

**അടിയന്തരപ്രമേയം**

സെമി ഹൈസ്കൂൾ കെ-റെയിൽ പദ്ധതി

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ വിഭാവനം ചെയ്ത സബർബൻ റെയിൽ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിച്ച് തിരുവനന്തപുരം-കാസർകോട് റൂട്ടിൽ, കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയെന്ന പേരിൽ തികച്ചും അശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ, കൃഷിയിടങ്ങളുടെയും ജനവാസ കേന്ദ്രങ്ങളുടെയും നിലനിൽപ്പുപോലും അപകടത്തിലാക്കുന്ന തരത്തിൽ സെമി ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ പിണറായി സർക്കാർ നടപടി സ്വീകരിച്ചതുമൂലം ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന കഷ്ടനഷ്ടങ്ങളും ആശങ്കകളും പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളും, കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ കോറിഡോർ പദ്ധതിയിൽ കേരളത്തുൾപ്പെടുത്തുവാൻ ശ്രമങ്ങൾ നടത്താത്ത സ്ഥിതിവിശേഷവും സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് സർവ്വശ്രീ മോൻസ് ജോസഫ്, കെ. സി. ജോസഫ്, മഞ്ഞളാംകുഴി അലി, അനൂപ് ജേക്കബ് എന്നീ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ റൂൾ 50 പ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, കെ-റെയിൽ പദ്ധതി

കൃഷിയിടങ്ങളെ നശിപ്പിക്കുമെന്നും ജനവാസ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ താമസിക്കുന്നവരെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രധാനമായും പറയുന്നത്. കെ-റെയിൽ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്യുമ്പോൾ ഇക്കാര്യങ്ങൾ സർക്കാർ പരിഗണിച്ചിട്ടുണ്ട്. സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങൾ അവഗണിച്ചുകൊണ്ടല്ല വികസന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. പ്രമേയാവതാരകൻ ഉദ്ദേശിച്ചതുപോലെയല്ല കാര്യങ്ങൾ. നെൽപ്പാടങ്ങളും കൃഷിയിടങ്ങളും സംരക്ഷിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യം മുൻനിർത്തി ഗ്രീൻഫീൽഡ് പ്രദേശങ്ങളിൽ കൃഷിയിടങ്ങൾക്ക് കോട്ടം വരുത്താതെ ഇണകൾക്ക് മുകളിൽ റെയിൽപാളങ്ങൾ നിർമ്മിച്ചാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. 115 കി.മീറ്റർ പാടശേഖരങ്ങളിൽ 88 കി.മീറ്റർ ദൂരവും ഈ രീതിയിലാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ജലാശയങ്ങളും തണ്ണീർത്തടങ്ങളും സംരക്ഷിക്കപ്പെടും. നിർദ്ദിഷ്ട പാത കടന്നുപോകുന്ന 11 ജില്ലകളിലെ ആരാധനാലയങ്ങളും പാടങ്ങളും കാവുകളും ബാധിക്കപ്പെടാത്ത രീതിയിലാണ് പ്രസ്തുത പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഈ പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ വീടുകളുടെ 9314 കെട്ടിടങ്ങളെ മാത്രമാണ് ബാധിക്കുന്നതെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബാധിക്കപ്പെടുന്നവരുടെ

പുനരധിവാസം ഉറപ്പാക്കും. നിർദ്ദിഷ്ട റെയിൽപാതയുടെ ആകെ നീളമായ 530 കി.മീറ്ററിൽ തിരൂർ മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള 220 കി.മീറ്റർ നിർദ്ദിഷ്ട പാത നിലവിലുള്ള റെയിൽ പാതയുടെ സമാന്തരമായാണ് പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഈ പദ്ധതി അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കാനും സഹായിക്കും. സംസ്ഥാനത്തെ തിരക്കേറിയ റോഡുകളിൽ നിന്നും ഏകദേശം 19000 വാഹനങ്ങൾ ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിയിൽ മാറ്റം. ഈ പദ്ധതി നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിനായി ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. വിശദമായ സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തുന്നതാണ്. പാരിസ്ഥിതിക പഠനം നടന്നു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 2019 ഡിസംബർ 17-ന് പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരത്തിന് സമർപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അനുമതി ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുവാൻ കഴിയും. മുൻകാലങ്ങളിലെ വികസന പദ്ധതികളുടെ ദുരവസ്ഥ എന്തായിരുന്നുവെന്ന് ആലോചിക്കണം. അംഗീകാരം ലഭിച്ചതിനുശേഷമാണ് എല്ലാ പദ്ധതികളുടെയും പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങളെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചിരുന്നത്. ഇതിനായി ഏറെ കാലതാമസവും അധിക പണച്ചെലവും ഉണ്ടാകുന്നു.

വികസന പദ്ധതികളുടെ കാര്യത്തിൽ ഇത്തരം കാലവിളംബം ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ലെന്ന നിഷ്കർഷയാണ് ഈ സർക്കാരിനുള്ളത്. അതിനാലാണ് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ യൂണിറ്റുകൾ രൂപീകരിക്കാനുള്ള നടപടി ആരംഭിച്ചത്. ഒരു കാര്യം വ്യക്തമാക്കാനുള്ളത്, ജനങ്ങളുടെ ആശങ്കകൾ പരിഗണിക്കാത്ത ഒരു നടപടിയും സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകില്ല. അനാവശ്യമായ ഭയപ്പാടുകൾ ഉയർത്തി, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനത്തിന് ഒരു പുതിയ പാത വെട്ടിത്തുറക്കുന്ന പദ്ധതിയെ ഏത് വിധേനയേയും തുരങ്കം വയ്ക്കാനുള്ള നീക്കങ്ങൾ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. മുൻ സർക്കാർ തുടങ്ങിവച്ച സബർബൻ റെയിൽ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിച്ചിട്ടാണ് നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി ആരംഭിച്ചതെന്നാണ് ഉന്നയിക്കുന്ന ആക്ഷേപം. ഇത് വസ്തുതാപരമല്ല. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുള്ള പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയായ 126 കി.മീ സ്ഥലത്താണ് റാപിഡ് റെയിൽ ട്രാൻസിസ്റ്റ് സിസ്റ്റം വിഭാവനം ചെയ്തത്. പക്ഷെ, കേന്ദ്ര റെയിൽ മന്ത്രാലയം സബർബൻ റെയിൽ പോളിസിയിൽ മാറ്റം വരുത്തുകയും ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ 2017 ഡിസംബർ 7-ന് കത്ത് മുഖാന്തരം അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. തുടർന്നു കേന്ദ്ര സർക്കാരുമായി നടത്തിയ

ഉന്നതതല ചർച്ചയിലാണ് സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ പദ്ധതി കുറച്ചുകൂടി ഉചിതമായിരിക്കുമെന്ന ആശയം ഉയർന്നത്.

ഏറെ തവണ ഉന്നയിച്ച മറ്റൊരു ആക്ഷേപം കൂടി പ്രമേയാവതാരകൻ ഉന്നയിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തെ വലിയ കടക്കണിയിലാക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ബഡ്ജറ്റ്, നന്ദിപ്രമേയ ചർച്ചകളിൽ ഇതിനെപ്പറ്റി വിശദമായി പറഞ്ഞതാണ്. പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങൾ വികസിക്കുമ്പോൾ നിക്ഷേപങ്ങൾ ഉണ്ടാവുകയും സാമ്പത്തിക വളർച്ചയ്ക്ക് ആക്കം കൂടുകയും കൂടുതൽ തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യും. ഇങ്ങനെയുണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക വളർച്ച, പശ്ചാത്തലസൗകര്യ വികസനത്തിനായി എടുക്കുന്ന കടത്തെ അതിജീവിക്കാൻ സഹായകമാകും. മൂലധന ചെലവുകൾക്കായും പശ്ചാത്തലസൗകര്യ വികസനത്തിനായും കടമെടുക്കാത്ത ഏതെങ്കിലും സർക്കാർ, ഏതെങ്കിലും കാലത്ത് ലോകത്തിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്ത് ഉണ്ടായിരുന്നോ എന്നുകൂടി ആക്ഷേപം ഉന്നയിക്കുമ്പോൾ പരിശോധിക്കുന്നത് നല്ലതാണ്.

ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോറിഡോറിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ

പരിശ്രമിച്ചില്ലെന്ന ആക്ഷേപം കൂടി പ്രമേയത്തിൽ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. സെമി ഹൈസ്കൂൾ പദ്ധതിക്ക് ഏകദേശം 66000 കോടി രൂപയുടെ ചെലവ് വരും. ഇതിന്റെ ഇരട്ടിയോളം ചെലവാണ് ഹൈസ്കൂൾ റെയിലിന്. പ്രായോഗികമായ സമീപനമാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ കോരിഡോറിൽ ഉൾപ്പെടാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ശ്രമിച്ചില്ലെന്നത് അടിസ്ഥാനരഹിതമാണ്. ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ കോരിഡോർ ഇന്ത്യയിലെ പ്രധാന പട്ടണങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഡൽഹി-മുംബൈ, ചെന്നൈ-ബാംഗ്ലൂർ ഇത്തരം വൻ നഗരങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതിയാണ് ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ. ഒരു സംസ്ഥാനത്തിനുള്ളിലെ പ്രധാന നഗരങ്ങളെയും പട്ടണങ്ങളെയും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതിയല്ല ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ കോരിഡോർ. സെമി ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ കേരളം വിഭാവനം ചെയ്ത തനതായ പദ്ധതിയാണ്. കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ എന്ന കമ്പനി മുഖാന്തരമാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ പങ്കാളിത്തം 51 ശതമാനം കേരള സർക്കാരും 49 ശതമാനം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ റെയിൽവേ

മന്ത്രാലയവുമാണ്. അന്താരാഷ്ട്ര ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും കുറഞ്ഞ പലിശയ്ക്ക് ലഭിക്കുന്ന വായ്പയാണ് ഈ പദ്ധതിക്കായി ചെലവഴിക്കുന്നത്. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ചില സംശയങ്ങൾ നേരത്തെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതൊക്കെ ഇതോടെ ദൂരീകരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടാകും. ഇത് ഒരു അടിയന്തരപ്രമേയമായി ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട ഒരു ആവശ്യകതയും വരുന്നില്ല.

