

4. അനൗദ്യോഗികാംഗങ്ങളുടെ കാര്യം

(1) അനൗദ്യോഗിക ബില്ലുകളും പ്രമേയങ്ങളും സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ പതിനെട്ടാമത് റിപ്പോർട്ട് പരിഗണന

ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ: സർ, അനൗദ്യോഗിക ബില്ലുകളും പ്രമേയങ്ങളും സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ 18-ാമത് റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്: സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: അനൗദ്യോഗിക ബില്ലുകളും പ്രമേയങ്ങളും സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ 18-ാമത് റിപ്പോർട്ട് സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

(2) സാമാന്യമായി പൊതുതാൽപ്പര്യമുള്ള സംഗതികൾ സംബന്ധിച്ച പ്രമേയങ്ങൾ സമഗ്ര പരിസ്ഥിതി നയം

(2012 ഡിസംബർ 21-ാം തീയതി ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ എം.എൽ.എ. അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയം)

(ചർച്ച തുടർച്ച)

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: സർ, നദികൾ നമ്മുടെ സംസ്കാരങ്ങളുടെ പ്രതീകങ്ങളാണ്. ഓരോ സംസ്കാരവും ഓരോ നദിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതാണ്. 44 നദികൾകൊണ്ട് സമ്പന്നമായ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത്, ഇന്ന് ആ നദികൾ വെല്ലുവിളികൾ നേരിടുകയാണ്. അനിയന്ത്രിതമായ മണൽവാരലും ഫാക്ടറി മാലിന്യങ്ങൾ നിക്ഷേപിക്കാനുള്ള കേന്ദ്രങ്ങളുമായി നദികൾ മാറുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ നദികൾ മാലിന്യങ്ങളുടെ ഒരു കുമ്പാരമായി മാറുന്നു. 2001-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും

മണൽവാരൽ നിയന്ത്രണവും ആക്ട് നദികളെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സദുദ്ദേശത്തോടുകൂടി ഈ നിയമസഭ പാസ്സാക്കിയതാണ്. എന്നാൽ ആ നിയമത്തിന്റെ അധികാരങ്ങൾ ഇന്ന് നമ്മുടെ നദീസംരക്ഷണത്തിന് പര്യാപ്തമാണോയെന്നുള്ള ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യം ഈ പ്രമേയം നമ്മുടെ മുമ്പിൽ വയ്ക്കുകയാണ്. നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽവാരൽ നിയന്ത്രണ ആക്ടും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഉദ്യോഗസ്ഥർ വരുത്തുന്ന വീഴ്ച ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണമാണ്. മണൽ എവിടെനിന്നൊക്കെ വാരാം, എവിടെ നിന്നൊക്കെ വാരാൻ പാടില്ലായെന്ന് കൃത്യമായി നിയമം നിഷ്കർഷിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ അവിടങ്ങളിൽനിന്നാണോ വാറുന്നത്? ഇവിടെ ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ് ഒരു പ്രസംഗത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കടവുകൾക്ക് നമ്മൾ അനുവാദം കൊടുക്കും. അവിടെനിന്ന് മാത്രമേ മണൽ വാരാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. പക്ഷേ ഇപ്പോൾ അവിടെനിന്നല്ല മണൽ വാറുന്നത്. അവിടെ തീരുമ്പോൾ അടുത്ത മണൽ നിക്ഷേപം എവിടെയുണ്ടോ അവിടെയ്ക്കുപോയി വാറുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. രാമൻ എവിടെയാണോ അവിടെയാണ് അയോദ്ധ്യ, ഇതായിരുന്നു ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദിന്റെ പ്രയോഗം. അതുപോലെ മണലുള്ള സ്ഥലമെല്ലാം കടവായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. പാലങ്ങളുടെ താഴെനിന്നും മണൽ വാരാൻ പാടില്ലായെന്ന് ഈ ആക്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. എല്ലാ പാലങ്ങളുടെയും അടിയിൽനിന്ന് അനധികൃതമായി മണൽ വാറുകയാണ്. ഈ പാലങ്ങളുടെ അടിവശത്തു നിന്ന് മണൽ വാറുന്നതുമൂലം വലിയ തോതിലുള്ള അപകടമാണ് ഉണ്ടാകുന്നത്. അനിയന്ത്രിതമായി മണൽ വാറുന്നതുമൂലം വാട്ടർ ലെവൽ താഴ്ന്ന് നദീതീരത്ത് താമസിക്കുന്നവരുടെ കിണറുകളിൽ ഇന്ന് ജലക്ഷാമം അനുഭവപ്പെടുകയാണ്. എന്റെ നിയമസഭാ മണ്ഡലത്തിന്റെ ഒരുവശത്ത്

പമ്പയാറും ഒരുവശത്ത് അച്ചൻകോവിലാറും ഒരുവശത്ത് മണിമലയാറുമാണ്. പമ്പയാറും അച്ചൻകോവിലാറും മണിമലയാറും ചുറ്റപ്പെട്ട് കിടക്കുന്ന ഒരു നിയമസഭാമണ്ഡലത്തിൽ വരട്ടാർ എന്ന നദി, ബഹുമാന്യനായ ആഭ്യന്തര വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്. ആ വരട്ടാർ ഇല്ലാതെയായി. ചെന്നിത്തലയിൽനിന്നും ആറന്മുള ഉത്തുട്ടാതി ജലോത്സവത്തിനുവേണ്ടി ചെന്നിത്തല പള്ളിയോടമെത്തുന്ന കുട്ടംപേരൂർ ആറ്, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ദൂരം സഞ്ചരിച്ച് അദ്ദേഹത്തിന്റെതന്നെ ശ്രമഫലമായിട്ടാണ് ചെന്നിത്തല ഒരു പള്ളിയോടമുണ്ടായത്. ആ ചെന്നിത്തല പള്ളിയോടം ഇന്ന് ദുഷ്കരമായിട്ടാണ് ആറന്മുളയിലെത്തുന്നത്. അവിടത്തെ നിരവധി പള്ളിയോടങ്ങൾ നീറ്റിലിറക്കുന്ന ചടങ്ങുകളിൽ സ്പീക്കർ വന്നിട്ടുണ്ട്. വരട്ടാറിന്റെ അതേ പാതയിലേക്ക് കുട്ടംപേരൂർ ആറ് പോകുകയാണ്. കുട്ടംപേരൂർ ആറും ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ശ്രദ്ധിച്ചില്ലെങ്കിൽ നഷ്ടപ്പെടും. ഉത്തരപ്പള്ളി ആറ്, കൂടാതെ വെട്ടിയാറുണ്ടായിരുന്നു. അത് രാജാവിന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം ആറിന്റെ ദിശമാറ്റി തിരിച്ചുവിട്ടതാണ്, ആറ് വെട്ടിമാറ്റിയതാണ്. തിരുവിതാംകൂർ രാജാവ് വന്നപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തെ അപമാനിക്കാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോൾ, വലിയ കാർഷിക സമൃദ്ധിയുണ്ടായതുകൊണ്ടാണ് ഇവർ ഇത്ര അഹങ്കാരികളായത്, അതുകൊണ്ട് ആറിന്റെ ദിശമാറ്റി വിടമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ആറിന്റെ ദിശവെട്ടിമാറ്റി വിട്ടതുകൊണ്ടുണ്ടായ വെട്ടിയാർ ഇന്ന് ഇല്ലാതായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതുപോലെയുള്ള ഉത്തരപ്പള്ളി ആറ്, കുട്ടംപേരൂർ ആറ്, വരട്ടാർ, വെട്ടിയാർ എന്നിവയൊക്കെ എന്റെ മണ്ഡലത്തിലാണ്. അതുപോലെ ഓരോ നിയമസഭാ സാമാജികർക്കും അവരവരുടെ നിയമസഭാ മണ്ഡലത്തിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന നദികളെക്കുറിച്ചുള്ള നിരവധി കഥകൾ പറയാൻ കഴിയും. ഞാൻ പറഞ്ഞത്,

ഇത്രയധികം നദികളുണ്ടായിട്ടും ഏറ്റവുമധികം ശുദ്ധജലക്ഷാമം അനുഭവപ്പെടുന്ന ആലപ്പുഴയിലെ നിയമസഭാ മണ്ഡലങ്ങളിലൊന്നായി എന്റെ മണ്ഡലം മാറുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണം അനിയന്ത്രിതമായി മണൽ വാരുമ്പോൾ നദീതീരത്തുള്ള കിണറുകളിലെ വാട്ടർ ലെവൽ താഴ്ന്നു പോകുന്നതാണ്. വാട്ടർ ലെവൽ താഴ്ന്നുപോയിട്ട് കിണറുകളിൽ ശുദ്ധജലം ലഭ്യമല്ലാത്ത സ്ഥിതിയുണ്ടാകുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് മണൽ വാറുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചും എവിടെനിന്നൊക്കെ മണൽ വാരണമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചും 2001-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽവാരൽ നിയന്ത്രണവും നിയമത്തിൽ പറയുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ ആ തരത്തിലുള്ള നടപടികളുണ്ടാകുന്നില്ല. റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ട്, ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ് ചെയർമാനായിട്ടുള്ള.....

ആഭ്യന്തരവും വിജിലൻസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, നാഷണൽ റിവർ കൺസർവേഷൻ അതോറിറ്റിയുണ്ട്. അത് കേരളത്തിൽനിന്ന് ആകെ പമ്പ നദിക്കുമാത്രമാണ് പണം അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. തമിഴ്നാട്, കർണ്ണാടകംപോലെയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങൾ ധാരാളം നദികൾക്കു വേണ്ടി പ്രൊപ്പോസൽ കൊടുക്കുകയും ഫണ്ട് വാങ്ങുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. നദീസംരക്ഷണം ഗവൺമെന്റുതന്നെ മുഖ്യമായ ഐറ്റുമായി ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പാക്കുന്നുണ്ട്. ഗംഗാ നദിയുടെ സംരക്ഷണം ഉൾപ്പെടെയുള്ള നിരവധി..... രാജീവ് ഗാന്ധി പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്താണ് ഗംഗാനദി സംരക്ഷണം ഏറ്റെടുത്തത്. ഇവിടെ പമ്പാനദിക്ക് മാത്രമാണ് കിട്ടിയിട്ടുള്ളത്. അതിന് 15 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് ആദ്യം അനുവദിച്ചത്. അതുപോലും ചെലവഴിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലായെന്നുള്ളത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. സി. വിഷ്ണുനാഥ്: സർ, അക്കാദമിയിൽ അങ്ങ് പാർലമെന്റ് മെമ്പറായിരുന്നപ്പോൾ പ്രത്യേക താൽപ്പര്യമെടുത്തിരുന്നു. ഡി.പി.ആർ. കൊടുക്കാതെയാണ് നമുക്ക് 15 കോടി രൂപ കിട്ടിയത്. അന്ന് പമ്പാനദിയുടെ തീരത്ത് താമസിച്ചിരുന്ന, പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയായിരുന്ന ടി. കെ. എ. നായർകുടി താൽപ്പര്യമെടുത്ത് ഡി.പി.ആർ. കൊടുക്കാതെ 15 കോടി രൂപ ലഭിച്ചിട്ടും അതിൽനിന്ന് ആകെ ചെയ്തത് ശബരിമലയിലും പമ്പയിലും 60 ലക്ഷം രൂപ ചെലവഴിച്ച് കുറേ പടി കെട്ടിയതാണ്. ജലവിഭവ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണന്റെ സമയത്തും മീറ്റിംഗുകൾ വിളിച്ച് ഇതിനെ പുനരുജ്ജീവിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിച്ചതാണ്. റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ടിലെ പണം വിനിയോഗിക്കേണ്ടത് നദികളുടെ സംരക്ഷണത്തിനുവേണ്ടിയാണ്. അത് ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. ഒരു സാന്റ് ആഡിറ്റ് നടത്താൻ തയ്യാറാകണമെന്ന് ഞങ്ങളുടെ സമിതിയുടെ റിപ്പോർട്ടുണ്ട്. അത് നടക്കുന്നില്ല. ആ കാര്യങ്ങളിൽകൂടി നടപടി എടുക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു സമഗ്രമായ ചർച്ചയ്ക്ക് ഈ പ്രമേയം കാരണമാകട്ടെ യെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ഭേദഗതി തന്നിട്ടുള്ളവർക്ക് അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ): സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

5. അവസാന ഖണ്ഡികയിലെ “ആയതിനാൽ” എന്നതിനുശേഷമുള്ള ഭാഗത്തിന് പകരം താഴെപ്പറയും പ്രകാരം ചേർക്കുക.

“കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ചുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ രാഷ്ട്രീയ ഇച്ഛാശക്തി കാണിക്കണമെന്ന് ഈ സഭ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു”.

