സിൽവർലൈനും പരിഷത്തും

"യൂണിറ്റ് വാർഷികത്തിൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ-പ്രസിദ്ധീകരണത്തിനല്ല"

1. 2020 ജൂലൈയിലാണ് പരിഷത്തിന്റെ സിൽവർലൈൻ സംബന്ധിച്ച ആദ്യപ്രസ്താവന പ്രസിദ്ധീകരിച്ചത്. അതിനുശേഷം രണ്ടു പ്രസ്താവനകൾ കൂടി നല്കിയിരുന്നു. ഒരു ലഘുലേഖയും ഇതിനോടകം പ്രചരിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവയൊക്കെ വലിയതോതിൽ ചർച്ചയ്ക്ക് വിധേയമായി ട്ടുണ്ട്. എങ്കിൽപോലും ഈ സമീപനവും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടത്തിയ പ്രവർത്തനങ്ങളും യൂണിറ്റ് തലംവരെ തുറന്ന് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. അത്തരം ഒരു ചർച്ചയ്ക്കാണ് ഈ കുറിപ്പ്. ഇത് സംബന്ധിച്ച നമ്മുടെ അംഗങ്ങൾക്കുള്ള മുഴുവൻ ഭിന്നാഭിപ്രായങ്ങളും കൂട്ടിച്ചേർക്കലുകളും യൂണിറ്റ് സെക്രട്ടറി എഴുതി തയ്യാറാക്കി gskssp@gmail.com എന്ന ഐഡിയിൽ ജനറൽ സെക്രട്ടറിക്ക് അയക്കണം.

2. കേരളത്തിന്റെ ഗതാഗതവികസനനയം എങ്ങനെയാവണം എന്ന ചർച്ച പരിഷത്തിനുള്ളിൽ തുടങ്ങിയത് 1976ലാണ്. 'കേരളത്തിന്റെ സമ്പത്ത്' ക്ലാസുകളും തുടർന്നുണ്ടായ പുസ്തകവുമാണത് തുടങ്ങി യത്. 1988ലെ എട്ടാം പദ്ധതി ചർച്ചകൾക്കൊരാമുഖം എന്ന ഗ്രന്ഥത്തിൽ അത് കുറച്ചുകൂടി വിശദമാക്കി. ഇതിൽ റോഡ്, റെയിൽ, ഉൾനാടൻ ജലമാർഗ്ഗം, തീരദേശകടൽ, വ്യോമമാർഗം എന്നീ അഞ്ചുതരം ഗതാഗത മാർഗങ്ങളെ കൂട്ടായി ഉപയോഗിക്കണം എന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചു. ചരക്കു കടത്തിന് റെയിൽമാർഗമാണ് കൂടുതൽ ഉചിതമെന്നും നമ്മൾ ചൂണ്ടി ക്കാട്ടി. വികസനസാധ്യതയുണ്ടായിട്ടും ഉൾനാടൻ ജലപാത കാര്യമായൊന്നും ഇനിയും വികസിച്ചിട്ടില്ല. ഇതിനുശേഷം കേരളത്തിൽ വിവിധ ഗതാഗതാപദ്ധതികൾ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അവയിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടത് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ, അതിവേഗറെയിൽ ഇടനാഴി, ദേശീയപാത 60 മീറ്ററിൽ വികസിപ്പിക്കുക, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം, ശബരി റെയിൽപാത, ആറന്മുള വിമാന ത്താവളം എന്നിവയാണ്. ഈ പദ്ധതികളെയെല്ലാം നമ്മൾ വിമർശനപരമായി സമീപിക്കുകയുണ്ടായി. പരിഷത്ത് ഈ ചർച്ചയിലെല്ലാം മുന്നോട്ടുവച്ച ആശയങ്ങൾ ഇനിപ്പറയുന്നവയാണ്.

