ചട്ടം 130 അനുസരിച്ചുള്ള ഉപക്ഷേപത്തിന്മേലുള്ള ചർച്ച

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ, അങ്ങേക്ക് ചട്ടം 130 അനുസരിച്ചുള്ള ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ : സർ, സംസ്ഥാനത്ത് തുടർച്ചയായി ഉണ്ടാകുന്ന ട്രെയിൻ അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സഭ ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

കേരളത്തിന്റെ ഒരു പൊതുസ്ഥിതി, റെയിൽവേ സൗകര്യങ്ങൾ ലഭിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ വളരെയധികം പിന്നിലാണെന്ന് സഭയിലും പുറത്തും നിരന്തരമായി ആക്ഷേപങ്ങൾ വരുന്നതാണ്. എവിടെയെങ്കിലും ട്രെയിൻ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ മാത്രമാണ് ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ സജീവമായ ചർച്ചയ്ക്ക് വരുന്നത്. ഒരിക്കൽ കടലുണ്ടിപ്പുഴ കണ്ണീർപ്പുഴയായി മാറുന്നത് നമ്മളെല്ലാവരും കണ്ടതാണ്. പെരുമണിൽ വിലാപം അണമുറിഞ്ഞ് ഒഴുകുന്നത് നാം കേട്ടതാണ്. ഈ രണ്ടു സന്ദർഭങ്ങളിലും അവിടെ പാലംപണി ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ നടന്നെങ്കിലും പിന്നീട് ഈ കാര്യത്തിൽ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധയുണ്ടായില്ല എന്നുള്ളതാണ് വിഷയം. കേരളത്തിന് റെയിൽവേ

വകുപ്പുമായി നേരിട്ട് ബന്ധമില്ലാത്തതുകൊണ്ടും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ഒരു വിഷയമായതുകൊണ്ടും നമുക്ക് ഒന്നും ചെയ്യാനില്ല എന്ന മട്ടിലാണ് കാര്യങ്ങൾ പോകുന്നത്. ചെറുവത്തൂർ, കറുകുറ്റി, ശാസ്താംകോട്ട, കൊച്ചുവേളി എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലുണ്ടായ അപകടങ്ങളിൽ ആളപായമില്ലാതെ രക്ഷപ്പെട്ടതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ ഗൗരവം കുറയുന്നില്ല. അക്കാദമിക് ചർച്ചയിലേക്കൊന്നും കടക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഇവിടെ പുതിയ റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി മിഷൻ സീറോ ആക്സിഡന്റ് എന്നു പറയുന്ന ഒരു പരിപാടി അനൗൺസ് ചെയ്തു. അതിനുശേഷമാണ് ഈ കാര്യത്തിൽ എന്തെല്ലാം വീഴ്ചകൾ വന്നുവെന്ന് നമുക്ക് മനസ്സിലാകുന്നത്. ഓഫീസർമാരും സൂപ്പർവൈസർമാരും രാത്രിയും പകലും എഞ്ചിനിലും ഗാർഡ്‌വാനിലും നിരന്തരമായി സഞ്ചരിച്ച് പാതയുടെ ശേഷി ഉറപ്പുവരുത്തണമെന്നും ജീവനക്കാർക്ക് ആവശ്യമായ റെയിൽ സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചുള്ള ഓർമ്മപ്പെടുത്തലുകൾ വേണമെന്നും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഓപ്പറേഷന്റെ കാര്യത്തിലും മാനേജ്മെന്റ് ഇൻഫർമേഷൻ സിസ്റ്റത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും ഐ.റ്റി. പ്ലാറ്റ്ഫോമിനെക്കുറിച്ചും കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. സുരേഷ് പ്രഭാകർ പ്രഭു വാചാലമായി പറഞ്ഞ സന്ദർഭത്തിൽതന്നെയാണ് അടിക്കടി കേരളത്തിൽ ഈ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇന്നുപോലും

കൊല്ലത്ത് ശാസ്താംകോട്ടയിൽ റെയിൽപ്പാളത്തിൽ വിള്ളൽ കണ്ടുപിടിക്കുകയും യാത്ര തടസ്സപ്പെട്ടുമെന്നുള്ള ഭയം ഉയരുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഭാഗ്യവശാൽ പെട്ടെന്ന് അത് തിരുത്തി എന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. Preventive measures and Protective measures-ന്റെ കാര്യത്തിലായാലും ഒരു ഉയർന്ന നിലവാരം നമ്മൾ പുലർത്തുന്നില്ല എന്നത് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക്, റെയിൽ, സെക്യൂരിറ്റി സിസ്റ്റം ഇവ മൂന്നിലും പിഴവുണ്ടെന്നാണ് കേരളത്തിൽ അടിക്കടി ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളിൽ നിന്നും നമുക്ക് ബോദ്ധ്യമാകുന്നത്. ഇതിൽ ഒന്നു പിഴച്ചാൽ പോലും എന്താണ് സംഭവിക്കുന്നതെന്ന് നമുക്ക് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. ട്രെയിൻ ഡ്രൈവർക്കോ സെക്യൂരിറ്റി സ്റ്റാഫിനോ എന്തെങ്കിലും രക്ഷാപ്രവർത്തനം നടത്താനുള്ള സമയംപോലും കിട്ടാത്ത അത്ര ദുഷ്കരമായ ഒരു അവസ്ഥയാണിത്. ഒരു ട്രെയിൻ അപകടത്തിൽ പെടുമ്പോൾ അതിലെ ആയിരക്കണക്കിന് യാത്രക്കാർക്കുണ്ടാകുന്ന നാശനഷ്ടങ്ങളെയും കെടുതികളെയുംക്കുറിച്ച് ഒരിക്കലും നമുക്ക് പ്രവചിക്കുവാനോ വിവരിക്കുവാനോ സാധിക്കുകകയില്ല. റെയിൽ അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് സേഫ്റ്റി മെഷേഴ്സിന്റെ കാര്യത്തിലാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടത്. ഈയടുത്ത ദിവസം ശ്രീ. വിവേക്

ഡെബ്റോയി നടത്തിയ ഒരു പഠനറിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞത് കോർ ഏരിയയും നോൺ കോർ ഏരിയയും ഏതാണെന്ന് നിർണ്ണയിക്കണമെന്നാണ്. റെയിൽവേ ട്രാക്കുകളുടെ സേഫ്റ്റി, ഓപ്പറേഷണൽ സേഫ്റ്റി, ഫെസിലിറ്റീസ് മെയിന്റനൻസ് മാനേജ്മെന്റ്, ട്രക്ക്സും അതിന്റെ റോഡ് ബെഡ്ഡും അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്യാനുള്ള സമ്പ്രദായം, കോച്ചുകൾ അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്യൽ, സ്റ്റാഫിന്റെ ട്രെയിനിംഗ് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചെല്ലാം വിവേക് ഡെബ്റോയി വാചാലമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നിട്ടും റെയിൽവേ രംഗത്ത്, പ്രത്യേകിച്ചും കേരളക്കരയിൽ നമ്മൾ അനുഭവിക്കുന്നത് വിവേചനമാണ്, അവഗണനയാണ് എന്നു നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. സമയബന്ധിതമായ പരിശോധന ഉറപ്പുവരുത്തുക, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ യഥാസമയം നടത്തുക, സേഫ്റ്റി ഓഡിറ്റ് നിർബന്ധമാക്കുക, അതിന് ആ മേഖലയിലെ ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥനും സംഘവും ഇതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം ഏറ്റെടുക്കേണ്ട അവസ്ഥയിൽ ഒരു സോഷ്യോ ഓഡിറ്റ് ഉണ്ടാകേണ്ടത് സംബന്ധിച്ച്, സേഫ്റ്റി മാനേജ്മെന്റ് അസസ്സ്മെന്റ് കുറ്റമറ്റതാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, മലയാളികളുടെ, കേരളത്തിന്റെ അനുഭവം വളരെ നിർഭാഗ്യകരമാണ്. ജോലിസ്ഥലത്ത് ജീവനക്കാർക്കുള്ള സേഫ്റ്റി വളരെ

പ്രധാനമാണ്. ഈ രംഗത്തുള്ള ജോലിക്കാർക്ക് ആവശ്യമായ സേഫ്റ്റി ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികളുണ്ടാകണം. അവർക്ക് അധികജോലി കൊടുക്കാൻ പാടില്ല. റെയിൽവേ വലിയ ഒരു പ്രോജക്ടാണ്, സ്വാഭാവികമായും താങ്ങാൻ കഴിയാത്ത ജോലിഭാരമുണ്ടാകും. സ്ത്രീ ജീവനക്കാരെ രാത്രിസമയങ്ങളിൽ ഇത്തരം ഡ്യൂട്ടികളിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കാനുള്ള ശ്രമമുണ്ടാകണം. ജീവനക്കാർക്ക് ജോലി ചെയ്യുന്നതിന് ശാരീരികവും മന:ശാസ്ത്രപരവുമായ അവസ്ഥയുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കാനും നമ്മുടെ നാട്ടിൽ വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടാകേണ്ടതാണ്. കാലാകാലങ്ങളിൽ നൽകുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾ യഥാവിധി പാലിക്കപ്പെടുന്നുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്. അതൊന്നുമില്ലെന്നാണ് ഈ സംഭവങ്ങളെല്ലാം നമ്മെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തുന്നത്. നമുക്ക് മംഗലാപുരത്തുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരംവരെ ഒറ്റ ലൈനാണുള്ളത്. ഏതാണ്ട് 600 കി.മീറ്റർ ദൂരമുണ്ട്. എവിടെയെങ്കിലും ഒന്ന് പാളം തെറ്റിയാൽ നമ്മുടെ യാത്ര മുഴുവൻ തടസ്സപ്പെടുകയാണ്. ദൂരെ ദിക്കിൽനിന്നും വരുന്ന ട്രെയിനുകളെയാണ് ഇത് കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബോംബെയിൽ നിന്നുവന്ന തീവണ്ടി തിരിച്ചുവിടുന്ന ഒരവസ്ഥയുണ്ടായി. നാഗ്പൂരിൽ നിന്നും തിരിച്ചുവിട്ട്

തിരുനെൽവേലിയിൽ വന്ന് അവിടെ നിന്നും കന്യാകുമാരിയിൽ വരുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടായി. മൊബൈൽഫോൺ ചാർജ്ജ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഭക്ഷണം കിട്ടുകയില്ല. ഒരു ചെറിയ ട്രെയിൻ അപകടമുണ്ടായാൽപോലും കേരളത്തിൽ ഇതിന് യാതൊരുവിധ പരിഹാര മാർഗ്ഗങ്ങളുമില്ല എന്ന കാര്യം കൂടി നമ്മൾ കണക്കിലെടുക്കേണ്ടതാണ്. എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ, കേരളത്തിന്റെ 141 എം.എൽ.എ.-മാരും, എം.പി.-മാരും ഒരുമിച്ച് റെയിൽവേ മന്ത്രിയേയും പ്രധാനമന്ത്രിയെയും കണ്ട് കേരളത്തിന് ഒരു സ്പെഷ്യൽ പാക്കേജ് വേണമെന്ന ആവശ്യം ഉന്നയിക്കുന്നതിന് തീരുമാനം എടുക്കേണ്ടിവരും. ഉദാഹരണത്തിന് തീരദേശ റെയിൽവേയുടെ ഭാഗമായി കായംകുളത്ത് ഒരു റെയിൽവേ ജംങ്ഷനുണ്ട്. എനിക്ക് തോന്നുന്നത് ഇത്തരം പാരലൽ ലൈൻസ് ഉണ്ടാവാൻ പാടില്ല. ഇപ്പോൾ രണ്ടേ രണ്ട് ട്രാക്കാണ് നിലവിലുള്ളത്. അതിന്റെ പണി പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. മൂന്നാമത്തെ ട്രാക്കിന് രണ്ടുകൊല്ലം മുമ്പ് അനുവാദം കിട്ടിയതാണ്. മൂന്നാമത്തെ ട്രാക്ക് വരുന്നില്ല. സ്ഥലം കിട്ടുന്ന കാര്യത്തിൽ തടസ്സമുണ്ടാകും. എനിക്കു തോന്നുന്നത് നിലവിലുള്ള കുറെ പ്രൊപ്പോസലുകൾ, പുതിയതായി വരുന്ന കിഫ്ബി അടക്കമുള്ള ഫണ്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു joint venture ആയി കൊണ്ടുവരേണ്ടതുണ്ട്. ആലപ്പുഴ

തീരദേശപാത വന്നപ്പോൾ എറണാകുളം മുതൽ കായംകുളം വരെ നമുക്ക് ഒരു പാരലൽ ലൈനുണ്ടായി. തൃശ്ശൂരിൽ നിന്നും ഗുരുവായൂർക്ക് ഒരു പാതവന്നു. ആ പാത തിരുനാവായവരെ നീട്ടിയാൽ അവിടെ ഒരു പാരലൽ ലൈൻ വരും. ശബരി റെയിൽ വരുമ്പോൾ പുനലൂർ വഴി ചെങ്കോട്ട വഴി കൊല്ലത്തേക്കുവന്നാൽ നമുക്ക് മറ്റൊരു പാരലൽ ലൈൻ വരും. കോഴിക്കോട്ടെ ഫറൂഖിൽ നിന്നും അങ്ങാടിപ്പുറത്തേയ്ക്ക് ഒരു പുതിയ പാത വന്നാൽ അത് ഷൊർണ്ണൂർക്കുവരാൻ കൂടുതൽ സൗകര്യപ്രദമാകും. അങ്ങാടിപ്പുറത്തുനിന്ന് മണ്ണാർക്കാട് വഴി പാലക്കാട്ടേക്ക് ഒരു ലൈൻ വന്നാൽ ചെന്നൈയിലേക്കുള്ള യാത്ര കുറെക്കൂടി സുഗമമായി മാറും. എനിക്ക് തോന്നുന്നത് ചെന്നൈ ഭാഗത്തുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് പോകുന്ന ട്രെയിനുകളെല്ലാം ഒറ്റപ്പാലംവഴിതന്നെ പോകണം. എന്നിട്ട് ഒറ്റപ്പാലം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ വികസിപ്പിക്കണം. ചെന്നൈ ഭാഗത്തേയ്ക്കു പോകുന്ന വണ്ടികൾ ഇനി ഷൊർണ്ണൂരിൽ പോകാതെ ഒറ്റപ്പാലം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ വികസിപ്പിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയും. നിലമ്പൂരിൽ നിന്ന് നഞ്ചൻകോട്ടേയ്ക്കുള്ള ഒരു പാതയുടെ പ്രൊപ്പോസലുണ്ട്. അതിന്റെ നടപടികൾ മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. ആ പാത വരണം. എനിക്ക് തോന്നുന്നത് നിലമ്പൂർ - നഞ്ചൻകോട് പാതയുടെ ഹെഡ്ക്വാർട്ടേഴ്സ്

കോഴിക്കോട് ആരംഭിച്ചിട്ട് അതൊരു ഡിവിഷനായി പ്രഖ്യാപിക്കണം. കൊങ്കൺ റെയിൽവേ ആരംഭിച്ചപ്പോൾ ശ്രീ. ജോർജ് ഫെർണാണ്ടസ് ഒരു പുതിയ സോൺ കൊണ്ടുവന്നു. 717 കി. മീറ്ററേയുള്ളു. അതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ 600 കി.മീറ്റർ ഒറ്റപ്പാതയായി നിൽക്കുന്ന ഒരു പ്രത്യേക ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ അവസ്ഥ പരിഗണിച്ച് ഒരു പുതിയ ഡിവിഷൻ അടിയന്തരമായി ആരംഭിക്കണം. എന്നിട്ട് കേരളത്തെ ഒരു സോണായി പ്രഖ്യാപിക്കാൻ കഴിയണം. ഒരു സോൺ വരാതെ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെടുകയില്ല എന്ന് എനിക്ക് ഉറപ്പിച്ച് പറയാൻ കഴിയും.

നമ്മുടെ കേരളത്തിൽ ഇനിയും ധാരാളം ആവശ്യങ്ങൾ റെയിൽവേ രംഗത്തുണ്ട്. ആ ആവശ്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കണം. ഉദാഹരണത്തിന് വണ്ടികളുടെയും കോച്ചുകളുടെയും കാര്യം. മലബാർ ഭാഗത്തുനിന്നുവരുന്ന അംഗങ്ങൾ തിരുവനന്തപുരം - നിലമ്പൂർ രാജ്യറാണി എക്സ്പ്രസ്സിലാണ് വരുന്നത്. രാവിലെ 7-8 മണിയാകുമ്പോൾ നിലമ്പൂർ എത്തും. വേണമെങ്കിൽ ഈ വണ്ടിക്ക് പകൽ എറണാകുളം വരെ ഓടാം, കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം കൂട്ടാം, പുതിയ ട്രെയിനുകൾ കൊണ്ടുവരാം. ഇതൊക്കെ വരണമെങ്കിൽ അടിയന്തരമായി വേണ്ടത് ഒരു മൂന്നുവരിപ്പാതയുണ്ടാവുകയെന്നതാണ്. ആ

മൂന്നുവരി പാതയ്ക്കുള്ള പ്രശ്നം, റെയിൽവെയെ കുറ്റം പറയാം, പക്ഷേ കേരള ഗവൺമെന്റിന് സ്ഥലം എടുത്തുകൊടുക്കാൻ കഴിയാറില്ല. അതൊരു വലിയ പോരായ്മയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ സ്ഥലം എടുത്ത് കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുമ്പോൾ ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഈ ചെറിയ റൂട്ടുകളെല്ലാം തുടങ്ങാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചാൽ അതൊരു സ്പെഷ്യൽ പ്രോഗ്രാമായി വരികയും ചെയ്യും, ഒരു സ്പെഷ്യൽ വെഹിക്കിൾ തയ്യാറാക്കി ആ പരിപാടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുകയും ചെയ്യും. റെയിൽപാളത്തിൽ വിള്ളലുണ്ടാകുമ്പോൾ Ultra Sonic Flaw Detection ടെസ്റ്റാണ് നടത്തുന്നത്. ഈ ജോലികൾ റെയിൽവേയുടെ വിദഗ്ദ്ധ തൊഴിലാളികൾ ചെയ്യാതെ കരാർ ജോലിക്കാരെ കൊണ്ടാണ് ചെയ്യിപ്പിക്കുന്നത്. പത്ത് മീറ്റർ പാളം മാറ്റണമെങ്കിൽ ഒന്നര മണിക്കൂർ പണിയെടുക്കുകയും വിളക്കിചേർക്കാനാണെങ്കിൽ ഒരു മണിക്കൂർ അധികം പണിയെടുക്കുകയും വേണം. ചൂടായ പാളം തണുക്കാതെ തീവണ്ടി കടത്തിവിടാനുമാകില്ല. ഇതിനെല്ലാം സമയം വേണം. കേരളത്തിന് ബദൽ പാതകളില്ല, 1800 കോച്ചുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനാണ്. കഴിഞ്ഞ രണ്ട് വർഷങ്ങൾക്കിടയിൽ കേരളത്തിന് എത്രപുതിയ

കോച്ചുകൾ ലഭിച്ചുവെന്നും കൂടുതൽ കരുതൽ ശേഖരമായി എത്രശതമാനം കോച്ചുകൾ കേരളത്തിന് ലഭിക്കുന്നുണ്ട് എന്നതും പരിശോധിക്കണം. ഈ രംഗം കേരളത്തെ അവഗണിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. റെയിൽവേയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പ്രോപ്പറായി നടക്കണമെങ്കിൽ പിറ്റ്ലൈൻസ് ആവശ്യമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തെ കൊച്ചുവേളിയിലും ഷൊർണ്ണൂറും കോഴിക്കോട്ടും അഡീഷണൽ പിറ്റ്ലൈൻസ് കൊണ്ടുവരാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. നേമത്ത് ടെർമിനലിന്റെ പ്രൊപ്പോസൽ എവിടെവരെ പ്രായോഗികമാക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതും ആലോചിക്കണം. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഹാർബർ സ്റ്റേഷന് ഏക്കർ കണക്കിന് സ്ഥലമുണ്ട്. പുതിയ സംരംഭത്തിന് ഈ സ്ഥലം എങ്ങനെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണം. എറണാകുളത്ത് മാർഷലിംഗ് യാർഡ് ഉണ്ട്. എറണാകുളത്തെ മാർഷലിംഗ് യാർഡിലും കോഴിക്കോട്ടും ഷൊർണ്ണൂരും കൊച്ചുവേളിയിലും പുതിയ അഡീഷണൽ പിറ്റ്ലൈൻസ് വന്നാൽമാത്രമേ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പ്രോപ്പറായി നടത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. കോച്ചുകൾ, സ്റ്റേഷന്റെ വൃത്തി, സൗകര്യങ്ങൾ, ഓപ്പറേഷൻ, സെക്യൂരിറ്റി, സേഫ്റ്റി മെഷേഴ്സ് തുടങ്ങിയവ ഒരുക്കുന്നതാണ് റെയിൽവേയുടെ ജോലി എന്ന്

പറയുന്നത്. ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, 600 മീറ്ററോളം നീണ്ടുകിടക്കുന്ന ഒറ്റപ്പാതയുടെ അസൗകര്യങ്ങൾ പരിഗണിച്ചും മൂന്നാമതൊരു പാതയ്ക്ക് പ്രൊപ്പോസൽ വയ്ക്കുന്നതോടെ, കേരളത്തിന് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയാത്തൊരു സാഹചര്യമുണ്ടാകും എന്ന് മനസ്സിലാക്കിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലും ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, തിരുനാവായ-ഗുരുവായൂർ പാത സംബന്ധിച്ച് സമയബന്ധിതമായി, മുൻഗണനാക്രമത്തിൽ ചെയ്യാൻ കഴിയണം. ഉദാഹരണത്തിന് ഫറൂഖ് നിന്ന് അങ്ങാടിപ്പുറത്തേയ്ക്കുള്ള പാത എന്ന് പറയുമ്പോൾ ഒരുപാട് സമയമെടുക്കുന്ന കാര്യമാണ്. ഇവിടെ ചെയ്യാവുന്ന ഒരു കാര്യം ഷൊർണ്ണൂർ-നിലമ്പൂർ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ തീവണ്ടികളുടെ എണ്ണം കൂട്ടുകയും മലബാർകാർക്കുംകൂടി അതുവഴി യാത്ര ചെയ്യുകയും ചെയ്യാം. ഷൊർണ്ണൂർ-നിലമ്പൂർ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതടക്കം ശബരി റെയിൽപാതകൂടി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ പ്രത്യേക ശ്രമമുള്ളതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രസ്തുത പാത പുനലൂർ വഴി കൊല്ലത്ത് എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള വളരെ ശ്രദ്ധേയമായ നടപടികളിലൂടെ മുന്നോട്ടുപോകണമെങ്കിൽ ഇത് കേവലം പ്രമേയം വഴിയോ, ഒരു നിവേദനം വഴിയോ ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്ന് സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തര ഇന്ത്യയിലെ ഈ പതിറ്റാണ്ട് കാലത്തെ

അനുഭവങ്ങൾ നമ്മെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തുന്നു. ഇതിന് ഒരു വിട്ടുവീഴ്ചയ്ക്കും കേരളം തയ്യാറല്ലെന്നും തെക്കേയറ്റത്തുകിടക്കുന്ന കേരളക്കരയുടെ പ്രത്യേകത എന്ന് പറയുന്നത്, നൂറ് കണക്കിനും ആയിരക്കണക്കിനും ആളുകൾ ഡൽഹിക്ക് പോകുന്നു, പട്ടാളക്കാരായി അമ്പാലയിലേക്ക് പോകുന്നു, മുംബൈയിലേയ്ക്കും പോകുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ട്. ഇന്ന് ബീഹാർ, ആസാം, ബംഗാൾ, ഒഡീഷ തുടങ്ങിയ വടക്കേ ഇന്ത്യയിലെ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും unskilled വർക്കിന്റെ ഭാഗമായി ആയിരക്കണക്കിന് ആളുകൾ കേരളത്തിലേയ്ക്കും വരികയാണ്. അതുകൊണ്ട് കേരളത്തിൽ തീവണ്ടികളുടെ എണ്ണവും കോച്ചുകളുടെ എണ്ണവും വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടി വരും. ഇത്ര ഭീകരമായൊരു സാഹചര്യമുള്ള സ്ഥിതിക്ക് കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ കേവലം ഒരു ചടങ്ങിനായി മാറ്റിവക്കാതെ, ഈ സോൺ ലഭിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ആക്ടിന്റെ മൂന്നാമത്തെ വകുപ്പിൽ ജനറൽ മാനേജറെക്കുറിച്ചും നാലാമത്തെ വകുപ്പിൽ ജനറൽ മാനേജറുടെ അപ്പോയിന്റ്മെന്റിനെക്കുറിച്ചും അഞ്ചാമത്തെ വകുപ്പിൽ സേഫ്റ്റി കമ്മീഷണറുടെ ജോലികളെക്കുറിച്ചുമാണ് പറയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ നടപടികൾ പൂർത്തിയാകണമെങ്കിൽ പ്രസംഗം കൊണ്ടും മിഷൻ സീറോ ആക്സിഡന്റ് എന്ന പ്രഖ്യാപനം കൊണ്ടും ആകില്ല. മറിച്ച് ഇനി

കേരളക്കരയ്ക്ക് തീ തിന്നാൻ ആകില്ല. നമ്മുടെ മക്കൾ ജോലിക്ക് പോകുന്ന, നമ്മുടെ നാട്ടുകാർ ജോലിക്ക് പോകുന്ന, അവർക്ക് സുരക്ഷിതമായ രീതിയിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നൊരു സാഹചര്യമൊരുക്കണം. കേരളത്തിലെ 141 എം.എൽ.എ.-മാരും എം.പി.-മാരും ഒരുമിച്ച് കേന്ദ്രത്തിൽ പോയി പ്രധാനമന്ത്രിയെയും റെയിൽവേ മന്ത്രിയെയും കണ്ടശേഷം കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ അവരോട് പറയുകയും അടുത്ത ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് ഒരു സോൺ എന്ന ആവശ്യവുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയും ചെയ്യാം. ഇതിൽനിന്നും പിൻമാറില്ലെന്ന് തറപ്പിച്ച് പറയാൻ കഴിയുന്നൊരു സാഹചര്യമുണ്ടാക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ അവതരിപ്പിച്ച ഈ പ്രമേയം വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ളതും സഭയുടെ വികാരമായി റെയിൽവേ അധികൃതരെയും കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെയുമെല്ലാം പൂർണ്ണമായും അറിയിക്കേണ്ടതുമാണ്. റെയിൽവേയുടെ അതിവിപുലമായ വികസനകാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാൻ ധാരാളം വിഷയങ്ങൾ വേറെയുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്ത് തുടർച്ചയായി ഉണ്ടാകുന്ന ട്രെയിൻ അപകടസാധ്യതകളുടെ സിസ്റ്റം സംബന്ധിച്ച് അടിയന്തരമായി

കൈകൊള്ളേണ്ട നടപടികളാണ് പ്രധാനമായും ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടത്. ട്രെയിൻ അപകടം ഇപ്പോൾ പെട്ടെന്ന് ഉണ്ടായതല്ല, കഴിഞ്ഞ കുറേ വർഷങ്ങളായി ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രത്യേക നയത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. ലാഭം കൊയ്യാനുള്ള തിടുക്കത്തിൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിലും അതിന്റെ പരിപാലനത്തിനുമെല്ലാം റെയിൽവേ പൊതുവായി പിടിപ്പുകേട് കാണിക്കാറുണ്ട്. ഈ മേഖലയിൽ ക്രൂരമായ അവഗണനയാണ് കേരളത്തിനോട് റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇതെല്ലാം ഈകാര്യങ്ങളിലേക്കാണ് നയിക്കുന്നത്. ഇതിൽ റെയിൽവേയുടെ മനോഭാവം പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. റെയിൽവേ സിസ്റ്റവും അതിന്റെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് സെറ്റപ്പുമൊക്കെ ഉണ്ടാക്കിയത് ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണാധികാരികളാണ്. ഇന്ത്യയിലെ ജനങ്ങളോട് എന്ത് മനോഭാവമാണോ ബ്രിട്ടീഷുകാർക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നത് അതുതന്നെയാണ് സ്വാതന്ത്ര്യലബ്ധിക്കുശേഷവും നമ്മുടെ നാട്ടുകാർ ഭരിച്ചിട്ടും നാടിനോടും ജനങ്ങളോടും റെയിൽവേ അധികൃതരും കാണിക്കുന്നത്. റെയിൽവേയിലെ ജീവനക്കാരുടെ കുറവ്, ട്രെയിൻ അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള പരിശോധനയുടെ കുറവ്, അറ്റകുറ്റപ്പണിയിലെ വീഴ്ച

