

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ ആരംഭിക്കുന്നതിനുമുൻപ് ഒരു കാര്യം പറയാനാണ്. നവംബർ 1 ഒന്നുമുതൽ കേരളത്തിലെ എ.പി.എൽ. വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ടവർക്ക് റേഷൻ നിഷേധിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു വിഷയം സഭയിൽ ഉന്നയിക്കാൻ സീറോ അവറിൽ അനുവാദം വേണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം നോട്ടീസ് നൽകിയിരുന്നു. ഇതേ വിഷയം ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് സബ്മിഷനായി നൽകിയതുകൊണ്ട് ആ സമയത്ത് അങ്ങേയ്ക്ക് അവസരം നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

വന്യജീവികളുടെ ആക്രമണം

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, വനാതിർത്തികളിൽ താമസിക്കുന്ന ജനങ്ങൾ, വന്യജീവികളുടെ ആക്രമണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന വിഷയങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് ഈ കോളിംഗ് അറ്റൻഷൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിലേക്ക് കൊണ്ടുവരുന്നത്. മനുഷ്യൻ പരിഷ്കൃത സമൂഹത്തിന്റെ ഭാഗമായി നാഗരികതയിലേക്ക് എത്തിച്ചേർന്നപ്പോൾ,

വനത്തിനുള്ളിൽ താമസിക്കുന്ന വന്യജീവികൾക്ക് അവരുടേതായിട്ടുള്ള കാടും മനുഷ്യന് നാടും എന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു വേർതിരിവുണ്ടായിരുന്നു. ആ കാലഘട്ടത്തിൽ ഒരുദൃശ്യമായിട്ടുള്ള അതിർവരമ്പുകളാണ് ഇതിനുണ്ടായിരുന്നത്. മനുഷ്യന് മനുഷ്യന്റേതായിട്ടുള്ള ഇടവും മൃഗങ്ങൾക്ക് അവരുടേതായിട്ടുള്ള ഇടവും എന്നുള്ള നിലയിൽ അത് ഡിഫൈൻ ചെയ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. എന്നാൽ കാടിനുള്ളിലുണ്ടാകുന്ന വ്യത്യസ്തങ്ങളായ പല സാഹചര്യങ്ങളും പ്രത്യേകിച്ച് മനുഷ്യനെന്നതുപോലെതന്നെ കാടിനുള്ളിൽ മൃഗങ്ങൾക്കും അവരുടേതായിട്ടുള്ള സ്പെയ്സുകൾ ഉണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ആ സ്പെയ്സുകൾ നഷ്ടപ്പെടുമ്പോഴാൽ സ്വാഭാവികമായി ആ ജീവികൾ മറ്റു സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് പ്രവേശിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകും. അവയ്ക്ക് വെള്ളം, ഭക്ഷണം എന്നിവ ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതൊക്കെ നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിലാവാം പലപ്പോഴും മനുഷ്യരുടെ സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് അവ അതിക്രമിച്ചുകയറുന്ന ഒരു സാഹചര്യം ഉണ്ടാകുന്നത്. കാലാകാലങ്ങളായി മനുഷ്യനും മൃഗങ്ങളും തമ്മിലുള്ള man-animal conflict ഏതു കാലഘട്ടത്തിലും ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്ന ഒന്നാണ്. പ്രാചീന കാലഘട്ടത്തിൽ

അത് കൂടുതലായിരുന്നുവെങ്കിൽ പരിഷ്കൃത കാലഘട്ടത്തിൽ man-animal conflict വളരെ കുറവായിരുന്നു. മനുഷ്യൻ എന്നും ഭയപ്പെട്ടിരുന്നത് വന്യജീവികളെയാണ് എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരുവിധ തർക്കവുമില്ല. മനുഷ്യൻ അവന്റേതായിട്ടുള്ള ഇടങ്ങൾ കണ്ടെത്തുകയും പരിഷ്കൃത സമൂഹമായി മാറുകയും ചെയ്തപ്പോൾ സുരക്ഷിതനാണെന്ന തോന്നലിലാണ് ഇന്ന് ആളുകളൊക്കെയും വീടുകളിൽ താമസിക്കുന്നത്. നിർഭാഗ്യവശാൽ വനത്തിലുണ്ടാകുന്ന വ്യത്യസ്തങ്ങളായ പ്രശ്നങ്ങൾമൂലം പ്രത്യേകിച്ച് ആന, കാട്ടുപോത്ത്, പന്നി, കരടി, കുരങ്ങ് എന്നിവയടക്കമുള്ള ജീവികൾ കാടുവിട്ട് പുറത്തുവരികയും അവ മനുഷ്യനെ കൊലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടാകുന്നു. ലഭ്യമായിട്ടുള്ള കണക്കുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആനയുടെ ചവിട്ടേറ്റ് നൂറുകണക്കിന് മരണങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അവ നമ്മെ അമ്പരിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ആനകളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടാകുന്ന വർദ്ധനവ് അവയ്ക്ക് സ്പെയ്സ് നഷ്ടപ്പെടുന്നതിനുള്ള കാരണമാകാം. ഒരുപക്ഷെ, മതിയായ സ്ഥലത്തിന്റെ അപര്യാപ്ത അതിന് കാരണമായി മാറാം. അല്ലെങ്കിൽ വെള്ളം, ഭക്ഷണം എന്നിവയില്ലാത്തതുമാകാം.

ജീവിക്കുന്നതിന് അതിന്റെ ചുറ്റുപാടുകളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ കൊണ്ടുമാകാം ചിലപ്പോൾ ആന കാടുവിട്ട് നാട്ടിലേക്ക് ഇറങ്ങുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നത്. കൃഷികളിലുണ്ടാകുന്ന വിളനാശം മാത്രമല്ല, മനുഷ്യന്റെ ജീവനുണ്ടാകുന്ന ആപത്ത് എന്നുപറയുന്നത് ചിന്തിക്കാൻ കഴിയുന്നതിനേക്കാൾ അപ്പുറത്താണ്. ആനയുടെ ചവിട്ടേറ്റ് മാത്രം നൂറുകണക്കിന് ആളുകളുടെ ജീവൻ പൊലിയുമ്പോൾ ഈ സംഭവം നമുക്ക് നിസ്സാരമായി കാണാൻ കഴിയില്ല. കരടിയുടെ ആക്രമണത്തിൽ പരിക്കേറ്റ് permanent disability ഉണ്ടായിപ്പോയ ആളുകളുണ്ട്. ഒരു മനുഷ്യനെ സംബന്ധിച്ച് മനുഷ്യനെന്ന നിലയിൽ ജീവിക്കുന്നതിന് ഏറ്റവും വേണ്ട കണ്ണ്, മുക്ക് തുടങ്ങിയ അവയവങ്ങളൊക്കെ നഷ്ടമായി വികൃതനായി permanent disability-യുടെ ഭാഗമായി മാറുന്ന ആളുകളുടെ എണ്ണവും പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്. പുലി കാട്ടിൽ നിന്നും നാട്ടിലേക്ക് ഇറങ്ങുന്നു. കടുവ വളരെ അപൂർവ്വമായി മാത്രമേ കാട്ടിൽ നിന്നും പുറത്തേക്ക് ഇറങ്ങാറുള്ളൂ. ബൗണ്ടറി നഷ്ടപ്പെടുന്നതിന്റെ ഭാഗമായോ പുതിയ occupations വരുന്നതിന്റെ ഭാഗമായോ ആണ് കടുവകൾ കാട് വിട്ട് പുറത്തേക്ക് വരുന്നത്. കാട്ടിൽ

