ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിൽ ദേശീയപാതകൾ സ്വകാര്യവത്കരിക്കുന്നതിനെതിരെ നടന്ന ജനകീയ പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഭരണ -പ്രതിപക്ഷ രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികൾക്കും വിഷയത്തിൽ ഇടപെടുകയും നിലപാട് പ്രഖ്യാപിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതായി വന്നു. തുടർന്ന് ജനകീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുമായി ചേർന്ന് അവർ തയ്യാറാക്കിയ നിവേദനമാണിത്. റോഡ് വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടേണ്ട പാരിസ്ഥിതികവും സാമൂഹികവുമായി നിരവധി നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ ഇതിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ പോലും രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികൾക്ക് തിരസ്കരിക്കാനാകാത്ത തരത്തിൽ ജനകീയ സമരങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുന്നതിന്റെ ഒരു ചരിത്രരേഖയായി ഇത് വായിക്കപ്പെടും.

മുഖ്യമന്ത്രി വി.എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ, പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ഉമ്മൻചാണ്ടി എന്നിവർ നയിച്ച സർവ്വകക്ഷി നിവേദകസംഘം 2010 മേയ് 5ന്

പ്രധാനമന്ത്രി ഡോ: മൻമോഹൻ സിംഗിന് സമർപ്പിച്ച നിവേദനത്തിന്റെ പൂർണ്ണരൂപം

1. ഇന്ത്യൻ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (എൻ.എച്ച്. എ.ഐ) യെ നിർവ്വഹണ ഏജൻസിയായി ചുമതലപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കേന്ദ്രസർക്കാർ ദേശീയപാത വികസന പരിപാടി (എൻ. എച്ച്. ഡി.പി.) രാജ്യവ്യാപകമായി നടപ്പാക്കുകയാണ്. ബി.ഒ.ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപ്പാക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിയിൽ കേരളസർക്കരും പങ്കാളിയാണ്. രണ്ടു വർഷം മുമ്പ് കേരള സർക്കാർ ഇനിഷ്യൽ സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് എഗ്രിമെന്റിൽ ഒപ്പുവെയ്ക്കുകയും ചെയ്തു.

2. കേരളത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന എൻ.എച്ച്.47ഉം എൻ. എച്ച് -17ഉം എൻ. എച്ച്.ജി.പി.യുടെ ഭാഗമായുള്ള 4/6 വരിപ്പാത വികസനത്തിന് തെരഞ്ഞെടുത്തിരുന്നു. ഇതിനാവശ്യമായ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടന്നുവരികയുമാണ്. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ആവശ്യമായ ഭൂമി പൂർണ്ണമായി ഏറ്റെടുത്തെങ്കിലും ചിലയിടങ്ങളിൽ ഇത് ഭാഗികമാണ്.

3. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ തുടങ്ങിയപ്പോൾ തന്നെ അതിനെതിരെ എതിർപ്പുകളും പ്രതിഷേധങ്ങളും ആരംഭിച്ചിരുന്നു. ഇപ്പോഴത് അതീവ ശ്രദ്ധ വേണ്ടുന്ന ഒരു പ്രശ്നമായി വളർന്നു കഴിഞ്ഞു.ദേശീയപാത വികസനം വഴി വീടും ഉപജീവനോപാധികളും നഷ്ടപ്പെടുന്ന പാതയ്ക്കിരുവശവുമുള്ള വ്യാപാരികളും കടയുടമകളും വീട്ടുകാരുമാണ് പ്രതിഷേധമുയർത്തയിരിക്കുന്നത്. പ്രതിഷേധത്തിനിടയാക്കുന്ന വസ്തുത കൾ താഴെപ്പറയുന്നവയാണ്.

3(1) അശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിലാണ് കൺസൾട്ടൻസികൾ ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് തയ്യാറാക്കികിയിരിക്കുന്നത്. ഇത് തെറ്റായതും ചിലരെ മാത്രം സഹായിക്കുന്നതുമാണ്.

