

**ചട്ടം 58 അനുസരിച്ചുള്ള ചർച്ച**

മി. സ്പീക്കർ : കേരളത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന റോഡപകടങ്ങളെക്കുറിച്ചും അതിനുള്ള പരിഹാര മാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ചും ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ നൽകിയ നോട്ടീസിന്മേലുള്ള ചർച്ച ആരംഭിക്കുകയാണ്. ചർച്ച ആരംഭിച്ചുകൊണ്ട് അദ്ദേഹത്തിന് സംസാരിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, കേരളത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനാപകടങ്ങളെക്കുറിച്ചും അതിനുള്ള പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ചുമുള്ള ചർച്ച ഞാൻ ആരംഭിക്കുകയാണ്. നാളെ നവംബർ 1 ആണ്. ഇന്ത്യയിലും കേരളത്തിലും മാത്രമല്ല, ലോകത്തെമ്പാടുമുള്ള മലയാളികൾ കേരളപ്പിറവിയുടെ 60-ാം വാർഷികം നാളെ ആഘോഷിക്കുകയാണ്. നിയമസഭയിലും ഇതുസംബന്ധിച്ച ആഘോഷങ്ങൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ഈ അവസരത്തിൽ ഒരു തിരിഞ്ഞ് നോട്ടം നടത്തിയാൽ മലയാളികൾക്ക് അഭിമാനിക്കാനുള്ള ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങളുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാകും. വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തും സ്ത്രീ ശാക്തീകരണത്തിലും സാക്ഷരതയിലും ആരോഗ്യ രംഗത്തും കലയിലും സാംസ്കാരത്തിലും ചിന്തയിലുമെല്ലാം മലയാളികൾ മറ്റാരെക്കാളും ഒരുപടി മുന്നിലാണ്. പക്ഷെ ഇതിനെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ അഭിമാനിക്കുമ്പോഴും ഊറ്റം

കൊള്ളുമ്പോഴും നമ്മുടെ നാടിന് അപമാനമായി, നമുക്ക് കളങ്കമായി ഒരു അഞ്ചാം സ്ഥാനം കേരളത്തിനുണ്ടെന്ന് നാം മനസ്സിലാക്കണം. 2015-ലെ കേന്ദ്ര റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് ഹൈവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം രാജ്യത്തിലെ വാഹനാപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം നോക്കിയാൽ കേരളമെന്ന ഈ കൊച്ചു സംസ്ഥാനത്തിന് അഞ്ചാം സ്ഥാനമാണുള്ളത്. കേരളത്തെക്കാൾ രണ്ടോ മൂന്നോ ഇരട്ടി ജനസംഖ്യയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളാണ് കർണ്ണാടകയും മധ്യപ്രദേശും മഹാരാഷ്ട്രയും തമിഴ്നാടും. കേവലം മൂന്ന് കോടി ജനങ്ങൾ മാത്രം താമസിക്കുന്ന കേരളത്തിൽ 2015-ൽ 4196 മരണങ്ങളാണ് ആക്സിഡന്റുമൂലം ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. 43325 പരിക്കുകളും 39014 റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളുമാണ് സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായത്. ഈ കണക്കുകൾ നോക്കുമ്പോൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട വേറൊരു കാര്യംകൂടിയുണ്ട്. Fatal അല്ലെങ്കിൽ അതീവ ഗുരുതരം, grievous injury അല്ലെങ്കിൽ കാര്യമായ പരിക്ക്, minor injury അല്ലെങ്കിൽ നിസ്സാര പരിക്ക്, non-injury അല്ലെങ്കിൽ പരിക്കില്ലായ്മ എന്നിങ്ങനെ നാല് വിഭാഗമായിട്ടാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ കമ്മിറ്റികൾ ഇതിനെ തരംതിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ 39014 അപകടങ്ങളുടെ കണക്ക് നോക്കുമ്പോൾ 78 ശതമാനം അപകടവും ഫേറ്റൽ കാറ്റഗറിയിലും ഗ്രീവിയസ് ഇൻജൂറി കാറ്റഗറിയിലുമാണ്

ഉൾപ്പെടുന്നത്. മുകളിൽ പരാമർശിച്ച അഞ്ച് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഈ കാറ്റഗറി വളരെ കുറവാണ്. കേരളത്തിൽ ഒരു ദിവസം ആക്സിഡന്റുകളിൽ 11 ആളുകൾ മരിക്കുകയും 77 ആളുകൾക്ക് ഗുരുതരമായ പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്യുന്നു എന്നതാണ് കണക്ക്. ആക്സിഡന്റ് സംബന്ധമായി 107 കേസുകളാണ് കേരളമെന്ന കൊച്ചി സംസ്ഥാനത്തിൽ എല്ലാ ദിവസവും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എന്തുകൊണ്ടാണ് മലയാളികൾ ഈ സ്ഥിതിവിശേഷത്തിലേക്ക് എത്തിയത് എന്നതുസംബന്ധിച്ച് ചെറിയൊരു എത്തിനോട്ടം നടത്തേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇത്തരം ആക്സിഡന്റുകൾ സംഭവിക്കുന്നത് റോഡ് ഡിസൈനിംഗിലെ അശാസ്ത്രീയത കൊണ്ടാണ്. 58 ശതമാനം റോഡപകടങ്ങളും നടക്കുന്നത് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലോ നാഷണൽ ഹൈവേയിലോ അല്ല. ഗ്രാമീണ റോഡുകളിലും പഞ്ചായത്ത് ഫണ്ടും എം.എൽ.എ. ഫണ്ടും എം.പി.ഫണ്ടും ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിക്കുന്ന ചെറിയ റോഡുകളിലുമാണ് ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ കൂടുതലായി ഉണ്ടാകുന്നത്. റോഡ് സേഫ്റ്റിയെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ തീരെ ബോധവാന്മാരല്ല. ഇത്തരം ഫണ്ടുകൾ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള രണ്ട് സ്ഥലങ്ങളെ തമ്മിൽ കൂട്ടിമുട്ടിക്കുന്നതിനാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ശ്രദ്ധിക്കുന്നത്. ഇവിടെ

റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ റോഡ് സേഫ്റ്റിയെക്കുറിച്ചോ റോഡ് ഡിസൈനിംഗിനെക്കുറിച്ചോ നമ്മൾ ചിന്തിക്കുന്നില്ല. റോഡ് ഡിസൈനിംഗിനുവേണ്ടി ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സ് എന്നൊരു സ്ഥാപനമുണ്ട്. അവർ എല്ലാ റോഡുകളിലേയും ഡിസൈനിംഗ് ആസ്പെക്ട് ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് കർക്കശമായി പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും റോഡ് ഡിസൈൻ നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ അവസാന വാക്കായി ഒരിക്കലും മാറുന്നില്ല. അതിനോടൊപ്പം റോഡുകളിൽ കുണ്ടുകളും കുഴികളും ഹമ്പുകളും സ്പീഡ് ബ്രേക്കറുകളും ഉണ്ടാക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പലതവണ ഈ സഭയിൽ സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാർപോലും നമ്മുടെ നാട്ടിലെ റോഡുകളിലെ കുഴികളുടെ എണ്ണത്തന്നെ നിയമസഭയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. റോഡ് ഡിസൈനും റോഡ് സേഫ്റ്റിയും വന്നാൽ മാത്രമേ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. തെറ്റുകൾ മനുഷ്യസഹജമാണ്. മനുഷ്യസഹജമായ തെറ്റുകൾമൂലമുള്ള റോഡ് ആക്സിഡന്റ് കുറയ്ക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടിയാണ് വികസിത രാജ്യങ്ങളിൽ റോഡ് ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നത്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഓടിക്കുന്ന ആളുകൾക്കുവേണ്ടി മാത്രമല്ല, കാൽനടയാത്രക്കാരെയും സൈക്കിൾ സവാരിക്കാരെയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് അവർ റോഡ് ഡിസൈൻ

ചെയ്യുന്നത്. അത്തരത്തിലുള്ളൊരു റോഡ് ഡിസൈനിംഗ് വന്നാൽ മാത്രമേ നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ആക്സിഡന്റുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധയാണ്. റോഡ് സേഫ്റ്റി പഠനങ്ങൾ പ്രകാരം 97 ശതമാനം റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളും നടക്കുന്നത് ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധമൂലമാണ്. ശരിയായ ഡ്രൈവിംഗ് സ്വഭാവമില്ലായ്മ, അമിത വേഗം, മത്സരയോട്ടം, ലഹരി ഉപയോഗം, മദ്യപാനം, ട്രാഫിക് നിയമ ലംഘനം, അപകടകരമായ പാർക്കിംഗ്, ഇടത്തുനിന്നും വലത്തുനിന്നുമുള്ള ഓവർടേക്കിംഗ് എന്നിവയാണ് റോഡപകടത്തിനുള്ള പ്രധാന കാരണങ്ങൾ. റോഡ് ആക്സിഡന്റ് സംബന്ധിച്ച കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുകയാണെങ്കിൽ മരിക്കുന്നതിൽ 70 ശതമാനം ആളുകളും 18 വയസ്സിനും 35 വയസ്സിനും ഇടയിലുള്ളവരാണ്. ഏകദേശം 40 ശതമാനം റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളും നടക്കുന്നത് ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾമൂലമാണ്. ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളെ നിരോധിക്കണമെന്നോ ഹൈസ്പീഡിൽ പോകുന്ന വണ്ടികളെ നിരോധിക്കണമെന്നോ ഞാൻ ഒരിക്കലും പറയുന്നില്ല. പക്ഷെ നമ്മൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യമുണ്ട്, ടെക്നോളജി മാറുന്നതിനനുസരിച്ച്, ഇപ്പോൾ സാധാരണ ബൈക്കിൽപ്പോലും 100 കിലോമീറ്റർ സ്പീഡിൽ പോകാൻ

സാധിക്കുന്ന അവസ്ഥയുണ്ട്. മുൻകാലങ്ങളിൽ ഏറ്റവും താഴെത്തട്ടിലുള്ള ബെങ്കുകൾക്ക് സ്പീഡ് ലിമിറ്റുണ്ടായിരുന്നു. ടെക്നോളജി മാറുമ്പോൾ തീർച്ചയായും നല്ല ബെങ്കുകൾ നിരത്തിൽ വരും. നല്ല ബെങ്കുകൾ എന്നു പറഞ്ഞാൽ രണ്ട് ലക്ഷം രൂപയിൽ കൂടുതലുള്ള ബെങ്കുകൾ മാത്രമല്ല ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇന്ന് സാധാരണ ബെങ്കുകളിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആക്ടിവ് ആകുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, അങ്ങ് പറയുന്നത് വളരെ കറകാണ്.

ചെറുപ്പക്കാരുടെ മരണനിരക്ക് പ്രത്യേകിച്ച് 19 വയസ്സിനും 24 വയസ്സിനും ഇടയിലുള്ളവരുടെ മരണ നിരക്ക് വർദ്ധിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണം അമിതവേഗതയാണ്. മാത്രമല്ല വാഹനങ്ങൾ പലപ്പോഴും ഇടതുവശത്തുകൂടി വ്യാപകമായി ഓവർടേക്ക് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ തടയുന്നതിന് ഫലപ്രദമായ ഒരു നടപടിയും ഉണ്ടാകാറില്ല എന്നത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമല്ലേ?

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ : സർ, ഇപ്പോഴത്തെ ന്യൂജനറേഷൻ

ബെങ്കുകളും ആക്ടിവ് ആയിട്ടുണ്ടെന്ന് എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായമെന്താണ്?

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: രണ്ട് മെമ്പർമാരും സൂചിപ്പിച്ചത്

ശരിയാണ്. ഇവിടെ ഒരു കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. എം.എൽ.എ. എന്ന നിലയിൽ എന്നെക്കാണാൻ ധാരാളം ആളുകൾ എം.എൽ.എ ഹോസ്റ്റലിലും മണ്ഡലത്തിലെ ഓഫീസിലും വരാറുണ്ട്. രാഷ്ട്രീയ പാരമ്പര്യം ഇല്ലാത്ത, രാഷ്ട്രീയത്തിൽ വിശ്വാസമില്ലാത്ത ഒരു വ്യക്തിയെങ്കിലും ഒരു ദിവസം എന്റെ ഓഫീസിൽ വരാറുണ്ട്. ഇവർ വരുന്നത് വികസന കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനോ റോഡിന്റെയോ ആശുപത്രിയുടെയോ കാര്യം പറയുന്നതിനോ അല്ല. ന്യൂ ജനറേഷൻ ബൈക്ക് ബുക്കിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് ഇവരെല്ലാം വരുന്നത്.

ശ്രീ. ഹൈബി ഇൗഡൻ: 1000 സിസി മുതൽ 1500 സിസി വരെയുള്ള

ബൈക്കുകളാണ് ഇപ്പോൾ ഇറങ്ങുന്നത്. ഇത്തരം ബൈക്കുകൾ നമ്മുടെ റോഡുകൾക്ക് പര്യാപ്തമല്ല. ആയതിനാൽ ഇത്തരം ബൈക്കുകൾ നിരത്തിലിറങ്ങുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ഒരു അഭിപ്രായം കൂടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: നിരോധനം എല്ലാ പ്രശ്നത്തിനും

പരിഹാരമായി കാണുന്നില്ല. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ പുതിയ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ അമെന്റ്‌മെന്റ് അനുസരിച്ച് ഇന്ത്യയിൽ വരുന്ന എല്ലാ

ബൈക്കുകളിലും 2019-നുള്ളിൽ എ.ബി.എസ്-ഉം കമ്പൈൻഡ് ബ്രേക്കിംഗ് സിസ്റ്റവും വേണമെന്നുള്ള നിബന്ധനയുണ്ട്. പക്ഷെ കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ പൊതുസ്വഭാവം പരിഗണിച്ച്, പ്രത്യേകിച്ച് ഇടുങ്ങിയ റോഡുള്ള നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇതുപോലുള്ള ബൈക്കുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന അപകടങ്ങൾ നിരവധിയാണ്. ആയതിനാൽ സൂക്ഷ്മമായ റെഗുലേഷനും പണിപ്പെടുത്തലും അത് മോണിറ്റർ ചെയ്യാനുള്ള സംവിധാനവും നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ടാകണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ: സർ, ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത്, ബൈക്കുകൾ 120-ഉം 140-ഉം 180-ഉം കി.മീ. സ്ലീഡിൽ പോകാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിലാണ് ഇറങ്ങുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് 70 കിലോമീറ്ററിനപ്പുറത്ത് ബൈക്കിന്റെ സ്ലീഡ് ഉണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനുള്ള നിയമപരമായ തീരുമാനമെടുത്താൽ റോഡപകടം ഒഴിവാക്കുകയും ആഡംബര ബൈക്കുകൾ ചെറുപ്പക്കാരെ സ്വാധീനിക്കുന്നത് തടയുകയും ചെയ്യാം.

ശ്രീ. എൽദോസ് കുറുപ്പിള്ളി: സർ, അശാസ്ത്രീയമായി നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഹമ്പുകൾ അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നതിന് ഒരു പ്രധാന



കാരണമാണ്. പെരുമ്പാവൂരിൽ കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഹമ്പിൽ ഇടിച്ചുണ്ടായ വാഹനാപകടത്തിൽ രണ്ട് യാത്രക്കാർ മരിക്കുകയുണ്ടായി. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായംകൂടി രേഖപ്പെടുത്തുമോ?

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: ഇതുപോലുള്ള ഒട്ടനവധി ആക്സിഡന്റുകൾ

സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഞാൻ അതിലേയ്ക്ക് വരാം. റോഡുകളിൽ വണ്ടികളുടെ പെരുപ്പം ഇന്ന് വലിയൊരു പ്രശ്നമാണ്. 1965-ൽ കേരളത്തിൽ എല്ലാംകൂടി 13000 വാഹനങ്ങളാണുണ്ടായിരുന്നത്. എന്നാൽ ഇന്നത്തെ കണക്കനുസരിച്ച് കേരളത്തിൽ 95 ലക്ഷം വാഹനങ്ങളാണുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ മൊത്തം ജനസംഖ്യ 3,14,00,000 ആണ്. കേരളത്തിലെ കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം ഏകദേശം ഒരു കോടിയോളമാണ്. ഒരു വീടിന് ഒരു വാഹനമെന്ന നിലയിൽ മലയാളികൾ മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. സാധാരണ രാജ്യങ്ങളെല്ലാം വികസനം എന്നു പറയുമ്പോൾ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം ഉപയോഗിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് പറയുന്നത്. ചൈന, ജപ്പാൻ, യു.എസ്.എ, യു.കെ. എന്നീ രാജ്യങ്ങളിൽ ആളുകൾ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ടാണ് കൂടുതലായി ഉപയോഗിക്കുന്നത്. എം.ടി.-യുടെ കഥകളിൽ പരാമർശിക്കുന്നതുപോലെ വടക്കൻ മലബാറിലെയോ മലബാറിലെയോ വലിയ നായർ തറവാടുകളുടെ

മുറ്റത്ത് ഗജകേസരിമാരെ നിർത്തുന്നതുപോലെ വീടിന്റെ മുന്നിൽ രണ്ടോ മൂന്നോ കാർ വയ്ക്കുന്നത് ഭൂഷണമായി കാണുന്നതാണ് മലയാളികൾ ചെയ്യുന്ന തെറ്റ്.

ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്: ചൈനയുടെ തലസ്ഥാനമായ ബീജിംഗ് കഴിഞ്ഞ കാലഘട്ടത്തിൽ ഞാൻ സന്ദർശിക്കുകയുണ്ടായി. അവിടെ വാഹനം വാങ്ങണമെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതി വേണം. ഇത്തരം അനുമതിക്കായി ഇരുപത് ലക്ഷം അപേക്ഷകളാണ് ലഭിച്ചത്. എറണാകുളത്തുള്ള ഒരു എഞ്ചിനീയർ വാഹനം വാങ്ങുന്നതിന് അപേക്ഷ നൽകിയിട്ട് ഒന്നര വർഷമായെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന് ഇതുവരെ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടില്ല. ഇത്തരത്തിൽ വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിന് നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യം ആലോചിക്കുമോ; അതിന്റെ ആവശ്യമുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: ഇത് ആശയപരമായി കറക്ടാണ്. ടിപ്പൂകളിലും പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളിലും സ്പീഡ് ഗവർണർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുന്നുവെങ്കിലും അതിന്റെ ഇംപ്ലിമെന്റേഷൻ കൃത്യമായി നടക്കുന്നില്ല. മിക്ക വാഹനങ്ങളും ഇടതുഭാഗത്തുകൂടിയാണ് ഓവർടേക്ക് ചെയ്യുന്നത്. ഞാൻ ഇന്ത്യയിലുടനീളം കാറിലും ബസ്സിലും യാത്ര ചെയ്തിട്ടുള്ള വ്യക്തിയാണ്. കേരളത്തിൽ മാത്രമാണ്

ഇത്തരമൊരു ഓവർടേക്കിംഗ് കണ്ടിട്ടുള്ളത്. നമ്മളെക്കാളും reckless  
 ഡ്രൈവിംഗുള്ള പഞ്ചാബിൽപ്പോലും ഇത്തരം പ്രവണത കണ്ടിട്ടില്ല. എനിക്ക്  
 കുറെയേറെ കാര്യങ്ങൾ പറയാനാണ്. സമയപരിമിതി കാരണം കൂടുതൽ  
 കാര്യങ്ങളിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് ശാശ്വത  
 പരിഹാരമുണ്ടാകണമെങ്കിൽ ഡ്രൈവർമാരുടെ ആറ്റിറ്റ്യൂഡിൽ  
 മാറ്റമുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. അതോടൊപ്പം  
 ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികളും സർക്കാർ നടത്തണം. ജലഗതാഗത  
 സൗകര്യത്തെക്കുറിച്ച് പലപ്പോഴും ഈ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്.  
 ഏകദേശം 600 കിലോമീറ്റർ കോസ്റ്റ് ലൈനും 44 നദികളുമുള്ള  
 സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഇവിടെ ഒരു കോടി വണ്ടികൾ നിരത്തിൽ  
 ഇറങ്ങാതിരിക്കണമെങ്കിൽ തീർച്ചയായും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായ  
 ജലഗതാഗത സൗകര്യം നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ടാകണം. ആക്സിഡന്റുകൾ  
 നടക്കുമ്പോൾ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടത് ആക്സിഡന്റിൽപ്പെടുന്ന  
 ആളുകളുടെ കാര്യമാണ്. ആക്സിഡന്റിൽപ്പെടുന്ന ആളുകളേയുംകൊണ്ട്  
 എൻ.എച്ച്.-ൽകൂടി ചീറിപ്പാഞ്ഞു തിരുവനന്തപുരം മെഡിക്കൽ കോളേജിൽ  
 വരാറുണ്ട്. ആളുകളെ പെട്ടെന്ന് അടുത്തുള്ള സർക്കാർ ആശുപത്രിയിലോ

സ്വകാര്യ ആശുപത്രിയിലോ കൊണ്ടുപോകുകയാണെങ്കിൽ ഒന്നരണ്ട് മണിക്കൂറിൽ അവർക്കാവശ്യമായ ചികിത്സ ഹ്രീയായി നൽകണം. അതിനൊരു ഘണ്ട് സർക്കാർ കണ്ടെത്തണമെന്ന ഒരു ചെറിയ നിർദ്ദേശം മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുകയാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്....

