

**ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ**

**(1) റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനം**

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്: സർ, പോലീസ്, പൊതുജനാരോഗ്യം, പൊതുമരാമത്ത്, വാഹനഗതാഗതം എന്നീ വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപനം ഉറപ്പാക്കി റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെയും ജില്ലാ റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിലുകളുടെയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ കാര്യക്ഷമമാക്കണമെന്ന ആവശ്യകതയിലേയ്ക്ക് ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കുകയാണ്.

ഞാൻ ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ മന്ത്രിസഭയിൽ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയായി ചുമതല വഹിക്കുന്ന സമയത്ത് എനിക്ക് ആദ്യം മറുപടി പറയേണ്ടതായി വന്ന ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ, അന്ന് കോട്ടയം എം.എൽ.എ.- ആയിരുന്ന ഇന്നത്തെ സഹകരണ-രജിസ്ട്രേഷൻ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. വി. എൻ. വാസവൻ അവതരിപ്പിച്ച റോഡപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച വിഷയത്തിനായിരുന്നു. 2001 മുതൽ ഓരോ വർഷവും സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായ അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം അദ്ദേഹം സഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചു. 2001-ൽ 38361 അപകടങ്ങൾ (ഓരോ വർഷത്തെ കണക്ക്), 2005-ൽ 42363 ആയി വർദ്ധിക്കുന്ന തരത്തിൽ അദ്ദേഹം സഭയിൽ പറഞ്ഞത്, രാജ്യത്തുണ്ടാകുന്ന

അപകടങ്ങളുടെ പത്ത് ശതമാനത്തിലധികവും കേരളത്തിലാണ് നടക്കുന്നതെന്നാണ്. അദ്ദേഹം ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ അവതരിപ്പിച്ചതിന്റെ ഫലമെന്ന നിലയിൽ കണക്കുകൾ പിന്നീട് നോക്കുമ്പോൾ 2005-ലെ 42364 അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം അനുകൂലമായി 2010-ൽ 35000 ആയി കുറഞ്ഞു. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ഇരട്ടി ആയപ്പോഴും ഇരുപത് ശതമാനം അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയുന്ന സ്ഥിതി വിശേഷം അന്നുണ്ടായി. പിന്നീട് ഓരോ വർഷവും ഘട്ടംഘട്ടമായി ഇത് വർദ്ധിക്കുകയാണ്. 2019-ൽ അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം 41111 ആണ്. 2019-ൽ മരിച്ചവരുടെ എണ്ണം 4440, പരിക്കുപറ്റിയവർ 46055 ആണ്. എന്നാൽ 2020-ൽ ഇതിന് വലിയ കുറവുവന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ലോക്ഡൗൺ കാലഘട്ടമായിരുന്നതുകൊണ്ട് ആ കണക്കുകളെ ഗൗരവത്തിലെടുക്കാൻ സാധിക്കില്ല. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടായിട്ടുള്ള വർദ്ധനവ് കണക്കാക്കുമ്പോൾ അതിന് ആനുപാതികമായി അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ വർദ്ധനവ് ഇല്ലായെന്ന് ആശ്വസിക്കാം. 1960-ൽ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ആകെ 24,000 വാഹനങ്ങളാണുണ്ടായിരുന്നത്. 1970-ൽ അത് 50,000 ആയി വർദ്ധിച്ചു. 2019-ലെ കണക്ക് പ്രകാരം 1,41,84,184 (ഒരു കോടി നാല്പത്തിയൊന്ന്

ലക്ഷത്തി എൺപത്തിനാലായിരത്തി ഒരുനൂറ്റി എൺപത്തിനാല്) വാഹനങ്ങൾ. ഇതിൽ ബഹുഭൂരിഭാഗവും ടു വീലേഴ്സാണ്. ടു വീലേഴ്സിന് രൂപദേദം വരുത്തി ഓൺലൈനിൽ വൈറലാകാൻവേണ്ടി അമിതവേഗത്തിൽ ഓടിക്കുന്ന നിരവധി സംഭവങ്ങൾ നമ്മൾ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളിൽ എത്ര വാഹനങ്ങൾ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നു എന്നതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കണക്ക്. അവിടെ നമുക്ക് ആശ്വസിക്കാൻ വകയുണ്ട്. 2020-ലെ സാമ്പത്തിക അവലോകനം പേജ് 520-ൽ പട്ടികയായി ഇക്കാര്യങ്ങൾ ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞുവരുന്നു. 2010-ൽ ഒരു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളിൽ 600 വാഹനങ്ങൾ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടെങ്കിൽ 2011-ൽ ഒരു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളിൽ 576 വാഹനങ്ങളാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത്. 2019-ലെ കണക്കുപ്രകാരം ഒരു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളിൽ 259 വാഹനങ്ങൾ മാത്രമാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത് എന്നാണ് ഈ കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത്. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുന്നതിന് ആനുപാതികമായി അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുന്നില്ല എന്നാണെങ്കിൽപ്പോലും ഇന്നും രാജ്യത്തെ അപകടങ്ങളിൽ പത്ത് ശതമാനത്തോളം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് തന്നെയാണ്. നിരവധി

തവണ ഓർഡിനൻസ് ആയി Promulgate ചെയ്തതിനുശേഷം 2007-ലാണ് റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ആക്ട് നിയമമായി നിലവിൽ വന്നത്. ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി ഇതിനെ പൈലറ്റ് ചെയ്യാനുള്ള നിയോഗം എനിക്കായിരുന്നു. അന്ന് പാസ്സാക്കിയ നിയമത്തിന്റെ സ്പിരിറ്റ് (സത്ത) ഇന്ന് പാലിക്കപ്പെടുന്നില്ല എന്നതാണ് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടും സഭയോടും ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്.

