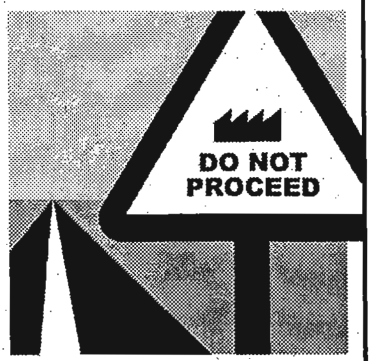
തെക്ക്-വടക്ക് സൗഹൃദപാത
ഇതാരുടെ റോഡ് നയം?

സി.ആർ. നീലകണ്ഠൻ

മുമ്പു നമുക്ക് നയങ്ങൾ കുറവായിരുന്നു. ഭരണം നടത്താൻ കുറെ നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളുമാണുണ്ടായിരുന്നത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ പലവിധ നയപ്രഖ്യാപനങ്ങൾ വരുന്നു. അതു സംബന്ധിച്ച് വിവിധ ചർച്ചകൾ നടത്തുന്നു. എല്ലാ അഭിപ്രായങ്ങളും പരിഗണിച്ച് അന്തിമനയങ്ങളും അതിനനുസരിച്ചുള്ള നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളും ഉണ്ടാക്കുന്നു. പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ഇത് ജനാധിപത്യപരമാണെന്നു തോന്നും. നമ്മുടെ നിലവിലുള്ള മിക്ക നിയമങ്ങളുടെയും തുടക്കം ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണകാലത്താണ്. ചെറിയ ചെറിയ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയും ചിലപ്പോൾ മാറ്റം വരുത്താതെയും അവ തുടർന്ന് വരുന്നു. സ്വതന്ത്രരാജ്യമെന്ന നിലയിൽ അവ മാറ്റപ്പെടണം. മാറുന്ന സാമൂഹ്യവ്യവസ്ഥക്കനുസരിച്ചുള്ള മാറ്റങ്ങളും അനിവാര്യമാണ്. അതിൽ ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാവരുടേയും ആശയങ്ങളും അഭിപ്രായങ്ങളും പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നതും നല്ലതുതന്നെ. പക്ഷെ അത്ര ജനാധിപത്യപരമായ ഒരു കാര്യമാണോ ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത്? രാഷ്ട്രീയകക്ഷികൾ നിയന്ത്രിക്കുന്ന ഭരണകൂടങ്ങളാണ് ഈ നയം രൂപീകരിക്കുന്നത്. ജനാധിപത്യപരമായി തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട നിയമസഭകളാണ് ഇവ അംഗീകരിക്കുന്നത്, നിയമങ്ങളുണ്ടാകുന്നത് എന്നതെല്ലാം ശരിതന്നെ. പക്ഷെ ഈയടുത്ത കാലത്തായി (പ്രത്യേകിച്ചും 1991 ലെ ആഗോളീകരണനയം നടപ്പിലാക്കിത്തുടങ്ങിയ കാലം മുതൽ)ഇത്തരം നയങ്ങൾ എല്ലാ മേഖലയിലും വരുന്നു. അതിനനുസരിച്ചുള്ള മാറ്റങ്ങൾ നിയമങ്ങളിലും ചട്ടങ്ങളിലും ഉണ്ടാക്കുന്നു. വൈദ്യുതി, ജലം, കൃഷി, വ്യവസായം, വിദ്യാഭ്യാസം, ആരോഗ്യം, വികേന്ദ്രീകരണം തുടങ്ങിയ എല്ലാ മേഖലകളിലും ഇക്കാലത്തു പുതിയ നയങ്ങൾ വന്നു കേവലം യാദൃശ്ചികമാണെന്നു കരുതാൻ കഴിയാത്ത വിധം ഇവയിലെല്ലാം ഒട്ടനവധി സമാനതകളുമുണ്ട്. അടിസ്ഥാനനയം രൂപീകരിക്കപ്പെടുന്നത് നമ്മുടെ രാജ്യത്തിനകത്തല്ല പുറത്താണെന്നതാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. ഇത് ഇന്ത്യക്കു വേണ്ടി മാത്രം ഉണ്ടാക്കിയ നയങ്ങളുമല്ല. മൂന്നാം ലോകരാജ്യങ്ങൾക്കു മൊത്തമായി (ചിലപ്പോൾ മറ്റു മുതലാളിത്തരാജ്യങ്ങൾക്കും) ബാധകമാകുന്നവയാണ് ഈ നയങ്ങൾ. ലോകബാങ്ക്, ഐഎംഎഫ്, എഡിബി തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളാണ് ഇതിന്റെ രൂപീകരണത്തിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്നത്. ഇത്തരം നയങ്ങൾ മിക്കപ്പോഴും ഏതെങ്കിലും വിധത്തിലുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായങ്ങളുമായി (വായ്പ, ഗ്രാന്റ്) ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടാണ് വരുന്നത്.