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: അതുപോലെ പല സ്ഥലങ്ങളിലുള്ള

കാര്യമാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കീഴിലുള്ള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ആക്ടിന്റെ അമെന്റ്മെന്റിൽ ഗുഡ് സമാരിറ്റൻ ലായെക്കുറിച്ച് പറയുന്നുണ്ട്. ആക്ലിഡന്റ് നടക്കുമ്പോൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ സഹായിക്കുന്നത് അടുത്തുള്ള ആളുകളാണ്. പ്രൈവറ്റ് മെമ്പേഴ്സ് ബിൽ അവതരിപ്പിച്ച് ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡനും ഇക്കാര്യം സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. അതായത്, ആക്ലിഡന്റ് നടക്കുമ്പോൾ സഹായിക്കാൻ തയ്യാറാകുന്ന ആളുകൾക്ക് ലീഗലായിട്ടുള്ള ഇൻസുലേഷൻ നൽകാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകണം. ഇത്തരക്കാർക്ക് കേസ്സിന്റേയും വ്യവഹാരത്തിന്റേയും പുറകേ പോകേണ്ടി വന്നാൽ ഇതുപോലെയുള്ള ആളുകളെ സഹായിക്കാനുള്ള മനസ്സ് കുറയും. സമയപരിമിതിമൂലം ഞാൻ ചുരുക്കുകയാണ്.

മറ്റൊരു കാര്യം എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്, പത്ത് വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ്, 2006 ഒക്ടോബർ 19-ാം തീയതി ഈ സഭയിൽ സമാനസ്വഭാവമുള്ള വിഷയം ചട്ടം 130 അനുസരിച്ച് എന്റെ അച്ഛൻ ജി. കാർത്തികേയൻ ഇവിടെ പ്രമേയമായി അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതീവ ഗുരുതരമായ അപകടങ്ങളുടെ കാരണങ്ങളെക്കുറിച്ച് പഠിച്ച് പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്നതിനായി ഒരു വിദഗ്ദ്ധ സമിതിയെ നിയമിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള പ്രമേയമാണ് അദ്ദേഹം അന്ന് സഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി 2007-ൽ ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ മുഖ്യമന്ത്രിയും ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായിരുന്നപ്പോൾ കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചു. അതിനുശേഷം റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഫണ്ട് വന്നു, പക്ഷെ ഇതൊക്കെ ചെയ്തിട്ടും നമ്മുടെ നിരത്തുകളിൽ മരിക്കുന്ന ആളുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ നെടുമങ്ങാട്-ആര്യനാട് റോഡ് ബി.എം.&ബി.സി. ആയതിനുശേഷം 11 പേർ മരിച്ചു. അതിനെക്കുറിച്ച് പറയണമെന്നാലോചിച്ച് ചർച്ചയ്ക്കുവേണ്ടി പഠിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോഴാണ് മിനിഞ്ഞാന്ന് രാത്രി എനിക്ക് പരിചയമുള്ള തൗഫീക് എന്ന 18 വയസ്സുള്ള ഒരു ബാലൻ അതേ റോഡിൽ, അതേ

ആക്ലിഡന്റ് ഹോട്ട് സ്പോട്ടിൽ അമിതവേഗം കാരണം മാരുതി 800 മറിഞ്ഞ് മരിക്കുന്നത്. ഇതുപോലെയുള്ള അവസ്ഥ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ മാറണം. അതിനുവേണ്ടി നിയമങ്ങളുണ്ടാക്കുകയും ശക്തമായി ആ നിയമങ്ങൾ പാലിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഫോഴ്സ് സെക്രട്ടറിയും അതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ഒരു മനസ്സും സർക്കാരിനുണ്ടാകണമെന്ന് മാത്രം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ ഉപസംഹരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി: സർ, കയ്യും തലയും പുറത്തിടരുത്, ഇടതുവശം ചേർന്ന് പോകുക. ഇത് പൂർണ്ണമായും പാലിക്കുകയാണെങ്കിൽ കാര്യമായ അപകടങ്ങളില്ലാതെ നമുക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയും. കേരള പിറവിയുടെ അറുപതാം വാർഷികത്തിൽ കേരളത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന റോഡപകടങ്ങളേയും അതിനുള്ള പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങളേയും കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചയ്ക്ക് വളരെയേറെ പ്രാധാന്യമുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ പത്തു വർഷത്തിനുള്ളിൽ ഇന്ത്യയിൽ 10 ലക്ഷം പേരുടെ ജീവനാണ് റോഡുകളിൽ പൊലിഞ്ഞു വീണിട്ടുള്ളത്. ഔദ്യോഗിക കണക്കുപ്രകാരം രാജ്യത്ത് റോഡപകടങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ മൂന്നിൽ നിൽക്കുന്നത് തമിഴ്നാട്, മഹാരാഷ്ട്ര, മധ്യപ്രദേശ്, കർണാടക

സംസ്ഥാനങ്ങളാണ്. പക്ഷെ കേരളീയർക്ക് അഭിമാനിക്കാൻ വകയൊന്നുമില്ല. തൊട്ടുപിന്നാലെ നമ്മളും ആ സ്ഥാനത്തുണ്ടെന്ന വസ്തുത ഗൗരവപൂർവ്വം നമ്മൾ കാണേണ്ടതുണ്ട്. രാജ്യത്തെ അപകടങ്ങളിൽ 30 ശതമാനവും കേരളമടക്കമുള്ള ഈ അഞ്ച് സംസ്ഥാനങ്ങളിലാണ് നടക്കുന്നതെന്നതാണ് കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത്. റോഡപകടങ്ങളിൽ ഇരയാകുന്നവരിൽ പകുതി പേരും ഇരുപതിനും അൻപതിനുമിടയിൽ പ്രായമുള്ളവരാണെന്നുള്ള കണക്കുകളും പുറത്തുവരുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഫലമായി നിരവധി കുടുംബങ്ങൾ അനാഥരാകുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. റോഡപകടങ്ങൾമൂലമുള്ള മരണത്തിന് നിരവധി ഘടകങ്ങളുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഡ്രൈവിംഗിനെ സംബന്ധിച്ച ശരിയായ ധാരണയില്ലായ്മ, പുതുതലമുറയ്ക്ക് ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളോടുള്ള ഭ്രമം, അതുണ്ടാക്കുന്ന വർദ്ധനവ്, ടിപ്പർ ലോറി-ബസ് ഡ്രൈവർമാരുടെ അമിത വേഗത, ശരിയായി ഉറങ്ങാതെ ഡ്രൈവ് ചെയ്യുന്നത്, റോഡുകളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥ, റോഡ് നിയമങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്ന അവസ്ഥ, മദ്യപിച്ചുള്ള ഡ്രൈവിംഗ്, സീറ്റ് ബെൽറ്റ്, ഹെൽമറ്റ് എന്നിവ ഇല്ലാതെ ഡ്രൈവ് ചെയ്യുന്ന സ്ഥിതി, ഡ്രൈവ് ചെയ്യുമ്പോൾ മൊബൈൽ ഫോണിലുള്ള

സംഭാഷണങ്ങൾ ഇങ്ങനെ നിരവധി ഘടകങ്ങളുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ കണക്ക് കാണിക്കുന്നത് ആകെ 39014 അപകടങ്ങളുണ്ടായതിൽ 37950-ഉം ഡ്രൈവർമാരുടെ വീഴ്ചമൂലമുണ്ടായ അപകടങ്ങളാണെന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. കേരളം കണികണ്ടുണരുന്നത് തന്നെ റോഡപകടങ്ങളെന്ന ഈ തിന്മയെ കണ്ടുകൊണ്ടാണ്. അപകടമരണങ്ങളുടെ വാർത്തകൾ നിറഞ്ഞ പത്രത്താളുകളാണ് ദിവസവും നമ്മൾ കാണുന്നത്. ഇന്ന് തന്നെ സൂചിപ്പിക്കപ്പെട്ടതാണ്, പെരുമ്പാവൂരിൽ അമിത വേഗത്തിൽ വന്ന കാർ സ്കൂളിന് മുന്നിലുള്ള ഹമ്പിലിടിച്ച് തൊട്ട് മുന്നിലുള്ള കെട്ടിടത്തിന്റെ സൺ ഷെയ്ഡ് വരെ പോയി തട്ടി മറിഞ്ഞ് രണ്ടുപേർ മരണപ്പെട്ടത്. അപകടരഹിതമായ റോഡുകൾക്ക് സുരക്ഷിത റോഡുകൾ അനിവാര്യമാണെന്നതിൽ തർക്കമില്ല. ഏതൊരു സമൂഹത്തിന്റേയും വളർച്ചയ്ക്ക് റോഡുകളുടെ വികസനം വളരെ അനിവാര്യമാണ്. എന്നാൽ റോഡ് വികസിച്ചതുകൊണ്ടു മാത്രം സാമൂഹ്യ പുരോഗതിയുണ്ടാകണമെന്നില്ല എന്നതിന്റെ നിരവധി ഉദാഹരണങ്ങൾ നമ്മുടെ മുൻപിലുണ്ട്. ബി.ഒ.ടി. വ്യവസ്ഥയിൽ വലിയ റോഡുകൾ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ വികസിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ അതനുസരിച്ച് അവിടത്തെ ജനങ്ങളിൽ, അവരുടെ ജീവിത സാഹചര്യങ്ങളിൽ വലിയ മെച്ചപ്പെടലൊന്നും



ഉണ്ടായിട്ടില്ലെന്നുള്ളത് കാണാൻ കഴിയും. റോഡ് സുരക്ഷയുടെ ഭാഗമായി നടപ്പാതകൾ, ട്രാഫിക് ഐലന്റുകൾ, പാർശ്വ ചാലുകൾ എന്നിവ നിർബന്ധമായും ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: സർ, റോഡ് സുരക്ഷയുടെ ഭാഗമായി നടപ്പാതകൾ വേണമെന്ന് താങ്കൾ പറഞ്ഞു. വളരെ നല്ല കാര്യമാണ്. പുറകിൽ വരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് യാതൊരു മുന്നറിയിപ്പും കൊടുക്കാതെ സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ റോഡിന്റെ നടുവിൽ പെട്ടെന്ന് ബ്രേക്ക് ചെയ്ത് ആളുകളെ കയറ്റുകയും ഇറക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് മറ്റ് വികസിത രാജ്യങ്ങളിലുള്ളതുപോലെ റോഡിന്റെ സൈഡിൽ ബസ്സുകൾക്ക് നിർത്താൻ ബസ് ബേകൾ നിർമ്മിക്കുക എന്നത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെയുണ്ട്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പ് പുതുതായി ഇത്തരത്തിൽ കിഫ്ബി വഴിയൊക്കെ നല്ല നിലവാരത്തിലുള്ള റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ഇക്കാര്യം പരിഗണിക്കണമെന്ന ആവശ്യം താങ്കൾക്കുണ്ടോ?

ശ്രീ. മുരളി പെരുമ്പള്ളി: സർ, ശരിയായ ഒരു ആവശ്യമാണ് അങ്ങ് മുന്നോട്ടുവെച്ചത്. പാതയോരങ്ങളിൽ അനധികൃതമായി നീണ്ട നിരകളായി

വാഹനങ്ങൾ പാർക്ക് ചെയ്യുന്ന അവസ്ഥ തടയേണ്ടതുണ്ട്. അതുപോലെ, വാഹനഗതാഗതത്തിനും കാൽനട യാത്രക്കാർക്കും തടസ്സമുണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിൽ കല്ല്, മെറ്റൽ, പൂഴി തുടങ്ങിയ നിരവധി സാധനങ്ങൾ അനിയന്ത്രിതമായി റോഡരികിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നതുമൂലം ധാരാളം അപകടങ്ങൾ സമൂഹത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇത് നിയന്ത്രിക്കാനാവശ്യമായ ബോധവൽക്കരണം നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. സുരക്ഷിതമായ ഡ്രൈവിംഗിന് ഡ്രൈവർമാർക്ക് സഹായകരമായ തരത്തിൽ റോഡുകളിൽ സൈൻ ബോർഡുകൾ പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ അതെല്ലാം പരസ്യ ബോർഡുകളായി മാറുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം വരുന്നത് ഡ്രൈവർമാരുടെ ശ്രദ്ധ തിരിച്ചുവിടുന്നതിനും അതുവഴി അപകടങ്ങൾ ധാരാളമായി ഉണ്ടാകുന്നതിനും ഇടയാകുന്നുണ്ട്. റോഡ് ഗവേഷണത്തിലും ഡിസൈനിംഗിലും കേരളം വളരെ പിന്നിലാണ്. നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി റോഡുകൾ സുരക്ഷിതമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ നമ്മൾ എടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിൽ അമിതവേഗതയും മദ്യപിച്ചുള്ള ഡ്രൈവിംഗും നിയന്ത്രിക്കാനാവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. ബസ്സുകൾക്ക് വാതിൽ നിർബന്ധമാണെന്ന് നിയമമുണ്ട്. പക്ഷെ ആ വാതിലുകൾ കണ്ടക്ടർമാർ സൈഡിലേക്ക് വലിച്ചുകെട്ടി തുറന്ന് വച്ചുകൊണ്ടു

പോകുന്ന അവസ്ഥയും അതിന്റെ ഭാഗമായി യാത്രക്കാർ ഇങ്ങിനീന്ന് യാത്ര ചെയ്യുന്ന അവസ്ഥാവിശേഷവുമാണ്. യാത്രക്കാർ ഇങ്ങിനീൽക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ആട്ടോമാറ്റിക് ഡോറുകളടക്കം ഇറന്നുവയ്ക്കുന്നതുകൊണ്ട് റോഡിലേക്ക് തെറിച്ച് വീണ് മരണങ്ങളുണ്ടാകുന്ന വാർത്തകളും നമ്മൾ കാണുന്നുണ്ട്. കാൽനടക്കാർക്ക് റോഡ് മുറിച്ച് കടക്കുന്നതിനാണ് സീബ്രാ ലൈൻ. പക്ഷെ പലപ്പോഴും ചുവന്ന ലൈറ്റ്, സിഗ്നൽ സംവിധാനത്തിൽ തെളിയുമ്പോൾ സീബ്രാ ലൈനിലേക്ക് വണ്ടി കയറ്റി നിർത്തി യാത്രക്കാർക്ക് കടന്നുപോകാൻ പറ്റാത്ത സ്ഥിതിവിശേഷവും നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. ഇത്തരം അപകടങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ പരിക്കേൽക്കുന്നവർക്ക് പ്രഥമശുശ്രൂഷ നൽകുന്നതിനുവേണ്ടി കേരള പോലീസ് Save Our Fellow Traveller (SOFT) എന്ന പുതിയ പദ്ധതിക്ക് രൂപം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്താണ് അതിന്റെ തുടക്കമെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. സോഫ്റ്റ് എന്ന സംവിധാനം സംസ്ഥാനമൊട്ടാകെ വ്യാപകമാക്കാനാവശ്യമായ നടപടികളെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഓരോ വർഷവും 5 ലക്ഷം പുതിയ വാഹനങ്ങളാണ് നമ്മുടെ നിരത്തുകളിൽ ഇറങ്ങുന്നത്. ഇവയിൽ ഭൂരിപക്ഷവും നഗരപ്രദേശങ്ങളിലാണ് ഇറങ്ങുന്നത്. വാഹനവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി

ഗതാഗതക്കുരുക്ക്, പാർക്കിംഗ് സ്ഥലത്തിന്റെ അപര്യാപ്തത, സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങൾ, അപകടങ്ങൾ, വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം തുടങ്ങി ധാരാളം ദുഷ്ടഫലങ്ങൾ നമ്മുടെ പട്ടണങ്ങൾ ഇന്ന് അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് ഭൂമി ആവശ്യമാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായി ഭൂമി ലഭ്യത കേരളത്തിൽ കുറവാണെന്ന കാര്യം നമുക്കറിയാം. അപകടങ്ങൾ കൂടുതൽ നടക്കുന്ന ദേശീയ പാതയിൽ ചരക്ക് ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഹെവി വാഹനങ്ങളാണ് ഓടുന്നത്. എന്തുകൊണ്ട് ചരക്ക് ഗതാഗതം റെയിൽവെ വഴി ആക്കിക്കൂട്ടായെന്ന് നമ്മൾ ഗൗരവപൂർവ്വം ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. റോഡിന്റെ ആറിരട്ടി ഇന്ധനക്ഷമതയുണ്ട് റെയിൽ ഗതാഗതത്തിന് എന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കും. 1257 കിലോമീറ്ററുള്ളതാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽവെ ശൃംഖല. ചരക്ക് നീക്കത്തിന് മാത്രമായി ഒരു റെയിൽപ്പാത പണിയുകയാണെങ്കിൽ കേവലം 8 മീറ്റർ വീതിയിൽ മാത്രം ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താൽ മതിയാകും. മറ്റ് റോഡുകൾക്ക് വലിയ വീതിയിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട അവസ്ഥയുണ്ട്. ദേശീയപാതയിൽ കാറുകളും ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളും കയറ്റി വരുന്ന വലിയ ലോറികൾ ധാരാളം അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. അതൊഴിവാക്കിക്കൊണ്ട്

അതെല്ലാം റെയിൽവെ വഴി കൊണ്ടുവരാനാവശ്യമായ സംവിധാനം എങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യം ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. മുൻപ് ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ സൂചിപ്പിച്ച ജലഗതാഗതം പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: റോഡിലൂടെ അപകടകരമായ ഇന്ധനങ്ങൾ

കൊണ്ടുവരുന്നതുമൂലം സമീപകാലത്ത് കേരളത്തിൽ വലിയ അപകടങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷയെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കുന്ന ഈ സന്ദർഭത്തിൽ, ജനസാന്ദ്രതയുള്ള കേരളത്തിൽ ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ പ്രത്യേകമായ ശ്രദ്ധ ഉണ്ടാകേണ്ടതല്ലേ?