ഒന്ന്, പ്രസ്തുത നിയമത്തിലെ 11-ാം വകുപ്പുപ്രകാരം റോഡ്സ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട്, എല്ലാ വാഹനങ്ങളും ആദ്യമായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് ഒരു വൺ ടൈം സെസ്, ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് കേരളയും ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യയും നൽകുന്ന ഗ്രാന്റുകൾ, സംഭാവനകൾ, ഈ നിയമമനുസരിച്ചുള്ള കോമ്പൗണ്ടിംഗ് ഫീസ് ഇതൊക്കെ ഈ ഫണ്ടിലേയ്ക്ക് വരേണ്ടതാണ്. പക്ഷേ ഇപ്പോൾ അത് എത്തുന്നില്ല. ഈ തുക പൂർണ്ണമായും അതോറിറ്റിക്ക് കൈമാറി ചെലവാക്കുന്നതിനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യവും അവകാശവും നൽകിക്കൊടുക്കുന്ന രൂപത്തിലുള്ള ഇടപെടൽ ഇന്ന് ആവശ്യമാണ്. നിയമത്തിൽ കാലോചിതമായി ചില മാറ്റങ്ങൾ ആവശ്യമാണ്. ഇപ്പോൾ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയിൽ റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രഡ്ജസിലെ ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ

അംഗമായിരിക്കുമെന്ന് പറയുന്നു. ഇപ്പോൾ റോഡ്സ് വിഭാഗത്തിനും ബ്രിഡ്ജ്സ് വിഭാഗത്തിനും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാർ വേറെയാണ്. സേഫ് കേരള, ശബരിമല സേഫ് സോൺ പ്രോജക്ട് തുടങ്ങിയ പദ്ധതികളിലൂടെ ഫലപ്രദമായ സുരക്ഷാ നടപടികൾ സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി കാര്യക്ഷമമാക്കാൻ വേണ്ടി കൂടുതൽ ശ്രദ്ധചെലുത്തേണ്ടിയിരിക്കുന്നുവെന്നാണ് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ പറയാൻ ഞാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്. National Transportation Planning and Research Centre (NATPAC)-ന്റെയും Kerala Highway Research Institute (KHRI)-ന്റെയും സ്കിൽ നമുക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുത്താനാകണം. അപകട സാധ്യതയുള്ള പ്രതലങ്ങൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞ് ആവശ്യമായ പരിഹാര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഒരു പ്രത്യേക പോയിന്റുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ രണ്ടുമാസത്തിനിടെ 29 പ്രാവശ്യം അവിടെ അപകടങ്ങളുണ്ടായി. അങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെടലുകൾ ആവശ്യമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസം കരിക്കലം പരിഷ്കരിക്കാൻ പോകുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞു. കഴിയുമെങ്കിൽ റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കുള്ള പാഠഭാഗങ്ങൾകൂടി സ്കൂൾ സിലബസ്സിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണം.

മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിച്ച് അപകടം വരുത്തുന്ന കേസുകളിൽ ജയിൽവാസം ഉറപ്പാക്കുന്നവിധം നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്യണം. നിലവിലുള്ള നിയമം അനുസരിച്ച് ആക്ലിഡന്റ് കേസുകൾക്ക് conviction rate വളരെ കുറവായതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് അറിയാമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. ഹൈവേ പോലുള്ള പ്രധാന നിരത്തുകളിൽ അപകടമുണ്ടായാൽ ഓടിയെത്താൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ നിശ്ചിത ദൂരത്തിൽ ട്രോമാകെയർ സംവിധാനമുള്ള ആംബുലൻസ് ക്രമീകരിച്ച് നിർമ്മിക്കണം. അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ സഹായിക്കാനെന്നുള്ളവർക്ക് പിന്നീട് പ്രയാസങ്ങളുണ്ടാകുന്നില്ലെന്ന് ഉറപ്പാക്കുവാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് ജനങ്ങളെ അറിയിക്കണം. പോലീസ്, ആരോഗ്യം, പൊതുമരാമത്ത്, വാഹന ഗതാഗതം എന്നീ വകുപ്പുകൾ തമ്മിൽ മതിയായ ഏകോപനമാണ് അതോറിറ്റി ആക്ടിലൂടെ ലക്ഷ്യമിട്ടത്. അത് പൂർണ്ണരൂപത്തിൽ കൈവരിക്കാനായിട്ടില്ല. ഇതിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെയും ഗവൺമെന്റിന്റെയും ഇടപെടലുണ്ടാകണമെന്നാണ് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നത്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആന്റണി രാജു): സർ, പൊതുമുഖങ്ങളിൽ വാഹന സാധന അനുദിനം വർദ്ധിച്ചുവരുന്നുണ്ടെങ്കിലും മുൻവർഷങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് 2020-ൽ സംസ്ഥാനത്ത് റോഡ് അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലും അപകടത്തിൽ പരിക്കേൽക്കുകയും മരണപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണത്തിലും ഗണ്യമായ കുറവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. സ്റ്റേറ്റ് ക്രൈം റിക്കോർഡ്സ് ബ്യൂറോയുടെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം, 2019-ൽ സംസ്ഥാനത്ത് ആകെ 41,111 അപകടങ്ങളിലായി 4,440 പേർ മരണപ്പെടുകയും 37,570 പേർക്ക് ഗുരുതര പരിക്കും 13,485 പേർക്ക് നിസ്സാര പരിക്കുകളും സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ, 2020-ൽ 27,807 അപകടങ്ങളിലായി 2979 പേരാണ് മരണപ്പെട്ടത്. ഗുരുതരമായി പരിക്കേറ്റവർ 27,224 പേരും നിസ്സാര പരിക്കേറ്റവർ 8,286 പേരുമാണ്. 2021 ജനുവരി ഒന്ന് മുതൽ ജൂലൈ വരെയുള്ള കാലയളവിൽ സംസ്ഥാനത്താകെ 18,397 റോഡ് അപകടങ്ങളാണുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അതിൽ 1,896 പേർ മരണപ്പെടുകയും 14,848 പേർക്ക് ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്ന

