⇨ കമ്പനിയെ സഹായിക്കാൻ വേണ്ടി മാത്രമുള്ള വാർത്തയാണിത് ⇨

45 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലമേറ്റെടുത്തുകൊണ്ട്, കേരളത്തിലെ എൻ.എച്ച് 47, എൻ.എച്ച് 17 ദേശീയപാതകൾ ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം വികസിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനത്തിനെതിരെ ദേശീയപാത സംരക്ഷണ സമിതി പ്രക്ഷോഭം ശക്തമാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ദേശീയപാത വികസനത്തിന് വേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവരുടെ മുൻകൈയിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പല സ്ഥലങ്ങളിലായി നടക്കുന്ന സമരങ്ങൾ ഈ സംയുക്ത പ്രക്ഷോഭത്തിൽ ഐക്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. നിലവിൽ ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിൽ ടോൾ പിരിവ് നടക്കുന്ന തൃശൂർ ജില്ലയിലെ പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾ പ്ലാസയ്ക്കെതിരെയുള്ള സമരവും ഊർജ്ജിതമായി തുടരും.

ടോൾ പ്ലാസയിലെ കള്ളക്കണക്കുകൾ

22 ലക്ഷം രൂപയുടെ പിരിവുമാത്രമാണ് പാലിയേക്കര ടോൾപ്ലാസയിൽ ദിനം പ്രതിയുള്ളതെന്നും അത് ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ പോലും തികയുന്നില്ലെന്നുമാണ് ടോൾ പിരിക്കുന്ന കമ്പനി പറയുന്നത്. ടോൾ നിരക്ക് വീണ്ടും വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള ഈ കുതന്ത്രത്തിന് പിന്നിലെ യാഥാർത്ഥ്യം വിശദമാക്കുന്നു ദേശീയപാതാ സംരക്ഷണ സമിതി ജനറൽ സെക്രട്ടറി

ഹാഷിം ചേന്ദാമ്പിള്ളി

പാലിയേക്കരയിൽ നടക്കുന്നതെന്ത്?

എൻ.എച്ച് 47ൽ, മണ്ണുത്തിക്കും ഇടപ്പിള്ളിക്കും ഇടയിലുള്ള റോഡിന്റെ ടോൾ പിരിക്കുന്ന പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾ ബൂത്തിൽ വലിയ തട്ടിപ്പുകളാണ് ടോൾ പിരിക്കുന്ന ഫ്രഞ്ച് കമ്പനിയായ ഏജീസിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സർക്കാർ ടോൾ നിരക്ക് കൂട്ടാത്തതുകൊണ്ട് തങ്ങൾ നഷ്ടത്തിലാണെന്നും ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം പോലും കൊടുക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നുമാണ് ടോൾ പിരിവ് കമ്പനിയുടെ പുതിയവാദം. 22 ലക്ഷം രൂപയുടെ പിരിവുമാത്രമാണ് ദിനംപ്രതിയുള്ളതെന്നും അത് ഒന്നിനും തികയുന്നില്ലെന്നും കമ്പനി പറയുന്നതായി മലയാള മനോരമ കുറച്ചു ദിവസങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. സാമ്പത്തിക പ്രശ്നം കരാർ ഒഴിവാക്കേണ്ടി വരുമെന്നും ദേശീയപാത വികസനം തടസ്സപ്പെടുമെന്നതിനാൽ എത്രയും വേഗം സർക്കാർ ടോൾ നിരക്ക് കൂട്ടണമെന്നുമായിരുന്നു ആ വാർത്തയുടെ ഉള്ളടക്കം. എന്നാൽ തീർത്തും വസ്തുതാവിരുദ്ധമായ, ടോൾ പിരിവ് കമ്പനിയെ സഹായിക്കാൻ വേണ്ടി മാത്രമുള്ള വാർത്തയാണിത്. വാർത്തയിൽ, ടോൾ പിരിവ് കമ്പനി പറയുന്ന കണക്കുകൾ പ്രകാരം തന്നെ അവർ ലാഭത്തിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നതെന്നും കൊള്ളലാഭം അവരുണ്ടാക്കുമെന്നും വ്യക്തമാണ്.

ടോൾ കമ്പനിയുടെ കള്ളക്കണക്കുകൾ

ദിവസവും 22 ലക്ഷം രൂപ മാത്രമാണ് ലഭിക്കുന്നതെന്നാണ് കമ്പനി പറയുന്നത്. അത് ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ പോലും തികയില്ലെന്ന് പറയുന്നത് വെറുതെ

യാണ്. ആകെ നൂറിൽ താഴെ തൊഴിലാളികൾ മാത്രമാണ് പാലിയേക്കര ടോൾപ്ലാസയിലുള്ളത്. ദിവസം 22 ലക്ഷം രൂപ എന്ന കണക്കുപ്രകാരം പ്രതിവർഷം 79.20 കോടി രൂപയാണ് കമ്പനിയുടെ കൈയിൽ വരുന്നത്. സർക്കാറുമായുള്ള കരാറനുസരിച്ച് 20 വർഷം വരെ ടോൾ പിരിക്കാം. അങ്ങനെയെങ്കിൽ ഈ കണക്കുപ്രകാരം 1548 കോടി രൂപ 20 വർഷത്തിനുള്ളിൽ കമ്പനിക്ക് പിരിച്ചെടുക്കാം. ഓരോ വർഷവും 12 ശതമാനം എന്ന നിരക്കിൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടാകുന്ന വർദ്ധനവ് കൂടി കണക്കിലെടുത്താൽ 4000 മുതൽ 5000 കോടി രൂപവരെ കമ്പനിക്ക് ലഭിക്കും. റോഡ് പണിക്കായി അവർ മുടക്കിയത് 312 കോടി രൂപ മാത്രം. അതിന്റെ 10 ഇരട്ടി ലാഭമാണ് 20 വർഷം കൊണ്ട് കമ്പനിക്ക് കിട്ടാൻ പോകുന്നത്. പൊതുസ്വത്തായിരുന്ന നമ്മുടെ ദേശീയപാത സ്വകാര്യവത്കരിച്ചുകൊണ്ട് എത്രയോ കോടി രൂപയുടെ സമ്പത്താണ് സ്വകാര്യകമ്പനി കൊള്ളയടിക്കാൻ പോകുന്നത്.

2007ന് മുമ്പ് ഒരു കിലോമീറ്റർ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണ തുകയായി ഏഴ് കോടിരൂപയാണ് എസ്റ്റിമേറ്റിൽ പറഞ്ഞിരുന്നതെങ്കിൽ വി.കെ. ചതുർവേദി റിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവന്ന ശേഷം വളരെ പെട്ടെന്ന് അത് 17 മുതൽ 22 കോടി രൂപയുടെ വരെ ചിലവ് കമ്പനികൾ എസ്റ്റിമേറ്റിൽ കാണിക്കാൻ തുടങ്ങി. അത്തരത്തിൽ വളരെ പ്രകടമായ രീതിയിലാണ് അഴിമതി ഈ രംഗത്ത് നടക്കുന്നത്

പാലിയേക്കരയിലെ ഒറ്റ ടോൾ പ്ലാസയിലെ കാര്യം മാത്രമാണിത്. കേരളത്തിലെ രണ്ട് ദേശീയ പാതകളിലുമായി ഇരുപതോളം ടോൾ പ്ലാസകളാണ് ഇത്തരത്തിൽ വരാൻ പോകുന്നത്. കേന്ദ്ര ടോൾ ആക്ട് അനുസരിച്ച് എല്ലാ പ്ലാസയിലും ഒരേ നിരക്കായിരിക്കും. വരാൻ പോകുന്ന പ്ലാസകൾക്കെല്ലാം 30 വർഷത്തേക്കാണ് ടോൾ പിരിവിന് അനുമതി നൽകുന്നത്. മാത്രമല്ല, റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ആകെ വരുന്ന ചിലവിന്റെ 40 ശതമാനം, സർക്കാർ സൗജന്യ ഗ്രാന്റായി സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് നൽകും എന്നതാണ് ഇനിയുള്ള കരാറുകളുടെ പ്രത്യേകത. ഗ്രാന്റ് കൂടുതൽ കിട്ടുന്നതിനായി കമ്പനികൾ എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക പെരുപ്പിച്ച് കാണിച്ചാണ് കരാറുണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നത്. പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾ കമ്പനിക്ക് ഈ ആനുകൂല്യം കിട്ടിയിട്ടില്ല. എന്നാൽ അവർക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നതിനായി ഇതിനേക്കാൾ വലിയ സഹായം സർക്കാർ ചെയ്തുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അവർ നിക്ഷേപം നടത്താത്ത ദേശീയപാതയിലെ അങ്കമാലി - ഇടപ്പിള്ളി റോഡിന്റെ ടോൾ പിരിക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതികൂടി അവർക്ക് സർക്കാർ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. നിക്ഷേപം നടത്താതെ ലാഭം കിട്ടുന്നത് ഗ്രാന്റിനേക്കാൾ വലിയ ലാഭമാണല്ലോ.

കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിയോഗിച്ച ബി.കെ. ചതുർവേദി കമ്മിറ്റിയുടെ റിപ്പോർട്ടാണ് (2007) ദേശീയപാതകൾ പൂർണ്ണമായും കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ കൈവശത്താക്കാനുള്ള നയങ്ങൾ മുന്നോട്ട് വച്ചത്. ആ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് 40 ശതമാനം ഗ്രാന്റ് അനുവദിച്ചതും 20 വർഷത്തെ ബി.ഒ.ടി കരാർ എന്നത് 30 വർഷമാക്കി കൂട്ടിയതും. ആ തീരുമാനം നിലവിൽ വന്നതോടെ റോഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനികളെല്ലാം എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക കൂട്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് സർക്കാർ ഗ്രാന്റ് കൂടുതലായി അടിച്ചെടുക്കാനുള്ള ശ്രമം തുടങ്ങി. 2007ന് മുമ്പ് ഒരു കിലോമീറ്റർ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണ തുകയായി ഏഴ് കോടിരൂപയാണ് എസ്റ്റിമേറ്റിൽ പറഞ്ഞിരുന്നതെങ്കിൽ വി.കെ. ചതുർവേദി റിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവന്ന ശേഷം വളരെ പെട്ടെന്ന് അത് 17 മുതൽ 22 കോടി രൂപയുടെ വരെ ചിലവ് കമ്പനികൾ എസ്റ്റിമേറ്റിൽ കാണിക്കാൻ തുടങ്ങി. അത്തരത്തിൽ വളരെ പ്രകടമായ രീതിയിലാണ് അഴിമതി ഈ രംഗത്ത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ടുജി സ്പെക്ട്രത്തേക്കാൾ വലിയ അഴിമതിയാണ് ഇന്ത്യയിലെ റോഡുകളിൽ നടക്കാൻ പോകുന്നത്.

നിരക്കുവർദ്ധനവെന്ന നാടകം

ഈ കഴിഞ്ഞ ഒക്ടോബർ ഒന്നുമുതൽ പാലിയേക്കരയിൽ ടോൾ നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ഉടൻ തന്നെ കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്തത് പി.സി. ചാക്കോ എം.പിയുടെ മുൻകൈയിൽ നടന്ന ഒരു രാഷ്ട്രീയ നാടകമാണെന്നാണ് ഞങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. പാലിയേക്കരയിൽ നടക്കുന്ന സമരത്തെ ഇതുവരെ തിരിഞ്ഞുനോക്കാതിരുന്ന സ്ഥലം എം.പിയായ പി.സി. ചാക്കോ, തെരഞ്ഞെടുപ്പടുത്തപ്പോൾ നടത്തിയ തന്ത്രമായിരുന്നു ടോൾ നിരക്ക് വർദ്ധനവ്. ടോൾ നിരക്ക് കൂട്ടുകയും ഒറ്റ ദിവസത്തിനുള്ളിൽ മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി സംസാരിച്ച് നിരക്ക് പിൻവലിക്കുകയും ചെയ്ത് പി.സി. ചാക്കോ മൈലേജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ഇതുവരെ സമരത്തിൽ പങ്കെടുക്കാതിരുന്ന യൂത്ത് കോൺഗ്രസ് പ്രവർത്തകർ ടോൾ നിരക്ക് കൂട്ടിയ ദിവസം സമരത്തിൽ സജീവമായി പങ്കെടുത്തിരുന്നു. യൂത്ത് കോൺഗ്രസി

ന്റെയും പി.സി. ചാക്കോയുടെയും ഇടപെടലുകളെല്ലാം കൂട്ടിവായിച്ചാൽ ലോകസഭാ തെരഞ്ഞെടുപ്പിന് മുന്നോടിയായുള്ള നാടകമാണ് പാലിയേക്കരയിൽ നടന്നതെന്ന് ആർക്കും വ്യക്തമാകും.

സർവ്വീസ് റോഡുകളുടെയും കാനകളുടെയും വഴിവിളക്കുകളുടെയും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം പൂർത്തിയാക്കാതെ ടോൾ വർദ്ധിപ്പിക്കില്ലെന്ന് മുഖ്യമന്ത്രി ഞങ്ങൾക്ക് ഉറപ്പുനൽകിയിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല, ടോൾ നിരക്ക് കുറയ്ക്കാൻ വേണ്ടിയല്ല പാലിയേക്കരയിൽ സമരസമിതി സമരം നടത്തുന്നത്. സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യത്തിന് വേണ്ടിയുള്ള സമരമാണത്. വിദേശകുത്തകകൾക്ക് നമ്മുടെ ദേശീയ പാതകൾ തീറെഴുതിക്കൊടുക്കുന്നതിനെരെയുള്ള സമരമാണ്. പണമില്ലാത്തവർക്കും ടോൾ കൊടുക്കാൻ താത്പര്യമില്ലാത്തവർക്കും ഈ വ്യവസ്ഥയോട് യോജിപ്പില്ലാത്തവർക്കുമെല്ലാം പൊതുപാതയിലൂടെ സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യം അനുവദിക്കേണ്ടത് സർക്കാറിന്റെ ബാധ്യതയാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെല്ലാം ദേശീയപാതകളിൽ ടോൾപിരിവുണ്ട് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലും ടോൾ പിരിവാകാം എന്ന് തീരുമാനിക്കാൻ കഴിയില്ല. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ സ്ഥിതി വ്യത്യസ്തമാണ്. അവിടെ ദേശീയപാതകൾ ഇത്രയധികം ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നില്ല. സമാന്തരപാതകൾ ഒരുപാടുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ സ്ഥിതി അതല്ല. തെക്കു-വടക്കായി നീളത്തിൽ കിടക്കുന്ന കേരളത്തിലെ വിവിധ സ്ഥലങ്ങളെ തമ്മിൽ യോജിപ്പിക്കുന്ന ഏക വഴിയാണ് കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകൾ. അത്തരത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന സമാന്തരപാതകൾ നമുക്കില്ല. കേന്ദ്ര മന്ത്രാലയത്തിന് കേരളത്തിന്റെ ഈ പ്രത്യേക സാഹചര്യം മനസ്സിലായിട്ടുണ്ട്. എന്നിട്ടും കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾക്ക് മാത്രമാണ് ഇക്കാര്യം മനസ്സിലാകാത്തത്. ഇടതുപക്ഷമുൾപ്പെടെ കോർപ്പറേറ്റ് കൊള്ളയ്ക്ക് കൂട്ടുനിൽക്കുകയാണ്.

2010ൽ ഇടതുപക്ഷം ഭരിക്കുന്ന കാലത്ത്, ബി.ഒ.ടി ഇല്ലാത്ത 30 മീറ്റർ ദേശീയപാതയ്ക്ക് വേണ്ടി കേന്ദ്രത്തിന് കത്തയച്ചെങ്കിലും അത് കേന്ദ്രം അംഗീകരിച്ചില്ലെന്നാണ് അവർ പറയുന്നത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ അവർക്ക് നിലപാടെടുക്കാൻ ഒരു അവസരമുണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യം മനസ്സിലാക്കി, ദേശീയപാത വികസനം 30 മീറ്ററിൽ നടത്താൻ ഇളവ് അനുവദിക്കാമെന്ന് കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രി ഓസ്കാർ ഫെർണാണ്ടസ് സമ്മതിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇനി സംസ്ഥാന സർക്കാറാണ് തീരുമാനമെടുക്കേണ്ടത്. എന്നാൽ കേന്ദ്രത്തിന്റെ തീരുമാനം സംസ്ഥാന സർക്കാറിന് സ്വീകാര്യമല്ല. ഇടതുപക്ഷത്തിന് ആത്മാർത്ഥതയുണ്ടെങ്കിൽ കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഈ തീരുമാനം നടപ്പിലാക്കാൻ കേരള സർക്കാറിനോട് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ് ചെയ്യേണ്ടത്. പക്ഷെ ഇടതുപാർട്ടികൾ ഇതുവരെ പ്രതികരിക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടില്ല.

ആകെ പ്രതികരിച്ചത് അബ്ദുള്ളക്കുട്ടിയും ശശി തരൂരും മാത്രമാണ്. പതിവുപോലെ അവർ 30 മീറ്റർ ദേശീയപാത എന്ന തീരുമാനത്തെ എതിർത്തുകൊണ്ടാണ് പ്രസ്താവന നടത്തിയത്. 30 മീറ്റർ റോഡിനെ ദേശീയപാത എന്ന് വിളിക്കാൻ പോലും കഴിയില്ലെന്നാണ് ശശി തരൂർ പറയുന്നത്. നിലവിൽ അദ്ദേഹവും ഉപയോഗിക്കുന്നത് ഏഴ് മീറ്റർ വീതിയുള്ള ദേശീയപാതയാണ്. ദേശീയപാത വികസനത്തിനായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിക്ക്, സെന്റിന് 50 ലക്ഷം രൂപ കൊടുത്ത് ഏറ്റെടുക്കണമെന്നാണ് അബ്ദുള്ളക്കുട്ടി പറയുന്നത്. അപ്രായോഗികമായ കാര്യമാണ് അദ്ദേഹം പറയുന്നത്. 4000ൽ അധികം ഏക്കർ ഭൂമിയാണ് കേരളത്തിൽ അതിനായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്നത്. സെന്റിന് 50 ലക്ഷം രൂപ വച്ച് കൊടുക്കുകയാണെങ്കിൽ രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മാത്രം വേണ്ടിവരും. നിലവിൽ 3000 കോടി രൂപയിൽ താഴെ മാത്രമാണ് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നതിനായി മാറ്റിവച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അബ്ദുള്ളക്കുട്ടി പറയുന്ന തരത്തിലുള്ള വികസനം ഇവിടെ നടക്കാൻ പോകുന്നില്ല.

കേന്ദ്രമന്ത്രി പറഞ്ഞ നിലപാടിനോട് ദേശീയപാത സംരക്ഷണ സമിതി പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു. 30 മീറ്ററിൽ, ബി.ഒ.ടി അല്ലാത്ത ദേശീയപാതയാണ് നിർമ്മിക്കുന്നതെങ്കിൽ ദേശീയപാത സംരക്ഷണ സമിതി തന്നെ അത് നടപ്പിലാക്കാൻ മുന്നിട്ടിറങ്ങും. 45 മീറ്ററിൽ, ബി.ഒ.ടി റോഡ് എന്ന തീരുമാനത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഉറച്ചുനിൽക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഇപ്പോൾ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കലിനെതിരെ വ്യാപകമായ പ്രതിഷേധങ്ങൾ നടക്കുന്നത്. എൻ.എച്ച് 17ൽ, കൊടുങ്ങല്ലൂർ ഭാഗത്ത് ശക്തമായ സമരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനെതിരെ നടന്നു. നോട്ടിഫിക്കേഷന്റെ കാലാവധിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് കഴിഞ്ഞില്ല. അതോടെ ആ ശ്രമം പരാജയപ്പെട്ടു. ഇത് വീണ്ടും ആവർത്തിക്കും. സർക്കാർ ഉടൻ തീരുമാനമെടുത്തില്ലെങ്കിൽ ഹൈവേ വികസനം അവതാളത്തിലാകും. ■