

⇒ അദാനിയുടെ തിട്ടരം മാത്രം നടക്കുന്ന പ്രദേശം ⇨

‘സ്വപ്ന പദ്ധതികൾ’ എന്ന വ്യാജമുദ്രപതിച്ച് ജനങ്ങളെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിച്ച് വൻകിട മുതലാളിമാരുടെയും കോർപ്പറേറ്റുകളുടെയും അതിമോഹങ്ങൾക്കും കമ്പോള വിപുലീകരണത്തിനും ചുക്കാൻ പിടിക്കുകയാണ് വിഴിഞ്ഞം കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ പദ്ധതി വഴിയും റോഡ് വീതികൂട്ടൽ പദ്ധതി വഴിയും സംസ്ഥാന സർക്കാർ. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ മുഖ്യ ഗുണഭോക്താവ് പ്രധാനമന്ത്രി നരേന്ദ്രമോദിയുടെ വിശ്വസ്ഥ സഹായി ഗൗതം അദാനിയും അന്താരാഷ്ട്ര ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനികളുമാണെങ്കിൽ, റോഡ് വീതികൂട്ടൽ പദ്ധതിയുടെ പ്രധാന ഗുണഭോക്താക്കൾ അമേരിക്കയിലെയും, യൂറോപ്പിലെയും വൻകിട കാർ നിർമ്മാണ കമ്പനികളാണ്. ഈ കുത്തകമുതലാളിമാരെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള അനാവശ്യ കടഭാരം കേരള സംസ്ഥാനത്തെയും, കേരള ജനതയെയും കൂടുതൽ കടക്കണിയിലാക്കുമെന്നതിൽ കവിഞ്ഞ്, ഈ പദ്ധതികൾ കൊണ്ട് ജനങ്ങൾക്ക് മറ്റൊരു ഗുണവും ലഭിക്കാൻ

# വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയും റോഡ് വീതികൂട്ടലും ജനവിരുദ്ധതയുടെ വികസനരൂപങ്ങൾ

നരേന്ദ്രമോദിയുടെ വിശ്വസ്ഥ സഹായി ഗൗതം അദാനിയും അന്താരാഷ്ട്ര ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനികളുമാണ് വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ ഗുണഭോക്താക്കൾ. റോഡ് വീതികൂട്ടൽ പദ്ധതിയുടേത് വൻകിട കാർ നിർമ്മാണ കമ്പനികളും. ഈ കുത്തകമുതലാളിമാർക്കുവേണ്ടിയുള്ള അനാവശ്യ കടഭാരം കേരളത്തെ കൂടുതൽ കടക്കണിയിലാക്കുമെന്നതിൽ കവിഞ്ഞ് മറ്റൊരു ഗുണവും ജനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കാൻ പോകുന്നില്ല.

## ■ ഡോ. ബി.വിവേകാനന്ദൻ

മുൻ ചെയർമാൻ, സെന്റർ ഫോർ അമേരിക്കൻ ആന്റ് വെസ്റ്റ് യൂറോപ്യൻ സ്റ്റഡീസ്, ജവഹർലാൽ നെഹ്റു യൂണിവേഴ്സിറ്റി, ന്യൂഡെൽഹി

പോകുന്നില്ല. നമ്മുടെ ജനാധിപത്യ പുറംചട്ടയ്ക്കുള്ളിൽ തഴച്ചുവളരുന്ന കോർപ്പറേറ്റോക്രസിയുടെ അമരക്കാരായി കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ മാറുന്നതെങ്ങനെയെന്ന വ്യക്തമായ ചിത്രം ഈ പദ്ധതികൾ വെളിവാക്കുന്നുണ്ട്.

### വിഴിഞ്ഞത്തെ രഹസ്യധാരണകൾ

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായി കേരള സർക്കാർ ഒപ്പിട്ട കരാർ ഏറെ രഹസ്യങ്ങൾ നിറഞ്ഞതാണ്. അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയുടെ എല്ലാ വിശദാംശങ്ങളും പുറത്തുപറയാൻ കഴിയില്ലെന്നും കരാറിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങൾ ഒപ്പിടുംവരെ പുറത്തുവിടില്ലെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടിയും തുറമുഖ മന്ത്രി കെ. ബാബുവും ആവർത്തിച്ചു പറഞ്ഞത് അതിലെ നിഗൂഢതകൾ മറച്ചുവയ്ക്കാനാണ്.

ഇപ്പോൾ ഗൗതം അദാനിക്ക് നടത്തിപ്പിനായി നൽകിയിരിക്കുന്ന വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശം ഒരു പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖല (Special Economic Zone) ആണ്. അതായത് സർക്കാറിന്റെ തൊഴിൽ നിയമങ്ങളുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു നിയമങ്ങളും ബാധകമല്ലാത്ത ഒരു പ്രദേശം. അദാനിയുടെ തിട്ടരം മാത്രം നടക്കുന്ന പ്രദേശം. ഈ അടിസ്ഥാന വ്യവസ്ഥ കേരളത്തിലെ പ്രബുദ്ധരായ തൊഴിലാളി യൂണിയനുകൾ എങ്ങ

⇒ അതീവരഹസ്യമായാണ് കരാറിലെ ചർച്ചകളും, തീരുമാനങ്ങളും എടുത്തിട്ടുള്ളത് ⇒

നെ അംഗീകരിക്കുന്നു എന്നത് മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല.