20-5-2021 മുതൽ 31-7-2021 വരെയുള്ള കാലയളവിൽ മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിച്ചത് കാരണം അപകടങ്ങളുണ്ടായതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട 102 ക്രൈം കേസുകൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം അപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട് രണ്ടുപേർ മരണമടഞ്ഞിരുന്നു. കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി നടത്തിയ അപകട വിശകലനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് ശൃംഖലയിലെ 340 അപകട സാധ്യതയുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 238 സ്ഥലങ്ങൾ ഉയർന്ന അപകട സാധ്യതയുള്ളതും 102 ഇടത്തരം അപകട സാധ്യതയുള്ള സ്ഥലങ്ങളുമാണ്. ഇതിനുപുറമെ, Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH) നടത്തിയ മറ്റൊരു പഠനത്തിൽ 243 ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകൾ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകൾ ഇല്ലാതാക്കുന്നതിനായി സ്ഥലമേറ്റുകൾപ്പെടെയുള്ള നടപടികൾ ആവശ്യമാണ്. അതിനായുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. റോഡ് സുരക്ഷാ അവബോധമുള്ള തലമുറയെ വാർത്തെടുക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി എസ്.സി.ഇ.ആർ.ടി.-യുമായി സഹകരിച്ച് വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് സുരക്ഷാ അവബോധം നൽകുന്നതിനായി

പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ആദ്യഘട്ടമായി അധ്യാപകർക്ക് 'റോഡ് സുരക്ഷയാത്ര' എന്ന കൈപ്പുസ്തകം തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. സ്കൂൾ നിലബസ്സിൽ റോഡ് സുരക്ഷാപാഠങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നതിനുള്ള തുടർനടപടികൾ നടന്നുവരികയാണ്. ട്രാഫിക് നിയമലംഘനങ്ങൾ കണ്ടെത്തുന്നതിന് നിരന്തുരകളിൽ കർശന വാഹന പരിശോധന നടത്തി കുറ്റക്കാർക്കെതിരെ കർശന നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. റോഡ് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനായി Save Our Fellow Traveller (SOFT), Seamless Medical Intervention for Lifecare and Emergency(SMILE) എന്നീ പദ്ധതികളും ശുഭയാത്രാ പദ്ധതിയും വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കി വരുന്നുണ്ട്. വാഹനാപകടങ്ങളും റോഡ് സുരക്ഷയും ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുവാൻ ഒരു വശത്ത് ശ്രമിക്കുമ്പോൾ അതിനെ ബോധപൂർവ്വം അട്ടിമറിക്കാനുള്ള ശ്രമം മറുവശത്ത് സംഘടിതമായി നടന്നുവരികയാണ്. ലോക്ഡൗൺ നിയന്ത്രണങ്ങളെയും മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങളെയും കാറ്റിൽപ്പറത്തി പരസ്യമായി ലംഘിച്ച് വെല്ലുവിളിച്ച് തിരക്കഥയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സീരിയൽ രംഗങ്ങളെ വെല്ലുന്ന തരത്തിലുള്ള നിലവിളിയും സംഭ്രമജനകങ്ങളായ സംഘട്ടനങ്ങളും

സംവിധാനം ചെയ്ത് അവ ക്യാമറകളിൽ പരത്തി പ്രചരിപ്പിച്ച് പൊതുസമൂഹത്തെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കാനുള്ള ബോധപൂർവ്വമായ ശ്രമങ്ങളും നടന്നുവരികയാണ്. നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥരായ നിയമപാലകരെ പ്രതിഷേധത്തിൽ നിർത്താനുള്ള ബോധപൂർവ്വമായ ശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായി മാത്രമെ ഇത്തരം സംഭവങ്ങളെ കാണാൻ കഴിയൂ. ഇത്തരം ദുഷ്പ്രചരണങ്ങൾക്ക് അല്പായുസ്സ് മാത്രമേയുണ്ടാകുകയുള്ളൂവെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ടവർ മനസ്സിലാക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കും. മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്നവർക്കെതിരെ മുഖം നോക്കാതെയുള്ള ശക്തമായ നടപടികൾ തുടരും. സംഘടിതമായ ദുഷ്പ്രചരണങ്ങളിലൂടെ നിയമപാലകരുടെ മനോവീര്യം തകർക്കാനുള്ള ബോധപൂർവ്വമായ ശ്രമങ്ങളെ അംഗീകരിക്കാനാകില്ല. നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻ നിയമപാലകർ ആത്മാർത്ഥമായി ശ്രമിക്കുമ്പോൾ പൊതുസമൂഹവും മുഖ്യധാരാ മാധ്യമങ്ങളും നൽകുന്ന പിന്തുണ സ്വാഗതാർഹമാണ്.

റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിക്കായി നിയമപ്രകാരം വേർതിരിച്ചിട്ടുള്ള തുക റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് മാത്രമാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവരെ രക്ഷിക്കുന്നതിനും അടുത്തുള്ള ആശുപത്രികളിലേക്ക്

മാറ്റുന്നതിനും സ്വയം സഹായ സംഘങ്ങൾക്കും (Self help group) സന്നദ്ധ സേനയ്ക്കുമായി വോളണ്ടിയേഴ്സ് ഒരു പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്തുവരുന്നു. ജനങ്ങളിൽ റോഡ് സുരക്ഷാ അവബോധം വളർത്തുന്നതിനായി വിവിധ മാധ്യമങ്ങൾ വഴി റോഡ് സുരക്ഷാ സന്ദേശങ്ങൾ പ്രചരിപ്പിച്ചുവരുന്നു. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ യോഗങ്ങൾ യഥാസമയം ചേരുകയും അവിടെ എടുക്കുന്ന തീരുമാനങ്ങൾ പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നുണ്ടോയെന്ന് ചീഫ് സെക്രട്ടറി അധ്യക്ഷനായ എക്സിക്യൂട്ടീവ് കമ്മിറ്റി ഉറപ്പുവരുത്തുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

അപകടം പരമാവധി ഒഴിവാക്കുന്നതോടൊപ്പം അപകടം സംഭവിച്ചാൽ അതിൽപ്പെട്ടവർക്ക് അടിയന്തര ചികിത്സാ സൗകര്യവും സാമ്പത്തിക സഹായവും ലഭ്യമാക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇതിനാവശ്യമായ നിയമ വ്യവസ്ഥകൾ അനിവാര്യമാണ്. ഇതിന് ആരോഗ്യ വകുപ്പിന്റെയും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെയും KRSA (Kerala Road Safety Authority)-യുടെയും യോജിച്ചുള്ള പ്രവർത്തനം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊണ്ടുവരികയാണ്. അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ രക്ഷിക്കുന്നതിനും അടുത്തുള്ള ആശുപത്രികളിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്നതിനും സ്വയം സഹായ

സംഘങ്ങൾക്കും സന്നദ്ധ സേനയ്ക്കുമായി റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി ഒരു പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്തുവരുന്നു. ക്രാഷ് സാധ്യതയുള്ള സ്ഥലങ്ങൾക്ക് സമീപം ആംബുലൻസ് സ്ഥാപിക്കുന്നതിനായി കനീവ് 108 ആംബുലൻസ് അഗ്രിഗേറ്റഡ് സേവന ദാതാവിന് ബ്ലാക്ക് സ്റ്റോട്ട് ലൊക്കേഷന്റെ പട്ടിക കൈമാറിയിട്ടുണ്ട്. ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ പാലിക്കുന്നുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിനായി പ്രധാന റോഡുകളിലെ വശങ്ങളിൽ വിവിധ സംഘടനകളുടെ സഹായത്തോടെ സ്ഥാപിച്ച സി.സി.ടി.വി. ക്യാമറകൾ, ഇന്റർസെപ്റ്റർ, സ്പീഡ് റഡാർ എന്നിവയുടെ സഹായത്തോടുകൂടി വാഹനങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചുവരുന്നതും റോഡപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ഹൈവേ പട്രോൾ കൺട്രോൾ റൂം വാഹനങ്ങൾ, ഷാഡോ ട്രാഫിക് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ടീം എന്നിവരുടെ സേവനങ്ങൾ രാപ്പകൽ ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ, ജനമൈത്രി, എസ്.പി.സി. വിദ്യാർത്ഥികൾ, വിവിധ സംഘടനകൾ എന്നിവയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ, റാലികൾ എന്നിവ സംഘടിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. അപകട സാധ്യതയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ സൈൻബോർഡുകൾ, ക്രാഷ് ബാരിക്കേഡുകൾ, ബ്ലിംങ്കിംഗ് ലൈറ്റുകൾ, റിഫ്ളക്ടിംഗ് സ്റ്റഡുകൾ എന്നിവ സ്ഥാപിച്ച് അപകട

സാധ്യത കുറയാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ട്രാഫിക് കേസുകളുടെ അന്വേഷണ ചുമതല ബന്ധപ്പെട്ട പരിധിയിലെ ലോക്കൽ പോലീസ് സ്റ്റേഷനുകളിലേയ്ക്ക് മാറ്റുകയും ട്രാഫിക് യൂണിറ്റുകളും ട്രാഫിക് പോലീസ് സ്റ്റേഷനുകളും ട്രാഫിക് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് യൂണിറ്റുകളായി നാമകരണം ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. ഇതുവഴി ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ ശക്തമാക്കാനും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാനും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ലഘൂകരിക്കാനും സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ രംഗത്ത് നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയിലധിഷ്ഠിതമായ സംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയുള്ള ഇൻഗ്രേറ്റഡ് ഡിജിറ്റൽ ട്രാഫിക് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് സിസ്റ്റം നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. നിരീക്ഷണ ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിച്ച് അവയെ പോലീസ് കമാന്റിന് കൺട്രോൾ സെന്ററുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയാണ് ഈ സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കുന്നത്. റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്ക് ലഭിക്കുന്ന ഫണ്ടുകൾ അനുവദിക്കുന്ന പദ്ധതികൾക്കായിത്തന്നെ വിനിയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. 2007-ലെ കേരള റോഡ് സേഫ്റ്റി ആക്ട് ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനുള്ള എക്സ്പെർട്ട് കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിലവിലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 185 പ്രകാരം മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിച്ച് പിടിക്കപ്പെട്ട വ്യക്തിയെ ആദ്യത്തെ തവണ 6 മാസം തടവോ 10000 രൂപ പിഴയോ രണ്ടുമോ നൽകി

ശിക്ഷിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. രണ്ടാം തവണ ഇതേ വ്യക്തി ഇതേ കുറ്റം ആവർത്തിച്ചാൽ രണ്ടുവർഷം തടവും 15,000 രൂപ പിഴയും അടപ്പിക്കാനും വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ഈ വിഷയത്തിൽ പോലീസ്, ആരോഗ്യം, പൊതുമരാമത്ത്, വാഹന ഗതാഗതം എന്നീ വകുപ്പുകൾ തമ്മിൽ മതിയായ ഏകോപനം ഉറപ്പാക്കുന്നതിൽ സർക്കാർ അതീവശ്രദ്ധ പുലർത്തുന്നുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി നിയമത്തിൽ കാലോചിതമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിവിധ വകുപ്പുകൾ തമ്മിലുള്ള ഏകോപനം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾകൂടി നിയമഭേദഗതികളിലൂടെ ഉൾപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കും. ജില്ലാ കളക്ടർമാർ അധ്യക്ഷരായ ജില്ലാ കൗൺസിലുകൾക്ക് നിലവിൽ വേണ്ടത്ര കാര്യക്ഷമതയോടെ പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. അവരുടെ കാര്യക്ഷമത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതാണ്. പ്രാദേശിക തലത്തിൽ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുൾപ്പെടെ വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപനം ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. കെ.ആർ.എസ്.എ. ഇക്കാര്യം വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്ത് തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിക്ക് കിട്ടേണ്ട അർഹമായ ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങളും

നടന്നുവരികയാണ്.

ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്: സർ, എടപ്പാൾ കേന്ദ്രമായി ഒരു ഡ്രൈവേഴ്സ് ട്രെയിനിംഗ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. നിരന്തരമായി ഇത്തരം കുറ്റകൃത്യം അതായത് വാഹനാപകടം വരുത്തുന്ന ആളുകൾക്ക്, പ്രത്യേകമായി ട്രെയിനിംഗ് നിർബന്ധമാക്കുവാൻ ആ കേന്ദ്രത്തിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൂടുതൽ ശാക്തീകരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, എടപ്പാൾ കേന്ദ്രീകരിച്ചുള്ള കേന്ദ്രത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം ശക്തിപ്പെടുത്താനുള്ള ശ്രമം നടത്തിവരികയാണ്. അതിന്റെയൊരു റീജിയണൽ സെന്റർ കോട്ടയത്ത് ഉഴവൂരിൽ തുടങ്ങാനുള്ള നടപടികളും ത്വരിതപ്പെടുത്തി വരികയാണ്.

(2) പരിവർത്തിത ക്രൈസ്തവർക്കുള്ള സംവരണാനുകൂല്യങ്ങൾ

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് സാമൂഹ്യനീതി നിഷേധിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന പരിവർത്തിത ക്രൈസ്തവ ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് പട്ടികജാതി സംവരണത്തിന്റെ ആനുകൂല്യം ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ സത്വര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടാണ് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്.

പട്ടികജാതിയിൽനിന്നും ക്രിസ്തുമതം സ്വീകരിച്ച ദളിത് ക്രൈസ്തവർക്ക് ജനസംഖ്യാനപാതികമായി സംവരണം ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതിന്റെയും വളരെയേറെ പിന്നാക്കാവസ്ഥ നേരിടുന്ന ദളിത് ക്രൈസ്തവ വിദ്യാർത്ഥികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതിന്റെയും ആവശ്യകതയിലേക്ക് സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കുകയാണ്. പട്ടികജാതിയിൽനിന്നും ക്രിസ്തുമതം സ്വീകരിച്ച ദളിത് ക്രൈസ്തവർക്ക് ജനസംഖ്യാനപാതികമായി സംവരണം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ സാധ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ദളിത് ക്രൈസ്തവ ജനവിഭാഗങ്ങളെ പട്ടികജാതി ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. പട്ടികജാതിയിൽനിന്നും ക്രിസ്തുമതം സ്വീകരിച്ച ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് സാമൂഹ്യനീതി നിഷേധിക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണ് ഇന്ന് നിലനിൽക്കുന്നത്. ഈ ജനവിഭാഗങ്ങളെക്കൂടി പട്ടികജാതി ലിസ്റ്റിലുൾപ്പെടുത്തണമെന്ന ആവശ്യം ദീർഘകാലമായി നിലനിൽക്കുന്നതാണ്. 1950 മുതൽ ഈ ആവശ്യം ഉയർന്നു വരുന്നവെങ്കിലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യങ്ങൾ നീതിപൂർവ്വകമായി പരിഹരിച്ചിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമായി ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്. 1950-ലെ ഭരണഘടനാ

