



ബി.ഒ.ടി സ്വകാര്യവൽക്കരണനയം പൊതുമതിരത്തുകളിൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കാനും അതിലൂടെ കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ അഴിമതി നടത്താനും ഉദ്ദേശിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്ന ദേശീയപാത വികസനത്തിനെതിരെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന ലക്ഷക്കണക്കിനുള്ള ശക്തമായ ജനകീയ ചെറുത്ത് നിൽപ്പ് നടത്തുകയാണ്. റോഡിന്റെ വീതി കുട്ടുക എന്നത് അടിസ്ഥാന വികസനമാണെന്ന് പറയുന്ന വികലമായ പൊതുമതിരയ്ക്കെതിരെയും എസ്റ്റിമേറ്റ് തുകയുടെ പോലും അനേകം ഇരട്ടി കൊള്ളലാഭം കൊയ്യുന്ന ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയ്ക്കുമെതിരെയുള്ള സമരമായി ഇത് മാറുന്നു

## ദേശീയപാത വികസനം

# കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനെതിരെ ജനകീയ ചെറുത്തുനിൽപ്പ്

■ ഹാഷിം ചേന്ദ്രാനിള്ളി

കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകൾ 4 വരിയായി വികസിപ്പിക്കുന്നു എന്ന പുരോഗമനത്തിന്റെ മറവിൽ, ജനവിരുദ്ധമെന്ന് കേരളം ഉറക്കെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള, ബി.ഒ.ടി. സ്വകാര്യവൽക്കരണനയം പൊതുമതിരത്തുകളിൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കാനും അതിലൂടെ ലക്ഷക്കണക്കിന് കോടി രൂപയുടെ അഴിമതി നടത്താനുമാണ് നിക്ഷിപ്തതാൽപര്യക്കാർ അരയും തലയും മുറുക്കി രംഗത്ത് വന്നിരിക്കുന്നത്. ഒഴിപ്പിക്കപ്പെടേണ്ടവരുടെയും, ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമിയുടെയും യഥാർത്ഥ എണ്ണവും വിലയും സത്യസന്ധമായി പരിഗണിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ 'ഫീസിബിലിറ്റി' എന്ന് ഏത് കണ്ണുപൊട്ടനും പറയാവുന്ന പദ്ധതിയെ "ഫീസിബിൾ" ആക്കിയ കൺസൾറ്റന്റുമാരിൽ തുടങ്ങുന്നു ആദ്യ അഴിമതി. ബാറുകൾ മുഖിൽ ചെല്ലുമ്പോൾ 'പാമ്പാവുകയും' വഴിമാറി പോവുകയും ചെയ്യുന്ന "വിദഗ്ദ്ധ രൂപരേഖകൾ" മറ്റൊന്ന്. യഥാർത്ഥ നിർമ്മാണ ചിലവിന്റെ 400 ശതമാനം പെരുപ്പിച്ച് കള്ളകണക്കുണ്ടാക്കി അതിന്റെ 40 ശതമാനം തുക കേന്ദ്ര ഖജ

