

മൂലബില്ലിയിലെ തെറ്റ് തിരുത്തി
എന്ന് അവകാശപ്പെടുന്ന സർക്കാർ ദേശീയപാത
വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ വൻ
കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനും ബി.ഒ.ടി കൊള്ളയ്ക്കും
ഒരുങ്ങുന്ന പശ്ചാത്തലത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ
റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ദിശ എന്താകണമെന്ന്
വിശദീകരിക്കുന്നു ഹറാജിം ചേന്നാനില്ലി

ചുങ്കപ്പാതകൾ കൊള്ളയ്ക്ക് തയ്യാർ

13-ാം നിയമസഭയിലേക്കുള്ള ജനവിധി പൂർത്തിയായി. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ഏറെ ഗുണകരമായേക്കാവുന്ന വിധത്തിൽ നേർത്തഭൂരിപക്ഷത്തോടെ യു.ഡി.എഫ്. അധികാരത്തിൽ തിരിച്ചെത്തി. എന്നാൽ കേവലം 6 മാസങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് 100 സീറ്റിനടുത്ത് നേടുമെന്ന് എല്ലാ സർവ്വകലിളും പ്രവചിച്ചിരുന്ന ഐക്യമുന്നണി വെറും 72 സീറ്റുകളിലേക്ക് ഒതുക്കപ്പെട്ടതിന്റെ കാര്യകാരണങ്ങൾ ചികയുന്നതിന്റെ തിരക്കിലാണെല്ലാവരും. വി.എസ്. ഫാക്ടർ, കേന്ദ്രസർക്കാരിലെ അഴിമതി, ഐക്യമുന്നണിയിലെ അനൈക്യം തുടങ്ങി പലകാരണങ്ങളോടൊപ്പം ബി.ഒ.ടി (നിർമ്മിച്ച് പ്രവർത്തിച്ച് കൈമാറുക) എന്ന കഴുത്തറപ്പൻ വ്യവസ്ഥയോടുള്ള പ്രതിബദ്ധത യു.ഡി.എഫ് അവരുടെ പ്രകടന പത്രികയിലൂടെ വിളംബരം ചെയ്തത് ഒരു പുറം ജനങ്ങളെ അവർക്കെതിരാക്കി എന്ന് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് ഫലം വിലയിരുത്തിയാൽ അനുമാനിക്കാവുന്നതാണ്.

ദേശീയപാതകളെല്ലാം സ്വകാര്യവൽക്കരിച്ച് ബി.ഒ.ടി - പി.പി.പി വ്യവസ്ഥയിൽ 45 ഉം 60 ഉം മീറ്റർ വീതികളിൽ ടോൾ റോഡുകളാക്കി മാറ്റുകയാണ് തങ്ങളുടെ മുന്തിയ പരിഗണനയെന്ന് പ്രകടന പത്രികയിൽ പലയിടത്തും യു.ഡി.എഫ് ആവർത്തിച്ചു. പദ്ധതിയെ എതിർക്കുന്നവർ ന്യൂനപക്ഷമായതിനാൽ മറുപക്ഷത്തെ പ്രീണിപ്പിച്ച് വോട്ട് തട്ടാനുള്ള തന്ത്രമെന്ന നിലയിലായിരിക്കണം ഇത്തരത്തിൽ ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിച്ചത്. 'ഗത്യന്തരമില്ലാതെ'യെന്ന് വിലപിച്ചുകൊണ്ട് സത്യത്തിൽ ഇടത് മുന്നണിയും ബി.ഒ.ടിയെ പിന്തുണക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും പ്രകടനപത്രികയിൽ അവർ തന്ത്രപരമായ മൗനം പാലിച്ചു. ഇരുമുന്നണികളുടെയും പ്രകടന പത്രികയിലെ നിലപാടുകൾ പരിശോധിച്ച് മന:സാക്ഷിക്കുന്നുസരിച്ച് വോട്ട് ചെയ്യണമെന്നായിരുന്നു ദേശീയപാത സമരസമിതിയുടെ സംസ്ഥാനകമ്മറ്റി ജനങ്ങളോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നത്. ഇടത് നയത്തോട് യോജിപ്പില്ലാത്തവർപോലും യു.ഡി.എഫ് പ്രകടനപത്രികയുടെ രൂപത്തിൽ ബി.ഒ.ടി എന്ന ശത്രു മുന്നിൽവന്ന് നിന്നപ്പോൾ പ്രതികരിച്ചതിന്റെ സൂചനകൾ ഫലത്തിൽ പ്രകടമാണ്.

ഭീമമായ ടോൾ നിരക്കിനെ ന്യായീകരിക്കാൻ അങ്കമാലി മുതൽ ഇടപ്പള്ളിവരെ നിലവിലുള്ള നാലുവരിപാതകളും കൂടി ചേർത്താണ് ഈ നിരക്കെന്നാണ് അധികാരികൾ പറയുന്നത്. ഈ വാദം അംഗീകരിച്ചാൽ കമ്പനി നിർമ്മിക്കാത്ത നിലവിലുള്ള പാതയിൽനിന്നുകൂടി ടോൾ പിരിക്കാൻ അനുവദിക്കുന്നു എന്നാണർത്ഥം.

മണ്ണുത്തി മുതൽ അങ്കമാലി വരെയുള്ള ഏകദേശം 45 കിലോമീറ്റർ ഭാഗമാണ് ഗുരുവായൂർ കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനിക്ക് ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിൽ കരാർ നൽകിയത്. കമ്പനിയുടെ പേരു കേട്ടാൽ മലയാളിത്തം മണക്കുമെങ്കിലും സാധനം മൾട്ടിനാഷണലാണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ കൈയ്യിലെടുക്കുവാനുള്ള സുത്രവിദ്യയാണ് പേരിന് പിന്നിൽ.



66 നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളാണ് ദേശീയ പാത ബാധിക്കുന്നവയായുണ്ടായിരുന്നത്. ഇതിൽ 38 ലും ഇടതുപക്ഷമാണ് ഇക്കൂറി വിജയിച്ചത്. മണ്ഡല പുനർനിർണ്ണയത്തിന് ശേഷം നടന്ന ലോകസഭാ തിരഞ്ഞെടുപ്പിലേതിനേക്കാൾ 24 സീറ്റുകളാണ് എൽ.ഡി.എഫ് യു.ഡി.എഫിൽ നിന്നും പിടിച്ചെടുത്തത്. ഇതിൽ 19 സീറ്റുകളും ദേശീയപാത ബാധിക്കുന്ന മണ്ഡലങ്ങളാണ് എന്നത് യാദൃച്ഛികത മാത്രമാവില്ലല്ലോ.

മട്ടാഞ്ചേരി ബി.ഒ.ടി പാലത്തിലെ ദുരന്തദുരവം കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളിൽ മുഴുവൻ അടിച്ചേൽപ്പിക്കാനുള്ള നീക്കത്തിനെതിരെയുള്ള ഒരു ജനവിധിയായി ഇതിനെ കണക്കാക്കാവുന്നതാണ്. കേരളത്തിലെ ആദ്യ ബി.ഒ.ടി പദ്ധതിയാണല്ലോ മട്ടാഞ്ചേരി പാലം. 12 കോടി രൂപയായിരുന്നു ആദ്യ എസ്റ്റിമേറ്റ്. ഇതിൽ അഞ്ച് കോടി രൂപ സൗജന്യമായി നൽകാമെന്ന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അന്ന് ഏറ്റുതാണ്. ബാക്കി ഏഴ് കോടി രൂപ കണ്ടെത്താൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് പ്രയാസമാണെന്ന കാര്യം(?) ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയാണ് നിർമ്മിച്ച് പ്രവർത്തിച്ച് കൈമാറുന്ന (ബി.ഒ.ടി) എന്ന വ്യവസ്ഥയിൽ ഗാമൺ ഇൻഡ്യ ലിമിറ്റഡ് എന്ന കമ്പനിയുമായി 1999

ൽ അന്നത്തെ സർക്കാർ കരാറുണ്ടാക്കിയത്. 'ചേടത്തിയെ കെട്ടിയാൽ അനിയത്തിയേ കൂടി തരണം' എന്ന തരത്തിൽ പശ്ചിമ കൊച്ചിയിലേക്കോ, തോപ്പുംപടി, ഐലന്റ് എന്നിവിടങ്ങളിലേക്കോ സർക്കാർ പുതിയ പാലം നിർമ്മിക്കാൻ പാടില്ലെന്ന് കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തു. ജനങ്ങൾ സൗജന്യമായി ഉപയോഗിച്ചിരുന്ന പഴയ മട്ടാഞ്ചേരിപാലം അടച്ചുകെട്ടി ഗതാഗതം നിരോധിക്കണമെന്ന ബി.ഒ.ടി മുതലാളിയുടെ ആവശ്യവും സർക്കാർ കരാറിൽ ഉറപ്പിച്ചു നൽകി. പിന്നീട് വന്ന സർക്കാരുകളും ഇളവുകളുടെ പെരുമഴ തന്നെ ഗാമൺ കമ്പനിക്ക് നൽകി. മൾട്ടിപ്പിൾ ജേർണി എന്നീ കരാർ വ്യവസ്ഥയിൽ മാറ്റം വരുത്തി ഓരോ ട്രിപ്പിനും ടോൾ ഈടാക്കാനുതകും വിധം സിംഗിൾ ജേർണി എന്നാക്കി ടോൾ നിരക്ക് പലതവണ കുത്തനെ വർദ്ധിപ്പിച്ചു. 13 വർഷം ഒൻപത് മാസം എന്ന കരാർ കാലാവധി ആറ് വർഷം കൂടി ദീർഘിപ്പിച്ചു നൽകി. വർഷം 1.54 കോടി രൂപ ഖജനാവിൽ നിന്ന് ബി.ഒ.ടി കമ്പനിക്ക് നൽകാനും സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചു. പാലത്തിലെ കമ്പികൾ തുരുമ്പു പിടിക്കാതിരിക്കാൻ നിർമ്മാണ സമയത്ത് 'ആന്റി

കൊറോസീവ്' പെയിന്റ് ഉപയോഗിക്കണമെന്ന വ്യവസ്ഥ പോലും ഇളവ് ചെയ്ത് കൊടുത്തു. നിർമ്മാണത്തിന്റെയും പിരിവിന്റെയുമടക്കം എല്ലാ ഇടപാടുകളും ഒരു പൊതുമേഖലാ ബാങ്കിൽ 'എസ്ക്രൂ അക്കൗണ്ട്' തുടങ്ങി അതിലൂടെ മാത്രം നടത്തണമെന്ന വ്യവസ്ഥ കമ്പനി തെറ്റിച്ചിട്ടും ഒരു നടപടിയുമുണ്ടായില്ല. ടോൾ പിരിവിന്റെ ദൈനംദിന കണക്കുകൾ കെട്ടിച്ചമച്ചതും തട്ടിപ്പുമാണെന്ന് പകൽപോലെ വ്യക്തമായിട്ടും ഒരു നടപടിയുമില്ല.

2003 ലെ വാർഷിക ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിൽ മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിൽനിന്ന് 13 വർഷം കൊണ്ട് ഗാമൺ കമ്പനി 143.87 കോടി രൂപ പിരിച്ചെടുക്കുമെന്ന് അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടും സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്ത്നിന്ന് ഒരനക്കവുമില്ല. കരാർ കാലാവധി 20 വർഷത്തേക്ക് നീട്ടാനും വർഷാവർഷം 1.54 കോടി 'നഷ്ട പരിഹാരമായി' നൽകാനും തീരുമാനിക്കുക വഴി കമ്പനിയുടെ കൊള്ളയടി 200 കോടി കവിയുമെന്നുറപ്പായി. കേവലം നിർമ്മാണത്തിന് 18 കോടിയും വായ്പാ പലിശയിനത്തിൽ ഏഴ് കോടിയും ചേർത്ത് 25 കോടി ആകെ ചിലവായി എന്ന കമ്പനിയുടെ അവകാശവാദം അംഗീക

രിച്ചാൽ പോലും അതിന്റെ 10 ഇരട്ടി യോളമാണ് പിരിച്ചെടുക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തം. ഇതാണ് ബി.ഒ.ടി എന്ന ഏർപ്പാട്. ഈ ഏർപ്പാടിൽ ബി.ഒ.ടി കമ്പനി കൊള്ളലാഭം കൊയ്യുമ്പോൾ അതിന്റെ 'വിഹിതങ്ങൾ' അധികാര കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്ക് വിതിക്കപ്പെടുന്നുണ്ടെന്ന് വേണം കരുതാൻ. അതുകൊണ്ടാണ് സെക്രട്ടറിയേറ്റിൽ നിന്ന് മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ ഫയലുകൾ കോടതി മുന്പാകെ എത്താൻ 'നാണിച്ചു' സ്വയം അപ്രത്യക്ഷരാവുന്നത്. കേരളത്തിലെ ദേശീയപാത ബി.ഒ.ടി പദ്ധതി എത്ര ലക്ഷം കുടുംബങ്ങളെ ബലിയാടാക്കിയാണെങ്കിലും ശരി ഉടനെ തന്നെ നടപ്പാക്കണമെന്ന് നമ്മുടെ രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കളിൽ ചിലർ വാശിപിടിക്കുന്നതിനും മറ്റ് കാരണം തേടേണ്ടതില്ല.

ദേശീയ പാതകളിൽ കഴുത്തറപ്പൻ ടോൾ പിരിവ് തുടങ്ങുകയാണ്. മണ്ണുത്തി മുതൽ അങ്കമാലി വരെയുള്ള ഏകദേശം 45 കിലോമീറ്റർ ഭാഗമാണ് ഗുരുവായൂർ കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനിക്ക് ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിൽ കരാർ നൽകിയത്. കമ്പനിയുടെ പേരു കേട്ടാൽ മലയാളിത്തം മണക്കുമെങ്കിലും സാധനം മൾട്ടിനാഷണലാണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ കൈയ്യെടുക്കുവാനുള്ള സുത്രവിദ്യയാണ് പേരിന് പിന്നിൽ. സംസ്ഥാനത്തെ ഒരു ഉയർന്ന കോൺഗ്രസ്സ് നേതാവിന് കമ്പനിയിൽ ഷെയർ ഉണ്ടെന്നും പലർ അടക്കം പറയുന്നുണ്ട്. ഇദ്ദേഹമാണെങ്കിൽ ബി.ഒ.ടി യെ അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് പരസ്യ നീക്കങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്തയാളാണ്. ആന്ധ്രയിലെ കോൺഗ്രസ്സ് നേതാവിന്റേതാണ് സ്ഥാപനം എന്നും പറയപ്പെടുന്നുണ്ട്. മണ്ണുത്തി അങ്കമാലി ഭാഗത്ത് കാറുകൾക്ക് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ടോൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത് 50 രൂപയാണ്. തിരിച്ച് യാത്ര ചെയ്യണമെങ്കിൽ വീണ്ടും ചൂങ്കം കൊടുക്കണം. ബസുകൾക്കും ലോറികൾക്കും ഇതിന്റെ 4 ഇരട്ടി വരെയാണ് നിരക്ക്. ഭീമമായ ഈ നിരക്കിനെ ന്യായീകരിക്കാൻ അങ്കമാലി മുതൽ ഇടുപ്പള്ളിവരെ നിലവിലുള്ള നാലുവരിപാതക്കും കുടി ചേർത്താണ് ഈ നിരക്കെന്നാണ് അധികാരികൾ പറയുന്നത്. ഈ വാദം അംഗീകരിച്ചാൽ കമ്പനി നിർമ്മിക്കാത്ത നിലവിലുള്ള പാതയിൽനിന്നുകൂടി ടോൾ പിരിക്കാൻ അനുവദിക്കുന്നു എന്നാണർത്ഥം. നിഷ്കർഷിക്കുന്ന രീ

തിയിൽ തന്നെ മുഴുവൻ നിർമ്മാണവും എന്ന് തീരുന്തുവോ അന്ന് മുതൽ മാത്രമേ ടോൾ പിരിവ് തുടങ്ങാൻ പാടുള്ളൂ എന്നതാണ് ബി.ഒ.ടി കരാറിലെ പ്രധാന വ്യവസ്ഥ. എന്നാൽ മണ്ണുത്തി അങ്കമാലി ഭാഗത്ത് സർവ്വീസ് റോഡുകൾ യൂടേണുകൾ, ബസ് ബേകൾ, അണ്ടർ പാസുകൾ, റോഡ് മാർക്കിംഗ്, സൈൻ ബോർഡുകൾ, കാമ്പുകൾ, മീഡിയനുകൾ എന്നിവയുടെയൊക്കെ നിർമ്മാണങ്ങൾ ഇപ്പോഴും നടക്കുന്നതേയുള്ളൂ. എന്നിട്ടും നിയമവിരുദ്ധമായി ടോൾ തുടങ്ങാനാണ് നീക്കം. ആർത്തിമുത്ത ബി.ഒ.ടി കമ്പനിയെ പിണക്കാതിരിക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ടവർ വേണ്ട ഒത്താശകൾ ചെയ്ത് കൊടുക്കുകയാണെന്ന് വ്യക്തം.

ഇത്തരത്തിൽ കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാതകളിൽ ഇടവിട്ട് സ്ഥാപിക്കുന്ന ബി.ഒ.ടി ടോൾ പ്ലാസകൾ വഴി 30 വർഷം കൊണ്ട് 1.25000 കോടി രൂപ പിരിവും 78,000 കോടി രൂപയുടെ അറ്റാദായവുമുണ്ടാവുമെന്ന് വിൽബർ സ്മിത്ത് ഇൻഡ്യ ലിമിറ്റഡ് എന്ന ആഗോള കമ്പനി നടത്തിയ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ സൂചനയുണ്ട്. ഇത്രയും തുക ലഭ്യമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കേണ്ടിവന്നുവെങ്കിൽ യഥാർത്ഥ ലാഭം എത്രയായിരിക്കുമെന്ന് അനുമാനിക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ. ഈ പകൽകൊള്ള കേരളം പോലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയെ എങ്ങനെ ബാധിക്കുമെന്ന് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കേണ്ടതാണ്. മൂലധന ശക്തികളുടെ ഈ ചൂഷണ പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി കേരളത്തിൽ തെരുവുവാധാരമാക്കപ്പെടാൻ പോകുന്നത് അഞ്ച് ലക്ഷത്തോളം കുടുംബങ്ങളിലെ 20 ലക്ഷത്തോളം ജനങ്ങളെയാണ്. ഒന്നുകിൽ വീട്, അല്ലെങ്കിൽ കച്ചവട-വരുമാന മാർഗങ്ങൾ, അതുമല്ലെങ്കിൽ കൃഷിഭൂമിയും തൊഴിലും എന്നിവയൊക്കെയാണ് ബാധിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് എന്നന്നേക്കുമായി നഷ്ടപ്പെടാൻ പോവുന്നത്. ഇത്രയധികം പേരെ കാര്യമേലോടെ പുനരധിവാസിപ്പിക്കും എന്ന പുതിയ സർക്കാരിന്റെ വാഗ്ദാനം തൽക്കാലം ജന

ങ്ങൾ വിശ്വസിക്കുന്നില്ല. അത് മാത്രമല്ല, കേവലം കുടിയാഴിപ്പിക്കൽ എന്ന തിനപ്പുറം സമരത്തിൽ നിലകൊള്ളുന്നവരുടെ പ്രധാന ആവശ്യം നിലവിലുള്ള ദേശീയപാതകൾ ബി.ഒ.ടി വൽക്കരിച്ച് സ്വകാര്യ പാതകളാക്കരുത് എന്നും നിലവിൽ ഏറ്റെടുത്ത് കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള (പലയിടത്തും) 30 മീറ്റർ ഉപയോഗിച്ച് സർക്കാർ ചിലവിൽ ആറുവരിപ്പാതകൾ നിർമ്മിക്കണമെന്നതാണ്. ഒന്നാം സർവ്വകക്ഷി തീരുമാനവും തുടർന്നുണ്ടായ സംസ്ഥാന മന്ത്രി സഭയുടെ തീരുമാനവും ഇത് തന്നെയാണ് 2010 മേയ് അഞ്ചിന് പ്രധാനമന്ത്രിയെ നേരിൽകണ്ട് അറിയിച്ച സർവ്വകക്ഷി സംഘത്തോടൊപ്പമുണ്ടായിരുന്ന ഇന്നത്തെ മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻ ചാണ്ടി മുന്നോട്ട് വക്കുന്ന 'കരുതലോടെയുള്ള വികസനം' എന്ന നയം ആത്മാർത്ഥമാണെങ്കിൽ പ്രായോഗികമായി നടപ്പാക്കാവുന്ന മേൽപറഞ്ഞ ജനപക്ഷ തീരുമാനത്തിലേക്ക് മടങ്ങിവരണം. അല്ലെങ്കിൽ നാളത്തെ കേരളം ഭൂസമരങ്ങളുടേയും ജനകീയ ചെറുത്തുനിൽപ്പുകളുടെയും സംഘർഷ ഭൂമിയായി മാറും. മൂലമിളളിയിലെ തെറ്റ് തിരുത്തി തുടരുന്ന ഒരു സർക്കാർ അതേ തെറ്റ് ആവർത്തിക്കാനുള്ള പോഴത്തരം കാണിക്കില്ലെന്ന് നമുക്ക് വിശ്വസിക്കാം.

(സംസ്ഥാന കൺവീനർ, ദേശീയപാത സംയുക്തസമരസമിതി)

ദേശീയപാത/ബി.ഒ.ടി ടോൾ പിരിവിനെതിരെ കൺവെൻഷൻ
ജൂൺ 29
 തൃശൂർ അളഗപ്പനഗർ പഞ്ചായത്ത് കമ്മ്യൂണിറ്റി ഹാൾ
 ബന്ധങ്ങൾക്ക്:
 ദേശീയപാത സംരക്ഷണ സമിതി,
 9495559055 (ഹാഷിം)

**books
magazines
periodicals**

**ByWORD
BOOKS**

marva plaza, machingal lane,m.g. road, thrissur
 Tel. : 0487 3256689, Mob : 9847764577