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നൽകിയ മറുപടിയിൽ, ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ഗുണവശങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയും ആശങ്കകൾ ആവശ്യമില്ലെന്ന് പറയുകയും ചെയ്തു. ഈ പാത കടന്നുപോകുന്നതിന് വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്ന എല്ലാ പ്രദേശങ്ങളിലെയും ജനങ്ങൾ ആശങ്കയിലാണ്. ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിക്കണം, ജനങ്ങൾക്ക് ഉപദ്രവമാകുന്ന നിലയിലാണ് ഈ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നതെന്ന് പറഞ്ഞ് ജനങ്ങൾ പ്രതിഷേധിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ ഫലഭൂയിഷ്ടമായ കൃഷിയിടങ്ങളിലൂടെയും ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലൂടെയുമെല്ലാം പുതിയൊരു റെയിൽവേ ലൈൻ കടന്നുവരുമ്പോൾ ജനസാന്ദ്രതയേറിയതും ഭൂവിസ്തൃതി കുറഞ്ഞതുമായ

കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹ്യ രംഗത്തും പരിസ്ഥിതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും വലിയ ആഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുമെന്ന പൊതുപരാതി ഉയർന്നുവന്നിരിക്കുന്നത് സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ഈ അടിയന്തരപ്രമേയത്തിലൂടെ ജനങ്ങളുന്നയിച്ച വിഷയങ്ങളാണ് ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനാഗ്രഹിക്കുന്നത്. കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഒരു പുതിയ റെയിൽപ്പാതയുടെ നിർമ്മാണം കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ നടപ്പാക്കുമ്പോൾ കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരൂർ വരെ ഇപ്പോഴുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിന് സമാന്തരമായിട്ടാണ് ഈ പാത വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരൂർ വരെ നിലവിലുള്ള ലൈനിന് സമാന്തരമായി നിർമ്മിക്കുന്നത് ഒരു പരിധിവരെ ആശ്വാസവും സ്വാഗതാർഹവുമാണ്. പക്ഷേ തിരൂർ മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ലൈൻ മാറുകയാണ്. തിരൂർ മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ പുതിയൊരു ലൈനിലേക്ക് മാറുമ്പോഴാണ് ഈ പ്രതിസന്ധികളും പ്രത്യാഘാതങ്ങളും മുഴുവൻ സംഭവിക്കുന്നത്. കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഈയൊരു റെയിൽവേ ലൈൻ വികസിപ്പിക്കണമെങ്കിൽ നിലവിലുള്ള



റെയിൽവേ ലൈനിന് സമാന്തരമായി മനുഷ്യർക്ക് ഉപദ്രവമില്ലാതെ ജനങ്ങളെ കഷ്ടപ്പെടുത്താതെ നിർമ്മിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് എന്തുകൊണ്ട് സർക്കാരിന് ആലോചിച്ചുകൂടാ എന്നാണ് ജനങ്ങളും ജനപ്രതിനിധികളും ചോദിക്കുന്നത്. ഇതിന് അല്പസമയം കൂടുതൽ വന്നേക്കാം. കുറച്ചുകൂടി സമയമെടുത്താലും ജനങ്ങൾക്കുള്ള കഷ്ടപ്പാടുകൾ പരിപൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കപ്പെടുക എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം. തിരൂർ മുതൽ പുതിയ റെയിൽവേ ലൈനുകൾക്കകയെന്ന് പറയുന്നതിന്റെ അശാസ്ത്രീയത ഏറ്റവും ഗൗരവമായി സർക്കാർ പരിഗണിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ എവിടെയെത്തിയെന്നുള്ളത് സർക്കാർ പരിശോധിക്കേണ്ട വിഷയമാണ്. റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഇന്നും എങ്ങുമെത്താത്ത നിലയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ ഭരണ കാലത്ത് സബർബൻ റെയിൽ പദ്ധതി തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെ വിഭാവനം ചെയ്തിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. ഇവിടെ പല പദ്ധതികളും, പ്രത്യേകിച്ച് തീരദേശ റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന്റെ കാര്യത്തിൽ നമുക്ക്

മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കാസർഗോഡ് - തിരുവനന്തപുരം റെയിൽവേ ലൈനിൽത്തന്നെ ഭാഗികമായി മാത്രമാണ് ഡബ്ബിംഗ് നടന്നിട്ടുള്ളത്. ഈ വിഷയത്തിൽ പ്രായോഗികമായ സമീപനം സർക്കാർ എടുക്കണമെന്നതാണ് ജനങ്ങളും ജനപ്രതിനിധികളും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്. പ്രായോഗികമായ സമീപനമാണ് സർക്കാർ എടുക്കുന്നതെങ്കിൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ പദ്ധതികളല്ലേ ആദ്യം പൂർത്തിയാക്കേണ്ടത്. നിലവിലുള്ള പദ്ധതികൾ പൂർത്തിയാക്കിയാൽ, നിലവിലുള്ള ട്രെയിനുകൾ കൃത്യമായി ഓടിച്ചാൽ, കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം ഉൾപ്പെടെ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയാൽ, റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും ഫലപ്രദവും മെച്ചപ്പെട്ടതുമായ യാത്രാ സംവിധാനം കേരളത്തിനുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളത് എന്തുകൊണ്ട് പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ മുന്നോട്ടുവരുന്നില്ല? ഇവിടെ സിഗ്നൽ സിസ്റ്റം മാറ്റുകയും വളവുകൾ നിവർത്തുകയും ചെയ്യുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ നിലവിലുള്ള ലൈനിൽ ചെയ്ത് ഡബ്ബിംഗ് കൃത്യമായി പൂർത്തിയാക്കിയാൽ കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാനും കൂടുതൽ വേഗത്തിലെത്താനും കഴിയും. അതിനുള്ള നിരവധി നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവെച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതൊന്നും പരിഗണിക്കാതെ

കേരളത്തിനുവേണ്ടി മാത്രമായി പുതിയൊരു റെയിൽവേ പദ്ധതി വന്നാൽ അത് അപ്രായോഗികമാണെന്ന് വിദഗ്ദ്ധരായ എല്ലാവരും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഈ രംഗത്തെ ഒരു അതോറിറ്റിയെന്ന് പറയുന്നത് മെട്രോ ശ്രീധരൻ എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കുന്ന ആദരണീയനായ ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരനാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായമെന്താണ്? കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ പറഞ്ഞ അഭിപ്രായം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും സർക്കാരിന്റെയും ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഈ കെ-റെയിൽ പദ്ധതി അശാസ്ത്രീയമാണ്, ഇത് അപ്രായോഗ്യമാണ്, സർക്കാർ പറയുന്ന രീതിയിൽ ഇത് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയില്ല, അതുകൊണ്ട് ഇത് പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്ന് ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ അഭിപ്രായപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് വളരെ ഗൗരവത്തോടെ കാണണമെന്ന അഭ്യർത്ഥനയാണ് എനിക്ക് മുന്നോട്ടുവയ്ക്കാനുള്ളത്. ഈ പദ്ധതിക്ക് അറുപത്തിയാറായിരത്തോളം കോടി രൂപ ചെലവ് വരുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. നിയമസഭയിൽ മറുപടി നൽകിയതും ബഡ്ജറ്റിൽ പറഞ്ഞതും 63941 കോടി രൂപ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു എന്നാണ്. 120000 കോടി രൂപ, അതായത്

സർക്കാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച തുകയുടെ ഇരട്ടി തുക വേണമെന്നാണ് ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ പറഞ്ഞത്. ഹൈസ്കീഡ് റെയിൽ കോറിയോറിന് 120000 കോടി രൂപ വേണ്ടിവരമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. സർക്കാർ പറയുന്ന അറുപത്തിയാറായിരം രൂപയിലും അറുപത്തിമൂവായിരം രൂപയിലും ഇതിന്റെ വർക്ക് തീരുകയില്ല, 120000 കോടി രൂപ ഈ കെ-റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടിവരമെന്ന് മെട്രോ ശ്രീധരൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നു. ഏതാണ്ട് ഒൻപതിനായിരത്തോളം കെട്ടിടങ്ങളും ആറായിരത്തോളം കുടുംബങ്ങളെയും ഒഴിപ്പിക്കേണ്ടിവരമെന്ന് സർക്കാർ പറയുന്നു. എന്നാൽ വിദഗ്ദ്ധരായ ആളുകൾ നടത്തിയ സർവ്വേയിലും മെട്രോ ശ്രീധരന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടത്തിയ പഠനത്തിലും ഇരുപത്തിയയ്യായിരത്തിനും മുപ്പതിനായിരത്തിനും ഇടയ്ക്ക് കുടുംബങ്ങളെ ഈ പദ്ധതിയുടെ പേരിൽ ഒഴിപ്പിക്കേണ്ടിവരമെന്നാണ് വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. ആശങ്ക പരത്താൻവേണ്ടി ഞങ്ങൾ എന്തെങ്കിലും രീതിയിലുള്ള നിലപാടെടുക്കുകയാണെന്ന് തെറ്റിദ്ധരിക്കരുത്. കേരളത്തിൽ വികസന രംഗത്ത് നല്ല കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് കൂടെനിൽക്കുന്നവരാണ് ഞങ്ങളെല്ലാവരും. ഗവൺമെന്റ് നല്ല കാര്യങ്ങൾ

ചെയ്യാൽ തീർച്ചയായും അതിന്റെയുടെ നിൽക്കാൻ ഞങ്ങൾ തയ്യാറാണ്. ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന ആശങ്കകൾ പരിഹരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. പക്ഷേ ആശങ്ക പരിഹരിച്ചുകൊണ്ട് ഈ പദ്ധതി മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിവിശേഷം ജനങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിച്ച്, നിലവിലുള്ള സിസ്റ്റം മെച്ചപ്പെടുത്താൻവേണ്ടി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവരണം എന്ന നിർദ്ദേശം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്. ഞങ്ങൾ ഈ പ്രമേയത്തിൽ ഒരു കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോറിഡോർ പദ്ധതിയിൽ നമുക്ക് ശ്രമം നടത്താൻ പാടില്ലേയെന്ന് ചോദിച്ചതിനുകാരണം, ബഹുമാന്യനായ പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി കൊല്ലം ബൈപ്പാസിന്റെ ഉദ്ഘാടന ചടങ്ങിൽ പങ്കെടുക്കാൻ വന്നപ്പോൾ ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോറിഡോർ പദ്ധതിയിൽ കേരളത്തെ ഉൾപ്പെടുത്താൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണെന്ന് പറഞ്ഞു. മുംബൈ-കന്യാകുമാരി എന്ന നിലയിൽ പ്രൊപ്പോസ് ചെയ്തു. ബഹുമാന്യനായ പി. ജെ. ജോസഫ്, എം.എൽ.എ. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബഡ്ജറ്റ് ചർച്ചയിൽ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ ഇവിടെ വിശദമായി അവതരിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി.

