

ദേവിയുടെ ചിറക് - ഔദ്യോഗിക ന്യായീകരണങ്ങൾ

ഇത് നൂറുവർഷം മുന്നിൽക്കണ്ടുള്ള വികസനമാണ്. ദേശീയ പാതകളടക്കമുള്ള സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ രൂപകൽപന ശരിയല്ലാത്തതിനാൽ അസന്തുലിതമായ ഗതാഗതവും അതുവഴി കൂടുതലായും മരണമുണ്ടാകുന്നു. ദേശീയപാത 47 ൽ ശരാശരി (പരമാവധി) വേഗത മണിക്കൂറിൽ 39 കിലോമീറ്ററും, ദേശീയപാത 17 ൽ അത് 48 കിലോമീറ്ററും ആണ്. ഈ ദേശീയപാതകളിലെ ഗതാഗതം അടുത്ത പത്തുവർഷത്തിനകം മൂന്നു മടങ്ങായും ഇരുപതു വർഷത്തിനകം ആറു മടങ്ങായും വർദ്ധിക്കുമെന്നാണ് ലീ അസോഷ്യേറ്റ്സിന്റെ പഠനം കാണിക്കുന്നത്. ഇന്ന് കേരളത്തിലെ റോഡപകട നിരക്ക് ദേശീയ ശരാശരിയുടെ ഇരട്ടിയാണെന്ന് ഈ പഠനം കണ്ടെത്തുന്നു. ഇന്ത്യയിലെ മൊത്തം അപകടങ്ങളിൽ പത്തു ശതമാനം കേരളത്തിലാണ്. അപകടം പറ്റുന്ന മൂന്നു ലക്ഷം പേരിൽ 50,000 പേർ ഇന്നാട്ടിലുള്ളവരും. ഹൈവേ വന്നാൽ ഇതെങ്ങനെ കുറയുമെന്നു പറയുന്നില്ല !)

നിലവിലുള്ള ദേശീയ പാതകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതല്ലേ നല്ലത് എന്ന പ്രശ്നം പരിശോധിച്ചപ്പോൾ അതിനെതിരായി കണ്ടെത്തിയ വാദമുഖങ്ങൾ താഴെ പറയുന്നു.

1. നിലവിലുള്ള ഹൈവേകൾക്കിരുപുറവും ഏറെ ജനവാസമുണ്ട് - വിശേഷിച്ച് ഒട്ടേറെ 'ആരാധനാലയ'ങ്ങളുണ്ട്. (എല്ലാ മതക്കാരുടെയും ഉണ്ടാകുമെന്നതിനാൽ ഇനിയാരു മിണ്ടാൻ !) അവ വീതി കൂട്ടാൻ കഴിയില്ല. ഭൂമി വിലയും പുനരധിവാസ ചിലവും കണക്കാക്കിയാൽ ഹൈവേകളുടെ വീതി 60 മീറ്റർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്, പുതിയ നൂറു മീറ്റർ ഹൈവേയുണ്ടാക്കുന്നതിന്റെ ആറിരട്ടി ചിലവു വരും.

2. പ്രധാന കാര്യം ഇനി പറയുന്നതാണ്. നിലവിലുള്ളവ 'പെരുവഴി' കളാണ്. ആർക്കും പ്രവേശിക്കാം. അതിനെ 'പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കപ്പെടുന്ന' (ആക്സസ് കൺട്രോൾഡ്) എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയാക്കാനാവില്ല. (അതായത് ഭീമമായ ടോൾ പിരിക്കാനാവില്ലെന്നർത്ഥം)

3. നിലവിലുള്ള വഴിയിൽ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ജനങ്ങൾ എതിർക്കും. (ബുദ്ധി എങ്ങനെ?)

4. നിലവിലുള്ള ഹൈവേക്കിരുപുറവുമുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ (പെട്രോൾ പമ്പ്, വൈദ്യുതി - ടെലഫോൺ ലൈനുകൾ മുതലായവ) മാറ്റാൻ വലിയ ചിലവുവരും.

പുതിയ ഹൈവേക്കായി 9400 കെട്ടിടങ്ങളെ പൊളിക്കേണ്ടതുളളു. പുനരധിവാസ പാക്കേജിൽ ഭൂമി വില, അവിടെ നടത്തിയ വികസനത്തിന്റെ ചിലവുകൾ, കെട്ടിട വില, വിടുമാറ്റാൻ സാമ്പത്തിക സഹായം, ഭൂമിയില്ലാതാവുന്നവർക്ക് സൗജന്യമായി ആറു സെന്റ് സ്ഥലം മുതലായവയുണ്ട്. ഈ പുനരധിവാസ കേന്ദ്രങ്ങൾ അഞ്ചുമുതൽ പത്തുവരെ കിലോമീറ്ററിനകത്തായിരിക്കും. അവിടെ റോഡ്, വൈദ്യുതി, വെള്ളം തുടങ്ങിയ എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളുമുണ്ടാകും.

ഈ പണം പദ്ധതിക്കായി ഇവിടെ ഇറങ്ങുമ്പോൾ വൻ സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കും. അതൊരു ചങ്ങല പ്രവർത്തനമാകും. ഒട്ടേറെ തൊഴിലവസരങ്ങളുണ്ടാകും. റബ്ബറൈസ് ചെയ്ത ടാനാണുപയോഗിക്കുന്നതിനാൽ റബ്ബറിന് കമ്പോളമുണ്ടാകും. അതുപോലെ കയറുൽപ്പന്നങ്ങൾക്കും ആവശ്യമായരും.

കോഴിക്കോട് (പുളിക്കൽ) മുതൽ എറണാകുളം (അത്താണി) വരെയുള്ള ഹൈവേയുടെ ചിലവ് : മൊത്തം 1670 കോടി രൂപ

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ (പുനരധിവാസം) 440 കോടി രൂപ

നിർമ്മാണ ചിലവ് : 1230 കോടി രൂപ

ഈ പണം 12 വർഷവും 6 മാസവും കൊണ്ട് ടോളായി പിരിഞ്ഞു കിട്ടും.

"ഭൂഖണ്ഡങ്ങൾക്കതീതമായി മാറ്റത്തിന്റെ കാറ്റു വീശുമ്പോൾ നമ്മുടെ ഈ കൊച്ചു തുണു ഭൂമിക്കു മാത്രം അതിരേ നിന്നൊഴിഞ്ഞു നിൽക്കാനാകുമോ ?"

ഈ റോഡ് നടന്നുകൊണ്ട് മുറിച്ചു കടന്നു കൊണ്ടുപോകാൻ മേൽ-കീഴ്പാതകൾ വേണം. ഓരോ അത്തുറു മീറ്ററിലും ഇത്തരത്തിലുള്ള പാതകളുണ്ടാകും എന്നു പറയുന്നതിനോടൊപ്പം അത്തരത്തിലുള്ള പാതകളുടെ എണ്ണം 350 ആണെന്നു പറയുന്നു. (507 കി.മീ. പാതയിൽ അര കിലോമീറ്ററിനൊന്നെന്ന വിധം വേണമെങ്കിൽ ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയത് 1014 മേൽ-കീഴ്പാലങ്ങളെങ്കിലും വേണ്ട ?)

ഏതു വലിയ പദ്ധതി വന്നാലും അതിനെതിരെ പറയാൻ കുറെപ്പേർ കാണും. അത്തരം വിമർശനങ്ങളിൽ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിച്ചാൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക വികസനം നടക്കില്ല. അതിനായി ധീരമായ നടപടി വേണം എന്നാണ് ഔദ്യോഗിക വാദം.



പാത എങ്ങനെ ?

കാസർകോടിനടുത്തുള്ള ചാലിങ്കൽ എന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നും ആരംഭിച്ചത്, കണ്ണൂർ,



ഹോസ്ദുർഗ്, നിലേശ്വരം, കളിപ്പറമാഹി, കോഴിക്കോട് എന്നീ ഗ്രാമപട്ടണങ്ങളുടെ കിഴക്കു ഭാഗത്തു കൂടി കടന്ന് മലപ്പുറം, തൃശ്ശൂർ, പെരുമ്പാവൂർ, മുവാറ്റുപുഴ എന്നീ പട്ടണങ്ങളുടെ പടിഞ്ഞാറുകൂടി കോട്ടയം, പത്തനംതിട്ട, കൊട്ടാരക്കര എന്നീ പട്ടണങ്ങളുടെ കിഴക്കുകൂടി പോയി ദേശീയ പാത 47 ൽ പള്ളിപ്പുറത്തു ചെന്നുചേരുന്നു. പദ്ധതിക്കായി 5540 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കും. ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾ 12,430. നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന (മാറ്റപ്പെടുന്ന)

ഭൂമി : 50 ചതു. കി. മീ. (ഇത് റോഡിനു മാത്രം വേണ്ട സ്ഥലം). പാത കിരവശവും ആവശ്യമായ വികസന പദ്ധതികൾക്കും നിർമ്മാണത്തിനും

മറ്റുമായി 500 ചതു.കി.മീ. ഭൂമി നശിപ്പിക്കപ്പെടും. ആകെ പ്രത്യക്ഷ നാശം 550 ച.കി.മീ. 1986 ലെ കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി വകുപ്പ് നിയമ പ്രകാരമുള്ള പാരിസ്ഥിതികാലാത പഠനത്തെ ആശ്രയിച്ചാൽ, ഈ ഹൈവേക്കിരുവശവും ഏഴു കി.മീ. വീതമുള്ള സ്ഥലം നശിക്കും. അങ്ങനെയൊക്കുമ്പോൾ പ്രത്യക്ഷവും പരോക്ഷവുമായി ഭൂമിക്കുണ്ടാകുന്ന നാശം 7550 ച.കി.മീ. ആണ്. പാതയുടെ 36.5 ശതമാനം (185 കി.മീ) കടന്നു പോകുന്നത് താരതമ്യേന സമതലമെന്നു പറയാവുന്ന (സമുദ്ര നിരപ്പിൽ നിന്നും 20 മുതൽ 100 വരെ മീറ്റർ ഉയരമുള്ള) പ്രദേശത്തു കൂടിയാണ്. 225 കി.മീ. ദൂരം (44.5 ശതമാനം) താഴ്ന്ന പ്രദേശത്തു കൂടിയും ബാക്കി മലയടിവാരത്തിലൂടെയുമാണ്.

ജലപ്രവാഹ ഘടന

കേരളത്തിനെ നെടുകെ മുറിക്കുന്നതാണ് ഈ ഹൈവേ. 1400 മുതൽ 4000 വരെ മി.മീ. മഴ കിട്ടുന്ന പ്രദേശങ്ങൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. ഈ മഴയുടെ അനുപത്തിനാലു ശതമാനവും

ജൂൺ - ആഗസ്റ്റ് കാലത്താണ്. പ്രധാന നദികൾ കൂടാതെ 196 ചെറു നദികളും മറ്റ് അരുവികളും ഈ ഹൈവേ മുറിക്കുന്നുണ്ട്. ഇവയിലൂടെയുള്ള ജലപ്രവാഹം കേരളത്തിലെ കൂടിവെള്ളത്തിന്റേയും കൃഷി ജലത്തിന്റേയും ലഭ്യതയെ ബാധിക്കുന്നു. ഈ പ്രദേശത്തെ നീരൊഴുക്കിന്റെ സാന്ദ്രത ചതുരശ്ര കി.മീറ്ററിന് 0.2 കി.മീ. മുതൽ 0.4 കി.മീ വരെയാണ്. ചില സമയത്ത് മണിക്കൂറിൽ 120 മി.മീ വരെ മഴ പെയ്യാറുണ്ട്. താഴ്ന്ന ഭൂപ്രദേശങ്ങളും അരുവികളും നികത്തപ്പെടുന്നതിനാൽ വൻതോതിലുള്ള വെള്ളപ്പൊക്ക സാധ്യതയുണ്ട്. ഈ പ്രദേശത്തെ 70 ശതമാനം ജനങ്ങളും കൂടിവെള്ളത്തിനായി ആശ്രയിക്കുന്ന ഭൂഗർഭ ജലസമ്പത്തിന്റെ നാശത്തിനും ഇതു വഴിവയ്ക്കും. ഇവിടെ കുഴിക്കണികളാണ് പ്രധാന ജലസ്രോതസ്സ്. ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ ഇരുന്നൂറു കിണറുകളുണ്ട്. ഉയർന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ വേനൽക്കാലത്ത് കടുത്ത ജലക്ഷാമമുണ്ടാകാറുണ്ട്. കാസർകോഡ്, മലപ്പുറം, കൊട്ടാരക്കര തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഭൂഗർഭ ചൂഷണം 65 ശതമാനമാണ്. ചിറയിൻകീഴിൽ ഇത് 85 ശതമാനം വരെയാണ്. കുഴൽക്കിണറുകളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നു. ഈ വർഷം നാമനുഭവിക്കുന്ന കടുത്ത ജലക്ഷാമം കൂടുതൽ കടുത്തതാക്കാൻ ഈ ഹൈവേ വഴി വയ്ക്കും.

സസ്യ ജൈവ വൈവിധ്യം

ഹൈവേയുടെ തൊട്ടടുത്ത പല പ്രദേശങ്ങളും വനങ്ങളുമായി വളരെ സാമീപ്യത്തിലാണ്. ശോഷിച്ച വനങ്ങളും കാർഷിക രീതികളിലൂടെ രൂപപ്പെട്ട ജൈവ വൈവിധ്യങ്ങളും ഈ പ്രദേശത്തെ സമ്പന്നമാക്കുന്നു. ജല സസ്യങ്ങളിലെ വൈവിധ്യവും പ്രധാനമാണ്. എന്നാൽ ഹൈവേ വരുന്നതോടെ ഈയവസ്ഥ കാര്യമായി മാറും. ഭൂമി ഘടനയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന മാറ്റമാണിതിനു കാരണം. നൂറുമീറ്റർ വീതിയും അഞ്ഞൂറു കിലോമീറ്റർ നീളവും പത്തു മീറ്റർ ഉയരവുമുള്ള ഈ വന്ധതിൽ തീർക്കാൻ വേണ്ടിവരുന്ന മണ്ണും കരികല്ലും സിമന്റും മണലും എത്രയാകും ? ഇതിനായി മണ്ണെടുത്താൽ കിഴക്കുള്ള മലനിരകളിൽ വലിയൊരു പങ്ക് ഇല്ലാതാകും. അതുപോലെ പാറമടകളും. ഈ പ്രവർത്തനം കേരളത്തിന്റെ ഭൗമ സസ്യ ഘടനയിൽ വരുത്തുന്ന തകർച്ച ഭീകരമായിരിക്കും. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിനായി നശിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന മറ്റ് പ്രദേശങ്ങളും ജൈവ വൈവിധ്യവും ഇതിനു പുറമെയാണ്. മേൽമണ്ണ് ഒലിച്ചു പോകുന്നതിന്റെ ഫലമായി മറ്റ് പ്രദേശങ്ങളിലെ ജൈവ വൈവിധ്യം നശിക്കുന്നു. പുതിയ ആവാസ ഒട്ടേറെ പ്രദേശങ്ങൾ കണ്ടെത്തുന്നതുമൂലം ആ പ്രദേശത്തെ ജൈവവൈവിധ്യവും നശിക്കുന്നു.

