

⇒ ഈ സർക്കാരിന്റെ വികസന സമീപനം ഞങ്ങളെ കൂടുതൽ അസ്വസ്ഥരാക്കുന്നുണ്ട് ⇒

കോവിഡ് -19 പ്രതിസന്ധിയെ തരണം ചെയ്യുന്നതിൽ ആരോഗ്യ മന്ത്രി കെ.കെ. ഷൈലജയുടെ കഴിവുറ്റ നേതൃത്വത്തിന്റെ പിന്തുണയോടെ നിങ്ങളുടെ സർക്കാർ കൈക്കൊണ്ട ഇടപെടലുകളോടുള്ള ഞങ്ങളുടെ മതിപ്പ് ആദ്യം അറിയിക്കട്ടെ. 2018, 2019 ലെ വെള്ളപ്പൊക്കം, ശബരിമല പ്രശ്നം, ഇപ്പോൾ കോവിഡ് കാലഘട്ടം എന്നിങ്ങനെയുള്ള നിരവധി അവസരങ്ങളിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്ന് സഹകരണമില്ലാതിരുന്നിട്ടും ചില പുരോഗമന നിലപാടുകളുമായി സംസ്ഥാനം വെല്ലുവിളികൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ സന്നദ്ധമാകുന്നത് ഞങ്ങൾ ശ്രദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനം അടുത്തിടെ നടത്തിയ 'കേരള ഡയലോഗ് കോൺവർസേഷൻ' പോലുള്ള സംരംഭങ്ങളുടെ പ്രാധാന്യവും ഞങ്ങൾ വിലമതിക്കുന്നു. എന്നിരുന്നാലും, ഈ സർക്കാരിന്റെ വികസന സമീപനം ഞങ്ങളെ കൂടുതൽ അസ്വസ്ഥരാക്കുന്നുണ്ട്. അത് രാജ്യത്തിന്റെ മറ്റ് മുഖ്യധാരാ പാർട്ടികളിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായിരിക്കുമെന്നാണ് ഞങ്ങൾ ഇപ്പോഴും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. വെള്ളപ്പൊക്കത്തിനു ശേഷമുള്ള പുനർനിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ, അനധികൃത നിർമ്മാണങ്ങൾ പശ്ചിമഘട്ടത്തിന്

സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിൻ ഇടനാഴി കേരളത്തിന് അനിവാര്യമോ?

67,000 കോടി രൂപ ചെലവിൽ നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന, കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ നീളുന്ന സിൽവർ ലൈൻ പ്രോജക്റ്റ് എന്നറിയപ്പെടുന്ന സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിൻ ഇടനാഴി കേരളത്തിന് അഭികാമ്യമാണോ? പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണത്തോടും ജനങ്ങളുടെ ഉപജീവനത്തോടും സർക്കാരിന്റെ പ്രതിബദ്ധതയെക്കുറിച്ച് വളരെ ഗൗരവമയമായ ചോദ്യങ്ങൾ ഈ പദ്ധതി ഉയർത്തുന്നുണ്ട് എന്നതിനാൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു പുനരാലോചന വേണമെന്ന്

■ ജനകീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ ദേശീയസഖ്യം

സൃഷ്ടിക്കുന്ന ഭീഷണി, ദേശീയപാതകളുടെ വീതികൂട്ടൽ, ആലപ്പാട്ടെ കരിമണൽ ഖനനം, വിനാശകരമായ അതിരപ്പിള്ളി പദ്ധതിയുടെ പുനരുജ്ജീവനം, ഇപ്പോൾ സെമി ഹൈ സ്പീഡ് ട്രെയിൻ പ്രോജക്ട് എന്നിവയെല്ലാം പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണത്തോടും ജനങ്ങളുടെ ഉപജീവനത്തോടും സർക്കാരിന്റെ പ്രതിബദ്ധതയെക്കുറിച്ച് വളരെ ഗൗരവമയമായ ചോദ്യങ്ങൾ ഉയർത്തുന്നുണ്ട്. ഇവ രണ്ടും സുസ്ഥിര വികസന ചട്ടക്കൂടിന്റെ ഭാഗമാണ്. വിവിധ മാർഗങ്ങളിലൂടെ ഞങ്ങൾ ഇത്തരം ആശങ്കകൾ നിങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ നിങ്ങളിൽ നിന്ന് യുക്തിസഹമായ നിലപാട് ഞങ്ങൾ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

