



കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്യാലയങ്ങൾ മുലധന ശക്തികൾക്ക് തീറെഴുതിക്കൊടുക്കാൻ അനുവദിക്കില്ലെന്നും ബി.ഒ.ടി ചുങ്കപ്പാതകൾ കേരളത്തിൽ വേണ്ടെന്നും മുദ്രാവാക്യമുയർത്തുന്ന ബഹുജന പ്രക്ഷോഭം തൃശൂരിലെ പാലിയേക്കര ടോൾ ബുത്തിൽ ചുങ്കം പിരിക്കാനുള്ള നീക്കം തടഞ്ഞുകൊണ്ട് വൻ സമരമായി മാറിയിരിക്കുന്നു. ജനമുന്നേറ്റത്തെ തുടർന്ന് ടോൾ പിരിവ് സർക്കാർ താൽക്കാലികമായി നിർത്തിവെച്ചു. ദേശീയപാത അതോറിറ്റി അടച്ചുകെട്ടിയ നെന്മണിക്കരയിലെ പ്രാദേശിക പാത നാട്ടുകൾ തുറന്നു. ടോൾ ഉപേക്ഷിക്കുന്നതുവരെ സമരവുമായി മുന്നോട്ട് പോകുമെന്ന് ടോൾ വിരുദ്ധ സമരസമിതി. കേരളജനതയെ ഒന്നാകെ ബാധിക്കാൻ പോകുന്ന ബി.ഒ.ടി (ബിൽഡ്, ഓപ്പറേറ്റ് ആന്റ് ട്രാൻസ്ഫർ) പാതകളുടെ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ച തുടങ്ങുന്നു കേരളീയം.

സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിലെ തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാനും നേടിയെടുക്കാനുമുള്ള ആർജ്ജവം കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളൊന്നും കാണിക്കാതിരുന്നതുമാണ് സാഹചര്യങ്ങൾ ഇത്രത്തോളം വഷളാക്കിയതെന്ന് ഹാഷീം ചേന്ദ്രനമ്പിള്ളി

# അധാർമ്മികം, അശാസ്ത്രീയം

കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകൾ ബി.ഒ.ടി കരാർ പ്രകാരം വികസിപ്പിക്കുന്നതിനെതിരെ ദേശീയ പാത സംയുക്ത സമരസമിതി നാളുകളായി സമരം ചെയ്യുന്നുണ്ടല്ലോ. എന്നാൽ സംസ്ഥാനത്ത് ആദ്യമായി അങ്കമാലി - മണ്ണൂർ പാതയിൽ ടോൾ പിരിവ് തുടങ്ങിയപ്പോൾ മാത്രമാണ് കേരളത്തിലെ മുഖ്യരാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ പ്രശ്നത്തിൽ സജീവമായി ഇടപെടാൻ തുടങ്ങിയത്. എന്തായിരുന്നു സമരസമിതിയോടുള്ള അവരുടെ മുൻ സമീപനം? അത് ആത്മാർത്ഥമായിരുന്നെങ്കിൽ ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥ നേരത്തെ ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നില്ലേ?

കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ ഉത്തരവാദിത്ത പൂർണ്ണമായ സമീപനം എടുത്തിരുന്നെങ്കിൽ തൃശൂരിലെ പാലിയേക്കരയിൽ ഉണ്ടായതുപോലെ ബി.ഒ.ടി ടോൾ പിരിവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നു. പക്ഷെ ബി.ഒ.ടി ലോബിയുടെ തന്ത്രങ്ങളിൽ കുടുങ്ങിയ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ ജനങ്ങൾ നാളുകളായി ഉന്നയിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കാതെ മുന്നോട്ട് പോയതുകൊണ്ടാണ് ഇപ്പോൾ ഇത്ര രൂക്ഷമായ സമരമുണ്ടായത്. സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിലെ തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാനും നേടിയെടുക്കാനുമുള്ള ആർജ്ജവം കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളൊന്നും കാണിക്കാതിരുന്നതുമാണ് സാഹചര്യങ്ങളെ ഇത്രത്തോളം വഷളാക്കിയത്. ബി.ഒ.ടി റോഡുകൾക്കെതിരെ ആദ്യം സമരം തുടങ്ങിയത് മുഖ്യധാരാ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളല്ല, പ്രശ്നബാ



**വഴിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന പൊതുവഴികൾ സൗജന്യമായി ഉപയോഗിക്കാനുള്ള അധികാരം പൊതുജനത്തിന് വേണമെന്നുള്ള മുദ്രാവാക്യമാണ് പാലിയേക്കരയിലെ പ്രാദേശിക സമിതി മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്നത്. എന്നാൽ പണികൾ പൂർത്തിയാക്കിയ ശേഷം മാത്രം ടോൾ പിരിച്ചാൽ മതിയെന്നും ടോൾ നിരക്ക് കുറയ്ക്കണമെന്നുള്ള ശുഷ്കമായ മുദ്രാവാക്യങ്ങളാണ് ദേശീയ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ പാലിയേക്കരയിൽ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്നത്. പ്രാദേശിക ജനത ദേശീയ മുദ്രാവാക്യം മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുമ്പോൾ ദേശീയ പാർട്ടികൾ തീർത്തും പ്രാദേശികമായ മുദ്രാവാക്യം മുന്നോട്ട് വച്ച് അപഹാസ്യരാവുകയാണ് പാലിയേക്കരയിൽ**

യിരായ ജനങ്ങളായിരുന്നു. പൊതുജീവിതത്തെ ആകെ ബാധിക്കുന്ന കാര്യമായിരുന്നിട്ടും എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും അന്ന് ആ സമരത്തെ അവഗണിച്ചു. സമരം ശക്തമായതിനെ തുടർന്നാണ് 2010 ഏപ്രിൽ സർവ്വകക്ഷിയോഗം വിളിച്ചത്. 45 മീറ്ററിൽ ദേശീയപാതകൾ വികസിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പദ്ധതി കേരളത്തിന് യോജിച്ചതല്ലെന്നും ഭൂമിവില്പനയും ജനസാന്ദ്രതയും കേരളത്തിൽ കൂടുതലായതിനാൽ ഇവിടെ റോഡിന്റെ വീതി 30 മീറ്റർ ആയി കുറയ്ക്കണമെന്നും പരമ്പരാഗതമായി സൗജന്യമായി ഉപയോഗിക്കുന്ന ദേശീയപാതകളിൽ ടോൾ പിരിക്കാൻ പാടില്ലെന്നും അന്നത്തെ സർവ്വകക്ഷിയോഗം തീരുമാനിച്ചു. തീരുമാനത്തിന് സംസ്ഥാന ക്യാബിനറ്റ് അംഗീകാരം നൽകുകയും പ്രധാനമന്ത്രിക്ക് അനുമതിക്കായി അയയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ ഓഫീസ് ഹൈവേ അതോറിറ്റി കൈമാറുകയും ഹൈവേ അതോറിറ്റി കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യം അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്ന് അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. നമ്മുടെ ഭരണനേതൃത്വവും രാഷ്ട്രീയക്കാരും അത് അപ്പാടെ വിഴുങ്ങി. ആരും കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി ആവശ്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ തയ്യാറായില്ല. സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിലെ തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കരുത് എന്ന് രഹസ്യ താൽപര്യം രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വങ്ങൾക്കുണ്ടായിരുന്നു.

ബി.ഒ.ടി പദ്ധതിക്ക് ഭൂമി തരില്ല എന്ന നിലപാടിൽ സമരം ചെയ്തിരുന്ന ജനങ്ങൾ ഉറച്ച് നിന്നു. 2010 ഓഗസ്റ്റ് 17ന് വീണ്ടും സർവ്വകക്ഷിയോഗം ചേർന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി അംഗീകരിക്കാ

ത്തതിനാൽ 45 മീറ്റർ റോഡ് തന്നെ വേണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. തീർത്തും ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായ തീരുമാനമെന്നു അത്. പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾ നിരക്ക് കൂടുതലാണെന്നും ബി.ഒ.ടി കമ്പനി വൻ കൊള്ളലാഭമുണ്ടാക്കുമെന്നും സമരപ്രവർത്തകർ നേരത്തെ സർക്കാരിനെ ബോധ്യപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. എന്നാൽ ഞങ്ങളുടെ വാദങ്ങളെല്ലാം തെറ്റാണെന്നായിരുന്നു അന്ന് അവർ പറഞ്ഞത്. എന്നാൽ പ്രശ്നങ്ങൾ മുന്നിൽ വന്നപ്പോൾ അവർക്ക് അത് അംഗീകരിക്കേണ്ടതായി വന്നു. ജനകീയസമരത്തോടൊപ്പം അവരും ചേർന്നു. പക്ഷെ സമരത്തിൽ പങ്കെടുക്കാനുള്ള ധർമ്മികമായ അവകാശം കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾക്കില്ല.

**റോഡിന്റെ പണികൾ പൂർത്തിയാക്കിയ ശേഷം ടോൾ പിരിക്കാം എന്നാണ് രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ പറയുന്നത്. ടോൾ നിരക്ക് കുറയ്ക്കണം എന്നതാണ് അവരുന്നയിക്കുന്ന പ്രധാന ആവശ്യം. എന്നാൽ ദേശീയപാതകൾ മൂലധന ശക്തികൾക്ക് തീറെഴുതിക്കൊടുക്കുന്നതാണ് പ്രശ്നം എന്ന് പറയുന്ന ജനകീയ സമരസമിതിക്ക് ഇപ്പോൾ എന്ത് നിലപാടാണുള്ളത്? എന്താണ് യഥാർത്ഥ പ്രശ്നം?**

പാലിയേക്കരയിലെ ജനങ്ങൾ ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടാണ് സമരത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉയർത്തിയിരിക്കുന്നത്. വഴിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന പൊതുവഴികൾ സൗജന്യമായി ഉപയോഗിക്കാനുള്ള അധികാരം പൊതുജനത്തിന് വേണമെന്നുള്ള മുദ്രാവാക്യമാണ് പാലിയേക്കരയിലെ പ്രാദേശിക സമിതി മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്നത്. എന്നാൽ പണികൾ പൂർത്തിയാക്കിയ ശേഷം മാത്രം ടോൾ പിരിച്ചാൽ മതിയെന്നും ടോൾ നിരക്ക് കുറയ്ക്കണമെന്നുള്ള ശുഷ്കമായ മുദ്രാവാക്യങ്ങളാണ് ദേശീയ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ പാലിയേക്കരയിൽ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്നത്. പ്രാദേശിക ജനത ദേശീയ മുദ്രാവാക്യവും മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുമ്പോൾ ദേശീയ പാർട്ടികൾ തീർത്തും പ്രാദേശികമായ മുദ്രാവാക്യം മുന്നോട്ട് വച്ച് അപഹാസ്യരാവുകയാണ് പാലിയേക്കരയിൽ. അവർ തന്നെ മന:പൂർവ്വം സൃഷ്ടിച്ച സാഹചര്യമാണ് പാലിയേക്കരയിൽ പ്രക്ഷോഭം സൃഷ്ടിച്ചത്.

കൊച്ചുകുട്ടികൾ വരെ അവിടെ സമരത്തിൽ പങ്കാളികളാകുന്നുണ്ട്. സമാധാനപൂർണ്ണമായ സമരമായിരുന്നു അവിടെ നടന്നിരുന്നത്. ടോൾ അടിച്ചെൽപ്പിക്കാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോൾ മാത്രമാണ് സംഘർഷമുണ്ടായത്. ദേശീയപാതയിൽ ടോൾ പിരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ഇത്തരം സംഘർഷങ്ങൾ വരും നാളുകളിൽ ഉണ്ടാകും. ഓരോ നാല്പത് കിലോമീറ്ററിനുള്ളിലും ടോൾ ബു

ത്തുകൾ വരാൻ ഒരുങ്ങുകയാണ്. എൻ.എച്ച് 17ൽ നൂറ് കണക്കിന് കലാപഭൂമികൾ ടോൾ ബൂത്തുകൾക്കെതിരെ വരും നാളുകളിൽ ഉയരും. കാലാകാലങ്ങളായി സൗജന്യമായി ഉപയോഗിക്കുന്ന റോഡുകൾ ചുങ്കം കൊടുത്ത് ഉപയോഗിക്കാൻ രാഷ്ട്രീയ ബോധമുള്ള കേരളജനത അനുവദിക്കില്ല. ടോൾ വ്യവസ്ഥയിൽ രഹസ്യമായി വച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമുണ്ട്. ടോൾ ബൂത്ത് വഴി കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് വാഹനനിർമ്മാണ കമ്പനികൾ നിശ്ചയിച്ച മിനിമം ഭാരത്തേക്കാൾ 20 ശതമാനം ഭാരം അധികമാണെങ്കിൽ ടോൾ തുകയുടെ 50 ശതമാനം പിഴ കൊടുക്കണമെന്നതാണ്. ഒരു ലോറിക്ക് രണ്ട് ടൺ ഭാരമാണ് മിനിമം ഭാരമായി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നതെങ്കിൽ നമ്മുടെ റോഡിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന മിക്ക ലോറികളും 10 മുതൽ 20 ടൺവരെ ഭാരം കയറ്റുന്നുണ്ട്. ആ സ്ഥിതിക്ക് ഈ പറയുന്ന വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം എല്ലാ ചരക്കുവാഹനങ്ങളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി വാഹനങ്ങളും ടോൾ തുകയ്ക്കൊപ്പം പിഴയും നൽകേണ്ടിവരും. 20 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ ഭാരമുണ്ടെങ്കിൽ ടോൾ നിരക്കിന്റെ 100 ശതമാനം തുക പിഴയായി നൽകണമെന്നും ടോൾ കരാറിൽ പറയുന്നുണ്ട്. സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യം പൊതുതി നേടിയ ചരിത്രമുള്ള മലയാളി ഈ ദുഷ്പ്രവണതകൾക്ക് കൂട്ടു നിൽക്കില്ല.

മറ്റൊരു തട്ടപ്പ് കൂടിയുണ്ട്. അങ്കമാലി - മണ്ണൂർ 41 കിലോമീറ്റർ റോഡ് ആണ് ബി.ഒ.ടി കമ്പനി പണിതതും ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള അനുമതി നേടിയതും. എന്നാൽ ഇതേ കമ്പനി തന്നെ പിന്നീട് ആലുവയിൽ മേൽപ്പാലം നിർമ്മിക്കുന്നതിന്റെ കരാർ കൂടി ഏറ്റെടുത്തു. 333 കോടി രൂപയ്ക്ക് അവർ മേൽപ്പാലത്തിന്റെ പണി പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള ദുരപരിധിയിൽ ആലുവയിൽ നിന്നും അങ്കമാലി വരെയുള്ള റോഡ് കൂടി അനുബന്ധമായി ചേർത്ത് കമ്പനി അനുമതി നേടിയെടുത്തു. ഇതുപ്രകാരം 25 കിലോമീറ്റർ ദൂരം അധികമായി ടോൾ പരിധിയിൽ വരും. ആദ്യം കരാറിൽ പറഞ്ഞിരുന്ന അങ്കമാലി - മണ്ണൂർ 41 കിലോമീറ്ററിൽ മാത്രമേ കമ്പനിക്ക് ടോൾ പിരിക്കാൻ അവകാശമുള്ളൂ. 25 കിലോമീറ്റർ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി നിശ്ചയിച്ച നിരക്ക് പ്രകാരം 1800 കോടി രൂപയാണ് 20 വർഷം കൊണ്ട് അധികമായി കമ്പനി പിരിക്കാൻ പോകുന്നത്. 333 കോടി രൂപ ചിലവായിട്ടാണ് ഇത്രയും തുക പകരം കിട്ടാൻ പോകുന്നത്.

**ബി.ഒ.ടി കരാർ പ്രകാരം കമ്പനി റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കിയിരിക്കുന്നു. ടോൾ കൊടുക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന നിലപാടിലാണ് സമരം. സങ്കീർണ്ണമായ ഈ പ്രശ്നത്തിൽ എന്ത് പരിഹാരമാണ് മുന്നോട്ട് വയ്ക്കാനുള്ളത്?**

312 കോടി രൂപ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ചിലവായെന്നാണ് ബി.ഒ.ടി കമ്പനി പറയുന്നത്. അതിന്റെ പലിശയും ലാഭവുമെല്ലാം കൊടുത്ത് കമ്പനിയെ ഒഴിവാക്കി റോഡുകൾ സ്വാതന്ത്രമാക്കുകയാണ് സർക്കാർ ചെയ്യേണ്ടത്. കരാർ ഒഴിവാക്കണം. സർക്കാറിന് അതിന് കഴിയും. അങ്കമാലി - മണ്ണൂർ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം 2009ൽ പൂർത്തിയാക്കണമെന്നായിരുന്നു കരാറിൽ പറഞ്ഞിരുന്നത്. എന്നാൽ കമ്പനി നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി (പൂർണ്ണമായും പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടില്ലെങ്കിലും) ടോൾ പിരിവ് തുടങ്ങിയത് ഈ ഡിസംബർ

**ബി.ഒ.ടി റോഡിലൂടെ 120 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ പോകാൻ കഴിയും എന്നാണ് ഇപ്പോഴത്തെ അവകാശവാദം. 60 കിലോമീറ്ററിൽ അധികം വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഒരു വാഹനത്തിന് ഓരോ 10 കിലോമീറ്ററിലും 10 ശതമാനം ഇന്ധനക്ഷമതയാണ് നഷ്ടമാകുന്നത്. ഈ കണക്കുകൾ പ്രകാരം പുതിയ റോഡിലൂടെ നൂറ് കിലോമീറ്ററിലധികം വേഗതയിൽ വണ്ടികൾ കൂട്ടിക്കൂമ്പോൾ എത്രമാത്രം ഇന്ധനനഷ്ടമാണ് നമുക്കുണ്ടാകുന്നത്.**

റിലാണ്. കരാർ സമയോചിതമായി പൂർത്തിയാക്കിയില്ലെങ്കിൽ കമ്പനിയുമായുള്ള കരാർ ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്യാൻ സർക്കാറിന് നിയമപരമായ അധികാരമുണ്ടെന്ന് കരാറിൽ തന്നെ പറയുന്നുണ്ട്. ആ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം ഏകപക്ഷീയമായി കരാർ ടെർമിനേറ്റിന്റേറ്റ് ചെയ്യാനുള്ള അധികാരം സർക്കാർ ഉപയോഗിക്കണം.

അതുപോലെ ഏഴ് മീറ്റർ വീതിയിലാണ് ഇപ്പോൾ ബി.ഒ.ടി റോഡിന്റെ മീഡിയൻ നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത്. അത്രയും വീതിയിൽ മീഡിയൻ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള സ്ഥലം കൂടിയാണ് റോഡിന് വേണ്ടി ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്നത്. കേരളം പോലെ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള ഒരു സ്ഥലത്ത് ഇത് തീർത്തും ജനവിരുദ്ധമായ കാര്യമാണ്. മീഡിയന്റെ വീതി കൂടിയതുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കണമെന്നില്ല. ആഡംബരത്തിന് വേണ്ടിയാണ് ഇത്രയും വീതിയിൽ മീഡിയൻ നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത്. നഗരപ്രദേശങ്ങളിൽ 1.2 മീറ്റർ വീതിയിൽ മീഡിയൻ നിർമ്മിച്ചാൽ മതിയെന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ മാനുവലിൽ പറയുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ ഒരു നഗരമായി കിടക്കുന്ന പ്രദേശമാണ് കേരളം. ഹൈവേകളിലേക്ക് തുറക്കുന്ന വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളും ജംഗ്ഷനുകളുമുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെപ്പോലെ വിജനമായ സ്ഥലങ്ങൾ നമുക്കില്ല. കേരളത്തിന്റെ ഈ സാഹചര്യം പരിഗണിക്കാതെയാണ് ഏഴ് മീറ്റർ മീറ്റർ വീതിയിൽ മീഡിയൻ പണിത്തിരിക്കുന്നത്. മീഡിയന്റെ വീതി കുറച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന്റെ ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് സർക്കാറിന് വലിയ തുക ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നു. മാന്യമായ റോഡ് സർക്കാറിന് നേരിട്ട് നിർമ്മിക്കാൻ ആ തുക മതിയാകുമായിരുന്നു.

**ജനതാത്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായി ആരാണ് ബി.ഒ.ടി റോഡിനായി ചരടുവലിക്കുന്നത്?**

കോൺഫെഡറേഷൻ ഓഫ് റിയാൽ എസ്റ്റേറ്റ് അസോസിയേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ (CREDAI), ബിൽഡേഴ്സ് ഫോറം, ഗവൺമെന്റ് കൺസ്ട്രക്ടേഴ്സ് ഫോറം, കോൺഫെഡറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യൻ ഇൻഡ്യൻ ഇൻഡസ്ട്രീസ് (CII), എഞ്ചിനീയേഴ്സ് അസോസിയേഷൻ തുടങ്ങിയവരാണ് ബി.ഒ.ടി റോഡിനായി ചരടുവലിക്കുന്നവർ. അവർ മാത്രമാണ് റോഡിന്റെ ഗുണഭോക്താക്കൾ. സാമ്പത്തിക താത്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയാണ് ജനതാത്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായി അവർ നീക്കങ്ങൾ നടത്തുന്നത്. ഈ ന്യൂനപക്ഷ



ത്തിന്റെ അവകാശങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനായാണ് പൊതുജീവിതത്തെ ബാധിക്കുന്ന ജനവിരുദ്ധ ബി.ഒ.ടി പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. അതിന് പൊതുജനം കൂട്ടി നിൽക്കണോ എന്നതാണ് ചോദ്യം.

**ബി.ഒ.ടി റോഡ് മികച്ചതായതിനാൽ വാഹനങ്ങളുടെ മെയിന്റനൻസ് ചാർജ്ജ് കുറയുമെന്നും ആ ഇനത്തിൽ ടോൾ കൊടുക്കുന്നതിനേക്കാൾ ലാഭം വാഹന ഉടമകൾക്കും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്കും ഉണ്ടാകുമെന്നും ഒരു വാദമുണ്ട്. അതിൽ എത്രത്തോളം വസ്തുതകളുണ്ട്?**

സാങ്കേതികമായി പരിശോധിക്കേണ്ട കാര്യമാണിത്. ഇന്ധനക്ഷമത എന്നത് ഇന്ധനക്ഷാമം രൂക്ഷമായിരിക്കുന്ന ഇക്കാലത്ത് വ്യാപകമായി ചർച്ചചെയ്യപ്പെടുന്ന കാര്യമാണ്. കേരള മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പും സുരക്ഷിതത്വത്തിനും ഇന്ധനക്ഷമതയ്ക്കുമാണ് നാളുകളായി പ്രാധാന്യം നൽകുന്നത്. ഇന്ധനക്ഷമത വേണമെങ്കിൽ വാഹനങ്ങൾ 40-60 കിലോമീറ്റർ വേഗതയ്ക്കിടയിൽ പോകണമെന്നാണ് വാഹനകമ്പനികളും മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പും പറയുന്നത്. എന്നാൽ ബി.ഒ.ടി റോഡിലൂടെ 120 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ പോകാൻ കഴിയും എന്നാണ് ഇപ്പോഴത്തെ അവകാശവാദം. 60 കിലോമീറ്ററിൽ അധികം വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഒരു വാഹനത്തിന് ഓരോ 10 കിലോമീറ്ററിലും 10 ശതമാനം ഇന്ധനക്ഷമതയാണ് നഷ്ടമാകുന്നത്. ഈ കണക്കുകൾ പ്രകാരം പുതിയ റോഡിലൂടെ നൂറ് കിലോമീറ്ററിലധികം വേഗതയിൽ വണ്ടികൾ കുതിക്കുമ്പോൾ എത്രമാത്രം ഇന്ധന നഷ്ടമാണ് നമുക്കുണ്ടാകുന്നത്. ഇന്ധനക്ഷാമം രൂക്ഷമായി കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഇക്കാലത്ത് ഇന്ധനം നഷ്ടമാക്കി നേടുന്ന വേഗത നമുക്ക് ആവശ്യമുണ്ടോ?

മാത്രമല്ല, 100 കിലോമീറ്ററിൽ കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ പോകാൻ കഴിയും എന്ന് പറയുന്നത് കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള മോട്ടോർ വാഹന നിയമങ്ങളുടെ പരസ്യമായ ലംഘനമാണ്. 70 കിലോമീറ്ററിൽ കൂടുതൽ വേഗതയിൽ പോകാൻ നിലവിലെ മോട്ടോർ വാഹനനിയമം നമുക്ക് അനുവാദം നൽകുന്നില്ല. മെയിന്റനൻസ് ചാർജ്ജ് കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്ന വാദത്തിലും കഴമ്പില്ല. റോഡിലുണ്ടാകുന്ന കുഴികൾ അടച്ച് റോഡ് എപ്പോഴും സഞ്ചാരയോഗ്യമായി നിലനിർത്തേണ്ട ബാധ്യത സർക്കാരിനുമുണ്ട്. അതിനുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യയും നമുക്കുണ്ട്. സ്വകാര്യ കമ്പനിയെ ഏൽപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ റോഡിലെ കുഴിയടക്കാൻ കഴിയൂ എന്ന് പറയുന്നത് ഉത്തരവാദിത്തങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള ഒഴിഞ്ഞുമാറലാണ്.

**ബി.ഒ.ടി റോഡ് കാലാകാലങ്ങളിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തി സംരക്ഷിക്കാനുള്ള ചുമതല കരാർ കമ്പനിക്കാണെന്നും അതിന്റെ ചിലവ് കമ്പനിതന്നെ വഹിക്കുമെന്നും പറയുന്നുണ്ടല്ലോ?**

ലാഭത്തിൽ അധിഷ്ഠിതമായ ഒരു കോർപ്പറേറ്റ് കമ്പനിയാണ് ബി.ഒ.ടി റോഡ് നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത്. അവർ എത്രത്തോളം കാര്യക്ഷമമായി, ജനഹിതത്തോടെ പെരുമാറുമെന്ന് കണ്ടറിയണം. ടോൾ പിരിച്ചില്ലെങ്കിലും സ്വകാര്യ സംരംഭകരുടെ സഹകരണത്തോടെ റോഡ് നിർമ്മിക്കാനും കാലാകാലങ്ങളിൽ നന്നാക്കാനും കഴിയും എന്നതിന് വിജയകരമായ

ഉദാഹരണങ്ങൾ കേരളത്തിൽ തന്നെയുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുകയും നന്നാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന TRDCL (Trivandrum road Development Company Ltd.) ഒരു സ്വകാര്യ സംരംഭമാണ്. തലസ്ഥാന നഗരത്തിലെ പ്രധാന റോഡുകളെല്ലാം മികച്ച നിലവാരമുള്ളവയാക്കാൻ TRDCL ന് കഴിഞ്ഞു. എന്നാൽ അതിന്റെ പേരിൽ അവർ അവിടെ ചൂങ്കമൊന്നും പിരിക്കുന്നില്ല. TRDCL മുതൽ മുടക്കുകയും കമ്പനി ചിലവിൽ റോഡ് നന്നാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. സർക്കാർ ആ തുകയെല്ലാം ഗഡുക്കളായി അവർക്ക് തിരിച്ച് നൽകുന്നു. സർക്കാറിന്റെ കൃത്യമായ മേൽനോട്ടമുണ്ടെങ്കിൽ അഴിമതിയൊന്നുമില്ലാതെ ഈ രീതി എല്ലായിടത്തും വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയും. നിലവിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി വ്യവസ്ഥയ്ക്കനുസരിച്ച് സർക്കാർ സ്വകാര്യ കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് കരാർ കൊടുക്കുന്നുണ്ടല്ലോ. അഞ്ച് വർഷത്തേക്ക് റോഡിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തണമെന്ന വ്യവസ്ഥ കൂടി ആ കരാറുകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണം. അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി ഇടയ്ക്കിടെ കരാർ വിളിക്കുന്നതിന്റെ സങ്കീർണ്ണതകളും കാലതാമസവും ഒഴിവാക്കാൻ അതുവഴി കഴിയും.

**പ്രവേശന നിഷേധം, ചൂങ്കം തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങൾ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കൽ എന്നതിനേക്കാൾ പ്രാധാന്യത്തോടെ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കാൻ സമരത്തിന് കഴിയാതെ പോയിട്ടില്ലേ? സ്ഥലം നഷ്ടമാകുന്നവരെ മാത്രമല്ല, പൊതുജനത്തെ മുഴുവൻ ബാധിക്കുന്ന വിഷയമാണ് ചൂങ്കപ്പാതകളെന്ന് ടോൾ പിരിക്കാൻ തുടങ്ങിയപ്പോൾ മാത്രമല്ലേ മറ്റുള്ളവർ തിരിച്ചറിയുന്നത്?**

ബി.ഒ.ടി ചൂങ്കപ്പാതകൾ വേണ്ട എന്നുതന്നെയായിരുന്നു എല്ലാക്കാലത്തും സമരസമിതിയുടെ പ്രധാനമുദ്രവാക്യം. 2005 ഏപ്രിൽ 18ന് എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ചേരാനെല്ലൂരിൽ കൂടിയ ജനകീയ കൂട്ടായ്മയാണ് ബി.ഒ.ടി പാതയ്ക്കെതിരെ ആദ്യം സമരവുമായി മുന്നോട്ട് വരുന്നത്. 24 പേരാണ് അന്ന് ആ യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്തത്. എൻ.എച്ച് 17ൽ സ്ഥലം നഷ്ടമാകുന്നവരാണ് യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്തത്. എന്നാൽ ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവരാണ് സമരം തുടങ്ങിയതെങ്കിലും ബി.ഒ.ടി റോഡ് വേണ്ട എന്ന മുദ്രവാക്യം തുടക്കത്തിൽ തന്നെ സമരത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. കൂടിയൊഴിപ്പിക്കൽ നിരവധിപേരെ സാരമായി ബാധിച്ചതുകൊണ്ട് അത് പലപ്പോഴും മുഖ്യവിഷയമായി വന്നു. പലരും ആത്മഹത്യ ചെയ്തു.

എന്നാൽ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്കപ്പുറം കേരള ജനതയെ ആകമാനം ബാധിക്കുന്ന വിഷയമാണ് ബി.ഒ.ടി റോഡ് എന്നത് പാലിയേക്കരയിൽ ടോൾ പിരിക്കാൻ തുടങ്ങിയപ്പോഴാണ് എല്ലാവരും തിരിച്ചറിഞ്ഞത്. പാലിയേക്കരയിൽ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടവർക്കൊപ്പം മുഴുവൻ ഗ്രാമീണരും സമരത്തിലിറങ്ങി. ദേശീയപാത സംരക്ഷണ സമിതിയുടെ സമര മുദ്രവാക്യം ബി.ഒ.ടി റോഡുകൾ വേണ്ട എന്നതിന് തന്നെയാണ് ഊന്നൽ നൽകിയിരുന്നതെങ്കിലും ബി.ഒ.ടി റോഡുകൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന ഭീകരത പൊതുസമൂഹത്തിൽ വേണ്ടവിധം പ്രതിഫലിപ്പിക്കാൻ മാധ്യമങ്ങൾക്ക് കഴിയാതെ പോയി. അല്ലാതെ സമരപ്രവർത്തകർ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കൽ മാത്രമാണ് പ്രശ്നമായി ഉയർത്തിക്കാട്ടിയതെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല.