ധതിയിൽ ഭവന നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കേണ്ട 7,000 മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ഭവനങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെയും തീരദേശത്തെ സ്കൂളുകളും അങ്കണവാടികളും ആശുപത്രികളും ഉൾപ്പെടെയുള്ളവയുടെയും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് അനുമതി ലഭിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച ആശങ്ക മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കും തീരദേശവാസികൾക്കും ഉണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് അടിയന്തരമായി ഇടപെടണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ): സർ, തീരദേശത്തെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി വിഭാഗം, മറ്റ് പ്രാദേശിക സമൂഹം എന്നിവയുടെ ജീവിതസന്ധാരണം ഉറപ്പാക്കുക, തീരനിരകളെ സംരക്ഷിച്ച് നിർത്തുക, പരിസ്ഥിതിയും സമൃദ്ധ മേഖലയെയും തനതായ രീതിയിൽ സംരക്ഷിക്കുക തുടങ്ങിയ ലക്ഷ്യങ്ങൾ മുൻനിർത്തിയാണ് കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയം 2011-ൽ CRZ വിജ്ഞാപനം ഭേദഗതി ചെയ്ത് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചത്. മേൽപ്പടി വിജ്ഞാപനപ്രകാരമുള്ള തീരദേശ പരിപാലന പ്ലാൻ (CRZ-B)

ആണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. 2011-ലെ തീരദേശ നിയന്ത്രണ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം കടലിന്റെ വേലിയേറ്റ രേഖയിൽനിന്നും 500 മീറ്റർ കരഭാഗത്തേയ്ക്ക് തീരദേശ നിയന്ത്രണ നിയമം ബാധകമാണ്. പ്രസ്തുത 500 മീറ്ററിൽ തീരദേശ നിയന്ത്രണ മേഖലയിൽ കെട്ടിട നിർമ്മാണങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് നിയമാനുസൃതമായ അനുമതി വാങ്ങേണ്ടതാണ്. കെട്ടിടങ്ങൾക്ക് അനുമതി നൽകുന്നത് അതിന്റെ ഉപയോഗവും വേലിയേറ്റ രേഖയിൽനിന്നുള്ള ദൂരവും പരിഗണിച്ചാണ്. 2019-ൽ 2011-ലെ CRZ വിജ്ഞാപനം ഭേദഗതി ചെയ്തുകൊണ്ട് പുതിയ വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിച്ചു. മേൽപ്പടി വിജ്ഞാപനത്തിലെ 6(1) വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം സംസ്ഥാന തീരദേശ പരിപാലന പ്ലാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് മാത്രമേ 2019-ലെ വിജ്ഞാപനത്തിന്റെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭ്യമാകുകയുള്ളൂ. അതുവരെ 2011-ലെ CRZ വ്യവസ്ഥകളും അതുപ്രകാരമുള്ള തീരദേശ പരിപാലന പ്ലാനുമായിരിക്കും സംസ്ഥാനത്ത് ബാധകമാകുന്നത്. 18.01.2019-ൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ച CRZ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം തീരദേശ നിയന്ത്രണ മേഖലയിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളെ 2011-ന്റെ സെൻസസ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ 2161-ൽ ഏറെ

ജനസംഖ്യയുള്ള വികസന നിശ്ചിത മേഖല വേലിയേറ്റ രേഖയിൽനിന്നും 200 മീറ്ററായിരുന്നത് 50 മീറ്ററായി നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ 2161-ൽ താഴെ ജനസംഖ്യയുള്ള വികസന നിശ്ചിത മേഖല നിലവിലുള്ള വേലിയേറ്റ രേഖയിൽനിന്നുള്ള 200 മീറ്റർ എന്നുള്ള നിബന്ധന തുടരുന്നതാണ്.

