

**ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ**

റെയിൽവേ യാത്രക്കാർ നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ: സർ, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ട്രെയിൻ യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ നിരവധിയാണ്. രണ്ടുദിവസംമുമ്പ് അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളം നിർദാക്ഷണ്യം തഴയപ്പെട്ടു. ദക്ഷിണ റെയിൽവേയുടെ വരുമാനത്തിൽ മൂന്നിലൊരുഭാഗവും കേരളത്തിൽനിന്നാണ് ലഭിക്കുന്നത്. ഏറ്റവുംകൂടുതൽ പേർ ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്ന കേരളത്തിലെ യാത്രക്കാരോട് റെയിൽവേ ഉദ്യോഗസ്ഥർ കാണിക്കുന്ന ചിറ്റമ്മ നയം വെച്ചു പൊറുപ്പിക്കാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്രചെയ്യുന്ന കേരളത്തിൽ, യാത്രക്കാർക്ക് റെയിൽവേ സമ്മാനിക്കുന്നത് വലിയ ദുരന്തങ്ങളും ദുരിതങ്ങളുമാണ്. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജനവും മംഗലാപുരം ഡിവിഷന്റെ വിഭജനചിന്തകളും തിരുനെൽവേലി ഡിവിഷനെന്ന് ആവശ്യമൊക്കെ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ സാധ്യതകൾക്ക് തുരങ്കം വയ്ക്കുന്നതാണ്. ഓരോവർഷവും വരുന്ന പുതിയ ബോധികൾ നമ്മുടെ അയൽ സംസ്ഥാനക്കാർ കൊണ്ടുപോയിട്ട് നമുക്ക് കിട്ടുന്നത് ഇരുപത്തിയഞ്ച് വർഷത്തോളം പഴക്കമുള്ള ബോധികളാണ്. ആലപ്പുഴയിൽ കുറച്ചുനാൾമുമ്പ് പാസഞ്ചർ ട്രെയിനിന്റെ ബോധി തകർന്നുവീണു. കൊച്ചുവേളിയിൽ shunting -നീടെ തകർന്ന ബോധി ഇപ്പോഴും പ്രേതാത്മാവുപോലെ അവിടെയുണ്ട്. യാത്രക്കാർ ഇല്ലാതിരുന്നതുകൊണ്ടാണ് വലിയ ദുരന്തങ്ങൾ അവിടെ സംഭവിക്കാതിരുന്നത്. ജനറൽ കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളിൽ വൃത്തിഹീനമായ ടോയ്ലറ്റുകളാണുള്ളത്. ഈ ടോയ്ലറ്റുകളിൽനിന്നുള്ള ദുർഗന്ധം സഹിച്ചാണ് യാത്ര തുടരേണ്ടത്. ചില ട്രെയിനുകളിൽ ടോയ്ലറ്റുകൾതന്നെ

പാൻട്രി ക്യാബിനുകളായി ഉപയോഗിക്കുന്നതായാണ് കാണുന്നത്. നമ്മുടെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽ എത്രയിടത്ത് വൃത്തിയുള്ള കാന്റീനുകളുണ്ടെന്ന കാര്യവും ചിന്തിക്കേണ്ടതാണ്. എല്ലാവരുമില്ലെങ്കിലും ടിക്കറ്റ് പരിശോധകർ യാത്രക്കാരെ ശത്രുക്കളെപ്പോലെയാണ് കാണുന്നത്. ചോദിക്കാനും പറയാനും ആളില്ലാത്ത അവസ്ഥയാണ്. സീസൺ ടിക്കറ്റുകാരെ ബാധിക്കുന്ന നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. സ്റ്റീപ്പർ കമ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുമ്പോഴും ജനറൽ കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളിൽ ശ്വാസംവിടാൻപോലും കഴിയാത്ത തരത്തിൽ നിന്നുപോകേണ്ട അവസ്ഥയാണ് നിലവിലുള്ളത്. ഇതിന് പരിഹാരമായി ജനറൽ കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ റെയിൽവേ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്. പലപ്പോഴും ടിക്കറ്റ് കൗണ്ടറുകളിൽ മണിക്കൂറുകൾ കാത്തുനിൽക്കണം. വെള്ളിയാഴ്ച വൈകുന്നേരം ക്യാ തമ്പാനൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽനിന്നും റോഡുവരെ എത്തും. ഇത് മനസ്സിലാക്കി ടിക്കറ്റ് കൗണ്ടറുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ട് ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. ആരോട് പറയാൻ. പല ട്രെയിനുകളിലും ഗാർഡ് റൂമിന്റെ ബാക്കിവരുന്ന ഭാഗത്താണ് ലേഡീസ് കോച്ച്. ഇതിനുള്ളിലാണ് സ്ത്രീകൾ മുഴുവൻ ഇടിച്ചുകയറേണ്ടത്. ലേഡീസ് കോച്ച് ട്രെയിനിന്റെ ഏറ്റവും പുറകിലാണ്. പലപ്പോഴും ട്രെയിനുകൾ പ്ലാറ്റ്ഫോമിന് വെളിയിലായിരിക്കും നിർത്തുന്നത്. ഇതിൽ കയറാനും ഇറങ്ങാനും സ്ത്രീകൾ വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുന്ന കാഴ്ചയാണ് നിലവിലുള്ളത്. വർഷങ്ങളായി നമുക്കുണ്ടായിരുന്ന 159 ഓളം സ്റ്റോപ്പുകളാണ് ഒരുമാസംമുൻപ് ഒരറിയിപ്പും കൂടാതെ എടുത്തുമാറ്റിയത്. റിസർവ്വേഷൻ ലഭിക്കാതെ വന്നപ്പോൾ മാത്രമാണ് നമ്മൾ ഇതൊക്കെ അറിഞ്ഞത്. കേരള സർക്കാരും ജനപ്രതിനിധികളും