67,000 കോടി രൂപ ചെലവിൽ നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന, കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ നീളുന്ന സിൽവർ ലൈൻ പ്രോജക്റ്റ് എന്നറിയപ്പെടുന്ന സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിൻ ഇടനാഴിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ് ഈ ആശയവിനിമയം. കേരള സർക്കാരും കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയവും ചേർന്ന് രൂപീകരിച്ച സംയുക്ത സംരംഭമായ കേരള റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ) സംസ്ഥാനത്തിന്റെ രണ്ട് അറ്റങ്ങളും ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് 532 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള ട്രാക്ക് നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. നിർദ്ദിഷ്ട 10

⇒ ട്രാക്ക് ക്രോസ്സോവർ ചെയ്യുന്നതിന് ഒരാൾക്ക് ഒരു കിലോമീറ്ററെങ്കിലും സഞ്ചരിക്കേണ്ടിവരും ⇒

സ്റ്റേഷനുകൾക്കിടയിലായി 3000 ഏക്കർ സ്ഥലം ട്രാക്കുകൾക്കായി ഏറ്റെടുക്കുകയും 2500 ഏക്കർ സ്മാർട്ട് സിറ്റികളുടെയും മറ്റ് വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും വികസനത്തിനായി അധികമായി എടുക്കുകയും ചെയ്യും. പദ്ധതിയുടെ കേന്ദ്രാനുമതിക്കായി കാത്തിരിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയ ആരംഭിച്ചതായി വിവരങ്ങളുണ്ട്. 6,395 കുടുംബങ്ങളെ മാത്രമേ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടേണ്ടതുള്ളൂ എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കരുതുന്നുണ്ടെങ്കിലും ദില്ലി മെട്രോയുടെ വാസ്തുശില്പി ഇ. ശ്രീധരൻ കണക്കാക്കുന്നത് കുറഞ്ഞത് 20,000 കുടുംബങ്ങളെങ്കിലും, അതായത് 80,000 തോളം ആളുകളെങ്കിലും പദ്ധതിയിലൂടെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുമെന്നാണ്. ഒരു ദശാബ്ദത്തിനുമുമ്പ് വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിനായി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട 326 കുടുംബങ്ങളുടെ മുൻകാല അനുഭവം വ്യക്തമാ

ഷകരമാണ്. 532 കിലോമീറ്റർ ട്രാക്കിന്റെ ഇരുവശത്തും അതിർത്തി മതിലുകൾ ഉയർത്തേണ്ടിവരുന്നതിനാൽ നഗരപ്രദേശങ്ങളിലൊഴികെ, ഓരോ 500 മീറ്ററിലും ആയിരത്തോളം റെയിൽ ഓവർബ്രിഡ്ജ്/അണ്ടർ ബ്രിഡ്ജുകൾ നിർമ്മിക്കുമെന്ന് കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ വ്യക്തമാക്കി. ഇതിനർത്ഥം, ട്രാക്ക് ക്രോസ്സോവർ ചെയ്യുന്നതിന് ഒരാൾക്ക് ഒരു കിലോമീറ്ററെങ്കിലും സഞ്ചരിക്കേണ്ടിവരും എന്നാണ്. ട്രാക്കിൽ ഉടനീളം മതിയായ റെയിൽ ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ നിർമ്മിക്കുമെന്നതിന് യാതൊരു ഉറപ്പുമില്ല. പാലിവിട്ടം ഫ്ളൈഓവറിന്റെ അനുഭവം ഓർമ്മയിലുള്ള സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾ ഫ്ളൈഓവറുകളെക്കുറിച്ച് ആശങ്കാകുലരാണ്.