ആനകളും കടുവകളും പുലികളും എത്രയുണ്ടെന്ന് കണക്കാക്കുന്നതിന് പല രൂപത്തിലുള്ള സർവ്വേ തുടങ്ങിയ ഒട്ടനവധി സംവിധാനങ്ങൾ വന്നു വെക്കപ്പെട്ടു. ഒരുകിലിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ അതിനപ്പുറത്ത് വന്യമൃഗങ്ങൾ കാട്ടിൽ നിന്ന് നാട്ടിലേക്ക് ഇറങ്ങുന്നതിനും മനുഷ്യനെ കൊലപ്പെടുത്തുന്നതിനും മനുഷ്യന്റെ വിഭവങ്ങൾ നശിപ്പിക്കുന്നതിനും കൃഷി നശിപ്പിക്കുന്നതിനും നമുക്ക് കണ്ടുപിടിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത തരത്തിലുള്ള ഒട്ടനവധി കാരണങ്ങളുണ്ട്. ഈ കാര്യങ്ങൾ ഈയടുത്ത ദിവസങ്ങളിൽ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ വന്നതിനെത്തുടർന്ന് അങ്ങ് തന്നെ മുൻകൈയെടുത്ത് അഞ്ച് ജില്ലകളിലെ man-animal conflict സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ആ ചർച്ചകളിൽ അവിടുത്തെ പ്രദേശവാസികൾ അനുഭവിക്കുന്ന വിഷമങ്ങൾ അങ്ങയോട് പങ്കുവെച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏറെ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടിയാണ് അങ്ങയുടെ ഈ നടപടിക്രമങ്ങളെ അവർ കാണുന്നത്. വനാതിർത്തിയോടു ചേർന്ന മറ്റു ജില്ലകളിലും അടിയന്തരമായി എത്തിച്ചേർന്ന് ഇത്തരം യോഗങ്ങൾ വിളിച്ചുചേർത്ത് ആളുകൾക്ക് ആശ്വാസകരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിൽ അങ്ങ് ഇടപെടണം. കിടങ്ങുകൾ, ജൈവവേലി, വൈദ്യുതവേലി, കരിങ്കൽ ഉപയോഗിച്ചുള്ള മതിലുകൾ തുടങ്ങിയവ

സ്ഥാപിക്കലാണ് കാലാകാലങ്ങളായി ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കർണ്ണാടകയിലെ നാഗർഹോൾ നാഷണൽ പാർക്കിലെ ഉരുക്കുപാലം കൊണ്ടുള്ള സുരക്ഷാവേലി പോലെ കുറച്ചുകൂടി സ്റ്റോങ്ങ് എന്ന നിലയിൽ അത്തരമൊരു സംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അങ്ങ് തന്നെ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള, വന്യജീവികൾ നാട്ടിലേയ്ക്ക് ഇറങ്ങാൻ സാധ്യതയുണ്ടെന്ന് മുൻകൂട്ടി അറിയിപ്പു കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള എസ്.എം.എസ്. സംവിധാനങ്ങളെയൊക്കെ ആളുകൾ ഏറെ സന്തോഷത്തോടുകൂടിയാണ് കാണുന്നത്. അങ്ങുതന്നെ man-animal conflict ഉണ്ടാകുന്ന സ്ഥലങ്ങൾ നേരിട്ട് സന്ദർശിക്കുകയും പല ആളുകൾക്കും ആശ്വാസകരമായ പല ഇടപെടലുകൾ നടത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ എത്രമാത്രം ട്രബിൾ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കുമോ അത്രമാത്രം ട്രബിൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഉണ്ടാകണം. ജൈവവേലികളുടെ സാധ്യത എത്രമാത്രമുണ്ടെന്ന് പരിശോധിക്കണം. വൈദ്യുതവേലികൾ സ്ഥാപിക്കുന്ന ഘട്ടം ഒഴിച്ചാൽ പിന്നീട് ചെറിയ കാടോ വള്ളികളോ മറ്റോ ചുറ്റിപോയാൽ വൈദ്യുതവേലിയുടെ പ്രവർത്തനം നിശ്ചലമായി പോകുന്നതായ ആക്ഷേപം പലപ്പോഴും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് വൈദ്യുതവേലി സ്ഥാപിക്കുന്നതോടൊപ്പം

അതിന്റെ മെയിന്റനൻസ് കൂടി ഉറപ്പാക്കാൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഒരു തുടർപ്രവർത്തനം ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. ഏതെങ്കിലുമൊക്കെ കമ്പനികളായിരിക്കും വൈദ്യുതവേലി സ്ഥാപിക്കുന്നത്. വളരെ സ്കോംഗ് ആയി ചെയ്തെങ്കിൽ മാത്രമേ കരിങ്കൽ മതിലുകളെ നമുക്ക് ആശ്രയിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. കിടങ്ങുകൾ പോലും ആന കുത്തി മണ്ണ് മറിച്ച് ആ കിടങ്ങുകൾക്കുള്ളിലൂടെ ഇറങ്ങി നാട്ടിൽ വന്ന് ആക്രമണം നടത്തുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ആനകൾ കൂട്ടത്തോടെ ഇറങ്ങി വരുന്ന സാഹചര്യവും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. വന്യജീവി വാരാഘോഷത്തിന്റെ ഭാഗമായി പീരുമേട് നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ വന്നപ്പോൾ തന്നെ ഈ കാര്യങ്ങൾ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതാണ്. വളരെ അപൂർവ്വമായി മാത്രമാണ് കരിങ്കരങ്ങ് ആക്രമിക്കുന്നത്. ഏഴോളം ആളുകൾ കരിങ്കരങ്ങിന്റെ ആക്രമണത്തിന് ഇരയായി. ഏറെ പണിപ്പെട്ടിട്ടും കെണി വെച്ചിട്ടും കൂട് വെച്ചിട്ടും കരിങ്കരങ്ങിനെ പിടിക്കാനായില്ല. മനുഷ്യൻ കഴിഞ്ഞാൽ അതിനതൊട്ടുതാഴെ നിൽക്കുന്ന ജീവി എന്ന നിലയിൽ, സാമാന്യത്തിൽ കവിഞ്ഞ ബുദ്ധിയുണ്ടെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് വനം വകുപ്പ് ഒരുക്കിയ ഒരു കെണിയിലും അത് കയറിയില്ലെന്നു മാത്രമല്ല അപകടകരമായ സാഹചര്യമുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കി

ഉൾക്കാട്ടിലേക്ക് വലിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും തിരിച്ചുവന്ന്
 ആക്രമണം നടത്തുന്ന രീതിയാണ് കരിങ്കരങ്ങിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും
 ഉണ്ടാകുന്നത്. കരടിയും പന്നിയും വലിയ കൃഷി നാശമാണ് ഉണ്ടാക്കുന്നത്.
 പതിനേഴായിരത്തിനടുത്ത് അപേക്ഷകൾ നഷ്ടപരിഹാരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്
 വനംവകുപ്പിന് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. വനംവകുപ്പ് നൽകുന്ന നഷ്ടപരിഹാരം വേണ്ടത്ര
 തൃപ്തികരമാകുന്നില്ല. വലിയ തുക ചെലവാക്കി ചികിത്സിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക്
 ചെറിയ തുകയാണ് നഷ്ടപരിഹാരമായി ഇപ്പോൾ കൊടുക്കുന്നത്. അത്
 വർദ്ധിപ്പിച്ചു നൽകാമെന്ന് കഴിഞ്ഞ യോഗങ്ങളിൽ ഉറപ്പുനൽകിയിട്ടുണ്ട്.
 നൽകിയ ഉറപ്പ് പാലിക്കുന്നത് കുറച്ചുകൂടി വേഗത്തിലാക്കുന്നതിനും തുക
 വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുംവേണ്ട നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും
 ഉണ്ടാകണം. പരമാവധി ഫെൻസിംഗുകൾ സ്ഥാപിച്ച് അതിന്റെ മെയിന്റനൻസ്
 നടത്തുന്നതിനുവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും വേണം. പന്നിയുടെ
 നിയന്ത്രണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇതിനുമുൻപ്
 ഇറക്കിയിട്ടുള്ള ഉത്തരവ് ഒരു പരാജയമാണ് എന്ന് ഇതിനോടകം സഭയ്ക്ക്
 ബോധ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ ആ ഉത്തരവ് പ്രായോഗികമായി
 പരിഷ്കരിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇടപെടൽ അങ്ങയുടെ

ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണം. എങ്കിൽ മാത്രമേ പന്നിയുടെ വംശവർദ്ധനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്..... വിളകൾ നശിപ്പിക്കുന്നതിൽ ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കുന്നത് പന്നികളാണ്. ആനകളെക്കാൾ മാതൃകമായ കൃഷി നാശം പന്നികൾ ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. പ്രത്യേകിച്ച് വനാതിർത്തികളോട് ചേർന്ന് താമസിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് ആഹാരസാധനങ്ങൾ വയ്ക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു അവസ്ഥയുണ്ട്. പന്നിയും ആനയും വന്ന് റബ്ബർ പോലും നശിപ്പിക്കുന്ന സാഹചര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നു. വേണ്ടത്ര നഷ്ടപരിഹാരം ആളുകൾക്ക് ലഭ്യമാകുന്നില്ലായെന്ന സംഭവവുമുണ്ട്. ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ ഗൗരവതരമായ ഒരു ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണമെന്ന് പ്രത്യേകമായി അങ്ങയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. മികച്ച കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണം. സാധാരണ ഗതിയിൽ മന്ത്രിമാർ കാണിക്കാത്ത ഒരു സമീപനമാണ് അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടായത്. അഞ്ച് ജില്ലകളിൽ അഞ്ച് നേരിട്ട് എത്തി ആളുകളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ കേൾക്കാനും ആ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറയാനും അപ്പോൾ തീരുമാനമെടുക്കാൻ ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുക്കാനുമൊക്കെ വലിയ ഇടപെടൽ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളിൽക്കൂടി അങ്ങയുടെ ഗൗരവതരമായിട്ടുള്ള ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണം.

