

അടിയന്തരപ്രമേയചർച്ച

മി. സ്പീക്കർ: കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബഡ്ജിറ്റിൽ കേരളത്തെ അവഗണിച്ചതു സംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ, അങ്ങേയ്ക്ക് പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ച് പതിനഞ്ച് മിനിട്ട് സംസാരിക്കാം.

റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലെ അവഗണന

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന്റെ അവതരണാനുമതി തേടിയ അവസരത്തിൽ സഭ നിറുത്തിവെച്ച് ചർച്ചചെയ്യാമെന്ന സമീപനം സ്വീകരിച്ച ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിനെ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. ഈ നോട്ടീസിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് സമയപരിമിതിമൂലം ഞാൻ പോകുന്നില്ല. കേരള ഗവൺമെന്റ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് കൊടുത്ത നിവേദനത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കി ചില വിമർശനങ്ങൾ മാധ്യമലോകം ഉയർത്തുകയുണ്ടായി. ആയത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ആമുഖത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പത്രങ്ങളിൽവന്ന വാർത്ത ഇപ്രകാരമാണ് ‘ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള എൻ.ഡി.എ. സർക്കാർ പ്രഥമ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് തയ്യാറാക്കിയശേഷം മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങളുമായി റെയിൽ ഭവനിൽ എത്തിയത് പ്രഹസനമായി. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അച്ചടിയിൽ എത്തിയ ഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങളടങ്ങുന്ന നിവേദനം ഒരു വഴിപാടെന്ന നിലയിൽ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി വ്യാഴാഴ്ച കേന്ദ്ര റെയിൽവേമന്ത്രി ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയ്ക്ക് സമർപ്പിച്ചു.’ തക്കസമയത്ത് കേരളത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ കേന്ദ്രത്തിന്റെ മുമ്പിൽ അവതരിപ്പിച്ചില്ലെന്നുള്ള വിമർശനമാണ്. ഇതേക്കുറിച്ച്, ആത്മപരിശോധയ്ക്ക് അർഹിക്കുന്ന ഘടകങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ, ചർച്ചയ്ക്ക് മറു

പടി പറയുന്ന സമയത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അഭിപ്രായപ്രകടനം നടത്തുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ കേന്ദ്ര റെയിൽവേമന്ത്രി ശ്രീ. സദാനന്ദഗൗഡ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ, മൂന്നുനാല് കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ, കേരളത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ മാത്രമല്ല ഭാരതത്തിന്റെ ഭാവിയെത്തന്നെ ബാധിക്കുന്ന അത്യന്തം സങ്കീർണ്ണവും ഗൗരവകരവുമായിട്ടുള്ള ചില സൂചനകൾ പ്രകടമാണ്. അതിൽ ഒന്ന്, ബി.ജെ.പി.-ക്ക് സങ്കുചിതമായ താൽപ്പര്യമുള്ള ചില സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കാണ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ മുൻഗണന നൽകിയിട്ടുള്ളത്. രണ്ടാമത്തേത്, രാജ്യത്തിന്റെയും റെയിൽവേയുടേയും വികസനത്തിൽ വിദേശ മൂലധനനികേഷപത്തെ നേരിട്ട് സ്വീകരിക്കുമെന്ന് പരസ്യമായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. രാജ്യത്തിന്റെയും റെയിൽവേയുടേയും വികസനമല്ല, വിദേശ സ്വകാര്യമൂലധന നിക്ഷേപത്തിന്റെ ലാഭസാധ്യതയുടെ വികസനമാണ് റെയിൽവേ രംഗത്ത് അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ കാനേഷ മറ്റൊരു പ്രത്യേകത, ഡീസലിന്റെ വില മാസാമാസം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ട്രെയിൻ യാത്രാക്കൂലി എണ്ണവിലയ്ക്ക് ആനുപാതികമാക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നു. മൂന്ന് ഘടകങ്ങൾ ഈ ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ മോദി ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഒന്ന്, യാത്രാക്കൂലി 14.2% - ത്തിൽ വർദ്ധനവുണ്ടാക്കി രണ്ട്, ചരക്കുകൂലി 6.5% വർദ്ധനവുണ്ടാക്കി മൂന്ന്, ഡീസലിന്റെ വില യഥാസമയം വർദ്ധിക്കുമെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. യാത്രാക്കൂലി എണ്ണവിലയ്ക്ക് ആനുപാതികമായി വർദ്ധിപ്പിക്കും. അതായത് യാത്രാക്കൂലിയുടെ വർദ്ധനവ് എല്ലാമാസവും ഭാരതത്തിലെ ജനങ്ങൾ സഹിക്കേണ്ട അസാധാരണ സ്ഥിതിവിശേഷത്തെയാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ

വിഭാവന ചെയ്യുന്നത്. ഭാരതത്തിലെ സാധാരണജനങ്ങൾക്ക് തീവണ്ടിയാത്ര അപ്രാപ്യമാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള ആപത്താണ് ഈ സൂചനകൾ നൽകുന്നത്. ജനസംഖ്യാനുപാതികമായി യാത്രക്കാരുടെ നിരക്ക് പരിശോധിച്ചാൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിന് മറ്റേതൊരു സംസ്ഥാനത്തേക്കാൾ കൂടുതൽ പങ്ക് വഹിച്ചത് കേരളത്തിൽനിന്നാണെന്ന് മനസ്സിലാകും. മറ്റേതൊരു സംസ്ഥാനത്തേക്കാളും കൂടുതൽ റെയിൽവേയ്ക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നത് മലയാളികളാണ്. റെയിൽവേയുടെ വളർച്ചയ്ക്ക് കേരളം വിലപ്പെട്ട പങ്ക് വഹിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ വളർച്ചയ്ക്ക് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ തിരിച്ചുള്ള പങ്ക് പരിമിതം മാത്രമാണ്. ഈ അന്തരം അവസാനിപ്പിക്കുവാനുള്ള പോരാട്ടം കക്ഷിരാഷ്ട്രീയഭേദമന്യേ രാജ്യത്ത് വളർന്നുവരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കേരളം ഇന്ത്യയുടെ ഒരു പുറമ്പോക്ക് ഭൂമിയല്ല. ഇന്ത്യയുടെ അവിഭാജ്യഘടകമായി, ഭാരതസംസ്കാരത്തിന് അവിസ്മരണീയ സംഭാവനകൾ നൽകിയ, മഹത്തായ പൈതൃകമുള്ള ഒരു നാടാണ് നമ്മുടെത്. കേരളത്തിന് പുതിയ തീവണ്ടികളും പുതിയ ലൈനുകളുമില്ല. പ്രഖ്യാപിച്ച ട്രെയിനും പദ്ധതികളും മാകട്ടെ ഗുജറാത്തിനും കർണ്ണാടകത്തിനും. അവർക്കായി പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതിനെതിരല്ല. പക്ഷേ എല്ലാത്തിനേയും സമഭാവനയോടുകൂടി കാണണം. രാജ്യത്തിന്റെ അഖണ്ഡതയ്ക്കും കെട്ടുറപ്പിനും ആപൽക്കരമായ സൂചനകൾ നൽകുന്ന പ്രവണതകൾ ഈ ബഡ്ജറ്റിന്റെ അവതരണത്തിലും അതിന്റെ വിഭവവിതരണപ്രക്രിയയിലും ഉടനീളം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന് കാണാം. കേരളത്തിന് പ്രഖ്യാപിച്ച പുതിയ സർവ്വേ, അത് പുതിയ കാര്യമല്ല. കാഞ്ഞങ്ങാട്ടുനിന്നും പാണക്കുടിയിലേയ്ക്കുള്ള ഈ സർവ്വേ നേരത്തേ വന്നതാണ്. കേരളത്തിന് പ്രത്യേകിച്ചൊന്നുമില്ല. മംഗലാപുരത്തുനിന്ന് കാസർഗോഡേക്ക് ഒരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിനിന്റെ കാര്യം ബഡ്ജറ്റിൽ

പറയുന്നു. അത് മംഗലാപുരത്തുനിന്നാണ് ആരംഭിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ അതും കേരളത്തിനാണെന്ന് കണക്കാക്കാൻ പറ്റില്ല, മടക്കയാത്രയിൽ ഇതിലേ വന്നുപോകുന്നുവെന്ന് മാത്രം. ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് പുതിയ വൈദ്യുതീകരണവും പുതിയ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലും സമയബന്ധിതമായ ഗേജ് മാറ്റവുമില്ല. കൂടാതെ ഇതിൽ റെയിൽവേയുടെ ഏതെങ്കിലുമൊരു വ്യവസായ പ്രോജക്ടും ഇല്ല. യാത്രാനിരക്ക് വർദ്ധനവ് ഭീകരമായി കെട്ടഴിച്ചുവിട്ടതിനൊപ്പം ബഡ്ജറ്റുകൾ സ്വകാര്യ വിദേശനികേഷനും അനുവദിക്കുന്നതുകൂടിയായപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയെന്ന തന്ത്രപ്രധാനമായ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനത്തിന്റെ സ്ഥാനത്ത് ഒരു കോർപ്പറേറ്റ് സ്ഥാപനമെന്ന പദവിയാണ് ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ ബഡ്ജറ്റിന്റെ സംഭാവനയിലൂടെ റെയിൽവേയ്ക്ക് വന്നുചേരുന്നത്.

2001 മുതൽ 2013 വരെയുള്ള ബഡ്ജറ്റിൽ നോക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ 2,708.55 കോടി രൂപയിൽ 1,465 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് ചെലവഴിച്ചത് എന്ന് ഓർക്കണം. ബാക്കി 1,242 കോടി രൂപ തമിഴ്നാട്ടിലെ വിവിധ പദ്ധതികൾക്കായി വകമാറ്റുകയാണ് ചെയ്തത്. കഴിഞ്ഞ വർഷം പുതിയ ലൈനിയായി അനുവദിച്ച 287 കോടി രൂപയിൽ 82.64 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് ചെലവഴിച്ചത്. ബാക്കി തുക തമിഴ്നാട്ടിലെ വിവിധ പദ്ധതികൾക്കായി വകമാറ്റി. റെയിൽവേ ആസ്ഥാനം ചെന്നൈയിൽ ആയതിനാൽ എങ്ങനെ ചെലവഴിക്കണമെന്ന് അവർ തീരുമാനിക്കും. ഇതുകൂടാതെ മംഗലാപുരം, തിരുനെൽവേലി എന്നിവിടങ്ങൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് പുതിയ ഡിവിഷനുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നീക്കവും കേരളത്തിന് ദോഷകരമായി മാറുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷങ്ങളിൽ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനപ്രക്രിയയിൽ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിലായി വിവിധ പദ്ധതി

കൾ പ്രഖ്യാപിച്ചുപോന്നിട്ടുണ്ട്. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി 200809ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. ആലപ്പുഴ വാഗൺ ഫാക്ടറി 201112ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. ചേർത്തലയിൽ ഓട്ടോകാസ്റ്റുമായി ചേർന്നുള്ള കോച്ച് നിർമ്മാണ ഫാക്ടറി 200708-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. തിരുവനന്തപുരം-ചെങ്ങന്നൂർ-സബർബൻ റെയിൽ നേരത്തേ കണക്കാക്കിയിരുന്നു. കേരളത്തിന് സ്വന്തമായി ഒരു സോൺ എന്ന നിലയിൽ 201112ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. തിരുവനന്തപുരത്ത് റെയിൽവേ മെഡിക്കൽ കോളേജ് 200910 സാമ്പത്തികവർഷം പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. കോട്ടയത്തും നേമത്തും കോച്ചിംഗ് ഡിപ്പോ 2011-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. പാലക്കാട് സ്റ്റീപ്പർ പ്ലാന്റ് 2005-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. തിരുവനന്തപുരം ബോട്ടിലിംഗ് പ്ലാന്റ് 2011-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. അങ്കമാലി-ശബരി റെയിൽപ്പാത 1997-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ച് അക്വിസിഷൻ നടക്കുകയാണ്. അങ്കമാലിയിൽനിന്ന് പെരുമ്പാവൂർ വരെയെങ്കിലും എത്തുന്നതിന് 100 കോടി രൂപ വേണം. അതിനും മതിയായ തുക മാറ്റിവെച്ചിട്ടില്ല. കണ്ണൂർ-മട്ടന്നൂർ റെയിൽപ്പാത 2011-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. തിരൂരങ്ങാടിപ്പാത സർവ്വേയുടെ കാര്യം നേരത്തേ നിശ്ചയിച്ചതാണ്, നടന്നിട്ടില്ല. ഇടപ്പള്ളി-ഗുരുവായൂർ പാത സർവ്വേ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. നടന്നിട്ടില്ല. എത്രയോ ദശാബ്ദങ്ങളായ തലശ്ശേരി-മൈസൂർപ്പാതയുടെ സർവ്വേ ഇതുവരെയും നടന്നിട്ടില്ല. അങ്ങാടിപ്പുറം-കോഴിക്കോട് പാത സർവ്വേയുടെ കാര്യത്തിലും തീരുമാനമായിട്ടില്ല. മധുര-എറണാകുളം പാതയുടെ കാര്യത്തിലും തീരുമാനമായിട്ടില്ല. ചെന്നൈ - ബാംഗ്ലൂർ - എറണാകുളം - തിരുവനന്തപുരം അതിവേഗ റെയിൽവേ വിവിധ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ പറഞ്ഞതാണ്. തീരുമാനമായിട്ടില്ല. കൂടുതൽ മെമു ട്രെയിനുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ഇതിനകം യാതൊരു നടപടിയും ആയിട്ടില്ല. നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് പാതയുടെ കാര്യത്തിലും ഇതിനകം യാതൊരു നടപ

ടിയും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ പ്രതിവർഷം 1,000 കോടി യാത്രക്കാരാണ് സഞ്ചരിക്കുന്നതെന്ന് കണക്കാക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. 100 കോടി ടൺ ചരക്കുനീക്കമാണ് ഒരുവർഷം നടക്കുന്നത്. 13 ലക്ഷത്തിലധികം തൊഴിൽ കൊടുക്കുന്ന ഒരു മേഖലയാണ് റെയിൽവേ. 1.16 ലക്ഷം കിലോമീറ്ററോളം വരുന്ന പാത ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയ്ക്കുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ കണക്കിൽ 12617 യാത്രാവണ്ടികളാണുള്ളത്. ചരക്കുവണ്ടികൾ 7500 എണ്ണമാണുള്ളത്. അങ്ങനെ അതിരുകളില്ലാത്തവിധം രാജ്യത്തിന്റെ എല്ലാ മേഖലയിലും ഭൂസ്വത്തും സങ്കല്പിക്കാനാകാത്ത വിധത്തിലുള്ള രാജ്യത്തോളം വലിപ്പമുള്ള പ്രാധാന്യം ഈ പൊതുമേഖലയിൽ ഇന്ന് നടന്നുവരുന്നു. അതായത് ഇത് ജനങ്ങളുടെ സമ്പത്താണ്. ജനങ്ങളുടെ സമ്പത്താണ് പരദേശി മൂലധനത്തിന് ലാഭംകൊയ്യാൻ ഒരു മേച്ചിൽസ്ഥലമായി ഈ റെയിൽവേയെ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഏറ്റവും അത്യാപൽക്കരമായ രീതിയാണ് ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയുടെ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ വിഭാവനം ചെയ്യുന്നത്. മാനേജ്മെന്റ് വൈദഗ്ദ്ധ്യത്തിന്റെ വീരവാദങ്ങൾ മുഴക്കുന്ന ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോഡിയുടെ രാജ്യവിരുദ്ധനയത്തിന്റെ ഭീകരമായ മുഖമാണ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് എന്നു പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ചരിത്രത്തിലെ അസാധാരണവും ആപത്കരവുമായ തുടക്കമായി ഈ ബഡ്ജറ്റിനെ കണക്കാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. രാജ്യത്തിന്റെ പരമാധികാരത്തിനും സ്വാതന്ത്ര്യത്തിനും നേരെ മറ്റൊരർത്ഥത്തിൽ ഒരു ചലഞ്ചാണ് ഇതിലൂടെ വരുന്നത്. ബ്രിട്ടൻ ആണ് ഇന്ത്യയിൽ റെയിൽവേ കൊണ്ടുവന്നത്. 1853-ലാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ബോംബെയിൽനിന്ന് തുടക്കം കുറിച്ചത്. അത് 1951-ൽ ദേശവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടു. ഇന്ത്യയിൽ ജനസേവനത്തിന്റെ തന്ത്രപ്രധാനമായ ഒരു സേവനമേഖലയിലെ ഏറ്റവും മാതൃകാപരമായിട്ടുള്ള, ജനങ്ങൾക്കാശ്വാസമേകുന്ന ചരിത്ര

ത്തിലെ ഒരു ഓരോമാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ. അത് സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുക എന്ന പ്രക്രിയയാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ വിഭാവന ചെയ്യുന്നത്. ബ്രിട്ടനിൽ റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ ബ്രിട്ടീഷ് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചു. ഒരു ദശാബ്ദക്കാലം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ആ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിന് ഏറ്റെടുത്ത ശക്തികൾ അത് തിരിച്ചുകൊടുത്തിട്ട് പോയി. രണ്ടാമത് ബ്രിട്ടനിലെ ഗവൺമെന്റ് റെയിൽ നാഷണലൈസേഷൻ എന്ന നിലയിൽ നോട്ടീഫൈ ചെയ്ത് ദേശവൽക്കരിക്കപ്പെടുകയാണ് ചെയ്തത്. ലോകത്തേറ്റവും വിദഗ്ദ്ധമായ റെയിൽ സംവിധാനം ആധുനികലോകത്തിന് കാണിച്ചുകൊടുത്ത ഒരു രാജ്യമാണ് ബ്രിട്ടൻ. സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് പോയിട്ട് തിരിച്ച് പൊതു ഉടമസ്ഥതയിലേക്ക് തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ നിർബന്ധിക്കപ്പെട്ടു. അതാണ് ലോകത്തിന്റെ അനുഭവപാഠം. ഇന്ന് കാണുന്ന റെയിൽവേയുടെ സമ്പത്തും സ്പോഷനുകളുമെല്ലാം പരദേശീമൂലധനത്തിന് പണയംവെച്ച് രാജ്യത്തെ കൊള്ളയടിക്കാനുള്ള നീക്കമാണ്. ഈ രംഗത്ത് മാത്രമല്ല മോദി ഗവൺമെന്റ് നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഡിഫൻസ് മേഖലയിൽ നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ 100 ശതമാനവും സ്വകാര്യവൽക്കരണം, വിദേശമൂലധന നിക്ഷേപം എന്നുള്ളത് വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും തന്ത്രപ്രധാനമായ, രാജ്യത്തിന്റെ സുരക്ഷിതത്വത്തിനും പരമാധികാരത്തിനും അവണ്ഡതയ്ക്കും കനത്ത വെല്ലുവിളി ഉയർത്തുന്ന നടപടിയാണ് മോദി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ച് ഡിഫൻസ് വിദേശ മൂലധന ശക്തികൾക്ക് കൊടുക്കാൻ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഭാരതത്തിന്റെ പലമേഖലകളിലും ആയുധപ്പുരകൾ ഉയരുന്നതായിരിക്കും രാജ്യം കാണാൻ പോകുന്നത്. നമ്മുടെ നാടിന്റെ സ്വാതന്ത്ര്യത്തിന് നേരെയുള്ള വെല്ലുവിളി ഈ രൂപത്തിൽ തുടർന്നാൽ മോഡി ഗവൺമെന്റ് അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ 1947ന് മുമ്പുള്ള സാഹചര്യത്തിലേക്ക് ആധുനിക ഭാരതത്തിലെ പൗരന്മാർ

പോരാട്ടത്തിന്റെ മാർഗ്ഗം സ്വീകരിക്കാൻ അത്യാപൽക്കരമായ ഒരു രാഷ്ട്രീയ സാമൂഹ്യ സാഹചര്യം ഇന്ത്യാഭൂമി അഭിമുഖീകരിക്കുമ്പോൾ കേരളം മത-ജാതി രാഷ്ട്രീയവ്യത്യാസങ്ങൾക്കപ്പുറം ഒറ്റക്കെട്ടായി അണിനിരന്നുകൊണ്ട് ധിക്കാരപരമായ നിലപാട് പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നും കേരളം ഇന്ത്യയുടെ പുറമ്പോക്ക് അല്ലെന്നും ഇന്ത്യയുടെ അവിഭാജ്യഘടകമാണെന്നും അർഹതപ്പെട്ടത് അനുവദിച്ചേ മതിയാകൂ എന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കാൻ കഴിയുന്നവിധത്തിൽ നമുക്ക് തീരുമാനമെടുക്കണം എന്നഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ ചുരുക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, അടിയന്തരപ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ ഇവിടെ പറഞ്ഞ, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെതിരായിട്ടുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ പരാമർശങ്ങളോടും നമുക്ക് നീതി നിഷേധിച്ച സാഹചര്യങ്ങളോടും ഞാൻ സർവാത്മനാ യോജിക്കുകയാണ്. എനിക്ക് ഈ വിഷയത്തെക്കുറിച്ച് ആദ്യമായി പറയാനുള്ളത് ഈ ബഡ്ജറ്റ് വരുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ കേരളത്തിന് അത്രയൊന്നും തരാൻ സാധ്യതയില്ല എന്നുള്ളകാര്യം എന്നെപ്പോലെയുള്ളവർക്കൊക്കെ ഏതാണ്ട് ഊഹിക്കാമായിരുന്നു. ആ ഒരു പ്രതീക്ഷ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിനോട് ചേർന്നുകിടക്കുന്ന മലയാളി അല്ലെങ്കിലും മലയാളം പറയുന്ന ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡ റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോൾ അൽപ്പസ്വൽപ്പം ആനുകൂല്യം നമ്മൾ പ്രതീക്ഷിച്ചു. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടത് ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡയ്ക്ക് ഇവിടെ റോൾ ഒന്നുമില്ല. കാരണമെന്താണെന്നുവെച്ചാൽ ഇന്നത്തെ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞാൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെ നയിക്കുന്ന പ്രധാന മന്ത്രിയാണ് ആ പാർട്ടിയുടെ ഒരു അവസാനത്തെ വാക്ക്. ബി.ജെ.പി.യി

ലെയും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റേയും അവസാനവാക്ക് പ്രധാനമന്ത്രിതന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ട് ആ പ്രധാനമന്ത്രി ഒരിക്കലും അവർക്ക് ഒരു എം.പി.യെ.-പോലും നൽകാത്ത സംസ്ഥാനത്തോടുള്ള വിരോധം ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ കേരളത്തോട് കാണിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട് എന്ന് നമുക്കൊക്കെ ഉണ്ടായിരുന്ന ഊഹം ഇന്ന് 100 ശതമാനം ശരിയായി വന്നിരിക്കുന്നു. ഇവിടെ ഒരു കാര്യം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത് ഇനിയുള്ള നാളുകളിൽ നമുക്ക് വ്യത്യസ്തങ്ങളായിട്ടുള്ള അഭിപ്രായങ്ങളുണ്ടാകാം. കേന്ദ്രത്തിൽ ഇന്നത്തെ ഗവൺമെന്റ് വരാനിടയായ സാഹചര്യം നമ്മൾ ഒരുപാട് ബഡ്ജറ്റ് ചർച്ചകളിലൂടെ പ്രതിപാദിച്ചതാണ്. പക്ഷേ ഇനി നമുക്ക് ലഭിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ മാത്രമല്ല, ധനകാര്യ ബഡ്ജറ്റ് വരുമ്പോഴും നമുക്ക് ലഭിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒറ്റക്കെട്ടായി കേന്ദ്രത്തിൽ അതിശക്തമായ സമ്മർദ്ദവും അല്ലെങ്കിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെ പ്രതികൂട്ടിൽ നിർത്താനുള്ള കഴിവും നമുക്കുണ്ടാകണം. ട്രെയിനുകളേക്കാൾ കൂടുതൽ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളാണ് വേണ്ടത്.

അത്യാവശ്യം ചില ട്രെയിനുകൾ കന്യാകുമാരിവരെ നീട്ടിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കൂടുതൽ ട്രെയിനുകളും തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നാണ് പുറപ്പെടുന്നത്. കേരളത്തിലെ മെയിൻ സ്റ്റേഷനെന്ന് പറഞ്ഞാൽ തലസ്ഥാന നഗരമായിട്ടുള്ള തിരുവനന്തപുരമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുന്ന മുഴുവൻ ട്രെയിനുകളിൽ പല ട്രെയിനുകളും നിർത്താനുള്ള ട്രാക്കുകൾ ഇവിടെയില്ല. ദീർഘയാത്ര കഴിഞ്ഞുവരുന്ന ട്രെയിനുകൾ പിറ്റ്ലൈനിൽ നിർത്തി അലൈൻമെന്റ് പരിശോധിച്ച് (ആറ് മണിക്കൂറോളം അത് പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് കണക്ക്) അത് പരിശോധിച്ചതിനുശേഷമാണ് അടുത്ത യാത്രയ്ക്ക് തയ്യാറെടുക്കുന്നത്.

ഇന്ന് വരുന്ന ട്രെയിനുകൾ നിർത്തിയിടാൻ സ്ഥലമില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് നേമത്ത് 30 ഏക്കറോളം സ്ഥലം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് വിട്ടുകൊടുത്തു കൊണ്ട് റെയിൽവേ മാർഷലിംഗ് യാർഡ് സ്ഥാപിക്കണമെന്ന് നമ്മൾ ഡിമാന്റ് വച്ചത്. ദൗർഭാഗ്യമെന്ന് പറയട്ടെ, അതിനെക്കുറിച്ചൊന്നും ഈ ബഡ്ജറ്റിലില്ല. ഈ മാർഷലിംഗ് യാർഡ് സ്ഥാപിക്കാത്തതിടത്തോളം കാലം എത്ര ട്രെയിൻ വന്നാലും ഉൾക്കൊള്ളാനുള്ള ശേഷി നമുക്കില്ല. വണ്ടി ക്ലീൻ ചെയ്യാനും അലൈൻമെന്റ് പരിശോധിക്കാനും അടുത്ത യാത്രയ്ക്ക് സമയമാകുമ്പോൾ ട്രെയിൻ മെയിൻ സ്റ്റേഷനിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാനുള്ള സംവിധാനവുമൊക്കെയാണ് ഈ മാർഷലിംഗ് യാർഡ് കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിച്ചത്. പക്ഷെ അത് നമുക്ക് ലഭ്യമായിട്ടില്ല. തിരുവനന്തപുരത്ത് നാല്, അഞ്ച് പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളിലാണ് വരുന്ന ട്രെയിനുകൾ പാർക്ക് ചെയ്യുന്നത്. സ്ഥിരം യാത്രചെയ്യുന്ന നമ്മളൊക്കെ ഒന്നാം പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽനിന്ന് രണ്ട്, മൂന്ന് പ്ലാറ്റ്ഫോമിലേയ്ക്ക് കയറുമ്പോഴാണ് ദീർഘദൂര യാത്രകഴിഞ്ഞ് വരുന്ന യാത്രക്കാർ ഒരുമിച്ച് ഇറങ്ങുന്നത്. അവർക്ക് ഇറങ്ങാനും രണ്ട്, മൂന്ന് പ്ലാറ്റ്ഫോമിലേയ്ക്ക് പോകുന്നവർക്ക് കയറാനും പറ്റാത്ത സ്ഥിതിയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് കൊച്ചുവേളി റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ നവീകരിക്കാനും സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാനും തീരുമാനിച്ചത്. അതിന്റെ ആദ്യത്തെ ഒരു പ്രഖ്യാപനം നടത്തിയത് ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ ഉള്ളപ്പോഴായതുകൊണ്ടായിരിക്കാം 75 ലക്ഷം രൂപ, ആകെ ആവശ്യമുള്ള സാമ്പത്തികമായ കണക്ക് പരിശോധിച്ചാൽ അതിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് പോലും ഈതുക തികയില്ല. തിരുവനന്തപുരത്ത് പുതിയ സംവിധാനങ്ങളൊക്കെ ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും കൊച്ചുവേളിയിലെ റെയിൽവേ ടെർമിനൽ വികസിപ്പിക്കാത്തതിടത്തോളംകാലം ആവശ്യങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധ്യമല്ലാത്തതും ഈ ദുരിതം നമ്മൾ എന്നും അനുഭവിക്കേണ്ടിയും വരും. 75

ലക്ഷം രൂപകൊണ്ട് ഒരു നവീകരണവും നടക്കാൻ പോകുന്നില്ല. റെയിൽവേ ഡബ്ബിംഗും വൈദ്യുതീകരണവും 1995-ൽ പി. വി. നരസിംഹറാവു പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്ത് കേരളത്തിലെ 29 എം.പി.മാർ (20 ലോക്സഭാ അംഗങ്ങളും 9 രാജ്യസഭാ അംഗങ്ങളും) ചേർന്ന് കേരളത്തിന് ലഭിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒരു നിവേദനം സമർപ്പിച്ചു. അന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ പറയാതെ ടോപ്പ് പ്രയോരിറ്റിയിലുള്ള കാര്യങ്ങൾ പറയുവാനാണ്. കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള 29 എം.പി.മാരും യോഗം ചേർന്നപ്പോൾ, ഇപ്പോഴത്തെ എം.പി.ആയ ശ്രീ. മുല്ലപ്പള്ളി രാമചന്ദ്രൻ ഉൾപ്പെടെ പാലക്കാട് ഒഴികെയുള്ള മലബാറിലെ അഞ്ച് ജില്ലകളിൽനിന്നുള്ള എം.പി.മാർ പറഞ്ഞു, എപ്പോഴും അവഗണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഷൊർണ്ണൂർ - മംഗലാപുരം റെയിൽവെപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന് ഒന്നാംസ്ഥാനം കൊടുത്തില്ലെങ്കിൽ ഞങ്ങൾ ഈ നിവേദനത്തിൽ ഒപ്പിടില്ലെന്ന്. ഞങ്ങളുടെ നിർബന്ധംമൂലം ഒന്നാമത്തെ പ്രയോരിറ്റിയായി കൊടുത്താണ് ഷൊർണ്ണൂർ - മംഗലാപുരം പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നത്. ഇപ്പോഴും നേത്രാവതിപ്പാലം പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള ഫണ്ടില്ല. നേത്രാവതിപ്പാലം പൂർത്തീകരിച്ചാലെ ഇന്നത്തെ ഡബ്ബിംഗ് ലൈൻ കൊണ്ട് ഉപകാരം കിട്ടുകയുള്ളൂ. അതിനെക്കുറിച്ച് ഒന്നും പറയുന്നില്ല. കർണാടകത്തിൽ ബി.ജെ.പി.യുടെ എം.പി.യാണ് ഉള്ളതെങ്കിൽപ്പോലും അതിനെക്കുറിച്ചൊന്നും ഒരു പരാമർശവുമില്ല. വൈദ്യുതീകരണം - ഷൊർണ്ണൂരിൽനിന്നും കോഴിക്കോടുവരെ ലൈൻ മൊത്തം വലിക്കുകയും കോഴിക്കോട് റെയിൽവെ സ്റ്റേഷന്റെ അടുത്തുള്ള ഓവർബ്രിഡ്ജ് ഉയർത്തുന്ന പ്രവർത്തനം നിലവിൽ പൂർത്തീകരിക്കുകയും ചെയ്തെങ്കിലും ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷനിൽ വേണ്ട രീതിയിൽ ട്രയൽ റൺ നടത്തിയില്ലെങ്കിൽ ഇത് കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുവാനെ സാധ്യമാകൂ. രാവിലെ ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിനിൽ തിരുവനന്തപുരത്ത്

നിന്നും കോഴിക്കോടുവരെ പോകുന്ന ജനശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ്സും ഉച്ചയ്ക്കു
 ശേഷം പോകുന്ന കണ്ണൂർ ജനശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ്സും ഷൊർണ്ണൂരിൽ
 ചെന്ന് ഡീസൽ എഞ്ചിനാക്കി മാറ്റുന്നതിന് അരമണിക്കൂറാണ് കിടക്കുന്നത്.
 മിക്കവാറും തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഷൊർണ്ണൂരിൽ എത്തുമ്പോൾതന്നെ
 ലേറ്റാവുന്നത് കൂടാതെയാണ് ഈ അരമണിക്കൂർ കാത്തിരിപ്പും. ഇത് തന്നെ
 യാണ് തിരിച്ചുമുള്ളത്. ഇവിടെ ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷനെക്കുറിച്ച് ഒന്നും പറയു
 ന്നുമില്ല, ഫണ്ടുമില്ല. പിന്നെങ്ങനെ നമുക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയും;
 ഇങ്ങനെ എല്ലാംകൊണ്ടും അവഗണിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു സാഹചര്യം..... കഴിഞ്ഞ
 ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കായംകുളം - എറണാകുളം റൂട്ടിലെ കോട്ടയം,
 ആലപ്പുഴ വഴിയുള്ള കായംകുളം - ഹിരിപ്പാടും മുളന്തുരുത്തി - പിറവം
 റോഡും പൂർത്തീകരിച്ചു. ഇതൊഴിച്ചാൽ ബാക്കിയുള്ള ഡബ്ബിംഗ് എങ്ങും
 എത്തിയിട്ടില്ല. എനിക്ക് തോന്നുന്നത് ഈ ഫണ്ടുകൊണ്ട് അൽപസ്വൽപം
 ഡബ്ബിംഗ് വർക്ക് നടക്കുമായിരിക്കുമെന്ന്. പക്ഷെ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധ്യ
 മല്ല. കായംകുളം - കോട്ടയം റൂട്ടും കായംകുളം - ആലപ്പുഴ റൂട്ടും എറണാ
 കുളവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധ്യമല്ല. കേരളത്തെ
 സംബന്ധിച്ച് അങ്ങേയ്ക്കറിയാവുന്നതാണ്, ഇൻഡ്യാ മഹാരാജ്യത്ത് കാശു
 കൊടുത്ത് യാത്രചെയ്യുന്നത് കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള യാത്രക്കാരാണ്. ഏറ്റവും
 അധികം ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ട അനാഥകുട്ടികളെ കൊണ്ടുവന്ന സംഭവം, ത്യാർഖ
 ണ്ഡിൽനിന്നൊക്കെ സുഖമായി ട്രെയിനിൽ പാലക്കാട് എത്തിയപ്പോഴാണ്
 പിടിച്ചത്. അപ്പോഴാണ് സ്കാഡ് വന്നത്. മറ്റ് സ്കാഡുകളൊക്കെ കടലാ
 സിലേ ഉള്ളൂ. പാലക്കാട് എത്തി പരിശോധന നടത്തിയപ്പോഴാണ് അനധികൃ
 തമായി സഞ്ചരിക്കുന്നുവെന്നുള്ള കാര്യം കണ്ടുപിടിക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. കേര
 ളത്തിനെ സംബന്ധിച്ച് കാൾ കൊടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്നവരെ അപമാനിക്കുക

യാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ ചെയ്തത്. ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോഡി പ്രധാനമന്ത്രിയാകുന്നതിനുമുമ്പ് അവരുടെ ഇലക്ഷൻ പ്രചരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി തിരുവനന്തപുരത്ത് വന്നു. അദ്ദേഹം വന്ന് ഒരു പൊതുയോഗത്തിൽ പ്രസംഗിച്ചതാണ്, എന്തുകൊണ്ട് ശബരിമലയെ ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമാക്കുന്നില്ലായെന്ന്. ഭക്തർക്ക് ദർശിക്കാനുള്ള ശബരിമല ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമാക്കിയില്ല എന്നുള്ളതാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ പരാതി. കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് എന്തുകൊണ്ട് ശബരിമലയെ ഒരു ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമായി പ്രഖ്യാപിച്ചില്ലായെന്ന് പറഞ്ഞ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി പ്രധാനമന്ത്രി ആയതിനുശേഷമുള്ള റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിൽ ഇൻഡ്യയിലെ പ്രധാന ക്ഷേത്രങ്ങളെ യോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പുതിയ ട്രെയിൻ വന്നപ്പോൾ നമ്മുടെ ശ്രീ പത്മനാഭസ്വാമി ക്ഷേത്രം ഇല്ല. തിരുപ്പതി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ക്ഷേത്രങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷെ, നമ്മുടെ തിരുവനന്തപുരത്തിനെക്കുറിച്ചോ ശ്രീ പത്മനാഭസ്വാമി ക്ഷേത്രത്തെക്കുറിച്ചോ ഒന്നുപോലും പറയുന്നില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം കുറെ കേന്ദ്ര മന്ത്രിമാർ അമ്പലങ്ങളിൽ കുളിച്ചുതൊഴാൻ വന്നു. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ അതിഥിയായി വന്ന് വലിയ പ്രഖ്യാപനങ്ങളൊക്കെ നടത്തിയാണ് പോയത്. പക്ഷെ, ബഡ്ജറ്റ് വന്നപ്പോൾ തനിസ്വരൂപം അവർ കാണിക്കുകയാണുണ്ടായത്. എന്തുകൊണ്ടാണ് കേരളത്തിന് നിഷേധിച്ചതെന്ന് ചോദിച്ചാൽ, ഇവിടെനിന്ന് വിജയിച്ച 20 എം.പി.മാർ യു.ഡി.എഫ്.ലും എൽ.ഡി.എഫ്.ലും പെട്ടവരായതുകൊണ്ടാണ് നമ്മളോട് ഈ വൈരാഗ്യം കാണിച്ചത്. അത് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം. മുഖ്യമന്ത്രി വേണ്ട സമയത്ത് ഓർമ്മിപ്പിച്ചില്ലായെന്നാണ് നേരത്തെ ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ പറഞ്ഞത്. ഓർമ്മിപ്പിക്കാഞ്ഞിട്ടും കൊടുക്കാഞ്ഞിട്ടുമല്ല. ശ്രീ. സദാനന്ദ ഗൗഡ റെയിൽവെ മന്ത്രിയായി വന്ന അന്നുമുതൽക്കുതന്നെ കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള മുഴുവൻ എം.പി.മാരും അദ്ദേഹത്തിനോടുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം

കൊണ്ട് കാര്യങ്ങൾ വിശദമായി പറയുകയും ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങളും ചെയ്തു. ഇവിടെ നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, ഞങ്ങളുടെ ഒരാളെപ്പോലും വിജയിപ്പിക്കാത്ത സംസ്ഥാനത്തിന് ഒന്നും കൊടുക്കില്ലെന്നാണ് പറയുന്നതെങ്കിൽ അതിനെ ഒറ്റക്കെട്ടായി എതിർക്കാൻ കേരളത്തിലെ ഭരണകക്ഷിയും പ്രതിപക്ഷവും ഒന്നിച്ചുനിൽക്കണം. ബി.ജെ.പി.യുടെ സംസ്ഥാന നേതൃത്വം കത്തൊക്കെകൊടുത്തു. കത്തുകൊടുത്തിട്ട് കിട്ടാത്തപ്പോൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പറയാതിരുന്നിട്ടാണ് ഇവിടെ ട്രെയിൻ കിട്ടാത്തതെന്ന വിധത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെയാണ് കുറ്റം പറയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ അടിയന്തര പ്രമേയത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടുതന്നെ ഇനി ഔദ്യോഗിക ആവശ്യങ്ങൾക്കല്ലാതെ കേരളത്തിൽ വരുന്ന കേന്ദ്ര മന്ത്രിമാരെ സ്റ്റേറ്റിന്റെ ഗസ്റ്റുകളായി സ്വീകരിക്കരുത്. നമ്മുടെ പ്രതിഷേധം ശക്തമായി ഇവിടെ രേഖപ്പെടുത്തണം. കേരളമെന്നുപറഞ്ഞാൽ ഇൻഡ്യയുടെ ഭാഗം തന്നെയാണ്. അതിനുപകരം നമ്മളെ ചവിട്ടിമെതിക്കാനാണ് ശ്രമിക്കുന്നതെങ്കിൽ അതിനെതിരെ ശക്തമായി പ്രതികരിക്കാൻ നമ്മൾ മുന്നോട്ടുവരണം. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഔദ്യോഗിക കാര്യത്തിനല്ലാതെ..... നമുക്കറിയാം വിദേശത്ത് പോകുമ്പോൾ ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രതിനിധിയല്ലാതെ ഒരു കേന്ദ്രമന്ത്രി സ്വന്തം കാര്യത്തിനാണ് പോകുന്നതെങ്കിൽ അവിടെ യാതൊരു ആനുകൂല്യവുമില്ല. സാധാരണ ഒരു പാസ്സഞ്ചറുടെ ആനുകൂല്യം മാത്രമേ മറ്റ് രാജ്യങ്ങൾ നമുക്ക് തരുകയുള്ളൂ. എന്തുകൊണ്ട് നമുക്ക് അതിനെക്കുറിച്ച് ചിന്തിച്ചുകൂടാ; സ്വന്തം ആവശ്യത്തിന് വരുന്നവർ സ്വന്തം പോക്കറ്റിൽനിന്ന് കാശെടുത്ത് വരട്ടെ, അല്ലാതെ സർക്കാർ ചെലവിൽ വന്ന് അവരുടെ കാര്യങ്ങളെല്ലാം നടത്തി അവസാനം നമുക്ക് രണ്ട് ചവിട്ടുതന്ന് പോകുന്ന ഏർപ്പാട് അവസാനിപ്പിക്കാൻ തീർച്ചയായും

സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈയെടുക്കണമെന്ന് മാത്രം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ അവഗണനയ്ക്കെതിരായ ശക്തമായ പ്രതിഷേധം ഇവിടെ രേഖപ്പെടുത്തി കൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എളമരം കരീം: സർ, ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റ് കേരളത്തെ അവഗണിക്കുകയല്ല, ശരിയായി പറഞ്ഞാൽ കേരളത്തെ അപമാനിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇവിടെ എനിക്കുമുമ്പ് സംസാരിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ പ്രകടിപ്പിച്ച വികാരത്തോടൊക്കെ ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. ഒരിക്കൽ കേരള ഹൈക്കോടതി തന്നെ കേരളത്തോടുള്ള റെയിൽവെയുടെ അവഗണനയെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പരാമർശം നടത്തുകയുണ്ടായി. കേരളം ഉൾപ്പെടെയുള്ള ദക്ഷിണേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളോട് റെയിൽവെയ്ക്ക് അവഗണനയെന്ന് ഹൈക്കോടതി. ഇവിടേയ്ക്ക് നിലവാരമില്ലാത്ത കോച്ചുകളാണ് അനുവദിക്കുന്നതെന്ന് ചീഫ് ജസ്റ്റീസ് ഡോ. മഞ്ജുള ചെല്ലൂർ ഉൾപ്പെട്ട ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് നിരീക്ഷിച്ചു. ഈ നിരീക്ഷണം വന്നത് ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വരുന്നതിന് മുൻപാണ്, മാർച്ച് മാസത്തിലാണ്. സംസ്ഥാനത്തോടുള്ള റെയിൽവെയുടെ അവഗണന ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം മാത്രമുണ്ടായതാണെന്നുള്ള നിലയിൽ പോയാൽ അത് വസ്തുതാപരമാവില്ല. ഇനി സംസാരിക്കാൻ പോകുന്ന അപ്പുറത്തുള്ള നേതാക്കൻമാർ ആ വിഷയം പരിഗണിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്, കഴിഞ്ഞ 10 വർഷക്കാലവും കേരളത്തോട് കാണിച്ചിരുന്നത് വ്യത്യസ്തമായ സമീപനമായിരുന്നില്ല എന്നത് ഒരു വസ്തുതയാണ്. 2004 മുതൽ 2014 വരെയുള്ള 10 വർഷത്തിനിടയിൽ വിവിധ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ

അനുവദിച്ച 722 ട്രെയിനുകളിൽ കേരളത്തിന് ലഭിച്ചത് 30 എണ്ണം മാത്രമാണ്. ഇത് കേരളത്തെ പരിഗണിച്ചതാണെന്ന് പറയാൻ സാധിക്കില്ലല്ലോ? യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ അവസാനത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ പോലും കേരളത്തിന് കടുത്ത അവഗണനയാണ് ഉണ്ടായത്. ഈ അവഗണനയുടെ ഏറ്റവും വലിയ ഉദാഹരണമാണ് കണ്ടിക്ടോട് കോച്ചു ഫാക്ടറി. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് കാണാതെ നമുക്ക് ഈ വിമർശനം പൂർത്തിയാവില്ല. കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരി മാസത്തിൽ മലയാള മനോരമ മുഖപ്രസംഗമെഴുതി, ‘ശാപമോക്ഷമില്ലേ കണ്ടിക്ടോടിന്’. രൂക്ഷമായ വിമർശനമാണ് അന്ന് മലയാള മനോരമ മുന്നോട്ടു വച്ചത്. സ്വപ്ന പദ്ധതിയായ കോച്ചു ഫാക്ടറിയെക്കുറിച്ച് ബഡ്ജറ്റിൽ ഒരു പരാമർശം പോലും നടത്താത്തത് കേരളത്തോടുള്ള വെല്ലുവിളിയാണെന്ന് ജനപ്രതിനിധികളുടെ ആക്ഷേപം ശരിവയ്ക്കുന്നതാണ് ഇതുവരെയുള്ള റെയിൽവെയുടെ സമീപനം. തറക്കല്ലിട്ട ശേഷം പദ്ധതി നിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ച് പല പ്രഖ്യാപനങ്ങളും നടത്തിയെങ്കിലും ഫാക്ടറിക്ക് ഇതുവരെ തറക്കല്ലിൽ നിന്ന് മോചനമായിട്ടില്ലെന്നതിൽ റെയിൽവെയുടെ കാര്യക്ഷമതയില്ലായ്മയും ആസൂത്രണ പിഴവും മറയില്ലാതെ തെളിയുന്നു. 2012 ഫെബ്രുവരി 21-ന് പദ്ധതി സ്ഥലമായ കണ്ടിക്ടോടിന് പകരം പാലക്കാട്ടെ കോട്ട മൈതാനത്ത് കോച്ച് ഫാക്ടറിയുടെ പ്രതീകാത്മകമായ തറക്കല്ലിടുകയുണ്ടായി. അതൊരു പറ്റിക്കലിന്റെ പ്രതീകമല്ലെന്ന് തെളിയിക്കേണ്ട ബാധ്യത റെയിൽവേയ്ക്കുണ്ട്. മലയാള മനോരമ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച മുഖപ്രസംഗമെഴുതിയത് കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരിയിലാണ്. പിറവം ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പിനു മുൻപ് രാഷ്ട്രീയ പ്രചരണം നടത്താൻ അന്നത്തെ കേന്ദ്ര മന്ത്രി. ശ്രീ. ദിനേശ് ത്രിവേദിയെ കൊണ്ടുവന്ന് തറക്കല്ലിടൽ എന്ന പരിഹാസ്യമായ ഒരു പരിപാടി സംഘടിപ്പി

ചുതിനപ്പുറം കോച്ച് ഫാക്ടറി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ എന്തു നടപടിയാണ് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തത്? റെയിൽവെ കോച്ച് ഫാക്ടറി പ്രഖ്യാപിച്ച ഉടനെ ആവശ്യമായ സ്ഥലം എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് എടുത്തു കൊടുത്തു. 400 കെ.വി. സബ്സ്റ്റേഷൻ യുദ്ധകാല വേഗതയിലാണ് അന്നത്തെ വൈദ്യുതിമന്ത്രി ശ്രീ. എ. കെ. ബാലന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ അവിടെ പൂർത്തീകരിച്ചു കൊടുത്തത്. എല്ലാ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും നമ്മൾ ഒരുക്കിക്കൊടുത്തു. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി പ്രഖ്യാപിച്ച അതേ സമയംതന്നെ പ്രഖ്യാപിച്ച ഉത്തർപ്രദേശിലെ റായ്ബലേറിയിലെ കോച്ച് ഫാക്ടറി പൂർത്തിയായി. മനോരമ പറയുന്നു “കബ്രിക്കോടിനൊപ്പം പ്രഖ്യാപിച്ച ഉത്തർപ്രദേശിലെ റായ്ബലേറി കോച്ച് ഫാക്ടറിയിൽ 1 വർഷം മുമ്പ് കോച്ചുകൾ നിർമ്മിച്ചു തുടങ്ങി”. അതിനുവേണ്ടി അവിടെയുണ്ടായ രാഷ്ട്രീയ സംഘടിത സമ്മർദ്ദവും സ്വാധീനവും കേരളത്തിനുവേണ്ടി ആരും നടത്തിയില്ല. ഇത് നിങ്ങളെ വെറുതെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ലല്ലോ. 8 കേന്ദ്രമന്ത്രി മാറും നിങ്ങൾ നേതൃത്വം നൽകുന്ന കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും ഉണ്ടായിരുന്ന കാലത്ത് കേരളം നേരിട്ട ഗതികേടാണിത്. കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്ന് മന്ത്രിമാർ വരുമ്പോൾ അവരെ സ്വീകരിക്കാതിരിക്കുമ്പോൾ ഇതൊക്കെ ആലോചിച്ചിട്ടു വേണം ചെയ്യാൻ. ഞങ്ങൾക്കതിന് വിരോധമൊന്നുമില്ല. പക്ഷേ പിൻക്കാല പ്രാബല്യത്തോടെ ചെയ്യാൻ പറ്റുമോ? കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ യഥാസമയം കേന്ദ്രത്തിനെ അറിയിക്കുന്നതിൽ വീഴ്ച സംഭവിച്ചുവോ എന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് സ്വയം വിമർശനപരമായി പരിശോധിക്കണം. കേന്ദ്രത്തിലേക്ക് ശ്രീ. സദാനന്ദഗൗഡയെ കണ്ട് നിവേദനം നൽകിയെന്നൊക്കെ

പറഞ്ഞു. പക്ഷേ അതെപ്പോഴാണ്? നിങ്ങൾ മന്ത്രിസഭാ പുനഃസംഘടന സംബന്ധിച്ചും ഗ്രൂപ്പ് തർക്കം ചർച്ചചെയ്യാനുമൊക്കെ ഡൽഹിയിൽ പോകുമ്പോൾ ആ കൂട്ടത്തിൽ ഒരു നിവേദനവുമായിട്ടാണ് പോകുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ ഏത് ആവശ്യങ്ങളാണ് നിങ്ങൾ മുൻകൂട്ടി അറിയിച്ചത്. വണ്ടി പോയിട്ട് കൈകാണിക്കുന്ന പോലെ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റ് തയ്യാറാക്കിയതിനു ശേഷം നിങ്ങൾ നിവേദനം കൊടുക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും കാര്യമുണ്ടോ? കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ നേരത്തെ തയ്യാറാക്കി ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുമായി ചർച്ചചെയ്ത് റെയിൽവെ ബോർഡിന്റെ ആളുകളെ ബോധ്യപ്പെടുത്തിയ ശേഷമല്ലേ മന്ത്രിയുടെ അടുത്തേക്ക് എത്തുന്നത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നത് മേയ് മാസം 10-ന് ശേഷമല്ലേ. അതിനു മുൻപു തന്നെ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പണിതുടങ്ങുമെന്ന് ആർക്കാണ് അറിയാത്തത്? ഇതൊന്നും ഗൃഹപാഠം ചെയ്യാതെ കേരളത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ ശ്രമിക്കാത്ത യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ നടപടിക്കും ഈ കാര്യങ്ങളിൽ ഒരു പങ്കുണ്ട് എന്നുള്ളത് നിങ്ങൾ നിഷേധിക്കരുത്. ഇത് ഞാൻ പറയുന്നത് നിങ്ങളെ വെറുതെ കുറ്റപ്പെടുത്താനല്ല. അടുത്ത വർഷമെങ്കിലും ഈ പിഴവ് ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള മുൻകരുതലെടുക്കാൻ നിങ്ങൾ ശ്രമിക്കണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. കേരളം ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ വളരെയേറെ അവഗണിക്കപ്പെട്ടു എന്നുള്ള വസ്തുത കൂടുതൽ വിശദീകരിക്കാതെ തന്നെ എല്ലാവർക്കും മനസ്സിലാകാവുന്ന കാര്യമാണ്. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയും. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരനുമൊക്കെ ഇതിനെസംബന്ധിച്ചു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതിനാൽ കൂടുതൽ ആവർത്തിക്കേണ്ടതില്ല. നമുക്ക് ഡബ്ലിംഗ് പൂർത്തീകരിക്കാനും, വൈദ്യുതീകരണത്തിനുമൊന്നും ഫണ്ടില്ല. 25 വർഷത്തിലേറെ പഴക്കമുള്ള

കോച്ചുകളാണ് കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ 75 ശതമാനവുമെന്ന് റെയിൽവെയുടെ ചുമതലയുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് തന്നെ ഒരിക്കൽ നിയമസഭയിൽ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി പറഞ്ഞതാണ്. നമ്മളോട് എന്തുമാകാം. നമ്മുടെ കാര്യങ്ങളൊക്കെ തീരുമാനിക്കുന്നത് ദക്ഷിണ റെയിൽവെയുടെ ചെന്നൈ ആസ്ഥാനത്താണ്. സ്റ്റേറ്റിന് ഒന്നുമില്ല. ദക്ഷിണ റെയിൽവെയുടെ ആസ്ഥാനമായ ചെന്നൈയിലേയ്ക്കാണ് ഫണ്ടുകളെത്തുന്നത്, ചെലവഴിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുന്നത് അവിടെനിന്നാണ്. കോച്ചുകൾ തീരുമാനിക്കുന്നത് അവിടെനിന്നാണ്, ട്രെയിൻ തീരുമാനിക്കുന്നത് അവിടെനിന്നാണ്. 2001 മുതൽ 2012 വരെ ആകെ അനുവദിച്ച തുകയിൽ 2,708 കോടി രൂപയിൽ 1,465 കോടി രൂപ മാത്രമേ ഇവിടെ ചെലവഴിച്ചുള്ളൂ. ബാക്കി തമിഴ്നാട്ടിൽ കൊണ്ടുപോയി ചെലവഴിച്ചു. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ അതിന്റെ കണക്ക് പറഞ്ഞല്ലോ. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതും അങ്ങനെത്തന്നെയാണ്. നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ട റെയിൽവെയുടെ സർവ്വെ നടത്താൻപോലും ഈ പ്രാവശ്യം പരാമർശമില്ല. നഞ്ചൻകോട്-നിലമ്പൂർ, മൈസൂർ-തലശ്ശേരി, ശബരി പാത, അങ്ങനെ ഏതെല്ലാം പുതിയ പാതകൾക്കുള്ള നിർദ്ദേശം നാം മുന്നോട്ടു വെച്ചിരുന്നു. ഒരു ചെറിയ തുകയുണ്ട്. പക്ഷേ അതിന് അനുവദിച്ച തുകപോലും ഇതുവരെ വിനിയോഗിക്കാൻ നമുക്ക് സാധിച്ചിട്ടില്ല. അല്ലെങ്കിൽ റെയിൽവെയ്ക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകളുടെ ആധുനികവൽക്കരണം. അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലുള്ള റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനായി തിരുവനന്തപുരത്തെ ഉയർത്തുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രീ. ശശി തരൂറിന്റെ ചിരിക്കുന്ന എത്ര ഫ്ളക്സ് ബോർഡുകളാണ് ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റുകളിൽ ഇപ്പോഴും തൂങ്ങിക്കിടക്കുന്നത്.

വല്ലതും ചെയ്യാൻ സാധിച്ചോ? കോഴിക്കോട് റെയിൽവെ സ്റ്റേഷൻ
 അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുമെന്നായിരുന്നു അവിടത്തെ
 എം. പി. ശ്രീ. എം. കെ. രാഘവന്റെ പ്രഖ്യാപനം. ആ വകയിൽ അദ്ദേഹ
 ത്തിന്റെ ചിരിക്കുന്ന കുറെ ചിത്രവും ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റിൽ തൂങ്ങിക്കിടന്നു.
 വല്ലതും സംഭവിച്ചോ? അവിടെ എസ്കലേറ്റർ സ്ഥാപിച്ചാൽ എന്താണ് നേട്ടം?
 ഷോപ്പിംഗ് സെന്ററുകളിലും സൂപ്പർമാർക്കറ്റുകളിലും ഉള്ള സാധനമാണ് ഈ
 എസ്കലേറ്റർ. അത് വലിയ വികസനത്തിന്റെ പ്രതീകമാണോ; യാത്രക്കാർ
 തിങ്ങിനിറഞ്ഞു വരുന്ന തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനിൽ കാലു
 കുത്താനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടോ; എന്തെല്ലാം പ്രയാസങ്ങളാണ് നമ്മൾ നേരിടു
 ന്നത്? ഒരു പുതിയ വികസനവും നമുക്ക് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. നമുക്ക്
 പുതിയ തീവണ്ടികളില്ല. ആകെയൊരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചത്
 കർണ്ണാടകത്തിൽ നിന്ന് കാസർഗോഡ് വരെയാണ്. മറ്റ് ഒരു പുതിയ നിർദ്ദേശ
 വുമില്ല. കേരളത്തെ അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽ അപമാനിച്ചതാണ്. കാൾകൊടുത്ത്
 ടിക്കറ്റൊടുത്ത് യാത്രചെയ്യുന്ന യാത്രക്കാർ ഏറ്റവും കൂടുതലുള്ള സംസ്ഥാന
 മാണ് കേരളം. ഒരുതരത്തിലുള്ള പരിഗണനയും നമുക്കില്ല. നമുക്കൊരു
 മെമു സർവ്വീസോ, ഷട്ടിൽ സർവ്വീസോയില്ല. സബർബൻ ട്രെയിനില്ല. ഇനി
 സബർബൻ ട്രെയിനെന്ന് പറയുമ്പോഴും തിരുവനന്തപുരം സബർബൻ
 ട്രെയിനിനെ കുറിച്ചു പറയുന്നില്ല. ഇതുപോലെത്തന്നെ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗര
 മാണ് കോഴിക്കോട്. കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, തൃശ്ശൂർ ഇടയിൽ സബർബൻ
 ട്രെയിൻ എന്നുള്ള നിർദ്ദേശം പോലും ഈ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടു വെച്ചിട്ടില്ല.
 അതും പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്. കോഴിക്കോട് എന്നു പറയുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട
 കേന്ദ്രത്തിൽ ട്രെയിൻ ആരംഭിക്കണമെങ്കിൽ പിറ്റ്ലൈൻ സൗകര്യം വേണം.
 ഐ.ടി. കേന്ദ്രമായ ബാഗ്ലൂരിലേയ്ക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ യാത്ര

ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അവിടെ ജോലി ചെയ്യാൻ പോകുന്നവർക്ക് ബാംഗ്ലൂർ യാത്രയ്ക്ക് ട്രെയിൻ ആവശ്യമുണ്ട്. അത്തരം കാര്യങ്ങളൊന്നും നിർവ്വഹിക്കപ്പെടുന്നില്ല. ഇതെല്ലാം പറയുന്ന കൂട്ടത്തിൽ ഒരു കാര്യം കൂടി പറയുന്നു. റെയിൽവെ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിലേയ്ക്ക് പോകുന്നു. പുതിയ ബഡ്ജറ്റിൽ വരുന്ന ഏറ്റവും മാരകമായ ഒരു പ്രശ്നം അതാണ്. 1951-ൽ ദേശവൽക്കരിക്കപ്പെട്ട ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവെ വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ പണം മുടക്കുന്ന കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ കയ്യിൽ ഏൽപ്പിച്ചു കൊടുക്കാനുള്ള നീക്കമാണ് ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത്. ലാഭം കിട്ടാത്ത ഏതെങ്കിലും ബിസിനസ്സ് കോർപ്പറേറ്റുകൾ നടത്തുമോ? ഡൽഹി റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്ന് വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്ക് മെട്രോ സർവ്വീസ് തുടങ്ങിയത് റിലയൻസ് ആയിരുന്നു. ലാഭം കിട്ടുന്നില്ല എന്നുകണ്ടപ്പോൾ അവരത് ഒഴിവാക്കി ഡൽഹി മെട്രോയെ ഏൽപ്പിച്ചു. അപ്പോൾ അവർക്ക് ലാഭം കിട്ടണമെങ്കിൽ യാത്രാകുലിയും ചരക്കുകടത്തു കുലിയും കൂട്ടേണ്ടി വരും. ഒരു പൊതുസേവകൻ എന്ന നില വാരത്തിൽ നിന്ന് ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവെ ഇൻഡ്യയിലെ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കാനുള്ള വാണിജ്യ സ്ഥാപനമാക്കി മാറ്റുകയെന്ന അപകടകരമായ നിർദ്ദേശമാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ പുറത്തു വന്നിരിക്കുന്നത്. ഈ നിലപാടിനെതിരെ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഇടതുപക്ഷ-വലതുപക്ഷ വ്യത്യാസമൊന്നുമില്ലാതെ നമ്മുടെ പ്രതിഷേധമറിയിക്കുകയും ഇക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുണ്ടായ അമാന്തം അല്ലെങ്കിൽ ഇടപെടാൻ വൈകിപ്പോയ പ്രശ്നം കൂടി ചർച്ച ചെയ്ത് ഭാവിയിൽ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള മുൻകരുതലും ഉണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, കേന്ദ്രസർക്കാർ റെയിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരള ജനതയെ അവഗണിച്ചതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തിൽ ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റുകൾ എല്ലാ വർഷവും വരാറുണ്ട്, ഈ വർഷം അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽ ബഡ്ജറ്റിനെപ്പോലെ പാടെ കേരളത്തെ അവഗണിച്ച ഒരു ബഡ്ജറ്റ് മുൻപുണ്ടായിട്ടില്ല. കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഈ വർഷം റെയിൽ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുക വഴി കേരള ജനതയെ ഒന്നടങ്കം കൂക്കിവിളിച്ചും അവഗണിച്ചും കാട്ടിയ സമീപനം, ഒരു പ്രതികാരദാഹിയുടെ അട്ടഹാസം പോലെയാണ്. ഇങ്ങനെയൊരു ചർച്ച ഒരുകിയതിൽ, അടിയന്തിരപ്രമേയം വന്നു, ചർച്ചയാകാം എന്ന ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനത്തെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഉണ്ടായ ഒരു മാറ്റം, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ ഇപ്പോൾ ഭരിക്കുന്ന കക്ഷിക്ക് അനുകൂലമായി ഒരാളെ കിട്ടിയില്ല എന്നതുകൊണ്ട് മാത്രം, ഈ സമീപനം ജനാധിപത്യ രാജ്യത്ത് ഭൂഷണമല്ല. രാഷ്ട്രീയത്തിന് അതീതമായി നമ്മെല്ലൊപേരും ഒറ്റക്കെട്ടായി അപ്പുറത്തായാലും ഇപ്പുറത്തായാലും ഉള്ള ആളുകൾ നമ്മുടെ നാടിന്റെ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുമ്പോൾ, നാടിന്റെ വികസനത്തെ ഒന്നായി കാണാൻ നമുക്ക് കഴിയണം. അങ്ങനെയുള്ള ഭരണാധികാരികൾക്ക് മാത്രമേ രാജ്യത്ത് സമാധാനവും സന്തോഷവും വികസനവും പുരോഗതിയുമൊക്കെ ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. കേന്ദ്രത്തിലേക്ക് ഭരണത്തിൽ ഒരു പ്രതിനിധിയെ ഇവിടെ നിന്നും കിട്ടിയില്ലായിരിക്കാം, ഇൻഡ്യയിലെ മൊത്തം റെയിൽവേ യാത്രക്കാരെ പരിശോധിച്ചാൽ ടിക്കറ്റൊടുത്ത്, പണം കൊടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഏറ്റവും കൂടുതൽ യാത്രക്കാരുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ആ സംസ്ഥാന

ത്തിനാണ് റെയിൽവേ ഏറ്റവും കൂടുതൽ നന്മ ചെയ്യേണ്ടത്. റെയിൽവേയെ സാമ്പത്തികമായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുവരാൻ, സംപുഷ്ടമാക്കാൻ കാണിച്ച കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളോട് കാണിച്ച ഈ അവഗണന ഒരിക്കലും നമുക്ക് ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുകയില്ല. ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന് മുൻപ് തന്നെ വലിയ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നു, ശ്രീ.നരേന്ദ്ര മോഡിയുടെ പ്രഖ്യാപനം. ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടിയായിരിക്കും ഇത്തവണ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുക എന്ന് ആ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ശ്രീ. മോഡിയുടെ ദേശീയത ബി.ജെ.പി. ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രമാണ് ഉള്ളതെന്നു മനസ്സിലാക്കാൻ ഇതിലൂടെ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞു. ഇത് കേവലം റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങി നിൽക്കുന്നില്ല, ഇനി അങ്ങോട്ടുള്ള ഓരോ കാര്യങ്ങളിലും, ഓരോ ഇഞ്ചിലും കേരളത്തിനോടുള്ള സമീപനം ശ്രീ.മോഡി ഗവൺമെന്റിന്റേത് തീർച്ചയായും ഇങ്ങനെയായിരിക്കും എന്നതിന് യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട. റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമുക്ക് ഒരുപാട് പരാതികളുണ്ട്. സാധാരണഗതിയിൽ ഭരണാധികാരി എന്നു പറഞ്ഞാൽ താൻ ഭരിക്കുന്ന രാജ്യത്തിന്റെ എല്ലാ സ്ഥലത്തും ഒരു നീതിയുക്തമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കേണ്ടതിന്റെ ബാധ്യതയുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഇടതുപക്ഷം ഭരിച്ചാലും, യു.ഡി.എഫ്. ഭരിച്ചാലും മൊത്തമായി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാറുണ്ട്. പ്രാദേശികമായി കാര്യങ്ങൾ കാണാറില്ല. ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോഡി പ്രധാനമന്ത്രിയായിട്ടുള്ള ഗുജറാത്തിന് കൊടുത്തു, ശ്രീ. സദാനന്ദഗൗഡയുള്ള കർണ്ണാടകത്തിന് കൊടുത്തു. വരാൻ പോകുന്ന ഇലക്ഷൻ കണ്ടുകൊണ്ട് മഹാരാഷ്ട്രക്കുകൊടുത്തു. സത്യം പറഞ്ഞാൽ ഭരണകക്ഷിക്ക് താൽപ്പര്യമുള്ള സ്ഥലത്തൊക്കെ വാരിക്കോരി കൊടുത്തു. തീരെയില്ലാത്ത സ്ഥലത്ത് ഒന്നും ചെയ്തതുമില്ല. ഇതൊരു സങ്കുചിതമായ,

കുടുസ്സായ മനസ്സിന്റെ നിദർശനമാണ്. ഇവിടെ കാര്യങ്ങൾ പ്രമേയാവതാരകൻ തന്നെ വളരെ വിശദമായി അവതരിപ്പിച്ചു, ഞാൻ അതിനാൽ കൂടുതൽ കടക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ 5 ജനസാഗർ ട്രെയിൻ, 5 പ്രീമിയം ട്രെയിൻ, 6 എ.സി. എക്സ്പ്രസ്സ്, 27 എക്സ്പ്രസ്സ്, 2 മെമു, 5 ഡെമു ഉണ്ട്, കേരളത്തിന് ഒന്നും ഇല്ല. കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. സർക്കാർ പ്രാഖ്യാപിച്ച കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് ആവശ്യമായ സ്ഥലം നമ്മൾ എടുത്തു കൊടുത്തു. സ്വകാര്യ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റും വിദേശ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റുമൊക്കെ ക്ഷണിക്കുമ്പോഴും എല്ലാം തയ്യാറായിരിക്കുന്ന കോച്ച് ഫാക്ടറിക്കുപോലും ഒരു പരാമർശവും ഉണ്ടായില്ല എന്നത് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധേയമാണ്. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് അക്വയർ ചെയ്ത നടപടി ആയിട്ടുപോലും പ്രത്യേകിച്ച് പാലക്കാട് ശ്രീ. രാജഗോപാലിന്റെ നാടാണ്, അതു പരിഗണിക്കുവാൻ പോലും തയ്യാറായില്ല. ആലപ്പുഴ-ചേർത്തല വാഗൺ ഫാക്ടറിക്ക് കേരളം പകുതിപ്പണം നൽകാമെന്നു പറഞ്ഞു, 3,600 കോടി രൂപ ചെലവാകുന്നതിൽ പകുതി കൊടുക്കാമെന്ന്, സബർമെൻ ട്രെയിൻ തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്നും ചെങ്ങന്നൂരും, ഹരിപ്പാട്-തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിലും അതേക്കുറിച്ചും ഒരു പരാമർശവുമില്ല. ബി.ജെ.പി. യുടെ സ്റ്റേറ്റ് പ്രസിഡന്റിന്റെ സ്റ്റേറ്റുമെന്റ് ഉണ്ടായിരുന്നു കേരളാ ഗവൺമെന്റ് ഒന്നും ചെയ്യാഞ്ഞിട്ടാണ് എന്ന്. പാതയിരട്ടിപ്പിന് 600 കോടി രൂപ വേണമെന്ന് പറഞ്ഞ് എല്ലാം സമർപ്പിച്ച് കാത്തിരിക്കുകയാണ്. ഒന്നും കൊടുത്തില്ല. സ്വാഭാവികമായും ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ വരേണ്ടതായിരുന്നു, വന്നില്ല. ഒരുപാട് സജ്ജനം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു തലത്തിൽ ഓരോ സംസ്ഥാനത്തിന്റേയും വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാറുണ്ട് അതൊന്നും

ഉണ്ടായിട്ടില്ല. വളരെ ഇഴഞ്ഞു നീങ്ങുന്ന ഒന്നാണ് പാതയിരട്ടിപ്പിക്കൽ. ഷൊർണ്ണൂർ-നിലമ്പൂർ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് പാത ബി.ജെ.പി, യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ഭരിക്കുമ്പോഴൊക്കെ ഇവിടെ സമരം നടത്തുകയായിരുന്നു. ഇവിടെ ശ്രീ. മുരളീധരൻ പറഞ്ഞതുപോലെ, ശബരിമലയ്ക്കുള്ള വികസനം പോലും യു.ഡി.എഫ് ഗവൺമെന്റ് അല്ലെങ്കിൽ എൽ.ഡി.എഫ് ഗവൺമെന്റ് തടഞ്ഞുപോയി എന്ന രൂപത്തിലാണ് കേരളത്തെ പറ്റി വളരെ മോശമായി ശ്രീ. മോഡി ഇവിടെ വന്ന് പരാമർശിച്ചത്. അദ്ദേഹം പ്രധാനമന്ത്രിയായപ്പോൾ അക്കാര്യങ്ങളൊന്നും ശ്രദ്ധിക്കുവാൻ കഴിയാതെ പോയത്, അവരുടെ ഒരു പ്രതിനിധി ഇവിടെ ഇല്ലാ എന്നതായിരിക്കാം എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ശ്രീ. എളമരം കരീം പറഞ്ഞു, ഇവിടെ എന്തെങ്കിലും റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് മാത്രമാണെന്നാണ്. ഈ ചെയ്തതൊക്കെ ആരാണ്? അല്ലെങ്കിൽ മുൻപ് ഭരിച്ച ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റാണ് ചെയ്തത് എന്നു നിങ്ങൾ സമ്മതിക്കേണ്ടി വരും. ലിഫ്റ്റും, എസ്കലേറ്ററും ബിസിനസ് സ്ഥാപനങ്ങളിലും, വ്യവസായ കേന്ദ്രങ്ങളിലുമൊക്കെയുണ്ട്, ശരിയാണ്. ഹാർട്ട് അറ്റാക്കായ ഒരാൾ ചികിത്സക്ക് പണ്ട്, ചെന്നൈയിൽ ഓപ്പറേഷനുപോകാൻ, ട്രെയിൻ കയറി പോകണമെങ്കിൽ അപ്പുറത്തെ പ്ലാറ്റുഫോമിൽ എത്തുമ്പോൾ ആൾ കാലിയായിട്ടുണ്ടാകും. ആൾ കാലിയാകുന്ന ഒരുവസ്ഥയിൽ നിന്ന് കാലിയാകാത്ത ഒരുവസ്ഥയിലേക്ക് എസ്കലേറ്റർ ഉപകരിക്കുമെങ്കിൽ അതു നിസ്സാരമായി നാം കാണേണ്ട. റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിൽ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലെത്താനുള്ള നടപടി ക്രമങ്ങൾ തുടങ്ങി. പണ്ട് റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിൽ പോയാൽ ഇരിക്കാൻ പോലും കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്, അതിന് മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്. നമുക്ക് ആവശ്യമുള്ളത്ര കിട്ടിയിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് സത്യം

തന്നെയാണ്. കേരളത്തിൽ ആവശ്യമായ വികസനം റെയിൽവേ രംഗത്ത് വന്നിട്ടില്ല, ഒരുപാട് മുന്നോട്ടുപോകേണ്ടതായിരുന്നു. വരുമാന കാര്യത്തിൽ നിർണ്ണായകമായ സംഭാവന ചെയ്യുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനം എന്ന നിലക്ക് നമുക്ക് ഏറെ വികസനമുണ്ടാകേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ഒരുഭാഗം പോയതോടുകൂടി അതിന്റെ പ്രാധാന്യവും കുറഞ്ഞു. ശ്രീ. സദാനന്ദഗൗഡ കർണ്ണാടകക്കാരനായതുകൊണ്ട്, മംഗലാപുരം ഡിവിഷൻ വികസിപ്പിച്ചാൽ ബാക്കി പോകുമോ എന്നത് പേടിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിന് അർഹത പെട്ടതൊന്നും കിട്ടിയിട്ടില്ല എന്നു സമ്മതിക്കേണ്ടി വരും, കിട്ടിയതൊക്കെ കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് മാത്രമേ കിട്ടിയിട്ടുള്ളൂ. കേരളത്തിന്റെ അവഗണന പറയുമ്പോൾ മലബാറുകാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ദൈവാനുഗ്രഹം കൊണ്ട് കൊങ്കൺപാത ആ ഭാഗത്തുവന്നു. കൊങ്കൺ പാത അവിടെ വന്നില്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഒരു ട്രെയിനുപോലും ആ വഴിയ്ക്ക് പോകുന്നത് കണിക്കാണാൻ പോലും പറ്റുമായിരുന്നില്ല. വൈദ്യുതീകരണത്തെ കുറിച്ച് പറയാം. ഇപ്പോൾ പെട്ടെന്ന് വീട്ടിലെത്താമെന്നുപറഞ്ഞ് ജനശതാബ്ദിയിൽ കയറിയാൽ ഷൊർണ്ണൂർ ചെന്ന് കിടക്കുകയാണ്, അരമുക്കാൽ മണിക്കൂർ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകാതെ കിടക്കണം. കാരണം ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിൻ മാറ്റി ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടാണ് പോകുന്നത്. റെയിൽപ്പാലങ്ങളൊക്കെ വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പല റെയിൽവേസ്റ്റേഷനുകളും ഇപ്പോൾ വളരെ മോശമാണ്. ട്രെയിനുകൾ ചോർന്ന് ഒലിക്കുന്നുമുണ്ട്. പൊളിഞ്ഞ ട്രെയിൻ നമുക്ക് കണ്ടാലറിയാം, ചില ട്രെയിനുകളിൽ കയറിയാൽ വെള്ളത്തുണി മഞ്ഞത്തുണിയാകും. കരാറടുത്ത കരാറുകാരൻ മാറ്റി ഫ്രെഷ് ആയിട്ടുവരണം അതിനുപോലും തയ്യാറല്ല, ചോദിച്ചാൽ ടവ്വൽ കിട്ടും. ഒന്നും വേണ്ട രീതിയിൽ പോകാത്ത ഒരവസ്ഥ ഒരുപാട് കാലമായി നമ്മൾ

അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ദക്ഷിണേന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ് എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ തിരുർ റെയിൽവേസ്റ്റേഷൻ. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഓടുന്ന 17 വണ്ടികൾക്ക് എല്ലാ ജില്ലയിലും സ്റ്റോപ്പുണ്ട്, പക്ഷെ മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ തിരുരിൽ സ്റ്റോപ്പില്ല. കാസർഗോഡും ചില ട്രെയിനുകൾക്ക് സ്റ്റോപ്പില്ല. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസംഖ്യയുള്ള ജില്ലയുടെ ആസ്ഥാന റെയിൽവേസ്റ്റേഷനാണ് തിരുർ. 17 ട്രെയിൻ അവിടെ നിർത്തുന്നില്ല എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ ലഭിക്കാതെ പോകുന്നുവെന്നത് കടുത്ത അവഗണനയായി മാത്രമേ കാണുവാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ട്രെയിൻ നിർത്താത്ത കാര്യത്തെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ പറയുന്നത്. അതേസമയം, നിലവിൽ കേരളത്തിന് അനുവദിച്ച സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്താൻ പോകുന്നുവെന്ന വാർത്തയാണ് ഇന്നത്തെ പത്രങ്ങളിൽ വന്നിരിക്കുന്നത്. ഇത് വളരെ ഗുരുതരമായൊരു വിഷയമാണ്. ഏകദേശം പതിമൂന്നോളം ട്രെയിനുകളുടെ അനുവദിച്ച സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്താൻ പോവുകയാണ്. ഒരു പ്രദേശത്തെ ജനതയോട് ഇതിനേക്കാൾ വലിയൊരു അനീതി പ്രവർത്തിക്കാനില്ല. കാരണം, അവിടെ അറുപതിനായിരം കോടി രൂപ ചെലവു വരുന്ന ബോംബെ-അഹമ്മദാബാദ് ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ നടപ്പാക്കുമ്പോഴാണ് കേരളത്തിന് കേവലം പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലോ വൈദ്യുതീകരണമോ പോലും നടപ്പിലാക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ലെന്ന ഒരു ഭരണകൂടത്തിന്റെ സമീപനം നീതികരിക്കാൻ കഴിയുന്ന കാര്യമാണോ?

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: ഒരിക്കലും നീതികരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. കാരണം, കേരളം മുഴുവൻ ഒരു ടൗണാണ്. ജനസാന്ദ്രത ഇത്രയും കൂടുതലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനം ഇന്ത്യയിൽ വേറെയില്ല. സ്വാഭാവികമായും ആവശ്യമുള്ള സ്റ്റോപ്പുകൾ അനുവദിക്കുമ്പോൾ അതിൽ ജനങ്ങൾ കയറിയിട്ടുണ്ടോ ഇല്ലയോയെന്ന് പരിശോധിച്ചാൽ വ്യക്തമാകും. അതുപോലെ കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു സ്റ്റോപ്പ് പോലും നിർത്തലാക്കാൻ അനുവദിക്കരുത്. അതിനെതിരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിലകൊള്ളണം. മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന് പൊതുവായി ലഭിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി ഒറ്റക്കെട്ടായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകണം. കേരളത്തിന് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് ധാരാളമായി വരാനുണ്ട്. കേരളത്തിൽ മോണോറെയിലും സബർബൻ റെയിലും പോലെ ഇന്റേർണലായി ഡെവലപ് ചെയ്യാൻ പറ്റുന്ന പരമാവധി റെയിൽവേ സംവിധാനങ്ങൾ വിപുലീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നീക്കങ്ങൾക്കുകൂടി ഗവൺമെന്റ് നേതൃത്വം കൊടുക്കണം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇന്നലെ അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തെ അവഗണിച്ചതിലുള്ള ശക്തമായ പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട്, അതിനെതിരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്നുകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് വിലങ്ങുതടിയാകാൻ പോകുന്ന കേന്ദ്രസമീപനം അവസാനിപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ മതേതര ജനാധിപത്യ ഇന്ത്യ എന്ന ഫെഡറൽ സംവിധാനവുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അതിന് ഒറ്റക്കെട്ടായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കൂടി ഈ പ്രമേയം നിമിത്തമാകട്ടെ യെന്ന് കരുതിക്കൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തോട് പൂർണ്ണമായും യോജിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് കേരളത്തെ അപമാനിച്ചുവെന്നു മാത്രം പറഞ്ഞാൽ

പോര, പ്രമേയാവതാരകൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽ പ്രതികാരബുദ്ധ്യ കേരളത്തോടൊരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുകയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തത്. ബി.ജെ.പി.യുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്രത്തിൽ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ, ശ്രീ. സദാനന്ദഗൗഡ കേരളവുമായി തൊട്ടുരുമി നിൽക്കുന്ന കർണ്ണാടകയിൽ ജീവിക്കുന്ന ഒരാളെന്ന നിലയിൽ കേരളത്തോട് അനുഭവപൂർവ്വമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമെന്നൊക്കെയുള്ള വാർത്തയും ചർച്ചയുമാണ് കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിൽ നടന്നത്. കാഞ്ഞങ്ങാട്-പാണത്തൂർ-കാണിയൂർ പാത അത് അനുവദിച്ചത് വലിയൊരാനുകൂല്യമായിട്ടാണ് ആളുകൾ കരുതുന്നത്. എന്നാൽ, 200809 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതും ഇതു സംബന്ധിച്ച സർവ്വേ ആരംഭിച്ചതും ഏറെക്കുറെ പൂർത്തിയായതുമായ കാര്യം ആവർത്തിച്ചുപറഞ്ഞുവെന്നതിനപ്പുറം വലിയ കാര്യങ്ങളൊന്നും ഇവിടെ സംഭവിച്ചിട്ടില്ല. അതുപോലെ മംഗലാപുരത്തുനിന്ന് കാസർഗോഡ് വരെ ഒരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻ വരുകയാണെന്നെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കൂടുതൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത് ഒഴിവാകുമെന്നതൊഴിച്ചാൽ കേരളീയ സമൂഹത്തിന് മൊത്തത്തിൽ വലിയ ഗുണമൊന്നും ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നില്ല. അതിന്റെ മറ്റ് വിശദാംശങ്ങളിലേക്ക് ഒന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഒരു കാര്യം ഉറപ്പാണ്, കേന്ദ്ര റെയിവേ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ കേരളത്തോട് തികഞ്ഞ അവഗണന കാണിച്ചുവെന്ന് മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന്റെ ചെലവിൽ രാജ്യത്തെ റെയിൽവേ മറ്റൊരു പാട് കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ പോകുന്നുവെന്നുകൂടി മനസ്സിലാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അധികാരത്തിൽവന്ന് ആഴ്ചകൾ കഴിയുന്നതിനുമുമ്പ് ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന് ഏതാനും ദിവസങ്ങൾക്കുമുമ്പ് 14.2 ശതമാനം യാത്രാക്കൂലിയും 6.5 ശതമാനം ചരക്കുകൂടത്തുകയും

ലിയും വർദ്ധിപ്പിച്ചൊരു ഗവൺമെന്റാണിത്. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ ഉൾപ്പെടെ യുള്ള ആളുകൾ ഇവിടെ സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞതുപോലെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ചാർജ്ജ് കൊടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുള്ള സംസ്ഥാനമായ കേരളത്തിന്റെ ചെലവിൽ റെയിൽവേ മറ്റ് ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ നടത്താൻ പോകുന്നുവെന്ന് വേണം കരുതാൻ. കേരളത്തെ പൂർണ്ണമായി അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് കേരളത്തിന് പുതിയ യാതൊരാനുകൂല്യങ്ങളും നൽകാതെ മറ്റ് പല മേഖലകളിലേയ്ക്കും കൊണ്ടുപോകാൻ ശ്രമിക്കുന്നുവെന്നതിന്റെ തെളിവാണിത്. ഒരു കാര്യം ഡീസൽ വില വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജും വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമെന്ന ബഡ്ജറ്റ് പ്രഖ്യാപനത്തിലൂടെ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാടൊന്നാണെന്ന് ഉറപ്പാണ്. ടിക്കറ്റ് എടുക്കുന്ന പാരമ്പര്യമില്ലാത്ത ആളുകൾക്ക് ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജ് എത്ര വർദ്ധിപ്പിച്ചാലും അത് വലിയ കാര്യമായി തോന്നില്ല. കേരളത്തിന് പുതിയ പാതയോ പുതിയ ട്രെയിനോ വൈദ്യുതീകരണമോ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലോ ഒന്നുമില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, നേരത്തെ പ്രഖ്യാപിച്ച എല്ലാ പദ്ധതികളും ഒഴിവാക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടത് കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തെ വികസനപ്രവർത്തനങ്ങളെപ്പറ്റിയാണ്. തീർച്ചയായും പ്രമേയാവതാരകൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അതിന്മേൽ ഒരു ആത്മപരിശോധയ്ക്ക് ഭരണപക്ഷത്തിരിക്കുന്നവർ തീർച്ചയായും തയ്യാറാകണം. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ ഓട്ടേറെ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതൊന്നും പ്രാവർത്തികമായിട്ടില്ലെന്ന യാഥാർത്ഥ്യം എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതാണ്. റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിലും പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറിയുടെ കാര്യത്തിലും ചേർത്തല വാഗൺ ഫാക്ടറിയുടെ കാര്യത്തിലുമെല്ലാം അത് നിലനിൽക്കുക

യാണ്. മാത്രമല്ല, നേരത്തെ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള പാതയിരട്ടിപ്പിക്കൽ പദ്ധതി പോലും നടക്കാതിരിക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ മുമ്പ് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ പലതും നടന്നിട്ടില്ലെന്നുള്ളത് സത്യമാണ്. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത് ഗുരുവായൂർ നിന്ന് വടക്കോട്ടുള്ള പാത കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവെ വികസനചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു കാര്യമാണ്. കാരണം, അത് റെയിൽവെ ഡബ്ബിംഗിന് വേണ്ടിയുള്ളൊരു പദ്ധതിയായിരുന്നു. കെ. കരുണാകരനും സുരേഷ് കൽമാഡിയും കൂടി ഒരു പതിറ്റാണ്ടുമുമ്പ് തറക്കല്ലിട്ടതാണ്. പക്ഷെ, ഒന്നും നടന്നില്ല. ആദ്യം ഗുരുവായൂർ-താനൂരെന്നും പിന്നീട് ഗുരുവായൂർ-കുറ്റിപ്പുറമെന്നും പിന്നീട് ഗുരുവായൂർ- തിരുനാവായ എന്നൊക്കെ പറഞ്ഞെങ്കിലും ഒന്നും യാഥാർത്ഥ്യമായില്ല. കേരളത്തിന് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട പദ്ധതികൾ നടക്കാതിരിക്കുന്നത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു വീഴ്ചയായി അങ്ങ് കാണുന്നില്ലേ?

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: തീർച്ചയായും. ആ വിഷയത്തിലേയ്ക്കാണ് ഞാൻ വരുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ചില കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയെന്ന് പറയുമ്പോൾ ഓർക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ ഭരണാധികാരം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നവർ, ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടി നയം രൂപീകരിക്കുന്നവർ, രാജ്യത്തിന്റെ ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തെ അംഗീകരിക്കുന്നവർ, പ്രഖ്യാപിക്കുകയും നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ട ചില കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇല്ലെന്ന് പറയുന്നില്ല. പക്ഷെ, ഇന്ന് ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്ന ഈ ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ

പഴയ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടും നടപ്പിലാക്കാതിരുന്ന പദ്ധതികളാണ് ഇത് എന്ന വസ്തുത ചൂണ്ടിക്കാണിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. മറ്റൊരു കാര്യം റെയിൽവെയുടെ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് വിഭാഗമൊഴികെയുള്ള മേഖലയിൽ വിദേശ നിക്ഷേപം തേടാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. ചില രംഗങ്ങളിൽ നൂറുശതമാനം വിദേശനിക്ഷേപം തേടാൻ തീരുമാനിച്ചതിനോടൊപ്പം ആഭ്യന്തരനിക്ഷേപവും സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തവും പി.പി.പി.യും ഉണ്ടാകുമെന്നാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നത്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും വലിയ സമ്പത്തുള്ള ഒരു വലിയ സ്ഥാപനമാണ് റെയിൽവേ. ആ റെയിൽവെയുടെ കയ്യിലുള്ള വസ്തുവകകൾ, അതിന്റെ സമ്പത്ത് പൂർണ്ണമായി രാജ്യത്തെ കുത്തകകളുടെയും രാജ്യത്തിനകത്തും പുറത്തുമുള്ള വിദേശശക്തികൾക്കും പണയപ്പെടുത്താനും രാജ്യത്തെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ കീഴ്പ്പെടുത്താനുമുള്ള അവസരം ഒരുക്കിക്കൊടുക്കുന്നതിന് ഈ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് വഴിവയ്ക്കുമെന്നുറപ്പാണ്.

മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം, യാത്രക്കാർക്ക് സൗകര്യമൊരുക്കുവാൻ ധർമ്മ സ്ഥാപനങ്ങളുടേയും സന്നദ്ധ സംഘടനകളുടേയും ട്രസ്റ്റുകളുടേയും സഹായം തേടുമെന്ന് ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നതോടൊപ്പം സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും സംഘടനകൾക്കും സ്റ്റേഷൻ ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്നും പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ അർത്ഥമെന്താണെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. വളരെ ആശങ്കയോടുകൂടി വേണം ഇത്തരം വിഷയങ്ങളെ നോക്കിക്കാണാൻ. മറ്റൊന്നുകൊണ്ടും പറയുകയല്ല, നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റിനെ അദ്യശ്യമായി നിയന്ത്രിക്കുന്ന ശക്തികൾ ഏതെന്ന് ഈ രാജ്യത്തിലെ എല്ലാവർക്കും അറിയാം. അത്തരം

സംഘടനകൾക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഇടപെടാനുള്ള വിവിധങ്ങളായ മേഖലകൾക്ക് വഴിയൊരുക്കിക്കൊടുക്കാനുള്ള കുടിലമായ ഒരു തന്ത്രം ഇതിന്റെ പിന്നിലുണ്ടോ എന്ന് സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇത്തരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ ഏതെങ്കിലും സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും ട്രസ്റ്റുകൾക്കും സംഘടനകൾക്കുമെല്ലാം അനുവദിച്ചുകൊടുക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, ഇവിടത്തെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ പരിപൂർണ്ണമായ നിയന്ത്രണം ഏറ്റവും അപകടകാരികളായ ശക്തികളുടെ കയ്യിലേക്ക് ചെന്നെത്തുമോ എന്ന ആശങ്ക കുടി നമ്മൾ ഇപ്പോൾ പങ്ക് വയ്ക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്, കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി ഇതിനോട് യോജിക്കുന്നു എന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമ്പോഴും അതിശക്തമായ രീതിയിൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ പ്രക്ഷോഭം വളർന്നുവരാതെ ഇന്നത്തെ ഗവൺമെന്റിന്റെ കണ്ണും കാതും തുറപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. അവർ ഇവിടെ ഈ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചത്, കേരളത്തിൽ നിന്നൊരു ബി.ജെ.പി.-യുടെ പ്രതിനിധിയില്ല എന്നതിന്റെ പേരിലാണ്. ബി.ജെ.പി.-ക്ക് വോട്ട് വർദ്ധിച്ചുവെന്നൊക്കെ പറഞ്ഞുകൊണ്ടൊന്നും കാര്യമില്ലല്ലോ; ബി.ജെ.പി.-ക്കാർ കൊടുത്തുവെന്ന് പറയുന്ന നിവേദനത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിലേക്ക് കടന്നുചെല്ലാൻപോലും ആരും കൂട്ടാക്കിയില്ലല്ലോ? അപ്പോൾ കേന്ദ്രത്തിലെ ഭരണാധികാരികൾക്ക്, ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക്, ഇവിടത്തെ ബി.ജെ.പി.-ക്ക് എത്ര വോട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളതും വോട്ട് വർദ്ധിക്കുന്നു എന്നുള്ളതുമല്ല പ്രശ്നം, പാർലമെന്റിൽ കേരളത്തിൽ നിന്ന് അവരുടെ പ്രതിനിധിയുണ്ടോ എന്നുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഈ സമീപനം സ്വീകരിച്ചത്. അതു കൊണ്ടുതന്നെയാണ് പ്രതികാരബുദ്ധിയോടുകൂടി ഇത്തരം ഒരു നിലപാട്

സ്വീകരിച്ചത്. തീർച്ചയായും ഈ വിഷയത്തിൽ, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാടിൽ ശക്തമായി പ്രതിഷേധിക്കാൻ കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായ എല്ലാ തരത്തിലുമുള്ള വിപുലമായ ഐക്യനിര വളർത്തിയെടുക്കാൻ കേരളത്തിൽ സംഘടിതമായ ഈ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ നയത്തിനെതിരായ പോരാട്ടത്തിന് വഴിയൊരുക്കാൻ തീർച്ചയായും ഈ പ്രമേയവും അതിന്റെ ചർച്ചയും തുടർന്നുള്ള നടപടികളും വഴിവയ്ക്കുമെന്ന പ്രത്യാശയോടെ, പ്രതീക്ഷയോടെ ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ ഉപസംഹരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: സർ, മൂന്നരക്കോടി ജനങ്ങളെയും ഒരു നാടിനെയും പരിപൂർണ്ണമായി അവഗണിക്കുകയും അപമാനിക്കുകയും പ്രതികാരത്തോടെ ഒരു നാടിനെ നോക്കിക്കാണുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റാണ് ശ്രീ. ഡി. വി. സദാനന്ദ ഗൗഡ, കേന്ദ്രമന്ത്രി പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഒരു പ്രധാനമന്ത്രി അധികാരമേൽക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഈ രാജ്യത്തോട് പറഞ്ഞ ഒരു പ്രഖ്യാപനമുണ്ട്, എല്ലാ വിഭാഗം ജനങ്ങളെയും എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളെയും ഒരുപോലെ കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ഒരു പ്രവർത്തന ശൈലിയായിരിക്കും എന്റേതെന്ന്. പക്ഷേ അദ്ദേഹം അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ള ഓരോ പ്രവർത്തനങ്ങളും അങ്ങേയറ്റം കേരളത്തിന് വേദനയുണ്ടാക്കുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനം കൊടുക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒന്നാണ് കേരളം. പക്ഷേ, ഒരു റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ ഇത്രമാത്രം അവഗണന നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് നൽകുകയെന്നുള്ളത് ചരിത്രത്തിൽ ഇത് ആദ്യമാണ്. അവഗണന നമുക്ക്

കുറച്ചൊക്കെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളത് യാഥാർത്ഥ്യം തന്നെയാണ്. പക്ഷേ ഇത്രമാത്രം അവഗണന ഒരു സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടായ ഇതുപോലൊരു കാലഘട്ടം ഇതുവരെയും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇവിടെ പുതിയ ട്രെയിനുകളില്ല. ഒരു ട്രെയിൻ നമുക്ക് നൽകിയെന്ന് പറയുന്നുണ്ട്, ആ ട്രെയിൻ കർണ്ണാടകത്തിലെ ബെന്തൂരിൽ നിന്ന് കാസർഗോഡിലേയ്ക്കുള്ള ട്രെയിനാണ്. ബെന്തൂർ എന്ന റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ഇല്ല, സിഗ്നൽ സംവിധാനങ്ങളുമില്ല. അതൊരു ചെറിയ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ്. അത് കേന്ദ്ര മന്ത്രിയായ ശ്രീ. ഡി. വി. സദാനന്ദ ഗൗഡയുടെ പ്രദേശമാണ്. ആ പ്രദേശത്തുള്ള ആളുകൾക്ക് കാസർഗോഡിലേയ്ക്ക് വരാനുള്ള ഒരു മാർഗ്ഗമാണ് ഇത്. പക്ഷേ ഇത് കേരളത്തിന് അനുവദിച്ചുതന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞാൽ നമുക്ക് അതൊരിക്കലും അംഗീകരിച്ചുകൊടുക്കാൻ സാധിക്കില്ല. കാരണം, ബെന്തൂർ - കാസർഗോഡ് ട്രെയിൻ സഞ്ചരിക്കുന്ന 119 കിലോമീറ്ററിൽ കേവലം 29 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത് എന്നുള്ളതാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അതും കേരളത്തിന് ലഭിച്ചുവെന്ന് ഒരിക്കലും നമുക്ക് സമ്മതിച്ചുകൊടുക്കാൻ സാധിക്കില്ല. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ കാര്യത്തിലും സർവ്വെ നടത്തുന്ന കാര്യത്തിലും വൈദ്യുതിയുടെ കാര്യത്തിലുമൊക്കെ എത്രയോ മാത്രം വലിയ അവഗണനയാണ് കേരളത്തിനുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ബി.ജെ.പി.-യെ അമിതമായി സഹായിച്ചിട്ടുള്ള ആളുകളെ സഹായിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ചില കരുതൽ നടപടികൾ മാത്രമാണ് ഇതെന്ന് ഇത് കാണുമ്പോൾത്തന്നെ നമുക്ക് മനസ്സിലാകുന്നതാണ്. ഗുജറാത്ത് സംസ്ഥാനം പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയുടെ സംസ്ഥാനമാണെന്ന് നമുക്കറിയാം. 60,000 കോടി രൂപ

മുടക്കിയുള്ള ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ, അത് മുറുമുറുപ്പിൽ നിന്ന് അഹമ്മദാബാദിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കർണ്ണാടക - ബി.ജെ.പി.-ക്ക് താൽപ്പര്യമുള്ള സംസ്ഥാനം, മഹാരാഷ്ട്ര - ഇവിടെ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടക്കാൻ പോകുന്നു. ബി.ജെ.പി.-യും ശിവസേനയും തമ്മിലുള്ള സഖ്യം തെരഞ്ഞെടുപ്പിലേക്ക് പോകുന്നു. അതുപോലെതന്നെ കൂടുതൽ അംഗങ്ങളെ ജയിപ്പിച്ചുനൽകിയ ഉത്തർപ്രദേശിന് കൊടുക്കുന്ന സമ്മാനം. ഇത് അങ്ങേയറ്റം നീതീകരിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത ഒന്നാണെന്നുള്ളത് നമുക്കെല്ലാവർക്കും മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി നമ്മുടെയൊക്കെ വലിയൊരു സ്വപ്നമായിരുന്നു. നമുക്ക് അത് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. ചേർത്തല വാഗൺ ഫാക്ടറി, ശബരിപാതയ്ക്ക് 20 കോടി രൂപയാണ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. എത്ര കോടി രൂപയുണ്ടെങ്കിലാണ് അങ്കമാലിയിൽ നിന്ന് ശബരിമലയിലേക്ക് ഈ പാത എത്തിക്കാൻ കഴിയുന്നത്?

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ, കേന്ദ്രത്തിന്റെ അവഗണന വസ്തുതയാണ്. പക്ഷേ ശബരി പാതയുടെ പ്രശ്നത്തിൽ കോട്ടയം ജില്ലയിലെ അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പലവട്ടം യോഗം വിളിച്ചു. ബഹുമാന്യനായ മാണി സാറും ചീഫ് വിപ്ലം എല്ലാവരും ചേർന്ന് എടുക്കേണ്ട ഒരു തീരുമാനം നയപരമായി എടുക്കാത്തതിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ട് ശബരിപാതയുടെ കാര്യത്തിൽ ഉറപ്പായിട്ടും ഉണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ടതല്ലേ?

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: സർ, പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ടതെല്ലാം പരിഹരിക്കപ്പെടുക തന്നെ വേണം. ഈ 20 കോടി രൂപ അങ്കമാലിയിൽ നിന്ന് അങ്ങയുടെ നാടായ പെരുമ്പാവൂരിലേക്ക് പോലും എത്തില്ല. അവിടംവരെ എത്തണമെങ്കിൽത്തന്നെ 100 കോടി രൂപ വേണം. ഇതുസംബന്ധിച്ച് നമുക്ക് കിട്ടിയ അവഗണന വളരെ ഗുരുതരമാണ്. അതു പോലെതന്നെ ഒരു പ്രത്യേക സോൺ, അതും നമ്മുടെ വലിയ ആഗ്രഹമായിരുന്നു. സബർബൻ പദ്ധതി, തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്ന് ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുള്ള നമ്മുടെ ഒരു പദ്ധതിയാണ്. അതിന് പണം കൊടുക്കാൻ പോലും ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായി. നമുക്ക് അത് നൽകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായിട്ടില്ല. അതുപോലെതന്നെ ട്രെയിനുകളുടെ 159 സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്തലാക്കുന്നത് വളരെ വിഷമകരമായ കാര്യമാണ്, താൽക്കാലികമായി അനുവദിച്ചുകിട്ടിയതാണ്. പക്ഷേ അത് നിർത്തലാക്കുന്നുവെന്ന് പറയുമ്പോൾ അതുകൂടി നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ചാർജ് വർദ്ധനവ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടില്ലെന്ന് മാത്രം പറയുന്നു, പക്ഷേ ചാർജ് വർദ്ധന സ്വാഭാവികമാണ്. ഇന്ധന വിലയുടെ വർദ്ധനവിനനുസരിച്ച് കൂലി വർദ്ധനയുണ്ടാകും. പതിനാലര ശതമാനം യാത്രാക്കൂലി വർദ്ധനവും ചരക്കുകടത്തിനുള്ള ആറര ശതമാനം വർദ്ധനവും വരുമ്പോൾത്തന്നെ വർദ്ധനവ് വന്നുകഴിഞ്ഞു. ഇനിയും ഇന്ധന വില വർദ്ധനവിനനുസരിച്ച് ചരക്കുകൂലിയുടേയും യാത്രയുടേയും കൂലി വർദ്ധിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു സംശയവുമില്ല. ഈ മന്ത്രിയുടെ റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ കേരളം എന്ന സംസ്ഥാനം ഇല്ല എന്നൊരു തോന്നലാണ് നമുക്ക് ഇതിലൂടെ മനസ്സിലാകുന്നത്. ഇത് അങ്ങേയറ്റം

ദുഃഖകരമായ കാര്യമാണ്. പന്ത്രണ്ടായിരത്തോളം ട്രെയിനുകൾ ഓടുന്ന ഏതാണ്ട് 13 ലക്ഷത്തോളം ജീവനക്കാർ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ഒരു മേഖല, ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ് ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ. ഇൻഡ്യയിലെ എല്ലാ പ്രദേശങ്ങളിലും പ്രവർത്തന മേഖല വ്യാപിച്ചുകിടക്കുന്ന നമ്മുടെ ഈ റെയിൽവേയെ 1951-ൽ ദേശസാൽക്കരിച്ച തോടുകൂടി ഇൻഡ്യയുടെ വലിയൊരു സ്വത്തായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അത് കൂടുതൽ സ്വകാര്യ രീതിയിലേയ്ക്കും വിദേശ ആധിപത്യത്തിലേയ്ക്കും മൊക്കെ കൊണ്ടുപോകുന്നത് അങ്ങേയറ്റം ദുഃഖകരമാണെന്ന വസ്തുതയാണെന്ന് ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് വളരെ മോശമായ നിലയിൽ നമ്മളോട് കാണിച്ചിരിക്കുന്ന ഈ സമീപനത്തെ ഒരിക്കലും ന്യായീകരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. കേരളത്തിലേയ്ക്ക് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ വരണമെന്നുള്ള ആശയം വളരെ നേരത്തെ നമ്മൾ മുന്നോട്ടു വെച്ചിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ ഇപ്പോഴത്തെ ജലസേചന വകുപ്പുമന്ത്രി, ഗാന്ധി സ്റ്റഡീസ് സെന്ററിന്റെ ചെയർമാനായ സന്ദർഭത്തിൽ വലിയ ഒരു യാത്ര നടത്തുകയും മുംബൈ-കന്യാകുമാരി അതിവേഗ റെയിൽ കോറിഡോർ എന്ന ഒരു വലിയ ആശയം മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുകയുമുണ്ടായി. അത് അന്ന് കേന്ദ്രമന്ത്രിക്ക് സമർപ്പിക്കുകയൊക്കെ ചെയ്തതാണ്. പക്ഷേ അത് വേണ്ടത്ര പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അങ്ങനെയൊക്കെയുള്ള ട്രെയിൻ കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള ശ്രമം നമ്മൾ ഇനിയും നടത്തുന്നത് ഏറെ അഭികാമ്യമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കട്ടെ. ഇവിടെ ബി.ജെ.പി.-യുടെ നേതാക്കന്മാർ സംസാരിക്കുന്നതുപോലെ, നമ്മുടെ ഇടതുപക്ഷ സ്നേഹിതന്മാർ സംസാരിച്ചാൽ ഇതിന്റെ സ്പിരിറ്റ് പോകുമെന്നാണ് എന്റെ വിനയപൂർവ്വമായ അഭ്യർത്ഥന.

ഇപ്പോഴത്തെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് വരുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ, നമുക്ക് ആവശ്യമുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കായി കേന്ദ്ര മന്ത്രിമാരോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുകയുമൊക്കെ ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണെന്ന കാര്യം നമുക്കറിയാം. അതിനെക്കുറിച്ചൊക്കെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും മുഖ്യമന്ത്രിയുമൊക്കെ ഇവിടെ പറയുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം നമുക്ക് വേണ്ടത് തക്കസമയത്ത് ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ടാണ് കേന്ദ്രം ഇത്തരത്തിൽ നമ്മളെ അവഗണിച്ചത് എന്ന രീതിയിലുള്ള ആശയം സ്വീകരിക്കുകയാണെങ്കിൽ നമ്മുടെ ഈ വലിയ ആവശ്യത്തിന്റെ പ്രസക്തി നഷ്ടപ്പെട്ടുപോകും. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ ഈ നിയമസഭ ശക്തമായി ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്ന് മുന്നോട്ടുപോകണം. ഇതിൽ പ്രതിഷേധിക്കണമെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, ഇതിന് മുമ്പ് പലപ്പോഴും അവഗണിക്കപ്പെട്ടു. പക്ഷേ എല്ലാ കക്ഷികളും റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെതിരായി കേരളത്തിന്റെ പ്രതിഷേധം അറിയിക്കുകയാണ്. ബഡ്ജറ്റ് വരുന്നതിനുമുമ്പ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരും മുഖ്യമന്ത്രിയുമൊക്കെ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയേയും മറ്റുംകണ്ട് നിവേദനം നൽകിയെന്നാണ് ഭരണകക്ഷിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് സൂചിപ്പിച്ചത്. പാർലമെന്റ് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ എം.പി.-മാരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി അണിനിരത്തിക്കൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ ശക്തമായ രൂപത്തിലുള്ള പരിശ്രമം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു

നിന്നുണ്ടാകണം. കഴിഞ്ഞ പാർലമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ ബി.ജെ.പി. വിജയിച്ചു. അത്തരം കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചൊന്നും ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല. ജനാധിപത്യ രാജ്യത്ത് വിവിധ കക്ഷികൾ ജയിക്കും. ആ കക്ഷികൾ ജയിച്ചാലും ജനാധിപത്യവിരുദ്ധമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കരുത്. കേരളത്തിന് എന്നെങ്കിലും റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിന് സഹായം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് യു.പി.എ. ഭരിച്ച അവസരത്തിലല്ല. ജനതാ ഗവൺമെന്റിനെ സഹായിച്ച ഒരു എം.പി.-യും കേരളത്തിൽ ജയിച്ചില്ല. അന്നാണ് നമ്മുടെ ആലപ്പുഴ തീരദേശ റെയിൽവേ വന്നത്. യു.പി.എ.-യുടെ കാലത്തല്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട എന്റെ സുഹൃത്ത് സി. മമ്മൂട്ടി ദൈവത്തിൽ വിശ്വസിക്കുന്നതുപോലെ ഞാനും ദൈവത്തിൽ വിശ്വസിക്കുന്നു. കൊങ്കൺ റെയിൽവേ ദൈവത്തിന്റെ വകയല്ല. ശ്രീ. വി. പി. സിംഗ് പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന അവസരത്തിൽ, ജോർജ് ഫെർണാണ്ടസ് റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്ന അവസരത്തിലാണ് കൊങ്കൺ റെയിൽവേ യാഥാർത്ഥ്യമായത്. ആ വസ്തുതകൾ മറച്ചുവെച്ചിട്ട് കാര്യമില്ല. ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം രാഷ്ട്രീയമല്ല. നാളെ പാർലമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ തെക്കേ ഇന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ, ബംഗാളിൽ ബി.ജെ.പി.-യുടെ മുന്നണിക്ക് സീറ്റ് കുറവാണ്, അതുകൊണ്ട് അവർക്കൊന്നും ചെയ്യേണ്ടതില്ല എന്നുള്ള സമീപനമുണ്ടായാൽ ഒരു കക്ഷിയും നിലനിൽക്കുകയില്ല. പാർലമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിനുശേഷം, പല നിലപാടുകളുടെ ഫലമായി ബി.ജെ.പി.-യുടെ മാർക്ക് കുറഞ്ഞുകുറഞ്ഞു വരികയാണ്. ഒരിക്കലും പറഞ്ഞിട്ടില്ലാത്തവിധം, ഫോറിൻ ഡയറക്ട് ഇൻവെസ്റ്റുമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് കാലത്ത് പറയാത്തതാണ്. അങ്ങനെ പലതും അവർ പറയുന്നു. അതിന്റെ ഫലമായി അവരുടെ മാർക്കുതന്നെയാണ് കുറയുന്നത്. ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം കേരളത്തെ അവഗണിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന

താണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഒറ്റക്കെട്ടാണ്. ശ്രീ. എളമരം കരീം വ്യക്തമായി കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. സമയക്കുറവുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ എം.പി.-മാരെ സജീവമായി രംഗത്തിറക്കണം. അവകാശങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ സാധിക്കാത്ത സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ എം.പി.-മാർ മുഴുവൻ അവിടെ പ്രക്ഷോഭരംഗത്തുണ്ടാകും. നമ്മുടെ എം.പി.-മാരേയും കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ ആവശ്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻവേണ്ടി ഒരുമിപ്പിച്ച് നിർത്തണം. യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തോടുകൂടി, തെരഞ്ഞെടുപ്പ് കഴിഞ്ഞാൽ ഏത് കക്ഷി ജയിക്കുന്നു, ആ രാഷ്ട്രീയമായ നിലപാട് വേണ്ട. ജനാധിപത്യത്തിൽ വസ്തുതകളോടാണ് സമീപിക്കേണ്ടത്. അങ്ങനെ ഒരുമിച്ച് നിന്നുകൊണ്ട് നമ്മുടെ അവകാശങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ നമുക്ക് പരിശ്രമിക്കാം. ഈ അടിയന്തര പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു. കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരിയിൽ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ അങ്ങും പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന ഞങ്ങളും ഇതുപോലൊരു അടിയന്തര പ്രമേയം കൊണ്ടുവന്നതാണ്. പക്ഷേ അന്ന് ചർച്ച അനുവദിച്ചില്ല. ഇന്ന് ചർച്ച അനുവദിക്കാൻ തയ്യാറായിരുന്നെന്ന് മാറ്റത്തിന്റെ സൂചനയായി കണക്കിലെടുക്കുകയാണ്. അന്നും കേരളത്തിലെ 20 പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളും 9 രാജ്യസഭാംഗങ്ങളും ഒറ്റക്കെട്ടായി അവിടെ ശബ്ദമുയർത്തിയിരുന്നു. പക്ഷേ ഒരു പ്രയോജനവുമുണ്ടായില്ല. ഇപ്പോഴും ആ പരമ്പരാഗതമായ ശീലങ്ങൾ തന്നെയാണോ നാം തുടരാൻ പോകുന്നത്? ഇന്ന് ഇവിടെ ഈ പ്രമേയം അംഗീകരിക്കുകയും എല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായി വികാരം പ്രകടിപ്പിക്കുകയും

ഞങ്ങളെല്ലാം ഒന്നാണെന്ന് ഈ സഭയ്ക്കകത്തുനിന്ന് പറയുകയും ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടുമാത്രം കേന്ദ്രം കാണിച്ചിട്ടുള്ള ഈ ക്രൂരമായ അവഗണന, ശത്രുതാ മനോഭാവത്തോടുകൂടിയ ഈ പ്രവർത്തനം മാറ്റാൻ നമുക്ക് കഴിയുമോ? അതാണ് ആലോചിക്കേണ്ടത്. അവരുടെ നിലപാടുകൾ മാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടി നമുക്കെല്ലാം ഒറ്റക്കെട്ടായി എന്താണ് ചെയ്യാനുള്ളതെന്ന നിർദ്ദേശമാണ് ഇവിടെനിന്ന് ഉയർന്നുവരേണ്ടത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള കൂട്ടായ്മയാണ് ഇവിടെ ഉണ്ടാകേണ്ടത്. അങ്ങനെ ശ്രമിക്കുന്നതിന് പ്രേരകമായി ഈ പ്രമേയം മാറിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: സർ, കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് കേരളത്തോടുള്ള പ്രതികാരപരമായ ഒരു സമീപനത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. ഈ നിയമസഭ കൂടിയിട്ട് റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെ സംബന്ധിച്ചും ചരക്കുകുലി, യാത്രക്കുലി എന്നിവയുടെ വർദ്ധനവിനെ സംബന്ധിച്ചും ഇന്ന് ഇവിടെ പാസ്സാക്കുന്ന പ്രമേയം ഉൾപ്പെടെ രണ്ടാമത്തെ പ്രമേയമായിരിക്കും. ഇനിയൊരുപക്ഷേപനാളെ പൊതുബഡ്ജറ്റ് വന്നതിനുശേഷവും ഇവിടെ നമ്മൾ പ്രമേയം പാസ്സാക്കേണ്ടിവരും. അപ്പോഴും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനം ഇതുതന്നെയായിരിക്കും. അതിൽ അതിശയിച്ചിട്ട് കാര്യമൊന്നുമില്ല. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കേരളത്തോടും ജനങ്ങളോടുമുള്ള ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കെതിരെ ഒരുമിച്ച് പോരാട്ടം നടത്തേണ്ട ഒരു സമയമാണ് ഇത്. അതുകൊണ്ട് വീണ്ടും ഇതുപോലെ ഒരു പ്രമേയം നാം പാസ്സാക്കേണ്ടിവരും. അതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കഴിഞ്ഞയാഴ്ചയിൽ പാസ്സാക്കിയ

പ്രമേയത്തിന്റെ തുടർച്ചയാണ് ഇന്ന് പാസ്സാക്കുന്ന പ്രമേയമെന്നാണ് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, പതിവുപോലെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രതികരണങ്ങളുമായി നമ്മളെല്ലാം അണിനിരന്ന് കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഓരോ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് കഴിയുമ്പോഴും നമ്മൾ ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രതികരണങ്ങൾ ഇങ്ങനെ ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ്. നമ്മളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ശ്രീ. ദിനേശ് ത്രിവേദി, ശ്രീ. ഗിരീഷ് കുമാർ, ശ്രീമതി മമതാ ബാനർജി, ശ്രീ. പവൻകുമാർ ബെൻസാൽ, ശ്രീ. ലാലുപ്രസാദ് യാദവ്, ശ്രീ. ഡി. വി. സദാനന്ദ ഗൗഡ എന്നിവരെല്ലാം ഒന്നിന്റെ വകഭേദങ്ങൾ തന്നെയാണ്. കേരളത്തിൽനിന്ന് രണ്ട് ഫുളളും ആറ് ഹാഫും മന്ത്രിമാരുണ്ടായിരുന്ന അവസ്ഥയിൽ, 2013-ലെ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രസ്താവന വായിക്കാം. അത് ഈ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രതികരണങ്ങളാണെന്ന് നിങ്ങൾ വിചാരിക്കും. 2013-ലെ ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രതികരണങ്ങളുടെ ഹെഡ്ലിംഗ് മാത്രമേ വായിക്കാൻ സമയമുള്ളൂ. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് കാര്യമായ ഒന്നുമില്ലായെന്നത് യാഥാർത്ഥ്യം-മുഖ്യമന്ത്രി, റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് കാര്യമായി യാതൊന്നുമില്ലെന്നത് യാഥാർത്ഥ്യമാണെന്നും ബഡ്ജറ്റിൽ പൊതുവേ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ കുറവാണെന്നും - മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻ ചാണ്ടി, ട്രെയിനിന് കൂടുതൽ സമ്മർദ്ദം തുടരും - ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല, കേരളത്തിന് പ്രയോജനമില്ല- ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്. ആര്യാടൻ സാറിന്റെ ഇരിപ്പുകളാൽ അങ്കമാലിയിലെ പ്രധാനമന്ത്രി ഇരിക്കുന്നതുപോലെയാണ് തോന്നുന്നത്. ഏറ്റവും നിരാശാജനകമായ ബഡ്ജറ്റ് - ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ,

കണ്ണിൽ പൊടിയിടുന്ന ബഡ്ജറ്റ് - ബി.ജെ.പി..... ഇങ്ങനെ പ്രതിപക്ഷത്തെ ആളുകളുമൊക്കെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെയും ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദന്റെയുമൊക്കെയുണ്ട്. അതൊന്നും ഞാൻ വായിക്കുന്നില്ല. ഇത് കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെയാണ്. 2012-ലെ എടുക്കാം. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തിന് കടുത്ത അവഗണനയാണ്- മുഖ്യമന്ത്രി, റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളം ഏറ്റവും അവഗണന നേരിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു-ബി.ജെ.പി. നേതാവും മുൻ റെയിൽവേ സഹമന്ത്രിയുമായ ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ. അങ്ങനെ ഓരോരുത്തരുടെയുമുണ്ട്. സാധാരണ ജീവിതം ദുരിതത്തിലാക്കുന്നത്- ആർ.എസ്.പി. സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറി, ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്. ഇങ്ങനെ ഓരോ ബഡ്ജറ്റും കേരളത്തെ അവഗണിച്ചു. 2011-ലെയും ഹെഡ്ലിംഗ് ഇതു തന്നെയാണ്. ഓരോ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് വരുമ്പോഴും നമ്മുടെ പ്രസ്താവനകൾ ഇങ്ങനെ ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആര്യാടൻ സാറിന്റെ പ്രതികരണം ഇന്നലെ ചാനലിൽ കണ്ടു. ബഡ്ജറ്റ് വന്നെങ്കിലും ഇനിയും നമ്മൾ പോയിപറയും, അവിടെപ്പോയി അവതരിപ്പിക്കുമെന്ന കാര്യമൊക്കെയാണ് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ എല്ലാവരും പറഞ്ഞതുപോലെതന്നെ നമ്മൾ എത്രകാലം വണ്ടിയുടെ പുറകിൽ കൈ കാണിക്കും; വണ്ടിയുടെ മുന്നിൽ നമ്മളൊന്ന് കൈ കാണിച്ച് തുടങ്ങേണ്ട? നേരത്തെ ഇന്നലെത്തെ പ്രതികരണങ്ങളൊക്കെ പറഞ്ഞു. നമ്മൾ നേരത്തെ അവിടെപ്പോയി തയ്യാറാക്കി. കഴിഞ്ഞ മാസമാണ് മെമ്മോറാണ്ടമൊക്കെ കൊണ്ടുപോയികൊടുത്തത്. നേരത്തെ കൊണ്ടുകൊടുത്തത് അവിടെയുണ്ടല്ലോ. അത് വച്ചുകൊണ്ട് ചെയ്താൽ പോരേയെന്ന് പറയുന്നതും..... നമ്മൾ ഇതിനകത്ത് ഗൃഹപാഠം ചെയ്യുന്നില്ലായെന്ന വിമർശനമാണ് എല്ലാ

മാധ്യമങ്ങളും എല്ലാവരും പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അടുത്ത ബഡ്ജറ്റിലെങ്കിലും നമുക്ക് വേണ്ടത്ര പരിഗണന ലഭിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പ്രിപ്പറേഷൻ നടത്തി എല്ലാവരെയുംകൂട്ടി അവിടെപ്പോയി നമ്മുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ അവതരിപ്പിച്ച് നേടിയെടുക്കാൻ കഴിയണം. മുൻ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ അൽപ്പമെങ്കിലും പ്രഖ്യാപനംകൊണ്ട് നമ്മെ സുഖിപ്പിച്ചത് ശ്രീമതി മമതാ ബാനർജിയാണ്. എന്നാൽ മൊത്തത്തിൽ നോക്കിയാൽ പാലക്കാട് കഞ്ചിക്കോട് ഫാക്ടറി, ആലപ്പുഴയിലെ ചേർത്തല റെയിൽവേ വാഗൺ ഫാക്ടറി എന്നിവയൊക്കെ നടപ്പാക്കാനുള്ളതാണ്. മുൻ ബഡ്ജറ്റുകളിൽ നടപ്പാക്കാതെപോയ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ എടുത്ത് പരിശോധിക്കണം. ഇതൊക്കെ പ്രഖ്യാപിച്ച് നമ്മളെ കബളിപ്പിക്കുകയാണ്. അതുമാത്രം നടപ്പാക്കിയാൽ മതിയാകും. കേരളത്തിന് അത്രയും മതി. ഒന്നും പുതുതായി കിട്ടിയില്ലെങ്കിലും കുഴപ്പമില്ല. പ്രസ്താവനകൾ നടത്തി നമ്മളെ സുഖിപ്പിച്ചാൽ മതിയെന്നുള്ള നിലപാടാണ് തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെ വീണ്ടും വീണ്ടും ആവർത്തിച്ച് നമ്മളെ സുഖിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ ഏർപ്പാടുകൾക്ക് ഒരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒന്നിച്ചു നിൽക്കുകയാണ്.

നാട്ടുകാർ പറയുന്നതുപോലെ ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ഒന്നിച്ചുനിന്ന് ഫൈറ്റ് ചെയ്യാൻ പോകുകയാണ്. ഇപ്പോൾ അവർ വളരെ ശക്തമായിവരികയാണ്. നേരത്തെ പറയുമ്പോൾ കേൾക്കുകയില്ലായിരുന്നു. കാരണം അവരവരുടെ വീട്ടിൽ കല്യാണം നടക്കുമ്പോൾ കുറച്ച് വിളമ്പും. അന്യരുടെ വീട്ടിൽ കല്യാണം നടക്കുമ്പോൾ വിളമ്പിന്റെ ശക്തി കാണിച്ചുതരാമെന്ന് പറഞ്ഞ് വാരിക്കോരി വിളമ്പും. ഇപ്പോൾ നമുക്ക് ബി.ജെ.പി.-ക്കെതിരായിട്ടാണ് ഫൈറ്റ്

ചെയ്യേണ്ടത്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാവരുംചേർന്ന് കേന്ദ്രത്തിൽപോയി കാര്യങ്ങൾ പറയണം. നിരാശാജനകം എന്നു പറയുന്ന ശ്രീ ഒ. രാജഗോപാലി നെയ്യും കൂടെകൂട്ടിയെങ്കിലും നമ്മുടെ ആവശ്യം നേടിയെടുക്കണം. നേരത്തെ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് വാഗൺ ഫാക്ടറിക്ക് കരാർ ഒപ്പുവെച്ച് അത് നടപ്പാക്കുമെന്ന് ഉറപ്പു പറഞ്ഞിരുന്നതാണ്. അപ്പോഴാണ് ശ്രീമതി മമതാ ബാനർജി റെയിൽവേ മന്ത്രിയായത്. മമതാ ബാനർജിയെക്കൊണ്ട് ഇത് നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. ചേർത്തല താലൂക്കിൽ രണ്ട് ക്യാബിനറ്റ് മന്ത്രിമാരും ഒരു കേന്ദ്രസഹമന്ത്രിയും ഉണ്ടായിരുന്നിട്ടും ആ ഫാക്ടറി നമുക്ക് നഷ്ടമായി. ഇവരെല്ലാവരെയുംകൊണ്ട് നമുക്ക് എന്താണ് പ്രയോജനം? ഭരണത്തിന്റെ താരതമ്യം നോക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ വാട്ട്സ് അപിൽ പ്രചരിപ്പിക്കുന്നതുപോലെ... ജോസ് പ്രകാശിന്റെ കരാളു ഹസ്തങ്ങളിൽ നിന്ന് രക്ഷ തേടി ഓടിയെത്തിയ ഉണ്ണിമേരി ബാലൻ കെ. നായരുടെ മുറിയിൽ കയറിയ അവസ്ഥയായി എന്നാണ് ഭരണത്തെ താരതമ്യം ചെയ്തുകൊണ്ട് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതാണ് ഇവിടത്തെ അവസ്ഥ. കേരളത്തെ ഉപദ്രവിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ രണ്ടുപേരും തുല്യമായിരുന്നു എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം അറിഞ്ഞുകൊണ്ട്, ആ അവസ്ഥയെ മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് ആവശ്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ശക്തമായ പോരാട്ടം തുടരണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പ്രമേയത്തെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ: സർ, ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച അടിയന്തര പ്രമേയവുമായി നടക്കുന്ന ചർച്ചയുടെ ഉള്ളടക്കത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. ഇന്നലെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിനെ

കുറിച്ച് ഒരു അടിയന്തരപ്രമേയം വന്നപ്പോൾ അത് സഭാനടപടികൾ നിറുത്തി
 വച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന ആവശ്യം അംഗീകരിച്ചതുതന്നെ ഈ
 ഗവൺമെന്റിന്റെയും അഭിപ്രായം പ്രതിപക്ഷം പ്രകടിപ്പിച്ചു, ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ
 അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തോട് യോജിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ്.
 ചില യാഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം. ബഹുമാന്യനായ എന്റെ
 സ്പീക്കർ എസ്. ശർമ്മ. പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സംസാരിച്ചു,
 കൂടാതെ ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫും ഇവിടെ സംസാരിച്ചു. ശ്രീ. ആരിഫ്
 നടത്തിയ ചർച്ച ഇന്നലെ അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ചല്ല, പഴയ
 ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ചാണ്. പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന പല സ്പീക്കർമാരും ഈ
 ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ പറഞ്ഞത് യു.പി.എ.
 ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ അവതരിപ്പിച്ച ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ചാണ്.
 ഇത്രമാത്രം കേരളത്തെ അവഗണിച്ച ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് ബി.ജെ.പി.
 പറയുന്നതും യു.പി.എ.-യെ കുറ്റപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ്. നമ്മുടെ
 അവകാശങ്ങളിൽ ലഭിക്കേണ്ട പരിഗണനയെക്കുറിച്ചും ആവശ്യങ്ങളെ
 കുറിച്ചും പറയുമ്പോൾ നിഷേധാത്മകമായി, അന്ധമായ രാഷ്ട്രീയ
 വിരോധത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിങ്ങൾ പറയുന്നത് ബി.ജെ.പി.-യുടെ
 വാദഗതികളെ ന്യായീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. അത് നിർഭാഗ്യകരമായി
 പോയി എന്ന് വളരെ വിനയത്തോടുകൂടി ഞാൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്തുകയാണ്.
 സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം എന്താണ്? പാർലമെന്റിൽ
 അവതരിപ്പിച്ച ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച
 ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അവകാശം നിയമസഭയ്ക്കില്ല. ഇവിടെ റെയിൽവേ
 മന്ത്രിയെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. ആരിഫ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ശ്രീ.
 ആര്യടൻ മുഹമ്മദിനറിയാം അദ്ദേഹത്തിന്റെ പരിമിതി. കേരളത്തിന്റെ

ചുമതലയുള്ള റെയിൽവേ മന്ത്രിക്ക് പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ കയറണമെങ്കിൽ ടിക്കറ്റ് എടുക്കണം. ഇത് എല്ലാവർക്കുമറിയാവുന്ന കാര്യമാണ്. റെയിൽവേയെ സംസ്ഥിച്ചിടത്തോളം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം എന്നു പറയുന്നത് നിവേദനം കൊടുക്കുകയും വികസന പ്രവർത്തനത്തിനുവേണ്ടി നടപടിക്രമങ്ങളുണ്ടാക്കുവാൻ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുക്കുകയുമാണ്. നിവേദനം കൊടുക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് താമസിച്ചുപോയി എന്നാണ് ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ പറഞ്ഞത്. എന്നാൽ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി 26-5-2014-ൽ സത്യപ്രതിജ്ഞ ചെയ്യുകയും 30-5-2014 -ൽ ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദും ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയും കൂടി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് നിവേദനം കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനുശേഷം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഡൽഹിയിൽ പോയി പ്രധാനമന്ത്രിയെ കാണുകയും നിവേദനം കൊടുക്കുകയും എം.പി.-മാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടുകയും ചെയ്തു. ഈ രാജ്യത്തുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനംപോലും ഈ മൂന്നു ദിവസത്തിനുള്ളിൽ റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിവേദനം കൊടുക്കുവാൻ തയ്യാറായിട്ടില്ല എന്ന വസ്തുത നമ്മൾ അംഗീകരിക്കണമെന്ന് ഞാൻ പറയുകയാണ്. മെഡിക്കൽ കോളേജ് തുടങ്ങുന്നതിനെക്കുറിച്ചും കോച്ച് ഫാക്ടറി തുടങ്ങുന്നതിനെക്കുറിച്ചും എല്ലാവരും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയാണ്. കോച്ച് ഫാക്ടറിയെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ നേതാവിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ കബ്ലിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി വരുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സ്ഥലമെടുത്തു കൊടുക്കാൻ ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലഘട്ടത്തിൽ സാധിച്ചില്ല, എന്നാൽ ഞങ്ങൾക്ക് അതിന് സാധിച്ചു. ഈ

ഗവൺമെന്റ് സ്ഥലമെടുത്തു കൊടുക്കുകയും കോച്ച് ഫാക്ടറി വരികയും ചെയ്തു. റെയിൽവേ പോലുള്ള വിശാലമായ ഒരു വകുപ്പിൽ പറയുന്ന കാര്യം അടുത്ത ദിവസം നടപ്പാക്കാൻ കഴിയില്ല. ശബരി പാതയെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ ചോദിച്ചു. ശബരി പാതക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കൊടുക്കാൻ പലപ്പോഴും കേരളത്തിൽ കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ കുറ്റം മാത്രമല്ല. ഇതിനു കുറെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തേണ്ട ആവശ്യമില്ല. നമ്മളാരും ചരിത്രത്തിലേക്ക് പോകേണ്ട ആവശ്യമില്ല. ബഹുമാന്യനായ ശ്രീ. പനമ്പള്ളി ഗോവിന്ദമേനോൻ കേന്ദ്രത്തിൽ റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലഘട്ടത്തിലായിരുന്നു കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനം ഏറ്റവും കൂടുതൽ ശക്തമായത്. അദ്ദേഹം അഞ്ചുമാസക്കാലം മാത്രമേ റെയിൽവേ മന്ത്രിയായിരുന്നുള്ളൂ. കേരളത്തിൽ ആദ്യമായി ബ്രോഡ്ഗേജും ഡീസൽ എഞ്ചിനും ബോംബെയിലേക്ക് ഡയറക്ടായി ട്രെയിൻ വന്നതും ഈ കാലഘട്ടത്തിലാണ്. എന്നിട്ടും കോൺഗ്രസ്സിന്റെ കാലഘട്ടത്തിലുണ്ടായ അവഗണനയെ കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ പറയുന്നത്. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനെ നിങ്ങൾ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയാണ്. 2006 മുതൽ 2013 വരെ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ കേരളത്തിന് 38 ട്രെയിനുകളാണ് ലഭിച്ചത്. അങ്ങനെ ആവരേജ് അഞ്ച് ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകൾ നേടാൻ കേരളത്തിന് കഴിഞ്ഞു. ഇവിടെ എന്താണ് പ്രശ്നം? പ്രതിക്ഷേധിക്കേണ്ടത് അതിനെയല്ല. ഏതാണ്ട് 40 കിലോമീറ്റർ മാത്രം ദൈർഘ്യമുള്ള ഒരു ട്രെയിൻ കേരളത്തിന് നൽകിയ ഈ എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റിനെ ആർജ്ജവത്തോടു

കൂടി സംയുക്തമായി എതിർക്കുവാൻ നമ്മൾ തയ്യാറാകണം. ഈ കാര്യത്തിലാണ് നമ്മളെല്ലാവരും ഒരുമിച്ച് നിൽക്കേണ്ടത്. ഇത് കേരളത്തിനുള്ള സംഭാവനയൊന്നുമല്ല. അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലൂടെ ക്ഷേത്രദർശനത്തിനു പോകുന്ന ആളുകളെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി റെയിൽവേ ഒരു പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചു. അല്ലാതെ കേരളത്തിനായി ഒന്നും തന്നില്ല. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് 38 ട്രെയിൻ തന്നവരാണ്. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിലെ റെയിൽവെയുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ മുഴുവൻ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടു എന്നു പറഞ്ഞതല്ല. നിങ്ങൾ കുറ്റപ്പെടുത്തിയപ്പോൾ പറഞ്ഞതാണ്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവെയുടെ അടിസ്ഥാന വികസനത്തിനുവേണ്ടി ഡബ്ലിംഗും ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷനും ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലിംഗും ആവശ്യമാണ്. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ഡബ്ലിംഗിനുവേണ്ടി കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ചെലവഴിച്ചു. ഇതിന്റെ കണക്കുകളുമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ചില മെമ്പർമാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഇപ്പോൾ കായംകുളം മുതൽ എറണാകുളം വരെ മാത്രമേ ഡബ്ലിംഗ് പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ളൂ. ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ മംഗലാപുരം മുതൽ ഷൊർണ്ണൂർവരെ പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവേ പോലെ വിശാലമായി കിടക്കുന്ന ഒരു പ്രദേശത്ത് കായംകുളം മുതൽ എറണാകുളം വരെയുള്ള ഡബിൾ ലൈൻ പൂർത്തീകരിച്ചില്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ മുഴുവൻ ഉത്തരവാദിത്തം യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റാണെന്ന് പറയുന്നതിൽ ഒരു അർത്ഥവുമില്ല. അടിസ്ഥാനവികസനത്തിനുവേണ്ടി യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് കൊടുത്ത ഊന്നൽ കഴിഞ്ഞ കുറെ വർഷങ്ങളായി നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. കൂടാതെ ഇവിടെ ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലുകൾ വേണം. ശ്രീ. ജാഫർ

ഷെറീഫ് ഇൻഡ്യയുടെ റെയിൽവേ മന്ത്രി ആയിരുന്നപ്പോഴാണ് യൂണിഗേജ് എന്ന ആശയം കൊണ്ടുവന്നത്. ഇത് നടപ്പാക്കിയാൽമാത്രമേ നമുക്ക് സ്പീഡ് ട്രെയിൻ ഓടിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ഒരാശയം കൊണ്ടുവരികയും നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. ഒറ്റയടിക്ക് അപ്പം ചൂടുന്നതുപോലെ റെയിൽവെയുടെ വികസന പ്രവർത്തനം നമുക്ക് നേടിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുമോ? റെയിൽവേയ്ക്ക് പലതും തുടർച്ചയായി വേണം. സബർബൻ ട്രെയിനിന്റെ കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് എന്ത് വീഴ്ചയാണുണ്ടായത്? ഇവിടെ സബർബൻ ട്രെയിൻ ഓടിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് മഹാരാഷ്ട്ര റെയിൽ വെവലപ്പ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയുമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ 3600 കോടി രൂപ ആവശ്യമാണെന്നു പറഞ്ഞു. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇതിനുവേണ്ടി നടപടി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടു പോകുകയാണ്. എവിടെയാണ് ഈ സബർബൻ ട്രെയിനിനെ അവഗണിച്ചത്? ബി.ജെ.പി.-ക്ക് ന്യായീകരിക്കാം. കേരളം പോലുള്ള thickly populated ആയ ഒരു സ്ഥലത്ത് റെയിൽവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമുക്കെല്ലാവർക്കും ഒരുപാട് ആഗ്രഹങ്ങളും ആവശ്യങ്ങളുമുണ്ട്. പണ്ടുകാലത്തും ഈ ആവശ്യങ്ങളൊന്നും പരിഗണിച്ചില്ല എന്നു ഞാൻ പറയുന്നു. പക്ഷേ, ഇന്ന് നമുക്ക് പരിഗണന കിട്ടിയില്ലെന്നുമാത്രമല്ല ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ കേരളത്തിന് സ്ഥാനമില്ലാതെ ആക്കിയിരിക്കുകയാണ് എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റ്. ഈ കാര്യത്തിലാണ് ശ്രീ. ശർമ്മ, നമ്മൾ ഒരുമിച്ചു നിൽക്കേണ്ടത്. നമുക്ക് ഇവിടെ ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യണം. ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണം ഇനിയും വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാണ്. നമ്മുടെ നിലവിലുള്ള

ട്രാക്കുകളുടെ അവസ്ഥ ഓവർ സാച്ചുറേറ്റഡ് ആയി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അത് മാക്സിമം ഓടിയതുകൊണ്ട് ഇനി ഓടാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയിലാണ്.

ഇവിടെ ശ്രീ. എളമരം കരീം ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ നവീകരിച്ചോ, കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ നവീകരിച്ചോ എന്നിങ്ങനെ ചോദിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. എളമരം കരീം, അങ്ങ് 8 വർഷംമുമ്പ് കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ വന്നപ്പോഴുണ്ടായിരുന്ന സ്ഥിതിയാണോ ഇന്ന് കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിലുള്ളത്? അന്തർദ്ദേശീയതലത്തിലേയ്ക്ക് ഉയരാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എന്നുള്ളത് സമ്മതിക്കുന്നു. ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. കോലിയക്കോട് എൻ. കൃഷ്ണൻ നായരോട് ചോദിക്കുന്നു, 10 വർഷം മുമ്പ് അങ്ങ് കയറിയ തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണോ ഇന്നത്തെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ? ഒത്തിരി മാറി. എസ്കലേറ്റർ വച്ചതിനെയാക്കെ നമ്മൾ ആക്ഷേപിച്ചു. ശ്രീ. എളമരം കരീം പല വികസനങ്ങൾക്കുമൊപ്പം എസ്കലേറ്ററും ഉണ്ടായിരുന്നു പക്ഷെ നടന്നില്ല. നമുക്കിനിയും വേണം. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ നമ്മൾ തുടക്കം കുറിച്ച അത്തരം ആവശ്യങ്ങൾക്കുമുന്നിൽ ഇന്ന് മുഖം മറച്ചുനിൽക്കുന്ന എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റിനോടുള്ള പ്രതിഷേധമാണ് നമുക്ക് രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടത്. അവിടെയാണ് നമ്മൾ ഒരുമിച്ച് നിൽക്കേണ്ടത്. ഞാൻ ചോദിക്കട്ടെ, ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞു, തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ എത്ര മോടിപിടിപ്പിച്ചാലും റെയിൽവേ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയില്ല. തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ മോടിപിടിപ്പിക്കുകയല്ല വേണ്ടത് തൊട്ടടുത്ത നേമം എന്ന ഉപഗ്രഹ സ്റ്റേഷൻ നമുക്കുണ്ടാ

കണം. അവിടെ സ്ഥലമുണ്ട്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ കുറ്റമല്ല. നമ്മൾ നേരത്തെ പറഞ്ഞു. തലസ്ഥാന നഗരത്തിന്റെ ഉപഗ്രഹ സ്റ്റേഷനായി നേമം ടെർമിനൽ ഉണ്ടാകണം. കോച്ച് ഓവർഹോളിംഗ് കേന്ദ്രമാക്കി അതിനെ മാറ്റണം. നമുക്ക് ആവശ്യപ്പെടാം. അതിന് ഞങ്ങളെ മാത്രം കുറ്റം പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നു കാര്യം; നിങ്ങളുടെ കാലത്ത് നടന്നോ; നിങ്ങൾ അഞ്ചുവർഷക്കാലം ഭരിച്ചപ്പോൾ എന്താണ് ചെയ്തത്; ഒരു നിവേദനം നിങ്ങൾ കൊടുത്തോ; ഒരു നിവേദനംപോലും കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്തവരാണ് ഇപ്പോൾ വന്നു കൊണ്ട് പറയുന്നത്. അപ്പോൾ നമുക്ക് അതിനുവേണ്ടി ആവശ്യപ്പെടാം. നമുക്കറിയാം, മലബാർ ഏരിയയിൽനിന്നുവരുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ സ്റ്റോപ്പ് ട്രിവാൻഡ്രം ടെർമിനലിൽനിന്നും മാറ്റി നേമത്തേക്ക് കൊണ്ടുപോകണം. നാഗർകോവിലിൽ നിന്നുവരുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ സ്റ്റോപ്പ് കൊച്ചുവേളിയിലേക്ക് മാറ്റണം. അവിടെവെച്ച് വണ്ടികൾ കഴുകണം, അവിടെ ഓവർഹോളിംഗ് കേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റണം. ആകെ 6 റെയിൽവേ ട്രാക്കുള്ള ഇവിടെ പത്തിരുപത് ട്രെയിനുകൾ വന്നുകിടക്കുമ്പോൾ കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നു. നമ്മുടെ ട്രെയിനുകൾ താമസിച്ച്ചാടുന്നതിന് നമ്മൾ പരാതി പറയുന്നു. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടത്തുമ്പോൾ, അതിനുവേണ്ടി ശ്രമം നടത്തിയ, തുടക്കം കുറിച്ച യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനേയും അതിനുവേണ്ടി ആത്മാർത്ഥമായി പരിശ്രമിച്ച സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനേയും കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല വേണ്ടത്. ആ കുറ്റപ്പെടുത്തൽ ബി.ജെ.പി അതാഗ്രഹിക്കുന്നു. ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. നമുക്കറിയാം ഇവിടെ വിദേശ മൂലധനത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. തെറ്റിദ്ധരിക്കരുത്. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയോട് ഞാൻ പറയുന്നു, ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയെ വിദേശ മൂലധനത്തിന് അടിയറ വയ്ക്കാൻ പോകുന്ന എൻ.ഡി.എ ഗവൺമെന്റിന്റെ സമീപനത്തെ നമുക്കെതിർക്കാം. അത് യു.പി.

എ.-യുടെ പേരിൽവേണ്ട, കോൺഗ്രസ്സിന്റെ പേരിൽ വേണ്ട. കോൺഗ്രസ്സിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ വളരെ പരിമിതമായ സ്ഥലത്തുമാത്രമേ കൊടുത്തിരുന്നുള്ളൂ. ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഇന്നലത്തെ പ്രഖ്യാപനമെന്താണ്? ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ഇവിടത്തെ ബഹുരാഷ്ട്ര കുത്തകകൾക്ക് അടിയറവയ്ക്കാൻ പോകുന്ന എൻ.ഡി.എ-യുടെ, ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയുടെ സമീപനത്തിനെതിരെയുള്ള ശക്തമായ പ്രതിഷേധമാണ് നമ്മൾ രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടത്. അതിന് നമ്മുടെ റെയിൽവേയ്ക്ക് കിട്ടേണ്ട ആവശ്യങ്ങൾ പറയുന്നതിനുവേണ്ടി ഇപ്പോഴും അന്ധമായ കണ്ണുകളോടുകൂടി നിഷേധാത്മകമായ രാഷ്ട്രീയത്തോടുകൂടി കോൺഗ്രസ്സ് വിരോധത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കോൺഗ്രസ്സിനേയും യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനേയും കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല വേണ്ടത്. ‘അച്ഛാ ദിൻ ആയേഗാ’ എന്നുപറഞ്ഞ് അധികാരത്തിൽ വന്ന ശ്രീ. മോദി ചരക്ക് കൂലി കൂട്ടി, യാത്രാക്കൂലി കൂട്ടി. കേരളം ആഗ്രഹിച്ച ഒരു പദ്ധതിയേയും ഒന്ന് തിരിഞ്ഞുനോക്കുകപോലും ചെയ്യാതെ നിഷേധാത്മകമായ നിലപാടിലേക്കുപോകുന്ന മോദി സർക്കാരിന്റെ, ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റിന്റെ തെറ്റായ നടപടി ക്ഷേതിരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിന്നുകൊണ്ട് ശക്തമായ പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്താം. അതിനോട് പൂർണ്ണമായി യോജിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. എസ് .അച്ഛുതാനന്ദൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ പറഞ്ഞ പല കാര്യങ്ങളോടും ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ ഇത്തവണ ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ അവഗണനയും അവഹേളനവുമാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ കേരളത്തോട് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ മുന്നേകാൽ കോടിയിലേറെ വരുന്ന ജനങ്ങൾ

തങ്ങൾക്കൊരു പ്രശ്നമല്ലായെന്നുള്ള നിലയിലാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ പെരുമാറിയിരിക്കുന്നത്. ഒരു ട്രെയിനോ പുതിയൊരു ലൈനോ എന്തെങ്കിലും നവീകരണമോ ഒന്നും തന്നില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, പണ്ട് പല കാലങ്ങളിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്ന കാര്യങ്ങൾക്കുപോലും കാര്യമായൊന്നും ബഡ്ജറ്റിൽ നീക്കിവെച്ചിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് സത്യത്തിൽ കേരള ജനതയോടുള്ള ഒരു യുദ്ധപ്രഖ്യാപനമാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിലൂടെ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഏഷ്യയിലെതന്നെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനവും തൊഴിൽദായകനുമാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ. ഈ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്തുതന്നെയാണ് റെയിൽവെയ്ക്കുമാത്രമായി ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. മറ്റെല്ലാ വകുപ്പുകൾക്കും ധനാഭ്യർത്ഥന മാത്രമാണ് നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ രാജ്യത്തിന്റെ ഏറ്റവും അഭിമാനകരമായ സ്ഥാപനമാണ് റെയിൽവെ എന്നർത്ഥം. ആ റെയിൽവെയിലും വിദേശ നിക്ഷേപം നടത്തി സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനും കുത്തകകൾക്ക് കൈമാറുവാനുമുള്ള ശ്രമങ്ങളാണിപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ പ്രഖ്യാപനവും ഇത്തവണ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിൽ നടത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള നടപടികളും കേരള ജനതയോടുള്ള യുദ്ധപ്രഖ്യാപനം ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റിന്റെ മാത്രം നയമല്ല. ഇക്കാലമത്രയും ഭരിച്ച കോൺഗ്രസ്സ് നേതൃത്വത്തിലുള്ള യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ നയസമീപനവും ഇതുതന്നെയാണെന്നു. അതിപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് കൂടുതൽ നിഷേധാത്മകമായ രീതിയിൽ തുടരുകയാണ് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിന്റെ കാര്യം തന്നെ എടുക്കാം. 2008-2009-ലെ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിലാണ് പാലക്കാട് കണ്ടിക്ടോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി അനുവദിച്ചത്. ഇതിനാവശ്യമായ എല്ലാ അടി

സ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും അന്നത്തെ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് യുദ്ധകാലാ
 ടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെയ്തുകൊടുത്തതാണ്. ആയിരം ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത്
 നൽകി. ഇടതടവില്ലാതെ വൈദ്യുതി ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി 400 കെ.വി.
 സബ്സ്റ്റേഷൻ സ്ഥാപിച്ചു. കേരളത്തിലെ മൂന്നാമത്തെ 400 കെ.വി. സബ്സ്റ്റേ
 ഷനാണിത്. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജിച്ച് സേലം ഡിവിഷനോട് ചേർത്ത
 പ്ലോൾ അതിനുപകരമായി അന്നത്തെ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെകൂടി
 സമ്മർദ്ദത്തിന്റെ ഫലമായി അന്നത്തെ റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ലാലു
 പ്രസാദ് യാദവ് നമുക്ക് കോച്ച് ഫാക്ടറി അനുവദിച്ചുതന്നു. ഇപ്പോൾ
 അഞ്ചുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞില്ലേ; ഒരു കല്ല് അവിടെ കെട്ടിപ്പൊക്കിയോ; ഈ
 കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുകൊല്ലവും ഇപ്പോൾ മുതലക്കണ്ണീരൊഴുക്കുന്ന കോൺഗ്ര
 സ്സല്ലേ രാജ്യം ഭരിച്ചത്; കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് കൊല്ലം യു.പി.എ അധികാരത്തിലി
 രുന്നപ്പോൾ കേരളത്തിൽനിന്ന് എത്ര പ്രമുഖരാണ് മന്ത്രിസഭയിലുണ്ടായിരു
 ന്നത്? വെറും പ്രമുഖർ മാത്രമാണോ; കേന്ദ്ര മന്ത്രിസഭയിലെ രണ്ടാമനും
 ഡോ. മൻമോഹൻ സിംഗിന്റേയും ശ്രീമതി സോണിയാ ഗാന്ധിയുടേയും മനു
 സാക്ഷി സൂക്ഷിപ്പുകാരനായ ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണിയും ശ്രീ. വയലാർ
 രവിയുമുൾപ്പെടെയുള്ള എട്ടുപേരല്ലേ ഉണ്ടായിരുന്നത്; കേരളത്തിൽ കോച്ച്
 ഫാക്ടറി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ
 റെയിൽവെ സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കുന്നതിനും എന്തെ ഈ മന്ത്രിപുംഗവന്മാർ
 ഒന്നും ചെയ്യാതിരുന്നത്; അതിന് കോൺഗ്രസ്സ് മറുപടി പറയണ്ടേ?
 ആന്റണിയും വയലാർ രവിയുമൊക്കെ ഒരു വാക്ക് പറഞ്ഞാൽ പോരായി
 രുന്നോ കേരളത്തിന്റെ താല്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ; പക്ഷെ അധികാരത്തി
 ലിരുന്നപ്പോൾ നിങ്ങൾക്കാർക്കും ഇതിലൊന്നുമായിരുന്നില്ല ശ്രദ്ധ. അതുകൊ
 ണ്ടല്ലേ റെയിൽവെ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിൽ □വഞ്ചി

ഇപ്പോഴും തിരുനക്കരത്തന്നെ □ എന്ന അവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്നത്. അന്ന് ഇതിനെപ്പറ്റി ഓർക്കാൻ കോൺഗ്രസ്സുകാർക്കും എന്തെ കഴിഞ്ഞില്ല? പൊതു മേഖലയിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച കോച്ച് ഫാക്ടറി പിന്നെ സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. എന്നിട്ട് പാലക്കാട് കോട്ടമൈതാനിയിൽ കൊണ്ടുവന്ന് ഒരു കല്ലിടുകയും ചെയ്തു. കല്ലിട്ട ആ സ്ഥലത്ത് പിന്നെ പുല്ലു പോലും മുളച്ചിട്ടില്ല. ആ കല്ലിന്റെ പുറത്തിപ്പോൾ കാക്ക കാഷ്ഠിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിനുശേഷമല്ലേ റായ്ബറേലിയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് കല്ലിട്ടത്. അവിടെ നിന്നുള്ള കോച്ചുകളിപ്പോൾ ഓടിത്തുടങ്ങിയില്ലേ; എന്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിൽ മാത്രമിത് സംഭവിച്ചില്ല; ഇതിന് മറുപടി പറയേണ്ടത് അന്നത്തെ കോൺഗ്രസ്സ് മന്ത്രിമാരും നേതാക്കളുമാണ്. റായ്ബറേലി കോച്ച് ഫാക്ടറി പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കാൻ കാണിച്ച താല്പര്യം എന്തെ നിങ്ങൾ കേരളത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കാട്ടിയില്ല. അങ്ങനെയുള്ള നിങ്ങൾക്കിപ്പോൾ പരാതി പറയാൻ എന്ത് ധാർമ്മികാവകാശമാണുള്ളത്?

എറണാകുളത്തുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് കോട്ടയം വഴിയുള്ള റെയിൽവെ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ തുടങ്ങിയിട്ട് എത്ര ദശകങ്ങളായി? അത് ഇപ്പോൾ മുളന്നുരുത്തിക്കും ചെങ്ങന്നൂരിനുമിടയിൽ സ്തംഭിച്ചു നിൽക്കുകയാണ്. ഇതുമൂലം എത്രയേറെ ക്ലേശങ്ങളും സമയനഷ്ടവുമാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽവെയാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്നത്. ഇത് പൂർണ്ണമാക്കാനെങ്കിലും കോൺഗ്രസ്സ് മന്ത്രിമാർ ശ്രമിച്ചോ? ഇതുമാത്രമാണോ, കൊല്ലം ജംഗ്ഷനിൽ ചെന്നാൽ ഒരു കോച്ച് റെയിൽവെ സ്റ്റേഷൻ കാണാം. അങ്ങനെ അത് കണ്ടിട്ടുണ്ടാകും. രാജഭരണകാലത്ത് ആരംഭിച്ച കേരളത്തിലെ ആദ്യ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനാണ് അത്. അവിടെനിന്ന് പുനലൂർ വഴി തമിഴ്നാട്ടിലെ

എശ്മൂർ-ലേയ്ക്ക് റെയിൽവെ സർവ്വീസ് ഉണ്ടായിരുന്നു. കേരളത്തിലെ ആദ്യ റെയിൽവെ സർവ്വീസ് ആയിരുന്നു ഇത്. ഇപ്പോൾ അത് നിർത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ പുനലൂർ വരെ മാത്രമേ സർവ്വീസ് ഉള്ളൂ. അപ്പുറത്ത് ചെങ്കോട്ടയിൽ നിന്ന് തമിഴ്നാട് നിർബാധം സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇതൊന്നും നമ്മൾ കാണുന്നില്ലേ? ഇത് പരിഹരിക്കാൻ ഇക്കാലമത്രയും അധികാരത്തിലിരുന്ന കോൺഗ്രസ്സ് നേതാക്കൾക്കും മന്ത്രിമാർക്കും എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞോ? കോൺഗ്രസ്സുകാർ ഇക്കാലമത്രയും കേരളത്തോടുകൂടിയ വഞ്ചനയുടെ കൊടുവാൾ ഇപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ കൂടുതൽ ശക്തിയോടെ നമുക്കെതിരായി ആഞ്ഞുവീശുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. കോൺഗ്രസ്സുകാർ പാലക്കാട് വിഭജിച്ച് സേലം ഡിവിഷനോടൊപ്പം ചേർത്തെങ്കിൽ, പാലക്കാട് അവശേഷിക്കുന്ന ഭാഗം മംഗലാപുരത്തോട് കൂട്ടിച്ചേർക്കാനാണ് ബി.ജെ.പി. ശ്രമം നടത്തുന്നത്. എന്ത് ദ്രോഹ നടപടിയെടുക്കുമ്പോഴും ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ പറയുന്നത്, അത് കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാർ ചെയ്തുതുടങ്ങിയ കാര്യമാണെന്നും അവരത് തുടരുക മാത്രമാണ് ചെയ്യുന്നത് എന്നുമാണ്. ബഡ്ജറ്റ് പ്രഖ്യാപിക്കാൻ രണ്ടാഴ്ച മാത്രം അവശേഷിക്കുമ്പോഴാണ് റെയിൽവേ യാത്രാനിരക്കും ചരക്കുകൂലിയും കുത്തനെ കൂട്ടിയത്. ഇത് യു.പി.എ. സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിരുന്നതാണെന്നും തെരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രഖ്യാപിച്ചപ്പോൾ മാറ്റി വച്ചതാണെന്നുമാണ് ഇപ്പോൾ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പറയുന്നത്. അത് നടപ്പിലാക്കുക മാത്രമാണ് തങ്ങൾ ചെയ്തതെന്നും അവർ പറയുന്നു. കോൺഗ്രസ്സ് നടന്നുകാണിച്ച വഴിയിലൂടെ കുറേകൂടി വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കുകയാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. ജനങ്ങളുടെ ശക്തമായ പ്രതിഷേധത്തെത്തുടർന്ന്, കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാരിന് മാറ്റിവയ്ക്കേണ്ടിവന്ന

ആധാർ പദ്ധതി ഇപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. സർക്കാറും നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുകയാണു്. ഇതിലൂടെ ഫലത്തിൽ പാവപ്പെട്ടവന്റെ സബ്സിഡിയടക്കം തട്ടിയെടുക്കുന്ന സ്ഥിതിയായിരിക്കും ഉണ്ടാകുക. വാശിയോടെ, ആധാർ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിച്ച കോൺഗ്രസ്സിന് ഇനി എങ്ങനെ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്ന ആധാർ പദ്ധതിയെ എതിർക്കാൻ കഴിയും? പെട്രോളിന്റെ വില നിയന്ത്രണാധികാരം സർക്കാരിൽ നിന്ന് കൈയൊഴിഞ്ഞ് പെട്രോളിയം കമ്പനികളെ ഏൽപ്പിച്ചു കൊടുത്തത് കഴിഞ്ഞ യു.പി.എ. സർക്കാർ ആയിരുന്നു. ഇത് വലിയ ആപത്ത് ഉണ്ടാക്കുമെന്ന് ഇടതുപക്ഷ പാർട്ടികൾ അന്നേ പറഞ്ഞതാണ്. എന്നാൽ, കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാർ അത് വകവെച്ചില്ല. എന്തു സംഭവിച്ചു? കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാർ കനിഞ്ഞു നൽകിയ ഈ പഴുത്ത് ഉപയോഗിച്ച് പെട്രോളിയം കമ്പനികൾ പെട്രോളിനും ഡീസലിനും പാചകവാതകത്തിനും ലക്കുംലഗാനുമില്ലാതെ വിലകൂട്ടി. അപ്പോൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ അഞ്ച് പൈസയുടെ നികുതി ഒഴിവാക്കുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞ് മേനിനടിച്ചവരാണ് അപ്പുറത്തിരിക്കുന്ന എന്റെ മാനു സന്ദേഹിതന്മാർ. അല്ലാതെ ഇങ്ങനെ തോന്നുംപടി പെട്രോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്ക് വില കൂട്ടുന്ന നയം ശരിയല്ലെന്ന് പറയാൻ അന്ന് നിങ്ങളാരും തയ്യാറായില്ല. അങ്ങനെയുള്ള നിങ്ങൾക്ക് ഇപ്പോൾ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ കുറേക്കൂടി ഭീകരമായി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ എങ്ങനെ നട്ടെല്ലു് നിവർത്തി നിന്ന് അതിനെ ചോദ്യം ചെയ്യാനാകും? പ്രതിരോധ മേഖലയിൽ വിദേശ നിക്ഷേപത്തിന് കോൺഗ്രസ്സ് സർക്കാർ തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. ആ തീരുമാനം ഇപ്പോൾ നൂറു ശതമാനമാക്കി സർവ്വാത്മനാ അംഗീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുകയാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. ഇനി താമസിയാതെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഓഹരി വിൽപ്പനയും തകൃതിയായി നടക്കും. അതിന്റെ വഴിയും കോൺഗ്രസ്സ് കാട്ടി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.

എന്നുമാത്രമല്ല, പണ്ടാരിക്കൽ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ഭരിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന പ്ലോൾ ഓഹരി വിൽപ്പനയ്ക്ക് മാത്രമായി ഒരു ക്യാബിനറ്റ് മന്ത്രിയെ വെച്ചുവരല്ലേ ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്നത്? കോൺഗ്രസ്സ് മനസ്സിൽകണ്ട കാര്യങ്ങളൊക്കെ മാനത്തു കാണുകയാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. ഇതുകൊണ്ടല്ലേ, കോൺഗ്രസ്സ് നയങ്ങൾ തന്നെയാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാരും പിന്തുടരുന്നതെന്ന് ഞങ്ങൾ ആവർത്തിച്ച് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് കുറച്ചുദിവസം മുമ്പ് സഭയിൽ ഞാൻ പറഞ്ഞത്, കോൺഗ്രസ്സും ബി.ജെ.പി.യും ചേട്ടൻ ബാവയും അനിയൻ ബാവയും ആണെന്ന്. ആലങ്കാരികമായി അന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ അപ്പുറത്തിരുന്ന എന്റെ ചില സ്നേഹിതന്മാർ ബഹളമുണ്ടാക്കി. ബഹളം കാട്ടിയവർക്കൊക്കെ ഞാൻ അന്ന് പറഞ്ഞതിനെപ്പറ്റി വല്ലതും പറയാനുണ്ടോ? നിങ്ങൾക്ക് ഒന്നും പറയാനില്ല. പറയാനില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, പറയാൻ കഴിയുകയുമില്ല. അങ്ങനെ കോൺഗ്രസ്സ് ചെയ്ത കൊള്ളരുതായ്മകൾ വർദ്ധിത വീര്യത്തോടുകൂടി ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കോൺഗ്രസ്സ് ആയാലും ബി.ജെ.പി. ആയാലും ചെയ്തുകൂട്ടിയ പാതകങ്ങളുടെ ദുരന്തംപേറേണ്ടിവരുന്നത് രാജ്യത്തെ പാവപ്പെട്ട ജനങ്ങളാണ്. അതാണ് റെയിൽവെ നിരക്ക് വർദ്ധനവിലും ഇപ്പോഴത്തെ റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിലും വ്യക്തമായി കാണുന്നത്. ഇത് അത്യന്തം പ്രതിഷേധാർഹമാണ്. ഇതിനെതിരെ സഭ ഏകണ്ഠമായി പ്രമേയം പാസ്സാക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ഉൗർജ്ജ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച വികാരങ്ങളോട് ഞാൻ പൊതുവേ യോജിക്കു

കയാണ്. കുറച്ച് രാഷ്ട്രീയം ഉണ്ട്, അത് സ്വാഭാവികമാണ്. അത് ഞാൻ ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഇതുപോലൊരു അവഗണന ഒരു കാലത്തും ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. അതിനെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായും അംഗീകരിക്കുന്നു. അതുപോലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട എസ്. ശർമ്മയും ആ രൂപത്തിൽ തന്നെയാണ് സംസാരിച്ചത്. സാധാരണ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ കുറേ കാര്യങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിക്കാറുണ്ടെങ്കിലും അതെല്ലാം മുഴുവനും ഒരിക്കലും നടപ്പാക്കാറില്ല. അതുകഴിഞ്ഞ് കുറേശ്ശെക്കുറേശെയായി കാര്യങ്ങൾ വരാറുണ്ട്. വാസ്തവത്തിൽ കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ ചെയ്തതൊന്നും പൂർണ്ണമായി നീതികരിക്കത്തക്കതാണ് എന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. കാരണം ഞങ്ങൾപോലും എതിർത്തിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷേ ഒരു കാര്യവും കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് നടന്നില്ലായെന്നുമാത്രമല്ല ഇതിന് മുഴുവൻ ഉത്തരവാദികൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരാണ്, ഞങ്ങൾ യഥാസമയം യാതൊന്നും ചെയ്തില്ല, അതുകൊണ്ടാണ് ഇതൊക്കെ സംഭവിച്ചത് എന്ന് പറഞ്ഞാൽ ഇൻഡയറക്ടായി ബി.ജെ.പി.-ക്ക് സഹായകരമായി മാറില്ലേ എന്ന് മാത്രം ആലോചിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. മുൻകൂട്ടി ഞങ്ങൾ ഒന്നും ചെയ്തില്ല എന്ന് പറയരുത്. കഴിഞ്ഞ നവംബർ 2013-ലാണ് ഈ മെമ്മോറാണ്ടം(കോപ്പി ഉയർത്തിക്കാട്ടി) കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് അയച്ചത്. അന്നത്തെ റെയിൽവേ മന്ത്രിക്ക് ഞങ്ങൾ അയച്ചതാണിത്. എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ഇതിൽ അടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനകത്ത് 2004 മുതൽ 2012-13 വരെ റെയിൽവേ മന്ത്രി ഓരോ വർഷവും അനൗൺസ് ചെയ്ത എല്ലാകാര്യങ്ങളും ഇതിൽ പറയുന്നുണ്ട്. അതിൽ നടപ്പാക്കിയതും നടപ്പാക്കാത്തതുമായ കാര്യ

ങ്ങൾ ഇന്നതാണ് എന്ന് ഓർമ്മപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു നോട്ടാണ് ഞങ്ങൾ 2013 നവംബർ മാസത്തിൽ കേന്ദ്ര റെയിൽവെ മന്ത്രിക്ക് സമർപ്പിച്ചത്. അതിനുപുറമേ അത്യാവശ്യമായ കാര്യങ്ങൾ ഓരോന്നും പ്രത്യേകം അക്കമിട്ട് ആ മെമ്മോറാണ്ടത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ മെമ്മോറാണ്ടമാണ് എന്റെ കയ്യിലുള്ളത്. 2014-ൽ മാർച്ച് മാസത്തിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്ന ബഡ്ജറ്റിനുവേണ്ടി നവംബർ മാസത്തിൽ ഞങ്ങൾ മെമ്മോറാണ്ടം കൊടുത്തത് യഥാസമയമല്ല എന്നുപറഞ്ഞാൽ ആരാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്? ഇന്നലെ ഒരു ചാനലിൽ മെമ്മോറാണ്ടം യഥാസമയം കൊടുത്തില്ല എന്ന് ബി.ജെ.പി.ക്കാർ പറയുന്നതു കേട്ടു. അത് അവരുടെ ഡിഫൻസിനാണ്. ഒരു ഗവൺമെന്റ് മറ്റൊരു ഗവൺമെന്റിന്റെ കണ്ടിന്യുവേഷനാണ്. ഇത് അവിടെ റെയിൽവെ ബോർഡിന്റെയും ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും കയ്യിലുണ്ട്. കേന്ദ്ര റെയിൽവെ മന്ത്രിയുടെ ഓഫീസിലും സെക്രട്ടേറിയറ്റിലും ഉണ്ട്. അതുതന്നെ നോക്കാവുന്നതാണ്. എന്നാൽ ഞങ്ങൾ അതല്ല ചെയ്തത്.

26-05-2014-നാണ് കേന്ദ്രത്തിൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നത്. അപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് അയച്ച കത്താണിത് (ഉയർത്തി കാണിക്കുന്നു). ഈ പറയുന്ന ഡിമാന്റുകളെല്ലാം ഇതിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. മന്ത്രിസഭ അധികാരത്തിൽ വന്ന ഉടൻതന്നെ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുമെന്നതിനാലാണ് മൂന്ന് ദിവസത്തിനുള്ളിൽത്തന്നെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഈ കത്തയച്ചത്. അതിനുശേഷം 23-06-2014-ൽ മുഖ്യമന്ത്രി വീണ്ടും ഒരു കത്തയച്ചിരുന്നു. അതിനുശേഷം മുഖ്യമന്ത്രി ബഹുമാനപ്പെട്ട റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ നേരിട്ട് കണ്ട് നിവേദനം നൽകുകയും

ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുപുറമെ എം.പി. മാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി നിവേദനത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ അവരോട് പറഞ്ഞിരുന്നു. ഈ വിഷയത്തിൽ എം.പി മാർ രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായാണ് പെരുമാറിയത്. അവർ ഇക്കാര്യം പാർലമെന്റിൽ ഉന്നയിക്കാമെന്നും മന്ത്രിയെക്കണ്ട് സംസാരിക്കാമെന്നും ഏറ്റിരുന്നു. അവർ ഒറ്റക്കെട്ടായി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി പ്രതിഷേധം പ്രകടിപ്പിച്ചതിൽ ഞാൻ വളരെയേറെ സന്തുഷ്ടനാണ്. അവർക്ക് പ്രത്യേകം അഭിനന്ദനം അർപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ഈ അവസരം വിനിയോഗിക്കുകയാണ്. ഇത്രയും കാര്യങ്ങൾ ഞങ്ങൾ ചെയ്തിരുന്നു എന്നതാണ് വസ്തുത. ഈ ബഡ്ജറ്റ് എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും വളരെ നിരാശാജനകമാണ്. ഇതിന് മുമ്പ് ഇതുപോലൊരു ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് ഒരു കാര്യവും നടന്നില്ല എന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ഞാൻ 1957-ലാണ് ആദ്യമായി തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുന്നത്. നിലമ്പൂരിൽനിന്ന് ട്രെയിനിലാണ് വന്നത്. നിലമ്പൂരിൽ ട്രെയിനുകളായിരുന്നു. ബ്രിട്ടീഷുകാർ മരം കൊണ്ടുപോകാനുണ്ടാക്കിയതായിരുന്നു. 1942-ലെ യുദ്ധകാലത്ത് റെയിൽവെ പൊളിച്ച് അവർ കൊണ്ടുപോയി. എന്നാൽ ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവിന്റെ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം റെയിൽ പുനഃസ്ഥാപിച്ചു. ഞാൻ നിലമ്പൂരിൽ നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുമ്പോൾ കോട്ടയം മുതൽ കൊല്ലം വരെ റെയിൽപ്പാത ഇല്ലായിരുന്നു. ഇതായിരുന്നു കേരളത്തിന്റെ സ്ഥിതി. അന്നും കോൺഗ്രസാണ് ഭരിച്ചിരുന്നത്. പിന്നെ റെയിൽപ്പാതകളൊക്കെ എങ്ങനെയാണ് ഉണ്ടായത്. അവഗണനയുണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്ന് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. ഒന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല എന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. എത്ര വണ്ടികൾ വന്നു, എന്തെല്ലാം സൗകര്യങ്ങളുണ്ടായി. എന്നാലും ഓരോ

റെയിൽവെ മന്ത്രിമാരും ഓരോ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ചെയ്തതുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ കേരളത്തോട് അവഗണനയുണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്നുതന്നെ പറയാം. അത് സമ്മതിക്കാൻ എനിക്ക് പ്രയാസമില്ല. എന്നാൽ ഇതുപോലൊരു അവഗണന ഒരു കാലത്തും ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവും ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയും മറ്റു ചില മെമ്പർമാരും പറഞ്ഞതിനോട് ഞാനും യോജിക്കുന്നു. നമ്മൾ കഴിഞ്ഞ കാലത്തെ കാര്യങ്ങളെ ശക്തിയായി എതിർത്ത് ഇവിടെ ഒന്നും നടന്നിട്ടില്ല എന്ന പ്രതീതിയുണ്ടാക്കിയാൽ അത് ബി.ജെ.പി ക്ക് അനുകൂലമായി വരും എന്ന കാര്യംകൂടി നമ്മൾ ആലോചിക്കണം എന്ന് ഞാൻ ചിലരോടുകിലും അപേക്ഷിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ കാഞ്ഞങ്ങാട്-പാണത്തൂർ റെയിൽവെ ലൈനിന്റെ സർവ്വേ പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ സർവ്വേ പൂർത്തിയാക്കിയതാണ്. അതിൽ പറയുന്നത് ഗമിംഗ് മിഷൻ ജമിംഗ് വേയ്ക്സ് പ്ലാൻലിംഗ് മേജോർ റീഓർഗനൈസേഷൻ. ഉപഗവൺമെന്റ് വേല ആീമൂറ ശര മംഗലാപുരം. ചലം ഹരില പ്ലീഷലരഭ ലിംഗേ റീ വേല ജഹമീശിഴ ഇീാശശശിംഗേ റീമൂ മൂപ്പമശമഹ. അവിടെ സർവ്വേ കഴിഞ്ഞു. ഇനി യെന്തിനാണ് സർവ്വേ നടത്തുന്നത്. ഇത് ചെയ്യാതിരിക്കാനാണോ പുതിയ സർവ്വേ എന്നുപോലും സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. പിന്നെമറ്റൊന്ന്, ബൈന്ദൂർ മുതൽ കാസർഗോഡുവരെയുള്ള 40 കിലോമീറ്ററിനായി ഒരു ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചു. കാസർഗോഡുനിന്ന് മംഗലാപുരത്തേയ്ക്കാണ് ആളുകൾ അധികവും ചികിത്സക്കായി പോകുന്നത്. അത് മംഗലാപുരത്തിന്റെ താല്പര്യത്തിന് ആവശ്യമാണ്. അതുകൊണ്ടായിരിക്കാം ഈ ട്രെയിൻ അനുവദിച്ചത്. അല്ലാതെ നമ്മളോടുള്ള സ്നേഹം കൊണ്ടല്ല എന്ന് പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ഹിക്കുന്നു. എഫ്.ടി.ഐ റെയിൽവേയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത് റെയിൽവേയെ നശിപ്പിക്കും എന്ന പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു. ബ്രിട്ടീഷുകാർ ഒരു ഘട്ടത്തിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരിച്ച് വീണ്ടും തിരിച്ചെടുക്കേണ്ടി വന്നു എന്ന കാര്യം ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞു. റെയിൽവേയിൽ ക്ലീനിംഗിന് എൻ.ജി.ഒ മാരെ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ആർക്കാണ് ഉത്തരവാദിത്വം ഉണ്ടാകുക. ക്ലീനിംഗിന്റെ കാര്യത്തിൽവരെ റെയിൽവേ പിറകോട്ടുപോകുന്നു എന്നതാണ് വസ്തുത. ക്ലീനിംഗ് എൻ.ജി.ഒ മാരെ ഏൽപ്പിക്കുകയും മറ്റുള്ളത് സ്വകാര്യ വൽക്കരിക്കാനും പോവുകയാണ്. ഫോറിൻ ഡയറക്ട് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവരാൻ പോവുകയാണ്. അവരൊക്കെ ലാഭക്കൊതിയുള്ള ആളുകളാണെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയം വേണ്ട. നമ്മുടെ ഏറ്റവും വലിയ സമ്പത്താണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ. അതിനെ നശിപ്പിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. മാത്രമല്ല ഈ കാര്യത്തിൽ പൊതുവെയുള്ള വികാരങ്ങൾ എല്ലാവരും ഉൾക്കൊണ്ട് ഐക്യകണ്ഠേണ ഒരു തീരുമാനമെടുക്കാൻ കഴിയട്ടെ എന്നു മാത്രമാണ് പറയാനുള്ളത്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, ഈ പ്രമേയത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചയുടെ അന്തഃസത്ത എല്ലാവരും യോജിക്കുന്നു എന്നതാണ്. ഇത് സംബന്ധിച്ചുവന്ന നോട്ടീസിൽ ചില വിവാദപരമായ കാര്യങ്ങളുണ്ടായിരുന്നെങ്കിലും ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മയുടെ പ്രസംഗം ഞാൻ സശ്രദ്ധം വായിച്ചു. അദ്ദേഹം കേരളത്തിന്റെ വികാരം പ്രകടിപ്പിക്കാൻ കഴിയത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള പ്രമേയമാണ് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചത്. ഇന്നലത്തെ ബഡ്ജറ്റ് കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ നിരാശാജനകവും എനിക്ക് അതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ വേദ

നാജനകവുമായിരുന്നു. ഇത് ഒരു ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടില്ലാത്ത ബഡ്ജറ്റാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യം ഒരു ഫെഡറൽ സിസ്റ്റമാണ്. സംതൃപ്തമായ സംസ്ഥാനങ്ങളും ശക്തമായ കേന്ദ്രവുമാണ് നമ്മുടെ ജനാധിപത്യത്തിന്റെ ശക്തി. ആ വിശാല മനോഭാവം നഷ്ടപ്പെട്ട ബഡ്ജറ്റാണിത്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ ഐക്യത്തിലും അവസ്ഥയിലും വികസന കാര്യത്തിലും എല്ലായിടത്തും നീതിവേണ്ടേ. ഇതിനുമുമ്പ് പലപ്പോഴും പരാതികൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കാരണം, നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടതെല്ലാം ലഭിച്ചിട്ടില്ല, ലഭിച്ചതിൽ നമ്മൾ തൃപ്തരുമല്ല. കേന്ദ്രത്തിലും സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഏത് പാർട്ടി ഭരിച്ചാലും അങ്ങനെയുള്ള ചില അഭിപ്രായ വ്യത്യാസങ്ങളും എതിർപ്പും പ്രതിഷേധവുമൊക്കെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ മുമ്പ് റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ച അവസരങ്ങളിൽ സമരം ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത് ചാർജ് വർദ്ധനവിന്റെ പേരിലാണ്. ഇവിടെ ചാർജ് നേരത്തെ തന്നെ വർദ്ധിപ്പിച്ചിരുന്നു. ചാർജ് വർദ്ധനവ് ഒരു ചർച്ചയേ അല്ലാത്ത വിധമാക്കി ദേശീയ വീക്ഷണമില്ലാത്ത സമീപനം സ്വീകരിച്ചത് സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിക്കേണ്ടത് ലഭിച്ചില്ല എന്ന നിരാശയോടൊപ്പം വേദനാജനകമായ സാഹചര്യമാണ് സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുള്ളത്. പ്രധാനമന്ത്രി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ഊദ്യേശശേര മിറ ഴൂംവേ ൂശലിലേറ എന്നാണ്. ഭാവിയെ മുന്നിൽ കണ്ട് ചില സംസ്ഥാനങ്ങളോട് പൂർണ്ണമായും അവഗണന കാട്ടിക്കൊണ്ടുള്ള സമീപനമാണോ ഇന്ത്യയിൽ ദീർഘകാല അടിസ്ഥാനത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടു നീക്കേണ്ടത്. അതിൽ ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച എല്ലാ വികാരങ്ങളോടും ഞാൻ യോജിക്കുന്നു.

നിവേദനം നേരത്തെ കൊടുത്തില്ലെന്നു പറഞ്ഞതിനുള്ള മറുപടി ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് വ്യക്തമായി പറഞ്ഞു. മെയ് 26-ാം തീയതിയാണ് പുതിയ കേന്ദ്ര മന്ത്രിസഭ സത്യപ്രതിജ്ഞ ചെയ്തത്. 30-ാം തീയതി ഇവിടെനിന്നും പ്രധാനമന്ത്രിക്കും റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും കത്തയച്ചു. അതുകഴിഞ്ഞ്, കുറെക്കൂടി വ്യക്തതയോടുകൂടി 23-06-2014-ന് വീണ്ടും കത്തയച്ചു. 27-ാം തീയതി എം.പി.മാരുടെ യോഗത്തിൽ റെയിൽവേയുടെ കാര്യം പ്രത്യേകമായി ചർച്ച ചെയ്തു. അതിനുപുറമേയാണ് ഞാൻ 3-ാം തീയതി നേരിട്ടുപോയി റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ കണ്ടത്. മന്ത്രിയെ കണ്ട് നിവേദനം കൊടുത്ത് പോരുകയല്ല ചെയ്തത്. റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി അദ്ദേഹത്തിന്റെ സഹമന്ത്രിയെയും റെയിൽവേ ബോർഡിലെ ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരേയും വിളിപ്പിച്ചു, എല്ലാവരുമായും കാര്യങ്ങൾ ചർച്ചചെയ്തു. സബർബൻ, നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് റെയിൽവേകളുടെ കാര്യത്തിൽ കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗിന് സമ്മതിച്ചതാണ്. സബർബൻ റെയിൽവേയുടെ റിപ്പോർട്ട് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് കിട്ടിയിട്ടുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗിന് തയ്യാറായിട്ടുപോലും അനുകൂലമായ മനോഭാവം കാട്ടാതിരുന്നത് ഏറ്റവും നിർഭാഗ്യകരമായി. അങ്കമാലി-ശബരിമല ലൈനിന്റെ കാര്യം നമ്മൾ പ്രത്യേക താൽപ്പര്യമെടുത്ത് പറഞ്ഞിരുന്നതാണ്. റെയിൽവേ സോണിന്റെ കാര്യത്തിൽ നയപരമായ തീരുമാനമെടുത്തുവെന്ന് മന്ത്രി എന്നോട് പറഞ്ഞിരുന്നു. ഇപ്രാവശ്യം പുതിയ സോണും ഡിവിഷനുമില്ലെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യം പരിഭവമായി പറയുന്നില്ല. പക്ഷേ, കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് ഭൂമി മുഴുവൻ അക്വയർ ചെയ്തുകൊടുത്ത്, എല്ലാ നടപടിക്രമങ്ങളും പൂർത്തിയാക്കിയതാണ്. അവിടെ പി.പി.പി. മോഡലിൽ

ചെയ്യാമെന്ന് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനമെടുത്തതാണ്, അതുതന്നെയാണ് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെയും നയമെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതെങ്കിലും ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്താമായിരുന്നില്ലേ; അത് ഉൾപ്പെടുത്താനാണെങ്കിൽ ഏതെല്ലാം വിധത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ കാര്യങ്ങളിൽ തൃപ്തികരമായി ചെയ്യാമായിരുന്നു. അതിനുള്ള അവസരങ്ങളും സാഹചര്യങ്ങളുമെല്ലാം കൊടുത്തിട്ടും വ്യത്യസ്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചതിൽ ശക്തമായിട്ടുള്ള പ്രതിഷേധമുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ വിശാലമായ കാഴ്ചപ്പാടോടുകൂടി മുമ്പോട്ടുപോകുമെന്ന് ധരിച്ചിട്ടുള്ള വർക്കിടയിൽ നിശ്ചയമായും ആശങ്ക ഉളവാക്കിയിട്ടുള്ള കാര്യമാണിത്. ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിച്ച വികാരം പൂർണ്ണമായും ഉൾക്കൊള്ളുന്നു, ശക്തിയായിട്ടുള്ള പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ചട്ടം 56 പ്രകാരം അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ചയുടെ അവസാനം വോട്ടിനിടേണ്ട പ്രമേയം, സഭ ഇപ്പോൾ നിർത്തിവയ്ക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ സഭയുടെ മുമ്പാകെ മറ്റ് ബിസിനസ്സുകൾ ഒന്നുമില്ലാത്തതിനാൽ അത്തരമൊരു പ്രമേയത്തിന് പ്രസക്തിയില്ല.

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി : സർ, അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന്റെ ചർച്ചയ്ക്ക് റൂൾ അനുസരിച്ച് പ്രമേയമില്ലെന്നുള്ളത് അങ്ങ് പറഞ്ഞത് മനസ്സിലാക്കുന്നു. ചർച്ച അവസാനിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ ചർച്ചയുടെ സ്പിരിറ്റ് ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് ഒരു പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്.

‘കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രി പാർലമെന്റിൽ 08-07-2014-ൽ അവതരിപ്പിച്ച റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിൽ കേരളത്തെ പൂർണ്ണമായും അവഗണിച്ചതിൽ ഈ സഭ ശക്തമായി പ്രതിഷേധിക്കുകയും കേരള ഗവൺമെന്റും

കേരള എം.പി.മാരും കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആവശ്യപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ഉടൻ അനുവദിക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു’.

ഈ പ്രമേയം ഐക്യകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: പ്രമേയം അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ ഐക്യകണ്ഠ്യേന അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഇന്ന് സഭയിലെ എല്ലാ ആളുകളോടും ചെയറിനുള്ള അഭിനന്ദനവും നന്ദിയും കൃതാർത്ഥതയും ഞാൻ രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. 180 മിനിട്ടാണ് ധനകാര്യ ബില്ലുകളുടെ ചർച്ചയ്ക്ക് അനുവദിച്ചിരുന്നത്. 182 മിനിറ്റിൽ ചർച്ച അവസാനിച്ചു. അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ചയും സമയബന്ധിതമായി തീർന്നു. നമ്മുടെ സ്പീരിറ്റ് മുഴുവൻ ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ചർച്ചയാണ് ഇവിടെ നടന്നത്. ഒരിക്കൽക്കൂടി എല്ലാ അംഗങ്ങളോടും നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2014 ജൂലൈ മാസം 10-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സഭ വൈകുന്നേരം 4.07-ന് പിരിഞ്ഞു.)
