

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

മോട്ടോർ വാഹനമേഖല നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: സർ, പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ ബഹുജ്ഞാനിയിൽ

പ്രാധാന്യം നഷ്ടപ്പെടേണ്ട വിഷയമല്ല. മോട്ടോർ വാഹന മേഖല എന്നത് സംസ്ഥാനത്തെ എറ്റവും വലിയ തൊഴിൽ മേഖലകളിൽ ഒന്നാണ്. മോട്ടോർ വാഹന മേഖലയിൽ ദശലക്ഷക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികളാണ് പണിയെടുക്കുന്നത്. ചരക്ക് ഗതാഗതം, പൊതുഗതാഗതം, സ്വകാര്യ ബസ് മേഖല, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., ഓട്ടോ-ടാക്സി മേഖല, ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്ന വിപുലമായൊരു മേഖലയാണിത്.

കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പിന്തുടരുന്ന തൊഴിലാളി വിരുദ്ധ-ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബാധിച്ചിരിക്കുന്ന വിഭാഗമാണ് മോട്ടോർ തൊഴിലാളികൾ. അന്നന്നത്തെ അന്നത്തിനുവേണ്ടി വളയം പിടിച്ചും മറ്റ് അനുബന്ധ തൊഴിൽ ചെയ്തും ജീവിതം കരുപിടിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളെ ശത്രുക്കളായി കണ്ടാണ് ഓരോ ദിവസവും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പുതിയ ടാക്സും പുതിയ നിയമങ്ങളും കൊണ്ടുവരുന്നത്. മോട്ടോർ വാഹന നിയമ

ദേശത്തിലേ പ്രതിലോമ വകുപ്പുകൾ കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുകയില്ലെന്ന്
 കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഉറപ്പുനൽകിയതാണ്. ഇത് സംബന്ധിച്ച
 ധാരണയിലെത്താൻ സർക്കാർ, തെക്കേ ഇന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഗതാഗത
 വകുപ്പുമന്ത്രിമാരുടെ യോഗം വിളിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ കേന്ദ്ര
 ഉത്തരവുണ്ടാകുമ്പോൾത്തന്നെ കേരളത്തിലെ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ്
 സർക്കാരിന്റെ പ്രഖ്യാപിത നയത്തിന് വിരുദ്ധമായി അത്
 നടപ്പിലാക്കുകയാണ്. ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുമായി കൂടിയായോ ചന്ദനം നടത്താനുള്ള
 സാമാന്യ മര്യാദപോലും പ്രകടിപ്പിക്കാറില്ലെന്ന് സങ്കടകരമാണ്. മറ്റ്
 സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ നിർബന്ധബുദ്ധി പ്രകടിപ്പിക്കാതെ
 കണ്ടില്ലെന്ന് നടിക്കുകയാണ്. പെട്രോളിന്റെയും ഡീസലിന്റെയും വില
 വർദ്ധനവ്, ഇൻഷുറൻസ് പ്രീമിയം വർദ്ധനവ്, സർവ്വീസ് ചാർജ്ജുകളിലും സർ
 ചാർജ്ജുകളിലും വരുത്തിയിട്ടുള്ള ഭീമമായ വർദ്ധനവ്, വ്യക്തിഗത വാഹനങ്ങൾ
 പെരുകുന്നതുമൂലമുള്ള തൊഴിൽ നഷ്ടം തുടങ്ങിയവുമൂലം അന്നത്തെ
 ആഹാരത്തിന് വകയില്ലാതെയാകുന്ന മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളെ മോട്ടോർ
 വാഹന വകുപ്പിലെ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ നടപടികൾ വല്ലാതെ

ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്നുണ്ട്. മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയും അതിനെ തുടർന്നുണ്ടാകുന്ന കേന്ദ്ര ഉത്തരവുകളും തീർത്തും തൊഴിലാളി വിരുദ്ധവും ഈ മേഖല കുത്തകവൽക്കരിക്കാൻ ഉതകുന്നതുമാണെന്ന് നമുക്കറിയാം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പിന്തുടരുന്ന തൊഴിലാളി വിരുദ്ധ - ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾ ഗതാഗത മേഖലയെ കടുത്ത പ്രതിസന്ധിയിലേക്കാണ് എത്തിച്ചിരിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ബസ്സുകൾ, ഓട്ടോറിക്ഷാ, ലൈറ്റ് ഗുഡ്സ് വാഹനങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള പ്രവർത്തന കലാവധി 22 വർഷമായി നിജപ്പെടുത്തിയതുപോലെ ചരക്ക് വാഹനങ്ങളുടെയും പ്രവർത്തന കലാവധി 22 വർഷമായി ഉയർത്തുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുകയാണ്. 09.06.2022-ലെ കേന്ദ്ര ഉത്തരവുപ്രകാരം ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത നാഷണൽ പെർമിറ്റുള്ള ചരക്ക് വാഹനങ്ങൾക്ക് മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഒന്നിലേറെ പോയിന്റുകളിൽനിന്ന് ലോഡ് ഇറക്കുന്നതിനോ കയറ്റുന്നതിനോ ഉള്ള നിയന്ത്രണം ഒഴിവാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. ഇത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ മോട്ടോർ തൊഴിലാളി മേഖലയെ രൂക്ഷമായി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. രണ്ട്

സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഓടുന്ന ടാങ്കർ അടക്കമുള്ള ചരക്ക് വാഹനങ്ങൾ കർണാടകയിലും തമിഴ്നാട്ടിലും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന പ്രവണത വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. റോഡ് ടാക്സ്, ഇന്ധന നികുതി എന്നിവയുടെ വർദ്ധനവ് മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധിയും ജി.പി.എസ്. നിർബന്ധമാക്കിയതും ലോറികളുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ അയൽ സംസ്ഥാനത്തേക്ക് മാറ്റാൻ ഉടമകളെ പ്രേരിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നികുതി വരുമാനത്തിൽ കടുത്ത നഷ്ടം വരുത്തുന്നു എന്ന് മാത്രമല്ല നമുക്ക് നികുതി നൽകുന്ന തൊഴിലാളികൾക്കും വാഹനയുടമകൾക്കും ഈ രംഗത്ത് പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ സാധിക്കാതെ വരികയുമാണ്. ദിനം പ്രതി ആയിരക്കണക്കിന് ചരക്കുലോറികൾ സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്ന സിമന്റ് മേഖലയിൽനിന്നും പൂർണ്ണമായും കേരള രജിസ്ട്രേഷൻ ലോറികൾ ഇല്ലാതായ സാഹചര്യമാണുള്ളത്. അന്യ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഭാരവാഹ ശേഷിയുള്ള 3000-ൽ അധികം ചരക്ക് വാഹനങ്ങളാണ് വലിയ കുത്തക ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്പനികൾ ഈ മേഖലയിൽ ഇപ്പോൾ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ഇത് കേരള സർക്കാരിനുണ്ടാക്കുന്ന ഭീമമായ നഷ്ടം കാരണങ്ങളാലാണ്. മാത്രമല്ല അത്തരം

വാഹനങ്ങളിൽ ജോലിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശങ്ങളെല്ലാം ഹനിക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ അതിൽ ഇടപെടുന്നതിന് സംസ്ഥാനത്തെ തൊഴിൽ വകുപ്പിനും ട്രേഡ് യൂണിയനുകൾക്കും സാധിക്കാതെ വരികയാണ്. ഇത് ഒഴിവാക്കാൻ All India Permit നേടിയിട്ടുള്ള ബസ് സർവ്വീസുകൾക്കെതിരെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കൃത്യമായി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾപോലെ ചരക്ക് വാഹന മേഖലയിലും ശക്തമായ ഇടപെടലുകളുണ്ടാകണം. ദേശീയ പാതയുടെ പണി നടക്കുന്നതിനാൽ മഞ്ചേശ്വരം, ചെറുവത്തൂർ ആർ.ടി.ഒ. ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ പ്രവർത്തിക്കാത്തതിനാൽ അമിതഭാരം കയറ്റിയ നൂറ് കണക്കിന് അന്യസംസ്ഥാന വാഹനങ്ങളാണ് ദിനംപ്രതി raw materials-മായി കേരളത്തിലേയ്ക്ക് വരുന്നത്. ഇവർ തിരികെ പോകുന്നത് കേരളത്തിൽനിന്ന് നാമമാത്ര വാടകയ്ക്ക് ലോഡ് എടുത്തുകൊണ്ടാണ്. അയൽസംസ്ഥാനങ്ങളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ മൂന്നിരട്ടി റോഡ് ടാക്സ് നൽകി കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത നമ്മുടെ വാഹനങ്ങൾക്ക് ഇതോടെ പണി നഷ്ടമാകുകയാണ്. ഇത് തടയാൻ അടിയന്തരമായി അതിർത്തിയിൽ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ സ്ഥാപിച്ച്