ചതുപ്പനിലങ്ങൾക്കും അല്ലെങ്കിൽ നദികൾക്കും സമീപം അണ്ടർപാസ് / ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നത് വെള്ളപ്പൊക്കത്തിലേക്ക് നയിച്ചേക്കാം. കഴിഞ്ഞ രണ്ട് വെള്ളപ്പൊക്കത്തിനിടയിൽ 25 അടി വെള്ളപ്പൊക്കം നേരിട്ട തൃശൂർ, എറണാകുളം, കോട്ടയം, പത്തനംതിട്ട ജില്ലകളിലൂടെയാണ് ഈ ട്രാക്ക് കടന്നുപോകുന്നത്. ഇരുവശങ്ങളിലുമുള്ള ഉയർന്ന അതിർത്തി മതിലുകൾ ഭാവിയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടായാൽ രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തെ ബാധിച്ചേക്കാം. ഈ മതിലുകൾ ട്രാക്ടറുകൾ, കൃഷിക്കാർ, വിളവെടുപ്പ് യന്ത്രങ്ങൾ എന്നിവ ഉപയോഗിക്കുന്ന കർഷകർക്കും ഒരു പ്രതിബന്ധമായി തീരും. 532 കിലോ

ആകെ പദ്ധതി ചിലവായ 67,000 കോടി രൂപയിൽ 10 ശതമാനം വരെ കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും വഹിക്കുമെന്നും ബാക്കി 80 ശതമാനം ആഭ്യന്തര, വിദേശ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ((പ്രത്യേകിച്ച് ജപ്പാൻ) വായ്പകളിലൂടെ സമാഹരിക്കുമെന്നും റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു. ഇത് സംസ്ഥാനത്തെ പൗരർക്ക് വലിയ കട ബാധ്യതയായിത്തീരും. ചില സ്വതന്ത്ര എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്, ആത്യന്തികമായി പ്രോജക്റ്റ് ചെലവ് ഒരു ലക്ഷം കോടി വരുമെന്നാണ്.

