

(അധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ)

**അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ച**

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: സർ, സഭ ഇപ്പോൾ നിർത്തിവയ്ക്കുന്ന എന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: സർ, ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാൻ സമ്മതം അറിച്ച ഗവൺമെന്റിന്റെ, മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നിലപാടിനെ ഞങ്ങൾ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. കാരണം 2021 ഒക്ടോബർ 13-ന് ബഹുമാന്യനായ എം. കെ. മുനീർ ഇതേ വിഷയത്തിൽ അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് നോട്ടീസ് നൽകുകയും ചർച്ച ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തപ്പോൾ അങ്ങയുടെ സർക്കാർ അത് നിഷേധിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. ചർച്ച പ്രതിപക്ഷവുമായിട്ടില്ല. എതിരഭിപ്രായങ്ങളൊന്നും പറയില്ലെന്ന് ഉറപ്പുള്ള ആളുകളെ ഒരു ഹാളിൽ വിളിച്ചുചേർത്ത് പൗരപ്രമുഖരുടെ ചർച്ചമാത്രമേ ഉണ്ടാകൂ എന്ന നിലപാടാണ് നിങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചത്. ആ നിലപാടിൽനിന്നും ഒക്ടോബർ കഴിഞ്ഞ് മാർച്ച് മാസമെത്തുമ്പോൾ നിങ്ങൾ പിന്നോട്ടുപോകേണ്ടിവന്നത് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ വിജയമായിട്ടാണ് ഞങ്ങൾ കാണുന്നത്. ജനങ്ങൾക്കൊപ്പംനിന്ന്

പ്രതിപക്ഷം നടത്തുന്ന സമരങ്ങളുടെ വിജയമായിട്ടാണ് ഞങ്ങൾ ഇതിനെ കാണുന്നത്. തെരുവിൽ സമരം ചെയ്യുന്ന സാധാരണക്കാരായ വീട്ടമ്മമാരുടെ വിജയമായിട്ടാണ് ഞങ്ങൾ ഈ നിലപാട് മാറ്റത്തെ കാണുന്നത്. കേരളത്തെ പാരിസ്ഥിതികമായും സാമ്പത്തികമായും തകർക്കുന്ന കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ കല്ലിടുന്നതിനെതിരെ കേരളത്തിലുടനീളം ജനങ്ങളുടെ പ്രതിഷേധം ഉയരുകയാണ്. എന്നാൽ ആ പ്രതിഷേധത്തെ അങ്ങേയറ്റം മനുഷ്യത്വ വിരുദ്ധവും ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധവും മൃഗീയപരവുമായിട്ടുമാണ് ഈ സർക്കാരും പോലീസും നേരിടുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് മുരുകുപുഴയിൽ നാട്ടുകാർ കെ-റെയിലിന് കല്ലിടുന്നതിനെതിരെ നടത്തിയ പ്രതിഷേധത്തിനനേരെ പോലീസിന്റെ അതിക്രമമുണ്ടായി. ആലുവ കുട്ടമശ്ശേരിയിൽ കിഫ്ബി ഫണ്ടിൽനിന്ന് മൂന്നുകോടി രൂപ ചെലവിട്ട് നിർമ്മിച്ച സൂൾ കെട്ടിടം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യാൻ പോകുകയാണ്. അവിടെക്കൊണ്ട് കല്ലിട്ടിരിക്കുകയാണ്. സൂൾ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യണോ; സൂൾ പൊളിക്കണോ? ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ, ഈ പദ്ധതിയുടെ തലതിരിഞ്ഞ സമീപനത്തിന്റെ ഉദാഹരണമാണ് ആലുവയിൽ കണ്ടത്. ചിറയിൻകീഴിലെ അഴുർ പഞ്ചായത്തിലെ പെരുങ്ങുഴിയിൽ നടന്ന പ്രതിഷേധത്തിനനേരെ പോലീസ് അതിക്രമമുണ്ടായി. അങ്കമാലിയിൽ പുളിയനത്തും ചമ്പന്നൂരും

അതിക്രമമുണ്ടായി. മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ താനാളൂർ പഞ്ചായത്തിൽ ജനപ്രതിനിധികൾ അടക്കമുള്ള സ്ത്രീകൾക്കുനേരെ പോലീസിന്റെ ക്രൂരമായ അതിക്രമമുണ്ടായി. കൊട്ടിയത്ത് ശരീരത്ത് മണ്ണെണ്ണ ഒഴിച്ച് ഒരു ഗൃഹനാഥൻ ആത്മഹത്യശ്രമം നടത്തുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായി. കണ്ണൂർ താനയിലും അഴീക്കോട് ചിറയ്ക്കലിലും പ്രതിഷേധമുണ്ടായി. കോൺഗ്രസിന്റെ നേതാക്കന്മാരെയടക്കം കള്ളക്കേസിൽ കുടുക്കി റിമാൻഡുചെയ്യുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായി. ഇത്തരം പ്രതിഷേധങ്ങളിൽ പങ്കെടുക്കുന്നവരെ സ്ത്രീകളെന്നോ കുട്ടികളെന്നോ ജനപ്രതിനിധികളെന്നോ രോഗികളെന്നോ പരിഗണനയില്ലാതെ, കെ-റെയിൽ കല്ലുകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ എന്ത് ഹീനമായ ആക്രമണവും നടത്താൻ മടിച്ചില്ലാത്ത തരത്തിലേയ്ക്ക് കേരളത്തിലെ സർക്കാരും പോലീസും അധഃപതിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ നൂറുകണക്കിന് പോലീസുകാരുമായി വന്ന് സ്വകാര്യഭൂമിയിൽ അതിക്രമിച്ച് കയറി എതിർക്കുന്നവരെ ആക്രമിച്ചും വലിച്ചിഴച്ചും തളർന്നുവീഴുന്നവരെ ആശുപത്രിയിലെത്തിക്കുന്നതിന് തടസ്സംനിന്നും കേരളത്തിന്റെ പോലീസ് ആറാടുകയാണ്, അഴിഞ്ഞാടുകയാണ്. ഇവിടെ കെ-റെയിലും കെ-ഫോൺപോലെ കേരള പോലീസിന്റെ കെ-ഗുണ്ടായിസമാണ് ഈ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ചെങ്ങന്നൂരിൽ

മലങ്കര ഓർത്തഡോക്സ് സുറിയാനി സഭയുടെ ഒരു വൈദികൻ ചെന്നൈ ഭദ്രാസനത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ശ്രീ. മാത്യു വർഗ്ഗീസ്, സമരക്കാരോടൊപ്പം നിന്ന ആ വൈദികനേരെപോലും ക്രൂരമായ രൂപത്തിലുള്ള പോലീസ് കയ്യേറ്റവും അതിക്രമവുമാണുണ്ടായത്. കുട്ടികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരുടെ ഹീറോസ് എന്നുപറയുന്നത് അവരുടെ അച്ഛനും അമ്മയുമാണ്. ഏത് ആപത്തിലും അച്ഛനും അമ്മയും അവരെ സംരക്ഷിക്കുമെന്ന വിശ്വാസം എല്ലാ കുഞ്ഞുങ്ങൾക്കുമുണ്ട്. കല്ലിടാൻ വരുന്ന പോലീസ് കുട്ടികളുടെ മുന്നിൽവെച്ച് അവരുടെ രക്ഷകർത്താക്കളെ മർദ്ദിക്കുകയും വലിച്ചിഴച്ചുകൊണ്ട് പോകുകയും ചെയ്യുകയാണ്. അവരുടെ കണ്ണീരിനിടയിൽക്കൂടി അച്ഛനേയും അമ്മയേയും വലിച്ചിഴച്ചുകൊണ്ടുപോയി ഒരു മഞ്ഞക്കുറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നത് എന്തിനാണ്? സാമൂഹികാഘാത പഠനത്തിനുവേണ്ടിയാണത്. ഈ കുഞ്ഞുങ്ങളുടെ കണ്ണീരിനപ്പുറത്ത് സാമൂഹികാഘാതത്തിനൊരു തെളിവുവേണോ? എന്തിനാണ് പോലീസ് ഇത്തരത്തിൽ കുഞ്ഞുങ്ങൾക്ക് മാനസികാഘാതമുണ്ടാക്കുന്നത്? ഇത് എത്ര കാലം കഴിഞ്ഞാലാണ് മാറുക. സാമൂഹിക അതിക്രമം നടത്തിയിട്ടാണ് ഇവിടെ സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തുന്നത്. Kerala Survey and Boundaries Act, സെക്ഷൻ 6-ൽ പറയുന്നത് "When any survey is ordered under section 4 or section 5,

the Survey Officer shall publish a notification in the Gazette in the prescribed manner inviting all persons having any interest in the land or in the boundaries of which the survey has been ordered, to attend either in person or by agent at a specified place and time and from time to time thereafter when called upon for the purpose of pointing out boundaries and supplying information in connection therewith. A copy of such notification shall also be served on the registered holder or registered holders of the land in respect of which the survey has been ordered." ഈ കോപ്പി കൊടുക്കണം. ഒരു സുപ്രഭാതത്തിൽ വീട്ടിലേയ്ക്ക് കയറിവരികയാണ് പോലീസ്, എന്നിട്ട് അടുക്കളയ്ക്കകത്ത് മഞ്ഞക്കല്ല് കുഴിച്ചിടുകയാണ്. Kerala Survey and Boundaries Act പ്രകാരമുള്ള ഏതെങ്കിലും മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടാണോ ഇത് ചെയ്യുന്നത്. ഇവരാരും പോലീസ് സ്റ്റേഷനിലേയ്ക്ക് പോയവരല്ല. സമാധാനത്തോടുകൂടി ജീവിക്കുന്ന വീടുകളിലേയ്ക്ക് നൂറുകണക്കിന് പോലീസുകാർ ഇറച്ചുവന്ന് അവരെ ആക്രമിക്കുന്നു, വലിച്ചിഴയ്ക്കുന്നു, അവർക്ക് ഒരു നോട്ടീസുപോലും നൽകാതെ അവരുടെ വീടിനനടുക്ക് മഞ്ഞക്കല്ലുകൾ കുഴിച്ചിടുന്ന ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായ ഫാസിസമാണ് കെ-റെയിൽ എന്നുപറഞ്ഞ

വിനാശകരമായ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഇന്നേവരെ കണ്ടിട്ടില്ലാത്ത പോലീസ് അതിക്രമങ്ങൾ കേരളത്തിലുടനീളം നടത്തുന്നത്.

88,000 കോടി രൂപ വായ്പയിൽ 1,40,000 കോടി രൂപയാണ് ഈ

പദ്ധതിക്കായി മാറ്റി വെച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് ആരോഗ്യമേഖലയ്ക്ക്

മാറ്റിവെച്ചിരിക്കുന്ന തുകയുടെ മൂന്നിരട്ടിയാണിത്. ഈ പ്രതിസന്ധികാലത്ത്,

ഈ അനാവശ്യപദ്ധതി രാജ്യത്തിന് ആവശ്യമുണ്ടോ?

പ്രയോരിറ്റിയെക്കുറിച്ചാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ഇന്ത്യൻ കോർപ്പറേറ്റുകളുടേയും

ജപ്പാനിലെ അവരുടെ കൂട്ടാളികളുടേയും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ ലോബിയേയും

സഹായിക്കാനാണ് ഈ പദ്ധതി. അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിലേയ്ക്ക് ഞാൻ ഒരു

ഭാഗം വായിക്കാം. അതിൽ കൃത്യമായി എന്താണ് പറയുന്നത്, "The project

will help only the Indian corporates and their Japanese counterparts

and the contractors lobby. The corruption and kickbacks to the ruling

party are self-evident. The project is a clear case of collusion between

corporate interests and state power at the expense of the common

people." അവസാനമായി പറയുന്നത്, ഇത് സമ്പന്നവർഗ്ഗത്തിന്റെ

താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കാനാണെന്നുമാത്രമല്ല, സർക്കാരിന്റെ ഭരണപരാജയം

മറച്ചുവയ്ക്കുന്നതിനും തെറ്റായ അഭിമാനം ഉയർത്തിക്കാണിക്കുന്നതിനുമുള്ള

പൊങ്ങച്ച പദ്ധതിയാണ് എന്നാണ്. ഇത് എഴുതിയത് ഡോ. അശോക് ധാവ്ജെയാണ്. ഗോവിന്ദൻ മാഷിനോടും ശൈലജ ടീച്ചറിനോടുമൊപ്പം സി.പി.ഐ.(എം) കേന്ദ്ര കമ്മിറ്റി അംഗമായ അശോക് ധാവ്ജെ, പീപ്പിൾസ് ഡെമോക്രസിയിൽ മുംബൈ-അഹമ്മദാബാദ് കോരിഡോർ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിനെക്കുറിച്ച് എഴുതിയ ലേഖനമാണിത്. മുംബൈ-അഹമ്മദാബാദ് ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിനെതിരെ അഹമ്മദാബാദിൽ സമരം ചെയ്ത് ആരൊക്കെയാണെന്ന് പീപ്പിൾസ് ഡെമോക്രസിയിൽ പറയുന്നുണ്ട്. Parties opposing these projects- CPI(M), CPI, Congress, NCP, RJD and SP. ഇതേ കാര്യം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് നിങ്ങൾ അവിടെ സമരം ചെയ്യുമ്പോൾ, അതേ കാര്യം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ, ഇവിടുത്തെ പാവപ്പെട്ടവർ സമരം ചെയ്യുമ്പോൾ അവരെ വലിച്ചിഴയ്ക്കുകയും ആക്രമിക്കുകയും ജനപ്രതിനിധികളെയടക്കം കള്ളക്കേസിൽ കുടുക്കി ജയിലിൽ അടയ്ക്കുകയുമാണ്. പച്ചമലയാളത്തിൽ ഇതിന്റെ പേര് ഇരട്ടത്താപ്പെന്നല്ലേ? നിങ്ങൾ അവിടെ സമരം ചെയ്യുമ്പോൾ പറയുന്ന ന്യായം വല്ലതും ഇവിടെ ബാധകമാണോ? ഇത് പാരിസ്ഥിതികമായി ഈ നാടിനെ തകർക്കുന്നതാണ്. ഞങ്ങൾ പറയുന്നതല്ല, ഇതിന്റെ ഡി.പി.ആർ.-ൽത്തന്നെ പറയുന്നുണ്ട് - "Another issue related to the Monsoon is the drainage of

water along Silver Line Corridor. The continuous embankments and viaducts along the corridor shall collect a lot of rainwater like an umbrella and these needs to be properly drained out to avoid flooding." ഇത് കൃത്യമായി ഫ്ലഡ് ഉണ്ടാക്കും, അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള

മാർഗ്ഗം ക്ഷേത്രങ്ങളിലുള്ളതുപോലെ കളമുണ്ടാക്കണമെന്നാണ് ഇവരുടെ ഡി.പി.ആർ. പറയുന്നത്. അമ്പലങ്ങളിലുള്ളതുപോലെ കുളം കുഴിച്ച്, ഇതിന്റെ embankments-ഉം viaducts-ഉം സൃഷ്ടിക്കുന്ന ഭാവി പ്രളയത്തെ

ഒഴിവാക്കണമെന്നു പറഞ്ഞ അബദ്ധ പഞ്ചാംഗമാണ് ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത് അവകാശ ലംഘനത്തിന് നോട്ടീസ് കൊടുത്തപ്പോൾ മാത്രം പുറത്തുവിടാൻ നിർബന്ധിതമായ ഈ ഡി.പി.ആർ.-ൽ ഉള്ളത്. ഇതിൽ 137 കിലോമീറ്റർ

നെൽവയലിൽക്കൂടി കടന്നുപോകുകയാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച്

പൗരപ്രമുഖരുമായി ചർച്ച നടത്തിയപ്പോൾ ജല ഉപഭോക്തൃ,

തണ്ണീർത്തടങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആരെയെങ്കിലും പങ്കെടുപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ? 137

കിലോമീറ്റർ നെൽവയലുകളിൽക്കൂടി കടന്നുപോകുന്നുവെന്ന് പറയുകയാണ്.

ഇത് പാരിസ്ഥിതികമായ വിനാശവും ഫ്ലഡും ഉണ്ടാക്കുമെന്നും നെൽവയൽ

നികത്തേണ്ടിവരുമെന്നും നിങ്ങൾ തന്നെ ഇതിൽ പറയുന്നുണ്ട്.

എന്നുമാത്രമല്ല ഇതിന്റെ മെറ്റീരിയൽസിനെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാന്യനായ



പ്രതിപക്ഷനേതാവ് കഴിഞ്ഞ ദിവസം പറഞ്ഞതാണ്. ഈ മെറ്റീരിയൽസ് എവിടെ നിന്നാണ് കണ്ടെത്തുന്നത്? മധ്യതിരുവിതാംകൂറിൽ എവിടെയോ ഒരു സ്ഥലത്ത് ഈ സിൽവർ ലൈനിനുവേണ്ടിയുള്ള മെറ്റീരിയൽസ് ഒളിപ്പിച്ചുവെച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നാണ്. മധ്യതിരുവിതാംകൂറിൽ എവിടെയാണ് ഈ ഒളിപ്പിച്ചുവെച്ച നിക്ഷേപമുള്ളത്? ഇനിയെങ്കിലും ഈ ഡി.പി.ആർ.-ൽ പറഞ്ഞ രഹസ്യവിവരം കേരളത്തിന്റെ പൊതുസമൂഹത്തോടൊന്ന് വെളിപ്പെടുത്താൻ നിങ്ങൾ തയ്യാറാകണം. അടിമുടി ദുരൂഹമാണ് ഈ പദ്ധതി. ഇത് ബ്രോഡ്ഗേജ് എന്നുപറഞ്ഞുവന്ന പദ്ധതിയല്ലേ? ബ്രോഡ്ഗേജ് പദ്ധതി എങ്ങനെയാണ് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലേയ്ക്ക് പോയത്? അങ്ങനെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലേയ്ക്ക് പോയി ഇത് സ്റ്റാൻഡ് എലോൺ പ്രോജക്ടായി മാറി. കർണ്ണാടകത്തിൽനിന്നും വരുന്നൊരു ട്രെയിൻ, ദീർഘദൂരയാത്രയ്ക്ക് ഇത് പറ്റുകയില്ല, ഇത് കാസർഗോഡ് നിൽക്കുകയാണ്. മുംബൈയിൽ പോകാൻ കഴിയുകയില്ല, ഒരുപാട് മലയാളികൾ ഇന്ത്യയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിലുണ്ട്, അവർക്കൊന്നും ഇതുകൊണ്ട് യാതൊരു ഗുണവുമില്ല. ബ്രോഡ്ഗേജ് ആയിരുന്ന ഒരു പദ്ധതി സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലേയ്ക്ക് വന്നതിനെക്കുറിച്ച് 'ദ പ്രിന്റ്' എന്ന മാഗസിനുവേണ്ടി ഇതിന്റെ എം.ഡി. കൊടുത്ത അഭിമുഖത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ബ്രോഡ്ഗേജ് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജായത് വായ്പ നൽകുന്ന

ഏജൻസിയുടെ തീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്. ഇവിടെ ചോയ്സ് ഓഫ് ടെക്നോളജി ആരാണ് നടത്തിയത്? സ്റ്റേറ്റ് ആണോ; അല്ല ജപ്പാനാണ്. അവിടെ ഉപയോഗശൂന്യമായിക്കിടക്കുന്ന സാധനസാമഗ്രികളെല്ലാംകൂടി ഒന്നരലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ വായ്പയ്ക്ക് കേരളത്തിന്റെമേൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിയെ ഞങ്ങൾ എന്തിനാണ് സപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടത്? ഞങ്ങൾക്ക് അതിനെ സപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല. ചോയ്സ് ഓഫ് ടെക്നോളജി ലെൻഡർ തീരുമാനിക്കുകയാണ്. ഡി.പി.ആർ.-നെക്കുറിച്ച് ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്, സമയക്കുറവുമൂലം ഞാൻ അക്കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. അതിന്റെ റൈഡർഷിപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കണക്കുകളടക്കം, ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡിയുടെ സമയത്ത് പഠഞ്ഞ കണക്കാണോ ഡി.പി.ആർ.-ൽ ഉള്ളത്. അതിന്റെ 100 ശതമാനം ഇരട്ടി റൈഡർഷിപ്പിൽ വർദ്ധനവുണ്ടായതിനെ എങ്ങനെയാണ് ന്യായീകരിക്കുന്നത്; ഏത് വിധത്തിലാണ് ന്യായീകരിക്കുന്നത്? ഈ രൂപത്തിൽ, അടിമുടി ദുരൂഹമായ ഒരു പദ്ധതിയായി ഇത് മാറുകയാണ്. ഒരുപാട് വമ്പൻ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിയ ഇച്ഛാശക്തിയുണ്ടെന്നൊക്കെ ഇവിടെ നേരത്തെ പറയുന്നതുകേട്ടു. റീ-ബിൽഡ് കേരള, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അന്നത്തെ വാർത്താ സമ്മേളനങ്ങളിൽ വൈകുന്നേരം

പറയുമായിരുന്നു - നമ്മൾ ഒരു നവകേരളമാണ് സൃഷ്ടിക്കുന്നത്, പഴയ കേരളമല്ല, പരിസ്ഥിതിയെ സംരക്ഷിക്കുന്ന നവകേരളം എന്ന്. ഈ പദ്ധതി പരിസ്ഥിതിയെ സംരക്ഷിക്കുന്നതാണോ? റീ-ബിൽഡ് കേരളയ്ക്ക് വേൾഡ് ബാങ്ക് തന്ന പൈസ വകമാറ്റി ചെലവഴിച്ചതു കാരണം രണ്ടാം ഗഡു കേരളത്തിന് കിട്ടിയിട്ടില്ല. പ്രളയത്തിന്റെ ദുരിതമനുഭവിച്ച ജനങ്ങളുടെ മേൽതന്നെ വീണ്ടും പ്രളയസൈന് ഏർപ്പെടുത്തി 2500 കോടി രൂപ പിരിച്ചു. അതിൽ എത്ര തുകയാണ് കേരളത്തിന്റെ പുനർ നിർമ്മാണത്തിനുവേണ്ടി വിനിയോഗിച്ചത്? അത്തരം കാര്യങ്ങൾക്കുപോലും ചെലവഴിക്കാൻ പണമില്ലെന്ന് സർക്കാർ തന്നെ പറയുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇത്തരമൊരു വലിയ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ ആവശ്യമാണോ; ഞാൻ അങ്ങയോട് ചോദിക്കട്ടെ, ഇതാദ് ആവശ്യപ്പെട്ട പദ്ധതിയാണ്? എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കുടിവെള്ളത്തെക്കുറിച്ച് ഇന്ന് സബ്മിഷൻ ഉന്നയിച്ചു. ഞാൻ 2006 മുതൽ നിയമസഭയിൽ ഉണ്ട്, 2009-ലെ ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്കിന്റെ ബഡ്ജറ്റിലാണ് ഈ ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ ആദ്യ പരാമർശമായി വരുന്നത്. ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് റിപ്പോർട്ട് കിട്ടി, ഞങ്ങൾ അത് പഠിച്ചു, അത് സാധ്യമല്ലാത്ത പദ്ധതിയായതുകൊണ്ട് ഉപേക്ഷിച്ചു. ഞാൻ

ചോദിക്കുന്നത് ഇവിടെ ഏതെങ്കിലും എം.എൽ.എ.-മാർ ഏതെങ്കിലും സബ്മിഷനിലൂടെയോ കാളിംഗ് അറ്റൻഷനിലൂടെയോ ഇങ്ങനെയൊരു അതിവേഗ റെയിൽ വേണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ആരുടെ പ്രയോചിതമാണ്? ഇവിടെ തിരുവനന്തപുരത്ത് കഴിഞ്ഞദിവസം കല്ലമ്പലത്ത് ഒരു ഗുണ്ട ഓടി നടന്ന് നാല് പോലീസുകാരെ കുത്തിക്കൊല്ലാൻ ശ്രമിച്ചു, തിരുവനന്തപുരത്ത് പട്ടാപ്പകൽ ഒരു ഗുണ്ട വന്ന് റിസപ്ഷനിസ്റ്റിനെ നാല് ഗുണ്ടമായി വെട്ടിക്കൊന്നു, പോത്തൻകോട് ഗുണ്ടകൾ ഒരാളെ വെട്ടിക്കൊന്നിട്ട് അയാളുടെ കാൽ മുറിച്ചെടുത്ത് നഗരപ്രദക്ഷിണം നടത്തി, അമ്പലമുക്കിൽ ഒരു സ്ത്രീയെ ഉച്ചയ്ക്ക് 12 മണിക്ക് വെട്ടിക്കൊന്നു, ജനങ്ങളുടെ ജീവനും സ്വത്തിനും സംരക്ഷണം കൊടുക്കേണ്ട പോലീസ് അത് ചെയ്യാതെ വിനാശകരമായ ഈ പദ്ധതിയുടെ മഞ്ഞക്കുറിക്ക് കാവൽ നിൽക്കുകയാണ്, സമരം ചെയ്യുന്ന പാവപ്പെട്ടവരെ ആക്രമിക്കുകയാണ്. ലോകസമാധാനത്തിന് 2 കോടി രൂപ, മലയാളിയുടെ മനസ്സമാധാനം കളയാൻ 2000 കോടി രൂപ. അതല്ലേ ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ നിങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവെച്ചത്? ഞങ്ങൾ വളരെ കൃത്യമായി പറയുന്നു, കേരളത്തെ പാരിസ്ഥിതികമായി തകർക്കുന്ന പദ്ധതിയാണിത്, സാമ്പത്തികമായി കേരളത്തെ കടക്കണിയിലേയ്ക്ക് മുക്കിക്കൊല്ലാൻ പോകുന്ന പദ്ധതിയാണിത്.

കേരളത്തിൽ സാമൂഹികാതിക്രമം നടത്തിക്കൊണ്ട് സ്ത്രീകളേയും കുഞ്ഞുങ്ങളേയുംപോലും ആക്രമിച്ചുകൊണ്ട് ഗുരുതരമായ സാമൂഹികാഘാതം ഇപ്പോൾത്തന്നെ ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്ന പദ്ധതിയാണ്. ഡോ. അശോക് ധാവ്ളെയുടെ നിരീക്ഷണത്തെ കടമെടുത്താൽ ഇത് കോർപ്പറേറ്റുകളും കോൺട്രാക്ടർ ലോബിയുമായി ചേർന്ന് വിദേശ വായ്പകളുമായി, വിദേശ ബാങ്കുകളുമായി ചേർന്ന് പണം അടിക്കാനുള്ള, കമ്മീഷൻ അടിക്കാനുള്ള കമ്മീഷൻ റെയിലാണ് ഈ കെ-റെയിൽ, ഇതിന് വികസനവുമായി യാതൊരു ബന്ധവുമില്ല. വികസനത്തിന്റെ പേര് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കേരളത്തെ സാമ്പത്തികമായും പാരിസ്ഥിതികമായും സാമൂഹികമായും തകർക്കുന്ന ഈ അഴിമതിപദ്ധതിയെ ഞങ്ങൾ എതിർക്കും. കെ-റെയിൽ വേണ്ട, കേരളം മതി എന്ന മുദ്രാവാക്യം ഉയർത്തിപ്പിടിച്ചുകൊണ്ട് ഈ നാട്ടിലെ സാധാരണക്കാരേയും തൊഴിലാളികളേയും വീട്ടമ്മമാരേയും വിനാശകരമായ ഈ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ബോധവൽക്കരിച്ചുകൊണ്ട് സമാധാന മാർഗ്ഗത്തിൽ ഞങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോകും. അതുകൊണ്ട് ഈ പദ്ധതിയിൽനിന്നും ഈ സർക്കാരിന് പിന്നോട്ട് പോകേണ്ടിവരും, നിങ്ങൾ പരാജയപ്പെടേണ്ടി വരും എന്നു മാത്രം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് മുഖ്യമന്ത്രി

അനുമതി നൽകിയപ്പോൾ പ്രതിപക്ഷനിയമസഭയുടെ മൂന്നു ഞാൻ കണ്ടു. അഞ്ച് സംസ്ഥാന നിയമസഭാ തിരഞ്ഞെടുപ്പിൽ തോറ്റപ്പോൾ എ.ഐ.സി.സി. ആസ്ഥാനത്തെ മൂന്നുതരത്തിലും പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ മുഖത്ത്. ഇവിടെ എന്തുകൊണ്ട് കെ-റെയിൽ വേണം എന്നതിന് ഉത്തരമുണ്ട്. നിങ്ങളുടെ എം.പി. ശ്രീ. ശശി തരൂർ, പാണക്കാട് ഹൈദരലി ശിഹാബ് തങ്ങളുടെ വീട്ടിൽ അദ്ദേഹത്തെ അടക്കം ചെയ്യുന്നതിനുമുമ്പ് തന്നെയെത്തി. ഏഴര മണിക്കൂർ യാത്ര ചെയ്താണ് എത്തിയത്. അതുപോലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥിനെ ഏൽപ്പിക്കപ്പെട്ട നിയോഗത്തെക്കുറിച്ച് പറയുകയാണെങ്കിൽ വല്ലാത്തൊരു പണിയാണ് കോൺഗ്രസ്സുകാർ കൊടുത്തത്. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്കിന്റെ കെ-റെയിൽ എന്ന ബുക്ക് ചിന്ത പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതാണ്. 130 രൂപയാണതിന്റെ വില. 40 വാല്യം ബാക്കിയുണ്ട്, നിങ്ങൾ 40 പേർക്ക് സൗജന്യമായി തരാം. എന്തുകൊണ്ട് കെ-റെയിൽ എന്ന് ഇതിൽ വളരെ ക്ലിയർകട്ടായി അദ്ദേഹം പറയുന്നുണ്ട്. ഇവിടെ 36 രാജ്യങ്ങളിലാണ് സെമിഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവേ ഉള്ളത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നത് ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ കമ്പനിയാണ്. 49% റെയിൽവേ, 51% കേരളം എന്ന രീതിയിലാണ് ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ

കമ്പനിയിലൂടെ കെ-റെയിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റെയിൽ ദൈർഘ്യം 529 കിലോമീറ്ററാണ്. ഞങ്ങളൊക്കെ നൈറ്റ് ജേർണി കഴിഞ്ഞ് ഇവിടെ വരുന്നവരാണ്. 10-12 മണിക്കൂർ സമയമെടുക്കുകയാണ്. കെ-റെയിൽ വന്നാൽ 3 മണിക്കൂർ 54 മിനിട്ട് കൊണ്ട് കാസർഗോഡുനിന്ന് ഒരാൾക്ക് തിരുവനന്തപുരത്തെത്താം. ഇതാണ് കെ-റെയിൽ എന്ന പദ്ധതിയുടെ ഗുണം. തുടക്കത്തിൽ ഓരോ വശവും 37 തവണ വീതമുള്ള ടിപ്പാണ്. 675 പേർക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന 9 ബോഗിയാണുള്ളത്. അത് ക്രമേണ 1800 പേർക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ 24 ബോഗികൾ എന്ന തരത്തിലാകും. 11 സ്റ്റേഷനുകളാണ്. 2025-ഓട്ടുകൂടി ഇത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കും. 63041 കോടി രൂപയാണ്, 53% വായ്പ, 5% സ്റ്റേറ്റ്. സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് എന്തുകൊണ്ടെന്ന് ഇവിടെ ചില ചോദ്യങ്ങൾ ഉയർത്തി. ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് ഇതേക്കുറിച്ച് ധാരണയില്ലാത്ത ഒരാളാണെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നില്ല. പക്ഷേ അദ്ദേഹത്തെ ഏൽപ്പിച്ച ചുമതല സിർവർ ലൈനിനെതിരെ പ്രസംഗിക്കണമെന്നതാണ്. ഇവിടെ ഓടുന്നത് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജും ബ്രോഡ്ഗേജുമാണെന്ന് നിങ്ങൾക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ 636 വളവ് തിരിവാണ്. അതിലൂടെ അർദ്ധ അതിവേഗ ട്രെയിൻ

ഓടിക്കാൻ കഴിയില്ല. അത് അറിയാത്തതുകൊണ്ടല്ല. നിർഭാഗ്യവശാൽ അതിന് നിയോഗിക്കപ്പെട്ട വ്യക്തി ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് ആയിപ്പോയെന്നുള്ളതാണ്. ഇവിടെ സ്ഥാപിക്കപ്പെടുന്ന സിൽവർ ലൈനിൽ കണ്ണൂരിൽ ഭൂഗർഭ സ്റ്റേഷൻ, എറണാകുളം, തൃശൂർ, തിരുവനന്തപുരം എന്നിവിടങ്ങളിൽ എലിവേറ്റഡ് സ്റ്റേഷൻ, പതിനായിരം പേർക്ക് ജോലി, ഇത് ആറ് അറിഞ്ഞു എന്ന് ചോദിക്കരുത്. എൽ.ഡി.എഫ്.-ന്റെ പ്രകടനപത്രികയിൽ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളാണിത്. ഞങ്ങൾക്ക് ജനം മാൻഡേറ്റ് നൽകിയതാണ്. 2016-ൽ 600 ഇനങ്ങൾ പ്രകടനപത്രികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചു. അത് നടപ്പിലാക്കി. 2021-ൽ 900 ഇനങ്ങൾ അടങ്ങുന്ന പ്രകടനപത്രിക ജനങ്ങൾക്ക് സമർപ്പിച്ചു. സിൽവർ ലൈൻ നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് അതിൽ വളരെ ക്ലിയർ കട്ടായി പറയുന്നുണ്ട്. നിങ്ങളുടെ ചീട്ട് ഞങ്ങൾക്ക് ആവശ്യമില്ല. ജനങ്ങൾ ഞങ്ങൾക്ക് മാൻഡേറ്റ് നൽകിയതാണ്. ജനങ്ങൾക്ക് മാൻഡേറ്റ് നൽകിയ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി ആരൊക്കെ എതിർത്താലും ഇടതുപക്ഷ ജനാതിപത്യമുന്നണി സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് വളരെ വിനയത്തോടെ ഞങ്ങൾ ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ഇനി ഇവിടെത്തെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഓരോന്നായി നമുക്ക് പറയാം. ദൈവത്തിന്റെ സ്വന്തം നാട് ഇപ്പോൾ വാഹനങ്ങളുടെ നാടാണ് എന്നാണ്



കേരളത്തെക്കുറിച്ച് പറയുന്നത്. 1000 ആൾക്ക് 425 വാഹനങ്ങൾ എന്ന കണക്കിൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസ് വരുന്ന ഘട്ടത്തിൽ വാഹനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. പക്ഷേ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? ആളുകളെ കാരിൽനിന്ന് ട്രെയിനിനിലേക്ക് മാറ്റി ഗതാഗതങ്ങൾക്കിന്ന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കണം. ഈ ലക്ഷ്യമാണ് ഇത്തരമൊരു സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ഞങ്ങളെ ചിന്തിക്കാൻ പ്രേരിപ്പിച്ചത്. അതുമാത്രമല്ല നിങ്ങൾ ഏതിനെക്കുറിച്ചും പിന്തുണച്ചിട്ടുണ്ടോ; കിഫ്ബിയെ നിങ്ങൾ എതിർത്തില്ലേ? ഈ മനോഭാവം മാറ്റിയില്ലെങ്കിൽ നിങ്ങൾ രക്ഷപ്പെടാൻ പോകുന്നില്ല. നിങ്ങളുടെ മനോഭാവത്തെ കാര്യമായ മാറ്റത്തിന് വിധേയമാക്കണമെന്ന് വിനയത്തോടെ ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഞാൻ ഒരു കാര്യം ചോദിക്കട്ടെ, ഞങ്ങളുടെ കിഫ്ബി സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചല്ലേ ഇപ്പോഴത്തെ കേന്ദ്രധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീമതി നിർമ്മല സീതാരാമൻ ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 3T-ൽ ആണ് കേരളത്തിന്റെ ഭാവി - Tourism, Information Technology, Bio Technology. ടൂറിസത്തിന്റെ ആഭ്യന്തര വരുമാനം 10 ശതമാനമാണ്. ഇതിൽ നിങ്ങൾ ആലോചിക്കേണ്ടത്, ഈ 10 ശതമാനത്തിൽ മലബാറിലേക്ക് ആളുകൾ പോകുന്നില്ല. കേരളം പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളാൽ സമ്പന്നമായ നാടാണ്.