വന്യമൃഗങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നൽകുന്ന കോമ്പൻസേഷൻ
 വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ
 കൊണ്ടുവരികയാണ്.

വനവും മൃഗസംരക്ഷണവും മൃഗശാലകളും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജു):
 സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പ്രത്യേകിച്ച് വനമേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു
 നിയോജകമണ്ഡലത്തെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതുകൊണ്ടുതന്നെ ആ
 മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ നമ്മുടെ സഭയുടെയും
 ഗവൺമെന്റിന്റെയും ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരികയുണ്ടായി. ഈ വിഷയങ്ങൾ
 കഴിഞ്ഞ ദിവസം നടന്ന ധനാഭ്യർത്ഥനാ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത അംഗങ്ങൾ
 അവതരിപ്പിക്കുകയും അതിന് ഞാൻ മറുപടി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്.
 ഇവിടെ പറഞ്ഞ വിഷയങ്ങൾ എല്ലാം തന്നെ വളരെ ശരിയായ കാര്യങ്ങൾ
 തന്നെയാണ്. ആ വിഷയങ്ങൾക്കെല്ലാം പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻവേണ്ട
 പരിശ്രമങ്ങളാണ് ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്നത്. കേരള സംസ്ഥാനത്തെ
 വനാതിർത്തികളിൽ ജീവിക്കുന്നവർക്ക് വന്യജീവികളുടെ ആക്രമണം
 മൂലമുണ്ടാകുന്ന പ്രയാസങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നതായി സർക്കാരിന്റെ

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ വയനാട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ്, കോഴിക്കോട്, പാലക്കാട് എന്നീ ജില്ലകളിലാണ് ഏറ്റവും രൂക്ഷമായ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉള്ളതായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളത്. 2015-16 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം കേരളത്തിൽ മൊത്തം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുള്ള വന്യജീവി ആക്രമണത്തിൽ 50 ശതമാനവും മേൽപ്പറഞ്ഞ ജില്ലകളിലാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിലെ കർഷകർ ഏറ്റവും കൂടുതൽ വന്യജീവി ആക്രമണം നേരിടുന്നത് കാട്ടാനകളിൽ നിന്നാണ്. കൂടാതെ കാട്ടുപന്നി, കടുവ, മാൻ, കുരങ്ങ് എന്നിവയിൽ നിന്നുള്ള പ്രശ്നങ്ങളും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലെ വനങ്ങളിലെ വന്യജീവികളുടെ കണക്കെടുപ്പുപ്രകാരം മുൻ വർഷങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് വന്യജീവികളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചു വരുന്നതായിട്ടാണ് കണ്ടുവരുന്നത്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ നടത്തിയ കണക്കെടുപ്പ് പ്രകാരം കേരളത്തിൽ 6177 കാട്ടാനകളും 48034 കാട്ടുപന്നികളും 136 കടുവകളും 43000 മാനുകളും 50000-ത്തോളം കുരങ്ങുകളും അധിവസിക്കുന്നുവെന്നാണ് കണക്ക്. വന്യജീവികളുടെ എണ്ണത്തിലുള്ള വർദ്ധനവ്, വനത്തിനുള്ളിലെ ജലത്തിന്റെയും ഭക്ഷണത്തിന്റെയും ലഭ്യതക്കുറവ്, കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം, വനാതിർത്തി പങ്കിടുന്ന ജനവാസ മേഖലകളിൽ വന്യജീവികളെ ആകർഷിക്കുന്ന വിളകളുടെ

കൃഷി തുടങ്ങിയ പല കാരണങ്ങളാണ് വന്യജീവികൾ വനത്തിന് പുറത്തുവരുന്നതിന് പ്രധാനമായും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്. ഇവയെല്ലാം അങ്ങും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശാസ്ത്രീയമായ പഠനം നടത്തുവാൻ പീച്ചിയിലെ വന ഗവേഷണ കേന്ദ്രത്തോട് (KFRI) 2001-ൽ ആവശ്യപ്പെടുകയും അതനുസരിച്ച് പഠനം നടത്തി സമർപ്പിച്ച ശിപാർശകളിൽ പലതും പ്രശ്നം രൂക്ഷമായിരുന്ന വയനാട് മേഖലയിൽ നടപ്പിലാക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതുകൂടാതെ മനുഷ്യ വന്യജീവി സംഘർഷം വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യം പഠിച്ച് പ്രതിവിധികൾ നിർദ്ദേശിക്കാൻ 2011-ലെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം വനം വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അധ്യക്ഷനായി ശാസ്ത്രജ്ഞർ, പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകർ, കർഷക സംഘടനാ നേതാക്കൾ തുടങ്ങിയവരെ ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചിരുന്നു. ഈ കമ്മിറ്റി പ്രശ്നത്തിന്റെ വിവിധ വശങ്ങൾ പഠിച്ച് ജനപ്രതിനിധികൾ, മന്ത്രിമാർ, തദ്ദേശവാസികൾ തുടങ്ങിയവരുമായി ചർച്ച നടത്തി 2011-ൽ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ഇത്തരത്തിൽ ഏറ്റവും അധികം പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നത് കാട്ടുപന്നിയാണെന്നും കൃഷിയിടങ്ങളിൽ പ്രവേശിച്ച് നാശനഷ്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന കാട്ടുപന്നികളെ നിബന്ധനകൾക്കു വിധേയമായി കൊല്ലുന്നതിന് അനുവാദം

നൽകാവുന്നതാണെന്നും ശിപാർശ ചെയ്തിരുന്നു. തുടർന്ന് ഇതിനായി സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ച ഉത്തരവിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞതിനാൽ ആയത് നീട്ടി നൽകുന്നതിനോടൊപ്പം നിബന്ധനകൾ ലഘൂകരിക്കുന്ന കാര്യവും സർക്കാരിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലാണ്. നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഉത്തരവിന്റെ പ്രയോജനം ഒരു കർഷകനും ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നില്ല. അതിന്റെ നിബന്ധനകൾ അങ്ങനെയായിരുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കർഷകർക്ക് പന്നിയെ വെടിവെക്കാനുള്ള അനവാദം നൽകുന്ന ആ ഉപാധികളിൽ ചില ഇളവുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട്, ചില നിബന്ധനകൾ മാറ്റി പുന:പരിശോധിച്ചു കുറച്ചുകൂടി ഫലപ്രദമായി ഈ ഉത്തരവ് ഇറക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചാണ് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന മനുഷ്യ-വന്യജീവി സംഘർഷത്തെക്കുറിച്ച് വിശദമായ പഠനം നടത്തുവാനും കുരങ്ങുകളിലെ വന്ധ്യംകരണം ഉൾപ്പെടെയുള്ള നിയന്ത്രണരീതികളിലെ ശാസ്ത്രീയവശം പരിശോധിച്ച് പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കുവാനും പെരിയാർ ടൈഗർ കൺസർവേഷൻ ഫൗണ്ടേഷനെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, പീരുമേട്ടിൽ നടന്ന യോഗത്തിൽ ഒരു പ്രത്യേക കുരങ്ങിനെ സംബന്ധിച്ച് അവിടെ വന്ന

ജനപ്രതിനിധികളെല്ലാംതന്നെ ചർച്ച ചെയ്യുകയുണ്ടായി. ആ കുരങ്ങിനെ കഴിയുന്നിടത്തോളം അപ്പോൾ തന്നെ കെണിവച്ച് പിടിച്ച് വന്ധ്യംകരണം നടത്തി വനത്തിനകത്ത് കൊണ്ടുപോയി വിടണമെന്ന് അവിടെവെച്ചുതന്നെ നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുകയും അതിന് ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ പ്രത്യേകമായി ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ആ കുരങ്ങിനെ പിടിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലായെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞപ്പോഴാണ് മനസ്സിലായത്. കുമിളി മേഖലയിൽ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു കുരങ്ങിനെ കൂടുവച്ച് പിടിക്കുന്നതിനുവേണ്ട ഉത്തരവ് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. നാട്ടിലിറങ്ങുന്ന വന്യജീവികളെ തിരിച്ച് കാട്ടിലേയ്ക്കയയ്ക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്യുന്നതിന് നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന 13 ദ്രുതപ്രതികരണ സംഘത്തിനുപുറമെ (RRT) പീരുമേട് മേഖലയ്ക്ക് പ്രത്യേകമായി ഒരു ആർ.ആർ.ടീമിനെ നിയോഗിച്ചു. വാഹനവും ആയുധവുമടക്കം നൽകിയിട്ടുള്ള ഒരു സംവിധാനമാണ് പീരുമേട്ടിലെ ആർ.ആർ.ടി എന്ന് ഞാൻ അവിടെ വന്നപ്പോൾ കണ്ടു. അതിന്റെ ഉദ്ഘാടനം നിർവ്വഹിച്ചത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറിന്റെകൂടി സാന്നിധ്യത്തിലാണ്. മനുഷ്യ-വന്യജീവി സംഘർഷം ലഘൂകരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രശ്നബാധിത

