



കേരളം

കേരളം

സ്വാതന്ത്ര്യത്തിന്റെയും സമാധാനത്തിന്റെയും പത്രം

ആവർത്തിക്കുന്ന കൂട്ടക്കൊലകൾ

മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ പുവൻചിനയിൽ ബസ് തീ പിടിച്ചതും മൂന്നു പേർ മരിച്ചതും രണ്ട് മാസം മുൻപാണ്. അതിന് ഏകദേശം ഒരു വർഷം മുൻപ് പൂക്കിപ്പറമ്പിൽ ബസ് തീ പിടിച്ചു തന്നെ 44 പേർ മരിച്ചിരുന്നു. കേരളത്തിൽ 2001 ൽ വാഹനാപകടങ്ങളിൽ മരിച്ചത് 2674 പേരാണ്. 38,361 അപകടങ്ങൾ 2001ൽ നടന്നു.

ഇപ്പോഴിതാ കമരകത്ത് ഫെറി സർവ്വീസിനിടെ ബോട്ട് മുങ്ങി 29 മരണം. അപകടങ്ങളെന്ന് വിധിയെഴുതുന്ന ഇവ യഥാർത്ഥത്തിൽ കൊലപാതകങ്ങളല്ലേ? നട്ടു റോഡുകളിലും കായലുകളിലുമൊക്കെയായി പരസ്യമായി നടക്കുന്ന കൊലപാതകങ്ങൾ?

15 വർഷം പഴക്കമുള്ള ഉപയോഗശൂന്യമെന്ന് പലതവണ ജീവനക്കാർ തന്നെ പറഞ്ഞിരുന്ന ബോട്ടാണ് ഇവിടെ മുങ്ങിയത്. ആലപ്പുഴ ജില്ലയെ കോട്ടയം ജില്ലയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രധാന ജലപാതയാണ് മുഹമ്മ-കമരകം ഫെറി സർവ്വീസ്. ഈ റൂട്ടിൽ മൂന്ന് ബോട്ടുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്നത് പിന്നീട് രണ്ടായി മാറുകയായിരുന്നു. അതു രണ്ടും ബലക്ഷയമുള്ളതും. അതിൽ മുങ്ങിയ ബോട്ടിലെ യാത്ര അപകടകരമാണെന്ന് പത്രങ്ങളും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. പരമാവധി 120 പേർ വരെ കയറാവുന്ന ആ ബോട്ടിൽ 300ൽ പരം പേരാണ് യാത്ര ചെയ്യാനിടയായത്.

അപകടം ജലഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ അനാസ്ഥ മൂലമാണെന്നും പഴകി ദുരിച്ച ബോട്ട് സർവ്വീസിനിറക്കിയതും അറ്റകുറ്റപണികൾ യഥാസമയത്ത് ചെയ്യാതിരുന്നതാണ് അപകടത്തിനു കാരണമെന്നും സംഭവത്തെക്കുറിച്ച് പ്രാഥമികാന്വേഷണം നടത്തിയ മന്ത്രി സുധാകരൻ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

പെട്ടെന്നൊരു ദിവസം ആളു കൂടുതൽ കയറിയതിനാലുണ്ടായ അപകടമായിരുന്നില്ല കമരകത്ത് കണ്ടത്. വർഷങ്ങളായി തുടർന്നു വരുന്ന കെട്ടു കാര്യസ്ഥതയും അനാസ്ഥയും വെളിവാകുകയായിരുന്നു ഇവിടെ. എന്നാൽ ഇത് മുടിവെച്ച് ബോട്ട് ജീവനക്കാരെ മാത്രം സസ്പെൻഡ് ചെയ്ത് പ്രശ്നമൊതുക്കുകയായിരുന്നു സർക്കാർ.

ജൂൺ 29ന് കോട്ടയം ജില്ലാ വികസന സമിതി യോഗത്തിൽ വൈക്കം എം.എൽ.എ പി. നാരായണനും ഈ ബോട്ടിനെക്കുറിച്ച് മുന്നറിയിപ്പ് നൽകിയിരുന്നു. കോട്ടയം, ആലപ്പുഴ, എറണാകുളം, വൈക്കം, കമരകം, ചങ്ങനാശ്ശേരി, കണ്ണൂർ, പയ്യന്നൂർ എന്നീ മേഖലകളിലെ 50 ശതമാനത്തിലേറെ ബോട്ടുകളും വർഷങ്ങളായി അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്താതെ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നവയാണ്. സ്വകാര്യ ബോട്ടുടമകളുടെ താൽപര്യങ്ങളും പൊതു ബോട്ടുകൾ നന്നാക്കി എടുക്കുന്നതിനെ തടയുന്നുണ്ട്. വേമ്പനാട്ടു കായലിൽ മാത്രമായി 1500 ബോട്ടുകൾ ടൂറിസം ആവശ്യങ്ങൾക്കായി

ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. വർഷങ്ങളായി ജലഗതാഗതരംഗത്തെ സർക്കാർ അവഗണിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ സാധാരണക്കാർക്ക് സൗകര്യപ്രദമായി യാത്ര ചെയ്യാവുന്ന ജലയാത്രയോടുള്ള അവഗണനയാണ് മറ്റൊരു കാരണം. ഉൾനാടൻ ജലപാത വികസനം മുടങ്ങിക്കിടക്കുന്നതിനും കാരണം ഇതു തന്നെയാണ്.

റോഡാപകടങ്ങളിലും സംഭവിക്കുന്നത് ഇതു തന്നെയാണ്. റോഡിൽ പ്രാഥമികമായ ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ പോലും പാലിക്കപ്പെടുന്നില്ല. ഓരോ അപകടങ്ങൾക്ക് ശേഷവും അന്വേഷണ കമ്മീഷനുകളെ നിയമിക്കുമെങ്കിലും അവർ സമർപ്പിക്കുന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാന ശുപാർശകൾ പോലും നടപ്പാക്കാറില്ല. വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പമാണ് വിലയിരുത്തപ്പെടേണ്ട മറ്റൊരു വസ്തുത. 1985ൽ 1.74 ലക്ഷം വാഹനങ്ങളുണ്ടായിരുന്ന കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ 20.11 ലക്ഷം വാഹനങ്ങളുണ്ട്. ഇവയ്ക്കനുസരിച്ച് ഇവിടത്തെ റോഡുകളും അവ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനങ്ങളും ഇല്ല. കേരളത്തിലെ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനത്തെ ക്രമമായിത്തകർത്തതാണ് സ്വകാര്യവാഹനങ്ങൾ വ്യാപകമാകുന്നതിനും വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിനും ഇടയാക്കിയത്.

ഇന്ത്യയെപ്പോലൊരു മൂന്നാം ലോകരാജ്യത്തിന് ഇത്രയധികം സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളെ ഉൾക്കൊള്ളാനുള്ള കരുത്തില്ല. കൂടി വരുന്ന സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളെ നിയന്ത്രിക്കുകയും ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിലുള്ള റോഡുകളും പാലങ്ങളും നിയന്ത്രിച്ച് ഗതാഗതം സാധാരണക്കാർക്ക് ലഭ്യമാകുന്ന തരത്തിൽ പൊതു ഗതാഗതം ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യണം.

ട്രാഫിക് പരിഷ്കാരങ്ങൾ സ്ഥായിയായി നിലനിർത്താതിരിക്കുകയും ദീർഘനീക്കത്തോടെയുള്ള പദ്ധതികൾ അസൂതാണും ചെയ്യാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നിടത്തോളം കാലം പൊതുജനങ്ങളിലെ ഈ കൊലപാതകങ്ങൾ ആവർത്തിക്കും. പണം ഉള്ളവർക്കായി ടോൾ പിരിച്ചുള്ള എക്സ്പ്രസ്സ്, സൂപ്പർ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേകൾ രംഗത്തു വരികയും ചെയ്യും.