നാവിൽനിന്ന് ഗ്രാന്റായി അടിച്ചെടുത്ത്, സൗജന്യമായി കിട്ടുന്ന ഈ തുകകൊണ്ട് റോഡ് നിർമ്മിച്ച്, 30 വർഷം സകല അവകാശങ്ങളോടെയും കൈവശം വച്ച് ടോൾ പിരിക്കുന്ന പുത്തൻ BOT സമ്പ്രദായം എന്ന വമ്പൻ അഴിമതിക്കാണ് വഴിയൊരുക്കിക്കൊടുക്കുന്നത്. എസ്റ്റിമേറ്റ് തുകയുടെ പോലും അനേകം ഇരട്ടി കൊള്ളലാഭം അറ്റാദായമായി ബി.ഒ.ടി. കമ്പനികൾക്ക് കേരളത്തിൽനിന്ന് ചോർത്താൻവേണ്ട ഉറപ്പ് നൽകുന്ന ടോൾ നിരക്കുകളും ഉദാര വ്യവസ്ഥകളും അഴിമതിയുടെ മറ്റൊരുദാഹരണമാണ്. കിടപ്പാടവും ഭൂമിയും തൊഴിലും നഷ്ടപ്പെടുന്നവന് നൽകുന്ന നക്കാപ്പിച്ചയിൽ കയ്യിട്ടുവാരി 11% ആദായനികുതി 'പിടിച്ചെടുക്കുന്ന' സർക്കാർ 10 വർഷത്തേക്ക് BOT കമ്പനികൾക്ക് നൽകുന്ന ആദായനികുതി ഇളവും മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളും തുടങ്ങി അഴിമതിയുടെ കാണാച്ചരടുകൾ ഒരോന്നായി അനാവരണം ചെയ്യപ്പെട്ട് കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതെല്ലാം അടിവരയിട്ട് സ്ഥാപിക്കാവുന്ന ഉദാഹരണങ്ങളായി കഴിഞ്ഞ ഏതാനും മാസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുടെ നിരവധി ഉന്നത ഉ

ദ്യോഗസ്ഥർ കോടികളുടെ കോഴപ്പണത്തോടൊപ്പം പിടിക്കപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. വെളിപ്പെട്ട അഴിമതികൾക്കുമപ്പുറം കാണാമറയത്ത് എന്ത് നടക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പിക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ. ചുഷകരുടെ ഒളിയജ്ഞകൾ സുഗമമായി നടപ്പിലാക്കണമെങ്കിൽ കേരളത്തിലെ NH:17, NH:47 എന്നീ 850 കിലോമീറ്റർ നീളം വരുന്ന രണ്ട് ദേശീയപാതകളുടെയും വശങ്ങളിൽ ജീവിക്കുന്ന ലക്ഷക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങളെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടിവരും എന്നതാണ് ഭീകരമായ സത്യം. വീട്, ഭൂമി, കൃഷി, കച്ചവടം, വരുമാനം, തൊഴിൽ എന്നിങ്ങനെ വിവിധ വിഭാഗങ്ങളിലായി പദ്ധതിലും ബാധിക്കപ്പെടുന്നവരുടെ എണ്ണം ഇരുപത് ലക്ഷത്തിന് മുകളിലാണെന്ന വസ്തുത വളരെ ലാഘവത്തോടുകൂടി കണ്ടുകൊണ്ടാണ് യാതൊരു പുനരധിവാസ പദ്ധതിയുമില്ലാതെ അധികൃതർ കുടിയൊഴിപ്പിക്കാൻ ആരംഭിച്ചത്. അങ്കമാലി മണ്ണുത്തി ഭാഗത്ത് ഉദ്ദേശിച്ച പോലെ കാര്യങ്ങൾ നടത്താൻ സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞുവെങ്കിലും മറുവശത്ത് ജനങ്ങൾ സംഘടിപ്പിക്കുകയായിരുന്നു. ഒരു രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിയുടെയും പിന്തുണയില്ലാതെ എറണാകുളത്തെ ചേ