ഈ നയങ്ങളുടെ അവതരണത്തിലും വ്യക്തമായ സമാനതകളുണ്ട്. ദേശീയ തലത്തിൽ വരുന്ന ഈ നയങ്ങൾ അതേപടി സ്വീകരിക്കാൻ സംസ്ഥാനങ്ങളെ നിർബന്ധിക്കുന്ന രീതിയും സമാനമാണ്. വികസനത്തിനു ഫണ്ട് നൽകണമെങ്കിൽ ഈ നയങ്ങൾ അംഗീകരിച്ച് അതിനനുസരിച്ചുള്ള നിയമമാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിക്കൊള്ളണമെന്നതാണ് വ്യവസ്ഥ. നിലവിലുള്ള നയങ്ങളുടെയും (പലപ്പോഴും ഇതില്ലതാനും) നിയമങ്ങളുടെയും അപര്യാപ്തതയും ഇന്നത്തെ ലോകാവസ്ഥയുമായുള്ള പൊരുത്തക്കേടും ഉദ്യോഗസ്ഥദുഷ്പ്രഭുത്വവും കെടുകാര്യസ്ഥതയും എല്ലാം ഇതിൽ വിവരിക്കും. അതിനെല്ലാം ഉപരിയായി ഭരണകൂടത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക പരാധീനതകൾ വിവരിക്കുകയും വികസനാവശ്യങ്ങളും അതിനു വേണ്ട വിഭവാവശ്യങ്ങളും പെരുപ്പിച്ച് കാണിച്ച് ഇതു സാധ്യമാക്കാൻ വൻതോതിൽ സ്വകാര്യമൂലധനം അനിവാര്യമാണെന്നു സമർഥിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇതിനുവേണ്ട രീതിയിൽ (മൂലധനനിക്ഷേപസൗഹൃദം) ആയി നിയമങ്ങളെയും ചട്ടങ്ങളെയും മാറ്റണം. അതിനാവശ്യമായ സാമൂഹ്യസമ്മിതി നിർമ്മിക്കുക യെന്നതാണ് ഇത്തരം നയചർച്ചകളുടെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം. കക്ഷി-മുന്നണിഭേദമില്ലാതെ ഭരണകൂടങ്ങളെല്ലാം ഈ നയം അംഗീകരിക്കണം. വൈദ്യുതിനയത്തിൽ നാമിതു കണ്ടതാണ്. ബോർഡുകളെ വിഭജിക്കൽ, സ്വകാര്യവൽക്കരണം തുടങ്ങിയവ നടന്നു കഴിഞ്ഞു. തുടർന്നു ജലം, വിദ്യാഭ്യാസം, ആരോഗ്യം, അധികാരവികേന്ദ്രീകരണം തുടങ്ങിയ മേഖലകളിലെല്ലാം ഇതേ രീതിയിൽ പരിഷ്ക്കാരങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോയി. ഏറ്റവും ഒടുവിലായി വരുന്നതാണ് റോഡ് നയം. 2008 ഒക്ടോബർ 15ലെ ഒരു സർക്കാർ ഉത്തരവുപ്രകാരം രൂപീകരിച്ച ഒരു ഏഴംഗകർമ്മസമിതി തയ്യാ



എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ കേരളത്തിനൊരു ദുഃസ്വപ്നപദ്ധതി