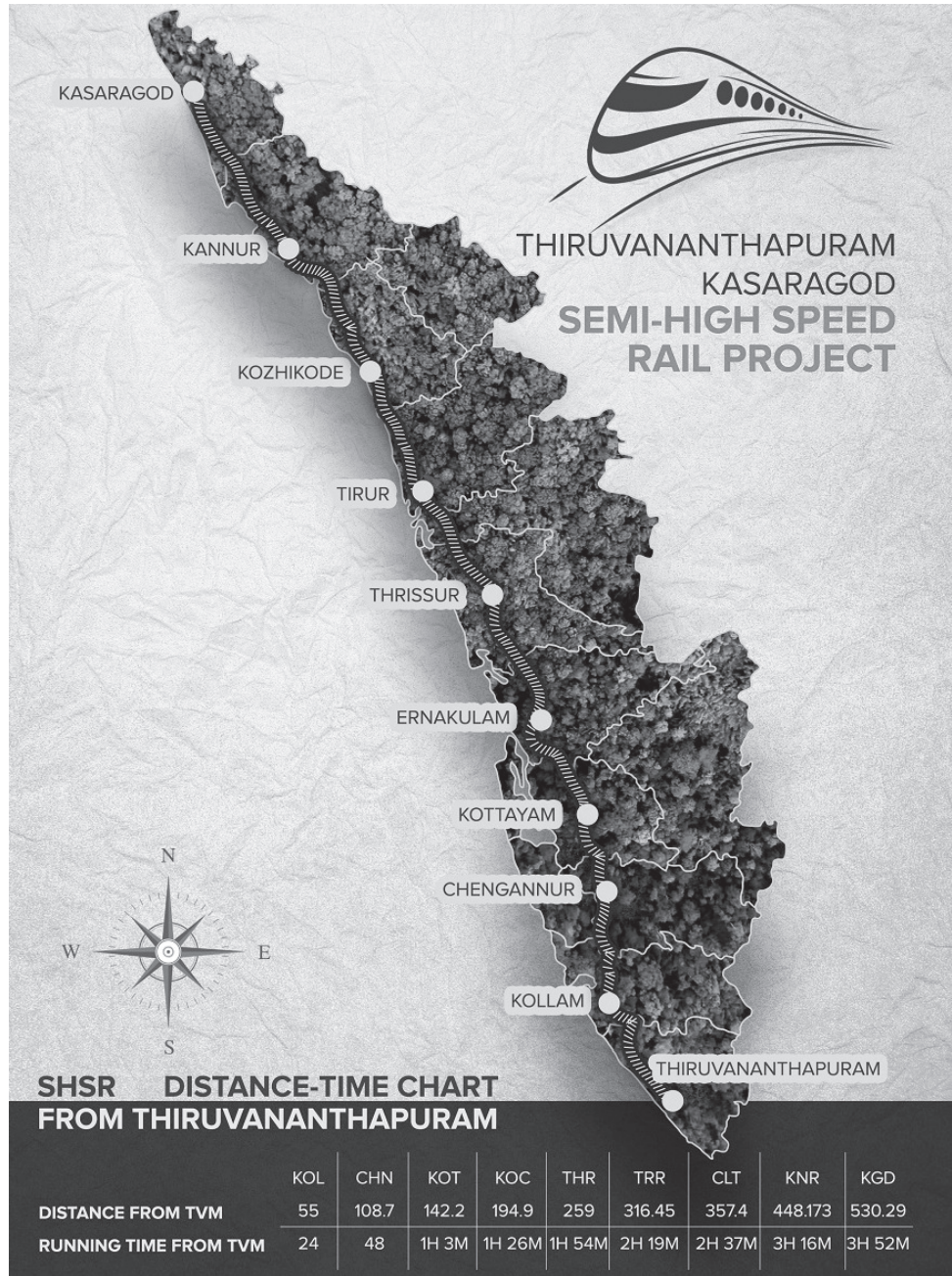
കൂനത് ഇന്നുവരെ 76 കുടുംബങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ പുനരധിവാസം ലഭ്യമായിട്ടുള്ളൂ എന്നാണ്. ബാക്കി 250 കുടുംബങ്ങൾ ഇപ്പോഴും പുനരധിവാസിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ആ സാഹചര്യത്തിൽ നിലവിലെ റെയിൽ പ്രോജക്റ്റിനായി ഏകദേശം 80,000 ആളുകളുടെ പുനരധിവാസം എങ്ങനെയാണ് നടത്തപ്പെടുക എന്നതിൽ ആശങ്കയുണ്ട്.

132 കിലോമീറ്റർ നെൽവയലുകൾ റെയിൽ പദ്ധതിക്കായി നികത്തേണ്ടി വരുന്നതാണ് അറിയുന്നത്. ഒരു വലിയ അളവിൽ നെൽവയലുകൾ നികത്തുന്നത് ജലത്തിന്റെ സ്വതന്ത്രമായ ഒഴുക്കിനെ തടസ്സപ്പെടുത്തും. ഇത് ജലനിരപ്പിനെ ബാധിക്കുകയും വരൾച്ചയിലേക്ക് നയിക്കുകയും ചെയ്യും. ഭൂഗർഭജല റീചാർജിന്റെ പ്രധാന ഉറവിടങ്ങളിലൊന്നാണ് തണ്ണീർത്തടങ്ങൾ എന്ന വസ്തുത ഒന്നിലധികം ശാസ്ത്രീയ പഠനങ്ങൾ സ്ഥിരീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനാൽ, 'വികസനം' എന്ന മറവിൽ നിർമ്മാണങ്ങൾ നികത്തുന്നത് ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ദോ

