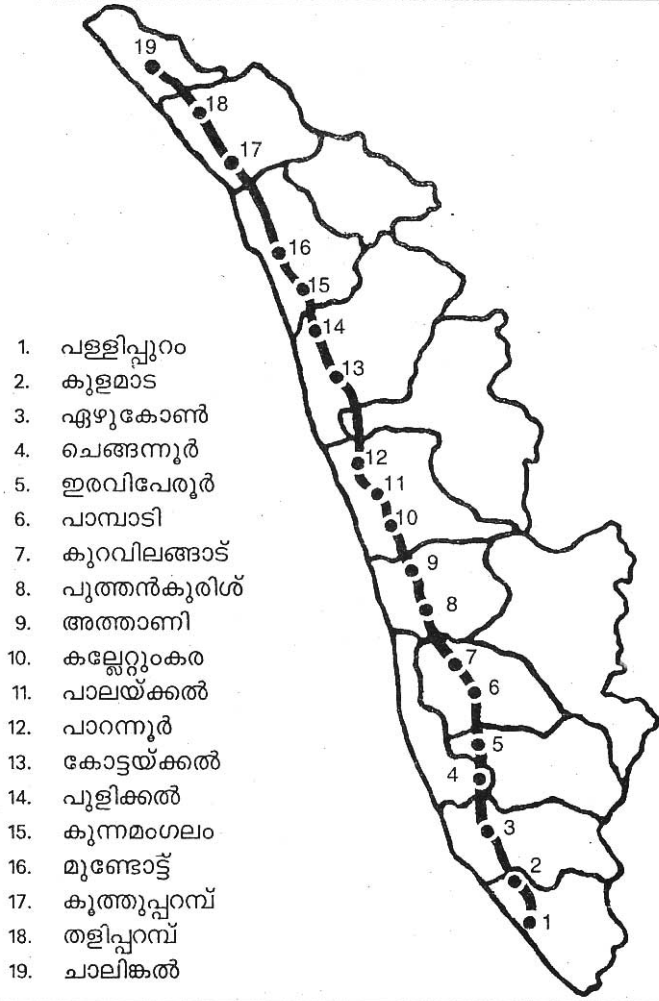


എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ: ദുരന്തത്തിലേക്കുള്ള രാജപാത



കേരള എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ പ്രതിരോധസമിതി

എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ പ്രതിരോധം ബന്ധപ്പെടാവുന്ന സംഘടനകൾ വ്യക്തികൾ

ഏകോപിത വിജയൻ

'സഖി', കോൺവെന്റ് റോഡ്, തിരുവനന്തപുരം. ഫോൺ : 0471-2462251

മേഴ്സി അലക്സാണ്ടർ

സ്ത്രീവേദി, തിരുവനന്തപുരം. റോൺ : 0471 - 2345969

ആർ. അജയൻ

തിരുവനന്തപുരം. ഫോൺ : 98471 42513

സി.ആർ. നീലകണ്ഠൻ

'തണൽ', തൃക്കാക്കര പി.ഒ., കൊച്ചി-21. ഫോൺ: 0484-2424322, 2423986

ജിയോ ജോസ്

ഏജിന്റ് ഓഫീസ്, മണപ്പാട്ടിപറമ്പ്, കല്ലൂർ. ഫോൺ : 0484-2402163, 2426506

യേശുദാസ് വരാപ്പുഴ. ഫോൺ : 0484 - 2516624

കെ.സി. സന്തോഷ്കുമാർ

(സെൻസ്), ജനകീയ ഗതാഗത വികസനസമിതി,
C/O. കൈതാരൻ വീട്, കാന്യാട്ടുകര പി.ഒ., തൃശൂർ-11. ഫോൺ : 0487-2387589

ഹമീദ് വാണിമേൽ

സോളിഡാരിറ്റി, ഹീര സെന്റർ, അസ്മ ടവർ, കോഴിക്കോട്. ഫോൺ : 0495-2721695

ടോണി തോമാസ് കിഴക്കേക്കര

ഒരേ ഭൂമി ഒരേ ജീവൻ, ഇരുമ്പകചോല, പാലക്കാട്. ഫോൺ : 04924-238253, 94470 58253

പി. സുന്ദരരാജൻ മലപ്പുറം. ഫോൺ : 0483 - 3123166, 2733115

മുസ്തഫ ട്രേഡിംഗ് തിരുർ. ഫോൺ : 98472 54261

പോൾ വർഗ്ഗീസ്

നെടുമ്പാശ്ശേരി സമരസമിതി, പി.ഒ. ചെങ്ങമനാട്. ഫോൺ : 0484 - 2475303

ജയപ്രകാശ് നിലമ്പൂർ ഫോൺ : 04931 222449

ഹാസ കരുവാരകുണ്ട് ഫോൺ : 04931 280769

ഡോ: നന്ദകുമാർ

കരിമുഗൾ കാർബൺ മലിനീകരണ വിതരണസമിതി. ഫോൺ : 0484 - 2576905

റോബിൻ

കേരളീയം, കൊക്കാലൈ, തൃശൂർ-21. ഫോൺ : 0487 - 2421385, 2991016

കളം രാജൻ

കോട്ടയ്ക്കൽ, മലപ്പുറം. ഫോൺ : 0483 2741057

പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നത് : കേരള എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ പ്രതിരോധസമിതി
തയ്യാറാക്കിയത് : സി.ആർ. നീലകണ്ഠൻ, ഏലിയാമ്മ വിജയൻ, റോബിൻ
 2004 ജൂലായ്

ചിത്രീകരണം : ജീവൻ

ടൈപ്പ് സെറ്റിങ്ങ് : മൗസ് & മൈന്റ്സ്, തൃശൂർ **അച്ചടി :** പ്രിന്റ് വെൽ, തൃശൂർ

ഏകോപനം : കൊക്കാലൈ, തൃശൂർ-21. ഫോൺ : 0487 - 2421385, 2991016

സംഭാവന : അഞ്ച് രൂപ



എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ: ദുരന്തത്തിലേക്കുള്ള രാജപാത

കേരള സർക്കാർ സ്വകാര്യമേഖലയുടെ 'തന്ത്രപരമായ' പങ്കാളിത്തത്തോടെ പണിയുന്ന 'പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കപ്പെട്ട അതിവേഗ ഇടനാഴി' (Access controlled high speed corridor) സംസ്ഥാനത്തിന് സാമൂഹ്യമായും സാമ്പത്തികമായും പാരിസ്ഥിതികമായും ഒരു വൻ ദുരന്തമാണ് സമ്മാനിക്കുക എന്നു ഞങ്ങൾ കരുതുന്നു. 507 കി.മീ. നീളത്തിൽ വടക്ക് മഞ്ചേശ്വരത്തിനടുത്ത് ചാലിങ്കൽ മുതൽ തെക്ക് കഴക്കൂട്ടം വരെ പണിയുന്ന ഈ നെടുങ്കൻ കോട്ട സാധാരണക്കാരുടെ പണം കൊണ്ടും അവരുടെ ജീവിതക്രമത്തെ തകർത്തുകൊണ്ടും ആയിരിക്കും കടന്നുവരിക. 8519 കോടി രൂപ (മന്ത്രിയുടെ അവസാന പ്രഖ്യാപനം) മുടക്കി പണിയുന്ന ഈ പദ്ധതി പ്രഖ്യാപിത ലക്ഷ്യങ്ങളൊന്നും നേടാൻ പര്യാപ്തമല്ലെന്നു മാത്രമല്ല അവയൊന്നും തന്നെ ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ വേണ്ട കാരണങ്ങളാകുന്നുമില്ല. വികസനത്തിനെന്ന പേരിൽ കേരളത്തെ രണ്ടായി കീറിമുറിച്ചുകൊണ്ട് വരാൻ പോകുന്ന ഈ ഹൈവേ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പുരോഗതിയെ കാര്യമായി ബാധിക്കുകയും ചെയ്യും.

എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ : സാമാന്യ വിവരങ്ങൾ

- സർക്കാർ ജിമ്മിൽ പുറത്തുവിട്ട വിവരങ്ങളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി.
- നീളം : 507 കിലോമീറ്റർ (തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കഴക്കൂട്ടം മുതൽ കാസർകോട് ജില്ലയിലെ ചാലിങ്കൽ വരെ)
- വീതി : 100-125 മീറ്റർ. തറനിരപ്പിൽ നിന്നുള്ള ശരാശരി ഉയരം : 7 മീറ്റർ

പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ചെലവ് : 6400 കോടി രൂപ (നാലുവരിപ്പാതക്കു മാത്രം) നാഷണൽ ഹൈവെ ബൈപാസുകൾക്കു വേണ്ട തുകയും ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല.

കടന്നുപോകുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾ : 98 എണ്ണം,

കോർപ്പറേഷനുകൾ : 2 എണ്ണം

നിർദ്ദിഷ്ട ഹൈവെയിലെ പ്രവേശന കവാടങ്ങളുടെ എണ്ണം : 19

ഏറ്റെടുക്കാൻ പോകുന്ന ഭൂമിയുടെ വിസ്തൃതി : 5070 ഹെക്ടർ (890 ഹെക്ടർ കൃഷിഭൂമി, 2900 ഹെക്ടർ തോട്ടങ്ങൾ, 238 ഹെക്ടർ താമസസ്ഥലം.

കൂടിയൊഴിഞ്ഞുപോകേണ്ട കുടുംബങ്ങളുടെ എണ്ണം : ഏതാണ്ട് 10,000

മുടപ്പടുന്ന കിണറുകളുടെ എണ്ണം : 10,000

ഹൈവേയല്ല, മതിൽ

എത്ര ഉപയോഗമില്ലെന്ന് പറഞ്ഞാലും ഒരു നല്ല റോഡല്ലേ ഇത് ? എന്തെങ്കിലും ഉപകാരം ഉണ്ടാകില്ലേ? അതൊരു വികസനമല്ലേ? എന്ന് സാധാരണക്കാർ ചിന്തിക്കുന്നുണ്ടാകും. തുപോലെയൊരു റോഡല്ല. കേരളത്തെ നെടുകെ നൂർച്ചമീറ്റർ വീതിയും ഏഴുമീറ്റർ മുളള മതിൽ. ഈ പാത നടന്ന് എന്ന് മാത്രമല്ല അതിലൂടെ നടവേഗതയിൽ നിർത്താതെ മുഴു



എന്നാൽ നാം കരുതുന്ന എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും പിളർക്കുന്ന മതിലാണ് റ്റർ (ശരാശരി) ഉയരവുമുറിച്ച് കടക്കാനാവില്ല എന്നത് കുറ്റകരവുമാണ്. വൻ ദുരവ്യം വണ്ടി ഓടി

ച്ചുപോകണമല്ലോ. അതുകൊണ്ടാണ് ഈ പാതയ്ക്ക് Access Controlled Highway എന്നു പേരുവന്നത്. നിശ്ചിതമായ (19) ഇടങ്ങളിൽ മാത്രമേ ഇതിലേയ്ക്കു പ്രവേശിയ്ക്കാനാവൂ. ഈ പാതയ്ക്ക് ഇരുവശവും താമസിയ്ക്കാൻ വിധിയ്ക്കപ്പെടുന്നവർ ഇനിമേൽ അയൽക്കാരായിരിക്കില്ല. അവർ തമ്മിലുള്ള ദുരം പല കി.മീറ്ററുകളാകും. ഹൈവേയുടെ മറുപുറത്തെത്തണമെങ്കിൽ മേൽ/കീഴ്പാലങ്ങളിലൂടെ പോകണം. ഹൈവേ പദ്ധതിയുടെ രൂപകൽപനയനുസരിച്ച് 507 കി.മീ. ദൂരത്തിൽ 350 മേൽ/കീഴ്പാലങ്ങളേ ഉണ്ടാകൂ. ഈ പാത മുറിച്ചുകളയുന്നത് 3000ത്തോളം ചെറുതും വലുതുമായ റോഡുകളാണ്. അതിൽ ദേശീയപാത റെയിൽവേ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, പൊതുമരാമത്ത്വകുപ്പ് റോഡുകൾ മുതലായവതന്നെ 300 ൽ അധികം വരുമെന്നതി

നാൽ ബാക്കിയുള്ള ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ അവസ്ഥ കഷ്ടം തന്നെ. വികേന്ദ്രീകൃതാസൂത്രണങ്ങളുടെ ഭാഗമായി നമ്മുടെ പഞ്ചായത്തുകളും നഗരസഭകളും തീർത്ത റോഡുകളാണ് ഇങ്ങനെ മുറിഞ്ഞുപോകുന്നത്. ഇതുവലിയ സാമൂഹ്യ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് വഴിവെയ്ക്കും. വയലും കാലിമേയ്ക്കുന്ന ഇടങ്ങളും ഒരു വശത്തും, വീട് മറ്റുവശത്തുമായ ഒട്ടേറെ കർഷകർ (മുബൈയ് - പുനെ) പാതക്കെതിരെ ഇറങ്ങിയിരിക്കുന്നു.

സാധാരണഗതിയിൽ ഒരു ഹൈവേ വീടിനടുത്തുകൂടി വരുന്നുവെന്നു കേട്ടാൽ ശരാശരി മലയാളി സന്തോഷിക്കും. ഭൂമിയുടെ വില അതുകൊണ്ട് തന്നെ കൂടുമെന്ന വിശ്വാസം മൂലമാണിത്. എന്നാൽ ഈ ഹൈവേയ്ക്ക് ഇരുവശത്തുമുള്ള സ്ഥലങ്ങളുടെ വില കാര്യമായി കുറയും. വീടിനൊരുവശത്ത് മതിൽ വരുന്നതും (അതിലേയ്ക്കുള്ള പ്രവേശനകവാടം പത്തോ ഇരുപതോ അതിലധികമോ കി.മീറ്റർ അകലെയാണ്) ഈ പാതയുടെ വികസനത്തിനെന്ന പേരിൽ ഏതു സമയവും ആ സ്ഥലം പൊന്നും വിലയ്ക്കെടുക്കാമെന്നതും (അത് റോഡിനുതന്നെ ആകണമെന്നില്ല. മറ്റടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിയ്ക്കാൻ ഏതെങ്കിലും മുതലാളിയ്ക്ക് നൽകാനാകും.) വീടിനടുത്തുകൂടി പോയിരുന്ന റോഡുകൾ മുറിഞ്ഞു പോകുമെന്നതും ഹൈവേയിലൂടെ ചീറിപ്പായുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ പുകയും പൊടിയും തങ്ങളുടെ മേലാണ് വന്നുവീഴുക എന്നതും സ്ഥലവില കുറയ്ക്കുന്നതിനു കാരണമാകും. ചുരുക്കത്തിൽ ഹൈവേയ്ക്കടുത്ത് ജീവിയ്ക്കുന്നവരുടെ ജീവിതം ദുസ്സഹമാകും.

പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കപ്പെട്ട അതിശീഘ്രപാത

പദ്ധതി നൂറുവർഷം (100) മുൻപിൽ കണ്ടുള്ള വികസനമാണെന്ന് നമ്മുടെ ഭരണാധികാരികൾ പറയുന്നു.

ദേശീയ പാതകളടക്കമുള്ള സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ രൂപകല്പന ശരിയല്ലാത്തതിനാൽ അസന്തുലിതമായ ഗതാഗതവും അതുവഴി കുറുക്കുകളുമുണ്ടാകുന്നു. ദേശീയപാത 47 ൽ ശരാശരി വേഗത മണിക്കൂറിൽ 39 കി.മീറ്ററും, ദേശീയപാത 17 ൽ അത് 48 കി.മീറ്ററും ആണ്. ഈ ദേശീയപാതയിലെ ഗതാഗതം അടുത്ത പത്ത് വർഷത്തിനകം മൂന്നുമടങ്ങായും ഇരുപതുവർഷത്തിനകം ആറുമടങ്ങായും വർദ്ധിക്കുമെന്നാണ് ലീ അസോസിയേറ്റ്സിന്റെ പഠനം കാണിക്കുന്നത്. ഇതുവഴി ശരാശരി വേഗത 17ഉം 13ഉം കി.മീറ്റർ ആകും. ഇന്ന് കേരളത്തിലെ റോഡപകട നിരക്ക് ദേശീയ ശരാശരിയുടെ ഇരട്ടിയാണെന്ന് ഈ പഠനം തെളിയിക്കുന്നു. ഇന്ത്യയിലെ മൊത്തം

അപകടങ്ങളിൽ പത്ത് ശതമാനം കേരളത്തിലാണ്. അപകടം പറ്റുന്ന മൂന്നു ലക്ഷം പേരിൽ 50,000 പേർ ഇന്നാട്ടിലുള്ളതും.

നിലവിലുള്ള ദേശീയപാതകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതല്ലേ നല്ലത് എന്ന പ്രശ്നം പരിശോധിച്ചപ്പോൾ അതിനെതിരായി കണ്ടെത്തിയ വാദമുഖങ്ങൾ താഴെ പറയുന്നു.

1. നിലവിലുള്ള ഹൈവേകൾക്കിരുപുറവും ഏറെ ജനവാസമുണ്ട്. ധാരാളം ആരാധനാലയങ്ങളുണ്ട്. (എല്ലാ മതക്കാരുടെയും ഉണ്ടാകുമെന്നതിനാൽ ആരുമിടാൻ). അവ വീതികൂട്ടാൻ കഴിയില്ല. ഭൂമി വിലയും പുനരധിവാസ ചിലവും കണക്കാക്കിയാൽ ഹൈവേകളുടെ വീതി 60 മീറ്റർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്, പുതിയ നൂറുമീറ്റർ ഹൈവേയുണ്ടാകുന്നതിന്റെ ആറിരട്ടി ചിലവു വരും. പ്രധാന കാര്യം ഇനി പറയുന്നതാണ്. നിലവിലുള്ളവ പെരുവഴികളാണ്. ആർക്കും പ്രവേശിക്കാം. അവ പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കപ്പെടുന്ന (Access Control) എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയാക്കാനാവില്ല. (അതായത് ഭീമമായ ടോൾ പിരിക്കാനാവില്ല എന്നർത്ഥം) നിലവിലുള്ള വഴിയിൽ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ജനങ്ങൾ എതിർക്കും. (ബുദ്ധി എങ്ങനെ ?) നിലവിലുള്ള ഹൈവേക്കിരുപുറവുമുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ (പെട്രോൾ പമ്പ്, വൈദ്യുതി, ടെലഫോൺ ലൈനുകൾ, കെട്ടിടങ്ങൾ മുതലായവ) മാറ്റാൻ ചിലവുവരും. സ്ഥലമെടുപ്പിനുമാത്രം 11,000 കോടി രൂപ ചെലവുവരും. 12,000 കെട്ടിടങ്ങളും പൊളിക്കണം.

ഈ പദ്ധതി കേരളത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനത്തിനുള്ളതായിരിക്കും. ഐ. ടി., ടൂറിസം വികസനത്തിന് ഇതാവശ്യമാണ്. (ഐ.ടി. വികസനത്തിന് എന്തിന് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ ? ഡാറ്റാ ഹൈവേ പോരെ ?) ബേക്കൽ മുതൽ കോവളം വരെ ഒരൊറ്റ പാക്കേജിൽ കൊണ്ടുവരാം. ഈ പദ്ധതി വഴി 1.62 ലക്ഷം മനുഷ്യവർഷത്തെ തൊഴിൽ കിട്ടും. (അതായത് 1.62 ലക്ഷം പേർക്ക് തൊഴിൽ കിട്ടുമെന്നാണ് തോന്നുക) 2.6 ലക്ഷം ടൺ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിട്ടുമിൻ (Tar) വേണം. 15,000 കയർ ടെക്സ്റ്ററയിൽസ് വേണം. റബ്ബർ കർഷകർക്കും, കയർ ഉത്പാദകർക്കും സന്തോഷവാർത്ത. ഇത് ധനികർക്കുവേണ്ടിയുള്ള പാതയല്ല. ദരിദ്രർക്കും ഗുണംകിട്ടും. ഇവിടെ വൻതോതിലുള്ള സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കും. അത് ചങ്ങല പ്രവർത്തനമായി വളരും.

പുതിയ ഹൈവേക്കായി 9400 കെട്ടിടങ്ങളെ പൊളിക്കേണ്ടതുളളു. പുനരധിവാസ പാക്കേജിൽ ഭൂമി വില, അവിടെ നടത്തിയ വികസനത്തിന്റെ ചില

വുകൾ, കെട്ടിടവില, വീടുമാറ്റൽ സാമ്പത്തിക സഹായം, ഭൂമിയില്ലാതാകുന്നവർക്ക് സൗജന്യമായി ആറുസെന്റ് സ്ഥലം മുതലായവയുണ്ട്. ഈ പുനരധിവാസ കേന്ദ്രങ്ങൾ അഞ്ചുമുതൽ പത്തുവരെ കിലോമീറ്ററിനകത്തായിരിക്കും. അവിടെ റോഡ്, വൈദ്യുതി, വെള്ളം, തുടങ്ങിയ എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളുമുണ്ടാകും.

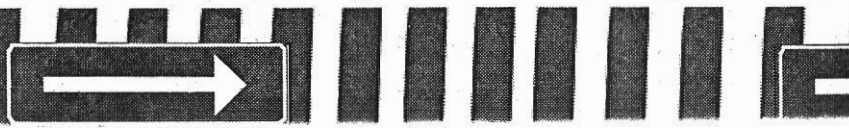
“ഭൂഖണ്ഡങ്ങൾക്കതീതമായി മാറ്റത്തിന്റെ കാറ്റുവീശുമ്പോൾ നമ്മുടെ ഈ കൊച്ചു തുണ്ടുഭൂമിക്കുമാത്രം അതിൽ നിന്നും ഒഴിഞ്ഞുനിൽക്കാനാകുമോ?” ചൈനയിൽ ഇതുപോലുള്ള കുറ്റൻ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുണ്ട്. യൂറോപ്പിലും ഗൾഫിലുമുണ്ട്. മലേഷ്യയിൽ ഒരു ഹൈവേ തെക്കുവടക്കായി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഏതു വലിയ പദ്ധതി വന്നാലും അതിനെ എതിർക്കാൻ കുറച്ചുപേർ കാണും. ഇത് രാജ്യത്തിന്റെ വികസനത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കും. പദ്ധതിയുടെ സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയെപ്പറ്റി സംശയം ഉയർത്തുന്നവർക്ക് മറുപടിയായി “ഏതു വൻകിട പദ്ധതിയിലും ഒരു റിസ്കുണ്ട്. ആ വെല്ലുവിളി നാം ഏറ്റെടുക്കണം” എന്നാണ് പറയുന്നത്.

ഈ പദ്ധതി ആവശ്യമുണ്ടോ ?

ശരാശരി 50 കി.മീറ്റർ മാത്രം വീതിയുള്ള ചെറിയൊരു പ്രദേശമായ കേരളത്തിൽ നെടുകെ പിളർക്കുന്ന ഇത്തരം ഒരു പാത ആവശ്യമോ ? ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും അധികം റോഡ് സാമ്പ്രതയുള്ള സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. ഒരു ച.കി.മീറ്ററിൽ നാല് കി.മീ. നീളം റോഡാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. അഖിലേന്ത്യാ ശരാശരി 0.7 മാത്രമാണ്.

ഏതു പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനാണ് ഈ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ ?

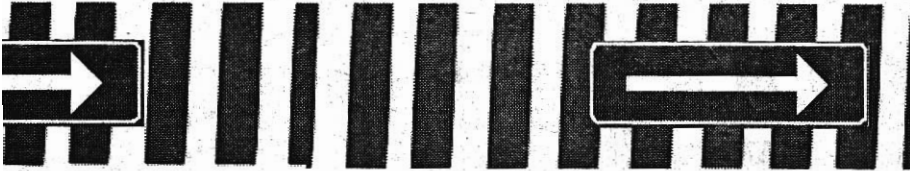
കേരളത്തിലെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ പ്രതിവർഷം പതിമൂന്ന് ശതമാനം വർദ്ധനവ് ഉണ്ടാകുന്നു എന്ന അടിസ്ഥാന കണക്ക് തന്നെ തെറ്റാണ്. അങ്ങനെ പോയാൽ 15 വർഷംകൊണ്ട് ഇന്നുള്ളതിന്റെ 10 മടങ്ങ് വാഹനങ്ങൾ ആകും. ഇത് താങ്ങാനുള്ള സാമ്പത്തിക പാരിസ്ഥിതിക ശേഷി കേരളത്തിനുണ്ടോ ? ഈ നാട് മുഴുവൻ റോഡായാലും ഇത്രയേറെ വാഹനങ്ങൾക്ക് ഓടാനാവില്ല. അത്രവാഹനങ്ങൾ ഓടിയാൽ ഉണ്ടാകുന്ന പുക കൊണ്ട് നമുക്ക് ശ്വസിക്കാനാവില്ല. കേരളത്തിലെ വർധനവിന്റെ നിരക്ക് പട്ടിക



ഒന്നിൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. പക്ഷേ ഇതിൽ വലിയൊരു പങ്ക് ഇരുപ്രകൃതിപ്രകൃത വാഹനങ്ങൾ ആണ്. പിന്നെ സ്വകാര്യ കാറുകളും ഇവയിൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷവും നഗരവാസികളുടേതാണ്. ദിവസേന സ്വന്തം തൊഴിലിനു പോകാനും മറ്റും ഉപയോഗിക്കുന്നതാണ്. ഈ വാഹനങ്ങൾ ഒന്നും പുതിയ ഹൈവേയിൽ കയറുന്ന പ്രശ്നമില്ല. ഇത് ട്രാഫിക് ജാമിന്റെയും അപകടങ്ങളുടെയും കാര്യത്തിൽ പ്രധാനമായ സംഗതിയാണ്. ട്രാഫിക് ജാമ് (ഗതാഗതക്കുരുക്ക്) ഉണ്ടാക്കുന്നത് ഹൈവേകളിലല്ല. നഗരങ്ങളിലും പട്ടണങ്ങളിലുമാണ്. നഗരങ്ങളെ തൊടാതെ പോകുന്ന ബൈപാസുകളിൽ യാതൊരു വിധ കുരുക്കുമില്ല. ഈ പുതിയ ഹൈവേ നഗരങ്ങളെ തൊടാതെയാണ് പോകുന്നത്. ദിനപ്രതി തൊഴിലിനുപോകുന്ന ബഹുഭൂരിപക്ഷത്തിനും ഇതു കൊണ്ട് ഒരു പ്രയോജനവുമില്ല. അവരുടെ കുരുക്കു തുടരും.

കേരളത്തിലെ വാഹനങ്ങളുടെ ശരാശരി വേഗത എന്നു പറയുന്നതിലും അബദ്ധമുണ്ട്. ഹൈവേയിലെ വേഗതയല്ല നഗരത്തിലേത്. പുതിയ ഹൈവേ വഴി നഗരത്തിലെ വേഗത കൂട്ടുന്നില്ലെന്ന് തീർച്ച. പ്രധാന നഗരങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള യാത്രയുടെ സമയം പോലും കാര്യമായി കുറയുന്നില്ല എന്നതാണ് മുൻബൈ - പൂന ഹൈവേയുടെ അനുഭവം. അവിടെ 5-6 മണിക്കൂർ സമയം എടുത്തിരുന്നത് മൂന്നു മൂന്നര മണിക്കൂറായി കുറയുമെന്നാണ് പ്രവചിച്ചിരുന്നത്. എന്നാൽ യാത്രസമയത്തിൽ ട്രക്കിന് വെറും 39 മിനുട്ടും കാറിന് 47 മിനിട്ടും മാത്രമേ ലഭിക്കാൻ ആകൂവെന്ന് റെറ്റേഡ് പാസും വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. യഥാർത്ഥ അനുഭവവും വ്യത്യസ്തമല്ലായിരുന്നു. നഗരത്തിന് പുറത്ത് മുൻബൈ - പനവേലിലും പൂനെയിൽ ദേഹൂ റോഡിലും ഹൈവേയിൽ വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ തിരക്കേറിയ റോഡിലൂടെ നഗരത്തിലെത്തണം എന്നായിരുന്നു ഇതിനു കാരണം. ഇതുതന്നെ ഇവിടെയും സംഭവിക്കും.