ഡൊമസ്റ്റിക് ടൂറിസ്റ്റുകളും വിദേശ ടൂറിസ്റ്റുകളും വരണം. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം കണക്ടിവിറ്റിയാണ്. നിങ്ങളെല്ലാവരും വിദേശത്ത് പോകുന്നവരല്ലേ; അപ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും അവർക്ക് വേഗത്തിൽ വരാനും മടങ്ങിപ്പോകാനും സാധിക്കത്തക്കനിലയിൽ അതിവേഗ, അർദ്ധ അതിവേഗ റെയിൽ അനിവാര്യമാണ്. ടൂറിസത്തിലൂടെ മാത്രമേ നമുക്കിനി വരുമാനം കണ്ടെത്താൻ സാധിക്കൂ. 2019-ൽ 4440 പേർ വാഹനാപകടത്തിൽ മരണപ്പെട്ടു എന്നതാണ് നാറ്റ്പാക്ക് പഠനറിപ്പോർട്ട് രേഖപ്പെടുത്തുന്നത്. അതുപോലെ വാഹനങ്ങളുടെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിനെക്കുറിച്ച് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചു. ഇങ്ങനെ വിവിധ പഠനറിപ്പോർട്ടുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇത്തരമൊരു തീരുമാനവുമായി ഞങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോയിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന ട്രെയിനിന്റെ വേഗത എത്രയാണ്? അറിയാൻവേണ്ടി പറയാം. 45 കിലോമീറ്റർ ആണ്. കേരളത്തിനുപുറത്ത് 102 കിലോമീറ്ററാണ്. കേരളത്തിൽ പരമാവധി ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നത് 57 കിലോമീറ്ററാണ്. 57 കിലോമീറ്റർ വേഗത്തിൽ മാത്രമേ കേരളത്തിൽ ട്രെയിൻ ഓടിക്കാൻ കഴിയൂ. ഇത് നിങ്ങൾക്ക് അറിയാത്തതുകൊണ്ടാണോ; പക്ഷേ എന്തിനെയും ഏതിനെയും എതിർക്കുക എന്നതാണ് നിങ്ങളുടെ നിലപാട്. ഡബിൾ ലൈൻ പൂർത്തീകരണം ആരംഭിച്ച് 20 വർഷം പിന്നിട്ടു. 19 കിലോമീറ്റർ ഇപ്പോഴും

ബാക്കിയാണ്. ഇവിടെ സിൽവർലൈൻ അനിവാര്യമാണെന്ന കാര്യത്തിൽ നിങ്ങൾക്കൊരു സംശയവും വേണ്ട. പിന്നെ നിങ്ങൾ കാശിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നു. നന്നെ പറയരുത്, 65000 കോടി രൂപയാണ്. എങ്ങനെ കണ്ടെത്തുന്നു; ഇന്ത്യയിൽ അനുവദിക്കപ്പെട്ട വായ്പാ പദ്ധതിയിൽ ഏറ്റവും വായ്പാ പലിശനിരക്ക് കുറഞ്ഞത് JICA-യിലാണ്, ജപ്പാൻ ഏജൻസിയാണ്. കമ്മീഷനടിക്കുന്ന ശീലം നിങ്ങൾക്കുള്ളതുകൊണ്ടാണ് കമ്മീഷൻ, കമ്മീഷൻ എന്ന് നിങ്ങളെപ്പോഴും പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ ശീലം ഞങ്ങൾക്കില്ല. ഇതിന്റെ വായ്പാ തിരിച്ചടവ് എങ്ങനെ നടത്തുമെന്നാണ് ചോദിക്കുന്നത്. ടിക്കറ്റ് ഫെയർ, പരസ്യം, RO-RO (Roll On-Roll Off) എന്നിവയിലൂടെ വരുമാനം ലഭിക്കും. ലോറി അടക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ സിൽവർ ലൈനിന്റെ ട്രെയിനിൽ കയറ്റി തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്കും തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് കാസർഗോഡിലേയ്ക്കും കൊണ്ടുപോകാം. പരിസ്ഥിതിയെ സംബന്ധിച്ചാണ് അടുത്ത പ്രശ്നം. പരിസ്ഥിതിയെക്കുറിച്ച് നിങ്ങൾ വിഷമിക്കേണ്ട. പരിസ്ഥിതിയെക്കുറിച്ച് ഞങ്ങളെപ്പോലെ കാഴ്ചപ്പാടുള്ളത് വേറെ ആർക്കാണ്. 2025-ഓടുകൂടി ഈ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുമ്പോൾ 2.88 ലക്ഷം കാർബൺ എമിഷൻ കുറയും. ചിരിച്ച് പരിഹസിച്ചതുകൊണ്ട് കാര്യമില്ല, പഠിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് പറയുന്നത്.

കാർബൺ ബഹിർഗമനമുണ്ടാക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതം ചെറുതല്ല. കാർബൺ ബഹിർഗമനം കുറയ്ക്കാം. അതുപോലെ ശ്രീ. കെ. സുധാകരൻ പറഞ്ഞത് 4 അടി വീതിയുള്ള ടാക്ക് ഇവിടെ മാത്രമേയുള്ളൂ, ബാക്കിയെല്ലായിടത്തും 6 അടി വീതിയാണെന്നാണ്. കെ.പി.സി.സി. പ്രസിഡന്റല്ലേ, പഴയ എം.പി. അല്ലല്ലോ, കാര്യങ്ങൾ പഠിച്ച് അവതരിപ്പിക്കേണ്ടതല്ലേ. ഒരിടത്തും 6 അടി വീതിയുള്ള റെയിൽവേ ടാക്കില്ല. ഇവിടെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് 1435 മില്ലീമീറ്ററും ബ്രോഡ്ഗേജ് 1676 മില്ലീമീറ്ററുമാണ്. ഇവിടെ പ്രചരിപ്പിക്കുന്ന കഥയെന്താണ്? 30% പാവപ്പെട്ടവർ - അവർക്കുവേണ്ടി എല്ലാം ഉപേക്ഷിക്കാൻ കഴിയുമോ; അങ്ങനെയൊന്നിൽ വിമാനവും മറ്റുസംവിധാനങ്ങളും വേണ്ടെന്ന് പറയുമോ; 30% പാവപ്പെട്ടവർ ചിന്തിക്കട്ടെ... അവരുടെ മക്കൾ പഠിച്ച് മുന്നേറുകയില്ലേ? അക്കാദമിയിൽ ഒരു സംശയവും നിങ്ങൾക്ക് വേണ്ടെന്നാണ് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. നിങ്ങളെപ്പോഴും പറയുന്നത് പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നമാണ്. ഉരുൾപൊട്ടുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഉരുൾപൊട്ടുന്നത് എല്ലായിടത്തും സംഭവിക്കില്ലേ. കെ-റെയിൽ വരുന്നതുകൊണ്ടാണോ ഉരുൾപൊട്ടുന്നത്? പിന്നെ നിങ്ങൾ സമരത്തെക്കുറിച്ച് പറയുന്നു. ഒരു ഇവന്റ് മാനേജ്മെന്റിന്റെ സമരം. ആ ഇവന്റ് മാനേജ്മെന്റ് ദേശീയപാതയെയും ഉൾനാടൻ ജലപാതയെയും

കെ-റെയിലിനെയും എതിർക്കുന്നു. ഇവൻ്റ് മാനേജ്മെന്റിലെ ഒരു ടീമാണ് കോൺഗ്രസ്സും ലീഗുമടങ്ങുന്ന യു.ഡി.എഫ്. നിരയും അതുപോലെ ബി.ജെ.പി.-യും സാമുദായിക മൗഢ്യദിസ്റ്റുകളും. വിമോചനസമരത്തിൻ്റെ തികട്ട് ചിലർക്ക് വരുന്നുണ്ട്. രണ്ടാം വിമോചന സമരം സ്വപ്നം കാണുന്നവരോട് വിനയത്തോടെ ഞങ്ങൾ പറയുന്നു, അതിനി കേരളത്തിൽ നടക്കില്ല. ആ വിമോചന സമരത്തിന് വേണ്ടിയാണ് നിങ്ങൾ കാപ്പ് കെട്ടുന്നതെങ്കിൽ അതിവിടെ നടക്കില്ലെന്ന് വിനയത്തോടെ ഓർമ്മപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. പിന്നെ ചോദിക്കുന്നത് കെ-റെയിലിനുവേണ്ടി മണ്ണും കല്ലും എവിടെന്നാണ് എന്നാണ്? നിങ്ങൾ പറയുന്നുണ്ടല്ലോ നാല് വരി, ആറ് വരി പാതയാക്കുന്ന കാര്യം. അതിന് മണ്ണും കല്ലും എവിടെ നിന്നാണ് കിട്ടുന്നത്. അതിനുപയോഗിക്കുന്ന മണ്ണും കല്ലിൻ്റെ പകുതിപോലും കെ-റെയിലിന് വേണ്ട. അതുപോലെ പ്രളയമുണ്ടാകുമെന്ന് പറയുന്നു. എങ്ങനെയാണ് പ്രളയമുണ്ടാകുന്നത്? പ്രളയമുണ്ടാകുന്നുവെങ്കിൽ ആ പ്രളയത്തെ ചാലിട്ടുകീറി വെള്ളമൊഴുകിപ്പോകാനുള്ള സാഹചര്യം ഇവിടെയുണ്ടാക്കാം. അതിനൊരു തടസ്സവുമില്ല. വാട്ടർ ഫ്രീ ഫ്ലോ, ഇവിടെ ഒരു തരത്തിലും എവിടെയും ബ്ലോക്ക് ആകുന്നില്ല. നിങ്ങൾ ആസൂത്രീതമായി പ്രചരിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത് വാട്ടർ ഫ്രീ ഫ്ലോ ഒഴിവാകുമെന്നാണ്.

പിന്നെ പറയുന്നത്, 537 കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ള കെ റെയിൽ - ഇതിൽ 137 കിലോമീറ്റർ തൂണുകളിലൂടെയും ടണലുകളിലൂടെയും പോകുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഒരു തരത്തിലും പരിസ്ഥിതിയെ ബാധിക്കുന്നില്ല. നിങ്ങൾക്ക് അറിയാൻ വേണ്ടിയാണിത് പറയുന്നത്. നിങ്ങൾ കളിയാക്കിയതുകൊണ്ടാണെന്നും കാര്യമില്ല. കാര്യങ്ങൾ പഠിക്കാൻ ശ്രമിക്കണം. ഇങ്ങനെ കളിയാക്കിയവർ പലരും തോറ്റിപ്പോൾ മൂലയിരിക്കുകയാണ്. കിഫ്ബിയെക്കുറിച്ച് ചർച്ച നടത്തിയപ്പോൾ പരിഹസിച്ച ചിലരെക്കെ ഇപ്പോൾ വീട്ടിലിരിക്കുകയാണ്. പിന്നെ ആളുകൾക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ എന്തിനാണ് ഫെൻസിംഗ്, ജനങ്ങൾ അങ്ങോട്ട് പ്രവേശിക്കാതിരിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ്. നിങ്ങളിപ്പോൾ സ്റ്റേഷനിൽ പോയി നില്ക്കാനില്ലേ; രാജധാനി എക്സ്പ്രസ്സ് തലശ്ശേരിയിൽ നിർത്തുന്നില്ലേ; തലശ്ശേരിയിലെ സ്റ്റേഷനിൽ നിൽക്കുമ്പോൾ നമ്മൾ വിറയ്ക്കും. അത് എത്ര കിലോമീറ്റർ വേഗതയിലാണ് പോകുന്നത്. 100-ൽ ചുവടെ വേഗത്തിലാണ് കേരളത്തിൽ ഓടുന്നത്. അതുപോലെ അതിവേഗത്തിൽ ട്രെയിനുകളോടുമ്പോൾ കന്നുകാലികളോ മറ്റ് ജീവികളോ പ്രവേശിക്കാതിരിക്കാൻവേണ്ടി ജനവാസമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ ചെറിയ ഫെൻസിംഗ് കെട്ടുന്നുണ്ട്. അതിനെയാണ് രണ്ടാക്കി മുറിക്കാൻ പോകുന്നു

എന്ന പ്രചരണമായി നിങ്ങൾ നടത്തുന്നത്. ചിലയിടങ്ങളിൽ 500 മീറ്റർ ഗ്യാപ്പിൽ ഓവർ ബ്രിഡ്ജും അടിപ്പാതയുമുണ്ട്. അത് കൃത്യമായി പറയുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ നിങ്ങൾ പറയുന്നു, പരിസ്ഥിതിക്ക് വിനാശകരമാകുമെന്ന്. നിങ്ങൾ മാടായിപാറയിൽ കുരോൾക്കാറെ ഇറക്കി വിട്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്താണ് വസ്തുത? മാടായിപാറയിൽ സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാതം ചിലപ്പോൾ കൂടിയേക്കാം. പക്ഷേ പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതം കുറച്ചുകൊണ്ടാണവിടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നടക്കുന്നത്. അടുത്തതായി ബേപ്പൂരിനെക്കുറിച്ച് നിങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. ബേപ്പൂരിലിപ്പോൾ വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നില്ലേ; ട്രെയിൻ പോകുന്നില്ലേ... ബേപ്പൂരിലെ ബേർഡ് സാങ്ചറിയെക്കുറിച്ചാണെങ്കിൽ അതിനടുത്തുകൂടി ഇപ്പോൾ ട്രെയിൻ പോകുന്നുണ്ട്. പരിസ്ഥിതിക്ക് യാതൊരു വിനാശവും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉണ്ടാകുന്നില്ല. തൃശൂർ - പൊന്നാനി കോൾനിലങ്ങളെക്കുറിച്ചാണ് നിങ്ങളുടെ മറ്റൊരു വാദം. തൃശൂർ - പൊന്നാനി കോൾനിലങ്ങൾക്കും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു തടസ്സവുമുണ്ടാകില്ലെന്ന കാര്യം വളരെ വിനയത്തോടെ ഞാൻ ഓർമ്മിപ്പിക്കുകയാണ്. ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവരെക്കുറിച്ചുള്ള കണക്കുകൾ ഇങ്ങനെയാണ്, 10349 കെട്ടിടങ്ങൾ, അതിൽ 3930 ഓടിട്ട വീടുകൾ, 470 ബഹുനില കെട്ടിടങ്ങൾ, ആൾതാമസമുള്ള കെട്ടിടങ്ങൾ ആകെ 2500 ആണ്.

ഇതിനെല്ലാം വില നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഗ്രാമങ്ങളിൽ മാർക്കറ്റ് വിലയേക്കാൾ നാലിരട്ടി, പട്ടണങ്ങളിലാണെങ്കിൽ രണ്ടിരട്ടി, അതോടൊപ്പം ഏതെങ്കിലും കാരണത്താൽ പണം കിട്ടുന്നത് വൈകുകയാണെങ്കിൽ 12% പലിശ നൽകും. ഈ രീതിയിലാണ് പണം നൽകുന്നത്. ഇതിനെ എതിർക്കേണ്ട കാര്യമെന്താണ്? എല്ലാതലത്തിലും ജനങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങളെ അടിസംബോധന ചെയ്യുകൊണ്ടാണ് ഈ സർക്കാർ കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയുമായി മുമ്പോട്ടുപോകുന്നത്. പദ്ധതികൊണ്ട് പരിസ്ഥിതിക്ക് യാതൊരു ആഘാതവുമില്ല. പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷിക്കുന്ന നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ് സർക്കാർ മുമ്പോട്ടുപോകുന്നത്. ഒരു തലമുറയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ളതാണ് കെ-റെയിൽ. നാളെ നിങ്ങൾക്കും അതിൽ സഞ്ചരിക്കാം. അറിവാൾ ചുറ്റിക നക്ഷത്രത്തിനും ഇടതുപക്ഷത്തിനും വോട്ടുചെയ്തവർക്കുമാത്രമേ ഭയിനിൽ കറയാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ എന്ന് ഞങ്ങൾ പറയുന്നില്ല. അവർക്കുമാത്രമല്ല, നിങ്ങൾക്കും അതിൽ സഞ്ചരിക്കാം. ഇതുസംബന്ധിച്ച നിലപാട് വ്യക്തമാക്കേണ്ട? നിങ്ങളിലെ ഓരോ പാർട്ടികളെയും ഒറ്റക്കൊറ്റയ്ക്ക് എടുത്താൽ അവർ അനുകൂലമാണെന്ന് പറയും. എന്തിനേയും ഏതിനേയും എതിർക്കുകയെന്ന നിങ്ങളുടെ ഈ രാഷ്ട്രീയ നിലപാട് തിരുത്തണം. കാര്യങ്ങൾ നിങ്ങൾ ജനങ്ങൾക്കുമുമ്പാകെ പറയണം.



ചർച്ചവേണമെന്നാണെങ്കിൽ, ഇപ്പോൾ ചർച്ചയ്ക്ക് അനുവദിച്ചല്ലോ?  
 ആസൂത്രീതമായി ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി 2025-ഓടെ  
 കെ-റെയിൽ നടപ്പിലാക്കിയാൽ നിങ്ങളുടെ സ്ഥിരം സീറ്റ്  
 അപ്പുറത്തുതന്നെയായിരിക്കും. അതല്ലെങ്കിലും സ്ഥിരമായി നിങ്ങൾ  
 അപ്പുറത്തുതന്നെയായിരിക്കും, സംഗതി പോയില്ലേ! എന്താണ് ഇപ്പോഴത്തെ  
 സ്ഥിതി! ഇന്നലെ എ.ഐ.സി.സി. ആസ്ഥാനത്ത് കണ്ടെത്തുന്നത്?  
 അയ്യോ അച്ഛാ പോകല്ലേ, അയ്യോ അച്ഛാ പോകല്ലേ എന്നല്ലേ? സോണിയാ  
 ഗാന്ധി തുടരണമെന്നാണ്. നിങ്ങളുടേത് എന്തൊരു പാർട്ടിയാണ്; എന്തൊരു  
 അവസ്ഥയാണ് നിങ്ങളുടേത്! ഗ്രാന്റ് ഓൾഡ് പാർട്ടിയെന്നാണ് നിങ്ങളെ  
 വിശേഷിപ്പിക്കുന്നത്. പാർട്ടിയുടെ സ്ഥിതി എവിടെയെത്തി! നിങ്ങൾ  
 രക്ഷപ്പെടുമോ! ബി.ജെ.പി. ആസ്ഥാനത്ത് ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദിയുടെ  
 ഫോട്ടോയുടെ അപ്പുറത്ത് തൂക്കുന്നത് ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാലിന്റെ  
 ഫോട്ടോയാണ്. ഈ ഓഫീസിന്റെ ഐശ്വര്യം ശ്രീ. കെ. സി.  
 വേണുഗോപാൽ! കോൺഗ്രസ് എന്ന രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനം എവിടെയെത്തി?  
 നിങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയ നിലപാടുകൾ, നിങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്ന  
 വികസന വിരുദ്ധത തുടങ്ങിയവയ്ക്ക് ജനം നൽകിയ മറുപടിയാണ് അഞ്ച്  
 സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് ഫലമെങ്കിൽ അതിൽനിന്നും

ഇനിയെങ്കിലും പാഠം പഠിക്കാൻ കോൺഗ്രസ് പാർട്ടി തയ്യാറാകണം. രാഷ്ട്രീയ വിദ്വേഷം വച്ച് എന്തിനേയും ഏതിനേയും നിങ്ങൾ എതിർക്കുകയാണ്. 403 സീറ്റിൽ യു.പി.യിൽ നിങ്ങൾ മത്സരിച്ചില്ലായിരുന്നെങ്കിൽ ഒരു സീറ്റിലെങ്കിലും സമാജ്വാദി പാർട്ടി ജയിക്കുമായിരുന്നില്ലേ? 403 സീറ്റിൽ കയറിയത് മത്സരിച്ചു! എന്നിട്ടോ, സമ്പൂർണ്ണ പരാജയം ഏറ്റുവാങ്ങി. ഇതല്ലേ നിങ്ങളുടെ അവസ്ഥ; കയ്യിലുണ്ടായിരുന്ന പഞ്ചാബ്, അതും പോയില്ലേ? നാനൂറിനടുത്ത് സീറ്റ് നിങ്ങൾക്ക് കിട്ടിയിട്ടില്ല. നിങ്ങൾ എന്തുകൊണ്ടാണ് തോൽക്കുന്നത്? അത് വികസനത്തെ എതിർക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ്. വികസന വിരുദ്ധ രാഷ്ട്രീയം നിങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചാൽ ജനം നിങ്ങളെ ചൂലുകൊണ്ട് തള്ളി പുറത്തേക്കിടും. അതിനാൽ ഇനിയെങ്കിലും നിങ്ങൾ പാഠം പഠിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. പഞ്ചാബിൽ കോൺഗ്രസ് തോൽക്കുമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ചിലർ എന്നെ കുറ്റപ്പെടുത്തുണ്ട്, എന്റെ കരിനാക്കുകൊണ്ടാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. 2022 -ൽ പഞ്ചാബ്, 2023 -ൽ രാജസ്ഥാൻ, ഛത്തീസ്ഗഢ്, അതിനുശേഷം നിങ്ങൾ ഞങ്ങളുടെയും പിറകിലാകും. ഞങ്ങൾക്ക് കേരളമെങ്കിലുമുണ്ടാകും, നിങ്ങളുടെ സ്ഥിതി പൂജ്യമാകും. നിങ്ങൾ പൂജ്യത്തിലേക്ക് തന്നെയെത്തും. എന്തുകൊണ്ട്? നിങ്ങളുടെ രാഷ്ട്രീയ നിലപാടുകൾ, വികസനത്തെ

എതിർക്കുന്ന നിലപാടുകളാണ് കാരണം. കെ-റെയിൽ പദ്ധതി വേണ്ട; കേരളത്തിൽ ടൂറിസ്റ്റുകൾ വരണ്ടേ? ഗൾഫ് മേഖല തകർച്ചയിലായതിനാൽ പ്രവാസി മേഖല തകർച്ച നേരിടുകയാണ്. ഇവിടെ ആഭ്യന്തര ടൂറിസം മെച്ചപ്പെട്ട് കേരളത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടന മെച്ചപ്പെടണ്ടേ? കേരളത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടന മെച്ചപ്പെടുത്താൻ ഇവിടെയുള്ള സാധ്യത ടൂറിസമാണ്. ആ ടൂറിസത്തെ വിനിയോഗിക്കാൻ ഇന്ത്യയിലെയും വിദേശത്തെയും ടൂറിസ്റ്റുകളെ യഥേഷ്ടം കൊണ്ടുവരണം, അതിനാണ് കെ-റെയിൽ. വളരെ വ്യക്തമായി എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചർച്ചചെയ്ത് ജനങ്ങൾക്കുമുമ്പാകെ ഞങ്ങൾ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. നിങ്ങൾ സമരത്തിലല്ലേ; നിങ്ങളുടെ ഇപ്പോഴത്തെ പണി തുണ് പിഴുതുകളയലല്ലേ? എന്തോ മഹാകാര്യം പോലെയല്ലേ ചെയ്യുന്നത്! ഇവിടെ അടിയന്തര പ്രമേയാവതാരകൻ കെ-റയിലിനെക്കുറിച്ചല്ല സംസാരിച്ചത്, പോലീസ് വേട്ടയിൽ കയറിപ്പിടിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. പോലീസ് അടിച്ചിട്ടുണ്ട്, തുണ് പിഴുതുകളയുമ്പോൾ ചിലപ്പോൾ കുറച്ച് അടിയൊക്കെ കിട്ടും. ഞങ്ങളിൽപ്പലരും അടി കിട്ടിയവരാണ്. ഒരു തുണം പിഴുതുകളയാതിരുന്നിട്ടുപോലും തലയോട്ടി തല്ലിപ്പൊളിച്ചവരാണ് നിങ്ങളെന്നതും അക്കാലത്തെക്കുറിച്ചും മറന്നുപോകരുത്. ഇനിയും

കളിച്ചാൽ, വികസനത്തെ തുരങ്കം വയ്ക്കാൻ ശ്രമിച്ചാൽ വീണ്ടും കിട്ടുമെന്ന് ഞങ്ങൾ പറയുകയാണ്. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി വികസനവുമായി മുന്പോട്ടുപോകുകതന്നെ ചെയ്യും. ആ വികസനത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്താൻ ആരുശ്രമിച്ചാലും ഈ സർക്കാർ മുന്പോട്ടുതന്നെയാണ്. ഞങ്ങൾ ഇടതുപക്ഷ സർക്കാരിനോട് പറയുന്നത് ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കി മുന്പോട്ടുപോകണമെന്നാണ്. എന്തെല്ലാം തടസങ്ങൾ ആരെല്ലാം സൃഷ്ടിച്ചാലും ഏതെല്ലാം ജാതിമത സാമുദായിക ശക്തികളും ഇവന്റ് മാനേജ്മെന്റും കോൺഗ്രസും യു.ഡി.എഫ്-ഉം ഒന്നിച്ച് ശ്രമിച്ചാലും ഇതുമായി മുന്പോട്ടുപോകാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും തയ്യാറാകുമ്പോൾ അതിന്റെ പിറകിൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി അണിനിരക്കുമെന്ന് മാത്രം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കെ-റെയിലിനെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, കേരളത്തിലെ സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾ ഒരു ചെറുത്തുനിൽപ്പിന്റെ പാതയിലൂടെ മുന്പോട്ടുപോകുകയാണ്. കെ-റെയിൽ എന്ന അപ്രായോഗികമായ ഒരു നടപടിയുടെ പേരിൽ ജീവനോപാധികളും സ്വന്തം സ്ഥലവും വീടും നഷ്ടപ്പെടുന്ന ആയിരക്കണക്കിന് ആളുകളുടെ വിലാപങ്ങൾ കേൾക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സർക്കാരായി ഇത്

മാറിയിരിക്കുകയാണ്. സമരത്തോട് ഇത്രയും വലിയ പൂച്ചം നമ്മുടെ തലശ്ശേരി അംഗത്തിന് ഉണ്ടായത് കേട്ടപ്പോൾ എനിക്ക് അദ്ദേഹത്തെപ്പറ്റി സഹതാപം മാത്രമേ ഉണ്ടായുള്ളൂ. സമരങ്ങളോട് നിങ്ങൾക്ക് ഇത്രയധികം പൂച്ചമുണ്ടായത് എന്നുമുതലാണ്? സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുമ്പോൾ അവർക്ക് നഷ്ടപ്പെടുപോകുന്നത് അവരുടെ ജീവിതമാണ്. ആ ജീവിതമുയർത്തിപ്പിടിച്ചുകൊണ്ട് അവർ നടത്തുന്ന സമരത്തെ ഇത്രയധികം മേച്ചമായ നിലയിൽ അങ്ങ് ഇവിടെ പറയാൻ പാടില്ലായിരുന്നു. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള സ്ത്രീകളും കുട്ടികളും അടങ്ങുന്ന ജനങ്ങൾ നടത്തുന്ന അതിശക്തമായ ഒരു സമരം കണ്ടില്ലെന്ന് സർക്കാർ ഒരിക്കലും കരുതാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്. കെ-റെയിൽ പദ്ധതി ആർക്കുവേണ്ടിയാണ്; എന്തിനുവേണ്ടിയാണ്? കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കാനാണെങ്കിൽ ഇന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും രാവിലെ 6 മണിക്ക് തിരിക്കുന്ന ജനശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ്സ് 6.30 മണിക്കൂർകൊണ്ട് കോഴിക്കോട് എത്തും. ആ വണ്ടി മാത്രമല്ല, രാജധാനി എക്സ്പ്രസ്സും, അന്ത്യോദയ എക്സ്പ്രസ്സും അങ്ങനെ എത്തുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഇന്ന് നിലനിൽക്കുന്ന റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ വളവുകളും അതോടൊപ്പംതന്നെ സിഗ്നലിംഗ് സംവിധാനവും ശരിയാക്കുകയും പൂർണ്ണമായും ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നൽ സംവിധാനത്തിലേയ്ക്കെത്തുകയും

ചെയ്യാൻ കാസർഗോഡ് വരെ നാല്-അഞ്ച് മണിക്കൂർ കൊണ്ട് ഇപ്പോഴത്തെ ട്രാക്കിലൂടെതന്നെ ഓടാൻ കഴിയുമെന്ന സാഹചര്യം നിലവിലുണ്ടെങ്കിൽ മി. പിണറായി വിജയൻ, ആയിരക്കണക്കിന് ആളുകളെ വഴിയാധാരമാക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്പോട്ടുപോകണമോയെന്ന് നിങ്ങൾ ആലോചിക്കണം. ആർക്കുവേണ്ടിയാണ് നിങ്ങൾ ഇത് ചെയ്യുന്നത്? നിങ്ങളെ പിന്തുണച്ചിരുന്ന ഇടതുപക്ഷ സഹയാത്രികരും ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്തും ഇതിനെ എതിർക്കുന്നു, നിങ്ങളുമായി ബന്ധമുള്ള പരിസ്ഥിതിവാദികൾ എതിർക്കുന്നു, കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായി എതിർക്കുന്നു. തെരഞ്ഞുപിടിച്ച് കുര്യന്മാരുടെ വിളിച്ച് അവരുടെ മുമ്പിൽ ഇതൊരു മഹത്തായ പദ്ധതിയാണെന്നും കേരളം ഇതുവരെ കണ്ടിട്ടില്ലാത്ത പദ്ധതിയാണെന്നും പറഞ്ഞ് അവരെ കബളിപ്പിക്കാൻ നിങ്ങൾ ശ്രമിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ ഡി.പി.ആർ. ചോദിച്ചിട്ട് നിങ്ങൾ തന്നില്ലല്ലോ? ആലുവ എം.എൽ.എ.യെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ശ്രീ. അൻവർ സാദത്തിന്റെ പോരാട്ടത്തിന്റെ ഫലമായാണ് ഡി.പി.ആർ. കൊടുക്കേണ്ടിവന്നതെന്ന കാര്യം സർക്കാർ മറക്കരുത്. ഞങ്ങളാകും വികസനത്തിന് എതിരല്ല. കേരളം കണ്ടിട്ടുള്ള വൻകിട വികസന പദ്ധതികൾക്ക് രൂപംകൊടുത്തതും നടപ്പാക്കിയതും യു.ഡി.എഫ്. ആണെന്ന കാര്യത്തിൽ ആർക്കും തർക്കം വേണ്ടതില്ല. ഓരോ പദ്ധതിയും

നടപ്പാക്കുമ്പോൾ

അതിനകത്ത്

യു.ഡി.എഫ്-ന്റെ

കയ്യൊപ്പുണ്ടായിരുന്നുവെന്നതാണ് സത്യം. കെ-റയിൽ എന്ന സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്ക് ആവശ്യമായ പണത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോഴും തർക്കമുണ്ട്. നിങ്ങൾ പറയുന്നത് 63000 ലക്ഷം രൂപയെന്നും നീതി ആയോഗ് പറയുന്നത് 1.25 കോടി ലക്ഷം രൂപ വരുമെന്നുമാണ്. ആളുകൾ പറയുന്നത് രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപ വരുമെന്നാണ്. ഇത്രയും വലിയ പണച്ചെലവുള്ള പദ്ധതി ഇതേ രീതിയിൽ നടപ്പാക്കേണ്ട എന്ത് ആവശ്യകതയാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്? യു.ഡി.എഫിന്റെ, ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടി ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിലൂടെ സബർബൻ റെയിൽ പദ്ധതി കെ-റയിലിനേക്കാൾ നല്ല നിലയിൽ നടപ്പാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതായിരുന്നു, എന്നാൽ പിന്നീടുവന്ന നിങ്ങൾക്ക് അത് നടപ്പാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. മൂന്ന് പോയിന്റ് പറഞ്ഞ് ഞാൻ ഈ പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കാം. അതിൽ ഒന്ന് നിങ്ങൾ പറഞ്ഞ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിനെപ്പറ്റിയാണ്, ലോകത്ത് ഒരിടത്തും ഇന്ന് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജില്ലെന്ന കാര്യം തലശ്ശേരി അംഗം മനസിലാക്കണം. ചൈനയിലും കിഴക്കൻ യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലും മാത്രമാണ് ഇതുള്ളത്, അല്ലാതെ ലോകത്ത് മറ്റൊരിടത്തും ഇതില്ല. ഇക്കാര്യം നിങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെടാൻ കാരണം

നിങ്ങൾക്ക് ലോൺ തരുന്ന JICA-യ്ക്ക് വേണ്ടാത്ത ഉപകരണങ്ങൾ കേരളത്തിലേയ്ക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യിക്കാനാണ്. അതിനായാണ് ആർക്കുംവേണ്ടാത്ത ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. നേരത്തെ നിങ്ങൾ വിഭാവന ചെയ്തത് സ്റ്റാന്റേർഡ് ഗേജ് ആയിരുന്നില്ലല്ലോ; എന്തുകൊണ്ടാണ് നിങ്ങൾ ഇത്രയും പെട്ടെന്ന് മാറിയത്? കിഴക്കൻ യൂറോപ്പ്, ചൈന ഒഴികെയുള്ള ഏഷ്യൻ രാജ്യങ്ങളിൽ ഇന്ന് broad-gauge തന്നെയാണ് അതിവേഗ വണ്ടികൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. റഷ്യയിലെ മോസ്കോയിൽനിന്ന് സെന്റ്പീറ്റേഴ്സ് ബർഗ്ഗിലേയ്ക്കുള്ള 635 കി.മീ. ബുള്ളറ്റ് പാത broad-gauge-ലാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. അതിന്റെ വേഗതയാകട്ടെ 400 കി.മീ. ആണ്. നിങ്ങൾ ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിന് കാരണം JICA-യ്ക്ക് വേണ്ടിയുള്ള ഒരു സഹായമാണ്. സി.പി.ഐ.(എം.) എപ്പോഴും പറയുന്നത് ചരടുകളില്ലാത്ത വിദേശ വായ്പയെന്നാണ്. ഞാൻ പറയുന്നു, ഇത് ചരടുകളുള്ള വിദേശ വായ്പ തന്നെയാണ്.

നിങ്ങൾ World Bank-നെയും ADB-യെയും എതിർത്തു. അതുപോലെത്തന്നെ നിരവധി അന്താരാഷ്ട്ര ഫൈനാൻസിംഗ് ഏജൻസികളെ എതിർത്തു. ഈ ഏജൻസികളുടെ മുന്നിൽ കയ്യടക്കി അവരുടെ അനുവാദത്തിനുവേണ്ടി കാത്തുനില്ക്കുന്ന നിങ്ങളുടെ ദയനീയമായ



ചിത്രമാണ് ഞങ്ങൾക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. വിദേശ വായ്പാ ഏജൻസികളുടെ താല്പര്യം, ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് പറഞ്ഞത് ഞാൻ ആവർത്തിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ പിന്നിൽ ഗുരുതരമായ അഴിമതിയും കമ്മീഷനുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് നിങ്ങൾ ഈ നിലയിൽ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതി കിട്ടിയോ; തത്വത്തിൽ അനുമതി കിട്ടിയെന്ന് പറഞ്ഞ് നിങ്ങൾ ജനങ്ങളെ കബളിപ്പിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ നയപ്രഖ്യാപന പ്രസംഗത്തിൽ വിശദീകരിച്ചതാണ്. ഞാൻ അതിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. ഇവിടെ കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇത് അനാവശ്യമായൊരു പദ്ധതിയാണ്. ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള പദ്ധതിയല്ല.

കാർബൺ എമിഷനെ സംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ഇന്ന് കേരളത്തിലും ഇന്ത്യയിലും ആളുകൾ കൂടുതൽ ഇലക്ട്രിക് വാഹനങ്ങളിലേക്ക് മാറുകയാണ്. ഇന്നലെ എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ ഇലക്ട്രിക് ചാർജ്ജിംഗ് സ്റ്റേഷൻ ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തു. എനിക്ക് മറ്റൊരാൾക്കുവേണ്ടി നേരത്തെ പോകേണ്ടിവന്നു. ഇലക്ട്രിക് സ്കൂട്ടറുകൾ, കാറുകൾ എന്നിവ വരികയാണ്. കാർബൺ എമിഷൻ പഴയ സങ്കല്പമാണ്. കാർബൺ എമിഷൻ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് കെ-റെയിൽ

കൊണ്ടുവരുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസം പറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട ചീഫ് മിനിസ്റ്റർ, അതിന്റെ കാലംകഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ ആളുകൾ ഇലക്ട്രിക് സ്കൂട്ടറുകൾ, കാറുകൾ എന്നിവ ഉപയോഗിക്കുന്ന കാലത്താണ് നമ്മൾ നിലുന്നത്. കെ-റെയിൽ മൂലമുണ്ടാകുന്ന പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ വളരെ ഗുരുതരമാണ്. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇത്രയും വലിയൊരു പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ നിങ്ങൾ അതിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ കാണണ്ട; ജനങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കാണണ്ട; ഇതൊന്നും കാണാതെ നിങ്ങൾ ഈ പദ്ധതി അടിച്ചേൽപ്പിക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്, ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുവാദമില്ലാതെ, വിദേശ വായ്പയുള്ള സാധ്യതയില്ലാതെ, കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതിയില്ലാതെ, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് പണം ലഭ്യമാകാതെ ഈ പദ്ധതി എങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കുമെന്നാണ് നിങ്ങൾ പറയുന്നത്? ഇത് കബളിപ്പിക്കലാണ്. ഞങ്ങൾ എന്തുവന്നാലും നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് ഇവിടെ ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ പറഞ്ഞു. ഇതുതന്നെയാണ് ശ്രീ. ബുദ്ധദേവ് ഭട്ടാചാര്യ നന്ദിഗ്രാമിലും പറഞ്ഞത്. ഞങ്ങൾ ആരെയും നോക്കില്ല, എന്തുവന്നാലും ഞങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കും. ജനങ്ങൾ ഞങ്ങളെ അധികാരം ഏല്പിച്ചിരിക്കുന്നു. ആ

അഹങ്കാരവും ധിക്കാരവുമായിരുന്നു ബംഗാളിൽ നിങ്ങളുടെ സർവ്വ നാശത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചതെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അതേ സാഹചര്യമായിരിക്കും ഇവിടെ ഉണ്ടാകുന്നത്. കെ-റെയിൽ മറ്റൊരു നന്ദിഗ്രാമമായി മാറും. അതുകൊണ്ട് ഈ പദ്ധതി കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നത് നിങ്ങൾ ഉപേക്ഷിക്കണം. കേരളത്തെയും കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെയും പരിസ്ഥിതിയെയും സാമൂഹ്യ സാഹചര്യങ്ങളെയും കരുതി ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ഗവൺമെന്റിനോട് വിനയപൂർവ്വം അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, കെ-റെയിൽ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് കുതിപ്പേകുന്ന പദ്ധതിയാണ്, ഭാവിതലമുറയെ കണ്ടുകൊണ്ടുള്ളൊരു പദ്ധതിയാണ്. പാരിസ്ഥിതിക പഠനം നടത്തി ജനങ്ങളെ ബോധ്യപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമെന്നുള്ള പ്രഖ്യാപനം നമ്മുടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നടത്തിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. നേരത്തേതന്നെ നമ്മുടെ ഫ്ലോറിൽ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ചർച്ചയ്ക്ക് വന്നിരുന്നു. ജനങ്ങൾക്ക് എല്ലാപേർക്കും ഈ കാര്യങ്ങൾ ബോധ്യമാണ്. കേരളത്തിൽ ബോധ്യപ്പെടാത്ത ഒരേയൊരു വിഭാഗം കേരളത്തിലെ യു.ഡി.എഫ്.-

മാത്രമാണ്. ഇവിടെ കല്ല് പിഴുതെടുക്കൽ പരിപാടികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സമരത്തിനോടൊന്നും ഞങ്ങൾക്ക് യാതൊരു വിധോജിപ്പുമില്ല. ഞങ്ങളാൽ സമരത്തിന് വിരുദ്ധമായുള്ള നടപടികളൊന്നും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. നിങ്ങൾ ജനങ്ങളെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സമര രംഗത്തേക്ക് ഇറക്കിവിടുന്നതിനെതിരെയെയാണ് ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞത്. സാമൂഹിക ആഘാത പഠനത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള കല്ലാണ് ഇപ്പോൾ ഇട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്, സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള കല്ലല്ല. പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് നടത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അത് നടത്തി ജനാഭിപ്രായം തേടുകയും എക്സ്പെർട്ട് കമ്മിറ്റിയെ വയ്ക്കുകയും ചെയ്യും. കമ്മിറ്റി പരിശോധിച്ച് റിപ്പോർട്ട് നൽകിയതിനുശേഷം മാത്രമാണ് അലൈൻമെന്റ് ഉൾപ്പെടെ ഫൈനലൈസ് ചെയ്യുകൊണ്ട് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളിലേക്ക് പോകുന്നത്. ഇത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയ പദ്ധതിയല്ലേ? തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഈ പദ്ധതിയുമായി കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ പരമോന്നത നീതിന്യായപീഠമായിട്ടുള്ള ഹൈക്കോടതി എന്താണ് പറഞ്ഞത്? സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകാമെന്നാണ്. ഇതൊക്കെ നിങ്ങൾ കണ്ടില്ലായെന്ന് നടിക്കരുത്.

ഒരു കൂത്ത് ജനിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് അതിനെ കൊല്ലുന്ന നിലപാടാണ് നിങ്ങൾ സ്വീകരിച്ച് കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ചർച്ചയൊക്കെയൊക്കാം. ഈ പദ്ധതി വേണ്ടെന്ന നിലപാട് എന്തുകൊണ്ട് സ്വീകരിക്കുന്നു? നിങ്ങൾ കെ-റെയിലിനെ പരിസ്ഥിതിയുടെ പേര് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് എതിർക്കുന്നു. നിങ്ങളാണ് കേരളത്തെ നെടുകെ പിളർക്കുന്ന എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ നടപ്പിലാക്കുന്ന പരിശ്രമങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോയത്? അതല്ലേ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്നൊരു പദ്ധതി. അഴിമതി നടത്താൻ വേണ്ടിയായിരുന്നില്ലേ ആ പദ്ധതിയുമായി നിങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോയത്; അതുസംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോൾ നിങ്ങൾക്ക് മിണ്ടാട്ടമില്ലേ; ഇവിടെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ കോറിയോർ നിങ്ങളുടെ പദ്ധതിയല്ലേ; ഇപ്പോൾ നിങ്ങളിൽ ഉറച്ച് നില്ക്കുന്നുണ്ടോ? ഇവിടെ കെ-റെയിൽ പദ്ധതി കേരളം ആഗ്രഹിക്കുന്നൊരു പദ്ധതിയാണ്, ജനങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചൊരു പദ്ധതിയാണ്. നമ്മുടെ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾ ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ഉണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. നിങ്ങൾ എന്തുകൊണ്ട് കേന്ദ്രനിലപാടിനെക്കുറിച്ച് ഒന്നുപറയുന്നില്ല. ഇവിടെ കാര്യങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ച ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥും മുൻപ്രതിപക്ഷ നേതാവുമെല്ലാം ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞെങ്കിലും വികസനത്തിനെതിരായുള്ള

നിലപാടല്ലാതെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്ന തെറ്റായ വികസന വിരുദ്ധനിലപാടുകളെ സംബന്ധിച്ച് നിങ്ങൾ വല്ലതും പറഞ്ഞോ; ഒന്നും നിങ്ങൾ പറഞ്ഞില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനത്തിന്റെ താല്പര്യങ്ങൾക്ക് എതിരായിട്ടുള്ള നിലപാടുകളല്ലേ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഒരു സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മിണ്ടാതിരിക്കണമെന്നാണോ നിങ്ങൾ പറയുന്നത്! നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് റെയിൽവെ വികസനത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്ന നിലപാടല്ലേ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. റെയിൽവെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നമുക്ക് നൽകിയ വാഗ്ദാനങ്ങളൊന്നും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പാലിക്കുന്നില്ല. കേരളത്തിൽ റെയിൽവെയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് doubling പൂർത്തീകരിക്കാൻപോലും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. വൈദ്യുതീകരണം പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. കേരളത്തിനൊരു റെയിൽവെ സോൺ എത്രയോ നാളുകളായി നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. റെയിൽവെ സോൺ അനുവദിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ നിഷേധ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റല്ലേ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ്. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി എത്രയോ

നാളുകളായി നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നു. നിങ്ങൾ ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു വാക്ക് പറഞ്ഞോ; കേന്ദ്രത്തിന്റെ നിഷേധ നിലപാട് സംബന്ധിച്ച് നിങ്ങൾ എന്തെങ്കിലും പറഞ്ഞോ? നിങ്ങൾ വികസനത്തിനെതിരായുള്ള നിലപാടല്ലേ സ്വീകരിച്ചത്? പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി എത്രയോ നാളുകൾക്ക് മുമ്പുള്ള പ്രഖ്യാപനമായിരുന്നു. അത് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ ഇതുവരെ അനുമതി നൽകിയില്ലായെന്നതാണ് വസ്തുത. കേന്ദ്രം ഭരിച്ചിട്ടുള്ളത് നിങ്ങളുംകൂടിയാണ്. ഒരു സമയത്ത് കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള ആറ് കേന്ദ്രമന്ത്രിമാർ കേന്ദ്ര ക്യാബിനറ്റിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. നിങ്ങൾ എന്തിനാണ് അവിടെ പോയിരുന്നത്; നിങ്ങൾ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി എന്തുചെയ്തു? കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള ആറ് കേന്ദ്രമന്ത്രിമാർ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി പ്രവർത്തിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ള കുറ്റബോധം നിങ്ങൾക്കുണ്ടാകും. ഇവിടെ AIIMS നിഷേധിക്കുന്നു. ഇത് ഗൗരവമുള്ള വിഷയമാണ്. എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും AIIMS കൊടുക്കുന്നു. പക്ഷെ കേരളത്തിനുമാത്രം AIIMS നിഷേധിക്കുന്നു. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തിന്റെ പദ്ധതികൾ ഒന്നൊന്നായി വെട്ടിച്ചുരുക്കുന്നു. ജി. എസ്. ടി. വിഹിതം നമുക്ക് കൃത്യമായി നൽകുന്നുണ്ടോ? നൽകുന്നില്ല. പ്രളയകാലത്ത് വിദേശരാജ്യങ്ങൾ കേരള വികസനത്തിനുവേണ്ടി അതിന്റെ പുനരുദ്ധാരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പണം നൽകാമെന്ന്

പറഞ്ഞപ്പോൾ അതിന് തടസ്സം നിൽക്കുന്ന നിലപാടാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചത്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അവിടെ ആ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചപ്പോൾ അതിന് അനുരോധമായ നിലപാട് കേരളത്തിൽ ഈ സർക്കാരിനെതിരെ നിങ്ങളും സ്വീകരിക്കുകയുണ്ടായി. കേന്ദ്ര പൊതുമേഖല സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് നിങ്ങളുടെ കാഴ്ചപ്പാട് എന്താണ്? കേന്ദ്രപൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഒന്നൊന്നായി വിറ്റഴിക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ നമ്മൾ അഭിമാനത്തോടെ കണ്ടിരുന്ന നിരവധി പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്നു. വിമാനത്താവളം ഏറ്റെടുക്കാൻ കേരളത്തിലെ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറായി മുന്നോട്ടുവന്നപ്പോൾ നിങ്ങൾക്കത് നൽകില്ല ഞങ്ങൾ അദാനിക്ക് നൽകുമെന്ന് അവർ പറഞ്ഞു. നിങ്ങൾക്ക് അതിനെ എതിർക്കാൻ കഴിഞ്ഞോ; പ്രതികരിച്ചോ നിങ്ങൾ? അതുപോലെ ഹിന്ദുസ്ഥാൻ ലാറ്റക്സ്. ചെറിയ വിലയ്ക്ക് ഭൂമി ഉൾപ്പെടെ കേരള ഗവൺമെന്റാണ് കൊടുത്തത്. ഇപ്പോൾ ലേലത്തിൽ പങ്കെടുക്കാൻപോലും കേരളത്തിന് അനുവാദം നൽകില്ലെന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നു. ഈ നിലപാട് എന്താണ് തുടങ്ങിയത്? പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ വിറ്റഴിക്കാനുള്ള നിലപാട് തുടങ്ങി വെച്ചത് കോൺഗ്രസ് കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന അവസരത്തിലാണ്. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ വിറ്റഴിക്കുന്നതിന് ഒരു



മന്ത്രാലയം തന്നെ കേന്ദ്രത്തിൽ തുടങ്ങിയ ആളുകളാണ് നിങ്ങൾ. വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ച് വലിയ ചർച്ചകൾ ഇവിടെ നടന്നു. വലിയ വികസനവും ചെറിയ വികസനവും ക്ഷേമപ്രവർത്തനവുമെല്ലാം നടപ്പിലാക്കിയത് ആരാണ്; നിങ്ങളാണോ? കേരളത്തിലെ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരാണ്. കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കിയതാരാണ്? നിങ്ങൾ ചിരിക്കും. നിങ്ങൾ ചിരിക്കുമെന്നനിക്കറിയാം, കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളം പൂർത്തിയാക്കിയെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഏതോ ഒരു സാധനം അവിടെ വന്നിറങ്ങി. അത് അതുപോലെ തന്നെ പറന്നുപോയി; പിന്നെ കണ്ടിട്ടില്ല. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാരിന്റെ ഇച്ഛാശക്തിയുടെ ഫലമായിട്ടാണ് കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളം യാഥാർത്ഥ്യമായത്. നിങ്ങൾക്കൊന്നും പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ നിങ്ങൾക്ക് കഴിയുകയുമില്ല. കൂടാതെ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കിയതാരാണ്? ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാരിന്റെ കാലത്താണ് കൂടാതെ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കിയത്. ഗെയിം പൈപ്പ്ലൈൻ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കിയതാരാണ്? അതുപോലെ ദേശീയ പാത വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചതാരാണ്? കഴിഞ്ഞ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി

സർക്കാരാണ്. നിങ്ങൾക്ക് ഇതൊക്കെ പറയുമ്പോൾ അൽപ്പം വിഷമമുണ്ടാകും. കാരണം നിങ്ങൾ എസ്.ഡി.പി.ഐ.-യുമായും ജമാ-അത്ത-ഇസ്ലാമിയുമായും ആർ.എസ്.എസ്.യുമെല്ലാം ചേർന്നുകൊണ്ട് ഗെയിൽ പൈപ്പ് ലൈനിനെയും ദേശീയ പാത വികസനത്തെയും തടസ്സപ്പെടുത്തിയ നിങ്ങൾക്ക് കുറ്റബോധമുണ്ടാകും; കുറച്ചുണ്ടാകുന്നത് നല്ലതായിരിക്കും. അതുപോലെ കെ-ഫോൺ വരാൻ പോകുന്നു. അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചു. 2022-ൽ അത് പൂർത്തീകരിക്കും. മുപ്പതിനായിരം ഓഫീസുകളിലും വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളിലുമടക്കം അതിന്റെ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ഇരുപത് ലക്ഷം ബി.പി.എൽ. കുടുംബങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനം ചെയ്യുന്ന പദ്ധതിയായി കെ-ഫോൺ മാറുകയാണ്. ബാക്കിയുള്ളവർക്ക് സൗജന്യ റേറ്റിൽ അത് കൊടുക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനിക്കുകയാണ്. നിങ്ങൾ വികസനത്തിനെല്ലാം എതിർ നിൽക്കുന്ന ആളുകളാണെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. നിങ്ങളുടെ കാലത്ത് വികസനമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പാലാരിവട്ടം പാലം വികസനമാണ് നിങ്ങളുടെ കാലത്തുണ്ടായ ഏക വികസനം. നിങ്ങളുടെ കാലത്ത് തുടങ്ങി പൂർത്തീകരിച്ച ഏക പദ്ധതി അതാണ്. പക്ഷേ അതിന്റെ പേരിൽ എത്രപേർക്ക് ജയിലിൽ കിടക്കേണ്ടി വന്നു. എത്ര

ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് ജയിലിൽ കിടക്കേണ്ടി വന്നു?

മി. സ്പീക്കർ: രണ്ട് മിനിട്ട്.....

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, കിഫ്ബി പദ്ധതിയെ നിങ്ങൾ എതിർത്തില്ലേ? അത് കേരളത്തിൽ യാഥാർത്ഥ്യമായില്ലേ? കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി കേരളത്തിന്റെ മുഖച്ഛായ മാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണ് കിഫ്ബി പദ്ധതിയിലൂടെ വികസന പരിപാടികൾ നടപ്പാക്കിയത്. റോഡുകളുടെയും സ്കൂളുകളുടെയും വികസനമുണ്ടായില്ലേ? ആരോഗ്യ മേഖലയിൽ വൻ വികസനമുണ്ടായില്ലേ? നിങ്ങളുടെ നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലടക്കം വികസനത്തിന്റെ വേലിയേറ്റം സൃഷ്ടിച്ചത് കിഫ്ബി പദ്ധതിയിലൂടെ കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റാണ്. ബാക്കിയുള്ള കാര്യങ്ങളെല്ലാം മാറ്റി നിർത്തുന്നുവെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ക്ഷേമ പെൻഷൻ 57 ലക്ഷം പേർക്ക് കൊടുക്കുന്ന ഗവൺമെന്റാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ്. നിങ്ങളുടെ കാലത്ത് ഇത് മുടങ്ങി. 1600 രൂപ കൃത്യമായി എല്ലാ മാസവും അക്കൗണ്ടിലെത്തിക്കുകയാണ്. എവിടെയാണ് ക്ഷേമപ്രവർത്തനങ്ങൾ മുടങ്ങിയത്? ലൈഫ് പദ്ധതിയിലൂടെ വീടുകൾ കൊടുക്കുന്നു. അതുപോലെ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ചികിത്സാ സഹായം,

കോവിഡ് കാലത്തെ കരുതൽ, പൊതുവിതരണ സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ അങ്ങനെ കേരളത്തിന്റെ വികസന രംഗത്ത് ശക്തമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്ന സർക്കാരാണ് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ. നിങ്ങൾ തിരുത്തണം എന്ന കാര്യം പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇല്ലെങ്കിൽ ജനങ്ങൾ നിങ്ങളെ തിരുത്തുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കേരളത്തിൽ തെരഞ്ഞെടുപ്പിന് മുമ്പ് അവിശുദ്ധ സഖ്യമുണ്ടായിരുന്നു. കോൺഗ്രസ്സും ബി.ജെ.പി.യും എസ്.ഡി.പി.ഐ.യും ആർ.എസ്.എസ്.ഉം ജമാ-അത്തെ-ഇസ്ലാമിയുമെല്ലാം ചേർന്നുള്ള സഖ്യത്തെ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ തുത്തറിഞ്ഞുവെന്നുള്ളത് നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം. കേരളത്തിലൊരു തുടർ ഭരണം ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിക്ക് നൽകി. ആരെ അധികാരത്തിലേറ്റണമെന്ന് ജനങ്ങൾക്കറിയാം. തെരഞ്ഞെടുപ്പ് കഴിഞ്ഞപ്പോൾ അവിശുദ്ധ സഖ്യം അവസാനിച്ചുവെന്നാണ് നമ്മൾ കരുതിയത്. നമുക്ക് തെറ്റി. ആ അവിശുദ്ധ സഖ്യം തുടരുകയാണ്. വികസന വിരുദ്ധതയുടെ പേരിൽ ആ സഖ്യം തുടരുകയാണ്. ആർ.എസ്.എസ്.-ഉം ബി.ജെ.പി.യും കോൺഗ്രസ്സുമായിട്ടുള്ള അവിശുദ്ധ സഖ്യം കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിനെതിരായിട്ടുള്ള നിലയിലേയ്ക്ക് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്.

കെ.പി.സി.സി. പ്രസിഡന്റിനും ബി.ജെ.പി. പ്രസിഡന്റിനും കേരളത്തിൽ ഒരേ അഭിപ്രായമാണ്. 18 എം.പി.മാർ കേരളത്തിലെ വികസനത്തിനെതിരായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സമീപിച്ചു. ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് വികസനത്തിനെതിരായി ആ സംസ്ഥാനത്തെ എം.പി.മാർ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സമീപിക്കുകയെന്ന് പറയുന്നത് ഇന്ത്യാ ചരിത്രത്തിൽ കേട്ടിട്ടില്ലാത്തൊരു കാര്യമല്ലേ? അതുകൊണ്ട് നിങ്ങൾ ഈ വികസന വിരുദ്ധ നിലപാട് അവസാനിപ്പിക്കണം, ഇത് തിരുത്തണം. ഇല്ലെങ്കിൽ അഞ്ച് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് കഴിഞ്ഞപ്പോൾ വട്ടപ്പൂജ്യമായതുപോലെ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളും നിങ്ങളെ തൂത്തറിയുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. ഈ പദ്ധതി കേരളത്തിന്റെ വികസന കുതിപ്പിന് ശക്തി പകരുന്നൊരു പദ്ധതിയാണ്. ഇതടക്കമുള്ള വികസന പദ്ധതികളുമായി കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് അഭിമാനത്തോടുകൂടി മുന്നോട്ടുപോകും.

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, " In a related development, the children of yesteryear's top CPI leaders like C. Achutha Menon, M. N. Govindan Nair, Unni Raja, to name a few, have decided to express their displeasure against this project and will give a letter to

CPI state Secretary Kanam Rajendran." സി.പി.ഐ.യുടെ ഉന്നത നേതാക്കന്മാരുടെ മക്കളും പേരക്കുട്ടികളും കാനം രാജേന്ദ്രനെ കണ്ട് ഈ പ്രോജക്ടിനെതിരെ സംസാരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാലിന് ഒരിക്കലും കെ-റെയിലിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നതിന്റെ തെളിവാണ്. ഞാൻ സംശയിച്ചു; കെ-റെയിൽ ഡിസ്കഷനാണോ ബഡ്ജറ്റ് ഡിസ്കഷനാണോ എന്ന് തിരിച്ചറിയുന്നില്ല. ഇതൊരു കാവ്യനീതിയാണ്. ഞാൻ ഈ പ്രശ്നത്തിൽ അടിയന്തരപ്രമേയം കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അന്ന് ചർച്ച ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ അതേ മുഖ്യമന്ത്രി ഇന്ന് ചർച്ചയ്ക്ക് സമ്മതിച്ചപ്പോൾ അതേ ഞാൻ ആ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത് സംസാരിക്കാനിടയായത് ഒരു കാവ്യനീതിയായിട്ടാണ് ഞാൻ കാണുന്നത്. എല്ലാം വളഞ്ഞ് തിരിഞ്ഞ് ഇങ്ങനെതന്നെ വരും. എങ്ങനെ നമ്മൾ മൂടി വയ്ക്കാൻ ശ്രമിച്ചാലും സാധിക്കില്ല. ഇന്ന് കെ-റെയിലിന്റെ പേരിൽ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് എന്താണെന്ന് അങ്ങ് അറിയുന്നുണ്ടോ? താന്താൻ സി.ഐ.യുടെ നേതൃത്വത്തിൽ താനാളർ പഞ്ചായത്തിലെ വാർഡ് മെമ്പർ ഷബ്ബാ ആഷിഖിന്റെ ജേഷ്ഠന്റെ ഭാര്യയെ പുരുഷ പോലീസുകാർ അവർ ഇട്ടിരുന്ന മാക്സി വലിച്ചുകീറി, ഇത് തടയാൻ ചെന്ന ബ്ലോക്ക് പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റ്

സൽമത്തിനെയും ജില്ലാപഞ്ചായത്ത് മെമ്പർ ഷാഹിയെയും ക്രൂരമായി മർദ്ദിച്ചു. മുൻകൂർ നോട്ടീസ് നൽകാതെ കല്ലിടാൻ വന്ന സമയത്ത് അത് തടഞ്ഞ ചെങ്ങന്നൂരിലെ ആരോമൽ എന്ന ഡിഗ്രി വിദ്യാർത്ഥി കിണറ്റിൽ ചാടി ആത്മഹത്യ ചെയ്യാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോൾ നാട്ടുകാർ മുഴുവനും ചേർന്നാണ് അവനെ രക്ഷപ്പെടുത്തിയത്. ഇതൊക്കെ കല്ലിടാൻവന്ന സമയത്ത് തടഞ്ഞുകൊണ്ടാണ്. പത്രത്തിൽ എഴുതിയിരിക്കുന്നത്, അതിനുശേഷം ഉദ്യോഗസ്ഥർ അവരുടെ കർമ്മങ്ങൾ നിർവ്വഹിച്ച് തിരിച്ചുപോയി. ആത്മഹത്യയ്ക്കുവേണ്ടി ഒരു കുട്ടി കിണറ്റിലേയ്ക്ക് ചാടാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോഴും ഇതാണ് സ്ഥിതിയെങ്കിൽ..... ഞാൻ അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിലേയ്ക്ക് വരാം. ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ സിന്ധു ജയിംസിനെ അറിയാമായിരിക്കുമെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുകയാണ്. അവരെ വളരെ ശക്തമായ രീതിയിൽ വലിച്ചിഴച്ച് ധാരാളം സ്ത്രീകൾ സമരം ചെയ്യുന്ന കൂട്ടത്തിൽ അവരെയും കൽത്തുറകിലടച്ചതിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് അറിഞ്ഞിട്ടുണ്ടാകുമെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ പറഞ്ഞതുപോലെ നിങ്ങളുടെ തന്നെ ആളുകളെ അടിക്കാനാണോ നിങ്ങൾക്ക് മാൻഡേറ്റ് തന്നിട്ടുള്ളത്. പലസ്ഥലത്തും നിങ്ങളുടെ പോലീസ് അടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് സി.പി.ഐ. പ്രവർത്തകരെയാണ്. അവരൊക്കെ നിങ്ങൾക്ക് വോട്ട്

ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനർത്ഥം നിങ്ങൾ വിചാരിക്കുന്നത് മുഴുവൻ ഇവിടെ ഞങ്ങളുടെ നെഞ്ചത്തുകൂടി നടത്താൻ സാധിക്കുമെന്ന് വിശ്വസിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങ് വിഡ്ഢികളുടെ സ്വർഗ്ഗത്തിലാണ് ജീവിക്കുന്നതെന്ന് ഓർക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കും. അങ്ങ് എന്താണ് പറഞ്ഞത്? ഇനിയും അടിക്കുമെന്നോ? ഇനിയും അടിക്കുമെന്ന് പറയാൻ മാർക്സിസ്റ്റ് കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടിയുടെ ഗ്രാമമായി കേരളം മാറിയിട്ടില്ല. നിങ്ങൾ അടിച്ചാൽ കയ്യും കെട്ടി നോക്കി നിൽക്കുന്ന ഒരു സമൂഹമല്ല ഇവിടെയുള്ളത്. അവർ എന്ത് വില കൊടുത്തും..... അത്ര ഒച്ച എനിക്കില്ല. DPR എങ്ങനെയാണ് പുറത്തുവന്നത്? രാജ്യ സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നമായതുകൊണ്ട്, പ്രതിരോധ രഹസ്യമായതുകൊണ്ട് ഒരു കാരണവശാലും ഡി.പി.ആർ. ചോർന്നുപോകാൻ പാടില്ലെന്ന് RTI (Right to Information) ചെയർമാൻ പറയുകയുണ്ടായി. അതുകൊണ്ടായിരിക്കാം ഞങ്ങൾ എത്രയൊക്കെ ചോദിച്ചിട്ടും ഡി.പി.ആർ. പുറത്തുവരാത്തത്. അവസാനം അവകാശലംഘനത്തിന് നോട്ടീസ് കൊടുക്കുമെന്ന ഘട്ടംവന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർക്ക് കത്ത് കൊടുത്തപ്പോൾ ഡി.പി.ആർ. പുറത്തുവന്നു. മൂവായിരം പേജുള്ള ഡി.പി.ആർ. എത്ര സമയത്തിന് ശേഷമാണ് പുറത്തുവന്നത്. Detailed Project Report എന്നാണ് അതിന്റെ



പേര്. ആ ഡി.പി.ആർ. ജനസമൂഹം കാണുന്നതിനുമുമ്പ് നിങ്ങൾ സാമൂഹികാലാത പഠനവും മഞ്ഞക്കല്ലിടാനും തുടങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. നിങ്ങളുടെ ഡി.പി.ആർ.-ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് എന്താണ്? Because of peculiarity of rain in Kerala, the reclamation of low lying areas would lead to floods. ഇവിടെ നല്ല വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. അതുപോലെ, Mangroves will have to be destroyed in large numbers. The rail also goes through CRZ notified areas. It cannot be said at this stage the volume of sand and rocks needed for the project and the construction materials needed for the project will be fully available from Kerala. കേരളത്തിൽനിന്ന് മുഴുവൻ കല്ലും കൊണ്ടുവരാൻ പറ്റാത്തതുകൊണ്ട് വിദേശത്തുനിന്ന് ഇറക്കുമതി ചെയ്യാൻ പോകുകയാണ്. If needed, new quarries will have to be started. If necessary, the rail should be re-routed across waterways. But the existing surface water and underground water will have to be driven out. Because of Silver Line project construction, waterways will become polluted and the quality of water will take a beating. അതായത്, അവിടത്തെ വെള്ളം മുഴുവൻ മലിനമാകും, പക്ഷേ കാർബൺ എമിഷൻ ഉണ്ടാകില്ല. അതുകൊണ്ട്

പേടിക്കേണ്ടതില്ല എന്നാണ്. Water at the construction site should not be allowed to flow without treating it. During construction time, 30 million litres of water is needed. Once it is operationalized, 5 million litres of water is needed. പണ്ട് ഞാൻ കേരളത്തെ രണ്ടാക്കാൻ ശ്രമിച്ചു എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. പക്ഷേ ഇവിടെ കൃത്യമായി കേരളം രണ്ടാക്കം എന്ന് പറയുന്ന ധാരാളം റിപ്പോർട്ടുകൾ നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. അതുപോലെ ഫിനാൻഷ്യൽ വയബിലിറ്റിയെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ, ഫിനാൻഷ്യലി യാതൊരു കാരണവശാലും വയബിൾ ആകാത്ത ഒരു പ്രോജക്ടാണിത്. പിന്നെ പറയുന്നത്, full length of the proposed corridor is proposed to be installed either with a compound wall of sufficient height or with suitably designed fencing to prevent trespass and consequent damages, എന്നാണ്. Trespassers എന്നാൽ ആടും എരുമയും മാത്രമല്ല, ഒരു മനുഷ്യനും അപ്പുറത്ത് കടക്കരുത് എന്നാണ്. From the DPR itself, "Will Silverline partition Kerala into West and East blocs? Here is what the DPR says" എന്ന തലക്കെട്ടോടുകൂടിയുള്ള ലേഖനം നിങ്ങൾ വായിച്ച് നോക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിവേഗത്തിൽ നമ്മൾ പോകണമെന്നാണ് അങ്ങ് പറയുന്നത്. കെ-റെയിലല്ല, കേരളമാണ് ഞങ്ങൾക്ക് ഏറ്റവും പ്രധാനം

എന്നതാണ് പറയാനുള്ളത്. കെ-റയിൽ വേണമോ കേരളം വേണമോ എന്നുള്ളതിന് അങ്ങേയ്ക്ക് തീരുമാനമെടുക്കാം. പക്ഷേ കേരളം വിട്ടുകൊടുക്കാൻ കേരളത്തിലെ സാധാരണ ജനങ്ങൾ സമ്മതിക്കില്ലെന്ന് ഒരിക്കൽക്കൂടി അങ്ങയെ ധരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ ചുരുക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ഡോ. എം. കെ. മുനീർ, കൃത്യ സമയത്ത് നിർത്തിയതിന് നന്ദി.

ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ: സർ, കെ-റയിൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ സ്വപ്ന പദ്ധതിയാണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഇന്ന് ഏറ്റവുമധികം ബുദ്ധിമുട്ടുന്നത് യാത്രാ സൗകര്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ്. കേരളത്തിൽ ഒരു വർഷം 4440 പേരാണ് റോഡപകടമൂലം മരിക്കുന്നത് എന്ന കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. കേരളത്തിലെ റോഡുകൾക്ക് താങ്ങാൻ കഴിയുന്നതിലും അധികമായിട്ടുള്ള വാഹനങ്ങളാണ് ഇന്ന് റോഡുകളിൽക്കൂടി പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ മുൻ മുഖ്യമന്ത്രി ബഹുമാന്യനായ ഉമ്മൻചാണ്ടിയാണ് ഹൈസ്കീഡ് റെയിൽവേ എന്ന പേരിൽ ആദ്യമായി ഈ പദ്ധതി നിയമസഭയിലും കേരളത്തിലും അവതരിപ്പിച്ചതെന്നകാര്യം പ്രതിപക്ഷം മറന്നുപോകരുത്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി കൊണ്ടുവരുന്ന പദ്ധതിയാണെന്ന് പ്രതിപക്ഷം അന്ന്

ഭരണത്തിലിരുന്നപ്പോൾ പറഞ്ഞിരുന്നു. കേരളത്തിലെ ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ പതിനൊന്ന് ജില്ലകളെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ ഒരു പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകി. കേരളത്തിലെ അടുത്ത തലമുറയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ള പദ്ധതിയാണിത്. ഇതിനെ തുരങ്കം വയ്ക്കുന്ന പ്രവൃത്തിയിൽനിന്ന് കേരളത്തിലെ പ്രതിപക്ഷം പിന്നോട്ട് പോകണം. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ആഗ്രഹിക്കുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. ഇവിടെയിരിക്കുന്ന പ്രതിപക്ഷ നേതാക്കൾ പലരും ഓരോ മാസവും പല ആഴ്ചകളും വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നുണ്ടല്ലോ; അവിടെ സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ ഇങ്ങനെയുള്ള റെയിൽവേ നിങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ടല്ലോ; നിങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന സമയ ലാഭമെത്രയാണ്? ബഹുമാനപ്പെട്ട മഞ്ചേശ്വരം മെമ്പർ ഇവിടെയുണ്ട്. കാസർഗോഡുനിന്ന് ഒരു കാരിൽ തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് വന്നാൽ എത്ര മണിക്കൂറാണ് യാത്ര ചെയ്യാനെടുക്കുന്നത്; നമ്മുടെ ജീവനരതന്നെ സംരക്ഷണമുണ്ടോ? 3 മണിക്കൂർ 56 മിനിറ്റുകൊണ്ട് അതിവേഗം കാസർഗോഡുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്തുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. അതോടൊപ്പം കേരളത്തിലെ പതിനൊന്ന് ജില്ലകളിലെ കോടിക്കണക്കിന് ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുന്ന പദ്ധതിയുണ്ടാകട്ടെ. രാഷ്ട്രീയം നോക്കി നിങ്ങൾ ഇതിനെ എതിർക്കാൻ

പാടിലു. ഇതിൽ രാഷ്ട്രീയം കാണാൻ പാടിലു. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ ഒന്നായി കാണാൻ നമ്മൾ പഠിക്കണം. കേരളത്തെ രണ്ടാക്കുന്ന പദ്ധതി എന്നുപറഞ്ഞല്ലോ; കേരളത്തിൽ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് കാസർഗോഡുവരെ പോകുന്ന ഒരു ലൈൻ കാരണമോ അല്ലെങ്കിൽ ഡൽഹിക്ക് പോകുന്ന ലൈൻ കാരണമോ ഏതെങ്കിലും സ്ഥലം രണ്ടായി വിഭജിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? ഇല്ല. ഇവിടെ തെറ്റായ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞ് ഈ ലൈനിനെതിരെ രംഗത്തുവരുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ അംഗങ്ങൾ ജനങ്ങളെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കാൻ പാടിലു. ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനം കിട്ടുന്ന, ജനങ്ങളുടെ നന്മയെപ്രതി കേരളത്തിലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പിന്നറായി വിജയൻ നടപ്പിലാക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിക്ക് നിങ്ങൾ പിന്തുണ കൊടുക്കുകയാണ് ചെയ്യേണ്ടത്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണ് നമ്മൾ ചെയ്യുന്നത്. അടുത്ത തലമുറയ്ക്കുവേണ്ടി നമ്മൾ ചെയ്യുന്ന ഏറ്റവും വലിയ ഒരു പുണ്യ കാര്യമായിരിക്കും കെ-റെയിൽ പദ്ധതി. അതുകൊണ്ട് ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കേരളത്തിലെ സർക്കാർ തയ്യാറാകണം. അതോടൊപ്പംതന്നെ ജനങ്ങൾക്കും പരിസ്ഥിതിക്കും ദോഷമില്ലാതെ ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ്: സർ, അതിവേഗ പാതകൾ ഭൂമിരപ്പിലൂടെ അപ്രായോഗികമാണ്. 393 കി.മീ. ഭൂമിരപ്പിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നുവെന്നാണ് സർവ്വേയിൽ കാണുന്നത്. പക്ഷേ ആ സർവ്വേതന്നെ അപൂർണ്ണമാണ്. ഭൗമശാസ്ത്ര സർവ്വേ, ജിയോ ടെക്നിക്കൽ സർവ്വേ, ഹൈഡ്രോജെക്കൽ സർവ്വേ, അന്തിമ ലൊക്കേഷൻ സർവ്വേ എന്നിവ കൂടാതെയാണ് ഈ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. 2019 മാർച്ച് മാസത്തിൽ നടന്ന പ്രാഥമിക സാധ്യതാ പഠനവും രണ്ട് മാസം കഴിഞ്ഞുള്ള അന്തിമ റിപ്പോർട്ടും തമ്മിൽ വലിയ വ്യത്യാസമുണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. ആദ്യത്തെ സാധ്യതാ പഠനത്തിൽ 45650 യാത്രക്കാർ എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. രണ്ട് മാസം കഴിഞ്ഞ് അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് വന്നപ്പോൾ അത് 82000 ആയി. കൃത്യതയില്ലാത്ത കാര്യമായിട്ടാണ് കാണുന്നത്. 400 വന്ദേ ഭാരത് ട്രെയിനുകളാണ് കേന്ദ്ര ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചത്. അത് മൂന്നാമതൊരു ലൈൻ സ്ഥാപിച്ചശേഷമാണ് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നത്. 150 കിലോമീറ്റർ വേഗത്തിൽ രണ്ട് ട്രെയിനുകൾ ആരംഭിച്ച് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെയൊരു സാധ്യത ഉണ്ടോയെന്ന് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കേണ്ടതല്ലേ? ചില വളവുകൾ മാത്രം നിവർത്തി നമ്മളുംകൂടി സഹകരിച്ച് അതിൽ ചെറിയ മുതൽമുടക്ക് നടത്തിയാൽ നല്ല തോതിൽ വന്ദേ ഭാരത് ട്രെയിൻ ഓടിക്കാൻ കഴിയും. ഈ

embankment 393 കി.മീ. കൂടി വന്നാൽ തീർച്ചയായും വലിയ വെള്ളക്കെട്ടുകൾക്ക് കാരണമാകും. നമ്മളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രയോറിറ്റി ഏതിനായിരിക്കണം? കേരളത്തിലെ യാത്ര വളരെ ദുഷ്കരമായിരിക്കുന്നു. ഒച്ചിഴയുന്ന വേഗത്തിലാണ് ഇന്ന് വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നത്. മലേഷ്യയുടെ വലിയ മാറ്റത്തിന് കാരണമായ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പോലെ നോർത്ത്-സൗത്ത് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ ഇവിടെ പൂർത്തിയായാൽ 150-200 കി.മീ വേഗതയിൽ വാഹനം ഓടിക്കാൻ കഴിയും. അത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് പ്രാധാന്യം കൊടുത്തുകൊണ്ട് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ വന്നാൽ ഇത്രയും ചെലവുവരികയില്ല. കൂടാതെ കേരളത്തിലെ യാത്രാസൗകര്യം വലിയ തോതിൽ വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ട് മുൻഗണന ഏതിനാണെന്ന് ആലോചിക്കണം. വലിയ വെള്ളക്കെട്ടുകൾക്ക് ഇടയാക്കുന്ന 393 കി.മീ. ദൂരത്തിൽ ഭൂമിരപ്പിലൂടെ പോകുമ്പോൾ വലിയ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ കേരളത്തിലുണ്ടാകുമെന്നുള്ളത് കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് പുനർചിന്തനം നടത്തണം. സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയുള്ള സംസ്ഥാനത്ത് വന്ദേ ഭാരത് റെയിൽ ഓടിക്കാനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ട് ആ ബാധ്യത കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ ഏൽപ്പിക്കുന്ന രീതിയിലേക്ക് മാറണമെന്നാണ് നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ, കേരളത്തിലെ ഒരുപാട്

ജനോപകാരപ്രദമായ പ്രവർത്തനങ്ങളും വികസന പദ്ധതികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ മേജർ പ്രോജക്ടാണിത്. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ അനുമതി വാങ്ങിയിട്ടില്ലെന്ന് പ്രതിപക്ഷം ഇവിടെ പറഞ്ഞു. പതിനെട്ട് എം.പി.-മാർ ഇവിടെനിന്നും പോയല്ലോ; അവർ അനുമതി വാങ്ങി എടുക്കട്ടെ. ജനങ്ങളെ കബളിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിച്ചാൽ അതിനനുസരിച്ച് തള്ളുന്നവരല്ല ഇവിടത്തെ ജനങ്ങൾ. അതുകൊണ്ട് പ്രതിപക്ഷം ജനങ്ങളെ കബളിപ്പിക്കരുത്. മറിച്ച് കെ-റെയിലിനുവേണ്ട എല്ലാ സഹായങ്ങളും ചെയ്തുകൊടുത്തുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകണമെന്ന അഭ്യർത്ഥനയാണ് എനിക്കുള്ളത്. മറ്റൊന്ന് സാധാരണ വൻകിട പദ്ധതികൾ വരുമ്പോൾ അതിന് ups and downs ഒക്കെയുണ്ടാകും. ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണം. അതോടൊപ്പം അവർക്ക് താമസിക്കാനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ അടുത്തുതന്നെ ലഭിക്കുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്കുള്ള നടപടികൂടി സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണമെന്നാണ് എന്റെ എളിയ അഭ്യർത്ഥന. ഇതൊക്കെതന്നെയാണ് നമുക്കുവേണ്ടത്. അതിനെ ഒരു കാര്യവുമില്ലാതെ എതിർക്കുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്ക് വരുമ്പോൾ അതൊരിക്കലും ഇവിടത്തെ



ജനങ്ങൾ അംഗീകരിക്കില്ല. പ്രതിപക്ഷം ഒരുപാടുകാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. അതനുസരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകുകയല്ല ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി സർക്കാരിന്റെ നയം. കാരണം, ഇതൊരു വൻകിട പദ്ധതിയാണ്. ഈ പദ്ധതികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ അതിൽ തടസ്സങ്ങളുണ്ടാകും. തടസ്സങ്ങൾ എന്തെല്ലാമെന്നറിയാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ മതനേതാക്കന്മാരും രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കന്മാരുമുൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകളുമായി സംവദിക്കുകയും അവർക്കൊക്കെ ഒരേതിർപ്പും ഇതിൽ ഇല്ലെന്ന് മനസ്സിലാക്കുകയും ചെയ്തു. പ്രതിപക്ഷംമാത്രം എതിർപ്പുമായി മുന്നോട്ടുവരുമ്പോൾ അത് പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ കടമയാണ് എന്നുമാത്രമെ ഞങ്ങൾക്ക് പറയാനുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ദയവുചെയ്ത് പ്രതിപക്ഷവും സഹകരിച്ച് കെ-റെയിലിനുവേണ്ട എല്ലാ സഹായങ്ങളും ചെയ്തുകൊടുത്തുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇതുമായി ശക്തമായിതന്നെ മുന്നോട്ടുപോകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, ഞങ്ങൾ ഈ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് വിമർശനങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുമ്പോൾ അത് വികസനത്തിന് എതിരായെന്ന നിലയിലല്ല അതിനെ കാനേണ്ടത്. ഇവിടെ ഞങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള

പ്രധാനപ്പെട്ട ആശങ്കകളിലും ആക്ഷേപങ്ങളിലും ഒന്ന്, ഇത് സസ്സെയിനബിൾ ഡെവലപ്മെന്റിന്റെ ഭാഗമല്ല എന്നുള്ളതാണ്. നാളയെക്കുറിച്ചുള്ള ചിന്തകളില്ലാത്ത ഒരു ഡെവലപ്മെന്റ് പദ്ധതി ആയിട്ട് ഒരു പക്ഷേ ഇതിനെ കാണേണ്ടതായി വരും. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കുപ്പോലും ആവശ്യമായ റാ-മെറ്റീരിയൽസ് ലഭിക്കാത്തതിന്റെ പേരിൽ എത്ര വട്ടം ആ പദ്ധതി സ്കാൻനാവസ്ഥയിൽ ആയെന്ന് നിങ്ങൾക്കുതന്നെ അറിയാം. ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ ഇതിനാവശ്യമായ കല്ലും മറ്റ് വസ്തുക്കളും സ്വാഭാവികമായി ലഭ്യമാക്കാത്ത സാഹചര്യങ്ങൾ വരുന്നതെന്ന് മുൻകൂട്ടി കാണാൻ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ്. നിങ്ങളുടെ പാരിസ്ഥിതികാഘാത റിപ്പോർട്ടിൽതന്നെ നൂറ്റി അറുപത്തിനാല് അതീവലോല പ്രദേശങ്ങളിലൂടെ സിൽവർ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്നുവെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആൾട്ടർനേറ്റീവ്സ് നിങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നില്ല. സാധിക്കില്ല, സാധ്യമല്ല എന്നതാണ് നിങ്ങളുടെ മറുപടി. ആൾട്ടർനേറ്റീവ്സിനെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. വന്ദേ ഭാരത് പദ്ധതി അടക്കമുള്ള വിവിധ സ്കീമുകൾ, റെയിൽവേയുടെ വളവുകൾ നിവർത്താനുള്ള നടപടികൾ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ പറയുമ്പോൾ അത് സാധ്യമല്ലായെന്ന് ഒറ്റയടിക്ക് അടച്ചുകളയുന്ന സാഹചര്യമാണ്

ഉണ്ടാകുന്നത്. ആൾട്ടർനേറ്റീവ്സിനെക്കുറിച്ച് തുറന്ന സമീപനത്തോടെ സർക്കാർ പരിശോധിക്കുവാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഇതൊരിക്കലും വയബിൾ ആകുന്ന പ്രോജക്ട് ആകുകയില്ല. രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപയ്ക്ക് അടുത്ത് ചെലവ് പറയുന്ന ഈ പദ്ധതി അത്ര രൂപയ്ക്കുതന്നെ പൂർത്തിയാകുമെന്ന് ഗവൺമെന്റിന് ഈ സഭയിൽ ഉറപ്പുനൽകാൻ കഴിയുമോ; കഴിയില്ല. എത്രമാത്രം കോസ്റ്റ് എസ്കലേഷനിലേയ്ക്ക് വരുമെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. സാമ്പത്തികമായി വലിയ ബാധ്യതയിലേയ്ക്ക് സംസ്ഥാനത്തെ തള്ളിവിടാൻ പോകുകയാണ്. കല്ലിടുപ്പോയ പദ്ധതി സ്കാൻനാവാസ്ഥയിലാകുന്ന എത്ര ഉദാഹരണങ്ങൾ നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. ശബരി റെയിൽ, വിവിധ ബൈപ്പാസുകൾ, ഹൈവേകൾ, റോഡുകൾ ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഇതിൽ ഉടലെടുക്കുമെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട. നിങ്ങൾ ഇതുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണെങ്കിൽ, റോ മെറ്റീരിയൽസ് കിട്ടാതെയാകുമ്പോൾ ഇത് സ്കാൻനാവാസ്ഥയിലേയ്ക്കുപോകും. ആ സന്ദർഭത്തിൽ എന്താകും? ഡെവലപ്മെന്റ്സ് വരുന്നില്ല, ക്രയവിക്രയങ്ങൾ നടക്കുന്നില്ല അങ്ങനെ ഒട്ടനവധി വിഷയങ്ങൾ സ്വാഭാവികമായും ഇതിനകത്ത് കാണേണ്ടതായിവരും. ഇത് ക്രമസമാധാന പ്രശ്നമായി ഉയരുകയല്ലേ? ഇവിടെ ആരും ജനങ്ങളെ സമരത്തിലേയ്ക്ക് തള്ളി വിടുന്നതല്ല. ജനങ്ങൾ

സ്വമേധയാ സമരത്തിലേയ്ക്ക് ഇറങ്ങുകയാണ്. അവരുടെ ജീവനോപാധിയും ജീവിതവും നഷ്ടപ്പെടുമ്പോൾ അവർ സ്വമേധയാ ഇറങ്ങി വരികയാണ്. ആ സമരത്തിൽ ജനങ്ങളുടെ വികാരമെന്താണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ ഒരു ജനാധിപത്യ സർക്കാരിന് സാധിക്കണമെന്നാണ് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇത് ജ്യോഗ്രഫിക്കൽ ബോംബാണ്. ഈ പദ്ധതിയെ പുന:പരിശോധിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്നും ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകരുതെന്നും ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, 1957-ൽ കേരളത്തിലെ ആദ്യത്തെ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽവന്നു. അന്നുമുതൽ കേരളത്തിൽ മാറി മാറി വന്ന ഗവൺമെന്റുകളെല്ലാം ക്ഷേമ പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂന്നിയിരിക്കുന്നത് പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നത്. കുറച്ച് വ്യാവസായിക രംഗത്തും ശ്രദ്ധിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ കേരളത്തിന്റെ തനതായിട്ടുള്ള ഒരു വികസന പ്രക്രിയ, ഒരു വികസന പന്ഥാവ് കെട്ടിപടുത്തത് കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രിയായി സഖാവ് ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ വന്നതിനുശേഷമാണെന്നുള്ളത് കേരള ജനതയ്ക്ക് അറിയാൻ സാധിക്കും. ഒരു കൊച്ചുകുട്ടിയോട് ചോദിച്ചാൽപോലും അറിയാമായിരിക്കും. അങ്ങനെ കേരളത്തെ ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കൊപ്പം എത്തിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു വലിയ

പരിശ്രമമാണ് കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് കെ-റെയിൽ പ്രകടനപത്രികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് അതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നത്. ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് അനുമതി ആരാഞ്ഞപ്പോൾ എന്തോ വലിയ അതുരം ഇവിടെ പറയാൻ പോകുകയാണെന്ന് ഞങ്ങളെല്ലാവരും വിചാരിച്ചു. മല എലിയെ പ്രസവിച്ചതുപോലെയാണത്രെ അവസാനം. വിഷയ ദാരിദ്ര്യം കാരണം പോലീസിനെ കുത്തിയതും പോലീസ് അടിച്ചതും ആയിട്ട് ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥിന് അവസാനം ചർച്ച അവസാനിപ്പിക്കേണ്ട സാഹചര്യം വന്നു.

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: സർ, ... (മൈക്ക് ഓഫ്...)

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. വി. ജോയിയുടെ പ്രസംഗത്തിനുശേഷം അങ്ങേയ്ക്ക് അവസരം നൽകാം.

ശ്രീ. വി. ജോയി: മഹാരാഷ്ട്ര, ഗുജറാത്ത്, തെലുങ്കാന, ഉത്തർപ്രദേശ്, ഡൽഹി, കർണ്ണാടകം, കോൺഗ്രസ് ഇന്നലെവരെ ഭരിച്ചിരുന്ന പഞ്ചാബ്, ഇപ്പോൾ ഭരിക്കുന്ന രാജസ്ഥാൻ എന്നിവിടങ്ങളിലെല്ലാം അതിവേഗ പാതകളോ വേഗപാതകളോ അതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന്റെ വിവിധ

ഘട്ടങ്ങളിലാണ്. എന്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിൽ പറ്റുന്നില്ല? കേരളത്തിൽ ചെയ്യാൻ നിങ്ങൾ എന്തുകൊണ്ട് സമ്മതിക്കുന്നില്ല? ഇതൊരു രാഷ്ട്രീയ പ്രശ്നമാണ്. കേരളത്തിലെ സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾ, ജോലി ചെയ്യുന്ന ആളുകൾ, പ്രധാനപ്പെട്ട ആളുകൾ എന്നിവരെല്ലാം ഇത് ചർച്ച ചെയ്യുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഇതുപോലുള്ള വികസനം വേണം, ആ വികസനത്തിന് എതിരായി കോൺഗ്രസ് എന്തുകൊണ്ട് നിൽക്കുന്നു. ഇവിടെ യാതൊന്നും ചെയ്യാൻ നിങ്ങൾ അനുവദിക്കുന്നില്ല. കല്ലിട്ടാൽ കല്ല് പിഴുതെറിയാൻ വേണ്ടി ഇറങ്ങിനടക്കുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഇവിടെ ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞു, അദ്ദേഹം വികസനത്തിന് മനസ്സുകൊണ്ട് ഒരുപക്ഷെ അനുകൂലമായിരിക്കാം. മുംബൈ-കന്യാകുമാരി ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ വേണമെന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഇന്ന് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരിക്കുന്ന ശ്രീ. ആന്റണി രാജുവിനോടൊപ്പം ഡൽഹിയിൽപ്പോയി സമരം നടത്തിയത് അങ്ങ് ഓർക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് എനിക്ക് അറിയില്ല. കേരളത്തിന് വികസനം ആവശ്യമാണ്, അങ്ങയുടെ മനസ്സിലുള്ളതും അതുതന്നെയാണ്. അത് യഥാർത്ഥ വസ്തുതയാണ്, നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ട കാര്യമാണത്. അങ്ങ് അപ്പുറത്ത് ആയിപ്പോയി എന്നേയുള്ളൂ, മനസ്സ് ഇപ്പോഴും ഇവിടെയാണ്. ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് സംസാരിച്ചപ്പോൾ വന്ദേ ഭാരത് ട്രെയിനുകളെ

സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കണമെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചു. ഈ അഭിപ്രായം പറഞ്ഞത് രണ്ടുപേരാണ്, ഒരേ തുവൽ പക്ഷികൾ. ഒന്ന് കേരളത്തിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനും മറ്റൊന്ന് ബി.ജെ.പി.-യുടെ സംസ്ഥാന പ്രസിഡന്റ് ശ്രീ. കെ. സുരേന്ദ്രനാണ്. ഇവർ രണ്ടുപേരും ഇപ്പോൾ political twins ആണ്. ഇവർ രണ്ടുപേരും പറയുന്നത് ഒരേ അഭിപ്രായമാണ്. രണ്ടുപേരും വികസനത്തിന് എതിരാണ്. നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ട പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. എന്തിനാണ് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ്? ബ്രോഡ് ഗേജ് സംവിധാനത്തിൽ നിർമ്മിക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്നൊക്കെ ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ രമേശ് ചെന്നിത്തല സംസാരിച്ചപ്പോൾ ചോദിച്ചു. വളരെ വ്യക്തമല്ലേ അത്, ഇടതുപക്ഷ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഒളിച്ചുവയ്ക്കാൻ ഒന്നുമില്ല. കേരളത്തിന്റെ സമൂലമായ വികസനത്തിന് പരമാവധി ജനങ്ങളെ കൂട്ടി, അവരുടെ ആശങ്കകൾ അകറ്റി, അവരെക്കൂടി ചേർത്തുനിർത്തിക്കൊണ്ടുള്ള വികസന പ്രക്രിയയാണ് ഇടതുപക്ഷം കാംക്ഷിക്കുന്നത്. ലോകത്ത് ഇന്ന് മിക്ക രാജ്യങ്ങളിലും സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് സംവിധാനത്തിലാണ് അതിവേഗ ട്രെയിനുകൾ ഓടുന്നത്. ഇന്ത്യയിലെ പുതിയ സെമി ഹൈസ്പീഡ് പ്രോജക്റ്റുകളിൽ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അത് പരിശോധിക്കാതെയാണ്

അദ്ദേഹം അഭിപ്രായം പറഞ്ഞത് എന്നുള്ളത് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് സംസാരിച്ചപ്പോൾ പ്രധാനമായും ആളുകളെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്ന തരത്തിൽ പോലീസിന്റെ മർദ്ദനത്തെ പെരുപ്പിച്ച് കാണിച്ചുകൊണ്ട് കെ-റെയിൽ സമരത്തിന് കുറച്ചുകൂടി ആക്കം കൂട്ടാൻ പറ്റുമോയെന്നാണ് പരിശ്രമിച്ചത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ധാരാളം സമരങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. സമരങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പങ്കെടുത്തിട്ടുള്ളതും അടി വാങ്ങിച്ചിട്ടുള്ളതും ഇപ്പറത്തിരിക്കുന്നവരാണ്, മറിച്ച് നിങ്ങൾ അങ്ങനെയല്ല, നിങ്ങൾ അടിപ്പിച്ചവരാണ്. ഒരു പ്രശ്നത്തിലേയ്ക്ക് പോകുമ്പോൾ അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു കാര്യം ബോധ്യപ്പെടുത്തുക എന്നുള്ളതാണ്. അതിന് അവസാനം ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് പറഞ്ഞതെന്താണ്, കല്ലമ്പലത്ത് നാല് പോലീസുകാരെ ഒരുത്തൻ കുത്തി. അതിനെ ഇങ്ങനെ വ്യാഖ്യാനിക്കാമോ? നിരവധി കേസുകളിലായ പ്രതിയെ പോലീസ് പിടിച്ചത് തെറ്റാണോ? അതാണോ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. കുറ്റവാളികളെ ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ പിടിച്ചാൽ കുഴപ്പം, ഇനി ഒരുപക്ഷെ കുറ്റവാളികളെ പിടിച്ചില്ലെങ്കിലോ....., 'പാവം ഗുണ്ട' എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഇവിടെ കേരളത്തിൽനിന്നും 18 എം.പി.-മാർ പാർലമെന്റിലേയ്ക്ക് പോയിട്ടുണ്ട്, ഈ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി കഴിഞ്ഞ രണ്ട്



വർഷമായി കാലണയുടെ പ്രയോജനം അവർ ചെയ്തതായി പറയാമോ? കേരളം മുന്നോട്ടുവരുന്ന വികസന പ്രക്രിയയെ അട്ടിമറിക്കുന്ന പണിയല്ലാതെ എന്തെങ്കിലും ഈ 18 എം.പി.-മാർ ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ? ഇപ്പോൾ കെ-റെയിലിന് എതിരായി പോയി നിവേദനം കൊടുത്തല്ലോ? ഇത് നിങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിലെല്ലാം ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. നിങ്ങൾ ചെയ്യുന്ന പ്രവൃത്തിക്ക് നിങ്ങൾക്കുതന്നെ ഫലം ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളത് നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല. അത് കേരളത്തിൽ കഴിഞ്ഞ തവണ കിട്ടി, ഇപ്പോൾ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിലെല്ലാം നിങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് കാണാവുന്നതാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞതുപോലെ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസന പദ്ധതിക്ക് യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിലിരുന്നപ്പോൾ എന്താണ് നിങ്ങൾ ചെയ്തത്. നിങ്ങൾക്ക് പറയാമോ? പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് രഹസ്യമായി കല്ലിട്ട് പോയിട്ട് ആ കോച്ച് ഫാക്ടറി നിങ്ങൾ റായ്ബറേലിയിൽ കൊണ്ടുപോയി കൊടുത്തു. റായ്ബറേലിയിൽ അന്നത്തെ ജനപ്രതിനിധി ആരായിരുന്നു? എന്നിട്ടും അവിടെ തോറ്റു. അങ്ങനെയൊക്കെ ചെയ്തവരാണ് നിങ്ങൾ. ഇവിടെ പാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കലാണെങ്കിലും മറ്റ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളാണെങ്കിലും നിങ്ങൾ കേരളത്തെ സഹായിക്കുന്ന

സമീപനം സ്വീകരിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളത് നാം കാണേണ്ട പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. കേരളത്തിനുവേണ്ടി നിങ്ങൾ ഒന്നും പറയുന്നില്ല, കേരളത്തെ വഞ്ചിക്കുകയാണ്, കേരളത്തിൽ ജനങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗപ്രദമായ ഏതെങ്കിലും വികസന പ്രവർത്തനം കൊണ്ടുവന്നാൽ അതിനെ എല്ലാത്തിനെയും എതിർക്കുന്ന ഒരു സമീപനം സ്വീകരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന അവസരത്തിൽ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിന് എന്ത് നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചത്? 45 മീറ്ററായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനായി വന്നപ്പോൾ ചില സമരങ്ങൾ കണ്ട് നിങ്ങൾ പിന്മാറി. കേരളത്തിലെ സഖാവ് പിണറായി വിജയൻ ഗവൺമെന്റ് അങ്ങനെ പിന്മാറിയോ? ഇല്ല. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പൈസ കൊടുക്കാതിരുന്നിട്ടും 25000 കോടി രൂപ കേരളത്തിന്റെ ഫണ്ടിൽനിന്നും എടുത്ത്, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് കൊടുത്ത്, നാഷണൽ ഹൈവേ വികസനം നടത്തി ഇപ്പോൾ എല്ലാ റീച്ചുകളും കേരളത്തിൽ ടെണ്ടർ ചെയ്തതൊക്കെ അടിമാനകരമായ കാര്യമല്ലേ? നിങ്ങൾ ഉപേക്ഷിച്ചുപോയതല്ലേ ഗെയിംഗ് പൈപ്പ്ലൈൻ പദ്ധതി. അന്ന് എന്താണ് പറഞ്ഞത്, ഇത് ഭൂമിക്കടിയിലൂടെ ഇട്ടാൽ തീ വരും, വീടൊന്നും കത്തിപ്പോകും, കത്തിപ്പോയാൽ എന്താകും സ്ഥിതി എന്നൊക്കെയാണ്.

അങ്ങനെ നാട്ടിലെ ആളുകളെ മുഴുവൻ സംഘടിപ്പിച്ച് നിങ്ങൾ ഈ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തു. ഇപ്പോൾ എന്താണ് സ്ഥിതി? അത് പൂർത്തിയാക്കാൻ കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണിക്ക് സാധിച്ചവെന്തെങ്കിലും ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. അങ്ങനെ നിങ്ങൾ ഉപേക്ഷിച്ചുപോയ, നടക്കില്ലെന്നുപറഞ്ഞുപോയ പല പദ്ധതികളും ഇന്ന് പൂർത്തീകരിക്കാൻവേണ്ടി ആർജ്ജവമുള്ള കേരളത്തിന്റെ ഭരണാധികാരിക്ക് സാധിച്ചു എന്നുള്ളതാണ് ഇതിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. കെ-റെയിലും അങ്ങനെയെന്നതാണ് നിങ്ങൾ കാണാൻ പോകുന്നത്. നിങ്ങൾ ആളുകൾക്കിടയിൽ പുകമറ സൃഷ്ടിക്കുകയാണ്, 'അയ്യോ നിങ്ങളെ ഇറക്കിവിട്ടുകളയും, നിങ്ങൾക്ക് ഒരു പൈസയും തരില്ല, വഴിയാധാരമാകും' എന്നൊക്കെ പറയുകയാണ്. അപ്പോഴാണ് പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിക്കുന്നത്. എത്രയിരട്ടിയാണ് നൽകുന്നത്? ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിൽ നാലിരട്ടിയും നഗര പ്രദേശങ്ങളിൽ രണ്ടിരട്ടിയുമാണ് നൽകുന്നത്. ജനങ്ങളെ ആരെയെങ്കിലും മാറ്റുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് താമസിക്കാനുള്ള സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുത്തതിനുശേഷം മാത്രമേ അവരെ മാറ്റുകയുള്ളൂ എന്ന് ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന സാഹചര്യം വന്നിട്ടുണ്ട്. അത് പ്രധാനമായും മനസ്സിലാക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ കള്ളത്തരവും പുകമറയും

കുറച്ചുകാലത്തേയ്ക്ക് നിൽക്കും, പക്ഷെ അതിന് ആയുസ്സ് വളരെ കുറവാണെന്ന് നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം. ജനം ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാം കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്, കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് ഇന്ന് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്നുപറഞ്ഞ കാര്യമെന്താണെന്നും അവരുടെ പുനരധിവാസ പാക്കേജിനെക്കുറിച്ചും ലോക ജനത അറിയണം. എന്തെല്ലാം പദ്ധതികളാണ് ഇതിന്റെ പിന്നിലുള്ളതെന്ന് ആ ജനങ്ങളെ അറിയിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഇത് ചർച്ച ചെയ്തത് എന്നുള്ളത് മാത്രം ഈ അവസരത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ കുഞ്ഞുങ്ങളുടെ വിഷമത്തെ സംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് പറഞ്ഞു, ആ കുഞ്ഞുങ്ങളുടെ മുഖത്തുനോക്കിയല്ലേ കേരളത്തിലെ ഒരു സീനിയർ എം.പി. ശ്രീ. കൊടിക്കുന്നിൽ സുരേഷ് പറഞ്ഞത് 'നിന്റെ ..... നിന്റെ .....

സഭയ്ക്കകത്ത് എനിക്ക് പറയാൻ പറ്റില്ല. ഇങ്ങനെ ഒരു എം.പി. സംസാരിക്കാമോ? നിങ്ങൾ ആരെങ്കിലും അദ്ദേഹം ചെയ്തത് തെറ്റാണെന്ന് പറഞ്ഞോ? ആ കുഞ്ഞുങ്ങൾ മുൻപിൽ നിൽക്കുമ്പോഴല്ലേ ഈ ഭരണിപ്പാട്ട് നടത്തിയത്; എന്തിനാണ് നിങ്ങൾ ജനങ്ങളെ പറ്റിക്കാൻവേണ്ടി ഇറങ്ങിത്തിരിച്ചിരിക്കുന്നത്? വളരെ മോശമാണ് എന്നുമാത്രം ഈ അവസരത്തിൽ അഭിപ്രായം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ

അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: സർ, പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ.

മി. സ്പീക്കർ: എന്താണ് പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ?

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: സർ, ഞങ്ങൾ തന്ന നോട്ടീസിൽ ഒന്നും പരയാനില്ലാത്തതിനാൽ വിഷയം മാറി പോലീസ് അതിക്രമത്തെക്കുറിച്ച് പരഞ്ഞു എന്നാണ് ശ്രീ. വി. ജോയി പറഞ്ഞത്. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്കെതിരായി സംസ്ഥാനത്തുടനീളം വ്യാപകമായ പ്രതിഷേധം ഉയരുകയും പ്രതിഷേധങ്ങളെ ബലപ്രയോഗത്തിലൂടെ അടിച്ചമർത്തി പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകാനുള്ള സർക്കാരിന്റെ തീരുമാനത്തിനെതിരെയെയാണ് ഞങ്ങൾ നോട്ടീസ് നൽകിയത്. ആ നോട്ടീസിലുള്ളത് തന്നെയാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്.

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, കേരളത്തിന്റെ അഭിമാന പദ്ധതി എന്നുള്ള ആമുഖത്തോടെ കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രി കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുമുന്നിൽ അവതരിപ്പിച്ച 'സിൽവർ ലൈൻ' കേരളത്തിന്റെ വികസന ചക്രവാളത്തിലെ രജതരേഖയാണ്. അതിന്റെ സാങ്കേതിക ഭൗതിക നേട്ടങ്ങളെക്കുറിച്ച് സമയക്കുറവുമൂലം പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല.

ശതമാനം സംസ്ഥാന ഓഹരിയുമായി 100 കോടി ആസ്ഥാന വികസത്തിനുവേണ്ടി രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ എന്ന സംയുക്ത സംരംഭം ആരംഭിച്ചത്. ഇത് പെട്ടെന്ന് ഉണ്ടായതല്ല. അതുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ പരിശോധനയും സാങ്കേതിക ശാസ്ത്രീയ പരീക്ഷണങ്ങളും നടത്തിയശേഷമാണ് ഈ പദ്ധതി പ്രഖ്യാപിച്ചതും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ പ്രവർത്തനം നടക്കുന്നതും. എല്ലാ ജില്ലകളിലും ജീവിതത്തിന്റെ വ്യത്യസ്തമായ തലങ്ങളെ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന പ്രമുഖ വ്യക്തികളെ അഭിസംബോധന ചെയ്തുകൊണ്ട് മതപണ്ഡിതർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള യോഗങ്ങളിൽ മുഖ്യമന്ത്രി ഇക്കാര്യം വിശദീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇത് നടപ്പിലാക്കണം എന്നത് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ആഗ്രഹാഭിലാഷമാണ്. അതിനെതിരെ പ്രതിപക്ഷം നിൽക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നതിൽ വാസ്തവത്തിൽ എനിക്ക് അതുകൂടാതെ പ്രയാസവുമുണ്ട്. കാരണം, ഇപ്പോൾതന്നെ തുടർഭരണത്തിൽ പിന്നോയി സർക്കാർ ഉണ്ടാക്കിയ നേട്ടങ്ങളുണ്ട്. രജതരേഖയായ ഈ സിൽവർ ലൈൻ കൂടി പൂർത്തീകരിച്ചാൽ പിന്നെ എന്തായിരിക്കും സ്ഥിതി എന്ന് അറിയുന്നതുകൊണ്ട് 'കെ-റെയിൽ അല്ല, കേരളമാണ് നമുക്ക് വേണ്ടത്'

എന്നപറഞ്ഞാൽ കേരളത്തിന്റെ ഭരണമാണ് വേണ്ടത് എന്നാണ് അതിന്റെ ആന്തരികമായ അർത്ഥം. അതുകൊണ്ട് ആ പ്രയാസങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഈ പദ്ധതി നമ്മുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു മഹാ ശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമാണ് എന്ന് കണ്ടുകൊണ്ടുതന്നെ വികസന മേഖലയിലെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക-സാമൂഹിക-വ്യാവസായിക പുരോഗതിയുടെ ഒരു രജതരേഖയായി ഇതിനെ മാറ്റിയെടുക്കുവാനുള്ള ശ്രമങ്ങളിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ കരുങ്ങൾക്ക് ശക്തികൂട്ടുകയാണ് ഈ സഭയ്ക്കും ജനങ്ങളോടൊപ്പം നിന്നുകൊണ്ട് ചെയ്യാൻ കഴിയുക എന്നമാത്രം സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഈ സിർവർ ലൈൻ സമാരംഭം പൂർത്തീകരിക്കുന്ന ശ്രമങ്ങൾക്ക് എല്ലാ പിന്തുണയും നൽകുന്നു. നമസ്കാരം.

ശ്രീ. തോമസ് കെ. തോമസ്: സർ, കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയെ പൂർണ്ണമായി പിന്തുണയ്ക്കുന്നു. എ.സി. റോഡിന്റെ വർക്ക് വന്നപ്പോൾ ഇവിടെയിരുന്ന പ്രതിപക്ഷ നേതാക്കളും അവിടെയുള്ള ബി.ജെ.പി.-ക്കാരുമെല്ലാം വളരെ ശക്തമായ എതിർപ്പുമായി വന്നു. ഇതിന്റെ ആവശ്യമില്ല, എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേ വേണ്ട, താഴെക്കൂടെ പോയാൽ മതി എന്നെല്ലാം പറഞ്ഞു. താഴെക്കൂടെ പോകുമ്പോൾ അവർ പറയും മുകളിൽകൂടെ പോയാൽ

മതിയെന്ന്. മുകളിൽകൂടെ പോകുമ്പോൾ ഇവർ പറയും താഴെക്കൂടെ പോയാൽ മതിയെന്ന്. ഈരാളുകൾ സൊസൈറ്റി മൂന്ന് പാലങ്ങളുടെ പണി പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഇവരുടെയെല്ലാം വിഷമങ്ങൾ തീർന്നു. ഇപ്പോൾ ഇതെങ്ങനെയെങ്കിലും പൂർത്തീകരിക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇവരാരും വികസന വിരോധികളല്ല. സഖാവ് പിണറായി വിജയന് ഈ വിവേകവും ബുദ്ധിയും എവിടെനിന്നും വന്നുവെന്നതാണ് അവരുടെ സംശയം. ഇവരുടെ കാലത്തായിരുന്നെങ്കിൽ ഒരു കുഴപ്പവുമില്ലായിരുന്നു. അദ്ദേഹം ഒരു നല്ല പദ്ധതി കൊണ്ടുവന്നു, അത് പൂർത്തീകരിക്കണമെന്ന ആഗ്രഹത്തിലാണ് നല്ല രീതിയിൽ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഇദ്ദേഹത്തിന്റെ മുമ്പിൽ പ്രാർത്ഥിക്കുന്ന ഒരുപാട് പേരുണ്ട്. അത് മോസ്കിലും അമ്പലത്തിലും പള്ളിയിലുമുണ്ട്. നിങ്ങളാരും വിചാരിച്ചാൽ ഈ പദ്ധതി നിൽക്കില്ല; അത് വളരെ നല്ല രീതിയിൽ മുന്നോട്ടുപോകും. ശ്രീ. പിണറായി വിജയന് ശക്തി പകരുന്ന ഒരുപാട് പേർ കേരളത്തിലുണ്ട്, അതാണ് ഞങ്ങളുടെ വിജയം. അതുകൊണ്ട് ഇതിന് വിഷമിച്ചിട്ടൊന്നും കാര്യമില്ല. ഇതൊരു നല്ല പദ്ധതിയാണെന്ന് നിങ്ങൾക്കുമറിയാം. നിങ്ങളാരും മനസ്സോടെയല്ല എതിർക്കുന്നത്. എങ്ങനെയെങ്കിലും എതിർപ്പ് പറയുകയാണ്. കാരണം എ.സി. റോഡിലെ വികസനം തടഞ്ഞതുപോലെ കെ-റെയിലും തടയുക



എന്നുള്ളതുമാത്രമേ നിങ്ങൾക്കുള്ളൂ. ഇത് നല്ല രീതിയിലായിക്കഴിയുമ്പോൾ ഇവരുടെ പ്രശ്നം തീരും. അതുകൊണ്ട് ആരാധ്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിയോട് പറയാനുള്ളത് എങ്ങനെയെങ്കിലും പദ്ധതി തുടങ്ങണം, അത് നല്ല രീതിയിൽ അവസാനിക്കട്ടേ. കേരളത്തിലെ എല്ലാ ജനങ്ങളും അങ്ങേയ്ക്ക് പൂർണ്ണപിന്തുണ തരുന്നുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, കെ-റയിൽ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രതിപക്ഷം എങ്ങനെയാണ് ജനങ്ങളെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്നതെന്നതിന്റെ ഏറ്റവും മികച്ച ഉദാഹരണമാണ് ഇന്ന് ഈ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് മുൻ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല ഇവിടെ നടത്തിയ ഒരു പരാമർശം. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് രാജധാനി എക്സ്പ്രസ് കാസർഗോഡ് എത്തുന്നതിന് ആറ് മണിക്കൂറെ എടുക്കുന്നുള്ളുവെന്നതാണ്. (...ബഹളം...)

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്.... ഇരിക്കൂ ഇരിക്കൂ. ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ, അങ്ങ് ചെയറിനെ അഭിസംബോധന ചെയ്യൂ.

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, കോഴിക്കോട് ആയാലും ശരി, വൈകുന്നേരം 7.15-നാണ് ട്രെയിൻ ഇവിടെനിന്ന് എടുക്കുന്നത്. 4.15-നാണ് കാസർഗോഡ് എത്തുന്നത്. ഒൻപത് മണിക്കൂറാണ് ഇവിടെനിന്നും

കാസർഗോഡ് വരെ എത്തുന്നതിന് രാജധാനി എക്സ്പ്രസ് എടുക്കുന്നത്. അതാണ് ആറ് മണിക്കൂറെന്നും ആറരമണിക്കൂറെന്നും ആരേമുക്കാൽ മണിക്കൂറെന്നും പറഞ്ഞ് സഭയെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്നത്. കെ-റെയിൽ പദ്ധതി യു.ഡി.എഫ്.-ന്റേയോ എൽ.ഡി.എഫ്.-ന്റേയോ പദ്ധതിയല്ല, കേരളത്തിന്റെ പദ്ധതിയാണ്. യു.ഡി.എഫ്.-ഉം എൽ.ഡി.എഫ്.-ഉം ഒരുപോലെ ഇത്തരമൊരു അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത വേണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇത് 2011-ലെ യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രകടന പത്രികയാണ് (യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രകടന പത്രിക ഉയർത്തിക്കാട്ടി.) ഇതിൽ 20-ാമത്തെ പേജിൽ ഖണ്ഡിക 3.14-ൽ 'തിരുവനന്തപുരം-മംഗലാപുരം അതിവേഗ റെയിൽവേ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സഹായത്തോടെ നടപ്പിലാക്കും' എന്നാണ് പറയുന്നത്. 07-01-2014-ൽ അന്നത്തെ വ്യവസായവും വിവരസാങ്കേതികവും വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടിയോട് ശ്രീ. എം. എ. ബേബി ഒരു ചോദ്യം ചോദിച്ചിരുന്നു. 'തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള അതിവേഗ റെയിൽ കോറിഡോർ പദ്ധതിയുടെ ആദ്യഘട്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ബഡ്ജറ്റിൽ വകയിരുത്തിയ തുകയുടെ എത്ര ശതമാനം ഇതിനകം ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്?' അതിന് അദ്ദേഹത്തിന്റെ മറുപടി, 'ഈ പദ്ധതിയുടെ വിശദമായ റിപ്പോർട്ട്

തയ്യാറാക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി 2011-2012 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 50 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത തുക ഉപയോഗിച്ച് ഡി.എം.ആർ.സി.-യുടെ കൺസൾട്ടന്സി ഫീയുടെ രണ്ട് ഗഡു, മറ്റ് ഓഫീസ് ചെലവുകൾ എന്നിവ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ പദ്ധതിക്ക് ഇതുവരെ ഉദ്ദേശം 21 കോടി രൂപ ചെലവ് വന്നിട്ടുണ്ട്.' ഒരിക്കലും നടക്കില്ലെന്ന് കരുതിയ ഒരു പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി 21 കോടി രൂപയാണ് ചെലവഴിക്കപ്പെട്ടത്.

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി: സർ, ആ സ്റ്റുഡിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ്... എന്റെ ഓർമ്മ ശരിയാണെങ്കിൽ ഞങ്ങൾ ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സബർബൻ റെയിൽ മതി; മറ്റേത് വേണ്ടായെന്ന് ക്യാബിനറ്റ് കൂടി അവസാനം തീരുമാനിക്കുകയാണുണ്ടായത്. വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നുള്ള നിലയിൽ ഞാനായിരുന്നു ഇത് കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നത്. ഞങ്ങൾ അത് ഉപേക്ഷിച്ച് കേന്ദ്ര പദ്ധതി മതിയെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് സംസാരിക്കുമ്പോൾ അത് പറയും.

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, ഒരിക്കലും നടക്കാത്ത ഒരു പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്താൻവേണ്ടി മാത്രം 21 കോടി രൂപ ചെലവിട്ട ആളുകളാണ് അപ്പറത്തിരിക്കുന്നത്. വീക്ഷണം പത്രത്തിലെ (വീക്ഷണം

പത്രം ഉയർത്തിക്കാട്ടി) ആദ്യ പേജിലെ വാർത്ത- 'അതിവേഗ ഇടനാഴിക്ക് കേന്ദ്രാനുമതി' എന്നതാണ്. ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടിയും മുൻ പ്രതിപക്ഷ നേതാവായ ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തലയും ഒരമിച്ചിരുന്നാണ് പത്രസമ്മേളനം നടത്തിയത്. അന്ന് അവർ പറഞ്ഞത്, ജപ്പാൻ സഹായം ഇതിന് ലഭ്യമാക്കാമെന്ന് പ്രധാനമന്ത്രി ഉറപ്പുനൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ്. അതിവേഗ റെയിൽവേപാത നിർമ്മിക്കാൻ ജപ്പാന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായം പ്രധാനമന്ത്രി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കോഴ വാങ്ങാൻ വേണ്ടിയാണ് ഈ പദ്ധതി ഇപ്പോൾ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ കൊണ്ടുവരുന്നതെന്നാണ് ബഹുമാന്യനായ പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ് ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. കോഴ വാങ്ങാൻ വേണ്ടിയായിരുന്നോ ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടിയും ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തലയും ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിയെ സംബന്ധിക്കുന്ന ആലോചനകൾക്ക് തുടക്കമിട്ടത്? അതിനുവേണ്ടിയാണോ നടക്കാത്ത പദ്ധതിയുടെ പഠനത്തിനുവേണ്ടി 21 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചത്? നിങ്ങളാണോ ഈ പദ്ധതികളെ വിമർശിക്കുന്നത്. പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസനം കാർഷിക വ്യാവസായിക മേഖലകളുടെ പുരോഗതിക്ക് അനിവാര്യമാണ്. ബഡ്ജറ്റിൽ മാത്രം ഇതിനാവശ്യമായ പണം കണ്ടെത്താൻ കഴിയില്ലെന്ന യാഥാർത്ഥ്യം മനസ്സിലാക്കിയാണ് കിഫ്ബിയുടെ പ്രവർത്തനം പിണറായി സർക്കാർ

കാര്യക്ഷമമാക്കിയത്. 60,000 കോടി രൂപയുടെ പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസനമാണ് കിഫ്ബി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. നാഷണൽ ഹൈവേ 45 മീ. വീതിയിൽ കേരളത്തിൽ ഒരറ്റം മുതൽ മറ്റേയറ്റംവരെ ആറ് വരിപ്പാത സാക്ഷാത്കരിക്കാൻ പോകുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും ദുഷ്കരമായ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് 526 കി.മീ. നീളത്തിൽ നടന്നുകഴിഞ്ഞു. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിച്ച മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ നിഷ്പ്രയാസം സർക്കാർ ലക്ഷ്യം കൈവരിച്ചു. ഒരാളുടെയും കണ്ണനീർ വീണ് കുതിരാത്ത മണ്ണിലാണ് ആറുവരിപ്പാത നിലവിൽ വരുന്നത്. ഭൂവുടമകൾക്ക് കൈനിയെ സർക്കാർ പണം നൽകി. മരങ്ങൾക്കും കൃഷിക്കും നഷ്ടപരിഹാരം നൽകി. ഒരു വഴുതനങ്ങതൈപോലും അതിൽനിന്നും മാറ്റിനിർത്തപ്പെട്ടില്ല. വീട് നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് പുതിയ വീടുണ്ടാക്കാനും അതുവരെ താമസിക്കാനുള്ള വീടുവാടകപോലും സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച് കൊടുത്തു. അസാധ്യമെന്ന് കരുതിയ ഹൈവേ വികസനം സാധ്യമാക്കിയ പിണറായി സർക്കാരിനെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പോലും അഭിനന്ദിച്ചു. യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിലാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ വീതി കൂട്ടുന്ന പ്രവൃത്തി നടന്നുവരുന്നത്. എതിർത്തവരെല്ലാം ഇന്ന് അതിനെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. സ്ഥലവും കെട്ടിടങ്ങളും കൃഷിയും ത്യജിക്കേണ്ടിവന്നവർക്ക് അതിനെക്കാൾ മെച്ചപ്പെട്ട

സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കാനും ഉപജീവന വഴി കണ്ടെത്താനും സാധിച്ചത് നമ്മുടെ കൺമുമ്പിലെ വസ്തുതയാണ്. ഇടതുപക്ഷ സർക്കാരും അതിനെ നയിക്കുന്ന ശ്രീ. പിണറായി വിജയനെന്ന ഉരുക്കമനുഷ്യനും ഇല്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ലോകാവസാനം വരെ 526 കി.മീ. നീളത്തിൽ ആറുവരിപ്പാത യാഥാർത്ഥ്യമാകുകയോ അതിനുള്ള സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുകയോ ചെയ്യുമായിരുന്നില്ല. സമാനനേട്ടം തന്നെയാണ് 414 കി.മീ. നീളത്തിലുള്ള കൊച്ചി-മംഗലാപുരം ഗെയിൽ വാതക പൈപ്പ്ലൈൻ സ്ഥാപിച്ച് ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ നേടിയെടുത്തത്. ഇതിനെതിരെയും ചില വർഗ്ഗീയശക്തികൾക്കൊപ്പം ചേർന്ന് ജനങ്ങളെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിച്ച് പ്രതിപക്ഷം ചെറുത്ത് തോൽപ്പിക്കാൻ ശ്രമിച്ചു. പക്ഷെ ഇടതുപക്ഷ സർക്കാർ ജനങ്ങളെ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞ് ബോധ്യപ്പെടുത്തി. മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെ വാക്കുകൾ അവർ വിശ്വാസത്തിലെടുത്തു. മലപ്പോലെ വന്ന എതിർപ്പ് മഞ്ഞുപോലെ ഉരുകിയൊലിച്ചുപോയ കാഴ്ച കേരളം കണ്ടു. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയും കേരളത്തിൽ സാക്ഷാത്കരിക്കപ്പെടും. വരാൻ പോകുന്ന 50 വർഷത്തെ മുന്നിൽകണ്ടുകൊണ്ടുള്ള വികസന കാഴ്ചപ്പാടാണ് ഇതിലൂടെ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നത്. ഈ ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കാൻ 2017-ൽ സ്ഥാപിച്ച കമ്പനിയാണ് കേരള റെയിൽ വികസന

കോർപ്പറേഷൻ. മലയാളിയുടെ വാഹന ഭ്രമം അതിശയിപ്പിക്കുവിധമാണ് വളരുന്നത്. 2016-2018 വർഷം സംസ്ഥാനത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 1 കോടി 20 ലക്ഷമാണ്. 2010-2011 കാലത്ത് കേവലം 6 ലക്ഷമായിരുന്നു കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണമെന്ന് ഓർക്കുക. 20 ഇരട്ടി വർദ്ധനവാണ് വാഹന രജിസ്ട്രേഷൻ രംഗത്ത് എട്ട് വർഷംകൊണ്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായത്. ആറുവരിപ്പാത നിലവിൽവന്നാലും ഈ വാഹനങ്ങളെല്ലാം റോഡിലിറങ്ങിയാൽ ഗതാഗത കുരുക്കിൽ കേരളം വീർപ്പമുട്ടും. ഇതിനുള്ള ഏക പരിഹാരം യാത്രക്കാരെ റോഡ് യാത്രയിൽനിന്ന് റെയിൽ യാത്രയിലേയ്ക്ക് മാറ്റുകയെന്നുള്ളതാണ്. എളുപ്പത്തിലും അതിവേഗത്തിലും ട്രെയിൻ യാത്രയുള്ള സംവിധാനം ഒരുക്കിക്കൊടുത്താൽ മാത്രമേ ഇത് സാധ്യമാകുകയുള്ളൂ. സിൽവർ ലൈൻ വന്നാൽ പ്രതിദിനം 43000-ത്തിലധികം യാത്രക്കാരെ റോഡ് സഞ്ചാരത്തിൽനിന്ന് റെയിൽ യാത്രയിലേയ്ക്ക് മാറ്റാൻ കഴിയും. അതോടെ ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയത് പതിമൂന്നായിരത്തോളം വാഹനങ്ങളാണ് റോഡുകളിൽനിന്ന് ഒഴിവാകുന്നത്. 530 കോടി രൂപയുടെ പെട്രോളും ഡീസലും പ്രതിവർഷം ലാഭിക്കാൻ കഴിയും. ഓരോ വർഷവും റോഡുകളിൽ പൊലിയുന്ന ശരാശരി നാലായിരത്തിലേറെ

ജീവനുകളിൽ ഭൂരിഭാഗവും നമുക്ക് സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയും. പെട്രോൾ, ഡീസൽ ഉപയോഗം കുറയുന്നതോടെ പരിസര മലീനീകരണം ഒരളവോളം തടയപ്പെടും. സിൽവർ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്ന 115 കിലോമീറ്റർ പാടശേഖരങ്ങളിൽ 88 കിലോമീറ്ററും ആകാശപാതയാണ് നിർമ്മിക്കുന്നതെന്നകാര്യം പ്രതിപക്ഷം മറക്കുന്നു. തിരൂരിനും കാസർഗോഡിനുമിടയിൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായാണ് സിൽവർ ലൈൻ ആസൂത്രണം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ പാത നിരവധി വളവുകൾ നിറഞ്ഞതാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് രാജധാനി എക്സ്പ്രസ് മറ്റുസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ മണിക്കൂറിൽ 102 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ പോകുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ 57 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ പോകുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായിരിക്കുന്നത്. 530 കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ള സിൽവർ ലൈൻ പാതയുടെ 137 കിലോമീറ്റർ റെയിൽ ട്രാക്ക് ഭൂമികളിലൂടെയും തുരങ്കങ്ങളിലൂടെയുമാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഇത്രയും ദൂരം പാതയ്ക്ക് കുറുകെ സഞ്ചരിക്കുന്നതിന് യാതൊരു തടസ്സവും ഉണ്ടാകില്ല. നിലവിലുള്ള എല്ലാ ഗ്രാമീണ റോഡുകൾക്കും അടിപാതകളോ മേൽപ്പാലങ്ങളോ നിർമ്മിക്കും. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി കേരളത്തെ രണ്ടായി വിഭജിക്കുമെന്ന വാദം അടിസ്ഥാനരഹിതമാണ്. സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ്



ഉൾപ്പെടെ 63,941 കോടി രൂപയാണ് പദ്ധതിക്ക് ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

കെ-റെയിലിനായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുമെന്ന് സർക്കാരും മുഖ്യമന്ത്രിയും അസന്നിധ്യമായി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഈ ഇനത്തിൽ 13,362 കോടി രൂപ ചെലവാകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

കെ-റെയിൽ കേരളത്തെ സാമ്പത്തികമായി തകർക്കുമെന്ന വാദം തെറ്റാണ്.

പശ്ചാത്തല സൗകര്യവികസനം നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക വളർച്ചയെ ഉത്തേജിപ്പിക്കും, വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കും, ബിസിനസ്സ് രംഗത്ത്

കുതിച്ചുപാട്ടുമുണ്ടാകുന്നതിന് ഇടവരുത്തും, വ്യാവസായിക രംഗം

ഉൾജ്ജ്വലമാകും, സാങ്കേതിക മേഖലയും ടൂറിസം മേഖലയും

അഭൂതപൂർവ്വമായ വളർച്ചയിലേക്ക് നയിക്കപ്പെടും എന്നിവയെല്ലാം

കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക മുന്നേറ്റത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്തും. ഒരു ഡോക്ടർക്ക്,

ഒരു എഞ്ചിനീയർക്ക്, സാധാരണ തൊഴിലാളിക്ക്, ഒരു പ്രൊഫഷണലിലെ

ജീവനക്കാർക്ക്, വിദ്യാർത്ഥിക്ക്, സാധാരണക്കാരനായ ഒരു മനുഷ്യന്,

ബിസിനസ്സുകാരന്, റോഡ് യാത്രയിൽ നഷ്ടമാകുന്ന സമയത്തിനും അതിലൂടെ

എന്നന്നേക്കുമായി ഇല്ലാതാകുന്ന/നഷ്ടപ്പെടുന്ന നേട്ടങ്ങൾക്കും അവരുടെ

പ്രവർത്തനക്ഷമതയ്ക്കും നാം എത്ര കോടി രൂപയാണ് വിലയായി

നിശ്ചയിക്കുന്നത്? കെ-റെയിലിനെ വിമർശിക്കുന്നവർക്ക് ഇതിനെക്കുറിച്ച്

എന്താണ് പറയാനുള്ളത്? ഒരു ഡോക്ടർക്ക് രണ്ട് മണിക്കൂർ അയാളുടെ യാത്രാസമയം ലാഭിച്ചുകിട്ടിയാൽ എത്ര രോഗികളെ ചികിത്സിക്കാൻ കഴിയും? ഒരു ബിസിനസ്സുകാരന് തന്റെ ശ്രദ്ധ എത്രമാത്രം ബിസിനസ്സിൽ കേന്ദ്രീകരിക്കാൻ കഴിയും? ഒരു അദ്ധ്യാപകന് പ്രിപ്പറേഷൻ ഉൾപ്പെടെ പഠിപ്പിക്കാനുള്ള കൂടുതൽ സമയം ലഭ്യമാകുകയാണ്. ഈ സമയം മുഴുവൻ റോഡുകളിൽ പൊലിഞ്ഞുപോകുകയാണ്. ഈ സമയം മുഴുവൻ എന്നെന്നേക്കുമായി ഒരു മനുഷ്യന്റെ ജീവിതത്തിൽനിന്ന് നഷ്ടമാകുകയാണ്. ഇതിന് എത്ര കോടി രൂപയാണ് പ്രതിപക്ഷം വിലയായി നിശ്ചയിക്കുന്നതെന്നറിയാൻ ഞങ്ങൾക്ക് താല്പര്യമുണ്ട്. കേന്ദ്ര റെയിൽ ആസൂത്രണത്തിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ച സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്ക് സഹായം ലഭ്യമാക്കാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരും മടിച്ചനിൽക്കുകയാണ്. ആ പ്രതിബന്ധത്തെ വിദേശ ബാങ്കുകളിൽനിന്ന് വായ്പയെടുത്താണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറികടക്കുന്നത്. അതിനും ഇടകോലിടാൻ കേന്ദ്രസർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നു. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കളിപ്പാവയാകാൻ കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ സർക്കാരിനെ ലഭിക്കില്ലായെന്നതിന്റെ പേരിൽ സംസ്ഥാനത്തെ ഞെക്കി കൊല്ലാനാണ് ബി.ജെ.പി.-യും കൂട്ടരും ശ്രമിക്കുന്നത്. അതിനെക്കൊണ്ട് കേരളം അതിജീവിക്കും. ഞെക്കിഞ്ഞെക്കി ശ്യാസംമുട്ടിച്ച് കേരളത്തെ

വരുതിക്ക് നിർത്താനാണ് ബി.ജെ.പി. മോഹിക്കുന്നതെങ്കിൽ അവർ വിഡ്ഢികളുടെ സ്വർഗ്ഗത്തിലാണെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ സംശയം വേണ്ട. ബി.ജെ.പി.-യുടെയും യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെയും ജമാത്തെ ഇസ്ലാമിയുടെയും സംയുക്ത കൂട്ടുകെട്ടിനെ തകർത്ത് ദേശീയപാതാ വികസനവും ഗെയിൽ പദ്ധതിയും പ്രയോഗവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടതുപോലെ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി കേരളത്തിൽ യാഥാർത്ഥ്യമാകും. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് 2011-ലെ യു.ഡി.എഫ്. പ്രകടന പത്രികയിൽ പറഞ്ഞുകാര്യം ഞാൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. 2012-ലെ എമർജിംഗ് കേരളയിലും ഡ്രീം പ്രോജക്ടായി ഈ പദ്ധതിയാണ് അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടത്. 2009 ഫെബ്രുവരി മാസത്തിലാണ് ആദ്യമായി അന്നത്തെ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ഡോ. തോമസ് ഐസക് തിരുവനന്തപുരം - കാസർഗോഡ് ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോരിഡോർ എന്ന ആശയം മുന്നോട്ടുവച്ചത്. 2010 ഫെബ്രുവരിയിൽ അന്നത്തെ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ ഇതിന്റെ പ്രാഥമിക പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കി നാടിന് സമർപ്പിച്ചു. 2011 സെപ്റ്റംബറിൽ അന്നത്തെ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടി സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്കായി ഒരു SPV (Special Purpose Vehicle) രൂപീകരിച്ചു. 2012 ജൂണിൽ DMRC (Delhi Metro Rail Corporation)

ഫീസിബിലിറ്റി പഠനം നടത്തിയതും ഉമ്മൻചാണ്ടി സർക്കാരിന്റെ കാലത്താണ്. സിൽവർ ലൈനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജനങ്ങളുടെ ആശങ്കകളും സംശയങ്ങളും പരിഹരിച്ച്/എല്ലാസൗകര്യങ്ങളും പരിഹരിച്ച് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ സിൽവർ ലൈൻ നടപ്പിലാക്കാൻ മുന്നോട്ടുവന്നിരിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.....

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: യു.ഡി.എഫ്. ത്രാണിയില്ലാതെ

തോറ്റുപിൻമാറിയ നാഷണൽ ഹൈവേ വീതികൂട്ടുന്ന പദ്ധതിയും ഗെയിൽ പദ്ധതിയും എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കിയതുപോലെ കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയും സംസ്ഥാനത്ത് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കും. നിങ്ങൾ കാണിക്കുന്ന ഉമ്മാക്കിയുടെ മുമ്പിൽ ഭയപ്പെട്ട് നിന്നിരുന്നവെങ്കിൽ ദേശീയപാത വികസനത്തിനുവേണ്ടി 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നില്ല. നിങ്ങൾ കിയാബത്ത് നാൾവരെ ഭരിച്ചാലും ദേശീയപാതയ്ക്ക് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കാൻ കഴിയില്ലായെന്നുള്ളതുനിന്നാണ് ആ സ്വപ്നം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കി വരുന്ന അമ്പത് കൊല്ലത്തെ മലയാളിയുടെ ജീവിതത്തെ വികസ്യമാക്കുവാൻവേണ്ടിയുള്ള അത്യജ്ജ്വലമായ നേട്ടത്തിന് ഈ ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിച്ചത്, സഖാവ് പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ

ശ്രമങ്ങൾ നടന്നതെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട്, ഇത് യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെയും എൽ.ഡി.എഫ്.-ന്റെയും പ്രോജക്ടാണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ പ്രോജക്ടാണ്. ഇതിനെ എല്ലാവരും പിന്തുണയ്ക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, കേരളത്തെ ഗൗരവതരമായി ബാധിക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട ഈ വിഷയം, ജനങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുത്ത ജനപ്രതിനിധികൾ ഇരിക്കുന്ന ഈ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യാൻ അനുവദിച്ചതിൽ ഞാൻ പ്രത്യേകമായി നന്ദി പറയുകയാണ്. പ്രതിപക്ഷം ആഗ്രഹിച്ചതാണ്, നിയമനിർമ്മാണസഭയിൽ ഇത് സംസാരിക്കാതെ വേറെ എവിടെയാണ് സംസാരിക്കുന്നത്? തെരുവിലല്ലല്ലോ സംസാരിക്കുന്നത്. ഈ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്ന സ്ഥലത്തെ ആളുകൾ കുടിയിറക്കപ്പെടുന്നു, അവർ മാത്രമാണ് ഇരകളെന്നാണ് ചിലരുടെ വിചാരം. എന്നാൽ ഞങ്ങൾ പറയുന്നത്, സിൽവർ ലൈനിന്റെ ഇരകളാകുന്നത് കേരളം മുഴുവനാണെന്നാണ്. പാരിസ്ഥിതികമായും സാമ്പത്തികമായും സാമൂഹികവുമായും കേരളം തകർന്നുപോകുന്ന ഒരു പദ്ധതിയാണിത്. ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ ദീർഘകാല റെക്കോർഡിൽ കിടക്കുന്നതാണെന്ന് ഉത്തരവാദിത്ത ബോധത്തോടുകൂടി കേരളത്തിലെ യു.ഡി.എഫ്./പ്രതിപക്ഷത്തിനുവേണ്ടി

ഞാൻ പറയുന്നു. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനോട് ഞങ്ങൾക്ക് തികഞ്ഞ യോജിപ്പാണ്. കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം ഏതാണ്? കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പാവപ്പെട്ട, സാധാരണക്കാരും ഉൾനാടൻ ഗ്രാമങ്ങളിലുള്ളവരും ഒരു നിവൃത്തിയുമില്ലാത്ത പാവങ്ങൾവരെ ആശ്രയിക്കുന്ന കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആണ്. അതിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണ്? രണ്ടോ മൂന്നോ കൊല്ലംമുമ്പുണ്ടായിരുന്നതിന്റെ നാലിലൊന്ന് ഷെഡ്യൂളുകൾ ഇപ്പോഴുണ്ടോ? പാവപ്പെട്ടവരും കൂലിപ്പണിക്കാരുമുൾപ്പെടെ 60 രൂപ മുതൽ 200 രൂപ വരെ ഓട്ടോറിക്ഷ കൂലി കൊടുത്താണ് ജോലിക്ക് പോകുന്നത്. കേരളത്തിലെ മിക്കവാറും എല്ലാ സർവ്വീസുകളും റദ്ദാക്കി, ശമ്പളവും പെൻഷനും കൊടുക്കാൻ കഴിയാതെ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്നുപറയുന്ന പാവപ്പെട്ടവന്റെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ സ്വാഭാവിക മരണത്തിന് വിട്ടുകൊടുത്തുകൊണ്ടാണ് വരേണ്യവർഗ്ഗത്തിനുവേണ്ടി ഈ സർക്കാർ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുമായി വരുന്നത്. ഇതിലെ റിപ്പോർട്ട് വായിക്കണം, ഇത് വിജയകരമാകണമെങ്കിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ വീതി കൂട്ടരുത്, വീതി കൂട്ടിയാൽ റോഡിലൂടെ ആളുകൾ കൂടുതൽ യാത്ര ചെയ്യും. അഥവാ നിങ്ങൾ വീതി കൂട്ടിയാലും ടോളിന്റെ ഫീ ക്രമാതീതമായി

വർദ്ധിപ്പിക്കണം. ഇല്ലെങ്കിൽ സിൽവർ ലൈനിൽ കയറാൻ ആളിനെ  
 കിട്ടില്ല. അതുമത്രമല്ല, സാധാരണ തീവണ്ടിയിൽ രണ്ടാം ക്ലാസ്സ് എ.സി.  
 കമ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെയും മൂന്നാം ക്ലാസ്സ് എ.സി. കമ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെയും ചാർജ്ജ്  
 ഗണ്യമായി വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അല്ലെങ്കിൽ എല്ലാവരും അതിൽ യാത്ര ചെയ്യും.  
 സിൽവർ ലൈനിലേയ്ക്ക് വരില്ല. യാത്രക്കാർ വിമാനത്തിൽ  
 പോകുന്നതുകൊണ്ട് വിമാനം വെടിവെച്ചിടണമെന്ന് മാത്രം പറഞ്ഞില്ല. അത്  
 മഹാഭാഗ്യമായി ഞാൻ കരുതുകയാണ്. എല്ലാ പൊതുഗതാഗത  
 സംവിധാനങ്ങളും ലോകത്ത് വരുന്നത് കോംപ്ലിമെന്ററിയാണ്. ഒരു പ്രോജക്ട്  
 വന്നാൽ അത് റോഡ് ഗതാഗതം, ജലഗതാഗതം എന്നിവയെ  
 ബന്ധപ്പെടുത്തണം. അത് ഇന്റഗ്രേറ്റ് ചെയ്ത് കോംപ്ലിമെന്ററിയാക്കി  
 സഹായിക്കുന്നതാണ് പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം. ആ  
 കോംപ്ലിമെന്ററിയാക്കിയിട്ടുള്ള പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ ഇല്ലാതാക്കി  
 ബാക്കിയുള്ള പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ മുഴുവൻ വിഴുങ്ങുന്ന  
 പദ്ധതിയാണ് സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി. വേറൊന്നും വേണ്ട എന്നുള്ള  
 നിലയിലേയ്ക്കാണ് സിൽവർ ലൈൻ പോകുന്നത്. ഇതിന്റെ ഒന്നാമതായിട്ടുള്ള  
 കാര്യമെന്താണ്; ഏറ്റവും വലുത് ഇതിന്റെ ഇക്കണോമിക് വയബിലിറ്റിയാണ്.  
 ഇക്കണോമിക് വയബിലിറ്റിയെക്കുറിച്ച് അസെസ്സ്മെന്റ് നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ;

എന്ത് കണക്കാണ് ഈ 64,000 കോടി രൂപ? ഏത് കണക്കിനെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയിട്ടാണ് പറയുന്നത്? ഞാൻ അതിനെ ചോദ്യം ചെയ്യുകയാണ്. 64,000 കോടി രൂപ മാത്രമേ ഈ പദ്ധതിക്ക് ചെലവാകൂ എന്ന ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനത്തെ ഞങ്ങൾ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നു. ഇതിന് 2018-ൽ നീതി ആയോഗ് പറഞ്ഞത് 1,33,000 കോടി രൂപ എന്നാണ്. അതിനുശേഷം എത്ര പ്രാവശ്യം റേറ്റ് റിവൈസ് ചെയ്തു. നീതി ആയോഗിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ കണക്കനുസരിച്ച് 1,60,000 കോടി രൂപയാകും. അഞ്ചുകൊല്ലമോ പത്തുകൊല്ലമോ കഴിഞ്ഞ് പ്രോജക്ട് കംപ്ലീറ്റ് ചെയ്യുമ്പോഴുള്ള കോസ്റ്റുകൂടി സാധാരണ കണക്കാക്കും. അങ്ങനെ കണക്കാക്കിയാൽ ഇത് രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപയ്ക്ക് അപ്പുറം പോകുമെന്നറിയാൻ പാഴൂർ പടിപ്പുരവരെ പോകേണ്ട. സാധാരണമായ കണക്കുകൂട്ടൽ മാത്രം മതി. അങ്ങനെ രണ്ടുലക്ഷം കോടി രൂപ വായ്പയെടുക്കാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥിതിയിലാണോ കേരളം? ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പ് മന്ത്രി പറയട്ടെ. ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന ബഡ്ജറ്റിലെ ഫിസ്കൽ ഇൻഡിക്കേറ്റേഴ്സ് ഒന്ന് വായിച്ചുനോക്കൂ. അത് വായിച്ചുനോക്കിയാൽ കേരളംപോലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനം ഈ രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ കടബാധ്യതയിലേയ്ക്ക്



പോകും. കുട്ടികൾക്ക് ഉച്ചഭക്ഷണം കൊടുക്കുമ്പോൾ പാലും മുട്ടയും കൊടുക്കണമെന്നുള്ള കണക്കുണ്ട്. ഇപ്പോൾ പാലും മുട്ടയും കൊടുക്കണമെങ്കിൽ ഹെഡ്ക്വാർട്ടേഴ്സിൽ പിരിവ് നടത്തണം, അല്ലെങ്കിൽ അവരുടെ പോക്കറ്റിൽനിന്ന് കാശ് എടുക്കണം. കാരണം ആ കുഞ്ഞുങ്ങൾക്കുള്ള ഉച്ചഭക്ഷണത്തുക വർദ്ധിപ്പിക്കാൻപോലും സർക്കാരിന്റെ കയ്യിൽ പൈസയില്ല. കുട്ടികൾക്ക് പാലും മുട്ടയും കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത സർക്കാരാണ്. ഡി.ജി.പി.-യുടെ ഒരു സർക്കുലർ ഉണ്ട്. എന്താണെന്ന് അറിയാമോ; പോലീസിന് ഡീസലും പെട്രോളും അടിക്കുന്ന പമ്പിൽ കാശ് കൊടുക്കാൻ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട്, കാശ് വേണമെന്ന് ധനകാര്യ വകുപ്പിനോട് പറഞ്ഞിട്ടും അത് അംഗീകരിക്കാത്തതുകൊണ്ട് നിങ്ങൾ നിങ്ങളുടെ സൗകര്യംപോലെ എവിടെയെങ്കിലും പോയി ഡീസലും പെട്രോളും അടിച്ചേക്കണമെന്ന് പോലീസുകാരോട് പറയുകയാണ്. ഡി.ജി.പി.-യുടെ സർക്കുലർ എന്റെ കൈവശം ഇരിക്കുന്നു. നിവൃത്തിയില്ലാത്ത ഈ സംസ്ഥാനത്ത് സാമ്പത്തികമായ പരാധീനതകൾ അനുഭവിക്കുന്ന ഈ സംസ്ഥാനത്ത്- കൊച്ചി മെട്രോയുടെ ഒരു ദിവസത്തെ നഷ്ടം ഒരു കോടി രൂപയാണ്- രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപ കടമെടുക്കുന്നത്, പിന്നീട് അതിന്റെ പ്രിൻസിപ്പൽ എന്താണെന്നും പലിശയും അതുകൂടാതെ ഈ സിൽവർ ലൈൻ

പ്രയോഗികമായാൽ അത് ഒരുദിവസം ഉണ്ടാക്കുന്ന കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ നഷ്ടവുംകൂടി കേരളം എവിടെ എത്തിനിൽക്കും? പ്രതിപക്ഷം ഉയർത്തുന്ന ചോദ്യം അതാണ്, ഇക്കണോമിക് വയബിലിറ്റിയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ശ്രീ. സീതാരാം യെച്ചൂരി ട്വീറ്റ് ചെയ്തത്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അഹമ്മദാബാദ് മുംബൈ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ (ഗുജറാത്ത് ഗവൺമെന്റ്) കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ 1,10,000 കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റായിരുന്നു. ഇപ്പോഴത്തെ സാമ്പത്തിക പ്രയാസമനുസരിച്ച് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇത് ചെയ്യുന്നത് അപകടമാണ്, കേന്ദ്രത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി മോശമാണ്, അതുകൊണ്ട് 1,10,000 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി നടപ്പാക്കരുതെന്ന് യെച്ചൂരി അവിടെ പറഞ്ഞപ്പോൾ ഇവിടെ രണ്ടുലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി സമ്പന്നമായ ഈ സംസ്ഥാനത്തിന് നടത്താമെന്നാണോ ഈ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിക്കുന്നത്. ഇവിടെ ഡി.പി.ആർ.-നെ സംബന്ധിച്ചൊക്കെ പറഞ്ഞു, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ മറുപടി തന്നിട്ടുണ്ട്. അതായത് എൻവയോൺമെന്റൽ ഇംപാക്ട് ആണ്. അതിൽ 55 ശതമാനം (292 കി.മീ.) എമ്പാക്മെന്റ് എന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി മറുപടി തന്നിരിക്കുന്നത്. ഡി.പി.ആർ.-ന്റെ പേജ് 403-ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, എമ്പാക്മെന്റിന്റെ ദൂരം 62 ശതമാനം എന്നാണ്. അതായത് 292 കി.മീ. അല്ല 328 കി.മീ. ആണ്.

ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് 5 മീ. മുതൽ 8 മീ. വരെ ഉയരത്തിലുള്ള എമ്പാക്മെന്റാണെന്നാണ്. എന്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇത്തരത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പ്രതിപക്ഷത്തിന് ഉത്തരം തന്നത്. നിങ്ങളുടെ ഡി.പി.ആർ.-ൽ ഒരു കണക്ക്, മുഖ്യമന്ത്രി നിയമസഭയിൽ പറയുന്നത് വേറൊരു കണക്ക്. 5 മീ. മുതൽ 8 മീ. വരെ എന്നതിന്റെ കണക്ക് എന്താണ്; എമ്പാക്മെന്റന്റ് പറഞ്ഞാൽ ഉയരത്തിലാണ്. 'മിത്ത് vs റിയാലിറ്റി' എന്നുപറയുന്ന സർക്കാരിന്റെ വെബ്സൈറ്റിൽ ഒരു സംഭവമുണ്ട്. ഇതൊക്കെ പരസ്പരവിരുദ്ധമായ കണക്കാണ്. നിയമസഭയിൽ ഒന്ന്, വെബ്സൈറ്റിൽ ഒന്ന്, ഡി.പി.ആർ.-ൽ വേറൊന്ന്. ആ കണക്കിൽ പറയുന്നത് എന്താണ്; കഴിഞ്ഞ 100 വർഷക്കാലത്തെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രളയരേഖയുടെ മീതെയാണ് ഒരു മീറ്ററിന് ദൂരെ ഹൈറ്റ് പോകുന്നത്. 2018-ലെ പ്രളയത്തിൽ, ഞങ്ങളുടെ പലരുടെയും വീടിന്റെ മുകളിൽക്കൂടിയാണ് വെള്ളം പോയത്. ആ പ്രളയരേഖ അതിന്റെയുംമീതെ, കാരണം, ഒരിക്കലും ടാക്കിൽ വെള്ളംവരാൻ പാടില്ല. ടാക്കിൽ വെള്ളം വരാതിരിക്കാൻവേണ്ടി 35-40 അടി ഉയരത്തിലാണ് പല സ്ഥലത്തും എമ്പാക്മെന്റ് കടന്നുപോകുന്നത്. ഈ എമ്പാക്മെന്റ് ഉറപ്പിക്കണമെങ്കിൽ എങ്ങനെയാണ് ഇതിന്റെ ഉയരം കണക്കാക്കുന്നത്? സബ്സോയിലിന്റെയും സൈറ്റ്

ഡാറ്റയുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. അങ്ങനെയൊരു പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ല. കേരളത്തിൽ 90 ശതമാനവും ലൂസായിട്ടുള്ള മണ്ണാണ്. സോയിൽ സ്റ്റഡി നടത്താതെ എത്രയടി താഴ്ചയിൽ ഇതിന്റെ ബേസ്മെന്റ് വേണം, എത്രയടി ഉയരത്തിൽ നിൽക്കണം? അല്ലെങ്കിൽ ട്രെയിൻ പോകുമ്പോൾ മറിഞ്ഞ് വീഴും. അതിന് പാറയും മണ്ണും കല്ലും സിമന്റുമെല്ലാം അതിനെ ശരിയാക്കി നിർത്തണം. 328 കി.മീ. ദൂരയാണിത്. നേരത്തെ പലയാളുകളും വേലിയാണെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇരുവശവും മതിൽ കെട്ടുമെന്നാണ് ഡി.പി.ആർ.-ൽ കൃത്യമായി പറയുന്നത്. മതിൽ കെട്ടി അവിടെ പരസ്യംകൊടുക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഡി.പി.ആർ.-ന്റെ പേജ് നമ്പർ 400-ൽ പറയുന്നത് രണ്ടുവശത്തും ഉയരത്തിൽ മതിൽ കെട്ടുമെന്നാണ്. ഏകദേശം ഇരുനൂറ് കിലോമീറ്റർ മതിൽ, 328 കി.മീ. എമ്പാക്മെന്റ്. ഒരു രാത്രി മുഴുവൻ മഴപെയ്താൽ പിറ്റേദിവസം പ്രളയമുണ്ടാകുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് പാരിസ്ഥിതികമായുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങളെ എങ്ങനെ തടുത്തുനിർത്തും? അതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ഒരു ധാരണയും ഇവർക്കാർക്കുമില്ല. ഭൂപ്രതലത്തിന്റെ ഉറപ്പനുസരിച്ചാണ് എമ്പാക്മെന്റിന്റെ ഉയരവും മണ്ണിനടിയിലേയ്ക്കുള്ള അതിന്റെ ആഴവും പരിശോധിക്കേണ്ടത്. ഇതിനാവശ്യമായ പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ.....

മി. സ്പീക്കർ: 10 മിനിറ്റ് അങ്ങ് എടുക്കുകയാണോ?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അഞ്ച്-എട്ട് മിനിറ്റുകൂടി വേണം. ഇത്

നിയമസഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട? ഇതിനകത്ത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം, ഇതിന്റെ പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ, ഞാൻ കഴിഞ്ഞദിവസം സഭയിൽ പറഞ്ഞതാണ്, 3000 മീ. ദൂരമേയുള്ളൂ വിഴിഞ്ഞത് കല്ലിടാൻ, 800 മീ. കഴിഞ്ഞപ്പോൾ 15 ലക്ഷം ടൺ കല്ലായി. ഇനി 60 ലക്ഷം ടൺ കല്ല് കിട്ടാത്തതുകൊണ്ട്, പാറകിട്ടാത്തതുകൊണ്ട് രണ്ടുവർഷം വൈകിയിട്ടും അദാനി പോർട്ട് അധികൃതരിൽനിന്നും ഇതുവരെ ഗവൺമെന്റ് ഫൈൻ വാങ്ങിയിട്ടില്ല. ഇവർ ഫൈൻ അടിക്കേണ്ടവരാണ്, അടിച്ചിട്ടില്ല. കല്ല് ലഭ്യമല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഫൈൻ അടിക്കാത്തതെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇത് 3000 മീ., ഇതോ 5,37,000 മീ.; എവിടെനിന്നാണ് ഇതിനാവശ്യമായ പ്രകൃതിവിഭവം കൊണ്ടുവരാൻ പോകുന്നത്? ഏത് സംസ്ഥാനത്തുനിന്നും കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കും? പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകൾ മുഴുവൻ ഇടിച്ചുനിരത്തിയാലും ഇതിനാവശ്യമായ മെറ്റീരിയൽസ് ലഭിക്കുമോ; ഇതൊക്കെ നമ്മൾ നോക്കേണ്ട; നാഷണൽ ഹൈവേ പണിയാനുള്ള മെറ്റീരിയൽ മതിയോ ഇത്രയും പൊക്കത്തിൽ ഈ സാധനം കെട്ടിപ്പൊക്കാൻ? മതിയോ? അത് പോര; ഈ പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകൾ

മുഴുവൻ ഇടിച്ചുനിരത്തിയാൽ അവിടെനിന്ന് ഉരുവിക്കുന്ന 41 നദികൾ എവിടെ എത്തും? ഞാൻ ഗുരുതരമായ ആക്ഷേപം ഉന്നയിക്കുകയാണ്. ഇത് സംബന്ധിച്ച മൂന്ന് റിപ്പോർട്ടുകളുണ്ട്. ഒന്ന് പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട്, രണ്ട് ഫൈനൽ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട്, മൂന്ന് ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട്. ഈ മൂന്ന് റിപ്പോർട്ടുകളിലെ ഡാറ്റയിൽ കൃത്രിമം കാണിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ തെളിവുകൾ സഹിതം പറയാം. അത് അധർമ്മികവും കുറ്റകരവുമായ കാര്യമാണ്. ഡാറ്റാ കൃത്രിമം നടത്തിയാൽ അത് ക്രിമിനൽ കുറ്റമാണ്. ഈ പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് വന്ന് രണ്ടുമാസംകൊണ്ട് ഫൈനൽ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് വരികയാണ്. കണക്ക് മുഴുവൻ അതിനകത്ത് തെറ്റിച്ചിരിക്കുകയാണ്. പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ റൈഡർഷിപ്പ് ഫോർകാസ്റ്റുണ്ട്. അതായത്, ദിനംപ്രതി എത്രപേർ യാത്ര ചെയ്യുമെന്നതാണ്. 45650 പേരാണ് പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നപ്രകാരം ഒരു ദിവസം യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. ഫൈനൽ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ ഏകദേശം ഇരട്ടിയായി, 82000 പേരായി. ഏത് കണക്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണിത്? രണ്ടുമാസംകൊണ്ട് സിൽവർ ലൈനിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്ന യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിന്റെ ഡാറ്റാ കൃത്രിമമാക്കി

മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്. കണക്കിലാണെങ്കിൽ വ്യാപകമായി കുറച്ചുവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. പദ്ധതി സാമ്പത്തികമായി ഗുണകരമാണോയെന്ന് കണ്ടെത്തേണ്ട Economic Internal Rate of Return, അതുപോലെ അതിന്റെ Expected Net Present Value അഥവാ ENPV ഇത് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ രണ്ടുമാസംകൊണ്ട് ഇതിന്റെയെല്ലാം കണക്കുകളിൽ ഗൗരവകരമായ മാറ്റം കാണിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കെ-റെയിൽ പരഞ്ഞെടുത്തു സരിച്ച് SYSTRA എന്ന ഏജൻസി സൗകര്യത്തിന് എഴുതിക്കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അതുതന്നെയാണ് SYSTRA-യുടെ തലവനായ ശ്രീ. അലോക് കുമാർ വർമ്മ വെളിപ്പെടുത്തിയത്. അദ്ദേഹം വെളിപ്പെടുത്തിയതിന്റെ കണ്ടെത്തൽ എന്താണെന്ന് നമുക്ക് രേഖകൾ പരിശോധിച്ചാൽ കാണാം. രണ്ടുമാസം കൊണ്ടുള്ള അലൈൻമെന്റ് മാറ്റം കണ്ടാൽ ഞെട്ടിപ്പോകും. ആദ്യത്തെ പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ എമ്പാക്മെന്റ് 89 കിലോമീറ്ററായിരുന്നു. രണ്ടുമാസം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ 236 കിലോമീറ്ററായി എമ്പാക്മെന്റ് വർദ്ധിച്ചു. രണ്ടുമാസംകൊണ്ട് 89 കിലോമീറ്ററിൽനിന്നും എമ്പാക്മെന്റ് 236 കിലോമീറ്ററായി വർദ്ധിക്കാനുള്ള എന്ത് സ്റ്റഡി നടത്താൻ കഴിയും. ഏത് ഫീൽഡിൽ പോയി....രണ്ടുമാസംകൊണ്ട് അവിടെനിന്ന് നടന്ന്

എത്തില്ലല്ലോ ഇവിടെ; ഒരു പഠനവും നടത്താതെ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഡി.പി.ആർ. വന്നപ്പോൾ വീണ്ടുമത് 62 ശതമാനമായി, 328 ആയി ഉയർത്തി. ഈ ഡാറ്റകൾ മുഴുവൻ പരിശോധിച്ചാൽ ഡാറ്റായിൽ കൃത്രിമം കാണിച്ചയാൾ ജയിലിൽ പോകേണ്ടി വരും. Data fudging എന്നുപറയുന്നത് ഇന്ന് വലിയൊരു ക്രൈമാണ്. ആ data fudging ആണ് ഇതിൽ മുഴുവനും നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ജിയോളജിക്കൽ സർവ്വേ, ജിയോ ടെക്നിക്കൽ സർവ്വേ, ഹൈഡ്രോളജിക്കൽ സർവ്വേ, ഫൈനൽ ലൊക്കേഷൻ സർവ്വേ ഇതൊന്നും നടത്തിയിട്ടില്ല. ഇതൊന്നും നടത്താതെ ഡാറ്റയിൽ മുഴുവൻ കൃത്രിമം കാണിച്ച് ഇത് ലാഭകരമാണെന്ന് വരുത്തിത്തീർക്കുകയാണ്. സാമ്പത്തികമായ കണക്ക് തെറ്റിച്ചെഴുതുകയാണ്. ഒരു യൂണിറ്റിന് എത്രരൂപയാകുമെന്നുവരെ ഫൈനൽ പ്രിലിമിനറി റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. 8 കോടി മുതൽ 40 കോടി രൂപ വരെ ഒരു യൂണിറ്റിന് എന്നുപറയുന്നുണ്ട്. അത് വീണ്ടും 10 കോടി രൂപയായി കുറച്ചു. എന്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്; ഏത് കണക്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്; എങ്ങനെയാണ് ഇതിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുന്നത്; എത്ര നാച്ചുറൽ റിസോഴ്സ് ഉപയോഗിക്കണമെന്ന് അറിയാമോ? 10 കോടി രൂപയുടെ ഒരു പാലം നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ സോയിൽ



ടെസ്റ്റ് നടത്തി, ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തി, മെറ്റീരിയൽ കോസ്റ്റ് മനസ്സിലാക്കി, അതെല്ലാം കാൽക്കലേറ്റ് ചെയ്ത്, ലേബർ ചാർജ്ജെല്ലാം കണക്കാക്കി, ആ ഫൈനൽ എസ്റ്റിമേറ്റ് കൂടി വച്ചിട്ടുള്ളതല്ലേ ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് എന്നുപറയുന്നത്. അത് ഇതിനകത്തില്ല. നിങ്ങളെല്ലാം സംസാരിച്ചപ്പോൾ അവകാശപ്പെടുന്നത് ഞാൻ ശ്രദ്ധിച്ചു, 'സ്പീഡ്' സ്പീഡ് എന്നുപറയുന്നതാണ് ഇന്നത്തെ വികസനമെന്ന് നിങ്ങൾ തെറ്റിദ്ധരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിൽതന്നെ ഒരു ഇടതുപക്ഷ വിരുദ്ധതയുണ്ട്. നിങ്ങൾ ഇപ്പോൾ പറയുന്നത്, നിങ്ങൾ കാലത്തിന്റെ മുമ്പേ നടക്കുകയാണ്, ഞങ്ങൾ കാലത്തിന്റെ പുറകെ നടക്കുകയാണെന്നാണ്. കാലാവസ്ഥ മാറ്റത്തിന്റെ ശാസ്ത്രീയ തെളിവുകൾ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുകയും വികസന ബദലുകൾ കണ്ടെത്താൻവേണ്ടി ലോകം നിർബന്ധിതമാക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നൊരു കാലത്താണ് വൻമൂലധന നിക്ഷേപവും ദീർഘകാല പ്രത്യാഘാതങ്ങളുമുള്ള ഒരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് നാം ചിന്തിക്കുന്നത്. അവിടെ ആരാണ് മുന്തിൽ? നിങ്ങൾ മുന്തിലല്ല, നിങ്ങൾ വളരെ പുറകിലാണ്. കാരണം കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാനത്തിന്റെ കാലത്ത് ഒരു പ്രോജക്ട് എങ്ങനെയാണ് ചെയ്യുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാക്കേണ്ട. ലോകം ഈ രീതിയിലല്ല പോകുന്നത്. നിങ്ങളുടേത് 60 വർഷം മുമ്പുള്ള development perspective, വികസന

പരിപ്രേക്ഷ്യമാണ്. അതല്ല; കവികളും എഴുത്തുകാരും പരിഹസിക്കപ്പെടുകയും  
 അപമാനിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നൊരു കെട്ടുകാലമാണിത്. ഇതിനെ  
 എതിർത്തവരെയെല്ലാം എത്രമാത്രമാണ് അപമാനിച്ചത്. കേരളം  
 പോലുള്ളൊരു സംസ്ഥാനത്ത് ഇതിനെ എതിർക്കാൻ അവകാശമില്ലേ;  
 നരേന്ദ്ര മോദി സ്റ്റേലിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇങ്ങനെ പറയാമോ?  
 അതായത് നിങ്ങളുടെ ഒരു പദ്ധതിയെ, സർക്കാരിനെ എതിർത്താൽ  
 തീവ്രവാദികളും ദേശദ്രോഹികളുമായിട്ടുള്ള ബന്ധമായി. അങ്ങനെ  
 ചെയ്യാമോ? ഞാൻ കഴിഞ്ഞ ദിവസം പറഞ്ഞതുപോലെ, അതെല്ലാം  
 ഏകാധിപതികളുടെ പൊതുസ്വഭാവമാണ്. അവരെ എതിർക്കുന്നവരെ  
 കുറ്റപ്പെടുത്തുകയെന്ന് പറയുന്ന ഒരു രീതിയാണിത്. നിങ്ങൾ എന്താണ്  
 ചെയ്തത്? പൗരപ്രമുഖന്മാർ എന്ന് നിങ്ങൾ തന്നെ തീരുമാനിച്ച കുറേയൊളകളെ  
 വിളിച്ചുവരുത്തി അവരുമായി മോണോലോഗ് നടത്തി. ഇത് ജനാധിപത്യ  
 കേരളമാണ്, മോണോലോഗ് അല്ല. We need dialogue. സംസാരിക്കണം,  
 സംവദിക്കണം. എതിർപ്പുകളെ, ഉത്കണ്ഠകളെ, ആശങ്കകളെ നിങ്ങൾ  
 അഡ്രസ് ചെയ്യണം. നിങ്ങൾക്ക് മാൻഡേറ്റുണ്ട്. ശരിയാണ്, നിങ്ങളെല്ലാവരും  
 ഇവിടെ ജയിച്ചുവന്നവരാണ്. മാൻഡേറ്റ് എന്നത് എന്തും ചെയ്യാനുള്ള  
 അധികാരമാണെന്ന് തെറ്റിദ്ധരിക്കരുത്. എന്തും ചെയ്യാനുള്ള അധികാരമല്ല

മാൻഡേറ്റ്. ജനങ്ങൾ ഉയർത്തുന്ന കൺസേൺ ഉണ്ട്. നിങ്ങളുടെ ഈ മോണോലോഗിൽ പാരിസ്ഥിതിക, കാലാവസ്ഥ എക്സ്പെർട്ടുകളെ ആരെയും കണ്ടില്ലല്ലോ; ഡെവലപ്മെന്റ് എക്സ്പെർട്ടുകളെ കണ്ടില്ലല്ലോ; റെയിൽവേ, ഡെവലപ്മെന്റ്, എഞ്ചിനീയറിംഗ് എക്സ്പെർട്ടുകളുമായി ഞങ്ങൾ സംസാരിച്ചു. അതിലൊന്നും ഒരു സംശയവുമില്ല. ഞങ്ങളൊന്നും എടുത്തുചാടി സമരംഗത്തേക്ക് ഇറങ്ങിയ ആളുകളല്ല. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് 25 കോടി രൂപ മുതൽമുടക്കിയെന്ന് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. എന്നിട്ട് എന്തായി? പഠനം നടത്തി, റിപ്പോർട്ട് ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഇത് ഫീസിബിൾ അല്ലെന്നും അശാസ്ത്രീയമാണെന്നും അപ്രായോഗികമാണെന്നും മനസ്സിലായി. ഒരു ഗവൺമെന്റ് ഉചിതമായ തീരുമാനമെടുത്തു. ഞാൻ ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടിയെയും ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയെയും അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. അവർ ഉചിതമായ തീരുമാനമെടുത്തു. അതാണ് ഒരു ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യേണ്ടത്. ഞങ്ങൾക്ക് താൽപ്പര്യമുണ്ട്. Peoples' Democracy-യിൽ പറയുന്നത് ഇതൊരു പൊങ്ങച്ച പ്രകടനമല്ലല്ലോ; ഇതൊരു പൊങ്ങച്ച പ്രകടനമാണോ? ഈ കെട്ടുകാലഘട്ടത്തിൽ ഇത് ചെയ്യുക എന്നുപറയുന്നത്.... ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്, ഒരു തെറ്റായ പ്രവൃത്തി ചെയ്യുമ്പോൾ അത് നടപ്പാക്കുമ്പോൾ, നടപ്പാക്കാൻവേണ്ടി അടിച്ചമർത്തൽ,

നിശബ്ദമാക്കൽ, അപമാനിക്കൽ, മർദ്ദനം ഇതൊന്നുമല്ല വേണ്ടത്. ഇതാണോ രീതി; ഇതല്ലല്ലോ രീതി; അത് മനസ്സിലാക്കുകയല്ലേ വേണ്ടത്. തെറ്റ് ചെയ്യുമ്പോൾ വ്യത്യസ്തമായ ശബ്ദങ്ങൾ നിശബ്ദമാക്കപ്പെടുമ്പോൾ, വീട്ടിൽനിന്നും കൃഷിയിടത്തിൽനിന്നും ആട്ടിയിറക്കപ്പെടുമ്പോൾ, ചർച്ച ചെയ്യാതെ സഹസ്രകോടികളുടെ പദ്ധതികൾ അടിച്ചേൽപ്പിക്കപ്പെടുമ്പോൾ, മുൻഗണനകൾ അട്ടിമറിക്കപ്പെടുമ്പോൾ, ഞങ്ങൾക്ക് മിണ്ടാതിരിക്കാനാവില്ല. നിങ്ങൾ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞില്ലേ; എങ്ങനെയാണ് ആ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് നടക്കുന്നത്. 2013-ൽ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന 'The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013.' ആ ആക്ടനുസരിച്ച് സ്വന്തം സ്ഥലങ്ങളിൽനിന്നും കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന പാവങ്ങളെ ചേർത്തുപിടിക്കുന്ന വിപ്ലവകരമായ നിയമമാണ്. അത് കൊണ്ടുവന്നത് യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റാണ്. 2015-ൽ അതിന്റെ റൂൾസ് വന്നു. അപ്പോഴാണ് അതിനുമുമ്പ് നമ്മൾ സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യുമ്പോൾ കൊടുത്തതിന്റെ പത്തിരട്ടി തുക നൽകാൻ കഴിയുന്നത്. ആ നിയമം വന്നതുകൊണ്ടാണ് നിങ്ങൾക്കിപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേ അക്വയർ ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത്. നിങ്ങൾ തെറ്റിദ്ധരിക്കേണ്ട. ഞാൻ

അവസാനിപ്പിക്കുന്നു. ഭരണകൂടവും ഭരണാധികാരിയും ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമാകുമ്പോൾ ചില ലക്ഷണങ്ങൾ കാണിക്കും. ആ ലക്ഷണങ്ങളാണ് സിൽവർ ലൈനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാനത്തുമുഴുവൻ സമരങ്ങളെ അടിച്ചമർത്താൻ നടത്തുന്ന ശ്രമങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. ഈ കൊച്ചുസംസ്ഥാനത്തെ, കേരളത്തെ ഒരു ബനാന റിപ്പബ്ലിക്കാക്കി മാറ്റാൻ കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രിയായ ശ്രീ. പിണറായി വിജയനെ ഞങ്ങൾ അനുവദിക്കില്ലെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, അടിയന്തരപ്രമേയം

ചർച്ച ചെയ്യാൻ സമ്മതം പറയുമ്പോൾ ഇത്രമാത്രം ഗുണം ഇതുകൊണ്ടുണ്ടാകുമെന്ന് അപ്പോൾ ഞാൻ കരുതിയിരുന്നില്ല.