മീറ്ററിലധികം ഉയരമുള്ള ഈ അതിർത്തി മതിലുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിലൂടെ സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നത് കേരളത്തെ മുഴുവൻ രണ്ടായി വിഭജിക്കുന്നു എന്നാണ്. വിരോധാഭാസമെന്നു പറയട്ടെ, മുൻ സർക്കാരിന്റെ സമാനമായ ഒരു നിർദ്ദേശം അതേ കാരണങ്ങളാൽ തന്നെ പ്രതിപക്ഷം എതിർത്തിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ അധികാരത്തിലിരിക്കുമ്പോൾ അതേ പാതയിലൂടെയാണ് അവരും സഞ്ചരിക്കുന്നത്.

ആകെ പദ്ധതി ചിലവായ 67,000 കോടി രൂപയിൽ 10 ശതമാനം വരെ കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും വഹിക്കുമെന്നും ബാക്കി 80 ശതമാനം ആഭ്യന്തര, വിദേശ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ((പ്രത്യേകിച്ച് ജപ്പാൻ) വായ്പകളിലൂടെ സമാഹരിക്കുമെന്നും റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു. ഇത് സംസ്ഥാനത്തെ പൗരർക്ക് വലിയ കട ബാധ്യതയായിത്തീരും. ചില സ്വതന്ത്ര എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്, ആത്യന്തികമായി പ്രോജക്റ്റ് ചെലവ് ഒരു ലക്ഷം കോടി വരുമെന്നാണ്. റെയിൽവേ ബോർഡ് സർവേയ്ക്ക് അനുബന്ധ

⇒ ഉപകരണങ്ങൾ ജപ്പാനിൽ നിന്ന് എത്തിനാണ് ഇറക്കുമതി ചെയ്യേണ്ടത് എന്ന ചോദ്യവും ഉയരുന്നുണ്ട് ⇒



നൽകിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അന്തിമമായ ഡിപിആർ അയിട്ടില്ല. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ജപ്പാൻ സന്ദർശന വേളയിൽ, സാധ്യതാ റിപ്പോർട്ടും മറ്റ് അനുബന്ധ പ്രബന്ധങ്ങളുമാണ് JICAയുടെ ഡയറക്ടർ ബോർഡിന് മുന്നിൽ 55,000 കോടി രൂപയുടെ വായ്പയ്ക്ക് വേണ്ടി സമർപ്പിച്ചത് എന്നറിയുന്നു. ഇന്ത്യ തന്നെ ദക്ഷിണാഫ്രിക്ക അടക്കമുള്ള പല രാജ്യങ്ങളിലേക്കും റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക് കയറ്റുമതി ചെയ്യുമ്പോൾ റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഉപകരണങ്ങൾ ജപ്പാനിൽ

നിന്ന് എത്തിനാണ് ഇറക്കുമതി ചെയ്യേണ്ടത് എന്ന ചോദ്യവും ഉയരുന്നുണ്ട്.

ഈ ട്രെയിൻ സർവീസിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം സംബന്ധിച്ച് കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ ഇതുവരെ വ്യക്തമായ വിവരങ്ങൾ നൽകിയിട്ടില്ല. നികുതിദായകരുടെ പണം ഉപയോഗിച്ചാണ് പദ്ധതി നിർമ്മിക്കുന്നത് എന്നതിനാൽ, അതിന്റെ സാധ്യതകളെക്കുറിച്ചുള്ള ആശങ്കകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് വസ്തുതകളും കണക്കുകളും ജനങ്ങൾക്ക് മു

