16-10-2026

Calling Attention

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

(1) മുണ്ടംവേലിയിൽ ലൈഫ് മിഷൻ പദ്ധതിയിലെ അപാകതകൾ

ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്: കൊച്ചി കടവന്ത്ര-പേരണ്ടൂർ കനാലിന്റെ പുറമ്പോക്കിൽ അമ്പത് വർഷക്കാലം ദുരിതജീവിതം നയിച്ച 82 കുടുംബങ്ങളുടെ പുനരധിവാസത്തിനായി ഇടതുമുന്നണി സർക്കാർ 2018-ൽ ജി.സി.ഡി.എ., കോർപ്പറേഷൻ, ലൈഫ് പദ്ധതി എന്നിവയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഏകദേശം 18 കോടി രൂപ മുടക്കിയാണ് 87 കുടുംബങ്ങൾക്കായി മുണ്ടംവേലിയിൽ ഭവനസമുച്ചയം പണികഴിപ്പിച്ചത്. 2024 മെയ് 1-ാം തീയതി അതിന്റെ താക്കോൽ ദാനവും നിർവഹിച്ചു. തുടർന്ന് സന്തോഷത്തോടെ ജീവിതം ആരംഭിച്ച ഏറ്റവും ദരിദ്രരായ ആളുകൾ, വെറും രണ്ടു മാസത്തിനുശേഷം പെയ്ത മഴയിൽ കെട്ടിടം ചോർന്നൊലിക്കാൻ തുടങ്ങി. അന്ന് മുതൽ ഇന്നേ ദിവസം വരെ ദുരിതപൂർണമായ ജീവിത സാഹചര്യമാണ് അവർക്കുള്ളത്. ഏകദേശം 418 പേരാണ് അവിടെ താമസിക്കുന്നത്. സ്ത്രീകളും കുട്ടികളും അതുപോലെ മാരകമായ രോഗങ്ങൾ, ഏകദേശം 80 ശതമാനത്തോളം ആളുകൾക്കും രോഗമാണ്. 78 ചെറിയ

കുട്ടികളുമുണ്ട്. രോഗബാധിതരായവർ ഉൾപ്പെടെ ജീവിക്കുന്ന ഒരു ഭവന സമുച്ചയമാണ്. അവിടത്തെ വാട്ടർ ടാങ്കിന്റെ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥ വളരെ പരിതാപകരമാണ്. ഏത് നിമിഷത്തിലും പൊട്ടി വീഴാവുന്ന ഒരു സാഹചര്യത്തിലാണ് മുകളിലായി പണിതിരിക്കുന്ന വാട്ടർ ടാങ്ക് ഉൾപ്പെടെയുള്ളത്. ഭിത്തികൾ മുഴുവൻ ചോർന്നൊലിക്കുന്നു. ഏതെങ്കിലുമൊരു ബാത്ത്റൂമിൽ കയറി പൈപ്പ് ഓൺ ചെയ്താൽ ആ വെള്ളം ഏറ്റവും താഴെ വരെ ഒലിച്ചുപോകും. താഴെയുള്ള ഭാഗം അടുക്കളയോ ബെഡ് റൂമോ ആകാം. വളരെ ദുരിതപൂർണ്ണമായ സാഹചര്യമാണ് ഇന്ന് അവിടെ ഉണ്ടായിയിട്ടുള്ളത്. അത് പണിത കരാറുകാർ ഉൾപ്പെടെ, അത് മോണിറ്റർ ചെയ്ത ഉദ്യോഗസ്ഥരുൾപ്പെടെയുള്ളവർ ഏത് കാലഘട്ടത്തിലാണ് ജീവിക്കുന്നതെന്ന് അറിയില്ല. ആ ഭവനസമുച്ചയത്തിന് രൂപകൽപ്പന നടത്തിയത് ജി.സി.ഡി.എ.യാണ്. കൂടാതെ അതിന്റെ സാങ്കേതിക അനുമതി, ടെൻഡർ പ്രവൃത്തി ഏകോപനം, നിർമ്മാണ മേൽനോട്ടം, ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കൽ, പൂർത്തീകരണ സർട്ടിഫിക്കറ്റ്, ഡിഫക്റ്റ് ഡ്യൂറേഷൻ എന്നിവയുൾപ്പെടെ നടത്തിയതും ജി.സി.ഡി.എ.യാണ്. പക്ഷെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായി

16-10-2026

Calling Attention

രണ്ടര-മൂന്ന് വർഷക്കാലം ആകുമ്പോൾ ജീവിക്കാൻപോലും സാധിക്കാത്ത സാഹചര്യമാണ് അവിടെയുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഇന്ന് അവിടെ താമസിക്കുന്ന ആളുകളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകണം. അവിടെ മാലിന്യ വിസർജ്ജനത്തിനായി നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്ന ടാങ്ക് ചോർന്നൊലിച്ച് പരിസരങ്ങളിൽക്കൂടി പോകുന്ന ആളുകൾക്കും അവിടെ താമസിക്കുന്ന ആളുകൾക്കും ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്ന സാഹചര്യം കൂടിയുണ്ട്. കെട്ടിടത്തിന്റെ ബലക്ഷയമെന്ന് പറയുന്നത്, തീരദേശ കാലാവസ്ഥയ്ക്ക് അനുയോജ്യമല്ലാത്ത സാമഗ്രികൾ ഉപയോഗിച്ചതുകൊണ്ട് ഈ രണ്ട് വർഷം കൊണ്ട് സ്റ്റീൽ പില്ലറും മേൽക്കൂരയും തുരുമ്പെടുത്ത് ദ്രവിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഹൈടെൻഷൻ ലൈൻ 110 KV, 66 KV ലൈനുകൾ ഇതിന്റെ തൊട്ടടുത്തുകൂടിയാണ് പോകുന്നത്. ഹൈടെൻഷൻ ലൈനിന്റെ ദൂരപരിധിപോലും പാലിക്കാതെയാണ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നടന്നിരിക്കുന്നത്. അത് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുള്ള ഗുരുതരവും ക്രമവിരുദ്ധവുമായ നടപടികളുടെ ഭാഗമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതാണ്. ലിഫ്റ്റ് ഇല്ലാത്തതിനാൽ, 29

16-10-2026

Calling Attention

വയസ്സുള്ള യുവതിക്ക് അസുഖം കൂടിയതുമൂലം നാല് നില കെട്ടിടത്തിന് മുകളിൽനിന്ന് താഴേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാനും ആശുപത്രിയിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകാനും വൈകിയതുകൊണ്ട് മരണപ്പെടുന്ന സാഹചര്യവുമുണ്ടായി. ഇത്തരത്തിൽ ദുരിതപൂർണ്ണമായ സാഹചര്യം അവിടെയുള്ളത് മുൻ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുകയും ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് പഠിക്കുന്നതിനായി മദ്രാസ് ഐ.ഐ.ടി.-യെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും മദ്രാസ് ഐ.ഐ.ടി. പഠിക്കുകയും ചെയ്തു. 18 കോടി രൂപ മുടക്കി നിർമ്മിച്ച ഈ കെട്ടിടം ഏകദേശം 28 കോടി രൂപയോളം ചെലവഴിച്ച് പുനർനിർമ്മാണം നടത്തണമെന്ന റിപ്പോർട്ടാണ് നൽകിയിരിക്കുന്നത്. ഏത് തരത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനമാണ് അവിടെ നടന്നതെന്ന് ഇതിലൂടെ തന്നെ നമുക്ക് ഓരോരുത്തർക്കും ബോധ്യപ്പെടും. ഇത്ര ഗുരുതരമായ അഴിമതിയും കെടുകാര്യസ്ഥതയും കൃത്യനിർവഹണം പോലും ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത ഉദ്യോഗസ്ഥരെ എന്തിനാണ് ഈ സർക്കാർ സംരക്ഷിക്കുന്നത്? അതിന്റെ ഭാഗമായി ഞാൻ കൊടുത്ത പരാതിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തദ്ദേശ വകുപ്പ് അന്വേഷണം നടത്തി അതിനകത്ത് കുറ്റക്കാരായ ആളുകളുണ്ടെന്ന്

ബോധ്യപ്പെട്ടതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമപരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനായി വിജിലൻസ് എൻക്വയറിക്ക് ശിപാർശ ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. വിജിലൻസ് എൻക്വയറി ആരംഭിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. ഇവരെ പുന:രധിവസിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. ഇവിടെ മുൻ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. അദ്ദേഹം സീറ്റിൽനിന്ന് എഴുന്നേറ്റുപോയി. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജീവിത സാഹചര്യം, എപ്പോഴും അദ്ദേഹം പറയുന്നത് കേൾക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള ആളുകളല്ലേ; XXXXXXXX+ ഇത്ര ദുരിതപൂർണ്ണമായ ജീവിത സാഹചര്യത്തിൽ ജീവിച്ച ആളുകൾ, അവർക്ക് വേണ്ടിയാണ് പാവപ്പെട്ട സഖാക്കൾ...

<u>മി. സ്പീക്കർ</u>: ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്....

<u>ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്</u>: സർ, ഞാൻ പറയട്ടെ. (ബഹളം.....) ഞാൻ പറഞ്ഞ് തീർക്കട്ടെ. (ബഹളം.....) അത്ര ദുരിതപൂർണ്ണമായ ജീവിത സാഹചര്യത്തിൽ ജീവിച്ച ആളുകൾക്ക് വേണ്ടിയിട്ടാണ് ഈ കെട്ടിടം മുഴുവൻ പണിതിട്ടുള്ളത്, ഈ വീട് കൊടുത്തിട്ടുള്ളത് ആ ആളുകൾക്കാണ്.

\+ ബഹുമാനപ്പെട്ട സഭാധ്യക്ഷന്റെ പരിശോധനയിലാണ്.