ഇതിനെതിരെ പ്രതിഷേധസ്വരം ഉയർത്തിയപ്പോൾ റെയിൽവേയുടെ കനിവ് പോലെ സ്റ്റോപ്പുകൾ പുനഃസ്ഥാപിക്കപ്പെടുകയായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ എല്ലാ വർഷവും ഇതാണ് ആവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. കൂടുതൽ സ്റ്റോപ്പ് ചോദിക്കാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി റെയിൽവേ ഒരുമുഴം മുൻപേ എറിയുകയാണ്. 159 സ്റ്റോപ്പുകളും സെപ്തംബർ 30 വരെ താൽക്കാലികമായി മാത്രമാണ് പുനഃസ്ഥാപിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ അർത്ഥം സെപ്തംബർ 30 കഴിഞ്ഞാൽ ഈ സ്റ്റോപ്പുകൾ ഉണ്ടാകുകയില്ലായെന്നാണ്. വർഷങ്ങളായി ഉച്ചയ്ക്ക് 2.30-ന് പുറപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരുന്ന ചെന്നൈ മെയിലിന്റെ സമയം മാറുകയാണ്. കോയമ്പത്തൂർ ജംഗ്ഷനിൽ പുതിയ സ്റ്റോപ്പ് അനുവദിക്കുന്നതിനാണ് ഈ സമയമാറ്റം. കോയമ്പത്തൂരിൽ സ്റ്റോപ്പ് അനുവദിക്കുന്നതിലൂടെ ചെന്നൈയ്ക്കുള്ള ഇരുപതുശതമാനവും കോയമ്പത്തൂരിലേയ്ക്ക് മാറ്റപ്പെടും. ഇത് കേരളത്തിലെ യാത്രക്കാർക്ക് തിരിച്ചടിയൊന്നും നമുക്ക് പഴയ കോച്ചുകളിലെയും റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിലെയും വൃത്തിഹീനമായ അന്തരീക്ഷം മാറ്റിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഈ കാഴ്ചകൾ പാലക്കാടും മംഗലാപുരവും കഴിഞ്ഞാൽ ഇല്ല. ഇക്കാര്യങ്ങൾ മുൻകൂട്ടികണ്ട് ആവശ്യമായ ഇടപെടലുകൾ നടത്താൻ സാധിക്കുന്നില്ല. നമുക്ക് റെയിൽവേയുടെ ചുമതലയുള്ള മന്ത്രിയുണ്ട്, എന്നാൽ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ കാര്യങ്ങൾ നോക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരില്ല. മറ്റ് പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും റെയിൽവേയിൽ നിന്നും വിരമിച്ച ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സേവനം ഇതിനായി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നുവെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. നമുക്കും ഇത്തരത്തിലുള്ളൊരു സംവിധാനം ഒരുക്കിയാൽ റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ പ്രശ്ന

ങ്ങൾ കുറച്ചുകൂടി ഫലപ്രദമായി പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കും. ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കുകയാണ്