1. കേരളത്തിലെ പ്രധാന യാത്രാ ആവശ്യം അവരവരുടെ ഗ്രാമ/നഗരത്തിൽനിന്ന് തൊട്ടടുത്ത നഗര കേന്ദ്രത്തിലേയ്ക്കോ ജില്ലാ കേന്ദ്രത്തിലേക്കോ അടുത്ത ജില്ലയിലേയ്ക്കോ ഉള്ള ഹ്രസ്വദൂര യാത്രകളാണ്. സാമ്പത്തികോത്പ്പാദന പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള തെക്കുവടക്ക് യാത്രക്കാർ കുറവാണ്. കേരളത്തിന്റെ ആവാസവ്യവസ്ഥയെ മുൻനിരത്തിയാണ് നമ്മൾ ഇങ്ങനെയൊരു നിഗമനത്തിലെത്തിയത്. വീടുകളും കൃഷിസ്ഥലവും വാണിജ്യസമുച്ചയങ്ങളും സർക്കാർ ഓഫീസുകളും ഇടകലർന്ന ഒരു വാസ വ്യവസ്ഥയാണ് കേരളത്തിന്റേത്. അതുകൊണ്ട് റോഡ് ആയാലും റെയിലാ യാലും ഹ്രസ്വദൂരയാത്രക്കാർ കേരളത്തിൽ കൂടുതലാണ്. ആ നിലയ്ക്ക് തെക്കുവടക്ക് യാത്രയ്ക്ക് സഹായിക്കുന്ന പ്രധാന യാത്രാമാർഗവും കിഴക്കുനിന്നും പടിഞ്ഞാറുനിന്നും അതിലേയ്ക്ക് വന്നു ചേരുന്ന റോഡുകളുമുള്ള ഒരു മീൻമുള്ളുമാതൃകയാണ് കേരളത്തിന് അനുയോജ്യം.
2. ആഗോളവത്ക്കരണത്തിന്റെ സാമ്പത്തികയുക്തിക്ക് കീഴടങ്ങുന്നതോ പൊതുവിഭവങ്ങളുടെ സ്വകാര്യവത്ക്കരണം ലക്ഷ്യമിട്ടുക്കൊണ്ടുള്ളതോ ആയ ഒരു പദ്ധതിയും പരിഷത്തിന് സ്വീകാര്യ മായിരുന്നില്ല.
3. നാല് വിമാനത്താവളങ്ങളും കൊച്ചി തുറമുഖവും ഉണ്ടായിരിക്കെ അഞ്ചാമതൊരു വിമാനത്താവളവും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവും അനിവാര്യമല്ല. ആദ്യം പറഞ്ഞ മീൻമുള്ളുമാതൃകയാണ് പ്രസക്ത മെന്നതിനാൽ ശബരി റെയിൽപാതയും കേരളത്തിന് അനുയോജ്യ മായിരുന്നില്ല. ദേശീയപാതയ്ക്ക് 30 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം മതിയാകും എന്നാണ് നമ്മൾ കണക്കാക്കിയത്. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ, അതിവേഗ റെയിൽ ഇടനാഴി, ആറന്മുള വിമാനത്താവളം എന്നിവ ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. ശബരി റെയിൽപാത ദശകങ്ങൾ പിന്നിട്ടിട്ടും തുടങ്ങാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ദേശീയപാതയ്ക്ക് ഏറ്റെടു ക്കുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ വീതി 45 മീറ്ററായി കുറച്ചു. അതിന്റെ സ്വകാര്യ വത്ക്കരണ നീക്കം മുന്നോട്ടുപോയുമില്ല. ഇത്തരത്തിൽ നാലരപ്പ തിറ്റാണ്ട് കാലം നടത്തിയ വിവിധ പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ ഉരുത്തി രിഞ്ഞുവന്ന ഗതാഗതരംഗത്തെ നയത്തിന്റെ തുടർച്ചയായാണ് സിൽവർലൈൻ സംബന്ധിച്ച പരിഷത്തിന്റെ നയം.
3. വിശദമായ പദ്ധതിരേഖ പ്രസിദ്ധീകരിക്കാതെയും ജനകീയചർച്ചയ്ക്ക് വിധേയമാക്കാതെയും ഇത്തര മൊരു വൻകിടപദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതു ശരിയല്ലെന്നും പദ്ധതിരേഖ പരസ്യപ്പെടുത്തണ മെന്നും പരിഷത്ത് ആവശ്യപ്പെട്ടു. എന്നാൽ വാണിജ്യരേഖയായാണ്, രാജ്യസുരക്ഷയെബാധിക്കും, ടെണ്ടർ നടപടികളെ ബാധിക്കും എന്നൊക്കെയുള്ള വിചിത്രന്യായങ്ങളുയർത്തി ഇത് രഹസ്യമാക്കി വയ്ക്കാനാണ് അധികാരികൾ ശ്രമിച്ചത്. ഒടുവിൽ വലിയ ജനകീയ സമ്മർദ്ദം ഉയർന്നപ്പോൾ മാത്രമാണ് പദ്ധതിരേഖ ജനങ്ങൾക്കു മുമ്പിൽ വയ്ക്കാൻ അധികാരികൾ തയ്യാറായത്. ഈ രേഖയാവട്ടെ വേണ്ടത്ര സാങ്കേതികവിശദാംശങ്ങൾ ഉള്ളതല്ല. എന്ന് കേന്ദ്രസർ ക്കാർ വിമർശിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു.
4. കേരളം ഇതുവരെ വികസനരംഗത്ത് പൊതുവായും ഗതാഗത മേഖലയിൽ വിശേഷിച്ചും തുടർന്നുപോന്ന വികസനമാതൃകയുടെ പൂരകമല്ല സിൽവർലൈൻ. തെക്കുവടക്ക് അതിവേഗയാത്ര ചെയ്ത് സാമ്പത്തിക