തുടങ്ങിയവയെല്ലാം ഇതിലേക്ക് നയിക്കുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിനെ പ്രത്യേക സോണായി റെയിൽവേ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. രണ്ട് ഡിവിഷൻ കേരളത്തിനുണ്ട്. അത് തിരുവനന്തപുരവും പാലക്കാട്ടുമാണ്. ആ ഡിവിഷനുകളുടെ കുറച്ചുഭാഗം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിനപ്പുറത്ത് അതിര് പോകുന്നുണ്ട്. ആ രണ്ട് ഡിവിഷനുകളിലായി ഏതാണ്ട് 1253-ഓളം സാങ്കേതിക മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന ജീവനക്കാരുടെ കുറവുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഉന്നയിച്ചതുപോലെ, ഇരുന്നൂറിലധികം ട്രെയിനുകളും 80-ഓളം ചരക്കു വണ്ടികളും നിത്യേന പാതയിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നുണ്ട്. താങ്ങാവുന്ന നിലയിലല്ല പാളങ്ങളുടെ അവസ്ഥ എന്നുപറയുന്നത്. റെയിൽവേ ലൈനുകളിലെ തകരാറുകൾ അപകടങ്ങൾ ക്ഷണിച്ച് വരുത്തുന്നുണ്ട്. അതൊക്കെ കണ്ടുപിടിക്കാൻ റെയിൽവേക്ക് ഒരു സിസ്റ്റം ഉണ്ടെന്നാണ് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ആ തകരാർ കണ്ടുപിടിക്കുന്നതിനെ Ultra Sonic Flaw Detection test എന്ന് പറയും. റെയിൽവേ സ്റ്റാഫുകൾ അതിനെ U.S.F.D. എന്നാണ് പറയുന്നത്. അവിടെ ഈ ടെസ്റ്റ് നിരന്തരമായി നടത്താനും എന്തെങ്കിലും തകരാറുണ്ടെങ്കിൽ ഉടനെ കണ്ടുപിടിക്കാനും സാധിക്കും. റെയിൽപ്പാളങ്ങളിലെ വിള്ളലുകൾ, മറ്റ് സാങ്കേതിക തകാറുകൾ ഇവ Ultra Sonic Flaw Detection ടെസ്റ്റ് വഴി

കണ്ടുപിടിക്കുന്ന റിസൾട്ടിനെയാണ് Immediate Replacement (Im.R.) എന്ന് പറയുന്നത്. കേരളത്തിൽ 200-ലധികം സ്ഥലങ്ങളിൽ ഐ.എം.ആർ. ഡിഫക്ട് ഉണ്ടെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഈ പാളങ്ങൾ ഉടനെ മാറ്റിയില്ലെങ്കിൽ, മാറ്റാൻ സാധിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഈ ഡിഫക്ട് ഉള്ള ഭാഗത്തുകൂടി 30 കിലോമീറ്റർ വേഗതകുറച്ചു മാത്രമേ പോകാവൂ എന്നാണ് റെയിൽവേ നിഷ്കർഷിക്കുന്നത്. അതിനർത്ഥം തീവണ്ടികൾ പാളത്തിലൂടെ വേഗത കുറച്ചുപോകണമെന്നാണ്. 200-ലധികം സ്ഥലത്ത് ഐ.എം.ആർ. ഡിഫക്ട് ഉള്ള മേഖലയിലൂടെ 30 കിലോമീറ്റർ വേഗതകുറച്ചുപോകാൻ റെയിൽവേ മേലധികാരികൾ അനുവദിക്കില്ല. എല്ലാസ്ഥലങ്ങളിലും 30 കിലോമീറ്റർ വേഗതകുറച്ചുപോയാൽ ഉദ്ദേശിച്ച സമയത്ത് punctuality പാലിക്കാനും ഉദ്ദേശിച്ച സമയത്ത് ഡെസ്റ്റിനേഷൻ പോയിന്റിൽ എത്തിച്ചേരാനും സാധിക്കില്ല. അതുകൊണ്ട് റെയിൽവേ മേലധികാരികൾ താഴെത്തട്ടിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ പാളത്തിന് സാങ്കേതിക തകരാറുണ്ടെന്നും മെല്ലെ മാത്രമേ പോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നും തീരുമാനിച്ചതിനെ സമ്മതിക്കാതെ സമയം പാലിക്കാൻ വേഗത്തിൽ പോകാൻ പറയും. പാളത്തിന് എന്തെങ്കിലും സാങ്കേതിക തകരാർ സംഭവിച്ച്, പിഴവ് സംഭവിച്ച് അപകടമുണ്ടായാൽ

റെയിൽവേയുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ ചരിത്രത്തിൽ ഒരിക്കലും ഉത്തരവാദികളായി ശിക്ഷിക്കപ്പെടാറില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഇതുപോലുള്ള സംഭവങ്ങൾ വീണ്ടും ഉണ്ടാകുന്നത്. അടുത്ത കാലത്ത് കറുകുറ്റിയിലും ശാസ്താംകോട്ടയിലുമൊക്കെ ട്രെയിൻ പാളം തെറ്റിയത് ഐ.എം.ആർ. ഡിഫക്ടുണ്ടായിരുന്ന സ്ഥലത്താണ്. നമ്മൾ നിത്യേന യാത്ര ചെയ്യുന്ന റെയിൽ പാളത്തിൽ ഇപ്പോഴും നൂറിലധികം സ്ഥലത്ത് ഐ.എം.ആർ ഡിഫക്ടുണ്ടെന്നാണ് പറയുന്നത്. 200-ൽ അധികം സ്ഥലത്ത് ഐ.എം.അർ തുടക്കത്തിലുണ്ടായിരുന്നതിൽ ചിലത് കറക്ട് ചെയ്തു. നൂറിലധികം സ്ഥലത്ത് ഇപ്പോഴും ഡിഫക്ട് നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ മന്ത്രിമാരും എം.എൽ.എ. മാരുമൊക്കെ പ്രവിലേജ് ഉപയോഗിച്ച് എമർജൻസി ക്വാട്ട റിലീസ് ചെയ്ത് വളരെ അഭിമാനത്തോടെ പോകുന്നത് മരണത്തിലേയ്ക്കാണ്. എന്തോ ഭാഗ്യം കൊണ്ട് ഒന്നും സംഭവിക്കുന്നില്ല എന്നുമാത്രം. നമ്മൾ മരണത്തിലേയ്ക്കുള്ള ഇ.ക്യൂ. റിലീസ് ചെയ്തിട്ടാണ് ട്രെയിനിലേയ്ക്ക് ഓടികയറുന്നത്. .... അതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചാൽ പേടിക്കേണ്ടിവരും. നമുക്ക് എപ്പോഴും തിരക്കായതുകൊണ്ട് അതിനെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുന്നില്ല. എന്തുകൊണ്ടാണ് റെയിൽ പാളം പൊട്ടുന്നത്? അക്കാര്യത്തിൽ ചിലപ്പോൾ രാഷ്ട്രീയമായി

ഓരോരുത്തർക്കും ഉത്തരവാദിത്വം ഉണ്ടാകും. അന്തരീക്ഷ ഊഷ്മാവിലുണ്ടാകുന്ന വ്യതിയാനം പാളം പൊട്ടുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണമാണ്. മഴയും കൂടുതൽ ശൈത്യവുമൊക്ക വരുമ്പോൾ ഇങ്ങനെ സംഭവിക്കാറുണ്ട്. അത് പരിശോധിക്കാനാണ് നിരന്തരം നൈറ്റ് പട്രോളിംഗ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അങ്ങ് നേരത്തെ ചില തസ്തികകളെക്കുറിച്ചൊക്കെ സൂചിപ്പിച്ചു. ആളില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഈ മേഖലയിൽ രണ്ട് വർഷമായി ടെസ്റ്റ് നടക്കുന്നില്ല എന്നതൊരു വസ്തുതയാണ്. ട്രാക്കിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്താനും മറ്റുമായി ഏകദേശം 860-ലധികം ഒഴിവുകൾ ഇപ്പോഴുണ്ട്. മറ്റൊന്ന്, യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്ന ലാലു പ്രസാദ് യാദവ് പഠനങ്ങളൊന്നും നടത്താതെ റെയിൽവേയെ ലാഭത്തിലാക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ കൊണ്ടുവന്ന പരിഷ്കാരം പാളങ്ങളുടെ തകർച്ചയ്ക്ക് കാരണമായിട്ടുണ്ട്. ഗുഡ്സ് ട്രെയിനുകളിൽ CC+6+2 എന്ന പരിഷ്കാരമാണ് കൊണ്ടുവന്നത്. ക്യാരേജ് കപ്പാസിറ്റി (CC) യെക്കാൾ 6 ടൺ കൂടുതൽ ഭാരം ആദ്യം തീരുമാനിച്ചു. അത് സക്സസാണെന്നുകണ്ടപ്പോൾ 2 ടൺ കൂടി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. അങ്ങനെ കൂടുതൽ ഭാരം കയറ്റാൻ ലാലു പ്രസാദ് യാദവ് അന്ന് കൽപ്പിക്കുകയും അത് നടപ്പാവുകയും ചെയ്തു. അന്ന് റെയിൽവേ

ലാഭത്തിലായതിനെക്കുറിച്ച് എല്ലാവരും പ്രശംസിച്ചു. യു.ഡി.എഫും അന്ന് പ്രശംസിച്ചിരുന്നു. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇങ്ങനെ ഭാരം കയറ്റാനുള്ള ശേഷി റെയിൽ പാളങ്ങൾക്കില്ല. അങ്ങനെ ഭാരം കയറ്റുന്നതിന് പ്രത്യേകിച്ചൊരു മാനദണ്ഡമുണ്ട്, സ്ലീപ്പറിന്റെ അകലം കുറയ്ക്കണം, അതിന്റെ സ്റ്റാന്റേർഡിൽ വ്യത്യാസം വരുത്തുകയുമൊക്കെ ചെയ്യണം. ഇതൊന്നുമില്ലാതെയാണ് CC+6+2 എന്ന പരിഷ്കാരം ലാലു പ്രസാദ് യാദവ് യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നടപ്പാക്കിയത്. ഒരു പഠനവും വീക്ഷണവുമില്ലാതെ നടത്തിയ പരിഷ്കാരം പാളങ്ങളുടെ തകർച്ചയ്ക്ക് കാരണമായി. യഥാർത്ഥത്തിൽ സാമൂഹിക പ്രതിബദ്ധതയില്ലാതെയുള്ള റെയിൽവേയുടെ ലാഭക്കൊതിയാണ് ഈ അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് കാര്യങ്ങൾ എത്തിച്ചത് എന്നതാണ് വസ്തുത. ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണാധികാരികളുടെ കാലത്ത് ജനങ്ങളോടുണ്ടായിരുന്ന മനോഭാവവും ബ്രിട്ടീഷുകാർ രൂപകല്പന ചെയ്ത ഔദ്യോഗിക സംവിധാനം ഇപ്പോഴും വച്ചുപുലർത്തുന്നതുകൊണ്ട് അതിന്റെ സിസ്റ്റത്തിലും ഉള്ളടക്കത്തിലുമൊക്കെ ഇത്രയും കാലമായിട്ടും മാറ്റം വരാത്തതുകൊണ്ടുമാണ് റെയിൽവേ അധികാരികൾ നിരുത്തരവാദപരമായി പെരുമാറുന്നത്. മുമ്പ് ലാൽ ബഹദൂർ ശാസ്ത്രി റെയിൽവേ ദുരന്തമുണ്ടായപ്പോൾ രാജിവച്ചതിനെക്കുറിച്ച് നമ്മളൊക്കെ

വളരെ പ്രശംസിച്ചുപറയാറുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തെപ്പോലെ മഹാനായ ഒരു മനുഷ്യനുമാത്രമേ അത് കഴിയുകയുള്ളൂ. പക്ഷേ അങ്ങനെയുള്ള എത്രയോ ദുരന്തങ്ങൾ സംഭവിച്ചിട്ടും റെയിൽവേയിലെ ഏതെങ്കിലും ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഇതുവരെ ശിക്ഷിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? അങ്ങനെ ഒരു സംഭവവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കടലുണ്ടിയിലെ ദുരന്തത്തിലും പെരുമൺ ദുരന്തത്തിലും ധാരാളം ആളുകൾ മരിച്ചിരുന്നു. കടലുണ്ടിയിലെ ദുരന്തത്തിൽ കുറ്റക്കാരൻ ഒരു സീനിയർ ഡിവിഷണൽ എഞ്ചിനീയറാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന് നൽകിയ ശിക്ഷ ഒരു പാസ് കട്ട് ചെയ്യുക എന്നതായിരുന്നു. അമ്പതിലധികം ആളുകൾ മരിച്ച സംഭവത്തിൽ കുറ്റക്കാരനായ ഉദ്യോഗസ്ഥന് ഒരു പാസ് കട്ട് ചെയ്യുന്ന ശിക്ഷയാണ് നൽകിയത്. പെരുമൺ ദുരന്തത്തിൽ അന്വേഷണ കമ്മീഷൻ കുറ്റക്കാരനായി കണ്ടുപിടിച്ചത് ടൊർണാഡോ എന്ന കൊടുങ്കാറ്റിനെയാണ്. കൊടുങ്കാറ്റിനെപ്പിടിച്ച് ജയിലിൽ അടച്ചോ എന്നറിയില്ല. വേറെ ആർക്കും ഈ ദുരന്തത്തിൽ ഉത്തരവാദിത്വമില്ല. ആ കൊടുങ്കാറ്റിൽ മറ്റാർക്കും ഒരാപത്തും സംഭവിച്ചതുമില്ല. അങ്ങ് വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെക്കുറിച്ചൊക്കെ പറഞ്ഞു. മൂന്നാമത് ലൈൻ നിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ചും മറ്റുമൊക്കെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ

പറഞ്ഞതിനോട് യോജിക്കുകയാണ്. അതെല്ലാം നമ്മുടെ ആവശ്യങ്ങൾ തന്നെയാണ്. പക്ഷേ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുത്ത പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിയുടെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ അധികാരത്തിലിരിക്കുമ്പോഴാണ് 500-ലധികം ഏക്കർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുത്തത്. 2012-ൽ ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദനെപ്പോലും പങ്കെടുപ്പിക്കാതെ ഫാക്ടറി നിൽക്കുന്ന സ്ഥലം ഒഴിവാക്കി പാലക്കാട് കോട്ടമൈതാനിയിൽ തറക്കല്ലിട്ടു. എന്നിട്ട് എന്തായി? അതിനുശേഷം നിങ്ങൾ രണ്ടുവർഷം അധികാരത്തിലുണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ ഒന്നും ചെയ്തില്ല. കേരളത്തിൽനിന്ന് 8 കേന്ദ്രമന്ത്രിമാരുണ്ടായിരുന്നു, രണ്ട് പേർ ക്യാബിനറ്റ് റാങ്കുള്ളവരായിരുന്നു. റെയിൽവേ വകുപ്പ് ഇ. അഹമ്മദ് സാഹിബ് ഉൾപ്പെടെ കൈകാര്യം ചെയ്തു. ഏതെങ്കിലും കാര്യത്തിന് പരിഹാരം കാണാൻ കഴിഞ്ഞോ? ഇപ്പോൾ നമ്മളെല്ലാവരുംകൂടി പോകണമെന്ന് പറയുന്നു.... പോകണം ...... ഞാൻ ആ നല്ല ഉദ്ദേശത്തെ കുറ്റപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടല്ല പറയുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ ഒന്നിച്ചുനിൽക്കുകതന്നെ വേണം. പക്ഷേ നമുക്ക് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്ന ഒരു കാലമുണ്ടായിരുന്നു, യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലം. കാരണം കേന്ദ്രത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ പ്രാതിനിധ്യം അത്രത്തോളമുണ്ടായിരുന്നു. ഞങ്ങൾ

രാഷ്ട്രീയമായി വിമർശിക്കുമ്പോഴും ഞങ്ങളുടെ ഉള്ളിൽ അത്രയും ആളുകൾ അവിടെ ഉണ്ടല്ലോ എന്ന സന്തോഷമാണുണ്ടായിരുന്നത്. പക്ഷേ അന്ന് നമുക്ക് ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ് കേന്ദ്രത്തിൽ പോകാറുപോലുമില്ല, അദ്ദേഹം എപ്പോഴും മലബാർ പാലസിലാണ്, കേന്ദ്ര മന്ത്രിയുടെ ഓഫീസ് കോഴിക്കോട് മലബാർ പാലസിലാണ്. ഷൊർണ്ണൂരിൽനിന്ന് മംഗലാപുരംവരെ ഒരു ചില്ലുകൂട് ട്രെയിനിന്റെ മുന്നിൽവച്ച് സുൽത്താൻ പോകുന്നതുപോലെ അദ്ദേഹം പോയി തിരിച്ചുവന്നു എന്നല്ലാതെ ഒന്നും സംഭവിച്ചില്ല. ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ എന്തൊക്കെയോ ചെയ്തതായി പറയുന്നു. അദ്ദേഹം ഒന്നും ചെയ്തതായി നമുക്കറിയില്ല. …….. ഞാൻ ആക്ഷേപിക്കുന്നതല്ല, ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എന്നുപറഞ്ഞതാണ്. കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലാക്കുമെന്ന് യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചു, മമതാ ബാനർജിയായിരുന്നു അന്നത്തെ മന്ത്രി. എന്നിട്ട് അവിടെ എന്താണ് ചെയ്തത്? എസ്കലേറ്റർ സ്ഥാപിച്ചു, ഇവിടെയുള്ള ഷോപ്പിംഗ് മാളുകളിൽ എസ്കലേറ്റർ ഇല്ലേ? എസ്കലേറ്റർ സ്ഥാപിച്ചു എന്നത് വലിയൊരു കാര്യമാണോ. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ടിക്കറ്റ് വിൽക്കുന്ന സ്റ്റേഷന് റെയിൽവേ സാധാരണഗതിയിൽ കൊടുക്കുന്ന കോംപ്ലിമെന്റാണത്.

അല്ലാതെ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലാക്കാനുള്ള ആസൂത്രണമോ പണമോ പദ്ധതിയോ ഒന്നുമുണ്ടായിട്ടില്ല. രാഷ്ട്രീയമായി ചില കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് ഈ കാര്യങ്ങൾകൂടി സൂചിപ്പിച്ചത്. ശ്രീ. ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ കൊണ്ടുവന്ന പ്രമേയത്തിന്റെ വികാരത്തോട് യോജിച്ചുകൊണ്ട് പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഈ ഉപക്ഷേപത്തിലെ അന്തസ്സത്തയോട് പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ സംസാരിച്ചതിൽ അവസാനത്തെ ചില രാഷ്ട്രീയ പരാമർശങ്ങൾ അനുചിതമായിപ്പോയി എന്നുള്ള അഭിപ്രായമുണ്ടെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആത്മാർത്ഥത ചോദ്യം ചെയ്യുന്നില്ല, നല്ല മനുഷ്യനാണ്. കേരളത്തിന്റെ സാഹചര്യം നമുക്കറിയാം, നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യങ്ങൾ ഞാൻ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. രണ്ട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനുകളാണ് നമുക്കുള്ളത്, തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനും പാലക്കാട് ഡിവിഷനും. ഏകദേശം 1050 കിലോമീറ്റർ ട്രാക്കാണ് നമുക്കുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ കുറച്ചുകാലങ്ങളായി ട്രാക്കുകളിന്മേലുള്ള സമ്മർദ്ദം വലിയ തോതിൽ വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ട്. അതാണ് ഈ പറയുന്ന പുതിയ പ്രശ്നങ്ങൾ ഈയൊരു ഗൗരവ

സ്വഭാവം സ്വീകരിക്കുന്ന തലത്തിലേയ്ക്ക് വളർത്തിയത്. ഇന്നത്തെ ചർച്ചയും രണ്ട് തലത്തിൽ നോക്കിക്കാണണമെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. ഒന്ന്, റെയിൽവേ മേഖലയെ സമഗ്രമായി പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ദീർഘകാല പദ്ധതികളും ആ നിലയിലുള്ള വമ്പൻ പദ്ധതികളും. അതിനപ്പുറത്ത് വളരെ അടിയന്തരമായ ഒരു സാഹചര്യം ഇവിടെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ആ സാഹചര്യത്തെ എങ്ങനെ ബന്ധപ്പെട്ട അധികാരികളുടെ ശ്രദ്ധയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാം. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ പറഞ്ഞതുപോലെ ഏതുനിമിഷവും ഒരു വലിയ അപകടത്തെ മുന്നിൽ കാണുന്ന അവസ്ഥയിലാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ രംഗം എന്നുപറയുന്ന അതീവ ഗുരുതര സാഹചര്യം, ആ ഗൗരവത്തോടെതന്നെ റെയിൽവെ അധികാരികളുടെ മുന്നിൽ എങ്ങനെ അവതരിപ്പിച്ച് അതിന് പരിഹാരം കാണാം എന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് നമ്മൾ ആലോചിക്കേണ്ടത്. ഒരുദിവസം 200 യാത്രാ ട്രെയിനുകളും 80-ഓളം ചരക്കുവണ്ടികളുമാണ് കേരളത്തിലൂടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത് അനുവദനീയമായ കപ്പാസിറ്റിയുടെ 120-160 ശതമാനം വരെയാണ്. വളരെയധികം ഓവർ യൂട്ടിലൈസേഷനാണ് പാളങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ നടത്തുന്നത്. ഇരട്ടപ്പാതയാണെങ്കിൽ 80 ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കുന്നതിനുപകരം 115

ട്രെയിനുകൾ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽത്തന്നെ ഓടിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ സമഗ്രമായ റെയിൽവെ വികസനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള കാര്യങ്ങൾ കബീർ സാഹിബ് പറഞ്ഞത് വളരെ പ്രധാനമാണ്. മൂന്നാമതൊരു ലൈൻ അനിവാര്യമണ്. അതിനുമുമ്പ് ഉള്ള ലൈനുകൾ ഡബ്ലിംഗ് നടത്താനും ഇലക്ട്രിഫൈ ചെയ്യാനും സാധിക്കണം. അതൊന്നും പൂർണ്ണ അർത്ഥത്തിൽ നടന്നിട്ടില്ല. അത്തരത്തിലുള്ള പ്രയോറിറ്റികളുടെ പ്രശ്നവുമുണ്ട്. ഞാൻ ആ വക കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. കേന്ദ്രത്തിലെ പുതിയ ഗവൺമെന്റിലെ ഭേദപ്പെട്ട മന്ത്രിയെന്ന നിലയിലാണ് റെയിൽവെ മന്ത്രിയെ എല്ലാവരും വിലയിരുത്തുന്നത്. അദ്ദേഹത്തെ മാധ്യമങ്ങൾ വിശേഷിപ്പിക്കുന്നതും അങ്ങനെയാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുള്ള ചില നടപടികൾ ജനസൗഹൃദപരമാണെന്ന പൊതുഅഭിപ്രായം യാത്രക്കാരുടെ ഇടയിലുമുണ്ട്. ശുചിത്വം കുറച്ചുകൂടി മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്, പരാതികൾ എസ്.എം.എസ്. ആയും മൊബൈൽ ആപ്ലിക്കേഷൻ വഴിയും സ്വീകരിക്കുന്ന സമീപനമുണ്ട്, അദ്ദേഹത്തെ നേരിട്ട് ട്വീറ്റ് ചെയ്താൽ റെസ്പോൺഡ് ചെയ്യും തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ നല്ലതായിത്തന്നെ നമുക്ക് കാണേണ്ടതുണ്ട്. ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രചരണപരമായ കാര്യങ്ങൾക്കപ്പുറം യഥാർത്ഥ പ്രശ്നങ്ങൾ

കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് വിസ്മരിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് ഗുരുതരാവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് കാര്യങ്ങൾ എത്തിക്കുന്നത്. വിഷൻ 20-20 എന്ന ഡോക്യുമെന്റും ബിബേക് ദെബ്രോയിയുടെ റിപ്പോർട്ടും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിലുണ്ട്. ആ റിപ്പോർട്ടിൽപ്പറഞ്ഞ പല കാര്യങ്ങളുമാണ് ഇപ്പോൾ നടപ്പാക്കുന്നത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായി പുതിയ കരാറിൽ ഒപ്പിട്ടുകഴിഞ്ഞു. പാർട്ട്നർഷിപ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംയുക്ത സംരംഭങ്ങൾ തുടങ്ങാനും എസ്.പി.വി.-കൾ ആരംഭിക്കാനും അതുവഴി കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് അനുയോജ്യമായിട്ടുള്ള, എത്രയോ കാലമായി നമ്മൾ കാത്തിരിക്കുന്ന പല പദ്ധതികൾ ഏറ്റെടുക്കാനും പോവുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം-ചെങ്ങന്നൂർ സബർബൻ റെയിൽ പാതയും ശബരി പാതയും തിരുനാവായ-ഗുരുവായൂർ, നിലമ്പൂർ-നഞ്ചങ്കോട് അടക്കമുള്ള പദ്ധതികളും ഏറ്റെടുക്കുന്നുണ്ട്. അത് അതിന്റെ വഴിക്ക് നടക്കട്ടെ. അതിൽ യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. പ്രത്യയശാസ്ത്ര കടുംപിടുത്തങ്ങൾ ഉപേക്ഷിച്ച് കേരളത്തിലെ പുതിയ ഗവൺമെന്റും അതിനോട് അനുകൂലമായി പ്രതികരിച്ചുവെന്നുള്ളത് നല്ല കര്യമാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ധാരണാപത്രം ഒപ്പിട്ടത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് കരാർ രൂപത്തിലേയ്ക്ക്

മാറ്റിയെന്നുള്ളത് നല്ല കാര്യമായി തന്നെയാണ് ഞാൻ കരുതുന്നത്; അത് മുന്നോട്ട് പോവുകയുംവേണം. പക്ഷേ, ഇവിടെ അടിയന്തരമായി ചെയ്യേണ്ട കാര്യം, നേരത്തെ പലരും പറഞ്ഞത് ശ്രദ്ധയിൽക്കൊണ്ടുവരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ആകെയുള്ള 1000-ത്തോളം കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ ഏതാണ്ട് 206 ഇടങ്ങളിൽ വിള്ളലുകൾ ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നുള്ളത് വളരെ ഗുരുതരമായിട്ടുള്ള അപകടാവസ്ഥ ഈ മേഖലയിൽ സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. 4 മീറ്ററിനുള്ളിൽ 2 ആന്തരിക വിള്ളൽ ഉണ്ടെങ്കിൽ പാളത്തിന്റെ മുകളിൽ നിന്ന് നോക്കിയാൽ പ്രഥമികമായി മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് വിദഗ്ദ്ധർ പറയുന്നത്. അല്ലെങ്കിൽ ശാസ്ത്രീയമായ അൾട്രാസോണിക് ടെസ്റ്റ് അടക്കം നടത്തിയാൽ കൃത്യമായി മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. 4 മീറ്ററിനുള്ളിൽ 2 ആന്തരിക വിള്ളൽ ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് അപകടാവസ്ഥയാണ്, അവിടെ വണ്ടികളുടെ വേഗം കുറയ്ക്കുകയും മൂന്ന് ദിവസത്തിനകം പാളം മാറ്റുകയും ചെയ്യണമെന്നുള്ളതാണ് സാങ്കേതികമായിട്ടുള്ള നിഷ്കർഷ. അത് പാലിക്കാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിലുള്ള സമ്മർദ്ദങ്ങൾ വരികയാണ്. പുതിയ ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ട്രെയിനുകളുടെ സമയം പാലിക്കുക എന്നുള്ളത് നിർബന്ധമുള്ള കാര്യമാണ്. റെയിൽവെയിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരായ ചില സുഹൃത്തുകൾ

പറയുന്നത്, ഒരു ട്രെയിൻ വൈകിയാൽ അവർ കൃത്യമായ കാരണം കാണിക്കണമെന്നാണ്. അത്തരം പ്രഷൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ മുകളിൽ വരുന്നുണ്ട്. മെയിന്റനൻസിന് ഒരു നിമിഷംപോലും അനുവദിക്കാതെ ട്രെയിനുകളുടെ സമയക്ലിപ്തത പാലിക്കുകയെന്ന കാര്യത്തിൽമാത്രം നിൽക്കുമ്പോൾ ഇവിടെപ്പറയുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള സമയം ഇല്ലാതാവുകാണ്. അതുകാരണമാണ് പല തരത്തിലുള്ള അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. ഞാൻ അതിലേയ്ക്ക് കൂടുതൽ കടക്കുന്നില്ല. കറുകുറ്റിയിലെ അപകടത്തിൽ ഭാഗ്യംകൊണ്ടുമാത്രം കുറച്ചാളുകൾ രക്ഷപെട്ടുവെന്നേ പറയാനാകൂ. അവിടെ അടിയന്തരമായി പാളം മാറ്റിസ്ഥാപിക്കേണ്ടതാണെന്ന എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിന്റെ റിപ്പോർട്ട് ഉണ്ടായിരുന്നിട്ടും അത് നടപ്പിലാക്കിയില്ല. പലപ്പോഴും എഞ്ചീനിയർമാർക്ക് മുകളിലേയ്ക്ക് റിപ്പോർട്ടയയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. റിപ്പോർട്ട് അയച്ച് റിക്കോർഡിലായാൽ നടപടിയെടുക്കേണ്ടിവരും. നാളെകളിൽ എന്തെങ്കിലും വീഴ്ചകൾ ഉണ്ടായാൽ അവരുടെ ഉത്തരവാദിത്വം കഴിഞ്ഞു, മുകളിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ അനുവാദം നൽകിയില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ് മാറിനിൽക്കാനും സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് എഞ്ചിനീയർമാർ റിപ്പോർട്ടുപോലും അയയ്ക്കേണ്ടെന്നാണ് പലപ്പോഴും

പറയുന്നത്. അങ്ങനെ റിപ്പോർട്ട് അയയ്ക്കാനും മോണിറ്റർ ചെയ്യാനും ഓരോ സ്ഥലത്തുമുള്ള പ്രശ്നങ്ങളിൽ സമയബന്ധിതമായി ഇടപെടാനും കഴിയുന്ന ജീവനക്കാരുടെ ഷോർട്ടേജും ഇവിടെപ്പറഞ്ഞു. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ 11273 ആളുകളാണ് വേണ്ടത്, 10019 ആളുകൾ മാത്രമാണുള്ളത്. 1254 ഒഴിവുകൾ ഇപ്പോഴുണ്ട്. പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ 1037 ഒഴിവുകളും ചേർത്ത് 2300-ഓളം ഒഴിവുകൾ ഈ മേഖലയിലുണ്ട്. ലോക്കോ പൈലറ്റുമാരുടെ 59 ഒഴിവുകളും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് പ്രത്യേകമായി നിയുക്തരായിട്ടുള്ള ആളുകളിൽ 301 പേരുടെ ഒഴിവുകളും ട്രാക്ക് മെയിന്റനന്മാരുടെ 550 ഒഴിവുകളും ഓപ്പറേറ്റിംഗ് വിഭാഗത്തിൽ സ്റ്റേഷനകത്ത് 166 ആളുകളുടെ ഒഴിവുകളും കംപാർട്ടുമെന്റിൽ എ.സി. അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നവരുടെ 106 ഒഴിവുകളും നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഒന്ന്, മാൻപവർ ഷോർട്ടേജ് അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കപ്പെടണം, രണ്ട്, ഇതിനുവേണ്ട ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കി അടുത്ത ഒന്നോ രണ്ടോ മാസത്തിനുള്ളിൽ മെയിന്റനൻസ് വർക്കുകൾ പൂർത്തീകരിക്കപ്പെടുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തണം. പ്രായോഗികമായ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ചില മാധ്യമങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. കേരളത്തിലെ എല്ലാ പ്രധാന മാധ്യമങ്ങളും ഇതുസംബന്ധിച്ച വാർത്തകളും പരമ്പരകളും

പ്രസിദ്ധീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ചാനലുകളിലും വാർത്തകൾ വരികയാണ്. മനോരമ ചാനലിൽ വന്ന വാർത്തയിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്, കരാറുകാർക്ക് ഇത്തരത്തിലുള്ള മെയിന്റനൻസ് പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുത്ത് സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത ചില സാഹചര്യങ്ങൾ നമ്മളായി ഉണ്ടാക്കിവച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നാണ്. പ്രത്യേകിച്ചും ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ തുറവൂർ, ഹരിപ്പാട് ഭാഗങ്ങളിൽ തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെ നോക്കുകൂലി ആവശ്യം ഉയർന്നുവരികയും അതിന്റെ ഭാഗമായി കരാറുകാർക്ക് കരാർ ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയാതെ വരികയും ചെയ്യുന്ന അവസ്ഥയുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി, അദ്ദേഹം പാർട്ടി നേതാവായിരുന്ന സമയംതന്നെ നോക്കുകൂലിയ്ക്കെതിരെ ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ച വ്യക്തിയാണ്. ഇപ്പോൾ സഭയിലില്ലെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽക്കൂടി ഇക്കാര്യങ്ങൾ കൊണ്ടുവരണം. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിൽ റെയിൽവെ വകുപ്പിന്റെ ചുമതലയെന്നുപറയുന്നത് ആലങ്കാരികമായ പദവിയാണെന്ന് നമുക്കറിയാം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കുമാത്രമായി ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒന്നും ചെയ്യാനാകില്ലെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കൂടി ജില്ലയായതുകൊണ്ട് ഈ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ ആലോചിക്കണം. നേരത്തെ കബീർ

സാഹിബ് പറഞ്ഞ ആവശ്യം ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ നിർത്താം. നമുക്ക് ഇക്കാര്യത്തിൽ പൊതുസമവായം വേണം. ഞാൻ അനാവശ്യമായ രാഷ്ട്രീയ തർക്കങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഈ പ്രശ്നം മുഴുവൻ ഉണ്ടാക്കിവച്ചത് ശ്രീ. ലാലുപ്രസാദ് യാദവ് കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രി ആയിരുന്നപ്പോഴാണെന്ന് ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ പറയുകയുണ്ടായി, ആയിരിക്കാം. നമുക്ക് അദ്ദേഹത്തെ കുറ്റപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കില്ല. ആ ഗവൺമെന്റിനെ ഈ സഭയിലിരിക്കുന്ന ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ ഒഴികെ മുഴുവൻ ആളുകളും പിന്തുണച്ചതാണ്. എൽ.ഡി.എഫ്-ന്റെ കൂടി പിന്തുണയോടുകൂടിയാണ് യു.പി.എ-I ഗവൺമെന്റ് ഉണ്ടായതും ശ്രീ. ലാലുപ്രസാദ് യാദവ് കേന്ദ്ര റെയിൽവെ മന്ത്രിയായതും. അത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ രാഷ്ട്രീയമല്ല, ഈ നാട്ടിലെ പതിനായിരക്കണക്കിന് സാധാരണ യാത്രക്കാരുടെ ജീവൻ വച്ച് പന്താടുന്ന അവസ്ഥയിലേയ്ക്കാണ് കാര്യങ്ങൾ പോകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാ അംഗങ്ങളും എന്നു ഞാൻ പറയുന്നില്ല, മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്തിൽ പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെയും മറ്റ് അംഗങ്ങളുടെയും റപ്രസന്റേഷനുള്ള ഉന്നതതല നിവേദക സംഘം ഈ സേഫ്റ്റി വിഷയം ഉയർത്തിപ്പിടിച്ച് അടിയന്തരമായി, പറ്റുമെങ്കിൽ അടുത്ത ആഴ്ച, അല്ലെങ്കിൽ നിയമസഭ കഴിഞ്ഞാലുടൻ കേന്ദ്ര റെയിൽവെ മന്ത്രിയെ കാണുകയും ഇക്കാര്യത്തിൽ

അടിയന്തരമായി പരിഹാരം കാണാൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ നിർബന്ധിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന സമവായമാണ് ഈ ചർച്ചയിലൂടെ ഉയർന്നുവരേണ്ടത്. ഈ സഭയുടെ പൊതുവികാരമായി ഉയർന്നുവരേണ്ടതും ആ ചിന്തയാണെന്നുമാത്രം സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു, നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, ബഹുമാന്യനായ ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ ആനുകാലിക സാഹചര്യങ്ങൾവച്ചുകൊണ്ട് ട്രെയിൻ അപകടത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഇത്തരമൊരു ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാൻ അവസരമൊരുക്കിയതിൽ ഞാനദ്ദേഹത്തെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. 8500 ഓളം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളും 1,78,000/- ലേറെ ദൈർഘ്യമുള്ളതും ദീർഘപാതകളായും ഹ്രസ്വ പാളങ്ങളുമൊക്കെ ഉള്ള നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് നമുക്ക് ഏകദേശം 1000 കിലോ മീറ്റർ മാത്രമാണ് ലൈനുകളായി ഉള്ളത്. റെയിൽവെയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ പറയുമ്പോൾ അത് രാഷ്ട്രീയ പ്രശ്നമല്ല. ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത ഒരു നിലപാടിന്റെ ഭാഗമായാണ് റെയിൽവെയും ഇത്തരം പ്രയാസങ്ങളെ നേരിടുന്നതെന്ന യാഥാർത്ഥ്യത്തെ നാം വിസ്മരിക്കരുത്. ആഗോളവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവെ സ്വകാര്യ വിദേശ കുത്തകകൾക്ക് പണയം വയ്ക്കുന്ന ഒരു

നയത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഇത്തരം വിഷയങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നത്. നരസിംഹ റാവുവിന്റെ കാലം തുടങ്ങി ഡോ. മൻമോഹൻ സിംഗും അതിനുശേഷം ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റും ശക്തിയായി ആ നയം തുടരുകയാണ്. കേരള രൂപീകരണത്തിനുശേഷം വർഷാവർഷം അവതരിപ്പിക്കുന്ന റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റുകൾ കഴിഞ്ഞാൽ കേരളത്തോട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റെടുക്കുന്ന നയത്തിനെതിരെയുള്ള സമരങ്ങൾ കേരളത്തിലെ യുവജന സംഘടനകൾ നടത്തിയ അനുഭവം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. മലബാറിന്റെ പ്രശ്നങ്ങളും കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണനയും ഉയർത്തിപ്പിടിച്ചുകൊണ്ട് എത്രയോ സമരങ്ങൾ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പങ്കെടുത്തതാണ്. അതിപ്പോഴും തുടരുന്നുവെന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. യഥാർത്ഥത്തിൽ ബ്രിട്ടീഷുകാർ ഭാഷാ സംസ്ഥാനം രൂപീകരിച്ചില്ലെങ്കിൽപ്പോലും ഈ റെയിൽ യാത്ര അവരുടെ ഭരണം ഉറപ്പിക്കാൻ സൃഷ്ടിച്ചതിനപ്പുറത്തേയ്ക്ക് നമുക്ക് ഏറെ പോകാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ഏകദേശം 17 ലക്ഷം തൊഴിലാളികൾ ജോലി ചെയ്യുന്ന ഈ സ്ഥാപനത്തിൽ ഇന്ന് തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം 13 ലക്ഷമായി കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. വണ്ടിയുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുന്നു, റെയിൽപ്പാളത്തിന്റെ എണ്ണം കൂടുന്നു, തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം കുറയുന്നു. എങ്ങനെയാണ് ഇത് കുറ്റമറ്റ രീതിയിൽ അപകടരഹിതമായി ഓടിക്കാൻ

കഴിയുന്നത്. അതോടൊപ്പം റെയിൽപ്പാളത്തിലെ അപകടങ്ങൾ മാത്രമല്ല കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിലെ സംഭവങ്ങളെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല. ഗോധ്ര സംഭവമെടുത്താൽ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനവുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തികൊണ്ട് ഗോവിന്ദ ചാമിമാരുടെ പോലുള്ള ആക്രമണങ്ങളും ഈ സമയത്ത് തീവണ്ടിക്കകത്തും വരികയാണ്. സ്ത്രീകൾക്ക് മാന്യമായും സധൈര്യവും യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യംകൂടി വരുന്നുണ്ട് എന്നും നാം കാണേണ്ടതുണ്ട്. അതുപോലെ മോഷണങ്ങൾ, ബീഹാറിലൊക്കെ കേട്ടതുപോലുള്ള സംഭവം കാട്പ്പാഡി യാത്ര പണ്ട് അനുഭവമായിരുന്നു. ബാഗ് കാണില്ല, ആളുകളെത്തന്നെ ചിലപ്പോൾ കാണാത്ത, കുട്ടികളെ എടുത്തുകൊണ്ടുപോയ അനുഭവങ്ങളൊക്കെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളൊക്കെ ഉയർന്നുവരുന്ന മുറയ്ക്കാണ് ഇപ്പോൾ അതിഭീകരമായ രീതിയിൽ നമുക്ക് സുരക്ഷിതമായി യാത്രചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത രീതിയിലേയ്ക്ക് കേരളം മാറിയിട്ടുള്ളത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലുള്ള സംഭവങ്ങൾ ഞാനിവിടെ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല, അത്രയേറെ അപകട കേന്ദ്രങ്ങൾ റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ട് എന്നാണ് സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ചരക്ക് യാത്രാകൂലിയുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തികൊണ്ടും ഡീസൽ/പെട്രോൾ വില വർദ്ധനവുമായി

ബന്ധപ്പെടുത്തികൊണ്ടും നമ്മുടെ ജീവിതത്തെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ കേരളീയ സമൂഹം അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. എല്ലാ വർഷവും ചരക്കുകൂലിയിനത്തിൽ വർദ്ധനവ് വരുന്നു. അതിന്റെ ഭാഗമായി കേരളത്തിൽ എല്ലാ സാധനങ്ങളും പുറത്തുനിന്ന് വാങ്ങേണ്ടതാണ് എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിത്യോപയോഗ ഭക്ഷണ സാധനങ്ങളുടെ വില വർദ്ധിക്കുന്നതിനും ഇടയാകുന്നു. ഒരു ഇരുട്ടടി എന്ന നിലയ്ക്ക് എല്ലാ വർഷവും ഗവൺമെന്റുകൾ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ അത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ കൊണ്ടുവരാറുണ്ട്. ഇപ്പോൾ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റ്തന്നെ ആവശ്യമില്ല എന്ന് തീരുമാനിച്ച സാഹചര്യത്തിലേയ്ക്കാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പോയിട്ടുള്ളത്. ഏതെങ്കിലും സോൺ സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായ സമീപനങ്ങളിലേയ്ക്ക് കൈ വയ്ക്കാൻ പോകുന്ന തരത്തിലുള്ള ചിന്തയുണ്ടോ എന്ന് സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇവിടെയാണെങ്കിൽ പഴയ പാളങ്ങൾ, അതുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി തീവണ്ടിയുടെ കിലോമീറ്ററിന്റെ ദൈർഘ്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ സാഹചര്യങ്ങളും വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന സാഹചര്യങ്ങളുമൊക്കെ വരുമ്പോഴും പാളത്തിന് യാതൊരു മാറ്റവും വരുന്നില്ല. പണ്ട് ബ്രിട്ടീഷുകാർ കൊണ്ടുവന്ന റെയിൽപ്പാളത്തിന്റെ ഉറപ്പ് ഇന്ന് അവിടെ ഉപയോഗിക്കുന്ന റെയിൽപ്പാളത്തിനില്ല. നേരത്തെ തേക്കും യൂക്കാലിയും ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടാണ് പാളം അവിടെ

ഉറപ്പിച്ചിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്ന് കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്ത് നിർത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഇത് ഇളകിപ്പോകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ട്. നേരത്തെ നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ എൻ.എം.ആർ. തൊഴിലാളികൾ ഉള്ളതുപോലെതന്നെ റെയിൽ പരിശോധിക്കാൻ കൂടുതൽ തൊഴിലാളികളുണ്ടായിരുന്നുവെന്ന് മാത്രമല്ല റെയിലിന്റെ ഓരങ്ങളിൽ അന്ന് ഭാവി കണക്കാക്കി എടുത്ത ഭൂമികളിൽ അവർക്ക് കൃഷി ചെയ്യാൻ അവസരം നൽകികൊണ്ട് ഏതുസമയവും ഈ റെയിലിനെ സ്നേഹിക്കുന്ന രീതിയിലേയ്ക്ക് തൊഴിലാളിയെ കൊണ്ടുപോകുന്ന ഒരവസരം അന്നുണ്ടായിരുന്നു. ഇന്നത് മാറി. കേരളത്തിലെ 250 കേന്ദ്രങ്ങൾ അപകടഭീഷണിയുള്ള രീതിയിലാണ് എന്ന് റെയിൽവെ തന്നെ പറയുകയാണ്. അങ്ങനെ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ ജനത്തിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണ്, എത്രയേറെ ആശങ്കയോടുകൂടിയാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ജനം യാത്ര ചെയ്യുന്നതെന്ന് ആലോചിക്കണം. അങ്ങനെ പറയാനുള്ള ചുറ്റും എങ്ങനെയുണ്ടായി; അത് പരിശോധിച്ച് കുറ്റമറ്റതാക്കി ഒരു നടപടിയിലേയ്ക്ക് പോകേണ്ട മാനേജ്മെന്റാണ്, അത്രയും കേന്ദ്രങ്ങളിൽ അപകട ഭീഷണിയിലാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽപ്പാളങ്ങൾ എന്നുപറയുന്നത്, ആ ഒരു സാഹചര്യത്തെ നാം ഏത് രീതിയിലാണ് കാണേണ്ടത്; ലാഭം മാത്രം ലക്ഷ്യവയ്ക്കുക എന്ന ഒരു സമീപനത്തിന്റെ പിന്നിലായതുകൊണ്ട് ഇതൊന്നും അത്ര ഗൗരവമേറിയ

പ്രശ്നമല്ല എന്ന നിലയ്ക്ക് പോകുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ പ്രശ്നങ്ങളുയരുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഗൾഫ് യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിമാനക്കൂലിയെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചല്ലോ; ഗൾഫിലേയ്ക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ പോകുന്ന സമയത്ത് ടിക്കറ്റിന്റെ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ യാത്രചെയ്യുന്ന സമയത്ത് റെയിൽവെ ടിക്കറ്റിന്റെ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുകയാണ്. ഇത് റെയിൽവെ ഒരു കാലത്തും ചെയ്യാത്ത കാര്യമാണ്. ഇതിനെ ശക്തമായി നിയമസഭ എതിർക്കണം. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ പുറത്തേയ്ക്ക് യാത്രചെയ്യുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഇൻഡ്യയിൽ വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ ഇൻഡ്യൻ പട്ടാളക്കാർ, ഇപ്പോൾ കാശ്മീരിൽ നമ്മുടെ പട്ടാളക്കാർ യുദ്ധ മുന്നണിയിലാണല്ലോ, അവരുടെ കുടുംബങ്ങൾ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യാത്ര ചെയ്യുന്നത് തീവണ്ടി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ്. അത്തരം സമയങ്ങളിൽ അതിന്റെ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ റെയിൽവെ തീരുമാനിക്കുകയാണ്. മനുഷ്യ ജീവിതത്തിന് വിലകൽപ്പിക്കാതെ എങ്ങനെ ലാഭമുണ്ടാക്കാമെന്ന സമീപനത്തിലേയ്ക്ക് അവർ പോകുകയാണ്. ഇതൊരു സർവ്വീസ് സെക്ടറാണ്. അതല്ലാതെ അവർ മാറുന്നുവെന്നാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്. ആഗോളവൽക്കരണ സമീപനത്തിന്റെ തുടർച്ചയായി ഉണ്ടാകുന്ന അനുഭവങ്ങളുടെ

ഭാഗമായാണ് ഇത്തരം ഇരുട്ടടികൾ നമ്മുടെ മേൽ വരുന്നത്. നേരത്തെ അപകട വിഷയങ്ങളൊക്കെ സൂചിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതാവർത്തിക്കുന്നില്ല. നമുക്ക് മികച്ച സ്റ്റേഷനുകളും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വൃത്തി, വണ്ടികൾ, അതിന്റെ ഡിജിറ്റലൈസേഷൻ, നല്ല രീതിയിലുള്ള കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ, അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനം, കൂടുതൽ തൊഴിലവസരങ്ങൾ ഇതൊക്കെ അനിവാര്യമായാൽ മാത്രമെ ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളിൽ പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ആ നിലയിലേയ്ക്ക് നമുക്ക് പോകണം. സർവ്വശ്രീ റ്റി.വി. രാജേഷ്, ജെയിംസ് മാത്യു, സി. കെ. നാണു തുടങ്ങി ഒട്ടേറെ എം.എൽ.എ.-മാർ സ്ഥിരം യാത്ര ചെയ്യുന്നത് എസ്3 കോച്ചിലാണ്. അതിന്റെ ഒരു സ്ഥിതി പറഞ്ഞാൽ വാസ്തവത്തിൽ നിയമസഭ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. എലി, പാറ്റ എന്നിവയുടെ ശല്ല്യം, ഷട്ടർ താഴ്ത്താൻ കഴിയില്ല, നിരപ്പുള്ളവയായിരിക്കില്ല, പലരീതിയിൽ കയറി പൊളിഞ്ഞിരിക്കും, ലൈറ്റുണ്ടാവില്ല. അതോടൊപ്പംതന്നെ നമ്മുടെ എം.എൽ.എ.മാരുടെ കൂടെ പി.എ. മാരുണ്ടാകും. പി.എ. മാർക്ക് റിസർവേഷൻ കിട്ടില്ല. നമ്മുടെ ഒട്ടുമിക്ക മലയാള പത്രങ്ങളും ഇംഗ്ലീഷ് പത്രങ്ങളും നിലത്തുവിരിച്ച് കിടന്നാണ് അവർ യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. ആ വണ്ടിയിൽത്തന്നെയാണ് മലബാറിൽനിന്ന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ക്യാൻസർ രോഗികൾ ഇങ്ങോട്ട് വരുന്നത്. അതിൽ ഇ.ക്യു. റിലീസ് ചെയ്യുമ്പോൾ

ആദ്യത്തെ പരിഗണന അവർക്കാണ്. ഈ രോഗികളും എസ്3 കോച്ചിലാണ് കൂടുതലായും ഉണ്ടാകുന്നത്. അങ്ങനെ തിങ്ങിനിറഞ്ഞാണ് പോകുന്നത്. മലബാർ മേഖലയിൽനിന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥർ, വിദ്യാർത്ഥികളുൾപ്പെടെ വരുന്ന കോച്ചുകളിൽ അങ്ങോട്ട് കടക്കാൻ കഴിയാത്ത രീതിയിൽ, ലോറികളിൽ ലോഡ് കയറ്റുന്നതുപോലെ കയറ്റിയാണ് ആളുകൾ വരുന്നത്. ഇത്രയും ഭീകരമായ അന്തരീക്ഷം ട്രാക്കിലുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലായാൽ അതിന്റെ അപകടം എത്രമാത്രം ഭീകരമായിരിക്കുമെന്ന് ആലോചിക്കണമെന്നുകൂടി ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ, വടക്കേ മലബാറിലെ എം.എൽ.എ.-മാരുടെ കമ്പാനിയനായി വരുന്ന പി.എ.-മാർക്ക് ഒരിക്കലും റിസർവേഷൻ കിട്ടാറില്ല. ആ ഒരു ഗൗരവമായ വിഷയമാണ് ബഹുമാന്യനായ ഇ. കെ. വിജയൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. റെയിൽവെയുടെ ചുമതലയുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ ഈ വിഷയം കൊണ്ടുവരേണ്ടതല്ലേ; ഇതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ എം.എൽ.എ.-മാരുടെയും കമ്പാനിയനായി യാത്ര ചെയ്യുന്ന പി.എ.മാരുടെയും, പ്രത്യേകിച്ച് പി.എ.-മാർക്ക് റിസർവേഷൻ ഉറപ്പുവരുത്താൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടതല്ലേ?

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, ഈ വിഷയം അതിന്റെ ഗൗരവത്തിലെടുത്ത്

ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറുകൂടി എം.എൽ.എ.മാരുടെയും പി.എ.മാരുടെയും യാത്രാകാര്യം ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. മിക്കവാറും ദിവസങ്ങളിൽ പി.എ.മാർക്ക് റിസർവേഷൻ കിട്ടാറില്ല. ഞങ്ങൾക്കുതന്നെ കിട്ടാത്ത ചില ദിവസങ്ങളുണ്ട്. പിന്നെ അത് നമ്മൾ പറയാറില്ല. എം.എൽ.എ.മാർക്ക് കിട്ടിയില്ല എന്നുപറയണ്ട എന്നുകരുതിയാണ് ഞാൻ പറയാതിരുന്നത്. അതിനൊരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കേണ്ടതാണ്. അതുപോലെ..

<u>ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്:</u> സർ, ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് പറഞ്ഞതുപോലെ മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം എം.എൽ.എ.മാർക്കും പി.എ. മാർക്കും കൂപ്പൺ ഉപയോഗിച്ച് ടിക്കെറ്റടുത്താലും സീറ്റ് കിട്ടിയില്ലെങ്കിൽ ഒരിക്കലും റീഫണ്ട് കിട്ടില്ല. അത് നമ്മൾ ഗൗരവമായി എടുക്കേണ്ട കാര്യമല്ലേ?

<u>ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ</u>: സർ, എം.എൽ.എ.മാരുടെ പ്രശ്നം മാത്രമായതുകൊണ്ടാണ് ഇക്കാര്യം പറയാതിരുന്നത്. അത് നമ്മുടെ സ്ഥിരം അനുഭവമാണല്ലോ. അതുപോലെ നമ്മൾ ഒ.ഡി.എഫ്. പ്രഖ്യാപിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അത് സൂചിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതൊക്കെ പ്രഖ്യാപിച്ചുകഴിഞ്ഞാലും നമ്മൾ ട്രെയിൻ യാത്രയിൽ വിസർജ്ജനം ചെയ്യുന്ന മലവും മൂത്രവും ഈ റെയിലിലേയ്ക്കാണ് ഒഴുക്കുന്നത്. അത് നമ്മുടെ പാളത്തിന്റെ ഉറപ്പിനെ

ബാധിക്കുകയും തുരുമ്പിക്കാൻ സാഹചര്യമൊരുക്കുകയാണ്. വെള്ളവും ലവണം കൂടിയ മൂത്രവുമെല്ലാം ചേർന്നുകൊണ്ട് പാളത്തിന്റെ ഉറപ്പ് കുറയാനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കുകയാണ്. മാത്രമല്ല ഒരു പരിഷ്കൃത സമൂഹത്തിൽ ഒരിക്കലും അത് പാടില്ലാത്തതാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ വെയിൽ കിട്ടുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് റെയിലിലാണ് പപ്പടം ഉണക്കുന്നത്. നമ്മൾ പോകുമ്പോൾ കാണും. എല്ലാവർക്കും പപ്പടം വലിയ ഇഷ്ടമാണ്. പക്ഷെ പപ്പടം ഉണക്കുന്നത് അവിടെയാണ്. ഈ വെള്ളം പപ്പടത്തിൽ വീണ് നനഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കും. വൈകുന്നേരമാണ് അവർ പപ്പടമെടുത്ത് മാറ്റി വയ്ക്കുന്നത്. തൊഴിലാളികളുടെ ഷോർട്ടേജിന്റെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിന് താല്ക്കാലിക തൊഴിലാളികളെ വിളിക്കും. ഇതരസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികളെയോ നമ്മുടെ തൊഴിലാളികളെയോ കുറ്റംപറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമില്ല. വൈദഗ്ദ്ധ്യമുള്ള തൊഴിലാളികൾ വേണ്ട സ്ഥാനത്ത് റെയിൽ എന്തെന്നറിയാത്ത തൊഴിലാളികളെ വച്ചുകൊണ്ടാണ് ജോലി ചെയ്യിപ്പിക്കുന്നത്. ഈ കാര്യംകൂടി സുരക്ഷിതത്വവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗൗരവപൂർവ്വം ആലോചിക്കേണ്ട പ്രശ്നമാണെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. പണ്ടത്തെ സിനിമകളിലൊക്കെ മദ്രാസ് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളാണ് കാണിക്കാറുള്ളത്. മനുഷ്യരെ ഏറ്റവുംകൂടുതൽ ആകർഷിക്കുന്ന ഒന്നാണ് തീവണ്ടി. കുഞ്ഞുനാളിൽ നമ്മളെ പഠിപ്പിക്കുന്നതുതന്നെ 'കൂകുകൂകു തീവണ്ടി'

എന്നു പറഞ്ഞാണ്. അതുകൊണ്ട് റെയിൽവെ സ്റ്റേഷൻ കാണുമ്പോൾ നമുക്കൊരു പ്രത്യേക ആകർഷണം തോന്നും. നമ്മുടെ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകളിൽ ഒരു മാറ്റവും അതിനുശേഷം വന്നിട്ടില്ല. അന്തർദേശീയ നിലവാരങ്ങളൊക്കെ പറഞ്ഞാലും റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനിൽ എത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ സുരക്ഷിതമായിട്ടവിടെ ഒരാൾക്കിരിക്കാനുള്ള സൗകര്യം വേണം. നാഗ്പൂർ കൊള്ളക്കാരുടെ കേന്ദ്രമായിരുന്നല്ലോ, പക്ഷെ ഇവിടെനിന്ന് ഉത്തരേന്ത്യയിലുള്ള റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽ പോയാൽ ലോഡ്ജെടുക്കാതെ കുടുംബത്തിന് അവിടെ താമസിക്കാൻ കഴിയും. അത്ര മനോഹരമായ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകൾ ഇന്ത്യയിലുണ്ട്. പക്ഷെ കേരളത്തിന്റെ സ്ഥിതി അതല്ല എന്നതാണ് പ്രശ്നം.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, കേരളത്തിലെ മിക്കവാറും റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകളും യാതൊരുവിധമായ മാറ്റവുമില്ലാതെ പഴയ അവസ്ഥയിൽ തുടരുകയാണ്.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, അതിനൊരു മാറ്റം വരുത്താൻ നമുക്ക് നല്ല ശ്രദ്ധവേണം. കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള കേന്ദ്ര മന്ത്രിമാർ അവിടെ പോയാൽ പരിഗണിക്കേണ്ടത്, ഇന്ത്യയാകെ ഒന്നുപോലെ കാണണമെങ്കിലും കേരളത്തെ മറന്നുപോകാൻ പാടില്ല. റെയിൽവെയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ

കഴിഞ്ഞില്ല എന്നതാണ് സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തര ഭരണം നടത്തി ഇത്രയും സാഹചര്യങ്ങളുണ്ടായിരുന്നിട്ടും അടിവരയിട്ട് സൂചിപ്പിച്ചത്. എല്ലാ വർഷവും ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണനയ്ക്കെതിരെ എല്ലാ വിഭാഗവും സമരം നടത്തുമായിരുന്നു. എന്നുപറഞ്ഞാൽ കേരളത്തിലെ റെയിൽവെയോട് കാണിച്ച അവഗണനയായിരുന്നു അത് എന്നുകാണേണ്ടതുണ്ട്. ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങളൊക്കെ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ഇതും നമ്മൾ ഗൗരവമായി കാണണം. എത്രയോ വർഷങ്ങളായി പാളങ്ങൾ മാറ്റുന്ന സമീപനങ്ങളിലേയ്ക്ക് റെയിൽവെ പോകാത്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇത്തരം ഭീകരമായ അപകടങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നത്. ഇനിയൊരു ദുരന്തമുണ്ടായാൽ അതെത്രമാത്രം ഭീകരമായിരിക്കുമെന്ന് നമുക്ക് പറയാൻ കഴിയില്ല. അത്രയേറെ യാത്രക്കാരാണ് ഒരു വണ്ടിയിലുള്ളത്. അവിടെ നിശ്ചയിച്ചതിനെക്കാളേറെ ആളുകളാണ് യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. കേരളീയ സമൂഹത്തിൽ ടിക്കറ്റെടുക്കാതെ യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണം വളരെ കുറവാണ്. എല്ലാപേരും ടിക്കെറ്റെടുത്ത് യാത്രചെയ്യുന്നവരാണ്. എ.സി.യിലെ ടിക്കറ്റെടുത്തവർക്ക് സ്ലീപ്പറിലാണ് യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നത്. അത്രയേറെ തിരക്കാണ് എ.സി.യിൽ. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഈ വിഷയം ഇവിടെ ഗൗരവപൂർവ്വം ചർച്ച ചെയ്ത് ഈ പ്രശ്നത്തിന്

പരിഹാരമുണ്ടാക്കാനാവശ്യമായ എല്ലാ ശ്രമങ്ങളും ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണം. അതിന് കൂട്ടായി നമുക്ക് പരിശ്രമിക്കാം എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, ട്രെയിൻ യാത്ര എന്നും ഒരനുഭവമാണ്. മുന്നോട്ടോടുന്ന ട്രെയിനിലെ പിന്നോട്ടോടുന്ന കാഴ്ച ഒരുപക്ഷെ ബാല്യം മുതൽ ജീവിതത്തിന്റെ അന്ത്യംവരെ ഏറ്റവും രസകരമായ ഒന്നാണ്. യാത്രയിൽ നമ്മൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ സന്തോഷിക്കുകയും ഓർക്കുകയുമൊക്കെ ചെയ്യുന്നത് നമ്മുടെ ട്രെയിൻ യാത്രതന്നെയാണ്. പക്ഷെ ഇന്ന് രാത്രികാലങ്ങളിൽ സ്വസ്ഥമായി ട്രെയിനിൽ കിടന്നുറങ്ങാൻ കഴിയുമോ എന്നുള്ളത് വലിയൊരു ഭീതിജനകമായ അനുഭവമായി മാറുകയാണ്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വളരെ ഗൗരവമായിട്ടുള്ളൊരു വിഷയമാണ് അടുത്തകാലത്ത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായ ട്രെയിനപകടങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള വിഷയങ്ങൾ. നമ്മൾ ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ യാദൃശ്ചികമായിരിക്കാം, 1931 നവംബർ മാസം നാലാം തീയതിയാണ് തിരുവനന്തപുരത്തെ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷൻ ലോഞ്ച് ചെയ്യുന്നത്. എന്നുവച്ചാൽ നാളെ നവംബർ നാലാണ്. ഏകദേശം 30.6 കി.മീറ്റർ ദൈർഘ്യത്തിൽ ബേപ്പൂരിൽനിന്ന് തിരൂരിലേയ്ക്ക് ആരംഭിച്ച ട്രെയിനാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ആദ്യത്തെ ട്രെയിൻ.

പിന്നീട് നമ്മുടെ റെയിൽവെയ്ക്ക് ഒത്തിരി മാറ്റങ്ങളുണ്ടായി. വടക്കേ മലബാറിലാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ ട്രെയിനിന്റെ തുടക്കം. എനിക്ക് തോന്നുന്നു കേരളത്തിൽ മധ്യതിരുവിതാംകൂറിലും തെക്കൻ തിരുവിതാംകൂറിലുമൊക്കെ ട്രെയിനുകൾ കടന്നുവരുന്നത് പിന്നീടാണ്. ഏതായാലും 150 വർഷക്കാലത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുമ്പോൾ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമ്മുടെ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകൾക്കും ട്രെയിനുകൾക്കും കാലോചിതമായൊരു മാറ്റം ഉണ്ടായില്ല എന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. എക്കാലത്തും സംസ്ഥാനത്തിനോട് റെയിൽവെ മന്ത്രാലയം അവഗണന പുലർത്തിയിരുന്നുവെന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. ഒരുപക്ഷെ പാലക്കാട് ഡിവിഷനെക്കാൾ ചെറുതായ മാംഗ്ലൂർ ഡിവിഷന് ഒരു സോൺ കൊടുക്കാൻ തയ്യാറായപ്പോഴും ആ കാര്യത്തിലും കേരളത്തെ അവഗണിച്ച ചരിത്രമാണുള്ളത്. പലപ്പോഴും ബഡ്ജറ്റുകളിൽ ഏതാനും പുതിയ ട്രെയിനുകൾ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതിനപ്പുറം അടിസ്ഥാനപരമായി നമ്മുടെ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകളും അതിന്റെ സാധ്യതകളും സാഹചര്യങ്ങളുമൊക്കെ പൂർണ്ണമായിതന്നെ നല്ല നിലയിലേയ്ക്കെത്തിയിട്ടില്ല. മാത്രമല്ല, മലയാളിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്ന മനോഭാവമുള്ളവരാണ്. ടിക്കറ്റില്ലാതെ ട്രെയിനിൽ കയറാൻ മടിയുള്ള ആളുകളാണ് മലയാളികൾ. വളരെ അപൂർവ്വം ആളുകൾ മാത്രമേ

അങ്ങനെയല്ലാതെയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ടുതന്നെ റെയിൽവെയ്ക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനം ലഭിക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനംകൂടിയാണ് കേരളം. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഈ അടുത്തകാലത്താണ് ഇത്രയും അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ലെങ്കിലും കൃത്യമായി ഇത് ശ്രദ്ധിക്കാനുള്ള സംവിധാനം, അതിനുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ കുറവ്, ജീവനക്കാരുടെ കുറവ് ഒക്കെ ഇതിനെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നു എന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. അതോടൊപ്പംതന്നെ നമ്മുടെ പരിശോധനാ സംവിധാനം കുറച്ചുകൂടി ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഈ കാര്യത്തിൽ കാണിക്കുന്ന അവഗണന വളരെ ഗൗരവമുള്ളതാണെന്ന് പറയാൻ കാരണം, ഇന്ന് മാധ്യമത്തിൽ വന്നൊരു വാർത്തയുണ്ട്. "പുതിയ എ.സി. ത്രീടയർ കോച്ചുകളിൽ സി.സി.ടി.വി. ക്യാമറയും ജി.പി.എസും." ഇതേ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ തന്നെ മറ്റൊരു സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പാക്കാൻ പോകുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. അവിടെ ത്രീടയർ കോച്ചുകളിൽ സി.സി.ടി.വി.യും ജി.പി.എസും ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ നടപ്പാക്കാൻ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ തയ്യാറാകുന്ന സന്ദർഭത്തിലാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ പഴയ പാളങ്ങളും.... പ്രത്യേകിച്ച് പാളത്തിനടിയിലുള്ള മെറ്റലൊക്കെ പത്തുവർഷം കഴിയുമ്പോൾ ഇളക്കി മാറ്റി രണ്ടാമത് റീഫിക്സ് ചെയ്യണമെന്നാണ് ചട്ടങ്ങൾ.

അതൊന്നും പാലിക്കാതെ അപകടകരമായ യാത്രകളാക്കി പലപ്പോഴും മാറ്റുന്ന ഒരവസ്ഥയാണ്. ഒരുപക്ഷെ സുരക്ഷിതമായ യാത്രയായിരുന്ന നമ്മുടെ ട്രയിൻ യാത്രകൾ എന്നത് ഒരു കാലത്തിന്റെ ഓർമ്മകളായി മാറുമ്പോൾ വീണ്ടും അതിലേയ്ക്ക് തിരിച്ചുവരാനുള്ള വളരെ ഗൗരവമായ ചിന്തകൾ തീർച്ചയായും ഉണ്ടാകണം. വളരെ കാലികമായതും നമ്മുടെ നാടിനെയും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെയും വളരെ ഗുരുതരമായി ബാധിക്കുന്നതുമായൊരു വിഷയമാണ് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചത്. ഞാൻ ആ പ്രമേയത്തെ ആത്മാർത്ഥതയോടെ പിന്താങ്ങിക്കൊണ്ട് നിർത്തുന്നു.

<u>ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ</u>: സർ, പ്രമേയാവതാരകനും അനുബന്ധ പ്രഭാഷകരുമെല്ലാം പറഞ്ഞ അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. ഇവിടെയിപ്പോൾ നടന്ന ചർച്ച യാത്രാ സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. എം.എൽ.എ. മാരുടെയും പി.എ.യുടെയും ടിക്കറ്റ് കൺഫേം ആയോ എന്നതല്ല വിഷയം. അത് നമുക്ക് പിന്നീട് ചർച്ച ചെയ്യാം. എന്റെയെല്ലാം കുട്ടിക്കാലത്ത് ഏറ്റവും അധികം ഞങ്ങൾ പാടിക്കൊണ്ടുനടന്ന പാട്ട്

കുക്കുകുക്കു തീവണ്ടി

കുകിപ്പായും തീവണ്ടി

കൽക്കരി തിന്നും തീവണ്ടി

എന്നാണ്. ആ തീവണ്ടിയൊക്കെ മാറി ഇപ്പോൾ ഡീസൽ വണ്ടിയായി, വൈദ്യുതി വണ്ടിയായി. ഇങ്ങനെയൊക്കെയുള്ള മാറ്റം വന്നെങ്കിലും അതിനോടൊപ്പം അത് മരണവണ്ടിയായി, മാരണവണ്ടിയായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ മാസങ്ങളിൽ ദേശാഭിമാനിയിൽ ഒരു ലേഖന പരമ്പര പ്രസിദ്ധീകരിച്ചപ്പോൾ അതിലെ റിപ്പോർട്ടർ ശ്രീ. ജയകൃഷ്ണൻ നരിക്കുട്ടിയുടെ ലേഖനം ആരംഭിക്കുന്നത് കേരളത്തിൽ ട്രെയിൻ പാളം തെറ്റിയാൽ റെയിൽവെ വക സൗജന്യമായി തമിഴ്നാട്ടിലെ കാഴ്ചകൾ കാണിച്ചുകൊടുക്കുമെന്നാണ്. ഇതൊരു ഉത്സവകാല ഓഫറല്ല എന്നുപറഞ്ഞ് അദ്ദേഹം നടന്ന കഥ പറയുന്നു. അങ്കമാലി കറുകുറ്റിയിൽ അപകടം നടന്നപ്പോൾ രാത്രി എട്ട് മണിക്ക് കണ്ണൂരിൽനിന്ന് പുറപ്പെട്ട തീവണ്ടിയെ ഷൊർണ്ണൂരിൽവച്ച് തിരിച്ചുവിട്ട് ഏതാണ്ട് ഒന്നര ദിവസം പിന്നിട്ടിട്ടാണ് നാഗർകോവിൽ വഴി തിരുവനന്തപുരത്തെത്തിയത്. അപകടസ്ഥലത്തെ പാളം മാറ്റി ആ വഴി തീവണ്ടി വരാൻ തുടങ്ങിയിട്ടും തിരിച്ചുവിട്ട വണ്ടി തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്തിയിരുന്നില്ല. ഇതാണ് നമ്മുടെ സ്ഥിതി. ട്രെയിൻ ഓടിക്കാനും സംരക്ഷിക്കാനുമെല്ലാം ടെക്നിക്കൽ വിഭാഗത്തിൽ ആവശ്യമായ ജീവനക്കാരില്ല എന്നത് പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. അത് ഇവിടെ പലരും സൂചിപ്പിച്ചു. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ 1254-ഉം പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ 1037-ഉം ടെക്നിക്കൽ സ്റ്റാഫുകളുടെ

ഒഴിവുണ്ട്. അതിന്റെ മേഖല തിരിച്ചുള്ള കണക്ക് ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. വിദഗ്ദ്ധ തൊഴിലാളികൾ നടത്തേണ്ട ഇത്തരം പ്രവൃത്തികൾക്ക് ഇപ്പോൾ പലയിടത്തും കരാർ വ്യവസ്ഥയിൽ ഇതര സംസ്ഥാന തൊഴിലാളികളെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് രണ്ട് തരത്തിലുള്ള അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കും. യാത്രാക്കാരായ നമ്മുടെ ജീവന് അപകടമുണ്ടാക്കുന്നു. വിദഗ്ദ്ധരല്ലാത്ത തൊഴിലാളികൾ ഈ പണിയിൽ ഏർപ്പെടുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി അവർക്ക് ചില അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുകയാണ്. കോഴിക്കോട് ഏലത്തൂരിൽ റെയിൽവേ വൈദ്യുതി ലൈൻ വലിച്ചുകെട്ടുന്നതിനിടെ ഭാരമുള്ള ഒരു വസ്തു വീണ് ഇത്തരത്തിൽ കരാറുകാരനായ ഒരു തൊഴിലാളി മരിച്ചു. ആരും തിരിഞ്ഞു നോക്കാനുണ്ടായിരുന്നില്ല. അപകടങ്ങളുടെ പെരുമഴക്കാലമായി കേരളത്തിലെ ട്രെയിൻ മാത്ര മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. യാത്രാദുരിതം ഒരു തുരന്തോ എക്സ്പ്രസ് പോലെ കേരളത്തിൽ പറന്നുനടക്കുകയാണ്. യാത്രാ സുരക്ഷാ ഗോവിന്ദച്ചാമിമാരുടെ ഒറ്റക്കൈയിലാണ് ഇന്ന്. പാളങ്ങളുടെ സുരക്ഷ അഴിമതി ഭക്ഷണമാക്കിയ ചില കരാറുകാരുടെ മേൽനോട്ടത്തിലുമാണ്. ഇതിന്റെയൊക്കെ ഭാഗമായിട്ടാണ് അപകടങ്ങളുടെ പെരുമഴക്കാലമുണ്ടാകുന്നത്. ഓഗസ്റ്റ് 28-ന് കറുകുറ്റിയിൽ,

സെപ്റ്റംബർ 4-ന് കളമശ്ശേരിയിൽ, 20-ന് കരുനാഗപ്പള്ളിയിൽ, 23-ന് വർക്കലയിൽ വിള്ളൽ ഇങ്ങനെ നിരവധി സംഭവങ്ങൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം-ഷൊർണ്ണൂർ പാതയിൽ 202 സ്ഥലത്തും കാസർഗോഡ്- പാലക്കാട് പാതയിൽ 36 ഇടത്തും പാളത്തിൽ വിള്ളലുണ്ടെന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ട് നിരവധി കാലമായി. ചരക്കുവണ്ടി ഉൾപ്പെടെ 286-ലധികം ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പാളത്തിലാണ് ഈ അവസ്ഥ. ഇതിന്റെ ഗൗരവം നമ്മൾ കാണേണ്ടതാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ചരക്കുവണ്ടിയുടെ ഭാരത്തിന് അനുയോജ്യമായ രൂപത്തിൽ എൻജിൻ ഘടിപ്പിക്കാത്തത് പലപ്പോഴും പാളത്തെ അപകടത്തിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുക യാണ്. അതുപോലെ കേരളത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥയും ഇവിടെ ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ സൂചിപ്പിച്ച വിസർജ്യ വസ്തുക്കളുമെല്ലാം പാളം തുരുമ്പിക്കുന്നതിന് ഇടവരുത്തുന്നുണ്ട്. പത്തുവർഷത്തിലൊരിക്കൽ പാളമുയർത്തി അടിയിലെ മെറ്റൽ ഇളക്കി ഡീപ് സ്ക്രീനിംഗ് നടത്തേണ്ടതാണ്. അതിന് കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും പറ്റിയ കാലാവസ്ഥ എന്നുപറയുന്നത് നവംബർ മുതൽ മാർച്ച് വരെയുള്ള അഞ്ചുമാസക്കാലമാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ സ്ഥിതിയെന്താണ്? ഇതിൽ ഡിസംബർ, ജനുവരി മാസം ശബരിമല സീസണാണ്. കേരളത്തിൽ ഡീപ് സ്ക്രീനിംഗ് വർക്ക് നടത്താൻവേണ്ടി

കഴിയില്ല. അത്ര തിരക്കാണ്, പുതിയ വണ്ടികളും വരും. രണ്ടുമാസം അങ്ങനെ പോകുകയാണ്. മാർച്ച് മാസം സാമ്പത്തിക വർഷത്തിന്റെ അവസാനമാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഫണ്ടൊന്നും റിലീസ് ചെയ്യാത്ത മാസമാണ്. ഒരു വർക്കും നടക്കാറില്ല. ബാക്കിയുള്ളത് ഫെബ്രുവരി മാസത്തിലാണ് എന്തെങ്കിലും വർക്ക് നടന്നാലായി എന്നതാണ് സ്ഥിതി. പിന്നീട് സ്പിൽ ഓവർ എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ഏപ്രിൽ, മെയ് മാസത്തിൽ മഴ ആരംഭിക്കുന്നതിനു മുമ്പ് ചെയ്യാമെന്ന് വച്ചാൽ അതിനു കഴിയുമോ? അവധിക്കാലം; ഉത്സവക്കാലം; വണ്ടികളുടെ എണ്ണം കൂടിക്കൊണ്ടുവരുന്നു, തിരക്കോട് തിരക്കാണ്. അത്തരത്തിൽ പാളത്തിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടക്കാതെ പോകുകയാണ്. 15 വർഷമായിട്ടും മണ്ണ് നീക്കാത്ത ഭാഗങ്ങളുണ്ട്, അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള അപകടങ്ങളും കേരളത്തിൽ സംഭവിക്കുകയാണ്. കൊല്ലം മാരാരിത്തോട്ടത്തിലെ ചരക്കുവണ്ടി മറിഞ്ഞതിന്റെ കാരണമിതായിരുന്നു. ഈ വർഷം തന്നെ 163 കി.മീ. പാളം മാറ്റാനാണ് തീരുമാനിച്ചത്. ഇതുവരെ മാറ്റിയത് 25 കി.മീ. മാത്രമാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം പാളം മാറ്റാൻ അനുവദിക്കപ്പെട്ട 55 കോടി രൂപ കേരളത്തിൽ ചെലവഴിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. കേരളത്തിന് അർഹമായ ഫണ്ട് ലഭിക്കുന്നില്ലെന്നതും മറ്റൊരു വസ്തുതയാണ്. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ മാത്രം 800 കി.മീ. റെയിൽപ്പാതയുണ്ട്. എന്നാൽ

പ്രതിവർഷം ഈ ഡിവിഷന് അനുവദിക്കുന്നത് 50 കി.മീ. പാത പുതുക്കുന്നതിനുള്ള ഫണ്ട് മാത്രമാണ്. കയ്യൂക്കുള്ളവൻ കാര്യക്കാരനാകുന്ന സ്ഥിതിയാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ ഇന്ന് നടക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം-പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് ചെന്നൈ ആസ്ഥാനമായുള്ള ദക്ഷിണ റെയിൽവേയിലാണ്. ദക്ഷിണ റെയിൽവേയുടെ കീഴിൽ ആറ് ഡിവിഷനുണ്ട്. അവിടെ എല്ലാ ചെലവും കഴിച്ച് ബാക്കിയെന്തെങ്കിലുമുണ്ടെങ്കിൽ ആ നക്കാപിച്ചയാണ് കേരളത്തിലേയ്ക്ക് എറിഞ്ഞുതരുന്നത്, ഇതാണ് നയം. കഴിഞ്ഞ വർഷം ദക്ഷിണ റെയിൽവേയ്ക്ക് അനുവദിച്ച ഫണ്ട് വിനിയോഗം പരിശോധിച്ചാൽ ഇത് മനസ്സിലാകും. മേൽപ്പാലങ്ങൾക്കായി അനുവദിച്ച 252.71 കോടി രൂപയിൽ ഒരൊറ്റ നയാപൈസ പോലും കേരളത്തിൽ ചെലവാക്കിയിട്ടില്ല. എല്ലാ മേൽപ്പാലങ്ങൾക്കും തമിഴ്നാട്ടിലാണ് ചെലവഴിച്ചിട്ടുള്ളത്. ജനറൽ കൺസഷൻ 344 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചപ്പോൾ അതിൽ 332 കോടി രൂപയും തമിഴ്നാട്ടിലാണ് ദക്ഷിണ റെയിൽവേ ചെലവഴിച്ചത്. അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനുവേണ്ടി 2458.2 കോടി രൂപ അനുവദിക്കപ്പെട്ടപ്പോൾ 1808.48 കോടി രൂപയും തമിഴ്നാട്ടിലാണ് ചെലവഴിച്ചത്. നമുക്ക് ലഭിച്ചത് 630 കോടി രൂപ മാത്രമാണ്. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന്റെ കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ കണക്ക് പുറത്തുവന്നിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ

വർഷം തമിഴ്നാട്ടിൽ 270 കി.മീ. പാളം ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടന്നു. കേരളത്തിൽ കേവലം 57 കി.മീ. മാത്രമാണ് നടന്നിട്ടുള്ളത്. ഇത് നമ്മളോടുള്ള വലിയ അവഗണനയാണ്. കേരളത്തിലാണെങ്കിൽ ട്രാക്ക് വിനിയോഗം വല്ലാതെ കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എറണാകുളം-ഷൊർണ്ണൂർ ഇരട്ടപ്പാതയിലെ തിരക്ക് കുറയ്ക്കാനും കൊച്ചിയിൽ നിന്ന് ചെന്നൈ, മംഗലാപുരം, ബാംഗ്ലൂർ എന്നീ വിടങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള ചരക്കുനീക്കം വേഗത്തിലാക്കാനും മൂന്നാം പാത അനിവാര്യമാണ് എന്നത് നമുക്ക് ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്താൻ കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. എൽ.ഡി.എഫ്. ആഗ്രഹിക്കുന്നതുപോലെ നിലവിലുള്ള റെയിൽപ്പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി അതിവേഗ ട്രെയിനുകൾക്കായി പുതിയ ഇരട്ടപ്പാത നിർമ്മിക്കാനുള്ള ആഗ്രഹം നമുക്ക് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയണം. 25 വർഷമായ പാളങ്ങൾ മാറ്റിസ്ഥാപിക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥ 50 വർഷമായിട്ടും മാറ്റി സ്ഥാപിക്കാത്ത നിലപാട് ഇവിടെ തുടരുകയാണ്. അതിൽ മാറ്റമുണ്ടാകണം. പരിമിതമായ സൗകര്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും ഉപയോഗപ്പെടുത്തി; പരമാവധി വരുമാനച്ചോർച്ച ഒഴിവാക്കി; ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയ്ക്ക് മുതൽക്കൂട്ടുണ്ടാക്കി കൊടുക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ആ കേരളത്തെ നിരന്തരമായി ഇവർ അവഗണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഒറ്റ ട്രെയിൻ പോലും പുതിയ കോച്ചുകളോടുകൂടി അനുവദിക്കപ്പെടുന്നില്ല എന്നതാണ് വസ്തുത. പാളങ്ങളുടെ തകരാർ മാത്രമല്ല

അപകടകാരണം. ആലപ്പുഴയിലും കൊച്ചുവേളിയിലും കോച്ചുകൾ തകർന്ന് അപകടമുണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നതാണ് കേരളത്തിലെ പൂർവ്വകാല ചരിത്രം. 2012 നവംബർ 28-ന് എറണാകുളം-കായംകുളം പാസഞ്ചറിന്റെ ബോഗി ഓട്ടത്തിനിടെയാണ് അടിത്തറ തകർന്നുവീണത്. ഈ അപകടങ്ങളെല്ലാമുണ്ടാകുന്ന സന്ദർഭത്തിലാണ് സെപ്റ്റംബറിൽ കേന്ദ്ര മന്ത്രിസഭ 24500 കോടി രൂപയുടെ പ്രത്യേക റെയിൽ വികസന പ്രവർത്തിക്ക് അനുവാദം കൊടുത്തത്. അതിൽ കേരളമില്ല, തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടക്കാൻ പോകുന്ന ഗുജറാത്ത്, ഉത്തർപ്രദേശ്, മധ്യപ്രദേശ് എന്നീ സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്കാണ് ഫണ്ട് മുഴുവൻ നീക്കിവച്ചത്, അവിടത്തെ വോട്ടുകണ്ടുകൊണ്ട്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ജീവന് പുല്ലുവില കല്പിക്കാത്ത കേന്ദ്ര നിലപാടിനെതിരായുള്ള പ്രതിഷേധം കൂടിയായി ഈ പ്രമേയം മാറേണ്ടതുണ്ട്. സ്വച്ഛ് ഭാരതം കൊട്ടിഘോഷിക്കുന്ന കേന്ദ്രം ട്രെയിനുകളുടെ ശുചിത്വം ഇപ്പോൾ ഒരു തരത്തിലും നോക്കുന്നില്ലെന്നത് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. ലോക റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ നാലാം സ്ഥാനത്തും ഏഷ്യയിൽ ഒന്നാം സ്ഥാനത്തുമായിരുന്നു ഇന്ത്യ. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ചൈന നമ്മളെ പിന്തള്ളി മൂന്നാം സ്ഥാനത്തേയ്ക്ക് കടന്നു. അമേരിക്കയും റഷ്യയും ഒന്നും രണ്ടുമായി തുടരുകയാണ്. ഇന്ത്യയിലെ ഇതരസംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള യാത്രയിൽ പ്രധാന ആശ്രയമാണ് ട്രെയിൻ.

സംസ്ഥാനങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള തൊഴിൽ കൈമാറ്റം ഇന്ത്യയിൽ കൂടിവരുന്ന ഒരു സാഹചര്യമാണ്. പണ്ട് തെക്ക് നിന്ന് വടക്കോട്ടായിരുന്നെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ വടക്കു നിന്ന് തെക്കോട്ട് കുടിയേറ്റം കൂടുകയാണ്. ഇതനുസരിച്ച് ട്രെയിൻ കൂടുന്നുണ്ടെങ്കിലും അടിസ്ഥാന സൗകര്യത്തിൽ വർദ്ധനയില്ല. തീവണ്ടി കൂടുന്നു, ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയുന്നു. ആഗോളവത്കരണ കാലഘട്ടത്തിന്റെ പ്രത്യേകതയാണ്. ആഗോളവത്കരണം വരുന്നതിനുമുമ്പ് 17 ലക്ഷം തൊഴിലാളികളുണ്ടായിരുന്നു, ഇപ്പോൾ 13 ലക്ഷമായി. 4 ലക്ഷം കുറഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ സുരക്ഷയാണ് അപകടപ്പെടുക. പഴകിയ പാളങ്ങൾ, ചീറിപ്പായുന്ന വണ്ടികൾ, അതിനുനേരെ കല്ലെറിയുന്ന സാമൂഹ്യവിരുദ്ധർ, പാളം തകർക്കുന്ന മതതീവ്രവാദികളും ഭീകരവാദികളും എന്നിവർക്കിടയിലൂടെയാണ് നമ്മുടെ തീവണ്ടി സഞ്ചാരം എന്ന് ഓർമ്മപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. സി. കെ. നാണു</u>: സർ, ശ്രീ. ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ അവതരിപ്പിച്ച ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു. മൊറാർജി ദേശായിയെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ......, പിന്നിൽ നിന്ന് മൊറാർജി ദേശായി എന്നു പറഞ്ഞു, ഞാൻ അതിനെ എങ്ങനെയാണ് പിൻവലിക്കുക. മൊറാർജി ദേശായി പ്രധാനമന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോഴാണ് കേരളം ഒരു സംസ്ഥാനമായതിനുശേഷം

ആദ്യമായി....., മൊറാർജി ദേശായി മന്ത്രിസഭയിലെ റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്ന മധു ദന്തവതെ, കേരളം സംസ്ഥാനമായതിനുശേഷം മൊറാർജിയുടെ ഭരണകാലത്ത് മധു ദന്തവതെ റെയിൽവേ മിനിസ്റ്ററായിരുന്നപ്പോൾ കൊങ്കൺ റെയിൽവെയ്ക്കുള്ള കടലാസ് പണികൾ നടത്തി. ജോർജ് ഫെർണാണ്ടസ് വന്നശേഷമാണ് അത് റെയിൽവേ ആയത്. കേരളത്തെ എന്നെങ്കിലും റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ ആവശ്യമായ രൂപത്തിൽ പരിഗണിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ സ്വാതന്ത്ര്യ സമരത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ രണ്ടോ മൂന്നോ വർഷങ്ങൾ മാത്രം ഭരിച്ച ഗവൺമെന്റുകൾ മാത്രമാണ്. അപ്പോൾ പിന്നിലിരുന്ന് ആക്ഷേപിച്ച സുഹൃത്തുക്കളുണ്ടെങ്കിൽ എന്നോട് ക്ഷമിക്കുക. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടി പറയാൻ ഒരു എം.പി.യും കേരളത്തിനില്ലായിരുന്നു. ഇവിടത്തെ ഇടതുപക്ഷ കക്ഷികൾ അന്ന് നിവേദനം നൽകിയതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് ഇതൊക്കെ നേടിയത്.

<u>ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്</u>: സർ, ശ്രീ. വി. എം. സുധീരൻ എം. പി. ആയിരുന്നപ്പോഴാണ് പാർലമെന്റിൽ സമരം നടത്തി ഈ വിഷയം കൊണ്ടുവന്നത്.

<u>ശ്രീ. സി.കെ. നാണു</u>: സർ, അതൊക്കെ പഴയകാലത്ത്. കോൺഗ്രസ് അധികാരത്തിലിരുന്ന അവസരത്തിലാണ് ശ്രീ. വി. എം. സുധീരന്റെ പ്രക്ഷോഭം. അടിയന്തരാവസ്ഥ കാലത്തും ശ്രീ. വി. എം. സുധീരന്റെ പ്രക്ഷോഭമുണ്ടായിരുന്നു.

മധുദന്തവതെ റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിയാകുന്ന കാലത്താണ്, രണ്ട് കൊല്ലത്തിനടുത്തു മാത്രമേ ഭരിക്കാൻ കിട്ടിയിട്ടുള്ളൂ, അപ്പോഴാണ് ഇത് ആരംഭിച്ചത്.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, മധുദന്തവതെ റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോൾ ശ്രീ. വി. എം. സുധീരൻ എം. പി. ആയിരുന്നു. അന്നാണ് പാർലമെന്റിൽ സമരം നടത്തി ഈ വിഷയം കൊണ്ടുവന്നത്.

ശ്രീ. സി.കെ. നാണു: സർ, മധുദന്തവതെയാണ് തറക്കല്ലിട്ടത്, ഇന്നും ആലപ്പുഴ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ അത് കാണാം. അതുപോലെ കൊങ്കൺ റെയിൽവേയുടെ പ്രവൃത്തികളും. താങ്കൾ വിചാരിച്ചാൽ പോലും വളരെ കാര്യങ്ങൾ നടക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് കേരളത്തിൽ റെയിൽവേയുടെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് പറയാനുള്ളത്. നമ്മൾ അധികാരത്തിലുള്ള അവസരത്തിൽ പല ഓവർബ്രിഡ്ജുകളും റെയിൽവേയുമായും സഹകരിച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. പലതുമുണ്ടായി. സമയക്കുറവുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നില്ല.

വാഹനാപകടത്തിൽ ആളുകൾ മരണപ്പെടുന്നതിന്റെ ഭീഷണിയെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞു. റെയിൽവേയുടെ കൈവശം ഇഷ്ടംപോലെ സ്ഥലമുണ്ട്. മലബാർ ഭാഗത്ത്, കണ്ണൂരിൽ നിന്ന് ആരംഭിച്ച് കോഴിക്കോട് വരാൻ അല്ലെങ്കിൽ കോഴിക്കോട് നിന്ന്

ആരംഭിച്ച് ഷൊർണ്ണൂർ വരെ മണിക്കൂറുകൾതോറും അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും ട്രെയിൻ ഓടിക്കാൻ പറ്റുന്ന സൗകര്യം അവിടെയുണ്ട്. നമുക്ക് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട മേഖലയിലൂടെ മണിക്കൂറുകൾ ഇടവിട്ട് ട്രെയിൻ ഓടിക്കാൻ സാധിച്ചാൽ തന്നെ റെയിൽവേയുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കും. ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്ത് റെയിൽവേ എന്ന സ്ഥാപനത്തെ പൊതു ഉടമയിലാക്കാൻ തോന്നിയില്ല. സ്വാതന്ത്ര്യം സമ്പാദിച്ച് ഇത്രയും വർഷമായപ്പോൾ അത് ആർക്ക് കൊടുക്കണമെന്നുള്ളത് സംബന്ധിച്ച് അണിയറയിൽ ഇപ്പോൾ ചർച്ചകൾ നടക്കുകയാണ്. അതൊന്നും ഇപ്പോൾ ഇവിടെ സംസാരിച്ചിട്ട് പരിഹാരം ഉണ്ടാകുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ പലതും ഓരോന്നായി അന്യാധീനപ്പെട്ടു പോകുന്നതിന്റെ ഫലമായി ആ ഒരു ദുർഗതി....എവിടെ അവർക്ക് കൊള്ളലാഭം ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കുമോ ആ മേഖലയിൽ മാത്രം തീവണ്ടി ഓടിക്കുന്ന, ചരക്കുവണ്ടി ഓടിക്കുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്ക് അവർ മാറിയിരിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ നമുക്ക് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നത് നല്ല നിലയിലുള്ള ട്രാക്കുകൾ ഉണ്ടാക്കാനും.... മൂന്നാം ക്ലാസ് വണ്ടിയിൽ പോകുന്നത് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളാണെന്ന് തോന്നിയിട്ട് ആദ്യമായി റെയിൽവേയിൽ കുഷ്യൻ സീറ്റ് ഉണ്ടാക്കിയതും ഞാൻ പറഞ്ഞ പഴയ കാലത്താണ്. സ്വാതന്ത്ര്യ സമ്പാദനത്തിനുശേഷം സഞ്ചരിക്കുന്നവനോട് ബഹുമാനം

കാണിച്ചത് ആ കാലഘട്ടത്തിലാണ്. റെയിൽവേയുടെ പോരായ്മകൾ ഉടൻ അവസാനിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. നമുക്കുണ്ടായിരുന്ന റെയിൽവേ സോൺ നഷ്ടപ്പെട്ടു. എത്രയോ കൊല്ലങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് ഇന്ദിരാ ഗാന്ധി കേരളത്തിന് വാഗ്ദാനം ചെയ്തതാണ് കോച്ച് ഫാക്ടറി, കോച്ച് ഫാക്ടറി ഉണ്ടായില്ല. റെയിൽവേയുടെ ഭൂപടത്തിൽ, ടിക്കറ്റ് എടുക്കാതെ യാത്ര ചെയ്യാത്ത സംസ്ഥാനമെന്ന പേര് കേരളത്തിന് ഉള്ളതുപോലെ തന്നെ കേരളത്തെ പരിഗണിക്കാൻ റെയിൽവേ സന്നദ്ധമാകണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട റെയിൽവേയുടെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന മന്ത്രിയും മുഖ്യമന്ത്രിയും പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളുമായും യോജിച്ചുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയുടെയും പ്രധാനമന്ത്രിയുടെയും മുമ്പാകെ നിവേദനങ്ങൾ നടത്തിയാൽ നിശ്ചയമായും റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കുറേയേറെ കാര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അത് പല തരത്തിലുള്ള നമ്മുടെ കാര്യങ്ങൾക്ക് സഹായിക്കുമെന്നുള്ളതും പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. ലാലു പ്രസാദ് യാദവിന്റെയും ശ്രീ. നിതീഷ് കുമാറിന്റെയും കാലത്ത് റെയിൽവേയ്ക്ക് സാമ്പത്തികമായി വരുമാനം ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിച്ചു. ഇന്ന് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് ഒരുമിച്ചാക്കിയപ്പോൾ റെയിൽവേ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നോ ഇല്ലയോയെന്ന് പ്രത്യേകമായി പറയാൻ സാധിക്കില്ല.

റെയിൽവേയുടെ പോരായ്മകളുണ്ട്, അപകടങ്ങളുണ്ട് അത് പരിഹരിക്കാൻ അടിയന്തരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. പഴയകാലത്ത് ഒരാൾ പാതിരാത്രിയിലടക്കം റെയിലിലൂടെ നടന്നുപോകുമായിരുന്നു, അതൊന്നും ഇപ്പോഴില്ല. അതുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കുമായിരുന്നു. അപ്പോൾ കൂടുതൽ ആളുകളെ എടുക്കണം. റെയിൽ യന്ത്രം മനുഷ്യൻ ശ്രദ്ധിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കി മെഷീനുകളെ മാത്രം ആശ്രയിക്കുന്ന ഘട്ടത്തിലാണ്. വനാതിർത്തിയിൽ, റെയിൽ ട്രാക്കിൽ ആന വന്ന് മരണമടയുന്ന സംഭവങ്ങളുണ്ട്. മൃഗങ്ങൾ റെയിൽ ട്രാക്കിലേയ്ക്ക് വരുന്നതിൽ നിന്ന് രക്ഷിക്കാൻ, അടിക്കടി ആനയെ കൊന്നുവെന്ന വാർത്തയല്ല, അതിന് എന്ത് ചെയ്യാൻ സാധിക്കും. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ് ഉന്നയിച്ചത്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന മന്ത്രി ശ്രീ. ജി. സുധാകരന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ വേണ്ടത് ചെയ്താൽ ഫലമുണ്ടാകും. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിയിൽ പലതുകൊണ്ടും അവഗണിക്കാൻ സാധിക്കില്ലായെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: സർ, ശ്രീ. ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീറിന്റെ അഭിപ്രായത്തോട് യോജിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ സംസാരിക്കുന്നത്. ചട്ടം 275

അനുസരിച്ച് ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ അവതരിപ്പിക്കുന്ന ഉപക്ഷേപത്തെയും ഞാൻ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ വളർന്നു അക്കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. പക്ഷെ, കേരള റെയിൽവേ വളർന്നില്ല, അവിടെയാണ് പ്രശ്നം. അതിന്റെ ന്യായം എന്താണ്? യാത്രക്കാരുടെ ശതമാനമെടുത്ത് പരിശോധിക്കാം. ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ കാശ് കൊടുത്ത് ട്രെയിനിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ആളുകളുള്ളത് കേരളത്തിലാണ്. അവിടെയാണ് ഇതൊന്നും ഇല്ലാതെ വരുന്നത്. ഇത് നമുക്ക് അംഗീകരിക്കാൻ പറ്റുന്ന കാര്യമല്ല. ഈ ചർച്ചയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും പ്രതിപക്ഷ നേതാവും അഭിപ്രായം പറയേണ്ടതാണെന്ന് ഞാൻ രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. റെയിൽവേയുടെ കാര്യം എടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ, കേരള കോൺഗ്രസ്സാണ് എന്നും റെയിൽവേയുമായി സമരം നടത്തുന്ന പാർട്ടി. ആ പാർട്ടി തീർന്നുപോയി അത് വേറെ കാര്യം. പക്ഷെ, ഒരു കാര്യം പറയാതിരിക്കാൻ പറ്റില്ല, റെയിൽവേ സമരത്തോടനുബന്ധിച്ച് ഒരു പ്രസംഗം നടത്തിയതിന്റെ പേരിൽ മന്ത്രി സ്ഥാനം രാജി വയ്ക്കേണ്ടി വന്നയാളാണ് ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള. കേരള കോൺഗ്രസിന്റെ പേര് പറഞ്ഞ് ഡോ. എൻ. ജയരാജ് ബാലകൃഷ്ണപിള്ളയെ ഓർക്കാതെ പോയത് തെറ്റായിപ്പോയി. അദ്ദേഹം വേറൊന്നും പറഞ്ഞില്ല, കേന്ദ്രത്തിന്റെ അവഗണന ശരിയല്ല,

കേരളത്തോട് നീതി ചെയ്യണമെന്ന് പറഞ്ഞതിന്റെ പേരിൽ മന്ത്രി സ്ഥാനം രാജിവയ്ക്കേണ്ടി വന്നയാളാണ് ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ നയം തെറ്റാണ്. കേരളത്തോട് നീതി പുലർത്തുന്നില്ല. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലൂടെയുള്ള ശബരി റെയിൽ പാതയെപ്പറ്റി ഒരു വാക്ക് പറയട്ടേ. എത്ര നാളായി ശബരി റെയിൽ പാത....അവർ കൊണ്ടുവന്ന റൂട്ട് നോക്കിയപ്പോൾ എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ മാത്രം അയ്യായിരത്തോളം കുടുംബങ്ങൾ തകരുന്ന നിലയിലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഉമ്മൻ ചാണ്ടി മുഖ്യമന്ത്രി ആയിരുന്നപ്പോൾ ചർച്ച നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലൈൻ പ്രൊപ്പോസലുകളെല്ലാം പുന:പരിശോധിച്ചു. ഇപ്പോൾ എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലുള്ള ഏഴ് കടകളും ഒരു വീടും മാത്രം പോകുന്ന രീതിയിലാണ് പ്രൊപ്പോസൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. നേരത്തേ കൊടുത്ത പ്രൊപ്പോസലിന്റെ നീളം 130 കി.മീ ആയിരുന്നത് ഇപ്പോൾ 117 കി.മീ ആയി കുറഞ്ഞു. കാഞ്ഞിരപ്പള്ളി മണ്ഡലത്തിലെ ഡോ. എൻ. ജയരാജ് എം.എൽ.എ.യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉണ്ടായതാണ്. ഇപ്പോൾ അന്ന് അംഗീകരിച്ച അപ്രൂവൽ സമ്മതിക്കില്ലെന്നും പഴയ 130 കി.മീ ദൂരമുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ മതിയെന്ന് പറഞ്ഞ് റെയിൽവേ നിൽക്കുകയാണ്. കൊള്ള സംഘമല്ലേ; കൊള്ളയടിക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗം നോക്കി നടക്കുന്ന ഏഭ്യന്മാരുടെ

കൂട്ടമായി മാറിയില്ലേ ഈ വകുപ്പ്. എനിക്ക് അനുകൂലിക്കാൻ പറ്റാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഇത് പറയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് റെയിൽവേ ഇന്ന് കൊള്ള സംഘമാണ്, ആ കൊള്ള സംഘത്തിന്റെ നടപടിക്ക് കൂട്ടുനിൽക്കാൻ നമുക്ക് സൗകര്യമില്ല. ഇവിടെ ലൈൻ കൂട്ടുതലുണ്ടാകണം. ശാസ്താംകോട്ടയിൽ ഇപ്പോൾ ട്രെയിൻ പാളം തെറ്റിയിരിക്കുകയാണ്. ദിവസവും പാളം തെറ്റുകയാണ്. എന്ത് ധൈര്യത്തിലാണ് ട്രെയിനിൽ കയറുന്നത്. ട്രെയിനിൽ കയറുന്നതിന് മുമ്പ് വീട്ടിൽ യാത്ര പറഞ്ഞിട്ട് പോകേണ്ട ഗതിയല്ലേ. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ ഉറച്ച നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. കേരളത്തിന് അർഹതപ്പെട്ടത് തരാത്ത കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ റെയിൽവേ മന്ത്രിയുടെ നടപടിക്കെതിരെ ശക്തമായി പ്രതികരിക്കാനുള്ള തന്റേടം.... ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റും മുഖ്യമന്ത്രിയും പ്രതിപക്ഷനേതാവും ഇന്ന് സംസാരിക്കേണ്ടതായിരുന്നുവെന്ന അഭിപ്രായം രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് പ്രിയങ്കരനായ ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ അവതരിപ്പിക്കാൻ പോകുന്ന ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്</u>: സർ, ഇന്ന് കേരളത്തിൽ തുടർച്ചയായി ഉണ്ടാകുന്ന ട്രെയിൻ അപകടങ്ങളുടെ ആശങ്കയാണ് സഭ ഇവിടെ പൊതുവായി

പ്രകടിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. കറുകുറ്റി അപകടം ഉൾപ്പെടെ, കഴിഞ്ഞ ഏതാനും മാസങ്ങൾക്കിടയിൽ അടുപ്പിച്ചാണ് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഇതെല്ലം പരിശോധിച്ച് കഴിയുമ്പോൾ, പാളത്തിന്റെ കാലപ്പഴക്കം വലിയ ഘടകമായി നമ്മുടെ മുന്നിൽ നിൽക്കുകയാണ്. കറുകുറ്റി അപകടത്തിന്റെ യഥാർത്ഥ കാരണം, പാളത്തിലുണ്ടായ വിള്ളലുകളാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. കോച്ചുകളുടെ അഭാവം അല്ലെങ്കിൽ കോച്ചുകളുടെ കാലപ്പഴക്കം അതുതന്നെ കോച്ചുകളിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങി നിൽക്കുന്നില്ല റെയിൽവേ ട്രാക്കുകളിലേയ്ക്കും വരുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. അപകടങ്ങൾ തുടരെയുണ്ടാകുമ്പോൾ നഷ്ടപരിഹാരവും അന്വേഷണവും പ്രഖ്യാപിക്കും. സഹായധനവും അന്വേഷണവും പ്രഖ്യാപിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ ഉത്തരവാദിത്വം കഴിഞ്ഞുവെന്നാണ് റെയിൽവേയുടെ സമീപനം. പിന്നീട് അന്വേഷണത്തിൽ എന്താകുന്നുവെന്നുള്ളതും അന്വേഷണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എന്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതും പലപ്പോഴും നമുക്ക് അറിയാൻ കഴിയാതെ പോകുന്നു. അതിനനുസൃതമായ റെക്ടിഫിക്കേഷൻ നടപടികളിലേയ്ക്ക് പോകാൻ കഴിയുന്നില്ലായെന്നുള്ളത് വളരെ ഖേദകരമായ സാഹചര്യമാണ്. 80 ശതമാനം ട്രെയിൻ അപകടങ്ങളും അശ്രദ്ധമൂലമാണ് ഉണ്ടാകുന്നതെന്ന് സൂചിപ്പിക്കപ്പെട്ടപ്പോൾ, അതിൽ ജീവനക്കാരുടെ അശ്രദ്ധ

മുഖ്യഘടകമായി നിലകൊള്ളുന്നുവെന്നത് പ്രത്യേകമായി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒന്നാണ്. ഏകദേശം 15000-ത്തോളം പേർ റെയിൽ അപകടങ്ങളിൽ ഒരു വർഷം മരണപ്പെടുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. അതിനകത്ത് ട്രെയിൻ പാളം തെറ്റിപോകുന്നതും ട്രാക്ക് മുറിച്ച് കടക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളും ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാഹചര്യങ്ങളാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ഇന്ത്യയിലൊട്ടാകെയാണ് ഇത്രയും പേർ മരണപ്പെടുന്നതെങ്കിൽ, കേരളത്തിൽ, കറുകുറ്റിയിൽ ഉണ്ടായ അപകടം വലിയ ദുരന്തത്തിൽ നിന്ന് കേരളത്തെ രക്ഷിക്കപ്പെട്ടുവെന്നുവേണം പറയാൻ. ഇവിടെ വളരെ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം ഇക്കാര്യത്തിലേയ്ക്ക് കടക്കുവാൻ റെയിൽവേ ഇതുവരെ തയ്യാറാകുന്നില്ല എന്നുള്ളത് വലിയ പ്രതിഷേധത്തിന് കാരണമാകുന്നു. കഴിഞ്ഞ ദിവസം കൊച്ചിൻ ഷിപ്പിയാർഡുൾപ്പെടെയുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്തു. കേന്ദ്രത്തിന്റെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളടക്കം കേരളത്തിലുള്ള എല്ലാ കേന്ദ്ര ഇൻഡസ്ട്രികൾക്കും കേന്ദ്രത്തിന്റെ സമീപനം ശരിയല്ലായെന്നുള്ളതാണ് അഭിപ്രായം. കേരളത്തോട് ഒരു ചിറ്റമ്മനയം പലപ്പോഴും സ്വീകരിക്കുന്നുവെന്നത് വീണ്ടും തെളിയിക്കപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇതിനകത്ത് ഗവൺമെന്റ് ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം കേന്ദ്രത്തിലേയ്ക്ക് ചെലുത്തുവാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാകണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ

ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയതുപോലെ നമുക്ക് സോൺ ലഭ്യമാകാനുള്ള സാഹചര്യങ്ങൾ വന്നാൽ ഇതുപോലുള്ള വിഷയങ്ങൾ ഒരു പരിധിവരെ പരിഹരിക്കപ്പെടുമെന്ന് കരുതുവാൻ കഴിയും. ഇവിടെ പൊതുവായി ഉയർന്നുവന്ന അഭിപ്രായങ്ങളോടും ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തോടും പൂർണ്ണമായി ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി: സർ, ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ നോട്ടീസ് നൽകിയ ഉപക്ഷേപം വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ളതും കാലോചിതവുമാണ്. അപകടം എത്ര സംഭവിച്ചാലും ജീവനക്കാർ കുറയുന്നതാണ് ലാഭം എന്ന നയമാണ് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റേത്. 'യാത്രക്കാരുടെ ശ്രദ്ധയ്ക്ക്' ഈ നയംമൂലമാണ് അടിക്കടി അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്, പ്രത്യേകിച്ചും കേരളത്തിൽ. റെയിൽവേയ്ക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനം നേടിക്കൊടുക്കുന്ന കേരളത്തെ എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അവഗണിക്കുകയാണ്. ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്നവരാണ് കേരളീയർ. തീവണ്ടി സുരക്ഷ ആവശ്യപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്രത്തിന് കത്ത് എഴുതിയത് ഇങ്ങനെയാണ്. 'കേരളത്തിൽ ദീർഘദൂര സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന തീവണ്ടികളിൽ വെള്ളവും വെളിച്ചവുമില്ല. കോച്ചുകൾ ശുചീകരിക്കുന്നില്ല. കേരളത്തിന് അനുവദിക്കുന്ന കോച്ചുകൾ കാലഹരണപ്പെട്ടതാണ്. അടിക്കടി അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നു. തീവണ്ടി യാത്ര

ഭീതിജനകമാണ്. സിഗ്നൽ തകരാറാകുന്നു.' ആഗസ്റ്റ് 12-ന് മാവേലി എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ എഞ്ചിന് ചെറുവത്തൂരിൽവച്ച് തീപിടിച്ചു. ആഗസ്റ്റ് 28-ന് എറണാകുളത്ത് കുറുകുറ്റി സ്റ്റേഷനടുത്ത് എക്സ്പ്രസ്സ് പാളം തെറ്റി. സെപ്റ്റംബർ 29-ന് കരുനാഗപ്പള്ളിക്കടുത്ത് ഗുഡ്സ് വണ്ടി പാളം തെറ്റി. യാത്രക്കാരുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും നാട്ടുകാരുടെയും ആശങ്കയ്ക്ക് പരിഹാരം കാണണം. 'വെടക്കാക്കി തനിക്കാക്കുക' എന്നൊരു ചൊല്ലുണ്ട്. ഈ ചൊല്ല് ചേരുന്നത് ഇന്ത്യൻ റയിൽവേയ്ക്കും കേന്ദ്ര സർക്കാരിനുമാണ്. ഒരു മാസം മുമ്പ് ശാസ്ത്രീയ പരിശോധന നടത്തി മുകളിലേയ്ക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടും ഉന്നതാധികാരികളുടെ കുറ്റകരമായ അനാസ്ഥമൂലമാണ് അടുത്തടുത്തായി മൂന്ന് അപകടങ്ങൾ വരുത്തിവച്ചത്. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റുപോലും കേന്ദ്രം ഒഴിവാക്കി. ക്രമേണ റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുകയാണ് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ലക്ഷ്യം. പിന്നെ എന്തിനാണ് റെയിൽവേയിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണി; എന്തിനാണ് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നത്; എന്തിനാണ് കേരളത്തിൽ സ്വന്തമായി റെയിൽവേ സോണും കോച്ച് ടെർമിനലുകളും? മനുഷ്യജീവനോട് അവഗണനയാണ് ഈ സർക്കാരിന്. കാൽ നൂറ്റാണ്ടിലേറെ പഴക്കമുള്ള പഴഞ്ചൻ ബോഗികളാണ് നമുക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ കിട്ടുന്നത്. അതിന്റെ

വിശദീകരണമൊക്കെ ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. ശാസ്ത്രീയ സമീപനം വേണം. അല്ലെങ്കിൽ ശാസ്ത്രീയ ചിന്ത വേണം. ജനങ്ങളോട് പ്രതിബദ്ധത വേണം. തിരുവനന്തപുരത്തും കൊച്ചിയിലും മാത്രമാണ് അറ്റകുറ്റപ്പണിക്ക് പരിമിതമായ സംവിധാനമുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, കേരളത്തോടുള്ള റെയിൽവേയുടെ അവഗണനയെക്കുറിച്ചാണ് അങ്ങ് പറയുന്നത്. ഒരു കാര്യം ഈ ചർച്ചയിൽ വരേണ്ടതുണ്ടെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നു. നിയമസഭാ അംഗങ്ങൾക്ക് ഇ.ക്യൂ. കൊടുക്കാറുണ്ട്. പക്ഷേ പി. എ. മാർക്ക് അത് കിട്ടുന്നില്ല. യഥാർത്ഥത്തിൽ അതൊരു സഭയുടെ വികാരമായി റെയിൽവേയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തേണ്ട കാര്യമാണെന്ന് അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയാമോ?

ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി: സർ, അത് അറിയുക മാത്രമല്ല അനുഭവിക്കുന്ന ആളാണ്. പലപ്പോഴും വണ്ടിയിൽ കയറുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന അനുഭവമാണ്. ചെന്നൈയിലേയ്ക്ക് കോച്ച് കൊണ്ടുപോയാൽ തിരിച്ച് വരുന്നത് കാലപ്പഴക്കം ചെന്ന ബോഗികളാണ്. ഇത് ആരാണ് ശ്രദ്ധിക്കുന്നത്? മന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ വളരെയധികം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. കേരളത്തിനുവേണ്ടി പാലക്കാട് അനുവദിച്ച കോച്ച് ഫാക്ടറി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനും കേന്ദ്രസർക്കാർ

തയ്യാറായിട്ടില്ല. ലോക്കോ പൈലറ്റുമാരുടെ 59 ഒഴിവുകളുണ്ട്. 24 മണിക്കൂർ തുടർച്ചയായിട്ടാണ് പലരും വണ്ടി ഓടിക്കുന്നത്. ഒരു ദിവസം ട്രെയിനിൽ ഒരു ഡ്രൈവർ എന്റെ കൂടെ ഉണ്ടായിരുന്നു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ കല്യാണം കഴിഞ്ഞിട്ട് രണ്ടാമത്തെ ദിവസമായിരുന്നു. അയാൾക്ക് വീട്ടിൽ പോകാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. ആഴ്ചകളോളം വീട്ടിൽ പോകാതെ അവർ വണ്ടി ഓടിക്കുന്നു. മരണത്തിന്റെ കണക്കുകൾ ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ് പറഞ്ഞില്ലേ. പലരും ആത്മഹത്യ ചെയ്യുകയാണ്. ജീവിത പ്രയാസങ്ങൾകൊണ്ട് വണ്ടിക്കുമുന്നിൽ ചാടുകയാണ്. വണ്ടി ഓടിക്കുന്ന ജോലിഭാരത്താൽ പലരും സ്വന്തം വീടുപോലും കാണാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്.

ലോകത്തെ ഏറ്റവും വലിയ ഗതാഗത ശൃംഖലയും പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനവുമാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ. ചൈന കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ തൊഴിലാളികൾ ജോലി ചെയ്യുന്ന, ബ്രിട്ടീഷുകാർ തുടങ്ങിവച്ച ഈ സ്ഥാപനം ഇന്ന് രാഷ്ട്രത്തിന്റെ ബഹുസ്വരത പാരമ്പര്യത്തിലേയ്ക്ക് സവിശേഷമായ ശേഷിപ്പാണ്. ജനങ്ങൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആശ്രയിക്കുന്ന യാത്രാ സംവിധാനം റെയിൽവേയാണ്. ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന ഈ മഹത്തായ സ്ഥാപനം ഇന്ന് അലകും പിടിയും തെറ്റിക്കിടക്കുകയാണ്.

കരിഞ്ചന്തയും അഴിമതിയും കെടുകാര്യസ്ഥതയും കൊണ്ട് റെയിൽവേ സമ്പൂർണ്ണ കച്ചവടച്ചരക്കാക്കി മാറ്റുകയാണ്. ഇത് സമൂഹത്തിന് ദുരിതം വിതയ്ക്കുന്ന അവസാനത്തെ യാത്രയായി മാറുകയാണ്. കടലുണ്ടിപ്പുഴ കണ്ണീരിലാഴ്ത്തിയ കഥ കബീർ സാഹിബ് ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. കടലുണ്ടി തീവണ്ടി അപകടം 52 പേരെയാണ് കുരുതികൊടുത്തത്. എന്ത് നടപടിയാണ് ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ എടുത്തത്? കീഴ് ജീവനക്കാരനെ പിരിച്ചുവിട്ടു. അത്രതന്നെ. ഗസറ്റഡ് റാങ്കിലുള്ളവർ അപ്പോഴും സുരക്ഷിതരാണ്. എന്തെങ്കിലും ചെയ്തുവെന്ന് വരുത്തി ത്തീർക്കാനും മുട്ടുശാന്തിക്കുവേണ്ടിയും ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ രണ്ട് യാത്രാപാസ് കട്ട് ചെയ്തു. അത്രതന്നെ. ഒരാൾക്ക് വാണിംഗ് നോട്ടീസാണ് നൽകിയത്. ബ്രിട്ടീഷ് സിസ്റ്റമാണ് ഇപ്പോഴും തുടരുന്നത്. സന്ദേശങ്ങൾ പറഞ്ഞിട്ടോ പ്രമേയം പാസ്സാക്കിയിട്ടോ കാര്യമില്ല. ഇതിൽ ഇടപെടാൻ കഴിയണം.

ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ സുഖലോലുപരായി കഴിയുന്ന അവസ്ഥ ഇന്നുണ്ട്. റെയിൽവേയ്ക്ക് വളരെ ആവശ്യപ്പെട്ടതാണ് റബ്ബർ പാഡ്. റബ്ബറിന്റെ വില കുത്തനെ ഇടിഞ്ഞിട്ടും ഇതുപയോഗിക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ല. ടി.എഫ്.ആർ. വർക്ക് നടക്കാത്തത് റബ്ബർ പാഡ് ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണെന്നാണ് അതിലെ

ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥൻ എന്നോട് പറഞ്ഞത്. കാലോചിതമായി റെയിൽവേ മാറ്റാൻ പിങ്ക് ബുക്കിൽ പണമുണ്ട്. ടെണ്ടർ വിളിച്ചു, എഗ്രിമെന്റ് വച്ചു. കിലോമീറ്റർ കണക്കിന് റെയിൽ ഇറക്കിയിട്ടുമുണ്ട്. പിന്നെ എന്താണ് ജോലി നടക്കാത്തത്; ആരാണ് ഇതിന് തടസ്സം നിൽക്കുന്നത്; ആരാണ് ഇത് പരിശോധിക്കുന്നത്; ആരാണ് ഇതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നത്? വെൽഡിംഗ് പൗഡർ സപ്ലൈ ഇല്ലെന്നാണ് പറയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് പണികൾ നടക്കുന്നില്ല. ആർക്ക് ആരോട് കടപ്പാട്. ഇത് ഗൗരവമായി കാണണം. കഴുകൻ കണ്ണുകളുമായി നിൽക്കുന്നവരുടെ കയ്യിലെ കളിപ്പാവകളായി റെയിൽവേ ഉന്നതന്മാർ മാറുന്ന അവസ്ഥയാണ് കാണുന്നത്.

സൗമ്യയുടെ വധത്തിനുശേഷം ലേഡീസ് കമ്പാർട്ട്മെന്റ് സ്റ്റേഷന്റെ നടുവിലാക്കുമെന്ന് ഉറപ്പ് കൊടുത്തതാണ്. നടപ്പിലാക്കിയോ; ആരാണ് തടസ്സം? നല്ല ടോയ്ലെറ്റ് ഇല്ല. ആരാണ് അതിന് തടസ്സം. ദീർഘയാത്രക്കാർക്ക് റസ്റ്റ് റൂം ഇല്ല. എക്സലേറ്റർ ഉണ്ടായാൽ അഖിലേന്ത്യാ സ്ഥാനമാണെന്ന് പറയുന്നത് ശുദ്ധ അസംബന്ധമാണ്. സൗകര്യമായ സുരക്ഷിതമായ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ നമുക്കുണ്ടാകണം. ചെറിയ വിള്ളലുകൾക്കുമുകളിലൂടെ തീവണ്ടി ഓടുമ്പോൾ റെയിൽവേ പാളം വികസിച്ച്

പൊട്ടുകയാണ്. അതൊഴിവാക്കാനാണ് റെയിൽവേ മുറിച്ചുമാറ്റി പുതിയത് സ്ഥാപിക്കണമെന്നുപറയുന്നത്. സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാൻ ട്രാക്ക് ഡ്രോളിംഗ് പരിശോധന നടത്തണം. വെള്ള പാന്റും ഷർട്ടും തൊപ്പിയുമിട്ട ഒരാൾ ഡ്രോളി ഓടിച്ചുപോകുന്നത് എന്റെ കുട്ടിക്കാലത്ത് ഞാൻ കണ്ടിട്ടുണ്ട്. അത് ഉന്തിക്കൊണ്ടുപോയി ചില സ്ഥലത്ത് നിർത്തും. അവിടെ പരിശോധിക്കും. വീണ്ടും കയറും. വണ്ടി വരുമ്പോൾ അത് മാറ്റിയിടും. ഇങ്ങനെയുള്ള യാതൊരു ടെസ്റ്റിംഗോ ചെക്കപ്പോ ഇപ്പോൾ നടത്തുന്നതായി കാണുന്നില്ല. എല്ലാം നവീകരിച്ചതാണെങ്കിൽപ്പോലും ആ നവീകരണം എങ്ങനെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നു എന്നുകൂടി പരിശോധിക്കണം. എഞ്ചിൻ ഉപയോഗിച്ച് പാലം നിരീക്ഷിക്കണം. പാലത്തിന്റെ സുരക്ഷയും സിഗ്നലും ഉറപ്പാക്കാൻ ട്രാക്ക് മെഷീൻ വേണം. അറ്റകുറ്റപ്പണിക്ക് സ്റ്റാഫ്, മെറ്റീരിയൽസ്, ടെർമിനൽ എന്നിവ വേണം. എല്ലാം കൂടിച്ചേരുമ്പോൾ മാത്രമേ റെയിൽവേ സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കാനാവൂ. ബഡ്ജറ്റിലുണ്ടായിട്ടും നടപ്പിലാക്കാത്തത് എന്താണ്? അഡീഷണൽ ലൈൻസ് വേണം. രണ്ട് ലൈൻ വേണമെന്നാണ് ഇവിടെ പലരും പറഞ്ഞത്. മൂന്നും നാലും ലൈൻ വേണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഡ്രോളി ഇൻസ്പെക്ഷൻ നിർബന്ധമായും വേണം.

നൂറ് കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ ഓടുന്ന വണ്ടികൾക്ക് മാസത്തിൽ ഒരു തവണയും നൂറിൽ താഴെ വേഗതയിൽ ഓടുന്ന വണ്ടികൾക്ക് രണ്ട് മാസത്തിൽ ഒരു തവണയും ട്രാക്ക് പരിശോധന വേണമെന്നാണ് നിയമം. ഡിവിഷൻ അധികാരികൾ പരിശോധിക്കാനോ നടപടി സ്വീകരിക്കാനോ തയ്യാറാകുന്നില്ല. അപകടം സംഭവിക്കുമ്പോൾ കീഴ്ജീവനക്കാരെ ബലിയാടാക്കുകയാണ് പലപ്പോഴും ചെയ്യാറുള്ളത്. മുഖം രക്ഷിക്കാനുള്ള ഈ ശ്രമത്തിന് ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥരെ ബന്ധപ്പെടുത്തി ചർച്ച ചെയ്യണം. കൊള്ളലാഭം കൊയ്യാനുള്ള തിടുക്കത്തിൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ റെയിൽവേ അധികൃതർ ക്രൂരമായ അവഗണനയാണ് കാണിക്കുന്നത്. ഇതിൽനിന്നും വളരെ വ്യത്യസ്തമായ ഒരു സമീപനവും സമവായവും ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയണം. മന്ത്രിമാർ നേരിട്ട് പോകണമെന്നൊന്നുമില്ല. നമുക്ക് ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. നമ്മുടെ ഒരു തീരുമാനമെന്നുള്ള നിലയിൽ സുരക്ഷിതത്വം, പാളം രക്ഷിക്കൽ തുടങ്ങിയ എല്ലാ കാര്യത്തിലും മെച്ചപ്പെട്ട സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

<u>ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ</u>: സർ, നിരന്തരം അപകടങ്ങൾമൂലം ഭ്രമണം

തെറ്റിക്കിടക്കുന്ന ഏറെ ആശങ്കകൾ നിറഞ്ഞ കേരളത്തിലെ റെയിൽ മേഖലയെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ചർച്ചയ്ക്ക് അവസരം ഉണ്ടായതിൽ എനിക്ക് ഏറെ സന്തോഷമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ സാഹിബ് അവതരിപ്പിച്ച ഈ പ്രമേയം വളരെ പ്രസക്തമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത്, നിയമസഭയിൽ മുൻപും റെയിൽമേഖലയെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ചകൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. ഇത് കേവലം ഒരു അധരവ്യായാമമായി മാറാതെ വളരെ സീരിയസ്സായിട്ട് ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള നടപടികൾ അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുമെന്നുള്ള ഒരു പ്രതീക്ഷ ഞങ്ങൾക്കുണ്ട്. റെയിൽവേ ഒരു കേന്ദ്ര പോർട്ട് ഫോളിയോ ആണെങ്കിൽപ്പോലും അതിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഇന്നത്തെ സ്ഥിതി വച്ചുകൊണ്ട് ശക്തമായ ഇടപെടലിന് സാധ്യതയുണ്ട്. നമുക്കറിയാം, ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണകാലം മുതൽ 150 കൊല്ലം പഴക്കമുള്ള റെയിൽ ആണ് ഇവിടെയുള്ളത്. അത് ഇപ്പോഴും അതുപോലെ നിൽക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, മലബാറിലെ തിരൂർ-ബേപ്പൂർ റെയിൽവേ രണ്ടുകൊല്ലം മുൻപ് അതിന്റെ 150-ാം വാർഷികം

ആചരിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ഇപ്പോഴും അത് അവിടെത്തന്നെയാണ് നിൽക്കുന്നത്; വലിയ പുരോഗതിയൊന്നുമുണ്ടായിട്ടില്ല. ഏതായാലും അപകടങ്ങളെത്തുടർന്നാണെങ്കിലും ഇങ്ങനെയൊരു ചർച്ചനടന്നത് വളരെ നന്നായി. നമ്മുടെ പാളങ്ങൾ, സ്റ്റേഷൻ, ട്രെയിൻ, ബോഗികൾ എല്ലാം ഏറ്റവും മോശപ്പെട്ടതാണ്. ഇവിടെയെല്ലാവരും നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു. അതുകൊണ്ട് അതൊന്നും ഞാൻ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. പഴയ ബോഗികൾ അതിനകത്തെ തുണി, ആളുകൾ ഉപയോഗിച്ച തുണിപോലും വീണ്ടും ക്ലീൻ ചെയ്യാതെ കൊടുക്കുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള സാഹചര്യങ്ങളൊക്കെ ഇവിടെ വിശദീകരിക്കപ്പെട്ടതാണ്. അപകടങ്ങൾ ഒരു തുടർക്കഥയായി വരികയാണ്. ആഗസ്റ്റ് 28-ന് കറുകുറ്റിയിലും സെപ്റ്റംബർ 20-ന് കരുനാഗപ്പള്ളിയിലും അപകടങ്ങളുണ്ടായി. അതിനുമുൻപുള്ള വലിയ ദുരന്തങ്ങൾ നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. 105 പേർ മരിച്ച പെരുമൺ ദുരന്തം, അത് അവസാനം 'ടൊർണാഡോ' ആണെന്നുപറഞ്ഞാണ് എഴുതിത്തള്ളിയത്. അതുപോലെതന്നെയാണ് കടലുണ്ടിയിൽ 57 പേർ മരിച്ചത്. ഇതൊക്കെ നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. ഇവിടെ

ഭാഗ്യംകൊണ്ട് ദുരന്തം വഴിമാറിയ ഒരുപാട് അപകടങ്ങൾ വേറെയുമുണ്ട്. ഏതായാലും ഇതിനൊക്കെ ശാശ്വതപരിഹാരമുണ്ടാകണം. തീവണ്ടികൾക്കും സ്റ്റോപ്പിനും മുറവിളി കൂട്ടുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷിതത്വവും അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളും ഒരുക്കുകയെന്നതുകൂടി റെയിൽവേ വികസനത്തിന് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്നാണ്. തുടരെത്തുടരെ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ, അതിന്റെ പ്രധാന കാരണം പരിശോധിച്ചാൽ കേരളത്തോടുള്ള അവഗണനയും കെടുകാര്യസ്ഥതയുമാണെന്ന് കാണാൻ കഴിയും. അവിടെയാണ് ഈ ചർച്ചയുടെ പ്രസക്തി ഉണ്ടാകേണ്ടത്. നിരന്തരം അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നു; ട്രെയിൻ യാത്ര ഇന്ന് സുരക്ഷിതമല്ലാതായി മാറിയിരിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ മൂന്നുനാലുമാസമായിട്ട് സമയത്തിന് പോകാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ടിക്കറ്റെടുത്താൽ അന്വേഷിക്കുന്നത് ഇന്നത്തെ ട്രെയിനിന്റെ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ക്രമത്തിലാണോ; സമയത്തിനാണോ; എന്നാണ്. ട്രെയിനുകൾ പലപ്പോഴും മണിക്കൂറുകൾ വൈകിയാണ് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതിനൊക്കെയുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാരണം

ഇവിടെ എല്ലാവരും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, രണ്ട് ഡിവിഷനുകളിലായി 60-ഓളം വരുന്ന ലോക്കോ പൈലറ്റുമാരുടെ കുറവുണ്ട്; പലരും 24 മണിക്കൂറും ജോലി ചെയ്യുന്നു. ഒരു സാമ്പത്തികവർഷം 163 കിലോമീറ്റർ പാളം മാറ്റേണ്ടയിടത്ത് നമുക്ക് മാറ്റാൻ സാധിച്ചത് 25 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ്. അതുപോലെതന്നെ 202 സ്ഥലങ്ങളിൽ പാളം മാറ്റാൻ നിർദ്ദേശമുണ്ട്; 30 കിലോമീറ്റർ വേഗതയാണ് ഇവിടെ വേണ്ടത്. എന്നാൽ തൊണ്ണൂറും നൂറും വേഗതയിലാണ് ഇവിടെ ഓടുന്നത്. ട്രാക്കിന് താങ്ങാവുന്നതിനേക്കാൾ തീവണ്ടികളാണ് ഇന്ന് പാളത്തിലൂടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതിലൊക്കെയാണ് ഒരു ഇടപെടൽ അടിയന്തരമായിട്ട് ഉണ്ടാകേണ്ടത്. ഇവിടെ ഇനിയിപ്പോൾ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റുമില്ല. കാര്യങ്ങളൊക്കെ ഉത്തരേന്ത്യൻ ലോബി തീരുമാനിക്കുമെന്നുള്ള നിലയിലാണ്. ഓടിപ്പഴകിയ കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളാണ് ഇങ്ങോട്ടുവിടുന്നത്. നമ്മുടെ രണ്ട് റെയിൽവേ സോണുകൾ - തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനും പാലക്കാട് ഡിവിഷനും, ഇവിടെയുള്ള പണികളെല്ലാം മുടങ്ങിക്കിടക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതിനൊക്കെ ഒരു

അടിയന്തര ഇടപെടൽ ഈ ചർച്ചയുടെ ഭാഗമായിട്ട് ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയണം. തിരുവനന്തപുരം-ഷൊർണ്ണൂർ പാളത്തിൽ അതിന്റെ ശേഷിയുടെ 120 മുതൽ 150 ശതമാനം വരെ കൂടുതൽ സർവ്വീസ് നടത്തുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ സംസ്ഥാനത്തിനുള്ളിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ ബോഗികൾ കാലപ്പഴക്കം ചെന്ന് വൃത്തിഹീനമായതാണ്. ടോയ്ലെറ്റിന്റെ കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം വെളിയിട വിസർജ്ജനവിമുക്ത സംസ്ഥാനമാകുമ്പോൾ ട്രെയിനും റെയിലും അതിനൊരു അപവാദമായി നിൽക്കാതിരിക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കണം. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഞാൻ ഇവിടെ പറയുന്നത്, കേന്ദ്രവും ഡൽഹിയുമൊന്നും കനിഞ്ഞിട്ട് നമ്മുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കില്ല; അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇതിനകം കഴിയണമായിരുന്നല്ലോ. കേരളത്തിൽ റെയിൽവേ വികസനത്തിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് തുടക്കംകുറിക്കുകയും ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നയുടൻതന്നെ ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു കമ്പനിയുണ്ട്. അതായത് റെയിൽവേ പദ്ധതികളുടെ രൂപീകരണം, പഠനം, റെയിൽവേ പദ്ധതികളുടെ അംഗീകാരം നേടൽ ഇതിനുവേണ്ടി 51

ശതമാനം സംസ്ഥാന സർക്കാരും 49 ശതമാനം റെയിൽവേയും ചേർന്ന് ഒരു കമ്പനി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതഗതിയിലാക്കുക എന്നുള്ളതാണ് വളരെ പ്രധാനം. മെട്രോ ട്രെയിനിന്റെ നിർമ്മാണംപോലെ അത് സ്പീഡിലാക്കാൻ കഴിയണം. റോഡ് ഗതാഗത വികസനത്തിന് നമുക്ക് ഒരുപാട് പരിമിതികളുണ്ട്. എന്നാൽ ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്തുണ്ടാക്കിയ വടക്ക്-തെക്ക് റെയിൽപ്പാതയുണ്ട്. അതിൽ മൂന്നാമത്തെ പാത കൊണ്ടുവന്നാൽ ഈ രംഗത്ത് വലിയ മാറ്റങ്ങളുണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കും. അവിടെയാണ് ഭാവികേരളത്തിന്റെ പ്രതീക്ഷയുള്ളത്. ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ഡൽഹിയിലൊക്കെ പോകുകയാണെങ്കിൽ ഡൽഹി-ജയ്പൂർ എന്ന ഒരു ജനശതാബ്ദി ട്രെയിനുണ്ട്. എന്തൊരു സ്പീഡാണതിന്, നാല് -നാലരമണിക്കൂറുകൊണ്ട് ഡൽഹിയിൽ നിന്ന് അത് ജയ്പൂരിലെത്തും. പലരും പോയിട്ടുണ്ടാകും; എം.എൽ.എ. ടൂർ പോയവർക്കൊക്കെ അങ്ങനെയൊരു അനുഭവമുണ്ടാകും. അതിൽ നമ്മൾ ഫ്ലൈറ്റിൽ കയറിയതുപോലെയാണ്. എയർഹോസ്റ്റസ് വരുന്നമാതിരി ഓരോരുത്തർ

വന്നിട്ട് വെള്ളം വേണോ ഫുഡ് വേണോയെന്നൊക്കെ ചോദിക്കും. അതിനകത്ത് എന്തൊരു വൃത്തി; അതിന്റെ വേഗത, ഒരു മിനി ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിന്റെ അനുഭവം നമുക്കുണ്ടാകും. നമ്മുടെ നാട്ടിലുമുണ്ട് ജനശതാബ്ദികൾ. നാളെ സഭ ഉച്ചയ്ക്ക് പിരിഞ്ഞാൽ എല്ലാവരും പോകുന്ന ഒരു ജനശതാബ്ദിയുണ്ട്. എന്താണ് അതിന്റെ സ്ഥിതി? രണ്ടരമണിക്ക് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് പുറപ്പെട്ടാൽ അത് 11 മണിയോടുകൂടി കോഴിക്കോട് എത്തും. കണ്ണൂർ എത്തുമ്പോൾ അത് 12.00 മണിയും 1.00 മണിയുമൊക്കയാകും. നിശ്ചയിച്ച സമയത്തല്ല അത് എത്തുന്നത്. ജനശതാബ്ദി ട്രെയിനിന്റെയൊക്കെ പർപ്പസ് വേഗത്തിൽ എത്തുകയെന്നുള്ളതാണ്. അതുപോലും ഇവിടെ നടക്കുന്നില്ല. അത് ആലപ്പുഴ വഴിയാക്കിയാൽ ഒന്ന്-ഒന്നര മണിക്കൂർ ലാഭിക്കാൻ കഴിയും. അതിനിടയിൽ രണ്ടുമൂന്ന് സ്റ്റേഷനേയുള്ളൂ. ആ സ്റ്റേഷനിൽ ആ സമയത്ത് വേറെയും വണ്ടിയുണ്ട്. അതിനൊരു ക്രമീകരണം ഉണ്ടാക്കണം. ഷൊർണ്ണൂരിൽ എഞ്ചിൻ മാറ്റാൻ നിർത്തുന്നതു സംബന്ധിച്ച് ഒരുപാട് സമയം കളയാറുണ്ട്. ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ കോഴിക്കോടുവരെ

പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഷൊർണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട് ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ കമ്മീഷൻ ചെയ്തിട്ടില്ല. എന്തൊരു വാശിയാണിത്? കമ്മീഷൻ ചെയ്താൽ ഈ പ്രശ്നം ഞങ്ങൾക്ക് ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നു. അതുപോലെതന്നെ വേറൊരു കാര്യമുള്ളത്, രാജധാനി എക്സ്പ്രസ്സിന് മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ എവിടെയും ഒരു സ്റ്റോപ്പില്ല. തിരൂരിൽ ഒരു സ്റ്റോപ്പിനുവേണ്ടി ഒരു നിവേദനം എഴുതിയാൽ നന്നായിരിക്കും. അമൃതയും രാജ്യറാണിയും - ഇത് രണ്ടുംകൂടി കൊളുത്തിയിട്ട് ഒന്നിച്ചാണ് വരുന്നത്. രാജ്യറാണിക്ക് ഇൻഡിപെൻഡന്റ് ട്രെയിനാകാനുള്ള ആളുകളുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർക്കും ആവശ്യമുള്ളതാണ്. ഞങ്ങളുമൊക്കെ പലപ്പോഴും അതിൽ വരാറുണ്ട്. രാജ്യറാണിയെ ഇൻഡിപെൻഡന്റ് ആക്കുകയെന്നുള്ള ഒരാവശ്യംകൂടി ഇക്കൂട്ടത്തിൽ വയ്ക്കാവുന്നതാണ്. ഇതിലൊന്നും രാഷ്ട്രീയത്തിന് ഒരു പ്രസക്തിയുമില്ല; ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ് റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിട്ട് ഒന്നും നടന്നില്ലായെന്ന് പറഞ്ഞു. 18 മാസംകൊണ്ട് അദ്ദേഹം 17 പുതിയ ട്രെയിനുകൾ കൊണ്ടുവന്നു. അതുപോലെതന്നെ സ്റ്റേഷനുകൾക്ക് പുരോഗതിയുണ്ടായി. .... എനിക്ക് അറിയാവുന്ന കാര്യം

പറയുകയാണ്, കോഴിക്കോട്, തിരൂർ, അങ്ങാടിപ്പുറം, ഇനിയുള്ളത് ഞാൻ പിന്നീട് പറഞ്ഞുതരാം.

<u>മി. സ്പീക്കർ</u>: ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ, അങ്ങയുടെ സമയം കഴിഞ്ഞു.

<u>ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ</u>: സർ, രാജ്യറാണി ട്രെയിനടക്കം ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ് സാഹിബിന്റെ സംഭാവനയാണ്. എല്ലാവരുടെയും സംഭാവനയുണ്ടാകട്ടെ, നമ്മൾ അതിലൊന്നും തർക്കിക്കേണ്ട. ഏതായാലും നമ്മളെല്ലാവരുംകൂടി ട്രെയിനിന്റെ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥ, അപകടം, സുരക്ഷയില്ലായ്മ എന്നിവ ഒഴിവാക്കാനുള്ള നടപടികളെടുക്കാനും മറ്റുള്ളവർ അനുഭവിക്കുന്ന ട്രെയിൻ സൗകര്യം കേരളീയർക്കുംകൂടി കിട്ടാനുമുള്ള കാര്യമായ ഒരു ഇടപെടൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുമെന്ന പ്രതീക്ഷയോടുകൂടി ഈ പ്രമേയത്തെ എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ ഉപസംഹരിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എം. സ്വരാജ്</u>: ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ, വളരെയേറെ ഗൗരവതരമായ നമ്മുടെ നാടാകെ ഉൾക്കണ്ഠയോടുകൂടി കാണുന്ന ഒരു വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ചാണ്

നമ്മൾ ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മനുഷ്യരാശിയുടെതന്നെ വികാസ പരിണാമ പ്രക്രിയയിൽ നിർണ്ണായകമായ ചുവടുവയ്പ്പായിരുന്ന ആവി എഞ്ചിന്റെ കണ്ടുപിടിത്തവും റെയിൽവേയുടെ ആവിർഭാവവും. 1800-കളുടെ തുടക്കത്തിൽ ഇംഗ്ലണ്ടിലാണ് റെയിൽവേ യാഥാർത്ഥ്യമായത്. ബ്രിട്ടീഷ് ഇന്ത്യയിൽ ആ നേട്ടം കടന്നുവരാൻ ഏതാണ്ട് അര നൂറ്റാണ്ടുകാലം എടുത്തുവെന്നാണ് ചരിത്രം പറയുന്നത്. 1853-ലാണ് ബോംബെയിൽനിന്നും താനെയിലേയ്ക്ക് ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ ട്രെയിൻ ഓടിയതായി ചരിത്രത്തിൽ നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. അതുകഴിഞ്ഞ് ഒരു ദശാബ്ദം പോലും കാത്തിരിക്കേണ്ടി വന്നില്ല റെയിൽവെ ഭൂപടത്തിൽ കേരളത്തെ അടയാളപ്പെടുത്താനെന്ന് നാം കാണാം. ഇവിടെ നാം ചർച്ച ചെയ്യുന്നത് സമീപ കാലത്ത് പുറത്തുവന്നിട്ടുള്ള വാർത്തകളെയും നമുക്ക് നേരിടേണ്ടിവന്ന റെയിൽവെ അപകടങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഉൾകണ്ഠാജനകമായ ട്രെയിൻയാത്ര സുരക്ഷിതമല്ലാതായി മാറിയ ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അത്തരം വിഷയങ്ങളെക്കുറിച്ചാണെങ്കിലും ഇവിടെ നടന്ന എല്ലാ ചർച്ചകളിലും കടന്നുവന്നത് കേരളത്തോടുള്ള റെയിൽവേ അവഗണനയെക്കുറിച്ചാണ്. സ്വാഭാവികമായും ആ വിഷയം കൂടി ഈ ചർച്ചയുടെ ഭാഗമായി ഉയർന്നുവരും. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത് ഇന്ത്യയിൽ

റെയിൽവേ ആരംഭിച്ച് ഒരു ദശാബ്ദംപോലും കാത്തുനിൽക്കുന്നതിനുമുൻപ് കേരളത്തിൽ ട്രെയിനും റെയിൽവേ ലൈനുമെല്ലാം യാഥാർത്ഥ്യമായി. 1861 മാർച്ച് 12-ാം തീയതിയാണ് ബേപ്പൂരിൽ നിന്നും തിരൂരിലേക്ക് ആദ്യത്തെ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നടത്തിയത്. അതിനെത്തുടർന്നുണ്ടായിട്ടുള്ള റെയിൽവെ വികസനമെല്ലാം ബ്രിട്ടീഷ് കാലഘട്ടത്തിലായിരുന്നു. നാം കേരളത്തിന്റെ 60-ാം പിറന്നാൾ ആഘോഷിക്കുകയാണ്. ഐക്യകേരളം രൂപപ്പെടുന്ന ഘട്ടത്തിൽ, 1956-ൽ കേരളത്തിൽ 745 കി.മീ. റെയിൽവേ ലൈനാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇവിടെ അറുപതാം വാർഷികം ആഘോഷിക്കുന്ന ഈ ഘട്ടത്തിൽ ഏതാണ്ട് 1050 മറ്റോ കി.മീ. റെയിൽവേ ലൈനാണ് ഉള്ളതെന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ ആറ് പതിറ്റാണ്ടിനിടയിൽ സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തര ഇന്ത്യയിൽ നമുക്ക് കൂടുതലായി ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത് മൂന്നൂറിൽപരം കിലോമീറ്റർ റെയിൽവേ ലൈനുകൾ മാത്രം. തന്നെയുമല്ല ഇന്ത്യയുടെ റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ എല്ലായിപ്പോഴും അവഗണന ഏറ്റുവാങ്ങാൻ വിധിക്കപ്പെട്ട ഒരു ജനതയാണ്, സംസ്ഥാനമാണ് നമ്മുടേത്. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ അത്തരം കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് പരാമർശിക്കുമ്പോൾ രാഷ്ട്രീയം പറയുന്നുവെന്നൊക്കെ പറഞ്ഞാൽ എങ്ങനെയാണ് അതിനോട് പ്രതികരിക്കുകയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. രാഷ്ട്രീയ സംബന്ധിയായ

കാര്യങ്ങൾ നിയമസഭയിലെങ്കിലും ചർച്ച ചെയ്യാനായില്ലെങ്കിൽപിന്നെ എവിടെയാണ് ചർച്ച ചെയ്യാനാകുക എന്ന ആശങ്കയാണ് എന്റെ മനസ്സിലുണ്ടാകുന്നത്. ചില കാലങ്ങളിൽ ചില ട്രെയിനുകൾ നമുക്ക് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അത് നമുക്കെല്ലാം അറിയാവുന്നതുമാണ് യാഥാർത്ഥ്യവുമാണ്. എന്നാൽ പുതിയൊരു ട്രെയിൻ അനുവദിക്കുകയെന്നതിനപ്പുറം സാധ്യമായ റെയിൽവെ വികസനം കേരളത്തിൽ സാധ്യമായിട്ടുണ്ടോ, ട്രെയിൻ യാത്ര സുരക്ഷിതമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം കേന്ദ്രസർക്കാർ മുൻകൈ എടുത്തിട്ടുണ്ടോ എന്നെല്ലാം നാം പരിശോധിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഷൊർണ്ണൂർ-നിലമ്പൂർ ലൈനിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ പലരും സംസാരിക്കുകയുണ്ടായി. ഞാൻ ഏറെത്തവണ യാത്ര ചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു ലൈനാണ്. നിലമ്പൂരിലെ അളവറ്റ തേക്ക് തടി കൊണ്ടുവരുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് 1921-ൽ ബ്രിട്ടീഷുകാർ ആ റെയിൽവേ ലൈൻ ഉണ്ടാക്കിയത്. സ്വാതന്ത്ര്യം ലഭിച്ച് ഇത്രയുംകാലമായിട്ടും ഈ ലൈൻ തൊട്ടപ്പുറത്തേക്ക് നഞ്ചൻകോടേക്ക് കൊണ്ടുപോകാനൊരു പദ്ധതി മാറി മാറി വന്ന ഒരു കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെയും ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടായില്ല. ബഹുമാന്യരായ മറ്റ് അംഗങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമുക്ക് റെയിൽവേ സോണോ പുതിയ കോച്ചുകളോ പുതിയ പാളങ്ങളോ ലഭിക്കുന്നില്ല. കോച്ച് ഫാക്ടറികളുടെ സ്ഥിതി ഇവിടെ പറഞ്ഞു.

എല്ലാക്കാലത്തും അവഗണന ഏറ്റുവാങ്ങാൻ നാം വിധിക്കപ്പെടുകയാണ്. ഒരു അർത്ഥത്തിൽ റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ കേരളമില്ലായെന്നുപറഞ്ഞാൽപോലും അധികമാവില്ലായെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നു. 2015-ൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനുവേണ്ടി ദക്ഷിണ റെയിൽവേ നീക്കിവച്ചത് 2458 കോടി രൂപയാണ്. അതിൽ തമിഴ്നാടിന് 1808 കോടി രൂപയും കേരളത്തിന് 630 കോടി രൂപയുമാണ് ലഭിച്ചത്. ജനറൽ കൺസ്ട്രക്ഷനായി 344 കോടി രൂപ മാറ്റി വച്ചപ്പോൾ തമിഴ്നാടിന് 332 കോടി രൂപയും കേരളത്തിന് 12 കോടി രൂപയും ലഭിച്ചു. മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി 252 കോടി രൂപ നീക്കി വച്ചപ്പോൾ അത് പൂർണ്ണമായും തമിഴ്നാടിന് ലഭിച്ചു, കേരളത്തിന് ഒന്നും ലഭിച്ചില്ലായെന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഇതാണ് ഇക്കഴിഞ്ഞ കൊല്ലം നമുക്കുണ്ടായ അനുഭവമെന്ന് നാം കാണേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് നാം ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന വിഷയം കൂടുതൽ പ്രസക്തമായി മാറുന്നത്. കഴിഞ്ഞ രണ്ടുമാസത്തിനിടയിൽ മൂന്നു തവണ അപകടമുണ്ടായപ്പോഴാണ് ഇത്തരമൊരു ചർച്ചതന്നെ പ്രസക്തമായി വരുന്നത്. ഇവിടെ ചർച്ച നടത്തുമ്പോൾ തന്നെ ശാസ്താംകോട്ട റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന് രണ്ടുകിലോമീറ്റർ മാറി റെയിൽപാളത്തിൽ വിള്ളൽ കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്നുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൂഞ്ഞാറിലെ അംഗം

സംസാരമദ്ധ്യേ സൂചിപ്പിച്ചു. ഈ ചർച്ച എത്രമാത്രം പ്രസക്തമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കാനാണ് സാന്ദർഭികമായി ഞാൻ അക്കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ഷൊർണ്ണൂർ വരെയുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിൽ 202 ഇടത്തും കാസർഗോഡ് മുതൽ പാലക്കാട് വരെയുള്ള ലൈനിൽ 36 ഇടത്തും ആകെ 238 ഇടത്ത് ഗൗരവതരമായ വിള്ളൽ ഉണ്ടെന്നാണ് സാങ്കേതിക വിഭാഗം മുന്നറിയിപ്പ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. 238 സ്ഥലത്ത് വിള്ളലുണ്ടെങ്കിൽ അത് മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. 100 കി.മീ. ദൂരമെങ്കിലും പാളം അടിയന്തിരമായി മാറ്റി സ്ഥാപിക്കണമെന്ന സാങ്കേതിക വിഭാഗത്തിന്റെ മുന്നറിയിപ്പും അവഗണിക്കപ്പെടുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോൾ ആ ഭാഗത്തെത്തുമ്പോൾ 30 കി.മീ. ആയി വേഗത കുറച്ചുകൊണ്ട് അപകടം ഒഴിവാക്കാൻ ശ്രമിക്കണമെന്നാണ് റെയിൽവേ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള സമീപനം. കുറച്ചുകൂടി കഴിഞ്ഞാൽ കേരളത്തിൽ ട്രെയിനിന്റെ വേഗത 30 കി.മീ. ആയി പരിമിതപ്പെടുമെന്ന് നാം കാണണം. വിള്ളലുണ്ടായ പാളം മാറ്റിസ്ഥാപിക്കുന്നതിനുപകരം അവിടെയെത്തുമ്പോൾ താൽക്കാലികമായി വേഗതകുറച്ച് അപകടമൊഴിവാക്കണമെന്ന താൽക്കാലിക അപകട നിവാരണ മാർഗ്ഗമാണ് റെയിൽവേ അവലംബിക്കുന്നുവെന്നുള്ളത് ട്രെയിൻ യാത്രക്കാരുടെ ജീവന് റെയിൽവേ എത്രമാത്രം വിലകൽപ്പിക്കുന്നുവെന്നതിന്റെ തെളിവാണ്.

ജീവനക്കാരുടെ കുറവ് വളരെ ഗൗരവമായി കാണേണ്ട ഒന്നാണ്. 1980-ൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന ജീവനക്കാർ 1990-ൽ ഇല്ല. അന്നുള്ള അത്രയും 2000-ലോ 2010-ലോ ഇല്ല. ലക്ഷങ്ങളുടെ കുറവാണ് ഉണ്ടാകുന്നത്. ജീവനക്കാരുടെ ഒഴിവുകൾ നികത്തപ്പെടുന്നില്ല. ഇത് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതാണ്. ആ നയം തന്നെയാണ് ഇപ്പോഴത്തെ ഗവൺമെന്റും പിന്തുടരുന്നത്. 2291 ഒഴിവുകളാണ് ഈ രണ്ടു ഡിവിഷനുകളിലായി കേരളത്തിൽ അടിയന്തരമായി നികത്തപ്പെടേണ്ടതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഒരു അംഗം സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. തിരക്കുള്ള സമയത്ത് ആളില്ലാത്ത ടിക്കറ്റ് കൗണ്ടറുകൾ നമുക്കെപ്പോഴും കാണാം. രണ്ട് കോച്ചുകൾ പരിശോധിക്കാൻ ചുമതലപ്പെട്ടിരുന്ന ടി.ടി.ഇ.മാർ ഇപ്പോൾ നാല് കോച്ചുകൾ പരിശോധിക്കുന്നു. പത്തര മണിക്ക് പുറപ്പെടുന്ന അമൃത എക്സ്പ്രസിൽ ഇവിടുന്നു കയറിയാൽ ഒരു മണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞ് ആളുകളെല്ലാം നല്ല ഉറക്കമാകുമ്പോഴാണ് ടി.ടി.ഇ. വന്ന് വിളിച്ചുണർത്തുന്നത്. ജീവനക്കാരുടെ കുറവ് റെയിൽവേയുടെ സുരക്ഷിതത്വത്തെയും ഗൗരവമായി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ശാസ്താംകോട്ടയിൽ വിള്ളൽ കണ്ടെത്തിയത് നാട്ടുകാരാണ്. അവരാണ് അറിയിച്ചത്. അവിടെ പരിശോധിക്കാൻ ചുമതലപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉണ്ടായില്ലായെന്ന് നാം കാണണം. അതോടൊപ്പംതന്നെ

കോച്ചുകളുടെ ശോചനീയവസ്ഥയെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട നാദാപുരം അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഞങ്ങൾ ഒരുമിച്ചാണ് പലപ്പോഴും യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. ഞാനത് വീണ്ടും അതേ അർത്ഥത്തിൽ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. റെയിൽവെയുടെ ടോയ്ലെറ്റുകൾ അങ്ങേയറ്റം വൃത്തിഹീനമായിട്ടുള്ളതാണ്. ഒ.ഡി.എഫ്. ആയി പ്രഖ്യാപിച്ചതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. കേരളത്തിലെ റെയിൽവെ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്ന 1050 കി.മീ. ഒരർത്ഥത്തിൽ 1050 കി.മീ. ദൈർഘ്യമുള്ള ഒരു തുറന്ന ടോയ്ലെറ്റാണ്, മാലിന്യം പുറംതള്ളി കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എല്ലാ രാജ്യങ്ങളിലും ഈ രീതി മാറി. ബയോ ടോയ്ലെറ്റ് സംവിധാനം വന്നു. മലമൂത്ര വിസർജ്യങ്ങൾ ഇങ്ങനെ റെയിൽ പാളത്തിൽ വിക്ഷേപിക്കുന്ന നില ലോകത്ത് എവിടെയും ഇല്ല. അത് അവിടെ നിൽക്കട്ടെ, ആ ടോയ്ലെറ്ററിലേയ്ക്കൊന്ന് പോകണമെങ്കിലോ... സാധാരണ ഗതിയിൽ ഒരാൾക്കും പോകാൻ കഴിയാത്ത വിധം അസഹ്യമായ ദുർഗന്ധം. അതൊന്നും വൃത്തിയാക്കാനുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അവിടെയില്ല. നമ്മുടെ നിയമസഭാ സെക്രട്ടറിയുടെ ചുമതല വഹിച്ചിരുന്ന അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറി ശ്രീമതി പി. ജയലക്ഷ്മി എഴുതിയ രാത്രിയാത്രകളിൽ സംഭവിക്കുന്നത് എന്നൊരു കഥ കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഞാൻ വായിക്കുകയുണ്ടായി. അതിലെ ട്രെയിൻ യാത്രയെ സംബന്ധിച്ചുള്ള

ഒരു വരി ഇങ്ങനെയാണ്, വണ്ടിയിലെ വൃത്തിഹീനമായ ടോയ്ലെറ്റിൽ പോകാൻ മടിച്ച് അടക്കിപ്പിടിച്ചിരുന്നതിന്റെ വിമ്മിട്ടം ടോയ്ലെറ്റിലേക്ക് ഓടാൻ പ്രേരിപ്പിച്ചതിനാൽ ... അങ്ങനെ കഥ പോകുകയാണ്. എന്നുവച്ചാൽ ഇന്ന് ട്രെയിൻ യാത്രയെ സംബന്ധിച്ച് കഥയെഴുതുന്ന ഒരാൾക്ക് വൃത്തിഹീനമായ ടോയ്ലെറ്റിനെക്കുറിച്ച് ഒരു വരിയോ ഒരു വാക്കോ എഴുതാതെ ആ കഥ മുന്നോട്ട് പോകില്ലായെന്ന അവസ്ഥ വന്നിരിക്കുന്നുവെന്ന് കാണാം. ഇത്തരത്തിൽ ട്രെയിനിന്റെ സുരക്ഷിതത്വവും ആരോഗ്യകരമായ അന്തരീക്ഷത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള അവകാശവുമെല്ലാം അവതാളത്തിലായിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് നാം ഈ വിഷയത്തെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതെന്നത് പ്രത്യേകമായി കാണേണ്ടതാണ്. ഏഴര ലക്ഷം യാത്രക്കാർ ഇന്ന് കേരളത്തിൽ ഒരു ദിവസം ട്രെയിനുകളിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നുണ്ട്. 286 ട്രെയിനുകൾ കേരളത്തിൽ ഒരു ദിവസം ഓടുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെ ജനസംഖ്യാനുപാതികമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തിയാൽ മറ്റിടങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് വൻതോതിൽ യാത്രക്കാരുള്ള അവരെല്ലാം ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്രചെയ്യുന്ന ഒരു നാടാണ് നമ്മുടേത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ടിക്കറ്റെടുക്കുന്നത് കൊച്ചിയിലേയ്ക്കോ കോഴിക്കോട്ടേയ്ക്കോ അല്ല മരണത്തിലേയ്ക്കാണ്. മരണത്തിലേയ്ക്ക് ടിക്കറ്റെടുക്കുന്ന യാത്രക്കാരായി നമ്മൾ മാറുകയാണ്. മുൻപൊക്കെ

ട്രെയിനിന്റെ മുന്നിൽ ചാടിയാണ് ആത്മഹത്യ ചെയ്യുന്നതെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ ടിക്കറ്റെടുത്താലും ചിലപ്പോൾ കാര്യം നടന്നേക്കും എന്ന നിലയാണ് വാർത്തകൾ സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ ട്രെയിൻയാത്രക്കാർക്ക് വേണമെങ്കിൽ ധീരതയ്ക്ക് അവാർഡ് കൊടുക്കാവുന്നതാണ്. അപകടം പതിയിരിക്കുന്ന പാതകളിലൂടെ അനിശ്ചിതത്വത്തിലേക്ക് യാത്ര ചെയ്യുന്ന മലയാളിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അങ്ങേയറ്റം ഗൗരവതരമായി ഈ വിഷയം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ സത്വര ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് നമുക്ക് സുരക്ഷിതമായി യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള അന്തരീക്ഷമൊരുക്കാൻ നിയമസഭയ്ക്ക് ആവശ്യമായ ശബ്ദമുയർത്താനാകുമെന്ന പ്രതീക്ഷയോടെ ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

<u>ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ</u>: സർ, തുടർച്ചയായി നടക്കുന്ന ട്രെയിനപകടങ്ങൾ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ ഭയചകിതരാക്കിയിരിക്കുന്ന അതീവ ഗുരുതരമായ സാഹചര്യത്തിലാണ് ഈ ഉപക്ഷേപം ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നത്. ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകളാണ് ഓരോ ദിവസവും യാത്രയ്ക്കായി ട്രെയിനുകളെ ആശ്രയിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെന്നുമാത്രമല്ല ഇന്ത്യയിൽ ആകമാനമുള്ള സാധാരണക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ ചെലവുകുറഞ്ഞ ഒരു യാത്രാമാർഗ്ഗമായി ആളുകൾ ആശ്രയിക്കുന്നത് ടയിനിനെ

തന്നെയാണ്. ഇന്ത്യയിലെ പല സംസ്ഥാനങ്ങളെയും അപേക്ഷിച്ച് റെയിൽവേയ്ക്ക് കൂടുതൽ കളക്ഷൻ നേടിക്കൊടുക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഈ രാജ്യത്തിന്റെ വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഞാൻ ട്രെയിൻ യാത്രചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്ക് പ്രത്യേകിച്ച് വടക്കേ ഇന്ത്യയിലൊക്കെ പോകുമ്പോൾ ആളുകൾ ട്രെയിനിൽ കയറുന്നത് അവരുടെ പട്ടിയേയും പൂച്ചയേയും ആടിനേയുമൊക്കെ കൊണ്ടാണ്, അതും ടിക്കറ്റെടുക്കാതെ, ടി.ടി. ടിക്കറ്റ് ചോദിക്കുമ്പോൾ *'യേ ഹമാരാ ഗാഡി ഹെ ഭായി, ടിക്കറ്റ് കാ ക്യാ സരൂരത്ത് ഹെ?'* എന്നാണ് അവർ പറയുന്നത്. അതായത് ഇത് നമ്മുടെ വണ്ടിയല്ലേ; എന്തിനാണ് ടിക്കറ്റെന്നാണ് അവർ ടി.ടി.-യോട് തിരിച്ച് ചോദിക്കുന്നത്. അതിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായി എല്ലാവരും കൃത്യമായി ടിക്കറ്റെടുക്കുകയും, പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ കയറുന്നതിന് പ്ലാറ്റ്ഫോം ടിക്കറ്റുവരെയെടുത്ത് റെയിൽവെയുടെ കളക്ഷൻ വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊടുക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളമെന്നുള്ളത് നമ്മൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. 1050 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിലുള്ള സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേപാതയിൽ, ശ്രീ. സ്വരാജ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച, 238 സ്ഥലത്താണ് വിള്ളലുകളുണ്ടായിരിക്കുന്നത്. ഇത് കണ്ടെത്തിയത് അടുത്ത കാലഘട്ടത്തിലാണ്. അതായത് ശരാശരി നാലര

കിലോമീറ്ററിൽ ഒരു വിള്ളലുണ്ടെന്നാണ് പുതിയതായി വരുന്ന കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഇത് വളരെ ഭയാനകമായ സാഹചര്യമാണ്. ആഗസ്റ്റ് 27-ന് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ അങ്കമാലിയിലെ കറുകുറ്റിയിലുണ്ടായ അപകടം, തിരുവനന്തപുരം-മാംഗ്ലൂർ എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ 13 കോച്ചുകളാണ് പാളം തെറ്റിയത്. രാത്രി മൂന്നരമണിക്ക് ഞാൻ അവിടെ ചെന്നപ്പോൾ പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റും മറ്റ് ജനപ്രതിനിധികളും നാട്ടുകാരുമൊക്കെ അവിടെയെത്തിയിരുന്നു. എല്ലാവരുടേയും സമയോചിതമായ ഇടപെടൽ കൊണ്ടുമാത്രം ഒരു വലിയ ദുരന്തം തലനാരിഴയ്ക്ക് ഒഴിവായി എന്നുള്ളതാണ് അവിടെ കണ്ട കാഴ്ച. രാത്രിയിൽ ബസ്സുകൾ അവിടെ എത്തിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. താൽപ്പര്യം കാണിച്ചുകൊണ്ട് യാത്രക്കാർക്ക് വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടും അസൗകര്യവും കൂടാതെ സുരക്ഷിതമായി അവരുടെ സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കാൻ സാധിച്ചു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കാര്യം ഞാൻ ഇവിടെ സാന്ദർഭികമായി സൂചിപ്പിച്ചുവെന്ന് മാത്രം. അങ്ങനെ തുടർച്ചയായി അപകടങ്ങൾ കേരളത്തിലുണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് ഇന്നിവിടെ ഈ വിഷയം നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. ഒരു റെയിൽപാളത്തിന്റെ പരമാവധി ആയുസ്സ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത് 25 വർഷമാണ്. എന്നാൽ

സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലുള്ള പാളങ്ങളെല്ലാംതന്നെ അൻപതും അറുപതും വർഷങ്ങൾ പിന്നിട്ടവയാണെന്ന സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുകയാണ്. ഈ വിള്ളലുകളുണ്ടാകുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം താൽക്കാലികമായി ക്ലാമ്പിട്ട് മുറുക്കി പാളത്തിലെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ അങ്ങനെ ചെയ്യുമ്പോൾ ഒരാഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽ പാളം മാറ്റി പുതിയത് സ്ഥാപിക്കണമെന്നാണ് ചട്ടം, നിർഭാഗ്യവശാൽ ഇത് ആരും ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ലായെന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ജീവനക്കാരെ പരമാവധി കുറച്ച് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പുറം കരാറുകാരെ ഏൽപ്പിക്കുകയാണ് റെയിൽവേ സ്ഥിരമായി അവലംബിക്കുന്ന ഒരു രീതി. കരാറുകാർ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ കൃത്യമായി ചെയ്യുന്നുണ്ടോ എന്നറിയാനുള്ള സംവിധാനമില്ലെന്നു മാത്രമല്ല അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥതലങ്ങളിൽ കൈക്കൂലിയുടെ കഥകളും നമ്മൾ മാധ്യമങ്ങളിലൂടെ കേൾക്കുന്നുണ്ട്. തുടർച്ചയായ ട്രെയിനപകടങ്ങൾക്ക് കാരണം പാളങ്ങളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥയാണെന്ന് റെയിൽവേ തന്നെ സമ്മതിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ അത് സമ്മതിക്കുന്നതല്ലാതെ മറ്റൊന്നും ചെയ്യുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് ഖേദകരം. ട്രെയിൻ അപകടങ്ങൾക്ക് നോക്കുകൂലിയുമായി ബന്ധമുണ്ടെന്നുപോലും പറയുന്നുണ്ട്. നോക്കുകൂലി വാങ്ങി പാളങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ

കരാറുകാർ മടിക്കുന്നുവെന്ന് അപകടമുണ്ടായ സമയത്ത് വാർത്താചാനലുകൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. പാളം മാറ്റിവയ്ക്കൽപോലുള്ള സുപ്രധാന ജോലികൾ പോലും ഇതുമൂലം നിർത്തിവയ്ക്കേണ്ടിവന്നിരിക്കുകയാണ്. ടെൻഡർ നടപടികൾ മൂന്നുമാസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയായി അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തുടങ്ങണമെന്നാണ് റെയിൽവേ ചട്ടം. എന്നാൽ പലപ്പോഴും ടെന്റർ നടപടികൾ ഒരു വർഷം വരെ നീളുന്നുവെന്നത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ആവശ്യത്തിന് ജോലിക്കാരില്ല എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനമായ വിഷയം. മെക്കാനിക്കൽ സെക്ഷനിലും ട്രാഫിക് സെക്ഷനിലും ഇലക്ട്രിക്കൽ സെക്ഷനിലായാലുമൊക്കെ ജീവനക്കാരുടെ അഭാവം വലിയ ഒരു വിഷയം തന്നെയാണ്. അഞ്ചുകിലോമീറ്ററിൽ ഒരു ഗ്യാംങ്ങിൽ 15 ഗ്യാംഗ്മാൻമാരുൾപ്പെടെ 17 ജീവനക്കാരുണ്ടാകണമെന്നാണ് ചട്ടം. പക്ഷേ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയെ എടുത്താൽ 17 ജീവക്കാരുണ്ടാകേണ്ട അഞ്ച് കിലോമീറ്റർ ചുറ്റളവിൽ അഞ്ചോ ആറോ ജീവനക്കാരെ മാത്രമാണ് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. അതുപോലെ മറ്റൊരു വിഷയം പാളത്തിലെ ഓവർലോഡാണ്. ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ഉപയോഗിക്കുന്നത് 52 Kg റെയിലാണ്. തമിഴ്നാടുൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊക്കെ 60 Kg റെയിലാക്കി മാറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

എന്നാൽ കേരളത്തിൽ ചുരുക്കം ചില കിലോമീറ്ററുകൾ മാത്രമേ ഇതു മാറ്റി സ്ഥാപിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളൂ. ഇവിടെ റെയിൽവെയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ ഇഴഞ്ഞുനീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യം കൂടി നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. അങ്കമാലി-ശബരിപാതയുടെ നിർമ്മാണം അങ്ങനെ ഇഴഞ്ഞുനീങ്ങുകയാണ്. അങ്കമാലി-കാലടി റൂട്ടിൽ രണ്ട് ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ, നായത്തോട്-മനയ്ക്കപ്പടി ഓവർബ്രിഡ്ജുകളുടെ അപ്രോച്ച്റോഡിന് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുവാൻ റെയിൽവേ ജില്ലാകളക്ടർക്ക് നോട്ടീസ് നൽകിയിരുന്നു, എന്നാൽ ഇതുവരെ അതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. അവിടെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുവാൻ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ സ്പെഷ്യൽ തഹസിൽദാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് എത്രയും പെട്ടെന്ന് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ ശ്രമിക്കണം. അതുപോലെ കാലടി-ശബരിമല പാത ജോയിന്റ് വെഞ്ചറിലുള്ളതാണ്. അതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ സ്പെഷ്യൽ ഓഫീസറെ നിയമിച്ച് അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളും നിർമ്മാണവും സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുവാനുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ ഉണ്ടാകേണ്ടതാണ്. അതുപോലെ റെയിൽവെയുടെ സുരക്ഷ വലിയ ഒരു വിഷയമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇനിയും ഗോവിന്ദചാമിമാരുണ്ടാകാതിരിക്കാൻ റെയിൽവേ

കോച്ചുകളിൽ വനിതാ പോലീസ് ഓഫീസർമാരെയടക്കം നിയമിച്ച് സുരക്ഷ കൂട്ടുതൽ ഉറപ്പുവരുത്താൻ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന് ഒരാവശ്യം വരുമ്പോൾ രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി ജനപ്രതിനിധികളും രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിക്കാരുമെല്ലാം ഒന്നിച്ചുനിന്ന് ഡൽഹിയിൽപോയി ശബ്ദമുണ്ടാക്കുന്നത് തമിഴ്നാട്ടുപോലുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നമ്മൾ നിരന്തരമായി കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ കേരളത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ അത്തരത്തിലൊരു നിലപാട് നമ്മുടെ എല്ലാവരുടേയും ഭാഗത്തു നിന്നുണ്ടാകേണ്ടതാണ്. ഈ വിഷയം ഇവിടെ ചർച്ചയിലും പ്രമേയത്തിലും മാത്രം ഒതുങ്ങാതെ, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മൊത്തം ആവശ്യമായി കണക്കാക്കി കേരളത്തിന്റെ മുഴുവൻ റെയിൽവേയുടെയും വികസനം ലക്ഷ്യമാക്കി എം.എൽ.എ.-മാരും എം.പി.-മാരും ഉൾപ്പടെ എല്ലാ ജനപ്രതിനിധികളും ഈ വിഷയം ഡൽഹിയിൽ അവതരിപ്പിക്കുവാനും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ന്യായമായ ആവശ്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കുവാനും ഒറ്റക്കെട്ടായി പ്രവർത്തിക്കണമെന്നുമാത്രം സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ഉപക്ഷേപം ഒരിക്കൽക്കൂടി അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ, കേരളം ഏറ്റവും കൂടുതൽ ശ്രദ്ധിക്കുന്ന ഈ വിഷയം ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച

ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീറിനോടും ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത മറ്റ് പന്ത്രണ്ട് അംഗങ്ങളോടും ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറോടുമുള്ള നന്ദി ആദ്യമായി രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും തിരക്കേറിയതും വലുതുമായ തീവണ്ടി പാതാ ശൃംഖലകളിൽ ഒന്നായ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ, രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ്. ഒരുദിവസം 2.2 കോടി ജനങ്ങൾ, അതായത് ഒരു വർഷം 810 കോടി ജനങ്ങളാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിലൂടെ സഞ്ചരിക്കുന്നത്. കൂടാതെ 110 കോടി ടൺ ചരക്കും പ്രതിവർഷം ഇന്ത്യൻ റെയിൽപാതകളിലൂടെ കുതിച്ചുപായുന്നു. ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിലെ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം 13 ലക്ഷമാണ്. ഇന്ത്യയെ കാണുന്നതിനും നേരിട്ടറിയുന്നതിനും ഇതുപോലെ സൗകര്യപ്രദമായ മറ്റു ഗതാഗത സംവിധാനം വേറെയില്ല. രാജ്യത്തിന്റെ ദേശീയോത്ഗ്രഥനത്തിന്/ജനങ്ങളെ ഒരുമിച്ച് നിർത്തുന്നതിന് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ സുപ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കുന്നുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ മൊത്തം തീവണ്ടിപാതകൾ 63,940 കിലോമീറ്ററാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം. സ്വരാജ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയതുപോലെ, 1844-ൽ ഗവർണർ ജനറൽ ആയിരുന്ന ലോർഡ് ഹാർഡിംഗ് ആണ് റെയിൽവെ ഗതാഗതം ആരംഭിച്ചത്. ഇതിലൂടെ

ഒരു പുതിയ ഗതാഗത സംവിധാനം ആരംഭിച്ചു. റൂർക്കിലയിലേയ്ക്കുള്ള നിർമ്മാണവസ്തുക്കൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് 1851 ഡിസംബർ 12-ന് ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി തീവണ്ടി ഓടിത്തുടങ്ങി. സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തരം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ വികസനത്തിലും ആധുനികവത്ക്കരണത്തിലും വൻ കുതിച്ചുചാട്ടം തന്നെയുണ്ടായി. ആവി എഞ്ചിനുകളിൽ നിന്നും ഇലക്ട്രിക് ട്രെയിനിലേയ്ക്കും നാരോ ഗേജിൽ നിന്ന് ബ്രോഡ്ഗേജിലേയ്ക്കും പാസഞ്ചർ ട്രെയിനിൽ നിന്നും ആഡംബര ട്രെയിനുകളിലേയ്ക്കും മാറി. നഗര ഗ്രാമ വ്യത്യാസമില്ലാതെ പഴയതും പുതിയതുമായി 8700 ഓളം തീവണ്ടികൾ ഇന്ന് രാജ്യത്ത് ഉടനീളം സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. 1861 മുതൽ കേരളവും ഇക്കാര്യത്തിൽ ഭാഗഭാക്കായി. ബേപ്പൂർ മുതൽ തിരൂർ വരെയുള്ള 31 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിലുള്ള ആദ്യ റെയിൽപ്പാത 1861 മാർച്ച് 12-ന് പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചു. തിരുവിതാംകൂറിൽ 1904 മുതലാണ് ട്രെയിനുകൾ ഓടിത്തുടങ്ങിയത്, അത് കൊല്ലത്ത് നിന്നും ചെങ്കോട്ടയിലേയ്ക്കായിരുന്നു. 1931-ൽ തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്കുള്ള റെയിൽപാത യാഥാർത്ഥ്യമായി. കോട്ടയം-കൊല്ലം റെയിൽപാത 1958-ൽ നിലവിൽ വന്നു. എറണാകുളം-ആലപ്പുഴ-കായംകുളം പാത 1992-ഓടെയാണ് യാഥാർത്ഥ്യമായത്. 1148 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ റെയിൽവേ ലൈനുകൾ

കേരളത്തിൽ സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 111.4 കിലോമീറ്റർ മീറ്റർ ഗേജാണ്. ചെന്നൈ ആസ്ഥാനമായ ദക്ഷിണ റെയിൽവേയാണ് കേരളത്തിൽ റെയിൽ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്നത്. എല്ലാ യാത്രക്കാരും ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഒരേയൊരു സംസ്ഥാനമെന്ന പേര് കേരളത്തിനുണ്ടെങ്കിലും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയ്ക്ക് കേരളത്തോട് എന്നും അവഗണന മാത്രമാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്.

പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന കോച്ചുകളുടെ കാലപ്പഴക്കം ഉയർന്ന ക്ലാസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവർക്കുപോലും അസൗകര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഉപയോഗിച്ച് മാറ്റുന്ന കോച്ചുകളാണ് കേരളത്തിലെ ഉപയോഗത്തിനായി മാറ്റി വയ്ക്കുന്നത്. സംസ്കാര സമ്പന്നമായ സംസ്ഥാനത്ത് ഉപയോഗിക്കേണ്ട തരത്തിലുള്ള കോച്ചുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നില്ലെന്ന പരാതിക്ക് ഏറെ പഴക്കമുണ്ട്. ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിലും കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിലും കുറ്റകരമായ വിവേചനമാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് കാണിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ നിലവാരം ഉയർത്തുന്നതിൽ റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം വേണ്ടത്ര കാര്യമായ ശ്രദ്ധ കാണിക്കുന്നില്ല. വൃത്തിഹീനമായ ശുചിമുറികളും ടോയ്‌ലറ്റുകളും വാഷ്‌ബെയ്‌സിനുകളും ജലലഭ്യതക്കുറവും

യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയാണ്. റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ പ്രത്യേകിച്ചും വനിതാ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിൽ ഇപ്പോഴും വേണ്ടത്ര പരിഗണന റെയിൽവേ നൽകി കാണുന്നില്ല, പല ഭീകരമായ സംഭവങ്ങൾ ഉണ്ടായതിനുശേഷവും. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അനുവദിച്ച റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറിയുടെ പ്രവർത്തനം നാളിതുവരെ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. റെയിൽ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം അനുദിനം വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ റിസർവ്വേഷൻ കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന ദീർഘകാല ആവശ്യം നാളിതുവരെ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല.

റെയിൽ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ തുടർച്ചയായി കേരളം തഴയപ്പെടുന്നു. പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ പോലും പിന്നീട് പിൻവലിക്കുന്നു. ഓരോ റെയിൽ ബഡ്ജറ്റിന് മുമ്പും സംസ്ഥാനം വിവിധ തലങ്ങളിൽ ചർച്ച ചെയ്ത് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ, പുതിയ റെയിൽവേ ലൈനുകൾ, ലൈനുകളുടെ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, ആധുനിക കോച്ചുകൾ, നിലവാരമുള്ള റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ തുടങ്ങി നിരവധി ആവശ്യങ്ങൾ ഉന്നയിക്കാറുണ്ട്. കേന്ദ്രസർക്കാരിന് മെമ്മോറാണ്ടം സമർപ്പിക്കാറുണ്ട്. പക്ഷേ ഒരുകാലത്തും അർഹമായ പരിഗണന

സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിച്ചിട്ടില്ല എന്ന് കാണാവുന്നതാണ്. ചെന്നൈ കേന്ദ്രമായുള്ള ദക്ഷിണ റെയിൽവേ സോണിന് കീഴിൽ കേരളത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം, പാലക്കാട് എന്നീ രണ്ട് ഡിവിഷനുകളാണുള്ളത്. ഈ രണ്ട് ഡിവിഷനുകളിലായി ഇരുന്നൂറോളം യാത്രാ ട്രെയിനുകളും നൂറോളം ചരക്കുവണ്ടികളും ഓരോദിവസവും ഓടുകയാണ്. 8700 ട്രെയിനുകൾ ഇന്ത്യയിൽ ഉള്ളപ്പോൾ നമുക്ക് കേവലം 300 ട്രെയിനുകൾ മാത്രമാണ് ഇതിനകം നൽകിയിട്ടുള്ളത്. മതിയായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളോ സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങളോ ഒന്നുംതന്നെയില്ല. വിദഗ്ധ തൊഴിലാളികൾ ചെയ്യേണ്ട പാളത്തിന്റെ സംരക്ഷണമടക്കമുള്ള പല ജോലികളും കരാർ തൊഴിലാളികൾക്കാണ് നൽകുന്നത്. ഇത് ഉദാരവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉണ്ടായതാണെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. ഇത് സുരക്ഷയെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നു. വിവിധ തസ്തികകളിൽ ജീവനക്കാരുടെ നൂറുകണക്കിന് തസ്തികകൾ ഒഴിഞ്ഞ് കിടക്കുകയാണ്. ശരിക്കും ഇപ്പോൾ മൂവായിരത്തോളം തസ്തികകൾ കേരളത്തിലെ വിവിധ റെയിൽവേകളിൽ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നതായാണ് കാണുന്നത്.

1800 കോച്ചുകളുള്ള തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ രണ്ട് വർഷത്തിനിടെ

ലഭിച്ചത് ആകെ 150 പുതിയ കോച്ചുകൾ മാത്രമാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന് പുതിയ ട്രെയിൻ അനുവദിക്കുമ്പോൾ ഇവിടെ ലഭിക്കുന്നത് മറ്റ് ഡിവിഷനുകൾ ഉപയോഗിച്ചശേഷം മാറ്റികളയേണ്ടവയാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകൾ ആരംഭിക്കുന്നത് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ നിന്നാണെങ്കിലും ആധുനിക സംവിധാനങ്ങളോടുകൂടിയ (ലിങ്ക് ഹോഫ്മാൻ ബോഷ്) ഒരു കോച്ചു പോലും തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് ഇതുവരെ അനുവദിച്ചിട്ടില്ല. ദീർഘദൂര വണ്ടികളിൽ 20 വർഷം വരെ പഴക്കമുള്ള കോച്ചുകളാണ് കേരളത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. പാലക്കാടിന് അനുവദിച്ച കോച്ച് ഫാക്ടറി ഇന്നും സ്വപ്നങ്ങളിൽ മാത്രം അവശേഷിക്കുന്നു.

കേരളത്തിലെ ട്രെയിനുകളുടെയും യാത്രക്കാരുടെയും സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച് തുടരെയുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ അടിയന്തര ഇടപെടലിനായി നിരവധി തവണ അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്, അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ്. ചെറുവത്തൂരിൽ ആഗസ്റ്റ് മാസം 13-ന് മാവേലി എക്സ്പ്രസ്സിന് തീപിടിച്ചതിന്റെയും കറുകുറ്റി, കരുനാഗപ്പള്ളി 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. കത്തുകളെല്ലാം ലഭിച്ചുവെന്നും പരിശോധിച്ച് വരികയാണെന്നുമുള്ള പതിവ് മറുപടിയാണ് ലഭിക്കുന്നത്. കറുകുറ്റിയിലും കരുനാഗപ്പള്ളിയിലും ട്രെയിനുകൾ പാളം തെറ്റിയ സംഭവങ്ങൾക്ക് കാരണം നിലവിലുള്ള പാളങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാത്തതാണ്. റെയിൽവേ എഞ്ചിനീയർമാരുടെ സംഘടന 202 പോയിന്റുകളിൽ കണ്ടെത്തിയ ഗുരുതരമായ വിള്ളലുകൾ അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കാലഹരണപ്പെട്ട കോച്ചുകളും വാഗണുകളും ട്രാക്കുകളും സിഗ്നലിംഗ് സംവിധാനങ്ങളും മാറ്റുന്നതിനും പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടപടികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും ഹൈടെക് കോച്ചുകൾ കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന തീവണ്ടികളിൽ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനും കേന്ദ്രത്തിന് ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ട്. അത് നിർവ്വഹിച്ചിട്ടില്ല, നിർവ്വഹിക്കേണ്ടതുണ്ട്. നിർമ്മാണ ഫാക്ടറികളിൽ നിന്നുതന്നെ കോച്ചുകൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി പ്രത്യേക ക്വാട്ട അനുവദിക്കണം. സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങളിൽ

പുനഃപരിശോധന നടത്തുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ ആശങ്കകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനും ഒട്ടും തന്നെ അമാന്തിച്ചുകൂടാ. അത് വീണ്ടും നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലം മുതൽക്കുതന്നെ ഈ അവഗണന ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തെ ഒരു ഘടകമായി അന്നും ഇന്നും അവരെടുത്തു. സോണിന്റെ പ്രശ്നം ബഹുമാനപ്പെട്ട റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. കർണ്ണാടക, തമിഴ്നാട് തുടങ്ങിയ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന പരിഗണന നാളിതുവരെ കേരളത്തോട് കാണിച്ചിട്ടില്ല. എറണാകുളം-ആലപ്പുഴ-കായംകുളം പാത 1992-ഓടുകൂടി മാത്രമാണ് യാഥാർത്ഥ്യമായത്. മലബാർ മേഖലയിലെ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, വൈദ്യുതീകരണം തുടങ്ങിയ റെയിൽവേ വികസനം വിദൂര സ്വപ്നമായി ഇന്നും നിൽക്കുകയാണ്. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിലും കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിലും കുറ്റകരമായ വിവേചനം നിലനിൽക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ നിലവാരം ഉയർത്തുന്നതിലും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം ശ്രദ്ധിക്കുന്നതേയില്ല. റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ പ്രത്യേകിച്ച് വനിതാ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്ന കാര്യത്തിലുള്ള അവഗണനയെപ്പറ്റി ഇനിയും ആവർത്തിക്കേണ്ടതില്ല എന്നാണ് എനിക്ക്

തോന്നുന്നത്. റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം അനുദിനം വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ റിസർവ്വേഷൻ കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുക, പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, വൈദ്യുതീകരണം, ഗേജ് മാറ്റം നടപടികൾ എന്നിവ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തികരിക്കുക, സർവ്വെ പൂർത്തിയാക്കിയ പാതകളുടെ പണി ആരംഭിക്കുക, പെനിൻസുലാർ റെയിൽവേ സോൺ, വിഴിഞ്ഞം പോർട്ടിനെ ബന്ധിപ്പിച്ച് നേമം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനെ സാറ്റലൈറ്റ് ടെർമിനലായി ഉയർത്തുക തുടങ്ങിയ കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പരിഗണന ലഭിച്ചിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-മാർക്ക് ചിലപ്പോഴും അവരുടെ പി.എ.-മാർക്ക് എല്ലായ്പ്പോഴും അവർക്കാവശ്യമായ ഇ.ക്യൂ. കിട്ടുന്നില്ല എന്ന് ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്ന കൂടുതൽ റിസർവേഷൻ കോച്ചുകൾ ഏർപ്പെടുത്താതിരിക്കുന്നതിന്റെ ഫലമായി സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. പാത ഇരട്ടിപ്പിച്ച് വൈദ്യുതീകരണം പൂർത്തിയാക്കുക, ശബരി പാത, അമ്പലപ്പുഴ – തിരുവല്ല പാത, ഗുരുവായൂർ-തിരുനാവായ ലൈനുകൾ എന്നിവയൊന്നും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനസ് പ്രവർത്തനം ഇഴയുന്നു. വൈദ്യുതീകരണം

നടത്തിയിട്ടില്ല.

അറ്റകുറ്റപ്പണി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് റെയിൽവേയ്ക്ക് ഗുരുതരമായ വീഴ്ചയാണ് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. ഇന്ന് ഇവിടെ ശാസ്താംകോട്ടയിൽ ഉണ്ടായ സംഭവത്തെക്കുറിച്ച് പറയുകയുണ്ടായി. എത്ര പറഞ്ഞാലും അവർ പരിഗണിക്കുന്നില്ല എന്നൊരു പ്രശ്നം ഇവിടെ അവശേഷിക്കുകയാണ്. എങ്കിലും നമുക്ക് പറയാതിരിക്കാൻ നമുക്ക് നിർവ്വാഹമില്ല. ഒരു മാസത്തിനിടയിൽ രണ്ട് പാളം തെറ്റൽ, നിരവധി സ്ഥലത്ത് വിള്ളലുകൾ, കേരളത്തിൽ അപകടങ്ങൾ കൂടിവരുന്നു. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനിൽ 202 പോയിന്റുകളിലാണ് പാളങ്ങളിൽ തകരാർ കാണുന്നത്.

കേരളത്തിൽ റെയിൽവേ പാളങ്ങളിലൂടെ നിത്യേന രണ്ട് ഡിവിഷനുകളിലായി ഇരുന്നൂറോളം യാത്രാവണ്ടികളും നൂറോളം ചരക്കുവണ്ടികളും ഓടുകയാണ്. ശരാശരി 22 ബോഗികളും എഞ്ചിനുമുള്ള ഒരു യാത്രാവണ്ടി ഒരു പോയിന്റിൽ കൂടി കടന്നു പോകുമ്പോൾ ആ പോയിന്റിൽ ഏകദേശം 92 തവണ മർദ്ദവും പ്രതിമർദ്ദവും ഏൽക്കേണ്ടിവരുന്നു എന്നാണ് പഠനം കാണിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ ഒരു ദിവസം 200 വണ്ടികൾ കടന്നുപോകുന്നതായി കണക്കാക്കുമ്പോൾ ഒരു പോയിന്റിൽ 18400 തവണ

മർദ്ദം ഏൽക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഒരു വർഷത്തിൽ ഇത് ഏകദേശം 67.15 ലക്ഷം തവണ മർദ്ദവും പ്രതിമർദ്ദവും ഏൽക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ പതിറ്റാണ്ടുകളായി ഒരേ പോയിന്റിൽ കൂടി തീവണ്ടി കടന്നുപോകുമ്പോൾ ഏൽക്കുന്ന മർദ്ദം എത്രയാണെന്ന് നമ്മുടെ ഊഹിക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ. മെറ്റീരിയൽ സയൻസിന്റെ പ്രാഥമിക പാഠത്തിൽ തന്നെ ഇത്തരത്തിൽ മർദ്ദവും-പ്രതിമർദ്ദവും ഏൽക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന പ്രതിഭാസത്തെക്കുറിച്ച് വിശദീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഉരുക്കുകൊണ്ട് നിർമ്മിച്ച റെയിൽപാളങ്ങളിൽ കൂടി തീവണ്ടി അതിവേഗത്തിൽ സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ പാളങ്ങളിൽ ആവർത്തിച്ച് ഉണ്ടാകുന്ന മർദ്ദവും പ്രതിമർദ്ദവുംമൂലം പാളങ്ങളിൽ ചെറിയ മുടിനാരിഴ പോലുള്ള വിള്ളലുകൾ ഉണ്ടാവുന്നു. ഇത് കൂടുതൽ തവണ ആവർത്തിക്കുമ്പോൾ വിള്ളലുകൾ വലുതാവുകയും പാളങ്ങൾക്ക് പെട്ടെന്ന് ബലക്ഷയം സംഭവിക്കുകയും പൊട്ടുകയും ചെയ്യുന്നു. ഉദാഹരണമായി, ഒരു ഇരുമ്പു കമ്പിയിൽ ബലം പ്രയോഗിച്ച് വളയ്ക്കുകയും പൂർവ്വസ്ഥിതിയിലാക്കുകയും ഈ പ്രവർത്തനം ആവർത്തിക്കുകയും ചെയ്താൽ ഇരുമ്പുകമ്പി പൊട്ടുന്നതായി നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നു. ഇതേ പ്രതിഭാസം തന്നെയാണ് റെയിൽവേ

പാളത്തിലും ഉണ്ടാകുന്നത്. ദശാബ്ദങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് സ്ഥാപിച്ച റെയിൽ പാളങ്ങൾ ഇത്തരത്തിൽ ബലം ക്ഷയം (Fatigue due to reversal of stresses) സംഭവിക്കുമ്പോൾ മാറ്റാതിരിക്കുന്നതിനാലാണ് റെയിൽ പൊട്ടുന്നതും ബോഗികൾ പാളം തെറ്റുന്നതും. എത്ര മാത്രം അപരിഷ്കൃതമായ ഒരു സ്ഥിതിയാണ് സംസ്കാര സമ്പന്നമായ കേരളത്തിൽ ഉള്ളതെന്നും അതിന്റെ ഏക ഉത്തരവാദി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റാണെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ ഇവിടെ അടിവരയിട്ട് പറയുകയാണ്.

മാറുന്ന കാലത്തിനനുസരിച്ച് സേവനങ്ങൾ കൂടുതൽ പ്രൊഫഷണൽ ആക്കാൻ റെയിൽവേ ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ല. റെയിൽവേ അവരുടെ സംവിധാനങ്ങളെ സ്വകാര്യ മേഖലയിലേയ്ക്ക് കൈകഴുകുന്നതിനുള്ള നീക്കങ്ങളാണ് നടത്തുന്നത്. പല ട്രെയിനുകളുടെയും ശുചിമുറികളിൽ വെള്ളമില്ലായെന്ന പരാതി ഉണ്ട്. ബയോ ടോയ്‌ലെറ്റ് സംവിധാനം തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ട്രെയിനുകളിൽ മാത്രമേയുള്ളൂ. കേരളം സമ്പൂർണ്ണ ശുചിത്വ സംസ്ഥാനമായി, അതായത് വെളിയിട വിസ്സർജ്യ സംസ്ഥാനമായി മാറിയപ്പോഴും ട്രെയിനുകളിൽ നിന്നും വിസ്സർജ്യവസ്തുക്കൾ പാളത്തിലേയ്ക്ക് നിർബാധം തള്ളുന്നത് ഏറ്റവും വലിയ വിരോധാഭാസമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽ ശൃംഖല

പൂർണ്ണമായി സുരക്ഷാ ഓഡിറ്റിന് വിധേയമാക്കേണ്ടതാണ്. അപകടം നടന്നാൽ അടിയന്തര രക്ഷാ പ്രവർത്തനത്തിനുള്ള രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കേണ്ടതാണ്. പുതിയ കാല ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ പുതിയ തരത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ സാങ്കേതിക വിദ്യ നടപ്പിലാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

ജനമനസ്സിൽ സേവനത്തിന്റെ മാതൃകയാണ് റെയിൽവേ. ഇവിടത്തെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളും പദ്ധതികളും പ്രഖ്യാപിക്കുന്നത് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലൂടെയായിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ 92 വർഷമായി തുടർന്നുവന്ന ഈ നല്ല സംവിധാനം കേന്ദ്ര സർക്കാർ അവസാനിപ്പിക്കാൻ പോകുകയാണ്. ഇപ്പോൾ സ്വകാര്യവത്കരണത്തിന്റെ അജണ്ടയാണ് ഇവിടെ മുഴങ്ങുന്നത്. ഇതിലൂടെ എല്ലാ സേവനങ്ങളും സ്വകാര്യവത്ക്കരിക്കാൻ കോപ്പുകൂട്ടുകയാണ്. യാത്രക്കാരിൽ 95 ശതമാനവും സാധാരണ ക്ലാസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഇവിടെ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകാൻ പോകുകയാണ്. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് ധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ ഭാഗമാകുന്നതോടുകൂടി സാധാരണക്കാരുടെ ചുരുങ്ങിയ ചെലവിലുള്ള യാത്രയെ അത് ബാധിക്കും. ലാഭം വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള പുതിയ ട്രെയിനുകൾക്ക് അതിവേഗതാ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനുകൾക്കും പ്രാധാന്യം നൽകുമ്പോൾ സാധാരണക്കാരന്റെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കുന്നതിൽ

നിന്നും റെയിൽവേ പിന്നോട്ടുപോകാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്. ആധുനിക സുരക്ഷാ സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് പണം തടസ്സമായാൽ കേരളത്തിലെപോലെയുള്ള അപകടങ്ങൾ രാജ്യത്ത് ആകെ ആവർത്തിക്കപ്പെടും.

ട്രെയിൻ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷയ്ക്ക് ഏറ്റവും ഉയർന്ന പരിഗണന നൽകിവരുന്നതായി ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രി അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. സതേൺ റെയിൽവേ ജനറൽ മാനേജർ കേരളത്തിലെ അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തുകയും ആവശ്യമായ നടപടികൾ ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും കാലഹരണപ്പെട്ട കോച്ചുകൾ മാറ്റി സർവ്വീസ് നടത്തുമെന്നും, കോച്ചുകളുടെ വൃത്തിയാക്കൽ, വെള്ളത്തിന്റെ ലഭ്യത, ലൈറ്റുകളുടെ ലഭ്യത എന്നിവ ഉറപ്പുവരുത്തുമെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ മന്ത്രി അറിയിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ക്ലീൻ ട്രെയിൻ സ്റ്റേഷൻ (സി.റ്റി.എസ്.) എന്നറിയപ്പെടുന്ന ഷൊർണ്ണൂർ സ്റ്റേഷനിൽ 37 ട്രെയിനുകൾ ദിവസേന വൃത്തിയാക്കുന്നുണ്ട്. റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ നിരീക്ഷണത്തിൽ ഒരു പരാതി പരിഹാര സംവിധാനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും റെയിൽവേ മന്ത്രി സർക്കാരിനെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ട്രെയിനുകളുടെയും സ്റ്റോപ്പുകളുടെയും എണ്ണം കൂടിയത്

അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് ലഭ്യമായ സമയത്തിൽ കുറവ് വരുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും ട്രാക്ക് പുതുക്കുന്നത് തുടർച്ചയായ പ്രക്രിയയാണെന്നും കഴിഞ്ഞ വർഷം ഏകദേശം 56 കിലോമീറ്റർ റെയിൽപാളം മാറ്റി സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ഈ വർഷം ഇതുവരെ 50 കിലോമീറ്ററോളം റെയിൽപാളം മാറ്റി സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ട്രാക്ക് പുതുക്കുന്ന ജോലികൾ റെയിൽവേ ഔട്ട്സോഴ്സിംഗ് വഴിയാണ് നടത്തുന്നതെന്നും സുരക്ഷാ വിഭാഗം ജീവനക്കാരുടെ ഒഴിവുകൾ ഏതാണ്ട് എട്ട് ശതമാനത്തോളമാണെന്നും അത് അനുവദനീയമായ പരിധിക്കുള്ളിലാണെന്നുമാണ് റെയിൽവേ അധികാരികളുടെ നിലപാട്. അത് അറിയിച്ചിരിക്കുകയുമാണ്. സംസ്ഥാനത്ത് ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സർക്കാർ അധികാരത്തിലെത്തിയ 4 മാസം കൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് വൻകുതിച്ചുചാട്ടം നൽകുന്ന ഒട്ടേറെ തീരുമാനങ്ങൾ എടുത്തു. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ആരംഭിച്ചുവച്ച പദ്ധതിക്കായി 49:51 ഓഹരി ഘടനയിൽ സംയുക്ത സംരംഭക കമ്പനി രൂപീകരിക്കുകയും ഭാരത സർക്കാരുമായി 2016 സെപ്തംബർ 1-ന് എഗ്രിമെന്റ് ഒപ്പിടുകയും ചെയ്തു. കേരള സംസ്ഥാനത്തിനുവേണ്ടി ഗതാഗത സെക്രട്ടറിയാണ് ഒപ്പിട്ടിട്ടുള്ളത്. അത് ക്യാബിനറ്റ് അംഗീകരിക്കുകയും തുടർ

നടപടികളുവേണ്ടിയുള്ള നീക്കങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ദീർഘകാല ആവശ്യങ്ങൾക്കൊപ്പം പുതിയ പദ്ധതികൾ കൂടി മുൻഗണനാ ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി നടപ്പിലാക്കാനുള്ള തീവ്രശ്രമമാണ് കേരള സർക്കാർ നടത്തുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം - ചെങ്ങന്നൂർ സബർബൻ റെയിൽ സർവ്വീസ്, അങ്കമാലി - ശബരിപാത, നിലമ്പൂർ - നഞ്ചൻകോട് റെയിൽപാത, തലശ്ശേരി - മൈസൂർ റെയിൽപാത, പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി തുടങ്ങിയ പദ്ധതികൾ ഇപ്രകാരമുള്ള മുൻഗണനാ ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി രൂപീകരണത്തിലും നിർവ്വഹണത്തിനും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആശയങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ മുൻഗണന നൽകാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

കേരള ജനതയുടെ റെയിൽവേ സംബന്ധിച്ച് ആശങ്ക അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ എല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്ന് നമ്മുടെ ആശങ്ക കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെ അറിയിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഏത് നിലയിലാണ് അറിയിക്കേണ്ടതെന്ന് നമുക്ക് ഇനിയും ചർച്ച ചെയ്യാവുന്നതാണ്. അതോടൊപ്പം അതിന്റെ തുടർനടപടികളും സൂക്ഷ്മമായി നിരീക്ഷിച്ച് നടപ്പാക്കിയാൽ മാത്രമേ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ഇപ്പോൾ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള സുരക്ഷിതത്വമില്ലായ്മയും ആശങ്കയും പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ

സുരക്ഷിതമല്ലെന്നും അതിനെ അടിയന്തരമായി സുരക്ഷിതമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കണമെന്നും നമുക്ക് കേന്ദ്രത്തോട് ഒറ്റക്കെട്ടായി അഭ്യർത്ഥിക്കാം. ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയുടെ ആർട്ടിക്കിൾ 19 അനുശാസിക്കുന്ന പ്രകാരം ഇന്ത്യയിൽ എവിടെയും സ്വതന്ത്രമായി സഞ്ചരിക്കാനുള്ള അവകാശം പൗരന് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ യാത്രക്കാർക്കാർക്കും സുരക്ഷിതമായ യാത്ര ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനായി കേരളത്തിന്റെ സമ്മർദ്ദം കേന്ദ്രത്തിൽ തുടർച്ചയായി ഉണ്ടാക്കാൻ നമ്മൾ ബാദ്ധ്യസ്ഥരാണ്. ഇതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ എല്ലാ സമ്മർദ്ദവും തുടർച്ചയായി നടത്തുമെന്ന് ഈ സഭയ്ക്ക് ഉറപ്പുനൽകുകയാണ്.

<u>ചട്ടം 275 അനുസരിച്ചുള്ള ഉപക്ഷേപം</u>

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (<u>ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ):</u> സർ, ചട്ടം 275 പ്രകാരമുള്ള ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

" കേരളത്തിലെ ട്രെയിൻ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷയ്ക്ക് ഭീഷണിയായി തുടരെയുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ റെയിൽവേ പാതകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും കാലപ്പഴക്കം വന്ന റെയിൽ പാളങ്ങൾ പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിനും റെയിലുകളുടെ തേയ്മാനവും വിള്ളലുകളും

പരിഹരിക്കുന്നതിനും കേന്ദ്ര സർക്കാർ അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും പഴക്കം ചെന്നതും ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലാത്തതുമായ കോച്ചുകൾ മാറ്റി ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ കോച്ചുകൾ അനുവദിക്കണമെന്നും ട്രെയിൻ ഓടിക്കുന്നതിനും സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുമുള്ള ടെക്നിക്കൽ വിഭാഗങ്ങൾ ഉൾപ്പടെയുള്ള റെയിൽവേയിലെ നിർണ്ണായക തസ്തികകളിൽ നിലവിലുള്ള മൂവായിരത്തോളം തസ്തികകളിൽ അടിയന്തരമായി നിയമനം നടത്തണമെന്നും റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ, പ്രത്യേകിച്ചും വനിതാ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് അടിയന്തര പ്രാധാന്യം നൽകണമെന്നും കേരളത്തോടുള്ള അവഗണന അവസാനിപ്പിച്ച് കേരളത്തിന്റെ ദീർഘകാല ആവശ്യങ്ങളായ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, വൈദ്യുതവൽക്കരണം, സിഗ്നൽ പരിഷ്കരണം, കേരളത്തിന് മാത്രമായൊരു റെയിൽവേ സോൺ, റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി തുടങ്ങിയ ആവശ്യങ്ങളും റെയിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതും നാളിതുവരെ നടപ്പാക്കാത്തതുമായ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കണമെന്നും ജില്ലാ കേന്ദ്രങ്ങളിലെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടി നവീകരിക്കണമെന്നും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം വെളിയിട വിസർജ്ജന വിമുക്തമായി പ്രഖ്യാപിച്ച

സാഹചര്യത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിലൂടെ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ ബയോ ടോയ്‌ലറ്റുകൾ അടിയന്തരമായി ഏർപ്പെടുത്തണമെന്നും ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. നേമം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ സാറ്റലൈറ്റ് ടെർമിനലായി ഉയർത്തണമെന്നും ഈ സഭ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു. അതോടൊപ്പം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ദീർഘകാലമായി കേരളത്തോട് കാട്ടുന്ന അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കണമെന്നും ഈ കാര്യത്തിലുള്ള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആശങ്ക അകറ്റണമെന്നും മേൽ സൂചിപ്പിച്ച ആവശ്യങ്ങൾ അടിയന്തരമായി പരിഹരിക്കണമെന്നും ഈ സഭ കേന്ദ്രസർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു."

<u>മി. സ്പീക്കർ:</u> ചട്ടം 275 പ്രകാരമുള്ള ഉപക്ഷേപത്തെ അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ...........

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ...........

ഉപക്ഷേപം സഭ ഐകകണ്ഠ്യേന അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഓർഡർ...... ഓർഡർ...... സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2016 നവംബർ മാസം 04-ാം തീയതി വെള്ളിയാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സഭ വൈകുന്നേരം 04.54-ന് പിരിഞ്ഞു.)

******