ന്നിൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ കെ.ആർ.ഡി.സി.എല്ലിന് ബാധ്യതയുണ്ട്. വിവിധ സർക്കാർ ഏജൻസികളിൽ നിന്ന് ശരിയായ അനുമതി പോലും ലഭിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിലും 10 സ്മാർട്ട് സിറ്റികൾ, റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ്, മറ്റ് വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കായുള്ള ടെൻഡറുകൾ ഇതിനകം തന്നെ നടപ്പാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരമൊരു പ്രോജക്ട്, ഇത്രയും ഉയർന്ന ചിലവിൽ സമൂഹത്തിലെ എല്ലാ ജനവിഭാഗങ്ങൾക്കും സഹായകരമാകുമോ അതോ ബിസിനസ് ക്ലാസിനും പ്രൊഫഷണൽ ക്ലാസിനും പ്രൊഫഷണൽ ക്ലാസിനും മാത്രമാണോ ഉപകാരപ്പെടുന്നത്.

സെമി ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റിന്റെ മൂന്ന് ശതമാനം മാത്രം ആവശ്യമുള്ള ശബരി റെയിൽ പദ്ധതി 253 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചതിന് ശേഷം ഇപ്പോൾ ഉപേക്ഷിക്കുകയാണെന്ന് സംസ്ഥാനത്തെ ചില സാമൂഹ്യപ്രവർത്തകർ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നു. സമാനമായ മറ്റൊരു പ്രോജക്ട് 2011 ൽ 30 കോടി ചെലവഴിച്ചതിന് ശേഷം 2018 ൽ ഉപേക്ഷിക്കുകയും ആ കമ്പനി തന്നെ ഇല്ലാതാകുകയും ചെയ്തു. ഒരു ദശാബ്ദത്തിന് മുമ്പ് മുൻ സർക്കാർ ഒരു സ്മാർട്ട് സിറ്റി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ഏറെ പ്രയാസപ്പെട്ട സ്ഥലത്താണ് 10 സ്റ്റേഷനുകളോട് ചേർന്ന് 10 സ്മാർട്ട് സിറ്റികൾ വികസിപ്പിക്കുക എന്ന ആശയം കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്.

സെമി ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽ പ്രോജക്ട് പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന സമയപരിധി 2035 ആണ്. അപ്പോഴേക്കും ഗതാഗത രംഗത്ത് വലിയ മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. ചില വിഭാഗങ്ങളിൽ മണിക്കൂറിൽ 160 മുതൽ 200 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ വിവിധ ട്രെയിനുകൾ റെയിൽവേ നിലവിൽ തന്നെ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. 160 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിലാണ് ഇപ്പോൾ നിസാമുദ്ദീൻ - ഡയാൻസി ഗാട്ടിമാൻ എക്സ്പ്രസ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ട്രെയിനുകൾ കേരളം ഉൾപ്പെടെ പല മേഖലകളിലും സർവീസ് നടത്തും. അപ്പോഴേക്കും മണിക്കൂറിൽ 90 കിലോമീറ്റർ വേഗത അനുവദിച്ചിരിക്കുന്ന ദേശീയപാതകളിലെ സഞ്ചാരവേഗത വീണ്ടും കൂടും. മണിക്കൂറിൽ 180 മുതൽ 200 കിലോമീറ്റർ വരെ ദൂരം നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതി 2035 ആകുമ്പോഴേക്കും കാലഹരണപ്പെടും.

ആലപ്പുഴ വഴിയുള്ള എറണാകുളം-കായംകുളം പാത ഇരട്ടിയാക്കാൻ കേന്ദ്രസർക്കാർ അടുത്തിടെ ഉത്തരവിട്ടിരുന്നു. ഈ പദ്ധതിക്കായി 1500 കോടി രൂപ അനുവദിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. എറണാകുളം-കായംകുളം ട്രാക്കിൽ ശേ