ശ്രീ. എം. ഹംസ : സർ, ശ്രീ. ടി.എൻ. പ്രതാപൻ അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തിലെ ഉള്ളടക്കത്തോട് യോജിപ്പ് പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ്. അതിലടങ്ങിയിരിക്കുന്ന സ്പിരിറ്റിനെ ഉൾക്കൊള്ളുകയാണ്. ആ സ്പിരിറ്റിനനുസരിച്ചുള്ള ഒരു ഭരണകൂട സംവിധാനം നിലവിൽ വരണമെന്നുള്ള ആഗ്രഹത്തോട് ഞങ്ങൾക്കെല്ലാം യോജിപ്പാണ് എന്നറിയിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ, ഒരു കാര്യം ഇവിടെ വ്യക്തമാക്കണം. ഒരു രാഷ്ട്രീയ ഇച്ഛാശക്തിയാണ് ഇതിനുവേണ്ടത്. ആ ഇച്ഛാശക്തി ഇന്നത്തെ ഭരണകൂട സംവിധാനത്തിനില്ല എന്ന വിമർശനം ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഞാൻ ഉന്നയിക്കുകയാണ്. ഈ നിയമസഭ പാസ്സാക്കിയ ‘2001-ലെ നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും നിയമം’, അതിന്റെ ഉള്ളടക്കം വളരെ നല്ലതാണ്. പക്ഷേ, ആ ഉള്ളടക്കത്തെ വെല്ലുവിളിക്കാനുള്ള മാഫിയാ സംഘം രൂപപ്പെട്ടുവന്നു. മണൽ മാഫിയാ സംഘങ്ങൾ പോലുള്ള മാഫിയാ സംഘങ്ങൾ രൂപപ്പെടുകയും നിയമം വെല്ലുവിളിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുകയാണ്. ഇപ്പോൾ വൈറ്റ് കോളർ ക്രൈമിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കുന്ന കാലമാണ്. ഇന്ന് മണൽ മാഫിയാ സംഘംപോലും ഒരു വൈറ്റ് കോളർ മാഫിയ സംഘമായി മാറിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ന് മണൽ മാഫിയാ സംഘങ്ങളെയും നദികളെയും തീരങ്ങളെയുമെല്ലാം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഭരണകൂട സംവിധാനങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുമ്പോൾ

അതിനെയെല്ലാം വെല്ലുവിളിക്കാൻ കഴിയുന്ന വളരെ ശാസ്ത്രീയമായിട്ടുള്ള ഉപകരണങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ് മണൽവാറലുകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതുണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സാമൂഹ്യ പ്രശ്നങ്ങളിൽ കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം. ആ സാമൂഹ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞുകൊണ്ട് അതിശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കാൻ കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഇതിന്റെ ഭാഗമായി അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. കേരളത്തിലെ ഭാരതപ്പുഴയെക്കുറിച്ചും നീളയെക്കുറിച്ചുമൊക്കെ നമ്മൾ സംസാരിക്കാറുണ്ട്. നീളയുടെ മഹത്വത്തെക്കുറിച്ചും നീളയുടെ തീരങ്ങളിലെ സാംസ്കാരികമായ പൈതൃകത്തെക്കുറിച്ചും നീളയുടെ തീരങ്ങളിൽ താമസിച്ചവർ ലോക പ്രശസ്തന്മാരായി മാറിയതിനെക്കുറിച്ചുമൊക്കെ വളരെ അഭിമാനത്തോടുകൂടി മലയാളികൾ പറയാറുണ്ട്. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ പോകുന്നില്ല. പക്ഷേ, ഇന്ന് നീളയില്ല. എന്നോടൊപ്പം ഒരു പരിപാടിയിൽ പങ്കെടുത്തിട്ടുള്ള നല്ല ഗായകനായിട്ടുള്ള ശ്രീ. മണ്ണൂർ രാജകുമാരനുണ്ണി പൊതുപരിപാടിയിൽ ഒരു കവിത പാടുകയുണ്ടായി. കുട്ടികൾ ടീച്ചറോട് ചോദിക്കുകയാണ്, ‘പുഴയെവിടെ ടീച്ചറേ; പുഴ എവിടെ ഒളിച്ചു പോയി ടീച്ചറേ, പുഴ എവിടെ ഒളിച്ചുപോയി?’ ഇന്നത്തെ തലമുറയ്ക്ക് പുഴ അറിയുന്നില്ല. ഇന്നത്തെ തലമുറയ്ക്ക് പുഴപോലും അറിയാത്ത അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് എത്തുന്ന, അടുത്ത തലമുറയ്ക്ക് പുഴ എന്നൊന്നുണ്ടായിരുന്നു എന്ന് പഠിപ്പിച്ചു കൊടുക്കാനുള്ള അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് എത്തുകയാണ്. ഈ സന്ദർഭത്തിലാണ് ഭരണകൂടം നോക്കി നിൽക്കുന്നത്. ഈ നിയമത്തിൽ പറയുന്നതുപോലെ മണൽ കടവുകളൊക്കെ മാഫിയകളുടെ കയ്യിലാണ്. അവിടേയ്ക്ക് വാഹനങ്ങളിറക്കാം,

ഇറക്കിക്കൊണ്ടുപോകാം. മണൽകടവുകളെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട പരിസ്ഥിതി വകുപ്പു മന്ത്രിയായിരിക്കും ഇതിന് മറുപടി പറയുന്നതെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട പരിസ്ഥിതി മന്ത്രിയോട് റവന്യൂ മന്ത്രി എവിടെയുണ്ട് എന്നെനിക്കറിയില്ല. റവന്യൂ മന്ത്രി ഇടപ്പെടേണ്ട ഒരു കാര്യമുണ്ട്. നല്ല കടവുകളിൽ മാഫിയാ സംഘങ്ങൾ വാഹനങ്ങൾ ഇറക്കി മണലെടുക്കുകയാണ്. ആ കടവുകൾ അടയ്ക്കണം. അതിന് റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ടുണ്ട്. ആ ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് ആ കടവുകൾ അടയ്ക്കണം. രണ്ടാമത്, ഈ പുഴകളെ സംരക്ഷിക്കണമെങ്കിൽ കടവുകൾ കൊല്ലത്തിൽ ഒരിക്കൽ മാറ്റണം. ഒരു കടവ് കുറെക്കാലമായി നിലനിന്നാൽ അവിടെ മാഫിയാ സംഘങ്ങളുടെ ഒരു സിൻഡിക്കേറ്റ് രൂപാന്തരപ്പെടുകയാണ്. ആ സിൻഡിക്കേറ്റ് രൂപാന്തരപ്പെടുത്തി മണൽ എടുക്കുകയാണ്. അവരെ തകർക്കാൻ കഴിയാത്ത രീതിയിലേയ്ക്ക് അവർ വളർന്നുവരികയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഓരോ പുഴയുടെയും നല്ല കടവുകൾ എല്ലാ കൊല്ലവും പുത്തൻ പുത്തൻ കടവുകളാക്കി മാറ്റാനുള്ള ഭേദഗതി നിയമത്തിൽ കൊണ്ടുവരണം എന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. മറ്റൊന്ന്, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ കൺസ്ട്രക്ഷൻ മണൽ ആവശ്യമാണ്. അതിന് ഗവൺമെന്റ് പാസ് കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. 1100 സ്ക്വയർ ഫീറ്റ് വലിപ്പമുള്ള ഒരു വീട് പണിയണമെങ്കിൽ കൊടുക്കുന്നത് ഏഴ് ലോഡ് മണലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സി.പി. മുഹമ്മദിനൊക്കെ അറിയാം, ഞങ്ങൾ ഡി.ഡി.സി-യിലൊക്കെ വളരെ ശക്തമായി വാദിക്കുന്നതാണ്. ഈ മണൽ പാസ് കിട്ടുന്നത് എപ്പോഴാണെന്നറിയാമോ; ഏഴ് ലോഡിന് ചോദിക്കുമ്പോൾ മൂന്ന് ലോഡിനാണ് പാസ് കൊടുക്കുന്നത്. അങ്ങനെ മൂന്ന് ലോഡിന് കൊടുക്കുന്ന ഈ മണൽപാസ് തന്നെ വീട് പണി

കഴിഞ്ഞ് അടുത്ത കൊല്ലമാണ് അത് കിട്ടുന്നത്. അപ്പോൾ മാഫിയകൾ ഈ പാസ് വാങ്ങി അതുപയോഗിച്ച് നിരവധി മണൽ കള്ളക്കടത്ത് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ പാസ് ദുർവിനിയോഗം ചെയ്യുന്ന, പാസ് വാങ്ങി വിൽക്കുന്ന ഒരു മാഫിയാ സംഘം രൂപാന്തരപ്പെടുന്നു. മൂന്നാമത്, സാമൂഹ്യരംഗത്ത് വരുന്ന വലിയ ഒരു വിപത്ത് എന്നു പറയുന്നത്, ഇന്ന് മണൽ കടവുകൾക്ക് സമീപത്തുള്ള സ്കൂളിൽ പോകുന്ന കുട്ടികളുൾപ്പെടെ, രാവിലെയും വൈകുന്നേരം സ്കൂൾ വിട്ടു വന്നതിനു ശേഷവും മണൽ മോഷ്ടിക്കാൻ മണൽകടവിലേക്ക് പോകുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. 1,000 മുതൽ 2,000 രൂപവരെ സ്കൂൾ കുട്ടികൾക്ക് മണൽ കടത്തിൽനിന്ന് കിട്ടുന്ന ഒരവസ്ഥ വന്നാൽ നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ ആ പുതിയ തലമുറ എങ്ങനെയാണ് മാറുക? അവർ നല്ല ക്രിമിനലുകളായി മാറുകയില്ലേ? ഞങ്ങൾ ഒരു സ്കൂളിൽ നടത്തിയ പഠനറിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്, ആ സ്കൂളിലെ 17 കുട്ടികൾ മണലെടുക്കാൻ പോകുന്നുണ്ടെന്നും അതിൽ അഞ്ചു കുട്ടികൾ മണലെടുക്കാൻ പോകുന്നത് വീട്ടുകാരുടെ അറിവോടെയാണെന്നും ആ അഞ്ചു കുട്ടികളിൽത്തന്നെ രണ്ടു കുട്ടികളുടെ മണൽകടവിൽ നിന്ന് കിട്ടുന്ന പൈസമാത്രമാണ് വീട്ടിലെത്തിക്കുന്നതെന്നുമാണ്. അങ്ങനെ വീട്ടുകാർ അറിയാതെ പൈസ ഈ കുട്ടികളുടെ കയ്യിൽ കിട്ടിയാൽ അവർ സാമൂഹ്യവിരുദ്ധരാകുകയില്ലേ; ഈ സാമൂഹ്യ പ്രശ്നവും അതുപോലെ പുഴകളെ സംരക്ഷിക്കുവാനും പരിസ്ഥിതിയെ സംരക്ഷിക്കുവാനുമുള്ള ഉത്തരവാദിത്വത്തിന് രാഷ്ട്രീയ ഇച്ഛാശക്തിയോടു കൂടി ഭരണകൂടം ഇടപെടണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. എം. ഉമ്മർ മാസ്റ്റർ : സർ, ധാരാളം നദികളുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് നമ്മുടേത്. എന്നാൽ ഈ നദികളുടെ സംരക്ഷണവും അതുപോലെ മണലൽവാർൽ നിയന്ത്രണവും ഒക്കെ നിയമംമൂലം സംരക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ട സ്ഥിതിയിലേയ്ക്ക് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം ഇന്ന് മാറിയിട്ടുണ്ട്. നദികൾ മുഴുവൻ മലിനമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. നദികളിൽ കൂടി ലഭിക്കുന്ന വെള്ളവും അതുപോലെ നദിയുടെ പരിസര പ്രദേശങ്ങളിൽ മാലിന്യങ്ങൾ കുന്നുകൂടി കിടക്കുന്നതുകൊണ്ടും പാരിസ്ഥിതികമായി വലിയ പ്രശ്നങ്ങൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം ഇന്ന് അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നദികൾ ഉൽഭവിക്കുന്ന സ്ഥലത്തുപോലും മാലിന്യങ്ങൾ കുന്നുകൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ നദികളിൽ നിന്ന് മണൽ യഥേഷ്ടം വാറുന്നതുകൊണ്ട് നദി താഴ്ന്നുപോകുകയും നദീതീരങ്ങളിലുള്ള കിണറുകൾ വറ്റിവരളുകയും കൃഷിസ്ഥലങ്ങൾ ഇടിഞ്ഞ് നിരപ്പായി കൊണ്ടിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയെയും നമ്മൾ ഇന്ന് അഭിമുഖീകരിക്കുകയാണ്. പുഴകളുടെയും നദികളുടെയും തീരങ്ങളിലൊക്കെ താമസിക്കുന്ന ആളുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരുടെ കിണറുകളിൽ വെള്ളംവറ്റി കൊണ്ടിരിക്കുന്നു, വേനൽക്കാലമായാൽ ശുദ്ധജലം കിട്ടാൻ പ്രയാസപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു, തീരങ്ങൾ ഇടിഞ്ഞിടിഞ്ഞ് പോകുന്നതുകൊണ്ട് കൃഷിനാശം സംഭവിക്കുകയും ഒക്കെയെത്തുകൊണ്ട് കർഷകർ വേവലാതിപ്പെട്ടു കൊണ്ടിരിക്കുന്നു ഇതൊക്കെ ഇന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. തീർച്ചയായിട്ടും നദികൾ സംരക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ടതും മണൽ വാർൽ നിയന്ത്രിക്കപ്പെടേണ്ടതും വളരെ അനിവാര്യമായിട്ടുള്ള ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ കെട്ടിടനിർമ്മാണരംഗത്ത് ധാരാളം പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന

ഒരു സന്ദർഭമാണിത്. പഴയകാലങ്ങളിൽ സുലഭമായി മണൽ എല്ലാവർക്കും ലഭിക്കുമായിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ മണൽ ലഭിക്കുന്നില്ല എന്നുമാത്രമല്ല പലപ്പോഴും മാഫിയകൾക്ക് ഭീമമായ തുക നൽകിക്കൊണ്ട് മണൽ വാങ്ങേണ്ട ഒരു സ്ഥിതിയും കേരളീയരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മണലിന്റെ ദൗർലഭ്യം ഈ രംഗത്ത് വലിയ പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഇവിടെ മണൽവേട്ട ധാരാളം നടക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും അതെല്ലാം പ്രഹസനമായി മാറുന്നു എന്നതാണ് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യം. ജലസ്രോതസ്സുകളുടെ സംരക്ഷണം ഉറപ്പാക്കിയും പാരിസ്ഥിതികമായ സന്തുലിതാവസ്ഥ ഉറപ്പു വരുത്തിയും മണലിന്റെ അളവ് തിട്ടപ്പെടുത്തണമെന്ന് നിർബന്ധമായിട്ടുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്. മണൽ നിയന്ത്രണം വരുന്നതിനുമുമ്പ് യഥേഷ്ടം ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾ മുഖേന ഇത് ലഭിച്ചിരുന്നു എന്നതും പഞ്ചായത്തുകൾ കടവുകൾ ലേലം ചെയ്ത് മണൽ വാരാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നുവെന്നതും യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഇന്ന് ഇപ്പോൾ ജനങ്ങൾ മണലിനുവേണ്ടി നെട്ടോട്ടം ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് സ്വാഭാവികമായും നിർമ്മാണ രംഗത്തുണ്ടായിട്ടുള്ള പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഒരു ബദൽ സംവിധാനംകൂടി അനിവാര്യമാണെന്ന കാര്യം കൂടി സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്ന് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുകയോ കടൽ മണൽ ശുദ്ധീകരിച്ച് ഉപയോഗയോഗ്യമാക്കി വിതരണം ചെയ്യുകയോ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ഒരു സംവിധാനം കൂടി ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത്. ഏതായാലും ഈ പ്രതിസന്ധി യെക്കുറിച്ച് സമഗ്രമായി പഠിച്ച് എത്രയുംവേഗം ഒരു റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി

ആയതിന് പരിരക്ഷ നൽകുന്നതിനുവേണ്ടി ഈ പ്രമേയം അംഗീകരിച്ച് തുടർനടപടിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

(2012 ഡിസംബർ 21-ാം തീയതി അവതരിപ്പിച്ചതും ചർച്ച പൂർത്തിയാകാത്തതുമായ പ്രമേയം)

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, 2001-ൽ നിയമസഭ പാസ്സാക്കിയ 'കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽവാരൽ നിയന്ത്രണവും നിയമ'ത്തിൽ വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങളെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളോട് യോജിക്കുകയാണ്. അനധികൃത മണൽ വാറുന്ന കടവുകൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ് എന്നതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം. ജനപ്രതിനിധികളും പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരും ഉൾപ്പെടുന്ന ഒരു വിദഗ്ദ്ധ സമിതി നേരത്തെ നിലവിലുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും ആ സമിതിയുടെ പ്രവർത്തനം ഇപ്പോൾ ഏതാണ്ട് നിലച്ച മട്ടാണ്. കടവുകൾ നിർണ്ണയിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു സംവിധാനവുമില്ലാത്ത സാഹചര്യമുണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ മണൽമാഫിയ കടവുകളുടെ എണ്ണം നിർണ്ണയിക്കുന്ന അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് കാര്യങ്ങൾ നീങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. നദീതട സംസ്കാരത്തെ കുറിച്ചും അതിന്റെ പഴയ സാഹചര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. കേരളത്തിൽ 44 നദികളുള്ളതിൽ 12 നദികളുള്ള ജില്ലയാണ് കാസർഗോഡ്. പക്ഷേ ആ 12 നദികളുള്ള ജില്ലയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ കടവുകളുണ്ടാകുകയും അവിടെനിന്നും വ്യാപകമായി മണൽക്കൊള്ള നടത്തുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ അർഹതപ്പെട്ട ആളുകൾക്കിത് ലഭ്യമാകുന്നില്ല എന്നൊരു വിഷയമാണുള്ളത്. അനധികൃതമായ

മണൽക്കൊള്ള എന്ന് പറയുന്നത് ആരും നിശ്ചയിക്കപ്പെടാത്ത പുതിയ കടവുകളുണ്ടാകും. അതിനെ ആർക്കും നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയില്ല. മണൽ മാഫിയ എന്ന് നമ്മൾ അതിനെ പേരിട്ടുവിളിക്കുമെങ്കിലും സംസ്ഥാന പോലീസിലെ ഒരു വിഭാഗത്തിന്റേയും റവന്യൂവിഭാഗം ഉദ്യോഗസ്ഥരുൾപ്പെടെയുള്ളവരുടെയും ഒത്താശയോടെയാണ് ഈ മണൽക്കൊള്ള നടത്തുന്നതെന്ന് കാണാൻ കഴിയും. അതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ ഉദാഹരണം, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ നടപ്പാക്കിയ ‘ഇ-മണൽ’ സംവിധാനം കുറ്റമറ്റ രീതിയിൽ നടന്നിരുന്നതാണ്. അപേക്ഷിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് നിശ്ചിതമായ രീതിയിൽ ലഭ്യമാക്കിക്കൊണ്ടിരുന്ന സംവിധാനമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ സാമൂഹ്യക്ഷേമ വകുപ്പിന്റെ ഡയറക്ടറായ ശ്രീ. ജിതേന്ദ്രൻ ഐ.എ.എസ്. അവിടെ കളക്ടറായിരുന്ന സമയത്ത് തുടക്കം കുറിച്ച പദ്ധതി ഈ സംസ്ഥാനത്തിനു തന്നെ മാതൃകയാക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒന്നായിരുന്നു. പക്ഷേ ഇപ്പോൾ അത് പാടെ തകരുകയും ‘ഇ-മണൽ’ സംവിധാനം ഇല്ലാതായിത്തീരുകയും ബലമുള്ളവർക്കുമാത്രം കാര്യങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കാൻ കഴിയുന്ന അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ആ സാഹചര്യത്തിൽ ‘നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽവാരൽ നിയന്ത്രണവും’ നിയമത്തിൽ കർക്കശമായ നിയന്ത്രണങ്ങൾ കൊണ്ടുവരാനാവശ്യമായ നടപടികളുണ്ടാകണം എന്ന് മാത്രമാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്.

2012 ഡിസംബർ 21-ാം തീയതി അവതരിപ്പിച്ചതും ചർച്ച പൂർത്തിയാകാത്തതുമായ പ്രമേയം

ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്: സർ, 2001-ൽ നിയമസഭ പാസ്സാക്കിയ 'കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽവാരൽ നിയന്ത്രണവും നിയമം' കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിലുണ്ടാകുന്ന വീഴ്ച..... അവിടെയാണ് പ്രശ്നം. നമുക്ക് ധാരാളം നിയമങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷേ അത് കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പിലാക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. ഇത് നമ്മളുൾക്കൊള്ളാത്ത ഏറ്റവും വലിയ കുറവാണ്. തീർച്ചയായും 'ഓപ്പറേഷൻ ക്യൂബർ' പോലെയുള്ള അതിശക്തമായ നീക്കങ്ങൾ നടത്താൻ സാധിക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റിന് മണൽ മാഫിയയെ നിന്ദിക്കുന്നത് അത്ര വലിയ പ്രയാസമുള്ള കാര്യമല്ല. പക്ഷേ അത് ചെയ്യുന്നതോടൊപ്പം മണൽ കിട്ടാതെ വരുമ്പോഴുള്ള പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനുള്ള ബദൽ സംവിധാനംകൂടി വേണം. ഇതിന് രണ്ടാശയങ്ങളുണ്ട്. അത് പല പ്രാവശ്യമായി ഇവിടെ പറയുന്നതാണ്. ഒന്ന്, മണൽ ലഭ്യമായ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് മണൽകൊണ്ടുവരാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. രണ്ട്, കടലിലെ മണൽ ശുദ്ധീകരിച്ചെടുക്കാൻ സാധിക്കുമോ എന്നു നോക്കണം, അത് ചെലവേറിയതാണെങ്കിൽ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് ലഭിക്കുന്ന കാര്യം വളരെ ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കണം. അപ്പോൾ അതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ പരിശോധിച്ചതിനുശേഷം അതൊഴിവാക്കിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുന്ന നിലയിലേക്ക് വരണം. ഒരു കാര്യംകൂടി, പരിസ്ഥിതി എന്നുപറയുന്നത് നദികൾ, മണ്ണ്, ജലം, വായു എന്നിവയെല്ലാം ചേർന്നതാണ്. ഈ പ്രമേയത്തിൽ ഇതെല്ലാം വരുന്നുണ്ട്. നദീസംരക്ഷണം പോലെതന്നെയാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ വ്യാപകമായുള്ള ചെറിയ തോടുകളും കുളങ്ങളും സംരക്ഷിക്കാനുള്ള നടപടികൾകൂടി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു

നിന്നുണ്ടാകണം. നല്ല ഒരു ആശയമാണ് ഈ പ്രമേയത്തിലൂടെ കൊണ്ടു വന്നിരിക്കുന്നത്.

2012 ഡിസംബർ 21-ാം തീയതി അവതരിപ്പിച്ചതും ചർച്ച പൂർത്തിയാകാത്തതുമായ പ്രമേയം

വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ): സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിനോട് യോജിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണത്തിനും നദികളുടെ സംരക്ഷണത്തിനും വേണ്ടി ചില നിയന്ത്രണങ്ങളുണ്ടായേ മതിയാകൂ എന്നുള്ളത് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. ഇവിടെ അതിന് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്ന ചില സാഹചര്യങ്ങളുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഹരിയാന സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായ ഒരു കേസ്സിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സുപ്രീം കോടതി ഒരു വിധി പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായി. ആ വിധിയിൽ നമ്മൾ പാലിക്കേണ്ട ചില ക്രമങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറയുന്നുണ്ട്. അതെല്ലാം പാലിച്ചു കൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകാനാണ് ഈ സംസ്ഥാനം ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. അത് ചെയ്യാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല. അതെല്ലാം ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് നമ്മൾ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഇവിടെ സാൻറ് ഓഡിറ്റ് നടത്തുന്ന രണ്ട് ഓർഗനൈസേഷനുകളുണ്ട്. (1) സി.ഡബ്ല്യു.ആർ.ഡി.എം (2) തിരുവനന്തപുരത്തെ സെസ്സുമാണ് ആ സ്ഥാപനങ്ങൾ. ഈ രണ്ട് ഓർഗനൈസേഷനുകളുടെ റിപ്പോർട്ടുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠന അതോറിറ്റിയുടെകൂടി അംഗീകാരത്തിനുവിധേയമായി മണൽ വാരാം എന്നുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ ഹരിയാനകോടതിയുടെ വിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിലെ നദികളിലുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നം മണലെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള

ചില നിയന്ത്രണങ്ങളാണ്. കേരളത്തിൽ 44 നദികളുണ്ട് എന്ന് നമുക്ക് പറയാമെന്നുള്ളതാണെങ്കിലും ആ നദികളിൽ പലതും മരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നവയാണ്. ബഹുമാന്യനായ ആര്യാടൻ മുഹമ്മദിന് നന്നായിട്ടറിയാം, അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലൂടെ ഒഴുകുന്നതാണ് ചാലിയാർ നദി. എത്രയോ മനോഹരമായ ഒരു പുഴയായിരുന്നു ചാലിയാർ. ഇന്ന് ചാലിയാർ പുഴയെക്കുറിച്ച് എന്താണ് പറയാൻ കഴിയുന്നത്. അപ്പോൾ നദികൾ നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന നാടായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നുള്ള ദുഃഖകഥയാണ് കേരളത്തിലെ നദികൾക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ആ നദികളെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നടപടി എടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി..... ഓരോ നദിയിലും സാന്റ് ഓഡിറ്റ് നടത്തി നിശ്ചിത അളവിൽ മാത്രമേ മണലെടുക്കാൻ പാടുള്ളൂ എന്നുള്ള വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണം. സംസ്ഥാനത്ത് ഓരോ നദിക്കുവേണ്ടിയും പ്രത്യേക കർമ്മപദ്ധതിയുണ്ടാക്കണം. ഏറ്റവുമധികം മലിനീകരിക്കപ്പെടുകയും മണൽവാറുന്നതുമൂലം നദികൾ നാശത്തിലേക്ക് വിധേയമായിപ്പോകാതിരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ വേണം. ഇതുപോലുള്ള നടപടികളെല്ലാംകൂടിച്ചേർന്ന് നമുക്കൊരു പാരിസ്ഥിതിക നയം വേണമെന്നുള്ളതാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കം. ഗവൺമെന്റ് അതംഗീകരിക്കുകയാണ്. ഒരു പാരിസ്ഥിതിക നയത്തിന് ഗവൺമെന്റ് രൂപംകൊടുക്കും. അതിനുവേണ്ടി ഒരു എക്സ്പെർട്ട് കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിക്കും. കേരളം 'ദൈവത്തിന്റെ സ്വന്തം നാടായി' നിലനിൽക്കത്തക്കവിധത്തിൽ പാരിസ്ഥിതിക സന്തുലിതാവസ്ഥ നിലനിർത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള പരിശ്രമം ഉണ്ടാകും. ഈ പ്രമേയാടിസ്ഥാനത്തിൽ വേണമെന്നില്ല,

ഗവൺമെന്റിന്റേതായ ഒരിംഗിതം ഇപ്പോൾ പറയുകയാണ്. ആ സ്പിരിറ്റ് ഞങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. അതനുസരിച്ചുള്ള നടപടിയിലേക്ക് പോകും. അതുകൊണ്ട് അങ്ങ് പ്രമേയം പ്രസ്സ് ചെയ്യരുത് എന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ: സർ, ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഈ പ്രമേയത്തിന്റെ സ്പിരിറ്റ് ഉൾക്കൊള്ളുകയും ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തിൽ പ്രധാനമായി പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു പരിസ്ഥിതി നയം കൊണ്ടുവരണമെന്നുള്ളതാണ്. ആ പരിസ്ഥിതി നയം കൊണ്ടുവരാമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സമ്മതിച്ചു. അതിനുവേണ്ടി പരിസ്ഥിതി ശാസ്ത്രജ്ഞന്മാർ ഉൾപ്പെടുന്ന ഒരു സമിതിയെ നിയമിക്കാമെന്ന് സമ്മതിച്ചു. ഇത് ഭരണപക്ഷത്തും പ്രതിപക്ഷത്തുമുള്ള മുഴുവനാളുകളുടേയും മനസ്സും അതുതന്നെയാണ്. കേരളം ആഗ്രഹിക്കുന്നതും അതുതന്നെയാണ്. ആദ്യമായിട്ടാണ് കേരളത്തിൽ ഒരു പരിസ്ഥിതി നയം രൂപീകരിക്കാമെന്ന് സഭയിൽ അഷ്യാറൻസ് നൽകുന്നത്. അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയേയും ഗവൺമെന്റിനേയും അഭിനന്ദിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ, (മൈക്ക് ഓഫ്)..... തോട്ടികുത്തി വാരൽ, അന്യസംസ്ഥാന തൊഴിലാളികളെക്കൊണ്ട് മണൽ വാരിക്കുകയാണ്. ഇത് രണ്ടും തടയണമെന്ന് പറയാനാണ് ഞാൻ ഉദ്ദേശിച്ചത്.

