

⇒ ഈ പദ്ധതി ആർക്കാണ് ഗുണം ചെയ്യാൻ പോകുന്നത്? ⇐

തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്നും കാസർഗോഡേയ്ക്ക് നാല് മണിക്കൂറിലെത്താനുള്ള അർദ്ധ അതിവേഗ റെയിൽ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകാനാണ് രണ്ടാം പിണറായി സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. 2020 ജൂണിൽ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയ 64000 കോടി രൂപയുടെ ഈ പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി വിദേശ വായ്പ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതി ഈ മെയ് 9ന് നീതി ആയോഗിൽ നിന്നും ലഭിക്കുകയുണ്ടായി. അതോടെ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനായുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ഊർജ്ജിതമാക്കിയിരിക്കുകയാണ് ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമായി ഭരണത്തുടർച്ച ലഭിച്ച ഇടതുമുന്നണി സർക്കാർ. പദ്ധതിയുടെ വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര നടപടികൾ മുഖ്യമന്ത്രി ചെയർമാനായ കേരള റെയിൽ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ മേഖലകളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ഈ പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടിയുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിനെതിരെ തദ്ദേശീയരുടെയും പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരുടെയും മുൻകൈയിൽ സമരങ്ങൾ ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. അത്തരം എതിർപ്പുകളെയെല്ലാം നിശബ്ദമാക്കിക്കൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകാനു

സിൽവർ ലൈൻ റെയിൽ പാത:

കേരളത്തെ ഒന്നാകെ തകർക്കുന്ന അതിവേഗതയുടെ അപായ പാത

സിൽവർ ലൈൻ റെയിൽ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ഊർജ്ജിതമാക്കിയിരിക്കുകയാണ് ഭരണത്തുടർച്ച ലഭിച്ച ഇടതുമുന്നണി സർക്കാർ. പദ്ധതിയുടെ വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര നടപടികൾ മുഖ്യമന്ത്രി ചെയർമാനായ കേരള റെയിൽ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. എന്താകും ഈ പദ്ധതി കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളോട് ചെയ്യാൻ പോകുന്നത്?

■ കേരളീയം വാർത്താശൃംഖല

ഈ ആലോചനകളാണ് സർക്കാർതലത്തിൽ നടക്കുന്നത്. രണ്ടാം പിണറായി സർക്കാരിന്റെ അഭിമാനപദ്ധതിയായി സിൽവർ ലൈൻ പ്രോജക്ടിനെ എടുത്ത് കാണിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ മുഖ്യഭരണകക്ഷിയായ സി.പി.എം ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു. കേരള ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ കുടിയൊഴിക്കലിനും വയൽനീക്കത്തിനും മണ്ണിടിക്കലിനും കാരണമായിത്തീരാൻ പോകുന്ന ഈ പദ്ധതി ആർക്കാണ് ഗുണം ചെയ്യാൻ പോകുന്നത്? കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിന്റെയും കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെയും ദുരിതങ്ങളെ അഭിമുഖീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കേരളത്തിന് ഇത്രയും വിനാശകരമായ ഒരു പദ്ധതി, അതും കേരളത്തിലുടനീളം നാശനഷ്ടങ്ങളുണ്ടാക്കാൻ പോകുന്ന ഒരു അതിവേഗ റെയിൽ പദ്ധതി ഒട്ടും അനുയോജ്യമല്ല എന്ന് എതിർസമരങ്ങൾ ഉച്ചത്തിൽ പറഞ്ഞു തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. എന്തുകൊണ്ടാണ് സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി എതിർക്കപ്പെടേണ്ടത്?

നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്കായി 6395 കൂടുംബങ്ങളെ ഒഴിപ്പിക്കേണ്ടി വരുമെന്നാണ് സർക്കാർ പറയുന്നത്. എന്നാൽ 20,000 കൂടുംബങ്ങളെയെങ്കിലും പദ്ധതിക്കായി മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കേണ്ടി വരുമെന്ന് വിദഗ്ധർ

പദ്ധതി ഒറ്റനോട്ടത്തിൽ
ദൂരം - 529.45 കിലോമീറ്റർ.
വേഗം - 200 കിലോമീറ്റർ
സ്റ്റേഷനുകൾ - 11
(തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം,
ചെങ്ങന്നൂർ, കോട്ടയം, എറണാകു
ളം, കൊച്ചി എയർപോർട്ട്, തൃശൂർ,
തിരുർ, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ,
കാസർകോട്).
ഏജൻസി - കേരള റെയിൽ
ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ
(കെ-റെയിൽ)

പറയുന്നു. 532 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള പാതയ്ക്കായി 3000 ഏക്കറോളം സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരും. സിൽവർലൈനിന്റെ നിർമ്മാണ പദ്ധതി സ്റ്റേഷനുകളോട് ചേർന്ന് സ്മാർട്ട് സിറ്റുകളും മറ്റ് വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളും നടത്താനായി മറ്റൊരു 2500 ഏക്കർ കൂടി ഏറ്റെടുക്കും. 20,000 കുടുംബങ്ങളെ മാറ്റി പാർപ്പിക്കുക എന്നാൽ കുറഞ്ഞത് 80,000 വ്യക്തികളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കേണ്ടി വരും. വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ പദ്ധതിക്കായി 326 കുടുംബങ്ങളെയാണ് മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കേണ്ടിയിരുന്നത്. ഒരു ദശാബ്ദം മുൻ നടന്ന കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന് ശേഷം ഇതുവരെ 76 കുടുംബങ്ങളെ മാത്രമാണ് പുനരധിവസിപ്പിക്കാനായത്. ഇനിയും 250ഓളം കുടുംബങ്ങളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കണം. മൂലമ്പിള്ളി യിലെ ബലപ്രയോഗത്താലുള്ള കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ ഇനിയും കേരളം മറന്നിട്ടില്ല. ആ സാഹചര്യത്തിൽ നിലവിലെ ഈ പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി 80,000 പേരെ മാറ്റി പാർപ്പിക്കേണ്ടി സാഹചര്യം തീർച്ചയായും ഒഴിവാക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്.

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്കു വേണ്ടി 132 കിലോമീറ്ററോളം വയൽ നികത്തേണ്ടി വരും. 532 കിലോമീറ്റർ നീളം വരുന്ന ട്രാക്കിന്റെ ഇരുപുറവും ഉയരത്തിലുള്ള അതിർവേലി നിർമ്മിക്കുന്നതിനാൽ, ഓരോ 500 മീറ്ററിനും പാലങ്ങളോ അടിപ്പാതകളോ നിർമ്മിക്കേണ്ടി വരും. ഇത് കേരളത്തിൽ വലിയ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നം ഉണ്ടാക്കും. പാത കുറുകെ മുറിച്ചുകടക്കാൻ ഒരാൾക്ക് കുറഞ്ഞത് ഒരു കിലോമീറ്ററെങ്കിലും സഞ്ചരിക്കേണ്ടതായും വരും.

റെയ്ൽവേ ബോർഡ് പദ്ധതിയുടെ സർവ്വെയ്ക്ക് മാത്രമായി അനുമതി നൽകിയിരുന്ന

സമത്വം മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ജപ്പാൻ സന്ദർശന വേളയിൽ, 55,000 കോടി രൂപയുടെ വായ്പയ്ക്കായി JIC അയ്യുടെ ഡയറക്ടർ ബോർഡിന് ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടും മറ്റ് ബന്ധപ്പെട്ട പേപ്പറുകളും സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. ഇതെല്ലാം പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടിയുള്ള മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അമിതമായ താല്പര്യത്തെയാണ് വ്യക്തമാക്കുന്നത്. കേന്ദ്രാനുമതിയോ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനമോ നടത്താതെയുള്ള ഇത്തരം നീക്കങ്ങൾ കൺസൾട്ടൻസി പണം തട്ടാനുള്ള ശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമാണെന്ന് മുൻ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് 2020ൽ ആരോപിച്ചിരുന്നു. അത് ശരിവയ്ക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള അമിതമായ താല്പര്യമാണ് പിണറായി വിജയൻ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്ത് നിന്നും എപ്പോഴും ഈ പദ്ധതി അനുകൂലമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക് അടക്കം ജപ്പാനിൽ നിന്ന് ഉപകരണങ്ങൾ സിൽവർലൈനിനായി ഇറക്കുമതി ചെയ്യാനുള്ള നീക്കങ്ങളും ചോദ്യങ്ങൾ ഉയർത്തുന്നുണ്ട്. അതും ഇന്ത്യ ഇവിടെ റോളിംഗ് സ്റ്റോക്കുകൾ നിർമ്മിച്ച ദക്ഷിണാഫ്രിക്കയിലേക്കും മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിലേക്കും കയറ്റുമതി ചെയ്യുമ്പോൾ.

സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ നിർവഹണത്തിന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ചെലവിൽ വെറും മൂന്ന് ശതമാനം മാത്രം വരുന്ന ശബരി റെയ്ൽ പദ്ധതി ഏകദേശം 253 കോടി രൂപയോളം ചെലവിട്ട ശേഷമാണ് വേണ്ടെന്ന് വെച്ചത്. 2011ൽ വിഭാവനം ചെയ്ത 2018ൽ വേണ്ടെന്ന് വെച്ച മറ്റൊരു പദ്ധതിക്കായി ചെലവിട്ടത് 30 കോടി രൂപയാണ്. ഏറെ കൊട്ടിഘോഷിച്ച് സംസ്ഥാനത്ത് പ്രഖ്യാപിച്ച സ്മാർട്ട് സിറ്റി പദ്ധതി ഒരു പുരോഗതിയുമില്ലാതെ നിൽക്കുന്നു. അതിനിടെ സിൽവർലൈനിന്റെ ഭാഗമായുള്ള പത്ത് സ്മാർട്ട് സിറ്റികൾക്കായി തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ മതിയായ അനുമതി പോലുമില്ലാതെ ടെൻഡർ നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുകയാണ്. 2035ലാണ് സിൽവർലൈൻ പൂർത്തിയാക്കി കരിക്കാൻ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. പാതയിലൂടെ മണിക്കൂറിൽ 180 -200 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ ട്രെയ്ൻ സഞ്ചരിക്കുമെന്നാണ് വാഗ്ദാനം. നിലവിൽ ഇന്ത്യയിലെ ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയ്ൻ 160-200 കിലോമീറ്ററിൽ സർവീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലും മറ്റ് സാങ്കേതിക നവീകരണവും പൂർത്തിയാക്കാൻ അതിവേഗ ട്രെയ്നുകൾ കേരളത്തിലൂടെയും ഓടും. അപ്പോൾ 2035ൽ ഈ വേഗം എന്നുപറയുന്നത് ഗതാഗത രംഗത്തെ എങ്ങനെയാണ് മാറ്റിമറിക്കുക എന്ന് പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകർ ചോദിക്കുന്നു.

കേരളത്തിലെ റെയ്ൽവേ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ ജോലികളും നവീകരണങ്ങളും പൂർത്തി

⇒ ആ കടബാധ്യതയിലേക്ക് ഒരു വലിയ സംഭാവന സിൽവർ ലൈൻ റെയിൽ പാതയുടേതായിരിക്കും എന്നുറപ്പ് ⇒



യാൽ ഒരു ലക്ഷം കോടി രൂപയോളം ചെലവിട്ട് ഇത്രമാത്രം പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങളുണ്ടാക്കുന്ന പദ്ധതിയുടെ ആവശ്യം തന്നെയില്ല. കോവിഡ് മൂലം സമ്പദ്വ്യവസ്ഥ തകർന്നു നിൽക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ഇത്രയും വലിയൊരു പദ്ധതി, ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി മതിയായി ചർച്ചകൾ പോലും നടത്താതെ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നത് തീർത്തും ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമാണ്.

പദ്ധതിക്ക് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ചെലവ് 67,000 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിന്റെ പത്തുശതമാനം വീതം കേന്ദ്ര, സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ മുടക്കും. ബാക്കി 80 ശതമാനം ആഭ്യന്തര, വിദേശ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് വായ്പ എടുക്കേണ്ടി വരും. ഇത് സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾക്കുമേൽ കടുത്ത വായ്പാഭാരം അടിച്ചേൽപ്പിക്കും. വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് സിൽവർ ലൈൻ സ്ഥാപിക്കാനായി 63,941 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ് കണക്കാക്കുന്നത്. ഇതിൽ 52 ശതമാനവും വായ്പയും 48 ശതമാനം കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാനസർക്കാരുകളും ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളും ചേർന്ന് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതും. ധനസമാഹരണത്തിനുള്ള നടപടികൾക്ക് റെയിൽവേയുടെയും സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും സംയുക്ത സംരംഭമായ കേരള റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (കെ-റെയിൽ) തുടക്കമിട്ടു. അന്താരാഷ്ട്ര ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് 33,700 കോടി രൂപ സമാഹരിക്കാനാണ് ലക്ഷ്യം. വായ്പ സമാഹരിക്കുന്നതിനായി ഏഷ്യൻ ഡവലപ്മെന്റ് ബാങ്ക് (എ.ഡി.ബി), ജപ്പാൻ ഇന്റർനാഷണൽ കോപ്പറേഷൻ ഏജൻസി (ജിക്), ജർമ്മൻ ഡവലപ്മെന്റ് ബാങ്ക് കെ.എഫ്.ഡബ്ല്യു, ഏഷ്യൻ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് ബാങ്ക് (എ.ഐ.ഐ.ബി) എന്നിവരെ സമീപിച്ചു. കെ-റെയിലിന്റെ ജനറൽ കൺസൾട്ടന്റായ സിസ് ട്ര തയ്യാറാക്കിയ വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് (ഡിപിആർ) ഈ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൈമാറി. സംസ്ഥാന ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് വിദേശ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളെ കെ റെയിൽ സമീപിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ കണക്കാക്കിയ ചെലവിന്റെ 3,125 കോടി രൂപ (4.89%) റെയിൽവെ നൽകും എന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. 3,253 കോടി രൂപ (5.09%) ആയിരിക്കും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിഹിതം. 6.65 ശതമാനം സ്വകാര്യ ഓഹരി പങ്കാളിത്തത്തോടെ സമാഹരിക്കാനാണ് ലക്ഷ്യം. ഇത് 4,252 കോടി രൂപ വരും. 11 ജില്ലകളിലായി 1,226.45 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള ചെലവ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ വഹിക്കേണ്ടിവരും, ഇത് 11,837 കോടി (18.51%) രൂപയാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. വിദേശ മലയാളികളിൽനിന്ന് ഓഹരി പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പാക്കാനാകുമെന്നാണ് സർക്കാരിന്റെ മറ്റൊരു കണക്കുകൂട്ടൽ. കൊച്ചി, കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളത്തിന് പണം സമാഹരിച്ച രീതിയിൽ പ്രവാസികളുടെ നിക്ഷേപം ഇതിലേക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുമെന്നും സർക്കാർ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. തീർത്തും കടത്തിനെ ആശ്രയിച്ചാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കപ്പെടുന്നത് വ്യക്തം.

എല്ലാ വികസന പദ്ധതികളും കോർപറേഷനുകളെ ഏൽപ്പിച്ച് അവരുടെ ഫെസിലിറ്റേർമാത്രമായി സർക്കാർ മാറണമെന്ന നവലിബറൽ

കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കടംവാങ്ങി വികസനം സാധ്യമാക്കുക എന്ന നയമാണ് ഇടതുപക്ഷ സർക്കാർ കേരളത്തിൽ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. ആഗോള കോർപറേറ്റ് മുലധന വിപണിയിൽനിന്നും ഏറ്റവുമുയർന്ന പലിശക്ക് 'മസാല ബോണ്ട്' വഴി കിഫ്ബി സമാഹരിക്കുന്ന പണവും ലോകബാങ്ക്, ഏഷ്യൻ വികസന ബാങ്ക്, ജാപ്പനീസ്, ജർമൻ, ഫ്രഞ്ച് ഫണ്ടിങ് ഏജൻസികൾ, ആഭ്യന്തര കോർപറേറ്റ് ഉറവിടങ്ങൾ തുടങ്ങിയവയിൽ നിന്നെല്ലാം സമാഹരിക്കുന്ന വായ്പകളുമെല്ലാം ഉപയോഗിച്ചാണ് ഒന്നാം പിണറായി സർക്കാർ വികസന അജണ്ടകൾ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോയത്. മുതലും പലിശയുമുൾപ്പെടെ അതിഭീമമായ കടബാധ്യതയാണ് ഇത് കേരളത്തിന് വരുത്തിവയ്ക്കുന്നത്. ആ കടബാധ്യതയിലേക്ക് ഒരു വലിയ സംഭാവന സിൽവർ ലൈൻ റെയിൽ പാതയുടേതായിരിക്കും എന്നുറപ്പ്.

ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ എതിർപ്പുകൾ

അതിവേഗ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിനെതിരെ ചിലയിടങ്ങളിൽ ഇപ്പോൾ തന്നെ പ്രതിഷേധം രൂപപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കൊയിലാണ്ടി നന്ദിയിൽ ജനവാസ കേന്ദ്രത്തിലൂടെയായിരുന്നു ആദ്യ അലൈൻമെന്റ്. എതിർപ്പിനെ തുടർന്ന് ഡിപിആറിൽ അതിൽ മാറ്റം വരുത്തി. എങ്കിലും വീണ്ടും എതിർപ്പിനുള്ള സാധ്യത

കൾ നിലനിൽക്കുന്നു. കോഴിക്കോട് തന്നെ മുടാടി, തിക്കോടി തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനെതിരെ ആക്ഷൻ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ച് പ്രതിഷേധം തുടങ്ങിയിട്ട് മാസങ്ങളോളമായി. സർക്കാർ ഇതുവരെ ഒരു ചർച്ചയും ഇവരുമായി നടത്താൻ തയ്യാറായിട്ടില്ല. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ തിരഞ്ഞെടുപ്പിന് ശേഷം എല്ലാ ജില്ലകളിലും സാമൂഹ്യാഘാത പഠനം നടത്തും എന്ന് കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ പറഞ്ഞിരുന്നെങ്കിലും ഒന്നും മുന്നോട്ടുപോയില്ല. പകരം സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ എങ്ങനെ വേഗത്തിലാക്കാം എന്ന ആലോചനയാണ് സർക്കാർതലത്തിൽ ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത്.

മറുവശത്ത്, ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനെതിരെയുള്ള സമരങ്ങൾ റെയിൽപാത കടന്നുപോകുന്ന എല്ലാ ജില്ലകളിലേക്കും വ്യാപിക്കുകയാണ്. പദ്ധതി പ്രായോഗികമല്ലെന്ന തോന്നൽ ജനങ്ങളിൽക്കിടയിൽ വ്യാപിക്കുന്നത് തടഞ്ഞുകൊണ്ട് എത്രയും വേഗം ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള നീക്കമാണ് സർക്കാർ നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെങ്കിൽ അത് ബലപ്രയോഗത്തിലേക്ക് മാറാനുള്ള സാധ്യതയും നിലനിൽക്കുന്നു. അങ്ങനെയെങ്കിൽ രണ്ടാം പിണറായി വിജയൻ സർക്കാരിനെതിരെ ഉയരുന്ന ശക്തമായ ജനവികാരമായി അത് മാറുമെന്ന് ഉറപ്പ്. ■

**സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി പുനഃപരിശോധിക്കുക
കേരള പരിസ്ഥിതി ഐക്യവേദി**

പുതിയതായി അധികാരത്തിൽ വരുന്ന ഇടതുപക്ഷ സർക്കാരിന്, കേരള പരിസ്ഥിതി ഐക്യ വേദി എല്ലാവിധ ആശംസകളും അറിയിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനവികസനനയം ഐക്യ രാഷ്ട്ര സഭ വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന സുസ്ഥിര വികസന സൂചികയിൽ ഊന്നിയാകണമെന്നും വൻകിട പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ സർക്കാർ നടപടികളിൽ കൂടുതൽ ജാഗ്രത പാലിക്കണമെന്നും അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

