

കേരളത്തിൽ ബി.ഒ.ടി ഹൈവേകൾ തന്നെ വേണമെന്ന് സർക്കാർ തീരുമാനത്തിലേത്തിയിരിക്കുകയാണ്. വരാനിരിക്കുന്ന ബി.ഒ.ടി ടോൾ റോഡുകളുടെ പ്രശ്നമെന്താണെന്നുള്ളതിന് ഉത്തമ ഉദാഹരണമാണ് മട്ടാഞ്ചേരി പാലം. എറണാകുളത്ത് ഗാമൺ ഇന്ത്യ ലിമിറ്റഡ് നിർമ്മിച്ച മട്ടാഞ്ചേരി ബി.ഒ.ടി പാലത്തിന്റെ പേരിൽ കമ്പനി നടത്തിയ പകൽക്കൊള്ള 45 മീറ്ററിനും ബി.ഒ.ടി റോഡിനും വേണ്ടി വാദിക്കുന്നവരുടെ കണ്ണുതുറപ്പിക്കുമോ?



കരാറുകാരൻ സ്വന്തം മട്ടാഞ്ചേരി പാലം

വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആർക്കുവേണ്ടിയാണ്? ഒരിക്കലും ജനങ്ങൾക്കു വേണ്ടിയല്ല എന്ന ഗുണപാഠമാണ് മട്ടാഞ്ചേരി ബി.ഒ.ടി പാലം നൽകുന്നത്. വൻകിട സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് ജനത്തിന്റെ കീഴയിൽ കൈയിട്ടുവാരാനുള്ള നിയമാനുസൃത സ്വാതന്ത്ര്യമാണോ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ടോൾ?

ഇതിനുള്ള ഉത്തരം പുതിയ മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിൽ നിന്ന് കഴിഞ്ഞ ഒമ്പതു വർഷമായി ഗാമൺ ഇന്ത്യ എന്ന മറുനാടൻ കരാറുകാരൻ പിരിച്ച് പിഴിഞ്ഞെടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കോടികളാണ്. 18 കോടി രൂപയായിരുന്നു സംസ്ഥാനത്തെ ഈ ആദ്യ ബി.ഒ.ടി പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവ്. മുടക്കിയ പണത്തിന്റെ പലിശയും മറ്റ് അനുബന്ധ ചെലവുകളും ചേർത്ത് നിർമ്മാതാക്കളായ മുൻബൈ ഗാമൺ ഇന്ത്യ കമ്പനി സർക്കാരുമായുണ്ടാക്കിയ കരാറിൽ ആകെ കാണിച്ചത് 30 കോടി രൂപ !! ഈ 30 കോടി പിരിച്ചെടുക്കാൻ കരാറുകാരുടെ ചട്ടുകളുള്ള ജനപ്രതിനിധികൾ സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുത്ത കാലയളവ് 13 വർഷവും 9 മാസവും. 2001 സെപ്തംബറിൽ തുടങ്ങിയ തോപ്പുംപടിയിലെ ടോൾപിരിവ് 2010 ഫിബ്രവരിയിൽ എട്ടരകൊല്ലം തികഞ്ഞു. ഇതുവരെയുള്ള കണക്കുകൾ പ്രകാരം മാത്രം ഇവിടെ നിന്ന് പിരിച്ചെടുത്തത് 31,34,18,423 രൂപ. 2009 ഒക്ടോബർ 31,11,058 രൂപ 2009 നവംബർ 31,34,285 രൂപ. പശ്ചിമ കൊച്ചിയിലെ തോപ്പുംപടിയേയും വെല്ലിംഗ്ടൺ ഐലന്റിനെയും

ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിലെ പ്രതിമാസ ശരാശരി ടോൾപിരിവ് 30 ലക്ഷം രൂപയിലേറെയാണ്. ഇത് കണക്കാക്കിയാൽ ഈ മെയ്മാസം വരെ 32 കോടിയിലേറെ രൂപ ഗാമൺ കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞു. മുഖ്യ നിർമ്മാതാക്കളുടെ അനുബന്ധ സ്ഥാപനമായ കൊച്ചിൻ ബ്രിഡ്ജസ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ കമ്പനി ലിമിറ്റഡിന്റെ (സിബിഐസി എൽ) നേതൃത്വത്തിലാണ് ഇവിടെ ടോൾപിരിവ് നടത്തുന്നത്. മുടക്കിയ പണത്തിലേറെ കമ്പനിക്ക് തിരിച്ചു കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞെങ്കിലും കരാർപ്രകാരം 2016 സെപ്തംബർ വരെ ടോൾപിരിവ് നടത്താനുള്ള അനുവാദമുണ്ട്. അതായത് ഇനിയും 20 കോടിയോളം രൂപ ഇവിടെനിന്ന് കമ്പനി പിരിച്ചെടുക്കും. വേറെ ഏത് ബിസിനസ്സിൽ കിട്ടും ഒരു ടെൻഷനും വേണ്ടാത്ത ഈ ലാഭം?

കേരളത്തിലെ മറ്റെല്ലാ പാലങ്ങളിലും ടോളിന് സിംഗിൾ പാസ്-മൾട്ടിപ്പിൾ പാസ് സംവിധാനമാണ് നിലവിലുള്ളത്. ടു വേ മൾട്ടിപ്പിൾ പാസ് എടുത്താൻ 24 മണിക്കൂറിനുള്ളിൽ എത്ര തവണ വേണമെങ്കിലും അങ്ങോട്ടും ഇങ്ങോട്ടും സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയുന്ന സൗകര്യം മറ്റ് പാലങ്ങളിൽ നിലവിലുള്ളപ്പോൾ, തോപ്പുംപടിയിൽ ഒരു ഭാഗത്തേയ്ക്കും തിരിച്ചുമുള്ള പാസ് ഒരു തവണ മാത്രമേ ഉപയോഗിക്കാനാവൂ. പാലത്തിൽ വീണ്ടും കയറണമെങ്കിൽ ഒരിക്കൽകൂടി പണം നൽകണം.

ബി.ഒ.ടി. ബ്രിഡ്ജിന്റെ ഉദ്ഘാടന സമയത്ത് സ്വകാര്യ ബസ്സുകാരെയാണ് ഈ സമ്പ്രദായം കൂടുതൽ വലച്ചത്.



2001 ഒക്ടോബർ 26,14,193 രൂപ
 2002 ജനുവരി 30,88,068 രൂപ
 2003 ജനുവരി 34,22,198 രൂപ
 2004 ജനുവരി 32,68,699 രൂപ
 2005 ജനുവരി 28,89,976 രൂപ
 2006 ജനുവരി 31,65,582 രൂപ
 2007 ജനുവരി 31,71, 885 രൂപ
 2008 ജനുവരി 31,31,214 രൂപ
 (ഓരോ മാസത്തേ വീതം)

2009 ജനുവരി 30,57,251 രൂപ
 2009 ഫെബ്രുവരി 30,41,004 രൂപ
 2009 മാർച്ച് 32,86,882 രൂപ
 2009 ഏപ്രിൽ 31,54,286 രൂപ
 2009 മെയ് 33,44,676 രൂപ
 2009 ജൂൺ 31, 33,665 രൂപ
 2009 ജൂലൈ 31,85,580 രൂപ
 2009 ആഗസ്റ്റ് 33,64,036 രൂപ
 2009 സെപ്തംബർ 30,73,867 രൂപ
 2009 ഒക്ടോബർ 31,11,058 രൂപ
 2009 നവംബർ 31,34,285 രൂപ
 (കഴിഞ്ഞവർഷത്തെ കണക്ക്)

പശ്ചിമ കൊച്ചിയിൽനിന്ന് ഐലന്റിലേക്ക് ദിവസേന 10 ട്രിപ്പുകൾ നടത്തിയിരുന്ന ബസ്സുകൾക്ക് 430 രൂപ വരെ ടോളിനത്തിൽ മാത്രം നൽകേണ്ട അവസ്ഥയായി. ഇതാണ് പിന്നീട് രൂക്ഷമായ സമരത്തിൽ കലാശിച്ചത്. തുടർന്ന് ആദ്യം 200 രൂപയിലേക്കും സ്വകാര്യബസ്സുകാരുടെ ടോൾ നിരക്ക് കുറയ്ക്കാൻ കമ്പനി നിർബന്ധിതരാവുകയായിരുന്നു.

ഇങ്ങനെ ടോൾ നിരക്ക് കുറവു ചെയ്തതിലുള്ള നഷ്ടം നികത്തിനൽകണമെന്ന് ഗാമൺ സർക്കാരിനോടാവശ്യപ്പെട്ടപ്പോൾ അന്നത്തെ മൂന്ന് സംസ്ഥാന മന്ത്രിമാർ ഉൾപ്പെട്ട മന്ത്രിസഭാ ഉപസമിതി ചെയ്തു കൊടുത്ത ഉപകാരം വളരെ വലുതായിരുന്നു. 13 കൊല്ലവും 9 മാസവും കൊണ്ട് തീരേണ്ട ടോൾപിരിവ് കാലാവധി ആറു വർഷം ദീർഘിപ്പിച്ച് 19 കൊല്ലവും 9 മാസവുമാക്കി നൽകി. ഓരോ വർഷവും 1.54 കോടി രൂപ കമ്പനിക്ക് നഷ്ടപരിഹാരമായി സർക്കാർ ഖജനാവിൽ നിന്ന് നൽകാനും തീരുമാനിച്ചു.

പ്രൈവറ്റ് ബസ് ഓണേഴ്സ് ഫെഡറേഷൻ സംസ്ഥാന പ്രസിഡന്റും മനുഷ്യാവകാശ പ്രവർത്തകനുമായ ഖാലിദാ മുണ്ടപ്പിള്ളിയാണ് ഇതിനെതിരെ രംഗത്തിറങ്ങിയത്. നിയമത്തിന്റെ വഴിയിലൂടെ വിശ്രമമില്ലാതെ പോരാട്ടം നടത്തിയ മുണ്ടപ്പിള്ളിയ്ക്ക് അനുകൂലമായി നാലുമാസം മുൻപ് ഹൈക്കോടതി വിധിയും പുറപ്പെടുവിച്ചു. 1.54 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടപരിഹാരത്തുക നൽകേണ്ടെന്നും കോടതി ഉത്തരവിട്ടു.

ജി.സി.ഡി.എ നേതൃത്വം നൽകിയ കൺസോർഷ്യമാണ് മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിച്ചത്. സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്ന് പാലത്തിന്റെ ചുമതല ഇപ്പോഴും ജിസിഡിഎയ്ക്കാണ്. എന്നാൽ പാലത്തിലെ ടോൾ പിരിവ് സംബന്ധിച്ച മൊത്തം കണക്കുകൾ അറിയാൻ ഡിസിഡിഎയുടെ കൃത്യമായ സിലോടുകൂടിയാവണമെന്ന് ഏറ്റവും അവസാനത്തെ ഉത്തരവിൽ കോടതി വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. എന്നാൽ ഈ നിർദ്ദേശവും ഇതുവരെ പാലിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. സിബിഐസിഎൽ സ്വന്തമായി നൽകുന്ന ടോക്കൺ ആണ് ഇപ്പോഴും ബിഒടി പാലത്തിലെ ടോൾ രസീത്.

(കടപ്പാട്-എസ്.യു.സി.ഐ ലഘുലേഖ)

വളപട്ടണം കണ്ടൽ പാർക്കിനെതിരെ വീണ്ടും നോട്ടീസ്

വളപട്ടണം കണ്ടൽ പാർക്കിനെത്തേടി കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ നോട്ടീസ്. തീരദേശ നിയമം ലംഘിച്ചതിന് പാർക്ക് പുട്ടാതിരിക്കാൻ കാരണം കാണിച്ചു കൊണ്ടുള്ളതാണ് നോട്ടീസ്. ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ ഇതിന്റെ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ സുപ്രീം കോടതി നിർദ്ദേശമുണ്ട്. പാർക്കിൽ വാണിജ്യ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പാടില്ലെന്നും നിർദ്ദേശമുണ്ട്. പാർക്ക് പുട്ടിയ നടപടി ഹൈക്കോടതി നിർത്തലാക്കിയതിനെതിരെ കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയം സുപ്രീം കോടതിയെ സമീപിച്ചിരുന്നു. സുപ്രീം കോടതിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ വിധി പ്രകാരം പാർക്കിന് വീണ്ടും നിയമനടപടികൾ നേരിടേണ്ടി വന്നേക്കാം. പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിൽ വാദം കേൾക്കാൻ പാർക്ക് അധികൃതർ ഹാജരാകണമെന്ന് നോട്ടീസിൽ നിർദ്ദേശമുണ്ട്. കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി വനംവകുപ്പ് ഡയറക്ടറാണ് തെളിവെടുപ്പ് നടത്തുക.

പാപ്പിനിശേരി ഇക്കോടൂറിസം സൊസൈറ്റിയുടെ കീഴിൽ ഏപ്രിൽ നാലിനാണ് വളപട്ടണം പുഴയോരത്ത് 12 ഏക്കർ സ്ഥലത്ത് പാർക്ക് പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചത്. തീരദേശ നിയന്ത്രണ പരിധിയിൽപ്പെടുന്ന സ്ഥലമായതിനാൽ പാർക്കിനെതിരെ പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരും രാഷ്ട്രീയക്കാരും തുടക്കം മുതലേ രംഗത്തുണ്ടായിരുന്നു. പാർക്കിന്റെ പ്രവർത്തനം നിർത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിൽ പരാതി പോയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബാഗ്ലൂർ റീജിയണൽ ഓഫീസിലെ ഫോറസ്റ്റ് ചീഫ് കൺസർവേറ്ററിലെ ശാസ്ത്രജ്ഞരായ ഡോ. എസ് കെ സുസർലയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ സ്ഥലം സന്ദർശിച്ച് റിപ്പോർട്ട് നൽകിയിരുന്നു. പിന്നീട് കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം ജൂലൈ 19ന് സ്റ്റേറ്റ് കോസ്റ്റൽ റഗുലേഷൻ മാനേജ്മെന്റ് അതോറിറ്റി പാർക്ക് പ്രവർത്തനം നിർത്താൻ ഉത്തരവിട്ടിരുന്നു. ഈ തീരുമാനത്തെ ചോദ്യം ചെയ്ത് പാപ്പിനിശേരി ഇക്കോടൂറിസം സൊസൈറ്റി ഹൈക്കോടതിയിൽ ഹർജ്ജി നൽകിയിരുന്നു. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പാർക്ക് തുറന്നു പ്രവർത്തിക്കാൻ കോടതി അനുമതി നൽകിയിരുന്നു. എന്നാൽ പാർക്കിൽ നിർമ്മാണ-വാണിജ്യ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പാടില്ലെന്നും ഭൂമി കയ്യേറ്റം ചെയ്യുകയോ ബാധ്യതപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്യരുതെന്നും കോടതി നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് തന്നെ കണ്ടൽ ഗവേഷണ കേന്ദ്രം എന്ന പേരിലാണ് പാർക്ക് ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. പാർക്കിലെ കോഫി ഷോപ്പ്, ബോട്ടിങ്ങ് സൗകര്യം എന്നിവ ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. സംഭാവനയായി പാർക്കിൽ നിന്ന് 10 രൂപ വാങ്ങുന്നുണ്ട്.