രാനല്ലൂർ എന്ന ഗ്രാമത്തിൽനിന്ന് 2005-ൽ തുടങ്ങിയ ബി.കെ.ടി. വിരുദ്ധ-കൂടിയൊഴിപ്പിക്കൽ വിരുദ്ധ പ്രക്ഷോഭം 2010-ൽ എത്തിയതോടെ കേരളം കണ്ട വൻ ജനകീയ സമരമായി മാറുകയായിരുന്നു. കൊടുങ്കാറ്റിന്റെ രൂപം പൂണ്ട ഈ ജനകീയ ശക്തിക്കനുകൂലമായി 2010 ഏപ്രിൽ 20-ലെ സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിൽ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികൾക്കും ഒറ്റക്കെട്ടായി തീരുമാനമെടുക്കേണ്ടിവന്നു. കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകൾ 30 മീറ്ററിൽ BOT വ്യവസ്ഥയില്ലാതെ 4 വരിപ്പാതകളായി വികസിപ്പിക്കുക എന്ന ഈ ജനപക്ഷ തീരുമാനത്തെ അട്ടിമറിക്കാൻ ഒളിഞ്ഞും തെളിഞ്ഞും ചില ശക്തികൾ രംഗത്ത് വന്നിട്ടുണ്ട്. റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഡവലപ്പ്മെന്റ് അസോസിയേഷനുകളുടെ കോൺഫറൻഷൻ, ഫ്ലാറ്റ് നിർമ്മാതാക്കളുടെയും കരാറുകാരുടെയും വൻകിട വ്യവസായികളുടെയും സംഘടനകൾ എന്നിവരെല്ലാം ചേർന്ന് ഒരു “മുന്നണി” യുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. സർവ്വകക്ഷി നിവേദനത്തിന് പിറകെ പ്രധാനമന്ത്രിയേയും, വകുപ്പു മന്ത്രിയേയും കണ്ട് ‘കേരളത്തിൽ 60 മീറ്റർ വീതിയിൽ BOT വ്യവസ്ഥയിൽ ദേശീയപാത വീതികൂട്ടണം’ എന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ് ഈ സ്വാർത്ഥമതികൾ. ഇവരുടെ ‘പരിശ്രമം’ മൂലം രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കളിൽ ചിലരെകൊണ്ടും മാധ്യമ ലോകത്തെ ചില കുത്തകകളെ കൊണ്ടും ജനപക്ഷ തീരുമാനത്തിന് എതിരായി ശബ്ദിപ്പിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, ഈ അവിശുദ്ധ അച്ചുതണ്ട് ജനങ്ങൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഒരു പക്ഷെ മറ്റൊരു സർവ്വകക്ഷി യോഗത്തിൽ മുൻതീരുമാനം മാറ്റിയാലും ജനകീയ പ്രക്ഷോഭം കൂടുതൽ കരുത്ത് നേടുകയേ ഉള്ളൂവെന്ന് ഉറപ്പാണ്.

നാലുവരിപ്പാതകൾക്ക് വാസ്തവത്തിൽ 30 മീറ്റർ അധികമാണ്. അന്തർദേശീയ നിലവാരത്തിൽ ഒരു വരിപ്പാതയുടെ വീതി മൂന്നര മീറ്റർ എന്നാണ് ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സ് നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഇതനുസരിച്ച് 30 മീറ്ററിൽ 6 വരിപ്പാതപോലും സു-

ഭീമമായ കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ ഉണ്ടാകുമെന്നുറപ്പായിട്ടും ദേശീയപാതകൾ തന്നെ വീതി കൂട്ടണം എന്ന് നിർബന്ധമുള്ളവരുടേത് നിക്ഷിപ്ത താൽപര്യമാണ്. പദ്ധതി വരുമെന്ന തിരിച്ചറിവിൽ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് സംഘങ്ങൾ വാങ്ങിക്കൂട്ടിയിരിക്കുന്ന ഏക്കർ കണക്കിന് ഭൂമികൾ വില കൂടുകയും ആവശ്യക്കാർ വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യുക എന്ന സ്വാർത്ഥ താൽപര്യം! കുടിയിറക്കേണ്ടവരുടെ എണ്ണം കുറച്ച് കാണിച്ചും ഇല്ലാത്ത പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പ്രചരിപ്പിച്ചും തെറ്റായ റോഡപകട കണക്കുകളും വാഹനപ്പെരുപ്പവും നിരത്തിയും എവ്വിധവും റോഡ് സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടപ്പാക്കണം എന്ന ദുർവ്യാശിയിലാണിവർ

