

⇒ ആ സമയത്താണ് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്ന പെരുമ്പാതയെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾ കടന്നുവരുന്നത് ⇒

എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകളാണോ അതിവേഗപാതകൾ എന്ന സങ്കല്പം കേരളത്തിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്? എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പദ്ധതിയെ സമരത്തിലൂടെ പരാജയപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞെങ്കിലും അതിവേഗപാത വേണമെന്ന ആവശ്യം ഇപ്പോഴും ദേശീയപാത വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി തുടരുകയാണല്ലോ?

തീർച്ചയായും. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്ന ആശയമാണ് അതിവേഗപാതകളെക്കുറിച്ചുള്ള സങ്കല്പങ്ങൾ കേരളത്തിലെ മധ്യവർഗ്ഗ സമൂഹത്തിന്റെ മനസ്സിൽ കുടിയിരുത്തുന്നത്. ശരാശരി സാമ്പത്തികശേഷിയുള്ള കുടുംബങ്ങളെല്ലാം സ്വന്തമായി ഒരു കാർ വാങ്ങിത്തുടങ്ങിയ കാലം കുടിയായിരുന്നു അത്. കേരളത്തിൽ സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ക്രമാതീതമായി കൂടുകയും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് പതിവായിത്തീരുകയും ചെയ്തു. ദേശീയപാതകളടക്കമുള്ള പൊതുമരാമത്തുകളുടെ വീതി കൂട്ടാതെ മറ്റുമാർഗ്ഗങ്ങളില്ല എന്ന അവസ്ഥ വന്നു. ആ സമയത്താണ് എക്സ്പ്രസ്

റോഡിന് വീതികൂടുമ്പോൾ ഈ നാടിന് എന്തു സംഭവിക്കുന്നു ?

വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ഗതാഗതാവശ്യങ്ങൾ പരിഗണിച്ച് കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകൾ വികസിപ്പിക്കുക എന്നത് ഇന്ന് സംസ്ഥാനം ഏറെ ചർച്ച ചെയ്തു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു വിഷയമാണ്. വാഹനപ്പെരുപ്പത്തെ താങ്ങാൻ കഴിയുന്നവിധം ദേശീയപാതകൾക്ക് വീതി കൂട്ടേണ്ടത് പ്രധാനമാണ്. എന്നാൽ ഇതിന്റെ മറവിൽ കേരളത്തിൽ നടക്കുന്നത് പൊതു നിരത്തുകളുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണവും ചുങ്കം പിരിക്കലും അഴിമതിയും വൻ കുടിയിറക്കലുമാണ്. റോഡ് വികസനം എന്ന പേരിൽ അരങ്ങേറുന്ന കൊള്ളകളെക്കുറിച്ച് ദേശീയപാത സമരസമിതി സംസ്ഥാന കൺവീനറുമായി ഒരു ദീർഘസംഭാഷണം.

■ ഹാഷിം ചേനാമ്പിള്ളി / കേരളീയം

ഹൈവേ എന്ന പെരുമ്പാതയെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾ കടന്നുവരുന്നത്. ഇടതു സർക്കാറായിരുന്നു അന്ന് ഭരിച്ചിരുന്നത്. പി.ജെ. ജോസഫ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രിയും. 100 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഏഴ് മീറ്റർ ഉയരത്തിൽ പോകുന്ന റോഡാണ് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്നാണ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്നത്. സംസ്ഥാന സർക്കാറിന്റേതായിരുന്നു പദ്ധതിയെങ്കിലും ഒരു സ്വകാര്യപങ്കാളിയുമായി ചേർന്ന് രൂപീകരിക്കുന്ന പ്രത്യേക കമ്പനിക്കാണ് നടത്തിപ്പ് ചുമതല നൽകാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. രണ്ട് മന്ത്രിസഭകളുടെ കാലത്തായി രണ്ട് ഏജൻസികൾ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ സാധ്യതയെക്കുറിച്ച് പഠനം നടത്തി. എൽ. ഡി.എഫ് സർക്കാറിന്റെ കാലത്ത് റെറ്റസ് എന്ന പൊതുമേഖല സ്ഥാപനവും യു.ഡി.എഫിന്റെ കാലത്ത് ലി അസോസിയേറ്റ്സ് എന്ന സ്വകാര്യ സ്ഥാപനവും. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയ്ക്ക് അനുകൂലമായ റിപ്പോർട്ട് ലഭിക്കുന്നതിനായി നടത്തിയ പഠനങ്ങളായിരുന്നു ഇവ രണ്ടും. ഉയർന്ന ടോൾ കൊടുക്കാൻ തയ്യാറുള്ള സമ്പന്ന ന്യൂനപക്ഷത്തിന് സഞ്ചരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി കിടപ്പാടം ഒഴിഞ്ഞുകൊടുക്കാൻ തയ്യാറല്ല എന്നൊരു വികാരം എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേക്കെതിരെ കേരളത്തിലെമ്പാടും രൂപപ്പെട്ടു. ഒട്ടേറെ ചെറിയ സംഘടനകളും രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളും എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ പൊള്ളത്തരങ്ങൾ ജനങ്ങൾക്ക് മു

⇒ ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതിയുടെ മറവിൽ അതാണ് കേരളത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ⇒



ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ 45 മീറ്ററായി ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനെതിരെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർ നടത്തുന്ന ഒരു സമരരീതി.

നിൽ തുറന്നുകാണിച്ചതോടെ ജനങ്ങൾ സമരവുമായി രംഗത്തെത്തി. 100 മീറ്റർ വീതിയുള്ള അതിവേഗപാത നിർമ്മിക്കുക എന്നത് കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിക്കും പരിസ്ഥിതിക്കും ഒട്ടും അനുയോജ്യമല്ല എന്ന വസ്തുത ഈ സമരം കേരളത്തെ ബോധ്യപ്പെടുത്തി. വലിയ രീതിയിലുള്ള കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ വേണ്ടിവരും എന്നതും പദ്ധതിക്ക് തിരിച്ചടിയായി. പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ നിന്നെല്ലാം കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനെതിരെ വ്യാപകമായ പ്രതിഷേധങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നു. അതോടെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്ന ആശയം തള്ളിക്കളയാൻ സർക്കാരും നിർബന്ധിതരായി. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പോയതോടെയാണ് നിലവിലുള്ള ദേശീയപാതകൾ വികസിപ്പിക്കുക എന്നതിലേക്ക് ഭരണാധികാരികൾ എത്തുന്നത്.

എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്ന അദ്ധ്യായം അടക്കേണ്ടിവന്നെങ്കിലും അതിന്റെ ഭാഗമായിരുന്ന പൊതുനിരത്തുകളുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണവും ബി.ഒ.ടി-ടോൾ വ്യവസ്ഥകളും നമ്മുടെ പരമ്പരാഗത പാതകളിൽ എങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കാം എന്നതായി അവരുടെ ചിന്ത.

ദേശീയപാതകൾ ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിൽ 45 മീറ്ററായി വികസിപ്പിക്കുക എന്ന ശാഠ്യത്തിലേക്ക് സർക്കാർ എത്തുന്നതിന്റെ തുടക്കം അവിടെ നിന്നുമാണ്. കാസർകോഡ് തലപ്പാടി മുതൽ എറണാകുളം ഇടപ്പള്ളി വരെയുള്ള എൻ.എച്ച് 17ലെ 430 കിലോമീറ്റർ ദൂരവും പാലക്കാട് വാളയാറിൽ തുടങ്ങി തിരുവനന്തപുരം കളിയിക്കാവിള വരെയുള്ള എൻ.എച്ച് 47ലെ 410 കിലോമീറ്ററുമാണ് നാലുവരിപ്പാത പദ്ധതി പ്രകാരം 45 മീറ്ററിൽ ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ വീതി കൂട്ടാനൊരുങ്ങുന്നത്. വീതി കൂട്ടുന്നു എന്ന് കേൾക്കുമ്പോൾ റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നത് നല്ലതല്ലേ എന്ന് തോന്നും. എന്നാൽ ശരിക്കും എന്താണ് സംഭവിക്കുന്നത്? വീതികൂട്ടൽ പൂർണ്ണമാകുന്നതോടെ നിലവിൽ നമ്മൾ സ്വതന്ത്രമായി സഞ്ചരിക്കുന്ന ഈ റോഡുകൾ ചുങ്കം കൊടുത്താൽ മാത്രം പോകാൻ കഴിയുന്ന സ്വകാര്യ പാതകളായി മാറും. പൊതുനിരത്തുകൾ ചുങ്കപ്പാതകളാക്കി മാറ്റിയാൽ മാത്രമേ സ്വകാര്യനിക്ഷേപകർക്കും അതുവഴി രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾക്കും ലാഭമുണ്ടാകൂ. ദേശീയപാത സ്വകാര്യവൽക്കരിച്ചാൽ ഇതെല്ലാം നടക്കും. കച്ചവടത്തിൽ ഇരുകൂട്ടർക്കും ലാഭം. ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതിയുടെ മറവിൽ അതാണ് കേരളത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ദേശീയപാതാ അതോറിട്ടി ഓഫ് ഇന്ത്യയെ നിർവഹണ ഏജൻസിയായി ചുമതലപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടപ്പാക്കുന്ന ദേശീയപാതാ വികസന പരിപാടിയുടെ (എൻ.എച്ച്.ഡി.പി) ഭാഗമാണ് കേരളത്തിൽ ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്ന ബി.ഒ.ടി 45 മീറ്റർ റോഡ് വീതി കൂട്ടൽ പദ്ധതിയും. 2008ൽ കേരള സർക്കാർ ഇതിന്റെ ഇനിഷ്യൽ സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് എഗ്രിമെന്റിൽ ഒപ്പുവച്ചു. ഇന്ത്യയിലെ 55,000 കിലോമീറ്റർ വരുന്ന ദേശീയപാതകൾ 2017 ആകുമ്പോഴേക്കും പൂർണ്ണമായി സ്വകാര്യവൽക്കരിച്ച് വികസിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് കേന്ദ്രം ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്നത്.

ദേശീയപാതയ്ക്ക് 45 മീറ്റർ വീതിയില്ല എന്നതാണോ ഇപ്പോൾ കേരളം നേരിടുന്ന പ്രധാന ഗതാഗത പ്രശ്നം? ഒട്ടനവധി കാര്യങ്ങൾ വേറെയുമില്ലേ?

അതെ, പ്രശ്നങ്ങൾ ഒരുപാടുണ്ട്. ദേശീയ ശരാശരിയേക്കാൾ രണ്ടിരട്ടിയിൽ കൂടുതൽ റോഡുകളുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഇപ്പോൾ തന്നെ രണ്ട് ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ റോഡ് ഇവിടെയുണ്ട് എന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. മലയാളികൾ വളരെയേറെ സഞ്ചരിക്കുന്ന ജനതയാണ് എന്നതി

⇒ ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയാണ് കേരളത്തിൽ അടിയന്തരമായി ചെയ്യേണ്ട കാര്യം ⇒

നാലാണ് റോഡുകളുടെ എണ്ണവും ഇവിടെ ഇത്രയധികം കൂടിയത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ റോഡ് വികസനം അല്ലെങ്കിൽ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളുടെ വികസനം എന്നത് വളരെ ശ്രദ്ധയോടെയും ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെയും കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ട വിഷയമാണിവിടെ. എന്നാൽ അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു ഇടപെടൽ കേരളത്തിൽ ഒരുകാലത്തുമുണ്ടായില്ല എന്നതാണ് സത്യം. റോഡിന് വേണ്ടി ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലം 30-35 വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും റോഡാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എന്നാണ് കേരളത്തിൽ റോഡ് വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ സംഭവിച്ച വലിയ പാളിച്ച. ഉള്ള സ്ഥലം റോഡാക്കി മാറ്റുന്നതിൽ നമ്മുടെ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളെല്ലാം വലിയ മുന്നേറ്റമുണ്ടാക്കിയപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി 1972 മുതൽ ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലം ഇപ്പോഴും ഒന്നിനും ഉപയോഗിക്കാതെ വെറുതെ കിടക്കുകയാണ്. തിരുവനന്ത

റോഡുകളുടെ നിലവാരത്തിൽ തുടരാനുള്ള ഒരു പ്രധാന കാരണം ഇതാണ്. 30 വർഷത്തിലേറെയായി വെറുതെ കിടക്കുന്ന ഈ ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയാണ് കേരളത്തിൽ അടിയന്തരമായി ചെയ്യേണ്ട കാര്യം. പൊന്നുംവില മാത്രം നൽകി ജനങ്ങളുടെ ഭൂമിയേറ്റെടുത്ത് ഇത്തരത്തിൽ വെറുതെ ഇട്ടിരിക്കുന്നതാണ് ശരിക്കും ദേശദ്രോഹം.

നിലവിൽ ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയാണോ (NHAI) ദേശീയപാത വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ അന്തിമതീരുമാനമെടുക്കുന്നത്? സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തെല്ലാം അധികാരങ്ങളാണുള്ളത്?

ദേശീയപാത അതോറിറ്റി രൂപീകരിച്ചിട്ട് അധികകാലമായിട്ടില്ല. ആക്ട് തന്നെ നിലവിൽ വരുന്നത് 1991ൽ ആണ്. അതോറിറ്റി രൂപീകൃതമാകുന്നത് 1995 ലും. ദേശീയപാത

അതോറിറ്റിയെ എല്ലാ റോഡുകളുടെയും ചുമതല ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുത്തിട്ടില്ല. കേന്ദ്ര ഹൈവേ മന്ത്രാലയം ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കുന്ന ദേശീയപാതകളുടെ ചുമതല മാത്രമാണ് ദേശീയപാത അതോറിറ്റിക്കുള്ളത്. അതോറിറ്റി ഒരു ഓട്ടോണമസ് ബോഡിയാണ്. അതോറിറ്റി രൂപീകൃതമായതോടെ എല്ലാ ദേശീയപാതകളുടെയും ചുമതല അവരെ ഏൽപ്പിക്കുകയല്ല ചെയ്തത്. കേരളത്തിൽ തന്നെ എൻ.എച്ച് 47ന്റെയും എൻ.എച്ച് 17ന്റെയും ചുമതല മാത്രമാണ് അതോറിറ്റിയെ ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. മറ്റ് ദേശീയപാതകളുടെ

റോഡിന് വേണ്ടി ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലം 30-35 വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും റോഡാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എന്നാണ് കേരളത്തിൽ റോഡ് വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ സംഭവിച്ച വലിയ പാളിച്ച. ഉള്ള സ്ഥലം റോഡാക്കി മാറ്റുന്നതിൽ നമ്മുടെ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളെല്ലാം വലിയ മുന്നേറ്റമുണ്ടാക്കിയപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി 1972 മുതൽ ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലം ഇപ്പോഴും ഒന്നിനും ഉപയോഗിക്കാതെ വെറുതെ കിടക്കുകയാണ്.