റാക്കിയ കേരള സംസ്ഥാന റോഡ് നയം 2009-21(2009 ജനുവരി) ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നത്. ഈ നയം കേരളത്തിനു മാത്രമായി രൂപം കൊണ്ട ഒരു നയമല്ല. ദേശീയ തലത്തിൽ സമാനമായ ഒരു നയം (പല നയങ്ങളുടെ സമാഹാരം എന്നതാകും ശരി) മുമ്പേ രൂപപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതനുസരിച്ച് കേരള സർക്കാരും കേന്ദ്രസർക്കാരുമായി ഒരു സ്റ്റേറ്റ് സപ്പോർട്ട് കരാർ ഒപ്പിട്ടിട്ടുണ്ട്. ദേശീയ റോഡ് നയത്തിനു സമാനമായി സംസ്ഥാനം പ്രവർത്തിച്ചാൽ മാത്രമേ ദേശീയപാത വികസനത്തിനുള്ള പണം കേന്ദ്രം അനുവദിക്കൂവെന്ന് കരാറിൽ പറയുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ദേശീയപാതകൾ നാലുവരിയാക്കുമ്പോൾ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് 60 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കണമെന്നും 90 മീറ്റർ വീതിയിൽ (15 മീറ്റർ ഒരു വശത്തും) സ്ഥലകൈമാററം മരവിപ്പിക്കണമെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാരിനോടാവശ്യപ്പെട്ടത്. കേരളത്തിലെ ജനസാന്ദ്രതയും മറ്റും പരിഗണിച്ച് 60 മീറ്റർ എന്നത് 45 മീററായി കുറച്ചുവെന്നതാണ് സർക്കാർ അവകാശപ്പെടുന്നത്. നാലുവരിപ്പാതക്ക് 30 മീററർ മതിയെന്ന സാങ്കേതികതീരുമാനമനുസരിച്ച് അത്രയും സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ട് പല വർഷങ്ങളായി (എൻഎച്ച് 17 ൽ) അന്നു കുടിയൊഴിഞ്ഞവർ ബാക്കി ഭൂമിയിൽ കടം വാങ്ങി. സ്വന്തം ജീവിതം ആരംഭിച്ചിട്ടേയുള്ളു. എന്നാൽ പുതിയ നയം വച്ചുകൊണ്ട് വീണ്ടും 15 മീറ്റർ കൂടി ഏറ്റെടുക്കാൻ സർക്കാർ ശ്രമിക്കുകവഴി വലിയ പ്രതിസന്ധിയും സമരങ്ങളും ഉടലെടുത്തിട്ടുണ്ട് (അതു തൽക്കാലം വിടുന്നു).

ഈ കരടുനയം ചർച്ച ചെയ്തതുകൊണ്ട് കാര്യമായ ഫലമൊന്നുമില്ലെന്ന് മുൻകാല അനുഭവങ്ങൾ കാണിക്കുന്നു. വൈദ്യുതി നയവും ജലനയവും മറ്റും ഉദാഹരണങ്ങൾ. ജലനയത്തിന്റെ കരട് സംബന്ധിച്ച് വളരെ വിശദമായ ഒരു ശില്പശാലയും ചർച്ചകളും സർക്കാർ നടത്തി. ഒട്ടനവധി അഭിപ്രായങ്ങൾ അതിൽ ഉയർന്നുവന്നു. എന്നാൽ അതിലൊന്നുപോലും പരിഗണിക്കാതെ പഴയനയം അതുപോലെ തന്നെ നടപ്പിലാക്കുകയാണ് സർക്കാർ ചെയ്തത്. കുടിവെള്ളവിതരണത്തിന്റെ സ്വകാര്യവൽക്കരണം ജലനിധിപോലുള്ള ലോകബാങ്ക് പദ്ധതികൾ മുതലായവ ഉപേക്ഷിക്കണമെന്ന് ഏകകണ്ഠമായാണ് ശില്പശാല ആവശ്യപ്പെട്ടത്. പക്ഷെ എന്തുഫലം? എല്ലാം പഴയപടി. ഇവിടെയും അതുതന്നെ ഉണ്ടാകാനാണ് സാധ്യത. കാരണം ആഗോളീകരണ ചട്ടക്കൂടിൽ തയ്യറാക്കിയ നയം മാറ്റാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാറുപോലും കഴിയില്ലെന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഈ ദിശയിലുള്ള നിരവധി നിയമനിർമ്മാണങ്ങൾ (നയം വരുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ) നടന്നുകഴിഞ്ഞുവെന്ന കാര്യവും മറന്നുപോകരുത്.