കേരളത്തിന് യോജിച്ച സുസ്ഥിരമായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിന് പുതിയ സർക്കാർ തയ്യാറാകണം. അതിനാൽ 64,941 കോടി രൂപ ചെലവിട്ടു കൊണ്ടുവരുന്ന കെ - റെയിൽ പദ്ധതി എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും വിദഗ്ദ്ധമായി ചർച്ചചെയ്യേണ്ടതാണ്. ഈ പദ്ധതിയുടെ ശാസ്ത്ര, സാങ്കേതിക, സാമൂഹിക, പരിസ്ഥിതിക, സാമ്പത്തിക ആഘാത പഠനങ്ങൾ കൃത്യമായി തന്നെ നടക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതല്ലാതെ ധൃ

തിപിടിച്ചു കെ-റെയിൽ പദ്ധതി നടത്താനുള്ള ശ്രമത്തിൽ നിന്നും കേരള സർക്കാർ പിന്മാറണം.

പദ്ധതിക്കായി വിവിധ ആഗോള ധന സഹായ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും കടമെടുക്കുന്ന 64000 കോടി രൂപയുടെ ഒരു വർഷത്തെ പലിശയുടെ തുക മാത്രം ചിലവഴിച്ചാൽ പോലും ഇതിലും വേഗം തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്നും കാസറഗോഡ് എത്താനുള്ള പദ്ധതികൾ ഉണ്ടാക്കാമെന്നിരിക്കെ അത്തരം പദ്ധതികൾ വിദഗ്ദ്ധമായി കുടിയാലോചിച്ചു സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കണം.

2025 ആകുമ്പോഴേക്കും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ, കേരളത്തിൽ അടക്കം 50000 കോടി രൂപ വകയിരുത്തി ഇന്ത്യയിലെ മുഴുവൻ തീവണ്ടിപാതകളിലും, മണിക്കൂറിൽ 150 കിലോമീറ്റർ വേഗത്തിൽ സഞ്ചരിക്കാവുന്ന തരത്തിൽ അത്യാധുനിക ഇലക്ട്രോണിക്സ് സിഗ്നൽ സംവിധാനത്തിലേക്ക് മാറുന്നതോടെ, കെ -



റെയിൽ ഇപ്പോൾ വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന 4 മണിക്കൂർ സമയ പരിധിയിൽ, തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസറഗോഡ് വരെ സഞ്ചരിക്കാമെന്നിരിക്കെ ഈ പദ്ധതി ഒരു ദുർവ്യയം മാത്രമായിത്തീരും. തന്നെയുമല്ല നിലവിലുള്ള റെയിൽ വികസനവുമായി പൊരുത്തപ്പെടുപോകുന്ന ഗതാഗതവികസന നയമാണ്, ഭാവിയിൽ നമുക്കാവശ്യം. കെ - റെയിൽ പദ്ധതി ഇത്തരം ഭാവി സാധ്യതകളെയെല്ലാം ഇല്ലാതാക്കും. കേരളത്തിലെ നാല് വിമാനത്താവളങ്ങളെയും ബന്ധിപ്പിച്ചു കൊണ്ടുള്ള ആഭ്യന്തര വിമാന സർവീസ് കൊണ്ടുവന്നാൽ അത്യാവശ്യക്കാർക്ക് ചുരുങ്ങിയ സമയം കൊണ്ട് തെക്കുവടക്കു യാത്ര സാധ്യമാകുന്നതാണ്. ബദൽ മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഈ രംഗത്തെ വിദഗ്ദ്ധരുമായി ആലോചിച്ചു നടപ്പിലാക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

529.45 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ കേരളത്തെ നെടുമുടി പിള്ളൂർ നിർമ്മാണം നടത്തുന്നതിലൂടെ നിലവിലെ കൃഷിഭൂമിയും തണ്ണീർത്തടങ്ങളും ഇനിയും നശിപ്പിക്കപ്പെടും. മാത്രമല്ല, നിർമ്മാണത്തിനായി പശ്ചിമഘട്ടത്തിലെ അവശേഷിക്കുന്ന മലകൾ കൂടി വെട്ടിക്കൊണ്ടുപോകും. ഇപ്പോൾ തന്നെ പ്രളയവും വരൾച്ചയും വൻദുരന്തങ്ങൾ വരുത്തുന്ന കേരളത്തിന് കെ - റെയിൽ പദ്ധതി തടയാനാവാത്ത പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം സൃഷ്ടിക്കും എന്ന് ഞങ്ങൾ ആശങ്കപ്പെടുന്നു. മഹാപ്രളയവും പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും നമ്മോടു പറയുന്നത് നിലവിലുള്ള വികസന നയങ്ങൾക്കു പകരം സുസ്ഥിര വികസന മാർഗ്ഗങ്ങൾ തേടണമെന്നാണ്.