മി. സ്പീക്കർ: അദ്ദേഹം ഈ രണ്ടുകാര്യങ്ങളും തടയണമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. അതിന് ആർക്കും എതിരില്ലല്ലോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: അതെല്ലാം ചേർത്തുകൊണ്ടാണ് പരിസ്ഥിതി നയം കൊണ്ടുവരുന്നത്. ഹരിയാന കോടതി വിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഒന്നുകിൽ ഇത്ര മീറ്റർ താഴെവരെ എന്നോ അതല്ലെ

ങ്കിൽ ജലാംശം കാണുന്നതുവരെയോ ഏതാണോ കുറവ് അതനുസരിച്ചേ മണൽ വാരാൻ പാടുള്ളൂ എന്നതാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞതിന്റെ ഉള്ളടക്കമെന്ന് എനിക്കറിയാം. പക്ഷേ അതിനിപ്പോൾ എക്സ്പെർട്ട്സിനെവെച്ച് അവരുടെ ഒപ്പിനിയൻകൂടി കേട്ടതിനുശേഷം ഇന്ത്യക്ക് മാതൃകയായി ഒരു പരിസ്ഥിതി നയം രൂപീകരിക്കാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ) അങ്ങയുടെ

5-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ): സർ, ഞാൻ പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ) അവതരിപ്പിച്ച

5-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിയെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ

ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ, താങ്കൾ പ്രമേയം പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ: സർ, എന്റെ ഈ പ്രമേയം ഗവൺമെന്റ് തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ചല്ലോ. അതിന്റെ ഭാഗമായി പരിസ്ഥിതി നയം പ്രഖ്യാപിക്കും എന്ന് പറഞ്ഞല്ലോ...

മി. സ്പീക്കർ: പ്രമേയം പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നുണ്ടോ എന്നുള്ളത് ആദ്യം പറയൂ.

ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ: സർ, പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നില്ല. ഗവൺമെന്റ് ഈ പ്രമേയം സ്വീകരിക്കുകയും അതിന്റെ പേരിൽ നടപടി സഭയിൽ പ്രഖ്യാപിക്കു

കയും ചെയ്താൽ എന്റെ പ്രമേയം ഫലത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് പ്രമേയമായി മാറി. അതുകൊണ്ട് ഇനി പ്രമേയം പ്രസ്സ് ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല.

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: സർ, ഗവൺമെന്റ് പ്രമേയമായി അംഗീകരിച്ചതുകൊണ്ട് പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല എന്നാണ് പറഞ്ഞത്.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങനെ പറഞ്ഞില്ലല്ലോ. തർക്കമൊന്നും വേണ്ട.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഈ തർക്കത്തിന് അടിസ്ഥാനമില്ല. പ്രമേയത്തിന്റെ സ്പിരിറ്റ് ഞങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. അതുകൊണ്ട് പ്രമേയം പിൻവലിക്കണമെന്ന് ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. അതോടെ പ്രശ്നം തീർന്നു. പ്രമേയം പിൻവലിച്ചുകഴിഞ്ഞപ്പോൾ സഭയ്ക്കു മുമ്പിൽ അങ്ങനെയൊരു പ്രമേയം ഇല്ല.

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽ കുമാർ: ഗവൺമെന്റ് ഈ പ്രമേയം അംഗീകരിച്ചതുകൊണ്ട് പിൻവലിക്കുന്നു എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഗവൺമെന്റ് പ്രമേയമായി അംഗീകരിച്ചോ?

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങനെ ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ പറഞ്ഞില്ല. ഗവൺമെന്റ് ഈ പ്രമേയം അംഗീകരിച്ചു എന്നുള്ള വാഗ്ദാനമൊന്നും..... എങ്കിൽ അത് രേഖയിൽ ഉണ്ടാവില്ല.

ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയം സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, “രൂക്ഷമായ ഗതാഗത പ്രശ്നം നിലനിൽക്കുന്ന മലബാർ മേഖലയിലെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ ദുരിതം പരിഹരിക്കാനുതകുന്നതും സ്ഥലമെടുപ്പു പോലുള്ള പ്രയാസങ്ങളില്ലാത്തതുമായ

‘സബർബൻ റെയിൽ’ സംവിധാനം മലബാർ മേഖലയിൽ കൂടി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്ന് ഈ സഭ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു.” എന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. നമ്മുടെ സർക്കാർ നവരത്ന പദ്ധതികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി നടപ്പാക്കുന്ന സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സ്വപ്ന പദ്ധതിയാണ് ‘സബർബൻ റെയിൽ’ സംവിധാനം. കേരളത്തിന്റെ ഗതാഗത രംഗത്ത് വിപ്ലവകരമായ മാറ്റങ്ങൾക്ക് വഴിയൊരുക്കുന്ന ഈ പദ്ധതി ആദ്യഘട്ടത്തിൽ കോട്ടയം റൂട്ടിൽ തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയും ആലപ്പുഴ റൂട്ടിൽ ഹരിപ്പാട് വരെയുമാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. തുടർന്ന് രണ്ടാം ഘട്ടത്തിൽ എറണാകുളം വരെ ദീർഘിപ്പിച്ച് രണ്ടര മണിക്കൂർ കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം-എറണാകുളം റൂട്ടിൽ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നടത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നു. രൂക്ഷമായ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്ന ഒരു പ്രദേശമാണ് മലബാർ മേഖല. ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ ദുരിതം പരിഹരിക്കുന്നതിനും സ്ഥലമെടുപ്പ് പോലെയുള്ള പ്രയാസങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുമായ സബർബൻ പദ്ധതി മലബാറിന് ലേയ്ക്കുകൂടി വ്യാപിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുള്ള സാധ്യതാ പഠനങ്ങൾ നടത്താൻ ഇന്ന് ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള മുംബൈ റെയിൽ വികാസ് കോർപ്പറേഷനെ ഏൽപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുവരേണ്ടതുണ്ട്. വിദേശ മാതൃകയിൽ, ഏറ്റവും പുതിയ സാങ്കേതിക വിദ്യ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിർദ്ദിഷ്ട സബർബൻ കോറിഡോർ പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകുന്നത്. യൂറോപ്പിലും ജപ്പാൻ, കൊറിയ തുടങ്ങിയ ഏഷ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലും ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി

യാണ് സബർബൻ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. ഈ മാതൃകകൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ് ഇപ്പോൾ മുബൈ റെയിൽ വികാസ് കോർപ്പറേഷൻ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒരു സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ്സ് വെഹിക്കിൾ രൂപീകരിച്ച് ട്രെയിൻ സർവ്വീസിനായുള്ള റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക് ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നൽ സിസ്റ്റം തിരുവനന്തപുരം-ചെങ്ങന്നൂർ ലൈനിലെ 25 റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ നവീകരണത്തിനായുള്ള തുക സംസ്ഥാന സർക്കാർ കണ്ടെത്തണമെന്നാണ് ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചാൽ മൂന്നു വർഷത്തിനകം ആദ്യ സർവ്വീസ് തുടങ്ങാൻ സാധിക്കുമെന്നും മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. കേരളത്തിന്റെ നഗര സ്വഭാവവും ട്രെയിൻ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിലുള്ള വർദ്ധനവും റോഡ് വികസനത്തിനുള്ള പരിമിതികളുമാണ് സബർബൻ പോലെയുള്ള പദ്ധതി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് അവതരിപ്പിക്കാൻ റെയിൽവേയെ പ്രേരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. ഇന്ത്യയിലെ വൻകിട നഗരങ്ങളായ മുംബൈ, കൊൽക്കട്ട, ചെന്നൈ എന്നിവിടങ്ങളിൽ മാത്രമാണ് സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. കേരളത്തെപ്പോലെ ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലാണ് ഇത്തരം ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് കൂടുതൽ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയുക. 2011-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് കേരളത്തിന്റെ ജനസാന്ദ്രത 860 ആണ്. ജില്ലകളുടെ കണക്ക് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള ജില്ല ആലപ്പുഴയാണ്. തൊട്ടടുത്ത് കോഴിക്കോടും മലപ്പുറവും നിൽക്കുകയാണ്. രണ്ടും മൂന്നും സ്ഥാനം മലബാർ പ്രദേശത്തെ ജില്ലകൾക്കാണ്. നഗരവൽക്കരണത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും വേഗതയിലും തെക്കൻ കേരളത്തിലും വടക്കൻ

കേരളത്തിലും ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന മാറ്റങ്ങളും നമ്മൾ ഓർക്കേണ്ടതുണ്ട്. 2012-ൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നഗര-ഗ്രാമാസൂത്രണ വകുപ്പ് പുറത്തിറക്കിയ റിപ്പോർട്ടനുസരിച്ച് 1960-കളിലും 1970-കളിലും നഗരവൽക്കരണത്തിന്റെ വേഗത കൂടുതൽ തെക്കൻ ജില്ലകളിലായിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ, മധ്യകേരളത്തിലും വടക്കൻ കേരളത്തിലുമാണ് നഗരവൽക്കരണം വളരെ വേഗത്തിൽ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഒരു ദശാബ്ദത്തിനുള്ളിൽ (2001-2011) ഏറ്റവും കൂടുതൽ നഗരവൽക്കരണം സംഭവിച്ചത് മലപ്പുറം ജില്ലയിലാണ്. തൊട്ടുപുറകെ കോഴിക്കോടും. 1971 മുതലുള്ള കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ചാൽ നഗരവൽക്കരണം ഏറ്റവും കൂടുതൽ നടക്കുന്നത് കണ്ണൂർ ജില്ലയിലാണ് എന്ന് നമുക്ക് ബോധ്യപ്പെടും. കേരളത്തിലെ നഗരവൽക്കരണത്തെക്കുറിച്ചും അത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക ഭൗതിക മേഖലയിൽ ചെലുത്തുന്ന സ്വാധീനത്തെക്കുറിച്ചും പഠനം നടത്തി പരിസ്ഥിതിക്ക് ആഘാതം സൃഷ്ടിക്കാത്ത, സന്തുലിതമായ വികസന പദ്ധതികളാണ് നമുക്ക് വേണ്ടത്. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ ചർച്ച ചെയ്തു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വിഷയവും പരിസ്ഥിതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളാണ്. പരിസ്ഥിതിക്ക് കോട്ടംതട്ടാത്ത രീതിയിലുള്ള വികസന പ്രവർത്തനത്തെക്കുറിച്ചാണ് നമ്മൾ ഇപ്പോൾ ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആ അർത്ഥത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തെ മുഴുവൻ ജനങ്ങൾക്കും ഉപകാരപ്പെടുന്ന തരത്തിലായിരിക്കണം പുതിയ സബർബൻ റെയിൽ പദ്ധതി നടപ്പാക്കേണ്ടത്. പരിമിതമായ സാമ്പത്തിക വികസനത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ കേരള സംസ്ഥാനം കൈവരിച്ച ഉയർന്ന സാമൂഹിക വളർച്ച 'കേരള മോഡൽ'

വികസനം' എന്ന പേരിൽ ലോക ശ്രദ്ധ ആകർഷിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. സംസ്ഥാന ഗതാഗത നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി NATPAC നടത്തിയ പഠനത്തിൽ കേരളത്തിലെ ഗതാഗത സമ്പ്രദായത്തിന്റെ ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്ന് എടുത്തുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഗുണമേന്മയേറിയ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ രാജ്യത്തിന്റെ സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക-വ്യാവസായിക വികസനത്തിന് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. റോഡ്, റെയിൽ, വിമാനം, ഉൾനാടൻ ജലപാത എന്നിവയാണ് കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ. റോഡ് ഗതാഗതത്തിനാണ് ഇതിൽ ഏറ്റവും പ്രാധാന്യമുള്ളത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് സ്ഥലമെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിലും മറ്റും നമ്മൾ അനുഭവിക്കുന്ന പ്രയാസം എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതാണ്. ഈ ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ റെയിൽ സൗകര്യങ്ങൾ കൂടുതൽ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് നമ്മൾ ആലോചിക്കേണ്ടത്. NATPAC-ന്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്- 'The vision of the Government in Transport Sector is for shaping a modern, efficient, economic and safe transportation system, connecting various growth regions in the State to meet the faster mobility needs of all Keralites by 2025.' ഗതാഗത മേഖലയിൽ സർക്കാരിന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് വ്യക്തമാക്കുന്നതാണ് NATPAC-ന്റെ ഈ പഠന റിപ്പോർട്ട്. 2025 ഓടുകൂടി എല്ലാ കേരളീയന്റെയും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ആവശ്യങ്ങളെ പരിഹരിക്കുവിധം സംസ്ഥാനത്ത് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന, എല്ലാ പ്രദേശങ്ങളേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ആധുനികവും കാര്യക്ഷമവും സുരക്ഷിതവുമായ ഒരു ഗതാഗത സമ്പ്രദായമാണ് ഇതുകൊണ്ട് വിഭാവനം

ചെയ്യുന്നത്. ആയതിനാൽ എല്ലാ മേഖലകളിലേയ്ക്കും കടന്നുചെല്ലുന്നതായി രിക്കണം നമ്മുടെ റെയിൽവേ വികസനം. പ്രത്യേകിച്ച് മലബാറിലെ യാത്രാ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചൊന്നും ഞാൻ പറയേണ്ട കാര്യമില്ല. ഞങ്ങൾ ട്രെയിൻ യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ കാണുന്നവരിൽ ഭൂരിപക്ഷവും മലബാറിൽനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്ത് ആർ.സി.സി.-യിൽ ചികിത്സയ്ക്കെത്തുന്ന ക്യാൻസർ രോഗികളാണ്. ഇന്നത്തെ ട്രെയിനിന്റെ വെയിറ്റിംഗ് ലിസ്റ്റിന്റെ പൊസിഷൻ ഞാൻ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. അത് ഞാൻ പറയാം. 16347-മാംഗ്ലൂർ എക്സ്പ്രസ്സിലെ തിരുവനന്തപുരം സെൻട്രലിൽ നിന്ന് കോഴിക്കോട്ടേയ്ക്കുള്ള വെയിറ്റിംഗ് ലിസ്റ്റ് 210 ആണ്. ഇതാണ് സ്ഥിതി. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കൂടിവരികയാണ്. ഇതനുസരിച്ച് ട്രെയിൻ സൗകര്യം നമുക്കില്ല. 210 ആണ് മാംഗ്ലൂർ എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ സ്ഥിതിയെങ്കിൽ മാവേലി എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ വെയിറ്റിംഗ് ലിസ്റ്റ് 96 ആണ്. അതുപോലെ മലബാർ എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ വെയിറ്റിംഗ് ലിസ്റ്റ് 136 ആണ്. രാജ്യാദാനി എക്സ്പ്രസ്സിൽ ഇന്നത്തെ വെയിറ്റിംഗ് ലിസ്റ്റ് 26 ആണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ആ ഡീറ്റയിൽസിലേയ്ക്കൊന്നും പോകേണ്ട കാര്യമില്ല.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: ഇക്കാര്യം പറയണം. ഒരു കാര്യം പറയുമ്പോൾ കാര്യകാരണം സഹിതം പറയേണ്ട? ഇതിൽ തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് വരുന്ന നമ്മുടെ പി.എ. മാർക്കുപോലും ടിക്കറ്റ് കൺഫെമകാത്ത സ്ഥിതി നിലനിൽക്കുകയാണ്. എല്ലാവർക്കും ഇ.ക്യു. കൊടുക്കാൻ സംവിധാനമില്ല. ഇ.ക്യു.-ന് കൊടുത്താൽ പോലും ലഭിക്കുന്നില്ല. പലപ്പോഴും എം.എൽ.എ. മാർ ഇ.ക്യു. കൊടുത്താലും അവർക്ക് കമ്പാർട്ടുമെന്റ് മാറി കയറേണ്ടി

വന്നിട്ടുണ്ട്. തേർഡ് എ.സി.-യിൽ ടിക്കറ്റ് റിസർവ് ചെയ്താൽ സ്റ്റീപ്പർക്ലാസി ലേക്ക് പോകേണ്ടി വന്നിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥിതിയാണ് ഇന്ന് മലബാറിൽ നിലനിൽക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം ഒരു നല്ല സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ ആലോചിക്കുമ്പോൾ അത് എവിടെയെങ്കിലും വച്ച് മാത്രം മുറിക്കാതെ, കേരളത്തിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള റെയിൽവേ വികസനത്തെ കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ഒരു സമീപനം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നുണ്ടാകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്ന ഈ പ്രമേയം സർക്കാർ അംഗീകരിക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ നിറുത്തുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: നമുക്ക് ഒരു പ്രമേയം കൂടി എടുക്കാം. എല്ലാ കാര്യങ്ങളും പറഞ്ഞല്ലോ.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: എല്ലാം കാര്യങ്ങളും പറഞ്ഞില്ല. എനിക്ക് ഒരു പാട് കാര്യങ്ങൾ ഇനിയും പറയാനുണ്ട്. ഞാൻ പ്രസംഗിച്ചപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ തിരക്കുകൂട്ടിയപ്പോൾ സമയം കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടാകുമെന്ന് വിചാരിച്ചാണ് ഞാൻ വേഗത്തിൽ പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിച്ചത്.

മി. സ്പീക്കർ: നമുക്ക് പൊതുവായി താൽപ്പര്യമുള്ള ഒരു പ്രമേയം കൂടി എടുത്തുവയ്ക്കാം.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: ഞാൻ ഈ ലിസ്റ്റൊക്കെ വായിക്കുമ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ തിരക്കുകൂട്ടിയപ്പോൾ സമയം കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടാകുമെന്നാണ് ഞാൻ വിചാരിച്ചത്.

മി. സ്പീക്കർ: യെസ്....യെസ്....പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: വാഹനാപകടങ്ങളൊക്കെ കുറച്ചാക്കെ ഇവിടെ ചർച്ച നടത്തിയതാണ്. വാഹനാപകടങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒരു അടിയന്തരപ്രമേയം തന്നെ ഇവിടെ വന്നിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ വാഹനാപകടങ്ങളൊക്കെ

പെരുകി വരുന്നു. എല്ലാവീടുകളിലും മൂന്നും നാലും വാഹനങ്ങളുണ്ട്. ഇങ്ങനെയൊക്കെയുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ, റോഡ് വികസനം അസാധ്യമായി വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ റെയിൽവെ വികസനം തന്നെയാണ് ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. പ്രത്യേകിച്ച് മലബാറിലെ ചരിത്രമൊക്കെ പറയുമ്പോൾ ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്ത് തുടങ്ങിയതാണ് നിലമ്പൂരിൽ നിന്ന് ഷൊർണ്ണൂരിലേയ്ക്കുള്ള റെയിൽപ്പാത. അന്ന് തേക്കും മരങ്ങളും കൊണ്ടുവരാൻ വേണ്ടിയാണ് അത് ആരംഭിച്ചതെന്നു പറയുന്നു. ആ നിലമ്പൂരിലേയ്ക്കുള്ള രാജ്യാണി എക്സ്പ്രസ്സിലാണ് ഞങ്ങളൊക്കെ ഇപ്പോൾ സ്ഥിരമായി യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. ആ എക്സ്പ്രസ്സിലെ സ്ഥിതിയാണ് ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞത്. ആർ.സി.സി.-യിലെ രോഗികളടക്കം വലിയ വെയിറ്റിംഗ് ലിസ്റ്റാണ് അവിടെയുള്ളത്. രാജ്യാണി എക്സ്പ്രസ്സിനെ ഒരു സ്വതന്ത്ര ട്രെയിനായി നിലനിർത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ആലോചിക്കണം എന്നുകൂടി ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ സംസാരിക്കാനുണ്ടെങ്കിലും മറ്റ് ഒരു പ്രമേയം കൂടി എടുക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ നിർദ്ദേശിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുകയാണ്. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമായതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഔദ്യോഗികമായി തന്നെ ഇത് പ്രമേയമായി കൊണ്ടുവരുമെന്നുള്ള പ്രതീക്ഷയോടുകൂടി ഞാൻ പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി.പി. മുഹമ്മദ്: സർ, കേരളം അനുദിനം ഒരു നഗരമായി മാറി ക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 25 വർഷം കഴിയുമ്പോൾ കേരളം ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ മഹാനഗരമായി മാറുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. അതു കൊണ്ട് സബർബൻ ട്രെയിനിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നത് നല്ലതാണ്. ഞാൻ ദീർഘമായി സംസാരിക്കുന്നില്ല. ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള കാര്യങ്ങളെല്ലാം പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. ഈ ട്രെയിനിനെ സംബന്ധിച്ച ഒരു ചോദ്യത്തിന് ഉത്തര മായി കേരള നിയമസഭയിൽ പറഞ്ഞത് തിരുവനന്തപുരം മുതൽ എറണാ കുളം വരെ ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമെന്നും കാസർഗോഡേയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ ആലോചിക്കുന്നില്ലെന്നുമാണ്. കേരളത്തിൽ ആദ്യമായി റെയിൽവേ ലൈൻ വന്നത് പോത്തന്നൂരിൽനിന്ന് പട്ടാമ്പിയിലേയ്ക്കാണ്. ആദ്യമായി ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈൻ വന്നത് മലബാറിലാണ്. പക്ഷേ ഇപ്പോൾ തുടർച്ചയായി മലബാറിനെ അവഗണിക്കുന്നു. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ ഇല്ലാതാകുന്ന സ്ഥിതി യാണുള്ളത്. ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി യും റെയിൽവേയുടെ ചുമതലയുള്ള ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദുൾപ്പെടെയുള്ളവർ സബർബൻ ട്രെയിൻ ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളുടെ സജീവപ്രവർത്തനത്തിലാണ്. അത് സന്തോഷകരമായ കാര്യ മാണ്. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ നിലമ്പൂരിൽ അനേക വർഷങ്ങളായി റെയിൽവേ ലൈനുണ്ട്. അന്ന് തെക്ക് ദിശയിലേയ്ക്ക് ബ്രോഡ്ഗേജല്ല, മീറ്റർഗേജാണ്. അങ്ങനെയുള്ള മലബാറിലേയ്ക്ക് എറണാകു ളത്തുനിന്ന് ഈ ലൈൻ നീട്ടണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇന്ത്യ യിലെ വടക്കൻ തെക്കിനെ അവഗണിക്കുന്നുവെന്ന് പലപ്പോഴും മുറവിളി കൂട്ടാ റുണ്ട്. ഇന്ന് കേരളത്തിൽ വടക്കിനെ തെക്കൻ അവഗണിക്കുന്നു എന്ന് ഞാൻ

പറയുന്നില്ല, എന്നാൽ അങ്ങനെ പറയിപ്പിക്കരുത്. നൂറ് കണക്കിന് ക്യാൻസർ രോഗികളാണ് ഓരോ ദിവസവും മലബാർ മേഖലയിൽനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുന്നതെന്ന് ഇവിടെ ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള പറഞ്ഞു. മലബാറിലുള്ളവർക്ക് തിരുവനന്തപുരത്ത് വന്നുപോകാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടിനെക്കുറിച്ച് കൂടുതലായി ആലോചിക്കണം. അതുകൊണ്ട് സബർബൻ ട്രെയിൻ എറണാകുളം വരെ പോര, മലബാറിന്റെ തലസ്ഥാനമായ കോഴിക്കോട് വരെ ലൈൻ നീട്ടണം, അതിന്റെ അലൈൻമെന്റ് മാറ്റണം എന്നുള്ള ശക്തമായ വാദമുഖം ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. ശ്രീരാമകൃഷ്ണൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

6. “ജനങ്ങളുടെ” എന്ന വാക്കിനുശേഷം “പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് യാതൊരുവിധ മുൻഗണനയും പ്രാധാന്യവും കൊടുക്കാത്ത സർക്കാർ നിലപാട് തിരുത്താനും” എന്നീ വാക്കുകൾ ചേർക്കുക.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

8. “ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്ന്” എന്ന വാക്കിനുപകരം “ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്നും, റോഡു വികസനത്തിനുള്ള നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതികൾ യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപ്പാക്കണമെന്നും” എന്നീ വാക്കുകൾ ചേർക്കുക.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ): സർ, മലബാറിലെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയം ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. എന്നാൽ സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവീസ് ആരംഭിച്ചാൽ അദ്ദേഹം ഉദ്ദേശിക്കുന്ന രീതിയിൽ മലബാറിലെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാപ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന വിശ്വാസം എനിക്കില്ല. ഇതൊരു **ഷോർട്ട് ടെം** ട്രെയിനാണ്. മംഗലാപുരത്തുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്കോ കന്യാകുമാരിയിലേയ്ക്കോ പോകേണ്ട ആളുകൾക്ക് സബർബൻ ട്രെയിൻ കൊണ്ട് എന്ത് പ്രയോജനമാണുള്ളത്. ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് ഇതൊരു പരിഹാരമാർഗ്ഗമല്ല. അതുകൊണ്ട് ഇത് വേണ്ട എന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. പക്ഷേ ദീർഘദൂര യാത്രക്കാർക്ക് ഈ ട്രെയിൻകൊണ്ട് പ്രയോജനമില്ല എന്നാണ്. എം.എൽ.എ മാർക്കും അവരുടെ പി.എ. മാർക്കും ഇതുകൊണ്ട് യാതൊരു പ്രയോജനവുമില്ല. ഞങ്ങളുടെ യാത്രയിൽ കോഴിക്കോട് എത്തുന്നതുവരെ ഒരു പ്രശ്നവുമില്ല. കോഴിക്കോട് കഴിഞ്ഞാൽ ഞങ്ങൾ കിടക്കുന്നതിന്റെ താഴെയൊക്കെ ആളുകൾ കിടക്കുകയാണ്. രാത്രിയിൽ എഴുന്നേറ്റാൽ കാൽ നിലത്തുവയ്ക്കാൻപോലും സാധിക്കാത്ത രീതിയിലുള്ള തിരക്കാണ് ഉണ്ടാവുന്നത്. ഇതിനൊരു പരിഹാരം കാണേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ നമുക്ക് ലഭിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. ഇപ്പോൾ അതിന് പറ്റിയ സന്ദർഭമാണ്. ഇപ്പോൾ പുതിയ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റും ജനറൽ ബഡ്ജറ്റുമെല്ലാം അവതരിപ്പിക്കുന്ന സമയമാണ്. കേരളത്തിന്റെ എം.പി. മാറേയെല്ലാം സംഘടിപ്പിച്ച്

നമുക്ക് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ ലഭിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിക്കണം. അങ്ങനെ മാത്രമേ മലബാറിലെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ട്രെയിനിന്റെ പ്രശ്നം മാത്രമല്ല, മലബാർ മേഖലയിലെ റെയിൽവേയുടെ സ്ഥിതി വളരെ ദയനീയമാണ്. പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളും നടക്കാൻ പോലും സാധിക്കാത്ത രീതിയിലുള്ളതും ഉയരം കുറഞ്ഞതും യാതൊരു സുരക്ഷയുമില്ലാത്തതുമായ പഴയ പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളുമാണുള്ളത്. നിരവധി ആളുകൾ അതിനിടയിൽ വീണ് മരണപ്പെടുകയും കൈകാലുകൾ നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് റെയിൽവേപ്ലാറ്റ്ഫോമുകളുടെ ഉയരം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അതുപോലെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽ ഇരിക്കാനുള്ള സൗകര്യമില്ല. ട്രെയിൻ ലേറ്റായതുകാരണം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ചെറുവത്തൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ ഇരിക്കാൻ സൗകര്യമില്ലാതെ നിൽക്കേണ്ടിവന്നിട്ടുണ്ട്. പ്ലാറ്റ് ഫോമുകളിൽ ഇരിക്കാനുള്ള സൗകര്യമൊരുക്കണം. മഴയും വെയിലുമേൽക്കാതെ ട്രെയിനുകളിൽ കയറുന്നതിനായി മേൽക്കൂരകളും പ്ലാറ്റ് ഫോമുകൾ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കാൻ ഓവർ ബ്രിഡ്ജുമുണ്ടാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. പ്ലാറ്റ് ഫോമിൽ ലൈറ്റും വെള്ളവും ലഭ്യമാക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ട്രെയിനിലെ ജനറൽ കമ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത രീതിയിൽ വൃത്തിഹീനമാണ്. നല്ല കമ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ ലഭിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമാണ് മംഗലാപുരം. കൊങ്കൺ റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമായി മംഗലാപുരത്തെ മാറ്റുന്നതിന് ശ്രമിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ ഓരോ ഭാഗവും തമിഴ്നാടും കർണ്ണാടകയുമൊക്കെ കൊണ്ടുപോയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റ് ആലസ്യം വിട്ടുണർന്ന് ഇവയെല്ലാം സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് ശക്തമായ നടപടി

കൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് വളരെ വിനയപുരസ്കരം ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി: സർ, മലബാറിലേയ്ക്ക് സബർബൻ ട്രെയിൻ വേണമെന്ന ആവശ്യത്തിന് വളരെയേറെ പ്രസക്തിയുണ്ട്. കാരണം 1853-ൽ ബോംബെ-താനെയിലാണ് ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി റെയിൽവേ സർവീസ് തുടങ്ങുന്നത്. 8 വർഷം കഴിഞ്ഞ് 1861-ൽ തിരുർ-ബേപ്പൂർ റെയിൽവേ ലൈൻ തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. തിരുർ-ബേപ്പൂർ റെയിൽവേ ലൈനിന് ഏകദേശം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ചരിത്രത്തോളം പഴക്കമുണ്ട്. പട്ടാമ്പി-പോത്തന്നൂർ റെയിൽവേ ലൈനും ഏകദേശം ആ കാലഘട്ടത്തിൽത്തന്നെ തുടങ്ങിയതാണ്. റെയിൽവേ വികസന രംഗത്ത് ഇന്നും ഒന്നര നൂറ്റാണ്ടിന്റെ പിന്നോക്കാവസ്ഥ അനുഭവിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകൾ നമുക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയാത്തവയാണ്. പല ട്രെയിനുകളിലും എലികൾ സ്വൈരവിഹാരം നടത്തുന്നതിനാൽ കാലുതാഴ്ത്തിവെച്ച് യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. യാത്രചെയ്യാനാവാത്ത വിധം പഴക്കമുള്ള കമ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ തീരാശാപമായി നിൽക്കുകയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് സബർബൻ ട്രെയിനിന്റെ കാര്യം പറയുന്നത്. മദ്രാസിൽ ഏകദേശം 73 സ്റ്റേഷനുകളിലായി 1460000 യാത്രക്കാരാണ് സബർബൻ ട്രെയിനിൽ ഒരു ദിവസം യാത്രചെയ്യുന്നത്. കേരളത്തിൽ ഇതിന്റെ സാധ്യത വളരെ വലുതാണ്. നമ്മൾ വളരെ കൊട്ടിഘോഷിച്ച് ആസൂത്രണം ചെയ്ത അതിവേഗ

റെയിൽപ്പാത ഇപ്പോൾ ഉപേക്ഷിക്കാൻ പോകുന്നുവെന്നാണ് അറിയുന്നത്. വലിയ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടിയാണ് അതിന് തുടക്കം കുറിച്ചതും കെ.എസ്.ഐ. ഡി.സി. അതിന്റെ സർവ്വേ ആരംഭിച്ചതും. സ്ഥലം കിട്ടാത്ത ബുദ്ധിമുട്ടുകളൊന്നും സബർബൻ ട്രെയിനിന് ഉണ്ടാവുകയില്ല. കേരളത്തിന്റെ മലബാർ മേഖലയ്ക്ക് വളരെയേറെ ഗുണം ചെയ്യുന്ന ഒരു സംവിധാനമെന്ന നിലയിൽ സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സമ്മർദ്ദമുണ്ടാകണം. പുതിയ കേന്ദ്രസർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്ന സന്ദർഭത്തിൽ കേരളത്തിൽനിന്ന് ഇതിനുവേണ്ടിയുള്ള സമ്മർദ്ദമുണ്ടാകാനുള്ള പ്രേരകമായി ഈ പ്രമേയം ഭവിക്കണം എന്നുകൂടി അപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ഇ.കെ. വിജയൻ: സർ, മലബാർ മേഖലയിലെ യാത്രാദുരിതം പരിഹരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവീസ് ആരംഭിക്കണമെന്ന ബഹുമാന്യനായ പി. ഉബൈദുള്ള എം.എൽ.എ. യുടെ പ്രമേയത്തോട് ഈ സഭയ്ക്ക് യോജിക്കാൻ കഴിയും. മലബാർ മേഖലയിലെ യാത്രയുടെ ദുരിതം ഏറ്റവും കൂടുതൽ അനുഭവിക്കുന്നത് സ്ത്രീകളും കുട്ടികളുമാണ്. ക്യാൻസർ രോഗികളുടെ കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. വളരെ വ്യാപകമായ തോതിൽ ക്യാൻസറിന്റെ വ്യാപനം ആ മേഖലയിലുണ്ടായതിനെത്തുടർന്ന് തിരുവനന്തപുരം ആർ.സി.സി-യെ ലക്ഷ്യമാക്കി യാത്ര ചെയ്യുന്നവരാണ് അവിടെയുള്ള നല്ലൊരു ശതമാനം ജനങ്ങളും. അതോടൊപ്പം ഭരണസിരാകേന്ദ്രം തിരുവനന്തപുരം ആയതുകൊണ്ടും കാസർഗോഡ് മുതലുള്ള യാത്രക്കാർ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നു. ഹൈക്കോടതി എറണാകുളത്തായതുകൊണ്ടും ഈ മേഖലയിലുള്ള ആളുകൾക്ക് ഇങ്ങോട്ടേക്ക് യാത്ര ചെയ്യേണ്ടി വരുന്നു. ഇവിടെ

പറഞ്ഞതുപോലെ റെയിൽവേ യാത്ര സുഖകരമല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ ബസ് സർവീസുകൾ കണ്ണൂരും കാസർഗോഡും കോഴിക്കോടും ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഏറ്റവുമധികം യാത്രാക്ലേശം അനുഭവിക്കുന്ന ആളുകൾ, പ്രത്യേകിച്ച് ഉദ്യോഗസ്ഥരായ സ്ത്രീകൾ, വിദ്യാർത്ഥികൾ എന്നിവരുടെ യാത്രാ ദുരിതം പരിഹരിക്കണമെങ്കിൽ സബർബൻ എന്ന ആശയത്തെ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുവരേണ്ടതുണ്ട്. സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവീസ് ആരംഭിച്ചാൽ എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്ന കാര്യം പറയാൻ കഴിയില്ലെങ്കിൽപ്പോലും ഈ പ്രശ്നം ഗൗരവപൂർവ്വം സഭ അംഗീകരിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. എഫ് തോമസ് : സർ, റോഡും ഗതാഗതവും യാത്രാത്തിരക്കുമെല്ലാം വളരെ വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സബർബൻ ട്രെയിൻ കേരളത്തിന് വളരെ അത്യാവശ്യമായ പദ്ധതിയാണ്. മലബാറിൽ നിന്നുള്ളവരാണ് ഇന്ന് കൂടുതൽ സംസാരിച്ചത്. ഞാൻ മലബാറുകാരനല്ല. പക്ഷെ, ഞാൻ ഒരു ആശയം മുന്നോട്ടു വയ്ക്കുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയാണ് ഇതിന്റെ ഒന്നാംഘട്ടം. മധ്യകേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രമാണ് കോട്ടയം. അതുകൊണ്ട് ഒന്നാംഘട്ടം ചെങ്ങന്നൂർ എന്നുള്ളത് ചങ്ങനാശ്ശേരി വഴി കോട്ടയം വരയാക്കണമെന്ന ആശയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. കേന്ദ്രത്തിൽ റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ കേന്ദ്രത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തേണ്ട സമയമാണ്. ആ കാര്യം കൂടി പ്രമേയ ചർച്ചാവേളയിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഉറുർജ്ജ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ പ്രകടിപ്പിച്ച വികാരങ്ങളോട് ഗവൺമെന്റും യോജിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ പറഞ്ഞകാര്യം മലബാറിലെ യാത്രാക്ലേശത്തെക്കുറിച്ചാണ്. കേരളത്തിൽ പൊതുവെ യാത്ര വളരെയധികം ക്ലേശകരമാണ്. സ്റ്റാറ്റിസ്റ്റിക്സ് പ്രകാരം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, കോഴിക്കോടും മലപ്പുറത്തും യാത്രാക്ലേശം കുറച്ച് കൂടുതലാണ്. കാരണം റോഡിന് സ്ഥലം കൊടുക്കാൻ ആളുകൾ തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഇൻഡ്യയിൽ റോഡിന് 60 മീറ്റർ വീതി വേണം. കേരളത്തിൽ അത് 45 മീറ്ററാണ്. അതിനുപോലും സമ്മതിക്കുകയില്ല. അപ്പോൾ പ്രയാസം കൂടുകയല്ലാതെ മറ്റു മാർഗ്ഗങ്ങളൊന്നുമില്ല. ആദ്യം അതിലൊരു തീരുമാനം എടുക്കാൻ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ തയ്യാറാകണം. ഇവിടെ ചില തീവ്രവാദ സംഘടനകൾ രംഗത്തിറങ്ങി സമരം ചെയ്താൽ, അതിന് വഴങ്ങിക്കൊടുത്താൽ നിവൃത്തിയില്ല. ഇതാണ് വസ്തുത. ഇതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രയാസം നേരിടുന്നത് മലപ്പുറത്താണ്, അതുകഴിഞ്ഞാൽ കോഴിക്കോടും. അവിടെയാണ് വികസനം കൂടുതൽ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെങ്കിലും യാത്രാക്ലേശം വളരെ കൂടുതലാണ്. കണ്ണൂരും കോട്ടയത്തും യാത്രാ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (തൃക്കരിപ്പൂർ) പറഞ്ഞതുപോലെ, വാസ്തവത്തിൽ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ യാത്രാക്ലേശവും പരിഹരിക്കാൻ പര്യാപ്തമായ ഒന്നല്ല സബർബർ ട്രെയിൻ. ട്രെയിൻയാത്രക്കാർ കൂടുതലുള്ള വലിയ പട്ടണങ്ങളിലും സ്റ്റേറ്റ് ഹെഡ്കാർട്ടറിലും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്കും അതുപോലുള്ള ആളുകൾക്കും യഥാസമയം വന്ന് പോകാനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ആരംഭിക്കാനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. മെമ്പർമാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതു

പോലെ, മലബാറിൽ നിന്നും ചികിത്സയ്ക്കായി ക്യാൻസർ രോഗികൾ തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് വരുന്നുവെന്ന് ശരിയാണ്. അതിനും പരിഹാരം വേണം. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെ 125.25 കി.മീ ആണ് പരീക്ഷണാർത്ഥം ഈ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുന്നത്. 3330 കോടിയിൽപ്പരം രൂപ ഇതിനുവേണ്ടി ചെലവ് വരും. വാസ്തവത്തിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു സാധ്യതാ പഠനം മാത്രമാണ് നടത്തിയത്. പഠനം നടത്തിയത് ബോംബെയിൽ വികാസ് കോർപ്പറേഷനാണ്. അവർ നൽകിയ കരട് റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ റെയിൽവേയുമായും ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റുമായും ചർച്ച നടക്കുന്നു. അതിന് ശേഷം മാത്രമേ ഫൈനലൈസ് ചെയ്യുകയുള്ളൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട വിഷയ അവതാരകനും പിന്തുണി സംസാരിച്ച ആളുകളും പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ശരിയാണ്. 1957- ൽ ആദ്യമായി ഞാൻ തിരുവനന്തപുരത്ത് വരുമ്പോൾ നിലമ്പൂരിൽ നിന്ന് ട്രെയിനിലാണ്. ഷൊർണ്ണൂരിൽ നിന്ന് എറണാകുളത്തും അവിടെ നിന്ന് കോട്ടയം വരെയും ട്രെയിനിൽ വന്നു. കോട്ടയത്തു നിന്നും കൊല്ലത്തേയ്ക്ക് വരാൻ അക്കാലത്ത് റെയിൽപ്പാതയില്ല. അടുത്ത തവണ ഞാൻ തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് വന്നത് ബസ്സിലാണ്. ബസ്സിൽ വരുന്ന സമയം ആലുവയിലും അരുരിലും പാലമില്ല. അത്രമാത്രം പിന്നോക്കമായിരുന്ന ഈ പ്രദേശത്ത് പിന്നീട് കുറച്ച് പുരോഗതി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്; ഇനിയും പുരോഗതി ഉണ്ടാകണം. അക്കൂട്ടത്തിൽ മലബാറും വേണമെന്നേ പറയുന്നുള്ളൂ. അതിൽ യാതൊരു വ്യത്യാസവുമില്ല. തിരുവനന്തപുരത്തിന് സ്റ്റേറ്റ് ക്യാപ്പിറ്റൽ എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ഒരു പ്രത്യേകതയുള്ളത് അംഗീകരിച്ചേ മതിയാകൂ. എന്നാൽ മലബാറിന്റെ കേസിൽ, ഷൊർണ്ണൂർ മുതൽ കോഴിക്കോട് വരെ നീട്ടുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് സെക്കന്റ് സ്റ്റേജായി പരിശോ

ധിക്കും. അക്കൂട്ടത്തിൽ ഈ സർവ്വീസ് കോട്ടയം വഴി കൊണ്ടുപോകാനുള്ള ശ്രമം നടത്തും.

മി. സ്പീക്കർ : ശ്രീ. പി. ശ്രീരാമകൃഷ്ണൻ, അങ്ങയുടെ ഭേദഗതി പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. ശ്രീരാമകൃഷ്ണൻ : സർ, ഞാൻ എന്റെ ഭേദഗതി പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ശ്രീ. പി. ശ്രീരാമകൃഷ്ണൻ അവതരിപ്പിച്ച 6-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിയെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള, അങ്ങയുടെ പ്രമേയം പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള : സർ, ഞാൻ എന്റെ പ്രമേയം പ്രസ്തുത ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത്, സ്റ്റേറ്റ് ക്യാപ്പിറ്റലാണ് തിരുവനന്തപുരമെന്നാണ്. അതുതന്നെയാണ് ഞാനും പറഞ്ഞത്. കേരളത്തിന്റെ എല്ലാ ഭാഗത്തുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുന്നതിനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാക്കണമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്.

ഉൗർജ്ജ വകുപ്പു മന്ത്രി (ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്): സർ, പ്രമേയം ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

എഫ്.എ.സി.സി. നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി

ഡോ. ടി.എം. തോമസ് ഐസക് : സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

“ദക്ഷിണ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ ഉല്പാദനശാലയും കേരളത്തിന്റെ അഭിമാനവുമായ എഫ്.എ.സി.സി. അതീവ ഗുരതരമായ പ്രതിസന്ധിയെയാണ് നേരിടുന്നത്. പ്രകൃതി വാതകത്തിന്റെ വില മറ്റുള്ള കമ്പനികൾക്ക് 4.3 ഡോളർ ആണെങ്കിൽ ഫാക്ടിന് ലഭിക്കുന്നത് 24-34 ഡോളർ നിരക്കിലാണ്. അമോണിയ പ്ലാന്റും കാപ്രോലാക്റ്റം പ്ലാന്റും ഇതിനകം അടച്ചുപൂട്ടി. സമ്പൂർണ്ണ തകർച്ചയിൽ നിന്ന് ഫാക്ടിനെ രക്ഷിക്കാൻ പൊതുമേഖലാ പുനരുദ്ധാരണ ബോർഡ് ശുപാർശ ചെയ്ത 991 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക പാക്കേജ് അംഗീകരിച്ച് ഫണ്ട് അനുവദിക്കണമെന്നും പ്രകൃതി വാതകത്തിന്റെ അധിക വിലയ്ക്ക് കോമ്പൻസേഷൻ അനുവദിക്കണമെന്നും സംസ്ഥാന നിയമസഭ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു. ”

ശ്രീ. വി.എസ്. സുനിൽ കുമാർ : സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ഡോ. ടി.എം. തോമസ് ഐസക് : സർ, കേരളത്തിന്റെ അഭിമാനമായിട്ടുള്ള എഫ്.എ.സി.സി. ഇന്ന് അടച്ചുപൂട്ടലിന്റെ വക്കിലാണെന്ന് ഏത് കണക്കെടുത്താലും നമുക്ക് വ്യക്തമാകും. 10000 പേർ പണിയെടുത്തിരുന്ന ഫാക്ടറിയിൽ കഷ്ടിച്ച് 2000 പേർ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ പണിയെടുക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ നഷ്ടം 274 കോടി രൂപയാണ്. നെറ്റ് വർത്ത് (-)466

കോടി രൂപയാണ്. എന്തുകൊണ്ട് നഷ്ടം വരുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് പ്രശ്നം. തൊഴിലാളികളുടെ അലംഭാവം മൂലം നഷ്ടം വരാം. പക്ഷേ, എഫ്.എ.സി.ടി. യുടെ കാര്യത്തിൽ 10000 തൊഴിലാളികൾ ചെയ്തിരുന്ന ജോലി ഇപ്പോൾ 2000 പേർ ചെയ്യുകയാണ്, പ്രൊഡക്റ്റിവിറ്റി ഗണ്യമായി ഉയർന്നിരിക്കുകയാണ്. മാർക്കറ്റ് ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടും നഷ്ടം വരാം. എന്നാൽ, ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റ് എല്ലാവർഷവും വിദേശത്തുനിന്നും വലിയ തോതിൽ വളം ഇറക്കുമതി ചെയ്യുകയാണ്. ഇത് രാജ്യത്തിന് വിദേശനാണയ നഷ്ടം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മാത്രമല്ല, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന യൂറിയയ്ക്ക് ടണ്ണിന് 2000 രൂപ നിരക്കിൽ സബ്സിഡി നൽകേണ്ടിവരുമ്പോൾ വിദേശത്തുനിന്നും ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നതിന് 14,000 രൂപ സബ്സിഡി നൽകേണ്ടിവരുന്നു. അപ്പോൾ മാർക്കറ്റില്ലാത്തതല്ല നഷ്ടത്തിന് കാരണം. പഴഞ്ചൻ യന്ത്രങ്ങളാണെങ്കിലും നഷ്ടമുണ്ടാകാം. എന്നാൽ എഫ്.എ.സി.ടി. യുടെ ചരിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ 2000 വരെ നിരന്തരമായ നവീകരണങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്ന ഫാക്ടറിയാണ്. അതിനാൽ, യന്ത്രങ്ങളും സാങ്കേതിക വിദ്യയും പഴഞ്ചനാണെന്നും അതുകൊണ്ടാണ് നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നതെന്നും ആർക്കും പറയാൻ സാധിക്കില്ല. അസംസ്കൃത വിഭവങ്ങളുടെ വില വളരെ കൂടുതലാണെന്ന ഒറ്റക്കാരണം കൊണ്ടാണ് ഫാക്ടറി ഇത്രയും നാശോന്മുഖമാകുന്നത്. ഈ വില നിശ്ചയിക്കുന്നത് സർക്കാരാണ്. നാടിന്റെ പ്രകൃതി വിഭവത്തിന് എല്ലാ സ്ഥലത്തും ഒരേവിലയായിരിക്കണം. പെട്രോളിന് വില നിശ്ചയിക്കുന്നത് അങ്ങനെയാണ്.

ഇന്ത്യയിൽ എല്ലായിടത്തും ഒരേ വിലയാണ്, പെട്രോൾ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്ന സംസ്ഥാനത്തായാലും ഇങ്ങേയറ്റത്തുള്ള കേരളത്തിലായാലും. എന്നാൽ, എഫ്.എ.സി.ടി. യുടെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട അസംസ്കൃത വിഭവമായ എൽ.എൻ.ജി. ക്ക് വില നിശ്ചയിക്കുന്ന രീതി ഇതല്ല. വടക്കേ ഇന്ത്യയിൽ ഒരു ദശലക്ഷം ബ്രിട്ടീഷ് തെർമൽ യൂണിറ്റ് ശരാശരി 4.2 ഡോളറിന് കിട്ടുമ്പോഴും കേരളത്തിലതിന് 19 ഡോളർ നൽകേണ്ടതായിവരുന്നു. ഇത് വലിയൊരു അനീതിയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ നമ്മുടെ നിയമസഭ ഇന്ന് കേന്ദ്രത്തോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നത് ഔദാര്യമല്ല, മറിച്ച് എല്ലാപേർക്കും ഒരേതലത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കാനും മത്സരിക്കാനുമുള്ള ഒരു അവകാശത്തിനു വേണ്ടിയാണ്, ഒരു ലെവൽ പ്ലെയിംഗ് ഗ്രൗണ്ട് മാത്രമാണ്. അതിലെ കൃത്യമായിട്ടുള്ള കണക്കുകൾക്ക് സ്റ്റിമുലേഷൻ സ്റ്റഡി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഒരുദശലക്ഷം ബ്രിട്ടീഷ് തെർമൽ യൂണിറ്റിന് വിലയായി 4.2 ഡോളർ ഒരു ഫാക്ടറിയിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുകയാണെങ്കിൽ അവർക്ക് 295 കോടി രൂപ ലാഭമുണ്ടാകും, വില 8.4 ആകുമ്പോൾ അത് 82 കോടി രൂപയായി മാറും. 10 ഡോളറാണെങ്കിൽ ആ ഫാക്ടറിക്ക് ലാഭവുമില്ല, നഷ്ടവുമില്ലാത്ത സ്ഥിതി വരും. 12 ഡോളറാണെങ്കിൽ 102 കോടി രൂപ നഷ്ടം വരും. **കേരളത്തിലെ പെട്രോനെറ്റിന് കിട്ടുന്നത് 19.6 ഡോളറിനാണ്.** ആ ഫാക്ടറിയിലെ തൊഴിലാളികളെന്തുചെയ്താലും 485 കോടി രൂപ നഷ്ടം വരും. നാച്വറൽ ഗ്യാസ് കിട്ടാനില്ലാത്തതുകൊണ്ട് നമ്മൾ നാച്വറലായോണുപയോഗിക്കുന്നത്. അതിന്റെ വില 23 ഡോളറാണ്. അങ്ങനെയാകുമ്പോൾ പിന്നെയും നഷ്ടമുണ്ടാകും. ഇതാണ് അവസ്ഥ. നമ്മൾ എത്ര കാര്യക്ഷമമായി ഉൽപ്പാദനം നടത്തിയാലും

ഇൻഡ്യാ സർക്കാർ ഇന്നുതന്നെ സബ്സിഡികൂടി പരിഗണിച്ചാൽപ്പോലും ഉല്പാദനചെലവിനേക്കാൾ താഴ്ത്തിക്കൊണ്ട്, ഫാക്ടോഹോസാണെങ്കിൽ ഒരു കിലോഗ്രാമിന് 4.25 രൂപ നഷ്ടം സഹിച്ചുകൊണ്ടും അമോണിയം സൾഫേറ്റാണെങ്കിൽ ഒരു കിലോഗ്രാമിന് 3.95 രൂപ നഷ്ടം സഹിച്ചുകൊണ്ടും വിൽക്കേണ്ട ഗതികേടിലാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തിലൂടെ നമ്മളാവശ്യപ്പെടുന്ന ഒരു കാര്യം നാടിന്റെ പ്രകൃതി വിഭവം കേരളത്തിലുൾപ്പെടെ ഇൻഡ്യയിലുള്ള എല്ലാ ഫെർട്ടിലൈസർ കമ്പനികൾക്കും ഒരേ വിലയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കുക എന്നതാണ്. അത് നയപരമായി സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്. മുൻപ്രധാനമന്ത്രി ഡോ. മൻമോഹൻ സിംഗ് കേരളത്തിൽ വന്നപ്പോൾ പോസിറ്റീവായി അതിനെക്കുറിച്ച് പ്രതികരിച്ചതാണ്. പക്ഷെ തീരുമാനമായിട്ടില്ല. മറ്റൊരു കാര്യം, രണ്ടുവർഷമായി പ്രവർത്തിക്കാതെ അടച്ചുപൂട്ടിയിരിക്കുന്ന കാപ്രോലാക്റ്റം ഫാക്ടറി ഇനി ഒരുവർഷംകൂടി പ്രവർത്തിക്കാതിരുന്നാൽ 1000 കോടി രൂപയിലേറെ വിലമതിക്കുന്ന യന്ത്രങ്ങളെല്ലാം നശിച്ചുപോകുമെന്ന സ്ഥിതിയിലാണ്. കൂടാതെ, കാപ്രോലാക്റ്റം നമ്മൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്തുക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇൻഡ്യയിൽ 1.25 ലക്ഷം ടൺ കാപ്രോലാക്റ്റം ആവശ്യമുണ്ട്. ഗുജറാത്ത് ഫെർട്ടിലൈസേഴ്സ് 70,000 ടൺ കാപ്രോലാക്റ്റം മാത്രമെ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്നുള്ളൂ. അടച്ചുപൂട്ടിയിരിക്കുന്ന കാപ്രോലാക്റ്റം ഫാക്ടറി പ്രവർത്തിപ്പിച്ചാൽ പോരേ; എന്തിന് ഇറക്കുമതി ചെയ്യണം? രണ്ടാമതായി, ഇൻഡ്യാസർക്കാർ 11 യൂറിയ പ്ലാന്റുകൾ 2003-ൽ അടച്ചുപൂട്ടുകയുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ നമുക്ക് വലിയതോതിൽ യൂറിയ ഇറക്കുമതി ചെയ്യേണ്ടിവരികയാണ്, യൂറിയയുടെ വില വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഇൻഡ്യാ സർക്കാർ അടച്ചുപൂട്ടിയ 11 യൂറിയ പ്ലാന്റുകളിൽ എഫ്.

എ.സി.റ്റി. യെ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് 7 പ്ലാന്റുകൾ പണം ചെലവഴിച്ച് നവീകരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. എന്തുകൊണ്ടാണ് എഫ്.എ.സി.ടി. യെ ഒഴിവാക്കുന്നത്? അത് നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ പറ്റാത്ത കാര്യമാണ്. പൊതുമേഖല പുനരുദ്ധാരണ ബോർഡുതന്നെ 991 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക പാക്കേജ് ശുപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പൊതുമേഖലാ പുനരുദ്ധാരണ ബോർഡ് ശുപാർശ ചെയ്ത 991 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക പാക്കേജ് അംഗീകരിച്ച് ഫണ്ട് അനുവദിക്കണമെന്നും പ്രകൃതിവാതകത്തിന്റെ അധിക വിലയ്ക്ക് കോമ്പൻസേഷൻ അനുവദിക്കണമെന്നും അല്ലെങ്കിൽ പ്രകൃതി വാതകം രാജ്യം മുഴുവൻ ഒരേ വിലയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്നും ഈ നിയമസഭ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ: സർ, ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തോട് ഞാൻ പരിപൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു. ഇതേ വിഷയം ഈ നിയമസഭയിൽ ഒരു ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ പ്രമേയമായി ഞാൻ കൊണ്ടുവന്നിരുന്നു. അന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രി മറുപടി നൽകിയത് ഈ പ്രമേയത്തിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ കേന്ദ്രത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി അത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുമെന്നായിരുന്നു. എഫ്.എ.സി.ടി. ഇപ്പോൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന കോമ്പൻസേഷൻ 991 കോടി രൂപയുടേതാണ്. അത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അംഗീകരിച്ചതാണ്. അന്ന് ബന്ധപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി ഒപ്പിട്ടതാണ്. നാല് മന്ത്രിസഭായോഗങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ് ക്യാബിനറ്റ് ക്ലിയറൻസിന് വച്ചപ്പോഴാണ് ലോക്സഭാ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് സമയ

മായതുകൊണ്ട് ഇലക്ഷൻ കമ്മീഷൻ ഇടപ്പെട്ട് അത് മാറ്റിവയ്ക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത് മാറ്റിവയ്ക്കപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ നടപടിക്രമങ്ങൾ ഏകദേശം പൂർത്തീകരിച്ചതാണ്. എഫ്. എ.സി.ടി. യെ രക്ഷിക്കണം, കാരണം എഫ്.എ.സി.ടി. ഇന്ന് വലിയ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. എഫ്.എ.സി.ടി. യിലാദ്യം ഉപയോഗിച്ചിരുന്നത് നാഫ്തയാണ്. നാഫ്തയ്ക്ക് 15 ഡോളർ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് കോമ്പൻസേഷൻ കൊടുത്തിരുന്നു. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ എൽ.എൻ.ജി. ക്ക് 4.3 ഡോളറായിരുന്നു വില. ആ വിലയ്ക്കുതന്നെ കിട്ടുമെന്നുള്ള ധാരണയിലാണ് നാഫ്ത മാറ്റി എൽ.എൻ.ജി. യിലേയ്ക്ക് നമ്മൾ കൺവെർട്ട് ചെയ്തത്.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, 2011 വരെ തങ്ങൾക്ക് സഹായം കിട്ടിയാൽ മതിയാകുമെന്നും, അതുകഴിഞ്ഞാൽ എൽ.എൻ.ജി. വരുമെന്നാണ് എഫ്.എ.സി.ടി. യിൽ നിന്നുള്ള തൊഴിലാളി യൂണിയനുകൾ കൊടുത്ത പ്രമേയത്തിൽ പറഞ്ഞിരുന്നത്.

ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ: സർ, അതാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. എൽ.എൻ.ജി. തുടക്കത്തിൽ 4.3 ഡോളറിന് കിട്ടിക്കൊണ്ടിരുന്നത് പിന്നീട് 19 ഡോളറായി മാറി ഇപ്പോൾ 23-24 ഡോളറാണ് അതിന്റെ വില. നാഫ്തയിൽനിന്ന് എൽ.എൻ.ജി. യിലേയ്ക്ക് കൺവെർട്ട് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്ലാന്റ് മാറ്റിയതിന് എഫ്.എ.സി.ടി. ക്ക് 90 കോടി രൂപ ചെലവായി. ആ 90 കോടി രൂപ പാഴായിപ്പോകുകയും എൽ.എൻ.ജി. കിട്ടാനില്ലാതെ എഫ്.എ.സി.ടി. പൂട്ടിക്കിടക്കുന്ന ഒരവസ്ഥയിലാവുകയും ചെയ്തു. നമ്മുടെ പ്രകൃതി സമ്പത്താണ് നാച്വറൽ ഗ്യാസെന്നു പറയുന്നത്. അത് കൂടുതലായും

കൃഷ്ണ, ഗോദാവരി നദീതടങ്ങളിൽനിന്നും ആസ്സാം ഏരിയയിൽനിന്നുമാണ് കിട്ടുന്നത്. അവിടെനിന്നും ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന ക്രൂഡ് ഓയിലിനും പെട്രോളിനും ഡീസലിനും ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ദേശീയ തലത്തിൽ ഒരേ വിലയാണ്. സ്റ്റേറ്റിന്റെ ടാക്സിൽ ചിലയിടങ്ങളിൽ വ്യത്യാസമുണ്ട്. എഫ്.എ.സി.ടി. ക്കൊരു കോമ്പീറ്ററായുള്ളത് ഗുജറാത്ത് സ്റ്റേറ്റ് ഫെർട്ടിലൈസർ കമ്പനിയാണ്. ആ കമ്പനിക്ക് ഏകദേശം 4 ഡോളറിനടുത്ത വിലയ്ക്കാണ് ഇപ്പോഴും എൽ.എൻ.ജി. കൊടുക്കുന്നത്. പക്ഷെ, നമുക്കിവിടെ ലഭിക്കുന്നത് 19 ഡോളറിനാണ്. ദേശീയതലത്തിൽ എൽ.എൻ.ജി. യുടെ വിലയിൽ ഡിസ്പാരിറ്റിയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് എൽ.എൻ.ജി. യുടെ വില നാഷണലൈസ് ചെയ്ത് പെട്രോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ വിലപോലെ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഒരേ വിലയ്ക്ക് ലഭിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ഒരു നടപടി നമ്മൾ സ്വീകരിക്കണം. അതിനേക്കാൾ വലിയൊരു അപകടം വരുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ ഏറ്റവും വലിയ അഭിമാനമായിരുന്നു പെട്രോളിന്റെ എൽ.എൻ.ജി. പ്ലാന്റ്. 4600 കോടി രൂപ ചെലവിലാണ് ഇത് സ്ഥാപിച്ചത്. ഈ പ്ലാന്റ് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഒരു വിപ്ലവം സൃഷ്ടിക്കുമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരുന്നത്. കാരണം, എൽ.എൻ.ജി. പ്ലാന്റ് വന്നാൽ എഫ്.എ.സി.ടി., എൻ.റ്റി.പി.സി. പോലെയുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ഗ്യാസ് കൊടുക്കാൻ കഴിയും, പൈപ്പ്ലൈൻ വഴി കൂക്കിംഗ് ഗ്യാസ് നൽകാനും കഴിയും എന്നെല്ലാം പറഞ്ഞിരുന്നു. അതുപോലെതന്നെ നമ്മുടെ പവർ സെക്ടറിനും ഇതുകൊണ്ട് പ്രയോജനമുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞു. പക്ഷെ, എൻ.റ്റി.പി.സി. പൈപ്പ്ലൈൻ സ്ഥാപിക്കാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോൾ അത് ബോംബാണെന്ന് പറഞ്ഞ് ചെയ്യാൻ സാധിച്ചില്ല. നമുക്ക് പൈപ്പ്ലൈൻവഴി ഗ്യാസ് നൽകാനും സാധിച്ചില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ, ഇനി മൂന്നു മിനിട്ടുകൂടിയേ യുള്ളൂ.

ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ: സർ, ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കാം. വലിയൊരു ഗൗരവത്തരമായ സാഹചര്യമാണ്. പെട്രോനെറ്റ് അതിന്റെ ക്രയശേഷിയുടെ 20% മാത്രമെ ഇന്നുപയോഗിക്കുന്നുള്ളൂ. അവരുടെ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്ന ടാങ്കുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എൽ.എൻ.ജി. പെട്രോനെറ്റ് ആഗോള ടെണ്ടർ വിളിക്കാൻ പോകുകയാണ്. അവിടെയാണ് ഏറ്റവും വലിയ അപകടം. റിലയൻസ് പോലുള്ള ബഹുരാഷ്ട്ര കുത്തകകൾ ഇതിൽ കടന്നുവന്നാൽ പെട്രോനെറ്റ് എന്ന സ്ഥാപനംപോലും നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെടാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാകും. അതുപോലെ നമുക്കറിയാം, ഇന്നിപ്പോൾ ക്യാനഡയിലൊക്കെ പാറയിടുക്കിൽ നിന്നും ഷെൽ ഗ്യാസ് കണ്ടെത്തുന്നു. ഷെൽ ഗ്യാസിന് ഇതിനേക്കാൾ വിലകുറവാണ്. ഷെൽഗ്യാസ് കൊണ്ടുവരുന്നതിനായി ഗെയിൽ ആഗോള ടെണ്ടർ വിളിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട്, ബഹുരാഷ്ട്ര കമ്പനികൾ ഈ രംഗത്തേക്ക് കടന്നുവരികയും പെട്രോനെറ്റ് എൽ.എൻ.ജി. എന്ന സ്ഥാപനംതന്നെ ഇല്ലാതാകാൻ പോവുകയും ചെയ്യുന്ന ഈ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ, കേരളത്തിൽ എൽ.എൻ.ജി. ഉപയോഗിക്കുന്ന ഏക സ്ഥാപനമായ എഫ്.എ.സി.ടി. ക്ക് എൽ.എൻ.ജി. ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സബ്സിഡി കൊടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണം. ഇതിന് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുകയും വേണം. അതുമാത്രമല്ല, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് VAT ഇനത്തിലും കുറേ ഇളവുകൾ നൽകണം. ഞാൻ കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഈ വിഷയം ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ പ്രമേയമായി അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി വാറ്റ് ഒഴിവാക്കിക്കൊടു

ക്കാമെന്റ് പറഞ്ഞിരുന്നു. എഫ്.എ.സി.ടി. യെ രക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഈ പ്രമേയത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഉള്ളടക്കത്തോട് പൂർണ്ണമായും ഞാൻ യോജിക്കുന്നു. നിലവിലുള്ളതിനേക്കാൾ അപകടകരമായ അവസ്ഥയില്ലാതാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി വാറ്റ് ഒഴിവാക്കിക്കൊടുത്ത് എഫ്.എ.സി.ടി. യെ രക്ഷിക്കണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: സർവ്വശ്രീ ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ, എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്, സി. എഫ്. തോമസ് എന്നീ അംഗങ്ങൾ ഇവിടെ ലിസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നമുക്ക് ഇനി അതിനുള്ള സമയമില്ല. ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്, അങ്ങേയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് അറിയിക്കാവുന്നതാണ്.

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്):

സർ, ഈ പ്രമേയത്തെ ഗവൺമെന്റ് പിന്താങ്ങുകയും അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഏകകണ്ഠമായി പാസ്സാക്കണമെന്നുതന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ അഭിപ്രായം. അതോടൊപ്പംതന്നെ വാറ്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഈ പാക്കേജ് അനുവദിച്ചാൽ എൽ.എൻ.ജി. ക്കുള്ള വാറ്റ് ഒഴിവാക്കിക്കൊടുക്കാൻ തീരുമാനമായിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: ഇനി പ്രമേയങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കാൻ സമയമില്ല. വേണമെങ്കിൽ ഒരു പ്രമേയം മൂവ് ചെയ്യാവുന്നതാണ്. ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ, പ്രമേയം മൂവ് ചെയ്താൽമതി. സംസാരിക്കേണ്ടതില്ല.

മായം ചേർക്കൽ തടയുന്നതിന് നടപടി

ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന പ്രമേയം മുഖ് ചെയ്യുന്നു.

“രാസവളങ്ങളുടെയും കീടനാശിനികളുടെയും അമിത പ്രയോഗവും ഭക്ഷണ പദാർത്ഥങ്ങളിലെ മായംചേർക്കലും ഭക്ഷ്യ സാധനങ്ങളെയും ഭക്ഷ്യോൽപ്പന്നങ്ങളെയും മാത്രമല്ല, നമ്മുടെ ഭൂമിയെയും പ്രകൃതിയേയുംകൂടി മലിനമാക്കുന്നു. മാതൃക കീടനാശിനികളുടെ അമിതമായ ഉപയോഗം, അറിയപ്പെടാത്ത വ്യത്യസ്ത രോഗങ്ങൾ മനുഷ്യ സമൂഹത്തിൽ പടർന്നുപിടിക്കാൻ കാരണമാകുന്നു. ഇതിനൊരു പ്രത്യക്ഷ ഉദാഹരണമാണ് കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ ദുരിതം വിതറുന്ന എൻഡോസൾഫാൻ ഉപയോഗം.

ഭക്ഷണ പദാർത്ഥങ്ങളിലെ മായം ചേർക്കൽ തടയുന്നതിന് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് നിയമങ്ങൾ നിലവിലുണ്ടെങ്കിലും, നിയമം നടപ്പാക്കുന്നതിലുള്ള പരാജയവും ഈ വിഷയത്തിലുള്ള പൊതു സമൂഹത്തിന്റെ അജ്ഞതയും കാരണം ഭക്ഷണ പദാർത്ഥങ്ങളിൽ മായം ചേർക്കൽ ഇന്നും വ്യാപകമായി തുടരുകയാണ്.

ആയതിനാൽ, മനുഷ്യ സമൂഹത്തിന്റെ നിലനിൽപ്പിനുതന്നെ വെല്ലുവിളി ഉയർത്തുന്ന മാതൃകമായ കീടനാശിനികളുടെയും കളനാശിനികളുടെയും ഉപയോഗവും ഭക്ഷണപദാർത്ഥങ്ങളിലെ മായം ചേർക്കലും തടയുന്നതിനുള്ള നിയമങ്ങൾ ശക്തമായി നടപ്പാക്കണമെന്ന് ഈ സഭ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു”.

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽകുമാർ: സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ഇന്ന് വെള്ളിയാഴ്ചയായതിനാൽ സഭയിൽ അംഗങ്ങളുടെ എണ്ണം ഒരുപക്ഷെ കുറവായിരിക്കാം. എന്നാൽ പതിവിന് വിപരീതമായി, അംഗങ്ങൾ സജീവമായിത്തന്നെ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തതിന് നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും തിങ്കളാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2014 ജൂൺ മാസം 23-ാം തീയതി തിങ്കളാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സഭ ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം 12.30-ന് പിരിഞ്ഞു.)