കേരള ടോൾസ് ആക്ടാണ് അതിലൊന്ന്. ഇതുപോലും 2001ൽ മാറ്റി. മട്ടഞ്ചേരിയിലെ ബിഒടി പാലത്തിനുവേണ്ടിയാണതു മാറ്റിയത്. അതുവരെ സർക്കാരോ അവർ ലേലം ചെയ്ത ചുമതലയെടുക്കുന്നവരോ മാത്രമേ പാലത്തിനു ടോൾ പിരിക്കാവു എന്നായിരുന്നു നിയമം. സ്വകാര്യപാലം പണിതപ്പോൾ സ്വകാര്യകമ്പനി ടോൾ പിരിക്കണം. ജനങ്ങൾ സമരം ചെയ്തു, കോടതിയിൽ പോയി. പൂർവ്വകാലപ്രാബല്യത്തോടെ നിയമത്തിൽ ഭേദഗതി വരുത്തി. ഇതു കോടതിയും അംഗീകരിച്ചു. (സ്വകാര്യമൂലധനം വികസനത്തിനും വരുന്നതിന് ഇത്തരം ചെറിയ തടസ്സങ്ങൾ മാറ്റണമെന്ന് കോടതി). സർക്കാർ വകുപ്പുകൾക്കു പകരം സ്വയം നിലനിൽക്കുന്ന കോർപറേഷനുകളും കമ്പനികളും അതോറിട്ടികളും പ്രോജക്ടുകളും കൊണ്ടുവരികയെന്നത് ഈ നയത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപറേഷൻ എന്ന സ്ഥാപനം ഇതിലൊന്നാണ്. അതിന്റെ പ്രഖ്യാപിതലക്ഷ്യം തന്നെ പരമ്പരാഗതവകുപ്പ് ജോലികളെ കോർപറേററ് വൽക്കരിക്കുക എന്നതാണ്. 25.5 കോടി ഡോളറിന്റെ ലോകബാങ്ക് വായ്പ വാങ്ങിയുള്ള റോഡ് വികസന (ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും ഉണ്ട്) പദ്ധതിക്കായി കേരളസംസ്ഥാന ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്രൊജക്ട് (KSTP) ഉണ്ടാക്കി. റെൽവേ സംരക്ഷണം, റോഡ് സുരക്ഷ അതോറിട്ടി, കേരള റോഡ് ഫണ്ട് നിയമം,സ്ഥാപനശേഷി വികസനത്തിനായുള്ള പദ്ധതി മുതലായവ ഇതിന്റെ ഭാഗമാണ്. നിരവധി പഠനങ്ങൾ ഇതിനായി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സ് നിർദ്ദേശങ്ങളും ഇതിനു സഹായകമായുള്ളതാണ്. കേരളത്തിന് നിലവിൽ ഒരു റോഡ് നയംമുണ്ട്. എന്നാൽ അതു കാലോചിതമല്ലെന്നാണ് കർമ്മസമിതി കണ്ടെത്തൽ. അതിനുള്ള പ്രധാന കാരണം, സ്വകാര്യമേഖലപങ്കാളിത്തത്തിനത് സഹായകമല്ലായെന്നതാണ് കാരണം. പക്ഷെ സാമൂഹ്യാവശ്യത്തിനു വേണ്ടി മാറ്റുന്നുവെന്നാണ് കർമസമിതി പറയുന്നത്. എന്താണ് ഈ സാമൂഹ്യാവശ്യം എന്നു തുറന്നു പറയുന്നുമില്ല. ചുരുക്കത്തിൽ പൂർണമായും കേന്ദ്രനയത്തിനു കീഴടങ്ങുന്നതും സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനു വേണ്ടിയുള്ളതുമായ ഒരു നയം രൂപീകരിക്കുവാനും നടപ്പിലാക്കുവാനുമാണ് ശ്രമിക്കുന്നത്. ഫെഡറൽ അധികാരങ്ങൾക്കുവേണ്ടി വാദിക്കുന്ന ഒരു കേരളാകോൺഗ്രസ്സുകാരൻ മന്ത്രി ആഗോളീകരണനയങ്ങൾക്കെതിരാണെന്നു പറയുന്ന ഇടതുപക്ഷസർക്കാരിലിരുന്നുകൊണ്ട് ഇതുകൊണ്ടുവരുന്നതിലെ വൈരുദ്ധ്യം നമുക്ക് തൽക്കാലം മറക്കാം. (രാഷ്ട്രീയകക്ഷികൾക്ക് കൃത്യമായ നയങ്ങളില്ലല്ലോ) ഈ കർമ്മസമിതിയുടെ ചെയർമാനായി വച്ചിരിക്കുന്ന അരുൺ ഹേരൂർ, ബാംഗ്ലൂരിലെ കൺസൾട്ടിങ്ങ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്ലാനറാണ്. അദ്ദേഹം കർണാടകയിലെ വിവാദമായ ബാംഗ്ലൂർ-മൈസൂർ കോറിഡോറടക്കമുള്ള നിരവധി പശ്ചാത്തലപദ്ധതികളുടെ ഉപജ്ഞാതാവാണ്. വ്യക്തമായും ലോകബാങ്ക് അംഗീകാരമുള്ള കൺസൾട്ടന്റാണ്. പിന്നെയുള്ള അംഗങ്ങൾ കേരളത്തിൽനിന്നുള്ളവരുമാണ്.

(ശേഷം പേജ് 36-ൽ)

(5-ാംപേജിൽനിന്നും തുടർച്ച)

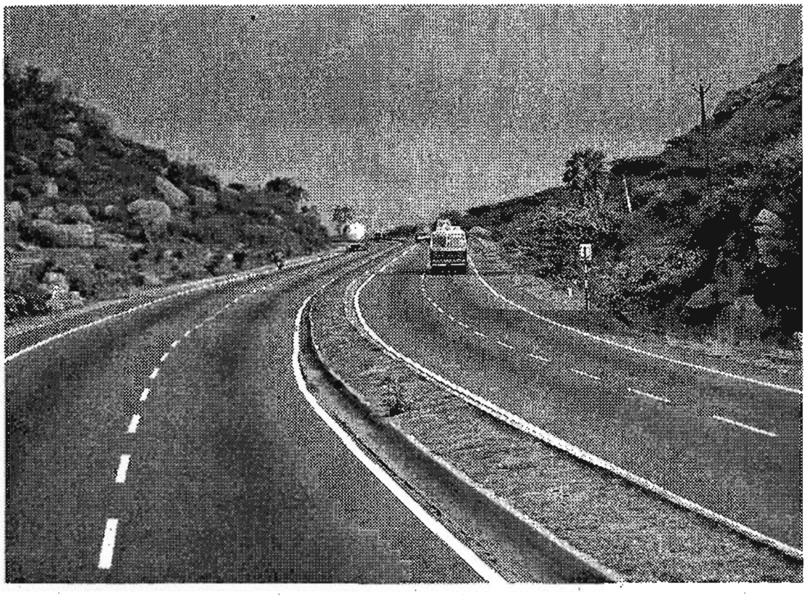
പദ്ധതിയെ രണ്ടു ഭാഗമായി തിരിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2009-11 കാലം ഹ്രസ്വകാലപദ്ധതി, 2011-21 ദീർഘകാലപദ്ധതി. ഒന്നാംഭാഗം ഇന്നത്തെ സർക്കാരിന്റെ കാലത്തു തീർക്കാനുള്ളതാണ്. കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള വിവിധ റോഡുകളുടെ കണക്ക് പട്ടിക ഒന്നിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു. ഇതിൽ 80 ശതമാനവും (നീളം) തദ്ദേശഭരണസ്ഥാപനങ്ങളുടെ കീഴിലാണ്. കേന്ദ്രപദ്ധതിയായ ദേശീയപാത വെറും 0.94 ശതമാനംമാത്രം. 15 ശതമാനമാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ (PWD) നേരിട്ടുള്ള നിയന്ത്രണത്തിലുള്ളത്. എന്നാൽ മൊത്തം ഗതാഗതത്തിന്റെ 80% വും ഇതിലൂടെയാണ്. എൻഎച്ച് പടിപടിയായി നാലുവരിപ്പാതയാക്കാനുള്ള പദ്ധതികൾ കേന്ദ്രം നടപ്പിലാക്കിവരുന്നുവെന്ന് രേഖ പറയുന്നു. റോഡ് നയം പ്രധാനമായും ഊന്നുന്നത് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു കീഴിലുള്ള റോഡിലാണ്. ഇതിൽ സംസ്ഥാന ഹൈവേ (4650 കിമി) പ്രധാന ജില്ലാറോഡുകൾ (1937 കിമി) എന്നിവ കണ്ടുവരുന്നത്.

നയത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനധാരണകൾ തന്നെ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടേണ്ടതാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ ഗതാഗതം പ്രതിവർഷം 10 ശതമാനം കണ്ടു വർദ്ധിക്കുമെന്നു കണക്കാക്കുമെന്നു നോക്കാം. ഇതെത്ര വർഷം നിരന്തരമായി വർദ്ധിക്കും? അടുത്ത 12 വർഷവും ഇങ്ങനെ വർദ്ധിച്ചാൽ ഇന്നുള്ളതിന്റെ അഞ്ചു മടങ്ങോളം വാഹനങ്ങളാക്കും. അതു താങ്ങാൻ ഇപ്പോഴുള്ള സ്ഥിതി വച്ചാണെങ്കിൽ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിൽ അമ്പതിനായിരത്തിലധികം വാഹനങ്ങൾ ദിനംപ്രതി പോകും. ദേശീയപാതയിലേക്ക് രണ്ടു ലക്ഷത്തിലധികമാകും. ഇത്രയും വാഹനങ്ങൾ താങ്ങാൻ കേരളത്തിന് (ഭൂമി, വായു, പണം മുതലായവ നോക്കിയാൽ കഴിയുമോ? ഇതൊന്നും ആലോചിക്കുന്നില്ല. ആഗോളതലത്തിലെ ഇന്ധനപ്രതിസന്ധിയും ആഗോളതാപനവും പരിഗണിച്ചിട്ടുണ്ടോ? ഇന്നുള്ളവരും പരിഗണിക്കുന്നുണ്ടോ? പക്ഷെ ഇത്തരം ചോദ്യങ്ങളൊന്നുമില്ല. വികസനം അനന്തമായി മേൽപോട്ട് പോകും എന്ന യാന്ത്രികധാരണമാത്രം.