സർക്കാർ ഗൗതം അദാനിയുമായുണ്ടാക്കിയ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ഈ കരാറിന്റെ പിന്നിലെ ദുരുഹതകളിലേക്ക് വിരൽ ചൂണ്ടുന്നവയാണ്. കരാറനുസരിച്ച്, 650 ഏക്കറുള്ള പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖലയിലെ 105 ഏക്കർ ഭൂമിയിൽ, അദാനിക്ക് അടുത്ത 40 വർഷത്തേക്ക് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ബിസിനസ്സ് നടത്തുന്നതിനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് ഈ 105 ഏക്കർ സ്ഥലത്ത് അദാനി പണം ചിലവാക്കുന്നത് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് നിർമ്മാണത്തിനാണ്. ഇവിടെ വലുതും, ചെറുതുമായ ഹോട്ടലുകളും, പാർപ്പിടസമുച്ചയങ്ങളും, ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളും മറ്റും നിർമ്മിച്ച് ലാഭം കൊയ്യാനുള്ള അവകാശം ഉമ്മൻചാണ്ടിയും കെ. ബാബുവും അദാനിക്ക് കരാറിൽ നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ആകെ മുടക്കുമുതൽ 7532 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ കേരളാ ഗവണ്മെന്റ് കടമെടുത്ത് മുടക്കുന്നത് 5071 കോടി രൂപയാണ്. ഈ കടബാധ്യത, 10 ശതമാനം പലിശവച്ച്, കരാർ കാലാവധിയായ 40 വർഷം കഴിയുമ്പോൾ 2,29,000 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കും. ഇതാണ് മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടിയും, തുറമുഖ മന്ത്രി കെ.ബാബുവും കൂടെ ഗൗതം അദാനിയുടെ 40 വർഷത്തെ വളർച്ചയ്ക്കുവേണ്ടി ഇപ്പോൾ മുടക്കുന്ന കേരള സർക്കാറിന്റെ മുതൽ. ഇതിന് അദാനി കേരളാ ഗവണ്മെന്റിന് തിരികെ കൊടുക്കേണ്ടത് 15 വർഷം കഴിയുമ്പോൾ, ആ വർഷം അദാനിക്കു വിഴിഞ്ഞം പോർട്ടിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്ന ലാഭത്തിന്റെ ഒരു ശതമാനം മാത്രം. കേരള സർക്കാർ ഇപ്പോൾ ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ഇത്രയും വലിയതുക ചെലവാക്കുമ്പോൾ, ഗൗതം അദാനി ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി മുടക്കുന്നത് 2,461 കോടി രൂപയാണ്. ഈ തുക അദാനിയുടെ കൈയിൽനിന്നെടുക്കാതെ തന്നെ, ഈ പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ കേരളാ ഗവണ്മെന്റിന്റെ പേരിലുള്ള വസ്തുവകകൾ പണയം വെച്ചെടുത്ത് ചിലവാക്കാനുള്ള അധികാരം കരാറിൽ അദാനിക്ക് ഉമ്മൻചാണ്ടിയും, ബാബുവും നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

തുറമുഖത്ത് നിന്നുള്ള വരവിന് പുറമെ, കോവളത്ത് ഇപ്പോഴുള്ള ടൂറിസ്റ്റുകളിൽ ഒരു വിഭാഗത്തെ തന്റെ ഹോട്ടലുകളിലേക്കും മറ്റും പിടിച്ചെടുക്കാൻ കഴിയും എന്ന കണക്കുകൂട്ടലാണ് അദാനിക്കുള്ളത്. ചുരുക്കത്തിൽ അദാനിയുടെ വിഴിഞ്ഞം പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖല ഒരു കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ് മെന്റ് പോർട്ട് മാത്രമല്ല, അത് അദാനിയുടെ

വാണിജ്യ-പാർപ്പിട-ഹോട്ടൽ സമുച്ചയവും കൂടിയാണ്. അത് കോവളത്തെ ഇപ്പോഴത്തെ ടൂറിസം ബിസിനസ്സിനെ തുരങ്കം വെച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു പുതിയ ടൂറിസം ബിസിനസ് കേന്ദ്രവുമായിരിക്കും.

അദാനിയുമൊത്തുള്ള കേരള സർക്കാറിന്റെ കരാർ തികച്ചും തെറ്റാണെന്നാണ് മുൻ കേന്ദ്ര കപ്പൽ ഗതാഗത സെക്രട്ടറിയായിരുന്ന കെ. മോഹൻദാസ് പറയുന്നത്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരാണുക്കൂലും ഒരു ഗവണ്മെന്റും, ഒരു സ്വകാര്യ കമ്പനിക്കും ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ ചെയ്തുകൊടുത്തിട്ടില്ല. അതീവരഹസ്യമായാണ് കരാറിലെ ചർച്ചകളും, തീരുമാനങ്ങളും എടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഈ തെറ്റായ തീരുമാനംമൂലം കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ചുമലിൽ കടത്തിന്റെ ഭാരം വർദ്ധിക്കുക മാത്രമാണുണ്ടാകുന്നത്. സർക്കാർ കടമെടുത്തു മുടക്കുന്ന 5,071 കോടി രൂപയ്ക്കാനുപാതികമായ തൊഴിലവസരങ്ങളൊന്നും ഈ പദ്ധതി സൃഷ്ടിക്കുന്നില്ല. ഈ പദ്ധതിയുടെ ടെണ്ടർ നടപടിക്രമങ്ങൾക്ക് സുതാര്യത ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് രഹസ്യമായിത്തന്നെ അന്തിമകരാറിൽ അദാനി ആഗ്രഹിച്ച എല്ലാ മാറ്റങ്ങളും ചെയ്തുകൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞതെന്നും, മുഖ്യ നെഗോഷ്യേറ്റേഴ്സ് ആയ ഉമ്മൻചാണ്ടിയേയും കെ. ബാബുവിനെയും സംശയത്തിന്റെ മുൾമുനയിൽ നിർത്തിക്കൊണ്ട് കെ. മോഹൻദാസ് പറയുന്നു.

അതുപോലെതന്നെ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് വേണ്ടത്ര പാരിസ്ഥിതിക പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ലെന്നും, പല പാരിസ്ഥിതി ആഘാത ആശങ്കകളും പരിഹരിക്കാതെ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോയാൽ ശംഖുമുഖവും, കോവളവും വെള്ളത്തിനടിയിലാകുമെന്നും, ശംഖുമുഖത്തെ സംരക്ഷിക്കാൻ പുതിയ കടൽഭിത്തി കെട്ടേണ്ടിവരുമെന്നും അദ്ദേഹം താക്കീതു നൽകി. കോവളം ബീച്ച് വെറും പാറക്കെട്ടുകളായി മാറും. മത്സ്യതൊഴിലാളികൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന അടിമലത്തുറ പോലുള്ള ഗ്രാമങ്ങളിലും അതിന്റെ ആഘാതം ഗുരുതരമായിരിക്കും. തിരുവനന്തപുരത്തെ അച്ചുതമേനോൻ ഫൗണ്ടേഷനിൽ ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാൻ അടുത്തിടെ വിളിച്ചു ചേർത്ത ഒരു സമ്മേളനത്തിലാണ് മോഹൻദാസ് ഈ അഭിപ്രായം പങ്കുവെച്ചത്.