3(2) പല സ്ഥലങ്ങളിലും ഇരുവശങ്ങളിൽ നിന്നും തുല്യ അളവിൽ ഭൂമി എടുക്കുന്നില്ലെന്നു മാത്രമല്ല, മിക്കയിടങ്ങളിലും അത് ഒരുവശത്ത് മാത്രമാണ്.

3(3) പര്യാപ്തമായ പുനരധിവാസ, നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജുകൾ എൻ.എച്ച്. എ.ഐ മുന്നോട്ടു വച്ചില്ല.

3(4) യാത്രചെയ്യുന്നവർ ടോൾ കൊടുക്കണമെന്നതിനാൽ ബി.ഒ.ടി സമ്പ്രദായം കേരളത്തിൽ സ്വാഗതം ചെയ്യപ്പെടുന്നില്ല.

3(5) കേരളംപോലുള്ള ഉയർന്നസ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള സംസ്ഥാനത്ത് റോഡിനു വേണ്ടി 45 മീറ്റർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പ്രായോഗികമല്ല. അതിനാൽ അത് 30 മീറ്ററായി ചുരുക്കണം.

3(6) ആരാധനാലയങ്ങളും ചരിത്രസ്മാരകങ്ങളും സംരക്ഷിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

4. പ്രതിഷേധങ്ങൾ വ്യാപകമായതിനെത്തുടർന്ന് ജില്ലാതലങ്ങളിൽ എം.പിമാരും എം.എൽ.എമാരും ഉൾപ്പെടെയുള്ള ജനപ്രതിനിധികളുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടാനും ജനങ്ങളുടെ പരാതികൾകേട്ട് അവയ്ക്ക് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാനും സംസ്ഥാന സർക്കാർ ജില്ലാ കലക്ടർമാരോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. ചിലയിടങ്ങളിൽ ഇത് വിജയമായെങ്കിലു മറ്റിടങ്ങളിൽ എൻ.എച്ച്. എ.ഐ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് ജനങ്ങളെ ബോധ്യപ്പെടുത്താനായില്ല. കൺസ ൾട്ടൻസികൾ ഏകപക്ഷീയമായ രീതിയിലാണ് അലൈൻമെന്റ് പലയിടങ്ങളിലും നടത്തിയതെന്ന് മാദ്ധ്യമങ്ങളും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിനെതിരെ വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിൽ ആക്ഷൻകൗൺസിലുകൾ രൂപമെടുക്കുകയും അവർ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നിവേദനങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു.

5. പ്രശ്നപരിഹാരത്തിനായി 20.04.2010 -ൽ മുഖ്യമന്ത്രി സർവ്വകക്ഷിയോഗം വിളിക്കുകയുണ്ടായി. യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്ത പ്രതിനിധികളെല്ലാം ഏകകണ്ഠമായി അഭിപ്രായപ്പെട്ടത്, പ്രതിഷേധങ്ങളെ അവഗണിച്ചും പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാതെയും സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലുമായി സംസ്ഥാനസർക്കാർ മുന്നോട്ടു പോകരുതെന്നാണ്. 45 മീറ്ററിനുപകരം 30 മീറ്റർ വീതിയിൽ റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ സർവ്വകക്ഷിയോഗം തീരുമാനിച്ചു. റോഡ് വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് മതിയായ പുനരധിവാസം നൽകണമെന്നും ബി. ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിലല്ലാതെ ടോൾ രഹിത റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കണമെന്നും കേന്ദ്ര റോഡ് -ഗതാഗതമന്ത്രാലയത്തോട് ആവശ്യപ്പെടാനും യോഗം തീരുമാനിച്ചു. സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിന്റെ ഈ തീരുമാനം 21.04.2010 ൽ കൂടിയ കാബിനറ്റ് യോഗവും അംഗീകരിച്ചു.