(ബഹളം.....) ഞാൻ പറയാം, ഞാൻ പറയാം. (ബഹളം.....) അതുപോലെ ജീവിത സാഹചര്യം നയിക്കുന്ന ആളുകൾക്കാണ് ഈ ഭവനം നിർമ്മിച്ച് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. അവർ ആരാണ്; അവർ കോർപ്പറേഷനിലെ കണ്ടിജൻസി ജീവനക്കാരാണ്, വീട്ടുതൊഴിലാളികളാണ് അവിടെയുള്ള കുടുംബിനികൾ, ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളികളാണ്, ലോട്ടറി വിൽപ്പനക്കാരാണ്, സമൂഹത്തിന്റെ ഏറ്റവും ദരിദ്രമായ ജീവിതസാഹചര്യങ്ങളിൽ ജീവിക്കുന്ന ആളുകളാണ്, അവർക്കാണ് നിങ്ങൾ ഈ ഭവനം പണിതുകൊടുത്തിട്ട് രണ്ട് മാസക്കാലം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ആ ഭവനം ചോർന്നൊലിച്ചത്. എന്ത് മറുപടിയാണ് നിങ്ങൾക്ക് പറയാനുള്ളത്; 2024 മെയ് മാസം 1-ാം തീയതി ആ ഭവനത്തിന്റെ താക്കോൽ ലഭിച്ചതിനുശേഷം എത്ര നാളായി അവർ സമരവും ബഹളവുമായി നടക്കുകയാണ്. അവർ ആരോടാണ് പറയേണ്ടത്; (ബഹളം...)

<u>മി. സ്പീക്കർ</u>: ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് ഇരിക്കൂ. അദ്ദേഹം സംസാരിക്കട്ടെ.

16-10-2026

Calling Attention

ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്: ദുരിതപൂർണ്ണമായ ജീവിത സാഹചര്യം നയിക്കുന്ന ഈ പാവപ്പെട്ട ആളുകളെ, അവരെ കൊലയ്ക്ക് കൊടുക്കണമെന്നാണോ പ്രതിപക്ഷം പറയുന്നത്?

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്, സമയം കഴിഞ്ഞു. എട്ട് മിനിട്ടായി.

ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്: സർ, ഇതിനകത്ത് കുറ്റവാളികളായ ആളുകളെ നിയമത്തിനുമുമ്പിൽ കൊണ്ടുവരണം. അവരെ നിയമത്തിന് മുമ്പിൽ കൊണ്ടുവരാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അവരുടെ പുന:രധിവാസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കളക്ടറുടെ റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന്റെ മുന്നിലുണ്ട്. കളക്ടറുടെ ശിപാർശ പ്രകാരം അപകടാവസ്ഥയിലായ മുണ്ടംവേലി ഫ്ലാറ്റിൽ താമസിക്കുന്ന ആളുകളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. മുഖ്യമന്ത്രിയും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ജനപ്രതിനിധികളും അവിടെ താമസിക്കുന്നവരുടെ പ്രധിനിധികളെയും ഉൾപ്പെടുത്തി അവർക്ക് പുന:രധിവാസം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. അവിടെ

അറ്റകുറ്റപണികൾ നടത്തി വീണ്ടും അവിടെ പുനരധിവസിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടിയാണെങ്കിൽ അത് ഒരിക്കലും നീണ്ടുനിൽക്കില്ല. മദ്രാസ് ഐ.ഐ.ടി-യുടെ റിപ്പോർട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ. പ്രതിപക്ഷ നേതാവിനെയും അദ്ദേഹത്തിന്റെ മാതാപിതാക്കളെയും അടക്കം വലിച്ചിഴച്ച് സംസാരിച്ചത് നിയമസഭാ രേഖകളിൽ ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല. അങ്ങ് അത് പരിശോധിക്കണം.

മി. സ്പീക്കർ: ഞാൻ അത് പരിശോധിക്കാം. പരിശോധിച്ചശേഷം നിയമത്തിന് വിധേയമല്ലാത്ത എന്തെങ്കിലും കാര്യമുണ്ടെങ്കിൽ അത് നിയമസഭാ രേഖയിൽ ഉണ്ടാകില്ല.

തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി): സർ, ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ് എം.എൽ.എ. സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിലേക്ക് രണ്ടാമതും കൊണ്ടുവന്ന ഈ വിഷയം അതീവഗൗരവമുള്ളൊരു പ്രശ്നമാണ്. കേരളത്തിലെ കെടുകാര്യസ്ഥതയുടെയും അഴിമതിയുടെയും ഒരു ഉത്തമ ഉദാഹരണമായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാവുന്ന ഒന്നാണ് യഥാർഥത്തിൽ

പി.&ടി. കോളനി നിവാസികളുടെ പുനരധിവാസത്തിനുള്ള ലൈഫ്മിഷൻ, ജി.സി.ഡി.എ. പങ്കാളിത്ത പദ്ധതി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള മുണ്ടംവേലിയിലെ ഈ ഭവനസമുച്ചയം. ഇവിടെ രണ്ടു ബ്ലോക്കുകളിൽ മൂന്ന് നിലകളിലായി 83 ഫ്ലാറ്റുകളാണുള്ളത്. ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ് പറഞ്ഞതുപോലെ, ഞാൻ ഡീറ്റെയിൽസിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. കാര്യങ്ങളെല്ലാം വിശദമായി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. വളരെ അപകടകരമായ നിർമ്മാണമാണിത്. മുകളിലത്തെ നിലയിൽ ബാത്ത്റൂം ഉപയോഗിക്കുന്നതുപോലും താഴത്തെ നിലയിലെ സാധാരണ മനുഷ്യരുടെ ദേഹത്തുവീഴുന്ന തരത്തിലുള്ള സങ്കടകരമായ നിർമ്മാണമാണ് അവിടെ നടന്നിട്ടുള്ളത്. പലവട്ടം നിർദേശം നൽകിയിട്ടും കരാറുകാരായ തൃശ്ശൂർ ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് ലേബർ കോൺട്രാക്ട് കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് സൊസൈറ്റി ആവശ്യമായ അറ്റകുറ്റപണികൾ നിർവഹിക്കാൻ തയ്യാറായില്ല. തുടർന്ന് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ അടങ്ങിയ സർക്കാർ തലത്തിൽ രൂപീകരിച്ച സാങ്കേതിക സമിതി അംഗങ്ങൾ സൈറ്റ് സന്ദർശിച്ച് കരാർ പ്രകാരമുള്ള പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കാത്ത നിർമ്മാണ ചുമതലയുണ്ടായിരുന്ന ഈ സൊസൈറ്റിയെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് കമ്മിറ്റിയുടെ