പുരം മുതൽ ചേർത്തല വരെ ദേശീയപാതയുടെ ഇരുവശത്തുമായി വെറുതെ സ്ഥലം ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നത് യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. ഇത് ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലമാണ്. ഇവിടെയെങ്ങും ഏറ്റെടുത്ത സ്ഥലം ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഉപയോഗിച്ചിട്ടില്ല. എൻ.എച്ച് 17ൽ ഇടപള്ളി മുതൽ മുത്തകുന്നം വരെയുള്ള ഭാഗത്തെയും അവസ്ഥ ഇതാണ്. ഇവിടെയും 1972ൽ 30 മീറ്ററായി ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ തുടങ്ങിയതാണ്. 1985ൽ പകുതി പൂർത്തിയായി. 2007 ഓടെ രണ്ടാം ഘട്ടവും പൂർത്തിയായി. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടി പൂർത്തിയായി വർഷങ്ങൾ കഴിഞ്ഞിട്ടും അവിടെ ഇപ്പോഴും പലഭാഗങ്ങളിലും ഏഴ് മീറ്റർ വീതി മാത്രമാണ് റോഡിനുള്ളത്. നമ്മുടെ ദേശീയപാതകൾ ഇപ്പോഴും ഗ്രാമീണ

വികസന പരിപാടികളെല്ലാം നടപ്പിലാക്കുന്നത് സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് വഴിയാണ്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം 2014 മാർച്ചിൽ നടന്നു. കേരളത്തിലെ എൻ.എച്ച് 47ന്റെയും 17ന്റെയും വികസന ചുമതലകൾ ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയിൽ നിന്നും കേന്ദ്ര ഹൈവേ മന്ത്രാലയം എടുത്തുമാറ്റുകയുണ്ടായി. ഹൈവേ അതോറിറ്റി പത്ത് വർഷം പ്രവർത്തിച്ചിട്ടും ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ടും ദേശീയപാത വികസനം പാതിവഴിയിൽ നിലച്ചതുകൊണ്ടുമാണ് അവരിൽ നിന്നും ചുമതല എടുത്തുമാറ്റിയത്. അതോടെ വീണ്ടും ചുമതല കേരള പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കൈവശം എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് വേണമെങ്കിൽ കാര്യങ്ങൾ തീരുമാനിക്കാം എന്നതാണ് സ്ഥിതി. ദേശീയപാത അതോറിറ്റിക്ക്

⇒ സർക്കാർ തന്നെ 31 കിലോമീറ്ററിൽ ആറുവരിപ്പാത നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത് 30 മീറ്റർ വീതിയിലാണ് ⇒

ഈ വിഷയത്തിൽ അഭിപ്രായം പറയാൻ പോലുമുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യമില്ല. കേരളം ഭരിക്കുന്ന ഇടതുസർക്കാരിന് നിലപാടുണ്ടെങ്കിൽ ബി.ഒ.ടിയും ടോളും ഇല്ലാത്ത റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് തീരുമാനമെടുക്കാൻ ഇപ്പോൾ കഴിയും. എന്നാൽ 45 മീറ്ററിൽ ചുങ്കപ്പാത തന്നെ നിർമ്മിക്കും എന്ന വാശിയിലാണ് മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയൻ.

45 മീറ്ററിൽ മാത്രമേ ദേശീയപാതാ വികസനം സാധ്യമാകൂ എന്ന വാദത്തിലും കഴമ്പില്ല. കേന്ദ്ര റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് ഹൈവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ രേഖകൾ പ്രകാരം 30 മീറ്ററിൽ ആറു വരിപ്പാത നിർമ്മിക്കാനാകുമെന്ന് പറയുന്നുണ്ട്. 21.7 മീറ്റർ ഉണ്ടെങ്കിൽ നാലുവരിപ്പാതയും 30 മീറ്റർ ഉണ്ടെങ്കിൽ ആറു വരിപ്പാതയും നിർമ്മിക്കാനാകുമെന്ന് ഹൈവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ തന്നെ രേഖകൾ പറയുന്നു. പാതയുടെ വീതി 45 മീറ്റർ ആണെങ്കിലും 30 മീറ്ററാണെങ്കിലും വാഹനങ്ങൾക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ ലഭിക്കുന്ന സ്ഥലം 14 മീറ്റർ വീതിയുള്ളതാകട്ടെ മാത്രമാണെന്ന കാര്യം ഇവിടെ ബോധപൂർവ്വം രാഷ്ട്രീയക്കാരും സർക്കാരും മറച്ചുവയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. മീഡിയന്റെയും സർവ്വീസ് റോഡിന്റെയും വീതിയിലാണ് വ്യത്യാസം വരുന്നത്. കേരളം പോലെ ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയുള്ള സംസ്ഥാനത്ത് മീഡിയന്റെ വീതി കുറച്ചുകൊണ്ട് 30 മീറ്ററിൽ ദേശീയപാത നിർമ്മിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ അത് ധാരാളമാണ്. ദേശീയപാതയിലെ കരമന-കളിയിക്കാവിള റൂട്ടിൽ സർക്കാർ തന്നെ 31 കിലോമീറ്ററിൽ ആറുവരിപ്പാത നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത് 30 മീറ്റർ വീതിയിലാണ്. 30 മീറ്ററിൽ ദേശീയപാത സാധ്യമാണെന്നതിന് തെളിവാണ് കരമന-കളിയിക്കാവിള റോഡ്.

കഴിഞ്ഞ ജനുവരിയിൽ കഴക്കൂട്ടം മുതൽ വെങ്ങളം വരെ പുതിയ സാധ്യതാ പഠനത്തിന് പദ്ധതിരേഖ തയ്യാറാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു കേന്ദ്ര ഹൈവേ മന്ത്രാലയം ടെണ്ടർ വിളിച്ചിരുന്നല്ലോ? എന്തായിരുന്നു അതിന് കാരണം? പഴയ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിച്ചു എന്നാണോ?

അതിലേക്കെത്തണമെങ്കിൽ കുറച്ചുകാര്യങ്ങൾ വിശദീകരിക്കേണ്ടതായി വരും. കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി നിധിൻ ഗൽകരി കേരളത്തിൽ വന്നപ്പോൾ ഞങ്ങൾ ദേശീയപാത സമരപ്രവർത്തകരെല്ലാം ചേർന്ന് അദ്ദേഹത്തിന് ഒരു നിവേദനം സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ആ നിവേദനത്തിൽ ചില ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവെച്ചിരുന്നു. ഒ

ന്ന്, നിലവിൽ ദേശീയപാതയുടെ പലഭാഗത്തും 30 മുതൽ 45 മീറ്റർ വരെ വീതികൂട്ടാൻ ഭൂമി ലഭ്യമാണ്. വളരെമുമ്പേ ഏറ്റെടുത്ത് വെറുതെ ഇട്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളുണ്ട്. ഇത് ഉപയോഗപ്പെടുത്തി പരമാവധി വീതികൂട്ടി ആറുവരിപ്പാത നിർമ്മിക്കുക. രണ്ട്, ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഏറ്റെടുക്കാൻ ഭൂമിയില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ നടപ്പാക്കുവാൻ നാട്ടി എലവേറ്റഡ് റോഡ് നിർമ്മിക്കുക. ചെറിയ തുണുക്കളിൽ ആറുവരി എലവേറ്റഡ് റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയും. ഹൈദരാബാദ്, ബോംബെ, ജയ്പൂർ തുടങ്ങിയ നഗരങ്ങളിൽ വിജയകരമായി ഇത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. വലിയ നഗരങ്ങൾ ഇടിച്ചുനിർത്തി റോഡിന് വീതികൂട്ടുന്നതിനേക്കാൾ എത്രയോ നല്ലതാണ് എലവേറ്റഡ് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഇടിച്ചുനിർത്തുന്ന കെട്ടിടങ്ങളെല്ലാം എന്തായാലും മറ്റൊരിടത്ത് വീണ്ടും പണിയേണ്ടതായി വരും. എലവേറ്റഡ് റോഡ് വഴി ആ സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കിയാൽ തന്നെ എത്രമാത്രം പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളാണ് നമുക്ക് സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയുന്നത്. കേരളത്തിൽ ദേശീയപാതയുടെ ഇരുവശത്തും തെക്കുവടക്കായി ഒരു നാടപോലെ നഗരങ്ങൾ വളർന്നുവന്ന സ്ഥിതിക്ക് എലവേറ്റഡ് റോഡുപോലെയുള്ള ആശയങ്ങളെക്കുറിച്ച് നമ്മൾ കൂടുതൽ ചിന്തിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. നിവേദനത്തിൽ മൂന്നാമതായി പറഞ്ഞിരുന്ന കാര്യം സമരപ്രവർത്തകരുടെ നിർദ്ദേശമായിരുന്നില്ല. 2011 പാർലമെന്റിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ് കമ്മിറ്റി വച്ച നിർദ്ദേശമായിരുന്നു അത്. മുൻ ഗോവൻ മുഖ്യമന്ത്രി ഫ്രാൻസിസ്കോ സർദ്ദാനി ചെയർമാനായ കമ്മിറ്റിയിൽ കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള അന്നത്തെ ലോകസഭാംഗങ്ങളായ കെ.സി. വേണുഗോപാലും പി. കരുണാകരനുമുണ്ടായിരുന്നു. രാജ്യത്തെ ദേശീയപാതകളുടെ വികസന പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് റിപ്പോർട്ട് നൽകുക എന്നതായിരുന്നു കമ്മിറ്റിയുടെ ചുമതല. കേരളത്തിലെയും ഗോവയിലെയും സവിശേഷമായ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ എന്താണ് മാർഗ്ഗമെന്ന് ദേശീയപാത അതോറിറ്റിയുടെ ചെയർമാനെ നേരിൽ വിളിച്ച് പാർലമെന്റ് കമ്മിറ്റി ചോദിച്ചു. കേരളത്തിലും ഗോവയിലും ജനസാന്ദ്രത കൂടിയതും ഭൂമി ലഭ്യത കുറഞ്ഞതുമാണ് റോഡ് വികസനത്തിന് പ്രശ്നമായി നിൽക്കുന്നതെന്ന് ദേശീയപാത അതോറിറ്റി ചെയർമാൻ അന്ന് മൊഴികൊടുക്കുകയുണ്ടായി. കേരളത്തിൽ ദേശീയപാതയുടെ ഇരുവശത്തും 'റിബൻ ഡെവലപ്മെന്റ്' എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കാവുന്ന തരത്തിൽ കെട്ടിടങ്ങൾ രൂപപ്പെട്ടിരിക്കുക

4.54 Secretary, also added as under:

“Sir, in States like Kerala, the ideal solution is to have Expressways. You avoid these existing roads altogether and take a new alignment avoiding all human habitations. They should be absolutely green field projects. That is the answer. That is what we should do. But that will cost huge amount of money.”

ദേശീയപാത അതോറിറ്റി ചെയർമാൻ പാർലമെന്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ് കമ്മിറ്റിക്ക് നൽകി മൊഴി (റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്നും).

യാണെന്നും ഭൂമി വാണിജ്യവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടതിനാൽ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന ജനങ്ങൾക്ക് നൽകേണ്ടിവരുന്ന നഷ്ടപരിഹാര തുക വളരെ കൂടുതലായിരിക്കുമെന്നും ദേശീയപാത അതോറിറ്റി ചെയർമാൻ മൊഴി നൽകി. അതുകൊണ്ട് നിലവിലുള്ള ദേശീയപാതയുടെ വീതി കൂട്ടുന്നതിന് പകരം ജനവാസം കുറഞ്ഞ മേഖലകളിലൂടെ പുതിയ റോഡ് നിർമ്മിക്കുക എന്നതാണ് കേരളത്തിൽ വേണ്ടതെന്നും ചെയർമാൻ പറഞ്ഞു. കമ്മിറ്റി പാർലമെന്റിന് നൽകിയ അന്തിമ റിപ്പോർട്ടിൽ ഈ മൊഴി രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ഈ മൂന്ന് ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയ ഒരു നിവേദനമാണ് ഞങ്ങൾ നിയമൻ ഗഡ്കരിക്ക് സമർപ്പിച്ചത്. ദേശീയപാത വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലവിൽ നടത്തിയിട്ടുള്ള പഠനങ്ങൾ സത്യസന്ധമല്ലെന്നും ഞങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ തലപ്പാടി വരെയുള്ള ദൂരത്തിനിടയിൽ പുതിയ പഠനം നടത്തണമെന്നും വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് (ഡി.പി.ആർ) തയ്യാറാക്കണമെന്നും ഞങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെട്ടു. കാരണം ഇതുവരെ നടത്തിയ പഠനങ്ങളെല്ലാം വസ്തുതാവിരുദ്ധമായ റിപ്പോർട്ടുകളാണ് നൽകിയിരുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ തലപ്പാടി വരെയുള്ള ദേശീയപാതയിൽ ഓരോ സ്ക്വയറിനും ഓരോ കമ്പനികളാണ് പഠനം നടത്തിയത്. ഇക്കണോമിക് ഇംപാക്ട് അസസ്‌മെന്റിൽ ഭൂമിയുടെ വില മുപ്പതിനായിരം മുതൽ നാൽപ്പതിനായിരം വരെയാണ് ഈ പഠനങ്ങളിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. ശരിക്കും കേരളത്തിൽ ദേശീയപാതയുടെ ഓരത്ത് അഞ്ച് ലക്ഷത്തിന് മുകളിലാണ് ഭൂമിയുടെ വില എന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. യഥാർത്ഥ ഭൂവില കാണിച്ച് പഠന റിപ്പോർട്ട് നൽകിയാൽ നഷ്ടപരിഹാരം കൂടുതൽ നൽകേണ്ടതായി വരും. പദ്ധതിയുടെ അന്തിമ ചിലവും കൂടും. ആയിരത്തിത്തൊമ്പതു കോടി എന്ന് ചിലപ്പോൾ നാൽപ്പതിനായിരം കോടിയാക്കി മാറ്റും. അത്രക്ക് ചിലവ് വന്നാൽ പദ്ധതി ലാഭകരമല്ല എ

ന്ന് പറഞ്ഞ് ഉറപ്പായും തള്ളിപ്പോകും. അതുകൊണ്ടാണ് പഠനങ്ങൾ ഭൂമിയുടെ വില കുറച്ച് കാണിക്കുന്നത്. ഇതുകൊണ്ട് നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നത് കുടിയൊഴിപ്പെടുന്ന ഇരകൾക്കാണ്. കുടിയൊഴിപ്പെടുന്നവരുടെ എണ്ണവും പഠനങ്ങൾ തെറ്റായാണ് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത അവലോകനത്തിൽ പൊളിക്കപ്പെടുന്ന വീടുകളുടെ എണ്ണവും പകുതിയിൽ താഴെയാണ് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. മുറിക്കേണ്ടി വരുന്ന മരങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലും കണക്കുകൾ തെറ്റാണ്. യഥാർത്ഥ കണക്കുകൾ കാണിച്ചാൽ ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിച്ചെടുമെന്ന് ഉറപ്പുള്ളതുകൊണ്ടാണ് പഠനത്തിൽ ഇവർ കൃത്രിമത്വം കാണിക്കുന്നത്. വലിയ തോതിലുള്ള കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന് കാരണമാകുന്ന ദേശീയപാത വികസനം ഇത്തരത്തിൽ തെറ്റായ കണക്കുകളിലൂടെ നടപ്പിലാക്കപ്പെട്ടാൽ സംസ്ഥാനത്തിന് അത് വലിയ നഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തി വെക്കും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ യഥാർത്ഥ കണക്കുകൾ പുറത്തുകൊണ്ടുവരുന്ന സുതാര്യമായ പഠനം നടക്കേണ്ടതുണ്ട്. ആ റിപ്പോർട്ട് വരട്ടെ. അതിൽ പദ്ധതി സാമ്പത്തികമായി ലാഭകരമാണെന്ന് പറഞ്ഞാൽ മാത്രമേ ഞങ്ങളിനി ചർച്ചക്ക് തയ്യാറുള്ളൂ.

സമരപ്രവർത്തകർ ഉന്നയിച്ച ഈ ആവശ്യം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞ ജനുവരിയിൽ തിരുവനന്തപുരം കഴക്കൂട്ടം മുതൽ കോഴിക്കോട് വെള്ളം വരെയുള്ള ദേശീയപാതയിൽ പുതിയ പഠനം നടത്തുന്നതിനും വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് (ഡി.പി.ആർ) തയ്യാറാക്കുന്നതിനും കേന്ദ്രസർക്കാർ ടെണ്ടർ വിളിച്ചതും പഠനം ആരംഭിച്ചതും. പഠന റിപ്പോർട്ട് വരാൻ കാലതാമസമെടുക്കും. അതുവരെ ദേശീയപാത 45 മീറ്ററായി വികസിപ്പിക്കുന്ന ബിടെടി പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടു പോകാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ഒരു അധികാരവുമില്ല. എന്നിട്ടും അധികാരമേറ്റനാൾ മുതൽ ദേശീയപാത വികസനം 45 മീറ്ററിൽ തന്നെയാണ് എന്ന് മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയൻ ആവർത്തിച്ചു പറയുന്നത് എ

⇒ ഈ നിയമവിരുദ്ധ പരിപാടിക്ക് കൂട്ടുനിൽക്കുകയാണ് കേരള മുഖ്യൻ ⇨

**National Highways Authority of India(NHAI)
(Ministry of Road Transport & Highways)
Government of India**

NOTICE INVITING TENDER (NIT)

NHAI has decided to carry out Detailed Project Report (DPR) Study for 4 laning of (i) Vengalam to Edapalli section of NH-17 (new NH-66) (from km 230.000 to km 438.600)(package –KL/NH-17-II) (ii) Chertalai to Thiruvananthapuram Section of NH-47 (new NH-66) (from km 379.100 to km 551.900 (package-KL/NH-47/III)under NHDP Phase III in the State of Kerala to be implemented by NHAI .

കഴക്കൂട്ടം മുതൽ വെങ്ങളം വരെയുള്ള ദേശീയപാതയിൽ പുതിയ പാതം നടത്തുന്നതിനും വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിനുമായി 2016 ജനുവരിയിൽ ദേശീയപാത അതോറിറ്റി വിളിച്ചു ടെണ്ടർ.

ന്തുകൊണ്ടാണ്?. ദേശീയപാതയുടെ കാര്യത്തിൽ ഇനി ചർച്ചയില്ലെന്നാണ് മുഖ്യമന്ത്രി പറയുന്നത്. മുഖ്യമന്ത്രിയായി ചുമതലയേറ്റു സത്ത ശേഷം പ്രധാനമന്ത്രിയുമായി നടത്തിയ ആദ്യ കൂടിപ്പാർട്ടിയിൽ ബി.ജെ.പി അടിസ്ഥാനത്തിൽ ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് 45 മീറ്ററിൽ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചായിരുന്നു പിണറായിക്ക് പ്രധാനമായും പറയാനുണ്ടായിരുന്നത്. പുതിയ പാതം വരുന്നതുവരെ കാത്തിരിക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥനാണ് മുഖ്യമന്ത്രി. പുതിയ പാത റിപ്പോർട്ട് കേന്ദ്രസർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കപ്പെടുകയും പ്രോജക്ട് അപ്രൈസൽ കമ്മിറ്റി അത് അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്താൽ മാത്രമേ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ ആരംഭിക്കാൻ പാടുള്ളൂ. എന്നാൽ പല ജില്ലകളിലും കളക്ടർമാർ കൂടിയൊഴിക്കപ്പെടുന്നവരുടെ യോഗം വിളിച്ച് അളവുമായി സഹകരിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഇത് നിയമവിരുദ്ധമാണ്. ഈ നിയമവിരുദ്ധ പരിപാടിക്ക് കൂട്ടുനിൽക്കുകയാണ് കേരള മുഖ്യൻ.

അപ്പോൾ കോഴിക്കോട് ജില്ലക്ക് മുകളിലേക്ക് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നുണ്ടല്ലോ. അവിടെ ഇത് ബാധകമല്ലേ ?

ഇപ്പോൾ പാതം നടക്കുന്നത് കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ വെങ്ങളം വരെയാണ്. വെങ്ങളത്തിന് മുകളിലേക്ക് 3-ഡി നോട്ടിഫിക്കേഷൻ ഇറങ്ങിയതിനാലാണ് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നത്. ഹൈവേ ആക്ട് പ്രകാരം ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുമ്പോഴുള്ള ഒരു വ്യവസ്ഥയാണ് 3-ഡി. 3-എ ആണ് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള ആദ്യ നോട്ടിഫിക്കേഷൻ. 3-എ ഇറങ്ങി ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ അളവ് നടന്ന് സർവ്വേ കല്ലുകളിട്ടാൽ മാത്രമേ 3-ഡി ഇറക്കാൻ കഴിയൂ. ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ പറ്റിയില്ലെങ്കിൽ ആ വി

ജ്ഞാപനം റദ്ദാകും. വടക്കൻ ജില്ലകളിലുള്ള സമരപ്രവർത്തകർ ഇത് അറിയാതെപോയി. പലയിടത്തും അളവ് നടന്നു. അതാണ് പ്രശ്നമായത്. എന്നാൽ കോഴിക്കോടിന് തെക്കുള്ള ജില്ലകളിൽ സമരപ്രവർത്തകർ അളവ് തടഞ്ഞതിനാൽ 3-എ നോട്ടിഫിക്കേഷൻ റദ്ദായി. എന്നാൽ വടക്കൻ ജില്ലകളിലെ സമരപ്രവർത്തകരും 45 മീറ്ററിൽ ബിജെപി പാതയാണെങ്കിൽ ഒഴിഞ്ഞുകൊടുക്കില്ലെന്ന നിലപാടിൽ ഉറച്ച് നിൽക്കുകയാണ്.

സമരത്തിലേക്ക് തന്നെ വരാം. ദേശീയപാതസംരക്ഷണസമിതി എന്ന ഒരു ബാനറിന് കീഴിൽ സമരം ആരംഭിച്ചത് എപ്പോഴാണ്. ഇപ്പോൾ എല്ലാ ജില്ലകളിലും സമരം ശക്തമാണല്ലോ. എങ്ങനെയാണ് തുടക്കം?

എറണാകുളം ജില്ലയിലാണ് ആദ്യമായി സമരസമിതി രൂപീകരിക്കപ്പെടുന്നത്. എൻഎച്ച് 17ലെ ഇടപ്പള്ളി മുതൽ ചെറിയപ്പിള്ളി (പറവൂർ) വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് 30 മീറ്ററായി ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടക്കുന്നത് 2002 മുതൽ 2007 വരെയാണ്. ആയിരക്കണക്കിന് ജനങ്ങൾ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടു. അവശേഷിച്ച സ്ഥലങ്ങളിൽ വീടും കടകളുമെല്ലാം പുനർനിർമ്മിച്ച് അവർ ജീവിതത്തിലേക്ക് തിരിച്ചുവരികയായിരുന്നു. ആർക്കും മാന്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടിയിരുന്നില്ല. കടബാധ്യതകൾ ഏറെയുണ്ടായി. പൊന്നുംവില മാത്രം നൽകി ഭൂമിയേറ്റെടുത്തതിനാൽ ഭൂമി നഷ്ടപ്പെട്ട പലർക്കും പകരം ഭൂമി കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ല. അങ്ങനെ ദുരിതപൂർണ്ണമായ ജീവിതത്തിലൂടെ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടവർ കടന്നുപോകുമ്പോഴാണ് അന്നത്തെ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രി ടി.ആർ ബാലു കേരളത്തിലെത്തുന്നത്. എൻഎച്ച് 17ഉം 47ഉം ബിജെപി വ്യവസ്ഥയിൽ 45 മീറ്ററായി വികസിപ്പിക്കാൻ പോവുകയാണെന്ന് അദ്ദേഹം കേരളത്തിൽ വെ

ച്ച് പ്രഖ്യാപിച്ചു. 30 മീറ്ററിനായി സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുത്ത് ദുരിതത്തിൽ കഴിയുന്ന ജനങ്ങൾ ഈ പ്രസ്താവന കേട്ട് ഞെട്ടി. നാലും അഞ്ചും സെന്റിൽ മാത്രമായി അവശേഷിച്ച സ്ഥലത്ത് കഷ്ടപ്പാടുകൾക്കിടയിൽ ജനങ്ങൾ ജീവിതം പുനരാരംഭിക്കാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോഴാണ് വീണ്ടും 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കാൻ തീരുമാനിക്കുന്നത്. 30 മീറ്ററിനായി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട ഈ ഇരകൾ വീണ്ടും കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടും എന്ന സ്ഥിതി വന്നു. ആകെയുള്ള വരുമാനമാർഗ്ഗമായിരുന്ന ചെറിയ കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങൾ പോലും നഷ്ടമായവരാണ് ഇവരിൽ ഏറെയും. ഒരു കാരണവശാലും 45 മീറ്ററിനായി ഇനി ഒഴിഞ്ഞുകൊടുക്കില്ലെന്ന് അവർ തീരുമാനിച്ചു. ഒരു തവണ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടതിന്റെ ദുരിതം അവരെ സ്വാഭാവികമായി സമരത്തിലേക്കെത്തിക്കുകയായിരുന്നു. 45 മീറ്റർ പാതയെ ചെറുക്കാൻ ഇടപെടുത്തിക്കും പറവുരിനുമിടയിലുള്ള ജനങ്ങൾ തീരുമാനിച്ചു. സമരസമിതികൾ രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടു. സംസ്ഥാനത്തെ നാടും 45 മീറ്ററിൽ ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന ജനങ്ങളെ കുടി അണിനിരത്തിയാൽ മാത്രമേ ഇത്രവലിയ ഒരു പദ്ധതിക്കെതിരായ സമരം ഫലപ്രദമാകൂ എന്നതിനാൽ സംസ്ഥാനതലത്തിൽ ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഉണ്ടാവുകയും തുടർന്ന് ജില്ലാ തലത്തിൽ സമരസമിതികൾ രൂപീകൃതമാവുകയും ചെയ്തു.

കുടിയൊഴിപ്പിക്കലാണല്ലോ വലിയ പ്രശ്നം. കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് ആശാവഹമായ ഒന്നും നിലവിലില്ല എന്നാണോ താങ്കൾ പറയുന്നത്. വികസനപദ്ധതികൾക്കായി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്കായി ഒരു നയം ഇവിടെയുണ്ടോ?

കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് അനുകൂലമായി ഒരു നയവും ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലില്ല. കേരളത്തിലധികാരത്തിൽ വന്ന ആദ്യത്തെ ജനകീയ സർക്കാർ ഇ.എം.എസിന്റേതായിരുന്നല്ലോ. ഇ.എം.എസ് ഒപ്പുവെച്ച ആദ്യത്തെ ഫയൽ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനെതിരായ ഒന്നായിരുന്നു. ജന്മിമാർ പാട്ടക്കുടിയാൻമാരെ അവരുടെ ഭൂമിയിൽ നിന്ന് കുടിയൊഴിപ്പിക്കുന്ന കാലത്ത് അത് ഒരു വിപ്ലവകരമായ സംഗതിയായിരുന്നു. എന്നാൽ അതേ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ പിന്തുടർച്ചക്കാരുടെ സർക്കാർ ജനലക്ഷങ്ങളെ കുടിയിറക്കുന്ന ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതി എന്തുവിലകൊടുത്തും നടപ്പാക്കുമെന്ന് ധർമ്മക്കുത്തോടെ പറയുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇരകൾ നേരിടുന്ന

ഏറ്റവും പ്രധാന പ്രശ്നം വികസന പദ്ധതികൾക്കായി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവരോട് അനുഭാവമുള്ള ഒരു മുഖ്യധാരാ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനവും കേരളത്തിലില്ല എന്നതാണ്. മൂലനിലയുടെ അനുഭവം നമുക്കറിയാം. വല്ലാർപാടം ഒരു സ്വപ്നപദ്ധതിയാണ് എന്നാണ് അന്ന് എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർടികളും പറഞ്ഞിരുന്നത്. അതിനുവേണ്ടി കുടിയൊഴിയുന്നത് പോലും അഭിമാനമായി കരുതണമെന്ന് അവർ പറഞ്ഞു. കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനെതിരെ കോടതിയെ സമീപിച്ചപ്പോൾ രാജ്യത്തിന്റെ വികസനത്തിന് മുതൽക്കൂട്ടാകുന്ന ഒരു പദ്ധതിക്ക് ഇത്തരത്തിൽ എതിർ നിൽക്കരുതെന്നാണ് ജഡ്ജി പറഞ്ഞത്. എന്നിട്ടെന്താണ് സംഭവിച്ചത്. സ്വപ്നപദ്ധതി ഇപ്പോൾ വലിയ നഷ്ടത്തിലാണ്. ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് എന്ന കുത്തക കമ്പനിക്ക് ലാഭത്തിലായിരുന്ന നമ്മുടെ പൊതുമേഖല തുറമുഖം പോലും തീറെഴുതിക്കൊടുത്തു. എന്നിട്ടും തീരുന്നില്ല വല്ലാർപാടത്തിന്റെ ബാധ്യത. വല്ലാർപാടം തുറമുഖത്തെ ലാഭകരമാക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ കിണഞ്ഞ് പരിശ്രമിക്കുമ്പോഴും പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട ജനങ്ങൾ ഇപ്പോഴും തെരുവിൽ കഴിയുകയാണ്. പുനരധിവാസമില്ലാതെ കുടിയൊഴിയില്ല എന്ന് പറഞ്ഞവരെ വീട്ടിൽ നിന്നും പിടിച്ചിറക്കി അവരുടെ വീടുകൾ പൊളിച്ചുകളഞ്ഞു. അവർ ദിവസങ്ങളോളം മേനക ജംഗ്ഷനിൽ കുടിയൊഴി സമരം ചെയ്തു. ആ സമരത്തിന്റെ ഫലമായാണ് കേരള ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർക്കായി ഒരു പാക്കേജ് സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നത്. ഏഴര വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട മൂന്നുറോളം കുടുംബങ്ങളിൽ നാൽപ്പതോളം പേർക്ക് മാത്രമാണ് പാക്കേജ് പറയുന്ന പുനരധിവാസം ലഭിച്ചത്. മറ്റുള്ളവരിപ്പോഴും വാടക വീടുകളിലും താൽക്കാലിക ഷെഡ്ഡുകളിലും താമസിക്കുകയാണ്. മൂന്നൂറ് കുടുംബങ്ങളുടെ സ്ഥിതി ഇതാണെങ്കിൽ ദേശീയപാതക്ക് വേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന ജനലക്ഷങ്ങളെ സർക്കാർ എങ്ങനെയാണ് പരിഗണിക്കാൻ പോകുന്നത്. അതിൽ ഇരകൾക്ക് സംശയമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് കൃത്യമായ പുനരധിവാസ വ്യവസ്ഥകളും നഷ്ടപരിഹാരവുമില്ലാതെ കുടിയൊഴിയില്ലെന്ന് അവർ പറയുന്നത്. ഹൈവേ ആക്ട് പ്രകാരമാണ് ഇപ്പോൾ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടക്കുന്നത്. കൃത്യമായ പുനരധിവാസ വ്യവസ്ഥ ഇല്ലാത്ത നിയമമാണത്. അതുകൊണ്ടു തന്നെ ജനങ്ങൾക്ക് ആശങ്കയുണ്ട്. ഇതിലൊരു കൃത്യമായ വ്യവസ്ഥയില്ലെങ്കിൽ

ഒരുപാട് മൂലനിമിത്തങ്ങൾ ഇവിടെ സൃഷ്ടിക്കപ്പെട്ടേക്കാം.

നിയമപരവും സാങ്കേതികവുമായി മറ്റെല്ലാം പ്രശ്നങ്ങളാണ് കൂടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവർ നേരിടുന്നത്?

‘പൊന്നുംവില’യാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. 1894ലെ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നിയമത്തിലെ ഒരു വ്യവസ്ഥയാണ് പൊന്നുംവില. ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്തുള്ള നിയമമാണിത്. അന്ന് ഭൂമിയേക്കാൾ വില പൊന്നിനായിരുന്നു. സർക്കാർ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുമ്പോൾ പൊന്നിന്റെ വിലയായിരുന്നു അന്ന് കൊടുത്തിരുന്നത്. ഇന്ന് അതല്ല സ്ഥിതി. പൊന്നിനേക്കാൾ വിലയാണ് ഭൂമിക്ക്. ഭൂമി വാണിജ്യവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഭൂമിയുടെ ഉപയോഗ രീതിയിലും വ്യത്യസം വന്നു. ഭൂ ലഭ്യതയും കുറഞ്ഞു. അങ്ങിനെ ഒരു കാ

തുക കിട്ടുന്നത് തന്നെ വളരെ നീണ്ട ഒരു പ്രക്രിയയിലൂടെയാണ്. കുറേ വർഷങ്ങൾ അതിന് വേണ്ടിവരും. കിട്ടുന്ന തുച്ഛമായ തുകയിൽ നിന്നും പന്ത്രണ്ട് ശതമാനത്തോളം ആദായ നികുതി ഇനത്തിൽ സർക്കാർ പിടിച്ചെടുക്കും. നടപടിക്രമങ്ങൾ കഴിയുമ്പോഴേക്കും ഭൂമി നഷ്ടപ്പെട്ടവർ കടബാധ്യതയിലാകുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. പതിനഞ്ച് വർഷമായി നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടാൻ കാത്തിരിക്കുന്ന ഇരകൾ എറണാകുളം ജില്ലയിലുണ്ട്. 1956ലെ ഹൈവേ ആക്ട് അനുസരിച്ച് ആണ് ഇനിയും ദേശീയപാത വികസനത്തിനായി ഭൂമിയേറ്റെടുക്കാൻ പോകുന്നതെങ്കിൽ മാന്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം ആർക്കും കിട്ടാൻ പോകുന്നില്ല. എന്നിട്ടും ജനങ്ങൾ സഹകരിക്കണം എന്ന് പറയുന്നതിൽ എന്ത് അർത്ഥമാണുള്ളത്. 2013ലെ പുതിയ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നിയമ

കിട്ടുന്ന തുച്ഛമായ തുകയിൽ നിന്നും പന്ത്രണ്ട് ശതമാനത്തോളം ആദായ നികുതി ഇനത്തിൽ സർക്കാർ പിടിച്ചെടുക്കും. നടപടിക്രമങ്ങൾ കഴിയുമ്പോഴേക്കും ഭൂമി നഷ്ടപ്പെട്ടവർ കടബാധ്യതയിലാകുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. പതിനഞ്ച് വർഷമായി നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടാൻ കാത്തിരിക്കുന്ന ഇരകൾ എറണാകുളം ജില്ലയിലുണ്ട്. 1956ലെ ഹൈവേ ആക്ട് അനുസരിച്ച് ആണ് ഇനിയും ദേശീയ പാത വികസനത്തിനായി ഭൂമിയേറ്റെടുക്കാൻ പോകുന്നതെങ്കിൽ മാന്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം ആർക്കും കിട്ടാൻ പോകുന്നില്ല.

ത്തിൽ മാന്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം ഒരു അവകാശമെന്ന് തന്നെ പറയുന്നുണ്ട്. ഇനി മുതൽ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്നത് ഈ നിയമപ്രകാരമാണെന്ന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രി പറയുന്നുണ്ട്. പറയുന്നതിൽ ആത്മാർത്ഥതയുണ്ടെങ്കിൽ ഈ നിയമപ്രകാരം തന്നെ വിചിന്താപനമിറക്കി ഭൂമിയേറ്റെടുക്കണം. എന്നാൽ ഈ നിയമം തന്നെ അട്ടിമറിക്കാനുള്ള സാധ്യതകളാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ നോക്കുന്നത്.

ലത്ത് പൊന്നുംവില നൽകി ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്നത് തീർത്തും അശാസ്ത്രീയമായ നടപടിയാണ്. പൊന്നും വില എങ്ങനെയാണ് നിശ്ചയിക്കുന്നതെന്ന് നോക്കാം. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനുള്ള വിചിന്താപനം ഇറങ്ങുന്നതിന് മുമ്പ് വർഷം മുൻപ് വരെയുള്ള ആധാരങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് അതിൽ അനുയോജ്യമായത് എന്ന് തോന്നുന്ന ഒരു വിലയാണ് സർക്കാർ പൊന്നുംവിലയായി നിശ്ചയിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ സ്റ്റാമ്പ് ഡ്യൂട്ടി വളരെ കൂടുതലായതിനാൽ ആധാരത്തിൽ ഭൂമിയുടെ യഥാർത്ഥ വില കുറച്ചാണ് എപ്പോഴും കാണിക്കാനുള്ളത്. ഇത് സർക്കാരിനും ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും അറിയുന്ന കാര്യമാണ്. ആധാരത്തിലെ വിലയായിരിക്കില്ല ഭൂമിക്ക് ആ സമയത്ത് മാർക്കറ്റിലുള്ളത്. ആധാരത്തിലെ വിലവെച്ച് പൊന്നുംവില നിശ്ചയിച്ചാൽ ആർക്കും മാന്യമായ നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടില്ല. പകരം ഭൂമി വാങ്ങാനും കഴിയില്ല. ഇതിന് ഒരു പരിഹാരം കാണേണ്ടതുണ്ട്. മാത്രമല്ല തുച്ഛമായ ഈ

ബി.ഒ.ടി എന്ന വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് എതിരായി കൂടിയൊഴിപ്പിക്കലോ സമരം നടക്കുന്നത്. എന്തെല്ലാമാണ് ബി.ഒ.ടിയുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ? സ്വകാര്യമൂലധന ശക്തികൾ എങ്ങനെയാണ് ഇതിലൂടെ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നത്?

നവഉദാരവൽക്കരണങ്ങളുടെ ഭാഗമായി വന്ന വ്യവസ്ഥയാണ് ബി.ഒ.ടി (ബിൽഡ്, ഓപ്പറേറ്റ് ആന്റ് ട്രാൻസ്ഫർ) എന്നത്. ഈ വ്യവസ്ഥയിലൂടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനും ഒരു നീണ്ടകാലത്തേക്ക് അവ പ്രവർത്തിപ്പിച്ച് മുടക്കുമുതൽ തിരികെ പിടിക്കുന്നതിനും കമ്പനികൾക്ക് അവസരമുണ്ടാകുന്നു. 2004 ഒക്ടോബർ 21 ന് ലോകബാങ്ക് പ്രസിദ്ധീകരിച്ച പഠന റിപ്പോർട്ട് ഇന്ത്യയുടെ റോഡ്നയം എന്തായിരിക്കണം എന്ന് നിർദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. പാതകൾ പൊതുസ്വത്തുക്കളാണെന്ന ധാരണ ലോകബാങ്ക് മാറ്റിയെഴുതുകയും വിപണിയടിസ്ഥാനമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കാൻ സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. ആ റിപ്പോർ

⇒ ഈ കാലയളവിനുള്ളിൽ മുടക്കുമുതലിന്റെ ഇരട്ടി കമ്പനിക്ക് പിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിയുന്നു ⇒



ചുങ്കപ്പാതയ്ക്ക് എതിരായ സമരത്തിൽ വി.എം. സുധീരൻ. ഹാഷിം ചെന്നാമിള്ളി സമീപം.

ട്ടിൽ തന്നെയാണ് പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം (Public Private Participation-PPP), പണിത്-പ്രവർത്തിച്ച്-കൈമാറ്റം (Build Operate Transfer-BOT) എന്നീ ആശയങ്ങൾ സർക്കാരിന്റെ മുമ്പിൽ വയ്ക്കപ്പെട്ടത്. ഉദാര വൽകരണത്തിന് വഴി തുറന്നിട്ട സർക്കാർ സർവ്വ്യാത്മനാ ആ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. സ്വകാര്യകമ്പനികൾക്ക് മാത്രമാണ് ഈ വ്യവസ്ഥയിലൂടെ ലാഭമുണ്ടാകുന്നത്, സർക്കാർ ഖജനാവിനും പൊതുസമൂഹത്തിനും ഭീമമായ നഷ്ടവും. രണ്ട് തരത്തിലാണ് കമ്പനികൾ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നത്. ഒന്ന്, ദീർഘകാലത്തേക്ക് ടോൾ പിരിച്ചെടുക്കുന്നതിലൂടെ ലഭിക്കുന്ന ലാഭം. രണ്ട്, സർക്കാർ ഗ്രാന്റ് വഴി കിട്ടുന്ന ലാഭം. ബി.ഒ.ടി പദ്ധതി പ്രകാരം ടോൾ പിരിക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം നൽകാറുള്ളത് 15 മുതൽ 30 വർഷം വരെയാണ്. ഈ കാലയളവിനുള്ളിൽ മുടക്കുമുതലിന്റെ ഇരട്ടി കമ്പനിക്ക് പിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിയുന്നു.

കേരളത്തിൽ അതിന്റെ വ്യക്തമായ രണ്ട് ഉദാഹരണങ്ങളാണ് മട്ടാഞ്ചേരി പാലവും തൃശൂരിലെ പാലിയേക്കര ടോൾ പ്ലാസയും. മട്ടാഞ്ചേരിയിലെ പഴയ പാലത്തിന് ബലക്ഷയമാണെന്ന് പറഞ്ഞാണ് അവിടെ പുതിയ പാലം നിർമ്മിക്കുന്നത്. 12 കോടി നിർമ്മാണ ചിലവ് കണക്കാക്കിയ പുതിയ പാലത്തിന് ഏഴ് കോടി രൂപ മുടക്കാൻ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് തയ്യാറായിരുന്നു. ബാക്കി തുക സർക്കാർ കണ്ടെത്തിയാൽ മതിയായിരുന്നു. ജി.സി.ഡി. എയ്ക്കായിരുന്നു പാലത്തിന്റെ ചുമതല. അ

വർ അഞ്ചു കോടി കണ്ടെത്താൻ കഴിയില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ് പാലം നിർമ്മാണം ഗാമൺ ഇന്ത്യ എന്ന സ്വകാര്യ കമ്പനിയെ ബി.ഒ.ടി കരാർ പ്രകാരം ഏൽപ്പിച്ചു. ഗാമൺ ഇന്ത്യ ഏറ്റെടുത്തതോടെ പദ്ധതിയുടെ ചിലവ് കൂടി. 12 കോടി എന്നത് 18 കോടിയായി മാറി. 2001 ആഗസ്റ്റിൽ പാലം പണി പൂർത്തിയാക്കി ടോൾ പിരിവും തുടങ്ങി. ഉയർന്ന ടോൾ നിരക്കിനെതിരെ വലിയ സമരങ്ങളും മട്ടാഞ്ചേരിയിൽ അരങ്ങേറി. ജനരോഷത്തിനിടയിലും 2014 വരെ കമ്പനി ടോൾ പിരിച്ചു. ടോൾ പിരിവിലൂടെ കമ്പനി വലിയ ലാഭമുണ്ടാക്കിയതായി 2004ൽ നടത്തിയ പരിശോധനയിൽ സി.എ.ജി കണ്ടെത്തി. ബി.ഒ.ടി രീതിയിൽ കരാർ കൊടുക്കുമ്പോൾ കൂടുതൽ സുതാര്യതയും ശ്രദ്ധയും വേണമെന്നും ടോൾ പിരിവിലൂടെ കമ്പനി എത്ര പിരിച്ചെടുക്കുമെന്ന് മുൻകൂട്ടി വിലയിരുത്തണമെന്നും

ഓഡിറ്റ് ജനറൽ സർക്കാരിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചു. 18 കോടി ചിലവായ സ്ഥലത്ത് 120 കോടിയോളം ഗാമൺ ഇന്ത്യ പിരിച്ചെടുത്തു. ഒരു ബൈക്ക് പോയാൽ പോലും തർന്നുവീഴുമെന്ന് പറഞ്ഞാണ് മട്ടാഞ്ചേരിയിലെ പഴയ പാലം അടച്ചിട്ടത്. ഇപ്പോൾ ആ പാലവും തുറന്നു പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. രണ്ടിലൂടെയും വാഹനങ്ങൾ പോകുന്നുണ്ട്. പഴയ പാലം ഇതുവരെ പൊളിഞ്ഞുവീണിട്ടില്ല. പിന്നെന്തിനായിരുന്നു അത് പൊളിഞ്ഞുവീഴുമെന്ന് പറഞ്ഞ് അടച്ചിട്ടത്? ഗാമൺ ഇന്ത്യയ്ക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കാനുള്ള കൂതത്രമായിരുന്നു ഇതെന്നാണ് ഇപ്പോൾ ബോധ്യമാകുന്നത്. ഗാമൺ ഇന്ത്യയുടെ ലാഭപങ്ക് കിട്ടിയ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളെല്ലാം ഈ തട്ടിപ്പിനെക്കുറിച്ച് മൗനം പാലിച്ചു.

തൃശൂരിലെ പാലിയേക്കരയിലാണല്ലോ ബി.ഒ.ടി കരാർ പ്രകാരമുള്ള ടോൾ പ്ലാസ ആദ്യമായി വരുന്നത്. ഏറെ സമരങ്ങൾ അവിടെ നടന്നിരുന്നു. എന്താണ് പാലിയേക്കരയിൽ സംഭവിക്കുന്നത്?

മട്ടാഞ്ചേരിയിൽ നടന്നതുതന്നെയാണ് പാലിയേക്കരയിലും സംഭവിക്കുന്നത്. വികസിത രാജ്യങ്ങളിലെല്ലാം നിലവിലുള്ള സമ്പത്തു പാതകൾ നിലനിർത്തിക്കൊണ്ടാണ് പുതിയതായി ടോൾ പാതകൾ നിർമ്മിക്കാറുള്ളത്. എന്നാൽ ഇവിടെ വർഷങ്ങളായി ജനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന റോഡ് വികസിപ്പിച്ച് ഒരു സുപ്രഭാതത്തിൽ ടോൾ പിരിവ് തുടങ്ങുകയാണുണ്ടായത്. 65 കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ള ഇടപ്പള്ളി മുതൽ മണ്ണൂത്തി

⇒ അപ്പോഴേക്കും മുടക്കുമുതലിന്റെ ആറോ ഏഴോ ഇരട്ടി തുകയാണ് കമ്പനിക്ക് ലഭിക്കാൻ പോകുന്നത് ⇒

വരെയുള്ള റോഡ് വികസിപ്പിച്ചതിന്റെ ടോളാണ് പാലിയേക്കരയിൽ പിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ കരാർ കമ്പനിയായ കെ.എം.സി ശരിക്കും നിർമ്മാണം നടത്തിയത് അങ്കമാലി മുതൽ മണ്ണുത്തി വരെയുള്ള 40 കിലോമീറ്റർ റോഡ് മാത്രമാണ്. ടോൾ നിരക്ക് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത് ഇടപ്പള്ളി മുതലും. അതായത് 65 കിലോമീറ്റർ നിരക്കിലുള്ള ടോളാണ് പാലിയേക്കരയിൽ പിരിക്കുന്നത്. അതിനെ സാധൂകരിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ഇതേ കമ്പനിയെക്കൊണ്ട് ആലുവ നഗരത്തിൽ ഒരു മേൽപ്പാലം നിർമ്മിച്ചത്. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനം പോലും ആവശ്യപ്പെടാതെയാണ് ആ പാലം പണിതിരിക്കുന്നത്. പാലം വന്നതുകൊണ്ട് രണ്ട് സിഗ്നൽ കുടി എന്നതല്ലാതെ ഗതാഗത സൗകര്യമൊന്നും മെച്ചപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അതായിരുന്നില്ല പാലം നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഉദ്ദേശവും. ഈ പാലം കളമശ്ശേരിയിലോ ഇടപ്പള്ളിയിലോ പണിതിരുന്നെങ്കിൽ അത് വലിയ ഉപകാരമാകുമായിരുന്നു.

ഇടപ്പള്ളി-മണ്ണുത്തി ദേശീയപാതയിൽ വാഹനത്തിന്റെ വ്യത്യസ്തമനുസരിച്ച് ഓരോ കിലോമീറ്ററിനും വാഹനയുടമ നൽകേണ്ട ടോൾ ഒരു രൂപ മുതൽ 5 രൂപ വരെയാണ്. അതായത് മണ്ണുത്തി മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെയുള്ള 65 കിലോമീറ്റർ ബിടെടി പാതയിലൂടെ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഒരു വാഹനത്തിന് ആ ദൂരം പിന്നിട്ടു കഴിയുമ്പോൾ നൽകേണ്ട മൊത്തം തുക 65 രൂപ മുതൽ 550 രൂപ വരെ. ദിവസവും ആയിരക്കണക്കിന് വാഹനങ്ങളാണ് ഈ പാതയിലൂടെ പോകാറുള്ളത് എന്നോർക്കണം.

അങ്കമാലി-മണ്ണുത്തി പാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ആകെ ചിലവായത് 330 കോടി രൂപയാണ്. ആദ്യ മൂന്ന് വർഷം കൊണ്ടുതന്നെ കമ്പനി ഈ തുക ടോൾ പ്ലാസയിലൂടെ പിരിച്ചെടുത്തു എന്നാണ് വിവരാവകാശ രേഖകൾ പ്രകാരം ലഭിച്ച കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത്. ഇനിയും 15 വർഷം കൂടി കമ്പനി ടോൾ പിരിക്കും. അപ്പോഴേക്കും മുടക്കുമുതലിന്റെ ആറോ ഏഴോ ഇരട്ടി തുകയാണ് കമ്പനിക്ക് ലഭിക്കാൻ പോകുന്നത്. കമ്പനി സർക്കാറിന് നൽകുന്ന കണക്ക് പ്രകാരം ഒരു മാസം ടോൾ പിരിവിലൂടെ കിട്ടുന്ന തുക 7.89 കോടി രൂപയാണ്. ആ കണക്കുവച്ച് കരാറനുസരിച്ചുള്ള 18 വർഷത്തെ ടോൾ പിരിവിലൂടെ 1700 കോടിയിലധികം രൂപ കമ്പനിയുടെ കൈയിലെത്തും. ഇപ്പോഴത്തെ കണക്കു പ്രകാരമാണിത്. ദിനംപ്രതി കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ഇനിയും കൂടിയാൽ തുക ഇതിലും ഉയരും. ശാസ്ത്രസാ

ഹിത്യ പരിഷ്കരണം നടത്തിയ പഠനം പറയുന്നതു പ്രകാരം, ടോളിന്റെ കാലാവധി കഴിയുമ്പോഴേക്കും 3000 മുതൽ 6000 കോടി രൂപ വരെ ഈ കമ്പനിക്ക് ലഭിക്കും. സർക്കാർ ജനങ്ങളുടെ നികുതി പണം കൊണ്ട് വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് നിർമ്മിച്ച ദേശീയപാതയുടെ വീതി കൂട്ടിയതിന്റെ പേരിലാണ് ഈ കൊള്ള നടക്കുന്നത് എന്നോർക്കണം. അല്ലാതെ പുതിയ റോഡ് ഒന്നും ഈ കമ്പനി പണിതിട്ടില്ല. ഉള്ള സമാന്തര റോഡുകൾ തന്നെ കെട്ടിയടയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. ഇത്ര വലിയ കൊള്ള നടന്നിട്ടും കോടതി പോലും പലപ്പോഴും ഈ സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് അനുകൂലമായ നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്നതാണ് ദുർഭാഗ്യകരം. പാലിയേക്കരയിൽ വലിയ സമരങ്ങൾ നടന്നതുകൊണ്ടു മാത്രമാണ് ഒരുപാട് കൊള്ളകൾ അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. കരാറിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇത്ര വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും അവർ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. ദേശീയപാത വികസനം പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ എൻ.എച്ച് 17ലും 47ലുമായി ഇത്തരത്തിലുള്ള ഇരുപതോളം ടോൾ പ്ലാസകൾ കൂടി വരും എന്നതാണ് ഞെട്ടിക്കുന്ന വസ്തുത. ടോൾ പിരിച്ചാലെന്നോ, റോഡ് നന്നായാൽ പോരേ എന്നു പറയുന്ന ഒരു വിഭാഗം ജനങ്ങൾക്ക് അപ്പോഴെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കാം.

ബി.ഒ.ടി പദ്ധതിയിൽ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ മുടക്കുന്നുണ്ടോ? മുമ്പ് സർക്കാർ ഗ്രാന്റ് നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ച് താങ്കൾ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നല്ലോ? എന്താണ് ഈ ഗ്രാന്റ്?

സർക്കാർ ഗ്രാന്റ് വഴി ലഭിക്കുന്ന തുകയാണ് ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിലെ മറ്റൊരു 'ആകർഷണീയത്'. പദ്ധതി ചിലവിന്റെ 40 ശതമാനം തുകയാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഗ്രാന്റായി നൽകുന്നത്. അങ്കമാലി-മണ്ണുത്തി പാത വികസിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഈ വ്യവസ്ഥ നിലവിലുണ്ടായിരുന്നില്ല. അത് 2006 ലെ കരാറാണ്. 2007ൽ ആണ് ഈ വ്യവസ്ഥ നിലവിൽ വരുന്നത്. ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ പദ്ധതികൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ പല കമ്പനികളും മുന്നോട്ടുവരാത്ത ഒരു സാഹചര്യം അന്ന് നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു. പദ്ധതികളുടെ വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് കൂടുതലാണ് എന്നതായിരുന്നു കമ്പനികൾ കാരണമായി പറഞ്ഞിരുന്നത്. അതു പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ബി.കെ. ചതുർവേദി അദ്ധ്യക്ഷനായ ഒരു കമ്മിറ്റിയെ സർക്കാർ നിയോഗിക്കുകയുണ്ടായി. ബി.കെ. ചതുർവേദി കമ്മിറ്റിയുടെ പ്രധാന

പാലിയേക്കര ടോൾ പ്ലാസയിൽ നടക്കുന്നത്

വാഹന ഇനം	വൺവേ	ടുവേ	പ്രതിമാസം	കി.മീ.ന്
കാർ/ജീപ്പ്/ഏസ്	65	95	1945	1.05
നിസാൻ/ടെമ്പോ	115	170	3410	1.80
ബസ്/ലോറി	225	340	6815	3.50
കണ്ടെയ്നർ ചരക്ക് ലോറികൾ	365	550	10,905	5.70

ഇടപ്പള്ളി മുതൽ മണ്ണുത്തി വരെയുള്ള 65 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിനാണ് പാലിയേക്കരയിൽ ടോൾ പിരിക്കുന്നത്. ഒരു ചരക്കുലോറി ലോറിയുടെ ശരാശരി ഇന്ധനക്ഷമത 7-8 കിലോമീറ്റർ ആണ്. അതായത് 58 രൂപയ്ക്ക് ഒരു ലിറ്റർ ഡീസൽ അടിച്ചാൽ 7-8 കിലോമീറ്റർ ഓടും. അപ്പോൾ 65 കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ ഇന്ധന ചിലവ് 465 രൂപ വരും. 65 കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ ടോൾ നൽകേണ്ടത് 365 രൂപയും. ഏകദേശം ഇന്ധന ചിലവിനടുത്ത് ചരക്കുവണ്ടികൾ ചൂങ്കം നൽകേണ്ടിവരുന്നു. ചരക്കുകൂലി വർദ്ധിക്കുന്നതിനും സാധനങ്ങളുടെ വില കൂടുന്നതിനും ഇത് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. രാജ്യത്തെ മൊത്തവില സൂചിക കൂടുന്നതിന് അനുസരിച്ച് എല്ലാവർഷവും ടോൾ നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കമ്പനിക്ക് ബി.ഒ.ടി കരാർ പ്രകാരം അധികാരമുണ്ട്. സാഭാവികമായും സാധനങ്ങളുടെ വില വർദ്ധിക്കുമ്പോൾ മൊത്തവില സൂചിക കൂടും. അതായത് ടോൾ പിരിവ് കാരണം സാധനങ്ങളുടെ വില വർദ്ധിച്ചാലും ലാഭം ടോൾ കമ്പനിക്കുതന്നെ.

നിർദ്ദേശങ്ങളിലൊന്നായിരുന്നു പദ്ധതി ചിലവിന്റെ 40 ശതമാനം തുക ഗ്രാന്റായി നൽകണം എന്നത്. സ്വകാര്യ കമ്പനികളെ അകമഴിഞ്ഞ് സഹായിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ വേറെയുമുണ്ടായിരുന്നു. ടോൾ പിരിവിന്റെ കാലാവധി 30 വർഷത്തേക്ക് നീട്ടി നൽകുക, വിദേശരാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നും ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളെ കസ്റ്റംസ് ഡ്യൂട്ടിയിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കുക, പദ്ധതിയുടെ കരാർ കാണിച്ച് ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും വായ്പയെടുക്കുക, കമ്പനി പദ്ധതി ഉപേക്ഷിച്ചാൽ കടബാധ്യതകൾ സർക്കാർ ചെങ്കനാവിലേക്ക് മാറ്റുക എന്നിവയായിരുന്നു അവയിൽ ചിലത്. നവലിബറൽ നയങ്ങളെ പിൻപറ്റുന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാർ മറ്റൊന്നും നോക്കാതെ ഇക്കാര്യങ്ങളെല്ലാം അതേപടി അംഗീകരിച്ചു. 2007ന് ശേഷമുള്ള പുതിയ കരാറുകളിലെല്ലാം ഇത് ബാധകമായി. അതോടെ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ പദ്ധതി ചെലവ് കുട്ടിക്കാണിക്കാൻ തുടങ്ങി. ഇങ്ങനെ കുട്ടിക്കാണിക്കുന്ന തുകയുടെ 40 ശതമാനം സർക്കാർ ഗ്രാന്റായി ലഭിക്കുന്നതിലൂടെ അവർക്ക് വലിയ ലാഭമുണ്ടാകുന്നു. അതായത് റോഡ് പണിയാനുള്ള കാഴ്ച ഈ ഗ്രാന്റിൽ നിന്നുതന്നെ കണ്ടെത്താം. കമ്പനിക്ക് ഒന്നും ഇറക്കേണ്ടതായി വരില്ല. എന്നാൽ പദ്ധതി ചിലവിൽ കാണിക്കുന്നതിന്റെ പത്തിരട്ടി തുക ടോൾ വഴി പരിച്ചെടുക്കുകയും ചെയ്യാം. ഇക്കാരണത്താൽത്തന്നെ 2007ന്

ശേഷമുണ്ടായ കരാറുകളിലെല്ലാം പദ്ധതി ചിലവുകൾ ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചതായി നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. പുതിയ ബി.ഒ.ടി കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിച്ചാൽ സ്വകാര്യകമ്പനിയോടുള്ള സർക്കാർ വിധേയത്വം നമുക്ക് കൂടുതൽ വ്യക്തമാകും. 1) നിലവിൽ ജനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ദേശീയപാതകൾ ബി.ഒ.ടി കമ്പനികൾക്ക് കൈമാറണം. 2) സ്വകാര്യ കൺസൾട്ടന്സി കമ്പനി തയ്യാറാക്കുന്ന അലൈൻമെന്റ് അനുസരിച്ചുള്ള ഭൂമി മുഴുവൻ സർക്കാർ സ്വന്തം ചെലവിൽ കൂടി യൊഴിപ്പിച്ച് കമ്പനിക്ക് നൽകണം. 3) ഇലക്ട്രിസിറ്റി, ടെലിഫോൺ, പൈപ്പ് ലൈൻ, കേബിൾ തുടങ്ങിയവയെല്ലാം സർക്കാർ സ്വന്തം ചെലവിൽ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കണം. 4) സർക്കാർ ചെലവാക്കുന്ന തുക കൂടി അടങ്ങിയ മൊത്തം എസ്റ്റിമേറ്റിന്റെ (ടി പി സി) 40 ശതമാനം തുക കമ്പനിക്ക് ഗ്രാന്റായി സർക്കാർ ആദ്യമേ നൽകണം. 5) 30 വർഷത്തേക്ക് ടോൾ പിരിക്കാൻ കമ്പനിയെ അനുവദിക്കണം. 6) എല്ലാ വർഷവും ടോൾ നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കമ്പനിക്ക് അനുവാദം നൽകും. 7) ബി.ഒ.ടി റോഡിന് സമാന്തരമായി നിശ്ചിതകാലത്തേക്ക് സർക്കാർ സമാന്തരപാത നിർമ്മിക്കരുത്. 8) സർവീസ് റോഡിലൂടെ യാത്ര ചെയ്താലും ടോൾ ബുക്ക് കടക്കണമെങ്കിൽ ടോൾ കൊടുക്കണം 9) പ്രധാന പാത ഉപയോഗിച്ചാൽ ഇരുചക്ര/മുച്ചക്ര വാഹന

⇒ 30 മീറ്ററിൽ നാലുവരി പാത നിർമ്മിച്ചാൽ ഈ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലുകൾ ഒഴിവാക്കാം ⇒

നങ്ങളിൽ നിന്നും കമ്പനിക്ക് വേണമെങ്കിൽ ടോൾ പിരിക്കാം. 10) ടോൾ പിരിവ് ഊർജ്ജിതമാക്കാൻ സമാന്തരപാതകൾ കമ്പനിക്ക് വേണമെങ്കിൽ അടച്ചുപൂട്ടാം തുടങ്ങിയ ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥകളെല്ലാം ഇന്ത്യയിൽ ഇന്ന് നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്വകാര്യവൽക്കരണ നയങ്ങളുടെ അതി ദാരുണമായ ചിത്രമാണ് നമുക്ക് മുന്നിൽ തുറന്നിടുന്നത്. സാമ്പത്തിക തട്ടിപ്പുകൾ മാത്രമല്ല ബി.ഒ.ടിയുടെ പ്രശ്നം, പൊതുനിരത്തുകൾ അടക്കമുള്ള എല്ലാ പൊതുവിഭവങ്ങളും കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നതിനായി കൈമാറുകയാണ് എന്നതാണ് മുഖ്യപ്രശ്നം. ഇതിനെതിരെ ഇനിയും വലിയ പ്രതിഷേധങ്ങൾ ഉയർന്നുവരേണ്ടതുണ്ട്.

സർക്കാരിന്റെ കൈയിൽ പണമില്ല എന്നതാണല്ലോ ബി.ഒ.ടി കരാറുകളിലേക്ക് പോകുന്നതിന് കാരണമായി പറയുന്നത്. ഇതിൽ എത്രത്തോളം വാസ്തവമുണ്ട്?

സർക്കാരിന്റെ കൈയിൽ കാശില്ല എന്നു പറയുന്നതിൽ എന്ത് വാസ്തവമാണുള്ളത്. ദേശീയപാത 45 മീറ്ററിൽ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടാൻ പോകുന്നത് ഏക

10000 കോടി രൂപയെങ്കിലും പ്രതിവർഷം കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ വാഹനങ്ങൾ വഴി പിരിച്ചെടുക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ വിവിധ ഗതാഗത കുറ്റങ്ങൾക്കുള്ള പിഴ ഇനങ്ങളിലായി കഴിഞ്ഞ 10 വർഷത്തിനുള്ളിൽ കേരളത്തിൽനിന്ന് സർക്കാരിന് ലഭിച്ചത് 28,000 കോടി രൂപയാണ്. റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കേണ്ട ഈ തുക വകമാറ്റി ചെലവഴിച്ചശേഷം, ഖജനാവിൽ പണമില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ് പൊതുവഴികൾ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് വിൽക്കുന്നത് ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായ നടപടിയാണ്.

ദേശം 20 ലക്ഷം കുടുംബങ്ങളാണെന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഇത്രയും പേർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരമായി കൊടുക്കേണ്ടി വരുന്ന തുക എത്ര വലുതായിരിക്കും. കരാർ പ്രകാരം നഷ്ടപരിഹാരം നൽകേണ്ടത് സർക്കാറാണ്. അതിന് സർക്കാരിന്റെ കൈയിൽ പണമുണ്ട്. എന്നാൽ റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ പണമില്ല എന്നുപറയുന്നതിൽ എന്ത് യുക്തിയാണുള്ളത്. 30 മീറ്ററിൽ നാലുവരി പാത നിർമ്മിച്ചാൽ ഈ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലുകൾ ഒഴിവാക്കാം. അങ്ങനെ മിച്ചം വരുന്ന പണം കൊണ്ട് സർക്കാരിന് തന്നെ സ്വന്തം ചിലവിൽ റോഡ് നിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്യാം. മാത്രമല്ല, പദ്ധതി ചിലവിന്റെ 40 ശതമാനം കേ

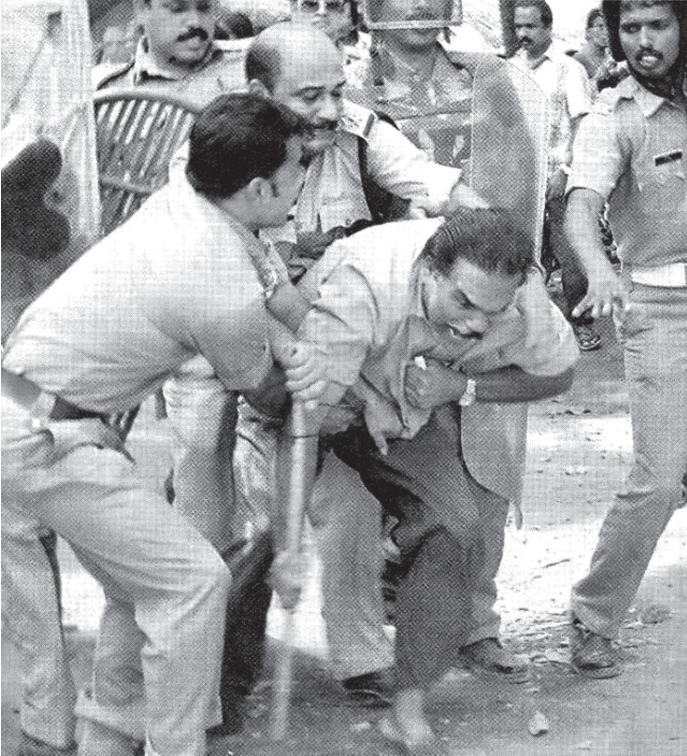
ന്ദ്ര സർക്കാർ ഗ്രാന്റായി നൽകുന്നുണ്ട്. ആ തുക ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സ്വന്തമായി റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്താം. എന്തിനാണ് ഗ്രാന്റ് ഒരു സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് മാത്രമേ നൽകൂ എന്ന് വാശി പിടിക്കുന്നത്? ടോൾ ഇല്ലാതെ റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയുമെന്നിരിക്കെ എന്തിനാണ് വീണ്ടും ടോൾ പിരിവുമായി ശ്രമിക്കുന്നത്?

വേറെയുമുണ്ട് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ചില കണക്കുകൾ. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളാണ് ഇപ്പോൾ ഗതാഗതത്തിനായി ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ നികുതി കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഗതാഗതം സുഗമവും സൗകര്യപ്രദവുമാക്കുന്നതിനുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് ഈ നികുതി പിരിച്ചെടുക്കുന്നത്. അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് ഒരു കാർ വാങ്ങുമ്പോൾ, കാർ നിർമ്മാണം നടക്കുന്ന ഫാക്ടറി മുതലുള്ള നികുതികൾ കണക്കിലാക്കിയാൽ അതിൽ രണ്ട് ലക്ഷവും ഉപഭോക്താവ് നികുതിയായി നൽകുന്നതാണ്. കാർ വാങ്ങിയാൽത്തന്നെ രജിസ്ട്രേഷൻ ടാക്സ് നൽകിയാൽ മാത്രമേ അത് നിരത്തിലിറക്കാൻ കഴിയൂ. 15 വർഷ

ത്തെ ടാക്സ് മുൻകൂറായാണ് കേരളത്തിൽ വാങ്ങുന്നത്. വർഷാവർഷം പിരിച്ചെടുത്താൽ അത് റോഡ് വികസനത്തിന് പര്യാപ്തമാകില്ല എന്ന കാരണം പറഞ്ഞാണ് ഈ മുൻകൂർ പിരിവ്. ഇന്ധനത്തിന് നൽകുന്ന തുകയിൽ 50 ശതമാനം ടാക്സാണ്. ഒരു ലിറ്റർ ഇന്ധനത്തിൽ നിന്നും രണ്ട് രൂപ കേന്ദ്ര സർക്കാർ റോഡ് സെസ് ആയി വാങ്ങുന്നുണ്ട്. 10000 കോടി രൂപയെങ്കിലും പ്രതിവർഷം കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർ

ക്കാരുകൾ വാഹനങ്ങൾ വഴി പിരിച്ചെടുക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ വിവിധ ഗതാഗത കുറ്റങ്ങൾക്കുള്ള പിഴ-തുടങ്ങിയ ഇനങ്ങളിലായി കഴിഞ്ഞ 10 വർഷത്തിനുള്ളിൽ കേരളത്തിൽനിന്ന് സർക്കാരിന് ലഭിച്ചത് 28,000 കോടി രൂപയാണ്. റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കേണ്ട ഈ തുക വകമാറ്റി ചെലവഴിച്ചശേഷം, ഖജനാവിൽ പണമില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ് പൊതുവഴികൾ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് വിൽക്കുന്നത് ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായ നടപടിയാണ്. ഇന്ന് ബി.ഒ.ടി കമ്പനി നമുക്ക് നൽകിയെന്ന് നാം കരുതുന്ന സൗകര്യങ്ങൾ ഇതിനേക്കാൾ മെച്ചപ്പെട്ട നിലയിൽ നൽകാൻ കഴിയുവാനും പണം ജനങ്ങളിൽനിന്ന്

⇒ കോടികളുടെ അഴിമതിതന്നെയാണ് കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ ഈ ദുർവ്വാശിക്ക് കാരണം ⇒



വടകരയിൽ നടന്ന ദേശീയപാത സമരത്തിനിടെ സമരപ്രവർത്തകനായ നാരായണൻ നായർക്ക് നേരെ പോലീസ് പ്രാക്രമമുറ പ്രയോഗിക്കുന്നു.

മുൻകൂറായി സർക്കാർ പിരിച്ചെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഈ പണമെല്ലാം എവിടേക്കാണ് പോകുന്നത്? വികസനത്തിന് മുൻഗണന നിശ്ചയിക്കുന്നതാണ് ഇവിടെ നിലനിൽക്കുന്ന പ്രശ്നം. ഗതാഗത മേഖലയിൽ സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുന്ന പദ്ധതികൾ ശ്രദ്ധിച്ചാൽ ഇത് മനസ്സിലാകും. ഒരുലക്ഷത്തി പതിനേഴായിരം കോടി രൂപയുടെ അതിവേഗ റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് പണമുണ്ട്. അതും സാധാരണക്കാർക്ക് അപ്രാപ്യമായ, ഉയർന്ന നിരക്കുള്ള ഗതാഗത മാർഗ്ഗം. വെറും 22 കിലോമീറ്റർ ദൂരം മാത്രമുള്ള കൊച്ചി മെട്രോയ്ക്ക് സർക്കാർ മുടക്കിയത് 6700 കോടി രൂപയാണ്. മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി ഭീമമായ നഷ്ടം വരുത്തിവയ്ക്കുമെന്ന് ഏതാണ്ട് ഉറപ്പായിക്കഴിഞ്ഞു. മാസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം എന്ന നിലയിൽ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുമായി യോജിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും കേരളത്തിൽ വ്യക്തമായ ആസൂത്രണമില്ലാതെയാണ് അതിപ്പോൾ നടപ്പിലാക്കിയിരിക്കുന്നത്. നിലവിൽ റോഡും റെയിലുമുള്ള ഒരു റൂട്ടിൽ സമാന്തരമായാണ് മെട്രോയും കടന്നുപോകുന്നത്. നിലവിലുള്ള റെയിൽ റൂട്ടിൽ സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്നെങ്കിൽ ഇതിൽക്കൂടുതൽ ആളുകളെ കൊണ്ടുപോ

കാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. ഇത്ര കോടികൾ മുടക്കേണ്ടതായും വരില്ലായിരുന്നു. എന്നാൽ 'മെട്രോ റെയിൽ' എന്ന പേരിലാണ് സർക്കാരിന് താല്പര്യമിരിക്കുന്നത്. മെട്രോ വരുമ്പോൾ എന്തോ വലിയ വികസനം നടപ്പിലാക്കി എന്ന് അവകാശപ്പെടാൻ കഴിയും. കോടികൾ ഒഴുകുന്നതുകൊണ്ട് ഗുണവുമുണ്ട്. ഇത്തരം വികസന പദ്ധതികൾക്കെല്ലാം പണമുണ്ടെന്ന് പറയുന്ന സർക്കാരാണ് ദേശീയപാത വീതി കൂട്ടുന്നതിന് ബി.ഒ.ടി കൂടിയേ തീരു എന്ന് വാശി പിടിക്കുന്നത്. ഞാൻ മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, കോടികളുടെ അഴിമതിതന്നെയാണ് കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ ഈ ദുർവ്വാശിക്ക് കാരണമെന്നാണ് മനസ്സിലാകുന്നത്.

ബി.ഒ.ടി കരാർ പ്രകാരമെത്തുന്ന സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് എങ്ങനെയാണ് ഇത്ര വലിയ തട്ടിപ്പ് നടത്താൻ കഴിയുന്നത്? എന്താണ് ഇവരുടെ സ്വാധീനം?

വലിയ കൃത്യത കമ്പനികൾക്കാണ് ബി.ഒ.ടി വ്യവസ്ഥയിൽ കരാർ ലഭിക്കുന്നത്. ഉദാഹരണമായി ഗുരുവായൂർ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് കമ്പനിയാണ് പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾ കമ്പനി. റോഡു പണിക്ക് കരാർ ഒപ്പുവച്ചത് കെ.എം.സി എന്ന കമ്പനിയായിരുന്നു. പണി കഴിഞ്ഞപ്പോഴേക്കും അതിന്റെ പേര് ഗുരുവായൂർ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ എന്നായി. പേരുകേട്ടാൽ കേരളത്തിലാണെന്ന് തോന്നും. പക്ഷെ, അല്പ.അതുപോലെ തൃശൂർ എക്സ്പ്രസ് വേ ലിമിറ്റഡ്, സൗത്ത് മലബാർ എക്സ്പ്രസ് വേ ലിമിറ്റഡ്, നോർത്ത് മലബാർ എക്സ്പ്രസ് വേ ലിമിറ്റഡ് തുടങ്ങിയ പല കമ്പനികൾക്കാണ് ഓരോ സ്ട്രെച്ചിലും കരാർ ലഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. പേരുകൾ കൊണ്ട് പല കമ്പനികളാണെങ്കിലും ഞങ്ങൾ പരിശോധിച്ചപ്പോൾ ഈ കമ്പനികളുടെയെല്ലാം വിലാസം ഒന്നാണ്. റൂം നമ്പർ 555, ബഞ്ചാര ഹിൽസ്, ഹൈദരാബാദ് എന്നാണ് എല്ലാ കമ്പനികളും തങ്ങളുടെ വിലാസം കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. പേരുകൾ മാറിവരുന്നത് ബി.ഒ.ടിയിലെ പതിവ് തട്ടിപ്പാണ്. മട്ടാഞ്ചേരിയിൽ പാലം പണിതത് ഗാമൺ ഇന്ത്യയായിരുന്നു. ടോൾ പിരിവ് തുടങ്ങിയപ്പോഴേക്കും കമ്പനിയുടെ പേര് കൊച്ചിൻ ബ്രിഡ്ജ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ എന്നായി. ആരും അറിയാത്ത, മുമ്പ് ഒരിടത്തും കേൾക്കാത്ത വിചിത്രമായ പേരുകളിൽ പ്രത്യക്ഷപ്പെടുന്ന ഇത്തരം കമ്പനികൾ ആരുടേത്, അവയ്ക്ക് രാഷ്ട്രീയ-ഉദ്യോഗസ്ഥ ശ്രേണികളിലുള്ളവരുമായി ബന്ധമുണ്ടോ, സർക്കാരുമായുള്ള ഇവരുടെ ഉടമ്പടി വ്യവസ്ഥകൾ എ

⇒ ഈ സത്യവാങ്മൂലം പച്ചക്കള്ളമാണെന്ന് വിവരാവകാശ നിയമ പ്രകാരം ലഭിച്ച രേഖകൾ തെളിയിച്ചു ⇒



ദേശീയപാതയിലെ കരമന- കളിയിക്കാവിള റൂട്ടിൽ കേരള സർക്കാർ തന്നെ 30 മീറ്ററിൽ നിർമ്മിച്ച നാലുവരിപാത. 45 മീറ്റർ ബി.ഒ.ടി പാതകൾക്ക് പകരം ഈ രീതിയിൽ ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കാനാണ് സമരപ്രവർത്തകർ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്.

തെല്ലാമാണ് തുടങ്ങി ജനം അറിയേണ്ടതായ കാര്യങ്ങളൊന്നും ഇവിടെ സുതാര്യമല്ല. വിവരാവകാശ പ്രകാരമുള്ള ചോദ്യങ്ങൾക്കുള്ള മറുപടികൾ അവ്യക്തങ്ങളോ അപൂർണ്ണങ്ങളോ ആണ്.

ഈ എല്ലാ കമ്പനികളുടെയും പിന്നിൽ ഏതോ വലിയ ഉന്നതന്മാരുണ്ട് എന്നാണ് ഇതിൽ നിന്നും വ്യക്തമാകുന്നത്. കോൺഗ്രസ് പാർട്ടിയുടെ ഒരു ഉന്നത നേതാവിന് പാലിയേക്കര ടോൾ കമ്പനിയുമായി അടുത്ത ബന്ധമുണ്ടെന്ന് റോഡ് സേഫ്റ്റി വിദഗ്ദ്ധനായ ഉപേന്ദ്രനാരായണൻ ഒരു ചാനൽ ചർച്ചയിൽ വെളിപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. പാലിയേക്കര ടോൾ കമ്പനിയിൽ സേഫ്റ്റി കൺസൾട്ടന്റ് എഞ്ചിനീയറായി അദ്ദേഹം കുറേക്കാലം പ്രവർത്തിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അദ്ദേഹം പറയുന്നത് കൂടുതൽ വിശ്വസനീയമാണ്. പാലിയേക്കരയിൽ നിർണ്ണായകമായ സമരം നടന്നപ്പോഴെല്ലാം ശക്തമായ പോലീസിംഗ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പോലീസിനെ ഉപയോഗിച്ച് സമരത്തെ നേരിടുന്ന രീതിതന്നെ സർക്കാറിലെ ഉന്നതർക്ക് കമ്പനിയെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള താല്പര്യം വെളിപ്പെടുത്തുന്നതാണ്. ഈ ഉന്നതനായ കോൺഗ്രസ് നേതാവ് ആഭ്യന്തര മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്താണ് പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾ വിരുദ്ധ സമരത്തിന് നേരെ വ്യാപകമായ പോലീസ് അതിക്രമമുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. മാത്രമല്ല, പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾ കമ്പനിക്ക് സർക്കാർ ചിലവിലായിരുന്നു പോലീസ് സംരക്ഷണം അന്ന് അനുവദിക്കപ്പെട്ടിരുന്നത് എന്നതിന് രേഖകളു

ണ്ട്. എന്നാൽ സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് സർക്കാർ ചെലവിൽ പോലീസ് സംരക്ഷണം നൽകുന്നില്ലെന്നാണ് സർക്കാർ ഹൈക്കോടതിയിൽ സത്യവാങ്മൂലം നൽകിയിരുന്നത്. ഈ സത്യവാങ്മൂലം പച്ചക്കള്ളമാണെന്ന് വിവരാവകാശ നിയമ പ്രകാരം ലഭിച്ച രേഖകൾ തെളിയിച്ചു. റോഡ് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകാതെ നിയമവിരുദ്ധമായി തുടങ്ങിയ ടോൾ പിരിവിന് സർക്കാർ സ്വമേധയാ പോലീസ് സംരക്ഷണം നൽകുകയായിരുന്നുവെന്നും, സർക്കാർ ചെലവിലാണ് ഇവിടെ പോലീസ് സംരക്ഷണം ഏർപ്പാടാക്കിയതെന്നും വിവരാവകാശ രേഖകൾ പറയുന്നു. പോലീസ് സംരക്ഷണം ലഭിക്കണമെങ്കിൽ പൗരന്മാർ ട്രഷറിയിൽ പണം ഒടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. എന്നാൽ റോഡുപണി തീരും മുൻപേ അനധികൃതമായി ടോൾ പിരിച്ചു തുടങ്ങിയ കമ്പനി ട്രഷറിയിൽ പണമടച്ചിട്ടില്ല എന്ന് രേഖകൾ തെളിയിക്കുന്നു. കള്ള സത്യവാങ്മൂലം നൽകി ഹൈക്കോടതിയെ വരെ കബളിപ്പിച്ചാണ് സർക്കാർ-ബി.ഒ.ടി കമ്പനി കൂട്ടുകെട്ട് നാടുഭരിക്കുന്നത്.

കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിനെതിരായ ജനകീയ പ്രക്ഷോഭം ശക്തമായതിനെ 2010ൽ വി.എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് ഒരു സർവ്വകക്ഷി യോഗം നടന്നിരുന്നു. ഈ സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിലുണ്ടായ തീരുമാനത്തെ തുടർന്ന് ദേശീയപാതയുടെ വീതി 30 മീറ്ററിലേക്ക് നിജപ്പെടുത്തണമെന്നും ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിലല്ലാതെ കേന്ദ്ര സർക്കാർ റോഡിനായി പണം മുടക്കണ

⇒ ഇതെല്ലാം സ്വകാര്യ കമ്പനികളുടെ രാഷ്ട്രീയ സ്വാധീനം വെളിപ്പെടുത്തിയ സന്ദർഭങ്ങളാണ് ⇒

മെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ട് മുഖ്യമന്ത്രി പ്രധാനമന്ത്രിക്ക് നിവേദനം സമർപ്പിച്ചു. കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും നിലപാട് അറിയിക്കുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ ചില രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വങ്ങളുടെ ഭാഗത്ത് നിന്നും സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിനെതിരെ വലിയ എതിർപ്പുയർന്നു. വീണ്ടും സർവ്വകക്ഷി യോഗം നടന്നു. ആദ്യ യോഗത്തിൽ പങ്കെടുക്കാതിരുന്ന മൂന്ന് നേതാക്കന്മാർ ഇതിൽ പങ്കെടുത്തു. അന്നത്തെ സി.പി.എം സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറി പിണറായി വിജയൻ, അന്നത്തെ കെ.പി.സി.സി പ്രസിഡന്റ് രമേശ് ചെന്നിത്തല, പിന്നെ കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി. ആദ്യ സർവ്വകക്ഷി യോഗത്തിൽ ലീഗിനെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് എത്തിയത് മുൻ മന്ത്രി കൂട്ടി അഹമ്മദ് കൂട്ടിയായിരുന്നു. അദ്ദേഹം സമരത്തിന് അനുകൂലമായിരുന്നതുകൊണ്ട് രണ്ടാമത്തെ യോഗത്തിൽ നിന്നും അദ്ദേഹത്തെ മാറ്റി. അങ്ങനെ വളരെ ആസൂത്രിതമായി രണ്ടാം സർവ്വകക്ഷിയോഗം ആദ്യ സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിന്റെ

ജനങ്ങൾക്ക് ആ നിലപാട് സ്വീകാര്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് സമരം ശക്തിപ്പെടുത്താൻ തന്നെയാണ് ഞങ്ങളുടെ തീരുമാനം. നാല് ആവശ്യങ്ങളാണ് ഞങ്ങൾ പ്രധാനമായും ഉന്നയിക്കുന്നത്. ഒന്ന്, ചൂങ്കപ്പാതകൾ പാടില്ല. രണ്ട്, ദേശീയപാത 30 മീറ്ററിൽ വികസിപ്പിക്കുക. മൂന്ന്, മാന്യമായ പുനരധിവാസ സൗകര്യം ഉറപ്പാക്കുക. നാല്, മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക. ഇക്കാര്യങ്ങളൊന്നും പരിഗണിക്കാതെ നിലവിലുള്ള ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ ഞങ്ങൾ അനുവദിക്കില്ല. പൊതുമരാമത്ത് കൗതുകകൾക്ക് തീറെഴുതുന്നതിനോട് ശക്തമായ എതിർപ്പുള്ള ഒട്ടേറെ ചെറിയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ പിന്തുണയും ഞങ്ങൾക്കുണ്ട്. സമരത്തിലുള്ള പലർക്കും 30 മീറ്ററിൽ ദേശീയപാത വികസിപ്പിച്ചാലും വീട് നഷ്ടമാകും. എന്നിട്ടും, 30 മീറ്ററിൽ സർക്കാർ നേരിട്ട് ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിയാൽ അവർ ആകെയുള്ള വീടും സ്ഥലവുമെല്ലാം വിട്ടുനൽകാൻ തയ്യാറാണ്. ഞങ്ങളാരും വികസനത്തിന് എതിർ നിൽക്കുന്നവരല്ല. ഞാൻ മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സ്വകാര്യമൂലധന ശക്തികളുടെ കൊള്ളയ്ക്കും അഴിമതിയ്ക്കുമെതിരെയാണ് ഈ സമരം. 'ദേശീയപാത വികസനം' എന്നു മാത്രം തന്ത്രപരമായി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പിന്നോയി വിജയൻ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ വഞ്ചിക്കുകയാണ്. 'എൻ.എച്ച് വൈഡനിംഗ് അണ്ടർ ബി.ഒ.ടി സ്കീം' എന്നാണ് പദ്ധതിയുടെ മുഴുവൻ പേര്. എന്തുകൊണ്ടാണ് ബി.ഒ.ടി സ്കീം എന്ന വാക്ക് പിന്നോയി വിജയൻ മറച്ചുവയ്ക്കുന്നത്? പൊതുമരാമത്ത്കളുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണം, ചൂങ്കും, അഴിമതി തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് ബോധപൂർവ്വം മൗനംപാലിക്കുന്ന കുടിലതന്ത്രമാണ് മുഖ്യമന്ത്രി പ്രയോഗിക്കുന്നത്.

നാല് ആവശ്യങ്ങളാണ് ഞങ്ങൾ പ്രധാനമായും ഉന്നയിക്കുന്നത്. ഒന്ന്, ചൂങ്കപ്പാതകൾ പാടില്ല. രണ്ട്, ദേശീയപാത 30 മീറ്ററിൽ വികസിപ്പിക്കുക. മൂന്ന്, മാന്യമായ പുനരധിവാസ സൗകര്യം ഉറപ്പാക്കുക. നാല്, മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക. ഇക്കാര്യങ്ങളൊന്നും പരിഗണിക്കാതെ നിലവിലുള്ള ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ ഞങ്ങൾ അനുവദിക്കില്ല.

തീരുമാനങ്ങൾ അട്ടിമറിച്ച്. അതിന് ചൂക്കാൻ പിടിച്ചത് ആദ്യ യോഗത്തിൽ പങ്കെടുക്കാതിരിക്കുകയും രണ്ടാമത്തെ യോഗത്തിൽ നിർബന്ധമായി പങ്കെടുക്കുകയും ചെയ്ത ഈ മൂന്ന് നേതാക്കന്മാരാണ്. ഇതെല്ലാം സ്വകാര്യ കമ്പനികളുടെ രാഷ്ട്രീയ സ്വാധീനം വെളിപ്പെടുത്തിയ സന്ദർഭങ്ങളാണ്.

45 മീറ്റർ ബി.ഒ.ടി റോഡ് എന്നതിൽ വളരെ കണിശമായ നിലപാടാണ് മുഖ്യമന്ത്രി സ്വീകരിക്കുന്നതെന്ന് താങ്കൾ പറഞ്ഞല്ലോ. സമരത്തിലൂടെ ഇതിനെ പ്രതിരോധിക്കാൻ തന്നെയാണോ നിങ്ങളുടെ തീരുമാനം?

പിന്നോയി വിജയൻ പറയുന്നതുപോലെ കേൾക്കാൻ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടാൻ പോകുന്ന ജനങ്ങൾ തയ്യാറല്ല. അവർക്ക് ഒരൂപാട് ആശങ്കകളുണ്ട്. അതു പരിഹരിക്കാൻ തയ്യാറാകാതെ ദേശീയപാതയുടെ കാര്യത്തിൽ ഇനി ചർച്ചയില്ല എന്നു പറയുന്നത് ശരിയല്ല. വീടുവിട്ടൊഴിയേണ്ടിവരുന്ന നിരോധനവരായ

യൻ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ വഞ്ചിക്കുകയാണ്. 'എൻ.എച്ച് വൈഡനിംഗ് അണ്ടർ ബി.ഒ.ടി സ്കീം' എന്നാണ് പദ്ധതിയുടെ മുഴുവൻ പേര്. എന്തുകൊണ്ടാണ് ബി.ഒ.ടി സ്കീം എന്ന വാക്ക് പിന്നോയി വിജയൻ മറച്ചുവയ്ക്കുന്നത്? പൊതുമരാമത്ത്കളുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണം, ചൂങ്കും, അഴിമതി തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് ബോധപൂർവ്വം മൗനംപാലിക്കുന്ന കുടിലതന്ത്രമാണ് മുഖ്യമന്ത്രി പ്രയോഗിക്കുന്നത്.

ഭൂമിയെറ്റടുക്കൽ വിജ്ഞാപനം ഇറങ്ങി കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ നടപടികളിലേക്ക് പോയാൽ തടയാൻ തന്നെയാണ് സംസ്ഥാന തലത്തിൽ ഞങ്ങളുടെ തീരുമാനം. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി സർക്കാർ കടുത്ത പോലീസ് നടപടികളിലൂടെയാണ് ഈ സമരത്തെ നേരിട്ടത്. പലയിടത്തും ലാത്തിച്ചാർജ്ജുണ്ടായി. വടകരയിൽ ഒരു മധ്യവയസ്കന്റെ ജനനേന്ദ്രിയം പോലീസ് തകർക്കുന്ന ഭീകരമായ കാഴ്ച

നിങ്ങളുടെ മനസ്സിലുണ്ടാകുമെന്ന് കരുതുന്നു. ദേശീയപാത സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനെതിരായ സമരത്തിലാണ് അതുണ്ടായത്. ഇടതുസർക്കാറും അത്തരം നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോവുകയാണെങ്കിൽ അവർക്കുതന്നെ അത് തിരിച്ചടിയായി മാറും. **വാഹനങ്ങളുടെ ആധിക്യത്താൽ വീർപ്പുമുട്ടി നിൽക്കുകയാണ് കേരളത്തിലെ റോഡുകളെല്ലാം. ഗതാഗതത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ സമഗ്രമായ ഒരു പുനർചിന്ത നടത്തേണ്ട കാലം അതിക്രമിച്ചിരിക്കുന്നു. അത്തരം ചർച്ചകൾക്ക് കൂടി തുടക്കമിടാൻ ദേശീയപാത സംരക്ഷണ സമരത്തിന് കഴിയേണ്ടതല്ലേ?**

കേരളത്തിന് അഭികാമ്യമായ ഒരു ഗതാഗത നയം രൂപീകരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾക്ക് ദേശീയപാത സംരക്ഷണ സമിതി തുടക്കം കുറിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരം അഭിപ്രായങ്ങളും നിർദ്ദേശങ്ങളും പലതവണ ഞങ്ങൾ സർക്കാറിന് കൈമാറിയതാണ്. കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിയും ജീവിതരീതികളും പരിഗണിക്കുന്ന ഗതാഗത പദ്ധതികൾക്ക് മാത്രമേ ഭാവിയുള്ളൂ എന്ന് ഞങ്ങൾ പലപ്പോഴും മന്ത്രിമാരെയും രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വങ്ങളെയും നേരിൽക്കണ്ട് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ അവർക്ക് എപ്പോഴും താത്പര്യം കോടികൾ ഒഴുകുന്ന ബ്യൂഹർ സംരംഭങ്ങളോടാണ്. വലിയ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നാൽ മാത്രമേ രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വങ്ങളും റിയൽഎസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടക്കാരും പാഠമടലോ ബികളും സാങ്കേതിക വിദഗ്ദ്ധരുമടങ്ങുന്ന ഒരു കൂട്ടുകെട്ടിന് ലാഭമുണ്ടാവുകയുള്ളൂ. ഈ കൂട്ടുകെട്ടിന്റെ സമ്മർദ്ദ ഫലമായാണ് ബദൽ പദ്ധതികൾ എപ്പോഴും ചവറ്റുകൊട്ടയിലേക്ക് തള്ളപ്പെടുന്നത്. ശക്തമായ പ്രക്ഷോഭങ്ങളിലൂടെ ഈ അഴിമതിസംഘത്തിന്റെ താത്പര്യങ്ങളെ പ്രതിരോധിച്ചാൽ മാത്രമേ കേരളത്തിൽ ബദൽ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങൾ യാഥാർത്ഥ്യമാവുകയുള്ളൂ. കേരളം ഒഴികെയുള്ള മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെല്ലാം ബദലുകൾ നടപ്പിലാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഏറെ മുന്നേറിയിട്ടുണ്ട്. കൊങ്കൺ റെയിൽ റൂട്ടിൽ നടപ്പിലാക്കുന്ന റോൾ ഓൺ റോൾ ഓഫ് സംവിധാനം തന്നെ ഉദാഹരണമായെടുക്കാം. ഗതാഗതരംഗത്തെ വിപ്ലവകരമായ ഒരു ബദൽ പരീക്ഷണമാണ് റോൾ ഓൺ റോൾ ഓഫ്. വലിയ കണ്ടെയ്നർ ലോറികൾ, ലോറിയടക്കം റെയിൽ മാർഗ്ഗം കൊണ്ടുപോകുന്ന സംവിധാനമാണിത്. ഒരു ട്രിപ്പിൽ 40 അടി നീളമുള്ള അമ്പതോളം കണ്ടെയ്നർ ലോറികൾ കൊണ്ടുപോകാവുന്ന ട്രെയിൻ ഇപ്പോൾ പുണെ-മംഗ

ലാപുരം റൂട്ടിൽ ഓടുന്നുണ്ട്. മംഗലാപുരം റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിൽ വരെ ഈ ട്രെയിൻ ഓടിയെത്തുന്നു. കണ്ടെയ്നറുകൾക്ക് അവിടെ നിന്ന് മംഗലാപുരം തുറമുഖം വരെ മാത്രം റോഡ് മാർഗ്ഗം സഞ്ചരിച്ചാൽ മതി. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഈ സംവിധാനം മംഗലാപുരം റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിൽ അവസാനിക്കുന്നത്? കേരളത്തിലേക്ക് എന്തുകൊണ്ട് നീട്ടുന്നില്ല? ശരിക്കും കൊച്ചി വരെ ഇത് നീട്ടിയിരുന്നെങ്കിൽ ഒരുപാട് കണ്ടെയ്നർ ലോറികൾ നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ നിന്നും അപ്രത്യക്ഷമാകുമായിരുന്നു. റോഡ് അപകടങ്ങൾ കുറയുകയും ഇന്ധനലഭ്യമുണ്ടാവുകയും ചെയ്യുമായിരുന്നു. പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളും ലഘൂകരിക്കപ്പെടും. എന്നിട്ടും ഇതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ഒരു ചർച്ചയും കേരളത്തിൽ നടക്കുന്നതേയില്ല. റോഡ് വീതികൂട്ടുക എന്ന കേവല പദ്ധതിയിലൂടെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്നതല്ല കേരളത്തിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ. റോഡ്-റെയിൽ-ജലം തുടങ്ങിയ വിവിധ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളെ കോർത്തിണക്കുന്ന ഒരു രീതിയാണ് നമുക്ക് യോജിക്കുന്നത്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് നിരത്തുകളിൽ വാഹനങ്ങൾ എങ്ങനെ ഘട്ടംഘട്ടമായി കുറയ്ക്കാം എന്നതിനെക്കുറിച്ചും നാം ഏറെ വൈകാരിക ചിന്തിച്ചുതുടങ്ങേണ്ടതുണ്ട്. വാഹനങ്ങൾ കൂടുന്നതിനനുസരിച്ച് റോഡിന്റെ വീതി കൂട്ടിക്കൊണ്ടേയിരിക്കാം എന്ന യുക്തി കൂടുതൽ ദുരിതങ്ങളിലേക്കാണ് കേരളത്തെ എത്തിക്കാൻ പോകുന്നത്. ■

ക്ലൈമറ്റ് മാർച്ച് കോഴിക്കോട്

കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാനത്തെ പ്രതിരോധിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാൻ 1995 മുതൽ ലോക രാഷ്ട്രങ്ങളുടെ വാർഷിക സമ്മേളനങ്ങൾ നടക്കാറുണ്ട്. 2014 ൽ ന്യൂയോർക്കിൽ വെച്ചു നടന്ന ഈ സമ്മേളനത്തിന് മുന്നോടിയായി പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരുടെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ പീപ്പിൾസ് ക്ലൈമറ്റ് മാർച്ച് നടത്തിയിരുന്നു. 2015 ലെ പാരീസ് സമ്മേളനത്തിന് മുമ്പും ക്ലൈമറ്റ് മാർച്ച് സംഘടിപ്പിക്കപ്പെട്ടു. അതിന് ഐക്യദാർഢ്യം പ്രഖ്യാപിച്ച് കേരളത്തിലെ പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരും 1500 ഓളം പേർ പങ്കെടുത്ത ക്ലൈമറ്റ് മാർച്ച് അതിരപ്പിള്ളിയിൽ വെച്ച് നടത്തി. ഈ വർഷം നവംബർ 7 മുതൽ 18 വരെ മൊറോക്കോയിൽ നടക്കുന്ന ക്ലൈമറ്റ് മാർച്ചിന് മുന്നോടിയായി **നവംബർ 5ന് കോഴിക്കോട് വച്ച് പീപ്പിൾസ് ക്ലൈമറ്റ് മാർച്ച്** നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. എല്ലാവരുടെയും പങ്കാളിത്തം പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ബന്ധങ്ങൾക്ക്: 9447885558