പ്രദേശങ്ങളിൽ വനംവകുപ്പ് നാളിതുവരെ 1501 കിലോമീറ്റർ
 ആനപ്രതിരോധക്കിടങ്ങളും 35 കിലോമീറ്റർ ആനപ്രതിരോധ മതിലും 259
 കിലോമീറ്റർ കയ്യാലയും 43 കിലോമീറ്റർ ജൈവവേലിയും നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്.
 ഇതുകൂടാതെ നബാർഡിന്റെ വായ്പാ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കണ്ണൂർ,
 കാസർഗോഡ് ജില്ലകളിൽ വനാതിർത്തികളിൽ കാട്ടാനകളെ
 പ്രതിരോധിക്കുന്നതിന് 2040 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിൽ കരിങ്കൽ ഭിത്തിയുടെ
 നിർമ്മാണം പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ആറളം പ്രദേശത്ത്
 2.5 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ സ്റ്റീൽ ഫെൻസിംഗിന്റെ നിർമ്മാണം
 പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്. സ്റ്റീൽ ഫെൻസിംഗ് വളരെ ചെലവ് കൂടിയതാണ്. ഒരു
 കിലോമീറ്റർ സ്റ്റീൽ ഫെൻസിംഗ് നടത്തുന്നതിന് 1,25,00,000 രൂപ
 ആവശ്യമുണ്ട്. പ്രശ്നം രൂക്ഷമായ മേഖലകളിൽ വന്യജീവികൾ നാട്ടിലേക്ക്
 ഇറങ്ങുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടാൽ ആയത് പ്രദേശവാസികളെ എസ്.എം.എസ്.
 മുഖാന്തരം അറിയിക്കുന്ന ഏർലി വാണിംഗ് എസ്.എം.എസ് അലൈറ്റ് സിസ്റ്റം
 വയനാട്, മൂന്നാർ, ആറളം എന്നീ മേഖലകളിൽ നടപ്പാക്കിയിട്ടുണ്ട്. മനുഷ്യ-
 വന്യജീവി സംഘർഷം ലഘൂകരിക്കുന്നതിനായി വിവിധ നിർമ്മാണ
 പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി 757 ലക്ഷം രൂപയും വന്യജീവി ആക്രമണം

മൂലമുണ്ടാകുന്ന നാശനഷ്ടങ്ങൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിന് 350 ലക്ഷം രൂപയും ഈ സാമ്പത്തികവർഷം വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, ലഭിക്കുന്ന കോമ്പൻസേഷൻ വളരെ പരിമിതമാണ്. ആ തുക കുറച്ചുകൂടി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് വളരെ ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുകയാണ്. ഇക്കാര്യം സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി ഗവൺമെന്റിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്, ഒരു മനുഷ്യൻ വന്യജീവിയുടെ ആക്രമണത്തിനുവിധേയമായി വനത്തിൽ വെച്ച് മരണപ്പെടുകയാണെന്നുണ്ടെങ്കിൽ കൊടുക്കുന്ന നഷ്ടപരിഹാരം അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപയാണ്. അത് പത്തുലക്ഷം രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി നിർദ്ദേശമുണ്ട്. അത് പത്തുലക്ഷം രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച് നടപടിയെടുക്കും. മറ്റെല്ലാ നഷ്ടപരിഹാരത്തുകയും വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് കാര്യമായി ആലോചിക്കേണ്ട സമയമായി. ആലോചിക്കുമെന്ന് സഭയ്ക്ക് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ ഉറപ്പ് നൽകുകയാണ്. വന്യജീവി ആക്രമണം മൂലം പരിക്കോ മരണമോ കൃഷിനാശങ്ങളോ മറ്റ് നാശങ്ങളോ സംഭവിച്ചാൽ 1980- ലെ കേരള റൂൾസ് ഫോർ പേമെന്റ് ഓഫ് കോമ്പൻസേഷൻ ടു വിക്റ്റിംസ് ഓഫ് അറ്റാക്ക്

ബൈ വൈൽഡ് ആനിമൽസ് പ്രകാരം നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിവരുന്നുണ്ട്. മനുഷ്യ-വന്യമൃഗ സംഘർഷം ലഘൂകരിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ നിരവധി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും പ്രശ്നത്തിന്റെ വ്യാപ്തിയും ഗൗരവവും കണക്കിലെടുത്ത് വിഷയം കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിനും അടിന്തരസഹായം ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. വനാതിർത്തി സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും വന്യജീവികൾ മൂലമുള്ള ആക്രമണങ്ങൾ തടയുന്നതിനും ഗവൺമെന്റ് കിഫ്ബിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 100 കോടി രൂപ നീക്കിവച്ചിട്ടുണ്ടെന്നുകൂടി ഈ അവസരത്തിൽ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. ഇതൊക്കെയാണെങ്കിലും വന്യജീവികളുടെ ആക്രമണം തടയുന്നതിന് ബഹുജനപങ്കാളിത്തം ആവശ്യമാണ്. ബഹുജനപങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി വന്യജീവി ആക്രമണങ്ങൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ചില പരിശ്രമങ്ങളും ഗവൺമെന്റ് നടത്താൻ പോകുകയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി വനാതിർത്തി പങ്കുവയ്ക്കുന്ന പഞ്ചായത്തുകളിൽ ജനജാഗ്രതാ സമിതികൾ രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഉത്തരവ് ഉടനെ ഇറങ്ങുമെന്നുകൂടി മെമ്പറെ ഈ അവസരത്തിൽ അറിയിക്കുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഉന്നയിച്ചത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്.

അതിനനുസരിച്ചുള്ള സമീപനങ്ങൾ തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്.

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ : സർ, വിളകൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് തോക്കിന്റെ ലൈസൻസ് ആളുകൾക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ വനംവകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, നൂറുകണക്കിന് അപേക്ഷകൾ ഇതിനോടകം പെന്റിംഗിലാണ്. വനംവകുപ്പിലെ ചില ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ തമ്മിലുള്ള അഭിപ്രായവ്യത്യാസങ്ങളാണ് തോക്ക് ലൈസൻസ് പുതുക്കിക്കൊടുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അനാവശ്യമായ കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കുന്നതെന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാകുന്നത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വരുന്നതിനുമുമ്പ് ആരംഭിച്ച യുദ്ധം ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷവും ഇവരുടെ ഇടയിൽ തുടരുന്ന ഒരു സാഹചര്യമുണ്ട്. സമയബന്ധിതമായി ആളുകളുടെ തോക്ക് ലൈസൻസ് പുതുക്കി നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന് അങ്ങ് ഇടപെടുമോ; അവരുടെ വിളകൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാലാകാലങ്ങളായി അവരുടെ കയ്യിൽ ഇരിക്കുന്ന ലൈസൻസാണ്. ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ തമ്മിലുള്ള അഭിപ്രായവ്യത്യാസങ്ങളാണ് ഇത് പുതുക്കിക്കൊടുക്കുന്നതിന് അനാവശ്യമായ

കാലതാമസമുണ്ടാക്കുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങ് ഇടപെടണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. രാജു: സർ, തോക്കുകളുടെ ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലവിൽ നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളുമുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് മാത്രമായിരിക്കും ലൈസൻസുകൾ പുതുക്കിക്കൊടുക്കേണ്ടത്. അതിൽ നിയമാനുസൃതമുള്ള അപേക്ഷകൾ പെന്റിംഗുണ്ടെങ്കിൽ അത് അടിയന്തരമായി നൽകുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾകൊണ്ട് തോക്കിന് ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നില്ലായെന്നുള്ള അങ്ങയുടെ ആരോപണം ശരിയാണെന്ന് ഞാൻ കരുതുന്നില്ല. അങ്ങനെയുള്ള പ്രത്യേകിച്ച് വിഷയങ്ങളൊന്നുമില്ല.