ഉത്തരവ് ഭേദഗതി ചെയ്തുകൊണ്ട് 1956-ൽ സിക്സമതക്കാരെയും 1990-ൽ വീണ്ടും പ്രസിഡൻഷ്യൽ ഓർഡർ ഭേദഗതി ചെയ്തുകൊണ്ട് ബുദ്ധമതക്കാരെയും പട്ടികജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗ ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ക്രിസ്തുമതക്കാരായ ദളിത് ക്രൈസ്തവർക്ക് ഈ സംവരണത്തിന്റെ ആനുകൂല്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് തയ്യാറായിട്ടില്ല എന്ന സ്ഥിതി നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് നിലനിൽക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ഏതാണ്ട് 20 ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന ദളിത് ക്രൈസ്തവ സഹോദരങ്ങൾ ഈ ആവശ്യം നേടിയെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ദളിത് ക്രൈസ്തവ ജനവിഭാഗം, പട്ടികജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗക്കാരെപ്പോലെതന്നെ സാമൂഹികമായും സാമ്പത്തികമായും വിദ്യാഭ്യാസപരമായും പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന ജനവിഭാഗമാണ്. ഈ ദുരവസ്ഥയ്ക്ക് ശാശ്വതമായ നീതിയുക്തമായ ന്യായയുക്തവുമായ ഒരു പരിഹാരമുണ്ടാകേണ്ടത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്. രണ്ടുകാര്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നിലപാട് തിരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യം കേന്ദ്രത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽക്കൊണ്ടുവരിക എന്നതാണ് ഒരു

പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. കേരളത്തിൽ പരിവർത്തിത ക്രൈസ്തവ സഹോദരങ്ങൾക്കുവേണ്ടി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന കാര്യങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് പരിശോധിച്ച് അത് നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളുണ്ടാകുക. ദീർഘകാലമായി അവഗണിക്കപ്പെട്ടു നിൽക്കുന്ന ഈ ജനതയോട് നീതി കാണിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. 2016-19 കാലയളവ് പരിശോധിച്ചപ്പോൾ മെഡിക്കൽ, പി.ജി. വിഭാഗത്തിൽ നാമമാത്രമായിട്ടുള്ള പ്രവേശനമാണ് ദളിത് ക്രൈസ്തവ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് സീറ്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ ലഭിച്ചത്. വലിയ അവഗണനയാണ് ഈ രംഗത്ത് ഇതുവരെ സംഭവിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെ പരിവർത്തിത ക്രിസ്ത്യൻ കുട്ടികളുടെ സ്റ്റൈപ്പന്റ്, ലംപ്സംഗ്രാന്റ് എന്നിവയെല്ലാം വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ട ആവശ്യം കാലങ്ങളായി ഉന്നയിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഇതുവരെ അത് പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഇത്തരത്തിൽ നീതി നിഷേധിക്കപ്പെടുന്ന, അവഗണിക്കപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം നമ്മുടെ സാമൂഹ്യവ്യവസ്ഥയിൽതന്നെ ഒരു അനീതിയാണെന്നുള്ളതിൽ ഒരു സംശയവുമില്ല. ഇന്ത്യയുടെ ഭരണഘടന അനുസരിച്ച് ഓരോരുത്തർക്കും അവരുടെ മതവിശ്വാസങ്ങൾ വച്ചുപുലർത്തുന്നതിനുള്ള അവകാശമുണ്ട്. ആ

അവകാശങ്ങളുടെ ഭാഗമായി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഈ നിലപാടിനെ എല്ലാവരും രാജ്യത്തൊട്ടാകെ അംഗീകരിക്കുമ്പോൾ, കേരളത്തിൽ ദളിത് ക്രൈസ്തവ സഹോദരങ്ങൾ അവഗണിക്കപ്പെടുന്നു; അവർക്ക് നീതി നിഷേധിക്കപ്പെടുന്നു എന്ന പ്രശ്നമാണ് ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽക്കൊണ്ടുവരുന്നത്. ഇത് നീതിപൂർവ്വമായി പരിഹരിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ആത്മാർത്ഥമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

പട്ടികജാതി-പട്ടികവർഗ്ഗ, പിന്നാക്കവിഭാഗ ക്ഷേമ - ദേവസ്വം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്ന കാര്യം ക്രിസ്തുമതം സ്വീകരിച്ച പട്ടികജാതി വിഭാഗങ്ങൾക്ക് ജനസംഖ്യാനുപാതികമായി സംവരണം ഏർപ്പെടുത്തണമെന്നും അവരുടെ പിന്നോക്കാവസ്ഥയ്ക്ക് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കണമെന്നുമുള്ളതാണ്. അദ്ദേഹം ഇവിടെ ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പട്ടികജാതിയിൽനിന്നും ക്രിസ്തുമതത്തിലേയ്ക്ക് കൺവെർട്ട് ചെയ്ത ആളുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, അവർക്ക് ഏറെ പ്രയാസകരമായിട്ടുള്ള ജീവിതമാണെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ തർക്കമില്ല. സാധാരണ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഒരു ചൊല്ലുണ്ട്. "ഇല്ലത്തുനിന്നും പോരുകയും

ചെയ്തു, അമ്മത്തേയ്ക്ക് എത്തിയതുമില്ല!” എന്നു പറഞ്ഞതുപോലെയാണ് പട്ടികജാതിയിൽനിന്നും കൺവെർട്ട് ചെയ്ത് ക്രിസ്തുമതത്തിലേയ്ക്ക് ചേർന്ന ആളുകളുടെ സ്ഥിതി. അവരെ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചത്. ദളിത് ക്രിസ്ത്യൻ വിഭാഗം ഷെഡ്യൂൾഡ് കാസ്റ്റിൽനിന്നും കൺവെർട്ട് ചെയ്താണ് ക്രിസ്ത്യാനിയായി മാറിയത്. സംസ്ഥാനത്ത് അവരെ ഒ.ബി.സി. ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും അവർക്ക് തൊഴിൽരംഗത്തും വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്തും സംവരണം ആ രീതിയിൽ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ലാസ്റ്റ് ഗ്രേഡ് തസ്തികയിൽ ഇവർക്ക് രണ്ട് ശതമാനത്തിന്റെ സംവരണവും ഇതര തസ്തികകളിൽ ഒരു ശതമാനം തൊഴിൽ സംവരണവുമാണ് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഈ വിഭാഗത്തെ ഒ.ഇ.സി. ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി പട്ടികജാതി വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ലഭിക്കുന്ന എല്ലാ വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യങ്ങളും നൽകിവരുന്നുണ്ട്. അതായത് പട്ടികജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗ വിഭാഗത്തിന് ലഭിക്കുന്ന എല്ലാ വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യങ്ങളും അവർക്ക് ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. ഇവരുടെ വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യങ്ങൾ കാലാനുസരണമായി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ആവശ്യപ്പെട്ടത്.

2020 ജനുവരി മാസത്തിൽ ഇവരുടെ എല്ലാ വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യങ്ങളും വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രീ മെട്രിക്, പോസ്റ്റ് മെട്രിക് ക്ലാസുകളിൽ പഠിക്കുന്ന വിദ്യാർത്ഥികൾക്കുള്ള വിദ്യാഭ്യാസാനുകൂല്യങ്ങളെല്ലാം വർദ്ധിപ്പിച്ചു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിച്ച അൺ എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലും അൺ എയ്ഡഡ് കോളേജുകളിലും പഠിക്കുന്നവർക്ക് ഫീസും അതുപോലെ ലംപ്സംഗ്രാന്റും സ്റ്റൈപ്പന്റുമെല്ലാം നൽകി വരുന്നുണ്ട്. പ്രൊഫഷണൽ കോഴ്സുകൾക്കും ഇതുപോലെയുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകിവരുന്നുണ്ട്.

അദ്ദേഹം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച മറ്റൊരു കാര്യം, മെഡിക്കൽ ബിരുദാനന്തര ബിരുദ കോഴ്സുകൾക്ക് പട്ടികജാതിയിൽനിന്നും ക്രിസ്തുമതം സ്വീകരിച്ച വിഭാഗങ്ങളെ ഒരു ശതമാനം സംവരണം ലഭിക്കുന്ന മറ്റ് പിന്നാക്ക ക്രിസ്ത്യാനികൾ എന്നതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി അവർക്ക് സംവരണം അനുവദിച്ചിരുന്നു. മെഡിക്കൽ പി.ജി.-ക്ക് ഒരു ശതമാനം സംവരണം, ഇവർക്ക് മാത്രമല്ല, മറ്റ് പിന്നോക്ക വിഭാഗത്തിൽനിന്നും കൺവെർട്ട് ചെയ്ത ക്രിസ്ത്യാനികൾക്കുടേി ലഭിക്കുന്ന സംവരണമാണ് ഒരു ശതമാനം. സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥ സംവരണം പുനഃക്രമീകരിക്കണമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ മറ്റൊരാവശ്യം

ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ പിന്നോക്ക ജനവിഭാഗത്തിന്റെ ഏകദേശം കണക്കുമാത്രമാണ് പറയുന്നത്. കൃത്യമായിട്ടുള്ള ഒരു കണക്ക് എടുത്തിട്ടില്ല. പിന്നോക്ക ജനവിഭാഗങ്ങളുടെ കൃത്യമായിട്ടുള്ള ഒരു കണക്ക് എടുക്കാൻ ശ്രമിച്ചെങ്കിലും അത് നടന്നിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്ത് ഏകദേശം 65 ശതമാനത്തിലധികം പിന്നോക്കക്കാരുടെന്ന് നമുക്ക് പറഞ്ഞു പോകാം. ഓരോ പിന്നോക്ക വിഭാഗത്തിലെയും ഓരോ വിഭാഗം എത്രയുണ്ടെന്നുള്ള കൃത്യമായ കണക്ക് എടുത്തിട്ടില്ല. അതുപോലെ ഉദ്യോഗത്തിലും ആ രീതിയിലുള്ള പ്രാതിനിധ്യമുണ്ടോയെന്നും കണക്കെടുത്തിട്ടില്ല. ഇതുരണ്ടും കണക്കെടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് നിലവിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥസംവരണം പുനഃക്രമീകരിക്കുക എന്നുള്ള കാര്യം ഇപ്പോൾ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നതല്ല. ഉദ്യോഗസംവരണം കൃത്യമായിട്ടും ജനസംഖ്യാനുപാതികമായി കണക്കാക്കി കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സ്ഥിതി ഇപ്പോൾ നിലവിലുണ്ട്.

മറ്റൊരു കാര്യം അദ്ദേഹം പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, ഇവരെ പട്ടികജാതി ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നാണ്. ഏകദേശം എസ്.സി. വിഭാഗത്തേക്കാൾ സമാനമോ എസ്.സി. വിഭാഗത്തേക്കാൾ താഴ്ന്നോ ആണ് അവരുടെ സ്ഥിതി എന്നുള്ള കാര്യത്തിലൊന്നും ഒരു സംശയവുമില്ല. ഇവിടെ

സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി, ട്രൈബ് കൺവെർട്ട് ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ അവർക്ക് ട്രൈബിന്റെ എല്ലാ ആനുകൂല്യങ്ങളും കിട്ടും. ഏത് മതത്തിലേയ്ക്ക് കൺവെർട്ട് ചെയ്യാലും ട്രൈബിന് അവർക്ക് അതാത് ആനുകൂല്യം കിട്ടും. എന്നാൽ എസ്.സി. കൺവെർട്ട് ചെയ്താൽ ആ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കില്ല. ബുദ്ധമതക്കാർക്കും അതുപോലെതന്നെ മറ്റ് മതക്കാർക്കുമെല്ലാം കൺവെർട്ട് ചെയ്തപ്പോൾ ആനുകൂല്യം കൊടുത്തത്, പ്രത്യേക കേസായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിച്ച് അവരെ പട്ടികജാതി ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ് കൊടുത്തത്. എന്നാൽ നമ്മുടെ കൺവെർട്ടഡ് ക്രിസ്ത്യൻ വിഭാഗത്തെ, പ്രത്യേകിച്ച് പട്ടികജാതിയിൽ നിന്നും കൺവെർട്ട് ചെയ്തിട്ടുള്ള ക്രിസ്ത്യൻ വിഭാഗത്തെ, പട്ടികജാതി ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറല്ല. ആവശ്യവും നിവേദനവുമൊക്കെത്തന്നെ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യയാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ തീരുമാനമെടുക്കേണ്ടത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് അക്കാര്യത്തിൽ പരിമിതികളുണ്ട്. ഇവരുടെ ജീവിതം കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ എന്താണോ ചെയ്യേണ്ടത് അക്കാര്യം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെക്കൊണ്ട് കഴിയാവുന്ന രീതിയിലെല്ലാം ചെയ്യാൻവേണ്ടി ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. ഇവരുടെ ഉന്നമനം

ലക്ഷ്യം വച്ചുകൊണ്ടാണ് കൺവെർട്ടഡ് ക്രിസ്ത്യൻ കോർപ്പറേഷൻ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് രൂപീകരിച്ചത്. ആ കൺവെർട്ടഡ് ക്രിസ്ത്യൻ കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കിക്കൊണ്ട് ഈ വിഭാഗത്തെ കൂടുതൽ സഹായിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഇടപെടലാണ് നടത്തുന്നത്. ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്ന എല്ലാ പദ്ധതികളിലെയും പ്രയോറിറ്റി ഈ വിഭാഗത്തിനുകൂടി ലഭിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഇടപെടൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകും എന്നാണ് ഇതുസംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറെ അറിയിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, കേരളത്തിൽ ഈ ജനവിഭാഗത്തിനെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റിന് ഇടപെടാൻ കഴിയുന്നത് കൺവെർട്ടഡ് ക്രിസ്ത്യൻ കോർപ്പറേഷൻ വഴിയാണ്. കോർപ്പറേഷൻ വളരെ കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കേണ്ട ആവശ്യകത സംസ്ഥാനത്ത് നിലനിൽക്കുകയാണ്. നിർഭാഗ്യവശാൽ അത് നാമമാത്രമായ ചെറിയ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തുപോകുന്നുവെന്നല്ലാതെ, ഇത്രയും വലിയ ജനവിഭാഗത്തിന്.... അങ്ങ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, സങ്കീർണ്ണമായ പ്രശ്നത്തിന്റെ നടുവിൽ ജീവിച്ചുപോകുന്ന ഇവർക്ക് ആവശ്യമായൊരു പരിഗണന കൊടുക്കാൻ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് വേണ്ടത്ര കഴിയുന്നില്ല.

അതുകൊണ്ട് പരിവർത്തിത ക്രൈസ്തവ ജനവിഭാഗങ്ങൾക്കുവേണ്ടി  
 രൂപീകരിച്ച കോർപ്പറേഷൻ കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക സഹായം ഗവൺമെന്റ്  
 കൊടുത്തുകൊണ്ട് കൂടുതൽ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള  
 സാഹചര്യം ഉണ്ടാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, തീർച്ചയായും. കൺവെർട്ടഡ് ക്രിസ്ത്യൻ  
 കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കുറേക്കൂടി മെച്ചപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്.  
 ഇപ്പോൾ അത് നഷ്ടത്തിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നൊരു  
 കോർപ്പറേഷനാണ്. ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കുന്ന ഗ്രാന്റ് മാത്രം ഉപയോഗിച്ച്  
 പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ ലോൺ എടുത്തതും  
 കൊടുത്തതുമായ കണക്കുകൾപോലും കൃത്യമായി ലഭ്യമല്ലാത്ത സ്ഥിതി  
 നേരത്തെ ഉണ്ടായിരുന്നു. അത് കുറച്ചൊക്കെ റഗുലറൈസ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.  
 കൺവെർട്ടഡ് ക്രിസ്ത്യൻ കോർപ്പറേഷൻ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട്  
 ഈ വിഭാഗത്തെ കൂടുതൽ സഹായിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഇടപെടൽ  
 ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുമെന്ന് അറിയിക്കുകയാണ്.