ഖമായി നിർമ്മിക്കാം. കൊച്ചിയിലെ ഇൻഫോ പാർക്കിലേക്ക് 26.5 മീറ്റർ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി സർക്കാർതന്നെ നിർമ്മിച്ച 6 വരി എക്സ്പ്രസ് വേ നിഷേധിക്കാനാവാത്ത തെളിവാണ്. തിരുവനന്തപുരത്ത് NH 47-ൽ കരമനകാളിയക്കാവിള ഭാഗത്ത് 30 മീറ്ററിൽ 6 വരി ഹൈവെയുടെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. പ്രശ്നം അതല്ലായെന്ന് വ്യക്തം. അടച്ചുകെട്ടൽ, പ്രവേശന നിഷേധം, ചൂങ്കം, കച്ചവട-വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ, റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് വ്യാപാരം, എക്സ്പ്രസ് ഹൈവെയിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്ന മറ്റു ജനവിരുദ്ധ വ്യവസ്ഥകൾ എന്നിവ നടപ്പാക്കണമെങ്കിൽ 45-60 മീറ്റർ വേണം. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ശക്തമായ എതിർപ്പിനെ തുടർന്ന് ഉപേക്ഷിച്ച എക്സ്പ്രസ് വേയെ പ്രച്ഛന്നവേഷം കെട്ടിച്ച്, ദേശീയ പാതയെ തന്നെ ഇല്ലാതാക്കാനുള്ള പദ്ധതിയാണിത് എന്ന് പറയാൻ മറ്റ് കാരണങ്ങൾ തേടേണ്ടതില്ല.

ഭീമമായ കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ ഉണ്ടാകുമെന്നുറപ്പായിട്ടും ദേശീയപാതകൾ തന്നെ വീതി കൂട്ടണം എന്ന് നിർബന്ധമുള്ളവരുടേത് നിക്ഷിപ്ത താൽപര്യമാണ്. പദ്ധതി വരുമെന്ന തിരിച്ചറിവിൽ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് സംഘങ്ങൾ വാങ്ങിക്കൂട്ടിയിരിക്കുന്ന ഏക്കർ കണക്കിന് ഭൂമികൾ വിലകൂടുകയും ആവശ്യക്കാർ വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യുക എന്ന സ്വാർത്ഥ താൽ-

പര്യം! കുടിയിറക്കേണ്ടവരുടെ എണ്ണം കുറച്ച് കാണിച്ചും ഇല്ലാത്ത പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പ്രചരിപ്പിച്ചും തെറ്റായ റോഡപകട കണക്കുകളും വാഹനപ്പെരുപ്പവും നിരത്തിയും എവ്വിധവും റോഡ് സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടപ്പാക്കണം എന്ന ദുർവ്യാശിയിലാണിവർ.

പൊതുജനം വികസനത്തിനെതിരല്ല. ജനത്തിന്റെ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താണ് ദേശീയ ശരാശരിയുടെ അഞ്ചിരട്ടി റോഡുകൾ കേരളത്തിലുണ്ടായത്. സൗജന്യമായിപ്പോലും പൊതുഗതാഗത സൗകര്യത്തിന് വേണ്ടി മുൻഗാമികൾ വിട്ടുകൊടുത്ത ഭൂമി മുഴുവൻ കുത്തക മുതലാളിമാർക്ക് കൈമാറുന്നതിനെയും, സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യം ഹനിക്കുന്നതിനെയും, ചൂങ്കപ്പിരിവിനെയും, സമാനതകളില്ലാത്തത്ര ഭീകരമായ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനേയും എതിർക്കാതിരിക്കാൻ പ്രബുദ്ധ കേരളത്തിനാവേണ്ടത്. 30 മീറ്റർ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോഴും ആയിരങ്ങളെ ഒഴിപ്പിക്കണം. എങ്കിലും മതിയായ പുനരധിവാസ നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ് മുൻകൂറായി നൽകിയാൽ 30 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഭൂമി വിട്ട് നൽകാൻ തയ്യാറാണ് എന്ന ജനങ്ങളുടെ നിർദ്ദേശമാണ് പരിഗണിക്കേണ്ടത്. കാരണം ഈ ത്യാഗത്തിന് ഇന്ന് സന്നദ്ധരാകുന്നവർക്ക് പോലും ഭാവിയിൽ ഈ നിലപാടുണ്ടായിരിക്കാത്തതല്ല. നടപ്പാക്കാനാവാത്ത 45 മീറ്റർ BOT പദ്ധതിക്ക് വേ-