നിലവിലുള്ള പൊതുമരാമത്തുവകുപ്പിന് ഇത്ര ഉയർന്ന ലക്ഷ്യം നേടാനുള്ള തടസ്സങ്ങളായി നിരവധി ഘടകങ്ങൾ പറയുന്നുണ്ട്. സമ്പത്ത്, സാങ്കേതികവിദ്യ, മാനവവിഭവശേഷി, ഭൂമിലഭ്യത, കരാറുകാരുടെ ശേഷിക്കുറവ്, സ്ഥാപനത്തിന്റെ ശേഷി ഇങ്ങനെ പലതും. എന്നാൽ എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന ചില മർമ്മപ്രധാനപ്രശ്നങ്ങൾ വിറ്റുകളഞ്ഞതിലൂടെ റോഡ് നയം സത്യം മറച്ചുപിടിക്കുകയാണ്. വകുപ്പിലുള്ള പ്രധാനമായ അഴിമതി തന്നെയാണ് ഒന്നാമത്തെ പ്രശ്നം. സത്യസന്ധമായ പഠനങ്ങൾ നടത്തുന്ന ആർക്കുമറിയാം, ഈ വകുപ്പു മുടക്കുന്ന പണത്തിന്റെ 40 ശതമാനം പോലും യഥാർത്ഥ നിർമാണപ്രവർത്തനത്തിൽ എത്തുന്നില്ല എന്ന്. ഒട്ടനവധിവെട്ടിപ്പുകളുടെ നീണ്ട കഥകൾ നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്. ഇതുപോലെ തന്നെ നിർമാണത്തിലെ തകരാറുകൾക്ക് ഇന്നാരും ഉത്തരവാദി (അക്കൗണ്ടബിൾ) അല്ല. അതിനുള്ള നടപടികൾ എന്തെങ്കിലും സാധ്യമാണോയെന്നു പറയുന്നില്ല. ഒരുപക്ഷം വകുപ്പിൽനിന്നു എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങളും എടുത്തുമാറ്റി (കേവലം അറ്റകുററപ്പണിയുടെ ഒരു ഭാഗം മാത്രം നൽകി) ബാക്കിയെല്ലാം സ്വകാര്യമൂലധനത്തിനു നൽകുകയാകാം അന്തിമലക്ഷ്യം. അങ്ങനെ അഴിമതി കുറക്കാമെന്നായിരിക്കും ധാരണ. പക്ഷെ സ്വകാര്യമേഖല വന്നാൽ അഴിമതി കുറയുമെന്നോ കാര്യക്ഷമത കൂടുമെന്നോ പറയുന്നതിൽ അർത്ഥമില്ലെന്നു പറയുന്ന പലരിൽ ഒരാൾ കേരള സംസ്ഥാന ആസൂത്രണ ബോർഡ് വൈസ്ചെയർമാൻ പ്രഭാത് പട്നായിക്കു തന്നെയാണ്. അത് ഈ സർക്കാർ നയത്തെ സ്വാധീനിക്കില്ലേ?

അതെന്നായാലും നയത്തിന്റെ പ്രധാന ഊന്നൽ ഫണ്ട് സമാഹരണത്തിലാണ്. കമ്പോളവിഭവസമാഹരണം തന്നെയാണ് പ്രധാന വഴി. അതിനായി പൊതുസ്വകാര്യപങ്കാളിത്തം വേണം (PPP). ഇതിലേക്കു വഴിവെയ്ക്കുന്നതരത്തിലാണ് 11-ാം പദ്ധതിയുടെ ആസൂത്രണമെന്നു രേഖയിലെ കണക്കുകൾ തന്നെ വ്യക്തമാക്കുന്നു. 10-ാം പദ്ധതിയിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് (റോഡ്-പാലം) വകുപ്പിന് 2270 കോടി രൂപയും ദേശീയപാതക്ക് 150 കോടിയും നീക്കിവെച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ 11-ാം പദ്ധതിയിൽ സ്വാഭാവികമായിത്തന്നെ 10-15 ശതമാനം ഇതു വർദ്ധിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. പക്ഷെ അത് 1619 കോടിയായി കുറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. (40 ശതമാനത്തോളം) ഇതെന്തു കൊണ്ടെന്നെങ്കിലും വിശദീകരിക്കാനുള്ള ബാധ്യത ഈ നയം രൂപപ്പെടുത്തിയവർക്കുണ്ടായിരുന്നുവല്ലോ. ഇനിയങ്ങോട്ട് വിഭവസമാഹരണമെന്ന പേരിൽ പറയുന്നതെല്ലാം ഇതു തന്നെയാണ്. സർക്കാരല്ല ഇനി അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി പണം മുടക്കുക. സ്വകാര്യമൂലധനമാണവിടെ വരിക. ഇതിനെ പൊതുസ്വകാര്യപങ്കാളിത്തം (PPP) നിർമിക്കുക, പ്രവർത്തിപ്പിക്കുക, കൈമാറുക(ബിഒടി) തുടങ്ങിയ ഓമനപേരുകളിൽ ഇതറിയപ്പെടുന്നു. എന്നാൽ ഫലത്തിൽ പൊതുവഴിയെന്നത് ഇനിമേൽ ഇല്ലാതാകുന്നു എന്നതുതന്നെയാണ് സംഭവിക്കുന്നത്. പണം കൊടുക്കുന്നവർക്കുമാത്രം നടക്കാവുന്ന വഴിയാകുന്നു അത്.

ഇതിന്റെ ആദ്യപടിയായി ചെയ്യുന്നത്, ആവശ്യമായി വരുന്ന വിഭവം വളരെ ഭീമമാണെന്നു സ്ഥാപിക്കലാണ്. അതിനാവശ്യമായ രീതിയിൽ രേഖകളും കണക്കുകളുമുണ്ടാക്കാൻ വിദഗ്ധരായ പല കൺസൾട്ടന്റുകളുമുണ്ട്. ഒറ്റനോട്ടത്തിൽ നമുക്കിവയെ വെല്ലുവിളിക്കാനൊന്നും കഴിയില്ല. ഇവിടെത്തന്നെ 2021 ആകുമ്പോഴേക്കും സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുകീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് 40,000 കോടി രൂപ ആവശ്യമാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. പ്രകാശ



വർഷം 3000 കോടിയിലധികമാണിത്. എങ്ങനെ നോക്കിയാലും കേരള സർക്കാരിനിത് നൽകാനാവില്ല. സംസ്ഥാനഹൈവ, ജില്ലയിലെ പ്രധാന റോഡുകൾ, പട്ടണങ്ങൾക്കുള്ള ബൈപ്പാസ്സുകൾ, തുടങ്ങിയവക്കു വേണ്ട പണം മാത്രമല്ല ഇത്. ഏറെക്കാലമായി ചർച്ചചെയ്യപ്പെടുന്നതും ബഹുഭൂരിപ്ക്ഷം ജനങ്ങളും എതിർത്തതുമായ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ വീണ്ടും രൂപം മാറി വരാനുള്ള ചർച്ചകൾ നടക്കുകയാണ്.

വീതി കുറച്ചേക്കാം. നടപ്പാതകൾ ഔട്ടായേക്കാം. പക്ഷെ ഇതൊന്നുമല്ല പ്രധാന പ്രശ്നം. ഇത്തരമൊന്ന് കേരളത്തിലെ ആർക്കാണാവശ്യമെന്നതാണ്? 12,000 കോടി രൂപയാണിതിനു വേണ്ടത്. ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ശരാശരി 16 കോടി രൂപ ദേശീയപാതക്ക് 6 കോടിയും സംസ്ഥാന ഹൈവേക്ക് 5 കോടിയുമാണ് ചിലവ് എന്നോർക്കുക. ഈ ഉയർന്ന തോതിൽ പണം മുടക്കിയാൽ കേവലം ടോൾ പിരിവിൽ നിന്നു മാത്രം അതും പലിശയും തിരിച്ചുപിടിക്കാനാവില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇതിൽ കാര്യമായ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് വ്യാപാരസാധ്യതയുണ്ടാക്കണം. ഇതിനായി ഒട്ടനവധി ആയിരം കുടുംബങ്ങളെ തെരുവിലിറക്കണം. പാരിസ്ഥിതികമായി ഇതെത്രമാത്രം തകർച്ചയുണ്ടാക്കും എന്നതു മറ്റൊരു പ്രശ്നം. വീതി 100 മീറ്ററിൽ നിന്നും 60 മീറ്റർ ആക്കിയാലും പാട്ടം നികത്തൽ, കുന്നിടിക്കൽ, ജലപാതകളുടെയും മറ്റും നാശം മുതലായവ വേറെയാണ്. ഒട്ടനവധി മനുഷ്യരുടെ ജീവിതവും ജീവനോപാധികളും നശിപ്പിക്കപ്പെടും. ഇത്തരത്തിൽ സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുന്ന ആയിരക്കണക്കിനേക്കർ ഭൂമി ഒരു മൂലധനനിക്ഷേപകന് നൽകുന്നു. അവർക്ക് വൻലാഭമുണ്ടാകും. പക്ഷെ അതിന്റെ നഷ്ടം സഹിക്കുന്നത് ഈ തലമുറ മാത്രമല്ല, വരാനിരിക്കുന്ന പല തലമുറകളാണ്.

ഇതോടൊപ്പം നിർദ്ദേശിക്കുന്ന മറ്റൊരു പദ്ധതി ഹിൽകോറിഡോർ അഥവാ പഴയ മലയോരഹൈവേ. ഇവിടെ കുടിയൊഴിക്കൽ അൽപം കുറഞ്ഞിരിക്കും. എന്നാൽ പാരിസ്ഥികനാശം പല മടങ്ങായിരിക്കും. വനം തുടങ്ങിയ പാരിസ്ഥികി ദുർബ്ബലപ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ് ഈ പാത പോകുക. വനം കയ്യേറ്റത്തിനു സഹായകമായ ഒന്നാണിതെന്നു പറയേണ്ടതില്ല. എടുക്കാദിസത്തിനു സഹായകമാകും എന്നുകൂടി പറയുന്നതോടെ ചിത്രം വ്യക്തമാണ്. മൂന്നാറിൽ നിന്നൊഴിവാക്കാൻ ശ്രമിച്ചതുപോലുള്ള നിരവധി നിസോർട്ടുകൾ വനപ്രദേശങ്ങളിൽ വരാൻ ഇതു സഹായകമാകും. കേരളത്തിൽ അവശേഷിക്കുന്ന 9 ശതമാനം വനംകൂടിയില്ലാതാകും. നദികൾ ഇനിയും വരണ്ടുപോകും. ഭൂഗർഭജലവികാസം താഴ്ന്നുപോകും. ലോകം മുഴുവൻ കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനം കുറയ്ക്കാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ സൂക്ഷ്മസമൂല കാലാവസ്ഥയിൽ ഇതു കാര്യമായ വ്യതിയാനമുണ്ടാക്കും തീരദേശ ഹൈവേ എന്ന സ്വകാര്യ റോഡുപദ്ധതിയാണ് മറ്റൊന്ന്. കുടിയൊഴിക്കപ്പെടുന്നവരുടെ എണ്ണം അതി ഭീമമായിരിക്കും. ഒരു കി.മി റോഡ് നിർമിക്കാൻ (ഭൂമി വിലയടക്കം) മൂന്നുകോടിരൂപയാണ് വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഇത് ഒരിക്കലും സാധ്യമാകില്ല. പുനരധിവാസ ചിലവുതന്നെ ഇതിന്റെ ഫലങ്ങൾക്കും പുതിയ പുനരധിവാസനയമനുസരിച്ച് സർക്കാർ പ്രവർത്തിക്കുമെന്ന് പറയുന്നത് അസത്യമാണെന്ന് ഇവിടെ ബോധ്യമാകുന്നു. ഇവിടെയും പതിനായിരങ്ങൾക്കിടയിലേക്ക് മൂലധനനിക്ഷേപങ്ങൾക്ക് വൻലാഭവും അതിസമ്പന്നമായ കുറച്ചുപേർക്ക് യാത്രാസൗകര്യവും സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്നു. മൂന്നു പ്രധാന കോറിഡോറുകൾ ഇത്ര വീതികുറഞ്ഞ കേരളത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതോടെ ഇവിടെയുണ്ടാകാൻ പോകുന്ന സാദൃശ്യ സാമ്പത്തിക പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഭീമമായിരിക്കും. ഇവക്കെല്ലാംകൂടിവരുന്ന ഭീമമായ തുക മുടക്കാൻ സർക്കാരിനില്ലെന്ന ന്യായം ഉയർത്തിക്കൊണ്ട് സ്വകാര്യ മൂലധന വ്യക്തികളെ ഇതിനായി നിയോഗിക്കുകയും ചെയ്യും. 2021 വരെയുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് 12,400 കോടി രൂപയുടെ കള്ളകണക്കും ശരിയാണെന്നും തോന്നുന്നില്ല. ഏറെ പെരുപ്പിച്ചതാണിത് അഴിമതി കുറച്ചെങ്കിലും ഒഴിവാക്കിയാൽ ഇതിന്റെ നാലിലൊന്നു പണം മതിയാകും.

(തുടരും)

തണൽ, കൊച്ചി-21