സുരക്ഷിത റെയിൽയാത്ര ഉറപ്പാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യം

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽകുമാർ : സർ, കേരളത്തിലെ ദീർഘദൂര യാത്രക്കാരായാലും ഹ്രസ്വദൂരയാത്രക്കാരായാലും, ബസ് ഗതാഗതം പോലെതന്നെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആശ്രയിക്കുന്ന മേഖലയാണ് ട്രെയിൻ. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ട്രെയിൻ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം ഇന്ന് വളരെയധികം

വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സ്വാഭാവികമായും ട്രെയിൻയാത്ര
 എന്നുപറയുമ്പോൾ നമ്മുടെ മനസ്സുകളിലുണ്ടാകുന്നത് ഒരു ശുഭയാത്ര എന്നുള്ള
 രീതിയിലാണ്. കാരണം അപകടങ്ങൾ പരമാവധി കുറവ്, വളരെ വർഷങ്ങൾക്ക്
 മുമ്പ് നടന്ന ഒന്നുരണ്ട് അപകടങ്ങൾ, പെരുമൺ ദുരന്തവും കടലുണ്ടി തീവണ്ടി
 അപകടമൊക്കെ നമ്മുടെ മനസ്സുകളിലുണ്ടെങ്കിലും പൊതുവെ അപകടങ്ങൾ
 കുറവാണെന്നാണ് ട്രെയിൻ യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നമ്മുടെയൊക്കെ
 മനസ്സുകളിലുള്ളത്. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു ശുഭയാത്ര എന്ന സങ്കല്പം പൂർണ്ണമായി
 മാറി, ആശങ്ക ഉണർത്തുന്ന രീതിയിൽ ട്രെയിൻയാത്ര ചെയ്യേണ്ട സാഹചര്യം
 ഇന്ന് കേരളത്തിലുണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്ത് തുടർച്ചയായി
 ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ട്രെയിൻ അപകടങ്ങൾ ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ വളരെ
 ആശങ്കയാണ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ട്രെയിൻ യാത്രക്കാർക്ക് സുരക്ഷയും
 സംരക്ഷണവും ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടത് ഏറ്റവും അനിവാര്യമായതും
 അത്യാവശ്യവുമായ കാര്യമാണ്. അത്തരം അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന്
 ഗവൺമെന്റ് ശക്തമായ നടപടിയെടുക്കണമെന്ന ആവശ്യമാണ് ഞാൻ ഈ
 ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ഉന്നയിക്കുന്നത്. എനിക്ക് ഗവൺമെന്റിന്റെ
 പരിമിതിയെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായ ബോധ്യമുണ്ട്. റെയിൽവേ വകുപ്പിന്റെ ചുമതല

വഹിക്കുന്ന മന്ത്രിയെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് അങ്ങേയ്ക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന
 കാര്യങ്ങൾക്കും പരിമിതിയുണ്ടെന്ന് എനിക്കറിയാം. പക്ഷേ ഇന്നത്തെ
 സാഹചര്യത്തിൽ ആ പരിമിതികൾക്കപ്പുറത്ത് പോയി കാര്യങ്ങൾ
 ചെയ്തിട്ടില്ലായെങ്കിൽ നമുക്ക് വലിയ ദുരന്തങ്ങൾ നാളെ
 കേൾക്കേണ്ടിവരുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. തുടർച്ചയായി
 ഉണ്ടാകുന്ന പാളംതെറ്റൽ.... സംസ്ഥാനത്തുണ്ടാക്കിയ ആശങ്ക, ട്രെയിൻയാത്ര
 എന്നുപറയുമ്പോൾ, ഇന്ന് മനസ്സിനകത്ത് ആശങ്കയോടുകൂടി യാത്രചെയ്യേണ്ട
 ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടാകുകയും റെയിൽവേയുടെ വിശ്വാസതകർച്ചയ്ക്ക്
 കാരണമാവുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. സ്വാഭാവികമായും നൂറ് ശതമാനം
 അപകടങ്ങളേയും നമുക്ക് അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിയും, പൂർണ്ണമായും
 അപകടരഹിതയാത്ര എന്നുപറയുന്നത് നമുക്ക് സാധ്യമാകുമെന്നൊന്നും നമുക്ക്
 പ്രവചിക്കാനോ ഉറപ്പുവരുത്താനോ കഴിയില്ല. അപകടങ്ങൾ
 അപ്രതീക്ഷിതമായി സംഭവിക്കാറുണ്ട്. സുരക്ഷാനടപടികളിലെ അലംഭാവവും
 കുറ്റകരമായ അനാസ്ഥയും കൊണ്ട് അപകടങ്ങളുണ്ടായാൽ അത് ഗുരുതരമായ
 വീഴ്ചയായി കാണേണ്ടിവരും. 1500-ഓളം യാത്രക്കാരുമായി
 തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും പുറപ്പെട്ട മംഗലാപുരം-മാംഗ്ലൂർ എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ

പത്രങ്ങളോളം കോച്ചുകളാണ് പാളം തെറ്റിയത്. ഒരു വലിയ അപകടം ഒഴിവാക്കി കിട്ടി. അപകടമുണ്ടായിരുന്നില്ലെങ്കിലും പെരുമൺ ദുരന്തംപോലെയോ കടലുണ്ടി ദുരന്തം പോലെയോ ആളപായമുണ്ടായില്ലെന്നുള്ളത് ആശ്വാസം നൽകിയ കാര്യമാണ്. അതുകഴിഞ്ഞ് ഏതാനും ദിവസങ്ങൾ കഴിഞ്ഞപ്പോഴാണ് കരനാഗപ്പള്ളിയിൽ ഇതുപോലെ മറ്റൊരു അപകടമുണ്ടായത്. ചരക്ക് തീവണ്ടിയാണ് കരനാഗപ്പള്ളിയിൽ അപകടത്തിന് ഇരയായത്. ഈ രണ്ടു അപകടങ്ങളും തൊട്ടടുത്ത മാസങ്ങളിലായാണ് ഉണ്ടായത്. ഇക്കഴിഞ്ഞ ദിവസം വന്ന ഒരു വാർത്തയാണ്. മാവേലി എക്സ് പ്രസ് കടന്നുപോകുമ്പോൾ റെയിൽപാളത്തിൽ വിള്ളൽ കണ്ടെത്തിയെന്ന് കാസർഗോഡ് നിന്നുള്ള വാർത്തയാണിത്. ഇതിൽനിന്നൊക്കെ ഭാഗ്യം കൊണ്ട് നമ്മൾ രക്ഷപ്പെടുമ്പോഴുകയാണ്. അതോടൊപ്പം, ഇന്നലെ വന്ന വാർത്ത - കൊല്ലത്തിനടുത്ത് പാളത്തിൽ വീണ്ടും വിള്ളൽ. ഒരാഴ്ചയ്ക്കകം ഇത് രണ്ടാം തവണയാണ് ഇതേ സ്ഥലത്ത് വിള്ളൽകാണുന്നതെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള വാർത്തകൾ ഇന്ന് ട്രെയിൻ യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വരുമ്പോൾ വളരെ വലിയ രീതിയിൽ നമുക്ക് ഇടപെടൽ നടത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെങ്കിൽ ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വലിയ ദുരന്തത്തിന് നമ്മൾ

കാതോർക്കേണ്ടിവരുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കാലപ്പഴക്കം കാരണം ബലക്ഷയം സംഭവിച്ച പാളങ്ങളാണ് ആഗസ്റ്റ് 28-ന് കുറുകുറ്റിയിലും സെപ്റ്റംബർ 20-ന് കരുനാഗപ്പള്ളിയിലുമുണ്ടായ ട്രെയിൻ അപകടങ്ങൾക്ക് പ്രധാന കാരണമെന്നാണ് റെയിൽവേ വകുപ്പ് പറയുന്നത്. ഞങ്ങളെയൊക്കെ ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമാണ് സംസ്ഥാനത്ത് രണ്ട് ഡിവിഷനുകളിലായി 250-ഓളം സ്ഥലത്ത് പാളങ്ങൾ ഭദ്രമല്ലെന്ന് കണ്ടെത്തിയതായി പറഞ്ഞത് ഇവിടുത്തെ മാധ്യമങ്ങളല്ല, മറിച്ച് റെയിൽവേ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗമാണ്. കേരളത്തിലെ 1200 കിലോമീറ്റർ മാത്രമുള്ള റെയിൽപാളങ്ങളിൽ 250 സ്ഥലത്ത് വിള്ളലുകളുണ്ടെന്നുപറയുമ്പോൾ അത് കണ്ട്, ഗൗരവത്തോടുകൂടി അതിനെ സമീപിക്കാതെ പോകുന്നത് വലിയ വീഴ്ചയാകുമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. കുറുകുറ്റിയിൽ അപകടം നടന്ന ഭാഗത്ത് പാളങ്ങൾ അടിയന്തരമായി മാറ്റണമെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ട സാങ്കേതികവിഭാഗം നേരത്തെ തന്നെ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തതായി പറയുന്നു. അതേ സ്ഥലത്ത് എൻജിനീയറിംഗ് വിംഗ് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തതനുസരിച്ച് അവിടെ യാതൊരു മെയിന്റനൻസും നടത്താൻ റെയിൽവേ വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടായില്ല. അവിടെ ആകെ നടന്നത് ഓസിലേഷൻ മോണിറ്ററിംഗ് സിസ്റ്റം, ട്രാക്ക്