പ്രമേയാവതാരകൻ മുതൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് വരെ ഇവിടെ

സംസാരിച്ച് കഴിഞ്ഞപ്പോൾ എല്ലാ രീതിയിലും പ്രതിപക്ഷനിര

തൂന്നുകാട്ടപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഏതെല്ലാം തരത്തിൽ ഒരു പദ്ധതിയെ

ഇല്ലാതാക്കണമെന്നുള്ള ഒരു മാനസികാവസ്ഥ പ്രവർത്തിച്ചുവെന്നുള്ളതാണ്

ഇവരുടെ സംസാരങ്ങളിലെല്ലാം വ്യക്തമായിട്ടുള്ളത്. പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച്

നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ തെറ്റിദ്ധാരണയുണ്ടാക്കത്തക്ക

രീതിയിലുള്ള ഉപോത്ബലകമായ ഒരു കാര്യവും പറയാൻ

കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലായെന്നുള്ളതും വസ്തുതയാണ്. അത്രമാത്രം പാപ്പരായ അവസ്ഥയിൽ സാധാരണ എത്തിച്ചേരേണ്ടവരല്ല അവർ. പക്ഷെ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടായതുകൊണ്ട് ആ ഒരു അവസ്ഥ വന്നുചേർന്നുവെന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. ഞങ്ങൾ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചർച്ച നടത്തിയത്, എന്തോ സമൂഹത്തിന് വേണ്ടാത്തവരെ വിളിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തതാണെന്നുള്ള ഒരു തോന്നൽ അപ്പറത്തുനിന്ന് സംസാരിച്ച പലരും പ്രകടിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അക്കാര്യത്തിൽ ആദ്യമായല്ല ഈ യോഗമെന്ന് നിങ്ങൾ കാണണം. ഇത് കെ-റെയിലിനുവേണ്ടി വിളിക്കുന്ന യോഗം മാത്രമല്ല, ഞങ്ങൾ സംവദിക്കുന്ന ഒരു രീതിയുണ്ട്. അതിൽ ജനങ്ങളുമായി സംവദിക്കും, വിപുലമായി ജനങ്ങളുടെയടുത്ത് കാര്യങ്ങൾ എത്തിക്കും. എന്നാൽ അത് എന്താത്ത ഒരു വിഭാഗമുണ്ട്. ആ വിഭാഗവുമായും സംവദിക്കും. അതിൽ സമൂഹത്തിന്റെ പല തട്ടിലുള്ളവരുണ്ടാകും. സാധാരണഗതിയിൽ ഇവരെല്ലാവരും ഒരു കാരണവശാലും തള്ളിപ്പറയാൻ പറ്റാത്ത തരത്തിലുള്ള, നമ്മുടെ സമൂഹത്തിന്റെയാകെ അംഗീകാരം നേടിക്കഴിഞ്ഞവരാണ്. അവർ ആ യോഗത്തിന് വരുന്നുണ്ട്. ഇത് കാലാകാലമായി ചെയ്യുന്ന കാര്യമാണ്.

2016-ലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പിനുമുമ്പ് ഞങ്ങളുടെ പ്രകടനപത്രിക തയ്യാറാക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഭാവികേരളം എങ്ങനെ രൂപംകൊള്ളണമെന്ന് ചർച്ച

ചെയ്യുന്നതിന് കേരളത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ യോഗം വിളിച്ചിരുന്നു. ഏതോതരത്തിലേന്ന് നിങ്ങൾ വിശേഷിപ്പിച്ച ആളുകളിൽ പലരും ഈ യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്തിരുന്നു. 2016 മുതലുള്ള ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തന കാലയളവിൽ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ ആ യോഗം നടന്നിട്ടുണ്ട്. 2021-ലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പുഘട്ടം വന്നപ്പോൾ അതിന്റെ പ്രകടനപത്രിക തയ്യാറാക്കുന്നതിനുമുമ്പും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള യോഗം നടന്നു, കുറേക്കൂടി വിപുലമായ യോഗം നടന്നു. ഈ യോഗം മാത്രമല്ല വേറെയും യോഗങ്ങൾ നടന്നു. ഇതൊക്കെയൊരു സംവേദനത്തിന്റെ രീതിയാണ്. ഈ പറയുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരാശങ്കയും ഇല്ലായെന്ന് മാത്രമല്ല, ഈ പദ്ധതി വളരെവേഗം പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയണമെന്നാണ് ഞങ്ങൾ കാണുന്നത്. കാരണം, കാലതാമസത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഓരോന്നിന്റെയും വില വർദ്ധിക്കുന്നതിനും ചെലവ് കൂടുന്നതിനുമിടയാക്കുന്നതിനാൽ വേഗംതന്നെ പ്രാവർത്തികമാക്കണമെന്ന വികാരമാണ് പൊതുവെയുള്ളത്. ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞത് കേട്ടിട്ട് പോകുന്നവരല്ല വന്നവർ. സ്വതന്ത്രമായി അഭിപ്രായം പറയാൻ ശേഷിയുള്ളവരാണ്. അവർ എല്ലാവരും ആ നിലതന്നെയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഏതുകാലം മുതൽക്കാണ് ഇവിടെ നിങ്ങൾക്ക് ഈ പദ്ധതിയോട് വിയോജിപ്പുണ്ടായത്? ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ്

പറഞ്ഞു, ഞങ്ങൾക്ക് പിന്നെ ബോധ്യമായി ഇത് ഫീസിബിളായതാണ്. അത് എപ്പോഴാണ് ബോധ്യമായത്; ഏത് ഘട്ടത്തിലാണ്; 2016 ഫെബ്രുവരി കഴിയുമ്പോൾ നമ്മളെല്ലാവരും ഇലക്ഷൻ തിരക്കിലേയ്ക്ക് പോകുകയായിരുന്നു, ഓർമ്മയില്ലേ; എല്ലാപേരും ഇലക്ഷന്റെ തയ്യാറെടുപ്പിലായിരുന്നു. നിങ്ങൾ റെയിൽ മന്ത്രാലയവുമായി ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ കമ്പനി രൂപീകരിക്കാനുള്ള എം.ഒ.യു. ഒപ്പിട്ട തീയതി ഏതാണെന്ന് ഓർമ്മയുണ്ടോ? അത് 2016 ജനുവരി 27-നാണ്. അതിനുശേഷം നിങ്ങൾക്കിത് ഫീസിബിളായതാണ് ആലോചിക്കാനുള്ള സമയമായിരുന്നോ; നമ്മളെല്ലാവരും തെരഞ്ഞെടുപ്പ് രംഗത്തേയ്ക്ക് പോകുകയല്ലേയുണ്ടായത്?

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത്

2016 ജനുവരിയിൽ എം.ഒ.യു. ഒപ്പുവെച്ചവെന്നാണ്. അത് ഈ പ്രോജക്ട്. അതിനുപകരമായി ആൾട്ടർനേറ്റീവ് പ്രോജക്ട് കൊണ്ടുവന്നത് അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയാമല്ലോ; അതാണ് സബ്അർബൻ റെയിൽ. ചെങ്ങന്നൂർ വരെ ആദ്യഘട്ടത്തിൽ അത് നടത്താൻ വേണ്ടിയുള്ള പ്രോപ്പോസൽ നടപ്പിലാക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് റെയിൽവേയുമായുള്ള എം.ഒ.യു. ഒപ്പുവെച്ചത്. അല്ലാതെ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനോ സെമിബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനോ അല്ല. ആ പ്രോജക്ട് ആൾട്ടർനേറ്റീവ് പ്രോജക്ടായി ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കണമെന്നു



തന്നെയാണ് ഞങ്ങളുടെ നിർദ്ദേശം. അങ്ങ് തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കരുത്.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, അത് ഞാൻ പിന്നീട് അദ്ദേഹവുമായി

സംസാരിക്കാം. ഈ പറഞ്ഞ കാര്യത്തിന്റെ വിശദാംശം എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്.

ഇവിടെ നാം ഓർക്കേണ്ട കാര്യം, കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

യു.ഡി.എഫ്. വിചാരിച്ചാൽ സമരം നടത്താൻ കഴിയില്ലായെന്ന് ഞങ്ങൾ

പറയില്ല, കുറെ ആളുകളെ സംഘടിപ്പിക്കാനാകും. പക്ഷേ എന്താണ്

അനുഭവം? യു.ഡി.എഫ്.-നതന്നെ അവരുടെ സ്വന്തം അണികളെ

കെ-റെയിലിനെതിരെ ആവേശഭരിതരാക്കി രംഗത്തുകൊണ്ടുവരാൻ

കഴിയുന്നുണ്ടോ; നിങ്ങൾക്ക് അനുഭവമുള്ളതല്ലേ; നിങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിച്ച

നമ്പരുകളും ഫലത്തിലുണ്ടായതുമെല്ലാം നിങ്ങളുടെ അനുഭവത്തിൽ

കാണുന്നതല്ലേ; ഞാനതിന്റെയെല്ലാം കണക്കിലേയ്ക്ക് പോകേണ്ടതില്ലല്ലോ;

ഇത് കേരളം മൊത്തത്തിൽ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുകയാണെന്നുള്ളത് നമ്മൾ

കാണണം. ഇവിടെ യു.ഡി.എഫ്. മാത്രമല്ല സമര രംഗത്തുള്ളത്, വേറെ

ചിലരുമുണ്ട്. എസ്.യു.സി.ഐ.-ക്കാർ, വെൽഫെയർ പാർട്ടിക്കാർ

അങ്ങനെയുള്ള വിവിധ കൂട്ടർ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രക്ഷോഭത്തിലുണ്ട്.

പക്ഷേ ഇവിടെയും പോലീസിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും യാതൊരു അതിക്രമവും

ഉണ്ടായില്ല. തീർത്തും ശാന്തമായിത്തന്നെ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞു.

ചാത്തന്നൂരിൽ 9,000 രൂപയുടെ നാശനഷ്ടമാണ് വരുത്തിയത്. ധാരാളം സ്ഥലത്ത് നാശനഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തിയതിനുപുറമേ കാസർഗോഡ് പള്ളിക്കരയിൽ സർവ്വേ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ് മടങ്ങിയ തഹസിൽദാർമാരെ ആക്രമിക്കുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായി. പോലീസിനെ അവരുടെ ചുമതല നിർവ്വഹിക്കുന്നതിൽ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്ന നില എല്ലായിടങ്ങളിലും സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ പദ്ധതി കേരളത്തെ പരിഹരിക്കാനാകാത്ത സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലേക്ക് തള്ളിവിടുമെന്ന് പറയുന്നുണ്ട്. നമ്മൾ കാണേണ്ടത്, ലോകത്താകെ ബഡ്ജറ്റ് കമ്മി വർദ്ധിക്കുകയും കടം കൂടുകയും ചെയ്യുകയല്ലേ? ദേശീയതലത്തിൽ 2020-21-ലെ ധനകമ്മി ആഭ്യന്തര വരുമാനത്തിന്റെ 9.2 ശതമാനമാണ്. കേരളത്തിന്റെ ധനകമ്മിയോ? കേരളത്തിന്റേത് 4.4 ശതമാനവും ദേശീയ ശരാശരി 9.2 ശതമാനവുമാണ്.

കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ മൂന്നാംതരംഗം 2021-22-ൽ പ്രത്യക്ഷപ്പെട്ടപ്പോൾ നമ്മുടെ പൊതുധനകാര്യരംഗത്ത് വരുമാനത്തിൽ കുറവുണ്ടാകുകയും ചെലവ് കൂടുന്ന അവസ്ഥവരികയും അതിന്റെ ഫലമായി റവന്യൂ ധനക്കമ്മി ഉയരുകയും ചെയ്തു. 2019-20-ൽ കേരളത്തിന്റെ ധനക്കമ്മി 2.79 ശതമാനം ആയിരുന്നു. ഇത് അന്നത്തെ വായ്പാ പരിധിയായ

3 ശതമാനത്തിനുള്ളിലായിരുന്നു. പക്ഷേ മഹാമാരിക്കാലത്ത് ധനകാര്യ യാഥാസ്ഥിതികത്വത്തിൽ സർക്കാർ മുറുകെപ്പിടിച്ചില്ല എന്നാണ് ആരോപണമായി ഉയർത്തുന്നതെങ്കിൽ, ആ ആരോപണം ഞങ്ങൾ അംഗീകരിക്കുകയാണ്. സാമൂഹിക ക്ഷേമരംഗത്തും ആരോഗ്യരംഗത്തും വലിയതോതിൽ ഇടപെടൽ ആവശ്യമായി വന്ന ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ ധനകമ്മി കൂടിപ്പോയെന്ന് പ്രതിപക്ഷം വാദിക്കുന്ന നിലയാണുണ്ടായത്. 2022-23 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ കടം 3.71 ലക്ഷം കോടി രൂപയാകുമെന്നാണ് ബഡ്ജറ്റ് രേഖകൾ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നതെന്നാണ് പ്രമേയാവതാരകൻ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ആഭ്യന്തര വരുമാനത്തിന്റെ അനുപാതമായിട്ടാണ് കടം പൊതുവിൽ പറയേണ്ടത്. റിസർവ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്ന 'State Finances: A Study of the Budgets' എന്ന പ്രസിദ്ധീകരണത്തിന്റെ സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് 20 വസ്തുതകൾ സ്പഷ്ടമാക്കുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ കടം 2019-20-ൽ ആഭ്യന്തര വരുമാനത്തിന്റെ 31.5 ശതമാനമായിരുന്നു. കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ പ്രത്യാഘാതം ഏറ്റവും ഉയർന്നുനിന്ന വർഷമായ 2020-21-ൽ ഇത് 37.13 ശതമാനമായി. 2021-22-ൽ ഇത് 36.98 ശതമാനമായി കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുമെന്നാണ് കാണുന്നത്.

കോൺഗ്രസ് ഭരിക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ ഒരു താരതമ്യം നല്ലതല്ലേ? അത്തരം ഒരു താരതമ്യ പഠനമാണല്ലോ വസ്തുതകളിലേയ്ക്ക് വെളിച്ചം വീശിയത്. 2020-21-ൽ രാജസ്ഥാന്റെ കടം, ആഭ്യന്തരവരുമാന അനുപാതം 42.6 ശതമാനമാണ്. അവിടെ ഭരിക്കുന്നതാരാണെന്ന് ഞാൻ പ്രത്യേകിച്ച് പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ; കഴിഞ്ഞയാഴ്ച നടന്ന തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ പഞ്ചാബിൽ കോൺഗ്രസ്സ് തൂത്തറിയപ്പെട്ടല്ലോ; അവിടെ നിങ്ങൾ ഭരിക്കുന്ന കാലത്ത് 2020-21-ൽ 49.1 ശതമാനമായിരുന്നു ഈ അനുപാതം. 2021-22-ൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത് 53.3 ശതമാനമാണ്. ബി.ജെ.പി. ഭരിക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളെടുത്താൽ ഹിമാചൽപ്രദേശിൽ 2020-21-ൽ കടാനുപാതം 42.6 ശതമാനമാണ്. ഉത്തർപ്രദേശിൽ 2021-22-ൽ 35.2 ശതമാനമാണ്. ഒരു കാര്യം കൂടി വ്യക്തമാക്കേണ്ടതുണ്ട്; നമ്മുടെ സാമ്പത്തികസ്ഥിതി പരിതാപകരമാണെന്ന് ഇവിടെ പ്രമേയാവതാരകൻ പറഞ്ഞല്ലോ; പ്രതിപക്ഷനേതാവും അതിന് അടിവരയിട്ടു. ഈ സ്ഥിതി എന്നുമുതലാണ് ഇത്തരത്തിൽ പരിതാപകരമായതെന്നും ആരാണ് ഇതിനുത്തരവാദിയെന്നുമാണ് പരിശോധിക്കേണ്ടത്? ഇവിടെ ഓർക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം, 2010-11-ൽ അന്നത്തെ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അധികാരം വിട്ടൊഴിഞ്ഞപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തനത് നികുതി വരുമാനവളർച്ച

23 ശതമാനമായിരുന്നു. സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച കൃത്യമായ നടപടികളുടെ ഫലമായാണ് അത്തരമൊരു മെച്ചമുണ്ടായത്. ഇതിന്റെ ഗുണഫലം 2011-12, 2012-13 കാലഘട്ടത്തിൽ യു.ഡി.എഫ്.-ന് ലഭിച്ച. ആ കാലം യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലമാണ്. പക്ഷേ രണ്ടുവർഷം പിന്നിട്ടപ്പോൾ 2013-14-ൽ തനത് നികുതി വരുമാനവളർച്ച 23 ശതമാനത്തിൽ നിന്ന് 10 ശതമാനമായി കുറയുകയുണ്ടായി. 2015-16-ൽ യു.ഡി.എഫ്. അധികാരം വിട്ടൊഴിയുമ്പോൾ 10 ശതമാനമായിരുന്നു തനത് നികുതി വരുമാന വളർച്ച. 2016-17-ൽ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ ഓരോ വർഷവും നേരിടേണ്ടിവന്ന പ്രതിസന്ധികളായ നിപ, ഓഖി, നൂറ്റാണ്ടിലെ മഹാപ്രളയം അതിനെത്തുടർന്നുണ്ടായ കാലവർഷക്കെടുതി, അതിന്റെ തുടർച്ചയായി വന്ന കോവിഡ് മഹാമാരി, ഇതെല്ലാമുണ്ടായിട്ടും ശരാശരി 10 ശതമാനം വളർച്ച നിലനിർത്താൻ സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞുവെന്നത് നാം ഓർക്കേണ്ടതായുണ്ട്.

മൂലധനച്ചെലവുകൾക്ക് പ്രാധാന്യം നൽകുന്ന നിലപാടാണ് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിനുള്ളത്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തനത് നികുതി വരുമാനത്തിന്റെ ഒരു നിശ്ചിത ശതമാനം പശ്ചാത്തല സൗകര്യവികസനത്തിന് മാറ്റിവെയ്ക്കുന്ന നയം കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ

അംഗീകരിച്ചു. അതിന്റെ തുടർച്ചയാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്. ലഭിക്കുന്ന റവന്യൂ വരുമാനം മുഴുവൻ ശമ്പളവും പെൻഷനും പലിശയും കൊടുക്കാൻ മാത്രം വിനിയോഗിക്കുന്നുവെന്ന വിമർശനം പലരും ഉന്നയിക്കാറുണ്ട്. എന്നാൽ വരുമാനത്തിന്റെ ഒരു ശതമാനം പശ്ചാത്തല സൗകര്യവികസനത്തിന് മാറ്റിവയ്ക്കുമെന്ന കാര്യമായ മാറ്റം വരുത്തിയത് കഴിഞ്ഞ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരാണ്. ഈ മൂലധനനികേഷപത്തിന്റെ ഗുണഫലങ്ങൾ കേരളത്തിലുടനീളം കാണാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്.

കെ-റെയിൽ പദ്ധതി സംസ്ഥാന സർക്കാരും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുമായുള്ള സംയുക്ത സംരംഭമാണ്. ഇത്തരം ഒരു ബൃഹത്പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനാവശ്യമായ തുക റവന്യൂവരുമാനത്തിൽ നിന്ന് കണ്ടെത്താൻ പ്രയാസമാണെന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. അത് നമുക്ക് മാത്രമല്ല; ഒരിടത്തും സാധാരണഗതിയിൽ അതിന് കഴിയില്ല. ഇത്തരത്തിലുള്ള പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുന്നതിന് വായ്പയെടുക്കുകയെന്നുള്ളത് സാധാരണരീതിയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതിൽ അസ്വാഭാവികമായി ഒന്നുമില്ല. കടമെടുക്കുന്നത് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നേരിട്ടല്ല; സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ വഴിയാണ് കടമെടുക്കുന്നത്. ഇതിനുള്ള ഗ്യാരണ്ടിയാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൽകിയത്. ഇത് ഏതെങ്കിലുമൊരു വർഷത്തെ കടമെടുപ്പല്ല; ഇതിന്റെ

തിരിച്ചടവിന് 40 വർഷം വരെ സമയമുണ്ട്. വിദേശ നാണ്യനിരക്കിന് വിധേയമായി 0.2 ശതമാനം മുതൽ 1.5 ശതമാനം വരെയാണ് ഈ വായ്പയ്ക്കുള്ള വാർഷിക പലിശനിരക്ക്. 40 വർഷക്കാലയളവിനുള്ളിൽ കേരളത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടന വലിയതോതിൽ വികസിക്കാൻ പോകുന്നുവെന്നാണ് നാം കാണേണ്ടത്. ആ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായ കാഴ്ചപ്പാടില്ലാതെയാണ് ഈ പദ്ധതിക്കായുള്ള കടമെടുപ്പിനെതിരെ അടിസ്ഥാനരഹിതമായ വിമർശനം ഉയർത്തുന്നത്. ഈ കാലയളവിൽ സിൽവർ ലൈനും നമ്മുടെ സമ്പദ്ഘടനയും ഏറെ മുന്നോട്ടുപോകുകയും സാമ്പത്തിക വളർച്ച വേഗത്തിലാവുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കടക്കെണി വാദത്തിന് ഒരുദേശം മാത്രമേയുള്ളൂ, വികസന മുന്നേറ്റത്തെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ തുരങ്കം വയ്ക്കുക. കെ-റെയിൽ പദ്ധതി രഹസ്യമായി കൊണ്ടുവന്നതല്ല. നേരത്തെ നിങ്ങൾ അംഗീകരിച്ചതിന്റെ ഒരുഭാഗം ഇതിലുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ മുന്നിൽ എൽ.ഡി.എഫ്. പ്രകടന പത്രികയിൽ വാഗ്ദാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിന് ജനങ്ങൾ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അക്കാര്യം തുടർന്നും ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന് ഞങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു മടിയുമില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാവിക്ക് ഏറ്റവും ഉതകുന്ന ഒന്നാണ് കെ-റെയിൽ

പദ്ധതി. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അതിനെ എതിർക്കേണ്ടതല്ല, അതിൽ ചർച്ച  
 ചെയ്യേണ്ട എന്തെങ്കിലും വിഷയങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ ചർച്ച ചെയ്യാം.  
 സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാവി കണ്ടുകൊണ്ട് ആ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിനാണ്  
 പ്രാമുഖ്യം കൊടുക്കേണ്ടത്. ഇപ്പോൾ പരിസ്ഥിതിയാഘാതത്തെക്കുറിച്ച്  
 വല്ലാതെ ആശങ്ക ഉയർത്തുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ്  
 പറഞ്ഞ രീതിയിലാണെങ്കിൽ, ഈ പദ്ധതി വരുമ്പോൾ പശ്ചിമഘട്ടമേ  
 ഉണ്ടാകില്ല, അവിടത്തെ പാറയും മണ്ണുമെല്ലാം തുരന്ന് ഇതിനുവേണ്ടി  
 എടുക്കുമെന്നാണ് അദ്ദേഹം ആശങ്കപ്പെട്ടത്. റോഡാണല്ലോ പിന്നീടുള്ള  
 മാർഗ്ഗം. അതിന് തെക്കുവടക്ക് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ വേഗംതന്നെ  
 ഉണ്ടാക്കാനാകണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം അവിടെനിന്നും വന്നു.  
 അത്തരത്തിലുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് സാധാരണഗതിയിൽ ആറുവരിപ്പാത  
 നിർമ്മിക്കേണ്ടതായി വരും. കേരളത്തിൽ ആയിരം പേർക്ക് 445  
 വാഹനങ്ങളുണ്ടെന്നാണ് കണക്ക്. ദേശീയ ശരാശരി ആയിരത്തിൽ 18  
 ആണ്. ചൈന പോലുള്ള രാജ്യത്ത് ഇത് ആയിരത്തിൽ 47-ഉം അമേരിക്കൻ  
 ഐക്യനാടുകളിൽ ആയിരത്തിൽ 507 -ഉം ആണ്. അപ്പോൾ കേരളത്തിലെ  
 വാഹന പെരുപ്പത്തിന്റെ കണക്ക് വ്യക്തമാണ്. റോഡുവഴി പരിഹരിക്കാൻ  
 പുറപ്പെട്ടാൽ എത്ര റോഡുകൾ വേണ്ടിവരുമെന്ന് ആലോചിച്ചുനോക്കിയാൽ



മതി. അങ്ങനെയൊന്നാൽ കെ-റെയിലിനാവശ്യമായ പാറയുടെയും മണ്ണിന്റെയും അളവിനേക്കാൾ എത്രയോ കൂടുതൽ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് വേണ്ടിവരുമെന്നുള്ളത് നാം കാണണം. ഇന്നത്തെ അവസ്ഥയിൽ ബ്രോഡ്ഗേജ് പാതയിൽ ധാരാളം വളവുകളുള്ളത് നിവർത്തിക്കൂടെയെന്ന് ഇവിടെ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. അങ്ങനെ വന്നാലും ഈ പറയുന്നതിനെല്ലാം അത് ബാധകമല്ലേ? പുതിയ നിർമ്മിതികൾക്കെല്ലാം ഇത് ബാധകമായിട്ടാണ് വരിക. ഒരു ഗതാഗത വികസനവും നമ്മുടെ നാടിന് ആവശ്യമില്ലെന്നിടത്തേക്ക് എത്തിച്ചേരുന്നതിനാണ് ഈ ന്യായങ്ങൾ വഴിവയ്ക്കുക. പക്ഷേ, വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ എവിടെയും മാറ്റിവയ്ക്കുന്നില്ലെന്നാണ് നാം ഓർക്കേണ്ടത് . 2020-21 മാർച്ച് മാസത്തിൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ഏഴര ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ 51165 കിലോമീറ്റർ നീളം വരുന്ന 484 പ്രോജക്റ്റുകൾ നിർമ്മാണഘട്ടത്തിൽ കിടക്കുകയാണ്. ഇതിനെല്ലാം പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ കണ്ടെത്തേണ്ട; അല്ലാതെ ഈ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താൻ കഴിയുമോ? 51165 കിലോമീറ്റർ റെയിൽവേ ട്രാക്കിൽ 529 കിലോമീറ്റർ വരുന്ന കെ-റെയിലിനമാത്രം പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ ബാധകമാകുന്നുവെന്ന തരത്തിൽ ഉന്നയിക്കുന്നത് വിചിത്രമായൊരു വാദമാണ്. കൊങ്കൺ റെയിൽവേ പണിത അനുഭവം

നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. ഇവിടെ കാണേണ്ടാതെ കാര്യം പശ്ചിമഘട്ടം തകർക്കുമെന്ന് പറയുന്നതിൽ ഒരടിസ്ഥാനവുമില്ലെന്നാണ്. കേരളത്തിലെ ക്യാറികളുടെ അവസ്ഥ നോക്കിയാൽ മഹാഭൂരിപക്ഷവും പശ്ചിമഘട്ടത്തിലല്ല. മാത്രമല്ല, കെ-റെയിലിന്റെ 107 കിലോമീറ്റർ ദൂരം തുരങ്കങ്ങളും കട്ട് ആൻഡ് കവർ -ഉം ആണ്. അവിടെനിന്നും കിട്ടുന്ന മണ്ണും പാറയുമൊക്കെ ഇതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കാനും കഴിയും. ബാക്കിവരുന്നത് പരിസ്ഥിതി മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ട് നമുക്ക് കണ്ടെത്താവുന്നതേയുള്ളൂ. ഇത് വിഴിഞ്ഞം പോർട്ടിന്റെ നിർമ്മാണത്തിലും ഉപയോഗിച്ച രീതിതന്നെയാണ്.

മറ്റൊരു പ്രശ്നമായി ഉന്നയിച്ചത്, പരിസ്ഥിതി ദുർബ്ബല പ്രദേശങ്ങളിലൂടെ കെ-റെയിൽ കടന്നുപോകുന്നു; അതിൽ മാടായിപ്പാറയും കടലുണ്ടി പക്ഷിസങ്കേതവും പൊന്നാനി കോൾനിലവുമൊക്കെയാണ് എന്നാണ്. കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പരിസ്ഥിതി ദുർബ്ബലപ്രദേശം വനമേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് കിടക്കുന്നത്. അതുവഴി ഈ അലൈൻമെന്റ് കടന്നുപോകുന്നേയില്ല. കോസ്റ്റൽ സോണിലൂടെയും ആ രീതിയിൽ പോകുന്നില്ല. ഫോറസ്റ്റ് ക്ലിയറൻസ് ഇതിനാവശ്യമായി വരുന്നില്ല. ഇക്കാര്യം EIA (Environmental Impact Assessment) റിപ്പോർട്ടിന്റെ തുടക്കത്തിൽത്തന്നെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ പദ്ധതി കടന്നുപോകുന്ന

ഒരു സ്ഥലത്തും പ്രൊട്ടക്ടഡ് ഏരിയകളോ നാഷണൽ പാർക്കുകളോ ഇല്ല. ഗാഡ്ഗിൽ കമ്മിറ്റി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച അതീവ പരിസ്ഥിതിലോല പ്രദേശങ്ങളിലൂടെ പദ്ധതി കടന്നുചെല്ലുന്നില്ല. മാടായിപ്പുറയുടെ അടിയിലെ തുരങ്കങ്ങളിലൂടെയാണ് സിൽവർ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്നത്. കടലുണ്ടി പക്ഷിസങ്കേതം - നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിന് സമാന്തരമായാണ് അവിടെ പോകുന്നത്. നിലവിൽ ട്രെയിനുകൾ ഓടുന്നത് പക്ഷിസങ്കേതത്തെ ബാധിച്ചിട്ടില്ല. ട്രെയിനിൽ യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ സാധാരണ അവിടെ പക്ഷികളെ കാണുന്നതല്ലേ? തൃശ്ശൂർ - പൊന്നാനി കോൾനിലങ്ങൾ - ദേശാടന പക്ഷികൾ വരുന്ന പ്രദേശങ്ങൾ തന്നെയാണ്. രാജ്യത്ത് പലയിടത്തും നെൽവയലുകളെ മുറിച്ച് ലൈൻ കടന്നുപോകുന്നുണ്ട്. സിൽവർ ലൈനിന്റെ ഒരു പ്രത്യേകത, ചതുപ്പ് നിലങ്ങളിലൂടെയും നെൽവയലുകൾക്ക് മുകളിലൂടെയും പലഭാഗത്തും മേൽപ്പാലങ്ങളിലൂടെയാണിത് പോകുക. നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ താഴെ നല്ലരീതിയിൽ കൃഷിയും നടക്കും; ദേശാടന പക്ഷികൾക്ക് ഒരു പ്രയാസവുമുണ്ടാകില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കൃഷിഭൂമിക്ക് മാറ്റമൊന്നും വരുത്തില്ല. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ ഭാഗത്ത് കൃഷി നടക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി മറ്റ് പ്രയാസങ്ങളൊന്നുമുണ്ടാകില്ല. റെയിൽവേ വഴി ഒരാൾ ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരം

യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ 41 ഗ്രാം കാർബൺ ബഹിർഗമനമുണ്ടാകുമെന്നാണ് കണക്ക്. ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവേയിൽ അത് 6 ഗ്രാം മാത്രമാണ്. വിമാനയാത്രയിൽ 240 ഗ്രാം പ്രതിശീർഷ കാർബൺ ബഹിർഗമനമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. കാർ ആണെങ്കിൽ 171 ഗ്രാമും ബസ് ആണെങ്കിൽ 104 ഗ്രാമും കാർബൺ ബഹിർഗമനമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ പരിസ്ഥിതി മലിനീകരണം കുറഞ്ഞ ഒരു സംവിധാനമായാണ് കെ-റെയിൽ പദ്ധതി വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് പരിസ്ഥിതിയെ തകർക്കുകയല്ല, സംരക്ഷിക്കുകയാണ് സിൽവർ ലൈനിലൂടെയുണ്ടാകുന്നത്. പരിസ്ഥിതിയാഘാത പഠനത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞാൽ, റെയിൽവേ ലൈനുകൾക്ക് പാരിസ്ഥിതികാനുമതി തേടുക എന്നുള്ളത് നിർബന്ധമാക്കിയിട്ടില്ല. അതിനുകാരണം, മലിനീകരണമില്ലാതാക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ കുറയ്ക്കുന്ന പദ്ധതിയായിട്ടാണ് റെയിൽവേ ലൈനുകളെ വിലയിരുത്തിയിട്ടുള്ളത്. കാർബൺ ഫുട്ട്പ്രിന്റ് കുറഞ്ഞതും വളരെ കുറച്ചുമാത്രം പാരിസ്ഥിതികാഘാതമുണ്ടാക്കുന്നവയുമായിട്ടാണ് ഇവയെ വിലയിരുത്തിയിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ സിൽവർ ലൈൻ പ്രോജക്ട് നടപ്പാക്കിയാൽ വർഷം 2.8 ലക്ഷം ടൺ കാർബൺ തുല്യബഹിർഗമനം കുറയാൻ കഴിയുമെന്നാണ് കാണുന്നത്. സിൽവർ ലൈനിനുവേണ്ടി

പരിസ്ഥിതിയാഘാതപാനം കെ-റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അത് ഇക്കാര്യത്തിൽ കാണിക്കുന്ന ജാഗ്രതയുടെ ഭാഗമായിട്ടുണ്ടായതാണ്. പിന്നീട് വന്ന പ്രശ്നം, ഇത് കേരളത്തെ രണ്ടായി മുറിച്ചുകളയുമെന്നതാണ്. 530 കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ള ഈ സിൽവർ ലൈൻ പാതയുടെ 137 കിലോമീറ്റർ തൂണുകളിലൂടെയോ തുരങ്കങ്ങളിലൂടെയോ ആണ് കടന്നുപോകുന്നത്. അവിടെ ഒരു പ്രശ്നവും വരാനില്ല. അതേ പാതയിൽ കുറുകെ സഞ്ചരിക്കാൻ ഒരു തടസ്സവും ഉണ്ടാകില്ല. ബാക്കി സ്ഥലങ്ങളിൽ നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ നിലനിർത്താൻ അടിപ്പാതകളോ മേൽപ്പാതകളോ നിർമ്മിക്കും. പാത മുറിച്ചുകടക്കാൻ 500 മീറ്റർ ഇടവിട്ട് ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകളോ അടിപ്പാതകളോ നിർമ്മിക്കും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കെ-റെയിൽ സംസ്ഥാനത്തെ രണ്ടായി വെട്ടിമുറിക്കുമെന്നും പദ്ധതി കടന്നുപോകുന്ന ഭാഗത്ത് രണ്ടാൾ പൊക്കത്തിലുള്ള മതിൽ ഉയരുമെന്നൊക്കെയുള്ള പ്രചരണം വസ്തുതാവിരുദ്ധമായിട്ടുള്ളതാണ്.