ശ്രീ. മുരളി പെരുമ്പള്ളി: സർ, ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്

ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചത്. അതുകൊണ്ട് നിരവധി അപകടങ്ങൾ നാം കാണുന്നുണ്ട്. ഏറ്റവുമധികം ഇന്ധനക്ഷമതയുള്ള പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായ ഗതാഗത മാർഗ്ഗമാണ് ജലഗതാഗതം. 1650 കി.മീ. നീളമുള്ള ജലപാതയാണ് നമുക്കുള്ളത്. എന്തുകൊണ്ട് ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന് ഈ റോഡിനുപകരം ജലഗതാഗതം ഉപയോഗിച്ചുകൂടാ എന്നുള്ള കാര്യം നാം ഗൗരവപൂർവ്വം ആലോചിക്കണം. ഒരു കാലത്ത് പ്രബലമായിരുന്ന കേരളത്തിലെ ആഭ്യന്തര ജലഗതാഗതം വേഗതയേറിയ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളുടെ

ആവിർഭാവത്തോടുകൂടി പുറന്തള്ളപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് തിരിച്ചു കൊണ്ടുവരാൻ നമുക്ക് കഴിയണം. കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ അപകടങ്ങളില്ലാതെ വൻതോതിൽ ചരക്കു ഗതാഗതം നടത്താൻ കഴിയുന്ന ഈ മാർഗ്ഗത്തെപ്പറ്റി ഗൗരവപൂർവ്വം ചിന്തിക്കേണ്ട സമയം അതിക്രമിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ജലഗതാഗത പാതകളെ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിനായി നടത്തുന്ന ഏതൊരു ശ്രമവും ഈ മേഖലയിലെ ജനങ്ങളുടെ സാമ്പത്തിക മുന്നേറ്റത്തിന് സഹായകരമായിരിക്കും. ബോട്ട് ജെട്ടികൾ, കാർഗോ ലാന്റിംഗ് സ്ഥലങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കുചുറ്റും നടക്കുന്ന സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ പ്രാദേശികമായ തൊഴിൽ ലഭ്യതയും തൊഴിലവസരങ്ങളും ഉണ്ടാക്കുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്. അതുകൊണ്ട് അതിനാവശ്യമായ വിധത്തിലുള്ള ജലഗതാഗത പാതയെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ ഗൗരവപൂർവ്വം നമ്മൾ ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. റോഡുവികസനം മാത്രമല്ല ഗതാഗതവികസനമെന്നത് നാം തിരിച്ചറിയേണ്ടതാണ്. റോഡ്, ജലഗതാഗതം, റെയിൽ, തീരക്കടൽ വ്യോമയാന ഗതാഗതം തുടങ്ങിയവ ആധുനിക സങ്കേതങ്ങളുടെ സഹായത്തോടെ വികസിപ്പിക്കാനും അതിനാവശ്യമായ സമഗ്ര ഗതാഗത നയം രൂപപ്പെടുത്താനും കഴിഞ്ഞാൽ മാത്രമേ ഇപ്പോൾ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്ന ഈ വിഷയത്തിന് പരിഹാരമാകൂ എന്ന്

സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ നിർത്തുകയാണ്.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ : സർ, വളരെ ഗൗരവതരമായ ഒരു വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ചാണ് സഭ ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. സുരക്ഷിതമായ ഗതാഗതം വികസനത്തിൽ അതിപ്രാധാന്യം അർഹിക്കുന്ന ഘടകമാണെന്ന കാര്യത്തിൽ തർക്കമില്ല. കേരളം അതിവേഗം വളർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന നഗരസമാനമായ ഒരു ഭൂപ്രദേശമാണ്. വർത്തമാനകാലത്ത് സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പുരോഗതിയുടെ സൂചനയാണ് വാഹനങ്ങളുടെ വർദ്ധനവ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പ്രതിവർഷം അഞ്ചുലക്ഷത്തിലധികം വാഹനങ്ങൾ നിരത്തിലിറങ്ങുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അപകടങ്ങളും പെരുകുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ നാലുമാസത്തിനിടയിൽ എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഗ്യാസ് കയറ്റിവന്ന നാല് ടാങ്കർ ലോറികളാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത്. ജനങ്ങളെ ഭീതിപ്പെടുത്തുന്ന തരത്തിലുള്ള അവസ്ഥയാണ് സംജാതമായിട്ടുള്ളത്. ഇതിനുള്ള മൂലകാരണം റോഡിന്റെ അശാസ്ത്രീയമായ നിർമ്മാണവും അലസമായ ഡ്രൈവിംഗുമാണ്. ഡ്രൈവർമാർ ലൈസൻസ് എടുക്കുമ്പോഴും പുതുക്കുമ്പോഴും മാത്രമാണ് അവരുടെ കാഴ്ചശക്തി പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാകുന്നത്. അതുതന്നെ സാങ്കേതിക അർത്ഥത്തിൽ

സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഹാജരാക്കുന്നു എന്നല്ലാതെ മറ്റ് പരിശോധനകളൊന്നും നടക്കുന്നില്ല. കാഴ്ചശക്തി പരിശോധനയില്ല എന്നുള്ളതും അപകടങ്ങൾ ക്ഷണിച്ചുവരുത്തുന്ന ഒരു ഘടകമാണ്. അതുപോലെ ട്രാഫിക് നിയമങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു അവബോധം ജനങ്ങളിൽ വളർത്താൻ ഇനിയും നമുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്ന് കാണാൻ കഴിയും. പ്രത്യേകിച്ച് നമ്മുടെ ചെറുപ്പക്കാർ ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഡ്രൈവിംഗാണ് നിരത്തിൽ നടത്തുന്നതെന്നുള്ളത് നിരന്തരം യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഒരാളെന്ന നിലയിൽ എനിക്ക് നേരിട്ട് ബോധ്യമുള്ള കാര്യമാണ്. ഇടതുവശത്തുകൂടി ഓവർടേക്ക് ചെയ്യാൻ പാടില്ലെന്ന നിയമമുള്ളപ്പോൾ ആ നിയമം ലംഘിക്കാനുള്ള പ്രവണതയാണ് പൊതുവിൽ കാണുന്നത്. ഡ്രൈവിംഗ് എന്നതിനുപകരം വണ്ടി ഡൈവ് ചെയ്ത് പോകുന്ന ഒരവസ്ഥയാണ് റോഡിലുടനീളം കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം നിരോധിക്കണമെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. നിയന്ത്രണ വിധേയമാകുന്നില്ലെങ്കിൽ അപകടങ്ങളും മരണങ്ങളും നിരന്തരം പെരുകിക്കൊണ്ടിരിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ന്യൂ ജനറേഷൻ ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾ വന്നതോടുകൂടിയാണ് അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് കാണാൻ കഴിയും. അത് നാഷണൽ



ഹൈവേയിൽ മാത്രമല്ല ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലെ റോഡുകളിൽ പോലും ചീറിപ്പായുന്ന ബൈക്കുകളാണ് ഇന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. യാതൊരു നിയന്ത്രണവുമില്ലാതെ, അപകടത്തെക്കുറിച്ച് യാതൊരു ധാരണയുമില്ലാതെ സ്വന്തം ജീവനുപോലും വില കൽപ്പിക്കാതെയുള്ള യാത്രയാണ് ചെറുപ്പക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് എന്നത് ഗൗരവതരമായി കാണേണ്ട ഒരു വിഷയമാണ്. അണുകൂടംബങ്ങളാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ളത്. ഒന്നോ രണ്ടോ കുട്ടികളുള്ള വീടുകളിലെ കുട്ടികൾ അകാലത്തിൽ പൊലിഞ്ഞു പോകുന്നത് ആ കുടുംബങ്ങളെ അനാഥമാക്കുന്ന അവസ്ഥ സംജാതമാക്കുന്നു എന്നുള്ളത് ഗൗരവതരമായ ഒരു വിഷയമായി ഈ സഭ കാണണം. അതുകൊണ്ട് ലൈസൻസ് നൽകുമ്പോൾ കുറച്ചുകൂടി ഗൗരവതരമായ പരിശോധനയും നിരീക്ഷണവും ഏർപ്പെടുത്താൻ സാധ്യമാകണം. 18 വയസ്സിലാണ് ഇപ്പോൾ ലൈസൻസ് നൽകപ്പെടുന്നത്. 18 വയസ്സിൽ ലൈസൻസ് നൽകണമോ എന്നുള്ള കാര്യവും പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കണമെന്ന അഭിപ്രായമാണ് എനിക്കുള്ളത്. കാരണം 18 വയസ്സ് നല്ല ത്രില്ലിൽ നിൽക്കുന്ന പ്രായമാണ്. അവർക്ക് ലൈസൻസ് കിട്ടിയിത്താൽ പിന്നെ യാതൊന്നും നോക്കേണ്ടതില്ലെന്നാണ് അവരുടെ പക്ഷം. അതുപോലെ

മദ്യപിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഡ്രൈവിംഗിന്റെയും ലഹരി പദാർത്ഥങ്ങളുപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഡ്രൈവിംഗിന്റെയും പരിശോധന നടക്കുന്നു എന്നുള്ളതല്ലാതെ ഗൗരവതരമായി നടക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. ഇത് കുറച്ചുകൂടി ഗൗരവതരമായ പരിശോധനകൾക്ക് വിധേയമാക്കാനുള്ള സന്ദർഭം ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. റോഡുകളിലെ അനാവശ്യമായ പാർക്കിംഗും റോഡുകൾ മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്ന അവസ്ഥയും നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയണം. റോഡുകൾ ഗതാഗതത്തിനുള്ളതാണെന്ന അവസ്ഥ നിലനിർത്താനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാകണം. പുതിയ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും നിയന്ത്രണങ്ങൾ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുമോ എന്നുള്ളത് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കണം. യാതൊരു നിയന്ത്രണവുമില്ലാതെയാണ് ഇന്ന് കേരളത്തിൽ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അഞ്ചുലക്ഷം വാഹനങ്ങളാണ് പുതിയതായി ഇറങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളം ജനസാന്ദ്രമായ ഒരു ഭൂപ്രദേശമാണ്. ഈ ജനസാന്ദ്രതയ്ക്ക് അനുയോജ്യമായിട്ടുള്ള ഗതാഗതസൗകര്യം നമുക്കില്ല എന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഉള്ള സൗകര്യങ്ങൾ എങ്ങനെ നമുക്ക് പ്രയോജനകരമാക്കി

എടുക്കാമെന്നുള്ളത് സംബന്ധിച്ചുള്ള ഗൗരവതരമായ അന്വേഷണമാണ് നമുക്കാവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. റോഡപകടങ്ങൾ ഇന്നൊരു വാർത്തയല്ലാതെയായി മാറിയ സാഹചര്യമാണ് നമ്മുടെ മുന്നിലുള്ളത്. എത്ര വിലപ്പെട്ട ജീവിതങ്ങളാണ് പൊലിഞ്ഞുപോകുന്നത്. ചില അപകടങ്ങൾ കാണുമ്പോൾ നമുക്ക് അതൃപ്തതോന്നും. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഞാൻ യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനിടയ്ക്ക് കല്ലുവാതുക്കലിന് സമീപം ഒരു ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റിന്റെയും സ്റ്റേ പോസ്റ്റിന്റെയും ഇടയ്ക്ക് അന്തരീക്ഷത്തിൽ ഒരു കാറ്റ് കയറിയിരിക്കുന്നു. എങ്ങനെ ആ കാർ അവിടെ എത്തിയെന്നുള്ളതിന് യാതൊരു നിശ്ചയവുമില്ല. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഡ്രൈവിംഗും അപകടങ്ങളുമാണ് നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് എന്ന് ബോധ്യപ്പെട്ട് ഇതിനെ കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഏറ്റവും ഗൗരവമുള്ള ഒരു വിഷയമായി ഈ സഭ കാണുകയും ആവശ്യമായ പരിഹാര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെട്ടാലും മോശമായാലും

അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നു. റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെട്ടാൽ അമിതവേഗവും അശ്രദ്ധയുമൂലം അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നു. റോഡ് മോശമായാൽ കഴിയിൽ വീണ്

അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നു. അപകടങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനും ജീവൻപോലും നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യങ്ങൾ പരമാവധി ഒഴിവാക്കാനുംവേണ്ടി ഗവൺമെന്റിന് എന്തെല്ലാം ഇടപെടലുകൾ നടത്താൻ കഴിയുമെന്ന് ആലോചിക്കേണ്ടതാണ്.

അപകടങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിനായി Road Safety measures ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾക്ക് ഗവൺമെന്റ് നേതൃത്വം കൊടുക്കണമെന്നുള്ളതായിരിക്കണം ഈ ചർച്ചയുടെ റിസൾട്ട്. സംസ്ഥാനത്ത് റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ ഈ ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടിയാണ് നിലവിൽ വന്നത്.

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മന്ത്രിയായി ഇരിക്കുവാൻ അവസരം കിട്ടി, അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു നിന്നതുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. സ്റ്റേറ്റ് ലെവൽ കൗൺസിൽ നിലവിൽ വന്നപ്പോൾ എടുത്തിട്ടുള്ള സുപ്രധാനമായ തീരുമാനങ്ങളിലൊന്നാണ് ജില്ലാതലത്തിലേക്ക് റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ വ്യാപിപ്പിക്കുക എന്നത്. ഇത് പഞ്ചായത്തുതലംവരെയും മുൻസിപ്പൽതലംവരെയും റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലുണ്ടാക്കുക, അപകടങ്ങൾ കുറച്ചു കൊണ്ടുവരുന്നതിനുവേണ്ടി ജനപങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി ഉദ്യോഗസ്ഥരും ജനപ്രതിനിധികളും ചേർന്ന് ഇഫക്ടീവായ ഒരു ഇടപെടൽ നടത്തണം, ഇതിനെ വലിയൊരു മുഖ്യാമുഖമായി

കേരളത്തിൽ കൊണ്ടുവരണം എന്നിവയായിരുന്നു മറ്റ് തീരുമാനങ്ങൾ. പക്ഷേ, അതിലേയ്ക്കൊന്നും പോകാൻ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇന്ന് ഇതെല്ലാം പേരിന് നിൽക്കുന്നതല്ലാതെ, ജില്ലാതലത്തിൽ രൂപീകരിച്ചുവെന്ന് പറയുന്നതല്ലാതെ ജില്ലാതല റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ എവിടെയാണ് ചേരുന്നത്. ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ജില്ലയ്ക്കു താഴെയുള്ള തലങ്ങളിലേക്ക് ഒന്നും നടന്നിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു നടപടിയിലേക്ക് വരാൻ ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ തീർച്ചയായും കഴിയണം. അതുപോലെ റോഡ് ഡിസൈനുകളെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. പലപ്പോഴും നിലവിലുള്ള റോഡ് നന്നാക്കി പോകാമെന്ന് ആലോചിക്കുമ്പോൾ ഡിസൈൻ നൽകുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യങ്ങൾ പരിമിതമായിരിക്കും. റോഡ് മാർക്കിംഗിനുപോലും ഫണ്ടില്ല എന്നുള്ള പ്രശ്നം ഇവിടെ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ടി.പി. ഒഴികെയുള്ള റോഡുകളിൽ റോഡ് മാർക്കിംഗ് നമുക്ക് കഴിയുന്നില്ല. ദിശാബോർഡുകൾ ഫലപ്രദമായി വയ്ക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുന്നില്ല. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ടവയാണ്. ഇവിടെ ഹമ്പിന്റെ പ്രശ്നം പറയുകയുണ്ടായി. ഹമ്പുകളിൽ ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേകമായ ഒരു

പരിശോധന നടത്തിയാൽ നമുക്ക് കണ്ടെത്താൻ കഴിയുന്ന ഒരു കാര്യമുണ്ട്. ഹമ്പിന്റെ തൊട്ടടുത്തു ഹമ്പ് എന്ന് എഴുതിവെച്ചാൽ ഒരു പ്രയോജനവുമില്ല. നല്ല റോഡിൽ നല്ല വേഗത്തിൽ വാഹനം വരുമ്പോൾ ഈ ബോർഡ് കാണുന്നില്ല. ഹമ്പിൽ ചാടി ആളുകൾ മറിഞ്ഞു കഴിയുമ്പോഴാണ് ബോർഡ് കാണുന്നത്. വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലെ മാതൃക ഇവിടെ ആരും ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കെ.എസ്.ടി.പി. റോഡുകളിൽ അത് മാതൃകാപരമായി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഹമ്പ് അത്യാവശ്യമുള്ളിടത്ത് മാത്രം വയ്ക്കുക, അതോടൊപ്പം ഹമ്പുണ്ട് എന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ കുറച്ച ദൂരം മാറ്റി മുൻകൂറായി ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുക, ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതായി ഞാൻ കാണുകയാണ്. റോഡിൽ കൂനപോലെ കൊണ്ടുവെച്ച് അശാസ്ത്രീയമായിട്ടാണ് പല ഹമ്പുകളും ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളെല്ലാം ശാസ്ത്രീയമാക്കി മാറ്റുന്നതിനുള്ള ഒരു ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണം. ഇതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണ് റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ടുള്ളത്. പല വർഷങ്ങളിൽ ഈ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് വേണ്ടതുപോലെ വിനിയോഗിക്കുന്നില്ലെന്ന ആക്ഷേപം കേരളത്തിൽ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് റോഡ് സേഫ്റ്റി

ഫണ്ട് ഫലപ്രദമായി വിനിയോഗിക്കാൻ കഴിയണം. ഫണ്ട് കൂടുതൽ കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്ന നിലയിലുള്ള ഒരു മുൻഗണന ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കണം. ഇടപെടലുകളിലൂടെ അപകടങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു കർമ്മ പരിപാടി ഈ ചർച്ചയുടെ വെളിച്ചത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ആവിഷ്കരിക്കുന്നതിന് നല്ല സാഹചര്യമുണ്ടാക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം കൂടി മുന്നോട്ടുവെച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ചുരുക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണ: സർ, എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലമായ വടകരയിൽനിന്നും ഞാൻ ഇന്നലെ വൈകുന്നേരം ഇവിടെ വരുന്നതിനുമുമ്പ് ഒരമ്മയും അവരുടെ രണ്ടുമക്കളും അവർ കല്യാണത്തിന് പോകാനായി റോഡിന്റെ സൈഡിൽ നിൽക്കുമ്പോൾ ഒരു പുതിയ ഇന്നോവ കാർ ഓടിച്ചയാൾ മൊബൈൽ ഉപയോഗിക്കുകയും ഇടിച്ചിടുകയും ചെയ്ത അവസരത്തിൽ ഇവർ മരണപ്പെടുകയുണ്ടായി. ആ വീട്ടിൽ പോയപ്പോൾ അതിന്റെ ദയനീയത വിശദീകരിക്കാൻ എനിക്ക് സാധിക്കില്ല. എം.എൽ.എ.മാർ മിക്കവാറും നാട്ടിലുള്ള അവസരത്തിൽ ഇതുപോലുള്ള അപകട മരണങ്ങൾ സംഭവിച്ച വീടുകളിൽ പോകേണ്ടതായും ചിലപ്പോൾ പോസ്റ്റുമാർട്ടും ചെയ്യുന്ന ആശുപത്രികളിലും പോകേണ്ടതായി വരും. ഈ ഒരവസ്ഥയ്ക്ക് മാറ്റം വരുത്താൻ സാധിക്കില്ലേ ? ഇത്

വളരെ പ്രയാപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഓരോ കുടുംബത്തിന്റെയും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടവർ വാഹനാപകടങ്ങളിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ കൂടി വാഹനങ്ങൾ പോകുമ്പോൾ ഇന്നയിന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ സ്ഥിരമായി അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകാറുണ്ടെന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരോട് പലതവണ വിളിച്ചു പറഞ്ഞാലാണ് സൂചനാ ബോർഡുകൾ വയ്ക്കുന്നത്. ഈ വിഷയത്തെ സർക്കാർ ഗൗരവമായി കാണേണ്ടതുണ്ട്. ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനം നല്ല രീതിയിൽ നടക്കുന്നുണ്ടോ എന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കണം. 2005-ൽ 42,000-ത്തോളം വാഹന അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായി. അത് 2011 ആയപ്പോൾ 35,000 ആയി കുറയ്ക്കാൻ സാധിച്ചു. എനിക്ക് തോന്നുന്നത്, ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി മന്ത്രിയും ശ്രീ. മാത്യു റ്റി. തോമസ് ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി ആയിരുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ഈ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സാധിച്ചുവെന്നുള്ളതാണ്. മുമ്പ് ഞാൻ ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലഘട്ടത്തിലും റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്റെ നാട്ടിലും ആർ.ടി. ഓഫീസുകളുണ്ട്. അവിടെ ഓരോ ദിവസവും പുതിയ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് നിരത്തിലിറങ്ങുകയാണ്. റോഡിന് വീതി കുറവാണ്. റോഡിന് വീതിയുണ്ടാക്കാനുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ നമ്മൾ



വിജയിക്കുന്നില്ല. ഇത്രയും വാഹനങ്ങൾ ഒരുമിച്ച് നിരത്തിലിറങ്ങുന്ന അവസരത്തിൽ.... ഉദാഹരണമായി നല്ല സ്പീഡിൽ പോകുന്ന ഒരു മോട്ടോർ ബൈക്ക്, ബസുകളാണെങ്കിലും അത് സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഓരോ ചാനലുകളിൽ വാർത്തകൾ വരുന്ന അവസരത്തിൽ..... ബസ്സ് ഡ്രൈവർമാരെ ആക്ഷേപിക്കാനല്ല, അവരെ പരിശോധിക്കുകയും നിയന്ത്രിക്കുകയും വേണം. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഒരു മാസത്തിൽ എത്രപേർ വാഹന അപകടംമൂലം മരണപ്പെടുന്നു എന്നുള്ളതിന്റെ കണക്കെടുക്കുമ്പോൾ എനിക്ക് വേദനയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അതിന്റെ കണക്കെടുപ്പിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച് താൽക്കാലികമായി എന്ത് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. ഈ ചർച്ചയുടെ ഫലമായി റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സജീവമാക്കാൻ സാധിക്കണം. അതിനുവേണ്ടി ആഭ്യന്തരം, ഗതാഗതം തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളുടെ ഇടപെടൽ അത്യാവശ്യമാണ്. ഏഞ്ജൽസ് എന്നുപറയുന്ന ചെറുപ്പക്കാരുടെ ഒരു സംഘടന എന്റെ നാട്ടിൽ വടകരയിൽ വളരെ സ്ട്രോങ്ങായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. അവിടെ എന്തെങ്കിലും ഒരു സംഭവമുണ്ടായാൽ അവിടെ ഓടിയെത്തി

ആശുപത്രിയിൽ കൊണ്ടുപോകാനും രക്തം നൽകാനുംമറ്റും നേതൃത്വം നൽകുന്ന ആ സംഘടനയിൽപ്പെട്ടവർ മൂന്നിൽ ഉണ്ടാകും. ഒരു അപകടവും പറ്റാതിരിക്കാൻ പറ്റുന്ന രൂപത്തിലുള്ള പ്രചരണങ്ങൾ അവിടെ നടത്തുന്നുണ്ട്. ഹെൽമറ്റ് ധരിക്കാതെ മോട്ടോർ ബൈക്കിൽ പോകുന്നവരെ തടയണം. ഹെൽമറ്റ് ധരിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഒരു പെൺകുട്ടിയുടെ ജീവൻ രക്ഷപ്പെടുമായിരുന്ന അവസ്ഥ ഞാൻ കാണുകയുണ്ടായി. ആ കുട്ടി കാലിക്കറ്റ് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ പി.എച്ച്.ഡി.-ക്ക് പഠിക്കുകയായിരുന്നു. ആ കുട്ടിയുടെ വണ്ടിയിൽ ഒരു ബസ് വന്ന് ചെറുതായി തട്ടുകയായിരുന്നു. അപ്പോൾ തന്നെ ആ കുട്ടിയുടെ ജീവൻ നഷ്ടപ്പെട്ടു. എത്രയോ കുടുംബങ്ങളുടെ നിലനിൽപ്പിനെ തകർക്കുന്ന ഒരു കാഴ്ചയാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതൊരു വലിയ പ്രശ്നമാണ്. സംസ്ഥാനത്ത് വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനാപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ചചെയ്യുന്നതിനായി കുറച്ച് സമയം മാത്രമേ സംസാരിക്കാൻ ലഭിക്കുന്നുള്ളൂ. കുറച്ചുകൂടി വിശദമായി ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യണം. ഈ വിഷയം നമ്മുടെ നാടിനെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രിയും ഇവിടെ ഇരിപ്പുണ്ട്. എനിക്ക് അവരോട് വിനീതമായൊരു അഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്. വാഹനാപകടങ്ങൾ എങ്ങനെ കുറയാൻ സാധിക്കും എന്നുള്ളതായിരിക്കണം നമ്മുടെ ലക്ഷ്യം. സ്കൂൾ

സമയത്തായിരിക്കും വലിയ വലിയ ട്രക്കുകൾ നിരത്തുകളിൽ കൂടി കടന്നുപോകുന്നത്. അത് അപകട സാധ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് വളരെ ആസൂത്രിതമായ രൂപത്തിൽ വാഹനാപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത്, ഗതാഗതം, ആഭ്യന്തരം തുടങ്ങിയ എല്ലാ വകുപ്പുകളും യോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് വാഹനാപകടങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നത് ഒരു വെല്ലുവിളിയായി ഏറ്റെടുത്ത് ഇതിനൊരു പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കണം. വളരെ ഫലപ്രദമായൊരു ചർച്ചയാണ് ഇവിടെ നടത്തിയിട്ടുള്ളത് എന്നത് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാകണം. അതുകൂടാതെ അത് കുറയ്ക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. കൂടാതെ ഗതാഗതം, പൊതുമരാമത്ത് തുടങ്ങിയ പ്രധാനപ്പെട്ട വകുപ്പുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്ത ഇപ്പോഴത്തെ ജലവിഭവ വകുപ്പുമന്ത്രിയായ ശ്രീ. മാത്യു ടി.തോമസ്, ശ്രീ.മോൻസ് ജോസഫ് എം.എൽ.എ തുടങ്ങിയ ആളുകളെയെല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു സമിതിയുണ്ടാക്കി ഈ വിഷയത്തെ വളരെ ഗൗരവത്തോടെ കാണുകയും അതിനനുസരിച്ചുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകണമെന്നാണ് എനിക്ക് വിനീതമായി അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, മനുഷ്യജീവനെ ബാധിക്കുന്ന വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമാണ് നമ്മൾ ഇപ്പോൾ ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ

ആറുവർഷത്തെ അപകടങ്ങളുടെ കണക്കെടുത്ത് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഓരോ വർഷവും വാഹനാപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നതായി കാണാൻ സാധിക്കും. 2011-ൽ 35,216 വാഹനാപകടങ്ങളിൽ 41,379 പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും 4,145 പേർ മരണപ്പെടുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പിന്നീട് ഓരോ വർഷവും അത് വർദ്ധിച്ച് 2015-ൽ 39,014 അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുകയും 43,735 പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും 4,196 പേർ മരണപ്പെടുകയും ഉണ്ടായി. 2016-ൽ ഇതുവരെ നടന്ന അപകടങ്ങളിലെ കണക്കെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ മുൻകാല റിക്കോർഡുകൾ ഭേദിക്കുന്ന ലക്ഷണമാണ് ഇപ്പോൾ കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. അഞ്ച് മാസത്തിനകം 15,017 അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായതിൽ 18,729 പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും 1,921 പേർ മരണപ്പെടുകയും ഉണ്ടായി. ഇങ്ങനെ വാഹനാപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുകയും നിരവധിപേർക്ക് ജീവഹാനി സംഭവിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിനെ നിയന്ത്രിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല എന്നൊരു അവസ്ഥ കേരളത്തിൽ നിലനിൽക്കുകയാണ്. അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കാരണങ്ങൾ പലതാണ്. മൊത്തം ജനസംഖ്യയുടെ ഏകദേശം മൂന്നിലൊന്ന് വാഹനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. ജനിക്കുന്ന കുഞ്ഞിങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ മൂന്നുപേർക്ക് ഒന്നിലധികം വാഹനങ്ങളാണ് ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ഒരു കോടി 5 ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾ

രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുപുറമേ ഓരോ ദിവസവും ശരാശരി 80 വാഹനങ്ങളെങ്കിലും പുതുതായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പത്തിന് അനുസൃതമായ റോഡ് വികസനം നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നടക്കുന്നില്ല. നിലവിലുള്ള റോഡുകൾക്ക് വീതികൂട്ടാൻ കഴിയുന്നില്ല എന്നുമാത്രമല്ല ഉള്ള റോഡുകൾ പോലും പലവിധ എൻക്രോച്ച്മെന്റ് കാരണമായി അത് ഇടുങ്ങി വരികയാണ്. റോഡുകൾ വീതി കൂട്ടാനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ അമിത വേഗതയും വാഹനങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള അനാരോഗ്യകരമായ മത്സരിച്ച ഓട്ടവും ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധയുമൊക്കെ പ്രധാന കാരണങ്ങളിൽ ഒന്നാണ്. മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിക്കുന്നത് കാരണം എത്രയോപേരുടെ ജീവൻ അപഹരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിച്ച് ആളുകളെ കൊന്നാലും സ്റ്റേഷനിൽ പോയാൽ ജാമ്യം കിട്ടുന്ന ഒരവസ്ഥ നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ട്. ബോധപൂർവ്വം ഡ്രൈവറുടെ അശ്രദ്ധകൊണ്ട് മാത്രം സംഭവിച്ച അപകടമാണെങ്കിൽ കടുത്ത ശിക്ഷാനടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. കാൽനടയാത്രക്കാരെ പൂർണ്ണമായും അവഗണിക്കുന്ന റോഡ് സംസ്കാരമാണ് ഇപ്പോൾ കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. സുരക്ഷിതമായി റോഡ് മുറിച്ച് കടക്കാനുള്ള ഇടങ്ങൾ വേണ്ടത്രയില്ല. സീബ്രാലൈനിൽ ധൈര്യമായി മുറിച്ച് കടക്കാമെന്ന് വിചാരിച്ചാൽ അവിടെയും

വാഹനങ്ങൾ വന്ന് തട്ടിയിടുന്ന അവസ്ഥ ഉണ്ടാകും. സീബ്രാലൈൻ കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് സഞ്ചരിക്കാനുള്ളതാണ് അവിടെ എത്തുമ്പോൾ ശ്രദ്ധവേണമെന്ന ഒരു ബോധം ഡ്രൈവർമാരിൽ ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കേണ്ടതായുണ്ട്. എല്ലാ ടൗണുകളിലും റോഡ്സൈഡിലാണ് വാഹനങ്ങൾ പാർക്ക് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്, ഓട്ടോറിക്ഷയ്ക്കായി പ്രത്യേക പാർക്കിംഗ് ഒന്നുമില്ല. കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് നടന്നു പോകാൻ ഫുട്പാത്തുകൾ ഇല്ല. എല്ലാ ടൗണുകളിലും കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് ഫുട്പാത്തുകൾ ആവശ്യമാണ്. ഫുട്പാത്തുകളിലൂടെ സുരക്ഷിതമായി സഞ്ചരിക്കുന്നതിന് ബാരിക്കേഡുകൾ നിർബന്ധമായും സ്ഥാപിക്കണം. റോഡ് വികസനത്തിന് യാതൊരു സാധ്യതകളുമില്ലാത്ത ടൗണുകളിൽ പരമാവധി ഹൈ ഓവറുകൾ നിർമ്മിക്കണം. കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ജലഗതാഗത പാത നിർമ്മിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് നേരത്തെ ഒരു നിർദ്ദേശമുണ്ടായിരുന്നു എന്നല്ലാതെ കാര്യമായ ഒരു പ്രവർത്തനവും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ജലഗതാഗത പാതയ്ക്കുള്ള എല്ലാ സാധ്യതകളുമുണ്ട്. ആ സാധ്യതകൾ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തി അതിനാവശ്യമായ പദ്ധതികൾക്ക് ഗവൺമെന്റ് രൂപം നൽകണം. അടുത്ത കാലത്തായി സൂൾ വാഹനങ്ങൾ അപകടത്തിൽപ്പെട്ട്

നിരവധി കുട്ടികൾ മരണപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നു. കാലഹരണപ്പെട്ട സൂൾ ബസുകൾ മാറ്റി പുതിയ ബസ്സുകൾ നൽകാൻ എം.എൽ.എ. മാരുടെ ആസ്തി ഫണ്ടിൽനിന്ന് പണം അനുവദിച്ചാൽപോലും അത് വാങ്ങാൻ കാലതാമസം നേരിടുന്നു. വിദ്യാലയങ്ങൾക്ക് വാഹനം വാങ്ങുന്നതിനായി എം.എൽ.എ. ഫണ്ട് കൊടുത്താൽ എത്രയുംവേഗം വാഹനം വാങ്ങാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. മലപ്പുറത്ത് ഗവൺമെന്റ് ഗേൾസ് ഹയർ സെക്കന്ററി സ്കൂളിലെ ബസ് കഴിഞ്ഞ ദിവസം അപകടത്തിൽപ്പെടുകയും ഒരു വിദ്യാർത്ഥിനി മരണപ്പെടുകയും പി.ടി.എ. മീറ്റിംഗിന് വന്ന രക്ഷകർത്താക്കൾക്കടക്കം ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്തു. വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സംഭവ സ്ഥലവും മരണപ്പെട്ട വിദ്യാർത്ഥിനിയുടെ വീടും സന്ദർശിച്ചു. എന്നാൽ ഒരു മാസം കഴിഞ്ഞിട്ടും മരണപ്പെട്ട കുട്ടിയുടെ കുടുംബത്തിനോ പരിക്കേറ്റവരുടെ ചികിത്സക്കോ ധനസഹായം നൽകിയിട്ടില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ വലിയ പരാതി നിലനിൽക്കുകയാണ്. ഈ കാര്യംകൂടി ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഞാൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇത്തരം സംഭവങ്ങളുണ്ടായാൽ വില്ലേജ് ഓഫീസ് മുഖേന റിപ്പോർട്ട് വാങ്ങി അടിയന്തരമായി ധനസഹായം നൽകുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാകണം.

അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് എങ്ങനെ വിനിയോഗിക്കാം എന്നത് സംബന്ധിച്ചുള്ള വ്യവസ്ഥ ഇപ്പോൾ നിലവിലുണ്ടോ എന്നറിയില്ല. റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് എങ്ങനെയാണ് വിനിയോഗിക്കുന്നത് എന്നതുസംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ ധാരണയില്ല. അതുകൊണ്ട് റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് സ്ഥിരമായി അപകടമുണ്ടാകുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ അപകടം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, ചട്ടം 58 പ്രകാരം ഇത്തരമൊരു ചർച്ചയ്ക്ക് മുൻകൈയെടുത്ത ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥനെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. വാഹനാപകടങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കണക്കുകൾ എല്ലാവരും പറയുകയുണ്ടായി. ലോകത്തിൽ 12 ലക്ഷം പേരാണ് ഒരു വർഷം അപകടത്തിൽ മരിക്കുന്നത്. 50 ലക്ഷം പേർക്ക് പരിക്ക് പറ്റുന്നുണ്ട്. ലോകാരോഗ്യ സംഘടനയുടെ കണക്കുപ്രകാരം ഒന്നര ലക്ഷം പേർ ഇന്ത്യയിൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നു. ഓരോ 15 മിനിറ്റിലും ഒരു അപകടം നടക്കുന്നു എന്നതാണ് കേരളത്തിലെ കണക്ക്. വാഹനാപകടങ്ങൾ നടക്കുന്നതിന്റെ കാര്യവും കാരണവും പരിഹാരവും ഇവിടെ ഇരിക്കുന്ന എല്ലാവർക്കും അറിയാം. എന്നാൽ



നടപടികളാണ് നമുക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയാതെ വരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഓരോ നടപടിയും സ്വീകരിക്കാനാവശ്യമായ ചർച്ചയും അതിന് പരിഹാരവുമുണ്ടാകണം. പക്ഷേ നമ്മുടെ വാഹനാപകട നിരക്കും മരണനിരക്കും വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വാഹനാപകടത്തിന്റെ കാര്യകാരണങ്ങൾ പറഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ എല്ലാവരും പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം വാഹനത്തിന്റെ വേഗത തന്നെയാണ്. വേഗതയെപ്പറ്റി പറയുമ്പോൾ ജനപ്രതിനിധികളായ നമ്മൾ തന്നെ ആത്മപരിശോധന നടത്തേണ്ടതുണ്ടെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. നമ്മൾ ഒരു ദിവസം ശരാശരി പങ്കെടുക്കുന്ന പൊതു പരിപാടികളുടെ എണ്ണവും പങ്കെടുക്കുന്ന സമയവും പരിശോധിച്ചാൽ സാധാരണ സഞ്ചരിക്കാവുന്ന വേഗതയെക്കാൾ കൂടിയ വേഗതയിലാണ് നമ്മളും സഞ്ചരിക്കുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാകും. നമ്മുടെ മന്ത്രിമാർക്ക് സമയപരിമിതിയുണ്ടെങ്കിലും അവരെല്ലാം പൊതുപരിപാടികളിൽ പങ്കെടുക്കാൻ നിർബന്ധിതരാകുകയാണ്. അവിടെ എത്തിച്ചേരാനുള്ള വ്യഗ്രതയിൽ നമ്മൾ വേഗത്തിൽ സഞ്ചരിക്കാൻ നിർബന്ധിതരാകുന്നു. നിയമം പരിപാലിക്കേണ്ട നമ്മളടക്കം പലപ്പോഴും ഇതെല്ലാം ലംഘിക്കാൻ നിർബന്ധിതരായിത്തീരുന്നു എന്നതൊരു വസ്തുതയാണ്. അതുപോലെ അപകടത്തിന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കാരണമാകുന്ന

വസ്തുതകൾ മനസ്സിലാക്കിയാണ് അപകടനിരക്ക് കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുന്നതിനുള്ള ഇടപെടൽ നമ്മൾ നടത്തേണ്ടത്. അക്കാദമിയിൽ ഇവിടെ എല്ലാവരും പരാമർശിച്ച പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരാശയമാണ് ടൂ വീലറുകളുടെ വേഗത. ടൂ വീലറുകളുടെ വേഗത നിയന്ത്രിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. വളരെകുറച്ച് വാഹനങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഇന്ത്യയിൽ ഇംപോർട്ട് ചെയ്യുന്നത്. മറ്റുള്ളവ വിദേശ കമ്പനികളാണെങ്കിലും ഇവിടെയുള്ള യൂണിറ്റുകളിൽനിന്നാണ് ഉല്പാദനം നടക്കുന്നത്. ഓരോ സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും ജനസാന്ദ്രതയും റോഡ് ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളും കണക്കിലെടുത്ത് ഓരോ സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും കപ്പാസിറ്റി അനുസരിച്ച് വാഹനങ്ങളിൽ വേഗതാ നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് മാനുഫാക്ചേഴ്സിനോട് ആവശ്യപ്പെടണം. ന്യൂ ജനറേഷൻ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നത് ഒഴിവാക്കാനായി കേന്ദ്ര ഗതാഗത വകുപ്പ് ഇക്കാദമിയിൽ ഇടപെടൽ നടത്തി നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തണം. പല രാജ്യങ്ങളും അങ്ങനെ ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, ന്യൂ ജനറേഷൻ മദ്യപിച്ചും

മയക്കുമരുന്നും ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടും വാഹനം ഓടിക്കുന്ന പ്രവണത വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. അടുത്ത സമയത്ത് റിലീസാകുന്ന പല സിനിമകളും

മദ്യത്തെയും മയക്കുമരുന്നിനെയും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈ പ്രവണത നിരസാഹപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത എല്ലാവരും പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി: സർ, ഈ കാലഘട്ടത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രസക്തമായ വിഷയത്തിലാണ് ചർച്ച നടക്കുന്നത്. എല്ലാവരും അപകടത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ യഥാവിധി ആശുപത്രിയിൽ എത്തിച്ച് ട്രോമാ കെയർ സംവിധാനത്തിലേക്ക് എത്തിക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഞാൻ ജനപ്രതിനിധി ആയതിനുശേഷം ഇരുപത്തിയഞ്ചോളം ചെറുപ്പക്കാരുടെ മരണം കാണേണ്ട ദൗർഭാഗ്യകരമായ അനുഭവം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. യഥാവിധി അവർക്ക് ചികിത്സ ലഭിക്കാത്തതിനാൽ brain injured ആയിട്ടാണ് അവർ മരിക്കുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ സമീപത്തുള്ള ആശുപത്രികളിലെങ്കിലും ട്രോമാ കെയർ സംവിധാനം കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പിലാക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതുകൂടി ചർച്ചയുടെ ഭാഗമായി വരണം.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, ഗൾഫ് രാഷ്ട്രങ്ങളിൽ മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിച്ചാൽ ജയിലിൽ കിടക്കേണ്ടിവരുന്നതായി പറഞ്ഞുകേട്ടിട്ടുണ്ട്.

എന്നാൽ ഇവിടെ ഫൈനട്ചാൽ മാത്രം മതിയാകും. മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിക്കുന്നവർക്കെതിരെ കർശന നിയമനടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന അഭിപ്രായമാണുള്ളത്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, ഇത് ഇവിടെ എല്ലാവരും പ്രകടിപ്പിച്ചതുതന്നെയാണ്. മദ്യപാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൂടുതൽ ചർച്ച നടന്നു. സ്പീഡ് നിയന്ത്രണമാണ് ഏറ്റവും അഭികാമ്യമായിട്ടുള്ള കാര്യം. അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ രക്ഷിക്കാനുള്ള ട്രോമാ കെയർ സംവിധാനങ്ങൾ - കേന്ദ്ര സർക്കാർ കൊണ്ടുവരുന്ന ബില്ലിൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ ആശുപത്രികളിൽ എത്തിക്കുന്നവർക്ക് പ്രോത്സാഹനവും സമ്മാനവും നൽകുന്ന നിയമം കൊണ്ടുവരാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു എന്ന് മന്ത്രി പ്രസ്താവിച്ചു. ഇവിടെ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നതെങ്ങനെയാണെന്ന് കണ്ടുപിടിക്കാനും ശിക്ഷിക്കാനുമുള്ള ഇച്ഛാശക്തിയാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനം. ക്യാമറകൾ വ്യാപകമായി സ്ഥാപിക്കണം. ക്യാമറകൾ തെളിവുകളാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ വേഗത, ഇടതുവശത്തുകൂടിയുള്ള ഓവർടേക്കിംഗ് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ ക്യാമറവെച്ചു കണ്ടുപിടിച്ചാൽ തൽക്ഷണം തെളിവോടുകൂടി ഫൈൻ ഇൻട്രാക്കണം. അതുപോലെ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ കാര്യത്തിൽ തുടർച്ചയായി മൂന്ന്

തവണ വയലേഷനങ്ങളായാൽ പിന്നീട് ലൈസൻസ് നൽകാത്ത കർശനമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഇങ്ങനെയുള്ള ശിക്ഷാനടപടികൾ ശക്തിപ്പെടുത്തി നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ മാത്രമേ വാഹനാപകടങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. റോഡിന്റെ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ഇവിടെ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. റോഡ് നന്നായാൽ വാഹനങ്ങളുടെ സ്പീഡ് കൂടും എന്നാൽ റോഡ് മോശമായാൽ അപകടത്തിന്റെ നിരക്ക് കൂടും.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ : അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ച ശിക്ഷയുടെ കാര്യം മത്രമല്ല,

Blame ചെയ്യുന്ന student community ഏറ്റവും പോസിറ്റീവായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന ഫോഴ്സാണ്. പാലക്കാട് ജില്ലയിൽ ഹെൽമറ്റ് അവയർനെസ്സിന്റെ ഭാഗമായി നടത്തിയ കാമ്പയിനിൽ പ്ലസ് വൺ, പ്ലസ് ടൂ സ്കൂളുകളിലെ വിദ്യാർത്ഥികളും സ്റ്റുഡന്റ്സ് പോലീസും ജനമൈത്രി പോലീസും ചേർന്ന് റോഡിൽ വന്ന് ഹെൽമറ്റ് ധരിക്കാതെ പോകുന്ന ബൈക്കുകാരെ തടഞ്ഞ് "ചേട്ടാ, എന്റെ പ്രായത്തിലുള്ള മകനോ മകളോ നിങ്ങളുടെ വീട്ടിലുമുണ്ടാകും. നിങ്ങൾക്ക് എന്തെങ്കിലും പറ്റിയാൽ അവർക്ക് ആരാണ് ഉണ്ടാവുക " എന്ന് വളരെ സിംപിളായി ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. മറ്റേത് ഫൈനിനെക്കാളും ഇഫക്ടീവായി ആളുകൾ ഹെൽമറ്റ് ഉപയോഗിക്കാൻ

ഇടങ്ങിയതായി അന്ന് പോലീസ് തന്നെ പറയുകയുണ്ടായി. അത്തരത്തിൽ സ്റ്റഡന്റ്സ് ഫോഴ്സിനെ കൂടുതൽ പോസിറ്റീവായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കില്ലേ?

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സ്റ്റഡന്റ്സ് പോലീസ് കേഡറ്റിന്റെ സഹായത്തോടെ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് പലയിടത്തും ഇത്തരത്തിൽ ചെയ്തതാണ്. ആ ദിവസത്തേക്ക് കുറച്ച് ഇംപാക്ട് ഉണ്ടാവുകയും ആളുകൾ വേഗത കുറച്ച് പോവുകയും ചെയ്യും. പിറ്റേ ദിവസം വീണ്ടും പഴയപടിയാണ്. പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ പഠിപ്പിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം നേരത്തെ തന്നെയുണ്ട്. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ അത്തരത്തിൽ പഠിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിൽ ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ കർശനമായി പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കി ഭാവി തലമുറയെ ട്രാഫിക് സംസ്കാരമുള്ളവരായി രൂപപ്പെടുത്തിയെടുക്കണം. അടുത്ത ജനറേഷനെയെങ്കിലും ട്രാഫിക് സംസ്കാരം പഠിപ്പിച്ചെടുക്കാനായി പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയെന്നുള്ളത് ഏറ്റവും പ്രധാനമാണ്.

ശ്രീ. ആർ. രാജേഷ്: സർ, അങ്ങിവിടെ ലൈസൻസിനെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചു. നിരത്തിലിറങ്ങുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ഓരോ ദിവസവും

ക്രമാതീതമായി കൂടുകയാണ്. വാഹനം ഓടിക്കാനുള്ള ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്ന ആളുകളുടെ എണ്ണവും ഓരോ ദിവസവും കൂടുകയാണ്. വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ ലൈസൻസ് കിട്ടുകയെന്ന് പറയുന്നത് വലിയ കടമ്പയാണ്. കേരളത്തിൽ അങ്ങനെയില്ല. കർശനമായ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശ നടപടികളുടെ ഭാഗമായി മാത്രമേ ലൈസൻസ് നൽകാവൂ എന്ന അഭിപ്രായം അങ്ങേയ്ക്കുണ്ടോ?

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: ടെസ്റ്റ് പാസ്സായും പ്രാക്ടിക്കൽ ടെസ്റ്റ് പാസ്സായും വ്യക്തത വരുത്തിമാത്രമാണ് ഇപ്പോഴും ലൈസൻസ് നൽകുന്നത്. ടെസ്റ്റിന് പ്രത്യേക ചോദ്യാവലിയുമുണ്ട്. ഇതൊക്കെ പഠിച്ച് പാസ്സായി ലൈസൻസ് ലഭിച്ചാൽ പിന്നെ അഭ്യാസിയായി മാറി എന്തും ചെയ്യാനുള്ള ലൈസൻസായി അതിനെ മാറ്റുകയാണ്. അത്തരത്തിൽ ഒരുപറ്റം ആളുകൾ മാറുന്നതിന്റെ പരിണിതഫലമായിട്ടാണ് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. ഒരാൾ ശ്രദ്ധയോടെ വണ്ടി ഓടിച്ചാലും എതിരെ വരുന്നവനോ പിന്നാലെ വരുന്നവനോ ഇതൊന്നും പാലിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ നമുക്കെന്തുചെയ്യാൻ കഴിയും? പ്രധാനമായും നിയമങ്ങൾ കർശനമാക്കുകയും ശിക്ഷാ നടപടികൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യണം. എല്ലാം നിയന്ത്രിക്കേണ്ട പോലീസിന്റെ വാഹനങ്ങൾ നിയമം ലംഘിച്ച് പോകാറുണ്ട്. പോലീസ് വാഹനങ്ങൾ ഒരിക്കലും ലൈറ്റ് ഡിം ചെയ്യാറില്ല. ലൈറ്റ് ഡിം

ചെയ്യാൽ അവർ എന്തോ കുറ്റം ചെയ്ത രീതിയിലാണ് അവരുടെ ഭാവം. ബൈക്ക് യാത്രികരെ ഓടിച്ചിട്ട് പിടിക്കുന്നതിന്റെ ഫലമായി എത്രയോ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. നിയമം പരിപാലിക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥരായവർ, ചെയ്സ് ചെയ്യാൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുമെന്ന് അറിഞ്ഞുകൊണ്ട് ചെയ്സ് ചെയ്യുന്ന അനഭവങ്ങളുമുണ്ട്. സമയക്കുറവുകൊണ്ട് അത്തരം കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും കടക്കുന്നില്ല. ഇത്തരത്തിലുള്ള ചർച്ചയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് നിർവ്വഹിക്കേണ്ടതെന്ന് സംബന്ധിച്ച് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ മാർഗ്ഗരേഖ ഉണ്ടാക്കണം. ഇവിടെ എല്ലാവരും പരാമർശിച്ചതുപോലെ റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലും റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുമുണ്ട്. ധാരാളം ഫണ്ട് ഉണ്ടെങ്കിലും അതിന്റെ വിനിയോഗത്തെ സംബന്ധിച്ച് ചില പരാതികളൊക്കെയുണ്ട്. ഏകദേശം 46-ഓളം കോടി രൂപ മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്കായി ഉപയോഗിച്ചതായി മലയാള മനോരമ പത്രത്തിൽ വാർത്തയുണ്ടായിരുന്നു. റോഡ്സ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെയും റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ എങ്ങനെയാണ് ഓരോ ജില്ലയിലും..... ചേർത്തല മുതൽ മണ്ണത്തി വരെ സുരക്ഷാ പാതയായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. റോഡിന്റെ മീഡിയനിൽ റിഫ്ലക്ടറിലൂ, യു-ടേൺ



ഇൻഡിക്കേഷനിലൂടെ, വാഹനങ്ങൾ വന്ന് സൈഡിലെ കാണയിൽ വീഴുകയാണ്. സുരക്ഷാ പാതയെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അരക്ഷിതാവസ്ഥ ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രതിസന്ധികൾ മറികടക്കാൻ ഓരോ ജില്ലയിലും ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ കണക്കാക്കി ഓരോ ജില്ലയ്ക്കും പ്രത്യേകമായി റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ ഉണ്ടാക്കുകയും അവ വർഷത്തിലൊരിക്കൽ കൂടുകയും ഫണ്ട് വിനിയോഗത്തെക്കുറിച്ച് തീരുമാനമെടുത്ത് പിരിയുകയും ചെയ്യുന്ന കേവലം പതിവ് സമിതികളായി മാറാതെ റോഡുകളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ അവലോകനം ചെയ്യുകയും അതില്ലാതാക്കാൻ കഴിയുന്ന നടപടികളിലേക്ക് പോകാൻ കഴിയുന്ന കൗൺസിലുകളായി, പ്രായോഗികമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുന്ന സംവിധാനങ്ങളായി മാറുകയും ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് പരിഹാര മാർഗ്ഗം. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി അത്തരത്തിൽക്കൂടി തീരുമാനമുണ്ടാകണം. ആ തീരുമാനം മുകൾത്തലം മുതൽ താഴെത്തലം വരെ എക്സിക്യൂട്ട് ചെയ്യുമ്പോൾ അവലോകനം നടത്തണം. അവലോകനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനുള്ള ഇടപെടലുകൾ ഉണ്ടാകണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ടും ഈ ചർച്ചയ്ക്ക് മുൻകയ്യെടുത്ത ശ്രീ. കെ.എസ്. ശബരീ നാഥനെയും ചർച്ചയ്ക്ക് അനുവാദം തന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറെയും

അഭിനന്ദിച്ചുകൊണ്ടും നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ: സർ, സംസ്ഥാനം നേരിടുന്ന അതീവ ഗുരുതരമായ ഈ പ്രശ്നത്തെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാൻ മുൻകയ്യെടുത്ത ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥനെയും ചർച്ച അനുവദിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറേയും ഞാൻ ആദ്യം തന്നെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ലോകത്ത് റോഡപകടങ്ങളുടെ 9 ശതമാനം മാത്രമാണ് വികസിത രാജ്യങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകുന്നത്. എന്നാൽ 52 ശതമാനം രജിസ്റ്റേർഡ് വാഹനങ്ങൾ ഉള്ളത് വികസിത രാജ്യങ്ങളിലാണ്. അപ്പോൾ അപകടങ്ങളുടെ പ്രധാന കാരണം വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം മാത്രമല്ലെന്നാണ് ഇതിൽ നിന്നും വ്യക്തമാകുന്നത്. അതായത് 91 ശതമാനം അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത് ഡെവലപ്പിംഗ് രാജ്യങ്ങളിലും അണ്ടർ ഡെവലപ്പിംഗ് രാജ്യങ്ങളിലുമാണെന്നുള്ളത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ റോഡിന്റെ അവസ്ഥയും ഡിസൈനുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ അതീവ ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് മുമ്പ് സംസാരിച്ച ആളുകൾ പ്രതിപാദിച്ചതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ കേരളം ഈ രംഗത്ത് അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ഗുരുതരമായ പ്രശ്നത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. രാജ്യത്തുണ്ടാകുന്ന

റോഡപകടങ്ങളുടെ 10 ശതമാനത്തിലധികം കേരളത്തിൽ തന്നെയാണ് നടക്കുന്നതെന്ന വളരെ ലജ്ജാകരമായ അവസ്ഥ നമ്മൾ നോക്കിക്കാണണം. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഒരു കോടിയിലധികം വാഹനങ്ങളാണ് ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഒരു ദിവസംതന്നെ ഒരു രജിസ്ട്രേഷൻ ഓഫീസിന്റെ കീഴിൽ ഏകദേശം 45-50 വാഹനങ്ങളാണ് പുതിയതായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് റോഡുകളിൽ ഇറങ്ങുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഓരോ ദിവസവും നിരത്തിലിറങ്ങുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തെക്കുറിച്ച് മനസ്സിലാക്കാവുന്നതാണ്. ഇത് നിരന്തരസാഹചര്യങ്ങളിൽ മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിൽ നിലനിൽക്കുന്നതുപോലെ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സിസ്റ്റം കൂടുതൽ ഇഫക്ടീവാക്കേണ്ടത് വളരെ ആവശ്യമാണ്. പല വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലും പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ ഹ്രീയായി കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗം കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് അത്തരത്തിലൊരു നടപടി അവിടത്തെ ഗവൺമെന്റുകൾ സ്വീകരിക്കുന്നത്. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, ചില വ്യക്തികളുടെ പേരിൽ ഒന്നിലധികം വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഒരാൾ ഒന്നിൽക്കൂടുതൽ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് വാങ്ങുന്നുണ്ടെങ്കിൽ രണ്ടാമതും

മൂന്നാമതും വാങ്ങുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് അധിക ടാക്സ് ചുമത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് സർക്കാർ ആലോചിക്കേണ്ട സമയം അതിക്രമിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ പറയാനുള്ളത്. അതുപോലെ നാം അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ വിഷയം ഗതാഗതക്കുരുക്കാണ്. ഇവിടത്തെ റോഡിന്റെ സാഹചര്യം നമുക്കറിയാവുന്നതാണ്. ഉദാഹരണം പറഞ്ഞാൽ എറണാകുളത്തുനിന്നും ആലുവ വരെ വളരെ ഗതാഗതക്കുരുക്കാണ്. അതിനുശേഷം റോഡ് അൽപ്പം ശ്രീയായാൽ നഷ്ടപ്പെട്ട സമയം കവർ ചെയ്യാനായി അമിതവേഗതയിൽ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുകയാണ്. വീണ്ടും അങ്കമാലി എത്തുമ്പോൾ ഗതാഗതക്കുരുക്കാണ്. അങ്കമാലി കഴിയുമ്പോൾ വീണ്ടും വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രവണത എല്ലാ ഡ്രൈവർമാരെയും സംബന്ധിച്ചുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് റോഡുകളിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി അങ്കമാലിയിൽ മാത്രമല്ല, സംസ്ഥാനത്ത് ഗുരുതരമായ ട്രാഫിക് അനുഭവപ്പെടുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം ബൈപ്പാസ് സംവിധാനം നിർമ്മിച്ച് സുഗമമായ ട്രാഫിക് ഗതാഗതം ഉറപ്പുവരുത്താൻ നമുക്ക് കഴിയണം.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ നിയമം അറിയാമെങ്കിലും അറിയില്ലെന്ന് നടിച്ചു വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരാണ് കൂടുതലും

അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നത്. മദ്യപിച്ചും ഹെൽമറ്റ് ധരിക്കാതെയും വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നു. എന്റെ ഒരനുഭവം പറയാം. ഞാൻ ചെറുപ്പകാലത്ത് ഹെൽമറ്റ് വയ്ക്കാതെ ബൈക്കിൽ യാത്രചെയ്തു. പോകുന്നവഴിയിൽ ഹെൽമറ്റ് ധരിക്കുകയും അടുത്ത നിമിഷം ഒരപകടം സംഭവിക്കുകയും ചെയ്തു. ആ അപകടത്തിൽ ഞാൻ ധരിച്ചിരുന്ന ഹെൽമറ്റ് പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞുപോയി. അന്ന് ആ ഹെൽമറ്റ് ധരിച്ചില്ലായിരുന്നെങ്കിൽ....

ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ : എനിക്ക് 6 മിനിറ്റാണ് അനുഭവിച്ചിട്ടുള്ളത്.

അധിക സമയം അനുഭവിക്കുമെങ്കിൽ മാത്രമേ ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾക്ക് വഴങ്ങുകയുള്ളൂ. ഇവിടെ പ്രതിപാദിച്ച കാര്യങ്ങൾ ഇനി ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. പ്രധാനമായും അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നത് ടാങ്കർ ലോറികളും സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ മത്സര ഓട്ടങ്ങളുമാണ്. ടാങ്കർ ലോറികളെ സംബന്ധിച്ച് ദുരന്ത നിവാരണ അതോറിറ്റി കൃത്യമായ മാനദണ്ഡങ്ങളും നിർദ്ദേശങ്ങളും സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടാങ്കർ ലോറികൾ രാത്രികാലങ്ങളിൽ ഓടുന്നതിന്, ഓരോ ജില്ലാ അതിർത്തികളിലും ചായയോ കാപ്പിയോ കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഒരുക്കുന്നതിന് ദുരന്ത നിവാരണ അതോറിറ്റി കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ മൺസൂൺ സർക്കുലറിൽ പോലും

നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരം നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലിരിക്കുന്ന ഹൈവേ പട്രോൾ ഇന്ന് നമുക്ക് ഏകദേശം 45 ഹൈവേ പട്രോൾ ടീമുകളാണ് നിലവിലുള്ളത്. ഹെൽമെറ്റില്ലാതെ വാഹനമോടിക്കുന്ന ആളുകളെ പിടിക്കുക എന്ന ജോലിമാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ ഇവർ പ്രധാനമായി ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതിനെ ഒരു മൾട്ടി പർപ്പസ്- മൾട്ടി ഏജൻസി- ട്രാഫിക് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് സിസ്റ്റമാക്കി ഡെവലപ് ചെയ്യുന്നതിന് സാധിക്കണം. ഈ ഹൈവേ പട്രോളിൽ നിലവിലുള്ളത് ഒരു ഡ്രൈവറും രണ്ട് കോൺസ്റ്റബിൾമാരും ഒരു ഗ്രേഡ് എസ്.ഐ.യുമാണ്. ഇവർക്ക് ഫലപ്രദമായി ഹൈവേയിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളിലിടപെടാൻ സാധിക്കുകയില്ല. എന്തുകൊണ്ട് ഒരു ട്രോമാ കെയർ നഴ്സിനെ ഹൈവേ പട്രോൾ ടീമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് നമുക്കലോചിച്ചുകൂടാ; പല ആശുപത്രികളുമായും ബന്ധപ്പെട്ടുകഴിഞ്ഞാൽ ആശുപത്രികൾ സൗജന്യമായി അത്തരത്തിലുള്ള ട്രോമാ കെയർ നഴ്സുമാരെ ഹൈവേ പട്രോൾ ടീമിലേയ്ക്ക് നൽകുവാൻ തയ്യാറാണ് എന്നുള്ളത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ആശുപത്രിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് അവരെ നമുക്ക് ഈ ടീമിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കണം. അതുപോലെതന്നെ ഹൈവേയിലും

പ്രധാനപ്പെട്ട നിരന്തരങ്ങളിലും ഉണ്ടാകുന്ന അനധികൃതമായ കയ്യേറ്റങ്ങൾ, നിർമ്മാണങ്ങൾ, താൽക്കാലിക നിർമ്മാണങ്ങൾ, പരസ്യ ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത് എന്നിവ ഒഴിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഹൈവെ പട്രോൾ ടീമിനെ സജ്ജമാക്കണം. അതിനുള്ള കൃത്യമായ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ അവർക്ക് നൽകാൻ സാധിക്കണം. അതുപോലെതന്നെ നമുക്കറിയാം, അസിസ്റ്റന്റ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഇൻസ്പെക്ടർമാരുടെ മിനിമം യോഗ്യത 10-ാം ക്ലാസ്സ് അല്ലെങ്കിൽ ഡിപ്ലോമയും അല്ലെങ്കിൽ ഏതെങ്കിലും വർക്ക്ഷോപ്പിൽ ജോലി ചെയ്ത എക്സ്പീരിയൻസും മാത്രമാണ്. ഈ ഗതാഗതം അല്ലെങ്കിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി എന്നുപറയുന്നത് വളരെ സങ്കീർണ്ണമായ ഒരു വിഷയമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്ന, കൃത്യമായ പരിശീലനം ലഭിച്ച എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിലേയോ അല്ലെങ്കിൽ നല്ല ക്വാളിഫൈഡായ മറ്റാളുകളെയോ ഈ സർവ്വീസിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കണം. അതുപോലെതന്നെ അവബോധത്തെക്കുറിച്ച് ക്ലാസ്സെടുക്കുന്നതിനെപ്പറ്റിയൊക്കെ പറയാറുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ കുറേ വർഷങ്ങളായി സൂളുകളിലും കോളേജുകളിലും ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള ട്രാഫിക് അവബോധത്തെക്കുറിച്ച് പറയാറുണ്ട്. നമുക്കറിയാം സിവിൽ സർവ്വീസിൽപോലും ട്രാഫിക് മാനേജ്മെന്റിനെക്കുറിച്ച് ഒരു മൊഡ്യൂൾ മാത്രമാണ് പഠിപ്പിക്കുന്നത്.

ബി.എഡ്, ടി.ടി.സി പോലുള്ള കോഴ്സുകളിൽ ടീച്ചർമാരെ ട്രാഫിക് അവയർനെസ്സിനെക്കുറിച്ച് ബോധവാന്മാരാക്കുകയും അത് പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കുകയും ചെയ്യാൻ മാത്രമെ നമുക്ക് ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് പുതുതലമുറയിൽ അവബോധമുണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതുവേണ്ടി ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളും റോഡപകടങ്ങളും കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കും. ഇപ്പോൾ നിലവിൽ നിരവധി നിയമങ്ങൾ നിലവിലുണ്ട്. ഇത് കൃത്യമായി ഇംപ്ലിമെന്റ് ചെയ്യുക എന്നതാണ് പ്രധാനം. ആ ഒരു ഇംപ്ലിമെന്റേഷനിൽ സർക്കാരിന്റെയും രാഷ്ട്രീയത്തിനൊക്കെ അതീതമായി എല്ലാ ജനപ്രതിനിധികളുടെയും ഭാഗത്തുനിന്നും ക്രിയാത്മകമായ ഇടപെടുണ്ടായിക്കഴിഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് റോഡപകടങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കും എന്നതാണ് എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത്.

മി. സ്പീക്കർ: വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ് ചട്ടം 58 അനുസരിച്ച് നോട്ടീസ് നൽകിയ ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ശ്രമിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിനദ്ദേഹത്തെ ഞാനാദ്യമായി അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. സഭയുടെ നടപടിക്രമങ്ങളുടെ സാധ്യതകളും അവസരങ്ങളും പരമാവധി ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ഇത്തരം ശ്രദ്ധേയമായ ചർച്ചകൾക്കും



സംവാദങ്ങൾക്കും ഇടപെടൽ നടത്താൻ പുതിയ അംഗങ്ങൾ പ്രത്യേകിച്ചും കാണിക്കുന്ന താൽപ്പര്യവും ശ്രദ്ധേയമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരുടെ മറുപടിക്കുമുമ്പ് ഒരു കാര്യം ഒരിക്കൽകൂടി സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്.

ഐക്യകേരള പിറവിയുടെ 60-ാം വാർഷികമാണ് നാളെ. സഭ രാവിലെ ചേർന്ന് നടപടിക്രമങ്ങളൊന്നുമില്ലാതെ കക്ഷിനേതാക്കളുടെ പ്രസംഗത്തോടുകൂടി പിരിയാനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. സഭ പിരിഞ്ഞതിനുശേഷം നിയമസഭാ കോംപ്ലക്സിൽത്തന്നെ വിപുലമായ ഒരു സമ്മേളനം ചേരുന്നുണ്ട്. മുഴുവൻ നിയമസഭാ സാമാജികർക്കും അവിടെ ക്ഷണമുണ്ട് അവിടെ പങ്കാളികളാകണം. രാവിലെ 9 മണിയോടുകൂടിത്തന്നെ കലാ സാംസ്കാരിക പരിപാടികൾ ആരംഭിക്കും. ഉച്ചവരെയാണ് ഈ സമ്മേളനം നടക്കുന്നത്. വൈകുന്നേരം നിയമസഭാ സാമാജികർക്കുമാത്രമായി ശ്രീ. ഷഹബസ് അമൻ അവതരിപ്പിക്കുന്ന ഒരു ഗസൽ സന്ധ്യ നിയമസഭാ ലോബിയിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിലും സഭാംഗങ്ങൾ കുടുംബസമേതം പങ്കെടുക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ഇവിടെ അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമ്മുടെ അംഗങ്ങൾ ഇന്ന് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയത്തിനാണ് സഭയുടെ സമയം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയത്.

അത്തരത്തിലായിരിക്കണം സഭാ പ്രവർത്തനം എന്ന അങ്ങയുടെ നിരീക്ഷണവും വളരെയേറെ സ്വാഗതാർഹമായ ഒന്നാണ്. വിശദമായ മറുപടി ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് പൊതുമാതൃക വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെ നടത്തും. ഞാൻ ഒന്നരണ്ട് കാര്യങ്ങൾ മാത്രമാണ് സൂചിപ്പിക്കാനാഗ്രഹിക്കുന്നത്. ഒന്നാമതായി, അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കണം. രണ്ടാമതായി അപകടമുണ്ടായാൽ അടിയന്തര ചികിത്സയും സുരക്ഷയും ഉറപ്പുവരുത്തണം. ഇതുരണ്ടുമാണ് ഇവിടെ ഉന്നയിക്കപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളുടെ കാര്യം. റോഡ് നിയമങ്ങൾ പാലിക്കുകതന്നെയാണ് അപകടങ്ങൾ കുറയാനുള്ള ഏക പരിഹാര മാർഗ്ഗം. അതിനുള്ള ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികളെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. അതൊക്കെ സമയാസമയങ്ങളിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ, അങ്ങനെ നടക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ആ ആഴ്ചയോ ആ ദിവസമോ ആ മാസമോ ചിലപ്പോൾ അതിന്റെ ഗുണകരമായ പ്രതികരണങ്ങൾ ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അതൊരു വലിയ ക്യാമ്പയിനായി കൊണ്ടുപോകാൻ എല്ലാവരും സഹായിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അപേക്ഷിക്കാനുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രശേഖർ ദാസ് കമ്മീഷൻ ഈ ദിശയിലേയ്ക്ക് വിരൽചൂണ്ടുന്ന നിരവധി നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവെച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം, വിദ്യാലയങ്ങളുടെ സാധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക എന്നുള്ളതാണ്. വിദ്യാഭ്യാസ

വകുപ്പമന്ത്രിയുമായി സംസാരിച്ച് വിദ്യാലയങ്ങളെ ഈ ബോധവൽക്കരണ പ്രക്രിയയിൽ എങ്ങനെ പങ്കാളികളാക്കാൻ കഴിയുമെന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ആലോചന പ്രാരംഭമായി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. തുടർ ചർച്ചകളിലൂടെ അതിന് പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയുമെന്നാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ, നമ്മുടെ ഇന്റർവ്യൂകളിൽ ചോദ്യത്തിൽ 5 ശതമാനം മാർക്കെങ്കിലും ഈ റോഡ് സേഫ്റ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളാക്കുക എന്നൊരു നിർദ്ദേശവും മുന്നോട്ടുവെച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ നിർദ്ദേശത്തെ സംബന്ധിച്ചും ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി സംസാരിച്ച് പരിഹാരം കാണാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. ഹെൽമെറ്റ് ധരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഇവിടെയും നല്ല അഭിപ്രായമല്ല ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. പക്ഷെ, ഹെൽമെറ്റ് ധരിച്ചു പഠിക്കുകയുള്ളൂ. കാരണം, നിയമം അതാണ്. ആ നിയമം ഞാൻ കഴിഞ്ഞ ദിവസം സഭയിൽ വ്യക്തമാക്കിയതുപോലെ ആർക്കെങ്കിലും വേണ്ടിയുള്ള നിയമമല്ല, സ്വന്തം ജീവൻ രക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള കർശനമായ ഒരു നിയമമാണ്. അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് പ്രാകൃത രീതിയിലുള്ള പരിശോധനാ സംവിധാനത്തിനുപകരം ശാസ്ത്രീയമായ പരിശോധനാ സംവിധാനത്തിലൂടെ അതിന്റെ എണ്ണം കുറയ്ക്കാൻ ഇപ്പോൾത്തന്നെ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 65 ശതമാനമായിരുന്നത് 80 ശതമാനംവരെ ആളുകൾ ഇപ്പോൾ ഹെൽമെറ്റ് ധരിക്കുന്ന ശീലത്തിലേയ്ക്ക് വന്നിട്ടുണ്ട്. അതു 100

ശതമാനമാക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഇവിടെ ഉത്കണ്ഠപ്പെട്ടതുപോലെ 18 വയസ്സിനും 20 വയസ്സിനും ഇടയിലുള്ള ഇരുചക്രവാഹനമോടിക്കുന്ന ചെറുപ്പക്കാരുടെ ദാരുണമായ മരണം ഒഴിവാക്കാൻ നല്ലനിലയിൽ സാധിക്കും എന്നാണ് കരുതുന്നത്.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, 2014-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് ഹെൽമെറ്റ് ധരിച്ചിരുന്ന 587 പേർ മരണപ്പെട്ടു. ഹെൽമെറ്റ് ധരിക്കാത്ത 325 പേരാണ് മരണപ്പെട്ടത്. ഹെൽമെറ്റ് ധരിച്ചവരാണ് കൂടുതലായി മരണപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, കണക്കുകൾതന്നെയാണ് ഞാനും പറഞ്ഞത്. ഹെൽമെറ്റ് ധരിക്കുന്നതനുസരിച്ച് നമുക്ക് മരണനിരക്ക് കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്നതന്നെയാണ് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, കേരളത്തിന് പുറത്തുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊക്കെ റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലും കേരളത്തിലേത് റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുമാണ്. കേരളത്തിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ടായി 500 കോടി രൂപയുണ്ട്. അത് കാര്യമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. രണ്ടാമതായി, റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ ചുമതലയും അതുപോലെതന്നെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണറും കേരളത്തിൽ ഒരാളാണ്. കേരളത്തിന് പുറത്ത് ഇതിനൊക്കെ രണ്ടാളുകളാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ജില്ലയിൽ ജില്ലാതല കൗൺസിലാണ്. അതിൽ

ജനപ്രതിനിധികളായ എം.എൽ.എ.മാർക്ക് യാതൊരു പങ്കാളിത്തവുമില്ല. എം.എൽ.എ.മാരില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഒരുപറ്റം ഉദ്യോഗസ്ഥർ ചില കാര്യങ്ങൾ തീരുമാനിച്ചുപോകുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ഞങ്ങളുടെ അവകാശങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്ന ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ആളായതുകൊണ്ട് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്, ഈ കൗൺസിലിൽ ജനപ്രതിനിധികളെ ഉൾപ്പെടുത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, സംസ്ഥാന അതോറിറ്റിയും ജില്ലാ കൗൺസിലുമൊക്കെ പ്രവർത്തിക്കുന്നത് 2006-ൽ ഇവിടെ പാസ്സാക്കിയ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്. അങ്ങ് നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലുള്ള മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തണമെങ്കിൽ നിയമഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നതിനുശേഷം മാത്രമേ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയൂ. സഭയുടെ പൊതുവികാരമതാണെങ്കിൽ അതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതിന്, ജനപ്രതിനിധികളോട് വിരോധമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഒരു വിരോധവും ഗവൺമെന്റിനില്ല.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, സഭ ഇന്ന് ഏറ്റവും നന്നായി ചർച്ചചെയ്ത ഒരു വിഷയമാണിത്. കേരളത്തിൽ റോഡപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നു. ഇതിനകത്ത് പോലീസ്, ട്രാൻസ്പോർട്ട്, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി, ഹെൽത്ത്

എന്നീ നാലുവകുപ്പുകൾകൂടി ചേർന്നാൽ മാത്രമേ ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ഒരപകടമുണ്ടാകുമ്പോഴുള്ള ആദ്യത്തെ ഒരു മണിക്കൂറിനെ ഗോൾഡൻ അവർ എന്നുപറയും. ഈ ഒരുമണിക്കൂറിനകം വിദഗ്ദ്ധ ചികിത്സ കൊടുത്താൽ മാത്രമേ നമുക്ക് ആ വ്യക്തിയെ രക്ഷപ്പെടുത്തിയെടുക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ് പറഞ്ഞത് നൂറുശതമാനം ശരിയാണ്. ഈ ഫണ്ട് വെറുതെ കിടക്കുകയാണ്, ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. ഇതിന്റെ പരിണിതഫലമായി വ്യാപകമായ അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നു, ആളുകൾ മരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് പോലീസ്, ട്രാൻസ്പോർട്ട്, ഹെൽത്ത്, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി എന്നീ നാലുവകുപ്പുകൾ ചേർന്ന് കേരളത്തിന്റെ റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് മുൻകൈയെടുക്കണം എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അത് ശരിയായ ഒരു നിർദ്ദേശമാണ്.

എന്നാലും, സംസ്ഥാന പോലീസ് മേധാവി, സംസ്ഥാന പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മേധാവി, സംസ്ഥാന നാറ്റ്പാക്കിന്റെ മേധാവി, ആരോഗ്യവകുപ്പിന്റെ ഡി.എച്ച്.എസ്. എന്നിവരെല്ലാം തന്നെയാണ് ഇപ്പോഴത്തെ റോഡ് സെഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയിലെ അംഗങ്ങൾ. എന്നിരുന്നാലും ഈ കമ്മിറ്റികളുടെ പ്രവർത്തനം സംസ്ഥാനതലംതൊട്ട് താഴെത്തലംവരെ കാര്യക്ഷമമാക്കണമെന്നതാണ് അങ്ങയുടെ നിർദ്ദേശത്തിന്റെ

കാതൽ എന്ന് ഞാൻ കരുതുന്നു. അത് കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. മറ്റൊന്ന്, ട്രോമാകെയർ യൂണിറ്റുകൾ സ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ട് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവർക്ക് എത്രയുംപെട്ടെന്ന് സഹായകരമായ ആശ്വാസ നടപടികളെത്തിക്കുക എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായി നമുക്ക് നടപ്പിലാക്കേണ്ടത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു പുതിയ സ്കീമിന് ആരോഗ്യ വകുപ്പ് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എമർജൻസി മെഡിക്കൽ സ്കീം എന്നൊരു സ്കീം ആരോഗ്യ വകുപ്പ് തയ്യാറാക്കി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. താലൂക്ക് ആശുപത്രികളെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ട്രോമാകെയർ യൂണിറ്റുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും ആംബുലൻസുകൾ വാങ്ങിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പ്രവർത്തന ചെലവിലേയ്ക്ക് ഒറ്റത്തവണ സഹായമായും അതോറിറ്റിയിൽനിന്ന് പണം നൽകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്.

ആരോഗ്യവും സാമൂഹ്യനീതിയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ): സർ, ഹെൽത്തുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട വിഷയംതന്നെയാണിത്. മോർട്ടാലിറ്റി റേറ്റ് കുറയ്ക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് എസ്.ഡി.ജി.യുടെ ഭാഗമായി വർക്ക്ഷോപ്പൊക്കെ നടത്തി തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഒരു എക്സ്പെർട്ട് ഗ്രൂപ്പിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് ട്രോമാകെയറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾ

തന്നെയാണ്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. ആക്ലിഡന്റ് നടന്നിട്ട് ആദ്യത്തെ ഒരു മണിക്കൂറിനിടയിലാണ് ഭൂരിപക്ഷം മരണവും സംഭവിക്കുന്നത്. ഒന്നുകിൽ കാർഡിയാക് അറസ്റ്റായിരിക്കും അല്ലെങ്കിൽ രക്തം വാർന്നുപോയി മരണം സംഭവിക്കുന്നതായിരിക്കും. അത് അപകടം നടന്ന ഒരു മണിക്കൂറിനിടയിലാണ് കൂടുതലും വരുന്നത്. അത് മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടുതന്നെ കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുമാസത്തിനിടയിൽ ഞങ്ങൾ എസ്.ഡി.ജി. പ്രഖ്യാപിച്ചതിന്റെകൂടെ ടോമാകെയറിന്റെ കാര്യം വിശദമായി ചർച്ചചെയ്ത് നല്ല പ്രൊപ്പോസൽ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഹൈവേയിൽ പത്തുപതിനെട്ട് താലൂക്ക് വരും. പ്രധാനപ്പെട്ട ആശുപത്രികളെ നല്ല ടോമാകെയർ സിസ്റ്റമുള്ള ആശുപത്രിയാക്കി മാറ്റുക, അതിന്റെ കൂടെ ഏറ്റവും അത്യന്താധുനികമായിട്ടുള്ള ആംബുലൻസുകൾ സജ്ജീകരിച്ചുകൊണ്ട് അപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്നവരെ പെട്ടെന്നുതന്നെ തൊട്ടടുത്ത ആശുപത്രിയിലെത്തിച്ച് ജീവൻ രക്ഷിക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. ഇതിന് മൊത്തത്തിൽ മറ്റ് മേഖലകളിൽപോയി പിക്കപ്പ് ചെയ്ത് കൊണ്ടുവരാനടക്കം 540 ആംബുലൻസെങ്കിലും വേണ്ടതായി വരും. അത്തരത്തിലുള്ള ആംബുലൻസുകൾ വാങ്ങുന്നതിനും ടോമാകെയർ സിസ്റ്റം ഒരുക്കുന്നതിനുംവേണ്ടി ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ തയ്യാറാക്കി അത് റോഡ് സേഫ്റ്റി



അതോറിറ്റിക്കും കിഫ്ബിക്കും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങളുടെ പ്രൊപ്പോസൽ പാസ്സായിക്കിട്ടിയാൽ മോർട്ട്ഗാലിറ്റി റേറ്റ് നല്ലരീതിയിൽ കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ആരോഗ്യ വകുപ്പ് വിശ്വാസിക്കുന്നു. ഇതിനുള്ള ഒരുക്കങ്ങളെല്ലാം ആരോഗ്യവകുപ്പ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ: സർ, കർണ്ണാടകയിലൊക്കെ റോഡപകടം സംഭവിച്ചാൽ അപകടം സംഭവിച്ച ആളിന് സ്വകാര്യ ആശുപത്രിയിലാണെങ്കിൽപ്പോലും അടിയന്തര ചികിത്സയ്ക്കായി അവിടത്തെ സർക്കാർ 25,000 രൂപ വരെ നൽകുന്നുണ്ട്. അതിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങേയ്ക്ക് ചിന്തിച്ചുകൂടെ?

ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജദീച്ചർ: സർ, ഈ സമ്പൂർണ്ണ ട്രോമാകെയർ സിസ്റ്റം വരുന്ന മുറയ്ക്ക് ഇത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങൾ, അതായത് സ്വകാര്യ ആശുപത്രികളാണ് ഹൈവേയിൽ തൊട്ടടുത്തുള്ളതെങ്കിൽ അവിടെ ആദ്യം എത്തിക്കുന്നതിനും ചികിത്സയ്ക്കാവശ്യമായിട്ടുള്ള മറ്റ് സംവിധാനങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടത്തുന്നതിനും ആവശ്യമായ വിശദമായ നിർദ്ദേശങ്ങളടക്കം ഈ പ്രൊപ്പോസലിലുണ്ട് എന്നറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഈ കാര്യത്തിൽ ആരോഗ്യ വകുപ്പ്

സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ അടുത്ത റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി യോഗം പരിശോധിച്ച് അനുകൂലമായ തീരുമാനമെടുക്കുന്നതാണ്. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി., ആരോഗ്യം, ട്രാൻസ്പോർട്ട്, പോലീസ് എന്നീ നാല് വകുപ്പുകളും സംയുക്തമായി ആലോചിച്ച് അടിയന്തരമായും റോഡപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത് കുറയ്ക്കാനും അതിന്മേലുള്ള മരണനിരക്ക് കുറയ്ക്കാനും ആവശ്യമായ നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതാണ് എന്നാണ് എനിക്ക് അതിനെക്കുറിച്ച് പറയാനുള്ളത്. ഇവിടെ നേരത്തെ ഒരു നിർദ്ദേശമുണ്ടായത്, വാഹനങ്ങൾ പെരുക്കുന്നു, വാഹനങ്ങൾ കിട്ടുന്നതിനും വാഹനങ്ങൾക്ക് ലൈസൻസ് കിട്ടുന്നതിനും ഒരു തടസ്സവുമില്ല എന്നതാണ്. അത് വലിയൊരു പ്രശ്നമാണ്. കാരണം ബാങ്കുകളിൽ വായ്പയ്ക്കുപേക്ഷിച്ചാൽ അടുത്ത നിമിഷം വായ്പ കിട്ടുന്ന ഏക സംവിധാനം വാഹനങ്ങളുടെ വായ്പ മാത്രമാണ്. അത് ഇന്ത്യ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഒരു നയമാണ്. ആ നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി നവംബർ മാസം 8-ാം തീയതി ഇന്ത്യയിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രിമാർ റോഡ് സേഫ്റ്റി ബില്ലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ദേശീയ തലത്തിലൊരു യോഗം തിരുവനന്തപുരത്തുവെച്ച് നടത്തുകയാണ്. ആ യോഗത്തിൽ ഈ ബില്ലിൽ വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതാണ്. റോഡപകടങ്ങളും അതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന മരണനിരക്കും കുറയ്ക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികളുടെ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ്

എല്ലാ വകുപ്പുകളുമായി ആലോചിച്ച് ആവശ്യമായ ക്രമീകരണങ്ങൾ നടത്തുന്നതാണ്.

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ) : സർ, നമ്മുടെ ജനങ്ങൾ ഒന്നടങ്കം ആഗ്രഹിക്കുന്ന ചർച്ചയാണ് ഇവിടെ നടന്നത്. അതിന് അങ്ങയോടും പ്രമേയം അവതിരപ്പിച്ച ശ്രീ. ശബരീനാഥനോടും ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത എല്ലാ സാമാജികരോടും ഞങ്ങൾ കടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. നമ്മുടെ മൗലികാവകാശമാണ് ഇന്ത്യയിലെവിടെയും സുരക്ഷിതമായി യാത്ര ചെയ്യുക എന്നത്. ഇത്രയധികം ജീവൻ പൊലിയുകവഴി ഭരണകൂടംതന്നെ ആ ഭരണഘടനാ വ്യവസ്ഥയെ ലംഘിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ദീർഘകാലമായി ഇത് വളരെയേറെ കൂടിയിരിക്കുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ 2001 മുതൽ 2015 വരെ 571444 റോഡപകടങ്ങൾ നടന്നു. അതിൽ പൊലിഞ്ഞ ജീവനുകൾ 54686 ആണ്. മരണം വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. വാഹനങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നു, വീതിയില്ലാത്ത റോഡുകൾ, നിലവാരമില്ലാത്ത റോഡുകൾ, റോഡുകളിൽ അന്യപദാർത്ഥങ്ങളുടെ കൂട്ടങ്ങൾ, ഡ്രൈവർമാരുടെ അനാസ്ഥ, നിരന്തരവാദിത്വം, വാഹനങ്ങളുടെ പഴക്കം, ബഹുജനങ്ങളുടെ ഗതാഗത ബോധമില്ലായ്മ എന്നിവയെല്ലാം ഇതിനകത്ത് വരുന്നുണ്ട്. ശരിക്കും റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ പോരായ്മകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ വെറും മൂന്നുശതമാനമാണ്. 97 ശതമാനം അപകടങ്ങളും റോഡിന്റെ സാങ്കേതിക

പിഴവുകൊണ്ടല്ലെന്നാണ് പോലീസിന്റെ പഠനം വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ ഒരു വർഷം ശരാശരി 30000 മുതൽ 36810 വരെ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. പരിക്കുപറ്റുന്നവരുടെ എണ്ണം വർഷം 40000 കടക്കുന്നു. 4000 മുതൽ 4300 പേർ മരിക്കുന്നുണ്ട്. 30000 അതിനും 40000 അതിനുമിടയ്ക്കുള്ള കേസുകൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഗതാഗത അച്ചടക്കം പാലിക്കപ്പെടുന്നതേയില്ല. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ആധുനിക സംവിധാനത്തെപ്പറ്റി ചർച്ച ചെയ്യാം. പുതിയ കാലത്തിന് പുതിയ നിർമ്മാണം പറയുന്നുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ റോഡ്സ് കോൺഗ്രസിന്റെ തീരുമാനങ്ങൾ വിട്ടുവീഴ്ചയില്ലാതെ നടപ്പിലാക്കിയേ പറ്റൂ. അതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളിലും നാഷണൽ ഹൈവേകളിലും ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞ മാസത്തെ ക്യാബിനറ്റിൽ തീരുമാനമെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അത് നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ആരും തന്നെ ശിപാർശയായി വരാൻ പാടില്ല. അതാണ് ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം. നമ്മൾ മൃഗീയമായി നടപ്പിലാക്കില്ല, കൂടിയാലോചിച്ചിട്ടേ നടപ്പിലാക്കുകയുള്ളൂ. പക്ഷേ ചിലത് നടപ്പിലാക്കേണ്ടി വരും. ഓരോ സ്ഥലത്തും അഞ്ചെട്ട് മാസം മുതൽ ഒരു വർഷം വരെ ചർച്ച ചെയ്യാലേ അത് പരിഹരിക്കാൻ കഴിയൂ. അക്കാര്യം തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ നാലുവരിപ്പാതകൾ കുറവാണ്. ദേശീയപാതകൾ മാത്രമേ ഇപ്പോൾ

നാലുവരിയാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുള്ളൂ. ഭൂമി കിട്ടാനുള്ള പ്രയാസം കാരണം ബാക്കി പ്രധാന റോഡുകളെല്ലാം രണ്ടുവരിയാക്കണം. കാൽനടക്കാരെ ഇവിടെ ആർക്കുവേണം? ഈ രാജ്യത്തുള്ളവർക്കെല്ലാം കാറുകളിലും ആധുനിക വാഹനങ്ങളിലും പോകാൻ പറ്റുമോ? ഇപ്പോൾ കാൽനടക്കാരെ ആർക്കും വേണ്ട. അതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ കാൽനടപ്പാതകൾ ഇല്ല. അത് വലിയതരത്തിൽ അപകടത്തിന് കാരണമാകും. റോഡിലെല്ലാം അനാവശ്യ വസ്തുക്കൾ കൂട്ടിയിട്ടിരിക്കുകയാണ്. അനധികൃത നിർമ്മാണങ്ങളാണ് നടക്കുന്നത്. നേരത്തെ ഞാൻ പറഞ്ഞു, ധൈര്യവർമാരുടെ അനാസ്ഥ കാരണം 57 ശതമാനം അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നു. അവരുടെയെല്ലാം ലൈസൻസ് ക്യാൻസൽ ചെയ്യണം. അതിനുവേണ്ടി ആരും വാദിക്കേണ്ട. യൂണിയനാണെന്ന് പറഞ്ഞുവന്നിട്ട് കാര്യമില്ല. തുടർച്ചയായി റാഷ് ഡ്രൈവിംഗ് നടത്തുന്നവർ വണ്ടി ഓടിക്കാൻ അർഹരല്ല. കഴിഞ്ഞ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഒരു സ്വകാര്യ രാഷ്ട്രീയ പരിപാടിക്കായി ഞാൻ ഗൾഫിൽ പോയപ്പോൾ ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയത് അവിടെ ലൈസൻസുള്ള എല്ലാവരും മൂന്നു മാസത്തിലൊരിക്കൽ ക്ലാസിന് ചെന്നേ മതിയാകൂ. അത് ഉദ്യോഗസ്ഥനാകട്ടെ, സ്ഥാപനത്തിന്റെ മാനേജർമാരാകട്ടെ, ഏത് പ്രമാണിയായാലും ചെന്നില്ലെങ്കിൽ ലൈസൻസ് പോകും. നാല് ക്ലാസാണുള്ളത്,

അവരൊക്കെ അവിടേക്ക് പോകുന്ന പോക്ക് കാണണം. ഇവിടേയും അത് കൊണ്ടുവരണം. ഡ്രൈവർമാരെ പഠിപ്പിക്കാൻ എല്ലാ ജില്ലകളിലും സൂട്ടുണ്ടാക്കണം. അതൊക്കെ നടക്കുന്ന കാര്യമാണ്. അവർ അവിടെ വന്ന് പഠിക്കണം. അല്ലാതെ ശിപാർശകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇങ്ങനെ ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതു ശരിയാണോ? തെറ്റായിട്ട് വണ്ടി ഓടിച്ചതിന് ഒരു ഡ്രൈവറെ പിടിച്ചുവെച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ നമ്മൾ പോയി ഇറക്കിക്കൊണ്ടുവരികയാണ്. ഒരു സിവിൽ സെൻസ് നമുക്കില്ല. അതാണ് പാശ്ചാത്യരും നമ്മളും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം. ഒരുപാട് ഗുണങ്ങൾ നമുക്കുണ്ട്, വ്യത്യാസമിതാണ്. ഒരു ഇന്റർനാഷണൽ ലിക്കർ കമ്പനിയിൽനിന്നും ഒരു ബോട്ടിൽ വൈൻ വാങ്ങിച്ച ഒരാൾ, അതിനകത്ത് ഒരു പാമ്പ് ചത്തുകിടന്നതുകൊണ്ട് കേസ് കൊടുത്തു. പത്ത് ലക്ഷം പൗണ്ടാണ് ബ്രിട്ടനിലെ കോടതി നഷ്ടപരിഹാരം വിധിച്ചത്. കാരണം ഇത് കുടിച്ചാൽ അയാൾ മരിക്കും, അയാളുടെ ഭാര്യയ്ക്കും കുട്ടികൾക്കും ആരുമില്ലാതെ വരും. അതാണ് സിവിൽ സെൻസ്. ഒരു കന്നുകാലി അടുത്ത പുരയിടത്താൽ trespass ചെയ്താൽ ഫൈനണ്ട് അവിടെ. അങ്ങനെയൊരു ലൈഫിനെപ്പറ്റി ഇവിടെ ചിന്തിക്കാൻപോലും കഴിയില്ല. അപ്പോൾ നമുക്ക് രാഷ്ട്രീയമായി പ്രബുദ്ധതയുണ്ട്, പക്ഷേ സിവിൽ ലൈഫ് മോശമാണ്. അതെല്ലാം അപകടത്തിന് കാരണമായിട്ടുണ്ട്. ട്രാഫിക് നിയമം ഇവിടെ ആരാണ്

പാലിക്കുന്നത്? പോലീസുകാർക്കുതന്നെ ട്രാഫിക് വേണ്ട, ലോക്കൽ പോലീസ് മതി. കാരണം കാൾ വാങ്ങിക്കാം. യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിൽ ട്രാഫിക്കാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനം. എല്ലാ ജംഗ്ഷനുകളിലും ട്രാഫിക് വേണം. ഒരുപാട് പരിഷ്കാരങ്ങൾ..., ഭരണപരിഷ്കാര കമ്മീഷനൊക്കെ ഇതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങൾ എഴുതുമെന്നാണ് എന്റെ പ്രതീക്ഷ. എഴുതിയില്ലെങ്കിൽ അതുകൊണ്ട് കാര്യമില്ല. എഴുതേണ്ടത് ഇതൊക്കെയാണ്. മൊബൈലിൽ സംസാരിച്ചുകൊണ്ട് ഡ്രൈവ് ചെയ്യുന്നതിനെപ്പറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സി. കെ. നാണുവേട്ടൻ സംസാരിച്ചല്ലോ. മൂന്നു പേരാണ് മരിച്ചത്. ഇത് കൊലക്കുറ്റമല്ലേ, അയാളെ എന്താണ് ചെയ്യേണ്ടത്? ഒന്നും ചെയ്യുന്നില്ല. മരിച്ചവർ മരിച്ചു. അയാൾ മൊബൈലുമായി പോയി. സ്പീഡിൽ ഓവർടേക്ക് ചെയ്തൽ - ഒരു മിനിസ്റ്ററായ എന്റെ കാറിന്റെ ഇടതുവശത്തോടുകൂടി എപ്പോഴും ഓവർടേക്ക് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. നമ്മൾ സൂക്ഷിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഇടിക്കുന്നില്ല. വണ്ടി ഓടിക്കുന്നവർക്ക് ഒരു മര്യാദയില്ല, ദേശീയപതാകയെയാണും ഒരു ബഹുമാനവുമില്ല. നമ്മളാണെങ്കിൽ പോലീസിനെ വിളിക്കുന്നുമില്ല, അതൊക്കെ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. അബോധാവസ്ഥയിൽ വാഹനമോടിക്കുകയാണ് പലരും. അതുപോലെ അനധികൃത പാർക്കിംഗ് - എവിടെയും പാർക്കിംഗാണ്. നടക്കാൻ സ്ഥലമില്ല. ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ബോർഡുകളും മുന്നറിയിപ്പുകളുമില്ല. നാഷണൽ

ഹൈവേയിൽ മരങ്ങളെല്ലാം ചാഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. ഒന്നും വെട്ടിക്കളയില്ല. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ സമീപമുള്ള നമ്മുടെ വീടുകൾ എപ്പോഴാണ് തകരുന്നതെന്ന് അറിയാൻ സാധിക്കില്ല. അതുപോലെ കേബിളുകളും തൂണുകളും റോഡിൽ വെറുതെയിടുകയാണ്. ഡിം ലൈറ്റിന്റെ കാര്യം ഇവിടെ പറഞ്ഞു. രാത്രി കാലങ്ങളിൽ ലൈറ്റ് ഡിം ചെയ്യുന്നില്ല. പോലീസ് വണ്ടി പോലും ഡിം ചെയ്യുന്നില്ല. പിന്നെ ആരെ കുറ്റം പറയാൻ പറ്റും. അതുപോലെ തെരുവുവിളക്കുകളുടെ അഭാവം. ഇതെല്ലാമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞ ജസ്റ്റിസ് ടി. കെ. ചന്ദ്രശേഖർ ദാസിന്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ ഇതെല്ലാമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ ഇതിന് പരിഹാരം കാണാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി., ഉപരിതല ഗതാഗതം, റോഡ് സുരക്ഷാ സമിതി, തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ, പോലീസ്, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്, പി.ആർ.ഡി., വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പ്, ആരോഗ്യ വകുപ്പ് ഇവയുടെ സംയുക്ത നീക്കം വേണം.

ഡ്രെയിനേജ് സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാകണം. ഞാൻ നേരത്തെ ഈ സഭയിൽ പറഞ്ഞു, മുതല വായ് പൊളിച്ചു നിൽക്കുന്നതുപോലെ നിൽക്കുന്നതല്ല ഡ്രെയിനേജ്. അത് മൂടണം. റോഡിനു സമമായിട്ടേ അത് പാടുള്ളൂ. പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്, ഡ്രെയിനേജ് റോഡിന് അടിയിലായിരിക്കും,



ഡ്രെയിനേജിന്റെ മുകളിൽകൂടി വാഹനങ്ങൾ പോകും. ഒരു വിഷമമുള്ള കാര്യമല്ല. സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളും ക്രാഷ് ബാരിയർ തുടങ്ങിയവയും ഉണ്ടാകണം. റോഡിന്റെ ഉപരിതലവും വശങ്ങളും തമ്മിൽ ഉയരമാണ്. അതുകാരണം എത്രയാളുകൾ മരിക്കുന്നു. നാഷണൽ ഹൈവേ നോക്കൂ. നാലിഞ്ച് പൊക്കത്തിലാണ്. ഒരു വണ്ടി ചീറിപ്പാഞ്ഞുപോയാൽ സൈക്കിൾകാരൻ താഴെ വീണ് മരിക്കുന്നു. നമ്മുടെ എഞ്ചിനീയർമാർ, അവരെ കുറ്റം പറയുകയല്ല. താജ്മഹൽ നിർമ്മിച്ചത് അവർ തന്നെയാണ്. അതും നീയെ, ഇതും നീയെ എന്നു പറയേണ്ടിവരും. രണ്ടും ഒരാൾ തന്നെയാണ്. അതൊക്കെ മാറണം. അതുപോലെ സ്പീഡ് കൺട്രോളുകൾ വേണ്ടത്രയില്ല. ഓവർ സ്പീഡ് ഡിറക്ടർ സ്ഥാപിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. നേരത്തെ ഞാൻ പറഞ്ഞു, അപകടകരമായി വണ്ടി ഓടിക്കുന്നവരുടെ ലൈസൻസ് ക്യാൻസൽ ചെയ്യണം. ക്ലാസ് കൊടുക്കുന്ന കാര്യം പറഞ്ഞു, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ചർച്ചചെയ്ത്, അതിന് ജില്ലകൾ തോറും സ്കൂളുകൾ തുടങ്ങണം, അവർ അവിടെ പോകണം. അതുകഴിഞ്ഞാൽ അവർക്കുതന്നെ ആത്മാഭിമാനമായിരിക്കും. പോസ്റ്റുകളും കേബിളുകളും റോഡുകളിൽ നിന്നുമാറ്റണം, അത് പ്രയാസമാണ്, അതുകൊണ്ട് റോഡരികിലേയ്ക്ക് മാറ്റണം. അതിന് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകൾ നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാവുന്നതാണ്. ബഹുജനങ്ങളെ

ഗതാഗത ബോധമുള്ളവരാക്കണമെന്നത് ഏറ്റവും പ്രധാനമാണ്. അത് ഇന്ന് കേരളത്തിലില്ല. റോഡുസുരക്ഷ പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകതന്നെ വേണം. അതിന് ഇവിടത്തെ ചർച്ചയുടെ ഭാഗമായി തീരുമാനം ഉണ്ടാകണം. അത് ഉൾപ്പെടുത്തിയാൽ എന്താണ്? ഉൾപ്പെടുത്തണം. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ വിട്ടുവീഴ്ചയില്ലാത്ത നിലയുണ്ടാകണം, സമ്മർദ്ദങ്ങളൊന്നുമുണ്ടാകരുത്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി., പോലീസ്, ഗതാഗത വകുപ്പ്, പ്രാദേശിക സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും കൂട്ടായ്മ വേണം. കേരളത്തിൽ വാഹനപ്പെരുപ്പം പ്രതിവർഷം 19 ശതമാനമാണ് കൂടുതൽ. റോഡ് വികസനം 7 ശതമാനമേ കൂടുന്നുള്ളൂ. ആ വൈരുദ്ധ്യം എങ്ങനെയാണ് പരിഹരിക്കുക. ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ റോഡ് സാന്ദ്രതയുള്ള സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. കേരളത്തിൽ 100 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിന് 853 കിലോമീറ്റർ റോഡുണ്ട്, ഇന്ത്യയിലാണെങ്കിൽ വെറും 387 കിലോമീറ്ററേയുള്ളൂ. ബസിനെ നമ്മൾ ഉപേക്ഷിച്ചു, പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഉപേക്ഷിച്ചില്ലേ. നാടിന്റെ ആവശ്യമല്ലേ, അതിന് ഇഷ്ടം പോലെ കാശ് കൊടുക്കണ്ട. സൗജന്യയാത്രയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ച 30,000 കോടി രൂപ കൊടുക്കണം. ഒരു വർഷം 500 കോടി രൂപയുണ്ട്. ഒരു വർഷം 500 കോടി രൂപ വെച്ച് ആ ടിക്കറ്റിന്റെ ഫെയർ കൊടുത്താൽ മതി. ഇതൊക്കെ നടക്കുന്ന കാര്യമാണ്. പക്ഷേ നമ്മൾ വേറെ ഒരു

ട്രാക്കിലാണ്. ബസ്സുകൾ ധാരാളം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. നിന്നുകൊണ്ട് ആരും യാത്ര ചെയ്യാൻ പാടില്ല. ഇരുന്ന് തന്നെ പോകണം. ലോ ഹോർ ബസ്സിന് നല്ല സൗകര്യമില്ലേ. അതിനകത്ത് എ.സി.-യൊക്കെയുണ്ട്, ഒരു പ്രശ്നവുമില്ല. അപ്പോൾ ഇതെല്ലാം നമുക്ക് ചെയ്യാവുന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം പകുതിയായി കുറഞ്ഞു. കാറുകളുടെ എണ്ണം അഞ്ചിരട്ടിയായി വർദ്ധിച്ചു. മോട്ടോർ സൈക്കിളുകളുടെ എണ്ണം ആയിരം മടങ്ങാണ് വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നത്. പണ്ട് നമ്മൾ സൂളിൽ പഠിക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ എവിടെയെങ്കിലും മോട്ടോർ സൈക്കിൾ ഉണ്ടായിരുന്നോ? നാട്ടിൻ പുറത്ത് ജാലവിദ്യക്കാരൻ വരുമ്പോഴാണ് നമ്മൾ മോട്ടോർ സൈക്കിൾ കാണുന്നത്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ നടക്കുന്നത് കാറുകളും ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളുംമൂലമാണ്. അവയുടെ ഉപയോഗം പരമാവധി കുറയ്ക്കണം. ആവശ്യമില്ലാതെ വൈകുന്നേരം വണ്ടിയെടുത്ത് പത്രാസ് കാണിക്കാൻ റോഡിൽ കൊണ്ടിട്ടിട്ട് പോകുകയാണ് ഓരോത്തരും. ആ വണ്ടിയെല്ലാം തന്നെ പോലീസ് ഉറപ്പായും പിടിക്കണം. ആവശ്യമില്ലാതെ വണ്ടി കൊണ്ടിട്ടിട്ട്, ഒരു കടയിൽ വന്നാൽ മനസ്സിലാകും. അവർക്ക് എന്ത് അവകാശമാണുള്ളത്. കാൽനടക്കാരനായ എന്റെ അവകാശം നിഷേധിച്ചുകൊണ്ട് നിങ്ങൾ കാർ കൊണ്ടിട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ കാൽനടക്കാരനാണ്. നമ്മളെല്ലാം ആ കാൽനടക്കാരന്റെ കൂടെയാണ്. നിങ്ങൾ

ആവശ്യത്തിനു വണ്ടി ഉപയോഗിക്കണം. ഇത് ഒരു ആഡംബരമല്ല. ഇംഗ്ലണ്ടിലൊക്കെ ഒരു കാർ ഒരു മാസം കഴിഞ്ഞാൽ തല്ലിപ്പൊളിച്ചുകളയും. ഇവിടെ ഉടുപ്പൊക്കെ പുതപ്പിച്ച് വലിയ പൂജയാണ്, ഭയങ്കര സംഭവമാണ്. ഇത് വെറുമൊരു മെറ്റലാണ്. അതിന്റെ പെയിന്റ് പോയിക്കഴിഞ്ഞാൽ വാസവദത്ത ശ്ശശാനത്തിൽ കിടന്നതുപോലെയിരിക്കും. ഒന്നുമില്ല. നമുക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. അപ്പോൾ അതിന്റെയെല്ലാം ഉപയോഗം കുറയ്ക്കണം. പൊതുവാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂട്ടണം. 2015-ൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ഒരു കോടി ചില്ലാനമായിരുന്നു. ഇക്കാലത്ത് കേരളത്തിൽ റോഡുകളുടെ നീളം 3.73 ലക്ഷമാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം 8.33 ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ വാഹനാപകടങ്ങൾ സ്വാഭാവികമായും വർദ്ധിക്കും. ദേശീയ കണക്ക് പ്രകാരം ഒരു വർഷം 39,000-ൽ പരം അപകടങ്ങൾ കേരളത്തിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. അത് 40,000 വരെ വരുന്നുണ്ട്. 2015-ൽ 4200-ഓളം പേർ മരിച്ചു. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ(ഇത് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുമ്പോൾ) ഒരു കോടി ആറ് ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിൽ നിലവിലുണ്ട്. ഒരു ലക്ഷമൊക്കെ മാറി. കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് വർഷം 38,000 ലൈസൻസുകൾ ക്യാൻസൽ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അമിത വേഗതയ്ക്ക് കഴിഞ്ഞ ഏഴ് മാസത്തിനുള്ളിൽ 53,930 കേസുകളും അടയാള ലംഘനത്തിന്, അതായത് സൈൻ

ബോർഡ് ഉണ്ടായിട്ടും അതിക്രമിച്ച് പോയതിന് 33,000 കേസുകളും മദ്യപിച്ചുള്ള ഡ്രൈവിംഗിന് 17,500 കേസുകളും ഓവർ ലോഡിന് 37,200 കേസുകളും എടുക്കുകയുണ്ടായി. പിഴയിനത്തിൽ ആറ് വർഷങ്ങളിലായി 6.34 കോടി രൂപ ഖജനാവിലേയ്ക്ക് വരുവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് ഒരുപാട് നല്ല കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. നിരീക്ഷണ ക്യാമറ സംവിധാനമുണ്ട്, അത് പൂർണ്ണമല്ലെന്നുള്ളൂ. വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ വാഹന പരിശോധനയുണ്ട്, കുട്ടികളുടെ വാഹന ഉപയോഗം നോക്കുന്നുണ്ട്, സ്പീഡ് ഗവേർണറുണ്ട്, റോഡ് സേഫ്റ്റി നടപടിയുണ്ട്, ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നുണ്ട്. റോഡ് മെയിന്റനൻസ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയറെ നിയമിക്കുന്ന കാര്യം ഇവിടെ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. അത് ഇവിടെ നിയമിക്കാൻ പോവുകയാണ്. സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റ് വരുന്നുണ്ട്. ഇതിലെല്ലാം സർക്കാർ ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. സർക്കാരിന്റെ ശുഭയാത്ര പദ്ധതിയുണ്ട്. സർക്കാരും പോലീസും നേരത്തേ പറഞ്ഞ വകുപ്പുകളും ചേർന്നാണ് നടത്തുന്നത്. ബോധവൽക്കരണമാണ് ലക്ഷ്യം. ട്രാഫിക് അപകടങ്ങൾ 25 ശതമാനം കുറയ്ക്കുക, ഗുരുതരമായ അപകടങ്ങൾ 20 ശതമാനം കുറയ്ക്കുക, കാൽ നടയാത്രക്കാർക്ക് സുരക്ഷ, ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ പാലിക്കുക, തുടങ്ങിയവയാണ് ലക്ഷ്യം. ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ വഴി ഗതാഗതം

മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. അതിനെപ്പറ്റി ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുകയാണ്. ഓട്ടോമാറ്റിക് ട്രാഫിക് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് സിസ്റ്റം, ഹാൻഡ്‌ഹെൽഡ് സ്പീഡ് റഡാർ, ആധുനിക ബ്രെത്ത് അനലൈസർ ആന്റ് ആൽക്കോ മീറ്റർ, മോഡേൺ ട്രാഫിക് സ്റ്റേറ്റ് കമാന്റ് ആന്റ് സെൻട്രൽ സെറ്റർ, ട്രാഫിക് പാർക്ക്സ് ആന്റ് മൊബൈൽ ട്രാഫിക് മുതലയാവ... റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ റോഡുകളിലൂടെ കുറച്ചുകൂടി നല്ലനിലയിൽ സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയും. റബ്ബർ, വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക്, സിമന്റ് ടൈൽസ്, സ്റ്റോൺ ടൈൽസ്.... ജംഗ്ഷനുകളിലൊക്കെ സ്റ്റോൺ കൊണ്ടുള്ള ടൈൽസ് ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. അതുപോലെ, അമേരിക്കയിലെ ട്രാഫിക് സിദ്ധാന്തമെന്ന് പറയുന്നത്, എതിരെ വരുന്നവൻ നമ്മുടെ ശത്രുവാണെന്നും അവൻ നമ്മളെ ഇടിക്കുമെന്നുമാണ് കരുതേണ്ടത്. എതിരെ വരുന്ന വാഹനം നമ്മളെ ഇടിക്കാനാണ് വരുന്നതെന്ന് നമ്മൾ കരുതണമെന്നാണ്. അവിടെ പോയിട്ടുള്ള എല്ലാവർക്കുമറിയാം. കേരളത്തിലാണെങ്കിൽ നമ്മളെ ഉറപ്പായും ഇടിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് വരുന്നതെന്ന് കരുതണം. മറ്റേത് ഇടിക്കാനല്ല വരുന്നത്, പക്ഷെ, കേരളത്തിൽ നമ്മെ ഇടിക്കാൻ തന്നെയാണ് വരുന്നത്. അതാണ് കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേകത. ട്രാഫിക് പോലീസ് വളരെ പ്രധാനമാണ്. ധാരാളം ട്രാഫിക് പോലീസുണ്ട്. നല്ല ട്രെയിനിംഗ്

കൊടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കായംകുളം എം.എൽ.എ. ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭാ ഹരി ഒരു നോട്ട് ഇവിടെ തന്നെ. അവർ പറയുന്നത് ശരിയാണ്. അമ്പലപ്പുഴയുടെയും തകഴിയുടെയും ഇടയ്ക്കുള്ള സ്ഥലമാണ് കരുമാടി. അവിടെ പൈപ്പ് ഇറക്കിയിട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു മോട്ടോർ സൈക്കിൾകാരൻ ഓടിച്ചുവന്നു പൈപ്പിൽ ഇടിച്ചമരിച്ചു. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരിൽ നിന്നും കോൺട്രാക്ടർമാരിൽ നിന്നും വീഴ്ചയാണ് സംഭവിക്കുന്നത്. അവരിൽ നിന്ന് പണം ഈടാക്കാനുള്ള നിയമം വരണം. അവർക്കങ്ങനെ കൈകഴുകി പോകാൻ കഴിയില്ല. കാരണം സമയം കഴിഞ്ഞാൽ പൈപ്പ് എടുത്തുമാറ്റണം. അതുപോലുള്ള സാമഗ്രികൾ അവിടെ സൂക്ഷിക്കാൻ പാടില്ല. ഇങ്ങനെ മരിച്ചുപോകുന്നവരുടെ കുടുംബങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസ ഫണ്ടുകൊണ്ട് ഓരോ കാലത്തെ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മഹാമനസ്സുതകൊണ്ട് ക്യാമ്പിനറ്റിൽ വച്ച് കുറച്ച് പൈസ കൊടുത്താൽ പ്രശ്നം തീരുമോ; പ്രശ്നം തീരില്ല. ഇതുപോലുള്ള അതീവ ഗുരുതരമായ പ്രശ്നമാണ്. ഇതിന് മാറ്റമുണ്ടാകണം. സമയക്കുറവുകൊണ്ട് കൂടുതലായി ഞാനെന്നും പറയുന്നില്ല. മാറ്റത്തിന്റെ ആരംഭം കുറിക്കാൻ ഈ ചർച്ച ഉപകരിക്കും. നേരത്തേ തന്നെ മാറ്റം വരുത്താൻ ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ട്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. പോലീസ്, ആരോഗ്യം, ഗതാഗതം എന്നീ വകുപ്പുകൾ ചേർന്ന് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ നമുക്ക് നല്ലൊരു ചർച്ച നടത്തി

കുറച്ചുകാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകണം.

ശ്രീ. ഹൈബി ഇഗ്നേഷ്യസ് : സർ, അൺ സയന്റിഫിക് റോഡ് കൺസ്ട്രക്ഷനെക്കുറിച്ചും ഡിസൈനിനെക്കുറിച്ചും താങ്കൾ പറയുകയുണ്ടായി. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ആണെങ്കിലും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളാണെങ്കിലും റോഡ് ടാർ ചെയ്യുന്നത് സർഫസിൽ നിന്നും വളരെ ഉയരത്തിലാണ്. അത് ഓരോ പ്രാവശ്യം റീടാർ ചെയ്യുന്നത് നേരത്തേ ചെയ്തതിന്റെ മുകളിലാണ്. ബി.എം. & ബി.സി. ആണെങ്കിൽ നാലടി ഉയരം ഇതിന് വരുകയാണ്. എല്ലാവർഷവും ഇത് ഉയർന്നു വരികയാണ്. ഇതിന്റെ കൺസ്ട്രക്ഷനിൽ ഇത് നീക്കം ചെയ്ത്, ബി.എം. &ബി.സി. നീക്കം ചെയ്ത് സർഫസിന് അനുയോജ്യമായ രീതിയിൽ നീക്കം ചെയ്യാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ : സർ, അതാണ് ചെയ്യേണ്ടത്. പക്ഷെ, അതാണ് ചെയ്യാത്തത്. കോൺട്രാക്ടർമാർ പഴയ കല്ലും മണ്ണുതന്നെ തിരിച്ചിടുകയാണ്. എഞ്ചിനീയർമാർ ഇങ്ങനെ നോക്കിക്കൊണ്ടു നിന്ന് സൂപ്പർവൈസ് ചെയ്യുകയാണ്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ്, നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് ഇത് മാറ്റി പുതിയത് നിറയ്ക്കാൻ സമ്മതിക്കില്ല. ഒരു കി. മീറ്ററിന് ഒരു കോടി രൂപയാണ് തരുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ വഴി ഒരു



കി.മീറ്ററിന് 14 കോടി രൂപയാണ് ചെലവാകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരത്ത് നമ്മുടെ റോഡിന് ഒരു കുഴപ്പവുമില്ലല്ലോ. അങ്ങനെയുള്ള റോഡ് നിർമ്മിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ ഈ ചർച്ച അതിന് സഹായകരമാകട്ടെ.

ഓർഡർ.....ഓർഡർ.....സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 9.00-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2016 നവംബർ മാസം 1-ാം തീയതി ചൊവ്വാഴ്ച രാവിലെ 9.00-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സഭ വൈകുന്നേരം 5.07-ന് പിരിഞ്ഞു.)