ണ്ടി വർഷങ്ങൾ കാത്തിരുന്നാൽ ഒരു പക്ഷേ ദേശീയ പാതകൾ 30 മീറ്ററായി വികസിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം പോലും അവതാളത്തിലാവും എന്നർത്ഥം. അല്ലെങ്കിൽ കേരളത്തിൽ 850 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ നന്ദിഗ്രാം ആവർത്തിക്കണം.

ദേശീയപാതയെ ഒരേ ഒരു ഗതാഗത സ്രോതസ്സായി മാറ്റുന്നത് കേരളത്തിന് നല്ലതല്ല. സമാന്തര റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം അവഗണിക്കപ്പെട്ട് കിടക്കുന്ന ജല

ഗതാഗത മേഖലയും റെയിൽവെയും പരമാവധി ഉപയോഗപ്പെടുത്തണം. ചരക്ക് നീക്കത്തിനും യാത്രക്കും തീരെ കുറഞ്ഞ ചിലവ് വരുന്ന ഇവക്ക് പകരം ചുങ്കപ്പിരിവും ഇന്ധന ഉപയോഗവും മൂലം വൻചിലവ് വരുന്നതും വിലക്കയറ്റത്തിനിടയാക്കുന്നതുമായ റോഡുകൾ പരിഹാരമല്ലതന്നെ.

റോഡ് വ്യവസായത്തിലൂടെ മൂലധനക്കൊയ്ത്തിനിറങ്ങി തിരിച്ച മുതലാളിമാരുടെയും, കാർനിർമ്മാണ വ്യ

വസായികളുടെയും, റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഭീമൻമാരുടെയും താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ സർക്കാരിനും രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികൾക്കും ബാധ്യതയില്ല. സാധാരണക്കാരുടെയും പാവങ്ങളുടെയും പാർപ്പിടം, വ്യാപാരം, തൊഴിൽ, വരുമാനം എന്നിവ സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് നാലു വരിപാത ഉണ്ടാക്കുക എന്ന ജനപക്ഷ തീരുമാനമാണ് ഉണ്ടാവേണ്ടത്.

ബന്ധങ്ങൾക്ക്: 9495559055

## ബി. ഒ. ടി ചുങ്കപാത

# എക്സ്പ്രസ്സ് വേയേക്കാൾ വിനാശകരം

കാസർഗോട്ടെ ചാലിങ്ങലിൽ നിന്നാ രംഭിച്ച് തിരുവനന്തപുരത്തെ കഴക്കൂട്ടത്ത് അവസാനിക്കുന്ന 507 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യവും 100 മീറ്റർ വീതിയും നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേക്കുവേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ട വീടുകളുടെ എണ്ണം 3096 മാത്രമായിരുന്നു. നിർദ്ദിഷ്ട എൻ.എച്ച് 17 പദ്ധതിപ്രകാരം 430 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കുമ്പോൾ പോലും കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടിവരുന്ന കെട്ടിടങ്ങളുടെ എണ്ണം ഇരുപതിനായിരത്തിന് മുകളിലാണെന്ന് സർക്കാരിന്റെ സാധ്യതാപഠന റിപ്പോർട്ട് (Ref:1)തന്നെ വെളിപ്പെടുത്തുന്നു. നിർദ്ദിഷ്ട ദേശീയ പാത വികസനത്തിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് ശരാശരി കിലോമീറ്ററിന് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയേക്കാളും ഏറെ കൂടുതലാണെന്ന് പഠനങ്ങൾ തെളിയിക്കുന്നു. നിയന്ത്രിത പ്രവേശനം, ഭീമമായ ചുങ്കം, അമിത ഉയരം, പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ, സ്വകാര്യ കുത്തകവൽക്കരണം, റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ മറവിൽ നടക്കുന്ന റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കൃത്രിമങ്ങൾ എന്നിവയെല്ലാം രണ്ടുപദ്ധതിയിലും ഉണ്ട് എന്നും പഠന റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്ന് വ്യക്തം. മാത്രമല്ല എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയെ അപേക്ഷി