യാത്രകൾ തന്നെ പരിമിതമാക്കുന്ന വികസന നയം വേണം. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം, കാലാവസ്ഥാ മാറ്റം, പെരുകുന്ന പകർച്ച രോഗങ്ങൾ എന്നിവയെ തടയാൻ നമ്മുടെ ഉല്പാദനവും ഉപഭോഗവും സേവനങ്ങളും പരമാവധി പ്രാദേശികമായും ഓൺലൈൻ വഴിയും നടത്തുന്നതിലേക്ക് ലോകം മാറിത്തുടങ്ങി. വർക്ക് ഫ്രം ഹോം, ഓൺലൈൻ വിദ്യാഭ്യാസം,

ഓൺലൈൻ ബാങ്കിംഗ്, ഇ കോമേഴ്സ്, ഓൺലൈൻ വ്യാപാരം, ഇ-ഗവേർണൻസ് ഒക്കെ ജീവിതശൈലിയുടെ ഭാഗമാക്കി ജനങ്ങളുടെ സഞ്ചാരം പരാമാവധി കുറച്ച് ഗതാഗതക്കുഴപ്പങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുകയാണിനി വേണ്ടത്. കോവിഡാനന്തര ലോകം യാത്രകൾ പരിമിതപ്പെടുത്തുമെന്ന് ലോകമെങ്ങുമുള്ള ഗവേഷണങ്ങളും ശാസ്ത്രീയ വിശകലനങ്ങളും പുറത്തു വരുമ്പോൾ ഇത്തരം ധനച്ചെലവുള്ള ഗതാഗതപദ്ധതികൾ ഭാവിയിൽ അനാവശ്യമായി മാറും.

മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ ദയനീയമായ സാമ്പത്തിക അവസ്ഥയും നാം കണക്കിലെടുക്കണം. വിദേശ വായ്പ വഴി വരുന്ന കെ-റെയിൽ പോലെ വികസനപദ്ധതികൾ സാമ്പത്തികമായും സാമൂഹികമായും പാരിസ്ഥിതികമായും നമ്മെ തകർക്കുന്നതാണ്.

ഈ പദ്ധതി വരുന്നതോടെ ആയിരക്കണക്കിനു കുടുംബങ്ങളാണ് കുടിയിറക്കപ്പെടുക. കോവിഡുകാലം വരുത്തി വെച്ച സാമ്പത്തിക ക്ലേശങ്ങളിൽ ജനം നട്ടം തിരിയുമ്പോൾ ഇത്തരം കുടക്കുടിയിറക്കലുകൾ വലിയ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കും. ഇപ്രകാരം എല്ലാവിധത്തിലും തിരിച്ചടിയായി മാറുന്ന സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി സർക്കാർ ഉപേക്ഷിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. പകരം നിലവിലുള്ള റെയിൽ ഗതാഗതം കാലാനുസൃതമായി പരിഷ്കരിക്കുന്നതും അതുമായി കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്നതും വൈവിധ്യപൂർണ്ണവുമായ സുസ്ഥിര പദ്ധതികളിലാണ് പുതിയ സർക്കാർ ശ്രദ്ധ കൊടുക്കേണ്ടത്. ആയതിന് എല്ലാവിധ ആശംസകളും അറിയിക്കുന്നു. ■

കേരളീയം
ഡിജിറ്റൽ ആർക്കൈവ്
 1998 നവംബർ മുതൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്ന
 കേരളീയം മാസികയുടെ ഡിജിറ്റൽ
 കോപ്പികൾ സൗജന്യമായി ലഭ്യമാണ്.
 സന്ദർശിക്കുക:
www.keraleeyammasika.com