സർക്കാറും അവരെ പിന്തുണക്കുന്ന 'വികസന വാദി' മാധ്യമങ്ങളും ഉയർത്തുന്ന പ്രതീക്ഷകളെപ്പറ്റി പഠിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അവരുടെ നിലപാടുകൾ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്. ഇത്തരം പദ്ധതികളുടെ സാമ്പത്തിക സാമൂഹ്യ പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിലയിരുത്തപ്പെടണം. ഇതിനു സമാനമായി ഇന്ത്യയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഹൈവേകളുടെ അവസ്ഥയെന്തെന്നു നോക്കണം.

ഈ ഹൈവേ ആവശ്യമുണ്ടോ ?

ശരാശരി അമ്പതു കിലോമീറ്റർ വീതി വരുന്ന ഒരു പ്രദേശമാണ് കേരളം. ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും ഉയർന്ന റോഡ് സാന്ദ്രതയുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. അതിന്റെ മദ്ധ്യത്തിലൂടെയാണ് ഈ വൻമതിൽ നിർമ്മിക്കുന്നത്. കാസർകോട് മുതൽ ഇടുപ്പള്ളി വരെ ദേശീയ പാത 17 ഉം അവിടെ നിന്നും തിരുവനന്തപുരം വരെ ദേശീയ പാത 47 ഉം ഉണ്ട്. പാലക്കാട് - കൊച്ചി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതാണ് എൻ. എച്ച്. 47. കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ തുടങ്ങിയ നഗര

ങ്ങളിലെ ബൈപ്പാസുകൾ കൂടി നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ കാസർകോട് - തിരുവനന്തപുരം യാത്ര വളരെ എളുപ്പമാകും. എൻ. എച്ച്. 17 ഇരട്ടി പിക്കപ്പെയും എൻ. എച്ച് 47 ന്റെ നാലുവരിയാക്കൽ ജോലികൾ പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്താൽ കേരളത്തിലെ പ്രധാന പട്ടണങ്ങളേയും നഗരങ്ങളേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന യാത്രാ സൗകര്യം വളരെയേറെ മെച്ചപ്പെടും. കാസർകോട് - തിരുവനന്തപുരം റെയിൽ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്ന ജോലി പൂർത്തിയാക്കിയിരിക്കുന്നു. വളരെ കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ വളരെ കുറഞ്ഞ സമയം കൊണ്ട് ഈ ദൂരം സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധം അതിവേഗ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാനാകും. മൂന്നുപേർ സഞ്ചരിച്ചാൽ തന്നെ ഇപ്പോൾ പ്രയോഗിച്ചിട്ടുള്ള ടോൾ നിരക്കനുസരിച്ച് തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്നും ഒരാൾക്ക് കാസർകോട് എത്താൻ ആയിരത്തോളം രൂപയാകും. ഈ പണം കൊണ്ട് എസിയിൽ തീവണ്ടി യാത്ര നടത്താം.

പട്ടിക
കേരളത്തിലെ റോഡ് - വാഹന വളർച്ച
(1992 അടിസ്ഥാന വർഷമായി)

വർഷം	വാഹനം	റോഡ് (കി.മീ)
1992	7,81,398	1,21,481
2000	21,11,111	1,24,000
2002	23,85,000	1,43,000

അലംബം : നാറ്റ് പാക്ക് (തിരുവനന്തപുരം)

ഹൈവേയുടെ പാത

നിർദ്ദേശിക്കപ്പെടുന്ന ടോൾ നിരക്ക്	(രൂപ/കിലോമീറ്ററിന്)
കാർ	0.80
എൽ.സി.വി.	1.00
2 ആക്സിൽ ട്രക്ക്	2.00
3 ആക്സിൽ ട്രക്ക്	3.00
മീഡിയം വെഹിക്കിൾ ബസ്	4.00
	2.00

കുറിപ്പ് : ഈ നിരക്കുകൾ കണക്കാക്കുന്നത് നിർമ്മാണ ചിലവു മാത്രം തിരിച്ചു കിട്ടുന്ന രീതിയിലാണ്. ഭൂമിക്കും പുനരധിവാസത്തിനും മറ്റുമായി മുടങ്ങുന്ന 1758 കോടി സർക്കാർ നേരിട്ടു മുടക്കുന്നതാണ്.

പുതിയ ഹൈവേ നമ്മുടെ പ്രധാന നഗരങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നില്ല. ജില്ലാ ആസ്ഥാനങ്ങൾ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതല്ല ഈ പാത. അങ്ങനെ സഞ്ചരിക്കാൻ വീണ്ടും ദേശീയ പാതകളെ ആശ്രയിക്കേണ്ടിവരും. ദേശീയ പാതകളിൽ ഇപ്പോഴുള്ള ഗതാഗത സാമ്പ്രത വച്ചുകൊണ്ടുതന്നെ, പുതിയ ഒരു ഹൈവേക്ക് സാധ്യതയില്ലെന്നു കണ്ടെത്താനാകും. കേരളത്തിലെ പ്രമുഖ വ്യവസായ-വ്യാപാര കേന്ദ്രങ്ങളെ ഈ ഹൈവേ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നില്ല എന്നതിനാൽ ബിസിനസ് യാത്രക്കാരോ ചരക്കു ഗതാഗതമോ ഇതിലൂടെ അധികമുണ്ടാകാൻ സാധ്യതയില്ല.

മുംബയ്-പുനാ പാതകൾ

നിലവിൽ ദേശീയ പാതയാൽ ബന്ധിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരുന്ന (എൻ.എച്ച്.4) രണ്ടു വൻനഗരങ്ങൾ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതായിരുന്നു ഈ മുംബയ്-പുനാ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ. കേരളത്തിലെ എല്ലാ പ്രധാന നഗരങ്ങളും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ദേശീയ പാതകൾ (സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളും) ഉണ്ട്. അൽപം സമയലാഭത്തിനുവേണ്ടി മാത്രം ആരും ഈ പുതിയ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുമെന്നു കരുതാനാകില്ല. ഹൈവേയുടെ സാധ്യത തെളിയിക്കാനായി ലി അസോഷ്യേറ്റ്സ് കമ്പനി നടത്തിയ സർവ്വേയിൽ 43 ശതമാനം യാത്രക്കാരും ഉയർന്ന ടോൾ നൽകിയാലും പുതിയ ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുമെന്നു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടത്രേ! തിരുവനന്തപുരത്തിനും കാസർകോടിനുമിടക്ക് വൻതോതിലുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതമില്ല. ബസ് തുടങ്ങിയ പൊതു ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾക്ക് ഈ ഉയർന്ന ടോൾ നിരക്ക് താങ്ങാനാവില്ല. അത്യന്തമുഖ്യമായും കാസർകോടു നിന്നും നേരെ തിരുവനന്തപുരത്തു വന്നിറങ്ങുന്ന യാത്രക്കാർ വളരെ കുറച്ചേ കാണൂ. എന്നാൽ ഇതൊന്നും കാണാതെ ദേശീയ പാതകളിലെ മൊത്തം വാഹനങ്ങളുടെ കണക്കാണ് ഇവർ പറഞ്ഞിരുന്നത്. ഇതുകൊണ്ടെല്ലാം തന്നെ വളരെക്കുറച്ചു വാഹനങ്ങൾ മാത്രമേ ഈ പുതിയ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയിലുണ്ടാകൂ. (വളരെ സമ്പന്നരായ ഒരു ന്യൂനപക്ഷം ഇതുപയോഗിക്കും. ഇവർക്കുവേണ്ടി നാട്ടിലെ മുഴുവൻ ജനങ്ങളും പിഴയെടുക്കണമോ എന്നതാണ് പ്രശ്നം) എക്സ്പ്രസ് വേ നഷ്ടപ്പെടുമ്പോൾ സാദാവികമായും മഹാരാഷ്ട്രയിലെ വഴി ഇവിടെയും തേടിയേക്കാം. എൻ.എച്ച്.-47 ഉം 17 ഉം ടോൾ പിരിക്കാൻ ഇവർക്കു നൽകിയേക്കാം. ചിലപ്പോൾ എന്തെങ്കിലും 'സാങ്കേതിക കാരണങ്ങൾ' പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ദേശീയ പാതകൾ കുറെക്കാലത്തേക്ക് അടച്ചിട്ടേക്കാം. മട്ടാഞ്ചേരിയിൽ ബി.ഒ.ടി. പാലം തുറന്നപ്പോൾ തലേന്നുവരെ ആയിരക്കണക്കിനു വാഹനങ്ങൾ ഓടിയിരുന്ന പഴയ പാലം ഒറ്റരാത്രികൊണ്ട്, യാതൊരു മുന്നറിയിപ്പുമില്ലാതെ അടച്ചു. എല്ലാവരും ടോൾ നൽകാൻ ബാധ്യസ്ഥരായി (ഈ പാലം പഴയതായി എന്നതാണവർ പറഞ്ഞ കാരണം. പക്ഷെ ഇതിനേക്കാൾ മൂന്നു വർഷം പഴക്കമുള്ള തേവരപ്പാലത്തിലൂടെ കടന്നിട്ടാണ് എല്ലാ വാഹനങ്ങളും ഈ പുതിയ പാലത്തിലെത്തുന്നത് എന്ന സത്യം അവർ പറഞ്ഞില്ല!)

പണം എങ്ങനെ?

മഹാരാഷ്ട്രയിൽ മുംബയ് പുന എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിലെമ്പോഴും ഇവിടെയും 'പദ്ധതിയില്ലാത്ത വികസന'ത്തിനൊരു മഹനീയ മാതൃകയായിട്ടാണ് ഈ പദ്ധതിയും വിശേഷിപ്പിക്കപ്പെടുന്നത്. 6400 കോടിയാണ് പ്രതീക്ഷിത ചിലവ്. (ഇതു രണ്ടുമൂന്നു വർഷം പഴക്കമുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ ഏറെ വർദ്ധിച്ചിരിക്കും.) സർക്കാരും സ്വകാര്യ (തന്ത്രപരമായ) പങ്കാളിയും ചേർന്ന ഒരു കമ്പനിയാണ് ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതെന്നാണ് പറയുന്നത്. 1392 കോടിയാണ് ഈ കമ്പനിയുടെ മുലധനം. ഇത് പാതി വീതം (696 കോടി) സർക്കാരും സ്വകാര്യ പങ്കാളിയും നൽകും. സ്ഥലമെടുപ്പിനും പുനരധിവാസത്തിനുമായി കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത് 1758 കോടി രൂപയാണ്. (ഇതിന്റെ കൃത്യത ആർക്കുമറിയില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിനുള്ള ഏക ഉറപ്പ്. ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജ്സ് കോർപ്പറേഷൻ കേരള എന്ന സ്ഥാപനത്തിന്റെ എം.ഡി.വി.ജെ. കുര്യൻ ആണ് എന്നതാണ്. ഏവന്റേയും ഭൂമി ബുൾഡോസർ ഉപയോഗിച്ചാണെങ്കിലും പൊന്നുംവിലക്ക് ഏറ്റെടുക്കാമെന്നും അത് സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് കൈമാറാ

മുംബയ് - പുന ഹൈവേയിൽ സംഭവിച്ചത്

മഹാരാഷ്ട്രയിലെ രണ്ടു പ്രധാന വ്യാപാര വ്യവസായ കേന്ദ്രങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഒന്നാണ്. ഈ പാത വരുന്നതിനുമുമ്പ് മുംബയിൽനിന്നും പുനയിലെത്താൻ ലോനാവിലയിലും മറ്റുമുള്ള സഹ്യപർവ്വതനിരകൾ താണ്ടണമായിരുന്നു. ഇതുമൂലം സമയവും ഇന്ധനവും വൻതോതിൽ വിനിയോഗിച്ചിരുന്നു. പുതിയ ഹൈവേയിൽ മലതൂറന് തുരങ്കങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയതിനാൽ കയറ്റിറക്കങ്ങൾ കാര്യമായില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ടോൾ നൽകുന്ന നഷ്ടം ഇന്ധനത്തിലും സമയത്തിലും ലഭിക്കുന്ന ലാഭംകൊണ്ട് നികത്തപ്പെടും. ഇതെല്ലാം പ്രചരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും, 'വികസനത്തിന്റെ തൊപ്പിയിലെ ഒരു പൊൻതൂവൽ' എന്നു വിശേഷിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുമാണ് ഈ ഹൈവേ നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയത്. സാമ്പത്തികമായ എല്ലാ പ്രവചനങ്ങളും തെറ്റിച്ചുകൊണ്ട്, ഇന്ന് ഈ പദ്ധതി ഒരു വൻദുരന്തമായി മാറിയിരിക്കുന്നു. ഈ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തി തയ്യാറാക്കിയിരുന്ന 'സുവർണ്ണ റിപ്പോർട്ടുകൾ' എല്ലാം കള്ളമായിരുന്നുവെന്നു തെളിഞ്ഞു കഴിഞ്ഞു. പക്ഷെ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയവരേയും ആ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ വൻലാഭം കൊയ്തവരേയും പിടികൂടാനാകില്ല.

94 കി.മീ. നീളമുള്ള ഈ ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണ ചിലവ് പ്രതീക്ഷിച്ചിരുന്നത് 1600 കോടി രൂപയാണ്. എന്നാൽ വളരെ കാര്യക്ഷമമായി നടത്തിയപ്പോൾ അത് 30 ശതമാനമുയർന്ന് 2136 കോടിയാക്കി. പ്രതിവർഷം 13 ശതമാനം പലിശ തിരിച്ചടവു സഹിതം ഇപ്പോൾ പദ്ധതിയുടെ കടബാധ്യത 3000 കോടിയാക്കി ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. എങ്ങനെയും പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കണമെന്ന വാശിയോടെ തയ്യാറാക്കിയ സാധ്യതാ റിപ്പോർട്ടിൽ, 2004 വർഷത്തിൽ ഈ പാലത്തിലൂടെ പ്രതിദിനം 50,000 യാത്രക്കാർ യൂണിറ്റ് ഗതാഗതമുണ്ടാകും. (യാത്രക്കാർ യൂണിറ്റ് - പി.സി.യു. - ഒരു കോറിനെ ഒരു യൂണിറ്റായി (പി.സി.യു.)

കണക്കാക്കുന്നു. ഒരു ബസ്സ് 2.5 പി.സി.യു. എന്നിങ്ങനെ) ഉണ്ടാകും എന്നാണ് പ്രവചിച്ചത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ പരമാവധി ഗതാഗതം 16,000 യൂണിറ്റാണ്. അതായത് പ്രവചനം ഇരുന്നൂറു ശതമാനം കൂടുതലായിരുന്നു എന്നർത്ഥം. ഇതുകൊണ്ടുതന്നെ പ്രവചിച്ചിരുന്ന വരുമാനത്തിലും ഇത്രയും കുറവുണ്ടായി. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ മഹാരാഷ്ട്ര സംസ്ഥാന റോഡ് വികസന കോർപ്പറേഷനാണ് ഹൈവേ നിർമ്മിച്ചത്. ഇപ്പോഴവർ വൻ കടക്കണിയിലായി.

ഏറെ വാഗ്ദാനങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടും ഈ ഹൈവേയിലൂടെ പോകാൻ ലോറി ഡ്രൈവർമാർ തയ്യാറാകുന്നില്ല എന്നതാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. അൽപം കയറ്റിറക്കങ്ങളും വളവുകളുമുണ്ടെങ്കിലും മുംബയ് - പുന ഗതാഗതത്തിന് നിലവിലുള്ള എൻ.എച്ച്. 4 തന്നെയാണ് ബഹുഭൂരിപക്ഷവും ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന ഇന്ധനം സമയ നഷ്ടങ്ങൾ സഹിക്കാൻ അവർ തയ്യാറാകുന്നു. ഇതിന് വ്യക്തമായ കാരണങ്ങളുണ്ട്. മുംബയിൽ നിന്നും ബാംഗ്ലൂർ വരെ പോകുന്നതാണ് എൻ.എച്ച്.-4 എന്ന ഈ പാതയുടെ നീളം 1000 കി.മീ. ആണ്. ഇതിൽ 94 കി.മീ. മാത്രമാണ് പുന വരെയുള്ള ഹൈവേ. ഈ ദൂരത്തിനു മാത്രമായി ഒരു ട്രക്ക് നൽകേണ്ട ടോൾ 880 രൂപയാണ്. മൊത്തം ദൂരത്തിന്റെ പത്തു ശതമാനത്തിനുമാത്രം ഇത്ര വലിയൊരു തുക നൽകിയുണ്ടാകുന്ന സമയലാഭം എത്ര ചെറുതാണ്.

സ്വകാര്യവൽക്കരണം

സംസ്ഥാന സർക്കാർ നേരിടുന്ന ഈ വലിയ നഷ്ടം മുഴുവൻ ജനങ്ങളും പേറണമെന്നാണ് കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇന്നുവരെ കേട്ടിട്ടില്ലാത്ത ഒരു നീക്കമാണ് ദേശീയ പാത അതോറിറ്റിയെന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്ഥാപനം നടത്തിയത്. അവരുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള എൻ.എച്ച്.-4 അവർ മഹാരാഷ്ട്ര

റോഡ് വികസന കോർപ്പറേഷന് കൈമാറി. സംസ്ഥാന സ്ഥാപനം അത് സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. അങ്ങനെ എൻ.എച്ച്.-4 ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ സ്വകാര്യ ഹൈവേയായി. ഈ ഹൈവേയും ഒപ്പം 94 കി.മീ. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയും ഒന്നിച്ചാണ് വിറ്റത്. (ഇത് യഥാർത്ഥ ഡിസ്കൗണ്ട് സേൽ - ഒന്നെടുത്താൽ രണ്ട്) 2003 ഡിസംബറിൽ ലേല പരസ്യം നടത്തി 2004 മാർച്ച് 1 ന് ഐഡിയൽ റോഡ് ബിൽഡേഴ്സ് (ഐ.ആർ.ബി.) എന്ന മുംബയ് കമ്പനിയാണ് ഈ ഹൈവേകൾ രണ്ടും വാങ്ങിയത്. ഈ ലേലക്കരാർ രസകരമാണ്. 2060 കോടി രൂപക്കാണ് ഇവർ കമ്പനി ഏറ്റെടുത്തത്. (94 കി.മീ. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ മാത്രം നിർമ്മാണ ചിലവ് 2136 കോടിയാണ്. ഇതിന്റെ കൂടെയാണ് 1000 കി.മീ. ദേശീയ പാത വെറുതെ കിട്ടിയത്!) ഈ തുകയിൽ 978 കോടി രൂപ മെയ് ഒന്നിന് റോഡ് കോർപ്പറേഷന് ഈ കമ്പനി നൽകണം. ഇതുകൂടാതെ 1143 കോടി നിർമ്മാണം, പ്രവർത്തനം മുതലായ ചിലവുകൾക്കായിട്ടും നൽകണം. ഐ.ആർ.ബി. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയിൽ നിന്നും ഉടൻ തന്നെ ടോൾ പിരിവാരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ഈ പദ്ധതിക്ക് ഐ.സി.ഐ.സി.ഐ., കാന, യൂണിയൻ, ഓവർസീസ്, ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ മുതലായ ബാങ്കുകൾ ധന സഹായം വാഗ്ദാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന് ഐ.ആർ.ബി. ചെയർമാൻ പറയുന്നു. ഈ 94 കി.മീ. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയിലെ ടോൾ പിരിച്ചുകൊണ്ട് കമ്പനി ലാഭത്തിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനാവില്ലെന്ന് ആർക്കുമറിയാമെന്നിരിക്കെ, ഇത്രയധികം ബാങ്കുകൾ പദ്ധതിക്കു വായ്പ വാഗ്ദാനം ചെയ്തതിൽ എന്തോ 'ചതി'യുണ്ടെന്ന് അന്നുതന്നെ പലരും സംശയിച്ചിരുന്നു. (ബിസിനസ് വേൾഡ് - 2004 ജനു. 26

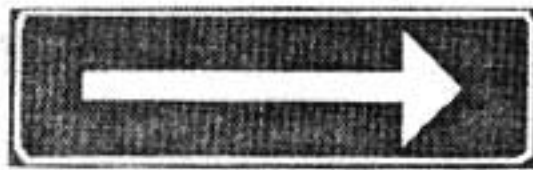
കാണുക).

ചതി ഇനിയാണു വരുന്നത്. നിലവിലുള്ള എൻ.എച്ച്.-4 ദേശീയ പാത നാലു വരിയാക്കി വികസിപ്പിക്കുക ഇനി ഈ കമ്പനിയാണ്. 2008 ൽ ഈ പണി പൂർത്തിയാകും. അതോടെ ഈ ഹൈവേയിലും ടോൾ വരും. ആ പണവും ഇനിമേൽ ഉയർന്ന ടോൾ നൽകേണ്ടി വരും. ഇതിലേ പോകുന്നവരും ഇനി ആർ.ബി.കാണുകിട്ടുക. ഇതിനെതിരെ പലരും രംഗത്തെത്തിക്കഴിഞ്ഞു. നാളിതുവരെ സൗജന്യമായി ഓടിയിരുന്ന ഹൈവേയിൽ ടോൾ വരുമ്പോൾ, തങ്ങൾ ഓടിക്കുന്ന 800 ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നിർത്തേണ്ടി വരുമെന്നാണ് മഹാരാഷ്ട്ര ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ പറയുന്നത്. മുംബൈ-പുന പാതയിൽ സർക്കാർ ബസ് ഉണ്ടാകില്ല. അല്ലെങ്കിൽ ഈ ടോൾ ഭാരം യാത്രക്കാരുടെ മേൽ ചുമത്തേണ്ടി

വരും. ഒരേ തരത്തിലുള്ള ദേശീയ പാതകളിലൂടെ വ്യത്യസ്ത ഇടങ്ങളിലേക്ക് പോകുന്നവരിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്ത നിരക്ക് എങ്ങനെ ഈടാക്കും എന്നതും അവർക്കു പ്രശ്നമാണ്. കാർഷിക-വ്യാവസായിക-വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളും ചേംബർ ഓഫ് കോമേഴ്സ് പോലുള്ള സംഘടനകളും ഈ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനെതിരെ രംഗത്തെത്തിക്കഴിഞ്ഞു.

നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഹൈവേ മുംബയ് മുതൽ പുന വരെ വികസിപ്പിക്കാൻ വെറും ഇരുമ്പു കോടി രൂപ മതിയെന്നും അതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന സാമൂഹ്യ പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വളരെ കുറവായിരിക്കുമെന്നും പല സംഘടനകളും സർക്കാരിന് മുന്നറിയിപ്പു നൽകിയിരുന്നു. അതെല്ലാം അവഗണിച്ചാണ് സർക്കാർ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർമ്മിച്ചത്. ഇപ്പോൾ ആ പാത ഉപയോഗിക്കാത്തവരും അതിന്റെ

ഭാരം വഹിക്കാൻ വിധിക്കപ്പെടുകയാണ്. ഉയർന്ന ടോൾ നിരക്കായിരിക്കും എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിൽ എന്ന് കോടതിയിൽ പല പരിസ്ഥിതി-സാമൂഹ്യ സംഘടനകളും വാദിച്ചപ്പോൾ, ടോൾ നൽകേണ്ടതില്ലാത്ത ദേശീയപാത (എൻ.എച്ച്.-14) ഉണ്ടല്ലോ എന്നാണ് സർക്കാർ നൽകിയ മറുപടി. പക്ഷെ ഈ ദേശീയ പാതയ്ക്കാണ് ഇപ്പോൾ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേക്കു വേണ്ടി കുടിയൊഴിക്കപ്പെട്ടവരുടെ പുനരധിവാസം ഇനിയും നടന്നിട്ടില്ല. അതിനു വേണ്ടി 140 ഗ്രാമങ്ങളിലെ ജനങ്ങളെ ഒന്നിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സാമൂഹ്യ പ്രവർത്തനനായ ബാബുപൻസാരെയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ സമരം നടന്നുവരികയാണ്. ഈ പാത സ്വകാര്യ കമ്പനി ഏറ്റെടുക്കുന്നതോടെ തങ്ങളുടെ ഭാവി കൂടുതൽ അനിശ്ചിതത്വത്തിലാകുമെന്ന് ഇവർ യേപ്പെടുന്നു.



മെന്നും നെടുമ്പാശേരി നത്താവളത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിലൂടെ തെളിയിച്ച വ്യക്തിയാണ് വി.ജെ.കുര്യൻ. തൃശ്ശൂരിലെ പാമ്പൂരിൽ തകർന്നുവീണ മേൽപാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണവും കുര്യന്റെ കോർപ്പറേഷനാണ് നടത്തിയിരുന്നത്. മറ്റാരെങ്കിലുമായിരുന്നു അദ്ദേഹത്തിന്റെ സ്ഥാനത്തെങ്കിൽ നമ്മുടെ മാദ്ധ്യമങ്ങൾ ഇതിനകം എന്തെല്ലാം പുകി ലുണ്ടാക്കുമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ അതൊന്നുമില്ല. എല്ലാവരെയും പോക്കറ്റിലാക്കാൻ കുര്യനറിയാം.)

1758 കോടി രൂപമുടക്കി നൂറിലധികം ചതുരശ്ര കി.മീ. സ്ഥലം സർക്കാർ (കുര്യന്റെ സ്ഥാപനം) ഏറ്റെടുത്ത് ഈ പുതിയ ഹൈവേ കമ്പനിക്ക് കൈമാറുന്നു. ഫലമോ? കമ്പനിയുടെ ആസ്തി 3150 കോടിയാകുന്നു. ഇതിന്റെ നേർപകുതി സ്വകാര്യ മുതലാളികൾക്കു കൈമാറപ്പെട്ടതാണ്. അതായത് 696 കോടി മുടക്കിയ മുതലാളിയുടെ ആസ്തി 1575 കോടിയിൽ തനിയെ ഉയരുന്നു. ആശുപത്രിയിൽ മരുന്നു വാങ്ങാനോ പള്ളിക്കൂടം കെട്ടിമേയാനോ സർക്കാരിന്റെ കയ്യിൽ പണമില്ലെന്നു പറയുന്ന കാലത്ത് 696 കോടി ഓഹരിയായും 1758 കോടി സ്ഥലമെടുപ്പിനും മുടക്കാൻ എങ്ങനെ സർക്കാർ കണ്ടെത്തുന്നു എന്നത് നമ്മെ അത്ഭുതപ്പെടുത്തിയേക്കാം. എന്നാൽ 'വിദഗ്ദ്ധന്മാർ' അതിന് എളുപ്പവഴി പറയുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിൽ വിൽക്കുന്ന പെട്രോളിനും ഡീസലിനുമേൽ ലിറ്ററിന് ഒരു രൂപ നിരക്കിൽ ഹൈവേ സെസ്സ് ഏർപ്പെടുത്തുക. കേരളത്തിൽ ഡീസൽ-പെട്രോൾ

വാങ്ങുന്ന എല്ലാവരും ഈ ഹൈവേക്ക് പണം നൽകേണ്ടി വരും എന്നതിനു പുറമെ ഈ ഇന്ധന വിലവർദ്ധനവിനാൽ യാത്രാ-കടത്തുകുലികളിലുണ്ടാകുന്ന വർദ്ധനവു മൂലം മുഴുവൻ കേരളീയരും പല വിധത്തിൽ ഭാരം താങ്ങേണ്ടിവരും. രണ്ടു ശതമാനം കേരളീയർ പോലും ഈ ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കില്ലെന്ന് സർക്കാർ ഏജൻസികൾ നടത്തിയ സർവ്വേ തന്നെ പറയുന്നു. ആ ഹൈവേക്കു വേണ്ടി എല്ലാക്കാലത്തേയ്ക്കും നാം പണം നൽകണം. ഈ പണം ഒരു സ്വകാര്യ കമ്പനിയുടെ ആസ്തിയും ലാഭവുമായി മാറുകയും ചെയ്യുന്നു.

വീണ്ടും ബി.ഒ.ടി.

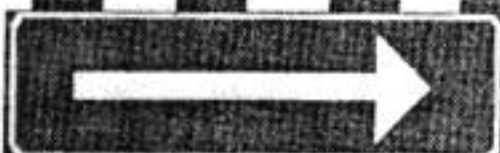
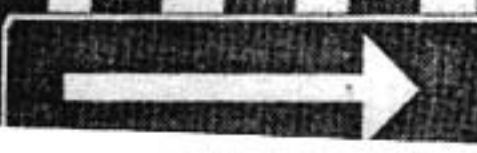
ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിന് കൂടുതൽ ആവശ്യമായി വരുന്ന 3300 കോടി യോളം രൂപ വായ്പയെടുക്കുമെന്നാണ് പ്രാഥമിക റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിരുന്നത്. ഹഡ്കോ വായ്പയാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. 2003 ഫെബ്രുവരി 11 ന് ഹഡ്കോ അയച്ച ഒരു



എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ കടന്നുപോകുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾ

- | | | |
|--|--|-------------------------------------|
| 1. പുല്ലൂർ - വെരിയ (M) | 36. വാഴയൂർ (E) | 70. പാമ്പാക്കുട (M) |
| 2. കോടോം - ബേളൂർ (M) | 37. ചെറുകാവ് (M) | 71. തിരുമാറാടി (W) |
| 3. കിനാനൂർ - കരിന്തളം (P) | 38. പുളിക്കൽ | 72. ഇലഞ്ഞി (W) |
| 4. കയ്യൂർ - ചീമേനി (M) | 39. കൊണ്ടോട്ടി (W) | 73. ണീഴൂർ (E) |
| 5. കോക്കോൽ - ആലപ്പടമ്പ (P) | 40. വേങ്ങര (M) | 74. കുറവിലങ്ങാട് |
| 6. പെരിങ്ങാം - വയ്ക്കര
(തെക്ക്-പടിഞ്ഞാറ്) | 41. ഉറകം (W) | 75. കാണക്കാരി (E) |
| 7. എമരം-കുറ്റൂർ (M) | 42. പറപ്പൂർ (E) | 76. ഏറ്റുമാനൂർ (M) |
| 8. കടന്നപ്പള്ളി-പാണപ്പുഴ (M) | 43. കോട്ടയ്ക്കൽ | 77. അയർക്കുന്നം (M) |
| 9. പരിയാരം (M) | 44. മാറാക്കര (M) | 78. പാമ്പാടി |
| 10. കുറുമാത്തൂർ (M) | 45. വളാഞ്ചേരി (M) | 79. കുറുകച്ചാൽ (M) |
| 11. മയ്യിൽ (M) | 46. കുറ്റിപ്പുറം (E) | 80. കുന്നത്താനം |
| 12. കുറ്റാട്ടൂർ (M) | 47. പട്ടിത്തറ (M) | 81. കവിയൂർ (E) |
| 13. കൂടാളി | 48. ചാലിശ്ശേരി (E) | 82. കല്ലുപ്പാറ (W) |
| 14. അഞ്ചരക്കണ്ടി (M) | 49. കടവല്ലൂർ (E) | 83. ഇരവിപേരൂർ |
| 15. വേങ്ങാട്ട് (M) | 50. കടങ്ങോട് (W) | 84. മുളങ്കുന്നം |
| 16. കോട്ടയം | 51. ചുണ്ടൽ | 85. കുളനട |
| 17. മൊകേരി | 52. കൈപ്പറമ്പ് (M) | 86. പന്തളം (W) |
| 18. പന്നുനാൽ (E) | 53. മുളംകുന്നത്തകാവ് (M) | 87. തുമ്പമൺ (E) |
| 19. പെരുങ്ങുളം (M) | 54. അടാട്ട് (E) | 88. പള്ളിക്കൽ (M) |
| 20. എടച്ചേരി (E) | 55. അയ്യന്തോൾ
(തൃശൂർ കോർപ്പറേഷൻ) (M) | 89. കടമ്പനാട് (M) |
| 21. പുറമേരി | 56. കുർക്കഞ്ചേരി
(തൃശൂർ കോർപ്പറേഷൻ) (M) | 90. കുന്നത്തൂർ (W) |
| 22. ആയഞ്ചേരി (W) | 57. അവിണിശ്ശേരി | 91. എഴുകോൺ |
| 23. വിലുപള്ളി (E) | 58. വല്ലച്ചിറ (M) | 92. കരിമ്പ (കൊട്ടാരക്കര) |
| 24. ചെറുവണ്ണൂർ (W) | 59. പറപ്പുകര (M) | 93. പുയപ്പള്ളി (W) |
| 25. മേപ്പയൂർ (M) | 60. തൂരിയാട് (M) | 94. കല്ലുവാതുകൽ (M) |
| 26. അരിക്കുളം (M) | 61. ആളൂർ | 95. നാവായികുളം |
| 27. നടുവണ്ണൂർ (W) | 62. കാടുകുറ്റി | 96. കരവാരം |
| 28. ഉള്ളേരി | 63. അന്നമനട (M) | 97. ആറ്റിങ്ങൽ
(മുനിസിപ്പാലിറ്റി) |
| 29. അത്തോളി (E) | 64. നെടുമ്പാശ്ശേരി (W) | 98. മംഗലപുരം (E) |
| 30. കാക്കൂർ (W) | 65. ചെങ്ങമനാട് | 99. പോത്തൻകോട് (W) |
| 31. ചേളന്നൂർ (M) | 66. കീഴ്മാട് (M) | 100. അണ്ടൂർകോണം (E) |
| 32. മടവൂർ (W) | 67. വെങ്ങാല (W) | 101. കഴക്കൂട്ടം |
| 33. കുരുവട്ടൂർ (E) | 68. പുത്തൻകുരിശ് | |
| 34. കുന്നമംഗലം | 69. രാമമംഗലം (M) | |

(M) - മധ്യത്തിലൂടെ
 (E) - കിഴക്ക് അതിർത്തി ചേർന്ന്
 (W) - പടിഞ്ഞാറ് അതിർത്തി ചേർന്ന്
 (P) - ഭാഗികമായി



കത്താണ് (ഇത് ജിം മാമാങ്കത്തിന്റെ ലഹരിക്കാലമാണ്) ഇതിനാ ധാരമായിക്കാണിച്ചത്. പക്ഷെ പദ്ധതിയുടെ വിജയം സംബന്ധിച്ച് സംശയമുള്ളതിനാലോ എന്തോ ഹഡ്കൊ പിൻമാറി. സർക്കാർ വായ്പക്കു ജാമ്യക്കാരുമാകുന്നു. സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്കൊരു ബാധ്യതയുമില്ല. പക്ഷെ വായ്പ കൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന ആസ്തിയിലും ലാഭത്തിലും അവർക്കു തുല്യ പങ്കു കിട്ടും.

ഇത്രയൊക്കെ മഹത്തരമാണെന്ന് സർക്കാർ വാദിക്കുമ്പോഴും ഇതിനു വായ്പ നൽകാൻ ബാങ്കുകളും തയ്യാറല്ല എന്നതാണ് വസ്തുത. - മുംബയ് പുന പോലുള്ള ഹൈവേകളുടെ അനുഭവം അവരുടെ മുന്നിലുണ്ട്. അതുകൊണ്ടു തന്നെ സർക്കാർ ബി ഒടി (നിർമ്മിക്കുക, പ്രവർത്തിപ്പിക്കുക, കൈമാറുക) അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ ധനം സമാഹരിക്കാനാണ് സർക്കാർ ശ്രമം. ഇത് സംസ്ഥാനത്തെ മുഴുവൻ ജനങ്ങൾക്കും വലിയൊരു ബാധ്യതയാകാനാണ് സാധ്യത. മൂപ്പതു കോടി മുതൽമുടക്കി കേരളത്തിൽ ആദ്യമായി നിർമ്മിച്ച മട്ടാഞ്ചേരിപ്പാലത്തിന്റെ അനുഭവം നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. പതിമൂന്നുവർഷവും ഒമ്പതുമാസവും. ഇപ്പോഴത് 19 വർഷമാക്കിയെന്നും കേൾക്കുന്നു) കൊണ്ട് ജനങ്ങളിൽനിന്ന് 900 കോടി രൂപ പിരിക്കുന്ന ഒരു 'ചതിയൻ പദ്ധതിയാണിതെന്ന് ഇന്നെല്ലാവർക്കും ബോദ്ധ്യമുണ്ട്. ഇവിടെ 500 കോടിയാണ് മുതൽ മുടക്കുന്നത്. പല പതിനായിരം കോടി നാട്ടുകാരിൽ നിന്നും പിഴിഞ്ഞെടുക്കേണ്ടിവരും. മഹാരാഷ്ട്രയിൽ നടത്തിയ ഡിസ്കൗണ്ട് വിലപന പോലെ, എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയിൽ വേണ്ടത്ര ലാഭം കിട്ടാതെ വന്നാൽ, നിലവിലുള്ള ഹൈവേ 47 ഉം 17 ഉം ഇവർക്ക് ടോൾ പിരിക്കാൻ കൈമാറിയെന്നും വരാം.

മട്ടാഞ്ചേരി ബിഒടി പാലത്തിനെതിരെ ജനകീയ സമരം നടത്തിയാൽ അത് ഉടമസ്ഥനായ ഗാമൺ ഇന്ത്യ കമ്പനിക്കു മെച്ചമാണ്. ബിഒടി കരാറിലെ ഫോഴ്സ് മെജൂറെ (മനുഷ്യന്റെ കഴിവനതീതമായ കാര്യങ്ങൾ-വെള്ളപ്പൊക്കം, ഭൂചലനം, യുദ്ധം, കലാപം മുതലായവ മൂലം ഒരു കരാർ നടപ്പാക്കുന്നതിനാൽ വീഴ്ച വന്നാൽ ഉള്ള നടപടിക്രമം) അനുസരിച്ച് പാലത്തിലൂടെ വാഹനഗതാഗതം നടക്കാത്ത ഓരോ ദിവസവും കരാറിന്റെ കാലാവധിയിൽ കൂട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കും. ഉദാഹരണത്തിന് പാലത്തിൽ ടോൾ പിരിക്കാൻ കമ്പനിക്ക് നൽകിയതിലധികം സമയപരിധി 2010 ജനുവരി 1 ആണെന്നിരിക്കട്ടെ. ഒരു ദിവസം ബന്ദോ ഹർത്താലോ സമരമോ മൂലം പാലത്തിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ പോകുന്നില്ലെങ്കിൽ കരാർ തീരുന്ന തീയതി 2010 ജനുവരി 2 ആകും. ഇതുപോലെ ബസ്സുകൾ പാലം ബഹിഷ്കരിച്ചപ്പോഴുമുണ്ടായി. ശരാശരിയിൽത്താഴെ വാഹന ഗതാഗതമുണ്ടായതായി തെളിഞ്ഞാൽ അതിനനുപാതികമായി കാലാവധി കൂടും.

വൻജനകീയ സമരങ്ങളുണ്ടായിട്ടും ഓരോ വർഷവും കമ്പനി ടോൾ നിരക്ക് കൂട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ജീവിതനിലവാര സുചികയനുസരിച്ച് തൊഴിലാളിക്ക് ക്ഷാമബത്ത നൽകുന്നത് ശരിയാണോയെന്നു സംശയിക്കുന്നവർക്ക്, മുതലാളിയ്ക്കുള്ള ടോൾ നിരക്കിന് ഇത് ബാധകമാക്കണമെന്ന കാര്യം നിശ്ചയം. മൂന്നാംവർഷം ടോൾ നിരക്കുകൂടിയപ്പോൾ സമരം രൂക്ഷമായി. മന്ത്രിസഭാ ഉപസമിതിയുണ്ടായി. ഏറെ വൈകിയാണെങ്കിലും ചർച്ച നടന്നു. ടോൾ നിരക്കിൽ 'നാമമാത്രമായ' ചില കിഴിവുകൾ നൽകി. എന്നാൽ ഈ 'നഷ്ടം' നികത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ടോൾ പിരിവുകാലം 19 വർഷമാക്കി ഉയർത്താനും അതിനുപുറമെ കോടികൾ പ്രതിവർഷം നഷ്ടപരിഹാരമായി സർക്കാർ നൽകാനുമാണ് 'ഒത്തുതീർപ്പ്'. എങ്ങനെയായാലും ബിഒടി മുതലാളിക്കുള്ള ലാഭം കൂടും. മുമ്പ് കൊച്ചിക്കാർ മാത്രം സഹിച്ചിരുന്ന നഷ്ടം, സർക്കാർ പണം നൽകുന്നതുവഴി, മുഴുവൻ കേരളീയരുടേയും മേൽ ആയിരിക്കണം. ഇത്തരം നാടകങ്ങളെല്ലാം നാം എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേക്കാര്യത്തിലും നാം കാണേണ്ടിവരും.

(അവസാനിക്കുന്നില്ല)



കേരളീയം
പുസ്തകശാല

തരുൺ ജെ. തേജ്പാലിന്റെ പുത്രാധിപത്യത്തിൽ ഡൽഹിയിൽ നിന്ന് ടാബ്ലോയ്ഡ് സൈസിൽ ആഴ്ചപത്രം.



തെഹൽക്ക പോർട്ടൽ അഴിമതി വെളിച്ചത്തുകൊണ്ടുവന്ന് ശ്രദ്ധേയമായി. സർക്കാർ കള്ളക്കേസിൽ കൂടുക്കി പൂട്ടിച്ചു. ഇപ്പോഴിതാ അച്ചടി രൂപത്തിൽ. പേജ് : 40, വില 10-00 രൂപ.

COCA COLA

QUIT PLACHIMADA QUIT INDIA



The Story of Anti Coca Cola struggle at Plachimada in Kerala. Page : 28-00. Contribution Rs. 10-00, Convener, Coca Cola Virudha Janakeeya Samara Samithi.

CONSUMERISM

THE POST MODERN RELIGION

Thomas Sebastian

Page : 64, Rs. 30-00, J&P Publications, Mumbai.



ആഗോളവത്കരണവും അസംതൃപ്തികളും

ജോസഫ് ഇ. സ്റ്റീഗ്ലിസ്

(2001-ലെ നോബൽ സമ്മാന ജേതാവ്)

വിവർത്തനം : രാജഗോപാൽ, ആശലത

പേജ് : 290, വില 100-00,



വില മുൻകൂർ അയച്ചാൽ തപാൽ ചെലവ് സൗജന്യം. വി.പി.പി സൗകര്യം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്. M.O./D.D. അയക്കേണ്ട വിലാസം:

കേരളീയം

കൊക്കാലൈ, തൃശൂർ-21
ഫോൺ: 0487-2421385