കർശന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പുതുതായി നടപ്പിലാക്കിയ ചരക്ക് വാഹനങ്ങളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണ നിബന്ധനകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഉത്തരവ് നിലവിൽവന്ന ദിവസം മുതൽ നിർബന്ധമായി നടപ്പിലാക്കാൻ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് ശ്രമിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ യാതൊരു നിബന്ധനകളും ഇല്ലാതെ ബോഡി കെട്ടിവരുന്ന വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിലേക്ക് റീ-രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിന് ഒരുവിധ തടസ്സവും കൽപ്പിക്കുന്നില്ല. നിലവിലുള്ള ബോഡി നിർമ്മാണ നിബന്ധനകൾ പ്രകാരം വാഹനത്തിന്റെ കാബിനും ചരക്ക് കയറ്റുന്ന ഭാഗവും പ്രത്യേകം വേണമെന്നാണ് നിഷ്കർഷിക്കുന്നത്. ഈ രീതിയിൽ ബോഡി നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ഒരു ടണ്ണിലധികം ഭാരം വാഹനത്തിന് കൂടുതലായി വരുന്നതിനാൽ വാഹനത്തിന്റെ ഭാരവാഹക ശേഷി കുറയും. കേരളത്തിൽ ബോഡി നിർമ്മാണം നടത്തുന്ന ഒരു വാഹനയൂടമയ്ക്ക് ഓരോ തവണ ചരക്ക് ഇറക്കേണ്ടി വരുമ്പോഴും രണ്ടായിരം രൂപയോളം നഷ്ടം വരികയാണ്. ദീർഘദൂര സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന നാഷണൽ പെർമിറ്റ് ലോറികൾക്ക് ഇത് വലിയ നഷ്ടമാണ് വരുത്തുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ തനത് ചരക്ക് മേഖല തകരുമ്പോൾ നിത്യോപയോഗ സാധനങ്ങൾക്കുപോലും

മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കുന്ന നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് ഭാവിയിൽ വലിയ ദുരന്തമായിരിക്കും നേരിടേണ്ടി വരുന്നത്. ടിപ്പർ മേഖലയിലെ വാഹനങ്ങൾ വഴിയിൽ തടഞ്ഞ് നിർത്തി ഓവർലോഡിന്റെ പേരിൽ ഭീമമായ തുക തൊഴിലാളികളിൽനിന്നും ഈടാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്കും ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ നിവേദനം നൽകുകയും ഖനന കേന്ദ്രത്തിൽ weighing machine സ്ഥാപിച്ച് ഉൽപ്പന്നം തൂക്കിയെടുക്കുന്നതിന് നടപടികളെടുക്കാമെന്ന് ചർച്ച വേളയിൽ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചതുമാണ്. പക്ഷേ ഈ നടപടി ഇതുവരെ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല. ക്യാറികളിൽനിന്നും അനുവദിച്ചതിൽ കൂടുതൽ ലോഡ് കയറ്റിപ്പോകുന്നത് തടയുന്നതിനും ഓവർലോഡ് ഒഴിവാക്കാനും എല്ലാ ലോഡിനും പാസ് നൽകുന്നതിനും ക്യാറികളിൽ പരിശോധന ശക്തമാക്കേണ്ടതുണ്ട്. അന്തർ സംസ്ഥാന സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ലോറികളിൽ ഒരു ഡ്രൈവർ മാത്രം മതിയെന്നിരിക്കെ സംസ്ഥാനത്തിനകത്ത് ഓടുന്ന ചരക്ക് വാഹനങ്ങളെയും ടങ്കർ ലോറികളെയും തടഞ്ഞ് നിർത്തി പിഴ ഈടാക്കുന്ന നടപടികൾ അവസാനിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. ക്യാറി ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്ക് ജില്ലാ

തലത്തിൽ ഏകീകരിച്ച വാടക നിശ്ചയിക്കുക, ഉൽപ്പന്ന വില നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് ജില്ലാ തലത്തിൽ വിളിക്കുന്ന യോഗങ്ങളിൽ ട്രേഡ് യൂണിയൻ പ്രതിനിധികളെയും പങ്കെടുപ്പിക്കുക തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേ റോഡുകളിൽ 100 കിലോമീറ്റർ ദൂര പരിധിയിൽ പ്രാഥമിക കാര്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാനും വിശ്രമിക്കാനുമുള്ള സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ വഴിയോര വിശ്രമ കേന്ദ്രങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കണം. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പ്രൈവറ്റ് വാഹനമായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ശേഷം കേരളത്തിൽവന്ന് കോൺട്രാക്ട് എടുത്ത് വാടകയ്ക്ക് ഓടുന്ന JCB, hitachi അടക്കമുള്ള മണ്ണ് മാന്തിയന്ത്രങ്ങളും അനുബന്ധ ഉപകരണങ്ങളും കേരളത്തിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത് നിരോധിക്കണം, അല്ലാത്ത പക്ഷം ഈ വാഹനങ്ങൾക്ക് കേരളത്തിലെ റോഡ് ടാക്സ് ഈടാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. കസ്റ്റഡിയിലെടുക്കുന്ന ചരക്കുവാഹനങ്ങൾ ചരക്കുമായി ആഴ്ചകളും മാസങ്ങളും കാസ്റ്റഡിയിൽ സൂക്ഷിക്കുന്ന രീതിയാണ് നിലവിലുള്ളത്. ഇതു മൂലം വാഹനം വിട്ടുകിട്ടിയാലും പിന്നീട് അത് ഓടിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ലക്ഷങ്ങൾ വിലയുള്ള വാഹനങ്ങൾ കേട് കൂടാതെ

സംരക്ഷിക്കാൻ നടപടിയുണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. മറ്റൊരു പ്രതിസന്ധി ചരക്കുവാഹനങ്ങളുടെ പാർക്കിംഗ് ആണ്. കേരളത്തിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ചരക്ക് വാഹനങ്ങൾക്ക് മതിയായ പാർക്കിംഗ് സൗകര്യങ്ങൾ ദേശീയപാതകളിൽ ജില്ലാ/തലൂക്ക് അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരുക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുപോലെ ഹൈവേ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന പല ഓട്ടോ സ്റ്റാന്റുകളും ഇല്ലാതെയായി. ഈ സ്റ്റാന്റുകൾക്ക് പകരം സംവിധാനമുണ്ടാക്കാൻ നടപടികളുണ്ടാവണം. FCI ഡിപ്പോകളിൽ 40 വർഷത്തോളമായി സമാധാനപരമായി നിലനിൽക്കുന്നതും ആയിരത്തോളം ലോറി ജീവനക്കാർ ജോലി ചെയ്യുന്നതുമായ സംവിധാനത്തെ അട്ടിമറിക്കുന്ന നടപടിയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾ സ്വീകരിക്കുന്നത്. ഈ രംഗത്തെ തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിൽ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളുണ്ടാവണം. ക്ഷേമനിധിയുടെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം നിർത്തണം. ഇപ്പോൾ 6 മിനിറ്റായി.

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: ക്ഷേമനിധി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള

നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. ഇത് കേരളത്തിലെ 20 ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികളുടെ ജീവിതത്തെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമാണ്. അതുകൊണ്ട് സംസാരിക്കാൻ ഒരു മിനിറ്റ് സമയം കൂടി നൽകണം. ഞാൻ ഉടൻതന്നെ അവസാനിപ്പിക്കാം. ഇന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റുകൾ നടത്തുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട യോഗം വിളിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റുകൾക്കുള്ള ഗ്രൗണ്ടുകൾ തയ്യാറാക്കുന്ന ജോലി ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഏറ്റെടുക്കണം. ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് മേഖലയിൽ ചുവടുറപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന കുത്തകകളിൽനിന്ന് ചെറുകിടക്കാരെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള നടപടികളുണ്ടാകണം. ഇതിനായി ചെറുകിടക്കാരുടെ സഹകരണ സംരംഭങ്ങൾക്ക് സർക്കാർ പ്രോത്സാഹനം നൽകണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഞാൻ വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. അവിടെ ഒരു തവണയായി ശമ്പളം നൽകാൻ സാധിക്കുന്ന നില വളരെ പെട്ടെന്ന് തന്നെ കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കട്ടെ. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളുടെ ആകെ പിന്തുണയുണ്ടാകുമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ശക്തമായ ഇടപെടലുകൾ ഗതാഗത മന്ത്രി നമ്മുടെ

സംസ്ഥാനത്ത് നടത്തുന്നുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ മേഖലയെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശക്തമായ നീക്കങ്ങൾ നടത്താൻ ഗതാഗത മന്ത്രിയ്ക്ക് സാധിക്കട്ടെയെന്ന് സവിനയം അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ): സർ,

തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ച വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചത്. കേരളത്തിലെ ഗതാഗത വകുപ്പിൽ ഒരിക്കലും കേന്ദ്രനയങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കാറില്ല, അത് അനുവദിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നുമില്ല. പക്ഷേ നിയമത്തിലുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ മറികടക്കാൻ നമുക്ക് പലപ്പോഴും സാധിക്കുന്നില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച കാര്യങ്ങൾ ശരിയായാണ്, കേരളത്തിലോ തമിഴ്നാട്ടിലോ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് രൂപമാറ്റം നടത്താൻ സാധിക്കില്ല, എന്നാൽ അന്യസംസ്ഥാനത്തെ ലോറികളും ബസുകളും നാഗാലാൻറിൽ വാഹനയുടമകളോ വാഹനങ്ങളോ ഹാജരാകാതെതന്നെ രജിസ്ട്രേഷൻ നടത്തുകയും രൂപമാറ്റം വരുത്തുകയും ചെയ്യുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം എറണാകുളത്ത് ഒരു മോട്ടോർ സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരന്റെ ശരീരത്തിലേക്ക് ഒരു ബസ് മറിയുകയുണ്ടായി.

അപകടമുണ്ടാക്കിയ ഈ ബസിൽ അധികമായി 6 ബെഡുകൾ കൂട്ടിച്ചേർത്തിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവരം ലഭിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പരിശോധന നടത്തുകയും ഇത്തരത്തിലുള്ള രൂപമാറ്റം കണ്ടെത്തുകയും ചെയ്തു. ബസ് ബോഡി ബിൽഡിംഗിന്റെ കോഡ് അനുസരിച്ചും ഇന്ത്യയിൽ നിലവിലുള്ള നിയമം അനുസരിച്ചും ഇത്തരത്തിൽ രൂപമാറ്റം വരുത്താൻ പാടില്ലാത്തതാണ്. പ്രസ്തുത വാഹനം മറിയാനുള്ള കാരണം വാഹനത്തിന്റെ നീളം വർദ്ധിപ്പിച്ച് 6 ബെഡുകൾ അധികമായി കൂട്ടിച്ചേർത്തതുകൊണ്ടാണ്. സമാനമായ രീതിയിൽ സർവീസ് നടത്തുന്ന ധാരാളം വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. ഇക്കാര്യം നാഗാലാന്റ് സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതിനായി അടിയന്തരമായി ഒരു കത്ത് അയയ്ക്കാനും നടപടിയുണ്ടായില്ലെങ്കിൽ നാഗാലാന്റ് സർക്കാരുമായി നേരിട്ട് ബന്ധപ്പെടാനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റിൽ ബസിന്റെ ടാക്സിൽ കുറവ് വരുത്തിയിരുന്നു, എന്നാൽ ലോറിയുടെ ടാക്സിൽ കുറവ് വരുത്താൻ സാധിച്ചില്ല. തമിഴ്നാടും കർണാടകവുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തിയാൽ

നിലവിൽ ടാക്സ് കുറവുള്ളത് കേരളത്തിലായതിനാൽ വാഹനങ്ങൾ കൂടുതലായി ഇവിടെ രജിസ്ട്രേഷൻ ചെയ്യുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഒരു നാഷണൽ പെർമിറ്റ് വാഹനം രണ്ട് സ്ഥലങ്ങളിലായി അൺലോഡിംഗ് നടക്കുന്നത് തടയാൻ നിയമമില്ലെങ്കിലും അത് അനുവദിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത വിധം പരിചയ സമ്പന്നരായ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ വെച്ച് സ്പെഷ്യൽ സ്ക്വാഡ് രൂപീകരിച്ച് ഇത്തരത്തിലുള്ള നീക്കം കണ്ടെത്താനും നടപടിയെടുക്കാനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഓട്ടോറിക്ഷാ സ്റ്റാന്റുകൾ തീരുമാനിക്കേണ്ടത് പഞ്ചായത്തും മൂനിസിപ്പാലിറ്റിയുമാണ്. അങ്ങയുടെ ചോദ്യത്തിന് പലതും മറുപടി പറയേണ്ടത് തൊഴിൽവകുപ്പാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച ക്ഷേമനിധി ബോർഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ ഒരു യോഗം വിളിച്ചുചേർക്കുകയും ലക്ഷക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമനിധിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുള്ള എല്ലാ ക്ലിയറൻസും പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. അടുത്തഘട്ടത്തിൽ മോട്ടോർ വാഹന തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ സമ്മതപത്രം ലഭ്യമായാൽ ഇവ തമ്മിൽ

ലിങ്ക് ചെയ്തതിനുശേഷം തൊഴിലാളികൾക്ക് വെബ്സൈറ്റിലൂടെ വാഹനം രജിസ്ട്രേഷൻ നടത്തുമ്പോൾത്തന്നെ യാതൊരു ബുദ്ധിമുട്ടുകളുമില്ലാതെ അവരുടെ ക്ഷേമനിധിയിലേക്ക് ഓട്ടോമാറ്റിക് സംവിധാനത്തിലൂടെ തുകയടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യവുമുണ്ടാകും. അതിനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

ഡ്രൈവിംഗ് മേഖലയിൽ കുത്തകകൾ കടന്നുവരാൻ നമ്മൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ നിയമത്തിൽ ഓട്ടോമേറ്റഡ് ഡ്രൈവിംഗ് സെന്ററുകളും ഓട്ടോമേറ്റഡ് ടെസ്റ്റിംഗ് സെന്ററുകളും ഉണ്ടാകണമെന്നുപറയുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിൽ ഒൻപതോളം ഓട്ടോമേറ്റഡ് സെന്ററുകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ അവയിൽ പലതും ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും നിലവിൽ പ്രവർത്തനരഹിതമാണ്. അവയെല്ലാം പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. ഡ്രൈവിംഗിനായി കേരളത്തിലോ തമിഴ്നാട്ടിലോ ആരും നിലവിൽ ഓട്ടോമേറ്റഡ് ഡ്രൈവിംഗ് സെന്ററുകൾ നടപ്പാക്കിയിട്ടില്ല, അത് വരാതിരിക്കാൻ നമ്മൾ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. ആരെങ്കിലും ഭാവിയിൽ ഇത്തരം സെന്ററുകൾ നടപ്പാക്കിയാൽ നിയമപരമായി

അത് തടയാൻ നമുക്ക് സാധിക്കില്ല. മാതൃത്വം, ട്രെയിനിംഗ് മുതലായ കമ്പനികൾ അവരുടെ സ്വന്തം നിലയിൽ ട്രെയിനിംഗ് സ്കൂളുകൾ നടത്തുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ട്രെയിനിംഗ് സ്കൂളുകൾ മുൻപോട്ടുപോകുമ്പോൾ കേന്ദ്ര നിയമത്തിലുള്ള പദ്ധതികൾ അവർ നടപ്പിലാക്കുകയും അതിലൂടെയായിരിക്കാം അവർ ഇതിന് അംഗീകാരം നേടിയെടുക്കുകയും ചെയ്യുന്നത്. നിലവിൽ സംസ്ഥാനം ആരുടെയും ലൈസൻസുകൾ റദ്ദ് ചെയ്യുകയോ ട്രെയിനിംഗ് സ്കൂളുകളെ ഒരു തരത്തിലും ശല്യം ചെയ്യുകയോ ചെയ്യുന്നില്ല. പക്ഷേ മികച്ച നിലവാരത്തിലുള്ള ട്രെയിനിംഗ് ലൈസൻസുകൾ നൽകണമെന്നുമാത്രമേ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുള്ളൂ. ധാരാളം ആളുകൾ പറയുന്നത്, അവർക്ക് ലൈസൻസുണ്ടെങ്കിലും വാഹനം ഓടിക്കാൻ അറിയില്ലെന്നും അതല്ലെങ്കിൽ എന്റെ ഭാര്യക്ക് ലൈസൻസുണ്ടെങ്കിലും വാഹനം ഓടിക്കാൻ അറിയില്ലെന്നുമാണ്. ഇതൊരു പൊതു വികാരമാണ്, അതിനോട് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ പൊരുത്തപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. കേരള യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ ഒരു കോഴ്സിനുചേർന്ന് പഠിക്കുമ്പോൾ വാഹ്യ ഉള്ള ഒരു സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ലഭിക്കുന്നു. അതുപോലെ പണം കൊടുത്തു ട്രെയിനിംഗ് പഠിക്കുമ്പോൾ ഇന്റർനാഷണൽ

നിലവാരത്തിൽ വാഹനം ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിലുള്ള ഒരു ലൈസൻസ് ലഭിക്കണമെന്ന് ജനങ്ങൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നതിൽ തെറ്റില്ല. അത് നിയമത്തിലുള്ള കാര്യമായതിനാൽ ഇതിന്മേലുള്ള ഒരു ഭേദഗതിക്കും നമുക്ക് അധികാരമില്ല. ഈ വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് രണ്ട് ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂൾ ഉടമകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയെ സമീപിച്ചിട്ടുണ്ട്, അത് തീർപ്പാക്കാത്തതിനാൽ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അഭിപ്രായം നിലവിൽ പറയാൻ സാധിക്കില്ല.

ഓവർലോഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ ഇത്തരത്തിൽ സർവീസ് നടത്തുന്ന വാഹനം പിടിച്ചെടുക്കുകയും ഫൈൻ നൽകുന്നതിനോടൊപ്പം ഡ്രൈവറുടെ ലൈസൻസ് മൂന്നുമാസത്തേക്ക് സസ്പെന്റ് ചെയ്യുകയും വേണമെന്നതാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശം. കൂടാതെ ഓരോ ആഴ്ചയും എത്ര ലൈസൻസുകൾ സസ്പെന്റ് ചെയ്തുവെന്നുള്ള വിവരം കോടതിയെ അറിയിക്കുകയും വേണം. ഈ വിഷയത്തിൽ ഉടമയുടെ താൽപര്യംമൂലം വാഹനത്തിൽ ലോഡ് കൂടുതൽ കയറ്റി ഡ്രൈവറുടെ ജോലി നഷ്ടപ്പെടുന്നത് വളരെ വേദനാജനകമായ കാര്യമാണ്. എന്നാൽ ഉടമ മറ്റൊരു ഡ്രൈവറെ മൂന്നുമാസത്തേക്ക് കണ്ടെത്തുകയും ചെയ്യും. എല്ലാ ക്യാറികളിലും

weigh bridge സ്ഥാപിക്കുന്ന കാര്യം ഖനന വകുപ്പിന്റെ ചുമതലയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നതാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗതാഗത വകുപ്പിന് അവരെ നിർബന്ധിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഖനന വകുപ്പ് നിയമമൂലം നിർബന്ധമാക്കിയാൽ അവർക്ക് weigh bridge സ്ഥാപിക്കാൻ സാധിച്ചേക്കാം. ഓവർലോഡുമായി നിരത്തിൽ വാഹനങ്ങൾ പോകുമ്പോൾ നമ്മുടെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളും ഗ്രാമീണമേഖലയിലെ റോഡുകളുമാണ് പൊളിഞ്ഞുപോകുന്നത്. എന്നാൽ ഏറ്റവും വലിയ അപകടമുണ്ടാകുന്നത് ഓവർസ്പീഡ് മൂലമാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. വാഹനങ്ങളുടെ സ്പീഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മൂന്നാഴ്ചകൾക്കുമുമ്പ് സംസ്ഥാനമാകെ ഒരു പരിശോധന നടത്തിയതിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ വിച്ഛേദിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമായി ഏകദേശം 87 ലക്ഷം രൂപയാണ് സംസ്ഥാനസർക്കാരിന് ലഭിച്ചത്. ഇത്തരത്തിൽ കണ്ടെത്തിയ വാഹനങ്ങളിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ പുനഃസ്ഥാപിക്കുകയും പിന്നീട് ടെസ്റ്റ് ചെയ്തതിനുശേഷം മാത്രം വാഹനം വിട്ടുകൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. മുമ്പ് മാധ്യമങ്ങൾ ഒരു ദിവസം ഇത്തരത്തിലുള്ള മൂന്ന് വാഹനാപകടങ്ങളെക്കുറിച്ചും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്ത് സ്പീഡ് ഗവർണർ

വിച്ഛേദിച്ചുകൊണ്ട് ടിപ്പറുകളടക്കമുള്ള ഒരു വാഹനങ്ങളും ഓടിക്കാൻ അനുവദിക്കാത്തതിനാൽ ഓവർ സ്പീഡ് മൂലമുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വലിയ സ്പീഡിൽ പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ പെട്ടെന്ന് ഒരാളെ അപകടത്തിൽനിന്നുരക്ഷിക്കാനായി ബ്രേക്ക് കൊടുത്താൽ വാഹനം മറിയും. അത്തരത്തിലുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാകാതിരിക്കാനായി വാഹനങ്ങളുടെ വേഗത 70 കി.മീ/മണിക്കൂറായി ലോക്ക് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ അവസ്ഥയനുസരിച്ച് സർക്കാർ സ്പീഡ് ലിമിറ്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ ഉത്തരവിലുമുണ്ട്, നിയമമായതിനാൽ എല്ലാ വ്യക്തികളും ഇത് പാലിക്കണം. ഓവർ ലോഡിന്റെ വിഷയത്തിൽ കർശന നടപടിയെടുത്തപ്പോൾ ഓവർ സ്പീഡിന്റെ വിഷയം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിരുന്നില്ല. എന്നാൽ ഓവർ സ്പീഡിന്റെ വിഷയത്തിൽ നടപടിയെടുത്തപ്പോൾ അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞു. കേന്ദ്രനയമല്ല ഇവിടെ നടപ്പാക്കുന്നത്, ഇവിടെയുള്ള നിയമത്തിൽപ്പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ മാത്രമേ നടപ്പിലാക്കുകയുള്ളൂ. ഇക്കാര്യത്തിൽ ആർക്കും ഒരു ആശങ്കയും വേണ്ട.

ഓട്ടോറിക്ഷയുടെ കാലാവധി ഇപ്പോൾ 23 വർഷമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചു,

ബന്ധങ്ങളുടെയും കാലാവധി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ലോറിയുടെ കാലാവധി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം ആലോചിച്ചശേഷം തീരുമാനം അറിയിക്കാം. സർക്കാർ വാഹനങ്ങൾക്കുപോലും 15 വർഷമാണ് കാലാവധി, അനേകം സർക്കാർ വാഹനങ്ങൾ സ്കാപ്പ് ചെയ്യേണ്ട ഒരു സ്ഥിതിയാണ്. ഈ വിഷയങ്ങൾ പരിഗണിക്കുകയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് പൊതുവായ ഒരു തീരുമാനമായി അറിയിക്കുന്നതാണ്.

(ബഹളം)

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്.. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ സീറ്റിൽപ്പോയി ഇരിക്കണം.

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: സർ, ഗതാഗതമേഖലയിലെ മുഴുവൻ മേഖലകൾക്കും ബാധകമായതും പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതുമായ സമഗ്ര ഗതാഗത നയത്തിന് രൂപം നൽകാൻ അങ്ങ് നേതൃത്വം നൽകുമോ, സർക്കാർ അതിന് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ: സർ, അച്ചടക്കമുള്ള ഒരു ഗതാഗതസംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിനും വളരെ സുതാര്യമായി

നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും എല്ലാവരുടെയും ആശങ്കകൾ നീക്കുന്നതിനുമായി ഒരു ചർച്ച നടത്തുന്നതും അതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതായിരിക്കുമെന്നും അറിയിക്കുന്നു.

(ശ്രീ. സജീവ് ജോസഫ് സീറ്റിലില്ലാതിരുന്നതിനാൽ രണ്ടാമത്തെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ അവതരിപ്പിച്ചില്ല.)