കേരള സർക്കാറും ഗൗതം അദാനിയും ഈ പദ്ധതിക്കുള്ള പണം ചിലവാക്കുന്ന രീതി പരിശോധിച്ചാൽ ഇതിന്റെ പിന്നിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ചൂഷണരീതി വ്യക്തമാകും. സംസ്ഥാന സർക്കാറിന്റെ വിഹിതമെല്ലാം ചില



വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഉദ്ഘാടന വേളയിൽ നിന്നും.

വാക്കിയശേഷം മാത്രമേ അദാനി ഗ്രൂപ്പ് കേരള സർക്കാറിന്റെ ആസ്തി പണയംവെച്ച് സ്വരൂപിക്കുന്ന പണത്തിന്റെ നിക്ഷേപം ആരംഭിക്കുകയുള്ളൂ എന്നത് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണം. അതായത് ഒന്നാം ഘട്ടമായ 2018 വരെ യഥാർത്ഥ പദ്ധതി നിർമ്മാണത്തിനുള്ള ചിലവ് സർക്കാറിന്റേതാണ്. ഈ ഘട്ടത്തിലാണ് പദ്ധതിക്കു വേണ്ട സ്ഥലമെടുപ്പും, വലിയ കപ്പലുകൾക്ക് കടന്നുവരുന്നതിന് ഒരു കിലോമീറ്റർ വീതിയിലും മൂന്ന് കിലോമീറ്റർ നീളത്തിലുള്ള കപ്പൽ ചാലുകൾ പാറ ട്രഡ്ജ് ചെയ്തു നിർമ്മിക്കുന്നതും, കപ്പൽ ചാലിന് ആഴംകൂട്ടലും, യാർഡ് നിർമ്മിക്കലും, പുറമെ നിന്നു പാറ കൊണ്ടുവന്ന് 126 ഏക്കർ കടൽ നികത്തി റിക്ലമേഷൻ നടത്തലും, ബ്രേക്കു വാട്ടർ നിർമ്മാണവും, അനുബന്ധ റോഡുകളുടെ വീതികൂട്ടലും, പൂലിമുട്ടു നിർമ്മാണവും, ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ നിർമ്മാണവും കേരള സർക്കാർ സ്വന്തം പണംമുടക്കി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. 2018 നും 2020 നും ഇടയ്ക്ക് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനമെന്ന പേരിൽ അദാനി ഗ്രൂപ്പ് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് നിർമ്മാണം തുടങ്ങും. പാർപ്പിട സമുച്ചയം, ചെറുതും വലുതുമായ ഹോട്ടലുകൾ, വ്യാപാര കേന്ദ്രം എന്നിവയാണ് ഇവിടെ നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഇവ 2020 ന് ഉള്ളിൽ ചെയ്താൽ മതി. ഇതിനുള്ള പണം പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖലയിലെ കേരള സർക്കാറിന്റെ വസ്തുവകകൾ തന്നെ പണയംവെച്ച് അദാനിക്ക് ഉണ്ടാക്കാനുള്ള അധികാരം കരാറിൽ നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

വിഴിഞ്ഞത്തേത് ചരക്കുഗതാഗതത്തിനുള്ള ഒരു സാധാരണ തുറമുഖമല്ല. ഉയർന്ന രീ

തിയിൽ യന്ത്രവൽക്കരിച്ച, സാധാരണ തൊഴിലാളികളുടെ സേവനം ആവശ്യമില്ലാത്ത ഒരു കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനലാണ്. അതായത് വലിയ ചരക്കുകപ്പലുകളിൽ (മദർവെസ്സൽ) 20-40 അടി നീളവും 8 അടി വീതിയും 8 അടി പൊക്കവുമുള്ള കണ്ടെയ്നറുകളിൽ ചരക്കുകൊണ്ടുവന്ന്, അവയെ 10 ടൺ മുതൽ 140 ടൺ ഭാരം വരെ തൂക്കിയെടുക്കാൻ ശേഷിയുള്ള ക്രെയിനുകളുടെ സഹായത്തോടെ ചെറിയ കപ്പലുകളിലും, വലിയ ലോറികളിലുമായി നിറച്ച്, അടുത്ത ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്തിലേക്കയയ്ക്കുക, അതുപോലെ മറിച്ചും. ഇതാണ് വിഴിഞ്ഞം കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനലിന്റെ പ്രധാന ജോലി. ഇവയിൽ കുറേ കണ്ടെയ്നറുകൾ വിഴിഞ്ഞത്തുനിന്നും വലിയ ലോറികളിൽ കയറ്റി, സിങ്കപ്പൂരേക്കും മറ്റും പോകുന്ന കപ്പലുകളിൽ കയറ്റി അയയ്ക്കുന്നതിന് തുത്തുക്കുടി തുറമുഖത്തിലേക്കും, മറ്റുകുറേ കണ്ടെയ്നറുകൾ കോട്ടുകാലും, പള്ളിച്ചലിനടുത്ത് ഇടുവയിലും വരുന്ന വിസ്തൃതമായ കണ്ടെയ്നർ സ്റ്റോറേജ് കോംപ്ലക്സുകളിലേക്കും ആയിരിക്കും സ്റ്റോറിംഗിനുവേണ്ടി കൊണ്ടുപോകുന്നത്. സ്ഥലവാസികൾക്ക് ഇത് കണ്ടുനിൽക്കാനുള്ള അവസരം മാത്രമേ ലഭിക്കൂ. വലിയ ഇന്റർനാഷണൽ ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനികളാണ് ഇതിലൂടെ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നത്. ടെർമിനലിന്റെ നടത്തിപ്പുകാരൻ അദാനിയും ഗ്രൂപ്പും. ഈ സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുക്കുന്ന കേരള സർക്കാറിനും തദ്ദേശവാസികൾക്കും നഷ്ടവും ദുരിതവുമല്ലാതെ ഒരു നേട്ടവും ഉണ്ടാകുന്നില്ലെങ്കിൽ, അത്തരം പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി

⇒ ശുദ്ധമനസ്കരായ തീരദേശവാസികൾ ഈ പൊള്ളയായ എസ്റ്റിമേറ്റിനെ വിശ്വസിക്കുകയും ചെയ്തു ⇒

പണം മുടക്കി ജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കാതിരിക്കുകയാണ് ചെയ്യേണ്ടത്. **വിഴിഞ്ഞത്തെ ജനജീവിതം** വലിയതുറ മുതൽ പൂവാറിനടുത്ത് കരുംകുളം വരെയുള്ള 13 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ കിടക്കുന്ന കടലോരപ്രദേശത്ത് തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന അനേകായിരം ചെറുകിടമത്സ്യതൊഴിലാളി കുടുംബങ്ങളും, പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നിലവിലുള്ള 8 മീറ്റർ വീതിയുള്ള റോഡിനെ 45 മീറ്റർ വീതിയുള്ള റോഡാക്കി മാറ്റാൻ അടയാളപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള 30 കിലോമീറ്ററോളം നീളമുള്ള വിഴിഞ്ഞം-പള്ളിച്ചൽ റോഡിന്റെയും വിഴിഞ്ഞം-കാട്ടാക്കട റോഡിന്റെയും ഇരുവശത്തുമുള്ള അനേകായിരം കുടുംബങ്ങളും ചെറുകടകൾ നടത്തി ഉപജീവനം കഴിക്കുന്നവരുമാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം വരുന്നതിന്റെ ഫലമായി പലവിധ ദുരിതങ്ങളും നേരിടാൻ പോകുന്നത്. 20,000 കുടുംബങ്ങൾക്ക് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിമൂലം നാശനഷ്ട

ശ്രയിക്കാതെ, ചെറിയ വള്ളങ്ങളിൽ അടുത്തുള്ള കടലിൽ മത്സ്യബന്ധനം നടത്തി, അന്നാട്ടിലെ ചന്തകളിൽ കൊണ്ടുപോയി വിറ്റ് ഉപജീവനമാർഗ്ഗം കണ്ടെത്തുന്ന നിരവധി പേർ പുതിയ കപ്പൽചാലുകൾ വരുന്നതുകൊണ്ടും മത്സ്യബന്ധന കടലിന്റെ കൂടുതൽ ഉള്ളിലേക്ക് പിൻവാങ്ങുന്നതുകൊണ്ടും ദരിദ്രരായിത്തീരും. കൂടാതെ, പദ്ധതിക്കായി ഒരു ഭാഗത്ത് കടൽ നികത്തുമ്പോൾ മറ്റൊരു ഭാഗത്ത് കടൽ കയറുമെന്നതും സ്വാഭാവികമാണ്. അതിന്റെ ഫലമായി മത്സ്യതൊഴിലാളികൾക്ക് അവരുടെ വീടും സ്ഥലവുമെല്ലാം നഷ്ടമാകും. കിലോമീറ്ററുകളോളം നീളമുള്ള വെങ്ങാനൂർ ഏലായിലെ നെൽപ്പാടങ്ങൾ നശിപ്പിച്ചുകൊണ്ടാണ് വിഴിഞ്ഞത്തുനിന്ന് നേമത്തേക്കുള്ള കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ 17 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ ഒരു പുതിയ റെയിൽപാത നിർമ്മിക്കാൻ പോകുന്നത്. ഇത് മുലമുണ്ടാകുന്ന നാശനഷ്ടങ്ങളും വളരെ വലുതാണ്.

പ്രതിസന്ധി നേരിടുന്ന അനേകായിരം കുടുംബങ്ങളെ തൽക്കാലം നിശ്ചിതമാക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി 10,000 'നല്ല' തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുമെന്ന പൊള്ളയായ ഒരു പഠനറിപ്പോർട്ട് സർക്കാർ പുറത്തിറക്കി പ്രചരിപ്പിച്ചത്. ശുദ്ധമനസ്കരായ തീരദേശവാസികൾ ഈ പൊള്ളയായ എസ്റ്റിമേറ്റിനെ വിശ്വസിക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ പറയുന്നത് ഈ പദ്ധതിക്ക് വൈദഗ്ദ്ധ്യമുള്ള 600 പേരുടെ സേവനമേ വേണ്ടിവരികയുള്ളൂ എന്നാണ്. അതിൽ തദ്ദേശവാസികളാക്കെങ്കിലും ഉണ്ടാകുമോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനുവേണ്ടി ബ്രേക്ക്വാട്ടർ നിർമ്മിക്കുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന ആഘാതത്തിൽ നിന്നും ശംഖുംമുഖത്തേയും അനുബന്ധ പ്രദേശങ്ങളെയും സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് കടൽ ഭിത്തികൾ കെട്ടേണ്ടിവരും എന്നാണ് വിദഗ്ധാഭിപ്രായം. റിക്ലമേഷനുവേണ്ടി വിഴിഞ്ഞത്തെ കടലിന്റെ കുറച്ചുഭാഗം നികത്തുമ്പോൾ കടൽ കയറാൻ സാധ്യതയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ മത്സ്യബന്ധന കുടുംബങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന അടിമലത്തുറയും ഉൾപ്പെടും. ഇക്കാര്യങ്ങളിലൊന്നും വേണ്ടത്ര പഠനം നടത്താതെയാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. വിഴിഞ്ഞത്തും, സമീപപ്രദേശങ്ങളിലും തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയുടെ മറ്റുഭാഗങ്ങളിലുമുള്ള ജനങ്ങൾ ഗൗതം അദാനിക്കുവേണ്ടി ഇത്രയും നാശനഷ്ടങ്ങൾ സഹിക്കേണ്ടതുണ്ടോ എന്നതിന് ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയും കെ. ബാബുവും മറുപടി പറയണം.

ടങ്ങൾ സംഭവിക്കുമെന്നാണ് കണക്ക്. അനേകായിരം മത്സ്യതൊഴിലാളികൾക്കാണ് തൊഴിൽ നഷ്ടം സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നത്. കരുംകുളം മുതൽ വലിയതുറ വരെയുള്ള ഇവരുടെ കടലിലൂടെയാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തേക്കുള്ള പുതിയ കപ്പൽചാലുകൾ കടന്നുപോകുന്നത്. തുറമുഖം പ്രാവർത്തികമാകുന്നതോടെ ചെറുകിട മീൻപിടിത്തക്കാരുടെ ജീവിതമാർഗ്ഗം ദുഷ്കരമാകും. ഇവരുടെയെല്ലാം സമ്പന്നജീവിതം നശിപ്പിച്ചുകൊണ്ടാണ് അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് നടത്താൻ പോകുന്നത്. മുഖ്യമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ച ഈ പദ്ധതിയുടെ പുനരധിവാസ പാക്കേജിൽ ഉൾപ്പെടുത്താനായി തീരപ്രദേശത്തുനിന്നു മാത്രം 16,000 അപേക്ഷകളാണ് ഗവണ്മെന്റിന് ലഭിച്ചത്. അത്ര വ്യാപകമാണ് കടലോരപ്രദേശത്തെ ജനജീവിതത്തിൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ ആഘാതം. ആരെയും ആ

പ്രതിസന്ധി നേരിടുന്ന അനേകായിരം കുടുംബങ്ങളെ തൽക്കാലം നിശ്ചിതമാക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി 10,000 'നല്ല' തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുമെന്ന പൊള്ളയായ ഒരു പഠനറിപ്പോർട്ട് സർക്കാർ പുറത്തിറക്കി പ്രചരിപ്പിച്ചത്. ശുദ്ധമനസ്കരായ തീരദേശവാസികൾ ഈ പൊള്ളയായ എസ്റ്റി

മുഖത്തിനുവേണ്ടി ബ്രേക്ക്വാട്ടർ നിർമ്മിക്കുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന ആഘാതത്തിൽ നിന്നും ശംഖുംമുഖത്തേയും അനുബന്ധ പ്രദേശങ്ങളെയും സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് കടൽ ഭിത്തികൾ കെട്ടേണ്ടിവരും എന്നാണ് വിദഗ്ധാഭിപ്രായം. റിക്ലമേഷനുവേണ്ടി വിഴിഞ്ഞത്തെ കടലിന്റെ കുറച്ചുഭാഗം നികത്തുമ്പോൾ കടൽ കയറാൻ സാധ്യതയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ മത്സ്യബന്ധന കുടുംബങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന അടിമലത്തുറയും ഉൾപ്പെടും. ഇക്കാര്യങ്ങളിലൊന്നും വേണ്ടത്ര പഠനം നടത്താതെയാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. വിഴിഞ്ഞത്തും, സമീപപ്രദേശങ്ങളിലും തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയുടെ മറ്റുഭാഗങ്ങളിലുമുള്ള ജനങ്ങൾ ഗൗതം അദാനിക്കുവേണ്ടി ഇത്രയും നാശനഷ്ടങ്ങൾ സഹിക്കേണ്ടതുണ്ടോ എന്നതിന് ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയും കെ. ബാബുവും മറുപടി പറയണം.

മേറ്റിനെ വിശ്വസിക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ പറയുന്നത് ഈ പദ്ധതിക്ക് വൈദഗ്ദ്ധ്യമുള്ള 600 പേരുടെ സേവനമേ വേണ്ടിവരികയുള്ളൂ എന്നാണ്. അതിൽ തദ്ദേശവാസികളാരെങ്കിലും ഉണ്ടാകുമോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. ഒരുപക്ഷേ വിരലിലെണ്ണാവുന്നവരായിരിക്കും. വലിയ കപ്പലുകളിൽ നിന്നും കണ്ടെയ്നറുകൾ ചെറിയ കപ്പലുകളിലും വലിയ ലോറികളിലും നിറയ്ക്കുന്നതിന് 10 മുതൽ 140 ടൺ വരെ ഭാരമുയർത്താൻ പ്രാപ്തിയുള്ള ക്രെയിനുകളുള്ളതുകൊണ്ട് തുറമുഖപദ്ധതി കൂടുതൽ തൊഴിലവസരങ്ങളുണ്ടാകുമെന്ന പ്രതീക്ഷ ഇപ്പോൾ നഷ്ടപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്.

**വല്ലാർപാടത്തെ വാഗ്ദാനങ്ങൾ**

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മുഖ്യമന്ത്രി വളരെ ലാഘവത്തോടെ വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്ന നഷ്ടപരിഹാരങ്ങളും പുരയിവാസ പാക്കേജുകളും വിശ്വസിക്കാൻ കഴിയാത്തതാണ്. വല്ലാർപാടം പദ്ധതിയുടെ ഇരകളുടെ അനുഭവം നേക്കാം. വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനലിനുവേണ്ടി കൊച്ചിയിൽ 2008 മുതൽ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കലിലൂടെ ചിതറിപ്പോയത് 316 കുടുംബങ്ങളാണ്. അവരിൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷം പേരുടെയും ജീവിതം ഇന്നും അനിശ്ചിതത്വത്തിൽ തുടരുന്നു. ഏതു വിധേനയും അവരെ ഒഴിപ്പിച്ചെടുക്കാൻ അന്ന് പല മോഹന വാഗ്ദാനങ്ങളും സർക്കാർ നൽകിയിരുന്നു. പകരം ഭൂമി, വീടുകൾ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള ധനസഹായം, ഓരോ കുടുംബത്തിലേയും ഒരാൾക്ക് ജോലി, വീട് പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതുവരെ വാടകയ്ക്ക് താമസിക്കുന്നതിന് മാസം 5,000 രൂപ വാടക അങ്ങനെ പോയി ആ വാഗ്ദാനങ്ങളുടെ സ്ഥിരം പല്ലവി. എന്നാൽ അവയിലധികവും പൊള്ളയായിരുന്നു എന്ന് കാലം തെളിയിച്ചു. അനേകം കേസുകളിൽ വീട് പുനർനിർമ്മാണം നടന്നില്ല, മാസവാടക സർക്കാർ കൊടുക്കുന്നതുമില്ല. ഇങ്ങനെയാണ് വല്ലാർപാടത്തെ വാഗ്ദാനങ്ങൾ പരിണമിച്ചത്.

വല്ലാർപാടം പദ്ധതിയുടെ ഇരകളുടെ എണ്ണം കുറവാണ്. എങ്കിലും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഇരകൾ പതിനായിരങ്ങളാണ്. വിഴിഞ്ഞത്തും, സമീപപ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്നും 20,000 ത്തിലധികം കുടുംബങ്ങളെയാണ് ഒഴിപ്പിക്കേണ്ടിവരുന്നതും പുനരധിവസിപ്പിക്കേണ്ടിവരുന്നതും. അരലക്ഷത്തിൽപ്പരം ആളുകളുടെ പാർപ്പിടങ്ങളാണ് ഇടിച്ചുനിരത്താൻ പോകുന്നത്. ഇവരെയെല്ലാം തൃപ്തികരമായ രീതിയിൽ പുനരധിവസിപ്പിക്കുക അസംഭവ്യമാണ്. വിഴി

ഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമായി കഴിയുന്നതോടെ വടക്ക് ഭാഗത്ത് ശംഖുംമുഖം മുതൽ വേളിവരെയുള്ള 3000 കുടുംബങ്ങളുടെ പുനരധിവാസത്തിനായി ലത്തീൻ അതിരൂപതയുമായി ഉണ്ടാക്കിയ കരാർപ്രകാരം 475 കോടി രൂപ മാറ്റിവെയ്ക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിമൂലമുണ്ടാകുന്ന പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതത്തെ ഉറപ്പിക്കുന്നതാണ്? പദ്ധതി പ്രവർത്തനം തുടങ്ങി വടക്ക് അഞ്ചുതെങ്ങുവരെയുള്ള പതിനായിരകണക്കിന് മത്സ്യത്തൊഴിലാളി കുടുംബങ്ങളെ മാറ്റിപാർപ്പിക്കേണ്ടിവരുമെന്ന്, ഈ രംഗത്തെ വിദഗ്ദ്ധർ മുന്നറിയിപ്പു നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. കൂടാതെ മണ്ണടിഞ്ഞ് കടൽത്തീരത്തിന്റെ വീതി കൂടുന്നതുകൊണ്ട് പദ്ധതിയുടെ തെക്കുഭാഗത്ത് പൊഴിയൂർ വരെയുള്ള മത്സ്യത്തൊഴിലാളി കുടുംബങ്ങൾക്കും മത്സ്യബന്ധനം അസാധ്യമാകും. ഇക്കാര്യം ഭാവിയിൽ സൂഷ്ടിക്കുന്ന അരക്ഷിതാവസ്ഥ വളരെ വലുതാണ്. തൽക്കാലം പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ സർക്കാർ കുറേ നൂലാമാലകളടങ്ങിയ പാക്കേജുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ചെങ്കിലും, പെൻഷൻ കൊടുക്കാൻ പോലും കടംവാങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കേരള സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ച് വൻതോതിലുള്ള നഷ്ടപരിഹാരവും പുനരധിവാസവും പ്രയാസമാകും. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ മേൽവിവരിച്ച എല്ലാ വശങ്ങളും കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് ഈ പദ്ധതി കേരള സംസ്ഥാനത്തിനോ, ജനങ്ങൾക്കോ ഒരു പ്രയോജനവും ചെയ്യുകയില്ല എന്ന് വിഖ്യാതനായ എഞ്ചിനീയർ ഇ. ശ്രീധരൻ കേരളത്തിൽ പറഞ്ഞത്.

ഒരുകാര്യം നാമോർക്കണം, ഇന്ത്യയിൽ കുറേ അംബാനിമാരെ സൂഷ്ടിച്ച്, ഇന്ത്യ ഒരു വികസിത രാജ്യമാണെന്ന് കൃത്രിമമായി സ്ഥാപിക്കണമെന്ന ഒരു സ്വപ്നം മുൻപ്രധാനമന്ത്രി ഡോ. മൻമോഹൻ സിംഗിനുണ്ടായിരുന്നു. ആ സ്വപ്നം സാക്ഷാത്കരിക്കാനായി അദ്ദേഹം ഇന്ത്യൻ ഡെമോക്രസിയെ ഒരു കോർപ്പറേറ്റോക്രസിയുടെ പാതയിലേക്കു നയിച്ചു. ഇന്ത്യൻ ജനതയുടെ പൊതുസ്വത്തായ പെട്രോളിയം, കൽക്കരി, പലവിധം അയിരുകൾ, ധാതുക്കൾ മുതലായ പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളെല്ലാം കൊള്ളയടിച്ച് വേഗം പണക്കാരാകാൻ കുറേപ്പേരെ അദ്ദേഹം സഹായിച്ചു. അതിവേഗം കുറേപ്പേർ സമ്പന്നരായി. അംബാനി ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ പണക്കാരനുമായി. ഇപ്പോഴത്തെ പ്രധാനമന്ത്രി നരേന്ദ്രമോദിയ്ക്കും അതുപോലെ ഒരു സ്വപ്നമുണ്ട്. അത്, തന്റെ ഏറ്റവും അടുത്ത സഹായിയായ ഗൗതം അദാനിയെ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റ

⇒ കാർ നിർമ്മാതാക്കളുടെ വിപണി വിപുലീകരണത്തിനാണ് ഉമ്മൻചാണ്ടി സർക്കാർ അക്ഷീണം യത്നിക്കുന്നത് ⇒

വും വലിയ പണക്കാരനാക്കുക എന്നതാണ്. **റോഡ് വീതികൂട്ടൽ പദ്ധതി** 'വികസനം' എന്ന ലേബലിൽ യൂറോപ്പിലെയും, അമേരിക്കയിലെയും വൻകിട കാർ നിർമ്മാണ കമ്പനികളുടെ വിപണി വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള വിടുവേലയാണ് ലോകബാങ്കിൽ നിന്നും പണം കടമെടുത്ത് നടത്തുന്ന റോഡുവീതികൂട്ടൽ പരിപാടിയിലൂടെ ഉമ്മൻചാണ്ടി സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. പ്രലോഭനങ്ങൾക്ക് വഴങ്ങുന്ന അവികസിതരാജ്യങ്ങളിലെ ഭരണാധികാരികളെ ആഗോള കുത്തകകളുടെ താൽപര്യമനുസരിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിന് വിദേശത്തുനിന്നുള്ള റിമോട്ട് കൺട്രോൾ ഉപയോഗിക്കുന്നത് ഇന്ന് വ്യാപകമാണ്. രാഷ്ട്രങ്ങൾക്ക് പണം കടംകൊടുക്കുന്ന അന്താരാഷ്ട്ര ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളായ ലോകബാങ്കും, ഐ.എം.എഫ്-ഉം ഈ പ്രക്രിയയിലെ സജീവ പങ്കാളികളാണ്. അമേരിക്കയിലെയും യൂറോപ്പിലെയും മറ്റും വികസിതരാജ്യങ്ങളിൽ കാറുകളുടെയും, ലോറികളുടെയും ഉപഭോഗം പരമാവധിയായിരിക്കുന്നതിനാൽ ഈ രാജ്യങ്ങളിൽ ഇനി കൂടുതൽ കാറുകൾ വിറ്റഴിക്കാൻ സാധിക്കില്ലെന്നും, ഭാവിയിൽ കൂടുതൽ കാറുകൾ വിറ്റഴിക്കുന്നതിനുള്ള ഏറ്റവും വലിയ സാധ്യതാമാർക്കറ്റ് ഏഷ്യയിലെയും ആഫ്രിക്കയിലെയും ലാറ്റിൻ അമേരിക്കയിലെയും അവികസിതരാജ്യങ്ങളാണെന്നും അവയിലെ കാർ വിപണി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ഈ രാജ്യങ്ങളിൽ ഇപ്പോഴുള്ള മോട്ടോർ റോഡുകൾക്ക് ഗണ്യമായി വീതി കൂട്ടേണ്ട

തുണ്ടെന്നുമുള്ള വിലയിരുത്തൽ വൻകിട കാർ കമ്പനികൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ആ ലക്ഷ്യം, അവരുടെ പോക്കറ്റിൽ നിന്നും ഒരു ചില്ലിക്കാശുപോലും ചിലവില്ലാതെ, അവികസിതരാജ്യങ്ങളെക്കൊണ്ട് ലോകബാങ്കിൽ നിന്ന് പണം പലിശയ്ക്കെടുപ്പിച്ച് നടത്തുകയാണ് ഉദ്ദേശം. അവികസിത രാജ്യങ്ങൾ ലോകബാങ്കിനെ വികസന ലോണിനായി സമീപിക്കുമ്പോൾ റോഡുകളുടെ വീതി 45-ഉം, 60-ഉം മീറ്ററുകളായി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് എത്ര കടം വേണമെങ്കിലും തരാം എന്ന നിബന്ധനയോടെയാണ് ലോകബാങ്ക് ഇതിന് ലോൺ അനുവദിക്കുന്നത്. അത് ശരിയായി ചെയ്യുന്നുണ്ടോ എന്ന് മോണിറ്റർ ചെയ്യാൻ ലോകബാങ്കിന്റെ ഉദ്യാഗസ്ഥന്മാർ ഈ രാജ്യങ്ങൾ സന്ദർശിക്കാറുണ്ട്. ഏതാനും മാസങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥൻ ഇതന്വേഷിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി കൊച്ചിയിലും വന്നിരുന്നു. ലോകബാങ്ക് ഈ വിധത്തിലുള്ള സമ്മർദ്ദം ഇന്ത്യ മുതലായ അവികസിത രാജ്യങ്ങളുടെ മേൽ ചെലുത്തുന്നത് അമേരിക്കയിലെയും, യൂറോപ്പിലെയും വൻകിട കാർ കമ്പനികളുടെ താല്പര്യപ്രകാരമാണ്.

**ബ്രൂണോ ക്രൈസ്കി പറഞ്ഞത്** ഈ വിധത്തിലുള്ള അമേരിക്കൻ-യൂറോപ്യൻ കാർ കമ്പനികളുടെ ഒരു ആസൂത്രണപദ്ധതി റോഡുകൾ വീതി കൂട്ടലിന്റെ പിന്നിലുണ്ടെന്ന് ഏതാനും വർഷങ്ങൾക്കു മുമ്പ് ഓസ്ട്രിയയിലെ മുൻ ചാൻസലർ (പ്രധാനമന്ത്രി) ഡോ. ബ്രൂണോക്രൈസ്കി ഒരു സംഭാഷണമദ്ധ്യേ എനോട് വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. ഉദ്ദേശശുദ്ധി

യോടെയല്ല ലോകബാങ്ക് അവികസിത രാജ്യങ്ങൾക്ക് റോഡുകൾ വീതി കൂട്ടുന്നതിന് കടം കൊടുക്കുന്നതെന്നും, അത് അമേരിക്കയിലെയും, യൂറോപ്പിലെയും ആഗോള ഓട്ടോമൊബൈൽ നിർമ്മാതാക്കളുടെ കാറുകളുടെയും ലോറികളുടെയും വിൽപന വർദ്ധിപ്പിക്കാനാണെന്നുമാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. ലോകബാങ്കിന്റെ ഈ സമ്മർദ്ദ തന്ത്രം ഏഷ്യയിലെ അവികസിത രാജ്യങ്ങളുടെ മേൽ മാത്രമല്ല ആഫ്രിക്കയിലെയും ലാറ്റിൻ അമേരിക്കയിലെയും അവികസിത രാജ്യങ്ങളുടെ മേലും ചെലുത്തുന്നുണ്ട്. ചുരുക്കത്തിൽ, കടഭാരം വർദ്ധിക്കുന്നത് അവികസിത രാജ്യങ്ങളിലെ ജനങ്ങളുടെ ചുമലിൽ; അതിന്റെ ഗുണഭോക്താക്കൾ പാശ്ചാത്യരാജ്യ



⇒ ഈ രണ്ടു പദ്ധതികളും ഗുരുതരമായ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളാണ് സൃഷ്ടിക്കാൻ പോകുന്നത് ⇒

ങ്ങളിലെ കുത്തക കാർ കമ്പനികൾ. അങ്ങനെ അമേരിക്കയിലെയും യൂറോപ്പിലെയും വൻകിട കാർ നിർമ്മാതാക്കളുടെ വിപണി വിപുലീകരണത്തിനാണ് ഉമ്മൻചാണ്ടി സർക്കാർ അക്ഷീണം യത്നിക്കുന്നത്. കുറേ കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് പണമുണ്ടാക്കാനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്നതോടൊപ്പം, കൂണുകൾ പോലെ അനേകം ചെറുതും വലുതുമായ മാഫിയാസംഘങ്ങളെ സൃഷ്ടിക്കാനും ഇത് വഴിയൊരുക്കുന്നുണ്ട്.

**കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ**

ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ കേരളത്തിലെ റോഡുകൾക്ക് ഒരു പ്രത്യേകതയുണ്ട്. അവ മിക്കവാറും 7-8 മീറ്റർ വീതിയുള്ള രണ്ടുവരിപ്പാതകളാണ്. കൂടാതെ ഈ റോഡുകളുടെ ഇരുവശങ്ങളും വീടുകളും കടകളും കൊണ്ട് നിറഞ്ഞവയാണ്. ഇവയെല്ലാം തന്നെ ശരാശരി (റോഡുൾപ്പെടെ) 30 മീറ്ററിനകത്താണിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് നിലവിലുള്ള 7-8 മീറ്റർ വീതിയുള്ള രണ്ടുവരി പാതകൾ, അമേരിക്കയിലെയും യൂറോപ്പിലെയും കാർ നിർമ്മാതാക്കൾ അവരുടെ കൂടുതൽ കാറുകൾ വിറ്റഴിക്കുതിനുവേണ്ടി ലോകബാങ്കുവഴി ആവശ്യപ്പെടുന്നതുപോലെ 45-0, 60-0 മീറ്റർ വീതിയുള്ള 4-വരി പാതകളും 6-വരി പാതകളും നിർമ്മിക്കാനിറങ്ങിയാൽ ഇന്ന് ഈ റോഡുകളുടെ രണ്ടുവശത്തും സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന എല്ലാ വീടുകളും, എല്ലാ കടകളും ഇടിച്ചു നിരത്തേണ്ടിവരും. മൂന്നരലക്ഷം വീടുകളാണ് അങ്ങനെ പാശ്ചാത്യ കാർ കമ്പനികളുടെ വിലപന വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് കേരളത്തിൽ ഇടിച്ചുനിരത്തേണ്ടിവരുന്നതെന്നാണ് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നത്. ഇത്രയും വ്യാപകമായ നാശനഷ്ടം മനുഷ്യർ വരുത്തിയിട്ട് ഇവ പുതിയ ഇടങ്ങളിൽ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള സ്ഥലവും ഭവനനിർമ്മാണ സാമഗ്രികളും അവ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള വിദഗ്ദ്ധ മേസ്തിരിമാരും ഇപ്പോൾതന്നെ ലഭ്യമല്ലാത്ത കേരളത്തിൽ എങ്ങനെയാണ് സ്വരൂപിക്കുക? ഇവയുണ്ടാക്കുന്ന ഗുരുതരമായ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളോ?

കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് യാത്രചെയ്യാനും അവർക്കാവശ്യമുള്ള സാധന സാമഗ്രികൾ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതിനും നല്ലവണ്ണം അറ്റകുറ്റപ്പണി ചെയ്തു സംരക്ഷിക്കുന്ന എട്ടോ ഒമ്പതോമീറ്റർ വീതിയുള്ള രണ്ടുവരി പാതയുടെ ആവശ്യമേ ഉള്ളൂ. അതിന് കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ഇരുവശങ്ങളിലും ഇപ്പോൾ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന വീടുകളും, കടകളും ജെ.സി.ബി-കൊണ്ട് ഇടിച്ചു നിരത്തേണ്ട ആവശ്യമില്ല. ഈ നശീകരണം ഉണ്ടാക്കാനിടയു

ള്ള മാനുഷിക പ്രശ്നങ്ങളും, തൊഴിൽ പ്രശ്നങ്ങളും, വരുമാനപ്രശ്നങ്ങളും പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളും ജനങ്ങളിൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കരുത്. ഇത് ലോകബാങ്കിൽ നിന്നും കടമെടുത്തു നടത്തുന്ന ഒരു ജനവിരുദ്ധ പരിപാടിയാണ്. അതങ്ങനെയൊന്ന കാണ്മാനും. അല്ലാതെ ഇത് ഒരു 'വികസന' പരിപാടിയില്ല. കേരളം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത് ജനവാസമില്ലാത്ത പശ്ചിമേഷ്യയിലെ മരുഭൂമിയിലല്ല എന്ന വസ്തുത സർക്കാർ മറക്കരുത്. ഭൂമിക്ക് വളരെ തെരുക്കും അനുഭവപ്പെടു ഒരു ഭൂപ്രദേശമാണ്.

**ഈ പദ്ധതികൾ ഉപേക്ഷിക്കുക**

ഉമ്മൻചാണ്ടി സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കാൻ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്ന വിഴിഞ്ഞം കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ പദ്ധതിയും, റോഡ് വീതികൂട്ടൽ പദ്ധതിയും വിനാശകരമായ രണ്ടു ജനവിരുദ്ധപദ്ധതികളാണ്. ഈ രണ്ടു പദ്ധതികളും ഗുരുതരമായ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളാണ് സൃഷ്ടിക്കാൻ പോകുന്നത്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ചുമലിൽ വേണ്ടാത്ത കടലാരം കയറ്റിക്കൊണ്ട് ഗൗതം അദാനിക്കും, ഗ്ലോബൽ ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനികൾക്കും, അമേരിക്കയിലെയും യൂറോപ്പിലേയും ജപ്പാനിലേയും മറ്റും കാർ നിർമ്മാതാക്കൾക്കും കൊയ്യുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നത് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളോടു ചെയ്യുന്ന ഒരു കുറ്റകൃത്യമാണ്. ■

**സാമൂഹ്യ പ്രവർത്തകരുടെ ശ്രദ്ധയ്ക്ക്**

പരിസ്ഥിതി-വിഭവസംരക്ഷണത്തിനും മനുഷ്യാവകാശങ്ങൾക്കും വേണ്ടി നടക്കുന്ന ജനകീയ സമരങ്ങളേയും പ്രശ്നങ്ങളേയും പരിചയപ്പെടുത്തുന്നതിനായി തുടർച്ചയായി ശ്രമിക്കുന്ന മാധ്യമമെന്നനിലയിൽ വലുതും ചെറുതുമായ എല്ലാ സമരങ്ങളുടെയും അറിയിപ്പുകൾ, നോട്ടീസുകൾ, പഠനങ്ങൾ, പത്രവാർത്തകൾ, ഫോട്ടോകൾ തുടങ്ങിയവ കേരളീയർക്കായി ലേക്ക് അയച്ചു തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. പൊതുപ്രവർത്തകർക്കും പരിതാക്കൾക്കും ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ രൂപകല്പന ചെയ്തിട്ടുള്ള കേരളീയം റിസോഴ്സ് സെന്ററിലേക്കും ഇത്തരം ഡോക്യുമെന്റുകൾ ആവശ്യമാണ്.

വിലാസം :  
കേരളീയം, കൊക്കാല, തൃശ്ശൂർ - 680021  
mailkeralalayam@gmail.com