ഓരോ അഞ്ചുവർഷവും ജനങ്ങളെ വെറുപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള മുന്നണികളുടെ ഭരണം തുടരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ വോട്ടുചെയ്യുന്നവർ ഒരു പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണ്. ഈ രാഷ്ട്രീയ അപചയത്തിനെതിരെ സമ്മതിദാനം പ്രയോഗിക്കാൻ ജനങ്ങൾക്ക് അവസരം കിട്ടുമോ?

സി.ആർ. നീലകണ്ഠൻ
വിലയിരുത്തുന്നു

എന്തിനാണ് നാം വോട്ടുചെയ്യുന്നത്?

ജനാധിപത്യത്തിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ജനകീയ ഇടപെടൽ വേദിയാണല്ലോ തെരഞ്ഞെടുപ്പുകൾ. അടുത്ത അഞ്ചുവർഷത്തേക്ക് നമ്മുടെ ഭരണകർത്താവിനെ തെരഞ്ഞെടുക്കാൻ ജനങ്ങൾക്കു ലഭിക്കുന്ന ഒരവസരമാണത്. പഞ്ചായത്തുമുതൽ പാർലമെന്റ് വരെയുള്ള ജനപ്രതിനിധികളെ നാം തെരഞ്ഞെടുക്കണം. പക്ഷെ നമുക്കിഷ്ടമുള്ളവരെ തെരഞ്ഞെടുക്കുകയെന്നതല്ല ഇന്നത്തെ കക്ഷിരാഷ്ട്രീയത്തിലെ രീതി. മറിച്ച് പ്രമുഖ രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികളും മുന്നണികളും അണിനിരത്തുന്ന സ്ഥാനാർത്ഥികളിൽ നിന്ന് ഒരാളെ തെരഞ്ഞെടുക്കുകയെന്നതുമാത്രമാണ്. വ്യത്യസ്ത രാഷ്ട്രീയ മുന്നണികൾ തങ്ങളുടെതായ നയങ്ങൾ ജനങ്ങൾക്കുമുമ്പിൽ അവതരിപ്പിച്ച് അതിൽനിന്ന് ഒരാളെ കണ്ടെത്തലാണ് ഏറ്റവും ആദർശകാത്മകമായ ജനാധിപത്യം. എന്നാൽ ഇന്ത്യപോലെയൊരു രാജ്യത്ത് കേരളം പോലൊരു സംസ്ഥാനത്ത് വോട്ടുചെയ്യുന്നവർ നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധിമറ്റൊന്നാണ്. മത്സരിക്കുന്ന എല്ലാ സ്ഥാനാർത്ഥികൾക്കും ഒരേ അഭിപ്രായമാണുള്ളതെങ്കിലോ? (വിശേഷിച്ച് മനുഷ്യ ജീവിതത്തെ ബാധിക്കുന്ന എല്ലാ അടിസ്ഥാന വിഷയങ്ങളിലും) ഈ സമുദായം ജനങ്ങളിൽ പൊതു ഭൂരിപക്ഷത്തിനും സ്വീകാര്യമല്ലെന്നുകൂടിയാകുമ്പോൾ ജനാധിപത്യം സമ്പൂർണപരാജയമാകുന്നു. കൃത്യമായി ഓരോ അഞ്ചുവർഷക്കാലം കൊണ്ട് ഏതു മുന്നണിയുടെ ഭരണവും ജനങ്ങളിൽ അത്രക്കുവെറുപ്പുണ്ടാക്കും എന്നു തീർച്ച. പക്ഷെ ഇതിനു പകരം പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന വരെ ഭരണമേൽപ്പിച്ചാൽ എന്തെങ്കിലും വ്യത്യാസമുണ്ടാകുമെന്നു പ്രതീക്ഷിക്കാനും അനുഭവം സഹായിക്കുന്നില്ല.

എന്താണ് ഒരു ശരാശരി കേരളീയ പൗരൻ സർക്കാരിൽനിന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്? പ്രാദേശികം മുതൽ ദേശീയം വരെയുള്ള സർക്കാരുകളുടെ

ചുമതലകൾ ഭരണഘടന കൃത്യമായി നിർവ്വചിച്ചിട്ടുള്ളതിനാൽ ഓരോ സർക്കാരും എന്തുചെയ്യുമെന്നാണ് നാം കണക്കു കൂട്ടുന്നത്? കേരളീയരുടെ ഭക്ഷണവും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കൃഷിയുമെന്ന വിഷയമെടുത്താൽ വൻ തകർച്ചയാണ് അനുഭവം. പട്ടിണികിടക്കാതിരിക്കണമെങ്കിൽ ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കളുടെ 90 ശതമാനവും അന്യ സംസ്ഥാനത്തുനിന്ന് വരണം. ഇവിടെയുള്ള പരിമിതമായ ഭക്ഷ്യോൽപാദന മേഖലകൾ പോലും വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ തകർക്കപ്പെടുന്നു. ഇത്രയേറെ മഴ കിട്ടിയിട്ടും മഹാഭൂരിപക്ഷത്തിനും ആവശ്യമായ അളവിലും ഗുണത്തിലും ശുദ്ധജലം കിട്ടുന്നില്ല. ആഗോള പ്രശസ്തി നേടിയ കേരളീയ സാമൂഹ്യാരോഗ്യം അതിന്റെ ഏറ്റവും താഴെ പടിയിൽ നിൽക്കുന്നു. വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്ത് ഏറ്റവുമധികം വ്യാപാരവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. മദ്യപാനത്തിലും , ചൂതാട്ടത്തിലും റോഡപകടങ്ങളിലും സാമ്പത്തിക ആത്മീയ വ്യാപാരതട്ടിപ്പുകളിലുമെല്ലാം കേരളം ഒന്നാം സ്ഥാനത്തായതെങ്ങനെ? ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിലൊന്നും ഇവിടെ മത്സരിക്കുന്ന ഇരു മുന്നണികൾക്കും തമ്മിൽ യാതൊരഭിപ്രായ വ്യത്യാസവുമില്ല. ഒരേ നയങ്ങൾക്കുപകരിക്കും. അഥവാ മനുഷ്യ ജീവിതത്തെ ബാധിക്കുന്ന എല്ലാത്തിലും ഇവർക്ക് സർവ്വ കക്ഷി സമവായമാണെന്നർത്ഥം.