തീരുമാനപ്രകാരം അവരുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ പൂർത്തീകരിക്കാതെയിരിക്കെതന്നെ ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്തു. എന്നാൽ ഈ വീഴ്ചകൾ ഉണ്ടാക്കിയ നഷ്ടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു അന്വേഷണവും പിന്നീട് ഉണ്ടായില്ല. കമ്പനിയെ ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്യുക മാത്രമാണ് ചെയ്തത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ തുടർന്ന് സ്വീകരിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി ആലോചിക്കാൻ 26-09-2026-ന് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, ലൈഫ്മിഷൻ ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, ജി.സി.ഡി.എ. സൂപ്രണ്ടിങ് എഞ്ചിനീയർ എന്നിവരെയും ബാർട്ടൻഹിൽ കോളേജ് ഓഫ് എഞ്ചിനീയറിങ് തിരുവനന്തപുരം, Electrical Inspectorate എന്നിവിടങ്ങളിലെ സാങ്കേതിക വിദഗ്ധരെയും ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചു. കെട്ടിട പുനരുദ്ധാരണത്തിനായി തേർഡ് പാർട്ടി ക്വാളിറ്റി മോണിറ്ററിങ് ഏജൻസിയും ഐ.ഐ.റ്റി. മദ്രാസും സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ട് പരിശോധിച്ച് പ്രായോഗിക പരിഹാരമാർഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തേണ്ടതാണെന്നും ഭവനസമുച്ചയത്തിലെ അറ്റകുറ്റ പണികൾക്കും പുനരുദ്ധാരണത്തിനും ആവശ്യമായ വിശദമായ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി

സമർപ്പിക്കേണ്ടതാണെന്നും തീരുമാനിച്ചു. ഇതിനായി തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പ് എഞ്ചിനീയർ, ജി.സി.ഡി.എ. സൂപ്രണ്ടിങ് എഞ്ചിനീയർ എന്നിവരെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. ഈ ഭവനസമുച്ചയത്തിൽ കഴിയുന്ന കുടുംബങ്ങളെ മറ്റു അനുയോജ്യമായ സ്ഥാനങ്ങളിലേക്ക് മാറ്റി പാർപ്പിക്കണമെന്നും ഇവർക്ക് അടിയന്തര തുടർപുനരധിവാസം ഒരു പ്രത്യേക പാക്കേജായി നൽകണമെന്നുമുള്ള എം.എൽ.എ.-യുടെ ആവശ്യം സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ എം.എൽ.എ.-യും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും ഉൾപ്പെടുത്തി എത്രയുംവേഗത്തിൽ ഒരു യോഗം ചേർന്ന് ആവശ്യമായ തീരുമാനങ്ങളെടുത്ത് തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യവും അത്യാവശ്യവുമാണെന്ന് സർക്കാരിന് ബോധ്യമുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ വളരെ പെട്ടെന്നുതന്നെ ആരംഭിക്കും. ഇവർക്ക് പട്ടയം ലഭിക്കണം എന്നതാണ് മറ്റൊരു ആവശ്യം. ജി.സി.ഡി.എ.-യുടെ ഭൂമിയിൽ താമസിക്കുന്നതിന് (Occupancy) മാത്രമാണ് നിലവിൽ ഇവർക്ക് അനുമതി നൽകിയിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ പുനരധിവാസ പ്രക്രിയയെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ അതിന്റെ

വിശദാംശങ്ങൾ പിന്നീട് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. ഈ ഭവനസമുച്ചയത്തിലെ നിർമ്മാണത്തിലെ ഗുരുതരമായ അഴിമതിയും അപാകതകളും ആരോപണങ്ങളും അന്വേഷിക്കുന്നതിന് ഇതിനകംതന്നെ സർക്കാർ വിജിലൻസ് അന്വേഷണം പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിജിലൻസിന്റെ പ്രാഥമിക അന്വേഷണം ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തു. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. എം. എ. റസാഖ് മാസ്റ്റർ ഇവിടെ ഫ്ലോറിൽ ഒരു ചോദ്യം ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. ചാത്തമംഗലം അടക്കമുള്ള ലൈഫ് ഭവന സമുച്ചയ പദ്ധതികൾ ഏകദേശം 90 ശതമാനവും മുടങ്ങിക്കിടക്കുക മാത്രമല്ല, അശാസ്ത്രീയമായ നിർമ്മാണംകൊണ്ട് അത് താമസയോഗ്യമല്ലാത്ത അവസ്ഥയിലേക്കാണ് വന്നിരിക്കുന്നത്. ഇത് മുഴുവൻ അന്വേഷിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്</u>: സർ, ഇതിന്റെ നിർമ്മാണ ചുമതല വഹിച്ചിരുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഇതിന്റെ ചുമതലയിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വവും ജി.സി.ഡി.എ. ചെയർമാൻമാർ ആയിരുന്ന മൂന്ന് നേതാക്കന്മാരുണ്ടായിരുന്നു. അവർക്കെതിരായും കരാറുകാർക്കെതിരായും

ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ള 17A പ്രകാരമുള്ള വിജിലൻസ് അന്വേഷണം സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാമോ; അതുപോലെ ക്രിമിനൽ നടപടിക്രമപ്രകാരം അവർക്കെതിരെ കർശനമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി): സർ, പി.&ടി. കോളനി നിവാസികൾക്കായി ഉണ്ടായിരുന്ന വീടുകളിലെ അപാകതകളെക്കുറിച്ചും അഴിമതിയെക്കുറിച്ചും അന്വേഷിക്കാൻവേണ്ടിയാണ് ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ് ഇവിടെ ഒരു സബ്മിഷൻ ഉന്നയിച്ചത്. അതിനെത്തുടർന്ന് സർക്കാർ ഉത്തരവുപ്രകാരം വിജിലൻസ് അന്വേഷണത്തിന് ഉത്തരവായതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 23-09-2026-ാം തീയതി ഈ കാര്യാലയത്തിൽ VE03/2026 ക്രൈം നമ്പറായി വിജിലൻസ് Enquiry രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ളതും ആയതു നിലവിൽ അന്വേഷണ അവസ്ഥയിലുമാണ്. മേൽവിഷയത്തിന്മേൽ SC 27/24 ക്രൈം നമ്പരായി മിന്നൽ പരിശോധന നടത്തി പ്രാഥമിക അന്വേഷണത്തിന് ശിപാർശ ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 22-09-2026 തീയതിയിലെ വിജിലൻസ് നമ്പർ സർക്കാർ ഉത്തരവുപ്രകാരം പ്രാഥമിക അന്വേഷണത്തിന്

ഉത്തരവായതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 08-10-2026-ാം തീയതി ഈ കാര്യാലയത്തിൽ PE 13/2026 ക്രൈം നമ്പരായി പ്രാഥമിക അന്വേഷണം രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ അന്വേഷണം നടക്കുന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ പ്രാഥമിക അന്വേഷണം അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനായി ബഹുമാനപ്പെട്ട വിജിലൻസ് ഡയറക്ടർക്ക് അപേക്ഷയും സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. 21-08-2026-ന് വിജിലൻസ് അന്വേഷണത്തിന് ഉത്തരവാകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

(2) <u>സ്വകാര്യ ബസ്സ് മേഖല നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി</u>

<u>ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ</u>: സർ, നമ്മുടെ പൊതുഗതാഗതവും സ്വകാര്യ ബസ് വ്യവസായവും നേരിടുന്ന, ആ മേഖലയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വളരെ ഗൗരവമേറിയ വിഷയമാണ് ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനമെന്ന നിലയിലും നിരവധിപേർക്ക് തൊഴിൽ നൽകുന്ന വ്യവസായം എന്ന നിലയിലും സ്വകാര്യ ബസ് മേഖല ഇന്ന് കടുത്ത പ്രതിസന്ധിയിലൂടെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. കഴിഞ്ഞദിവസം ബസുടമകളുടെ വലിയ സമരമൊക്കെ സെക്രട്ടേറിയറ്റിനു മുന്നിൽ നടന്നതുമാണ്. കേരളത്തിൽ ജനങ്ങളുടെ

16-10-2026

Calling Attention

ദൈനംദിന പൊതുഗതാഗത്തിൽ നിർണ്ണായക പങ്ക് വഹിക്കുന്ന സ്വകാര്യ ബസ് വ്യവസായം കനത്ത നഷ്ടവും വർധിച്ചുവരുന്ന പരിപാലന ചെലവുകളും വായ്പാ തിരിച്ചടവുകളിലെ കുടിശ്ശികയും കാരണം സർവീസ് നിർത്തേണ്ടിവരുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ ഉള്ളത്. പതിനായിരത്തിലധികം സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുള്ള നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഈ മേഖലയിൽ ആകെ മുതൽമുടക്ക് ഏകദേശം 3,000 കോടി രൂപ മുതൽ 4,000 കോടി രൂപയോളം വരും. ബസ്സുടമകളും തൊഴിലാളികളും അടക്കം ഏകദേശം അറുപതിനായിരത്തോളം കുടുംബങ്ങളാണ് ഈ വ്യവസായത്തെ ഉപജീവനത്തിനായി ആശ്രയിക്കുന്നത്. നിലവിൽ ഒരു പുതിയ ബസ് നിരത്തിലിറക്കാൻ 40 ലക്ഷം രൂപ മുതൽ 46 ലക്ഷം രൂപവരെ ചെലവുവരും. ഒരു ബസ്സിന് പ്രതിമാസം 90,000/- രൂപയോളം വായ്പയുടെ തിരിച്ചടവും വരുന്നുണ്ട്. ഡീസലിന്റെ വില ക്രമാതീതമായി വർധിച്ചുവരികയാണെന്നത് നമുക്കെല്ലാം അറിയാവുന്ന കാര്യമാണ്. ബസ്സുകളുടെ പ്രതിദിന വരുമാനത്തിന്റെ സിംഹഭാഗവും ഡീസലിനായി മാറ്റിവയ്ക്കേണ്ടിവരുന്നത് ഉടമകളെ വലിയ കടക്കെണിയിലേക്കാണ് തള്ളിവിടുന്നത്.