ഉൗർജ്ജവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച പല കാര്യങ്ങളും ശരിയാണ്. ഇതിൽ പറഞ്ഞ കുറേ കാര്യങ്ങൾ ഇന്നലത്തെ അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ചയിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ എഴുപത് ശതമാനത്തോളം കോച്ചുകളും വൃത്തികെട്ടതും ഇരുപത്തിയഞ്ച് വർഷത്തോളം പഴക്കമുള്ളതാണ്. എന്നുമാത്രമല്ല കോച്ചുകൾ റിപ്പയർ ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യവും നമുക്കില്ല. ട്രെയിനുകൾ overhauling നടത്താനുള്ള സൗകര്യമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് തമിഴ്നാട്ടിലേക്ക് അയയ്ക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. തമിഴ്നാട്ടിലേക്ക് അയച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ നല്ല കോച്ചുകളെല്ലാം അവിടെ വെച്ചിട്ട് ഏറ്റവും മോശമായത് ഇങ്ങോട്ടേക്ക് അയയ്ക്കും. പല ഘട്ടങ്ങളിലായി ഇതുസംബന്ധിച്ച് ടേക്ക്-അപ്പ് ചെയ്തതിന്റെ ഫലമായി അങ്ങോട്ടേക്ക് അയയ്ക്കുന്ന കോച്ചുകൾ തന്നെ തിരിച്ചുകിട്ടുന്നൊരു സാഹചര്യം അടുത്ത കാലത്തായി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ ബോധികൾ റിപ്പയർ ചെയ്യാനും overhauling നടത്താനുമുള്ള സൗകര്യം ഇവിടെയില്ല. രണ്ട് ചെറിയ സെന്ററുകളാണ് നമുക്കുള്ളത്, ഒന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തും മറ്റൊന്ന് എറണാകുളത്തുമാണ്. അത് വിപുലീകരിക്കാനും പൂർണ്ണമായും ഇവിടെത്തന്നെ റിപ്പയർ ചെയ്യാനുമുള്ള സൗകര്യത്തിനുമായി പല ഘട്ടങ്ങളായി നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അത് റെയിൽവേയുടെ പരിഗണനയിലാണെന്നും അവർ നമ്മോട് പറഞ്ഞിരുന്നു. മംഗലാപുരം ഡിവിഷനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഗവൺമെന്റിന് ഔദ്യോഗിക

മായി ഒരു വിവരവും ലഭിച്ചിട്ടില്ല. പക്ഷേ മുൻഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അത്തരത്തിലൊരു പ്രൊപ്പോസൽ ഇല്ലെന്നാണ് മന്ത്രി മല്ലികാർജുന ഗാർഗെ എഴുതി അറിയിച്ചത്. എന്നാൽ ഇപ്പോഴത്തെ മന്ത്രി അങ്ങനെ ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞൊരു പത്രസമ്മേളനം നടത്തിയതായി കാണുന്നു. എന്നാലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ അത് കവർ ചെയ്യുന്നതായി കാണുന്നില്ല. ഏതായാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറയുന്നതുപോലെ നമുക്ക് അതൊരു തിരിച്ചടി തന്നെയാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ഇരുപത്തിയഞ്ച് കൊല്ലം കഴിഞ്ഞ എല്ലാ ബോധികളും അഞ്ചുകൊല്ലത്തിനുള്ളിൽ റീപ്ലെയ്സ് ചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്ത് റിപ്പെയർ ചെയ്യുന്നതിനും തിരുവനന്തപുരത്തും എറണാകുളത്തും പൂർണ്ണമായും overhauling ചെയ്യുന്നതിനും റിപ്പെയറിംഗിന് വേണ്ടത്ര ജീവനക്കാരെ നിയമിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ചില സ്റ്റേഷനുകളിൽ ട്രെയിനുകളുടെ സ്റ്റോപ്പ് നിർത്തലാക്കി. അതുസംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ടേക്ക്-അപ്പ് ചെയ്തതിന്റെ ഫലമായി 30-09-2014 വരെ നിർത്തലാക്കിയ സ്റ്റോപ്പ് അനുവദിക്കുമെന്നുള്ള മറുപടിയും ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. സ്ത്രീകളുടെ കോച്ച് ഒന്നുകിൽ പിറകിൽ അല്ലെങ്കിൽ ഏറ്റവും അറ്റത്ത് അല്ലെങ്കിൽ ഏറ്റവും ഫ്രണ്ടിൽ എന്നുള്ള രീതിയാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് രണ്ട് അഭിപ്രായങ്ങളുണ്ട്. ഒരഭിപ്രായം, സ്ത്രീകളുടെ കോച്ച് മധ്യത്തിലാണെങ്കിൽ അതിൽകൂടി ബാക്കിയുള്ള യാത്രക്കാർ കയറിയിറങ്ങി സ്ത്രീകൾക്ക് കൂടുതൽ ശല്യങ്ങളുണ്ടാകാൻ അവസരമുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടാണ് റെയിൽവേ സ്ത്രീകളുടെ കോച്ച് ഒന്നുകിൽ ഫ്രണ്ടിൽ അല്ലെങ്കിൽ അറ്റത്താക്കി മാറ്റിയത്. സ്ത്രീപീഡനം നടക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ വേണ്ടി