ഈയടുത്തകാലത്ത് കേന്ദ്രത്തിലും കേരളത്തിലും ഭരണപ്രതിപക്ഷങ്ങൾ തമ്മിലുണ്ടാക്കിയ രണ്ടു സർവ്വ കക്ഷി സമവായങ്ങൾ മാത്രം ഉദാഹരണങ്ങളായെടുക്കുകയാണ്. കേന്ദ്രത്തിൽ കോൺഗ്രസ്സും ബി.ജെ.പി (യു.പി.എ.യും, എൻഡിഎയും) പരസ്പരം കടിച്ചുകീറാൻ നിൽക്കുന്നവരാണ്. അതുപോലെ തന്നെ കേരളത്തിൽ യുഡിഎഫും എൽഡിഎഫും ആണ് സുരക്ഷാ നിയമം പാസാക്കിയെടുക്കുന്നതിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ ഭരണപ്രതിപക്ഷങ്ങൾ തമ്മിലുണ്ടാക്കിയ സമവായം നാം കണ്ടു. അതുപോലെത്തന്നെ ദേശീയ പാതകൾ നാലുവരിയാക്കൽ പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ കേരളത്തിൽ ഇടത് വലത് മുന്നണികൾ തമ്മിൽ സമവായമായി.

ഇതുതന്നെയാണ് ദേശീയപാതയുടെ കാര്യത്തിലും സംഭവിക്കുന്നത്. ഭൂമിയെടുക്കുന്നത് 30 മീറ്ററായാലും 45 മീറ്ററായാലും നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്ന ഹൈവേ 3.5 മീറ്റർ വീതമുള്ള നാലുവരിപ്പാതമാത്രമാണ് എന്ന സത്യം മുതൽ പലതും മറച്ചുപിടിക്കപ്പെടുന്നു. കൂടുതൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് വാഹനപ്പെരുപ്പമോ ഭാവി ആവശ്യമോ പരിഗണിച്ചാണെന്ന വാദവും അസത്യമാണ്. ഇന്നത്തെ നാലുവരി ആറുവരിയാക്കാൻ ഇപ്പോഴത്തെ 45 മീറ്റർ കൊണ്ടും മതിയാകില്ലെന്നർത്ഥം. നാമിപ്പോൾ സൗജന്യമായി യാത്ര ചെയ്യുന്ന ദേശീയ പാത സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനാണ് 45 മീറ്ററെടുക്കുന്നത് എന്ന സത്യം ഇവർ പറയുന്നില്ല.

വികസനം -അതും അടിസ്ഥാന മേഖലാ വികസനം എന്നതാണ് ഈ രണ്ടു സമവായങ്ങൾക്കും ന്യായീകരണമായി ഇവർ പറയുന്നത്. വൈദ്യുതിയും ദേശീയ പാതകളും മറ്റെല്ലാ വികസനങ്ങൾക്കും അടിത്തറയാണല്ലോ. എന്നാൽ ഇവർ പറയുന്ന ഈ വികസനം മനുഷ്യർക്കും പ്രകൃതിക്കും വരാനിരിക്കുന്ന ഭാവിതലമുറകൾക്കും വൻനാശമുണ്ടാക്കുന്നതും പ്രത്യേകിച്ചും ദരിദ്രരും ദുർബലരുമായവരെ കൊള്ളയടിക്കുന്നതും സ്വന്തം ജീവിതങ്ങളിൽനിന്ന് തൂത്തെറിയുന്നതുമാണ്. വളരെ കുറച്ച് കുത്തകകൾക്ക് വൻ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നതാണ്. ഇത്തരം പദ്ധതികൾക്കു വേണ്ടിയും ഭരണപ്രതിപക്ഷങ്ങൾ തമ്മിൽ സമവായ മുണ്ടാകുമ്പോൾ ഈ വിനാശത്തിനിരയാകുന്ന ജനങ്ങൾ ആർക്ക് (എന്തിന്) വോട്ടു ചെയ്യണം?

ആണവ വൈദ്യുതിയുടെ വിഷയത്തിൽ തുടങ്ങാം. ഇതിന്റെ ഉൽപാജനച്ചിലവ് (ഇന്ധന ഉൽപാദനം, സംസ്കരണം തുടങ്ങി മാലിന്യസംസ്കരണം, അനേക നൂറ്റാണ്ടു കാലത്തേക്കു സംഭരണംവരെയുള്ള ചിലവുകൾ പരിഗണിച്ചാൽ) ഒരു രാജ്യത്തിനു താങ്ങാനാവില്ലെന്നതിനാൽ മൂന്നു പതിറ്റാണ്ടുകളായി ഒരു മുതലാളിത്ത രാജ്യവും വികസനത്തിനായി ഇത് സ്ഥാപിക്കുന്നില്ല. അന്നാട്ടിൽ ഒരപകടമുണ്ടായാൽ നിലയം നിർമിച്ച കമ്പനിയും നടത്തുന്ന കമ്പനിയും അവരെ തുണക്കുന്ന ഇൻഷൂറൻസ് കമ്പനിയും അടച്ചുപൂട്ടും. സ്വന്തമായി ഇന്ധന കമ്പനികളും ഇന്ധന സംസ്കരണ പുനസംസ്കരണ സാങ്കേതിക വിദ്യയും കയ്യിലുള്ള രാജ്യങ്ങളാണിവ. പരാശ്രയമില്ലാതെ ഇന്ധനം അവർക്കുണ്ടാക്കാം. എന്നാൽ ഇതല്ല ഇന്ത്യയുടെ സ്ഥിതി. ഇന്ധനത്തിനും സാങ്കേതിക വിദ്യക്കും സ്പെയർപാർട്ട്സിനും എക്കാലത്തും വിദേശക്കമ്പനികളെ ആശ്രയിക്കണം. പുനസംസ്കരണത്തിനോ സമ്പുഷ്ടീകരണത്തിനോ ആവശ്യമായ സാങ്കേതികവിദ്യ ഇന്ത്യക്ക് ഒരു കാരണവശാലും നൽകില്ലെന്ന് ജി-എട്ട് രാജ്യങ്ങൾ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. (ഇതു കിട്ടാനാണ് ഇന്ത്യ. യു.എസ്. ആണവ കരാർ ഒപ്പിട്ടതെന്ന് വാദിച്ച മഹാന്മാർ ഇപ്പോഴും ഇന്നാട്ടിൽ കാണും. പക്ഷെ അവർ ഒന്നും പറയുന്നില്ല. മറിച്ച് പതിറ്റാണ്ടുകളായി വിൽപനയില്ലാതെ തകർച്ചയിലായ ആണവ നിലയ നിർമാണക്കമ്പനികളുടെ താൽപര്യം സംരക്ഷിക്കാൻ, അവരുടെ നിലയങ്ങൾ വാങ്ങാൻ വേണ്ടിയാണീക്കരാറെന്നു പറഞ്ഞ ഈ ലേഖകനടക്കമുള്ളവരുടെ നിലപാടുകൾ ഇപ്പോൾ സാധൂകരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.) ആയിരക്കണക്കിനുകോടി രൂപ നൽകി നിലയം വാങ്ങിയാൽ പിന്നെ ഇന്ധനവും മറ്റും വാങ്ങാതിരിക്കാനാവില്ല. അതിനവർ പറയുന്ന വില നൽകണം. ഇതു പണമായി മാത്രമല്ല, ഇന്ത്യയുടെ രാഷ്ട്രീയ നയമായും നൽകാൻ ബാധ്യതയുണ്ടെന്ന് ഹൈഡ് ആക്ട് പറയുന്നു. ഇത്തരത്തിലുള്ള വൈദ്യുതി ആത്മഹത്യ ചെയ്ത കർഷകരടക്കമുള്ള ദരിദ്രർക്കുവേണ്ടിയാണെന്നു പ

റയുന്നത് ക്രൂരമായ ഫലിതമാണ്. മറിച്ച് ഇന്നുള്ള വൈദ്യൂതിവില വൻതോതിൽ ഉയരുകയാണുണ്ടാകുക.

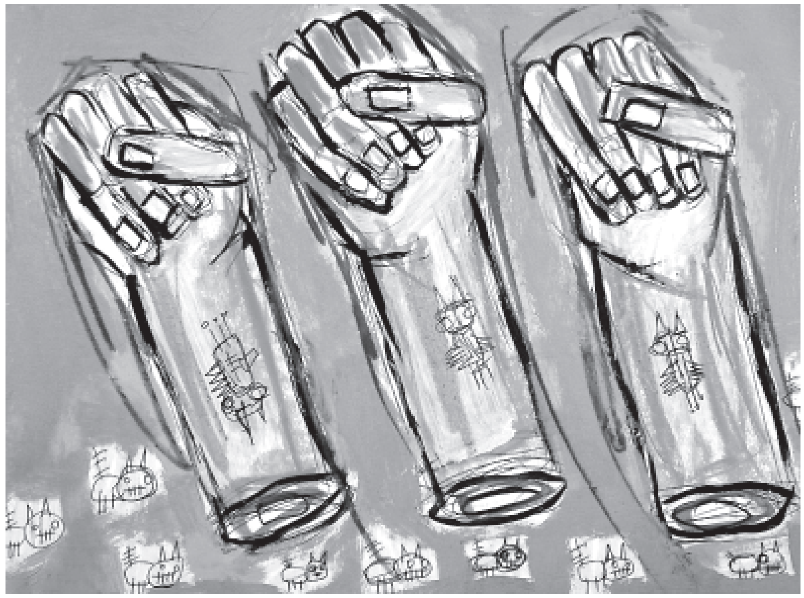
ഇതുതന്നെയാണ് ദേശീയപാതയുടെ കാര്യത്തിലും സംഭവിക്കുന്നത്. ഭൂമിയെടുക്കുന്നത് 30 മീറ്ററായാലും 45 മീറ്ററായാലും നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്ന ഹൈവേ 3.5 മീറ്റർ വീതമുള്ള 4 വരിപ്പാതമാത്രമാണ് എന്ന സത്യം മുതൽ പലതും മറച്ചുപിടിക്കപ്പെടുന്നു. കൂടുതൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് വാഹനപ്പെരുപ്പമോ ഭാവി ആവശ്യമോ പരിഗണിച്ചാണെന്ന വാദവും അസത്യമാണ്. ഇന്നത്തെ നാലുവരി ആറുവരിയാക്കാൻ ഇപ്പോഴത്തെ 45 മീറ്റർ കൊണ്ടും മതിയാകില്ലെന്നർത്ഥം. നാമിപ്പോൾ സൗജന്യമായി യാത്രചെയ്യുന്ന ദേശീയ പാത സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനാണ് 45 മീറ്ററെടുക്കുന്നത് എന്ന സത്യം ഇവർ പറയുന്നില്ല. ജനങ്ങളുടെ മേലുള്ള ഭാരം കൂടുന്നു. ഹൈവേ സമ്പന്നർക്കുമാത്രമാകുന്നു.

സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്നത് സർക്കാരിന്റെ കയ്യിൽ പണമില്ലാത്തതിനാലാണെന്ന വാദവും പരിശോധിക്കാം. കിലോമീറ്ററിന് 16.56 കോടി രൂപ നിരക്കിൽ 850.കി.മി ദൂരമാണ് പാത വികസിപ്പിക്കുന്നത്(കേരളത്തിൽ മാത്രം). ഇത്തരം നാലുവരിപ്പാത നിർമിക്കാൻ കിലോമീറ്ററിന് 6 കോടി രൂപ മതിയെന്നാണ് സംസ്ഥാന പൊതു മരാമത്തു വകുപ്പിന്റെ കണക്ക് എന്നു ഓർക്കുക. തൽക്കാലം ഇവരുടെ കണക്ക് അംഗീകരിച്ചാൽപ്പോലും മൊത്തം നിർമാണച്ചിലവ് 14,000 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിന്റെ 40 ശതമാനം (5600 കോടി രൂപ) സർക്കാർ സബ്സിഡിയായി നൽകും. ബാക്കി 9400 കോടിയാണ് സ്വകാര്യകമ്പനി മുടക്കുന്നുവെന്നു പറയുന്നത്. സ്വകാര്യപാതയാക്കാൻ വേണ്ടി അധികമായി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് 15 മീറ്റർ (ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത്) അധിക വീതിയാണ്. ഇതിനുമാത്രമായി 3500 ഏക്കറിലധികം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണം. കുടിയൊഴിക്കപ്പെടുന്നവർക്കും ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കും കമ്പോളവില നൽകുമെന്നും പൊളിക്കുന്ന എല്ലാ കെട്ടിടങ്ങൾക്കും പുതിയ കെട്ടിടങ്ങളുടെ വില നൽകുമെന്നും ദേവാലയങ്ങളും ആതുരാലയങ്ങളും വിദ്യാലയങ്ങളുമടക്കമുള്ള പൊതു സ്ഥാപനങ്ങൾ പൂർണമായും പുതുതായി നിർമിച്ചു നൽകുമെന്നും പൊളിക്കുന്ന വീടുകളിൽ താമസിക്കുന്നവർക്കെല്ലാം പകരം ഭൂമിയും വീടും (പുനരധിവാസം) നൽകുമെന്നും പൊളിക്കുന്ന കടക്കാർക്കെല്ലാം ഷോപ്പിങ് കോംപ്ലക്സ് നിർമിച്ച് പുനരധിവസിപ്പിക്കുമെന്നുമെല്ലാം സർക്കാർ വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ഒരു കുത്തക മുതലാളി ടോളായി ഒരു ലക്ഷത്തിലധികം കോടിരൂപ നാട്ടുകാരിൽ നിന്നും പിരിക്കുന്നതൊഴിവാക്കാം. ജനങ്ങൾക്ക് അവരുടെ ദേശീയ പാതയിൽ സൗജന്യമായി യാത്രചെയ്യാം. അനിവാര്യമെങ്കിൽ മേൽപാലപാതയിൽനിന്നും ടോൾപിരിക്കുകയുമാകാം.

അഴിമതിയാണ് പ്രേരണ

ആണവ വൈദ്യുതി ഒഴിവാക്കിയാലും ഇന്ത്യക്കൊന്നും വരാനില്ല. കാറ്റും തിരമാലയും സൂര്യപ്രകാശവുമെല്ലാം ആഗോളതലത്തിൽ പ്രധാന ഊർജ്ജസ്രോതസ്സുകളായി വളർന്നുകഴിഞ്ഞു. സർക്കാർ കണക്കനുസരിച്ചുതന്നെ ഇപ്പോൾ നിലയങ്ങൾ നിർമ്മാണമാരംഭിച്ചാൽത്തന്നെ അവയിൽ നിന്നും ഉൽപാദനം തുടങ്ങാൻ പത്തുവർഷമെടുക്കും. 2050 ആകുമ്പോഴേക്കും നമുക്കാവശ്യമായ വൈദ്യുതിയുടെ 10 ശതമാനം ആണവനിലയങ്ങളിൽ നിന്നാക്കി ഉയർത്താനുള്ള സാധ്യതപോലും ഇന്നു വിരളമാണ്. ആറിടങ്ങളിൽ സ്ഥാപിക്കാനായി 28 റിയാക്ടറുകൾ ഇറക്കുമതിചെയ്യാനാണിപ്പോൾ പരിപാടിയിട്ടിരിക്കുന്നത്. ആന്ധ്രാപ്രദേശിലും ഗുജറാത്തിലും മഹാരാഷ്ട്രയിലും തമിഴ്നാട്ടിലും ആറുവീതവും പശ്ചിമബംഗാളിൽ നാലും നിലയങ്ങളാണ് വരുന്നത്. യുഎസ്. ജപ്പാൻ സംരംഭമായ ജി. ഇ. ഹിറ്റാച്ചി, വെസ്റ്റിങ് ഹൗസ് (യുഎസ്സ്), അവേര (ഫ്രഞ്ച്), റഷ്യ എന്നിവിടങ്ങളിലാണ് നിലയങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുന്നത്. എങ്ങനെയാണ് ഈ കമ്പനികളെ തെരഞ്ഞെടുത്തത്? മത്സരാധിഷ്ഠിത ലേല പ്രക്രിയയിലൂടെ മാത്രമേ ഇത്ര വി



ആണവകരാറിനെ എതിർക്കുന്നുവെന്ന് അവകാശപ്പെടുന്ന ഇടതുപക്ഷം പശ്ചിമബംഗാളിലെ ഹരിപുരയിൽ ആണവനിലയം സ്ഥാപിക്കുന്നതിനെ എതിർത്തിട്ടില്ല. മറിച്ച് ആ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങൾ എതിർക്കുന്നുമുണ്ട്.

ലകൂടിയ വാങ്ങലുകൾ നടത്താനാവൂ എന്ന നിയമം ലംഘിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. നേരിട്ടുള്ള ചർച്ചകളിലൂടെ ഇത്തരം വാങ്ങൽ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുമ്പോൾ വൻ അഴിമതി സാധ്യതയുണ്ടെന്ന് ആർക്കാണറിയാത്തത്? ഏറെക്കാലമായി വിൽപ്പനയില്ലാതെ തകർച്ചയിലായ ഈ കമ്പനികൾക്ക് ഇതുവരെയുള്ള നഷ്ടം മുഴുവൻ ഈ വ്യാപാരത്തിലൂടെ നികത്താനാവും. അവർ പറയുന്ന വിലക്കാകും നാം നിലയങ്ങൾ വാങ്ങുക. വ്യാപാരരഹസ്യമെന്ന മറപിടിച്ച് പൊതുജനങ്ങളെ ഇതിന്റെ സത്യാവസ്ഥ അറിയിക്കുന്നതും ഒഴിവാക്കും. സ്വതന്ത്ര മത്സരാധിഷ്ഠിത വിപണിയെക്കുറിച്ച് ആണയിടുന്നവർ ഇപ്പോൾ ഒന്നും പറയുന്നില്ല. മുമ്പ് മഹാരാഷ്ട്രയിൽ എൻറോൺ നിലയം സ്ഥാപിച്ചതിന്റെ ഫലമായി രാജ്യത്തിനു നഷ്ടമായത് ആയിരക്കണക്കിനു കോടി രൂപയാണ്. ഇതിന്റെ പലമടങ്ങായിരിക്കും ഇവിടെയുണ്ടാകുക. ഈ നിലയത്തിൽ ഉല്പാദിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന വൈദ്യുതിയുടെ വിലയെത്രയാകുമെന്നു ഉറപ്പു നൽകാൻ ഒരു വിദേശ കമ്പനിയും തയ്യാറാകുന്നില്ല. വിലകൂടിയാൽ സർക്കാർ (അഥവാ ജനങ്ങൾ) സഹിക്കണം. ചുരുക്കത്തിൽ ഈ വിദേശക്കമ്പനികൾ ഇന്ത്യയെ വൻതോതിൽ കൊള്ളയടിക്കും. അതിന്റെ ഒരു പങ്ക് തങ്ങൾക്കും കിട്ടുമെന്നതിനാൽ ഉദ്യോഗസ്ഥരും രാഷ്ട്രീയനേതാക്കളും ഇതിനെ പിന്താങ്ങാൻ സർവ്വ കക്ഷിസമവായമുണ്ടാക്കും. ഈ നിയമത്തേയും ആണവകരാറിനേയും എതിർക്കുന്നുവെന്നവകാശപ്പെടുന്ന ഇടതുപക്ഷം പശ്ചിമബംഗാളിലെ ഹരിപുരയിൽ ആണവനിലയം സ്ഥാപിക്കുന്നതിനെ എതിർത്തിട്ടില്ല. മറിച്ച് ആ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങൾ എതിർക്കുന്നുമുണ്ട്.

ദേശീയപാതയുടെ സ്ഥിതിയും വ്യത്യസ്തമല്ല. പതിനായിരക്കണക്കിനു കോടി രൂപ ടോൾ പിരിക്കുന്ന കുത്തകക്കമ്പനികൾ എല്ലാ കക്ഷികൾക്കും കറവപ്പശുവാണല്ലോ. വരും കാലത്ത് പ്രധാന വരുമാനസ്രോതസ്സ് ഇവരായിരിക്കും. ഇതൊരു വൻ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനംകൂടിയാണ്. ലക്ഷക്കണക്കിനു ലോറി മണ്ണും മണലും പാറയും സിമന്റും കമ്പിയുമെല്ലാം വേണം, ധാരാളം തൊഴിൽ സാധ്യതയുമുണ്ട്. (അന്യസംസ്ഥാനക്കാർ പണിചെയ്യുമെങ്കിലും അവരുടെ വ്യാപരം നടത്തുന്നത് നമ്മളാണല്ലോ) ഇവയെല്ലാം താഴെ തലം വരെയുള്ള നേതാക്കൾക്കും ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും സ്വർണ്ണ ഖനികളാണ്. ഇത്തരം സമവായങ്ങളിൽ അവരും സന്തോഷിക്കും.

സർവ്വകക്ഷികളും ഇതിലുണ്ടോ?

ഈ തീരുമാനങ്ങളെ എല്ലാ രാഷ്ട്രീയകക്ഷികളും അംഗീകരിക്കുന്നുവെന്നുപോലും പറയാനാവില്ല. കേന്ദ്രത്തിൽ യു പി എയും എൻ ഡി എയും സമവായത്തിലെത്തിയപ്പോഴും ഇടതുപക്ഷവും മുലായം– ലാലു കക്ഷികളും ഇതിനെ എതിർത്തു. നരേന്ദ്രമോഡിയെ വലിയൊരു കുരുക്കിൽ നിന്നും സിബിഐ ഒഴിവാക്കിയതിനു പ്രത്യുപകാരമായാണ് ബി.ജെ.പി. നിയമത്തെ പിന്താങ്ങിയതെന്നത് ഒരു രഹസ്യമല്ല. (അൽപം സംശയാസ്പദമാണെങ്കിലും) അവസാന നിമിഷം വരെ ഇടതുപക്ഷം പേരിനെങ്കിലും എതിർത്തുനിന്നു. മുഖ്യ കക്ഷികൾ ഒത്തുചേർന്നപ്പോൾ ഈ എതിർപ്പ് പ്രസക്തമല്ലാതായി.

ദേശീയപാതയുടെ കാര്യത്തിൽ മുഖ്യ ധാരയിലെ ചില കക്ഷികളുടെ ചില മുഖ്യനേതാക്കൻമാർ നടത്തിയ ഗൂഢാലോചനയുടെ ഫലമാണ് ഈ സർവ്വകക്ഷി സമവായം എന്നു കരുതുന്നവർ എല്ലാ കക്ഷികളിലുമുണ്ട്. മുഖ്യധാരാ കക്ഷികളിൽത്തന്നെ സെക്യൂലർ ജനത, ജെ.എസ്.എസ്, ഐ.എൻ.എൽ എന്നീ കക്ഷികൾ പരസ്യമായിത്തന്നെ എതിർത്തു. മുഖ്യധാരാ കക്ഷികളെ പല നേതാക്കളും (വി. എം. സുധീരനും കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടിയും മറ്റും) ഒരുതരത്തിലും റോഡ് വില്പനയെ അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. എന്നിട്ടും ഇതിനെ സർവ്വകക്ഷി സമവായം എന്നു വിളിക്കുന്നത് ശരിയാണോ?

ഈ പദ്ധതികളുടെ പ്രത്യക്ഷ ഇരകളാകുന്നവരെയും കുടിയൊഴിക്കപ്പെടുന്നവരെയും അപകടത്തിനിരയാക്കപ്പെടാൻ സാധ്യതയുള്ളവരെയും – ഒരു ചർച്ചകളിലും കക്ഷിയാക്കാറേയില്ല. ഇവരില്ലാത്ത 'സർവ്വകക്ഷി' സമവായത്തിനെന്തർത്ഥമാണുള്ളത്? ഇന്ത്യൻ സ്വാതന്ത്ര്യം പടിവാതിൽക്കലെത്തിയ ഘട്ടത്തിൽ അധികാരകൈമാറ്റത്തിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാൻ ഗാന്ധിജിയുടെ ആശ്രമത്തിൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ സാന്നിധ്യത്തിൽ യോഗം നടന്നപ്പോഴത്തെ ഒരനുഭവം വായിച്ചിട്ടുണ്ട്. കോൺഗ്രസ്സിന്റെ സമുന്നത നേതാക്കളെല്ലാമുണ്ട്. ബ്രിട്ടീഷ് സർക്കാരിന്റെ ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥരുമുണ്ട്. ഈ യോഗത്തിൽനിന്നിറങ്ങിയ ഗാന്ധിജി തന്നെ കാത്തുനിന്നിരുന്ന ചമ്പാരനിലെ ഗ്രാമീണരുടെ അടുത്തെത്തി അവരുടെ കൂടെയിരുന്ന് സംസാരിക്കാൻ തുടങ്ങി. കാത്തിരുന്നു മുഷിഞ്ഞ നേതാക്കൾ ഗാന്ധിജിയോട് അല്പം കലഹിച്ചപ്പോൾ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു, 'സംസാരിക്കുന്നത് അധികാരകൈമാറ്റം എങ്ങനെയെല്ലാം വേണമെന്നാണല്ലോ. ബ്രിട്ടീഷുകാരിൽനിന്നും അധികാരം കിട്ടുന്നത് നമുക്കല്ല, നമ്മുടെ കൂടി യജമാനന്മാരായ ജനതക്കാണ്. അവരുടെ പ്രതിനിധികളുമായാണ് ഞാൻ ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. കൈമാറ്റം എങ്ങനെവേണമെന്നവർ പറയുന്നുവോ അങ്ങനെ ചെയ്യാൻ ബാധ്യതപ്പെട്ടവരാണ് നാം. " ഇപ്പറഞ്ഞതിന്റെ അർത്ഥം അന്നത്തേയോ ഇന്നത്തേയോ രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കൾക്കൊന്നും മനസ്സിലാകില്ല. ചുരുക്കത്തിൽ സാധാരണ ജനസമൂഹത്തെ പ്രതിനിധീകരിക്കാത്തവരായി രാഷ്ട്രീയകക്ഷികൾ മാറിയിരിക്കുന്നു. കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിലെ ചില കപട തർക്കങ്ങൾ മാത്രം സമൂഹത്തിനു മുന്നിൽ വരുന്നു. ആണവബാധ്യത നിയമത്തിലെ സമവായം വഞ്ചനയാണെന്ന് ഇടതുപക്ഷം പറഞ്ഞേക്കാം. എന്നാൽ അവർതന്നെ മുൻകയ്യെടുത്തുണ്ടാക്കിയ സമവായത്തിലെ വഞ്ചനകൾ അവർ തുറന്നുപറയില്ല. 'ചെറു ഗ്രൂപ്പുകൾ മാത്രമാണ് എതിർക്കുന്നത്" എന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരും കേരള സർക്കാരും പറയുന്നുണ്ടല്ലോ?

ജനാധിപത്യമോ?

ആണവബാധ്യത നിയമം പോലെയൊന്ന് തയ്യാറാക്കിയെന്നതുതന്നെ ഒരു ജനാധിപത്യ സർക്കാരിനു യോജിക്കാത്ത ഒന്നാണ്. അതു പാ

സാക്കിയെടുത്ത രീതി ഇതിലേറെ അപകടകരമാണ്. ഏതു രീതിയിലും യു.എസിലെ ബഹു രാഷ്ട്രക്കമ്പനികൾക്കു സ്വീകാര്യമായൊരു നിയമം പാസാക്കിയെടുക്കുകയെന്നതായിരുന്നു സർക്കാർ ലക്ഷ്യം എന്നു വ്യക്തം. ആണവ നിലയങ്ങളിലുണ്ടാകാവുന്ന നാശത്തിന്റെ രൂക്ഷത പരമാവധി കുറച്ചു കാട്ടാനാണിവർ ശ്രമിച്ചത്. ഒട്ടും തന്നെ സുതാര്യമല്ലാത്ത രീതിയിൽ , ഒരു ചരക്ക് ചന്തയിലെ വിലപേശൽ പോലെയുള്ള തർക്കങ്ങളാണിവിടെ നടന്നത്. ചില ഖണ്ഡികയും വാചകവും വാക്കുമാണ് പ്രശ്നമെന്ന രീതിയിലാണ് സംവാദങ്ങൾ നടന്നത്. ആണവ നിലയങ്ങളിൽ അപകടമുണ്ടായാൽ അതിന്റെ ബാധ്യത ആർക്കാണെന്നതാണല്ലോ അടിസ്ഥാന പ്രശ്നം. ഇക്കാലമത്രയും ഇന്ത്യയിൽ ആണവ നിലയങ്ങൾ രൂപകൽപന ചെയ്ത് നിർമിച്ച്, സ്ഥാപിച്ച്, പ്രവർത്തിപ്പിച്ചു വന്നിരുന്നത് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്ഥാപനമാണ്. (ഏറ്റവുമാദ്യം താരാപ്പൂരിൽ യു.എസ്. നിലയവും ഒടുവിൽ കൂടംകുളത്ത് റഷ്യൻ നിലയവുമുണ്ട് എന്നതും മറക്കുന്നില്ല) എന്തപകടം നമ്മുടെ നിലയങ്ങളിലുണ്ടായാലും ഇതിന്റെ മുഴുവൻ ഉത്തരവാദിത്തവും നമ്മുടെ സർക്കാരുകൾക്കായിരുന്നുവെന്നർത്ഥം. എന്നാൽ ഇന്ത്യ-യുഎസ്. ആണവകരാറിന്റെ കൂടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിദേശ നിർമ്മിത നിലയങ്ങൾ വൻതോതിൽ ഇന്ത്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. (ഏറെക്കാലമായി ഇന്ത്യൻ ഭരണകൂടവും ശാസ്ത്രജ്ഞരും കൊട്ടിഘോഷിച്ചിരുന്ന ആണവസ്വാശ്രയത്വം, മൂന്നു ഘട്ടവികസനം മുതലായവക്കെന്തു സംഭവിച്ചുവെന്ന് ആരും ചോദിച്ചേക്കരുത്) ഈ വിദേശ നിർമിത നിലയങ്ങളിൽ അപകടമുണ്ടായാൽ അതിന്റെ ബാധ്യത ആർക്കാണെന്നതാണ് തർക്കവിഷയം. ഇതു നിശ്ചയിക്കുന്ന നിയമമാണിത്. യു.എസ്. കമ്പനി ഭോപ്പാലിൽ നടത്തിയ നരവേട്ടയുടെ ഇരകളെയും രാജ്യത്തെത്തന്നെയും അപമാനിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു കോടതിവിധി ഉണ്ടായ ഘട്ടത്തിൽത്തന്നെയാണ് ഇത്തരമൊരു നിയമമുണ്ടാക്കിയതെന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്. ഇങ്ങനെയൊരു നിയമമുണ്ടാകുമ്പോൾ ഇന്ത്യയിലെ സർക്കാരിന്റെയും രാഷ്ട്രീയകക്ഷികളുടെയും പ്രധാന ലക്ഷ്യം ഇന്ത്യൻ ജനതയുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കണം എന്നതായിരിക്കേണ്ടതില്ലല്ലോ? അതല്ലേ നാം പ്രതീക്ഷിക്കുക. പതിനായിരക്കണക്കിനു കോടി രൂപ വാങ്ങി നിലയങ്ങൾ നിർമിച്ചു നൽകുന്ന ബഹുരാഷ്ട്രക്കമ്പനികൾ ഈ ബാധ്യതയിൽ നിന്നും ഒരു തരത്തിലും രക്ഷപ്പെടാതിരിക്കാനുള്ള നിയമമല്ലേ നാം ഉണ്ടാക്കേണ്ടത്? ഏറെ സാങ്കേതിക സങ്കീർണതകളുള്ള ഒന്നാണ് ആണവനിലയം. അതിലുണ്ടാകുന്ന ഒരപകടം ഏറെ ദൂരെയും ഏറെ വർഷങ്ങൾക്കുശേഷവും (നൂറ്റാണ്ടുകൾ കഴിഞ്ഞു) ദുരന്തമുണ്ടാക്കുന്നു. ഇവയുടെ മാലിന്യങ്ങൾ പ്രത്യക്ഷമായി നമുക്ക് കാണാനാകില്ല. മണമോ നിറമോ പുകയോ ഇല്ല. അനേക വർഷം കഴിഞ്ഞാകും ദോഷഫലം ഉണ്ടാകുക. ഇതുകൊണ്ടെല്ലാം തന്നെ ഏറ്റവുമധികം സുരക്ഷാസന്നാഹങ്ങൾ ഉറപ്പാക്കിമാത്രമേ ഇത്തരം നിലയങ്ങൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാവു എന്നതാണ് ശാസ്ത്രതത്വം. ജനങ്ങളുടെയും പ്രകൃതിയുടെയും സുരക്ഷക്ക് ഇത്രയേറെ പ്രാധാന്യം നൽകുന്ന സർക്കാരുകളുണ്ടായതോടെയാണ് പുതിയ നിലയങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കേണ്ടതില്ലെന്ന് യു.എസ് അടക്കമുള്ള വികസിത രാഷ്ട്രങ്ങൾ പതിറ്റാണ്ടുകൾക്കു മുമ്പേ തീരുമാനിച്ചത്.

ആണവകരാറിന്റെ കൂടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിദേശ നിർമ്മിത നിലയങ്ങൾ വൻതോതിൽ ഇന്ത്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. ഈ വിദേശ നിർമ്മിത നിലയങ്ങളിൽ അപകടമുണ്ടായാൽ അതിന്റെ ബാധ്യത ആർക്കാണെന്നതാണ് തർക്കവിഷയം. ഇതു നിശ്ചയിക്കുന്ന നിയമമാണിത്. യു.എസ് കമ്പനി ഭോപ്പാലിൽ നടത്തിയ നരവേട്ടയുടെ ഇരകളെയും രാജ്യത്തെത്തന്നെയും അപമാനിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു കോടതിവിധി ഉണ്ടായ ഘട്ടത്തിൽത്തന്നെയാണ് ഇത്തരമൊരു നിയമമുണ്ടാക്കിയതെന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്.

എന്നാൽ ഇവിടെ നിയമമുണ്ടാക്കുമ്പോൾ നിർമാണക്കമ്പനികളെ ഏതെല്ലാം വിധത്തിൽ സഹായിക്കാമെന്നതാണ് ഭരണകൂടം അതിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യമായിക്കണ്ടത്. അതിനായി പരമാവധി പഴുതുകളുണ്ടാക്കാനവർ

ശ്രമിച്ചു. ഏതു കാരണം (നിലയങ്ങളുടെ രൂപ കൽപനയിലോ നിർമാണത്തിലോ പ്രവർത്തനത്തിലോ ഉള്ള തകരാറും നിർമാണഉപകരണങ്ങളുടെ നിലവാരക്കുറവും മറ്റും)കൊണ്ട് അപകടമുണ്ടായാലും അതിന് നിർമാണക്കമ്പനി ഉത്തരവാദിയാകില്ലെന്ന് നമ്മുടെ സർക്കാർ നിയമമുണ്ടാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നതിന്റെ അർത്ഥമെന്താണ്? ഈ നിലയങ്ങൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നത് സർക്കാർ സ്ഥാപനമായ ന്യൂക്ലിയർ പവർ കോർപറേഷനാണ്. അപകടമുണ്ടായാൽ അതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം മുഴുവൻ സർക്കാർ സ്ഥാപനത്തിനാണെന്നു സ്ഥാപിക്കാനാണ് നിയമത്തിലൂടെ ശ്രമിക്കുന്നത്. സർക്കാർക്കമ്പനിയുടെ ബാധ്യത തന്നെ കേവലം 500 കോടി രൂപയിലൊതുക്കുന്ന വകുപ്പാണ് ആദ്യം തയ്യാറാക്കിയത്. സ്വന്തം രാജ്യത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് ദുരന്തമുണ്ടാകുമ്പോൾ നൽകുന്ന നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് അന്നാട്ടിലെ സർക്കാർ ഉയർന്ന പരിധി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതു ശരിയാണോ? ആ ദുരന്തനിവാരണത്തിന് എത്ര പണം ആവശ്യമായിവന്നാലും അതു മുഴുവൻ സർക്കാരിന് ബാധ്യതയല്ലേ?

ഏറെ പരിഹാസ്യമാണെന്ന വിമർശനം തകർന്നപ്പോൾ ഈ തുക 1500 കോടിയാക്കി ഉയർത്തി. സ്വന്തം കുട്ടിക്കു അപകടമോ രോഗമോ ഉണ്ടായാൽ രക്ഷിതാവ് മുടക്കുന്ന തുകയ്ക്ക് പരിധി ഉയർത്തിയതുകൊണ്ടെന്തു ഫലം? ഈ നിലയം നിർമിച്ച് വിറ്റ് ആയിരകണക്കിനു കോടി രൂപ ലാഭമുണ്ടാക്കിയ വിദേശക്കമ്പനിയെ ഒന്നു തൊടാൻ പോലും പാടില്ലെന്ന നിർബന്ധം നമ്മുടെ സർക്കാരിനുണ്ടാകുന്നു. എന്നാൽ ഇത്തരമൊരപകടം ഈ നിലയങ്ങൾ നിർമിക്കുന്ന യുഎസിലോ മറ്റോ ഉണ്ടായാലോ? ഒന്നാം ഘട്ടത്തിൽ യാതൊരു വിധ അന്വേഷണങ്ങളില്ലാതെ തന്നെ 10,000കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടപരിഹാരം നിലയക്കമ്പനികൾ നൽകണം. അപകടം സംബന്ധിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തുകയും നഷ്ടപരിഹാരം വിലയിരുത്തുകയും ചെയ്താൽ പരമാവധി 30,000 കോടി രൂപ വരെ നൽകാൻ ഇവർക്കു ബാധ്യതയുണ്ട്. അപകടത്തിന്റെ രൂക്ഷത ഇതിനപ്പുറമാണെന്നും തെളിഞ്ഞാൽ മൂന്നാം ഘട്ടത്തിൽ നൽകേണ്ടി വരുന്ന നഷ്ടപരിഹാരത്തിനു പരിമിതിയില്ല. എന്നാൽ ഇതേ രാജ്യത്തെ കമ്പനികൾ ഇന്ത്യയിൽ നിലയം നൽകി പ്രവർത്തിപ്പിച്ച് അപകടമുണ്ടായാൽ പരമാവധി നൽകാവുന്ന (നമ്മുടെ സർക്കാരടക്കം) നഷ്ടപരിഹാരം കേവലം 1500 കോടിയാണെന്ന് നിയമമുണ്ടാക്കുന്നത് നമ്മുടെ സർക്കാർ. നമുക്കിത്രയേ വിലയുള്ളൂവെന്ന് നമ്മുടെ സർക്കാർ തന്നെ നിയമമുണ്ടാക്കി പ്രഖ്യാപിക്കുന്നു. ഭോപ്പാലിൽ പതിനായിരങ്ങൾ കൊല്ലപ്പെടുകയും ലക്ഷങ്ങൾ ഇപ്പോഴും രോഗബാധിതരായി നരകിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടും ആ അപകടത്തിനു കാരണക്കാരായ കമ്പനിയിൽ നിന്ന് ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരം നേടാനോ ഉത്തരവാദിയായ ഉദ്യോഗസ്ഥനെ -വാറൻ ആൻഡേഴ്സണെ ഒരു വിചാരണക്കെങ്കിലും വിധേയനാക്കാനോ നമുക്കു കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നും ഓർക്കാം.

ചുരുക്കത്തിൽ ആണവ നിയമത്തിലും ഹൈവേയിലും നാം കാണുന്ന സമവായം മൂലധന സൗഹൃദ രാഷ്ട്രീയമാണ്. സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനെതിരെ ഹർത്താൽ നടത്തി ജനജീവിതം സ്തംഭിപ്പിക്കുന്ന ഇടതുപക്ഷം നമ്മുടെ ദേശീയപാതകളാകെ സ്വകാര്യവൽക്കരിച്ചപ്പോൾ (ബിഒടി) അതിന്റെ വക്താക്കളാകുന്നു. ഇവർ പറയുന്ന രാഷ്ട്രീയമൊക്കെ കപടമാണ്. അഥവാ സർവ്വകക്ഷി സമവായമെന്നത് അരാഷ്ട്രീയ സമവായമാണ്. ഈ സമവായത്തിനെതിരെ തങ്ങളുടെ സമ്മതിദാനം പ്രയോഗിക്കാൻ ജനങ്ങൾക്ക് അവസരം കിട്ടുമോ? ഇതാണ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ വോട്ടർമാർ നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി.

തണൽ, കൊച്ചി-21

ബദൽ ഊർജ്ജസാധ്യതകളെക്കുറിച്ച് ദേശീയ കൂടിച്ചേരൽ

കാസർകോട് ചീമേനിയിലെയും ഇരിണാവിലെയും താപവൈദ്യുതനിലയങ്ങൾക്കെതിരെ ശബ്ദമുയർത്തുന്നവരിൽ നിന്നും മറ്റൊരു ശ്രമം. ഒക്ടോബർ 23, 24 തീയതികളിൽ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ കാഞ്ഞങ്ങാട് വച്ച് ബദൽ ഊർജ്ജവഴികൾ ആരായുന്നു. ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത് ആശയങ്ങളവതരിപ്പിക്കാൻ ഊർജ്ജമേഖലയിലെ വിവിധ വിദഗ്ദ്ധരെയും ഇത്തരം പദ്ധതികൾക്കെതിരെ പോരാടുന്നവരെയും തല്പരരായ ഏവരെയും ക്ഷണിക്കുന്നു.

ബന്ധങ്ങൾക്ക്:

കെ. സഹദേവൻ- 08258205340

കെ. രാമചന്ദ്രൻ- 9446168230

k.sahadevan@gmail.com

സാമൂഹ്യ പ്രവർത്തകരുടെ ശ്രദ്ധയ്ക്ക്

കേരളത്തിലെ പൊതു വിഭവങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള ജനകീയ സമരങ്ങളേയും പൊതു പ്രശ്നങ്ങളേയും കേരളീയത്തിൽ പരിചയപ്പെടുത്തുന്നതിനും ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുംവേണ്ടി തുടർച്ചയായി ശ്രമിക്കുന്ന മാധ്യമമെന്നനിലയിൽ വലുതും ചെറുതുമായ എല്ലാ സമരങ്ങളുടെയും അറിയിപ്പുകൾ, നോട്ടീസുകൾ, പഠനവിവരങ്ങൾ, പത്രക്കട്ടിങ്ങുകൾ, ഫോട്ടോകൾ തുടങ്ങിയവ കേരളീയത്തിലേക്ക് അയച്ചുതരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. പത്രമാധ്യമങ്ങളുടെ പ്രാദേശിക എഡിഷനുകൾ വന്നതോടുകൂടി ഒരു പൊതുപ്രശ്നം ജില്ലയ്ക്കകത്തുപോലും ചർച്ച ചെയ്യാതിരിക്കുന്ന സ്ഥിതിയിൽ അതറിയിക്കാനും ബന്ധിപ്പിക്കാനും സമരവിവരങ്ങൾ അയച്ചുതരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

വിലാസം :

കേരളീയം, കൊക്കാലെ, തൃശൂർ-21

ഫോൺ : 9446576943, 9446586943, 0487-2421385

e-mail : robinkeraleeyam@gmail.com