എംബാക്മെന്റിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കഴിഞ്ഞ ദിവസം നിയമസഭയിൽ ഉന്നയിച്ച ചോദ്യത്തിന്റെ മറുപടിയിൽ വിശദമായി വ്യക്തമാക്കിയതാണ്. റെയിൽവേ പദ്ധതികളിൽ ടാക്കുകൾ ഒരേ നിലയിൽ നിലനിർത്തുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് എംബാക്മെന്റുകൾ

സ്ഥാപിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ താഴെയുള്ള സ്ഥലത്താണെങ്കിൽ കുറച്ച് ഉയർന്നുവരും ഉയർന്ന സ്ഥലത്താണെങ്കിൽ അത്ര കൂടുതൽ വരില്ല. ഇത് റെയിൽവേ രാജ്യത്തുടനീളം ചെയ്യുന്നതാണ്. ഇത് കെ-റെയിലിനുവേണ്ടി മാത്രം പ്രത്യേകമായോ പുതുതായോ സ്വീകരിക്കുന്ന രീതിയല്ല. കേരളത്തിലെ നിലവിലുള്ള റെയിൽപ്പാതകൾക്ക് 17 മീറ്റർ വരെ ഉയരത്തിലുള്ള എംബാക്മെന്റുകൾ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈനിൽ 55 ശതമാനത്തോളം വരുന്ന അതായത്, 292.728 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിലാണ് ഇവ സ്ഥാപിക്കുന്നത്. ഇവയിൽ ഭൂരിഭാഗം 5 മീറ്ററിൽ താഴെയുള്ള ഉയരം മാത്രമാണുണ്ടാകുക. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ സവിശേഷത ആവശ്യമായ ഇടങ്ങളിൽ അണ്ടർപ്പാസുകളും കൾവർട്ടുകളും സ്ഥാപിച്ച് പ്രദേശവാസികൾക്ക് റെയിൽവേ ലൈൻ മുറിച്ചുകടക്കുന്നതിന് സൗകര്യമുണ്ടാക്കും. നീരാഴുക്ക് സുഗമമാക്കുന്നതിനും ശാസ്ത്രീയമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും എന്നുള്ളതുതന്നെയാണ്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ഇരുവശത്തും

മതിലുകൾ ഉയർത്തുമെന്നുള്ള വാദം തെറ്റാണെന്നും അടിസ്ഥാനരഹിതമാണെന്നുമാക്കെ അങ്ങ് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ഞാൻ പറഞ്ഞല്ലോ, ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടിൽ 400-ാമത്തെ പേജിൽ

കൃത്യമായി പറയുന്നുണ്ട്. “ Compound wall with precast panels and cast in situ columns over pile foundations:-

A masonry or cement wall (2.4m height) can be built with cast in situ RCC columns at 3mc/c with foundation with two piles.....” എന്നിട്ട് നല്ല ഉയരമുള്ള മതിലിന്റെ പടവും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.

എന്നിട്ട് അതിന്മേൽ പരസ്യം കൊടുക്കാമെന്ന് എഴുതിവെച്ചിട്ടുണ്ട്.

(റിപ്പോർട്ടിന്റെ പകർപ്പ് ഉയർത്തിക്കാട്ടി) Other part can be used for advertisements generating extra revenue എന്ന് ഡി.പി.ആർ.-ൽ ഇത് എഴുതിവെച്ചിട്ട് അങ്ങ് നിയമസഭയിൽ വന്ന് ഞങ്ങളോട് രണ്ടുവശത്തും മതിൽ കെട്ടുന്നത് അടിസ്ഥാനരഹിതമാണെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയാണോ?

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, യഥാർത്ഥത്തിൽ ഞാൻ

പറഞ്ഞതാണ് വസ്തുത. ഇത് സംസ്ഥാനത്തെ രണ്ടായി വിഭജിക്കുന്നില്ല. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്താകെ മതിലുകൾ ഉയരാനും പോകുന്നില്ല. അങ്ങനെയൊരു ആശങ്കയും ഉണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടില്ല. ഇവിടെ നാം കാണേണ്ടത്, ഹൈസ്കൂൾ, സെമി ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ പദ്ധതികൾ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ മാത്രമല്ല ഉള്ളത്. സംയുക്ത സംരംഭ മാതൃകയിൽ മഹാരാഷ്ട്രയിൽ പുനെ - നാസിക്, ഗുജറാത്തിൽ അഹമ്മദാബാദ് -

രാജ്കോട്ട് സെക്ഷനുകളിൽ ഇത്തരം പദ്ധതികൾ വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ഇതുകൂടാതെ ഇപ്പോൾ നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന മുംബൈ - അഹമ്മദാബാദ് ഹൈസ്പീഡ്, കൂടാതെ ഡൽഹി - വാരണാസി, മുംബൈ - നാഗ്പൂർ, ചെന്നൈ - ബാംഗ്ലൂർ - മൈസൂർ ഇങ്ങനെ 7 പ്രോജക്ടുകൾ കൂടി ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവിടങ്ങളിലൊക്കെ ഈ പദ്ധതിക്ക് കോൺഗ്രസ്സ് എതിരല്ല. ഇവിടെ മാത്രമാണ് ഇതിന് എതിരായി വരുന്നതെന്ന് നാം കാണേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച മറ്റൊന്ന്, സ്ഥലം നഷ്ടപ്പെടുന്നവരുടെ പ്രശ്നമാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ അധികം സ്ഥലമില്ലായെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഉള്ള സ്ഥലം നഷ്ടപ്പെടുമ്പോഴുള്ള വല്ലാത്ത ഒരു മനോഭാവം ഉണ്ടാകുമെന്ന് ശരിയാണ്. പക്ഷെ, ഇത്തരമൊരു പദ്ധതി രാജ്യത്തിന്റെ, നാടിന്റെ ഭാവിക്ക് ഒഴിച്ചുകൂടാത്തതായതുകൊണ്ട് നമുക്ക് ഒഴിവാക്കിപ്പോകാൻ കഴിയുന്നതല്ല. ഇതിന്റെ ചെലവ് 63,941 കോടി രൂപ തന്നെയാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. എന്നാൽ പ്രതിപക്ഷ നേതാവിനെപ്പോലുള്ളവർ രണ്ടുലക്ഷം രൂപ വരയാകുമെന്ന് ആവർത്തിച്ചു പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അത് വസ്തുതാപരമല്ല. പ്രചരണത്തിനെ എതിർക്കാൻവേണ്ടി മാത്രം പറയുന്ന കാര്യമാണ്. മാത്രമല്ല, ഇത് ആരാധനാലയങ്ങളെ, പാടങ്ങളെ, കാവുകളെ



ഇതിനെയാക്കെ പരമാവധി ബാധിക്കാത്ത രീതിയിൽ പോകുന്നുണ്ട്.

ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്ത് വീടുകൾ ഉൾപ്പെടെ 9314 കെട്ടിടങ്ങളെയാണ് ബാധിക്കുക. നിലവിലുള്ള കണക്കുകൾ പ്രകാരം പദ്ധതിക്ക് 1383 ഹെക്ടർ ഭൂമി പുനരധിവാസത്തിനൾപ്പെടെ ആവശ്യമായി വരുന്നു. സ്ഥലം ഏറ്റെടുപ്പിന് 13362.32 കോടി രൂപ ആവശ്യമായി വരും. ജനങ്ങൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിനും പുനരധിവാസം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുമുൾപ്പെടെയുള്ള ചെലവുകൾ പദ്ധതിയിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഒരു ഹെക്ടറിന് ഏകദേശം 9 കോടി രൂപയാണ് ശരാശരി നഷ്ടപരിഹാരമായി കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. പരിഗണനയിലുള്ള നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ്, പാർപ്പിടം നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഭൂവുടമകൾക്ക് നിയമപ്രകാരമുള്ള നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് പുറമെ 4,60,000/- രൂപ നൽകുന്നതാണ്. അതിൽ വേറൊരു ഓപ്ഷനാണ്. നഷ്ടപരിഹാരത്തിനുപുറമെ വീട്, വീടിന്റെ വിവിധ ഓപ്ഷനുകൾ അവരുടെ മുന്നിൽ വയ്ക്കുന്നു. ഏതാണോ അവർക്ക് സ്വീകാര്യം അത് നടപ്പിലാക്കുകയെന്നതാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ഇപ്പോൾ കെ-റെയിൽ പദ്ധതിക്കായി കല്പിടുന്നത് സാമൂഹ്യാഘാത പഠനത്തിനുവേണ്ടി സ്ഥലം അതിർത്തി നിർണ്ണയിക്കാനാണ്. ഇതിന്

ഹൈക്കോടതി ഡിവിഷൻ ബഞ്ച് അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആ അനുമതി പ്രകാരമുള്ള നടപടിയാണ് ഇപ്പോൾ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്. ഇതൊക്കെ മറച്ചുവെക്കുകയാണ് ഈ പദ്ധതിക്കെതിരെയുള്ള പ്രവർത്തനവും കല്ല് ഇളക്കാനുള്ള നീക്കവുമൊക്കെ നടക്കുന്നത്. അത് നമ്മുടെ നാടിന് എതിരായ നീക്കമാണെന്ന് തിരിച്ചറിയാൻ കഴിയണം. സങ്കീർണ്ണമായ രാഷ്ട്രീയ ലക്ഷ്യം മാറ്റിവെക്കുകയാണ് ഇടപെടുക; ഇതിന് അനുകൂലമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുക; എന്നതാണ് നിങ്ങളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകേണ്ടത്. നിങ്ങൾക്ക് ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ സാധാരണഗതിയിൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ കഴിയാതിരുന്നതുകൊണ്ട് നിങ്ങളുടെയെല്ലാം മനസ്സിൽ... കാരണം നിങ്ങളെല്ലാം പൊതുപ്രവർത്തകരാണ്. നമ്മൾ രണ്ട് ചേരിയിലാണെങ്കിലും ഈ നാടിന്റെ ഭാഗമായി പ്രവർത്തിച്ചുവന്നവരാണ്; പൊതുവെ നാടിന്റെ വികസനം ആഗ്രഹിക്കുന്ന ആളുകളാണ്. അത്തരം ആളുകൾക്ക് രാഷ്ട്രീയമായി ഇത്തരമൊരു നിലപാട് അതിന്റെ ഭാഗമായി എടുക്കേണ്ടിവരുന്നവെങ്കിലും ആത്മാർത്ഥമായി അതിനെ എതിർക്കാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഇവരുടെ സംസാരത്തിന്റെ മൂർച്ഛ കുറഞ്ഞത്. അല്ലെങ്കിൽ ഇവർ ഇങ്ങനെയാണോ സംസാരിക്കുക? ആ ഒരു അവസ്ഥയുണ്ടെന്നുള്ളത് നമ്മൾ കാണുക; അതിൽ പരിതപിക്കുക.

നിങ്ങൾക്ക് നല്ല രീതിയിൽ ഇതിനെ അനുകൂലിക്കാനുള്ള മനസ്സുണ്ടാകണം എന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

ഇവിടെ നേരത്തെ പറഞ്ഞ കാര്യത്തിൽ Joint Venture would undertake Project Development Works for an identified basket of projects, which will inter alia include surveys, preparation of DPR and its approval from MoR/Government of Kerala, processing for sanctioning of identified project by Government of Kerala and the MoR, joint venture will also undertake the implementation of the identified project directly or through subsidiaries. അപ്പോൾ വിവിധ റെയിൽവേ പ്രോജക്റ്റുകൾ കണ്ടെത്താനാണ് ഇത്തരമൊരു MoU അന്ന് ഉണ്ടാക്കിയതെന്നാണ് വാസ്തവം. ഇവിടെ നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് പോലീസ് മേധാവിയുടെ സർക്കുലറിനെക്കുറിച്ച് പറയുകയുണ്ടായി. അതിൽ നാം കാണേണ്ടത്, കോവിഡ് പ്രതിരോധ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സജീവമായപ്പോൾ പോലീസിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നേരത്തെയുള്ളതിനെക്കാളും വാഹനങ്ങൾ ഓടേണ്ട അവസ്ഥവന്നു. അപ്പോൾ ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവച്ച തുക മതിയാകാതെ വന്നു. അതാണ് ഡി.ജി.പി. ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയല്ല. ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവച്ച

തുകയേക്കാളും കൂടുതൽ ചെലവഴിക്കേണ്ടിവന്നിരിക്കുന്നു എന്നതാണ് എടുത്തു  
 പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ആ രീതിയിൽ അതിനെ ദുർവ്യാഖ്യാനം  
 ചെയ്യേണ്ടതില്ലായിരുന്നുവെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്. ആ സർക്കുലറിന്റെ  
 കോപ്പി എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ  
 പറഞ്ഞത്, ഡി.പി.ആർ.-ന്റെ ഭാഗമായി വിശദമായ ഗതാഗത പഠനം  
 നടത്തിയിരുന്നുവെന്നാണ്. കേരളത്തിന്റെ തെക്കുവടക്ക് റൂട്ടിൽ കാറിലും  
 ടാക്സിലുമൊക്കെയായി 1,58,271 യാത്രക്കാർ ശരാശരി 150 കി.മീ.  
 കൂടുതൽ ദൂരം യാത്ര ചെയ്യുന്നുണ്ട്. 50 മുതൽ 150 കി.മീ വരെ യാത്ര  
 ചെയ്യുന്നവരെ ഈ സർവ്വേയിൽ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. 88,442 പേർ ബസ്സിലും  
 91,975 പേർ തീവണ്ടിയിലും ഇതേ ദൂരം സഞ്ചരിക്കുന്നവരായി സർവ്വേയിൽ  
 കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ നല്ലൊരു വിഭാഗം ആളുകൾ സിൽവർ ലൈൻ  
 യാത്രയിലേക്ക് മാറുമെന്നാണ് ഇവർ കണ്ടെത്തിയത്. സമയവും,  
 ഇന്ധനവും, പണവും ലാഭിക്കാൻ സാധിക്കും. ഉദാഹരണത്തിന്, കാറിൽ  
 കിലോ മീറ്ററിന് 10 രൂപയിലേറെ ചെലവുവരുന്ന സ്ഥാനത്ത് സിൽവർ  
 ലൈനിന്റെ ഇന്നത്തെ നിരക്കനുസരിച്ച് 2.75 രൂപയാണ് ചെലവുവരുന്നത്.  
 സിൽവർ ലൈനിലൂടെ എൺപതിനായിരത്തോളം യാത്രക്കാരെയാണ് ഒരു  
 ദിവസം പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം-കണ്ണൂർ അതിവേഗ റെയിൽ

പാതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സമാനമായ പഠനമാണ് ഡി.എം.ആർ.സി. 2016-ൽ നടത്തിയത്. 2020-ൽ 80,942 യാത്രക്കാരുടെയും 2028-ൽ 1,21,462 യാത്രക്കാരുടെയും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതായാണ് അവരുടെ കണക്ക്. സിൽവർ ലൈൻ ഡി.പി.ആർ.-ൽ പറയുന്ന കണക്ക് ശരിയാണെന്നാണ് ഇത് തെളിയിക്കുന്നത്. ഇത് കാലഹരണപ്പെട്ടൊരു സാങ്കേതിക വിദ്യയാണെന്നൊരു ചർച്ചയുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ നിലവിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ ടെക്നോളജിയുടെ ഒരു മികച്ച രൂപമാണ് സിൽവർ ലൈനിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. റെയിൽവേ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ രംഗത്ത് ഏറ്റവും സുരക്ഷിതമായ ഇ.ടി.സി.എസ്. ലെവൽ 2 എന്ന സിഗ്നലിംഗ് സംവിധാനമാണ് സിൽവർ ലൈനിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതിനനുയോജ്യമായ 4G ടെലികമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ സംവിധാനങ്ങൾ, എൽ.ടി.ഇ സിഗ്നലിംഗ് സിസ്റ്റവുമായി കോർത്തിണക്കി നൂറ് ശതമാനം സുരക്ഷിതമായ യാത്ര സംവിധാനമാണ് വിഭാവന ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഈ പറഞ്ഞ ടെക്നോളജികളെല്ലാം 80 കിലോ മീറ്റർ സ്പീഡിൽ ഓടുന്ന മെട്രോ ട്രെയിനുകളിലും 380 കിലോ മീറ്റർ സ്പീഡിൽ ഓടുന്ന ഹൈ സ്പീഡ് സിസ്റ്റത്തിലും ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് 200 കിലോ മീറ്റർ സ്പീഡിൽ ഓടുന്ന റെയിൽ സംവിധാനം മറ്റുരാജ്യങ്ങളിൽ

കാലഹരണപ്പെട്ട സാങ്കേതിക വിദ്യാണെന്ന് പറയുന്നത് വസ്തുതാ വിരുദ്ധമായ കാര്യമാണ്. മറ്റൊരു പ്രത്യേകത, പുനരുപയോഗ ഊർജ്ജം സിൽവർ ലൈനിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നു. ഇതിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന ഇലക്ട്രിക്കൽ എഞ്ചിനുകൾ അതീവ പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദവും ഊർജ്ജ കാര്യക്ഷമത കൂടിയതുമാണ്. ഈ ട്രെയിനുകളിൽ ബ്രേക്ക് ചെയ്തുവോൾ വൈദ്യുതിയുടെ പുനരുല്പാദനം നടക്കുമെന്ന കാര്യം കൂടി ഈ ഘട്ടത്തിൽ ഓർമ്മിപ്പിക്കട്ടെ. എന്തുകൊണ്ടാണ് കെ-റെയിൽ ഈ രൂപത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നത്; നേരത്തെ പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച തിരുവനന്തപുരത്തിനും ചെങ്ങന്നൂരിനും ഇടയിൽ റാപ്പിഡ് റെയിൽ ട്രാൻസിറ്റ് സിസ്റ്റം അത് സാങ്കേതികമായി സാധ്യമല്ലെന്ന് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ 2017 ഡിസംബർ 7-ാം തീയതി സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ കത്തിലൂടെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അധിക റെയിൽവേ ലൈനുകൾക്കായുള്ള മൂന്നാമത്തെയോ, നാലാമത്തെയോ ലൈൻ സാങ്കേതിക പഠനം നടത്താനാണ് കത്തിലൂടെ റെയിൽവേ ബോർഡ് നിർദ്ദേശിച്ചത്. ഈ സാങ്കേതിക ഉപദേശം നിലനിൽക്കെ കെ-റെയിലിന് പകരം സബർബൻ റെയിൽ സർവ്വീസ് പരിഗണിച്ചില്ലെന്ന വാദം നിലനിൽക്കുന്നതല്ല. ജോയിന്റ് വെൻചർ പ്രോജക്ടായി സെമി ഹൈ സ്പീഡ് പ്രോജക്ട് നടപ്പാക്കാൻ

സംസ്ഥാന സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചത് 2017 ഒക്ടോബർ 17-ാം തീയതി റെയിൽവേ ബോർഡ് ചെയർമാനുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ രൂപീകരിക്കപ്പെട്ട അഭിപ്രായ പ്രകാരമാണ്. എതിർപ്പുകളുടെ ഭാഗമായി നമ്മൾ പദ്ധതികൾ ഉപേക്ഷിക്കാൻ പുറപ്പെട്ടാൽ നമ്മുടെ മുമ്പിൽ പല അനഭവങ്ങളുമുണ്ടല്ലോ, കുറ്റപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടി ഞാൻ പറയുന്നതല്ല. ദേശീയപാത വികസനത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് പറഞ്ഞു, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യു.പി.എ. സർക്കാർ കൊണ്ടുവന്ന നിയമം കൊണ്ടാണ് സാധിച്ചതെന്ന്. അക്കാലത്തെല്ലാം യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റും ഇവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നല്ലോ; അത് പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിച്ചില്ലല്ലോ. 2016 മെയ് മാസം വരെ നിങ്ങൾ അധികാരത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്നല്ലോ; പക്ഷേ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടൊരു കാര്യവും നീങ്ങിയില്ല. അത് കഴിഞ്ഞു. ഞങ്ങൾ അത് നടപ്പിലാക്കാൻ വേണ്ടി നടപടികളെടുത്തു. എന്തെല്ലാം തടസ്സങ്ങൾ അതിൽ വന്നു. ഞാൻ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൂടുതൽ കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല. കാരണം, വല്ലാത്ത തടസ്സമല്ലേ? ഒരു ബി.ജെ.പി. നേതാവുതന്നെ ഇത് നടത്താൻ പാടില്ലെന്ന നിലപാടെടുത്തല്ലോ; അങ്ങനെയുള്ള തടസ്സങ്ങൾ വരെ വന്നല്ലോ; അത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ നിങ്ങൾ സ്വീകരിച്ച നിലപാട് എന്താണ്?

നിങ്ങൾക്ക് കേരളത്തിന്റെ പൊതുവായ വികാരത്തോടൊപ്പം നിൽക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലല്ലോ. പൊതുവായ ആവശ്യത്തോടൊപ്പം നിൽക്കുന്നില്ലല്ലോ. ഗെയിൽ പൈപ്പ് ലൈനിനെ കുറിച്ച് പൈപ്പ് ബോംബ് എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. നിങ്ങളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന്.....(ബഹളം)..... കെ-റെയിനെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ അതൊരു പ്രത്യേക ബോംബാണെന്ന് പറഞ്ഞല്ലോ, എന്താണ് അതെന്ന് ഞങ്ങൾക്ക് കൃത്യമായി മനസ്സിലായില്ല. പ്രതിപക്ഷനേതാവ് അല്ല ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ് പറയുമ്പോൾ അതൊരു ബോംബായിട്ടാണ് വിശേഷിപ്പിച്ചത്. അപ്പോൾ ഇതൊക്കെ ഒരു എതിർപ്പിന്റെ രീതിയാണല്ലോ? കിഫ്ബി നടപ്പാക്കാൻ പുറപ്പെട്ടപ്പോൾ അത് മലർപ്പെടിക്കാരന്റെ സ്വപ്നമാണ്, എവിടെന്ന് പണം ലഭിക്കുമെന്ന് ഈ സഭാ വേദിയിൽവെച്ച് നിങ്ങൾ ചോദിച്ച ചോദ്യങ്ങളല്ലേ? കൂടാകൂടാത്ത വൈദ്യുതി ഇടമൺ -കൊച്ചി പവർ ഹൈവേയിലൂടെ കൊണ്ടുവരുന്നതിലുണ്ടായിരുന്ന തടസ്സം അത് നീങ്ങിയത് എങ്ങനെയാണ്? ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ എതിർപ്പുണ്ടെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് നടപ്പാക്കാതിരിക്കലല്ല. നാടിന് ആവശ്യമാണോ, നമുക്കത് നടപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതായിരിക്കണം നാം സ്വീകരിക്കേണ്ട സമീപനം. എതിർക്കുന്നവർ ഉയർത്തുന്ന പ്രശ്നങ്ങളിൽ എന്തെങ്കിലും പരിശോധിക്കേണ്ടതുണ്ടെങ്കിൽ എപ്പോഴും സർക്കാർ



പരിശോധിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. പക്ഷേ ഇതിനെ പൂർണ്ണമായും  
 എതിർക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇവിടെ ഒരു പുരോഗതിയും ഉണ്ടാകാൻ  
 പാടില്ലെന്ന നിലവന്നാൽ അതിനോട് യോജിക്കാൻ സാധിക്കില്ല.  
 അതിനോട് യോജിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഈ പറഞ്ഞ ദേശീയപാത വികസനം  
 നടക്കില്ല. ഗെയിൽ പൈപ്പ് ലൈനിന്റെ വികസനം നടക്കില്ല.  
 അക്കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഇപ്പോൾ പൂർത്തിയായല്ലോ; ഇടമൺ -കൊച്ചി പവർ  
 ഹൈവേ നടക്കില്ല. കെ-ഫോൺ അതിപ്പോൾ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ  
 പോകുകയല്ലേ, ഇത്തരം കാര്യങ്ങളൊക്കെ നമ്മുടെ നാടിനെ വല്ലാത്തൊരു  
 നിലയിലേയ്ക്കല്ലേ ഉയർത്തുക. ഇത് നമുക്കല്ലല്ലോ, ഭാവി തലമുറയ്ക്ക്  
 വേണ്ടിയല്ലേ, നമ്മുടെ ഭാവിയെക്കുറിച്ചും ഭാവി തലമുറയെക്കുറിച്ചും നാം  
 ചിന്തിക്കേണ്ട? നമ്മുടെ നാടിന്റെ നല്ല രീതിയിലുള്ള വളർച്ചയ്ക്ക് ഉതകുന്ന  
 ഒരു പദ്ധതിയായതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കിയേ മതിയാകൂ.  
 അതിന് എല്ലാ പിന്തുണയും നിങ്ങളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുകൂടി ഉണ്ടാകണം.  
 ഇതിന്റെ സാങ്കേതികമായ സംശയങ്ങളെന്തെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ നാളെ  
 വൈകുന്നേരം അത് ദൂരികരിക്കുന്നതിനായി എം.എൽ.എ.മാർക്കുള്ളൊരു  
 വിശദീകരണ പരിപാടി ഇവിടെത്തന്നെ സംഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ  
 നിങ്ങളെല്ലാവരും പങ്കെടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ഇനി ആയാലും മതിയെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഇവിടെ നാഷണൽ

ഹൈവേയെക്കുറിച്ചും ഗെയിൽ പൈപ്പ് ലൈനിനെക്കുറിച്ചും പറഞ്ഞു.

നാഷണൽ ഹൈവേ സ്ഥലമെടുക്കുന്നതിനെതിരെയും ഗെയിൽ പൈപ്പ്

ലൈനിനെതിരെ സമരം ചെയ്യാനും സി.പി.ഐ. (എം.) ഉം ഉണ്ടായിരുന്നു;

നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ തുച്ഛമായ പ്രതിഫലത്തിനെതിരെ കേരളത്തിൽ

സി.പി.ഐ. (എം.)-ഉം ഞങ്ങളും ഒരുമിച്ച് സമരം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അങ്ങ്

മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടിനെ ചില

സ്ഥലത്ത് സൗകര്യപൂർവ്വം ആശ്രയിക്കുകയും ചില സ്ഥലത്ത്

തള്ളിപ്പറയുകയും ചെയ്തു. പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും

ഫൈനൽ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും ഡി.പി.ആർ.-ലും വളരെ

ഉത്തരവാദിത്തത്തോടുകൂടി ഡാറ്റ കൃത്രിമം കാണിച്ചുവെന്ന് ഞാൻ

നിയമസഭയിൽ ആരോപണം ഉന്നയിച്ചു. അങ്ങ് അതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു

മറുപടിയും പറഞ്ഞില്ല. സ്ഥിരമായി പറയുന്നതുപോലെ അങ്ങയുടെ മറുപടി

വേറെ വഴിക്ക് പോകുകയായിരുന്നു. അങ്ങ് ഉന്നയിച്ച ഡാറ്റ മുഴുവൻ കൃത്രിമം

നിറഞ്ഞ ഡാറ്റയാണെന്നാണ് ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞത്. ആ ഡാറ്റയെ

ആശ്രയിച്ചുകൊണ്ട് അങ്ങ് ഉത്തരം പറഞ്ഞാൽ ഞങ്ങൾക്കെങ്ങനെ

വിശ്വസിക്കാൻ സാധിക്കും. ഞങ്ങൾ ഉയർത്തിയ കാര്യങ്ങൾക്ക് അങ്ങേയ്ക്ക് മറുപടി പറയാൻ സാധിക്കുമോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, ഒരു പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമ്പോൾ ആ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ അഭിപ്രായങ്ങളും എതിർപ്പുകളും പ്രക്ഷോഭങ്ങളും ഉയർന്നുവരും. ഒരു ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് എന്തായിരിക്കണം; നാടിന്റെ ഭാവിക്ക് ഉതകുന്ന പദ്ധതിയാണെങ്കിൽ ആ പദ്ധതിയുമായി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ട് പോകുകയാണ് വേണ്ടത്. ഞാൻ മുൻപ് പറഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് ആവർത്തിക്കാതിരുന്നത്. 45 മീറ്റർ റോഡ് വികസനം സംബന്ധിച്ച് യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ യോഗം വിളിച്ചു. ആ യോഗത്തിൽ എന്റെ പാർട്ടിയുടെ സെക്രട്ടറി എന്ന നിലയിൽ ഞാനും പങ്കെടുത്തിരുന്നു. ആ യോഗത്തിൽ 45 മീറ്റർ എടുക്കാമെന്ന് എല്ലാവരും കൂടി തീരുമാനിച്ചു. പക്ഷെ അനങ്ങിയില്ല, ഒരിഞ്ച് മുന്നോട്ട് പോയില്ല. അതല്ല ഒരു ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യേണ്ടതെന്നാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. ഇവിടെ ദശാബ്ദങ്ങൾക്കുമുമ്പ് ഗെയിൽ പൈപ്പ് ലൈനിന്റെ കാര്യം ആലോചിച്ചതാണ്. അതിന്റെ കൂടെ ആലോചിച്ചുവരാനെങ്കിലും പദ്ധതി ഇടങ്ങി. നമ്മൾ പിറകിൽ തന്നെ നിൽക്കുന്നു. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ

കാലത്ത് അതിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചില്ല. അതല്ലേ വസ്തുത; കൂടാകൂടാത്തുനിന്നും വൈദ്യുതി ഇടമൺ-കൊച്ചി പവർ ഹൈവേയുടെ ഒരിടത്ത് എത്തിയപ്പോൾ ആ ഭാഗത്തുകൂടി പോകുമ്പോൾ ചില റബ്ബർ മരങ്ങൾക്ക് പ്രശ്നം വന്നു. അതുകൊണ്ട് മാത്രമല്ലേ അത് തടഞ്ഞുപോയത്; അതാണോ സർക്കാർ ചെയ്യേണ്ടത്; സർക്കാർ ഇക്കാര്യങ്ങളിലൊക്കെ ശരിയായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കേണ്ട; ഞാൻ ഇവിടെ ഒരു തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കൽ പ്രശ്നവും ഉണ്ടാക്കിയിട്ടില്ല. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെ തെറ്റിദ്ധാരണ മാത്രമാണ്. തെറ്റിദ്ധാരണയല്ല അദ്ദേഹം ബോധപൂർവ്വം മറ്റൊരു തരത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. ആ രീതിയിൽ നിന്നും നിങ്ങൾ മാറണമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ നമുക്ക് ഒരുമിച്ച് നിൽക്കാനാകണം. മറ്റ് അഭിപ്രായങ്ങളൊക്കെ നമുക്ക് പിന്നീട് ചർച്ച ചെയ്യാം. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ നാടിന്റെ ഭാവിയാണ് ഉതകുന്നത്. അതിന് നമുക്ക് ഒന്നിച്ച് നിൽക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്, അങ്ങയുടെ പ്രമേയം പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: ഇല്ല.

മി. സ്പീക്കർ: പ്രമേയം സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഞങ്ങളിവിടെ ഉന്നയിച്ച പ്രധാനപ്പെട്ട

പാരിസ്ഥിതിക-സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങൾക്കൊന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി

കൃത്യമായ മറുപടി പറയാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ പ്രതിഷേധ സൂചകമായി

ഞാനും യു.ഡി.എഫ്. അംഗങ്ങളും വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട

പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ ഒന്നടങ്കം സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയി.)

(സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയ ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ

അൽപ്പസമയത്തിനുള്ളിൽ വീണ്ടും സഭയിൽ ഹാജരായി)