ച്ച് ദേശീയപാത വീതികൂട്ടൽ കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വികസിതവും ജനസാന്ദ്രതയേറിയതും നിർമ്മിതിക്കുള്ളതുമായ പ്രദേശത്താണെന്ന വസ്തുത കണക്കിലെടുത്താൽ സാധ്യതാപഠനത്തിൽ പറയുന്ന എണ്ണത്തിന്റെ ഇരട്ടിയെങ്കിലും കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടിവരുമെന്നുറപ്പ്.

എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ അവികസിതമായ പുതിയ ദിശയിലൂടെയാണ് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടത്. ഒഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന മുഴുവൻ കുടുംബങ്ങൾക്കും 6 സെന്റ് ഭൂമി നൽകുമെന്ന് മുൻകൂറായി സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. എന്നിട്ടും കേരള ജനതയ്ക്ക് അത് സ്വീകാര്യമായിരുന്നില്ല. ജനാധിപത്യ കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായാണ് അതിനെ നേരിട്ടത്. അപ്പോൾ പിന്നെ അതിനേക്കാൾ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക-പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഏറെയുണ്ടാക്കുന്ന യാതൊരു പുനരധിവാസ പദ്ധതിയുമില്ലാത്ത ദേശീയപാത 17 ബിഒടി വൽക്കരണ വികസനത്തോട് കേരളത്തിലെ ഏത് വിഭാഗത്തിനാണ് പ്രതിപത്തി?

### റോഡ് സ്വകാര്യവൽക്കരണവും രഹസ്യഅജണ്ടകളും

കേരള സമൂഹത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക നട്ടെല്ല് എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കാവുന്നത്,

ലക്ഷക്കണക്കിന് കുടുംബങ്ങൾ ഉപജീവനം നടത്തുന്ന ചെറുകിട വ്യാപാര മേഖലയാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ 90% വ്യാപാര ആവശ്യങ്ങളും നിറവേറ്റപ്പെടുന്നത് പ്രധാന പാതകൾക്കിരുവശവുമായി കച്ചവടം നടത്തുന്ന മേൽപ്പറഞ്ഞ വിഭാഗത്തിലൂടെയാണ്. ഈ വ്യാപാര സമൂഹം കൈയാളുന്ന വ്യാപാര സ്രോതസ്സുകളിൽ സ്വദേശ-വിദേശ വ്യാപാര കുത്തകകളുടെ മൂലധന താല്പര്യങ്ങൾക്ക് കടന്ന് കയറാനുംസ്വാധീനം ഉറപ്പിക്കാനും എല്ലാ വഴിയും മലർക്കെ തുറക്കുന്നതുമായിരുന്നു 1991 മുതൽ രാജ്യത്ത് നടപ്പാക്കിയ ഉദാരവൽക്കരണം. എന്നാൽ കേരളത്തിലെ ചെറുകിട വ്യാപാര മേഖല സംഘടിതമായ കരുത്തിലൂടെ വളരെ ഫലപ്രദമായി ഇതിനെ അതിജീവിച്ച് നിലനിൽക്കുന്നു.

ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ദേശീയ പാത ബി.ഒ.ടി വൽക്കരണത്തെ നോക്കിക്കാണുമ്പോൾ നിക്ഷിപ്ത താല്പര്യക്കാരുടെ “കണ്ണിലെ കോൽ” ആയ കേരളത്തിലെ ചെറുകിട വ്യാപാര മേഖലയെ തുടച്ച് നീക്കുക എന്ന രഹസ്യ അജണ്ട അതിന്റെ മറവിൽ ഉണ്ടെന്ന സംശയം ബലപ്പെടുന്നു. എൻ.എച്ച് : 17 ന്റെയും എൻ.എച്ച് 47