കണ്ടാരു മാർഗ്ഗമായിട്ടാണ് ഇത് വന്നിട്ടുള്ളത്. എന്നാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ ചില പ്രയാസങ്ങളുണ്ട്. ഇതിനുപുറമേ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച പല കാര്യങ്ങളും ഇന്നലത്തെ അടിയന്തര പ്രമേയ ചർച്ചയിൽ വന്നതാണ്. ഏതായാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് ഇതിൽ പ്രത്യേക താൽപ്പര്യമുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളാണ് പറഞ്ഞതെങ്കിലും വർക്കലയുടെ കാര്യം അദ്ദേഹത്തിന്റെ മനസ്സിലുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം എനിക്കറിയാം. നമ്മുടെ ഏറ്റവും വലിയൊരു ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമാണ് എന്നുമാത്രമല്ല ഇന്ത്യയിലെ ഇരുപത് കേന്ദ്രങ്ങളിൽ ഒന്നാണ്. അവിടത്തെ ഒരു വണ്ടിയും നിർമ്മാണമായിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് അദ്ദേഹം അത് ടച്ച് ചെയ്യാതെ പോയത്. അവിടെ ഇനിയും കൂടുതൽ കോച്ചുകൾ അനുവദിക്കാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കാൻ വേണ്ടി ശ്രമിക്കുമെന്ന് മാത്രമാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യത്തിൽ വ്യത്യാസമുണ്ട്. വിനോദസഞ്ചാര പ്രാധാന്യവും തീർത്ഥാടന പ്രാധാന്യവുമുള്ള ഈ പ്രദേശത്തുകൂടി കടന്നുപോകുന്ന ജനശതാബ്ദി പോലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ട്രെയിനുകൾക്ക് വർക്കലയിലെ സ്റ്റോപ്പ് നിർമ്മാണമാണിത്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ യാത്രക്കാർക്ക് അവരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ അറിയിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ സംവിധാനം നിലവിലില്ല. അതിനനുയോജ്യമായ ഓൺലൈൻ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ചും വർക്കലയിൽ എല്ലാ ട്രെയിനുകളും നിർത്തുന്നതിന് നമുക്ക് എന്തു ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നതിനെക്കുറിച്ചും ആലോചിക്കണം.

ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്: സർ, കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട പിൽഗ്രിം ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമാണ് വർക്കല. എല്ലാ ട്രെയിനുകളും അവിടെ നിർത്തണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നുമാത്രമല്ല, രാജ്യത്തിന്റെ വിവിധഭാഗങ്ങളിൽനിന്നും ആളുകൾ വന്നിറങ്ങുന്ന ഒരു സ്ഥലമാണ് വർക്കല. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ കാര്യത്തിൽ ചെയ്യാവുന്നതിന്റെ പരമാവധി ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യും. അതുപോലെ റെയിൽവേ യാത്രക്കാർക്ക് പ്രശ്നങ്ങൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിലെത്തിക്കാൻ അനുയോജ്യമായ ഓൺലൈൻ സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

അന്യസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികൾ നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്: സർ, നമ്മൾ സാധാരണയായി ഉപയോഗിക്കുന്നത് അന്യസംസ്ഥാനത്തൊഴിലാളികൾ എന്നാണെങ്കിലും ആ പദപ്രയോഗം തിരുത്തണം. അവരെ അന്തർ സംസ്ഥാനത്തൊഴിലാളികൾ എന്നാണ് പറയേണ്ടത് എന്നതാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അന്യസംസ്ഥാനത്തൊഴിലാളികൾ എന്ന് പറയുമ്പോൾതന്നെ അവർക്ക് കേരളത്തിലുള്ള അന്യവൽക്കരണം, നമ്മളിൽനിന്ന് അവരെ വേറിട്ട് കാണുന്ന സ്ഥിതി ആ പദപ്രയോഗത്തിൽ തന്നെയുണ്ട്. അത് മാറ്റി അന്തർസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികൾ എന്നുള്ള പദപ്രയോഗമാക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഈ തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ച് നിരവധി തവണ സഭയിൽ ചർച്ച നടന്നിട്ടുണ്ട്. ഗുലാത്തി ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് കഴിഞ്ഞവർഷം നടത്തിയ പഠനത്തിൽ 25 ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികൾ ഇന്ത്യയുടെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് ഇവിടെവന്ന് ജോലിചെയ്യുന്നു