കാസർകോട് നിന്നും നേരെ തിരുവനന്തപുരത്തെത്തുന്ന വാഹനങ്ങൾ പ്രത്യേകിച്ച് ട്രക്കുകളും ബസ്സുകളും വളരെ കുറവായിരിക്കും. അപൂർവ്വം രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കളുടെയും മറ്റും കാറുകളേ ഇങ്ങനെ പോകൂ. ട്രക്ക് ഗതാഗതത്തിൽ ഏറിയ പങ്കും വ്യാപാര വ്യവസായ നഗരമായ കൊച്ചിയിലേക്ക് വരുന്നവയാണ്. അത് തന്നെ അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ (തമിഴ്നാട് പ്രധാനം) നിന്നും വരുന്നവയാണ്. ബാംഗ്ലൂർ, ചെന്നൈ, കോയമ്പത്തൂർ, പൊള്ളാച്ചി, പാലക്കാട്, തൃശൂർ, വഴി പോകുന്ന ട്രക്കും ബസ്സും പുതിയ ഹൈവേയിൽ



കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ചുമതലക്കാർ

വകുപ്പിന്റെ പേര്	(നീളം കി.മീ)	ശതമാനം
പഞ്ചായത്ത്	95515.888	69.12
പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. (റോഡുകൾ, പാലങ്ങൾ)	21467.492	15.53
മുനിസിപ്പാലിറ്റികൾ	7696.769	5.57
കോർപ്പറേഷൻ	5853.281	4.24
വനംവകുപ്പ്	3770.740	2.73
ജലസേചനം	1929.875	1.40
പി.ഡബ്ല്യു. (എൻ.എച്ച്.)	1523.954	1.10
മറ്റുള്ളവ (റെയിൽവേ, കെ.എസ്.ഇ.ബി.)	438.472	0.31
ആകെ	138196.471	100

അവലംബം : ഇക്കണോമിക് റിവ്യൂ 2003, കേരള സർക്കാർ

ലൂടെ പോകില്ല. മധുരയിൽ നിന്നുവരുന്നവർക്കും ഇതാവശ്യമില്ല. കൊച്ചി മുതൽ കൊല്ലം വരെ ടോൾ നൽകി യാത്ര ചെയ്യാൻ ആരും തയ്യാറാവില്ല. എം.സി. റോഡിലൂടെ പോകുന്നവയ്ക്കും ഇതുവേണ്ട.

മുംബൈ - പൂന പാതയാണ് ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും അധികം ട്രക്കു ഗതാഗതമുള്ളത്. NH4ന് സമാന്തരമായി ഈ നഗരങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവെ നിർമ്മിച്ചപ്പോൾ സമയലാഭവും ഇന്ധനലാഭവും കണക്കിലെടുത്ത് ട്രക്കുകൾ ഈ വഴി പോകുമെന്നാണ് സർക്കാർ പറഞ്ഞത്. പക്ഷേ അനുഭവം മറിച്ചായിരുന്നു. മഹാരാഷ്ട്ര-സംസ്ഥാന ട്രക്ക്-ട്രാക്ടർ-ടെമ്പോ ഡ്രൈവർമാരുടെ മഹാസംഘം എന്ന സംഘടന തുടക്കത്തിൽതന്നെ ഈ ഹൈവെയുടെ ഉപയോഗ യോഗ്യതയെപ്പറ്റി സംശയം പ്രകടിപ്പിച്ചിരുന്നു. സമയവും ഇന്ധനവും കാര്യമായി കുറയില്ല. ഉയർന്ന ടോൾ നൽകുകയും വേണം. ഇതുകാരണം ട്രക്ക് ഗതാഗതത്തിന്റെ പകുതിപോലും ഇപ്പോൾ പുതിയ ഹൈവെയിലൂടെ പോകുന്നില്ല. ഇന്ധന ചിലവ് കുറയുമെന്നതിനും ശാസ്ത്രീയമായ സാധ്യകരണമില്ല. മിക്ക വാഹനങ്ങൾക്കും ശരാശരി 40-50 കി. മീറ്ററിൽ പോകുമ്പോഴാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഇന്ധനക്ഷയമുള്ളത്. 100 KM പോകുമ്പോൾ കൂടിയ അളവിൽ ഇന്ധനം വേണം.

അപകടം കുറയുമോ ?

അപകടങ്ങളിൽ കേരളം ദേശീയ ശരാശരിയേക്കാൾ മുന്നിലാണെന്നതു പുതിയ ഹൈവേയുടെ വാദമാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഏത് തരം അപകടങ്ങൾ ആണ് കേരളത്തിലുണ്ടാകുന്നത് ? പാതിയോളം അപകടങ്ങളും ഇരുചക്ര ത്രിചക്ര വാഹനങ്ങളാണ്. (പട്ടിക 2 നോക്കുക) ഇത് കൊണ്ട് തന്നെ പുതിയ ഹൈവേ അപകടം കുറക്കില്ല. എന്നാൽ ഈ ഹൈവേയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ സാധാരണ റോഡിലുണ്ടാകുന്നവയേക്കാൾ പല മടങ്ങ് ഗുരുതരമാകും എന്നതാണ് മുംബൈ - പുനെ ഹൈവേയിലെ അനുഭവം. അവിടെ അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയുന്നുവെങ്കിലും മരണപ്പെടുന്നവരുടെയും ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കുന്നവരുടെയും എണ്ണം വളരെയധികം വർധിക്കുന്നു. ശരാശരി വേഗത വളരെ ഉയരുന്നതിനാൽ അപകടങ്ങളിൽ തലച്ചോറിനും സുഷുമ്നക്കും ഹൃദയമടക്കമുള്ള ആന്തരിക അവയവങ്ങൾക്കും മാർകമായി പരിക്കേൽക്കുന്നു. റോഡിന്റെ ഗുണവും വേഗതയും കൂടുമ്പോൾ അപകടം കുറയുമെന്ന് ഏതു കണക്ക് വെച്ചാണ് പറയുന്നത്. നമ്മുടെ അനുഭവം മറിച്ചാണുതാനും. മാർക അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത് തിരക്കുകുറഞ്ഞ വേഗത കൂടിയ പാതകളിലാണ്. അപകട കാരണങ്ങൾ തേടിപ്പോയാൽ അശ്രദ്ധ, അമിത (മത്സര) വേഗത തുടങ്ങിയവയാണ് പ്രധാനമെന്നുകാണാം. ഈ ഹൈവേയിൽ അപകടമുണ്ടായാൽ അതറിയാൻ തന്നെ സമയമെടുക്കും. മാർകമായി പരിക്കേറ്റവരെ അടുത്ത് എക്സിറ്റ് പോയിന്റ് വഴി മാത്രമെ പുറത്തുകൊണ്ടുവരാനാവൂ. ഈ ഹൈവേയിൽ എല്ലായിടത്തും ആട്ടോമാറ്റിക് സ്പീഡ് മോണിറ്ററിംഗും ടി.വി. ക്യാമറയും വരെ പിടിപ്പിക്കേണ്ടിവരും.

പാരിസ്ഥിതിക നാശം

ഈ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് മൂന്ന് പഠനങ്ങൾ നടത്തിയെന്ന് സർക്കാർ അവകാശപ്പെടുന്നു. ഇതിന്റെ പ്രയോജനത്തെപ്പറ്റി ലീ അസോസിയേറ്റ്സ് സൗത്തേഷ്യ ലിമിറ്റഡും, സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് റൈറ്റ്സും സാമ്പത്തികഘടനയെപ്പറ്റി ILFS ഉം ആണ് പഠനം നടത്തിയതെങ്കിലും ഒരു റിപ്പോർട്ടും സർക്കാർ ഇതുവരെ പുറത്തുവെട്ടിയിട്ടില്ല. എന്നാൽ ഇതിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതങ്ങളെപ്പറ്റി (EIA) ആരെങ്കിലും പഠനം നടത്തിയതായി സർക്കാർ പറയുന്നുമില്ല.

കാസർകോടിനടുത്തുള്ള ചാലിങ്കൽ എന്ന സ്ഥലത്ത് നിന്നുമാരംഭിച്ച് ഹോസ്ദുർഗ്, നീലേശ്വരം, തളിപ്പറമ്പ്, കണ്ണൂർ, മാഹി, കോഴിക്കോട്, എന്നീ ഗ്രാമ/പട്ടണങ്ങളുടെ കിഴക്കുഭാഗത്തുകൂടി കടന്ന് മലപ്പുറം, തൃശൂർ, പെരുമ്പാവൂർ, മുവാറ്റുപുഴ എന്നീ പട്ടണങ്ങളുടെ പടിഞ്ഞാറുകൂടി ആലുവ, കൊച്ചി, കോട്ടയം, പത്തനംതിട്ട, കൊട്ടാരക്കര എന്നീ പട്ടണങ്ങളുടെ കിഴക്കുകൂടി പോയി ദേശീയപാത NH 47ൽ പള്ളിപ്പുറത്തു ചെന്നുചേരുന്നു. പദ്ധതിക്കായി 5540 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കും. ബാധിക്കുന്ന കുടുംബങ്ങൾ 12430. നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന (മാറ്റപ്പെടുന്ന) ഭൂമി 50 ച.കി.മീ. (ഇത് റോഡിനു മാത്രം വേണ്ട സ്ഥലം) പാതക്കിരുവശവും ആവശ്യമായ വികസനപദ്ധതികൾക്കും നിർമ്മാണത്തിനും മറ്റുമായി അഞ്ഞൂറ് ച.കി.മീറ്റർ ഭൂമി നശിപ്പിക്കപ്പെടും. ആകെ പ്രത്യക്ഷനാശം 550 ച.കി.മീ. 1986 ലെ കേന്ദ്രവനം പരിസ്ഥിതി വകുപ്പ് നിയമപ്രകാരം പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം കണക്കാക്കിയാൽ ഈ ഹൈവേക്കിരുവശവും ഏഴു കി.മീ. വീതം സ്ഥലം നശിക്കും. അങ്ങനെയൊക്കുമ്പോൾ പ്രത്യക്ഷവും പരോക്ഷമായും ഭൂമിക്കുണ്ടാകുന്ന നാശം 7550 ച.കി.മീ. ആണ്. പാതയുടെ 36.5% (185 കി.മീ.) കടന്നുപോകുന്നതും താരതമ്യേന സമതലം എന്നു പറയാവുന്ന (സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് 20-200 വരെ ഉയരമുള്ള) പ്രദേശത്തു കൂടിയാണ്. 225 കി.മീ. ദൂരം (44.5%) താഴ്ന്ന പ്രദേശത്ത് കൂടിയും ബാക്കി മലയടിവാരത്തിലൂടെയുമാണ്.)

ജലപാതകൾ

ഈ ഭൂപ്രദേശത്തിന്റെ നാശം കേരളത്തിന്റെയൊക്കെ നാശത്തിനു വഴിവെയ്ക്കും. ഇതിന്റെ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിശദമായ പഠനങ്ങൾക്കു വിധേയമാക്കേണ്ടതുണ്ട്. കിഴക്കുനിന്നും പടിഞ്ഞാറോട്ടാണല്ലോ കേരളത്തിലെ നീരൊഴുക്കു പാതകൾ. ഇവയ്ക്ക് വൻനാശമുണ്ടാകും. കനത്ത മഴയുള്ള പ്രദേശമായതിനാൽ കിഴക്കുനിന്നും വൻതോതിൽ മണ്ണൊലിച്ച് ഈ പാതയിൽ വന്നടിയും. പലയിടത്തും വെള്ളക്കെട്ടുണ്ടാകും. പടിഞ്ഞാറുഭാഗത്ത് വരൾച്ചയുമുണ്ടാകും. ഈ ഹൈവേ മുറിക്കുന്ന ജലപ്രവാഹങ്ങൾ കേരളത്തിന്റെ കൂടി വെള്ള ലഭ്യതയെ ബാധിക്കും. ഈ പ്രദേശത്തെ നീരൊഴുക്കിന്റെ സാന്ദ്രത ചതുരശ്ര കി.മീറ്ററിന് 0.2 മുതൽ 0.4 കി.മീറ്റർ വരെയാണ്. ചില സമയത്ത് മണിക്കൂറിൽ 120 മി.മീ. വരെ മഴ പെയ്യാറുണ്ട്. താഴ്ന്ന പ്രദേശങ്ങളും അരുവികളും നികത്തപ്പെടുന്നതിനാൽ വൻതോതിലുള്ള വെള്ളപ്പൊക്ക സാധ്യതയുണ്ട്. ഇവിടങ്ങളിലെ ജനങ്ങളിൽ 70 ശതമാനവും കൂടിവെള്ളത്തിനായി

2002-03 ൽ കേരളത്തിൽ നടന്ന അപകടങ്ങളുടെ ദിനംപ്രതിയുള്ള സ്ഥിതിവിവരക്കണക്ക്

- * 107 അപകടങ്ങൾ
- * 143 പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയോ മരിക്കുകയോ ചെയ്തു.
- * 34 ഇരുചക്രവാഹന അപകടങ്ങൾ
- * ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളുൾപ്പെടുന്ന ശരാശരി അപകടമരണം രണ്ട്.
- * ദേശീയപാതകളിലെ അപകടം 30.
- * സംസ്ഥാന പാതകളിൽ 16 അപകടങ്ങൾ
- * കൊച്ചി കോർപ്പറേഷനിൽ 8 അപകടങ്ങൾ
- * തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷനിൽ 8 അപകടങ്ങൾ
- * കോഴിക്കോട് കോർപ്പറേഷനിൽ 5 അപകടങ്ങൾ

അവലംബം : ഇക്കണോമിക് റിവ്യൂ 2003, കേരള സർക്കാർ

ആശ്രയിക്കുന്ന ഭൃഗുർജ്ജ്വലസ്രോതസ്സുകൾ നശിക്കും. ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ ഇരുന്നൂറുവരെ കൃഷിക്കിണറുകൾ ഈ പ്രദേശത്തുണ്ട്. കാസർകോട്, മലപ്പുറം, കൊട്ടാരക്കര തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഭൃഗുർജ്ജ്വലസ്രോതസ്സുകളുടെ അപകടമരണം 65 ശതമാനമാണ്. ചിറയിൻകീഴിൽ ഇത് 85 ശതമാനത്തോളമാണ്. ഈ സ്രോതസ്സുകൾ കൂടുതൽ നശിക്കുന്നതുമൂലം വരും വർഷങ്ങളിൽ ജലദുർലഭ്യം വർദ്ധിക്കാനാണു സാധ്യത. ഈ പ്രശ്നം ഉയർത്തിയപ്പോൾ ഒരു ടി.വി. സംവാദത്തിൽ പൊതുമരാമത്തു മന്ത്രി പറഞ്ഞ മറുപടി പരിസ്ഥിതി ജ്ഞാനമില്ലാത്തവരെപ്പോലും ചിരിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഈ പുതിയ ഹൈവേയെ കേരളത്തിന്റെ നെടുമുടി പണിതീർത്ത ഒരു ബ്രിഡ്ജ് കം റെഗുലേറ്റർ ആക്കാമെന്നാണ്. അങ്ങനെ വെള്ളപ്പൊക്കവും വരൾച്ചയും നിയന്ത്രിക്കാമെന്നുമാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. ജലപ്രവാഹം തടസ്സപ്പെടാതിരിക്കാൻ ഹൈവേക്കു സമാന്തരമായി 28 മീറ്റർ വീതിയുള്ള കനാൽ ഉണ്ടാക്കുന്നുവെന്നും റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. 20-200 മീറ്റർ (സമുദ്രനിരപ്പിൽനിന്നും) ഉയരത്തിൽ പോകുന്ന ഹൈവേക്ക് സമാന്തരമായി ഈ കനാൽ ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ ആഴം എത്ര ആയിരിക്കും. വെള്ളം ഒഴുകണമെങ്കിൽ താഴെ ഒരു നിരപ്പാകണം. 41 നദികളും നൂറുകണക്കിന് തോടുകളും കനാലുകളും മുറിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന ഈ കനാൽ കേരളത്തിന് നദീബന്ധന പദ്ധതിയാകുമോ ?