ഷിക്കുന്ന ഏറ്റുമാനൂർ-ചിങ്ങവനം സെക്ടറിലും ആലപ്പുഴ ട്രാക്കിലും പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയായാൽ പിന്നീട് 67,000 കോടി രൂപ മുടക്കുന്ന ഒരു പ്രത്യേക ലൈനിന്റെ ആവശ്യമില്ല. 1,00,000 കോടി രൂപ ചിലവഴിച്ച് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കേണ്ടുന്നതിന്റെയും 80,000 മുതൽ 1,00,000 ആളുകളെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടുന്നതിന്റെയും ആവശ്യമില്ല. പദ്ധതി തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള സാധ്യതയും വളരെ പരിമിതമാണ്. കൊച്ചി മെട്രോയുടെ അനുഭവം അനുസരിച്ച്, പരിമിതമായ നിർമ്മാണ കാലയളവിൽ അതും കുടിയേറ്റ തൊഴിലാളികൾക്ക് ലഭിക്കുന്ന തൊഴിൽ അല്ലാതെ മറ്റ് തൊഴിലുകൾ സൃഷ്ടിക്കാൻ സാധ്യതയില്ല.

സെമി ഹൈ സ്പീഡ് പ്രോജക്ടിന്റെ എൻവയോൺമെന്റ് ഇംപാക്റ്റ് അസസ്മെന്റ് (ഇ.ഐ.എ) നടന്നതായി പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും പിഴവുകളില്ലാത്ത രീതിയിലല്ല അത് നടന്നത് എന്നതിൽ ഗുരുതരമായ ആരോപണങ്ങളുണ്ട്. കൃത്യമായ വിവരശേഖരണത്തിന്റെ അഭാവവും വിഷയ ബാധിതരുമായി നടത്തേണ്ട കുടിയാലോചനയുടെ കുറവും അതിൽ സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിയമപരമായ ബാധ്യതകളുടെ നഗ്നമായ ലംഘനമാണിത്. മണ്ണിടിച്ചിലിനും ഉരുൾപൊട്ടലിനും സാധ്യതയുള്ള പ്രദേശങ്ങൾ വഴിയാണ് നിർദ്ദിഷ്ട ട്രാക്ക് പോകുന്നത് എന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ പാരിസ്ഥിതിക അപകടസാധ്യതകൾ കുറച്ചുകാണരുത്.

കൊറോണ വ്യാധി മൂലമുണ്ടായ മാന്ദ്യത്തെ കേരളം മറികടക്കാൻ ഏകദേശം 5 വർഷമെടുക്കുമെന്നാണ് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നത്. പകർച്ച വ്യാധി മൂലം ലോകമെമ്പാടുമുള്ള ആളുകൾ ബുദ്ധിമുട്ടുന്ന സമയത്ത്, പതിനായിരക്കണക്കിന് കോടി രൂപയുടെ വൻ നിക്ഷേപം നടത്തുന്നതും 1,00,000 ൽ ഏറെ പേരെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കുന്നതും അന്യായമാണ്.

എം.എൽ.എ.മാരും എം.പി.മാരും പ്രാദേശിക ജനപ്രതിനിധികളുമായും മതിയായ ചർച്ച നടത്താതെ, ഗ്രാമസഭകളുടെ അനുമതി തേടാതെ, യുക്തിസഹമായ നേട്ടം-കോട്ട വിശകലനം നടത്താതെ, പാരിസ്ഥിതികവും സാമ്പത്തികവുമായ സാധ്യത വിലയിരുത്താതെ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നത് അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത കാര്യമാണ്. സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ വിഭാഗങ്ങളുടെയും, പ്രത്യേകിച്ചും കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടാൻ സാധ്യതയുള്ള ജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായങ്ങളും കാഴ്ചപ്പാടുകളും സ്വീകരിച്ച്, പദ്ധതിയുടെ ചെലവും ആനുകൂല്യങ്ങളും ഉടനടി അവലോകനം ചെയ്യാൻ ഞങ്ങൾ നിങ്ങളോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ■