

6. ദേശീയ മാനദണ്ഡമനുസരിച്ച് റോഡിനുണ്ടായിരിക്കേണ്ട വീതി 60 മീറ്ററാണെന്നും കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിലാണ് അത് 45 മീറ്ററാക്കി കുറയ്ക്കാൻ കേന്ദ്രസർക്കാർ തയ്യാറായതെന്നും ഞങ്ങൾക്ക് ബോധ്യമാണ്. വ്യവസ്ഥയോടെ റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് സമ്മതിച്ചുകൊണ്ടും കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ സഹായം തേടിക്കൊണ്ടുമുള്ള കരാറിൽ 2 വർഷം മുമ്പ് ഞങ്ങൾ ഒപ്പുവെയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നിരുന്നാലും ജനങ്ങളുടെ ശക്തമായ പ്രതിഷേധം ഒരു പുനർവിചിന്തനത്തിന് ഞങ്ങളെ നിർബന്ധിതരാക്കുകയാണ്.

7. ചതുരശ്ര കി.മീറ്ററിന് 819 എന്ന തോതിൽ ഇന്ത്യയിലെ തന്നെ ഏറ്റവും ജനസാന്ദ്രതയേറിയ സംസ്ഥാനമാണ് കേരളമെന്ന് ബഹു.പ്രധാനമന്ത്രിക്ക് സംശയലേശമില്ലാതെ അറിയാവുന്നതാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ ഓരോ ഇഞ്ച് ഭൂമിയും വിലയേറിയതാണ്. മാത്രമല്ല സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പദ്ധതികൾക്കുപോലും ഭൂമി വിട്ടുകിട്ടാൻ പ്രയാസം നേരിടുന്നു. ഭൂമിയുടെ ദുർബല്യവും അത് വിട്ടുനൽകാനുള്ള ജനങ്ങളുടെ വിസമ്മതവും പല പദ്ധതികളെയും ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ദേശീയപാതയുടെ ഇരുവശത്തും നിരവധി വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങളും വീടുകളുമുണ്ട്. റോഡിനിരവശത്തും ചെറുകിടവ്യാപാരം നടത്തിയാണ് ലക്ഷക്കണത്തിന് കൂടുംബങ്ങൾ ഉപജീവനം നടത്തുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ദേശീയപാത ജനങ്ങളുടെ ജീവരേഖയാണ്. വൻതോതിലുള്ള ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ അതുകൊണ്ടുതന്നെ നിരവധിപേർക്ക് പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കും. 8. അതേസമയം റോഡ് വികസനം ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാനും ആയാസമില്ലാത്തതും സുരക്ഷിതമായ യാത്രയ്ക്കും അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് ഞങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് കുടിയാഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന ജനങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടും അതേസമയം തന്നെ ദേശീയപാത വികസനത്തിനു സഹായകരമായതകുമായ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ കേരളം മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുകയാണ്.

8(1) റോഡിന്റെ വീതി 45 മീറ്ററിൽ നിന്ന് 30 ആക്കി കുറയ്ക്കുക.
8(2) ജനങ്ങൾക്ക് ടോളില്ലാതെ ഹൈവേയിൽ കൂടി യാത്രചെയ്യാൻ പറ്റുന്ന രീതിയിൽ ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിലല്ലാതെ കേന്ദ്രം റോഡിനായി പണം മുടക്കുക.
8(3) കുടിയാഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് മതിയായ പുനരധിവാസം, നഷ്ടപരിഹാരപാക്കേജുകൾ പ്രഖ്യാപിക്കുക.
9. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അവസ്ഥ മനസ്സിലാക്കി ഇതിനാവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കേന്ദ്ര റോഡ് ഗതാഗതമന്ത്രാലയത്തിനും ദേശീയപാത അതോറിറ്റിക്കും നൽകണമെന്ന് ഞങ്ങൾ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

താങ്കളുടെ സഹകരണത്തിൽ നിന്ന് നന്ദി പറഞ്ഞുകൊണ്ട്,
വി.എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ, സി. ദിവാകരൻ, എൻ.കെ. പ്രേമചന്ദ്രൻ, ജോസ് തെറ്റയിൽ, കടന്നപ്പള്ളി രാമചന്ദ്രൻ, കെ. പി.രാജേന്ദ്രൻ, എം. വിജയകുമാർ, എം. എ. ബേബി, ഉമ്മൻ ചാണ്ടി, എം.ഐ. ഷാനവാസ്, ഇ.ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ, വി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ പിള്ള, എം.പി. വീരേന്ദ്രകുമാർ, ജോസ് മാണി, ബാലകൃഷ്ണ പിള്ള, എ.എൻ. രാജൻബാബു, വി. മുരളീധരൻ, എ.കെ. ശശീധരൻ, പി.എം. എ. സലാം, എൻ.എം. ജോസഫ്, എൻ. വി. പ്രദീപ്കുമാർ.

പ്രശ്നം ദേശീയപാതയുടെ 45 മീറ്ററല്ല; ബി. ഒ. ടിയാണ്

ഡോ. ആർ.വി.ജി. മേനോൻ

കേരളത്തിലെ ജനസാന്ദ്രത കാരണമാണു ദേശീയപാതയ്ക്ക് 45 മീറ്റർ വീതിയാക്കുന്നതിന് എതിർപ്പുണ്ടാകുന്നത് എന്ന രീതിയിലാണു മാധ്യമങ്ങൾ ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. ഇതുവസ്തുതയുടെ ഒരു ഭാഗമേ ആകുന്നുള്ളൂ. അടുത്ത കാലം വരെ നാലുവരിപ്പാതയ്ക്കായി 30 മീറ്റർ വീതിയിലുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പാണു ദേശീയപാത അതോറിറ്റി നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത്. അതനുസരിച്ചു സ്ഥലമെടുത്തിട്ട് എത്രയോ വർഷങ്ങളായി അങ്ങനെയാണു ചേർത്തല-അങ്കമാലി പാതയുടെ വികസനം നടത്തിയതും 70 കി.മീ വോഗത്തിൽ സുഗമഗതയാപതം നടക്കുന്നതും. ഇനിയുള്ള ദേശീയപാതാ വികസനം സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ (ബിഒടി) കേന്ദ്രസർക്കാർ തീരുമാനിച്ചതാണു പ്രശ്നങ്ങൾക്കു കാരണം. ബിഒടി മുതലാകണമെങ്കിൽ ടോൾ പിരിക്കണം. ടോൾ പിരിക്കണമെങ്കിൽ നാലുവരിപ്പാതയിലേക്കുള്ള പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കണം. അപ്പോൾ പ്രദേശിക യാത്രക്കാർക്കായി പ്രത്യേകം പാതവേണം. അതിനാണ് ഇരുവശവും സർവീസ്

റോഡുകൾ. അപ്പോൾ വീതി 30 മീറ്റർ പോരാ. 45 എങ്കിലും വേണം. ബിഒടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ അങ്കമാലി-മണ്ണൂത്തി സെക്ഷനിൽ പണിയുന്ന നാലുവരിപ്പാത നോക്കിയാൽ സംഗതി മനസ്സിലാകും. ബിഒടി ഇല്ലെങ്കിലും സർവീസ് റോഡുകൾ കൊടുത്തു പ്രാദേശിക വാഹനങ്ങൾക്കു മുഖ്യപാതയിലേക്കു പ്രവേശനം നിഷേധിക്കുന്നതു നല്ലതാണെന്ന വാദമുണ്ട്. ശരിയാണ്. പക്ഷേ അത് അതിവേഗ പാതകൾക്കു മാത്രമേ ആവശ്യമുള്ളൂ. 100-120 കി.മീ. വേഗം കേരളത്തിന് ആവശ്യമുണ്ടോ? ഇന്ധനക്ഷമതയും അപകടസാധ്യതകളും പരിഗണിക്കുമ്പോൾ പരമാവധി സ്പീഡ് 70 കി.മീ. ആയി പരിമിതപ്പെടുത്തുന്നതല്ലേ നല്ലത്? മാത്രവുമല്ല, മുഖ്യപാതയിലേക്കു പ്രാദേശിക വാഹനങ്ങൾക്കു പ്രവേശനം നിഷേധിക്കപ്പെടുമ്പോഴാണു റോഡു മുറിച്ചു കടക്കാൻ മേൽപ്പാലങ്ങളും കീഴ്പാതകളുമെല്ലാം അനിവാര്യമാകുന്നത്. നാട്ടുകാരുടെ പരസ്പര സമ്പർക്കത്തിനുള്ള ഉപാധിയായിരുന്ന റോഡ് അതോടെ അവര

അകറ്റുന്ന തടസ്സമായി മാറുന്നു. കേരളം പോലെ തുടർച്ചയായ ആവാസ വ്യവസ്ഥയുള്ള പ്രദേശങ്ങൾക്ക് അത്തരം അതിവേഗപാത യോജിച്ചതല്ല. അതല്ല, അതുകൂടിയേ തീരു എന്നാണ് ജനാഭിപ്രായമെങ്കിൽ ടൗണുകളിൽ കൂടി പോകുമ്പോൾ ആകാശപ്പാതയായിട്ടും ഇട റോഡുകൾ വന്നുചേരുന്നിടത്തെല്ലാം മേൽപ്പാലങ്ങൾ കൊടുത്തും അതു രൂപകൽപന ചെയ്യണം. അതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന അധികച്ചെലവു ടോളായി കൊടുക്കാൻ അതിവേഗയാത്രക്കാർ തയ്യാറാകുകയും വേണം. ഈ പൊല്ലാപ്പൊന്നും കൂടാതെ ചേർത്തല - അങ്കമാലി വോഡലിൽ, 30 മീറ്ററിനകത്തു നാലുവരിപ്പാതയാക്കി നടുവിലൊരു വരമ്പും തീർത്ത്, അത്യാവശ്യമുള്ള സ്ഥലത്തെല്ലാം ഫ്ളൈഓവറും പണിതാൽ പോരോ? ആലപ്പുഴ, കൊല്ലം, ആറ്റിങ്ങൽ ബൈപാസുകളും പൂർത്തിയാക്കണം. കഞ്ഞി ചോദിക്കുന്നവർക്കു സദൃകൊടുത്തേ അടങ്ങു എന്നു വാശിപിടിച്ചു സദൃക്കുള്ള അധികച്ചെലവ് ഈടാക്കാനുള്ള ശ്രമമാണിവിടെ നടക്കുന്നത്.