മണ്ണ് എവിടെ നിന്ന് ?

100 മീറ്റർ വീതിയും ശരാശരി, ഏഴു മീറ്റർ ഉയരവും (ഇതുമാറാം) 507 കി.മീ. നീളവുമുള്ള ഈ വൻമതിൽ തീർക്കാൻ വളരെ കൂടിയ അളവിൽ മണ്ണും മണലും കരിങ്കല്ലും വേണം. ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയത് 2.5 കോടി ലോറിയെങ്കിലും മണ്ണ് വേണമെന്നതാണ് പ്രാഥമിക കണക്ക്. ലിങ് റോഡുകൾക്കും മറ്റ് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾക്കും വേണ്ടി വരുന്ന നികത്തൽ വേറെയാണ്. മണ്ണ് പല തട്ടുകളായി നിക്ഷേപിച്ച് ഒരുക്കിയെടുക്കണം. ഇതിനായി വെട്ടിയെടുക്കേണ്ടത് ഇടനാടൻ കുന്നുകളും (ഒരു പരിധി വരെ) കിഴക്കൻ മലകളുമായിരിക്കും ഭൂമിയുടെ ജലസമ്പത്ത് സംരക്ഷിക്കുന്നതിൽ മലകൾക്കും കുന്നുകൾക്കും വലിയ പങ്കുണ്ട്. ആയിരക്കണക്കിന് മഴക്കുഴികളേക്കാൾ കൂടുതൽ മഴെ ചള്ളം സംഭരിച്ച് വിതരണം ചെയ്യാൻ ശേഷിയുള്ള നൂറുകണക്കിന് കുന്നുകളും അവക്കുമേലുള്ള സസ്യസമ്പത്തും നശിപ്പിക്കുന്ന സർക്കാർ, മഴക്കുഴി പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നത് വിരോധാഭാസമാണ്. (രണ്ടിലും ലാഭം കിട്ടും എന്ന മെച്ചമുണ്ട്.) ഇപ്പോൾ നാം നേരിട്ടതിനെക്കാൾ പലമടങ്ങ് രൂക്ഷമായ വരൾച്ചയായിരിക്കും ഇതുമൂലം ഉണ്ടാവുക. ഇടമലനിരകളിലുള്ള സസ്യജൈവവൈവിധ്യം അമുല്യമാണ്. അപൂർവ്വ ഔഷധ സസ്യങ്ങൾ നശിക്കും. കുന്നിൽ വളരുന്ന പല സസ്യങ്ങളും നിരപ്പായ സ്ഥലത്ത് വളരില്ല. മണ്ണിനു പുറമെ പാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് വൻതോതിൽ മണലും (2.5 ലക്ഷം ലോറി) കരിങ്കല്ലും മെറ്റലും ഉപയോഗിക്കേണ്ടിവരും. മണൽ എവിടെ നിന്നെന്നറിയില്ല. സംസ്ഥാനത്തെ കരിങ്കൽ ശേഖരം തീർത്തും ശോഷിക്കും. ഇപ്പോൾ തന്നെ നാടിന്റെ പലഭാഗത്തും രൂപംകൊണ്ടിട്ടുള്ള കരിങ്കൽ ക്വാറികൾ വൻ പാരിസ്ഥിതിക ദുരന്തമാണ്. ചെറുകിട നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ മണലും കരിങ്കല്ലും കിട്ടാതാകും. ഫലത്തിൽ ഇത് വികസനത്തിന് തടസ്സമാകും. പാതയ്ക്കുവേണ്ടി നെൽപ്പാടങ്ങൾ നികത്തുന്നതും ജലസമ്പത്തിന്റെ ശോഷണത്തിന് വഴിവെയ്ക്കും.

അധികാര വികേന്ദ്രീകരണം

അധികാര വികേന്ദ്രീകരണത്തെപ്പറ്റി നാം വാതോരാതെ സംസാരിക്കുന്നു. ഓരോ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളും തങ്ങളുടെ പ്രദേശത്തെ ജലസമ്പത്തും പരിസ്ഥിതിയും കൃഷിയും ഗ്രാമീണജീവിത നിലവാരവും സംരക്ഷിക്കാൻ ബാധ്യതപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഇവിടെ നൂറോളം തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ മണ്ണും പാടവും ജലസമ്പത്തും നശിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഈ കുറ്റൻ

മതിൽ പണിതുയർത്തുമ്പോൾ അവിടത്തെ ഭരണാധികാരികളുടെയും ഗ്രാമ സഭയുടെയും സമ്മതം വാങ്ങണമെന്ന കാര്യം ഈ ഭരണകർത്താക്കൾക്ക് തോന്നാത്തതെന്തുകൊണ്ട് ? നമ്മുടെ പഞ്ചായത്തു ഭരണകർത്താക്കളും ജനങ്ങളും ഇതിന്റെ വിവരങ്ങൾ അറിയാനും ചർച്ചചെയ്യാനും അതിന്റെ ഗുണദോഷ വിശകലനം നടത്തി തീരുമാനമെടുക്കാനും അർഹരാണ്. അറിയാനുള്ള അവകാശം മൗലികാവകാശമാക്കുമെന്ന് മിക്ക രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികളുടെയും മാനിഫെസ്റ്റോയിലുണ്ട് താനും. വൻകിട പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുമുമ്പ് പൊതു തെളിവെടുപ്പെന്ന നിബന്ധനയും ലംഘിക്കപ്പെടുന്നു.

തൊഴിൽ ലഭ്യത

1.62 ലക്ഷം മനുഷ്യവർഷത്തെ തൊഴിൽ ഇതുമൂലം ലഭ്യമാകുമെന്ന കണക്കുതന്നെ പരിശോധിക്കുക. ഈ പാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ മനുഷ്യരുടെ അധ്വാനശേഷിക്കു പകരം വൻകിട യന്ത്രങ്ങളാണുണ്ടാവുക. അവയുടെ ശേഷിയും മനുഷ്യദിനങ്ങളിലാണ് കണക്കാക്കുക. ഉദാ:- ജെ.സി. ബി. യന്ത്രം ഒരു ദിവസത്തെ പണിയെടുത്താൽ അത് 1500 മനുഷ്യദിനങ്ങളാവും. ഒരു മാസം 3 ഷിഫ്റ്റ് ഈ യന്ത്രം പ്രവർത്തിപ്പിച്ചാൽ ഒന്നരലക്ഷത്തോളം മനുഷ്യദിനങ്ങളായി. നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തിനും മറ്റ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുമായി വൻകിട നിർമ്മാണ കമ്പനികൾ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള ഒട്ടേറെ യന്ത്രങ്ങൾ നാടിന്റെ പലഭാഗത്തുമായി വെറുതെ



കിടക്കുകയാണ്. അവക്കെല്ലാം പണിയാകുമെന്നല്ലാതെ നാട്ടുകാർക്കു കാര്യമായ തൊഴിൽ കിട്ടില്ല. അല്പം കായികാധ്വാനം ആവശ്യമാണെങ്കിൽ അത് നൽകുന്നത് മറ്റ് സംസ്ഥാനക്കാരുമായിരിക്കും. ഇവിടെ ആകെ മെച്ചപ്പെടുന്നത്. റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഏജന്റുമാരും, മണ്ണ്, മണൽ, കരിങ്കല്ല് വില്പനക്കാരുമായിരിക്കും. ഇവരുടെ നിർണ്ണായക സ്വാധീനം നമ്മുടെ രാഷ്ട്രീയ മണ്ഡലത്തിന്റെ പല തലങ്ങളിലുമുണ്ട്. അവരാണ് കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് ഈ പദ്ധതി വേണമെന്ന് പ്രചരിപ്പിക്കുന്നതും. ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ടാറിൽ ചേർക്കാൻ റബ്ബർ വേണമെന്നും കുറച്ച് കയർ ആവശ്യമുണ്ടെന്നും പറയുന്നതിൽ കാര്യമില്ല. ഇതെല്ലാം ഒരു

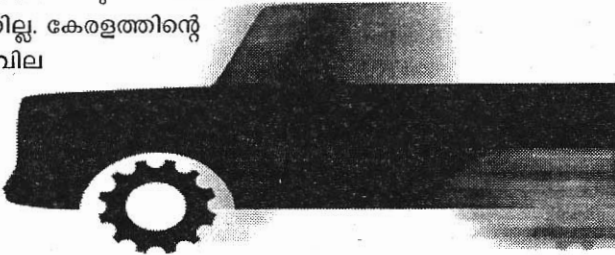
പ്രാവശ്യം മാത്രമേ ആവശ്യം വരു!

നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തിന് സ്ഥലമെടുത്തപ്പോൾ അതിനെ എതിർത്തവരോട് അധികൃതർ പറഞ്ഞത് തൊഴിലും വികസനവും ഉണ്ടാകുമെന്നാണ്. തങ്ങൾ പണിചെയ് തിരുന്ന പാടങ്ങളും ഇഷ്ടികകളുടേയും മില്ലുകളും ഇല്ലാതായാൽ പകരം വിമാനത്താവളം വഴി പണികിട്ടുമെന്നവരെ വിശ്വസിപ്പിച്ചു. എന്നാൽ ഉള്ള തൊഴിൽ കൂടി നഷ്ടപ്പെട്ട നാട്ടുകാർ പ്രശ്നവുമായി അധികൃതരെ സമീപിച്ചപ്പോൾ “നിങ്ങളെയൊക്കെ പെലറ്റാക്കാനാവുമോ”? എന്ന മറുചോദ്യമാണ് കേട്ടത്. ഇന്നവർ രോഷമടക്കി ജീവിക്കുന്നു. “നിങ്ങളുടെയൊക്കെ വീടിരുന്നിടത്ത് (പുതിയ വീടിനടുത്തും) അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനങ്ങൾ വന്നു നിൽക്കുന്നുവെന്നതുതന്നെ ആഹ്ലാദകരമല്ലേ?” (അതിനുവേണ്ടി സ്വന്തം ഭൂമിയും തൊഴിലും പോയാലെന്താണെന്ന് വ്യഗ്രം) എന്ന് ചോദിച്ച അധികാരികളുമുണ്ട്.

പണമെങ്ങനെ ?

ഒരു പക്ഷേ ഈ ഹൈവേ പദ്ധതിയിലെ ഏറ്റവും വലിയ വഞ്ചന നടക്കുന്നത് ഇതിന്റെ സാമ്പത്തിക വിനിമയത്തിലാകും. 507 കി.മീ. ദൂരത്തിന് കണക്കാക്കിയിരുന്ന ചിലവ് 6400 കോടി രൂപയാണ്. ഇത് പഴയ കണക്കാണ്. പണി തീർത്തുവരുമ്പോൾ പല മടങ്ങാകും. മുംബൈ - പുനെ ഹൈവേയിൽ വർദ്ധനവ് ഏതാണ്ട് ഇരട്ടിയായിരുന്നു. കേരളത്തിന്റെ അവസ്ഥ വെച്ച് ഇത് പിന്നേയും കൂടും. ഇതു തന്നെ ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 12.5 കോടി രൂപയെന്ന നിരക്കാകും. ദേശീയപാതയിൽ ഒരിടത്തും ഇത്ര കൂടിയ ചിലവ് വരില്ല. ഇതിൽ 1758 കോടി സ്ഥലമെടുപ്പിനും പുനരധിവാസത്തിനുമാണ്. പക്ഷേ ഇത് ഏത് അടിസ്ഥാനത്തിലുണ്ടാക്കിയതാണെന്നു പറയുന്നില്ല. കേരളത്തിന്റെ

പല ഭാഗത്തും പല വിലയായിരിക്കും സ്ഥലത്തിന്. പാതയുടെ “അലൈൻമെന്റ്” ഇതുവരെ കൃത്യമായി രൂപപ്പെടു



**കേരളത്തിലെ മോട്ടോർവാഹന അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം
1998 മുതൽ 2003 വരെ**

വർഷം	അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം
1998	33820
1999	33296
2000	34387
2001	37256
2002	38353
2003	38967

അപകടങ്ങൾ ഇനം തിരിച്ച്

ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾ	- 32%
കാർ/ജീപ്പ്	- 19%
ഓട്ടോറിക്ഷ	- 18%
ബസ്	- 15%
ചരക്കുവാഹനങ്ങൾ	- 5%
മറ്റുള്ളവ	- 11%

അവലംബം : ഇക്കണോമിക് റിവ്യൂ 2003, കേരള സർക്കാർ

ത്തിയിട്ടില്ലതാനും. നിർമ്മാണ ചിലവായി 3877 കോടി രൂപ വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൃത്യമായ പാത നിശ്ചയിക്കാത്തതിനാൽ ഇതിലും മാറ്റം വരും. നെൽപ്പാടത്തിലൂടെയും മലയിലൂടെയും പുഴക്കും തോടിനും കുറുകെയും റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ ഒരേ ചിലവല്ലല്ലോ. മറ്റ് ചിലവുകൾക്കായി 765 കോടി രൂപ നീക്കിവെച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പണം എങ്ങനെയുണ്ടാക്കും ? സർക്കാരിന് പണമില്ലാത്തതിനാൽ വികസനത്തിനായി സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം വേണമെന്നല്ലോ നമ്മുടെ ഭരണാധികാരികൾ പറയുന്നത്. ഇവിടെയും ഒരു "സ്ക്രാറ്റു ജിക്" പങ്കാളിയുണ്ട്. മുഖ്യയ്ക്ക് കേന്ദ്രമായുള്ള ഒരു സ്ഥാപനമാണതെന്ന് കേൾക്കുന്നു. ഇരുവർക്കും (സർക്കാരിനും കമ്പനിക്കും) തുല്യ പങ്കാളിത്തമുള്ള പദ്ധതിയെന്നാണ് ആദ്യം കേട്ടത്. ഇപ്പോൾ കേൾക്കുന്നത് സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് 76 ശതമാനം നിയന്ത്രണമെന്നാണ്. ഇതു കേട്ടാൽ ഇവർ 6400 കോടി രൂപയുടെ 76 ശതമാനം മുടക്കുമെന്നാണ് തോന്നുക. എന്നാൽ വളരെ

ത്രന്തപരമായാണ് ഇതിന്റെ നടത്തിപ്പ്. സർക്കാറും കമ്പനിയും 76:24 അനുപാതത്തിൽ 1384 കോടി രൂപ മുടക്കി ഒരു പുതിയ കമ്പനി ആരംഭിക്കും. ഈ കമ്പനിക്ക് സർക്കാർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് കൈമാറും. ഇതിനായി സർക്കാർ മുടക്കുന്നത് 1758 കോടി. ബാക്കി ആവശ്യമായ തുകവായ്പയെടുക്കുമെന്ന് പറയുന്നു. ഇതിന് ജാമ്യം സർക്കാർ മാത്രം. ഫലത്തിൽ 6400 കോടി ആസ്തിയുടെ 76 ശതമാനം സ്വകാര്യ മുതലാളിക്ക് കിട്ടും. അവരുടെ മുതൽമുടക്ക് വെറും 1200 കോടി മാത്രം.

ജിം മാമാങ്ക കാലത്ത് ഏറെ പ്രചരണം നടത്തിയിട്ടും ഒരാൾ പോലും ഇതിന് പങ്കാളിയാകാൻ വന്നില്ല. ഇത് ഇവിടത്തെ മാത്രം അവസ്ഥയല്ല. വികസനത്തിന്റെ കാഹളമെന്ന പേരിൽ മഹാരാഷ്ട്ര സർക്കാർ അവതരിപ്പിച്ച ഗുറുമെന്റ്-പുനെ ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിലും ഇതുതന്നെ സംഭവിച്ചു. ആദ്യം അവർ പൊതു ടെണ്ടർ വിളിച്ചു. ആകെ വന്നത് 'റിലയൻസ്' മാത്രം. പദ്ധതി വിശദമായി പഠിച്ച അവർ 91 നിബന്ധനകൾ സർക്കാരിനു മുമ്പിൽ വെച്ചു. ടോൾ പിരിവുകൊണ്ടുമാത്രം ഇത് ലാഭത്തിലാക്കാനാവില്ലെന്ന് അവർക്ക് വ്യക്തമായും ബോധ്യമായി. പകരം എല്ലാ ഉത്തരവാദിത്വവും സർക്കാർ ഏല്ക്കണമെന്നും ടോൾ തങ്ങൾ നിശ്ചയിക്കുമെന്നും അവർ പറഞ്ഞത് സർക്കാരിന് സ്വീകരിക്കാനായില്ല. പകരം മഹാരാഷ്ട്രയിലെ റോഡ് വികസന കോർപ്പറേഷൻ തന്നെ പാത നിർമ്മിച്ചു. ഇപ്പോൾ 2000 കോടി കടത്തിലുണ്ടായി. പ്രതിമാസം മൂന്നു് കോടി രൂപ ടോൾ കിട്ടുമെന്ന് പറഞ്ഞിടത്ത് വെറും 28 കോടി മാത്രം.

നമ്മുടെ പണം

സർക്കാർ ആശുപത്രിയിൽ മരുന്നുവാങ്ങാനും സർക്കാർ സ്കൂളിൽ പോക്ക് വാങ്ങാനും പണമില്ലെന്ന് പറയുന്ന സർക്കാർ എങ്ങനെ പണം കണ്ടെത്തുന്നു? പെട്രോളിനും ഡീസലിനും ലിറ്ററിന് ഒരു രൂപവച്ച് സെസ് പിരിക്കുക എന്ന വിചിത്ര മാർഗ്ഗമാണ് മന്ത്രി കണ്ടെത്തിയത്. ഇത്തരത്തിൽ സെസ് വന്നാൽ യാത്ര-ചരക്കു ഗതാഗത ചിലവുകളടക്കം മുഴുവൻ കേരളീയരുടെ മേലും കനത്ത ഭാരം വരും. പതിനഞ്ചുവർഷത്തേക്കെന്നാണ് പറയുന്നതെങ്കിലും അത് പിന്നെയും കൂടാം. കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗതത്തിനുപകരമായി, വെറും 2% പേർക്കുമാത്രം പ്രയോജനപ്പെടുന്ന ഈ ഹൈവേക്കു വേണ്ടി കേരളീയരെല്ലാവരും പണം മുടക്കണമെന്ന് പറയുന്നതിന്റെ ന്യായമെന്താണ്? അതിനും പുറമെ നമ്മുടെ കയ്യിൽ നിന്നും പിരിക്കുന്ന പണം

കൊണ്ടുണ്ടാക്കുന്ന ആസ്തി ഒരു സ്വകാര്യ സ്ഥാപനത്തിന്റേതാകുമെന്ന് കൂടി അറിയുക.

ഈ വിഷയം ഒരു സംവാദത്തിൽ ഉന്നയിച്ചപ്പോൾ മന്ത്രി രണ്ട് രീതിയിലാണ് നേരിട്ടത്. സെസ് സംബന്ധിച്ച തീരുമാനമെടുത്തിട്ടില്ലെന്നും കേന്ദ്ര സർക്കാർ സെസ് പിരിക്കുമ്പോൾ ആരുമൊന്നും പറയുന്നില്ലെന്നും മറ്റേതു വിധത്തിലാണ് പണം കണ്ടെത്തുന്നത് എന്ന് പറയാത്തതുകൊണ്ട് സെസ് നിരക്കും അതേത്രകാലത്തേക്കെന്നും മറ്റുമുള്ള കാര്യങ്ങളാണ് തീരുമാനിക്കേണ്ടത് എന്ന് തോന്നുന്നു. കേന്ദ്ര സർക്കാർ റോഡ് സെസ് പിരിച്ച് നിർമ്മിച്ച ദേശീയ പാതകൾ കാൽ നടക്കാർ, സൈക്കിൾ, ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾ അടക്കം എല്ലാവർക്കും പ്രവേശനമുള്ളതാണ്. ടോൾ നിരക്കും കുറവാണ്. ജനങ്ങളുടെ മേൽ ഇത്ര ഭാരമേൽപ്പിച്ച് പിരിക്കുന്ന ടോൾ കൊണ്ടാണ് ഹൈവേ ഉണ്ടാക്കുന്നതെങ്കിൽ എന്തിനാണ് ഒരു സ്വകാര്യ കമ്പനിയെ അതേല്പിക്കുന്നത്.

ഈ ഹൈവേ മൂന്ന് ഘട്ടങ്ങളിലായിട്ട് നിർമ്മിക്കുന്നുവെന്നാണ് പഠന റിപ്പോർട്ടുകളിൽ കണ്ടിരുന്നത്. ഒന്നാംഘട്ടം മദ്ധ്യത്തിലാണ്. കോഴിക്കോടടുത്തുള്ള പുളളിക്കലിൽ നിന്നും എറണാകുളം ജില്ലയിലെ അത്താണി വരെ (194.6 കി.മീ.) രണ്ടാം ഘട്ടം അത്താണി മുതൽ തെക്കേയറ്റമായ പള്ളിപ്പുറം വരെ (175 കി.മീ.) മൂന്നാമത് പുളിക്കൽ മുതൽ ചാലിങ്കൽ വരെ (137 കി.മീ.) എന്നാൽ ഇപ്പോൾ കേൾക്കുന്നത്. ആദ്യഘട്ടം കുന്ദംകുളത്തിനടുത്തുള്ള പറന്നൂർ മുതൽ അത്താണിവരെയൊന്നാണ്. ഒരു ഹൈവേ ഇടയ്ക്കു നിന്നാ രംഭിക്കുന്നതിന്റെ യുക്തിയെന്താണ്? മറുപടിയില്ല. കുറെ സ്ഥലത്ത് എന്തെങ്കിലും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നടത്തി തുടങ്ങിയാൽ പിന്നെ തടയാൻ വിഷമമാണെന്ന കണക്കുകൂട്ടലാവും. ഏറെ പണം മുടക്കികഴിഞ്ഞു. ഇനി പിന്മാറാനാകില്ല എന്ന വാദത്തിന്. ഹൈവേയ്ക്കു വേണ്ട തയ്യാറെടുപ്പുകൾ പൂർണ്ണമാകാതെ പണം കണ്ടെത്താതെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുന്നത് ശരിയല്ല. തുടങ്ങിയ പല പദ്ധതികളും നൂറുകണക്കിന് കോടികൾ മുടക്കി പാതിവഴിയിൽ കിടക്കുന്നത് നാം കാണുന്നു.

സർക്കാർ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റിൽ

നെടുമ്പാശ്ശേരിയിലെ ഒരു അനുഭവം ഇവിടെ ആവർത്തിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. വിമാനത്താവളത്തിന് യാതൊരുവിധത്തിലും ആവശ്യമില്ലാത്തതിടങ്ങളിൽ നൂറുകണക്കിനേക്കൽ സ്ഥലം അവിടെ വാങ്ങി. റെയിലിനു കിഴക്കു

പട്ടിക
കേരളത്തിലെ റോഡ് - വാഹന വളർച്ച
 (1992 അടിസ്ഥാന വർഷമായി)

വർഷം	വാഹനം	റോഡ് (കി.മീ)
1992	7,81,398	1,21,481
2000	21,11,111	1,24,000
2002	23,85,000	1,43,000

വാശത്തുള്ള സ്ഥലം വിമാനത്താവളത്തിന്റെ റൺവേ വികസനത്തിനെന്ന് പേരിലും റോഡുവികസനത്തിനെന്ന് പേരിലും ഏറ്റെടുത്തിരുന്നു. കൊച്ചി വിമാനത്താവള കമ്പനി അതിന്റെ വരുമാനം കൊണ്ടു നിലനില്ക്കില്ലെന്ന് തീർച്ചയാണ്. (ഈ ഹൈവേയുടെ കാര്യവും ഇതുതന്നെ) പക്ഷേ സ്വകാര്യ മുതലാളിമാർ വിമാനത്താവള കമ്പനിയുടെ ഓഹരി സർക്കാരിൽ നിന്നും പണം കൊടുത്ത് വാങ്ങി. ഇതിനു പിന്നിൽ കൂടുതലുള്ള ലക്ഷ്യങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. 'വെറുതെ' ഏറ്റെടുത്തിരുന്ന ഭൂമി വികസിപ്പിച്ചും മുറിച്ചും അല്ലാതെയും വളരെ ഉയർന്ന വിലയ്ക്ക് (സെന്റിന് ലക്ഷങ്ങൾക്ക്) മറിച്ചു വിറ്റാൽ വലിയൊരു തുക കിട്ടും. ഈ ഭൂമിയെല്ലാം പൊന്നുംവിലക്ക് (സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുന്ന വിലയ്ക്ക്) ഏറ്റെടുത്തതാണ്. ഇപ്രകാരം മാത്രം വിമാനത്താവള നിർമ്മാണത്തിന് ചിലവായതിന്റെ പല മടങ്ങു തുക തിരിച്ചു പിടിക്കാം. തങ്ങളുടെ സ്ഥലം ഉപേക്ഷിക്കാൻ തയ്യാറാകാതിരുന്നവരെ ബുൾഡോസറും പോലീസും ഉപയോഗിച്ച് ഒഴിപ്പിച്ചെടുത്ത ഭൂമിയാണിതെന്നോർക്കുക. കൂടിയൊഴിപ്പിക്കൽ അതുപോലെ തന്നെ ഇവിടേയും നടത്താം. രണ്ടിന്റേയും നടത്തിപ്പുകാരൻ ഒരാൾ തന്നെ!

പദ്ധതി നടത്തിപ്പ് നഷ്ടത്തിലായാൽ മുൻബയ്-പുനെ മാതൃകയിലേക്ക് മാറാം. അവിടെ ദേശീയ പാത-4 ന് സമാന്തരമാണല്ലോ ഹൈവേ. നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ ഉയർന്ന ടോളും സമയത്തിലും ഇന്ധനത്തിലും കാര്യമായ കുറവില്ലായ്മയും മൂലം ട്രക്കുകൾ ദേശീയപാതയിലൂടെ തന്നെ പോകാൻ തുടങ്ങിയതോടെ ടോൾ വരുമാനം കുറഞ്ഞു. അവിടെ പദ്ധതിയുടെ ഉടമസ്ഥർ സർക്കാരായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ഹൈവേ സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് കൈമാറി. ഏറ്റെടുത്ത കമ്പനി ഒരു നിബന്ധന വച്ചു. ഇതോടൊപ്പം നിലവിലുള്ള ദേശീയ പാതകൂടി അവർക്കു നല്കണം. സർക്കാരിനിൽ സമ്മതി കേണ്ടിവന്നു. ഹൈവേയുടെ അറ്റകുറ്റ പണികൾ മുടക്കിയാൽ ആ പാത മോശമാവുകയും വാഹനങ്ങൾ ടോൾ ഹൈവേയിലൂടെ പോകേണ്ട അവ

സ്ഥയുണ്ടാവുകയും ചെയ്യും. മട്ടാഞ്ചേരി ബി.ഒ.ടി. പാലത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ സംഭവിച്ചതും ഇതുതന്നെ. പുതിയ സ്വകാര്യപാലം തുറന്നതിന്റെ തലേന്ന് രാത്രി പഴയ പാലം അടച്ചു. അത് പഴക്കം മൂലം ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലെന്ന് അന്ന് രാത്രിയാണവർ കണ്ടെത്തിയത്. കൊച്ചിയിൽ മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിലേക്ക് നഗരത്തിൽ നിന്ന് കടന്നുവരുന്ന തേവര-വെണ്ടുരുത്തി പാലം അടച്ച് പാലത്തേക്കാൾ മൂന്ന് വർഷം പഴക്കമുള്ളതാണെന്ന സത്യം സർക്കാർ പറഞ്ഞുമില്ല. ഈ ഹൈവേ വന്നാൽ മറ്റു റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്താതിരുന്നാൽ മതിയല്ലോ.

പുനരധിവാസം

5500 ഹെക്ടർ ഭൂമിയും (ഇതു പിന്നേയും കൂടും) പന്തീരായിരത്തിലധികം വീടുകളും ഒഴിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി 1758 കോടി രൂപയാണ് നീക്കിവച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിന് പുറമെയാണ് വൃക്ഷങ്ങൾ, കെട്ടിടങ്ങൾ, ആരാധനാലയങ്ങൾ, മുതലായവക്കു നൽകുന്ന പണം. അത് പതിഗണിച്ചാൽ ഭൂമിവില വളരെ താഴും. പാടത്തിനു സെന്റിന് മൂപ്പായിരവും കരഭൂമിക്ക് ആറായിരവുമാണിവിടെ നൽകിയത്. പിന്നെ അഴിമതിയും സ്വാധീനവുംമറ്റുമുണ്ടെങ്കിൽ അല്പം മെച്ചം കിട്ടും. ഇതു തന്നെയാണ് വൃക്ഷങ്ങളുടേയും വീടിന്റേയും വിലയിടുന്നതിലും സംഭവിക്കുക. വീടിന്റെ വിലയിടുന്നതിനെപ്പറ്റി മന്ത്രി തന്നെ പറഞ്ഞത് പഴക്കമനുസരിച്ചാണതു ചെയ്യുക എന്നതാണ്. വളരെ പഴയ വീടാണെങ്കിൽ യാതൊരു വിലയുമുണ്ടാകില്ല. പക്ഷേ കാലങ്ങളായി തങ്ങൾ താമസിക്കുന്ന വീട് പെട്ടെന്നില്ലാതാവുന്നവർക്ക് പകരം മറ്റൊന്നുണ്ടാക്കണമല്ലോ. അതിന് ഈ പണം മതിയാകില്ല. അതൊന്നും ഇവർക്ക് പ്രശ്നമല്ല.

ഈ ചെലവിനെല്ലാം പുറമെ “പുനരധിവാസത്തിനുള്ള തുക കൂടി ഇതിൽ കാണണം. “എല്ലാവർക്കും 6 സെന്റ് നൽകി പുനരധിവാസിപ്പിക്കും. അത് സ്വന്തം വീട്ടിൽ നിന്നും പത്ത് കിലോമീറ്ററിനകത്തായിരിക്കും” എന്നും മന്ത്രി പറയുന്നു. നമുക്ക് നെടുമ്പാശ്ശേരിയിലേക്ക് മടങ്ങാം. ‘ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും നല്ല പുനരധിവാസം’ എന്നാണ് വി.ജെ. കുര്യൻ അതിനെപ്പറ്റി പറഞ്ഞത്. 10 കിലോമീറ്റർ അകലെ (അകപ്പറമ്പ്) - നെടുമ്പാശ്ശേരിയിലെ ഏറ്റവും നല്ല പുനരധിവാസ കോളനി പോലെയൊന്നിൽ ഇവർ താമസിക്കണം. വീടുവക്കുമ്പോഴേക്കും പണം തീരും. പിന്നെ യാതൊരു വരുമാനവുമുണ്ടാകില്ല. ഈ അനുഭവം ഹൈവേ പ്രദേശത്തുള്ളവർക്കെല്ലാമുണ്ടാകും. എന്തായാലും പതിനായിരക്കണക്കിന് മനുഷ്യരുടെ താളം തെറ്റിക്കുന്ന പദ്ധതിയായിരിക്കും

മിത്. സ്വസ്ഥമായി ഒരിടത്ത് താമസിച്ചിരുന്നവരെ പത്തുകിലോമീറ്റർ ദൂരത്തേക്ക് മാറ്റുമ്പോൾ അവരുടെ തൊഴിൽ, കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസം മുതലായവയെ എങ്ങനെ ബാധിക്കും?

ഒരു വികസനസമീപനം

കേരളത്തിന് വികസനം വേണം. എങ്ങിനെയുള്ള വികസനമാണ് നമ്മളെ യഥാർത്ഥത്തിൽ വികാസത്തിലെത്തിക്കുക? പുതിയ റോഡുകളല്ല വികസനം കൊണ്ടുവരിക. തീർച്ചയായും നമുക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട റോഡുകളും ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളും അത്യാവശ്യം തന്നെ. എന്നാൽ നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തി യാത്രകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കുകയാണ് അനുയോജ്യം. ഏതു വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളും ഗുണത്തോടൊപ്പം ദോഷം തരും. ആരുടെ ചെലവിൽ ആർക്കുവേണ്ടിയുള്ള വികസനം എന്നത് പരിഗണിക്കുമ്പോൾ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ പോലുള്ള യാത്രാവഴികൾ റോഡും പാടങ്ങളും കായലുകളും ചതുപ്പുകളും മലകളും കുന്നുകളും എല്ലാം നികത്തീയും തുർത്തും നാമുണ്ടാക്കുന്നത് വികസനമല്ല നാശമാണെന്ന് കാണാം. ഇത്തരം നാശങ്ങളുടെ തുടർച്ചയായാണ് കുടിവെള്ളമുട്ടും വരൾച്ചയും വെള്ളപ്പൊക്കവും..... ആരോഗ്യമായ സമൂഹത്തിന് നിർമ്മാണാത്മകമായ വികസനസംസ്കാരം അഭിയന്തരാവശ്യം. എന്നാൽ വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ എന്തുനാശം വന്നാലും അതെല്ലാവരും സഹിക്കണമെന്നത് ഒഴിവാക്കാവുന്നതാണ്. ദീർഘകാല സുസ്ഥിരത - നിലനിൽപ്പ് ഏതു വികസനപ്രവർത്തനങ്ങളുടെയും മുൻപാധിയായ വിവേകമാവണം. ഇനിയും നഷ്ടപ്പെടാൻ കേരളത്തിലിന്ന് ഭൂമിയില്ല. ഭാവിതലമുറയിൽ നിന്ന് കടമെടുത്ത ഈ പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ കുറച്ചെങ്കിലും കൈമാറാൻ നമുക്ക് ബാധ്യതയുണ്ട്.

മുംബൈ-പുന ഹൈവേയിൽ സംഭവിച്ചത്

മഹാരാഷ്ട്രയിലെ രണ്ടു പ്രധാന വ്യാപാര വ്യവസായ കേന്ദ്രങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഒന്നാണ്. ഈ പാത വരുന്നതിനുമുമ്പ് മുംബയിൽനിന്നും പുനയിലെത്താൻ ലോനാവിലയിലും മറ്റുമുള്ള സഹ്യപർവ്വതനിരകൾ താണ്ടണമായിരുന്നു. ഇതുമൂലം സമയവും ഇന്ധനവും വൻതോതിൽ വിനിയോഗിച്ചിരുന്നു. പുതിയ ഹൈവേയിൽ മലതുറന്ന് തുരങ്കങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയതിനാൽ ചെറുനിരകൾ കാര്യമായില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ടോൾ നൽകുന്ന നഷ്ടം ഇന്ധനത്തിലും സമയത്തിലും ലഭിക്കുന്ന ലാഭം

കൊണ്ട് നികത്തപ്പെടും. ഇതെല്ലാം പ്രചരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും, 'വികസനത്തിന്റെ തൊപ്പിയിലെ ഒരു പൊൻതൂവൽ' എന്നു വിശേഷിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുമാണ് ഈ ഹൈവേ നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയത്. സാമ്പത്തികമായ എല്ലാ പ്രവചനങ്ങളും തെറ്റിച്ചുകൊണ്ട്, ഇന്ന് ഈ പദ്ധതി ഒരു വൻദുരന്തമായി മാറിയിരിക്കുന്നു. ഈ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തി തയ്യാറാക്കിയിരുന്ന 'സുവർണ്ണ റിപ്പോർട്ടുകൾ' എല്ലാം കള്ളമായിരുന്നുവെന്നു തെളിഞ്ഞു കഴിഞ്ഞു. പക്ഷെ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയവരേയും ആ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ വൻലാഭം കൈയ്തവരേയും പിടികൂടാനാകില്ല.

94 കി.മീ. നീളമുള്ള ഈ ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണ ചിലവ് പ്രതീക്ഷിച്ചിരുന്നത് 1600 കോടി രൂപയാണ്. എന്നാൽ വളരെ കാര്യക്ഷമമായി നടത്തിയപ്പോൾ അത് 30 ശതമാനമുയർന്ന് 2136 കോടിയായി. പ്രതിവർഷം 13 ശതമാനം പലിശ തിരിച്ചടവു സഹിതം ഇപ്പോൾ പദ്ധതിയുടെ കടബാധ്യത 3000 കോടിയായി ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. എങ്ങനെയും പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കണമെന്ന വാശിയോടെ തയ്യാറാക്കിയ സാധ്യതാ റിപ്പോർട്ടിൽ, 2004 വർഷത്തിൽ ഈ പാലത്തിലൂടെ പ്രതിദിനം 50,000 യാത്രക്കാർ യൂണിറ്റ് ഗതാഗതമുണ്ടാകും. (യാത്രക്കാർ യൂണിറ്റ്-പി.സി.യു.-ഒരു കഠിനെ ഒരു യൂണിറ്റായി (പി.സി.യു.) കണക്കാക്കുന്നു. ഒരു ബസ്സ് 2.5 പി.സി.യു. എന്നിങ്ങനെ) ഉണ്ടാകും എന്നാണ് പ്രവചിച്ചത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ പരമാവധി ഗതാഗതം 16,000 യൂണിറ്റാണ്. അതായത് പ്രവചനം ഇരുന്നൂറു ശതമാനം കൂടുതലായിരുന്നു എന്നർത്ഥം. ഇതുകൊണ്ടുതന്നെ പ്രവചിച്ചിരുന്ന വരുമാനത്തിലും ഇത്രയും കുറവുണ്ടായി. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ മഹാരാഷ്ട്ര സംസ്ഥാന റോഡ് വികസന കോർപ്പറേഷനാണ് ഹൈവേ നിർമ്മിച്ചത്. ഇപ്പോഴവർ വൻ കടക്കണിയിലായി.

ഏറെ വാഗ്ദാനങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടും ഈ ഹൈവേയിലൂടെ പോകാൻ ലോറി ഡ്രൈവർമാർ തയ്യാറാകുന്നില്ല എന്നതാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. അൽപം കയറ്റിറക്കങ്ങളും വളവുകളുമുണ്ടെങ്കിലും മുൻബയ്-പുനാ ഗതാഗതത്തിന് നിലവിലുള്ള എൻ.എച്ച്. 4 തന്നെയാണ് ബഹുഭൂരിപക്ഷവും ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന ഇന്ധനം സമയ നഷ്ടങ്ങൾ സഹിക്കാൻ അവർ തയ്യാറാകുന്നു. ഇതിന് വ്യക്തമായ കാരണങ്ങളുണ്ട്. മുൻബയിൽ നിന്നും ബാംഗ്ലൂർ വരെ പോകുന്നതാണ് എൻ.എച്ച്.-4 എന്ന ഈ പാതയുടെ നീളം 1000 കി.മീ. ആണ്. ഇതിൽ 94 കി.മീ. മാത്രമാണ് പുന വരെയുള്ള ഹൈവേ. ഈ ദൂരത്തിനു മാത്രമായി ഒരു ട്രക്ക് നൽകേണ്ട ടോൾ 680 രൂപയാണ്.

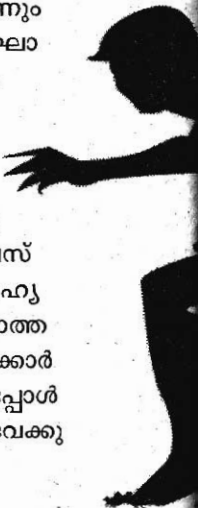
മൊത്തം ദുരത്തിന്റെ പത്തു ശതമാനത്തിനുമാത്രം ഇത്ര വലിയൊരു തുക നൽകിയുണ്ടാകുന്ന സമയലാഭം എത്ര ചെറുതാണ്.

സ്വകാര്യവൽക്കരണം

സംസ്ഥാന സർക്കാർ നേരിടുന്ന ഈ വലിയ നഷ്ടം മുഴുവൻ ജനങ്ങളും പേറണമെന്നാണ് കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇന്നുവരെ കേട്ടിട്ടില്ലാത്ത ഒരു നീക്കമാണ് ദേശീയ പാത അതോറിട്ടി എന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്ഥാപനം നടത്തിയത്. അവരുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള എൻ.എച്ച്.-4 അവർ മഹാരാഷ്ട്ര റോഡ് വികസന കോർപ്പറേഷൻ കൈമാറി. സംസ്ഥാന സ്ഥാപനം അത് സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. അങ്ങനെ എൻ.എച്ച്.-4 ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ സ്വകാര്യ ഹൈവേയായി. ഈ ഹൈവേയും ദൂരം 94 കി.മീ. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയും ഒന്നിച്ചാണ് വിറ്റത്. (ഇത് യഥാർത്ഥ ഡിസ്കൗണ്ട് സേൽ - ഒന്നടുത്താൽ രണ്ട്) 2003 ഡിസംബറിൽ ലേലപരസ്യം നടത്തി 2004 മാർച്ച് 1 ന് ഐഡിയൽ റോഡ് ബിൽഡേഴ്സ് (ഐ.ആർ.ബി.) എന്ന മുൻബയ് കമ്പനിയാണ് ഈ ഹൈവേകൾ രണ്ടും വാങ്ങിയത്. ഈ ലേലക്കരാർ രസകരമാണ്. 2060 കോടി രൂപയാണ് ഇവർ കമ്പനി ഏറ്റെടുത്തത്. (94 കി.മീ. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ മാത്രം നിർമ്മാണ ചിലവ് 2136 കോടിയാണ്. ഇതിന്റെ കൂടെയാണ് 1000 കി.മീ. ദേശീയ പാത വെറുതെ കിട്ടിയത്!) ഈ തുകയിൽ 978 കോടി രൂപ മെയ് ഒന്നിന് റോഡ് കോർപ്പറേഷന് ഈ കമ്പനി നൽകണം. ഇതുകൂടാതെ 1143 കോടി നിർമ്മാണം, പ്രവർത്തനം മുതലായ ചിലവുകൾക്കായിട്ടും നൽകണം. ഐ.ആർ.ബി. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിൽ നിന്നും ഉടൻ തന്നെ ടോൾ പിരിവാരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ഈ പദ്ധതിക്ക് ഐ.സി.ഐ.സി.ഐ., കാന, യൂണിയൻ, ഓവർസീസ്, ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ മുതലായ ബാങ്കുകൾ ധനസഹായം വാഗ്ദാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന് ഐ.ആർ.ബി. ചെയർമാൻ പറയുന്നു. ഈ 94 കി.മീ. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയിലെ ടോൾ പിരിച്ചുകൊണ്ട് കമ്പനി ലാഭത്തിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനാവില്ലെന്ന് ആർക്കുമറിയാമെന്നിരിക്കെ, ഇത്രയധികം ബാങ്കുകൾ പദ്ധതിക്കു വായ്പ വാഗ്ദാനം ചെയ്തതിൽ എന്തോ 'ചതി' യുണ്ടെന്ന് അന്നു തന്നെ പലരും സംശയിച്ചിരുന്നു. (ബിസിനസ് വേൾഡ് - 2004 ജനു. 26 കാണുക).

ചതി ഇനിയാണു വരുന്നത്. നിലവിലുള്ള എൻ.എച്ച്.-4 ദേശീയ പാത നാലുവരിയാക്കി വികസിപ്പിക്കുക ഇനി ഈ കമ്പനിയാണ്. 2006 ൽ ഈ പണി പൂർത്തിയാകും. അതോടെ ഈ ഹൈവേയിലും ടോൾ വരും. ആ പണവും ഇനിമേൽ ഉയർന്ന ടോൾ നൽകേണ്ടി വരും. ഇതിലേ പോകുന്ന വരും ഇനി ആർ.ബി.കാണു കിട്ടുക. ഇതിനെതിരെ പലരും രംഗത്തെത്തിക്കഴിഞ്ഞു. നാളിതുവരെ സൗജന്യമായി ഓടിയിരുന്ന ഹൈവേയിൽ ടോൾ വരുമ്പോൾ, തങ്ങൾ ഓടിക്കുന്ന 800 ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നിർത്തേണ്ടി വരുമെന്നാണ് മഹാരാഷ്ട്ര ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ പറയുന്നത്. മുംബൈ-പുന പാതയിൽ സർക്കാർ ബസ് ഉണ്ടാകില്ല. അല്ലെങ്കിൽ ഈ ടോൾ ഭാരം യാത്രക്കാരുടെ മേൽ ചുമത്തേണ്ടിവരും. ഒരേ തരത്തിലുള്ള ദേശീയ പാതകളിലൂടെ വ്യത്യസ്ത ഇടങ്ങളിലേക്ക് പോകുന്നവരിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്ത നിരക്ക് എങ്ങനെ ഈടാക്കും എന്നതും അവർക്കു പ്രശ്നമാണ്. കാർഷിക-വ്യാവസായിക-വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളും ചേംബർ ഓഫ് കോമേഴ്സ് പോലുള്ള സംഘടനകളും ഈ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനെതിരെ രംഗത്തെത്തിക്കഴിഞ്ഞു.

നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഹൈവേ മുംബയ് മുതൽ പുന വരെ വികസിപ്പിക്കാൻ വെറും ഇരുനൂറു കോടി രൂപ മതിയെന്നും അതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന സാമൂഹ്യ പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വളരെ കുറവായിരിക്കുമെന്നും പല സംഘടനകളും സർക്കാരിന് മുന്നറിയിപ്പു നൽകിയിരുന്നു. അതെല്ലാം അവഗണിച്ചാണ് സർക്കാർ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർമ്മിച്ചത്. ഇപ്പോൾ ആ പാത ഉപയോഗിക്കാത്തവരും അതിന്റെ ഭാരം വഹിക്കാൻ വിധിക്കപ്പെടുകയാണ്. ഉയർന്ന ടോൾ നിരക്കായിരിക്കും എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിൽ എന്ന് കോടതിയിൽ പല പരിസ്ഥിതി-സാമൂഹ്യ സംഘടനകളും വാദിച്ചപ്പോൾ, ടോൾ നൽകേണ്ടതില്ലാത്ത ദേശീയപാത (എൻ.എച്ച്.-14) ഉണ്ടല്ലോ എന്നാണ് സർക്കാർ നൽകിയ മറുപടി. പക്ഷെ ഈ ദേശീയ പാതയ്ക്കാണ് ഇപ്പോൾ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേക്കു



വേണ്ടി കൂടിയൊഴിക്കപ്പെട്ടവരുടെ പുനരധിവാസം ഇനിയും നടന്നിട്ടില്ല. അതിനുവേണ്ടി 140 ഗ്രാമങ്ങളിലെ ജനങ്ങളെ ഒന്നിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സാമൂഹ്യ പ്രവർത്തനകരമായ ബാബപൻസാരെയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ സമരം നടന്നുവരികയാണ്. ഈ പാത സ്വകാര്യ കമ്പനി ഏറ്റെടുക്കുന്നതോടെ തങ്ങളുടെ ഓഫീ കൂടുതൽ അനിശ്ചിതത്വത്തിലാകുമെന്ന് ഇവർ ഭയപ്പെടുന്നു.

ബന്ധുകൾ

ശതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്ന ഒരു പദ്ധതിക്കെതിരെ നിങ്ങൾ ഇത്ര ശക്തിയായി പ്രതികരിക്കുമ്പോൾ, മറ്റ് പരിഹാര മാർഗ്ഗങ്ങൾ കൂടി പറയേണ്ടതല്ലേ എന്ന സംശയമുയരാം. തീർച്ചയായും ഇതാവശ്യമാണ്. നൂറുവർഷ മെനല്ല മനുഷ്യരാശി നിലനിൽക്കുന്നിടത്തോളം കാലത്തെ മുന്നിൽക്കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള (നിലനിൽക്കുന്ന സുസ്ഥിര) വികസനമാണ് നമ്മുടെ ലക്ഷ്യം. അല്ലെങ്കിൽ അതാകണം. അതിനേറ്റവും പ്രധാനമായ തടസം അനന്തമായി വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുമെന്ന കാഴ്ചപ്പാടാണ്. അത് അസാധ്യമാണ്. സാമ്പത്തികമായി മാത്രമല്ല, പാരിസ്ഥിതികമായും ഇതിനുപകരം കൂടുതൽ ആളുകൾക്കു യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂട്ടണം. ചെറിവയുടെ എണ്ണം നിയന്ത്രിക്കണം. രണ്ട് കാർ സമം ഒരു ബസ് എന്നതാണ് കണക്ക്. എന്നാൽ ഇതിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണമോ? സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറച്ച് പൊതുശതാഗതം (സ്വകാര്യ ബസ് സർവ്വീസുകളുമാകാം) മെച്ചപ്പെടുത്തണം. ഇതൊരു വിപ്ലവപരിപാടിയൊന്നുമല്ല. ഇംഗ്ലണ്ടു പോലുള്ള മുതലാളിത്ത രാജ്യങ്ങളിൽ പോലും പലയിടത്തും സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾക്ക് നിയന്ത്രണമുണ്ട്. കൂടുതൽ ആളുകൾ കയറുന്ന വണ്ടികൾക്ക് നികുതിയിളവുകളുണ്ട്. എന്നാൽ ഇതിനെ എതിർക്കാൻ മദ്ധ്യ ഉപരിവർഗ്ഗത്തിൽപ്പെട്ടവർ രംഗത്തുവരും. സ്വന്തം സുഖസൗകര്യങ്ങൾക്ക് പണം മുടക്കാൻ ശേഷിയുള്ളവർ അതുണ്ടാക്കുന്നതിലേതാണ് തെറ്റു? എന്നവർ ചോദിച്ചേക്കാം. പക്ഷേ ഇവിടെ ഗുരുതരമായ ഒരു പ്രശ്നമുണ്ട്. ഒരാൾ പണം മുടക്കി കാർ വാങ്ങി ഡ്രൈവ് നിറച്ചു വണ്ടിയോടിക്കുമ്പോൾ മനുഷ്യരക്ഷമുള്ള എല്ലാ ജീവജാലങ്ങൾക്കും അവകാശപ്പെട്ട വായുവും ഇന്ധനവുമാണ് അവർ നശിപ്പിക്കുന്നതെന്നാണ് കാര്യം. വാഹനങ്ങളിലെ പുക നിയന്ത്രിക്കാൻ ഏറെ സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അവയെല്ലാം കാര്യക്ഷമമാണെന്ന് വാദത്തിന് വേണ്ടി സമ്മതിച്ചാൽ ഞ്ഞെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വളരെയധികം കൂടിയാൽ ആ നിയന്ത്രണം കൊണ്ട് എന്തു ഫലം?

റെയിൽവേ

ഇന്നുള്ളതിൽവെച്ച് ഏറ്റവും വലിയ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം (മാസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്) റെയിൽവേയാണ് നാല് ആറുവരി പാതകൾക്ക് തുല്യമാണ് ഒരു റെയിൽവേ പാത എന്നാണ് ജർമ്മനിയിലെ ഭരണകക്ഷിയായ ഗ്രീൻ പാർട്ടി നടത്തിയ പഠനങ്ങൾ പറയുന്നത്. നൂറുകണക്കിന് കാറുകൾ പോലും ഒരു തീവണ്ടിക്ക് തുല്യമാകില്ല. പ്രതിശീർഷ ഇന്ധനചിലവ് ആയിരത്തിലൊന്നുമാത്രം. കേരളത്തിനു തെക്കുവടക്ക് രണ്ടുവരി പാതയാക്കി വൈദ്യുതീകരിച്ചാൽ ഈ ഹൈവേയേക്കാൾ എത്രയോ വേഗത്തിലും ചിലവും മലിനീകരണവും കുറച്ചും സുരക്ഷിതമായും യാത്ര ചെയ്യാം. ശതാബ്ദി പോലെ അതിവേഗ തീവണ്ടികൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ മതി. ആകെയുള്ള ഒരു പ്രശ്നം തീവണ്ടിയാകുമ്പോൾ അത് എല്ലാവർക്കും കയറാമെന്നതാണ്. കാരണക്കിൽ 'വെറും സ്വകാര്യവും.' സത്യത്തിൽ ഇത്തരം ബദലുകൾ അസാധ്യമാണെന്നു പ്രചരിപ്പിക്കുന്നതിന് പിന്നിൽ അന്താരാഷ്ട്ര കാർ കമ്പനികളാണുള്ളത്. ലോകത്താകെ വിശേഷിച്ചും പാശ്ചാത്യലോകത്ത് വാഹനകമ്പോളം തകർച്ചയിലാണ്. അതുമറികടക്കാൻ കേരളം പോലുള്ള മൂന്നാം ലോകകമ്പോളങ്ങളിൽ തങ്ങളുടെ വാഹനങ്ങൾ വിൽക്കണം. അതിനുള്ള വഴിയൊരുക്കലാണ് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പോലുള്ള പദ്ധതികൾ. ഇതറിയാതെ തെറ്റായ സ്വകാര്യ-വികസന സങ്കല്പങ്ങളിൽ ഒരു വിഭാഗം കുടുങ്ങിപ്പോകുന്നു. ഇത്തരം മെഗാ പദ്ധതികളിൽ നിന്നും ലാഭം കൊയ്യുന്ന രാഷ്ട്രീയ-ഉദ്യോഗസ്ഥ-കോൺട്രാക്ടർ ലോബികൾ ഏത് നാശപദ്ധതിയെയും പിന്തുണയ്ക്കുമല്ലോ.

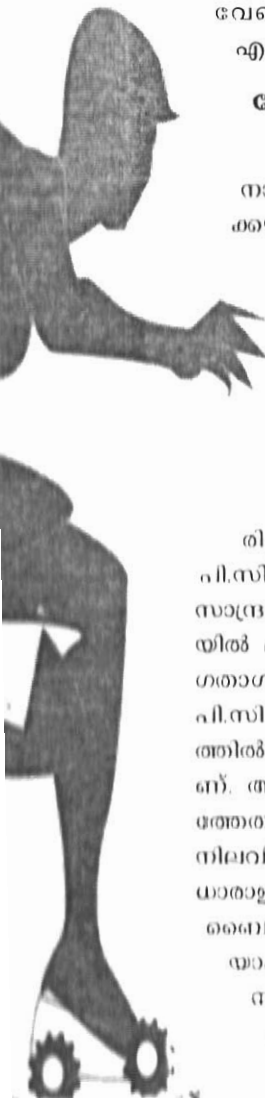
ജലഗതാഗതം

പ്രകൃതി സമ്പത്തിനാൽ അനുഗ്രഹിതമാണ് കേരളം. വിശേഷിച്ച് കായലുകളും നദികളും കടലുമടക്കമുള്ള ജലപാതകളുടെ കാര്യത്തിൽ നമുക്കേറെ സാധ്യതകളുണ്ട്. കേരളത്തെ ഒരു ദേശീയ ജലപാതയായി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ട് കാലമേറെയായി. ഏറ്റവും ചെലവുകുറഞ്ഞതും സുരക്ഷിതവുമാണ് ഈ ഗതാഗതം. ടൂറിസം വികസനത്തിന് ഇതിനേക്കാൾ മെച്ചപ്പെട്ട മറ്റൊന്നില്ല. അടച്ചുപൂട്ടിയ, കയ്യേറിയ നശിച്ച ജലപാതകൾ പുനസ്ഥാപിച്ചാൽ കാസർകോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ചരക്കു ഗതാഗതത്തിനും മറ്റും ജലപാത നല്ലതാണ്. മുമ്പ് കനോളി കനാൽ നിർമ്മിച്ചത് ഇതിനുവേണ്ടി

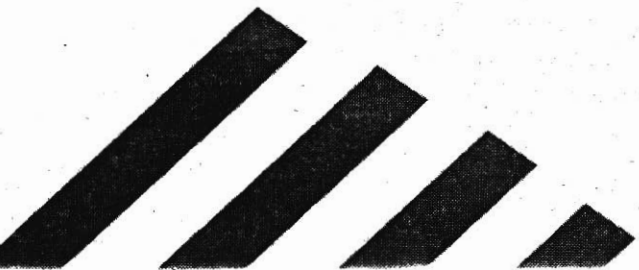
യാണ് ജലപാത വികസനത്തിന് ശരിയായ പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. ഇതൊന്നും പോരാത്തവർക്കു വേണ്ടി പ്രധാന നഗരങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന എയർടാക്സി സർവ്വീസ് നടത്തിയാൽ മതി.

ദേശീയപാത

നിലവിലുള്ള ദേശീയ പാതകളിലൊന്ന് (NH-47) നാലുവരിയാക്കാനുള്ള നടപടികൾ ഏറെ മുന്നേറി കഴിഞ്ഞു. മറ്റൊരു ദേശീയ പാതയായ NH-17 നാലു വരി പാതയാക്കാൻ ഇരുവശത്തും പത്തുമീറ്റർ വീതം പരമാവധി ഇരുപതു മീറ്റർ സ്ഥലമെടുത്താൽ മതി. പുതിയ ഹൈവേക്കൊണ്ടെങ്കിൽ 570 കിലോമീറ്റർ ദൂരം 100 മീറ്റർ റോഡിനു മാത്രം വേണം. മറ്റുസൗകര്യങ്ങൾക്ക് വേറെയും. അതായത് മൊത്ത സ്ഥലമെടുപ്പ് പത്തിലൊന്നായി കുറയും. അന്താരാഷ്ട്ര പഠനങ്ങളും ദേശീയ പഠനങ്ങളും അനുസരിച്ച് ഒറ്റവരിപ്പാതയിൽ മണിക്കൂറിൽ 1600 മുതൽ 1800 വരെ പി.സി.യു. (പാസഞ്ചർ കോർ യൂണിറ്റ് - ഇതാണ് വാഹന സാമ്പ്രതയുടെ അളവുകോൽ) പോകാം. നാലുവരിപ്പാതയിൽ മണിക്കൂറിൽ 6400 മുതൽ 7200 വരെ പി.സി.യു. ഗതാഗതം സാധ്യമാണ്. ദിവസത്തിൽ ഒന്നരലക്ഷം വരെ പി.സി.യു ഗതാഗതത്തിന് നാലുവരിപ്പാത മതി. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോഴത്തെ ദിവസ സാമ്പ്രത 20000 അതിനടുത്താണ്. അതുതന്നെ പ്രധാനമായും നഗരങ്ങളിലാണ്. ഇനത്തേതിന്റെ അഞ്ചുമടങ്ങ് വാഹനങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും നിലവിലുള്ള ഹൈവേകൾ നാലുവരിപ്പാതകളാക്കിയാൽ ധാരാളമാണ് എന്നാണ് ഇതിനർത്ഥം. പട്ടണങ്ങൾക്കെല്ലാം ബൈപ്പാസ് റോഡുകളും ഓവർബ്രിഡ്ജുകളും പൂർത്തിയാക്കിയാൽത്തന്നെ ഹൈവേ ഗതാഗതം സുഗമമാകും. നഗരങ്ങളിലെ തിരക്കു കുറയ്ക്കാൻ വേറെ നടപടികൾ വേണം. ദേശീയ പാതകളോടൊപ്പം എം.സി.



റോഡും മറ്റ് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളും മെച്ചപ്പെടുത്തണം. ഈ കാര്യങ്ങൾക്കെല്ലാം കൂടി ആവശ്യമായി വരുന്നപണം എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേക്കുവേണ്ടി സർക്കാർ മുടക്കുന്നത്ര വരില്ല. നാട്ടുകാരുടെ മേൽ വലിയ ടോൾ വരില്ല. പരിസ്ഥിതിക്ക് വൻനാശമുണ്ടാകില്ല. കേരളത്തെ നീളത്തിൽ രണ്ടായി മുറിക്കുന്നതു മൂലമുണ്ടാകുന്ന സാമൂഹ്യപ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകില്ല. ജനഹിതം മാനിക്കുന്ന ഒരു ഭരണ കർത്താവിനും ഇത്തരമൊരു വിനാശപദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്യാനാവില്ല.



അനുബന്ധം - 1

എക്സ്പ്രസ്സ് പൈപ്പൈ കടന്നുപോകുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾ

- | | |
|--|--|
| 1. പുള്ളൂർ - വെരിയ (M) | 30. കാക്കൂർ (W) |
| 2. കോടോം - വേളൂർ (M) | 31. ചേളന്നൂർ (M) |
| 3. കിനാനൂർ - കരിന്തളം (P) | 32. മടവൂർ (W) |
| 4. കയ്യൂർ - ചീമേനി (M) | 33. കുരുവട്ടൂർ (E) |
| 5. കാങ്കോൽ - ആലപ്പടമ്പ (P) | 34. കുന്നമംഗലം |
| 6. പെരിങ്ങാം - വയ്ക്കര
(തെക്ക്-പടിഞ്ഞാറ്) | 35. പെരുവയൽ (M) |
| 7. എമരം-കുറ്റൂർ (M) | 36. വാഴയൂർ (E) |
| 8. കടന്നപ്പള്ളി-റാണപ്പുഴ (M) | 37. ചെറുകാവ് (M) |
| 9. പരിയാരം (M) | 38. പുളിക്കൽ |
| 10. കുറുമാത്തൂർ (M) | 39. കൊണ്ടോട്ടി (W) |
| 11. മയ്യിൽ (M) | 40. വേങ്ങര (M) |
| 12. കുറ്റാട്ടൂർ (M) | 41. ഊരകം (W) |
| 13. കൂടാളി | 42. പറപ്പൂർ (E) |
| 14. അഞ്ചരക്കണ്ടി (M) | 43. കോട്ടയ്ക്കൽ |
| 15. വേങ്ങാട്ട് (M) | 44. മാറംകര (M) |
| 16. കോട്ടയം | 45. വള്ളംമേന്തി (M) |
| 17. മൊകേരി | 46. കുറ്റിപ്പുറം (E) |
| 18. പന്യനാൽ (E) | 47. പട്ടിത്തറ (M) |
| 19. പെരുങ്ങുളം (M) | 48. ചാലിശ്ശേരി (E) |
| 20. എടച്ചേരി (E) | 49. കടവല്ലൂർ (E) |
| 21. പുറമേരി | 50. കടങ്ങോട് (W) |
| 22. ആയഞ്ചേരി (W) | 51. ചുണ്ടൽ |
| 23. വിലയാപ്പള്ളി (E) | 52. കൈപ്പനമ്പ് (M) |
| 24. ചെറുവണ്ണൂർ (W) | 53. മൂളംകുന്നത്തകാവ് (M) |
| 25. മേപ്പയൂർ (M) | 54. അടോട്ട് (E) |
| 26. അരിക്കുളം (M) | 55. അയ്യന്തറം
(തൃശൂർ കോർപ്പറേഷൻ) (M) |
| 27. നടവണ്ണൂർ (W) | 56. കുർമമേന്തി
(തൃശൂർ കോർപ്പറേഷൻ) (M) |
| 28. ഉള്ളേരി | 57. അറിമ്പിശ്ശേരി |
| 29. അത്തോളി (E) | |

58. വല്ലച്ചിറ (M)
59. പറപ്പുകര (M)
60. മുരിയാട്
61. ആളൂർ
62. മാള/അന്നമനട (M)
63. ചാലക്കുടി
64. കാടുകുറ്റി
65. പാറക്കടവ്
66. ചെങ്ങമനാട്
67. നെടുമ്പാശ്ശേരി (W)
68. കീഴ്മാട് (M)
69. വാഴക്കുളം
70. വെങ്ങാല (W)
71. പുത്തൻകുരിശ്
72. രാമമംഗലം (M)
73. പാമ്പാക്കുട (M)
74. തിരുമാറാടി (W)
75. ഇലഞ്ഞി (W)
76. ണീഴൂർ (E)
77. കുറവിലങ്ങാട്
78. കാണക്കാരി (E)
79. ഏറ്റുമാനൂർ (M)
80. അയർക്കുന്നം (M)
81. പാമ്പാടി
82. കറുകച്ചാൽ (M)
83. കുന്നത്താനം
84. കവിയൂർ (E)
85. കല്ലുപ്പാറ (W)

86. ഇരവിപേരൂർ
87. മുളങ്കുന്നം
88. കുളനട
89. പന്തളം (W)
90. തുമ്പമൺ (E)
91. പള്ളിക്കൽ (M)
92. കടമ്പനാട് (M)
93. കുന്നത്തൂർ (W)
94. എഴുകോൺ
95. കരിമ്പ്ര (കൊട്ടാരക്കര)
96. പുയപ്പള്ളി (W)
97. കല്ലുവാതുകൽ (M)
98. നാവായികുളം
99. കരവാരം
100. ആറ്റിങ്ങൽ
(മുനിസിപ്പാലിറ്റി)
101. മംഗലപുരം (E)
102. പോത്തൻകോട് (W)
103. അണ്ടൂർകോണം (E)
104. കഴക്കൂട്ടം

(M) - മധ്യത്തിലൂടെ

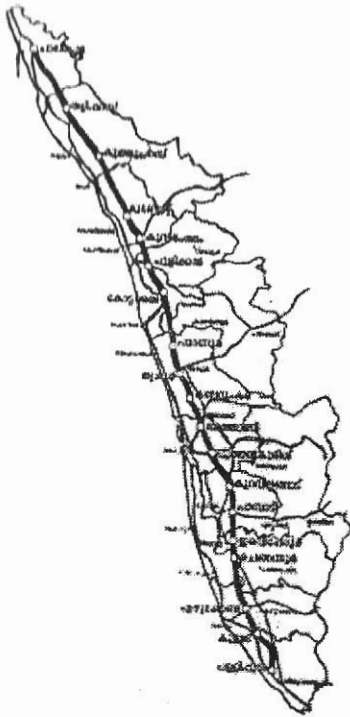
(E) - കിഴക്ക് അതിർത്തി ചേർന്ന്

(W) - പടിഞ്ഞാറ് അതിർത്തി ചേർന്ന്

(P) - ഭാഗികമായി

കൃത്യമായ അലൈൻമാന്റ് സർക്കാർ പുറത്തു വിട്ടിട്ടില്ലായെന്നതിനാൽ ഇതു മാറാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്.





എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയ്ക്കുപകരം ബദൽസാധ്യതകൾ

- a) കാസർകോട് - തിരുവനന്തപുരം റെയിൽപാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയാക്കി ജനശതാബ്ദി/രാജധാനി പോലുള്ള തീവണ്ടികൾ ഓടിക്കുക.
- b) ഈ പദ്ധതിയുടെ പാതിയിൽ താഴെ ചിലവുകൊണ്ട് എൻ.എച്ച്. 47, 17 നാലു വരിയാക്കാം, എം.സി. റോഡും മറ്റ് പ്രധാന റോഡുകളും വികസിപ്പിക്കാം. നഗരബൈപ്പാസുകളും റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജുകളും പൂർത്തിയാക്കാം.
- c) ചരക്കുഗതാഗതത്തിനും ടൂറിസത്തിനും സഹായകരമാകുന്നവിധത്തിൽ ജലപാതകൾ വികസിപ്പിക്കുക. ഇന്ധന ചിലവുകാര്യമായി കുറയും. പാരിസ്ഥിതിക തകർച്ച ഒഴിവാകും.

എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ ദുരന്തം - ഒറ്റനോട്ടത്തിൽ

1. കേരളത്തെ രണ്ടായി മുറിക്കുന്ന വൻമതിലാണ് ഇത്. 507 കി.മീ. നീളം, 100 മീറ്റർ വീതി, 7 മീറ്റർ (കുറഞ്ഞത്) ഉയരം. കൂടെ 28 മീ. വീതിയിൽ ഒരു കനാലും. ഇത് മുറിച്ചുകടക്കാനാവില്ല.
2. ഗതാഗതക്കുരുക്കുകളും അപകടങ്ങളും കൂടുതൽ ഹൈവേയിലില്ല, നഗരങ്ങളിലാണ്. ഇരുചക്ര-ത്രിചക്രവാഹനങ്ങളും സ്വകാര്യബസ്സുകളും നഗരങ്ങളിലെ റോഡുകളിലാണ്. ഇവ ഈ ഹൈവേയിൽ കയറില്ല. ഈ പാത ജില്ലാ ആസ്ഥാനങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നില്ല. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ വന്നാൽ തിരക്കും അപകടവും കുറയില്ല.
3. കേരളത്തിലെ പ്രധാന ട്രക്ക് പാതകൾ ഈ ഹൈവേ വരുന്നതുമൂലം മാറില്ല.
4. 3.5 കോടി ലോറി മണ്ണും 2.5 ലക്ഷം ലോറി ആറ്റുമണലും 6.5 ലക്ഷം ലോറി കരിങ്കല്ലും മെറ്റലും വേണം. ഇതു കേരളത്തിന്റെ ഭൂമിഘടനയും ജലലഭ്യതയും തകർക്കും. മറ്റു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിലയ്ക്കും.
5. കിഴക്കുനിന്നും പടിഞ്ഞാറോട്ടൊഴുകുന്ന കേരളത്തിന്റെ സ്വാഭാവിക നീരൊഴുക്കുതടയും. ഒരുവശത്ത് വെള്ളക്കെട്ടും മറുവശത്ത് കടുത്ത വരൾച്ചയും ഫലം. പദ്ധതിയുടെ പാരിസ്ഥിതികാഘാതപഠനം നടത്തിയിട്ടില്ല.
6. ഈ ഹൈവേ പൂർണ്ണമായും വൻകിട യന്ത്രങ്ങൾ (ജെ.സി.ബി.) ഉപയോഗിച്ചാകും നിർമ്മിക്കുക. കാര്യമായ തൊഴിൽ ലഭ്യതയുണ്ടാകില്ല.
7. 110 കോടി മുടക്കുന്ന സ്വകാര്യപങ്കാളിക്ക് ഹൈവേയുടെ പൂർണ്ണനിയന്ത്രണം (76% ഓഹരി). 5300 കോടി മുടക്കുന്ന സർക്കാരിന് വെറും 24% മാത്രം.
8. ആശുപത്രികളിൽ മരുന്നുവാങ്ങാൻ പണമില്ലാത്ത സർക്കാർ ഈ പണമുണ്ടാക്കാൻ പെട്രോളിനും ഡീസലിനും 15 വർഷത്തേക്ക് ഒരു രൂപ സെസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നു. 2 ശതമാനംപേർ പോലും കയറാത്ത ഹൈവേക്കുവേണ്ടി 100% ജനങ്ങൾ ഭാരം പേറുന്നു.
9. സർക്കാർ ശക്തി ഉപയോഗിച്ച് തുച്ഛമായ വില നൽകി ഭൂമി കുടിയൊഴിപ്പിച്ച് സൗജന്യമായി കമ്പനിക്കു നൽകുന്നു. പഴയ വീടിന് വില കിട്ടില്ല. പുനരധിവാസം പത്തു കി.മീ. ദൂരെ. സർക്കാർ നൽകുന്ന ഭൂമി വൻതുകക്ക് സ്വകാര്യ കമ്പനി ഹോട്ടലുകൾക്കും ഷോപ്പിങ് കോംപ്ലക്സുകൾക്കും മറ്റും മറിച്ചുവിൽക്കും.
10. നൂറിലേറെ പഞ്ചായത്തുകളിലെ ജനജീവിതവും ജലലഭ്യതയും ഭൂമിഘടനയും തകർക്കുന്ന പദ്ധതിയുടെ യാതൊരു വിശദാംശങ്ങളും സർക്കാർ പുറത്തുവിട്ടിട്ടില്ല. പഞ്ചായത്ത് ഭരണ സമിതിയും ഗ്രാമസഭകളും അംഗീകരിക്കാതെ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ പാടില്ല.
11. പരിസ്ഥിതി നിയമമനുസരിച്ച് പൊതു തെളിവെടുപ്പു നടത്തിയിട്ടില്ല.