

**അടിയന്തരപ്രമേയം**

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി

മി. സ്പീക്കർ: സർക്കാരിന് സാമ്പത്തികബാധ്യത വരുന്നതും നെൽവയൽ-തണ്ണീർത്തട മേഖലകളിലൂടെയും ജനവാസ കേന്ദ്രങ്ങളിലൂടെയും കടന്നുപോകുന്നതുമായ നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി സ്വാഭാവിക ആവാസ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് കോട്ടം വരുത്തുന്നതും പരിസ്ഥിതിനാശം വരുത്തുന്നതുകൊണ്ട് അതുമൂലമുളവാക്കിയുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഡോ. എം. കെ. മുനീർ, സർവ്വശ്രീ എ. പി. അനിൽകുമാർ, മോൻസ് ജോസഫ്, അനൂപ് ജേക്കബ്, മാണി സി. കാപ്പൻ, ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ എന്നീ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ റൂൾ 50 പ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാവിയെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുന്ന ഏതൊരാളും ഏറ്റവും ഗൗരവമായി കണക്കിലെടുക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചാണ് ഇത്തരത്തിലൊരു പ്രമേയം വന്നിട്ടുള്ളത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ

റോഡുകളിലുണ്ടാകുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്ക്, റോഡപകടങ്ങൾ എന്നിവയെക്കുറിച്ച് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. ഇതെല്ലാം പൊതുവിൽ ആളുകളിൽ വലിയ ആശങ്ക ഉളവാക്കുന്ന കാര്യമാണ്. അതോടൊപ്പം റോഡിലെ അനിയന്ത്രിതമായ വാഹനപ്പെരുപ്പം കാരണമുണ്ടാകുന്ന അന്തരീക്ഷമലിനീകരണവും ഒരു പ്രശ്നമായി നിൽക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ റെയിൽ വികസനം വളരെ മന്ദഗതിയിലുമാണ്. ഒരറ്റം മുതൽ മറ്റേയറ്റം വരെ സംസ്ഥാനത്ത് യാത്ര ചെയ്യാൻ 16 മണിക്കൂർ വരെയെടുക്കുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നു. ഇതിന് മാറ്റം ആവശ്യമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാഹചര്യം വച്ച് നോക്കിയാൽ അതിനുള്ള ഏറ്റവും നല്ല പരിഹാരമാർഗ്ഗം അർദ്ധ അതിവേഗ റെയിലാണ്. അതിവേഗ റെയിൽ ഓടാൻ മാത്രമുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനമല്ല നമ്മുടേത്. അതുകൊണ്ടാണ് അർദ്ധഅതിവേഗ റെയിലാകുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ നാല് മണിക്കൂറിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നൊരു പദ്ധതിയാണ് ഇവിടെ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇത് യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പശ്ചാത്തല സൗകര്യമേഖലയിൽ വലിയ മാറ്റങ്ങളാണ് ഉണ്ടാവുക എന്നതിൽ ഒരു തർക്കവുമില്ല. ഇവിടെ ഓരോ

സംസ്ഥാനത്തിന്റേയും ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ച് റെയിൽവേ പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്യാനും അത് നടപ്പിലാക്കാനും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേയും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റേയും സംയുക്ത സംരംഭങ്ങൾ ആരംഭിച്ചത് ഇതിനുവേണ്ടിയാണ്. ഇപ്പോൾ പരിശോധിച്ചാൽ നമ്മുടെ ഇപ്പോഴത്തെ എട്ട് സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഇത്തരം സംരംഭങ്ങൾ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2017 ജനുവരിയിൽ 49 ശതമാനം ഓഹരി റെയിൽവേയും 51 ശതമാനം സംസ്ഥാന സർക്കാരും എന്ന നിലയിൽ നൂറുകോടി രൂപ ഇതിനായി വകയിരുത്തുകയുണ്ടായി. Kerala Rail Development Corporation (K-Rail) എന്നൊരു സംയുക്ത സംരംഭം ഇതിനായി രൂപീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിർദ്ദിഷ്ട റെയിൽവേ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്ന മണ്ഡലങ്ങളിലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട നിയമസഭാംഗങ്ങളുടെ മുൻപാകെ പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ നേരത്തേ സർക്കാർ വിശദീകരിച്ചതുമാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സുതാര്യമായ സമീപനമാണ് സർക്കാരിനുള്ളത്. ഭൂമിയെ റെട്ടുക്കാനുള്ള സർവ്വേ നടത്തുന്നതിനായി ഏറ്റവും ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയായ Lidar (Light Detection and Ranging) എന്ന റിമോട്ട് സെൻസിംഗ് സംവിധാനമാണ് പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നത്.

ഇത് സർവ്വേയ്ക്കായുള്ള സമയം വളരെയേറെ ലാഭിക്കാൻ ഇടയാക്കുകയാണ്. ഭൂമിയുടെ പ്രതലത്തിൽനിന്നും വളരെയേറെ കൃത്യതയോടെ വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യയാണിത്. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനായി 18 പോസ്റ്റുകളുള്ള 11 സ്പെഷ്യൽ തഹസീൽദാർ ഓഫീസുകളും 7 പോസ്റ്റുകളുള്ള ഒരു സ്പെഷ്യൽ ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടർ ഓഫീസും സർക്കാർ പുതുതായി സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. 205 പുതിയ തസ്തികകളും. കാസർഗോഡ് ഒഴികെ 10 സ്പെഷ്യൽ ഓഫീസർമാർക്കും ചുമതല നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 6 ജില്ലകളിൽ 6(1) നോട്ടീഫിക്കേഷനും പുറത്തിറക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിന് നിലവിലുള്ള എല്ലാ നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളും മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങളും കൃത്യമായി പാലിക്കും. അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം സമയബന്ധിതമായി നൽകുന്നതാണ്. അലൈൻമെന്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ പുലർത്തുന്നുണ്ട്. ഈ നിർദ്ദിഷ്ട പാത കടന്നുപോകുന്ന 11 ജില്ലകളിലെ ആരാധനാലയങ്ങൾ, പാടങ്ങൾ, കാവുകൾ എന്നിവയെ പരമാവധി ബാധിക്കാത്ത രീതിയിലാണ് ഈ പദ്ധതി വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഈ പദ്ധതി, സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ വീടുകൾ ഉൾപ്പെടെ 9314 കെട്ടിടങ്ങളെയാണ് ബാധിക്കുന്നത്. ഇതാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

കണ്ടെത്താനായിട്ടുള്ളത്. 63,941 കോടി രൂപയുടെ ചെലവാണ് ഈ പദ്ധതിക്ക് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. 1383 ഹെക്ടർ ഭൂമിയാണ് പുനരധിവാസത്തിന് ഉൾപ്പെടെ ആവശ്യമായി വരുന്നത്. ഇതിൽ 1198 ഹെക്ടർ സ്വകാര്യ ഭൂമിയാണ്. ഈ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മാത്രം 13362 കോടി 32 ലക്ഷം രൂപ ആവശ്യമാണ്. കിഫ്ബി വഴി 2100 കോടി രൂപ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനായി വകയിരുത്തുന്നുണ്ട്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കലുമായി മുന്നോട്ട് പോകാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാർ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവേ ബോർഡ് പദ്ധതിക്ക് തത്പത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ മുന്നോട്ട് നീക്കാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര ധനകാര്യമന്ത്രി 2021 ജനുവരി 15-ന് നൽകിയ കത്തിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിനായി അന്താരാഷ്ട്ര സാമ്പത്തിക സ്ഥാപനങ്ങളായ ജെയിംഗ് ഹാർട്ടിംഗ് റിസോഴ്സ് സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകാൻ മുന്നോട്ട് വന്നിട്ടുണ്ട്. എ.ഇ.ഐ.ബി., എഫ്.ഡബ്ല്യു., എ.ഡി.ബി. എന്നീ ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുമായി ചർച്ചകൾ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതിക്കായി ഇത്തരം സാമ്പത്തിക സ്രോതസ്സുകൾ കണ്ടെത്തുന്നതിന്

നീതി ആയോധം, കേന്ദ്ര ധനമന്ത്രാലയവും, റെയിൽവേ മന്ത്രാലയവും ഇതിന് അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയെ തകർക്കുമെന്ന് പറയുന്നത് അടിസ്ഥാനരഹിതമാണ്. പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസന പദ്ധതികൾക്കായി കടമെടുക്കാത്ത ഒരു സർക്കാരും ലോകത്ത് എവിടെയുമില്ല. പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസനം സാമ്പത്തിക വളർച്ചയെ ഉത്തേജിപ്പിക്കും. അതോടൊപ്പം വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും ഉതകുമെന്ന കാര്യം എല്ലാപേരും അംഗീകരിക്കുന്നതാണ്. സംസ്ഥാനത്തിനുള്ളിലെ യാത്രാസമയം നാലിലൊന്നായി ചുരുങ്ങുന്നത് ബിസിനസ്സ്, സാങ്കേതിക, ടൂറിസം മേഖലകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമസ്ത മേഖലകളേയും പരിപോഷിപ്പിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ രണ്ട് അഭിപ്രായമുണ്ടാകില്ല. ഏറ്റവും സാങ്കേതികമായും സാമ്പത്തികമായും അതിലുപരി സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് മുൻകൂക്കം നൽകിക്കൊണ്ട് ജനസാന്ദ്രത കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ് ഈ പദ്ധതിക്കുള്ള അലൈമെന്റ് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒരു ഹെക്ടറിന് ഏകദേശം 9 കോടി രൂപ നഷ്ടപരിഹാരമായി കണക്കാക്കുന്നു. മാത്രമല്ല ജനവാസം കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ് പാതയുടെ ഭൂരിഭാഗവും കടന്നു പോകുന്നത്. ഇതും

വിസ്മരിക്കാൻ പാടില്ലാത്ത കാര്യമാണ്. റെയിൽവേ പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി പാത നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയുന്ന കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരൂർ വരെയുള്ള റൂട്ടിൽ പരമാവധി അതിന് സമാന്തരമായാണ് പുതിയ അലൈമെന്റ് രൂപകൽപ്പന ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഇത് ജനങ്ങൾക്കുള്ള അസൗകര്യവും പരിസ്ഥിതി ആഘാതവും ഗണ്യമായി കുറയാൻ ഇടയാക്കും. തിരൂർ മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള അലൈമെന്റിൽ നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തട പ്രദേശങ്ങൾ പരമാവധി ഒഴിവാക്കി എലിവേറ്റഡ് പാതയാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇവിടെ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം 115 കിലോമീറ്റർ പാടശേഖരങ്ങളിൽ 88 കിലോമീറ്റർ ആകാശപാതയിലൂടെയാണ് കടന്നു പോകുന്നത്. ജലാശയങ്ങളും, തണ്ണീർത്തടങ്ങളും സംരക്ഷിക്കാൻ പാലങ്ങളും കുൽവെർട്ടുകളും ഇതിനായി നിർമ്മിക്കുന്നതാണ്. പദ്ധതിക്കായുള്ള വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് സിസ്റ്റാൻ എന്ന ഏജൻസിയാണ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഈ പദ്ധതിക്ക് പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം അനിവാര്യമല്ല. എന്നിരുന്നാലും പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം സെന്റർ ഫോർ എൻവയോൺമെന്റ് ആന്റ് ഡെവലപ്മെന്റ് മുഖേന നടത്തിക്കഴിഞ്ഞു. സർക്കാർ അതീവ ജാഗ്രതയാണ് ഇതിൽ പുലർത്തുന്നുവെന്നതിന്റെ

ഉദാഹരണമാണ് ഇത്. പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നതിനു മുൻപ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലൂടെ ആയിരക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങൾ ഭവനരഹിതരാകുന്നുവെന്നാണ് പ്രമേയാവതാരകൻ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. മേൽപ്പറഞ്ഞതുപോലെ ഏറ്റെടുക്കൽ അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിക്കൊണ്ടാണ് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഒരാൾപോലും ഇതിനാൽ ഭവനരഹിതരാകുന്ന പ്രശ്നം ഉദിക്കുന്നില്ല. ഇത്തരം പദ്ധതികൾ നിലവിൽ വരുമ്പോൾ തുടക്കത്തിൽ ഉണ്ടായ പ്രചരണവും ആശങ്കയും മറികടന്നുകൊണ്ട് അവ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞ അനുഭവം നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ടെന്ന യാഥാർത്ഥ്യവും കാണാതിരുന്നുകൂട. പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന ആശങ്കകളും പ്രശ്നങ്ങളും ദൂരീകരിക്കുന്നതിന് ജനപ്രതിനിധികളുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കുന്നതിന് സർക്കാർ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്. പ്രശ്നങ്ങൾ കേൾക്കാനും പരിഹാരങ്ങൾ കണ്ടെത്താനും പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് നടത്തുന്നതാണ്. ഇതുകൂടാതെ വിവിധ സാമൂഹിക സാംസ്കാരിക സംഘടനകൾ നടത്തുന്ന സെമിനാറുകളിലും കൂടിക്കാഴ്ചകളിലും പ്രസ്തുത വിഷയം അവതരിപ്പിക്കുകയും ജനങ്ങളുടെ ആശങ്കകൾ



പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതുമാണ്. ഇതെല്ലാം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് മുൻപാണ്, അതുകൊണ്ടുതന്നെ അനാവശ്യമായ ആശങ്കകൾ ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രചരണങ്ങൾ നടത്തരുതെന്നാണ് ഈ ഘട്ടത്തിൽ അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. നാടിന്റെ പൊതുവായ വികസനത്തിന് യോജിച്ച നിൽക്കുന്നതിന് നമുക്ക് കഴിയേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുപകരം തെറ്റായ പ്രചരണങ്ങൾ നടത്തി പദ്ധതിയെത്തന്നെ അട്ടിമറിക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നാടിന്റെ വികസനത്തെ പിന്നോട്ട് നയിക്കാനേ സഹായിക്കുവെന്ന കാര്യം ഓർക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ ഒരു ഘട്ടത്തിൽ ഈ പ്രശ്നവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട ഒരു ആവശ്യവും ഉദിക്കുന്നില്ല.

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, വികസന പദ്ധതികൾക്ക് തുരങ്കം വയ്ക്കുകയാണ് പ്രതിപക്ഷം എന്ന രീതിയിലുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട അങ്ങയുടെ സൂചന തികച്ചും ദൗർഭാഗ്യകരമാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞു ജനങ്ങളിൽ നിങ്ങൾ ആശങ്കയുണ്ടാക്കരുത് എന്ന്. എന്നാൽ ജനങ്ങളുടെ ആശങ്കയാണ് ഞങ്ങൾ ഇവിടെ പങ്കുവയ്ക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നതെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. അങ്ങ് ദേശീയ പാതയിലൂടെയോ അല്ലെങ്കിൽ

മറ്റേതെങ്കിലും വഴിയിലൂടെയോ പോകുമ്പോൾ അവിടെയെല്ലാം കടുംബത്തോടുകൂടി വന്നിരുന്നുകൊണ്ട് അവരുടെ ഉപജീവനത്തിനും അവരുടെ ഭ്രമിക്കുംവേണ്ടി നടത്തുന്ന സമരങ്ങൾ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടാതെ പോയത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്ന് ഞങ്ങൾക്ക് അറിയില്ല. അങ്ങനെ ആരെങ്കിലും സമരം ചെയ്താൽ ചില ജില്ലകളിൽ അവർ തീവ്രവാദികൾ, ചില ജില്ലകളിൽ അവർ മാവോയിസ്റ്റുകൾ, ചിലയിടങ്ങളിൽ അവർ വലതുപക്ഷത്തിന്റെ പിണിയാളുകൾ എന്നൊക്കെ പ്രചരിപ്പിക്കുന്നത് ശരിയല്ല. അവർ സാധാരണ ജനങ്ങളാണ്, വീട് നഷ്ടപ്പെടുന്നവരെയാണ് നമുക്ക് ആ റോഡുകളിൽ കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. ഭൂമിക്ക് വേണ്ടിയുള്ള സമരത്തിൽ നിന്നാണ് ഇന്ത്യയിൽ ഇടതുപക്ഷ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ വളരുകയും കരുത്താർജ്ജിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതേ ഭൂമിക്ക് വേണ്ടിയുള്ള പ്രക്ഷോഭം തന്നെയാണ് പശ്ചിമ ബംഗാളിൽ ഇടതു ഭരണത്തിന്റെ അന്ത്യത്തിന് കാരണമായതെന്ന് അങ്ങ് മനസ്സിലാക്കണം. ഭൂവിനിയോഗവും വിതരണവും സംബന്ധിച്ച് പുതിയകാല പ്രതിസന്ധികളെയും ചോദ്യങ്ങളെയും ശരിയായ രീതിയിൽ അഭിമുഖീകരിക്കാൻ നമുക്ക് സാധിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ അത് വലിയ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കും. കെ-

റെയിലും തുരങ്ക പാതയും പോലുള്ള മഹാനിർമ്മിതികൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ടിട്ട് കൊണ്ടാകരുതെന്നുള്ളത് മാത്രമാണ് ഞങ്ങൾ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്ന കാര്യം. ഇപ്പോൾ തന്നെ നമുക്ക് 38863 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്റർ ഭൂമി ഉണ്ട്. അതിൽ ആറിലൊന്ന് നിർമ്മിത പ്രദേശമാണ് (ബിൽഡ് അപ്പ് ഏരിയ). ശരാശരി കൈവശഭൂമി 2001-ൽ 0.24 ഹെക്ടർ ആണെങ്കിൽ 2020-ൽ അത് 0.18 ഹെക്ടറാണ്. അതിൽ നിന്നാണ് 1383 ഹെക്ടർ സ്ഥലംകൂടി കവർന്നെടുക്കാൻ പോകുന്നതെന്നുള്ളത് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം. ചില അക്കാഡമിഷ്യൻസ് ഉണ്ട്, അവർ പ്രാക്ടിക്കലായി കാര്യങ്ങൾ അറിയുന്നവരല്ല. അവരുടെ ഉപദേശങ്ങളിൽ അങ്ങ് വീണു പോകരുത്. കാരണം ബുദ്ധദേവ് ഭട്ടാചാര്യയെ ഉപദേശിച്ച അതേ ആളുകൾ തന്നെ കേരളത്തിൽ വന്ന് ഇപ്പോൾ നമ്മളെ ഉപദേശിക്കാൻ തുടങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. അക്കാഡമിഷ്യൻസ് പലതും അവരുടെ എഴുത്തിൽ, അവരുടെ പ്രഭാഷണങ്ങളിൽ ഇടതുപക്ഷ മുദ്രാവാക്യം മുഴക്കുമെങ്കിലും അവരുടെ ആസൂത്രണത്തിൽ അവർ നവലിബറലുകളാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുന്നതാണ് പല പ്രവർത്തനങ്ങളിലും നമ്മൾ കാണുന്നത്. "നമ്മൾ കൊച്ചും വയലെല്ലാം നമ്മുടേതാകും പൈക്കിളിയേ" എന്ന മാർക്സിസ്റ്റ്

പാർട്ടിയുടെ മുദ്രാവാക്യം 1959 കാലഘട്ടത്തിൽ നമ്മൾ കേട്ടു. പക്ഷെ ഇന്നത്തെ മുദ്രാവാക്യം "നിങ്ങൾ കൊച്ചും വയലെല്ലാം ജീക്കേഡ് കൊണ്ടുപോകും പൈങ്കിളിയേ" എന്നായി മാറിയിരിക്കുന്നു. ജീക്കേഡ് നമ്മൾ കൊടുത്താൽ ജപ്പാന് നമ്മൾ നമ്മുടെ ഭൂമി പണയപ്പെടുത്തുന്നതിന് സമ്മതമല്ലേ? മാത്രമല്ല ജീക്ക പരയുന്നൊരു കാര്യമുണ്ട്, ഞങ്ങൾ പണം തരണമെങ്കിൽ ഞങ്ങൾ തരുന്ന സാധനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചു മാത്രമേ നിങ്ങൾ റെയിൽ ഉണ്ടാക്കാൻ പാടുള്ളൂ, ഞങ്ങളുടെ ട്രെയിനെ അവിടെ ഓടാൻ പാടുള്ളൂ എന്നൊരു വ്യവസ്ഥകൂടി അതിലുണ്ട്. അത് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. ഞങ്ങൾ ഈ പറഞ്ഞ നെൽപ്പാടങ്ങൾ....., അല്ലങ്കിലേ പ്രകൃതി ക്ഷോഭമാണ്. ഇന്ന് നമ്മൾ കണ്ടു റെയ് അലേർട്ട്. ഇനി വെള്ളപ്പൊക്കം, അതുപോലെ കടൽക്ഷോഭം, മലയിടിച്ചിൽ ഇതെല്ലാം നടക്കുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ആ കേരളത്തിൽ ഇനിയും 8 മീറ്റർ ഉയരത്തിലുള്ള എമ്പാങ്കുമെന്റുകൾ ഉണ്ടാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ എന്തായിരിക്കും നമ്മുടെ സ്ഥിതി? അങ്ങ് പറയുന്നു ഇത് സാധാരണ സംഭവമാണ് ആഗ്രയിലുണ്ട്, ഡെൽഹിയിലുണ്ട് എന്ന്. അവിടെപ്പോലെയാണോ കേരളം? കേരളം ഒരു ചെറിയ തുണ്ട് ഭൂമിയല്ലേ? ആ ഭൂമിയിൽ പ്രകൃതിക്ഷോഭം വന്ന്

എത്ര പ്രാവശ്യം ദൂരിതം അനുഭവിച്ചു. അതിൽ നിന്നും നമ്മൾ കരകയറിയോ?

ഇപ്പോൾത്തന്നെ നമ്മൾ എല്ലാ ഷട്ടറുകളും ഉയർത്തിയിരിക്കുന്നു,

ഡാമുകളുടെയും ബാറുകളുടെയുമൊക്കെ ഷട്ടറുകൾ നമ്മൾ ഉയർത്തിയിരിക്കുന്നു.

എന്നിട്ടും വെള്ളം ഒലിച്ചുവരികയാണ്. ഇന്നലെത്തന്നെ പ്രകൃതി ദുരന്തത്തിൽ

അഞ്ചുപേർ മരിച്ചു. അങ്ങനെയുള്ള സാഹചര്യങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ ഈ

തരകപാതകൾ കേരളത്തിന്റെ പരിസ്ഥിതിക്ക് അനുകൂലമായ കാര്യമാണോ?

തരകപാതയിൽപ്പെട്ട് ഒരു സ്ത്രീ കാർ ആക്സിഡന്റിൽ മരിച്ചുപോയതുവരെ

നമ്മൾ പത്രങ്ങളിൽ വായിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതുപോലെയുള്ള സംഭവവികാസങ്ങൾ

നമ്മുടെ കേരളത്തിലുണ്ടാകുമ്പോൾ വീണ്ടും ദുരന്തങ്ങൾ വിതയ്ക്കുന്ന

അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് പോകരുത്, പകരം നമ്മൾ ബദൽ മാർഗ്ഗങ്ങൾ കാണണം.

മെഗാ പ്രോജക്ടുകൾക്ക് നമ്മൾ എതിരല്ല, മെഗാ പ്രോജക്ടുകൾ പലതും

കൊണ്ടുവന്ന മുന്നണിയാണ് ഐക്യ ജനാധിപത്യ മുന്നണി. പക്ഷേ

ജനപക്ഷത്തുനിന്നും ജനങ്ങളുടെ വികാരത്തെ നമ്മൾ മാനിക്കേണ്ട?

എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്ന ആശയം ഞങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്നെങ്കിലും ജനങ്ങൾ

അവരുടെ ആശങ്ക പഠിപ്പിച്ചപ്പോൾ ഞങ്ങളത് മാറ്റിവെച്ചു, അതുപോലെ

ചെയ്യാൻ നിങ്ങൾ തയ്യാറാണോ? ആ പദ്ധതി ജനങ്ങൾക്ക്

അപകടകരമാകുമെന്ന ഭയപ്പാടുണ്ടെന്ന് അവർ ഞങ്ങളോട് പറഞ്ഞപ്പോൾ ഞങ്ങളത് മാറ്റിവെച്ചു, എന്നാൽ നിങ്ങളോ? ജനങ്ങൾ ഞങ്ങൾക്ക് ഒരു പ്രശ്നമല്ലെന്നാണ് നിങ്ങൾ പറയുന്നത്. ആദ്യം പദ്ധതി വരുമ്പോൾ നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവർ കാര്യമറിയണ്ടേ? ഞങ്ങൾ ഇത്തരം ചില വീടുകളിൽ ചെന്നപ്പോൾ മഞ്ഞ ഗുണന ചിഹ്നം ഇട്ടിരിക്കുന്നതായാണ് കണ്ടത്. രാവിലെ എഴുന്നേറ്റ് നോക്കുമ്പോൾ ഒരു മഞ്ഞ മാർക്കിംഗാണ് കാണുന്നത്, ഈ വീടും പദ്ധതികൊണ്ട് നഷ്ടപ്പെടാൻ പോകുകയാണെന്നാണ് വീട്ടുകാർ പറഞ്ഞത്. നിർദ്ദിഷ്ട പാത വരുന്ന സ്ഥലത്ത് ഒരു പ്രവാസി ഇരുനില വീട് പണിതുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്, അതിന്റെ മുകളിലും ഒരു മഞ്ഞ ഗുണനചിഹ്നമുണ്ട്. ഈ വീടുനിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കണോ അതോ ഇട്ടേച്ചുപോകണോയെന്നാണ് അയാൾ ചോദിക്കുന്നത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ എന്താണ് ചെയ്യേണ്ടത്?

ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ: സർ, നഷ്ടപരിഹാരമായി പണം കിട്ടുമല്ലോ..

(മൈക്ക് ഓഫ്)

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ, പണം

കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞാൽ എല്ലാമായി എന്നുള്ള ധാരണ തെറ്റാണ്, അങ്ങ് നാവിന്

മാത്രം എക്സർസൈസ് ചെയ്യാൽപ്പോര, ദേഹത്തിനുംകൂടി ചെയ്യണം.

പണമാണോ വലുതെന്ന കാര്യമാണ് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നത്, പണം നൽകിയാലും അവർ എങ്ങോട്ടുപോകും; അവർക്ക് താമസിക്കാൻ എവിടെയാണ് ഭൂമിയുള്ളത്; വയനാട് കയറാൻ പറ്റുമോ; ഇടുക്കി കയറാൻ പറ്റുമോ; അവരെ മറ്റേതെങ്കിലും രാജ്യത്തേയ്ക്ക് മാറ്റിക്കൊടുത്താൽ മതിയോ? മാത്രമല്ല, കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടവരേക്കാൾ കഷ്ടത അനുഭവിക്കുന്നത് കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടാത്തവരാണ്. labyrinth എന്ന് പറയുന്നതുപോലെ ഒരുവശത്ത് കടലും, മറുവശത്ത് റെയിലും മറ്റൊരുവശത്ത് റോഡും എന്ന രീതിയിൽ ഇതിനിടയിൽ കുടുങ്ങിപ്പോകുന്ന ഒരു ജനവിഭാഗമുണ്ട്. ആ വിഭാഗത്തിന് നമ്മൾ ഒന്നും കൊടുക്കുന്നില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, അവർ അവസാനംവരെയും അതിനകത്ത് കുടുങ്ങിക്കിടക്കുകയാണ്, labyrinth എന്ന പദമാണ് ഈ അവസ്ഥയെ വിശേഷിപ്പിക്കാൻ നല്ലത്.

അതുപോലെ നിർദ്ദിഷ്ട പാത ബ്രോഡ്ഗേജിൽനിന്നും സ്റ്റാന്റർഡ് ഗേജിലേയ്ക്ക് മാറ്റേണ്ട ആവശ്യമെന്താണ്? ബ്രോഡ്ഗേജ് പാതയുടെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് ഇപ്പോഴുള്ളതിനേക്കാൾ തുലോം കുറവാണ്. കിലോമീറ്ററിന് 80 കോടി രൂപയാണ് അതിന് ചെലവെങ്കിൽ ഇതിപ്പോൾ

കിലോമീറ്ററിന് 120 കോടി രൂപയാകും. അഥവാ ചെലവ് വീണ്ടും വർദ്ധിക്കുകയാണെങ്കിൽ 240 കോടി രൂപവരെയാകുമെന്നാണ് നീതി ആയോഗ് പറയുന്നത്. മാത്രമല്ല, അഞ്ച് വർഷം കൊണ്ട് പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കാൻ പറ്റുമോയെന്നും ചോദിച്ചു. 6 -7 വർഷംകൊണ്ട് നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുന്ന വിധത്തിലാണ് നിങ്ങൾ ഷെഡ്യൂൾ കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. ഏതെങ്കിലും ഒരഭിപ്രായത്തിൽ ഉറച്ചുനിൽക്കാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. പദ്ധതി നാല് കൊല്ലംകൊണ്ട് തീർക്കുമോ, അതോ നൽകിയ ഷെഡ്യൂൾപ്രകാരം ആറോ ഏഴോ കൊല്ലംകൊണ്ട് പൂർത്തിയാക്കുമോ, ഏതാണ് നിങ്ങളുടെ ശരിയായ ഉദ്ദേശ്യമെന്ന് അറിയിക്കണമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. മാത്രമല്ല, അഞ്ച് ഒരു കത്തിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞല്ലോ, അത് ആരുടേതായിരുന്നു? ആ കത്ത് കേന്ദ്ര ധനമന്ത്രിയുടേതായിരുന്നു (കത്ത് വായിക്കുന്നു). കത്തിന്റെ തുടക്കത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, “ Ongoing proposals worth approximately five thousand crores and eight projects in the pipe line worth approximate thirty seven thousand three hundred crores. The screening committee decided to drop the proposal, advising the State



Government that existing pipeline projects may be conducted before taking up new projects. ” അവർ അതിൽ പറഞ്ഞത്, നിങ്ങൾക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട പ്രോജക്ട് ആദ്യം തീർക്കൂ, അതിനുശേഷം മാത്രം ഇതു മതിയെന്നാണ്, We are dropping it എന്നാണ് ആദ്യമായി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതിനുശേഷം കത്തിൽപ്പറഞ്ഞ കാര്യം മാത്രമേ അദ്ദേഹം ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ. മാത്രമല്ല, അങ്ങുതന്നെ ഇവിടെ മറുപടി നൽകിയതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്, നമ്മൾ കടമെടുക്കാൻ പോകുകയാണെന്നാണ്. പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 90 ശതമാനവും കടമെടുക്കുകയാണ്. പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്കായി ജിക്കയിൽനിന്നും (Japan International Co-operation Agency (JICA)) കടമായി ചോദിച്ചിരിക്കുന്നത് 33000 കോടി രൂപയാണ്. ഇത് ഫീസിബിളാകില്ല എന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. 637 ആളുകൾക്ക് മാത്രമേ ഇതിൽ ഒരേസമയത്ത് യാത്രചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. മാത്രമല്ല, അതിലെ ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജ് 1400 രൂപയാണ്. എത്രപ്രാവശ്യം അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോയ്ക്കഴിഞ്ഞാലും നിങ്ങൾ കിഫ്ബിയിൽ നിന്നുമെടുക്കുന്ന കടത്തിന്റെ പലിശപോലും കൊടുക്കാൻ തികയില്ല. അപ്പോൾ എന്തു സംഭവിക്കുമെന്നുള്ളത് സംബന്ധിച്ച് ചോദിച്ച

ചോദ്യത്തിന് അങ്ങുതന്നെ മറുപടി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഒരു മിനുട്ടുകൂടി തരണം  
.... സബ്ജക്ട് മാത്രമേ പറയുന്നുള്ളൂ....

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, വണ്ടിയിലേയ്ക്ക് കയറിയിട്ടില്ല...(മൈക്ക്  
ഓഫ്...)

മി. സ്പീക്കർ: കയറിയാൽ ചിലപ്പോൾ ഇറങ്ങില്ല....

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, സാമ്പത്തിക മന്ത്രാലയത്തിന്റെ  
സ്കീനിംഗ് കമ്മിറ്റി പദ്ധതി പരിശോധിക്കുകയും പദ്ധതിയുടെ വായ്പാ  
തിരിച്ചടവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതിയുടെ special purpose vehicle (SPV)  
വായ്പയിൽ തിരിച്ചടവിൽ പരാജയപ്പെട്ടാൽ ആ ബാധ്യത സംസ്ഥാന  
സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന Undertaking നൽകണമെന്നും നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്.  
ഈ പദ്ധതിയുടെ ബാധ്യത നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റിനെ ബാധിക്കില്ലെന്നല്ലേ  
പറഞ്ഞത്?, ഇക്കാര്യം SPV കൊണ്ടുനടക്കുമെന്നാണല്ലോ പറഞ്ഞത്.  
SPV യ്ക്ക് തുക തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ പറ്റില്ലെന്ന കാര്യം ഉറപ്പാണ്, അവർ തുക  
തിരിച്ചടച്ചില്ലെങ്കിൽ ഇത് കേരള ഗവൺമെന്റിന്റെ ബാധ്യതയാണ്.  
ഭാവിയിലേക്കുറിച്ച് ഓർക്കണമെന്ന് അങ്ങിവിടെ പറഞ്ഞല്ലോ, ഈ 33000  
കോടി രൂപയും ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള എല്ലാ കോടികളും ഒരുമിച്ചുകൂട്ടിയാൽ

ഇവിടെ ഇനിയും ജനിക്കാനിരിക്കുന്ന, ഭാവിയിൽ ജനിക്കാനിരിക്കുന്ന ഓരോ കുട്ടിയും പത്ത് ലക്ഷത്തിന്റെ ബാധ്യതയോടുകൂടിയായിരിക്കും ഈ ഭൂമിയിൽ പിറന്നവീഴുക, ആ സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കണമെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. നമുക്ക് പ്രായോഗികമായ പദ്ധതികൾ കൊണ്ടുവരാം.

ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടി ഭരണത്തിലുണ്ടായിരുന്നപ്പോൾ അദ്ദേഹം സബർബൻ റെയിൽ എന്ന കാര്യം പറഞ്ഞിരുന്നു, നൂറ് ഏക്കർ ഭൂമി മാത്രമാണ് അതിനായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിയിരുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ ചെങ്ങന്നൂരിൽ നിന്നും റെയിൽ എക്സ്പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാമല്ലോ, അതല്ലെങ്കിൽ മറ്റുപല മാർഗ്ഗങ്ങളെപ്പറ്റിയും ചർച്ച ചെയ്യാം. അങ്ങയോട് ഞങ്ങൾ പറയുന്നത് ഇതുസംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാമെന്നാണ്. ഞങ്ങൾ സംസാരിക്കുന്നത് ഈ പ്രോജക്ടിന്റെ പ്രായോഗികതയെക്കുറിച്ചുമാത്രമാണ്, അതല്ലാതെ ഇവിടെ വികസനമേ വേണ്ട എന്നല്ല പറയുന്നത്. ഒരു ബദൽ മാർഗ്ഗം ചർച്ചയിലൂടെ ഉണ്ടാക്കാമോയെന്നാണ് ചോദിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ ചർച്ച ചെയ്യാൻ പ്രതിപക്ഷം തയ്യാറാണ്. ബഹുമാന്യരായ പ്രതിപക്ഷനേതാവും ഉപനേതാവുമടക്കം അതിന് തയ്യാറായിരിക്കുന്നവരാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് ചർച്ച സംഘടിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇതിന്റെ ബദൽ

സാധ്യതകളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം, കേരളത്തെ പുരോഗതിയിലേക്ക് കൊണ്ടുവരാനായി വളരെ വേഗത്തിൽ സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയുന്ന പല പദ്ധതികളെക്കുറിച്ചും നമുക്ക് ആലോചിക്കാം. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അങ്ങ് പദ്ധതി നിർത്തിവയ്ക്കണമെന്നും പ്രസ്തുത പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങൾക്ക് വലിയതോതിലുള്ള ആശങ്ക നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്നതിനാൽ പദ്ധതി പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് സഭ നിർത്തിവച്ച് ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന് ശക്തമായ ഭാഷയിൽ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, ബഹുമാന്യനായ ഡോ. എം. കെ. മുനീരിൽനിന്ന് ഇത്തരമൊരു വാദഗതി കേൾക്കാനിടയായത് അങ്ങേയറ്റം വിഷമമുണ്ടാക്കുന്നൊരു കാര്യമാണ്. പൊതുജനസൗഹൃദ ബന്ധങ്ങളൊക്കെ വരുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി അങ്ങനെയൊരു നിലപാട് വന്നതാണോയെന്ന് എനിക്ക് അറിയില്ല. ഏതായാലും ഞാൻ ഇത്തവണ നിയമസഭയിൽ വരുന്നതിനുമുമ്പ്, അതായത് ഒരു ഇടവേളയ്ക്ക് ശേഷമാണല്ലോ ഞാൻ നിയമസഭാംഗമായി കഴിഞ്ഞ തവണ വരുന്നത്. ആ സമയത്ത് ഒരു കൂട്ടരുമായി എനിക്കൊരു

സംസാരമുണ്ടായിരുന്നു. അത് ഡോ. എം. കെ. മുനീർ മനസ്സിലാക്കുന്നത് നല്ലതാണ്. ഒരു പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്യാനാണ് അവർ വന്നത്. ചർച്ചചെയ്യാൻ വന്നപ്പോൾ, ഇവരെ അറിയുമോ; ഇവർ ഞങ്ങളുടെ യുവജനവിഭാഗമാണെന്ന് പറഞ്ഞ് പരിചയപ്പെടുത്തി. ഇവരാനോ; ഇവരെല്ലേ എല്ലാവിധത്തിലുള്ള സാമൂഹ്യവിരുദ്ധ പ്രവർത്തനങ്ങളും നടത്തുന്നത്. നാടിന്റെ നല്ലകാര്യങ്ങളെ എതിർക്കാനല്ലേ ഇവർ നടക്കുന്നത്. ഞാൻ പറയാതെതന്നെ ആരാണെന്ന് അങ്ങേയ്ക്ക് മനസ്സിലാകും. ആ തരത്തിലേയ്ക്ക് അങ്ങ് മാറുന്നത് അങ്ങേയറ്റം വേദനാജനകമായ കാര്യമാണ്. അതാണിവിടെ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആദ്യമായി പറയാനുള്ളത്. യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്ത് നല്ലൊരു നിർദ്ദേശം നേരത്തെ വെച്ചിരുന്നുവെന്ന് അദ്ദേഹം ഇവിടെ പറഞ്ഞിരുന്നു. അത് ശരിയാണ്. യു.ഡി.എഫ്. ഇത്തരമൊരു പാത നേരത്തെ ആലോചിച്ചിരുന്നു. പക്ഷെ അത് സെമിഹൈസ്പീഡ് അല്ല, ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവെ ആയിരുന്നു. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഹൈസ്പീഡ് അല്ലാതെ സെമിഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവെ ആയത്; ഈ പ്രോജക്ട് മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ഡോ. എം. കെ. മുനീർ മന്ത്രിസഭയിലെ

അംഗമായിരുന്നുവെന്നാണ് എന്റെ ഓർമ്മ. ഹൈ സ്കൂൾ റെയിൽവെയറാണ് വന്നതെങ്കിൽ അതിന്റെ ഭാഗമായി ഉണ്ടാകുന്ന ആഘാതത്തെക്കുറിച്ച് അദ്ദേഹം അറിയാതിരിക്കില്ല. സാമ്പത്തിക കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് പറയാം. 1 കി.മീ. ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽവെ നിർമ്മിക്കണമെങ്കിൽ 280 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ് വരുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഞങ്ങൾ വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന സെമിഹൈസ്കൂൾ റെയിൽവേയ്ക്ക് 120 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ് വരുന്നത്. ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽവേയുടെ ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് അന്ന് കിലോമീറ്ററിന് ആറ് രൂപയാണ്. ഇപ്പോൾ സെമിഹൈസ്കൂൾ റെയിൽവേയുടെ ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് രണ്ട് രൂപയാണ്. കേരളംപോലുള്ള സംസ്ഥാനത്ത് ജനസാന്ദ്രത കൂടുതലാണല്ലോ; ഹൈസ്കൂൾ റെയിൽവെ പുറപ്പെട്ടിട്ട് നിർത്താനൊരു സ്ഥലംകാണമല്ലോ, ട്രെയിൻ ആ സ്കൂളിലാണല്ലോ വരുന്നത്, നമുക്ക് കൂടുതൽ സ്റ്റോപ്പ് വേണമല്ലോ; ഇടങ്ങുന്നതിനും അവസാനിക്കുന്നതിനും ഇടയ്ക്ക് കൂടുതൽ സ്റ്റോപ്പ് വേണ്ടി വരും. ഒന്നോ രണ്ടോ സ്റ്റോപ്പ് കൊണ്ട് തൃപ്തരാകാൻ പറ്റില്ലല്ലോ; അതിനുപുറമെ ഹൈസ്കൂൾ ആകമ്പോൾ അതിന് സാധ്യതയുണ്ടാകും. സ്റ്റോപ്പുകൾ കൂടുതൽ അനുവദിക്കേണ്ടി

വരുമെന്നത് നാം കാണേണ്ട കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഹൈസ്കൂൾ  
 റെയിൽ പദ്ധതി കേരളത്തിൽ പ്രായോഗികമല്ലായെന്ന് കണ്ടത്. കേരളം  
 പോലെയുള്ളൊരു സംസ്ഥാനത്ത് ഓരോ 50 കി.മീ.-ലും  
 സ്റ്റോപ്പുകളുള്ളതിനാൽ അർദ്ധ അതിവേഗ റെയിൽവെ പദ്ധതിയാണ്  
 പ്രായോഗികമായിട്ടുള്ളത്. 11 സ്റ്റോപ്പുകളാണ് വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്.  
 സ്റ്റേഷനുകൾ തമ്മിലുള്ള കുറഞ്ഞ അകലം കാരണം ഹൈസ്കൂൾ  
 ട്രെയിനിന് 300 മുതൽ 500 കി.മീ.വരെ വേഗത കൈവരിച്ചുകൊണ്ട്  
 ഓടാൻ കഴിയുന്ന ദൂരം വളരെ പരിമിതമായിരിക്കും. ഇക്കാരണത്താൽ  
 ഇരു ട്രെയിനുകളും തമ്മിൽ വലിയ വ്യത്യാസമുണ്ടായിരിക്കും.  
 ഉദാഹരണമായി എറണാകുളം-തിരുവനന്തപുരം ഹൈസ്കൂൾ  
 റെയിൽവേയ്ക്ക് എല്ലാ സ്റ്റോപ്പുകളുമടക്കം 62 മിനിറ്റ് വേണ്ടിവരും. ഇതേ  
 ദൂരം 85 മിനിറ്റുകൊണ്ട് സെമിഹൈസ്കൂൾ ട്രെയിൻ സഞ്ചരിക്കും.  
 ഇതാണ് നാം കാണേണ്ട കാര്യം. ചെറിയ തോതിലുള്ള മിനിറ്റിന്റെ  
 വ്യത്യാസം മാത്രമാണ് ഇവിടെ വരുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള പല  
 കാരണങ്ങളാണ് നിങ്ങളുടെ ഹൈസ്കൂൾ പദ്ധതി വേണ്ടെന്നും  
 അർദ്ധഅതിവേഗ റെയിൽ സെമിഹൈസ്കൂൾ റെയിൽ മതിയെന്നുമുള്ള

തീരുമാനമെടുക്കാൻ കാരണം. ഇത്തരത്തിൽ ഇവിടെ എതിർക്കുന്ന ആളുകളെക്കുറിച്ച് എന്തോ തെറ്റായ ചിത്രീകരണം ഞങ്ങൾ നടത്തുന്നുവെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. ഭൂമിക്ക് വേണ്ടി സ്വാഭാവികമായും നമ്മുടെ നാട്ടിൽ വലിയ തോതിലുള്ള വികാരപരമായ ഇടപെടലുകൾ ഉണ്ട്. ഭൂമി അധികമില്ല, ഉള്ള ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നതിനോട് ആർക്കായാലും പെട്ടെന്ന് യോജിപ്പുണ്ടാകില്ല. അതെല്ലാം വസ്തുതയാണ്. പക്ഷെ നാം കാണേണ്ടത് ഇത്തരമൊരു പദ്ധതി ആവശ്യമില്ലേയെന്നുള്ളതാണ്. പദ്ധതി ആവശ്യമാണെങ്കിൽ നമുക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതെന്താണ്; ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന പ്രയാസം ലഘൂകരിക്കുകയെന്നതാണ്. നിങ്ങൾ പ്രയാസപ്പെട്ടോളം, ഞങ്ങൾ ഭൂമി എടുക്കുകയാണെന്ന മനോഭാവം സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. അവരുടെ പ്രയാസം പൂർണ്ണമായി ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടുതന്നെ ആ പ്രയാസം ലഘൂകരിച്ച് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള കവർനൈടുക്കൽ എന്ന നിലയല്ല. അവരിൽ പലരും നല്ല മനസ്സോടെതന്നെ ഇത് നാടിന്റെ ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടി ഞാൻ ചെയ്യുന്നൊരു നല്ലകാര്യമാണ്, എനിക്ക് വിഷമമുണ്ടെങ്കിലും



നാടിന്റെ ഭാവിക്ക് ഇത് ആവശ്യമാണെന്ന ചിന്തയോടെ സ്വമേധയ ഏല്പിക്കാൻ തയ്യാറാകുന്ന നല്ലൊരു ഭാഗം ആളുകൾ ഇക്കൂട്ടത്തിലുണ്ടാകും എന്നതാണ് നാം കാനേണ്ടത്. ഇവിടെ ചെലവുകളുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു, വിശദമായ റിപ്പോർട്ടനുസരിച്ച് ഇത് സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് 63,940 കോടി 67 ലക്ഷം രൂപയാണ് ചെലവ്. ഇതിൽ 6085 കോടി രൂപ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ നൽകേണ്ട നികുതി ഒഴിവുകളാണ്. 975 കോടി രൂപ റെയിൽവെ ഭൂമിയുടെ വിലയാണ്. ഇതിനപ്പുറമെ 2150 കോടി രൂപയാണ് കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വിഹിതം. സംസ്ഥാന സർക്കാർ 3225 കോടി രൂപയാണ് വഹിക്കുന്നത്. 4252 കോടി രൂപ പൊതുജന ഓഹരി പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി സമാഹരിക്കും. അന്താരാഷ്ട്ര ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്ന് 33,700 കോടി രൂപ സമാഹരിക്കാനാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വളരെ ചുരുങ്ങിയ പലിശയിൽ വായ്പ തരുന്ന എ.ഡി.ബി., ജെക്ക, എ.ഐ.ബി., കെ.എഫ്.ഡബ്ല്യൂ. എന്നിവരെ കേന്ദ്ര ധനകാര്യമന്ത്രാലയംവഴി സമീപിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. ധനസമാഹരണത്തിനുള്ള ചർച്ച പുരോഗമിക്കുകയാണ്. ഭൂമി

ഏറ്റെടുക്കലിന് ആവശ്യമായ 13362 കോടി രൂപയ്ക്കായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിഹിതം ഹഡ്കോ, കിഫ്ബി, ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ, ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ചർച്ചകൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. കൊച്ചുവേളി മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് ഒന്നാംഘട്ട ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനായി ഹഡ്കോ ഇതിനോടകംതന്നെ 3000 കോടി രൂപയുടെ വായ്പ അനുവദിച്ചുകഴിഞ്ഞു. കണ്ണൂർ-കൊച്ചി വിമാനത്താവള വികസന മാതൃകയിൽ പൊതുജന നിക്ഷേപവും കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി എത്ര കെട്ടിടങ്ങളാണ് ഒഴിവാക്കേണ്ടി വരുകയെന്നത് സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ നേരത്തേതന്നെ വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. പക്ഷെ ബഹുമാന്യനായ ഡോ. എം. കെ. മുനീർ അത് വീണ്ടും ആവർത്തിക്കുകയുണ്ടായി. വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും വൻതോതിൽ തകരുമെന്നത് ഒരു പ്രചരണം മാത്രമാണ്. ഇപ്പോൾ 9314-ഓളം കെട്ടിടങ്ങളാണ് ഈ പാതയിൽ വരുന്നത്. ഇവതന്നെ പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. അതിൽ വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും പരമാവധി ഒഴിവാക്കാനാകുമോയെന്ന് നോക്കുന്നുണ്ട്. വീടുകൾ പൊളിക്കാതെ മാറ്റി

സ്ഥാപിക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യ പ്രായോഗികമാണോ എന്നത് പരിശോധിക്കുന്നുണ്ട്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ കുറയ്ക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി cut and cover നിർമ്മാണരീതിയാണ് ഇതിൽ അവലംബിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്. പുനരധിവാസ നിയമപ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിൽ വിപണി വിലയുടെ പരമാവധി നാലിരട്ടിയും നഗരങ്ങളിൽ രണ്ടിരട്ടിയുമുള്ള തുകയാണ് നഷ്ടപരിഹാരമായി ലഭിക്കുക. 13265 കോടി രൂപയാണ് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിനും നഷ്ടപരിഹാരത്തിനുമായി കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇതിൽ 1730 കോടി രൂപ പുനരധിവാസത്തിനും 4460 കോടി രൂപ വീടുകളുടെ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനാണ് നീക്കി വെച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുമായുള്ള ചർച്ച ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞുവെന്ന് നേരത്തേതന്നെ ഞാൻ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പ്രായോഗിക അനുഭവമില്ലാത്ത അക്കാദമിഷ്യൻസിന്റെ ഉപദേശങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്ന് ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ ഡോ. എം. കെ. മുനീർ പറയുകയുണ്ടായി. ആ ഉപദേശത്തിന് നന്ദി. ഏത് ഉപദേശത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും.....

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, 63000 കോടി രൂപയാണ് ഇതിന്

ചെലവുവരുന്നത്. നീതി ആയോഗ് 125000 രൂപയാണ് പറയുന്നത്. ഇത് അതിനേക്കാൾ കൂടുതലാണ്. ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം, റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം ഇതിന് അനുമതി നിഷേധിച്ചുവെന്നും പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ലെന്നുമുള്ള വാർത്തകളാണ് പുറത്തുവരുന്നത് എന്നതാണ്. റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം ഈ പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നിഷേധിച്ചിട്ടുണ്ടോ, ആ വിവരം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോയെന്നത് വ്യക്തമാക്കുമോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ):സർ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്

ഞാൻ നേരത്തെതന്നെ വ്യക്തമാക്കുകയുണ്ടായി. റെയിൽവേ ഇക്കാര്യത്തിൽ തത്വത്തിൽ അനുമതി നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. ബാക്കി അനുമതിയുടെ കാര്യങ്ങൾ നെഗറ്റീവായ നിലയിലല്ല, അങ്ങേയറ്റം പോസിറ്റീവായിത്തന്നെ നീങ്ങുകയാണ്. അനുമതി ലഭിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു തരത്തിലും സംശയിക്കേണ്ടതായിട്ടില്ല. പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നത്തിന്റെ നിലയും നേരത്തെ ഞാൻ വ്യക്തമാക്കിയതാണ്. ലോകത്തിൽ ഏറ്റവും സുരക്ഷിതവും സുഖപ്രദവും അന്തരീക്ഷമലിനീകരണം കുറഞ്ഞതുമായ ഗതാഗത സംവിധാനമാണ് റെയിൽവേ. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് റെയിൽവേ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്രപരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ MOEF (Ministry of

Environment, Forests-ന്റെ ഗൈഡ്‌ലൈൻ പ്രകാരം പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം ആവശ്യമില്ലാത്തത്. അത് കേന്ദ്ര നിർദ്ദേശം തന്നെയാണ്. എങ്കിലും വികസനം, പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾകൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാകണമെന്നതുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരമൊരു പഠനം ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്താൻ നാം തയ്യാറായത്. മാത്രമല്ല, പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകളെയും അതുപോലെയുള്ള പരിസ്ഥിതി ലോലപ്രദേശങ്ങളെയും പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ടാണ് ഈ പാത ഒരുക്കിയിട്ടുള്ളത്. CRZ സോണുകളെയും കണ്ടൽക്കാടുകളെയും കുറിച്ച് വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കാൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിലുള്ള നാഷണൽ സെന്റർ ഫോർ സസ്റ്റെയിനബിൾ കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ ദേശീയപാതയെക്കാൾ കൂടുതൽ യാത്രക്കാരെ ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുമെന്ന് മാത്രമല്ല, ഭൂമിയുടെ പകുതി മാത്രമേ ഇതിനാവശ്യമായി വരികയുള്ളൂ. റെയിൽവേയുണ്ടായാൽ ഉണ്ടാകുന്ന സൗകര്യം നാം ആലോചിക്കേണ്ടതല്ലേ? ബഹുമാന്യനായ ഡോ. എം. കെ. മുനീർ പറഞ്ഞതുപോലെ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഭാവിക്ക് നഷ്ടമല്ല ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്. കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരങ്ങളായ തിരുവനന്തപുരം,

എറണാകുളം, കോഴിക്കോട് എന്നിവ നല്ലതുപോലെ വികസിച്ച  
മൂന്നുകേന്ദ്രങ്ങളാണ്. ഇവിടെനിന്നെല്ലാം അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും  
പോകുന്നവരുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഒരാൾ എറണാകുളത്തുള്ള  
സ്ഥാപനത്തിൽ ജോലിയെടുക്കുകയാണെന്ന് വിചാരിക്കുക. അവിടെ  
താമസിച്ചിട്ടുമാത്രമേ ജോലിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ഇത്  
യാഥാർത്ഥ്യമായാൽ രാവിലെ വീട്ടിൽനിന്ന് പുറപ്പെട്ടാൽ എറണാകുളത്തെ  
ജോലി സ്ഥലത്ത് രണ്ടുമണിക്കൂർകൊണ്ട് എത്തിച്ചേരും. വൈകുന്നേരം  
അവിടെനിന്നും പുറപ്പെട്ടാൽ വീട്ടിലേയ്ക്കും തിരിച്ചെത്തും. ഇതാണ് നടക്കാൻ  
പോകുന്നത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽവരുന്ന യാത്രക്കാരും വിവിധ ആവശ്യങ്ങൾക്ക്  
വരുന്നവരുമെല്ലാം ഈ യാത്ര നല്ലതുപോലെ നടത്താൻ തയ്യാറാകും.  
എതിർക്കാനുള്ള മനഃസ്ഥിതി വന്നാൽപ്പിന്നെ എന്തിനെയും  
എതിർക്കുകയെന്ന നില വരും. അതിന്റെ ഭാഗമായാണ് പിറുപിറുക്കലുകൾ  
വരുന്നത്. അതൊരു പ്രത്യേക മനഃസ്ഥിതിയുടെ ഭാഗമാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ  
നാട്ടിൽവരുന്ന മാറ്റമാണ് നാം കാണേണ്ടത്. റോഡുകളുടെ വികസന  
കാര്യത്തിൽ നേരത്തെ ചില എതിർപ്പുകളുണ്ടായിരുന്നു. പക്ഷേ കാര്യങ്ങൾ  
പറയാനും ബോധ്യപ്പെടുത്താനും കഴിഞ്ഞതിന്റെ ഫലമായി നാടിന്റെ

വികസനം കൂടുതലാകുമ്പോൾ വികസിച്ചുവന്ന റോഡിൽത്തന്നെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പമാണുണ്ടാകുന്നത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി വലിയതോതിലുള്ള സമയം ഈ പറഞ്ഞ വികസിത റോഡുകളിൽപോലും ഉണ്ടാകാനാണ് പോകുന്നത്. ഇത്തരം റെയിൽവേ എന്നത് ഒഴിച്ചുകൂടാനാകാത്തൊരു കാര്യമാണ്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിന്റെ കാര്യം പറയുകയുണ്ടായി. നിലവിലുള്ള പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ ഇപ്പോൾ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകൾക്ക് കൃത്യസമയം പാലിക്കാൻ കഴിയും. ചില പുതിയ ട്രെയിനുകളെയും ഓടിക്കാൻ കഴിയുമായിരിക്കും. പക്ഷേ കൂടുതൽ വേഗതയിലോടിക്കാൻ കഴിയില്ല. അതാണ് നമ്മുടെ നാടിന്റെ വിഷമകരമായ സാഹചര്യം. ഇതിന് സമാന്തരമായി പാതയുണ്ടാക്കിയാൽ വളവുകളും തിരിവുകളും കയറ്റിറക്കങ്ങളുമെല്ലാം കൂടുതലായി പല പ്രദേശത്തുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ ട്രെയിനിന് നീങ്ങാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. വേഗത ലഭ്യമാകണമെങ്കിൽ നല്ല രീതിയിൽ വളവുകളും തിരിവുകളുമില്ലാത്ത പാത ആവശ്യമായി വരും. അതുകൊണ്ടാണ് പുതിയ പാതയെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കേണ്ടിവന്നത്. തിരൂരിന് ഇപ്പുറത്തേക്ക് വിഷമകരമായ

സാഹചര്യമുള്ളതുകൊണ്ടാണ് അതിൽനിന്നും കുറച്ച് വിട്ടുകൊണ്ടുള്ള പാത എടുക്കേണ്ടിവന്നത്. എന്നാൽ കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരൂർ വരെ ഏറെക്കുറെ സമാന്തരമായി വരാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് സമാന്തരമായി ആ പാതയുണ്ടായത്. അതുകൊണ്ട് ഒരു ആശങ്കയുമുണ്ടാകേണ്ടതില്ല. ഇത് നമ്മുടെ നാടിന് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ, നല്ല രീതിയിൽ നാട് സ്വീകരിക്കുന്ന ഒന്നായിരിക്കും. ഇവിടെ യാത്രക്കാരുണ്ടാകുമോയെന്ന ആശങ്കയൊന്നുമുണ്ടാകേണ്ടതില്ല. നല്ലതുപോലെ നിറഞ്ഞ് യാത്രക്കാരുണ്ടാകുമെന്നതിൽ ഒരു സംശയവുമുണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടില്ല. ഇന്ന് ലോകത്തിന്റെ പലഭാഗങ്ങളിലും നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ചിലയിടങ്ങളിലും ഇത്തരത്തിലുള്ള റെയിലുകൾ വന്നുകഴിഞ്ഞു. നമ്മൾ ഇനിയും ഇനിയും പുറകോട്ടുപോകണമെന്ന് ചിന്തിക്കരുത്. കാലത്തിനനുസരിച്ച് മാറാൻ തയ്യാറാകണം. ആ സൗകര്യങ്ങൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലുമുണ്ടാകണം എന്ന് നമ്മൾ ചിന്തിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഇതുമായി എല്ലാ രീതിയിലും സഹകരിക്കണം. ഇത്തരത്തിൽ ഈ പ്രശ്നം നിയമസഭയിലൂടെ നാടിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ഒരവസരം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിന് ഈ പ്രമേയം കൊണ്ട് സാധിച്ചുവെന്നത് നന്ദിപൂർവ്വം



ഓർത്തുകൊണ്ട് ഇത് സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതാരു പ്രശ്നമല്ല എന്നാണ് അറിയിക്കാനുള്ളത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ വിശദീകരണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് അനുമതി നിഷേധിക്കുന്നു.

(അടിയന്തരപ്രമേയാവതരണത്തിന് അനുമതി നിഷേധിച്ചു.)

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ഇത് കേരളമാണ്. എക്കോളജിക്കലി ഫ്രൈജൽ ലാന്റാണ്. പാരിസ്ഥിതികമായ ലോല പ്രദേശമാണ്. ഇടനാടൻ കുന്ന്കളും മലകളും പുഴകളും നൂറുകണക്കിന് അരുവികളും കായലുകളും ചതുപ്പുകളും വയലുകളും നൂറുകണക്കിന് നീരുറവകളും ജലസ്രോതസ്സുകളും നിറഞ്ഞ വളരെ വ്യത്യസ്തമായൊരു പ്രദേശമാണ്. ഈ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ പ്രത്യേകതകളൊന്നും പരിഗണിക്കാതെയുള്ള ഒരു വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ നടക്കുന്ന ഒരു ബുൾഡോസിംഗാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി. ഈയൊരു പ്രോജക്ടിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക സാമ്പത്തിക-സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങളാണ് ഞങ്ങൾ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ശ്രമിച്ചത്. അത് ജനശ്രദ്ധയിലെത്തിക്കാനും സർക്കാരിന്റെ

ശ്രദ്ധയിലെത്തിക്കാനും ഈ പദ്ധതി സുതാര്യമല്ലാതിരിക്കുന്നതുംകൊണ്ടാണ് ഈ വിഷയം ഞങ്ങൾ നിയമസഭയിൽ ചർച്ചയാക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടത്. ഇവിടെ പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ച ഡോ. എം. കെ. മുനീറിനും ഞങ്ങൾക്കും ചില സാമൂഹ്യ വിരുദ്ധമായും ദേശവിരുദ്ധമായും ബന്ധമുണ്ട് എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞു. ഇതുതന്നെയാണ് ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി എപ്പോഴും പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അദ്ദേഹത്തെ ആരെങ്കിലും വിമർശിച്ചാൽ അവർ ദേശവിരുദ്ധരാണെന്ന് പറയും. അതെല്ലാം സ്വന്തം അഭിപ്രായങ്ങൾ മറ്റുള്ളവരിൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ഏകാധിപതികളുടെ പൊതുസ്വഭാവമാണ്. എതിർക്കുന്നവരെല്ലാം മാവോയിസ്റ്റുകളും തീവ്രവാദികളും സാമൂഹ്യവിരുദ്ധമാണ് എന്ന് വരുത്തിത്തീർക്കാനുള്ള ഈ ശ്രമം ഇവിടെ എന്തായാലും വിലപ്പോകില്ല. എന്തിനെയും എതിർക്കുന്ന സ്വഭാവത്തിന്റെ ആ തൊപ്പി ഞങ്ങളുടെ തലയിൽ വയ്ക്കേണ്ട, നിങ്ങളുടെ തലയിൽ വച്ചാൽ മതി. 1970-കളുടെ തുടക്കം മുതൽ ഈ സംസ്ഥാനത്തെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെയും നാടിന്റെ പുരോഗതിയെയും നിസാരമായ കാരണങ്ങൾ പറഞ്ഞ് അട്ടിമറിച്ച ആളുകൾ പുതിയ വികസനത്തിന്റെ സന്ദേശവുമായി ഞങ്ങളെ പഠിപ്പിക്കാൻ വരണ്ട

എന്ന് ആമുഖമായി പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ സർക്കാരിന്റെ ഒരു കണക്ക് പറഞ്ഞു. 64,941 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി എന്നതാണ് ഇതിന്റെ ഇക്കണോമിക് ഇംപാക്ട്. വലിയ കടമാണ് നമ്മൾ എടുക്കേണ്ടത്. കേന്ദ്രത്തിന്റേത് 13,000 കോടി രൂപയാണ്. ബാക്കിയുള്ള മുഴുവൻ തുകയും ഈ സംസ്ഥാനം വഹിക്കണം. ഒരു പ്രോജക്ട് ചെയ്യുമ്പോൾ അത് കോസ്റ്റ് ഇഫക്ടീവാനോ എന്നാണ് ആലോചിക്കേണ്ടത്. ഭാവിയിലേയ്ക്കുള്ള നമ്മുടെ കാര്യങ്ങൾകൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് ചെയ്യേണ്ടത്. ഈ 64,000 കോടി രൂപ ഏത് കണക്കാണ്? ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 120 കോടി രൂപയാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 270 കോടി രൂപയാണ് നീതി ആയോഗ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് എന്ന് ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. അത് ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനല്ല. ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിന് ഹൈസ്പീഡിന് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 280 കോടി രൂപയാണ് എന്ന് ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു. ഹൈസ്പീഡ് ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിന് ഡൽഹി-മീററ്റ് ലൈനിൽ ചെലവാക്കുന്നത് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 370 കോടി രൂപയാണ്. നീതി ആയോഗ് കൃത്യമായി കണക്കാക്കിയതുപോലെ, ഇപ്പോൾ പറയുന്നതിന്റെ ഏകദേശം ഇരട്ടി

ഇകയായ 1,24,000 കോടി രൂപ ഈ സംസ്ഥാനത്തുനിന്ന് നമ്മൾ കണ്ടെത്തണം. ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ബാധ്യതയാണ്. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു നാഷണൽ ഹൈവേ പോലും കൃത്യമായി വീതി കൂട്ടാത്ത നമ്മളാണ് 1,24,000 കോടി രൂപയ്ക്ക് സിൽവർ ലൈൻ പ്രോജക്ട് ചെയ്യുന്നത്. ഇതിന്റെ പെർമിഷനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിൽ യൂണിയൻ ലിസ്റ്റിലാണ് റെയിൽവേ ഉൾപ്പെടുന്നത്. ഇവിടെ എന്ത് പദ്ധതി നടപ്പാക്കണമെങ്കിലും 1989-ലെ റെയിൽവേസ് ആക്ടിന്റെ സെക്ഷൻ 21 അനുസരിച്ച് റെയിൽവേയുടെ അനുമതി വേണം. 2018-ൽ റെയിൽവേ ഇൻ-പ്രിൻസിപ്പിൾ അനുമതി തന്നിരിക്കുന്നത് സ്റ്റാൻഡ് എലോൺ എലവേറ്റഡ് റെയിൽ കോറിയോറിനാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ചുള്ള ശ്രീ. പിയൂഷ് ഗോയലിന്റെ കത്ത് എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്. കോഴിക്കോടുള്ള ഒരാൾക്ക് എളുപ്പത്തിൽ എറണാകുളത്ത് വന്ന് ജോലി ചെയ്ത് പോകാൻ സാധിക്കുമെന്ന് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. കോഴിക്കോട് മുതൽ എറണാകുളം വരെ ടക്കറ്റിന് ഒരു ദിവസം അറുനൂറ് രൂപയാകും. ടിക്കറ്റിനുവേണ്ടി മാത്രം മാസത്തിൽ 18,000 രൂപ മുടക്കാൻ കഴിയുന്ന എത്ര ആളുകൾ എറണാകുളത്തുവന്ന് ജോലി ചെയ്ത് പോകുന്നുണ്ട്? പറയുമ്പോൾ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾകൂടി ശ്രദ്ധിക്കണം. ഇതിന്റെ

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതം എന്താണ്? ഏരിയൽ സർവ്വേ നടത്തിയാണ് കെട്ടിടങ്ങളുടെ കണക്കെടുത്തിരിക്കുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്കായി ഇപ്പോൾ ഏരിയൽ സർവ്വേ നടത്തി. ആദ്യം ഏരിയൽ സർവ്വേ നടത്തിയപ്പോൾ ലഭ്യമായ സർവ്വേ റിപ്പോർട്ടും അതിനുശേഷം മാനുവലായി നടത്തിയ സർവ്വേ റിപ്പോർട്ടും തമ്മിൽ ഗൗരവപരമായ വ്യത്യാസമുണ്ട്. .... (ബഹളം).....

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് സംസാരിക്കട്ടെ.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: പ്രിസിഷൻ ഒട്ടുമില്ലാത്ത ഒന്നാണ് ഏരിയൽ സർവ്വേ. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ സർവ്വേ നടത്തിയത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പരിശോധിച്ച് നോക്കണം. ആദ്യം നടത്തിയ ഏരിയൽ സർവ്വേയും രണ്ടാമത് നടത്തിയ സർവ്വേയും തമ്മിൽ വലിയ വ്യത്യാസമുണ്ട്. പല പ്രദേശങ്ങളെയും കുറിച്ച് കൃത്യമായ പ്രിസിഷനില്ലാത്ത ഒന്നാണ് ഏരിയൽ സർവ്വേ. ഇവിടെ ഏരിയൽ സർവ്വേയാണ് നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. 1383 ഹെക്ടർ സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യേണ്ടിവരും. ഇവിടെ ഒൻപതിനായിരത്തിലധികം കെട്ടിടങ്ങളാണ് ഉൾപ്പെടുന്നത്. ഇരുപതിനായിരത്തിലധികം കുടുംബങ്ങൾ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടും എന്ന്

ഞങ്ങൾ ഉറപ്പുപറയുന്നു. ധാരാളം കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങൾ പൊളിച്ചുനീക്കേണ്ടിവരും. 145 ഹെക്ടർ നെൽവയൽ നികത്തണം. ഇവിടെ ആയിരത്തിലധികം മേൽപ്പാലങ്ങളും അടിപ്പാതകളും നിർമ്മിക്കണം. പ്രതിദിനം റോഡ് ഉപയോഗിക്കുന്ന 46000-ൽ അധികം ആളുകൾ ഈ ട്രെയിനിൽ കയറുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. അങ്ങനെയാവണമെങ്കിൽ ഓരോ രണ്ട് മണിക്കൂറിലും 675 ആളുകൾ വീതം കയറുന്ന മൂന്ന് തീവണ്ടികൾ നിറയെ യാത്രക്കാരുമായി പോകണം. ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും തിരക്കുള്ള മുംബൈ-സൂററ്റ്-അഹമ്മദാബാദ് റൂട്ടിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന യാത്രക്കാർ 37500 ആണ്. ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ ബിസിനസ് കോരിഡോറാണത്. ഇവിടെ തിരുവനന്തപുരം-കാസർഗോഡ് റൂട്ടിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത് 46000 യാത്രക്കാരെയാണ്. ഇതൊക്കെ വെറുതെ പ്രൊജക്ട് ചെയ്ത് കാണിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതൊന്നും ഒരു കണക്കിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിലല്ല. ചരക്കുനീക്കത്തിന്റെ കാര്യം നോക്കാം. സാധാരണ പാസഞ്ചർ ട്രെയിനിന് പതിനേഴ് ടൺ ആക്സിൽ ലോഡ് മതി. ഇവിടെ ചരക്കുനീക്കത്തിന് ഇരുപത്തിയഞ്ച് ടൺ ആക്സിൽ ലോഡ് വേണം. നമ്മുടെ ഈ പ്രൊപ്പോസലിലുള്ളത് പതിനേഴ് ടൺ മാത്രമാണ്. ചരക്കുനീക്കം

അതുവഴി നടക്കുമെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ഇതിന്റെ എൻവയോൺമെന്റ് ഇംപാക്ട് എന്താണ്? കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷം അങ്ങ് മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്ത് എനിക്ക് ഏറ്റവും ഇഷ്ടപ്പെട്ട ഒരു സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് "room for the river" എന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞതാണ്. നെതർലന്റ്സിൽ പോയി തിരിച്ചുവന്നിട്ടാണ് അങ്ങ് ഇത് പറഞ്ഞത്. വെള്ളത്തിന് സ്പേസ് വേണം. അങ്ങ് നടത്തിയ ഏറ്റവും മനോഹരമായ ഒരു സ്റ്റേറ്റ്മെന്റാണിത്. എനിക്ക് അന്ന് വലിയ സന്തോഷം തോന്നി. അങ്ങനെ പറഞ്ഞ മുഖ്യമന്ത്രിയാണോ ഈ സിൽവൽ ലൈൻ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ പോകുന്നത്. മൂന്ന് ദിവസം അടുപ്പിച്ച് മഴ പെയ്തപ്പോൾ എല്ലായിടത്തും പ്രളയമായി. കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേകത അതാണ്. കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തെക്കുറിച്ച് 195 രാജ്യങ്ങളിലെ ഇന്റർ ഗവൺമെന്റ് റിപ്പോർട്ട് വന്നപ്പോൾ അതിൽ ഏറ്റവും ഡെയിഞ്ചറസ് സോണിൽ നിൽക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം എന്ന് നമ്മൾ അറിയണം. ഇന്നലെ നമ്മൾ പറഞ്ഞല്ലോ. കിഴക്ക് പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകൾ, ഇടയ്ക്ക് കുറച്ച് സ്ഥലം നെൽവയൽ നീർത്തട നിയമം ബാധകമാകുന്ന സ്ഥലങ്ങൾ, അതിനപ്പുറത്ത് കോസ്റ്റൽ റെഗുലേഷൻ സോൺ. അതിനിടയിൽ വളരെ കുറച്ച് സ്ഥലം മാത്രമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. ഡി.പി.ആർ. ആരും

കണ്ടിട്ടില്ല. കേരളത്തിൽ ഇതുപോലുള്ള ഒരു പ്രോജക്ട് ചെയ്യുമ്പോൾ എൻവയോൺമെന്റൽ ഇംപാക്ട് സ്റ്റഡി നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ എന്ന് ഇവിടെ ചോദിച്ചു. കോംപീറ്റന്റ് അല്ലാത്ത ഒരു ഏജൻസിയെക്കൊണ്ടാണ് സ്റ്റഡി നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. കോംപീറ്റന്റ് അല്ലാത്ത ഒരു ഏജൻസിയെക്കൊണ്ട് നടത്തിയത് rapid environmental impact assessment (ദ്രുതഗതിയിലുള്ള പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം വിലയിരുത്തൽ) ആണ് എന്ന് ഞാൻ ആധികാരികമായി പറയുന്നു. ഇത് ഒട്ടും സമഗ്രമല്ല. Comprehensive Environmental Impact Assessment (സമഗ്രമായ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത വിലയിരുത്തൽ) ആണ് ശരിക്കും ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. അതോടൊപ്പം ഇക്കാര്യത്തിൽ സോഷ്യൽ ഇംപാക്ട് അസസ്സ്മെന്റും വേണം. ഇതെല്ലാം ഇപ്പോൾ മെഗാ പ്രോജക്ടുകൾക്ക് നിർബന്ധമായിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. ഈ ദ്രുതഗതിയിലുള്ള പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത വിലയിരുത്തൽ റിപ്പോർട്ടിൽപ്പോലും ഒരുപാട് സംശയങ്ങൾ അവർ പറയുന്നുണ്ട്. ഇത് കേരളത്തിന്റെ തെക്ക്-വടക്ക് ഒരു വൻമതിലായി മാറും എന്നുള്ളതാണ് ഇതിന്റെ ഏറ്റവും ഗൗരവമുള്ള വിമർശനം. ഇതിന്റെ 55 ശതമാനം embankments ആണ് എന്ന് ഇവിടെ നേരത്തെ സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞു.



അതായത് സാധാരണ ഭൂമിയിൽനിന്നും ഉയരത്തിൽ വീതിയുള്ള ഒരു വൻമതിൽ പോലെ കെട്ടിപ്പൊക്കുന്ന നിർമ്മാണം. ഇതിന്റെ ഉയരം 15 മുതൽ 30 മീറ്റർ വരെയും വീതി നാല് മുതൽ പത്ത് മീറ്റർ വരെയുമാണ്. അതായത് പത്ത് അടി മുതൽ മുപ്പത് അടിവരെ ഉയരത്തിൽ കെട്ടിപ്പൊക്കുന്ന embankments-ലാണ് ഈ റെയിൽ പോകുന്നത്. 55 ശതമാനം സ്ഥലത്തുകൂടി അത് പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ തെക്ക്-വടക്ക് ഈ 55 ശതമാനം ദൂരം ഒരു വൻമതിൽ നിർമ്മിക്കപ്പെടുമെന്നാണ്. ബാക്കിയുള്ളത് 101.74 കിലോമീറ്ററിൽ പത്തൊൻപത് ശതമാനവും കട്ടിംഗ് ആയിട്ടാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. കുന്നുകളും മലകളും വെട്ടിമുറിച്ച് അതിന്റെ വശങ്ങൾ ഒൻപത് മീറ്റർ ഉയരത്തിലെങ്കിലും റീട്ടെയിനിംഗ് മതിൽ കെട്ടി പൊക്കിയതാണ്. പിന്നെയുള്ള 4.6 ശതമാനം ദൂരം, അതായത് 25 കിലോമീറ്റർ കട്ട് ആൻഡ് കവറാണ്. ഇത് നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ കുന്നുകളെ മുറിച്ച് റീട്ടെയിനിംഗ് മതിലുകൾ കെട്ടി ഒൻപത് മീറ്ററിന് മുകളിലുള്ള പ്രദേശം അടച്ചെടുക്കുന്ന രീതിയിലായിരിക്കും. ഇതെല്ലാംകൂടി എൺപത് ശതമാനം ദൂരമുണ്ടാകും. പിന്നെയുള്ളത് മല തുരന്നുണ്ടാക്കുന്ന തുരങ്കങ്ങളാണ്. ഇത് 11.53 കിലോമീറ്റർ വരും. അതായത് ഈ പാതയുടെ

80% ദുരവസ്ഥ കേരളത്തിന്റെ കിഴക്കും പടിഞ്ഞാറും വേർപെടുന്ന രീതിയിൽ ഒരു വലിയ കോട്ടയാണ് ഈ പദ്ധതിയെന്ന് ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ തന്നെ പറയുകയാണ്. കൂടാതെ ഇതിന്റെ ഹൈറ്റിനെക്കുറിച്ചും പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഇതുവഴി കേരളത്തിൽ ഇത്രയുംദൂരം സ്ഥലം ഒരു മതിലുപോലെ, ഒരു വൻകോട്ട പോലെയായി മാറുകയാണ്. നമുക്കിത് സഹിക്കാൻ കഴിയും, പക്ഷെ വെള്ളത്തിനോ? Where is the room for the river? മഴ കുത്തിയൊലിച്ചുവന്നാൽ, പ്രളയം വന്നാൽ, സാധാരണ മഴ പെയ്താൽ ഈ വെള്ളം എങ്ങോട്ട് പോകും? ഇത് പെട്ടെന്നുണ്ടാക്കിയ റിപ്പോർട്ടാണ്. കേരളത്തിൽ embankment കെട്ടിപ്പൊക്കുന്ന ഇടങ്ങളിലെല്ലാംതന്നെ ഭൂമിക്കടിയിൽ മണ്ണിന്റെ കഴലുകൾ (soil piping) ഉണ്ടാകാനും, അതൊരു geological issue ആണ്, അതുവഴി ഭൂമി ഇടിഞ്ഞ് താഴാനും ഉരുൾപൊട്ടൽ പോലുള്ളവ ഉണ്ടാകാനും സാധ്യതകളുണ്ടെന്ന് സർക്കാർ തയ്യാറാക്കിയ ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. വേറൊരു കാര്യം പറയുന്നത്, ഇത് പോകുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ഭൂവിനിയോഗത്തിൽ (land use change) മാറ്റം വരുമെന്നാണ്. അതായത് ഈ പാതയുടെ 500 മീറ്റർ കിഴക്കോട്ടും 500 മീറ്റർ പടിഞ്ഞാറും ഭൂമിയുടെ വിനിയോഗത്തിൽ മാറ്റം

വരും. അത്തരത്തിൽ 1000 മീറ്റർ ആയി. ഇതൊരു വലിയ പ്രദേശമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവർ മാത്രമല്ല ഇതിന്റെ ഇരകൾ എന്നുപറയുന്നത്. അതിലും എത്രയോ മടങ്ങ് വീടുകളും കൃഷിയിടങ്ങളും തൊഴിലും വരമാനവും നഷ്ടപ്പെടാം. ഈ embankment-ന് വേണ്ട കല്ലും മണ്ണും എവിടെനിന്നും കൊണ്ടുവരും? ഇന്നലെ ഇവിടെ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് മൊത്തം വേണ്ടത് 75 ലക്ഷം ടൺ കല്ലാണ്. ഇപ്പോൾ ആകെ കിട്ടിയിരിക്കുന്നത് 13 ലക്ഷം ടൺ കല്ലാണ്. ഇനി അതിന്റെ അഞ്ചിരട്ടി കല്ല് വിഴിഞ്ഞം പോർട്ടിന് ആവശ്യമാണ്. ഈ embankments-ന് എല്ലാംകൂടി എവിടെനിന്നാണ് ഇത്രയും കല്ലും മണ്ണും കൊണ്ടുവരിക? നമ്മുടെ പ്രകൃതി വിഭവങ്ങൾ മുഴുവൻ..., ഈ റെയിൽവെ ലെയിൻ പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്, പക്ഷെ ഈ പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കണമെങ്കിൽ പശ്ചിമഘട്ടത്തിന്റെ നാലിൽ മൂന്ന് ഭാഗവും embankment ഉണ്ടാക്കാൻ ഇങ്ങോട്ട് കൊണ്ടുവരണം. പണ്ട് ഹനുമാൻ മരുത്യാമല എടുത്തുകൊണ്ടുപോയതുപോലെ പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകളുടെ ഒരു ഭാഗം എടുത്തുകൊണ്ട് ഇപ്പറത്തേയ്ക്ക് വയ്ക്കണം, അതാണ് embankment

എന്നുപറയുന്നത്. അത്രമാത്രം പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുന്ന വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു വിഷയമാണിത്. ഈ പദ്ധതി പോകുന്ന 164 ഇടങ്ങൾ ഹൈഡ്രോജനിക്കലി സെൻസിറ്റീവായ, ജലലഭ്യതയ്ക്ക് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുന്ന പ്രദേശങ്ങളാണെന്നാണ് ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്. ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ ജല നിർഗ്ഗമന മാർഗ്ഗങ്ങൾ തടസ്സപ്പെടാം. പ്രളയം പോലുള്ള വലിയ ദുരന്തങ്ങളുടെ ആഘാതമുണ്ടാക്കാം. ഈ പദ്ധതികൊണ്ട് കേരളത്തിൽ വരാവുന്ന എല്ലാ പാരിസ്ഥിതിക സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങളും ഇനിയും പഠിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിന് മുമ്പ് കാര്യങ്ങളാണ് നമുക്കാവശ്യം. ഒന്ന്, DPR(Detailed Project Report) പുറത്തുവിടണം. ഞങ്ങളുടെ ഡിമാന്റാണ്. രണ്ടാമതായി ഇതിന് ഒരു Comprehensive environmental impact study നടത്തണം. മൂന്ന്, ഒരു social impact study നടത്തണം. നാല്, കേന്ദ്രത്തിന്റെയും റെയിൽവെയുടെയും അനുമതി കിട്ടിയതിനുശേഷം കൃത്യമായ സർവ്വേ നടത്തി എത്ര കെട്ടിടങ്ങൾ, എത്ര സ്ഥലം, ഏത് സർവ്വേ നമ്പറിൽ, ആരുടെ സ്ഥലം പോകും എന്നിവ കൃത്യമായി അറിഞ്ഞിട്ടു മാത്രമേ സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകാൻ പാടുള്ളൂ. ഇതെല്ലാം വളരെ ഗൗരവതരമായ വിഷയങ്ങളായാണ് ഞങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. ഇവിടെ

സമരം ചെയ്യുന്നവരൊന്നും തീവ്രവാദികളും സാമൂഹിക വിരുദ്ധരുമല്ല. സാമ്പത്തികമായ പ്രായോഗികതയുണ്ടാകണം. നമ്മുടെ പ്രതീക്ഷയ്ക്കപ്പുറത്ത് ഒട്ടും പ്രായോഗികമല്ലാത്ത ഒരു പ്രോജക്ടിനുവേണ്ടി അതിന് ആനുപാതികമല്ലാത്ത രീതിയിലുള്ള വലിയൊരു തുക നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും വരാനിരിക്കുന്ന തലമുറയുടെയും തലയിൽ കെട്ടിവയ്ക്കരുത് എന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മറുപടി നിരാശാജനകമാണ്. അദ്ദേഹം ഞങ്ങൾ ഉയർത്തിയ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറയാത്തതിലും കേരളത്തെയും വരാനിരിക്കുന്ന ഒരു 50 വർഷക്കാലത്തെയും സാമ്പത്തികമായി ബാധിക്കുന്ന, പാരിസ്ഥിതികമായി കേരളത്തിന്റെ ബാലൻസ് തെറ്റിപ്പോകുന്ന, ഒട്ടും സുസ്ഥിരമല്ലാത്ത ഈയൊരു വികസന പദ്ധതിക്കെതിരായി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള സമീപനം തെറ്റായതുകൊണ്ട്, ഒരു alternative proposal ചർച്ച ചെയ്യണം എന്നുള്ള ഞങ്ങളുടെ നിർദ്ദേശം പരിഗണിക്കാത്തതിലും ഈ വിഷയം ഗൗരവത്തോടുകൂടി സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിലും പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനം അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാർട്ടിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭയിൽനിന്ന് പുറത്തുപോയി).

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി: സർ, ഒരു alternative proposal ചർച്ച ചെയ്യാമെന്നുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് അവസാനം പറഞ്ഞ ഭാഗത്താണ് പ്രതിപക്ഷം നിൽക്കുന്നത്, അല്ലാതെ പ്രോജക്ട് അപ്പടി വേണ്ട എന്നല്ല. ഇതിന്റെ feasibility സംബന്ധിച്ച് ഞങ്ങൾക്ക് സംശയമുണ്ട്. കൊച്ചി മെട്രോയുടെ കാര്യമെടുത്താൽ യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്താണ് അതിന്റെ കാര്യമായ പ്രവൃത്തികൾ തുടങ്ങിയത്. മെട്രോ സ്ഥാപിച്ച് കഴിഞ്ഞപ്പോഴുള്ള അനുഭവം നമുക്കത്ര satisfactory ആണോ? എത്രയാളുകൾ അതിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നുണ്ട്. ആലുവയിൽനിന്ന് ഇത്ര കുറഞ്ഞ ദൂരത്തിലുള്ള ഒരു മെട്രോ feasible ആണോയെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോൾ നമുക്ക് സംശയമുണ്ട്. എന്നാൽ അതിൽ പുരോഗതിയുണ്ടാകും എന്ന് ഇപ്പോഴും പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയൊരു പ്രതീക്ഷയുടെ പുറത്ത്, സിൽവർ ലൈൻ റെയിൽവെ പണിത് വലിയ കടവും ഈ പറഞ്ഞ പ്രത്യംഘാതങ്ങളുമൊക്കെ വരുത്തിവെച്ചാൽ പിന്നെ എന്തുണ്ടാകും എന്നുള്ള

ഒരു ആശങ്കയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇത് ഒന്നുകൂടി ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന് ഞങ്ങൾ പറയുന്നത്. രണ്ടുമൂന്ന് alternatives പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. യു.ഡി.എഫ്. ന്റെ കാലത്ത് ഇത് കോർഡിനേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നത് വ്യവസായ വകുപ്പാണ്. ആ സമയത്ത് ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽവേയ്ക്കുവേണ്ടി നിരവധി ചർച്ചകളിലിരുന്നത് എനിക്ക് ഓർമ്മയുണ്ട്. അന്ന് അത് പ്രായോഗികമാകുമോ എന്ന് സംശയിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് മുന്നോട്ടുപോയത്. വാസ്തവത്തിൽ അന്ന് ഇത്രയും വലിയ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന്റെ അനുഭവം നമുക്കുണ്ടായിരുന്നില്ല. ഇതിന്റെ feasibility, അതുപോലെതന്നെ നിലവിലുള്ള കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ എന്ത് സംഭവിക്കും എന്നു തുടങ്ങി അനവധി കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാനാണ്. വേറൊരു കാര്യം എന്നുപറയുന്നത്, ആർക്കാണ് ഇത്ര സ്പീഡിൽ കോഴിക്കോടോ കാസർഗോഡോ എത്തേണ്ടതായിട്ടുള്ളത്? അതിനനുസരിച്ച് സംസ്ഥാനം മറ്റ് മേഖലകളിൽ വളരുന്നോ, economy വളരുന്നോ? അതും പ്രശ്നമാണ്. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ രാവിലെതന്നെ ബാഗ്ഗേജ് ഇത്ര വേഗം എത്താൻ എത്രയാളുണ്ടാകും. അതാണ് പ്രശ്നം. ടോക്കിയോയിൽനിന്നും പോകുന്ന ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽവെ അടുത്ത സ്റ്റേഷനിലെത്തുമ്പോൾ അവിടെ

ആളുകൾക്ക് എന്തെടുക്കുന്നതായ അത്ര ഇൻഡസ്ട്രിയൽ ഡെവലപ്മെന്റും ബാക്കി കാര്യങ്ങളും സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ട്, economic activity ഉണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം ആ രീതിയിൽ വികസിച്ചിട്ടില്ലല്ലോ. അപ്പോൾ ഈയൊരു പശ്ചാത്തലത്തിൽ വലിയ കടം വന്ന് ഭവിക്കുകയും ഇത് വളരെ കുറച്ച് ആളുകളുമായി പോകുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു സ്ഥിതി വരുമോ എന്നതാണ് ഞങ്ങളുടെ സംശയം. ഞങ്ങൾ ഇതിനെ എതിർക്കുകയല്ല, ചർച്ച ചെയ്യാനാണ് പറയുന്നത്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവെ പാതയിലൂടെ പോകുന്ന ചില കാര്യങ്ങളാണ് alternative ആയി പറഞ്ഞത്, അതിന് ചെലവ് കുറവാണ്. ഞങ്ങളുടെ കാലത്ത് ആലോചിച്ചിരുന്ന ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽവെ ഏതായാലും നടക്കില്ല, പത്ത്-അൻപത് കോടി രൂപ പ്രോജക്ടിനുവേണ്ടി ചെലവഴിച്ചു, സെപ്പറേറ്റ് ഓഫീസ് ഉണ്ടാക്കി, കുറേക്കാലം അത് കൊണ്ടുനടന്നത് വെറുതെയായി. അത് നടക്കുകയില്ല. സെമി ഹൈസ്പീഡ് എന്നത് കുറച്ചുകൂടി ചെലവ് കുറഞ്ഞതാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. പക്ഷെ അതും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ നടക്കുമോ എന്നുള്ള ആശങ്കയുണ്ട്, അത് തള്ളിക്കളയാവുന്ന കാര്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങളുണ്ടോയെന്ന് ചർച്ച



ചെയ്യണം എന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഗവൺമെന്റുമായി സംസാരിക്കാൻ ഞങ്ങൾ തയ്യാറാണ്, ഇവിടെ ഡോ. എം. കെ. മുനീർ അത് പറഞ്ഞതാണ്. ഒന്നും വേണ്ട എന്നുള്ള അഭിപ്രായം ആർക്കുമില്ല. പുറകോട്ടല്ല, മുന്നോട്ടുതന്നെയാണ് പോകേണ്ടത്. പക്ഷെ മുന്നോട്ട് പോകുമ്പോൾ നമുക്ക് ഉണ്ടായിട്ടുള്ള അനുഭവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ..., കടം ഇങ്ങനെ കൂടുകയാണ്. ഇതിന്റെ കൂടെ പറയുകയല്ല, ഇവിടെ പ്ലസ് ടു ബാച്ചുകൾ അനുവദിക്കുന്ന കാര്യം പറഞ്ഞപ്പോൾ സാമ്പത്തികമാണ് പ്രശ്നം എന്നുപറഞ്ഞു, അത്യാവശ്യത്തിനുപോലും നമ്മുടെ കയ്യിൽ കാശില്ല. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഇനിയും വലിയ ചെലവ് വരുത്തിവയ്ക്കുന്നത് അതിനനുസരിച്ച് സംസ്ഥാനത്തിന് ആവശ്യമുള്ളതാണ് എന്നുകൂടി ഉറപ്പുവരുത്തിയശേഷം വേണം എന്നാണ് പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ അഭിപ്രായം. ഹൈസ്പീഡിനെ അനുകൂലിക്കുന്ന അനവധി ആളുകൾ ഈ സ്റ്റാന്റ് എടുക്കാമോ എന്നുള്ളത് സംബന്ധിച്ച് ഞങ്ങളോട് arguments നടത്തുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ convincing ആയിട്ടുള്ള ഒരു മറുപടിയിലെത്തിയതിനുശേഷമേ മേൽ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാവൂ എന്നുമാത്രമേ ഞങ്ങൾക്ക് അഭിപ്രായമുള്ളൂ. അത് ചർച്ച ചെയ്യണം. ഇപ്പോൾ ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞങ്ങൾ

വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടിയും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാർട്ടിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭയിൽനിന്ന് പുറത്തുപോയി)

ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്: സർ, ഡോ. എം. കെ. മുനീറിന്റെ

നേതൃത്വത്തിൽ ഈ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് കേരളമെമ്പാടും യു.ഡി.എഫ്. ഒരു ജനകീയ അഭിപ്രായം തേടുന്നതിനുള്ള ശ്രമം നടത്തുകയുണ്ടായി. ഞാനും ആ സമിതിയിൽ അംഗമായിരുന്നു. പോയ സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം ജനങ്ങളുടെ വലിയ ആശങ്കയും ആളുകളുടെ എതിർപ്പും വളരെ വ്യാപകമായ നിലയിൽ കാണാനിടയായി. അതുകൊണ്ടാണ് ഗവൺമെന്റ് ഈ വിഷയം തുറന്ന മനസ്സോടെ ചർച്ച ചെയ്യണം എന്നൊരു നിലപാട് പ്രതിപക്ഷം സ്വീകരിച്ചത്. വിവിധ അനുഭവങ്ങൾ നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. അങ്കമാലിയിൽനിന്ന് തുടങ്ങുന്ന ശബരി റയിൽവേ വലിയ പ്രതീക്ഷയോടെ കേരളം കൊണ്ടുവന്ന പദ്ധതിയാണ്. ഇന്ന് അത് ഒന്നുമല്ലാത്ത അവസ്ഥയിലാണ്. ഇവിടെ വച്ചു ബദൽ നിർദ്ദേശം നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിലൂടെതന്നെയാണ്.

കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരൂർ വരെയുള്ള റെയിൽവേ  
 ലൈനിലൂടെതന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് ഈ പദ്ധതി വിഭാവന  
 ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം വരെ ആ രീതിയിലാണ് വരാൻ  
 കഴിയുന്നതെങ്കിൽ ഈ ആശങ്ക ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും. കേരളത്തിൽ  
 റെയിൽവെയുടെ ഇത്തരം കാര്യങ്ങളുടെ അതോറിറ്റി മെട്രോ ശ്രീ. ഇ.  
 ശ്രീധരനാണ്. അദ്ദേഹം ഈ പദ്ധതി പ്രായോഗികമല്ലായെന്ന് അഭിപ്രായം  
 പറഞ്ഞത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമായി ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്.  
 ഇത്തരം വിഷയങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി  
 പരിശോധിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഒരലക്ഷത്തിയിരപത്തിയയ്യായിരം കോടി  
 രൂപ കട ബാധ്യതയുണ്ട്. ജനങ്ങൾക്ക് ആശങ്കയുള്ള പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ  
 ഗവൺമെന്റ് ഇത് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതായിരുന്നു. ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിൽ  
 പ്രതിക്ഷേധിച്ച് വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. മോൻസ് ജോസഫ്

അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാർട്ടിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭയിൽനിന്ന്

പുറത്തുപോയി).

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, ഇത് സാമൂഹികവും പരസമിതികവും

സാമ്പത്തികവുമായ വലിയ പ്രത്യാഘാതം കേരളത്തിൽ

സൃഷ്ടിക്കുന്നതെന്നാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഇതിന്റെ

ഓൾട്ടർനേറ്റീവ് സിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ്

തയ്യാറാകണമെന്ന് പറഞ്ഞത്. ഡി.പി.ആർ. പുറത്തുവിടണമെന്നതിനെ

സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ പാരിസ്ഥിതിക പഠനം ഇക്കാര്യത്തിൽ

ആവശ്യമാണ്. ഇതിൽ വലിയ ആശങ്ക കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുണ്ട്.

ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ധാരാളം പാർട്ടികളെ ഞങ്ങൾ നേരിട്ട് കണ്ടതാണ്.

ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ കടുത്ത ആശങ്കയും പ്രതിഷേധവും ഇക്കാര്യത്തിലുണ്ട്.

സർക്കാർ ഇതിലെ പാരിസ്ഥിതിക പഠനം വിശദമായി നടത്താതെ ഈ

പദ്ധതിയുമായി മുമ്പോട്ട് പോകരുതെന്ന് ശക്തമായി ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്

സഭയിൽനിന്ന് പുറത്തുപോയി).

ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ: സർ, കെ-റയിലിന്റെ സെമി ഹൈസ്പീഡ്

പദ്ധതി സർക്കാർ ഉപേക്ഷിക്കണമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ഒരു ചെറുന്യൂനപക്ഷങ്ങൾക്കു മാത്രം പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതിയാണിത്. വലിയ തുക മുടക്കി നാല് മണിക്കൂർകൊണ്ട് എത്രപേർക്ക് നിരവനന്തപുരത്ത് എത്തണമെന്നുള്ളതാണ് സർക്കാർ പറയുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ ഇടതുപക്ഷം പറയുന്ന സർക്കാർ നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുത്ത് ഇത് അവസാനിപ്പിക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഭൂമിയും വീടും നഷ്ടപ്പെടുന്ന പാവപ്പെട്ട ആളുകൾ എവിടേയ്ക്കാണ് പോകേണ്ടത്?. അതുകൂടി സർക്കാർ പറയേണ്ടതാണ്. നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുത്തുകൊണ്ട്, പണം കൊടുത്തുകൊണ്ട് എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങൾക്കും പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയുന്ന ഒരു സർക്കാരായി ഇടതുപക്ഷ സർക്കാർ മാറുന്നത് എങ്ങനെയാണെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. തീർച്ചയായും വലിയ ആശങ്കയുള്ളതാണ് ഈ പദ്ധതി. ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിൽ പ്രതിക്ഷേധിച്ച് വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീമതി കെ.കെ. രമ സഭയിൽനിന്ന് പുറത്തുപോയി.

സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയ പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ അൽപ്പസമയത്തിനു ശേഷം സഭയിൽ വീണ്ടും ഹാജരായി.)