18.01.2019-ൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ച CRZ വിജ്ഞാപനപ്രകാരം സംസ്ഥാന തീരദേശ പരിപാലന പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സംസ്ഥാന സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. അത് നൽകുന്ന മുറയ്ക്ക് നമുക്ക് ഇളവുകൾ ലഭ്യമാകും. അതിനുള്ള നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, പുതുക്കിയ വിജ്ഞാപനത്തിൽ ദ്വീപുകൾക്കും കായൽ ദ്വീപുകൾക്കും നിർമ്മാണ മേഖല പരിധി തീരത്തുനിന്നും 20 മീറ്ററായി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ധർമ്മടം, കവായി, എറണാകുളം ജില്ലയിലെ വൈപ്പിൻ, ബോൾഗാട്ടി, കുറുവ, വെല്ലിംഗ്ടൺ ഐലന്റ്, മുളവുകാട്, തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ പൊന്നംതുരുത്ത്, ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ കാക്കത്തുരുത്ത്, എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ ആലപ്പാട് എന്നീ പ്രദേശങ്ങൾക്ക് ദ്വീപിന്റെ പരിഗണന നൽകി നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക്

20 മീറ്റർ ദൂരപരിധി നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കുന്നത് ശാസ്ത്രീയമായിട്ടാണ്. ആ പ്ലാൻ അനുസരിച്ച് മാത്രമെ ഇളവ് ലഭിക്കുകയുള്ളൂ. ആ പ്ലാനാണ് സർക്കാർ തയ്യാറാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത് പൂർത്തീകരിച്ച് കൊടുക്കുന്നമുറയ്ക്ക് മാത്രമെ ഇളവുകൾ ലഭ്യമാകുകയുള്ളൂ.

(2) ഗതാഗത സുരക്ഷാ വിഷയങ്ങൾ സ്കൂൾ പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തൽ

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, ദിനംപ്രതിയുള്ള റോഡപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുമ്പോൾ ഗതാഗത സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച വിഷയങ്ങൾ സംസ്ഥാന പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ആവശ്യകതയെക്കുറിച്ചാണ് എന്റെ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ഞാൻ പരാമർശിക്കുന്നത്. 'Ignorantia juris non excusat' എന്ന് നിയമ പുസ്തകത്തിൽ നമ്മൾ പഠിക്കുന്നത് Ignorance of law is not an excuse എന്നാണ്. ഇവിടെ ഗതാഗത നിയമങ്ങൾ നിരവധിയുണ്ടെങ്കിലും അവ പലരും പാലിക്കപ്പെടുന്നില്ല. ദിനംപ്രതിയുള്ള അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നതിന്റെ കാരണം

നമ്മുടെ സമൂഹത്തിലെ കുട്ടികളാണെങ്കിലും യുവാക്കളാണെങ്കിലും മറ്റുള്ളവരാണെങ്കിലും അവർക്ക് ഈ നിയമത്തെക്കുറിച്ചുള്ള അവബോധമില്ലായ്മയും യഥാർത്ഥ ഗതാഗത സംസ്കാരം ഇന്ന് ഇല്ലായെന്നുള്ളത് കൊണ്ടുതന്നെയാണ്. പല രാജ്യങ്ങളിലും പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഗതാഗത സംസ്കാരവും ഗതാഗത നിയമങ്ങളും എൽ.കെ.ജി. ക്ലാസ് മുതൽ തന്നെ പഠിപ്പിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. അമേരിക്കയിൽ റോഡ് സുരക്ഷ പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. നാഷണൽ ട്രാൻസിറ്റ് കരിക്കുലത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടാണ് അവിടെ അത് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. ഇവിടെ ഒരാൾ 18 വയസ്സ് പൂർത്തിയായി ലേണേഴ്സ് ലൈസൻസിനുവേണ്ടി അപേക്ഷ നൽകുമ്പോൾ മാത്രമാണ് കുറച്ചുദിവസങ്ങൾ കൊണ്ട് ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ പഠിക്കുന്നത്. അവനിൽ ഒരു ട്രാഫിക് സംസ്കാരമില്ലെന്നുള്ളത് സത്യമാണ്. ഇന്ത്യയിൽ 2018-ൽ റോഡിൽ പൊലിഞ്ഞത് 1,51,417 ജീവനുകളാണ്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഓരോ മണിക്കൂറിലും മരിക്കുന്നത് 17 പേരാണ്. രാജ്യത്ത് 789 അതീവ അപകട മേഖലകൾ കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ അപകട മേഖലകളിൽ തന്നെയാണ് വീണ്ടും വീണ്ടും മരണങ്ങൾ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ അപകടമുണ്ടാക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാരിൽ 9 ശതമാനം പേർക്കും ഡ്രൈവിംഗ്

ലൈസൻസില്ലായെന്നാണ് പറയുന്നത്. ആ 9 ശതമാനം ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസില്ലാത്ത ആളുകളിൽ ഭൂരിപക്ഷവും കുട്ടികളാണെന്നുള്ളതും ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഇന്ത്യയിൽ മൊത്തം ആഭ്യന്തര ഉൽപ്പാദനത്തിന്റെ 3 ശതമാനത്തോളം റോഡ് അപകടങ്ങൾ വഴി നഷ്ടമാകുന്നതായാണ് കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിന്റെ നിഗമനം. 2018-ൽ 4,67,044 അപകടങ്ങളിലായി കൊല്ലപ്പെട്ടത് 1,51,417 പേരാണ്. വാഹനം ഇടിച്ച് 22,656 കാൽനട യാത്രക്കാർ മരണപ്പെട്ടു, റോഡിലെ കുഴിയിൽചാടി വാഹനത്തിന്റെ നിയന്ത്രണം വിട്ട് മരണപ്പെട്ടവരുടെ എണ്ണം 2015 ആണ്. സമീപഭാവിയിൽ അവിനാശിയിൽ ദാരുണമായി മരിച്ച 19 പേരുടെയും കാര്യങ്ങൾ നമുക്കറിയാം. അത് വ്യത്യസ്തമായൊരു അപകടമാണെങ്കിൽപോലും നിരവധി ആളുകൾ ദിനംപ്രതി വാഹനങ്ങൾ ഇടിച്ച് മരണപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു വ്യക്തി ശ്രദ്ധയോടെ വാഹനം ഓടിച്ചാലും എതിരെ വരുന്ന വാഹനത്തിന്റെ ഡ്രൈവർക്ക് ശ്രദ്ധയില്ലെങ്കിൽ അപകടം സംഭവിക്കാം. രണ്ടുപേരുടെയും അശ്രദ്ധയോ, ഓവർടേക്കിംഗ് കൊണ്ടോ അപകടം സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ അശാസ്ത്രീയമായ റോഡ് നിർമ്മാണംകൊണ്ടും അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. മദ്യപിച്ച് വാഹനം

ഓടിക്കുന്നതും ഡ്രൈവർ ഉറങ്ങിപ്പോകുന്നതും വാഹനങ്ങളുടെ ടയർ പൊട്ടുമ്പോഴുമൊക്കെ നിരവധി അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നു. ഇങ്ങനെ അപകടങ്ങളിൽ മരണപ്പെടുന്നവരിൽ 51 ശതമാനവും യുവാക്കളാണെന്നാണ് കണക്കുകളിൽനിന്നും നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഞാൻ മുൻപ് പറഞ്ഞ കണക്കനുസരിച്ച് ഒരു മിനിറ്റിൽ ഒരു അപകടവും നാല് മിനിറ്റിൽ ഒരു മരണവുമാണ് ഇന്ത്യയിൽ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. നിരവധി കണക്കുകൾ എന്റെ കയ്യിൽ ഉണ്ടെങ്കിലും സമയത്തിന്റെ പരിമിതികൊണ്ട് അതൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. 5 കാരണങ്ങളാണ് പ്രധാനമായും അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നത്. അതിലൊന്ന്, സ്ലീഡിംഗ് ആണ്. 60 ശതമാനം ആളുകളും വാഹനങ്ങളുടെ ഓവർ സ്ലീഡ് കാരണം അപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്നു. അതുമൂലം ചിലർ മരിക്കുന്നു, ചിലർക്ക് പരിക്കേൽക്കുന്നു. ഓവർ ക്രൂഡിംഗ് കാരണം 27 ശതമാനം, Lack of skill- സ്കിൽ ഇല്ലാത്ത ഡ്രൈവർമാർ കാരണം 18 ശതമാനം, Behavior causes കാരണം 15 ശതമാനം അപകടങ്ങൾ, Drunken drivers കാരണം 5 ശതമാനം അപകടങ്ങൾ ഇങ്ങനെയാണ് റോഡുകളിലെ അപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക്. റോഡുകളിൽ ട്രാഫിക് ബോർഡുകൾ കൃത്യമായി പ്രവർത്തിക്കാത്തതുകൊണ്ടും അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നു. നമുക്കറിയാം പല

സ്ഥലങ്ങളിലും ക്യാമറ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ പല ക്യാമറകളുടെയും ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥ നിർജ്ജീവമാണ്. ഇതിന്റെ ചുമതല കെൽടോണിനെ എൽപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അത് അവർ മെയിന്റെയിൻ ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ കൂടുതൽ ഉണ്ടാകുന്നു. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത്? കുട്ടികൾക്ക് എങ്ങനെ വാഹനം ഓടിക്കണമെന്ന് അറിയില്ല. ആക്ലിഡന്റ് പറ്റിക്കഴിഞ്ഞാൽ പലരെയും ആശുപത്രിയിൽ എത്തിക്കാൻ എന്തുകൊണ്ട് ആരും തയ്യാറാകുന്നില്ല? വലിയ ആക്ലിഡന്റ് പറ്റിക്കഴിഞ്ഞാൽ ആളുകൾ കൂടും പക്ഷെ ആക്ലിഡന്റ് പറ്റി കിടക്കുന്ന ആളെ ഹോസ്പിറ്റലിൽ കൊണ്ടുപോകാൻ ആരും തയ്യാറാകുന്നില്ല. കാരണം അവരിൽ ഗതാഗത സംസ്കാരമില്ല. എങ്ങനെ ഫസ്റ്റ് എയ്ഡ് കൊടുക്കണമെന്ന് അറിയില്ല. ആക്ലിഡന്റ് പറ്റിയ ആളെ കാണുമ്പോൾ തന്നെ പേടിച്ച് മാറി പോകുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നു. ഇങ്ങനെ പല രീതിയിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ റോഡ് മുഴുവൻ ബ്ലോക്കാണ്. ഏറ്റവും പുറകിൽ വരുന്നവനും ഹോൺ മുഴക്കി മുന്നിൽ കയറാൻ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വിദേശരാജ്യത്തൊക്കെ 'Thanks giving horn' എന്ന ഏർപ്പാടുണ്ട്. ഒരു വാഹനം പുറകിൽ വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ആ വാഹനത്തെ

കയറ്റി വിടും. എന്നിട്ട് മൂന്ന്പ്രാവശ്യം ഹോണടിക്കും. അങ്ങനെ അവർ ഹോണടിച്ചു നന്ദി പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ആംബുലൻസിനെപ്പോലും കടത്തിവിടാൻ തയ്യാറാകാത്ത മാനസികാവസ്ഥയുള്ള ആളുകൾ ഉണ്ട്. 2010-ൽ കൂടിയ ഐക്യരാഷ്ട്ര സഭ 2011 മുതൽ 2020 വരെ റോഡ് സുരക്ഷാ ദശകമായി ആചരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ റോഡപകടങ്ങൾ കാരണം മരണപ്പെടുന്ന യുവജനങ്ങളുടെ കണക്ക് ഭീതിപ്പെടുത്തുന്നതായതുകൊണ്ടാണ് ഇക്കാര്യങ്ങൾ പറയുന്നത്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഒരു ഗതാഗത സംസ്കാരം ഉണ്ടാകണം. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട കാര്യം, അംഗനവാടി മുതൽ കുട്ടികളെ ഗതാഗത സംസ്കാരം പഠിപ്പിക്കണം. അത് പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കി മാറ്റണം. എൽ.കെ.ജി. കുട്ടികളെ മഞ്ഞ, പച്ച, ചുവപ്പ് ബൾബുകളെക്കുറിച്ച് പഠിപ്പിച്ചാൽ മതി. അതിനുശേഷം ഓരോഘട്ടങ്ങളിലായി 18 വയസ്സാകുമ്പോൾ ഈ രാജ്യത്ത്... കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള ഗതാഗത നിയമങ്ങളെല്ലാം പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയാൽ അത് കുട്ടികളിൽ എത്തുകയും അതവർക്ക് വളരെ പ്രയോജനകരപ്രദമാകുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവപൂർവ്വം ഇക്കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ പെരുമ്പാവൂരിൽ

"ഹാപ്പി ട്രാഫിക്" എന്നുപറയുന്ന ഒരു സിസ്റ്റം രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏകദേശം 40-ഓളം സ്വയം സേവകരായ ആളുകൾ പോലീസിനെ സഹായിക്കാൻ വേണ്ടി "ഫ്രണ്ട്സ് ഓഫ് പോലീസ്" എന്ന പേരിൽ ഒരു സംഘടനയുണ്ടാക്കി ഗതാഗതക്കുരുക്ക് പരിഹരിക്കാനും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. അതും അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽകൊണ്ടുവരാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു. ഒരു നല്ല ഗതാഗത സംസ്കാരമുണ്ടാക്കിയെടുക്കാൻ വേണ്ടി പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഇത് ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നുകൂടി അപേക്ഷിക്കുന്നു.

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ, റോഡ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അടിസ്ഥാന വിവരങ്ങൾ എല്ലാ വിഷയങ്ങളോടും ചേർത്ത് പാഠഭാഗങ്ങളിൽ ഇപ്പോൾതന്നെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുകൂടാതെ ഗതാഗതവകുപ്പും വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പും കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയും എസ്.സി.ഇ.ആർ.റ്റി.-യും സംയുക്തമായി "സുരക്ഷിത യാത്ര" എന്ന റോഡ് നിയമങ്ങൾ വളരെ വിശദമായി രേഖപ്പെടുത്തിയ ഒരു കൈപ്പുസ്തകം തയ്യാറാക്കി സ്കൂളുകളിൽ എത്തിക്കുകയും അതിൽ വിശദമായ ചർച്ച നടത്താൻ ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഇതുകൂടാതെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ സ്കൂളുകളിൽ റോഡ് സുരക്ഷാ ക്ലബ്ബുകൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ ദിശയിൽ ബോധവൽക്കരണവും നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. ഏതായാലും ഇക്കാര്യത്തിൽ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പ് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, അങ്ങ് പറയുന്നതുപോലെ കൈപ്പുസ്തകങ്ങൾ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്, ക്ലബ്ബുകളൊക്കെയുണ്ട്. പക്ഷെ എൽ.കെ.ജി. തലം മുതൽ പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ, ഇത് വലിയ റിസ്കുള്ള കാര്യമല്ല, ചെലവുകളുമില്ല. അങ്ങനെ വന്നാലുള്ള ഗുണം നമുക്ക് ലേണേഴ്സ് ലൈസൻസ് എടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ചെലവ് കുറവായിരിക്കും. ആ സമയമാകുമ്പോൾ ചെലവ് കുറച്ച് കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കും. എൽ.കെ.ജി. മുതൽ പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കി കൊണ്ടുവരുന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു തീരുമാനം ഉണ്ടാകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഇപ്പോൾ പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉണ്ട്. അത് കുറേക്കൂടി വിശദമായി മനസ്സിലാക്കാനുള്ള അധിക പരിപാടികളാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഏതായാലും ഇത് പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ

വകുപ്പ് അത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമായിത്തന്നെ എടുക്കുന്നുണ്ട്.