ഉത്പാദനപ്രക്രിയയിൽ ഏർപ്പെടുന്നവർ കേരളത്തിൽ വിരളമാണ്. കൃഷിഭൂമിയിലേക്കോ തൊഴിലിടങ്ങളിലേക്കോ ഉള്ള യാത്രകൾ ഇങ്ങനെ ദീർഘയാത്രകളാണെന്ന് തെളിയിക്കുന്ന പഠന ങ്ങളൊന്നും ഇപ്പോൾ നിലവിലുണ്ടായിട്ടില്ല. സിൽവർലൈൻ വന്നാൽ കേരളത്തിൽ വരാൻ സാധ്യതയുള്ള പുതിയ സംരംഭങ്ങൾ ഏത് മേഖലകളിലാണെന്നോ ഏത് തരത്തിലുള്ളതാണെന്നോ സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു പഠനവും നടന്നിട്ടില്ല. അത്തരം തൊഴിലുകൾക്ക് പറ്റിയ സംരംഭകത്വവും നൈപുണ്യമുള്ളവരെയും സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നുമില്ല. ഇതാണ് സിൽവർലൈനിലൂടെ അതിവേഗത്തിൽ സഞ്ചരിക്കേണ്ടത് ആർക്കാണ് എന്ന് നമ്മൾ ചോദിച്ചതിന്റെ അർത്ഥം.

5. യാത്രാക്കൂലി മാത്രം കൊണ്ട് ഈ പദ്ധതി ലാഭകരമായി നടത്താൻ പറ്റില്ല എന്ന് ഡി.പി.ആർ ഭംഗ്യന്തരേണ സമ്മതിക്കുന്നുണ്ട്. അതു കൊണ്ട് പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയിൽനിന്ന് 24,35,316 ചതുരശ്ര മീറ്റർ സ്ഥലം റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി ഉപയോ ഗിക്കാനോ വിൽക്കാനോ പദ്ധതി ലക്ഷ്യമാക്കുന്നുണ്ട്. ഇവിടെ പുതിയ ടൗൺഷിപ്പുകൾ ഉണ്ടാകുമെന്ന് അധികാരികൾ കരുതുന്നു. അവയുടെ സ്വഭാവമെന്ത്, അവിടെ നടക്കാനിടയുള്ള റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ രീതിയെന്ത്, എന്നൊക്കെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോഴും അവ്യക്തമാണ്.
6. പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ എവിടെ നിന്ന് കൊണ്ടുവരും? അതിനായി പുതിയ ക്വാറികൾ അനുവദിക്കുമ്പോൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി ഡി.പി.ആർ. പരാമർശിക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് പശ്ചിമഘട്ടത്തെ എങ്ങനെ ബാധിക്കും എന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു പഠനം നടത്താൻ പോലും അധികാരികൾ തയ്യാറല്ല. പരിസ്ഥിതി ആഘാതപഠനം പുറത്തുവന്നാൽ മാത്രമേ മറ്റു പരിസ്ഥിതിപ്രശ്നങ്ങൾ എന്തെല്ലാമെന്ന് കൃത്യമായി പറയാനാവൂ. അതാവട്ടെ 2022 അവസാനമേ പുറത്തുവരൂ. അതിന് മുമ്പ് നമ്മുടെ പരിസ്ഥിതിപഠനത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ എന്തായാലും ലഭ്യമാകും.
7. സിൽവർലൈനിന്റെ സാമ്പത്തികവിശകലനം, പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം എന്നിവ സംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോൾ പുറത്തുവന്ന കണക്കുകൾ വിശ്വസനീയമല്ല. (ഇക്കാര്യങ്ങൾ നമ്മുടെ ലഘുലേഖയിൽ വിശദീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്).
8. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ഒരു പരിമിതി അത് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലാണ് വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത് എന്നതാണ്. ഇതിൽ വ്യക്തത വരുത്തേണ്ട രണ്ട് പ്രശ്നങ്ങൾ ഉയർന്നുവരുന്നുണ്ട്. ഒന്ന്, മറ്റ് റെയിൽവേ ലൈനുമായി തുടർച്ചയില്ലായ്മ (Inter operabiltiy) കാരണം അന്തർസംസ്ഥാന യാത്രക്കാരുടെ യാത്രാ ആവശ്യത്തെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയില്ല. രണ്ട്, ഇന്ത്യയിലെ പൊതുമേഖലാ റെയിൽ കോച്ച് നിർമാണ ഫാക്ടറികളെല്ലാം ബ്രോഡ്ഗേജിലുള്ള റോളിംഗ് സ്റ്റോക്കുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നവയാണ്. ചെന്നൈയിൽ പെരാമ്പൂറിലെ ഇന്റഗ്രൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി, പഞ്ചാബിൽ കപൂർത്തലയിലെ റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി, യു.പി.യിൽ റായ്ബറേലിയിലെ മോഡേൺ കോച്ച് ഫാക്ടറി എന്നിവയാണവ. സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് കോച്ചുകൾ ഉത്പാദിപ്പിക്കുന്നത് മുഖ്യമായും വൻകിട വിദേശ ബഹുരാഷ്ട്ര കമ്പനികളാണ്. അപ്പോൾ ബ്രോഡ്ഗേജ് ഒഴിവാക്കി സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിലൂടെ ഇന്ത്യൻ പൊതുമേഖലാ കോച്ച് ഫാക്ടറികളെ മാറ്റിനിർത്തി പകരം വിദേശ കുത്തക കമ്പനികളെ സ്വീകരിക്കലാകും. ഇത് കേരളം ഇതുവരെ പുലർത്തിപ്പോന്ന പൊതുമേഖലയിലൂന്നിയ വികസന നയത്തിനോട് പൊരു ത്തപ്പെടാത്തതും സ്വകാര്യവത്കരണത്തെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക എന്ന നയവുമായി ഒത്തുപോകുന്നതുമാണ്.

എന്തുകൊണ്ട് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് എന്ന ചോദ്യത്തിന് സിൽവർലൈൻ വക്താക്കൾ രണ്ട് മറുപടികളാണ് പ്രധാനമായും നൽകുന്നത്.

1. അർദ്ധ അതിവേഗപാതകൾ ഏറ്റവും പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യയിൽ നിർമിക്കുന്നതിനാൽ അതിന് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് തന്നെ വേണം. എന്നാൽ അർദ്ധഅതിവേഗപാത അത്ര പുതുമയുള്ള ഒന്നല്ലെന്നതും സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് റെയിലുകൾ ഏറ്റവും പഴക്കം ചെന്ന മാതൃകയാണെന്നുമുള്ള വസ്തുത പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നുമില്ല. ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ മുമ്പുണ്ടായിരുന്നതും പിന്നീട് ഉപേക്ഷിച്ചതുമാണ് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് പാതകൾ. പിന്നീട് റെയിൽവേ വികസന സമയങ്ങളിലെല്ലാം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ പൂർണമായും ബ്രോഡ്ഗേജിലേയ്ക്ക് മാറുകയാണുണ്ടായത്.
2. ബ്രോഡ്ഗേജിൽ അർദ്ധഅതിവേഗപാത സാധ്യമല്ല. ഇപ്പോൾ നിർമാണത്തിലിരിക്കുന്ന പൂന-നാസിക്ക് പാത മണിക്കൂറിൽ 250 കി.മീ ടോപ്പ് സ്പീഡും 140 കി.മീ ശരാശരി വേഗതയുമാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. സിൽവർലൈനിന്റെ ഇരട്ടിയിലധികം സ്റ്റോപ്പുകളും അതിനുണ്ട്. ഇത് ബ്രോഡ്ഗേജിലാണ്. നിർമാണച്ചെലവ് കുറവാണ്. ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 68 കോടി രൂപ. സിൽവർലൈനിന് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 121 കോടിരൂപയ്ക്കടുത്ത് ചെലവ് വരും. ഇത് 238 കോടിയായി ഉയർന്നേക്കാമെന്ന് നീതി ആയോഗ് കണക്കാക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ ഭൂലഭ്യതക്ക് നൽകേണ്ടിവരുന്ന അധിക നഷ്ടപരിഹാരം കൂടി കണക്കാക്കിയാൽ പോലും സ്റ്റാൻഡേർഡ്ഗേജിന്റെ നിർമാണചെലവ് അധികമാണെന്നാണ് ലഭ്യമായ കണക്കുകളിൽ നിന്ന് വ്യക്തമാകുന്നത്.