ണ്ടെന്നാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. 10 വർഷം കഴിഞ്ഞാൽ അത് അരക്കോടിയാ കുമെന്നുള്ളതാണ് സ്ഥിതി. ഈ തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്ന തിനും അവർക്ക് കൃത്യമായി വേതനം ലഭിക്കുന്നുണ്ടെന്നും ഉറപ്പാക്കുന്ന തിനും നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റിന് ഫലപ്രദമായി നടപടിയെടുക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് വാസ്തവം. ഗവൺമെന്റ് നടപടിയെടുത്തിട്ടില്ല എന്നല്ല, എടുത്ത നടപടികൾ ഫലപ്രദമാക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്നതാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. ഇവരുടെ രജിസ്ട്രേഷന്റെ ചുമതലയുള്ളത് കൺസ്ട്രക്ഷൻ വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ബോർഡിനാണ്. അത് നല്ല നിലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ബോർഡാണ്. പക്ഷേ അവർക്ക് ആവശ്യമായ സ്റ്റാഫിലാത്തതിനാൽ മുഴുവൻ തൊഴിലാളികളും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നുണ്ടോ തൊഴിലുടമകൾ അവരെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യിപ്പിക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് പരിശോധിക്കാനുള്ള സംവിധാനമില്ല. അതുപോലെ ഈ തൊഴിലാളികളുടെ താമസസ്ഥലം ഏറ്റവും ദയനീയമാണ്. ഇക്കാര്യം എല്ലാവർക്കും അറിയാം, അവർ ഇതിനുനേരെ കണ്ണടയ്ക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും ദയനീയമായ സാഹചര്യങ്ങളിലേയ്ക്കാണ് ഇവരെ കൊണ്ടുവരുന്നത്. പ്രധാനപ്പെട്ട ചില കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനികൾ നല്ല സാഹചര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ ബാക്കി ബഹുഭൂരിപക്ഷം തൊഴിലാളികളേയും വേണ്ടത്ര ടോയ്ലെറ്റ് സൗകര്യങ്ങളോ ഹൈജീൻ കണ്ടീഷനോ ഇല്ലാതെ ചെറിയ സ്ഥലത്തിൽ പാർപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇതൊന്നും പരിശോധിക്കാനാളില്ല. തൊഴിൽവകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ സ്ഥിരമായി പരിശോധിച്ചാൽ ഇതിന് മാറ്റംവരും. പക്ഷേ അങ്ങനെ ശ്രദ്ധയോടുകൂടിയുള്ള പരിശോധന നടത്താറില്ല. പലപ്പോഴും എന്തെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോഴാണ് ഇത്തരം തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യങ്ങൾ, ആ പ്രത്യേക പ്രദേശ

ഞെങ്കിലും അന്വേഷിക്കുന്നത്. അല്ലെങ്കിൽ അവർക്ക് അവരുടേതായ  
 വേറൊരു ലോകം, അവർ ആരുടെയെങ്കിലും കീഴിൽ പണിയെടുക്കുന്നു.  
 അവർക്ക് കൃത്യമായി വേതനം ലഭിക്കുന്നുണ്ടോയെന്നും രജിസ്ട്രേഷനുണ്ടോ  
 യെന്നും തിരക്കാൻ ഗവൺമെന്റോ സമൂഹത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ആളുകളോ  
 തയ്യാറാകുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് ഇന്നത്തെ ദയനീയമായ അവസ്ഥ. മൂന്ന് രീതി  
 യിൽ അന്യസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികൾ ഇങ്ങോട്ട് വരുന്നുണ്ടെന്ന് ചില പഠന  
 ങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഒന്ന്, ജോലിചെയ്യുന്ന ആളുകളുടെ ബന്ധുക്കൾ വരു  
 ന്നു. രണ്ട്, ഏജൻ്റുമാർ വഴിവരുന്നു. മറ്റൊന്ന് ചെറിയ എംപ്ലോയേഴ്സ് നേരിട്ട്  
 ഇവിടെ എത്തിക്കുന്നു. അവർ എവിടെയാണ്, എന്താണ് ചെയ്യുന്നത്,  
 എന്നെല്ലാം കൃത്യമായി അറിയാൻ കഴിയണം. മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ വട്ടംകുളം  
 പഞ്ചായത്തിൽ ഒരു പദ്ധതി നടപ്പാക്കി. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കും അറി  
 യാമെന്ന് ഞാൻ കരുതുന്നു. ആ പഞ്ചായത്തിലെ മുഴുവൻ അന്തർസംസ്ഥാന  
 തൊഴിലാളികൾക്കും തിരിച്ചറിയൽ കാർഡ് കൊടുത്തു, അവരെ പരിശോധിച്ച്  
 അവരുടെ രോഗങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തി, വ്യക്തമായ ഒരു രജിസ്റ്റർ  
 വട്ടംകുളം പഞ്ചായത്തിൽ ഉണ്ടാക്കിയത് കേരളത്തിന് ആകെ മാതൃകയാക്കാ  
 വുന്നതാണ്. തൊഴിൽ വകുപ്പ് പഞ്ചായത്തുകളുമായി ചേർന്ന് ഓരോ പഞ്ചാ  
 യത്തിന്റേയും അധീനതയിലുള്ള തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ച കൃത്യമായ  
 പഠനങ്ങൾ നടത്തി, അവർക്ക് തിരിച്ചറിയൽ കാർഡുകൾ കൊടുക്കണം. കേര  
 ളത്തിൽനിന്ന് മാറിപ്പോയ പല രോഗങ്ങളും ഇവരിലൂടെ തിരിച്ചുവരുന്നുവെന്ന  
 റിപ്പോർട്ടുകൾ വരുന്നുണ്ട്. അവർക്ക് ഓരോരുത്തർക്കും ഹെൽത്ത് കാർഡ്  
 നൽകാൻ കഴിയണം. ഇതെല്ലാം വികേന്ദ്രീകൃതമായി, ഫലപ്രദമായി ചെയ്യാ  
 വുന്നതാണ്. അതുപോലെ അപകടം സംഭവിക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക്  
 ഫാക്ടറീസ് ആക്ട് പ്രകാരം കോമ്പൻസേഷനും ഇൻഷുറൻസിനും അർഹത

യുണ്ട്. നമ്മുടെ നിയമപ്രകാരം അവർക്ക് ഒരുലക്ഷം രൂപയുണ്ട്. ഇതൊന്നും പലപ്പോഴും അവർക്ക് കിട്ടുന്നില്ല. ഇതുണ്ടെന്നുതന്നെ തൊഴിലാളികൾക്ക് അറിയില്ല. തൊഴിലാളികൾക്ക് മരണം സംഭവിച്ചാൽ പലപ്പോഴും തൊഴിലുടമകൾ ഇതൊന്നും നൽകാതെ മൃതദേഹം നാട്ടിലേയ്ക്ക് അയച്ച് കൈ കഴുകുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് കൃത്യമായ നിയമങ്ങളുണ്ടാകണം. നമ്മുടെ നിർമ്മാണ മേഖല ഇവരെ ആശ്രയിച്ചുമാത്രമാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ആ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികളേയും ഇതര മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന തൊഴിലാളികളേയും സംബന്ധിച്ച കൃത്യമായ വിവരവും അവർക്ക് ശുചിത്വവും വെടിപ്പുമുള്ള താമസസ്ഥലം, അവരുടെ ആരോഗ്യപരിപാലനം എന്നിവയെല്ലാം സംബന്ധിച്ച സമഗ്രമായ നിയമനിർമ്മാണം ഗവൺമെന്റ് നടത്തുമോ എന്നാണ് എനിക്ക് അറിയാനുള്ളത്.

തൊഴിലും പുനരധിവാസവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഷിബു ബേബി ജോൺ): സർ, മെമ്പർ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച വിഷയത്തിന്റെ ഗൗരവം ഞാൻ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നിരവധിതവണ ഇക്കാര്യം സഭ ചർച്ച ചെയ്തെങ്കിലും കാര്യമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നുള്ള വസ്തുത ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നു. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം ഭാഷതന്നെയാണ്. ഇവരുമായി കമ്മ്യൂണിക്കേറ്റ് ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ് സംവിധാനത്തിന് സാധിക്കാത്താണ് പ്രധാന തടസ്സമായി നിൽക്കുന്നത്. മെമ്പർ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇവർക്ക് ധാരാളം ക്ഷേമപദ്ധതികളും നിയമപരമായ അവകാശങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും അവയെക്കുറിച്ച് അവർ അജ്ഞരാണ്. ആ നിലയ്ക്കുള്ള പരാതികൾ ഉന്നയിക്കാത്തത് പലപ്പോഴും പ്രശ്നമാകുന്നു. ഇപ്പോൾ ഗൂലാത്തി ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിന്റെ പഠനംവഴി നമുക്ക് കിട്ടിയ ഏറ്റവും

പ്രധാനപ്പെട്ട അറിവ് ഇവരെ reach out ചെയ്യണമെങ്കിൽ ഇക്കാര്യങ്ങൾ ഇവരുമായി ആശയവിനിമയം നടത്തണമെങ്കിൽ അതിന്റെ പ്രധാനകേന്ദ്രമെന്ന് പറയുന്നത് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ്. ഇവരെല്ലാം ട്രെയിനാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് പുതിയ ഒരു സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചു. ഇതിലേയ്ക്കായി തിരുവനന്തപുരം, എറണാകുളം ആലുവ, കോഴിക്കോട് എന്നീ നാല് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽ കിയോസ്ക് സെറ്റപ്പ് ചെയ്യാനും ഹിന്ദി അറിയാവുന്നവരെ അവിടെ നിയമിച്ച് ഇവരുമായി കമ്മ്യൂണിക്കേറ്റ് ചെയ്യാനുമുള്ള പദ്ധതിക്ക് തുടക്കം കുറിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ആ കിയോസ്ക് വഴിയുള്ള ഹെൽപ്പ്ലൈനിലെ ടോൾഫ്രീ നമ്പറിൽ വിളിക്കുമ്പോൾ ഇവരുടെ ലോക്കൽ ഭാഷയിൽ അതായത് ഒറിയയാണെങ്കിലും ബീഹാറിയാണെങ്കിലും ആശയവിനിമയം നടത്താനുള്ള ഒരു സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ബാക്കി ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതെല്ലാം ശരിയാണ്. നമുക്ക് നിർബന്ധപൂർവ്വം തിരിച്ചറിയൽ കാർഡ് കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കില്ല. അത് ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമാണ്. ഈ രാജ്യത്തെ ഏതൊരു പൗരനും എവിടേയും പോയി ജോലിചെയ്യാനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം ഭരണഘടന അനുശാസിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ വന്ന് ജോലിചെയ്യണമെങ്കിൽ തിരിച്ചറിയൽ കാർഡെടുക്കണമെന്ന് പറയാൻ സാധിക്കില്ല. അത് ഇവിടെ ഒരു പഞ്ചായത്ത് ചെയ്തു. അത് സ്റ്റേറ്റ് വൈഡ് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഇവർക്ക് വെൽഫെയർ മെഷേഴ്സിനുവേണ്ടി ഒരു നിയമം കൊണ്ടുവരാൻ ആലോചിക്കുന്നത്. ഞാൻ കഴിഞ്ഞദിവസം നിയമസഭയിൽ പറഞ്ഞു, അതിനെക്കുറിച്ച് രണ്ട് അഭിപ്രായം നമ്മുടെ സമൂഹത്തിലും രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെ ഇടയിലുമുണ്ട്. ഇവർക്ക് കൂടുതൽ ആനുകൂല്യം കൊടുത്ത് കേരള

ത്തിൽ താമസിപ്പിക്കണമോ എന്ന് ചിന്തിക്കുന്നവരും രണ്ട് ഭാഗത്തുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അതിൽ ഒരു കൺസെൻസസോടുകൂടി മുന്നോട്ടുപോകാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഇതുസംബന്ധിച്ച ബില്ലിന് റെഡിയായിട്ട് ഒരു വർഷത്തിൽ കൂടുതലായിട്ടുണ്ട്. ഈ കൺസെൻസസ് ഒപ്പിടാത്തുകൊണ്ടാണ് ഇക്കാര്യവുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ സാധിക്കാത്തത്. പിന്നെ ഇവരുടെ താമസസൗകര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും ഹെൽത്ത് ഇഷ്യൂവിനെക്കുറിച്ചും പരാമർശിച്ചു. താമസസൗകര്യങ്ങളിൽ ലേബർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് പരിശോധന നടത്താത്തതല്ല. ലേബർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ നിയമംവെച്ച് ഡീസന്റ് ലീവിംഗ് ഉറപ്പുവരുത്തണമെന്നേയുള്ളൂ. പക്ഷേ ഡീസന്റ് ലീവിംഗ് ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് നിർമ്മാണപ്രവർത്തനം നിർത്തിവയ്ക്കാനുള്ള അധികാരം ആ നിയമത്തിനില്ല. ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് അദ്ദേഹം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് ശരിയാണ്, മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ കഴിഞ്ഞ വർഷം അന്യസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികൾക്കെല്ലാം ഹെൽത്ത് കാർഡ് കൊടുത്തു. പക്ഷേ അത് എങ്ങനെ പ്രയോജനപ്പെടുത്തണം, എങ്ങനെ ആശുപത്രിയിൽ പോകണം, ആശുപത്രിയിൽ പോയാൽ ഏത് ഭാഷയിൽ സംസാരിക്കണം ഇതൊക്കെ പ്രശ്നങ്ങളായി നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ആരോഗ്യപ്രശ്നത്തെ സംബന്ധിച്ച് കുറച്ചുകൂടി ഗൗരവമായി കണക്കിലെടുത്ത് ഹെൽത്ത് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റുമായി ചേർന്ന് ഒരു ക്യാമ്പയിൻ നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് അത് ആലോചിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. അദ്ദേഹം ഉന്നയിച്ച വിഷയങ്ങളെല്ലാം ഗൗരവമേറിയതാണെങ്കിൽപ്പോലും ആശയവിനിമയത്തിനുള്ള ഭാഷയാണ് ഏറ്റവും പ്രധാന പ്രശ്നം. ഇവരിൽ 42000 പേർ നിർമ്മാണബോർഡിൽ അംഗങ്ങളാണ്. പക്ഷേ ഏതാണ് നിർമ്മാണ ബോർഡ്, അത് എന്താണെന്നുള്ള കാര്യം ഇവർക്ക് അറിയില്ല. അവർക്ക് ഒരാവശ്യം വരുമ്പോൾ അവർ ഇങ്ങോ

ട്ടുവരുന്നില്ല. തുടർന്നുള്ള അംശദായം അടയ്ക്കുന്നില്ല അങ്ങനെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കാൻ നമുക്ക് എന്തുചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് കൂട്ടായി ആലോചിച്ച് മുന്നോട്ടു നീങ്ങാം.

ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്: സർ, നിലവിലുള്ള നിയമത്തിൽ അപര്യാപ്തത ഉണ്ടെങ്കിൽ ആ നിയമം അമെന്റ് ചെയ്ത് ഈ തൊഴിലാളികൾ കേരളത്തിൽവന്ന് ജോലി ചെയ്യുന്ന പ്രത്യേക സാഹചര്യവും പുതിയ അന്തരീക്ഷവും കണക്കിലെടുത്ത് നിയമത്തിലാവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തി ഇവരുടെ സംരക്ഷണവും കാര്യങ്ങളും ഉറപ്പാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ഷിബു ബേബി ജോൺ: സർ, ഇതെല്ലാം സെൻട്രൽ ആക്ടാണ്. ഇന്റർ സ്റ്റേറ്റ് മൈഗ്രന്റ് വർക്കേഴ്സ് ആക്റ്റ് ആണെങ്കിലും കോൺട്രാക്ട് ലേബർ ആക്ട് ആണെങ്കിലും നമുക്ക് ഭേദഗതി ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നതല്ല. അതുമാത്രമല്ല ഇതിലെ ഒരു പ്രശ്നം അദ്ദേഹം തന്നെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മുൻകാലങ്ങളിൽ ഇതിന്റെ ഏജൻ്റമാർ/കോൺട്രാക്ടർമാർ പോയി ഒരു സംസ്ഥാനത്തുനിന്ന് ആളുകളെ കൊണ്ടുവന്ന് ജോലി ചെയ്യിപ്പിക്കുമായിരുന്നു. അതായിരുന്നു നമ്മുടെ കൺസെപ്റ്റ് തന്നെ. അങ്ങനെയാണ് കോൺട്രാക്ട് ലേബർ ആക്ട് വന്നത്. പക്ഷേ ഇന്ന് ആ കൺസെപ്റ്റ് മാറി. ഇന്നിപ്പോൾ വേഡ് ഓഫ് മൗത്ത് വച്ച് ചില ജില്ലകളിൽനിന്ന് തൊഴിലാളികൾ കൂട്ടത്തോടെ വരിയകയാണ്. ഒരു കോൺട്രാക്ടറുമില്ല, ഒരു ഇടനിലക്കാരനുമില്ല. അവർ സ്വമേധയാ കേരളത്തിൽ എത്തുകയാണ്. അത് നമുക്ക് തടസ്സപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കില്ല. അത് ഞാൻ നേരത്തേ പറഞ്ഞതുപോലെ ഭരണഘടനാ പരമായ അവകാശമാണ്. ആ നിലയിൽ വരുമ്പോഴാണ് ഈ റൂൾസ് ആപ്ലിക്ക

ബിൾ അല്ലാതാകുന്നത്. ഇതെല്ലാംകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് ഒരു പ്രത്യേക വെൽഫെയർ കൊടുക്കാനും അതിൽ പങ്കാളിയാകുന്നതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം തൊഴിലുടമയ്ക്കാണ് എന്ന നിലയിലുള്ള ആക്ട് കൊണ്ടുവരാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതുവരുമ്പോൾ ഇവരുടെ ഡീറ്റെയിൽസ് എങ്കിലും നമ്മുടെ കയ്യിൽ കിട്ടും. അത് മുന്നോട്ടുപോകാൻ ഒരു കൺസെൻസസിനെക്കുറിച്ച് എല്ലാവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് തീരുമാനിക്കാം.