16-10-2026

Calling Attention

ഇന്ധനവിലയുടെ ഈ വർധനവും കോവിഡിനുശേഷം യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടായ കുറവും ബസ് വ്യവസായ മേഖലയെ വലിയ പ്രതിസന്ധിയിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്ന് എത്തിക്കുന്ന ഘട്ടത്തിലാണ് ഒരു ശാസ്ത്രീയമായ ആലോചനയുമില്ലാതെ പ്രിയദർശിനി പദ്ധതികൂടി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെടുന്നത്. മുമ്പ് 1300 മുതൽ 1500 ആളുകൾ വരെ ദിവസം ഒരു സ്വകാര്യ ബസിൽ യാത്ര ചെയ്തിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ അത് 600 പേരിലേക്ക് ചുരുങ്ങി. കുടുംബമായി യാത്ര ചെയ്യുന്നവരിൽ സ്ത്രീകൾക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ സൗജന്യ യാത്രാനുകൂല്യം ലഭിക്കുമ്പോൾ കൂടെയുള്ളവരും അതിൽതന്നെ യാത്ര ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യമുണ്ട്. ഇത് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളെ ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നതിൽ സംശയമില്ല. ബസ്സുടമകളെക്കാൾ വലിയ കഷ്ടത്തിലാണ് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിലെ ജീവനക്കാരുടെ സ്ഥിതി. അവരുടെ ജീവിതം ഇന്ന് പരമദയനീയമാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം കോഴിക്കോട് ഒരു കണ്ടക്ടർ ആത്മഹത്യ ചെയ്ത സംഭവം ഇതിന്റെ ആഴം വ്യക്തമാക്കുന്നു. വരുമാനം കുത്തനെ ഇടിഞ്ഞതിനെത്തുടർന്ന് ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കാനാണ് ഉടമകൾ ആദ്യം തീരുമാനിച്ചത്.

കാലങ്ങളായി ഈ തൊഴിലെടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന നിരവധി ആളുകൾക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടമാകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായി. ഒരു ബസ്സിൽ മൂന്നും നാലും ജീവനക്കാർ ജോലി ചെയ്തിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇന്ന് രണ്ടു പേർ മാത്രമായി. ഇവരുടെത്തന്നെ വേതനം വളരെ തുച്ഛമായി മാറപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായി. ഇത് തൊഴിലാളികളെ ആശ്രയിച്ച ജീവിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങളുടെ സാമ്പത്തിക ഭദ്രതയെയും ബാധിച്ചിരിക്കുന്നു. ഈ പ്രതിസന്ധി സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തുന്നതിനായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിദഗ്ദ്ധ സമിതിയെ നിയമിച്ചിരുന്നു. ഈ വിദഗ്ദ്ധ സമിതിക്ക് മുമ്പാകെ നഷ്ടം കാരണം സർവീസ് നിർത്തിവച്ച ബസ്സുകളുടെ വിവരങ്ങളും സമയക്രമങ്ങളുമടക്കം ഉടമകൾ സമർപ്പിച്ചിരുന്നതായാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. തൊഴിലാളി സംഘടനകളും അവരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ വിദഗ്ദ സമിതിയെ അറിയിച്ചിരുന്നു. ഈ വിദഗ്ദ്ധസമിതി സർക്കാരിന് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, അതിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യാതൊരുവിധ നടപടികളും ഉണ്ടായിട്ടില്ലെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. വീണ്ടും ഒരു സബ്കമ്മിറ്റിയെ വച്ച് പഠനം നടത്തി, തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുന്നത്

നീണ്ടുപോകുകയാണ്. സമയബന്ധിതമായി സ്വകാര്യ ബസ് വ്യവസായത്തെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള ഇടപെടൽ സർക്കാർ നടത്താത്ത പക്ഷം അറുപതിനായിരത്തോളം കുടുംബങ്ങളുടെ ജീവനോപാധി ഓർമ്മയായി മാറുന്ന കാലം അതിവിദൂരമല്ല. മാത്രമല്ല, പൊതുഗതാഗത മേഖല തകരാതെ നിലനിർത്താൻ സർക്കാരിനും ഉത്തരവാദിത്വമുണ്ട്. കടുത്ത നഷ്ടം സഹിച്ച് സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ സർവീസ് നിർത്തുകയും ലാഭമില്ലാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പ്രതിസന്ധിയിലാകുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യത്തിലേക്ക് സർക്കാരിന്റെ ഈ നിസ്സംഗത എത്തിക്കുമെന്ന് പൊതുജനം ഉത്ഖണ്ഡപ്പെടുകയാണ്. പൊതുഗതാഗതത്തെ ആശ്രയിക്കുന്ന ഈ നാട്ടിലെ സാധാരണക്കാരാണ് ഇതുമൂലം ബുദ്ധിമുട്ടിലാവുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ വിഷയത്തിൽ സർക്കാരിന്റെ അടിയന്തരമായ ഇടപെടൽ സ്വകാര്യ ബസ് വ്യവസായത്തെയും ബസ് തൊഴിലാളികളെയും സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് അനിവാര്യമാണെന്നാണ് ഈ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കലിലൂടെ ഞാൻ സർക്കാരിനെ അറിയിക്കുന്നത്.