ബഹുമാന്യനായ ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ മറുപടിയും പറഞ്ഞു. ഞങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്, ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യ മുഴുവൻ തുകയും മുതൽമുടക്കാനും കേരളത്തിന്റെ ഒരു ഷെയറും വച്ച് ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോരിഡോർ നടപ്പാക്കുമ്പോൾ മുಂಬൈ-കന്യാകുമാരി ദീർഘദൂര യാത്രക്കാർക്കുള്ള പ്രയോജനകരമാക്കുന്ന വിധത്തിൽ മാറ്റാൻ കഴിയുന്ന ഒരു പദ്ധതി ഇന്ന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ മുന്നിലുണ്ട്. അങ്ങനെ നിൽക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പറയുമ്പോൾ നമുക്ക് അതിന്റെ സാധ്യതകൾ പരിശോധിച്ചാലുണ്ടാകാവുന്ന ഗുണം കേരളത്തിന് വലിയൊരു കടബാധ്യത കുറഞ്ഞുകിട്ടുകയാണ്. നമുക്ക് ഇതിൽനിന്നും ഒത്തിരി രൂപ ലാഭം കിട്ടുകയാണ്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ സഹായത്തോടെ ആ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന സാഹചര്യം വരും. മനസ്സിലാക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം, കൊല്ലത്ത് പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ പ്രഖ്യാപനം വന്നശേഷം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇടപെട്ടിട്ടുണ്ടോ അല്ലെങ്കിൽ ആ രീതിയിൽ നീക്കങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ എന്ന് ഞങ്ങൾക്കറിയില്ല. എന്നാൽ മുಂಬൈ-അഹമ്മദാബാദ് എന്ന നിലയിലുള്ള ഒരു പുതിയ റെയിൽ പദ്ധതികൂടി പ്രധാനമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചു. ഇപ്പോൾ അതിന്റെ നിർമ്മാണം

നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മുറബൈ-അഹമ്മദാബാദ് പദ്ധതി ജാപ്പനീസ് പ്രധാനമന്ത്രിയും ഇൻഡ്യൻ പ്രധാനമന്ത്രിയും ചർച്ച ചെയ്ത് ഒപ്പുവച്ചിരിക്കുകയാണ്. സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഇതുപോലുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് വായ്പകൾ കിട്ടുമോ? ഇവിടെ ഡിബേറ്റ് ചെയ്യപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമാണിത്. 30 വർഷംകൊണ്ടാണ് ജാപ്പനീസ് പ്രധാനമന്ത്രിയും ഇൻഡ്യൻ പ്രധാനമന്ത്രിയും ചർച്ചചെയ്ത് മുറബൈ-അഹമ്മദാബാദ് എന്ന ഹൈസ്കീഡ് റെയിൽ കോറിയോറിന്റെ പണം അടച്ചുതീർക്കേണ്ടത്. അതിന്റെ സാങ്കേതികവിദ്യ മുഴുവൻ ജപ്പാൻ നൽകുകയാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇൻഡ്യയും വിദേശരാജ്യങ്ങളും തമ്മിലുണ്ടാക്കുന്ന എഗ്രിമെന്റ് പോലെ കേരളത്തിന് ഇങ്ങനെയൊരു എഗ്രിമെന്റിലേക്ക് വരാൻ കഴിയണമെങ്കിൽ കോടാനുകോടി രൂപയുടെ വലിയ കടക്കണിയിലേക്ക് കേരളത്തെ കൊണ്ടുപോകുന്ന ഒരു പദ്ധതിയായി ഇത് മാറും എന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതിന്റെ കാരണം അതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇനി ഹൈസ്കീഡ് റെയിൽ കോറിയോറിന്റെ സാധ്യത പരിശോധിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്ന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേകമായി പരിശോധിക്കണം എന്ന അഭിപ്രായം ഇവിടെ ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

അതുപോലെ ഇത്രയേറെ കുടുംബങ്ങൾക്ക് കഷ്ടപ്പാടുകളും ബുദ്ധിമുട്ടുകളും ഉണ്ടാക്കുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം, ഈ പദ്ധതിയുടെ കാര്യത്തിൽ നിൽക്കുമ്പോൾ ഞാൻ ആദ്യം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനകൾ വികസിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾക്ക് ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുവരേണ്ടതല്ലേ? ഇവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ യാത്രാ സൗകര്യത്തെക്കുറിച്ചാണല്ലോ പറയുന്നത്. ഇന്ന് കേരളത്തിൽ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തിന്റെ അവസ്ഥയെന്താണ്? കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇന്ന് അടച്ചുപൂട്ടൽ ഭീഷണിയിൽ നിൽക്കുന്നു. ജനറലി മാസത്തെ പെൻഷൻപോലും അവർക്ക് കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ നിൽക്കുന്നതായി പരാതികൾ നിലനിൽക്കുന്നു. എം.എൽ.എ.-മാർക്ക് നല്ല ഒരു ബസ്സുപോലും കൊടുക്കാൻ കഴിയാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ദുരവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്ന കേരളത്തിൽ നമുക്ക് പാവപ്പെട്ടവർ യാത്ര ചെയ്യുന്ന വാഹനങ്ങൾപോലും കൃത്യമായി ഓടിക്കാനോ അത് ഫലപ്രദമായി നടത്താനോ ഗവൺമെന്റിന് ഏറ്റെടുക്കാനോ കഴിയാത്ത രൂക്ഷമായ പ്രതിസന്ധിയുടെ മുന്നമ്പിൽ നിൽക്കുന്ന കേരളത്തിൽ ഇതുപോലൊരു പദ്ധതി



പ്രായോഗികമാണോ എന്ന ചോദ്യം ജനങ്ങൾ ചോദിക്കുന്നത് ന്യായമാണ്. അതുകൊണ്ട് പ്രായോഗികമല്ലാത്ത, അശാസ്ത്രീയമായ, നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാത്ത, ജനങ്ങൾക്ക് ആശങ്കയുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതി എന്ന നിലയിലേക്ക് ഇത് മാറ്റുമ്പോൾ തീർച്ചയായും ജനവികാരത്തെ മാനിച്ചുകൊണ്ട്, കേരളമൊട്ടാകെ ഉണ്ടായിരിക്കുന്ന ആശങ്കകൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ഈ പദ്ധതി ഗവൺമെന്റ് ഉപേക്ഷിക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകണം. ജനങ്ങൾക്കിടയിലുണ്ടായിരിക്കുന്ന ആശങ്കകൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ഈ പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന ആവശ്യം ഞാൻ ഉന്നയിക്കുകയാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പൊതുവായ ആവശ്യമാണ് എടുക്കുന്നതെങ്കിൽ ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിയുടെ ആവശ്യകത എല്ലാവർക്കും ബോധ്യമാകും. ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ അംഗം ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ് ആരെയാണ് പ്രതിനിധീകരിക്കുന്നതെന്ന് ഈ സംസാരത്തിലൂടെ വ്യക്തമല്ല. ജനങ്ങളെയാണെങ്കിൽ ഇതല്ല പറയേണ്ടത്. ജനങ്ങൾക്ക് ഇത്തരമൊരു പദ്ധതി ഒഴിച്ചുകൂടാനാകാത്തതാണ്. ഇപ്പോൾ കാസർഗോഡ് മുതൽ

തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള വിവിധ ജില്ലകളിലെ ജനങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്ന യാത്രാവിഷമം നേരത്തെയുള്ളതുപോലെതന്നെ തുടരുകയാണ്. നമുക്ക് റെയിലിന്റെ വികസനമൊക്കെ വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും സമയകാര്യത്തിൽ വലിയ മാറ്റം വന്നിട്ടില്ല. നേരത്തെ എടുക്കുന്ന സമയത്തിൽനിന്ന് ചെറിയ വ്യത്യാസം മാത്രമേ വന്നിട്ടുള്ളൂ. ഇതിൽ അദ്ദേഹത്തോട് വിദഗ്ദ്ധർ പറഞ്ഞുവെന്നാണ് പറയുന്നത്, അത് വിദഗ്ദ്ധർ ആയിരിക്കില്ല, നാടൻ വർത്തമാനമായിരിക്കാനാണ് സാധ്യത. അദ്ദേഹം ധരിച്ചുവെച്ചിരിക്കുന്നത് റെയിൽവേ ഡബിൾ ലൈനാകുക, സിഗ്നൽ മാറ്റുക അതോടെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കപ്പെടുമെന്നും നല്ല സ്ലീഡിൽ പോകാൻ കഴിയുമെന്നുമാണ്. അത് സാധ്യമാകില്ലെന്നാണ് റെയിൽവേതന്നെ പറയുന്നത്. റെയിൽവേയല്ലേ അതിന്റെ വിദഗ്ദ്ധർ; അവർ തന്നെ അത് നിരാകരിക്കുകയാണ്. കാരണം നമുക്ക് ഇന്നുള്ള സൗകര്യത്തിൽ പോകാൻ കഴിയുന്നതിന് ഒരു പരിമിതിയുണ്ട്. അപ്പോഴാണ് നാം പുതിയ മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കേണ്ടത്. നമുക്ക് രണ്ടുമണിക്കൂർകൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് എറണാകുളത്തേക്ക് എത്താൻ കഴിയുമെങ്കിൽ അവിടെനിന്ന് രണ്ടുമണിക്കൂർ കൊണ്ട് കാസർഗോഡ് എത്താൻ സാധിക്കുമെങ്കിൽ ജനങ്ങൾക്ക് അതൊരു വലിയ

ആശ്വാസമാണ്.

ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പുതിയതരത്തിലുള്ള ഒട്ടേറെ വ്യവസായങ്ങൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഒരു മേഖല മാത്രം ഞാൻ പറയാം, ഐ. ടി. മേഖല. ഐ. ടി. മേഖലയിൽ എറണാകുളത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന എത്രയോ ആളുകൾ തിരുവനന്തപുരത്തുണ്ടാകും; തിരുവനന്തപുരത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നവർ എറണാകുളത്തുണ്ടാകും; എറണാകുളത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നവർ കോഴിക്കോടോ കണ്ണൂരോ ഉണ്ടാകും. ഇങ്ങനെ ഒരവസ്ഥ വരുമ്പോൾ അവരുടെ ഇന്നത്തെ നിലയനുസരിച്ച് അവർക്ക് അവിടെത്തന്നെ താമസിച്ചുകൊണ്ട് ജോലി ചെയ്യണം. അങ്ങനെ താമസിച്ചുകൊണ്ട് ജോലി ചെയ്യുന്നതിനപകരം ഈയൊരു ട്രെയിൻ ഉണ്ടെങ്കിൽ രണ്ടുമണിക്കൂർകൊണ്ട് എറണാകുളം എത്തുമെങ്കിൽ ആറുമണിക്ക് ഇവിടെനിന്ന് പുറപ്പെട്ടാൽ എട്ടുമണിക്ക് എറണാകുളത്ത് എത്തും. വൈകുന്നേരം ജോലി കഴിഞ്ഞ് രണ്ടുമണിക്കൂർകൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരത്തും എത്തും. ഇത് ഒരു അസംഭവ്യമായ ഉദാഹരണമല്ല. ഈ തരത്തിലുള്ള സമയം ലാഭിക്കൽ വലിയതോതിലാണ് സംഭവിക്കുക. നമുക്ക് പൊതുവിൽ ആവശ്യമുള്ള ഒരു കാര്യമാണിത്. എന്നാൽ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം ശരിയാണ്. ഈ

റെയിൽ പുതുതായി വരുമ്പോൾ അത് ജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് ഇല്ലാത്ത രീതിയിൽ പോകണം. അതിന് ആദ്യമേതന്നെ സർക്കാർ ആലോചിച്ച ഒരു കാര്യം ഇന്നുള്ള റെയിലിന്റെ സമാന്തരമായ റെയിൽ ആയിരിക്കുക എന്നതാണ്. അങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരൂർ വരെയാണ് ഈ തരത്തിൽ പോകാൻ സാധിക്കുന്നത്. അവിടെനിന്ന് ഇങ്ങോട്ടുവരുമ്പോൾ വലിയതോതിലുള്ള തടസ്സങ്ങൾ വരികയാണ്. അപ്പോൾ സമാന്തരമായി വരാൻ കഴിയില്ല. ചില പട്ടണങ്ങൾ നമ്മൾ മനസ്സിൽ കണ്ടാൽ മതി. അവിടെയൊക്കെ റെയിലിന്റെ അടുത്തുതന്നെ കൺസ്ട്രക്ഷൻ വ്യാപിച്ചുകിടക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് അതുവഴി പോകാൻ മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങളില്ല. അതുവഴി പോകാൻ പുറപ്പെട്ടാൽ ഭയങ്കര എതിർപ്പ് ആളുകളിൽ നിന്നുണ്ടാകും. മാത്രമല്ല, പണച്ചെലവും കൂടുതലായി വരും. അതുകൊണ്ടാണ് തിരൂർ മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഇതിന് തൊട്ടുതന്നെ എന്നാൽ വളരെ അകലെയല്ലാതെ ഒരു റെയിൽപ്പാത ഉണ്ടാകുക എന്നത്, സമാന്തരമായി തൊട്ടടുത്ത് പറ്റില്ല; അതാണ് വളരെ വലിയ പരിശോധന നടത്തി കണ്ടെത്തിയത്. അങ്ങനെവരുമ്പോൾ അതിൽ മറ്റ് പ്രയാസങ്ങളുണ്ടാകും. ഒരു പ്രയാസം, നെൽവയലുകളുമായി

ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. അവിടെ തുണ ഇട്ട് റെയിൽ സ്ഥാപിച്ച് അതിനുമുകളിൽ കൂടി ട്രെയിൻ പോകാനുള്ള സംവിധാനമൊരുക്കി. കഴിയാവുന്നത്ര ആളുകളെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കാതിരിക്കുക എന്നുള്ളത് തന്നെയാണ് സർക്കാരിന്റെ സമീപനം.

കേരളത്തിൽ മൊത്തം നോക്കുമ്പോൾ 9314 കെട്ടിടങ്ങൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്നുണ്ട്. അതിൽ കടകളും കുറേ വീടുകളും മറ്റും വരുന്നുണ്ട്. അതിൽ അവർക്ക് വിഷമം ഉണ്ടാകുമെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. ആ വിഷമം എങ്ങനെ ലഘൂകരിക്കാൻ സാധിക്കും; എത്രകണ്ട് അവരെ സഹായിക്കാൻ പറ്റും; അവരെ പുനരധിവാസിപ്പിക്കാൻ എന്തൊക്കെ ചെയ്യാൻ സാധിക്കും; ആ കാര്യങ്ങളെല്ലാം നമുക്ക് പരിശോധിക്കാവുന്നതും ചർച്ച ചെയ്യാവുന്നതുമാണ്. നാട്ടുകാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുക എന്നതല്ല ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. നാടിന്റെ സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു കാര്യമാണിത്. ഏതാനും ആളുകൾക്ക് ചെറിയൊരു ബുദ്ധിമുട്ട് വരുന്നുവെങ്കിൽ അതില്ലാതാക്കാൻ എന്തൊക്കെ ചെയ്യാൻ സാധിക്കും ഇതാണ് സർക്കാർ ഇക്കാര്യത്തിൽ ആലോചിക്കുന്നത്. നേരത്തെ പറഞ്ഞ പദ്ധതികൾ ഈയടുത്ത കാലത്തോടൊന്നും നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പ്രാവർത്തികമാകുന്നതല്ല. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ റെയിൽവേ പദ്ധതിയിൽ ഇത് ഉൾപ്പെടുത്താൻ

കാത്തുനിന്നാൽ അടുത്തൊന്നും പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയില്ല.  
അതുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചിട്ടുള്ളത്.  
തത്വത്തിൽ അത് അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് നടപ്പാക്കാൻ നമുക്ക്  
കഴിയുന്നതാണ്. അദ്ദേഹം പ്രകടിപ്പിച്ച ഒരു ആശങ്ക ജനങ്ങൾക്ക്  
എന്തെങ്കിലും പ്രയാസമുണ്ടാകുമോയെന്നതാണ്. ആ പ്രയാസം  
ലഘൂകരിക്കാൻ എന്തൊക്കെ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ടോ അതൊക്കെ ചെയ്യാം.  
അവിടത്തെ ആളുകളുമായി ചർച്ചചെയ്തുകൊണ്ട് മറ്റ് കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക്  
കടക്കുകയും ചെയ്യാം. അതുകൊണ്ട് സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട  
ആവശ്യം ഇതിലില്ല.

മി. ചെയർമാൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ വിശദീകരണത്തിന്റെ  
അടിസ്ഥാനത്തിൽ അടിയന്തരപ്രമേയത്തിനുള്ള അവതരണാനുമതി  
നിഷേധിച്ചിരിക്കുന്നു.

(അടിയന്തരപ്രമേയാവതരണത്തിന് അനുമതി നിഷേധിച്ചു.)

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, ഞങ്ങളാരും  
വികസന പദ്ധതികൾക്കെതിരല്ല. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള  
സംസ്ഥാനങ്ങളാണ് കേരളവും ഗോവയും. പലപ്പോഴും വികസനവുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് ഭൂമിയേറ്റെടുപ്പ് ഉൾപ്പെടെ വലിയ പ്രശ്നംതന്നെയാണ്. റെയിൽവേയുടെ കാര്യമെടുത്താൽ, അങ്കമാലി-ശബരിമല-ശബരി റെയിൽവേ, എത്രയോ വർഷങ്ങളായി നമ്മൾ കേട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതിയാണിത്. അതിലേറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട തടസം, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്. ഗുരുവായൂർ-കുറ്റിപ്പുറം റെയിൽവേ വരുന്നവെന്ന് എത്രകാലമായി കേൾക്കുന്നതാണ്. പക്ഷേ ഇതുവരെയും അത് യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നില്ല, അവിടെയും സ്ഥലമെടുപ്പാണ് പ്രശ്നമാകുന്നത്. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ, തലശ്ശേരി-നിലമ്പൂർ-നഞ്ചംകോട് ഇതെല്ലാം നമ്മൾ കേൾക്കുന്ന വൻകിട പദ്ധതികളാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഒരു പദ്ധതി പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോൾ യാഥാർത്ഥ്യബോധം വേണം. ഒരിക്കലും നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാത്ത പട്ടുകൂറ്റൻ പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിക്കുക, അതിനുവേണ്ടി അന്താരാഷ്ട്ര കൺസൾട്ടിംഗ് കമ്പനികളെ കൊണ്ടുവരിക, കമ്മീഷൻ തട്ടുക കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷമായി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ഈ പണിയാണ്. സിൽവർ ലൈൻ എന്ന കെ-റെയിൽ പദ്ധതി ഇതുപോലെ വൻ അഴിമതിക്കും തട്ടിപ്പിനും മറയായി മാറുന്നുവെന്ന ആശങ്ക ഇന്ന് സജീവമാണ്. ഇപ്പോൾ ജയിലിൽ കിടക്കുന്ന ശ്രീ. എം. ശിവശങ്കരാണ് മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ഈ

പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞുകൊടുത്തത്. അദ്ദേഹം അടുത്ത കാലത്തൊന്നും ജയിലിൽനിന്നും പുറത്തിറങ്ങാൻ പോകുന്നില്ല. ഇന്ന് അദ്ദേഹത്തെ വീണ്ടും അറസ്റ്റ് ചെയ്തു. അദ്ദേഹം കൊണ്ടുവന്ന ഓരോ പദ്ധതിയും എടുത്തുനോക്കിയാൽ നമുക്കിത് മനസ്സിലാകും. സ്പ്രിംഗ് ഡാറ്റാ കച്ചവടം തുടങ്ങി ഓരോ പദ്ധതിയെടുത്താലും ഇതിലുണ്ടായിരിക്കുന്ന അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രത്യേക താൽപ്പര്യം മനസ്സിലാകും. പ്രായോഗികമായി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന പദ്ധതികളല്ലേ ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിക്കേണ്ടത്? ഈ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതിയില്ല. കേന്ദ്രധനകാര്യ മന്ത്രാലയം ഈ പദ്ധതി നിരാകരിച്ചു. ഈ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാനത്ത് പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനവും സാമൂഹികാഘാത പഠനവും നടന്നിട്ടില്ല. പ്രായോഗികമല്ലാത്ത പദ്ധതിയെന്ന് നീതി ആയോഗ് പറഞ്ഞു. ഞാൻ അത് വായിക്കാം. "Ministry of Finance. Department of Economic Affairs, Fund Bank & ADB Division" സെപ്റ്റംബർ 3-ാം തീയതി ഗവൺമെന്റിന് കൊടുത്തതാണ്. കേരളത്തിലെ ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറി ശ്രീ. ഗോപകുമാരൻ നായർക്ക് കേന്ദ്ര ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലെ അണ്ടർ സെക്രട്ടറി ശ്രീ. വാസുദേവ് തുഡു അയച്ച കത്തിൽ "I am directed to say that the



above mentioned project ie., Trivandrum-Kasargod Semi High Speed Rail corridor, Silver Line, 109<sup>th</sup> meeting of the screening committee of the Department of Economic Affairs held on 18<sup>th</sup> August 2020, after detailed deliberations, the screening committee decided to drop the proposal advising the state Government that the existing pipeline projects be concluded before taking up new projects" എന്നാണ് പറയുന്നത്. ധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള 109-ാമത്തെ എക്കണോമിക് അഫയേഴ്സിന്റെ സ്ട്രീനിംഗ് കമ്മിറ്റി ഈ പദ്ധതി ഡ്രോപ്പ് ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ചു കേരള ഗവൺമെന്റിനെ അറിയിച്ചതാണ്. ഡ്രോപ്പ് ചെയ്യാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പറഞ്ഞിട്ടും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതിയില്ലാതെയും പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതപഠനം നടത്താതെയും സാമൂഹികാഘാതപഠനം നടത്താതെയും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ താൽപ്പര്യം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുക എന്നതിൽ മാത്രമായിരുന്നു. അതിലേക്ക് ഞാൻ പിന്നീട് വരാം. സർക്കാർ അവകാശപ്പെടുന്നതുപോലെ മൊത്തം ചെലവ് 65,000 കോടി രൂപയിലൊതുങ്ങില്ല. 1.33 ലക്ഷം കോടി വരുമെന്ന് നീതി ആയോഗ് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. 1383 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഈ പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കണം.

അതിനായി 13,000 കോടി രൂപ വേണമെന്നാണ് പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖയിൽ പറയുന്നത്. അതിനുവേണ്ടിമാത്രം ദേശീയപാത സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ ചെലവ് കണക്കാക്കിയാൽ 22,000 കോടി രൂപവരും. പദ്ധതി രൂപരേഖ എന്ന പേരിൽ അവതരിപ്പിച്ചതുപോലും വ്യക്തതയില്ലാതെയാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കും. എല്ലാ ചട്ടങ്ങളെയും കാറ്റിൽപ്പറത്തി അടിയന്തരമായി സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടികളുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നു. 20-11-2020-ൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ ഉന്നതതലയോഗം നടക്കുകയും നീതി ആയോഗ്, റവന്യൂ വകുപ്പ്, ധനകാര്യ മന്ത്രാലയം തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളെതിർത്തിയും ഇത് ഔട്ട്സോഴ്സിംഗ് സമ്പ്രദായത്തിലൂടെ, റവന്യൂ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റല്ല., ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടി ആരംഭിക്കാനാണ് ചീഫ് സെക്രട്ടറി തലത്തിൽ തീരുമാനിച്ചത്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ തിരൂർ വരെ ഒരു റെയിൽവേ പാതയും തിരൂർ മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായ പുതിയ പാതയുമാണ് 25 മീറ്റർ വീതിയിലും 560 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിലും വിഭാവനം ചെയ്യുന്നത്. ഇതിന്റെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടും ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടും അലൈൻമെന്റും ഇതുവരെ വ്യക്തതയില്ലാത്ത കാര്യമായിരുന്നു.

അത് അംഗീകരിച്ചുവെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇടുക്കി, പാലക്കാട്, വയനാട് ഒഴികെ പതിനൊന്ന് ജില്ലകളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ഈ പദ്ധതിക്ക് 1383 ഹെക്ടർ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്യണം. ഇതിൽ 1298 ഹെക്ടർ ഭൂമി സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടേതാണ്. റെയിൽവേയുടെ ഭൂമി 185 ഏക്കർ മാത്രമാണ്. സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ എത്ര കോടി രൂപ വേണം? സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പറയുന്ന 13,000 കോടി രൂപയല്ല, അത് തെറ്റാണെന്നാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പറയുന്നത്. നിർദ്ദിഷ്ട പാത കടന്നുപോകുന്ന 50 വില്ലേജുകളിലെ ഭൂമിയിലെ പരിശോധിച്ചശേഷം, 9000 കോടി രൂപ വേണ്ടിവരുന്നതാണ് കേരള സർക്കാർ പറയുന്നത്. ആർ പറയുന്നതാണ് ശരി? നീതി ആയോഗ് ഒന്നുപറയുന്നു, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മറ്റൊന്ന് പറയുന്നു. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് വേണ്ടെന്നുപറഞ്ഞ് ഡ്രോപ്പ് ചെയ്ത പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നതിന് എന്ത് മാനദണ്ഡമാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്? ഞാൻ മുഖ്യമന്ത്രിയോട് ഇക്കാര്യം നേരിട്ട് സംസാരിച്ചതാണ്. ഇതിനുവേണ്ടി ഒരു ആൾ പാർട്ടി മീറ്റിംഗ് വിളിക്കണം. ഞങ്ങളാരും ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽവേയ്ക്ക് എതിരല്ല. പക്ഷേ ജനങ്ങളനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ട് ഒരു പ്രശ്നമാണ്. 9000 ആളുകളെയല്ല മാറ്റി

പാർപ്പിക്കേണ്ടിവരുന്നത്, കണക്കനുസരിച്ച് ഏകദേശം അൻപതിനായിരത്തോളം ആളുകൾ വരും മാത്രമല്ല, റെയിൽവേ കടന്നുപോകുന്നതെല്ലാം വയലുകളിലൂടെയാണ്. അതിനുവേണ്ടി പാരിസ്ഥിതികാഘാതപാനം പ്രത്യേകം നടത്തണം. സർക്കാരിന്റെ കണക്കനുസരിച്ച് 34,000 കോടി രൂപ വിദേശ ഏജൻസികളിൽനിന്ന് കടമെടുക്കാം, കേന്ദ്ര സർക്കാർ പറയുന്ന 1.33 ലക്ഷം കോടി രൂപയാണ് പദ്ധതി ചെലവെങ്കിൽ കടമെടുക്കുന്നതിന്റെ ഇരട്ടിയാകും, കേരളം വിറ്റാലും ആ കടം വീട്ടാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയുണ്ടാകും. കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം 2018-ൽ തത്പത്തിൽ അനുമതി നൽകിയത് Stand alone elevated railway corridor-നാണ്. ശ്രീ. പിയൂഷ് ഗോയലിന്റെ കത്ത് എന്റെ കൈവശമുണ്ട്. ഈ റെയിൽവേ ലൈനിനുവേണ്ടിയല്ല കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം അനുമതി നൽകിയത്. അതിനേക്കാൾ രസകരമായ കാര്യം, ഇതുമായി മുന്നോട്ടുപോകരുതെന്ന് റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രിതന്നെ ഫയലിലെഴുതിയിട്ടുണ്ട്. അതെല്ലാം കാറ്റിൽപ്പറത്തി ഭൂമിയെറ്റെടുക്കൽ നടപടിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നു. സ്പ്രിംഗ്ലർപോലെയും പമ്പാ മണൽക്കടത്തുപോലെയും ഇ-ബസ് പോലെയും വലിയൊരു

തട്ടിപ്പിനാണിത്, ആളുകളെ കളിപ്പിക്കാനുള്ള പരിപാടിയാണ്. വികസനത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു, തീർച്ചയായും വികസനം വേണം. ഇന്നത്തെ ആളുകളുടെ സങ്കല്പം ഇതിൽനിന്നും മാറിയിരിക്കുകയാണ്. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിലിറങ്ങുക, അവിടെനിന്നും അപ്പോൾത്തന്നെ ഹെലികോപ്റ്ററിൽ സ്വന്തം സ്ഥലത്തേയ്ക്ക് പോകുക, പത്ത് മിനിട്ടുകൊണ്ട് ലക്ഷ്യത്തിലെത്താം. ഇപ്പോൾ അതിനെപ്പറ്റിയാണ് ജനങ്ങൾ ചിന്തിക്കുന്നത്. എല്ലായിടത്തും എയർ സ്ട്രിപ്പുകളുണ്ടാക്കി കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ ആളുകൾക്ക് എത്താൻ കഴിയുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് ഇപ്പോൾ ആലോചിക്കുന്നത്. Ms No. 43/2019/ TRANS dated 26-8-2019 പ്രകാരം റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി എഴുതിയത് ഞാൻ വായിക്കാം. "ഹൈസ്ലീഡ് റെയിൽവേ പ്രോജക്ടിന് തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയ ഉത്തരവ് ക്രമപ്രകാരമല്ല. അതിനാൽ പദ്ധതി നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതി കിട്ടിയശേഷം മാത്രമേ അക്വിസിഷൻ നടപടിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകാവൂ," റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി അംഗീകരിച്ച ഈ നിർദ്ദേശം മറികടന്നാണ് ഇപ്പോൾ ഭൂമിയെടുക്കൽ നടപടിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി ഇതറിയുന്നില്ല. ഔട്ട്സോഴ്സ്

ചെയ്യുകയാണ്. അവിടത്തെ ജോയിന്റ് കൗൺസിൽ ഇക്കാര്യത്തിലുള്ള ശക്തമായ എതിർപ്പ് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മൊത്തം അൻപതിനായിരം കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങൾ പൊളിക്കേണ്ടിവരും. 145 ഹെക്ടർ നെൽവയൽ നികത്തണം. 1000 മേൽപ്പാലങ്ങളോ അടിപ്പാതകളോ നിർമ്മിക്കണം. ഈ ഭീമാകാരമായ പദ്ധതി ഒരു പാരിസ്ഥിതികാഘാത പഠനവും നടത്താതെ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നത് എന്തിനുവേണ്ടിയാണെന്ന് എനിക്ക് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികളുമായി എന്തുകൊണ്ട് ചർച്ച നടത്തുന്നില്ല? ഈ ഗവൺമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് അടുത്തതോടുകൂടി പ്രഖ്യാപനം നടത്തുകയും ഇത്തരത്തിലുള്ള വലിയ പദ്ധതികൾ ആലോചിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് വരുത്തുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്നല്ലാതെ മറ്റൊന്നുമില്ല. ഇതിന്റെ കൺസൾട്ടന്റ് ആരാണ്? SYSTRA എന്ന പേരുള്ള ഒരു ഫ്രഞ്ച് കമ്പനിയാണ്. ആഫ്രിക്കൻ രാജ്യങ്ങളിൽ കരിമ്പട്ടികയിൽ പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വിവാദമായ ഒരു കമ്പനിയാണ് SYSTRA. ഇവർക്കാണ് 27 കോടി രൂപയ്ക്ക് മൂന്ന് വർഷത്തെ കൺസൾട്ടൻസി കരാർ നൽകിയത്. 23-09-2020 വരെ നൽകിയത് 12.5 കോടി രൂപയാണ്. ഇവർ സർവ്വെ നടത്തുന്നത് എങ്ങനെയാണെന്ന് അറിയാമോ? ഭൂമിയിൽക്കൂടിയല്ല,

ആകാശത്തുകൂടിയാണ്. നാട്ടുകാരെ പേടിച്ച് ഏരിയൽ സർവ്വെയാണ് ഈ SYSTRA കമ്പനി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. വലിയ തട്ടിപ്പാണ്, 27 കോടി രൂപയാണ് ഇവർക്ക് നൽകുന്നത്. 12.5 കോടി രൂപ കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. ഈ വിവാദ കമ്പനിയെ ഏൽപ്പിച്ച് എന്തിനാണ് പൊറാട്ട് നാടകം നടത്തുന്നത്? ഏതായാലും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നടക്കാൻ പോകുന്നില്ലെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. അതുകൊണ്ട് ആളുകളെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കാതെ പരസ്പരം ചർച്ചകളിലൂടെ...., ഞാൻ രണ്ടുമൂന്ന് റെയിൽവെ ലൈനുകളുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു, ഗുരുവായൂർ-കുറ്റിപ്പുറം ലൈനിന്റെ പണി നടക്കുന്നുണ്ടോ? അതുപോലെയാണ് അങ്കമാലി-ശബരി റെയിൽപ്പാത. എന്തിനേറെ, തിരുവനന്തപുരം-ആലപ്പുഴ-ചെങ്ങന്നൂർ-ഹരിപ്പാട് വഴിയുള്ള റെയിൽവെ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നു. അതിനുപോലും ഭൂമിയെടുക്കാൻ പ്രയാസമാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിനുമുമ്പ് രണ്ടുവട്ടം ആലോചിക്കണം. ചർച്ചകൾ നടത്തണം, ആളുകളുടെ പ്രയാസങ്ങൾ കണ്ടെത്തണം, ജനങ്ങളുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കണക്കിലെടുക്കണം. മുഖ്യമന്ത്രി കരുതുന്നത്, വികസനം വരുമ്പോൾ കുറേയൊളുകൾ ഒഴിഞ്ഞുപോകട്ടെയെന്നാണ്. ഇതിനെ ഇത്ര

ലഘുലവത്തോടുകൂടി കാണരുത്. ജനങ്ങളുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ മനസ്സിലാക്കണം. ഈ പദ്ധതിയുടെ ഫീസിബിലിറ്റിയെപ്പറ്റി പഠിക്കണം. ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നത് ശരിയാണോ; ഇതുകൊണ്ട് പ്രതീക്ഷിച്ച ഗുണമുണ്ടാകുമോ; സ്റ്റാൻ്റ് എലോൺ ഹൈലൈറ്റഡ് റെയിൽവെ ലൈനിനെപ്പറ്റി എന്തുകൊണ്ട് ആലോചിച്ചുകൂടാ? അതുപോലെ ഹെലികോപ്റ്റർ സർവ്വീസ്...,

പൊതുമാതൃക രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ):

സർ, ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്ന കാര്യത്തെപ്പറ്റി റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി മാത്രമല്ല, ഗവൺമെന്റുതന്നെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അന്തിമ അംഗീകാരം കിട്ടിയശേഷം മാത്രമേ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുകയുള്ളൂവെന്ന് ഔദ്യോഗികമായി തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവെയുടെ ചുമതലയുള്ള ഞാനും ഫയലിൽ അത് എഴുതിയിട്ടുണ്ട്. അതിനെപ്പറ്റി ആശങ്ക വേണ്ട. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരം കിട്ടിയാൽ മാത്രമേ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ

യോഗം കൂടിയശേഷമാണോ നിങ്ങൾ തീരുമാനിച്ചത്? അവർ പറഞ്ഞത് ഈ അംഗീകാരമൊന്നും കിട്ടിയില്ലെങ്കിലും നമുക്ക് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി മുന്നോട്ടുപോകാം എന്നാണ്. അങ്ങേയ്ക്കാണ് അതിന്റെ ചുമതല.



ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇല്ല, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതില്ലെന്ന് തീരുമാനമായിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരം കിട്ടിയാൽ മാത്രമെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ അത് നല്ല കാര്യമാണ്. കാരണം ഇത്തരം ആശങ്കകൾ ജനങ്ങൾക്കുണ്ടെന്ന കാര്യം നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം. അതുകൊണ്ട് ഈ നടപടി വളരെ അവധാനതയോടുകൂടി ചെയ്യേണ്ടതാണ്. സ്റ്റാന്റ് എലോൺ എലിവേറ്റഡ് റെയിൽവെ ലൈനാണെങ്കിൽ ആളുകൾക്ക് കുറേക്കൂടി പ്രയോജനമുണ്ടാകും. ഇനിയും കേരളത്തിൽ ഭൂമിയെടുക്കൽ വളരെ പ്രയാസമുള്ള കാര്യമാണ്. കാരണം ആളുകൾ ഇനി എങ്ങോട്ട് പോകും? നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് ഭൂമിയെടുക്കുക, മറ്റ് വികസന പദ്ധതികൾക്ക് ഭൂമിയെടുക്കുക, ഇങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ആളുകൾക്കുണ്ടാകുന്ന പ്രയാസമാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത്. അത് കണക്കിലെടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചുവെന്നുള്ളത് സന്തോഷകരമായ കാര്യമാണ്. ഏതായാലും ഈ പദ്ധതിയെപ്പറ്റി എനിക്ക് മന്ത്രിയോട് പറയാനുള്ളത്, എല്ലാ രാഷ്ട്രീയകക്ഷികളുടേയും ഒരു യോഗം വിളിച്ച് ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യണമെന്നാണ്. എന്തിനാണ് മടിച്ചുനിൽക്കുന്നത്.

അങ്ങേയ്ക്കുണ്ടാണല്ലോ റെയിൽവെയുടെ ചുമതല, ഇതിനായി ഒരു യോഗം വിളിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണം. അങ്ങേയ്ക്ക് റെയിൽവെ പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ കയറണമെങ്കിൽ പൈസ കൊടുത്ത് ടിക്കറ്റെടുക്കേണ്ടിവരും, അതാണ് വേറൊരു കാര്യം. റെയിൽവെയുടെ ചാർജെന്ന് പറയുന്നത് ഒരു ആലങ്കാരികമായിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. എങ്കിൽപ്പോലും ആ കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധയെടുക്കണമെന്നതാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന. അങ്ങ് അതുസംബന്ധിച്ച് തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുള്ളതിനാൽ ഞാൻ വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നില്ല. ഡോ. എം. കെ. മുനീറിന് ഒരു വാക്ക് പറയാനുണ്ട്, അദ്ദേഹത്തിന്റെ മേഖലയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്.

മി. ചെയർമാൻ: അങ്ങ് വാക്കൗട്ട് നടത്താത്തതിനാൽ ഡോ. എം. കെ. മുനീറിന് സംസാരിക്കാനുള്ള അവസരമില്ല.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, ഒരു വാക്ക് മാത്രമെ സംസാരിക്കൂ.

മി. ചെയർമാൻ: അങ്ങ് വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, ഞാൻ വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നില്ല.

മി. ചെയർമാൻ: വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നില്ലെങ്കിൽ പിന്നെ സംസാരിക്കുന്ന കീഴ്ഴക്കമില്ല. ഇതൊരു കീഴ്ഴക്കമാകരുത്.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നു. (...ബഹളം...)

മി. ചെയർമാൻ: സംസാരിക്കാനുള്ള അവസരം കൊടുത്തല്ലോ...

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തലയും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭവിട്ട് പുറത്തുപോയി.)

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഈ പദ്ധതി ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്നത് കോഴിക്കോട് ജില്ലയെയാണ്. കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ .....

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

മി. ചെയർമാൻ: എന്താണ് പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ?

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നില്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ഇവിടെ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞശേഷം വാക്കൗട്ട് നടത്തേണ്ടിവന്നത് ചെയറിന്റെ നിർബന്ധപ്രകാരമാണെന്നേ എനിക്ക് മനസ്സിലാകുന്നുള്ളൂ. അല്ലാതെ പിന്നെയെന്താണ് ഇതിന്റെയർത്ഥം?

മി. ചെയർമാൻ: ചെയർ ആരേയും നിർബന്ധിച്ചിട്ടില്ല.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, പിന്നെ എന്തിന് വാക്കൗട്ട് നടത്തേണ്ടിവന്നു? അങ്ങ് പ്രതിപക്ഷ ഉപനേതാവിനെ ഒരു വാക്ക് പറയാൻ

അനുവദിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഈ വാക്കുട്ട് ഒഴിവാക്കാനായിരുന്നു.

മി. ചെയർമാൻ: അദ്ദേഹത്തിനോട് സംസാരിക്കാൻ

ആവശ്യപ്പെട്ടതാണ്.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ്: സർ, വാക്കുട്ട് നടത്തിയാലേ പ്രസംഗിക്കാൻ

അനുവദിക്കുകയുള്ളൂവെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് അവർ വാക്കുട്ട് നടത്തിയത്. അത് ശരിയായ നടപടിയാണെന്ന് തോന്നുന്നില്ല.

മി. ചെയർമാൻ: കീഴ്ക്കമ്മിസൻസരിച്ച് സാധാരണഗതിയിൽ വാക്കുട്ട്

പ്രസംഗം നടത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ പ്രതിപക്ഷ ഉപനേതാവിന് അവസരം നൽകുകയുള്ളൂ. ഇത് വാക്കുട്ട് പ്രസംഗമല്ലെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞാൽ കീഴ്ക്കമ്മിസൻസരിച്ച് പിന്നെ സമയം കൊടുക്കേണ്ടതില്ല, അതുകൊണ്ടാണ്. അദ്ദേഹം സംസാരിക്കട്ടെ.

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, കീഴ്ക്കമ്മിസൻസരിച്ചും അതാത്

എം.എൽ.എ.-മാരുടെ പ്രദേശത്തെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമാകുമ്പോൾ...., ഇപ്പോൾ സബ്മിഷൻതന്നെ ഒരാൾക്ക് കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞാൽ ആ പ്രദേശത്തുള്ള രണ്ടുപേർക്ക് ഒരേ വിഷയത്തിൽ സബ്മിഷൻ അനുവദിക്കാറില്ലേ? അത് ചട്ടപ്രകാരമല്ലല്ലോ; അപ്പോൾ ചട്ടങ്ങൾ മാത്രമല്ല,

ചട്ടത്തിനപ്പുറം ചില കാര്യങ്ങളിൽ ഒരു ഔദാര്യം ചെയർ കാണിക്കണം, അങ്ങനെ കാണിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ഞങ്ങൾ വാക്കൗട്ട് നടത്തില്ലായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ വാക്കൗട്ട് നടത്തേണ്ട അവസ്ഥവന്നു. ഞങ്ങൾക്ക് ഈ പദ്ധതിയോട്... പദ്ധതിയെന്ന നിലയ്ക്ക് പദ്ധതിയെ എതിർക്കുന്നവരല്ല ഞങ്ങൾ...

വ്യവസായവും സ്പോർട്സും യുവജനകാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ): സർ, അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്, ഞങ്ങൾ വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നില്ല, ഇനി ഡോ. എം. കെ. മുനീർ സംസാരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞ് അദ്ദേഹം ഭക്ഷണം കഴിക്കാൻ പോയി. ഇങ്ങനെയാണോ വാക്കൗട്ട് നടത്തുന്നത്? അദ്ദേഹത്തിന്റെ കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളെല്ലാം ഇവിടെ ഇരിക്കുന്നില്ലേ? എന്തെങ്കിലും വെറുതെ പറയുകയാണ്.

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, എല്ലാവരും സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയല്ലോ. ഈ പദ്ധതിക്കെതിരായിട്ടല്ല ഞങ്ങൾ സംസാരിക്കുന്നത്. ഈ പദ്ധതിയുടെ പ്രായോഗികമായ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. 532 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഒരു അർദ്ധ അതിവേഗ പാതയുണ്ടാക്കി ചെലവഴിക്കേണ്ടിവരുന്നത് 64,000 കോടി രൂപയുടെ

അടങ്കലാണ്. അതിൽ 33,700 കോടി രൂപ വായ്പയായിട്ടാണ് എടുക്കുന്നത്. വീണ്ടും 33,000 കോടി രൂപ വായ്പയെടുക്കാൻ പോകുകയാണ്. എന്നിട്ട് അതിന്റെ ബാക്കി കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ ചെലവാക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പണമാണ്, അവർ തരുമോയെന്ന് അറിയില്ല, എന്നാലും എടുക്കും. അതിനുപുറമെ പറയുന്നത് ബാക്കി പണം കേരള സർക്കാർ എടുക്കുമെന്ന്. കേരള സർക്കാർ എവിടെനിന്നും കണ്ടെത്തും? വീണ്ടും കടമെടുക്കും. അപ്പോൾ കേരള സർക്കാരിന്റെ പോർഷനും കടമായി വരും. അപ്പോൾ 33,000 കോടി രൂപയിൽ നിൽക്കില്ല, അതിനേക്കാൾ മുകളിൽ കടംവരും. ഈ കടക്കണി വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ കേരളത്തിന്റെ റവന്യൂ വരുമാനത്തിന്റെ സിംഹഭാഗവും കടം തിരിച്ചടയ്ക്കാനായി ഉപയോഗിക്കേണ്ടിവരും, അത് ഏത് കാലത്ത് തീരുമെന്നുള്ളതാണ് ഒരു ചോദ്യം. അതുപോലെ ഫ്രാൻസിലെ 'SYSTRA' എന്ന കമ്പനിയാണ് ഇതിനുള്ള ഉപകരണങ്ങളും സാങ്കേതികവിദ്യയും നൽകുന്നത്. ആ സാങ്കേതികവിദ്യ കാലഹരണപ്പെട്ടു, അവരുടെ നാട്ടിൽ ഇപ്പോൾ 500 കിലോമീറ്റർ വേഗത്തിൽ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകൾ ഓടിത്തുടങ്ങി. അപ്പോഴാണ് നമ്മൾ മൊത്തം നാലോ അഞ്ചോ മണിക്കൂർകൊണ്ട് ഓടുന്ന

ആ പഴയ കാലത്തെ SYSTRA-യുടെ കാലഹരണപ്പെട്ട ഉപകരണങ്ങൾ വാങ്ങാൻ പോകുന്നത്. അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ട് 500 കിലോമീറ്ററിൽ ഓടുന്നവ വാങ്ങിക്കൂടാ? ഈ പ്രോജക്ട് പ്രായോഗികമല്ലെന്നും ഇത് ലാഭകരമല്ലെന്നും ശ്രീ. ഇ. എം. ശ്രീധരൻ പറയാനങ്ങായ കാരണം എന്താണ്? അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു, കാരണം ആക്സിൽ ലോഡിന്റെ ശേഷി ഇതിന് 17 ടൺ മാത്രമേയുള്ളൂ. 17 ടൺ മാത്രമാണെങ്കിൽ യാത്രക്കാർക്ക് സഞ്ചരിക്കാനുള്ള ട്രെയിൻ മാത്രമേ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയൂ. അത് ലാഭകരമാകില്ല. ചരക്കുകൂടി വഹിക്കാനുള്ള ശേഷിയുണ്ടെങ്കിലേ അത് ലാഭകരമാകൂ, ചരക്കുകൂടി വഹിക്കണമെങ്കിൽ ആക്സിൽ ലോഡ് കപ്പാസിറ്റി 25 ടൺ ആയിരിക്കണം. അതിവിടെയില്ല. 2800 ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനും ടൗൺഷിപ്പുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുമായി പതിമൂവായിരം കോടി രൂപ വേണമെന്ന് പറയുന്നു. ഈ റെയിൽവെ പാലം പോകുമ്പോൾ എല്ലാ റോഡുകളും മുറിച്ചുകൊണ്ടാണ് പോകുന്നത്. അവിടെയെല്ലാം മേൽപ്പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടതുണ്ട്. 500 മീറ്ററിൽ മേൽപ്പാലം നിർമ്മിക്കണമെങ്കിൽ ആയിരം മേൽപ്പാലങ്ങളും ഇതിന്റെകൂടെ നിർമ്മിക്കേണ്ടിവരും. ഇതിന് പാരിസ്ഥിതികാലാത പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ല.

അതുപോലെതന്നെ സാമൂഹികാഘാത പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ല. ഏകദേശം പതിനായിരം ആളുകൾ... കാരണം ഇപ്പറത്ത് കടലും അപ്പറത്ത് പുഴയുമാണ്. നടുവിലാണ് ആൾക്കാർ താമസിക്കുന്നത്. അതുവഴിയാണ് ഈ റെയിൽവെ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്നത്. അപ്പോൾ ജനങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന പതിനായിരക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങളെ വഴിയാധാരമാക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതിയായി ഇത് മാറും. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്തിന്റെയും റെയിൽവെയുടെയും ചാർജ്ജുള്ള മന്ത്രിയോട് പറയാനുള്ളത് ഇതൊരു ചർച്ചയ്ക്ക് വിധേയമാക്കണം എന്നാണ്. ആദ്യം ഒരു പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമ്പോൾ പദ്ധതിപ്രദേശത്ത് നടത്തേണ്ടത് ആകാശ സർവ്വേയല്ല, അവിടെ വന്ന് ആദ്യം ജനങ്ങളുമായി സംസാരിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. ആർക്കൊന്നോ ഈ ആഘാതമേൽക്കുന്നത് അതിൽ ഇരകളാകുന്നവരോട് സംസാരിച്ച് യോഗങ്ങൾകൂടി അവരെക്കൂടി ബോധ്യപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടല്ലാതെ ആരും പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കാറില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞങ്ങൾ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവെ മാറ്റിയത്. അന്ന് ഈ കാര്യം ജനങ്ങളുടെ അറിവിലേയ്ക്കായി വെബ്സൈറ്റിൽ കൊടുക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. വെബ്സൈറ്റ് തന്നെ ചർച്ചയായി, അവസാനം വെബ്സൈറ്റിൽ കൊടുത്തത്



യഥാർത്ഥത്തിലുള്ള റോഡാണെന്ന് കരുതിയാണ് ചില ആളുകൾ പ്രതികരിച്ചത്. കൊയിലാണ്ടി എം.എൽ.എ. പ്രസംഗിക്കുന്നത് കേട്ടു കെ-റെയിൽ ഞാൻ കൊണ്ടുവന്ന പദ്ധതിയാണെന്ന്. അത് റോഡാണ്, റോഡും റെയിലും തമ്മിൽ തിരിച്ചറിയാതെ പ്രിയപ്പെട്ട എം.എൽ.എ., അവിടെ പോയി പ്രസംഗം നടത്തരുതെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്. ആദ്യം റോഡ് ഏതാണ്, റെയിൽ ഏതാണെന്ന് തിരിച്ചറിയാനേങ്കിലും അങ്ങേയ്ക്ക് സാധിക്കണമെന്നാണ് ഇതുസംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഏതായാലും ഇത് പ്രായോഗികമായി എങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ളതിനെപ്പറ്റി എല്ലാ കക്ഷിനേതാക്കളുമായി ഗവൺമെന്റ് ചർച്ച നടത്തണം. പക്ഷെ, ചില കാര്യങ്ങളിൽ കുറച്ചു നല്ല സമീപനമുള്ള ആളാണെന്ന നിലയ്ക്ക് ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ അതിന് സമ്മതിക്കില്ല. അതുപോലെതന്നെ റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രിയും സമ്മതിക്കില്ല. അവർ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതിയെല്ലാം കിട്ടിയതിനുശേഷമേ സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടികൾ തുടങ്ങുകയുള്ളൂവെന്ന നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞ അതേ വാക്കുകൾതന്നെയാണ് അദ്ദേഹമിവിടെ ആവർത്തിച്ചിട്ടുള്ളത്. പക്ഷെ, മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് അത് മനസ്സിലായിട്ടില്ല.

അദ്ദേഹം 'ഞാൻ പിടിച്ച മൂലിന് മൂന്ന് കൊമ്പ് എന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഇത് നടപ്പിലാക്കിയേ അടങ്ങുവെന്ന് ഒരു ധർഷ്ട്യത്തോടുകൂടിത്തന്നെയാണ് അദ്ദേഹം നിൽക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ മനസ്സിലായി ആളെ കബളിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് പദ്ധതി നാളെത്തന്നെ വരുമെന്ന് പറയുന്നത്. അത് തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ ഗുണം ചെയ്യുമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ കഴുപ്പമില്ല. പക്ഷെ, യാഥാർത്ഥ്യമതല്ല. അത് കേന്ദ്രംകൂടി അംഗീകരിച്ച് കേന്ദ്രത്തിന്റെ വിഹിതംകൂടിയുണ്ടെങ്കിൽ അവരുടെ അംഗീകാരം കിട്ടിയതിനുശേഷം മാത്രമേ സ്ഥലമെടുപ്പുപോലും ആരംഭിക്കാൻ പാടുള്ളുവെന്ന് പറയുന്ന തത്വത്തോട് ഞങ്ങൾ യോജിക്കുന്നു, അതേസമയം ഇപ്പോൾ ഇത് നടപ്പിലാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാനും എന്റെ കക്ഷിയും ഇറങ്ങിപ്പോകുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഡോ. എം. കെ. മുനീറും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭവിട്ട് പുറത്തുപോയി)

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ആവശ്യപ്പെട്ടതുപോലെ എല്ലാ കക്ഷികളെയും അടിയന്തരമായി വിളിച്ച് ഒരു സർവ്വകക്ഷിയോഗം ചേർന്ന് ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. സ്ഥലമെടുപ്പ്

നടപടിക്രമങ്ങൾ ഇനി കേന്ദ്ര അനുമതിക്ക് ശേഷമേയുള്ളൂ എന്നുപറഞ്ഞത് സ്വാഗതാർഹമാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യങ്ങൾ ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച ചെയ്യണം. സാധാരണക്കാരായ ആരോ പറഞ്ഞ കാര്യമാണെന്ന രീതിയിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത്. മെട്രോ ശ്രീധരനാണ് കേരളത്തിൽ റെയിൽവേയുടെ ഒരു അതോറിറ്റി എന്നതെന്നയാണ് നമുക്ക് കണക്കാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അദ്ദേഹമുൾപ്പെടെ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേകമായി പരിഗണിക്കുകയും പരിശോധിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്നുകൂടി അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. അതിന് തയ്യാറാകാത്തതിൽ പ്രതിഷേധിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ് സഭവിട്ട് പുറത്തുപോയി)

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, ഇവിടെ റെയിൽ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് വലിയ ആശങ്ക ഇന്ന് പൊതുസമൂഹത്തിലുണ്ട്. പ്രത്യേകിച്ച് ഈ റെയിൽ കടന്നുപോകുന്ന പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങൾക്കുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഒൻപതിനായിരത്തിൽപ്പരം ആളുകളുടെ കെട്ടിടങ്ങളും സ്ഥാപനങ്ങളും മാറ്റമെന്ന് പറഞ്ഞു. അത് 9,000 ആകുമെന്ന് ഞാൻ

കരുതുന്നില്ല. അതിന്റെ രണ്ടിരട്ടിയെങ്കിലും ആകുമെന്നുവേണം അനുമാനിക്കാൻ. അത് 9,000 ആണെങ്കിലും 50,000 ആണെങ്കിലും ഓരോ മനുഷ്യന്റെയും ആഗ്രഹങ്ങളും സ്വപ്നങ്ങളുമാണ് അവിടെ പടുത്തുയർത്തിയത്. വികസന പദ്ധതികളെ എതിർക്കുന്നൊരു സമീപനം ഞങ്ങളൊരിക്കലും സ്വീകരിക്കാറില്ല. പക്ഷേ ഇവിടെ ഇത് വളരെ അശാസ്ത്രീയമാണ്. നമ്മുടെ ഒട്ടനവധി പാടശേഖരങ്ങളും നീർച്ചാലുകളുമൊക്കെ നികത്തിയും പ്രധാനപ്പെട്ട പല പ്രദേശങ്ങളിലെ ഭവന സമുച്ചയങ്ങൾ ഇടിച്ചുനിരത്തിയുമൊക്കെ പോകുന്ന സാഹചര്യത്തിലേയ്ക്ക് വരികയാണ്. ഇത് ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒന്നുതന്നെയാണ് എന്നതിൽ ഞങ്ങൾ ഉറച്ചുനിൽക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ അടുത്ത പദ്ധതികൾ എന്താണെന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണം. പ്രമേയാവതാരകൻതന്നെ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ നമുക്ക് നിലവിലുള്ള റെയിൽവേയെ കൂടുതൽ ക്രമീകരിക്കുവാൻ കഴിയുമോ; അതിന്റെ സിഗ്നൽ സിസ്റ്റംസ് നവീകരിക്കാൻ കഴിയുമോ തുടങ്ങിയ സാഹചര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ ചിന്തിക്കണം. ഇവിടെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയെക്കുറിച്ച് ചിന്തിച്ചിട്ട് അത് പിന്നീട് മാറ്റിവച്ച സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. അതിന്റെ കാരണം, കേരളംപോലെ വലിയ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള പ്രദേശത്ത് ഇതിന്റെയൊക്കെ

പ്രായോഗികമായ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെന്നതാണ്. ഇതിന്റെ കരാറുകളെക്കുറിച്ചും മറ്റും ആരോപണങ്ങളും ആക്ഷേപങ്ങളും ധാരാളമുണ്ട്. ഞാൻ അതിപ്പോൾ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടി തൽക്കാലത്തേക്ക് നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുന്നു എന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി ഇപ്പോൾ നിയമസഭയെ അറിയിച്ചത്. അതെന്നതായാലും തൽക്കാലം ആശ്വാസമാണ്. ഈ പദ്ധതി മുന്നോട്ട് പോകരുത്. ഇതിന് സമാന്തരമായ മറ്റേതെങ്കിലും സ്കീമിലേക്ക് പോകണം.

ഇപ്പോൾ ലോകത്ത് ഇലക്ട്രിക് കാറുകൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ നിരത്തുകൾ അടുത്ത അഞ്ചുവർഷംകൊണ്ട് ഇലക്ട്രിക് കാറുകളാൽ നിറയപ്പെടും. അപ്പോൾ മാറുന്ന കാലത്തിലേക്ക് അതിനെ foresee ചെയ്ത് പോകാൻ കഴിയണം. ഇതല്ല ഇപ്പോൾ ആവശ്യം. ഹൈസ്പീഡ് റെയിലുകളൊക്കെ ഇരുപത്തിയഞ്ച് വർഷംമുമ്പ് വന്ന സംഭവങ്ങളാണെങ്കിൽ ഇന്നത്തെ മാറുന്ന കാലഘട്ടത്തിന് അനുസൃതമായ പുതിയ ചിന്തകളും ആശയങ്ങളും മുന്നോട്ടുവയ്ക്കണമെന്നുള്ളതാണ് ഞങ്ങൾക്ക് സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത്. ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാൻ വാക്കുട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്  
സഭവിട്ട് പുറത്തുപോയി)

(സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയ അംഗങ്ങൾ അൽപ്പസമയത്തിനുശേഷം  
സഭയിൽ തിരികെ പ്രവേശിച്ചു.)