പരിശോധന എന്നിവയാണ്. അതുപോലെ പാളത്തിലെ വിള്ളൽ കണ്ടുപിടിക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങളൊക്കെ നടന്നു. പക്ഷേ ഈ ശ്രമങ്ങളുടെ തുടർച്ചയായി വിള്ളലുകൾ അടയ്ക്കാനുള്ള പ്രവൃത്തി അവിടെ നടന്നില്ല അവിടെയാണ് കുറ്റുകൃതിൽ അപകടം നടന്നത്. ഇതൊക്കെ ഓരോ സമയങ്ങളിലും ബന്ധപ്പെട്ട റെയിൽവേ വകുപ്പിൽ താഴെത്തട്ടിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ, റെയിൽവേ ഡിവിഷണൽ ഓഫീസർമാരെയും ബന്ധപ്പെട്ടവരെയും അറിയിച്ചിട്ടും ഇതുവരെ പരിഹാരമുണ്ടാകാത്തതിന്റെ പേരിലാണ് ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്നാണ് പറയുന്നത്. കുറ്റുകൃതി അപകടം നടന്നിടത്തുനിന്നും 150 മീറ്ററിനുള്ളിൽ ആറിടത്ത് വിള്ളലുണ്ടെന്നും രണ്ടിടത്തെ വിള്ളൽ ഗുരുതരമാണെന്നും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നുവെന്നാണ് പറയുന്നത്. ആറിടങ്ങളിലെ വിള്ളലുകളിൽ രണ്ടിടത്തേത് ട്രെയിൻ മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയാത്താണെന്നറിയിച്ചിട്ടും റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും യാതൊരു ഇടപെടലും ഉണ്ടായില്ലായെന്നുള്ളത് വളരെ നിർഭാഗ്യകരമായ കാര്യമാണ്. ഇത്തരം നടപടി ക്രമങ്ങളിൽ റെയിൽവേ വകുപ്പ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാര്യമെന്ന് പറയുന്നത് ബന്ധപ്പെട്ട മെയിന്റനൻസ് നടത്തുന്നതിനുപകരം അവിടെ ട്രെയിനിന്റെ വേഗനിയന്ത്രണം

കൊണ്ടുവരികയാണ്. വേഗത്തിൽ പോയിക്കഴിഞ്ഞാലും അപകടത്തിന്റെ ആഘാതം കൂടും. അതുകൊണ്ട് അപകടം ഉണ്ടായാൽ ആഘാതം കുറയുന്നതിനുവേണ്ടി വേഗനിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തുക എന്നുള്ള കാര്യമാണ് ഇവിടെ റെയിൽവെ വകുപ്പ് ചെയ്തത്. മറിച്ച് വിള്ളലുണ്ടായിക്കഴിഞ്ഞാൽ അത് അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളല്ല, ആ വിള്ളലുകളിലൂടെ പോകുന്ന ട്രെയിനിന്റെ വേഗം കുറയ്ക്കാനുള്ള നടപടികളാണ് ഇന്ന് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ കാലത്തേക്കാൾ വ്യത്യസ്തമാണിത്. റെയിൽവെ പാളങ്ങൾ എടുക്കുന്ന ലോഡ് എന്നുപറയുന്നത് വളരെക്കൂടുതലാണ്. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കൂടുന്നതിനനുസരിച്ച് കേരളത്തിലെ ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നു, ചരക്കുവണ്ടികളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നു. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ മാത്രം 160 ട്രെയിനുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ടെന്നാണ് പറയുന്നത്. കൂടാതെ ഇരുപതോളം ചരക്കുവണ്ടികളും ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ രീതിലുള്ള ലോഡ് താങ്ങാനുള്ള കരുത്ത് നമ്മുടെ ട്രാക്കുകൾക്കില്ല. 25 വർഷം കഴിഞ്ഞ ട്രാക്കുകൾ മാറ്റണം എന്നാണ് പറയാറുള്ളത്. പക്ഷേ കേരളത്തിന്റെ ഒരു സാഹചര്യം എന്നുപറയുന്നത് 50 വർഷം കഴിഞ്ഞ റെയിൽവെ പാളങ്ങളിൽ മെയിന്റനൻസ് പോലും നടത്തുന്നില്ല

എന്നുള്ളതാണ്. 50 വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടുപോലും പാളങ്ങളിൽ മെയിന്റനൻസ് നടക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ് അല്ലെങ്കിൽ റെയിൽ പാളങ്ങൾ നവീകരിക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ നിരന്തരമായി ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇരട്ടപ്പാതയിൽ 24 മണിക്കൂറിൽ പരമാവധി 80 ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നിടത്താണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ച 160 ട്രെയിനുകൾ ഓടുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഈ രീതിയിൽ വളരെ വലിയ വീഴ്ച റെയിൽവെയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പലപ്പോഴും വിള്ളലുണ്ടായിക്കഴിഞ്ഞാൽ ക്ലാമ്പിടുന്ന താൽക്കാലിക പരിഹാരമാണ് ഉണ്ടാക്കുന്നത്. ക്ലാമ്പിട്ടുകഴിഞ്ഞാൽ അത് താൽക്കാലിക പരിഹാരം എന്നല്ലാതെ സ്ഥിരമായ പരിഹാരമായി അത് മാറുന്നില്ല. വീണ്ടും അപകടങ്ങൾ വിളിച്ചുവരുത്താനുള്ള ഒരു സാഹചര്യമാണ് ഉണ്ടാകുന്നത്. റെയിൽവേയിൽ നിന്ന് കഴിഞ്ഞ കുറേക്കാലങ്ങളായി നമ്മൾ അനുഭവിക്കുന്നത് പൂർണ്ണമായ അവഗണനയാണ്. ആ പൂർണ്ണമായ അവഗണന നമ്മുടെ എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും കാണാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. ചില കണക്കുകളൊക്കെ പരിശോധിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിന് കഴിഞ്ഞ വർഷം ദക്ഷിണ റെയിൽവേക്ക് 2458 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചപ്പോൾ

തമിഴ്നാട് 1808 കോടി രൂപയും കേരളത്തിന് വെറും 630 കോടി രൂപയുമാണ് ലഭിച്ചത്. അതുപോലെ ജനറൽ കൺസഷൻവേണ്ടി 344 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചതിൽ 332 കോടി രൂപ തമിഴ്നാടും കേരളത്തിന് വെറും 12 കോടി രൂപയുമാണ് ലഭിച്ചത്. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ദക്ഷിണ റെയിൽവേയ്ക്ക് 2018 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചപ്പോൾ 642 കോടി രൂപയാണ് നമുക്ക് ലഭിച്ചത്. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, പാത നവീകരിക്കൽ, മെയിന്റനൻസ് എന്നീ കാര്യങ്ങളിലൊക്കെ ഫണ്ട് ലഭിച്ചെങ്കിൽ മാത്രമേ പത്തും അമ്പതും വർഷം പഴക്കമുള്ള നമ്മുടെ പാതകൾ നല്ല രീതിയിൽ മാറ്റിയെടുക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അതോടൊപ്പം തന്നെ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ വാർത്താമാധ്യമങ്ങളും കഴിഞ്ഞ ഒന്നരണ്ട് മാസം റെയിൽവെയുടെ ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളെക്കുറിച്ചും റെയിൽവെ അപകടങ്ങളെക്കുറിച്ചും സുരക്ഷിതമല്ലാത്ത റെയിൽവെ യാത്രയെക്കുറിച്ചുമൊക്കെ മുഖപ്രസംഗങ്ങൾ വരെ എഴുതിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ജനവികാരം ആ രീതിയിലായതുകൊണ്ടാണ്. ഒരു ട്രെയിൻ യാത്രയിൽ എന്തെങ്കിലും അപകടം സംഭവിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ അപകടത്തിനപ്പുറം ദിവസങ്ങളോളമാണ് യാത്രക്കാർ വലഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പല ട്രെയിനുകളും ക്യാൻസൽ ചെയ്യുന്നു,