16-10-2026

Calling Attention

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. സി. പി. ജോൺ): സർ, ബഹുമാന്യനായ അംഗം ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ ഉന്നയിച്ച വിഷയങ്ങളിലെ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് സർക്കാരിന് പൂർണ്ണമായ വ്യക്തതയും ബോധ്യവുമുണ്ട്. നമുക്കറിയാം, സ്വകാര്യ മേഖലയിലോ സ്റ്റേജ് കാരിയർ രംഗത്തോ ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയാൻ തുടങ്ങിയത് പ്രിയദർശിനി സ്ത്രീ സൗജന്യ യാത്ര പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടല്ല. 2001 മുതൽ 2026-ൽ പ്രിയദർശിനി പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നതിനു മുമ്പുള്ള കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ചാൽ, ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം 19000-ൽ നിന്ന് 13,000 ആയി കുറഞ്ഞതായി നമ്മുടെ പഠനങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. പ്രിയദർശിനി പദ്ധതിക്ക് മുമ്പ് തന്നെ 28 ശതമാനം കുറവ് സംഭവിച്ചിരുന്നു. അതിനാൽ പ്രിയദർശിനി പദ്ധതിയല്ല പ്രശ്നം; അന്നത്തെ പ്രധാന പ്രശ്നം നികുതിയായിരുന്നു. ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ഇടക്കാല ബജറ്റിൽ ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിന് ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി നികുതി 50 ശതമാനം കുറച്ചുകൊടുത്തു. അതൊരു ചെറിയ കാര്യമല്ല. എന്നാൽ ഇത് കയ്യും കെട്ടിനോക്കി നില്ക്കുന്ന സമീപനമല്ല നാം സ്വീകരിക്കുന്നത്. ഓരോ വർഷവുമുണ്ടായിട്ടുള്ള കുറവുകൾ ഞാൻ

വായിക്കുന്നില്ല. ഇതിനിടയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യ്ക്കും സ്റ്റേജ് കാരിയർ ഉടമസ്ഥർക്കുമുണ്ടായ പ്രധാനപ്പെട്ട വെല്ലുവിളി കോവിഡായിരുന്നു. കോവിഡു കാലത്ത് ബസ്സുകൾ ഓടാൻ പറ്റാത്തതുകൊണ്ട് വരുമാനം കുറഞ്ഞു എന്നുമാത്രമല്ല, വാഹനങ്ങൾ കേടുവന്നുപോയി. വാസ്തവത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെയും വലിയൊരു പ്രതിസന്ധിയിലാക്കിയത് കോവിഡ് ആയിരുന്നു എന്നത് സൂക്ഷ്മമായി പഠിച്ചാൽ നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. പക്ഷേ, കോവിഡ് കഴിഞ്ഞ് 2020 മുതൽ 2026 വരെയുള്ള സ്റ്റേജ് കാരിയറുകളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടായ കുറവ് 16.7 ശതമാനമാണ്. ഇതൊക്കെ ഒരു ന്യായീകരണത്തിന് വേണ്ടി പറയുന്നതലല്. എങ്ങനെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം 7588-ൽ നിന്ന് നിലവിൽ ഏകദേശം 5700 ആയി കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പൊതുഗതാഗത മേഖലയിൽ ബസ്സുകളുടെ കാര്യത്തിൽ കുറവുവന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഇപ്പോൾ പ്രിയദർശിനി പദ്ധതി കൊണ്ടുവന്നതിനുശേഷം, പൊതുഗതാഗതത്തിലേക്ക് ജനങ്ങൾ വീണ്ടും തിരിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത രംഗത്ത് വലിയൊരു മുന്നേറ്റമാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഏതാനും ദിവസങ്ങൾ

മുൻപുവരെയുള്ള കണക്കനുസരിച്ച്, പ്രിയദർശിനി പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വഴി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് 14 കോടി യാത്രകളാണ് (യാത്രക്കാരല്ല) നടന്നിട്ടുള്ളത്. സ്ത്രീകളുടെ എണ്ണം 101 ശതമാനം വർദ്ധിച്ചു. 100 സ്ത്രീകളായിരുന്നത് 200 സ്ത്രീകൾ നിലവിൽ പൊതുഗതാഗതത്തിലേക്ക് വന്നിരിക്കുകയാണ്. ആ ഒരു വിജയത്തിന്റെ ഇരകളായി (Victim of Success എന്ന് പറയുന്നതുപോലെ) പൊതുഗതാഗത രംഗത്ത് നിക്ഷേപം നടത്തിയ സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകൾ മാറണം എന്ന അഭിപ്രായം സർക്കാരിനില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് പത്മകുമാർ കമ്മീഷൻ വച്ചത്. വീണ്ടും ഒരു കമ്മിറ്റിയല്ല വച്ചിരിക്കുന്നത്. ആ കമ്മിറ്റി മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുള്ള ഓവർലാപ്പിങ് എന്ന പ്രശ്നം മാത്രം പരിശോധിച്ച് അവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് ജില്ലകൾതോറും സിറ്റിങ് നടത്തി, എങ്ങനെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാമെന്നതിനാണ് സുരേഷ് ബാബു കമ്മിറ്റി നിലവിൽ വന്നത്. ഏതാനം ആഴ്ചകൾക്കുള്ളിൽ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കും. ബഹുമാന്യനായ ചെങ്ങന്നൂർ എം.എൽ.എ. ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ ഇന്നലെ ഒരു ഉപചോദ്യം ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ, ഗ്രാമങ്ങളിലോടുന്ന ബസ്സുകൾ

നിങ്ങൾ വെറ്റ് ലീസിങ്ങിന് എടുക്കുമോ? എടുക്കാം. അവരുമായി ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ട് കിലോമീറ്ററിനു ഇത്ര രൂപയ്ക്ക് തരികയാണെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആ ബസ്സുകളെടുത്ത് ഓടിച്ചുകൊള്ളാം. നിലവിൽ വെറ്റ് ലീസിങ്ങ് തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് മുൻകാലങ്ങളിലില്ലാത്ത തരത്തിൽ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും മത്സരിക്കുന്ന, പരസ്പരം നശിപ്പിക്കാൻ നടക്കുന്ന രണ്ട് മേഖലകളായിട്ടല്ല, പരസ്പരപൂരകങ്ങളായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യും സ്റ്റേജ് കാരിയർ ഓപ്പറേറ്റർമാരും പൊതുഗതാഗതമാണ് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതെന്ന ഉത്തമബോദ്ധ്യത്തോടുകൂടി അവരെ കൂടി ഉൾകൊണ്ട് കൊണ്ടാണ് മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഏതാണ്ട് 5700 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസ്സുകളും 13000 പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളുമാണുണ്ടായിരുന്നത്. (13000 ബസ്സുകളൊന്നും ഓടുന്നില്ല) പണ്ട് ഏകദേശം 34000 ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്നു. അത്തരത്തിൽ പൊതുഗതാഗതത്തിലേക്ക് ആളുകളെ കൊണ്ടുവരാനും നമ്മൾ പ്രതിജ്ഞാബദ്ധരാണ് എന്നു ഞാൻ അറിയിക്കുകയാണ്. ആശങ്കകൾ ശരിയാണ്, എന്നാൽ അതിനെ വലിയൊരു ഉത്കണ്ഠയാക്കി, ഇതെല്ലാം

ഇപ്പോൾ തകർന്നുപോകും, പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യും തകരും നമ്മളും തകരും എന്നൊരു ധാരണവേണ്ട, രണ്ടുപേരും പരസ്പരം സഹകരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകുന്നതാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സഭയെ അറിയിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ</u>: അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ, കിലോമീറ്ററിന് 55 രൂപ നിരക്കിൽ സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ വാടകയ്ക്ക് നല്കാൻ തയ്യാറാണെന്ന നിർദേശം സ്വകാര്യ ബസ്സുടമകൾ സർക്കാരിന് മുന്നിൽ വച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ തുക ഉപയോഗിച്ച് ഡീസൽ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, നികുതി എന്നിവ ബസ്സുടമകൾ വഹിക്കാമെന്നും ടിക്കറ്റ് കളക്ഷൻ തുക പൂർണ്ണമായും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യ്ക്ക് കൈമാറാമെന്നുമാണ് അവർ നിർദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ, ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇതുവരെ തീരുമാനമായിട്ടില്ല. അതൊന്ന് എളുപ്പത്തിലാക്കിയില്ലെങ്കിൽ രണ്ട് കൂട്ടരും മരിക്കും.

<u>ശ്രീ. സി. പി. ജോൺ</u>: സർ, അത് ഞാൻ വ്യക്തമാക്കിക്കഴിഞ്ഞു. ചിലർ ഇക്കാര്യത്തിൽ ആശങ്ക പ്രകടിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-ക്ക് ബസ് നൽകിയാൽ കൃത്യമായി പണം കിട്ടുമോ എന്നുള്ള ആശങ്ക

അവർക്കുണ്ടായിരുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ ആശങ്ക വേണ്ട. എന്തായാലും പ്രതിപക്ഷം തന്നെ ഈ വിഷയം ഉന്നയിച്ചതിൽ എനിക്ക് സന്തോഷമുണ്ട്. നമ്മുടെ സഭയുടെ കോൺസെൻസസ് എന്ന രീതിയിൽ ഇന്നലെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെങ്ങന്നൂർ അംഗം പറഞ്ഞതുപോലെ, കിലോമീറ്ററിന് 55 രൂപ എന്ന നിരക്ക് കൃത്യമായി ഇവിടെ പറയുന്നില്ല. നെഗോഷ്യേറ്റ് ചെയ്ത് അവരുടെ ബസ്സുകൾ ഏറ്റെടുത്ത് വെറ്റ് ലീസ് മാതൃകയിൽ ഓടിക്കാം എന്ന സമവായം ഈ സഭയിലുണ്ടായത് വളരെ നന്നായി. അതുകൊണ്ട് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിനെ ഞാൻ ആ അർത്ഥത്തിൽ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്.