



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. സാധാരണക്കാര്യങ്ങളും 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 നിന്നും രണ്ടിട്ട് 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



ന്റെയും മാത്രം കാര്യമെടുത്താൽ, ലക്ഷക്കണക്കിന് ചെറുകിട കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങളാണ് പാതയുടെ ഇരുവശവും നിലനിൽക്കുന്നത്, ബിടെി റോഡ് വികസനത്തിന്റെ മറവിൽ അവ മുഴുവൻ യാതൊരു നഷ്ടപരിഹാരമോ പുനരധിവാസമോ നൽകാതെ (കെട്ടിട ഉടമക്ക് മാത്രമാണ് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക) തുത്തേറിയപ്പെടുന്നു എന്നുമാത്രമല്ല, ദേശീയപാതയുടെ മധ്യത്തിൽ നിന്ന് ഇരുവശങ്ങളിലേക്കും 45 മീറ്റർ വീതം വീതിയിൽ (ആകെ 90 മീറ്റർ) നിർമ്മാണ നിരോധനം നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ സർക്കാർ ഉത്തരവിറക്കിക്കഴിഞ്ഞു. (ജി. ഒ. നമ്പർ : 24035/ 41/ 04 PWD/18-10-07). അതിനാൽ തന്നെ അൽപം വസ്തു ബാക്കിയുള്ളവന് പോലും വീണ്ടും കടമുറികൾ നിർമ്മിക്കാനാവില്ല. അഥവാ ദുരപരിധി പാലിച്ചും കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന ഉടമകൾക്ക് കച്ചവട സാധ്യതകൾ കൊട്ടിയടക്കപ്പെട്ട സർവ്വീസ് റോഡുകളിലെ മാത്രം വ്യാപാരമായിരിക്കും ലഭിക്കുക. ഈ മേഖല കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്ന വ്യാപാരം മുഴുവൻ ഹൈവേയിൽ ഇടവിട്ടിടവിട്ട് റോഡ് മുതലാളി സ്ഥാപിക്കുന്ന വ്യാപാര വാണിജ്യ കേന്ദ്രങ്ങൾ തട്ടിയെടുക്കും. ഇതിനായി ടോൾ പ്ലാസകൾ, റെസ്റ്റ് ഏരിയകൾ പാർക്കിംഗ് ഏരിയകൾ എന്നിങ്ങനെ വിവിധ പേരുകളിൽ പദ്ധതിയിലുടനീളം പലയിടങ്ങളിലായി അധിക ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് പഠന റിപ്പോർട്ടിലുണ്ട്. ഇനിയും ബാക്കിയാവുന്ന വ്യാപാരം കീഴയിലാക്കാൻ പ്രവേശന -നിർഗമന സൗകര്യങ്ങൾ ഉള്ള പ്രധാന ജംഗ്ഷനുകളിൽ വമ്പൻ സ്രാവുകൾ ഇപ്പോൾ തന്നെ ഏക്കറുകൾ കൈയടക്കി സൂപ്പർ-ഹൈപ്പർ-മെഗാ മാർക്കറ്റുകൾ, മാളുകൾ എന്നിവയൊരുക്കി വായും പിളർന്ന് കാത്തിരിക്കുന്നു. വമ്പൻ സ്രാവുകളായ സ്വദേശ-വിദേശ ചുഷകർക്ക് ദേശീയപാത ബിടെി വൽക്കരണമെന്നാൽ ഒരു വെടിക്ക് പല പക്ഷികളാണെന്നർത്ഥം. അവരുടെ കൃഷലുത്തുകാരാണ് ബി.ഒ.ടി -പി.പി. പി. വൽക്കരണ നയ

ചരിത്രം രേഖപ്പെടുത്തിയ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ കുടിയാഴിപ്പിക്കൽ എന്ന വിശേഷണം മൂന്നു ലക്ഷം ജനങ്ങളെ കുടിയിറക്കിയ നർമ്മദാ വാലി അണക്കെട്ടു പദ്ധതിക്കാണ്. എൻ.എച്ച് . 17 പദ്ധതിക്കകട്ടെ കുടിയിറക്കേണ്ടവരുടെ എണ്ണം 14 ലക്ഷവും, തലതിരിഞ്ഞ ഈ വികസന പദ്ധതിമൂലം കുടിയാഴിപ്പിക്കപ്പെടാൻ പോകുന്നത് കേരളത്തിലെ മൊത്തം ജനസംഖ്യയുടെ 4.5 ശതമാനത്തെയാണെന്നത് ദീതിയുള്ളവരായ സത്യമാണ്. അധികാരം കൈയാളുന്നവർ ആർക്കൊപ്പമെന്ന ചോദ്യം ബാക്കിയാവുന്നു.

ങ്ങളെ ന്യായീകരിച്ചുകൊണ്ട് കോലാഹലമുണ്ടാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്.

**സ്വതന്ത്ര ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ കുടിയാഴിപ്പിക്കൽ**

ഇടപ്പള്ളി മുതൽ കുറ്റിപ്പുറം വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് സാധ്യതാ പഠനവും വിദേശ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ടും തയ്യാറാക്കിയ വിൽബൻ സ്മിത്ത് അസ്സോസിയേറ്റ്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് എന്ന സ്ഥാപനത്തിന്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ തന്നെ പ്രസ്തുത 111 കിലോമീറ്റർ പാത വീതി കുട്ടി 45 മീറ്റർ വീതിയിലാക്കുമ്പോൾ ആകെ 34,155 കുടുംബങ്ങളെ നേരിട്ട് ബാധിക്കുമെന്ന് (PAF) രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. ഇതിൽ 5596 കുടുംബങ്ങളുടെ കെട്ടിടങ്ങളടക്കമുള്ള ഭൂമിയും 23, 744 കുടുംബങ്ങളുടെ ഭൂമി മാത്രവും, കൈവശമില്ലാത്തവരുടെ 4815 വസ്തുക്കളും ഉൾപ്പെടുന്നു. പദ്ധതി മൂലം നേരിട്ട് ബാധിക്കപ്പെടുന്ന 1,18,400 (PAP) പേർ ഇത്രയും കുടുംബങ്ങളിലുണ്ടെന്ന് റിപ്പോർട്ട് അടിവരയിടുന്നു. ഏജൻസിയുടേത് കുറച്ചുകാണിച്ച കള്ളക്കണക്കാണ് ഉറപ്പാണ്. കാരണം, ഒന്ന്: ഏജൻസി പഠനം നടത്തിയത് 2006 കാലഘട്ടത്തിലാണ്. അതിന് ശേഷം റോഡിനിരുവശവും നിരവധി കെട്ടിടങ്ങൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നത് സത്യമാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അവർക്കും നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കാവുന്നതാണ് എന്ന് അന്തിമ റിപ്പോർട്ടിൽ ചേർത്തത്. രണ്ട്: മേൽപ്പറഞ്ഞ 34,155 കുടുംബങ്ങളിൽ ശരാശരി 6 അംഗങ്ങൾ എന്ന

തോതിൽ കുട്ടിയാൽപോലും ഇടപ്പള്ളി -കുറ്റിപ്പുറം ഭാഗത്ത് പദ്ധതി മൂലം നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നവരുടെ എണ്ണം 2,04,930 ആണ്. മൂന്ന് മേൽപ്പറഞ്ഞ കണക്ക് വസ്തുവിന്റെയോ കെട്ടിടത്തിന്റെയോ ഉടമകളുടെ എണ്ണമാണെന്നും കെട്ടിടങ്ങൾ വാടകക്കെടുത്തിരിക്കുന്നവരുടെയോ, അതിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവരുടെയോ കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം കണക്കിൽ ചേർത്തിട്ടില്ലെന്ന് ഏജൻസി തന്നെ സമ്മതിക്കുന്നു. നാല്: പാതയ്ക്കിരുവശത്തും പുറമ്പോക്കിലുമായി പതിനായിരങ്ങൾ പലവിധ കച്ചവടങ്ങൾ കൊണ്ട് നിത്യവൃത്തി കഴിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ വീതികൂട്ടൽ പദ്ധതിമൂലം നേരിട്ട് ബാധിക്കപ്പെടുന്ന മേൽപ്പറഞ്ഞവരുടെ എണ്ണം കുടി ചേർക്കുമ്പോൾ കുറ്റിപ്പുറം വരെയുള്ള 111 കിലോമീറ്ററിൽ മാത്രം അഞ്ചുലക്ഷത്തിലധികം ജനങ്ങളെ എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും തകർക്കുന്നതാണീ പദ്ധതിയെന്ന് ഉറപ്പ്. ഇത് കുറ്റിപ്പുറം വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ കണക്ക്. അവിടുന്ന് വടക്കോട്ട് പദ്ധതിയിലെ ഏറ്റവും ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയുള്ള മലപ്പുറം, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ ജില്ലകളിൽ കുടി ആകെ 430 കിലോമീറ്റർ കടന്ന് കാസർകോഡ് തലപ്പാടിയിലെത്തുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ രണ്ടുലക്ഷത്തിലധികം കുടുംബങ്ങളിലെ 14 ലക്ഷത്തിലധികം വരുന്ന മധ്യവർഗ്ഗത്തിൽ താഴെയുള്ളവരും, ഇല്ലായ്മക്കാരുമായ ഒരു ജനതയെ സാമൂഹ്യ ബന്ധങ്ങളിൽ നിന്നും സാമ്പത്തിക സ്രോതസ്സുകളിൽ നിന്നും പരിചിതമായ ആവാസമേഖ



ലക്ഷ്യം നിന്നും പരിപൂർണ്ണമായി തുടച്ച് നീക്കും. വികസനത്തിന്റെ മറവിൽ കയ്യുക്കിന്റെയും അധികാരത്തിന്റെയും നിയമത്തിന്റെയും കയ്യുക്കിന്റെയും പിൻബലത്തിൽ ഇരകളിൽ നിന്ന് പിടിചെടുക്കുന്ന, കമ്പോളമൂല്യം ഏറെയുള്ള വസ്തുവകകൾ കൈമാറുന്നതാകട്ടെ ബിടെി റോഡ് എന്ന കഴുത്തറുപ്പൻ വ്യവസായത്തിലൂടെ മൂലധനക്കൊയ്ത്തിന് ആർത്തിയോടെ എത്തുന്ന ആഗോളമൂലധനശക്തികൾക്കും. ചരിത്രം രേഖപ്പെടുത്തിയ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ എന്ന വിശേഷണം മൂന്നു ലക്ഷം ജനങ്ങളെ കുടിയറക്കിയ നർമ്മദാ വാലി അണക്കെട്ടു പദ്ധതിക്കാണ്. എൻഎച്ച് . 17 പദ്ധതിക്കകട്ടെ കുടിയറക്കേണ്ടവരുടെ എണ്ണം 14 ലക്ഷവും, തലതിരിഞ്ഞ ഈ വികസന പദ്ധതിമൂലം കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടാൻ പോകുന്നത് കേരളത്തിലെ മൊത്തം ജനസംഖ്യയുടെ 4.5 ശതമാനത്തെയാണെന്നത് ഭീതിയുളവാക്കുന്ന സത്യമാണ്. അധികാരം കൈയാളുന്നവർ ആർക്കൊപ്പമെന്ന ചോദ്യം ബാക്കിയാവുന്നു.

**പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ**

430 കിലോമീറ്റർ നാലിൽ ഒന്ന് ഭാഗം ഉയർന്ന് താഴ്ന്നും (Rolling terrain)കുറച്ച് ഭാഗം ഉയർന്ന മലമ്പ്രദേശവും (Hilly Terrain) ബാക്കി സമതലത്തിലൂടെയുമാണ് (Plain terrain) കടന്നു പോകുന്നത്. ചില പ്രധാന കായലുകളും നിരവധി പുഴകളും നൂറ് കണക്കിന് തോടുകളും അതിലേറെ കൈത്തോടുകളും കുളങ്ങളും നിലങ്ങളും നീർത്തടങ്ങളും കുറുകെ കടന്നാണ് പാത നിർമ്മിക്കേണ്ടത്. വാഹനങ്ങൾ അതിവേഗം കൈവരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയും മനുഷ്യരും കന്നുകാലികളും മുറിച്ച് കടന്ന് തടസ്സമുണ്ടാക്കാതിരിക്കുന്നതിനുമായി ശരാശരി മൂന്നു മീറ്ററോളം ഉയരത്തിലാണ് റോഡ് നിർമ്മിക്കുക. ഇതുമൂലം മഴവെള്ളത്തിന്റെ സ്വാഭാവിക ഒഴുക്ക് തടസ്സപ്പെടും. അനവധി തോടുകൾ നികത്തപ്പെടുന്നതോടെ വൻവെള്ളക്കെട്ടുകളുമുണ്ടാവും. കണ്ണൂർ -വെള്ളം 82 കിലോമീറ്ററും ഇടുപ്പിള്ളി കുറ്റിപ്പുറം 111 കിലോമീറ്ററും

കുടിച്ചേർന്ന് 193 കിലോമീറ്റർ മാത്രം 1,36, 959 മരങ്ങൾ മുറിച്ച് നീക്കപ്പെടും. ബാക്കിയുള്ള ഭാഗത്തെ കണക്കുകൾ കുടി പുറത്ത് വരുമ്പോൾ ഇത് നാലുലക്ഷത്തിലധികം വരുമെന്നുറപ്പ്. ഇതിനും പുറമെയാണ് സംരക്ഷിത പട്ടികയിൽ പെടുത്തിയിട്ടുള്ള കണ്ടൽ വൃക്ഷങ്ങളുടെ നാശം. അസംഖ്യമായതിനാലാവാം ഇതിന്റെ കൃത്യമായ എണ്ണം റിപ്പോർട്ടിൽ ഇല്ല. ജല സാമ്പിൾ പരിശോധിച്ച പല സ്ഥലത്തും രാസവസ്തുക്കളുടെയും, കോളിഫോം ബാക്ടീരിയകളുടെയും അളവ് ഇപ്പോൾതന്നെ അനുവദനീയമായതിലും കൂടുതലുണ്ടെന്ന് പറയുന്നു. ശബ്ദ-വായു മലിനീകരണത്തിന്റെ കാര്യവും മറിച്ചല്ല. പാരിസ്ഥിതിക പ്രാധാന്യമുള്ള കോൾനില മേഖലകളിലൂടെയാണ് പദ്ധതി നിർദ്ദേശമെന്നും റിപ്പോർട്ടിലുണ്ട്. പല സ്ഥലങ്ങളിലും കോസ്റ്റൽ റഗുലേഷൻ സോണിന്റെ പച്ചയായ ലംഘനമില്ലാതെ പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കാനാവില്ല. ഇപ്പോൾതന്നെ ശബ്ദ-വായു-ജല മലിനീകരണം ഏറെ കൂടുതലായ പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് നിർമ്മാണ സമയത്തും ശേഷവും ഗുരുതരമായ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ ഉടലെടുക്കുമെന്ന് പറയാൻ അടിവരയിടുന്നു. 1986ലെ കേന്ദ്രപരിസ്ഥിതി നിയമമനുസരിച്ച് പദ്ധതിയുടെ 7 കിലോമീറ്റർ വരെ ആഘാത സാധ്യതാ മേഖലയായി കണക്കാക്കണമെന്നാണ് വ്യവസ്ഥ. ഇതിനെല്ലാം പുറമെ വൻ ഉയരത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന നിയന്ത്രിത പ്രദേശമുള്ള പാതക്ക് വേണ്ടി കോടിക്കണക്കിന് ലോഡ് കല്ലും മെറ്റലും മണ്ണും വേണ്ടിവരുന്നതിനാൽ മറ്റ് പ്രദേശങ്ങളിലും ഗുരുതരമായ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നമാണ് ഉണ്ടാവുക.

**സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ**

സാമൂഹ്യ രംഗത്ത് വൻ പ്രത്യാഘാതമാണ് ഈ വിനാശപാത ഉണ്ടാക്കുക. 14 ലക്ഷത്തിലധികം ജനങ്ങളെ നിരാലംബരാക്കുക മാത്രമല്ല അവരിൽ നിന്ന് തന്നെ സമ്പത്ത് ഊറ്റിവേണം പദ്ധതിക്ക് നിലനിൽക്കാൻ. ബാധിക്കപ്പെടുന്നവരിലുണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക

ശോഷണം ഭീമമാണ്. ഇടുപ്പിള്ളി-കാസർഗോഡ് (430 കിലോമീറ്റർ) ഭാഗത്ത് 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ പദ്ധതി നടപ്പാവണമെങ്കിൽ 478. 13 ഏക്കർ ഭൂമിയും അതിൽ നിലകൊള്ളുന്ന ഇരുപതിനായിരത്തിലധികം കെട്ടിടങ്ങളും കുടിയൊഴിപ്പിക്കണം. ഇതിൽ 70% വീടുകളടക്കമുള്ള പ്രാധാന്യമേറിയ കെട്ടിടങ്ങളാണെന്ന സാധ്യതാ പഠനം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നു. വിപണി മൂല്യം ഏറെയുള്ള ദേശീയപാതയ്ക്കരികിലുള്ള ഈ വസ്തുവകകൾക്ക് കമ്പോളവില കണക്കാക്കിയാൽ 3,300 ഏക്കർ (നിലവിലെ റോഡും സർക്കാർ ഭൂമിയും കഴിച്ച്) ഭൂമിക്ക് 9,900 കോടിയും (ശരാശരി സെന്റിന് മൂന്ന് ലക്ഷം ) 20,000 കെട്ടിടങ്ങൾക്ക് 1,000 കോടിയും (ശരാശരി കെട്ടിടത്തിന് 5ലക്ഷം ) ചേർത്ത് 10, 900 കോടി രൂപയെങ്കിലും വിതരണം ചെയ്താലേ പൊന്നും വില എന്ന കൊടും ചതിയുടെ നീതിയെങ്കിലും നടപ്പിലാകൂ. ഈ സത്യം നിലനിൽക്കെ കേന്ദ്രഗവണ്മെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള നഷ്ടപരിഹാര തുക, 978.26 കോടി മാത്രമാണെന്നത് കടുത്ത ആശങ്കയുളവാക്കുന്നു. ദേശീയപാതയടക്കമുള്ള എല്ലാ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലുകൾക്കും മുൻകൂർ പുനരധിവാസം നൽകും എന്ന് 2007-ലെ കേന്ദ്ര പുനരധിവാസ നയത്തിലൂടെ ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയും ആണയിടുമ്പോഴും NH :17ലെ ഇരകൾക്ക് പുനരധിവാസമില്ല എന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചു കഴിഞ്ഞു. എല്ലാ പത്രസമ്മേളനങ്ങളിലും അധികൃതർ ജനങ്ങളെ മനഃപൂർവ്വം തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കാനായി പുനരധിവാസമടക്കം എന്ന് നഷ്ടപരിഹാര തുകയെപ്പറ്റി പറയുന്നു. ഷിഫ്റ്റിംഗ് ചാർജായി ഓരോ കുടുംബത്തിനും 10,000 രൂപ വീതം നൽകാൻ ആകെ 34.16 കോടി രൂപ (റിഹാബിലിറ്റേഷൻ & റിസെറ്റിൽമെന്റ് അസിസ്റ്റൻസ് - R&RA) നീക്കിവെച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനെയാണ് പുനരധിവാസമായി ദുർവ്യാഖ്യാനിക്കുന്നത്. നാളിതുവരെ ഹൈവേകൾക്കടക്കം നിയമം പ്രയോഗിച്ചായിരുന്നെങ്കിൽ, അതിനേക്കാൾ നഷ്ടപരിഹാരവും ആ

(തുടർച്ച 100-ാം പേജിൽ)