മണിക്കൂറുകളോളം ട്രെയിനുകൾക്കുവേണ്ടി റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനിൽ കാത്തിരിക്കേണ്ട അവസ്ഥ, ഇങ്ങനെ വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഇന്ന് യാത്രക്കാർ അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു ശക്തമായ ഇടപെടലിനായി മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് കത്തയച്ചതായി വാർത്തകളിൽ കണ്ടു. കേരളത്തിലെ ഈ സാഹചര്യങ്ങൾ വച്ചുകൊണ്ട് പ്രത്യേകം ഇടപെടണമെന്ന് പ്രതിപക്ഷനേതാവും കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് കത്ത് എഴുതുകയുണ്ടായി. അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും തീർച്ചയായും അത്തരം നടപടികളൊക്കെ ഉണ്ടായിക്കാണും എന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. ഏതായാലും ഒരു പെരുമൺ ദുരന്തമോ കടലുണ്ടി ദുരന്തമോ കേരളത്തിൽ ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ കേരളത്തിലെ യാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സുരക്ഷിതത്വം നൽകേണ്ട ഉത്തരവാദിത്വം ഗവൺമെന്റിനും റെയിൽവേക്കുമുണ്ട്. തീർച്ചയായും ആ ഒരു കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് പരിമിതിയുണ്ട്. ആ പരിമിതിക്കകത്തുനിന്നുകൊണ്ട് പരമാവധി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുവാനുള്ള നടപടി എടുക്കണമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്.

പൊതുമാതൃകയ്ക്ക് രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ,

വളരെ ഗൗരവമായ പ്രശ്നമായതുകൊണ്ടായിരിക്കും 10 മിനിട്ടും 20 സെക്കന്റും എടുത്ത് വിശദമായി കാര്യങ്ങളെല്ലാം പറഞ്ഞത്.

കേരളത്തിലെ ട്രെയിനുകളുടെയും യാത്രക്കാരുടെയും സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച് തുടരെയുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ അടിയന്തര ഇടപെടലിനായി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ചെറുവത്തൂരിൽ ആഗസ്റ്റ് മാസം 13-ന് മാവേലി എക്സ്പ്രസ്സിന് തീപിടിച്ചതിന്റെയും കറുകുറ്റി, കരനാഗപ്പള്ളി എന്നീ റെയിൽവേ അപകടങ്ങളുടെയും പശ്ചാത്തലത്തിൽ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ ട്രാക്കുകളുടെയും കോച്ചുകളുടെയും സുരക്ഷിതത്വക്കുറവ് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി 24-09-2016-ൽ രണ്ട് കത്തുകളും വകുപ്പുമന്ത്രി 28-08-2016, 30-08-2016, 20-09-2016 എന്നീ തീയതികളിൽ മൂന്ന് കത്തുകളും ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് അയച്ചിട്ടുണ്ട്. 28-08-2016-ന് കറുകുറ്റിയിലും 29-09-2016-ന് കരനാഗപ്പള്ളിയിലും ട്രെയിനുകൾ പാളം തെറ്റിയ സംഭവങ്ങൾ കണ്ടപ്പോൾ നിലവിലുള്ള പാളങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും റെയിൽവേ എഞ്ചിനീയർമാരുടെ സംഘടന 202 പോയിന്റുകളിൽ കണ്ടെത്തിയ വിള്ളലുകൾ അടിയന്തരമായി

പരിഹരിക്കുന്നതിനും കാലഹരണപ്പെട്ട കോച്ചുകളും വാഗണുകളും ട്രാക്കുകളും സിഗ്നലിംഗ് സംവിധാനങ്ങളും മാറ്റുന്നതിനും പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടപടികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും ഹൈടെക് കോച്ചുകൾ കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന തീവണ്ടികളിൽ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനും നിർമ്മാണ ഫാക്ടറികളിൽ നിന്നുതന്നെ കോച്ചുകൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി പ്രത്യേക ക്വാട്ട അനുവദിക്കുന്നതിനും സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങളിൽ പുനഃപരിശോധന നടത്തുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ ആശങ്കകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനും അടിയന്തര നടപടിക്കായി കേന്ദ്രസർക്കാരിനെ സമീപിച്ച് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലം മുതൽക്കുതന്നെ കേരളത്തോടുള്ള റെയിൽവേയുടെ അവഗണന ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കർണ്ണാടക, തമിഴ്നാട് തുടങ്ങിയ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന പരിഗണന നാളിതുവരെ കേരളത്തോട് കാണിച്ചിട്ടില്ല. അങ്ങയുടെ പാർട്ടി ഭരിച്ചപ്പോഴും ആ നിലയിൽ കാണിച്ചിട്ടില്ല.

ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോഴാണ് കുറച്ചുകാലത്തേക്ക് റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി ഉണ്ടെന്ന് തോന്നിയത്. എറണാകുളം-ആലപ്പുഴ-കായംകുളം പാത 1992-ഓടുകൂടി മാത്രമാണ് യാഥാർത്ഥ്യമായത്. മലബാർ മേഖലയിൽ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ,

വൈദ്യുതീകരണം തുടങ്ങിയ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിദൂര സ്വപ്നമായി കഴിയുകയാണ്. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിനും കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിലും കുറുകരമായ വിവേചനം നിലനിൽക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ നിലവാരം ഉയർത്തുന്നതിലും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധ പതിപ്പിച്ചതായി കാണുന്നില്ല. വൃത്തിഹീനമായ ശുചിമുറികളും മറ്റ് യാത്രക്കാരെ ട്രെയിൻ യാത്രയിൽ നിന്നും പിന്തിരിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. റെയിൽവെ യാത്രക്കാരുടെ പ്രത്യേകിച്ച് വനിതാ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിൽ വേണ്ടത്ര പരിഗണന റെയിൽവെ നൽകുന്നതായി കാണുന്നില്ല. സംഭവങ്ങളൊക്കെ അറിയാമല്ലോ; കേരളത്തിലെ റെയിൽവെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അനുവദിച്ച റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറികളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നാളിതുവരെ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. റെയിൽ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം അനുദിനം വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ റിസർവ്വേഷൻ കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുക, പാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കൽ, വൈദ്യുതീകരണം, ഗേജ് മാറ്റം നടപടികൾ എന്നിവ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുക, സർവ്വേ പൂർത്തിയാക്കിയ പാതകളുടെ പണി ആരംഭിക്കുക, പെനിൻസുലാർ റെയിൽവെ സോൺ, വിഴിഞ്ഞം

പോർട്ടിനെ ബന്ധിപ്പിച്ച് നേമം റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനെ സാറ്റലൈറ്റ്
 ടെർമിനലായി ഉയർത്തുക തുടങ്ങിയ കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ കേന്ദ്ര
 സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ആവശ്യമായ പരിഗണന
 ലഭിച്ചിട്ടില്ല. പാത ഇരട്ടിപ്പിച്ച് വൈദ്യുതീകരണം പൂർത്തിയാക്കുക,
 ശബരിപ്പാത, അമ്പലപ്പുഴ - തിരുവല്ലപ്പാത, ഗുരുവായൂർ-തിരുനാവായ
 ലൈനുകൾ എന്നിവയൊന്നും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല, പദ്ധതി ആരംഭിച്ചിട്ടുമില്ല.
 കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനലിന്റെ പ്രവർത്തനം ഇഴയുന്നു. വൈദ്യുതീകരണം
 നടത്തിയിട്ടില്ല. റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ തുടർച്ചയായി കേരളം
 തഴയപ്പെടുകയാണ്. പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ പോലും പിന്നീട്
 പിൻവലിക്കുന്നു. ഓരോ റെയിൽ ബഡ്ജറ്റിനും മുമ്പ് സംസ്ഥാനം വിവിധ
 തലങ്ങളിൽ ചർച്ച ചെയ്ത് എം.പി.-മാരുമായി ആലോചിച്ച് ആവശ്യങ്ങൾ
 മെമ്മോറാണ്ടമായി സമർപ്പിക്കുമെങ്കിലും ഒരു കാലത്തും അർഹമായ
 പരിഗണന ലഭിച്ചിട്ടില്ലെന്ന് ഞാൻ പ്രത്യേകിച്ച് പറയേണ്ട കാര്യമില്ല. പുതിയ
 തരം എൽ.എച്ച്.പി. കോച്ചുകൾ തന്നിട്ടില്ല. മേജർ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകൾ
 അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലേക്ക് ഉയർത്തിയിട്ടില്ല. ഉദാഹരണമായി
 എറണാകുളം ജംഗ്ഷൻ, തിരുവനന്തപുരം സെൻട്രൽ. നേമം-പാപ്പനംകോട്

ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളുള്ള പ്രത്യേക സ്റ്റേഷൻ നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിനും പ്രതികരണം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനത്തിനായി ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുമായി സഹകരിക്കുന്നതിന് 49:51 ഓഹരി ഘടനയിൽ കേന്ദ്ര റെയിൽവേയുമായി ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ എഗ്രിമെന്റിൽ ക്യാബിനറ്റ് അംഗീകാരത്തോടെ 01.09.2016-ന് ഗതാഗത സെക്രട്ടറി ഒപ്പിട്ടു. ഇത് കേരളത്തിന്റെ ക്രിയാത്മക സമീപനത്തെയാണ് കാണിക്കുന്നത്. എന്നാൽ തിരുവനന്തപുരം - കന്യാകുമാരി റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന് ചെലവിന്റെ 50 ശതമാനം കേരള സർക്കാർ വഹിക്കണമെന്ന കേന്ദ്രത്തിന്റെ ആവശ്യം നീതീകരിക്കാവുന്നതല്ല, അംഗീകരിക്കാവുന്നതല്ല. തമിഴ്നാട് പോലും ഇത് അംഗീകരിച്ചിട്ടില്ല. അത് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ സ്വന്തം ചെലവിൽ പൂർത്തിയാക്കേണ്ടതാണ്. അവഗണനകൾ ഇങ്ങനെ നീണ്ടുവരികയാണ്. ഉദാരവത്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി മഹത്തായ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയെത്തന്നെ പടിപടിയായി കയ്യൊഴിഞ്ഞ് സ്വകാര്യവത്കരിക്കാനുള്ള ഉള്ളിലിരുപ്പ് വെളിയിൽ വരുന്ന നടപടികളാണ് ഈ കാണുന്നത്. നഷ്ടത്തിന്റെ പേര് പറഞ്ഞ് ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. ഇത് കേരളത്തിന് സ്വീകാര്യമല്ല.

കേരളത്തിൽ സമത്വബോധം വിതറിയ മഹാബലിയെ അവഹേളിക്കുന്ന വടക്കേന്ത്യൻ ഗോസായികൾക്ക് കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയെപ്പറ്റി ധാരണയുമില്ല. കേരളത്തോടുള്ള അവഗണനയ്ക്കെതിരായി കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായി മുന്നേറുകയാണ്.

രണ്ട് മിനിട്ടുകൂടി വേണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി 24.09.2016-ന് എഴുതിയ കത്തിന്റെ അവസാന പാദഗ്രാഹ് ഞാൻ വായിക്കുകയാണ്. ഈ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളൊക്കെ എഴുതിയ ശേഷം, In the light of the above mentioned incidents, I request you to ensure your personal attention in undertaking a review of the safety of railway lines in Kerala and the conditions of the Coaches on long distance trains plying to the States. It would undoubtedly improve the exiting systems and allay the fears of the railway passengers as well as its employees. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അന്നുതന്നെ എഴുതിയ മറ്റൊരു കത്തിന്റെ ലാസ്റ്റ് പാദഗ്രാഹ്, അതു മാത്രമേ വായിക്കുന്നുള്ളൂ. Govt of Kerala is committed to provide our wholehearted support to all initiatives of the Indian

Railways which is evident from the very facts that we have signed an agreement with your Ministry for a Joint Venture. Solicit your personal intervention and necessary action. 28.08.2016-ൽ ഞാൻ എഴുതിയ കത്തിന്റെ അവസാന വാചകം, എല്ലാം ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര മന്ത്രി ശ്രീ. സുരേഷ് പ്രഭാകർ പ്രളവിനാണ്, I expect your earlier intervention in this regard which may help the Govt to overcome the hardship. ഇത് അപകടത്തെപ്പറ്റിയാണ്. 30.08.2016-ൽ എഴുതിയ കത്തിലും ഈ പ്രശ്നം ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. Kerala is one of the.....huge revenue for Railways but unfortunately the State is not given the consideration. All trains run on depleted and outdated Coaches. There is very less incidents of ticketless passengers and such nuisances. The neighbouring Railway Divisions follow the double standards when it comes to matter of Palakkad and Thiruvananthapuram Divisions. Implementation of new projects and amenities is very slow. Anti Kerala lobbies sabotaging all such moves and putting us into worse

conditions. മറ്റൊരു കത്തിന്റെ അവസാനം ശ്രീ. സുരേഷ് പ്രഭാകർ പ്രഭുവിന് ഞാൻ ഇങ്ങനെ എഴുതുകയുണ്ടായി, I request you to visit the Urban and Rural Railways Stations in Kerala and realise the pathetic conditions and to initiate action to protect the interest of the people of Kerala in general and public safety in particular. പക്ഷെ അദ്ദേഹം ചെയ്തത്, ഇവിടെ നിയമസഭാ സമ്മേളനം നടക്കുമ്പോൾ, എനിക്ക് നിയമസഭാ ഡ്യൂട്ടി ഉള്ളപ്പോൾ കോഴിക്കോട് വന്ന് പരിപാടിയൊക്കെ നടത്തി പോകുകയാണ് ഉണ്ടായതെന്നുള്ളതു.... അതിൽ എനിക്ക് എതിർപ്പൊന്നുമില്ല. പക്ഷെ മനോഭാവം അത്ര നല്ലതല്ലായെന്ന് ഞാൻ പറയുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ 08.09.2016-ൽ വീണ്ടും കത്തെഴുതി, Anti-people policies, അതായത് ടിക്കറ്റിനെപ്പറ്റിയായിരുന്നു. In the above circumstances, I humbly request to please withdraw the anti-people policy like dynamic fare system in the Railway. 20.09.2016-ന് എഴുതിയ ലാസ്റ്റ് കത്തിൽ, In the above circumstances your kind attention is invited to take urgent remedial measures to restore train services and urgent enquiry may

be ordered in this matter. I expect a Report from your good office on remedial measures taken to avoid and prevent all kinds of future tragedies and minor mistakes. But no reply is received. This is the habit. This is the attitude. ഇത് മാറ്റണം. അതിന് കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായി, സഭ ഒറ്റക്കെട്ടായി..... ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ എല്ലാത്തിനോടും ഞാൻ യോജിക്കുന്നു. ശക്തമായ നീക്കം നമുക്ക് നടത്താം. മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ: ഈ കഴിഞ്ഞ 4 മാസക്കാലത്തിനടയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത, പ്രത്യേകിച്ച് റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സുരക്ഷിതത്വക്കുറവ് വന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റും മുഖ്യമന്ത്രിയും അങ്ങും എടുത്ത നിലപാടുകളെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്രമന്ത്രി കേരളത്തിൽ വന്ന് അങ്ങയെ കൂടാതെ മീറ്റിംഗ് കൂടിയെന്ന് പറയുമ്പോൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനം എന്താണെന്ന് അതിൽനിന്നും ബോധ്യമാണ്. പക്ഷെ, നമ്മെ സംബന്ധിച്ചുടത്തോളം മലയാളികളായ, കേരളീയരായ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷയെന്നുള്ളത് അടിസ്ഥാനപരമായ പ്രശ്നമാണ്. അതിന്

ഏതറ്റംവരെ പോകേണ്ടിവന്നാലും പോകുകയെന്നുള്ളത് അത്യാവശ്യമാണ്. അങ്ങും മുഖ്യമന്ത്രിയും പ്രതിപക്ഷ നേതാവുമൊക്കെ കത്തെഴുതി. തീർച്ചയായും നമ്മുടെ ദരാവശ്യം എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് കേന്ദ്രമന്ത്രിയെ നേരിൽ കണ്ടിട്ടാണെങ്കിലും ഈയൊരു കാര്യത്തിന്റെ ഗൗരവം ഒരിക്കൽക്കൂടി ബോധ്യപ്പെടുത്തുവാനുള്ള ശ്രമം അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: ഭരണകക്ഷി - പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ, കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തെ, വിശേഷിച്ച് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയെയും ആവശ്യമുണ്ടെങ്കിൽ പ്രധാനമന്ത്രിയെയും ബോധിപ്പിക്കുന്നതിന് ഭരണകക്ഷിയും പ്രതിപക്ഷവുംചേർന്ന് ആവശ്യമായ സന്ദർശനങ്ങൾ നടത്താമെന്ന് ഞാൻ പറയുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് എഴുതിയ കത്തുകളുടെ കോപ്പികൂടി തരുകയാണെങ്കിൽ ഇനി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് കത്തെഴുതുമ്പോൾ അതുകൂടി ഫോർവേഡ് ചെയ്യാവുന്നതാണ്.