ആദ്യത്തെ വന്ദേഭാരത് 2019 ഫെബ്രുവരിയിൽ ഓടിത്തുടങ്ങിയത് ബ്രോഡ്ഗേജിലാണ്. നിർമാണം ചെന്നൈ ഇന്റഗ്രൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി. മണിക്കൂറിൽ 200 കിലോമീറ്റർ പരമാവധി വേഗതയും 130 കിലോമീറ്റർ ശരാശരി വേഗതയും ശേഷിയുണ്ട്. 400 വന്ദേഭാരത് എക്സ് പ്രസ്സുകൾ അപ്പടി നടപ്പാകുമോ എന്നും,

നടപ്പായാൽ തന്നെ കേരളത്തിന് ലഭിക്കുമോ എന്നുമൊക്കെയുള്ള ചോദ്യങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക് അതിവേഗത നല്കുന്നതാണെങ്കിലും പാളങ്ങളുടെ സ്വഭാവം, പദ്ധതി പ്രദേശത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതി എന്നിവയൊക്കെ വേഗതയെ സ്വാധീനിക്കും. അതുകൊണ്ട് നിലവിലുള്ള വന്ദേഭാരത് എക്സ്പ്രസ്സിന് അതിന്റെ പ്രഖ്യാപിതവേഗതയിൽ ഓടാൻ കഴിയുന്നില്ല. എന്നിരുന്നാലും ബ്രോഡ് ഗേജിൽ അർദ്ധാതി വേഗപാത സാങ്കേതികമായി സാധ്യമാണെന്നു തന്നെയാണ് ഇത് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ പൂർണമായും ബ്രോഡ്ഗേജിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നത് മേൽപ്പറഞ്ഞ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സാന്നിധ്യം കൊണ്ടുകൂടിയാണ്. ഇന്ത്യയിൽ നിർമാണത്തിലിരിക്കുന്ന അതിവേഗ പാതകളിൽ മുംബൈ -അഹമ്മദാബാദ് പാത മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലുള്ളത്.

വിദേശവായ്പ്പയുടെ ഉപാധിയാണ് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് എന്ന് വ്യക്തം. ജപ്പാന്റെ സാമ്പത്തിക താത്പര്യങ്ങൾക്ക് വഴങ്ങിക്കൊണ്ട് ജാപ്പനീസ് കുത്തകക്കമ്പനികൾക്ക് സിൽവർ ലൈൻ നിർമാണവും ഭാവിയിലെ പരിപാലനവും വിട്ടുകൊടുക്കുകയാണ് സിൽവർലൈൻ അധികാരികൾ ചെയ്യുന്നത്.

9. ഫെബ്രുവരിയിൽ അവതരിപ്പിച്ച കേന്ദ്രബജറ്റിൽ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനത്തിനായി നീക്കിവച്ചിരിക്കുന്ന തുക വെറും 1085 കോടിരൂപയാണ്. കേരളത്തിന്റെ പല പദ്ധതികളും കണ്ടില്ലെന്ന് നടിക്കുകയോ തീർത്തും അപര്യാപ്തമായ തുക വകയിരുത്തുകയോ ചെയ്തിരിക്കുന്നു. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കേരളത്തോടുള്ള അവഗണനയ്ക്ക് ദശാബ്ദങ്ങളുടെ പഴക്കമുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനം മുരടിച്ചുപോയതിന്റെ പ്രഥമകാരണം ഇതാണ്.

കേന്ദ്രസർക്കാർ റെയിൽവേയടക്കമുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സ്വകാര്യവത്ക്കരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ ആദ്യപടിയായി റെയിൽവേ വികസനത്തിനായി വിവിധ കോർപ്പറേഷനുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്ന പ്രവർത്തനമാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടത്തിവരുന്നത്. IRCTC യാണ് ഇത്തരത്തിൽ ആദ്യത്തേത്. ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ സ്വകാര്യ ട്രെയിൻ ലഖ്നൗ-ന്യൂഡൽഹി തേജസ് എക്സ്പ്രസ്സാണ്. IRCTC യുടെ ചുമതലയിൽ ഈ വണ്ടി 2019 ഒക്ടോബർ 4 മുതൽ ഓടിത്തുടങ്ങി. വണ്ടികൾ മാത്രമല്ല സ്റ്റേഷനുകളും റൂട്ടുകളും സ്വകാര്യവത്ക്കരിക്കാനും കേന്ദ്രസർക്കാർ ലക്ഷ്യമിടുന്നു. ഈ പ്രതിസന്ധിയെ സിൽവർലൈൻ കൊണ്ട് മുറിച്ചുക്കടക്കാം എന്ന് കരുതുന്ന ധാരാളമാളുകളുണ്ട്. മൂന്ന് റെയിൽവേ ഡിവിഷനുകളുടെ കീഴിൽ 13 റൂട്ടുകളിലായി 1257 കിലോമീറ്റർ റെയിൽവേ ലൈനാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. ചെറുതും വലുതുമായ 178 സ്റ്റേഷനുകളുണ്ട്. തൊണ്ണൂറിലധികം ട്രെയിനുകൾ കേരളത്തിലോടുന്നു. തിരുവനന്തപുരം സെൻട്രൽ, എറണാകുളം ജംഗ്ഷൻ, കോഴിക്കോട് എന്നീ മൂന്ന് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽനിന്ന് മാത്രം പ്രതിവർഷം മൂന്നരക്കോടി യാത്രക്കാർ ട്രെയിനിൽ കയറുന്നു. (2016-17) കേരളത്തിൽ സാധാരണ എക്സ്പ്രസ്സ് ട്രെയിനുകൾക്ക് തിരുവനന്തപുരത്തിനും കാസർഗോഡിനുമിടയിൽ ഏകദേശം 40 സ്റ്റോപ്പുകളുണ്ട്. അതായത് കേരളത്തിലെ കണക്കുകൾ മാത്രമെടുത്താൽ പോലും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ നൽകുന്ന സേവനം അതിവിശാലവും വിപുലവുമാണ്. ഇത് വളർച്ച മുരടിക്കുകയോ സ്വകാര്യവത്കരിക്കുകയോ ചെയ്താൽ ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്താൻ ആകെ ഒരു റൂട്ടും പതിനൊന്ന് സ്റ്റോപ്പുകളും പ്രതിവർഷം എല്ലാ സ്റ്റോപ്പിലും കൂടി 2.9 കോടി യാത്രക്കാരെ മാത്രം പ്രതീക്ഷിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സിൽവർലൈൻ കൊണ്ട് സാധ്യമാവില്ല. കേന്ദ്രം കേരളത്തെ അവഗണിക്കുന്നുവെങ്കിൽ നമുക്ക് അവകാശപ്പെട്ടത് നേടിയെടുക്കാനും കേന്ദ്രസർക്കാർ തുടരുന്ന സ്വകാര്യവത്ക്കരണത്തെ ചെറുക്കാൻ ബഹുജനപ്രക്ഷോഭം ഉയർത്തുകയും ചെയ്യുകയല്ലാതെ മാർഗമില്ല. അവഗണനയ്ക്കും സ്വകാര്യവത്ക്കരണത്തിനുള്ള മറുമരുന്നാണ് സിൽവർലൈൻ എന്ന് കരുതുന്നത് കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനം ശാശ്വതമായി മുരടിപ്പിലേയ്ക്ക് വീഴാൻ കാരണമാകും.

റെയിൽവേ സ്വകാര്യവത്ക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് റെയിൽ വേയ്ക്കുള്ളിൽ നിരവധി കോർപ്പറേഷനുകൾ അനുവദിക്കുന്നത്. ഇതേ നയത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് 2011 സെപ്റ്റംബറിൽ അതിവേഗ റെയിൽ ഇടനാഴിയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി കേരള ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (KHSRCL) രൂപീകരിച്ചത്. ഈ നയത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഇപ്പോൾ കെ റെയിൽ തുടങ്ങിയതും. അതായത് കെ റെയിൽ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ സ്വകാര്യവത്ക്കരണ നയത്തിന്റെ ഉത്പന്നമാണ്. ഈ നയത്തിന് നാം കൂട്ടുനിന്നുകൂടാ.

10. മധ്യവർഗത്തിന്റെ വികസനാവശ്യങ്ങളിൽ അതിവേഗയാത്രയും പെടുമെന്നും അതുകൊണ്ട് ദരിദ്രർക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയാത്തതിന്റെ പേരിൽ സിൽവർലൈനിനെ എതിർക്കുന്നത് ശരിയല്ല എന്നും കരുതുന്നവരുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഒരു മധ്യവർഗം ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. അവർക്ക് ദരിദ്രരുടേതിൽനിന്നു വ്യത്യസ്തമായ ആവശ്യങ്ങളുമുണ്ട്. അവയും പരിഗണനാർഹം തന്നെ. എന്നാൽ താരതമ്യേന സമ്പന്നവിഭാഗമാണ്, ട്രെയിനിൽ ഫസ്റ്റ്ക്ലാസ്സ്, സെക്കന്റ് ക്ലാസ്, എ.സി.കോച്ചുകളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവരും കാർയാത്രക്കാരുമാണ് സിൽവർ ലൈനിൽ വരുന്നത് എന്ന് DPR തന്നെ വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ട്. കിലോമീറ്ററിന് മിനിമം 2.75 പൈസ ഒരു വശത്തേയ്ക്ക് മാത്രം ചെലവാക്കി പ്രതിദിനം 50100 കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യാൻ ഇന്ന് കേരളത്തിൽ ജീവിതസുരക്ഷയനുഭവിക്കുന്ന ഇടത്തരക്കാർക്ക് പോലും സാധിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ താഴ്ന്ന ഇടത്തരക്കാരും ദരിദ്രരും പരമദരിദ്രരും അടങ്ങുന്ന ജനതയുടേയും കൂടി ചെലവിലാണ് സമ്പന്നവിഭാഗത്തിന് കൂടുതൽ സുഖസൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്നത്.

റെയിൽവേയടക്കമുള്ള സാധാരണക്കാരുടെ യാത്രാമാർശങ്ങളെ അവഗണിച്ച് ബദൽ സിൽവർലൈനുണ്ടാക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ സാമ്പത്തികവും വികസനപരവുമായ ഭാരം താഴ്ന്ന സാമ്പത്തികനിലയിലുള്ള മുഴുവൻപേരും വഹിക്കേണ്ടിവരുന്നു. ആഗോളവത്കരണ കാലത്തെ വികസനപദ്ധതികളെല്ലാം ഇങ്ങനെ സാമ്പത്തികവും സാമൂഹികവുമായി താഴ്ന്ന നിലയിലുള്ളവരുടെ ചെലവിൽ ഉയർന്ന മധ്യവർഗത്തിനും സമ്പന്നർക്കും കൂടുതൽ സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്നവയാണ്. ഇതാണ് കെറെയിലിന്റെ രാഷ്ട്രീയം.

കേരളത്തിൽ ഒരു മധ്യവർഗം ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട് എന്ന വാദം ശരിയാണ്. മധ്യവർഗത്തിന് നിരവധി ആവശ്യങ്ങളുണ്ട്. അൺ എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകൾ, സ്വാശ്രയ കോളേജുകൾ, അതിവേഗ റോഡുകൾ, വൻകിട ഷോപ്പിങ് മാളുകൾ എന്നിവയൊക്കെ അവരാവശ്യപ്പെട്ടതാണ്. അത്തരം വികസനാവശ്യങ്ങൾക്ക് വഴങ്ങിയതിന്റെ പ്രത്യാഘാതം നമ്മൾ കണ്ടതാണ്. അവയിൽ പലതിൽനിന്നും കേരളം രക്ഷപ്പെട്ടുവരുന്നതേയുള്ളൂ. ഇനിയും അത്തരം നയങ്ങൾക്ക് പുറകേ പോവുന്നത് ഗുണകരമാവില്ല.

11. ഇത്തരം ആസൂത്രണമൊന്നും വേണ്ട. സർക്കാർ വലിയതോതിൽ പണം മുടക്കി ഭൗതികസൗര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയാൽ മതി. വികസനവും തൊഴിലും പിന്നാലെ വന്നുകൊള്ളും എന്ന ഒരഭിപ്രായം പ്രചരിക്കുന്നുണ്ട്. ആഗോളവത്ക്കരണത്തിന്റെ കാലത്തെ വികസിതനയമാണിത്. കേരളം ഇതുവരെ പുലർത്തിപ്പോന്ന തദ്ദേശ സ്വയംഭരണസ്ഥാപനങ്ങളെ കേന്ദ്രമാക്കിയുള്ള വികേന്ദ്രീകൃത വികസന ശൈലിക്ക് എതിരാണ്. മാത്രമല്ല ഓരോ നാടിനും താങ്ങാൻ കഴിയുന്ന പശ്ചാത്തലവികസനമേ അവിടെ നടത്താവൂ. അതിന് കൃത്യമായ ആസൂത്രണം ഉണ്ടാവുകയും വേണം. കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനം, പ്രദേശത്തിന്റെ 'ക്യാരിയിങ് കപ്പാസിറ്റി', പാരിസ്ഥിതിക സംതുലനാവസ്ഥ എന്നിവയെല്ലാം പ്രധാനമാണ്. ഉപയോഗിക്കുന്ന ഓരോ യൂണിറ്റ് വൈദ്യുതിക്കും ഓരോ യൂണിറ്റ് മൂലധനത്തിനും പരമാവധി തൊഴിൽ ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്ന വ്യവസായങ്ങളേ വരേണ്ടൂ. എങ്കിൽ മാത്രമേ ജനങ്ങൾക്ക് അതിൽ നിന്ന് തൊഴിലവസരങ്ങൾ ഉണ്ടാകൂ. എങ്കിൽ മാത്രമേ ദരിദ്രവിഭാഗങ്ങളിലെ വിദ്യാസമ്പന്നർക്ക് തൊഴിൽ കിട്ടു. അതിനുവേണ്ട നല്ല വിദ്യാഭ്യാസം നല്ല ആരോഗ്യപരിരക്ഷ എന്നിവയൊക്കെ എല്ലാവർക്കും നൽകുകയാണ് വേണ്ടത്.

12. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ നമ്മുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഇനിപ്പറയുന്നവയാണ്. അർദ്ധാതിവേഗപാത എന്ന ആശയത്തെ പരിഷത്ത് തള്ളിക്കളയുന്നില്ല. എന്നാൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽലൈനിന്റെ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലും സിഗ്നലിങ്ങും പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനാവണം മുൻഗണന. അതിനാൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താൻ കഴിയണം. കഴിവതും നിലവിലുള്ള ലൈനിന്റെ സമീപത്ത് തന്നെ വലിയ വളവുകൾ ഒഴിവാക്കി ഒരു പുതിയ പാത ബ്രോഡ്ഗേജിൽ നിർമ്മിക്കാനുള്ള ഫീസിബിലിറ്റി പഠനം നടത്തണം. അങ്ങനെ നിലവിലുള്ള ലൈനുമായി ഇന്റർ ഓപ്പറബിലിറ്റി ഉറപ്പ് വരുത്തണം.

13. പരിഷത്ത് രണ്ടുകാര്യങ്ങളാണിതുവരെ ചെയ്തത്. ഒന്ന്, പദ്ധതി കടന്നപോകുന്ന പാതയിലൂടെ നമ്മുടെ അൻപതോളം സംഘങ്ങൾ സഞ്ചരിച്ചു. ഓരോ സെഗ്മെന്റിലേയും ഭൂമിയുടെ പരിസ്ഥിതി സ്വഭാവമെന്ത് എന്ന കാര്യം വിശദമായി പരിശോധിച്ചു. 92% ൽ അധികം പ്രദേശത്തെ പഠനം ഇവ്വിധം പൂർത്തിയാക്കി. നമുക്ക് ക്രോഡീകരിക്കാനുള്ള വിവരങ്ങൾ ഇതിൽനിന്ന് ലഭ്യമാണ്. ഏതാണ്ട് 50,000 ഫോറങ്ങൾ ഇതിനായി അപ്‌ലോഡ് ചെയ്തു. വിവരങ്ങൾ പട്ടികപ്പെടുത്തുന്ന പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. രണ്ടാമത്തേത് ഡി.പി.ആർ. പരിശോധിക്കുന്ന പ്രവർത്തനമാണ്. ഇതും ആദ്യഘട്ടം പൂർത്തിയാക്കി. വേണ്ടത്ര സാങ്കേതികവിവരങ്ങൾ ഇല്ലാത്ത രേഖ എന്ന നിലയ്ക്ക് അതിന്റെ വിശകലനം ഏറെ ക്ലേശകരമാണ്. എങ്കിലും എത്രയും വേഗം അത് പൂർത്തിയാക്കാനാണ് നമ്മൾ ശ്രമിക്കുന്നത്. മിക്കവാറും നമ്മുടെ ജില്ലാസമ്മേളനങ്ങളോടുകൂടി ഇതുരണ്ടും സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ടുകൾ നമുക്ക് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുവാൻ കഴിയും.