വാളയാർ: കേരളത്തിലേക്കുള്ള കവാടം

വാളയാറിനെ കേരളത്തിലേക്കുള്ള കവാടം എന്നു വിശേഷിപ്പിക്കാം. കിഴക്ക് സഹ്യപർവ്വതവും പടിഞ്ഞാറ് അറബിക്കടലും അതിര് തീർക്കുന്ന കേരളത്തിലേക്ക് കര മാർഗം കടന്നുവരുന്നതിന് ചുരങ്ങളേ വഴിയുള്ളൂ. ഇതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനം പാലക്കാടൻ ചുരമാണ്. സഹ്യപർവ്വതനിരകൾക്ക് ഇവിടെ 30 കിലോമീറ്റർ വീതിയിൽ വിടവുണ്ട്. ആയിരമടിയിലേറെ ഉയരമുള്ള ആനമുടി മലകൾക്കും നീലഗിരി മലകൾക്കും ഇടയിലുള്ള ഈ സമതലപ്രദേശം കേരളത്തിലേക്ക് പൗരാണിക കാലംമുതൽ ക രമാർക്ഷേണയുള്ള മുഖ്യ പാതയായത് സ്വാഭാവികം മാത്രം. റോബർട്ട് സീവന്റെ പഠനങ്ങളിൽ ഈ പ്രദേശത്ത് പുരാതന കല്ലറകളും കൽവളയങ്ങളും കണ്ടെത്തിയതായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കൊങ്ങൻപടയോട്ടം ഈ ചുരത്തിലൂടെയാണ് നടന്നത്.

ആധുനിക ചരിത്രം ആരംഭിക്കുന്നത് 1767ൽ സാമൂതിരിപ്പാടിനെതിരെ പാലക്കാട് രാജാവിന്റെ അഭ്യർത്ഥനപ്രകാരം ഹൈദരാലി സൈന്യസഹായം എത്തിച്ചുകൊടുത്തതുമുതലാണ്. തന്റെ പീരങ്കിപ്പടയ്ക്ക് പാലക്കാടേക്ക് കടക്കാൻ വാളയാർ ചുരത്തിന്റെ കിഴക്കുഭാഗത്തുകൂടി വട്ടപ്പാറ, പുതുശ്ശേരി, മരുതറോഡ് വഴി ഒരു പാത നിർമ്മിച്ചു. ഈ പാത ടിപ്പുവിന്റെ പടയോട്ടക്കാലത്ത് വീണ്ടും വികസിച്ചു. ഇന്നത് ദേശീയപാത 47 ആയി മാറി.

ക്രമേണ പാലക്കാട് ചുരംവഴി മറ്റ് സമാന്തര പാതകളും ഉണ്ടായി. ദേശീയപാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി തെക്ക് കോഴിപ്പാറ, വേലന്താവളം വഴി പാലക്കാട്ടേക്കൊരു ഇടറോഡുണ്ടായി. ചുരത്തിന്റെ മധ്യഭാഗത്തായി പൊള്ളാച്ചിയിൽനിന്ന് കൊഴിഞ്ഞാമ്പാറ, ഗോപാലപുരം വഴിയും മീനാക്ഷിപുരം വഴിയും നടുപ്പുണ്ണി വഴിയും മൂന്നു സമാന്തര റോഡുകൾ രൂപം കൊണ്ടു. ചുരത്തിന്റെ ഏറ്റവും തെക്ക്ഭാഗത്ത് രൂപംകൊണ്ട മറ്റൊരു റോഡാണ് ഗോവിന്ദപുരംവഴി പൊള്ളാച്ചിയിൽനിന്ന് തൃശൂർക്കുള്ള റോഡ്. ഇവ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളാണ്. ഇതിനുപുറമെ പല നാട്ടുപാതകളും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ മുൻകയ്യോടെ ഇപ്പോൾ റോഡുകളായി മാറിയിട്ടുണ്ട്.

ഈ റോഡുകളിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടവയിലെല്ലാം കേരള വാണിജ്യനികുതിവകുപ്പ് ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവയിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത് ദേശീയപാതയിലുള്ള വാളയാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റാണ്.

അല്പം ഭരണചരിത്രം

1958 ഫെബ്രുവരി ഒന്നാം തിയതിയാണ് പാലക്കാട് നഗരത്തിൽനിന്ന് ഒന്നര കിലോമീറ്റർ അകലെ പാലക്കാട് കോയമ്പത്തൂർ റോഡിൽ കൽമണ്ഡപം എന്ന സ്ഥലത്ത് വിൽപ്പന നികുതി ചെക്ക്പോസ്റ്റ് ആരംഭിച്ചത്. ഐക്യകേരളത്തിന്റെ രൂപീകരണത്തിന് മുമ്പ് മദിരാശി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാഗമെന്ന നിലയിൽ മലബാറിലും മദ്രാസ് പൊതുവില്പന നികുതി നിയമമാണ് പ്രാബല്യത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഐക്യ കേരള രൂപീകരണത്തെത്തുടർന്ന് തിരുവിതാംകൂർ-കൊച്ചിൻ പൊതുവില്പന നികുതി നിയമത്തിന് മലബാറിലും പ്രാബല്യം നൽകി. ഇതോടെയാണ്

പാലക്കാട്ടെ തമിഴ്നാട് അതിർത്തിയിൽ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുടെ ആവശ്യമുദിച്ചത്. കൽമ ണ്ഡപത്ത് ചെക്ക്പോസ്റ്റ് ആരംഭിക്കുമ്പോൾ ഒരു സെയിൽസ് ടാക്സ് ഇൻസ്പെക്ടർ, ഒരു യു.ഡി.ക്ലർക്ക് നാല് എൽ.ഡി. ക്ലർക്ക് മൂന്ന് പ്യൂൺ എന്നിങ്ങനെ ഒമ്പത്ജീവനക്കാരാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്.

1960 സെപ്തംബർ ഒന്നാംതിയ്യതി കൽമ ണ്ഡപത്തിൽനിന്നും ചെക്ക്പോസ്റ്റ് പാലക്കാ ട്-കോയമ്പത്തൂർ റോഡിൽ പാലക്കാടുനിന്ന് ഏതാണ്ട് 14 കിലോമീറ്റർ അകലെയുള്ള കഞ്ചിക്കോടിലേക്ക് മാറ്റി സ്ഥാപിച്ചു. 1965ൽ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം 14 (ഒരു സെയിൽസ് ടാക്സ് ഓഫീസർ, രണ്ട് സെയിൽസ് ടാക്സ് ഇൻസ്പെക്ടർ, അഞ്ച് ക്ലർക്ക്, ഒരു ജൂനിയർ സൂപ്രണ്ട്, അഞ്ച് പ്യൂൺ) ആയി.

1976ലാണ് കഞ്ചിക്കോടുനിന്ന് ചെക്ക്പോസ്റ്റ് വാളയാറിലേക്ക് മാറ്റിസ്ഥാപി ച്ചത്. പാലക്കാടുനിന്ന് വാളയാറിലേക്ക് 24 കിലോമീറ്റർ ദൂരവും വാളയാറിൽനിന്ന് അതിർത്തിയിലേക്ക് ഏതാണ്ട് അര കിലോ മീറ്റർ ദൂരവുമാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. 1978 സെപ്തംബർ ഒന്നിനാണ് അകത്തേക്കുവ രുന്ന വാഹനങ്ങൾക്കും പുറത്തേക്കു പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾക്കും പ്രത്യേക ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ സ്ഥാപിച്ചത്. പാലക്കാട് ആലത്തൂർ റൂട്ടിൽ മംഗലമെന്ന സ്ഥലത്തു ണ്ടായിരുന്ന ഇൻ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് വാളയാറി ലേക്ക് മാറ്റുകയും ഔട്ട് ചെക്ക്പോസ്റ്റായി പ്രവർത്തനമാരംഭിക്കുകയും ചെയ്തു. നില വിലുണ്ടായിരുന്ന ചെക്ക്പോസ്റ്റ് ഇൻ ചെക്ക്പോസ്റ്റായി മാറി. രണ്ട് ചെക്ക്പോസ്റ്റു കളും റോഡിന്റെ ഇരുഭാഗങ്ങളിലും മുഖാമു ഖമായാണ് നിലകൊണ്ടിരുന്നത്. 1986ൽ വാള യാർ ഔട്ട് ചെക്ക്പോസ്റ്റ് പാലക്കാട്-കോ യമ്പത്തൂർ റോഡിൽ നഗരത്തിൽനിന്ന് രണ്ട് കിലോമീറ്റർ അകലെ ചന്ദ്രാപുരം എന്ന സ്ഥലത്തേക്ക് മാറ്റി. വാളയാറിലെ വർധിച്ചു വരുന്ന തിരക്ക് ഒഴിവാക്കാനാണ് ഇങ്ങനെ ചെയ്തത്. 1993ൽ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം 70 (ഒരു ഇൻസ്പെക്ടിംഗ് അസി.കമ്മീഷണർ, 6 സെയിൽസ് ടാക്സ് ഓഫീസർ, 24 സെയിൽസ് ടാക്സ് ഇൻസ്പെക്ടർ, 18 ക്ലർക്ക്, ഒരു ജൂനിയർ സൂപ്രണ്ട്, 20 പ്യൂൺ) ആയി വർധിപ്പിച്ചു.

വാളയാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റിന്റെ വളർച്ചയിലെ അടുത്ത നാഴികക്കല്ല് 1996ലായിരുന്നു. അതു വരെ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ വാടകക്കെട്ടിടങ്ങ ളിലോ ഓലപ്പുരകളിലോ ആണ് പ്രവർത്തി ച്ചുവന്നത്. ഇന്നുള്ള സ്വന്തമായ കെട്ടിടങ്ങൾ പൂർത്തിയായത് 1996ലാണ്. ഇതിന്റെ പിന്നിൽ ഒരു വിവാദ ചരിത്രമുണ്ട്. കെട്ടിടങ്ങളുടെ പണി ഏതാണ്ട് തീർന്നപ്പോഴാണ് അവയുടെ നിർമ്മാണത്തിലെ ഗൗരവമായ ന്യൂനതകൾ ജീവനക്കാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. തുടർന്ന് ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സാമിനർ കെട്ടിടത്തിലെ ന്യൂനതകൾ പരിശോധിച്ചു. അവ പരിഹരിക്കുന്നതിന് മറ്റൊരു 6 മാസം കൂടി എടുത്തു. അതിനുശേഷമായിരുന്നു സെപ്തംബർ 26ന് ഇൻ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് സ്വന്തം കെട്ടിടത്തിലേക്ക് മാറ്റിയത്. ഇവിടെ നിന്ന് അതിർത്തിയിലേക്ക് ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരമുണ്ട്. ചന്ദ്രാപുരത്ത് പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന ഔട്ട് ചെക്ക്പോസ്റ്റ് ഇപ്പോൾ വാളയാറിൽ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്വന്തം കെട്ടി ടത്തിലേക്ക് മാറ്റി. ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം 99 (ഒരു ഇൻസ്പെക്ടിംഗ് അസി.കമ്മീഷണർ, 6 സെയിൽസ് ടാക്സ് ഓഫീസർ, 41 സെയിൽസ് ടാക്സ് ഇൻസ്പെക്ടർ, 30 ക്ലർക്ക്, ഒരു ജൂനിയർ സൂപ്രണ്ട്, 20 പ്യൂൺ) ആയി വർധിപ്പിച്ചു.

മൊത്തം 38 ലക്ഷം രൂപ നിർമ്മാണ പ്രവൃ ത്തികൾക്ക് ചെലവായി. വേ ബ്രിഡ്ജ്, കുഴൽക്കിണർ, സാനിറ്ററി സൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവയും ഇവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നു. പത്തു ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് ഇല്ക്ട്രിഫിക്കേഷൻ നട ത്തി. എന്നാൽ ഈ സംവിധാനങ്ങളൊക്കെ താറുമാറാകുന്നതിന് അധികനാൾ വേണ്ടിവന്നില്ല. ജനറേറ്റർ മുറി, വാഹനഷെ ഡ്, ഡ്രൈവർമാർക്ക് വിശ്രമമുറി, പ്ലാറ്റ്ഫോ മിന് മേൽക്കൂര, ചരക്ക് ഇറക്കി കയറ്റുന്നതി നുള്ള ക്രെയിൻ ഇവയൊക്കെ കടലാസ് പദ്ധ തികളായും തുടർന്നു. നമ്മുടെ സർ ക്കാർ കെട്ടിടങ്ങൾക്കും ഓഫീസുകൾക്കും സംഭവി ക്കാറുള്ള ദുര്യോഗങ്ങൾ വാളയാറിനുമുണ്ടാ യതിൽ അത്ഭുതപ്പെടാനില്ല.

വാളയാർ ഔട്ട് ചെക്ക്പോസ്റ്റിന്റെ സൗകര്യം വർധിപ്പിക്കുന്നതിന് പോലീസ് സ്റ്റേഷനു സമീപം 2 ഏക്കർ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്ത് കെട്ടിടംപണി പൂർത്തിയാക്കിയെങ്കിലും ഇതിന്റെ ഉദ്ഘാടനംപോലും നടത്തിയിട്ടില്ല. ദേശീയപാതയുടെ അലൈൻമെന്റിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഇവിടെ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത് ഏതാണ്ട് അസാധ്യമായിത്തീർന്നിരിക്കുകയാണ്. 2001ൽ ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളുടെ നവീകരണത്തിനായി ഏതാണ്ട് 1.5 കോടി രൂപ അനുവദിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നിർമ്മിച്ച ജീവനക്കാരുടെ ക്വാർട്ടേഴ്സ് പോലുള്ളവ ഉപയോഗശൂന്യമാവുകയും റോഡുകൾ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യാതെ താറുമാറാവുകയും ചെയ്തതല്ലാതെ ഒരു മാറ്റവും ഉണ്ടായില്ല. ഇന്നത്തെ വാളയാറിലെയും മറ്റ് ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലെയും അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവത്തെക്കുറിച്ച് സാമൂഹ്യ ഓഡിറ്റിന്റെ ഭാഗമായി വിശദമായി പിന്നീട് ചർച്ചചെയ്യും എന്നതിനാൽ അതിലേക്ക് കൂടുതലായി ഇപ്പോൾ കടക്കുന്നില്ല.

ചിറ്റൂർതാലൂക്കിലെ മറ്റ് ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ

ചിറ്റൂർ താലൂക്കിലെ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളും ഐക്യകേരള രൂപീകരണത്തിനു ശേഷമാണ് നിലവിൽ വന്നത്. 1963ലെ കേരള പൊതുവില്പന നികുതി നിയമം നടപ്പിലാകുന്നതിനു മുമ്പ് കേരള-തമിഴ്നാട് അതിർത്തിയിൽ ചിറ്റൂർ താലൂക്കിൽ താഴെപറയുന്ന വില്പന നികുതി ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു.

1) ഗോപാലപുരം:- പാലക്കാട്-പൊള്ളാച്ചി റോഡിൽ
2) ഗോവിന്ദപുരം:- കൊല്ലങ്കോട് - പൊള്ളാച്ചി റോഡിൽ
3) മീനാക്ഷിപുരം:- വണ്ടിത്താവളം - പൊള്ളാച്ചി റോഡിൽ
4) നടുപ്പുണ്ണി:- കൊഴിഞ്ഞാമ്പാറ - പൊള്ളാച്ചി റോഡിൽ.
5) വേലന്താവളം:- കൊഴിഞ്ഞാമ്പാറ - കോയമ്പത്തൂർ റോഡിൽ.

മേൽപ്പറഞ്ഞ സ്ഥിരം ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾക്ക് പുറമെ നിലക്കടല സീസണിൽ പൊള്ളാച്ചിയിലേക്കുള്ള നിലക്കടല കള്ളക്കടത്ത് തടയുന്നതിനു വേണ്ടി ഇടറോഡുകളിൽ താഴെപ്പറയുന്ന താത്കാലിക ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളും പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ഇവയിൽ മിക്കതും പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല.

1) കരുമാണ്ട ഗൗണ്ടനൂർ:- ഗോപാലപുരം ചെക്ക് പോസ്റ്റിനു സമീപം.
2) കിണർപള്ളം:- വേലന്താവളം ചെക്ക് പോസ്റ്റിനു സമീപം.
3) ചെമ്മണാംപതി:- ഗോവിന്ദപുരം ചെക്ക് പോസ്റ്റിനു സമീപം.
4) വില്ലൂന്നി:- നടുപ്പുണ്ണി ചെക്ക് പോസ്റ്റിനും എല്ലെൻപൊട്ടനും ഇടയിൽ

നിലക്കടല സീസൺ കഴിഞ്ഞാൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ താൽക്കാലിക ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾ ഫലത്തിൽ പ്രവർത്തനരഹിതമായിരുന്നു. താത്കാലിക ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളിൽ ജീവനക്കാരുടെ തസ്തികകൾ അനുവദിച്ചിരുന്നില്ല.

സ്ഥിരം ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ ചിറ്റൂർ സെയിൽസ് ടാക്സ് ഓഫീസറുടെ നിയന്ത്രണത്തിലായിരുന്നു. ഇവയിൽ ഒരു സെയിൽസ് ടാക്സ് ഇൻസ്പെക്ടറും 3 ക്ലർക്കുമാരും 3 ശിപായിമാരുമാണ് തുടക്കത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്നത്. ക്ലർക്കുമാരുടെ തസ്തികകൾ സബ് ഇൻസ്പെക്ടർ എന്ന പേരിലാണ് ഡസിഗ്നേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നത്.

ഗോവിന്ദപുരം ചെക്ക് പോസ്റ്റിലൂടെ തൃശ്ശൂരിൽ നിന്ന് പൊള്ളാച്ചിയിലേക്കും തിരിച്ചുമുള്ള ചരക്കുകളാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. കയർ, ചകിരി, റബ്ബർ, തീപ്പെട്ടി കമ്പുകൾ, പാക്കിംഗ് കേസുകൾ എന്നീ ചരക്കുകളാണ് ഇവയിൽ പ്രധാനം.

ഗോപാലപുരം ചെക്ക് പോസ്റ്റിലൂടെ പ്രധാനമായും പലചരക്കുകൾ, ഗ്യാസ് ബു ള്ളറ്റിനുകൾ, പയർവർഗങ്ങൾ, ഭക്ഷ്യഎണ്ണകൾ എന്നിവയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്.

മീനാക്ഷിപുരം ചെക്ക് പോസ്റ്റിലൂടെ പൊള്ളാച്ചിയിൽ നിന്നുള്ള അരി, തുത്തുകു

ടിയിൽ നിന്നുള്ള മരം എന്നിവയാണ് കടന്നു പോകുന്നത്.

നടുപ്പുണ്ണിയിലൂടെ കോഴി മാത്രമാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. രാത്രി കാലങ്ങളിൽ മാത്രമെ കോഴിവണ്ടികൾ കടന്നുപോകുന്നുള്ളു. പകൽ സമയങ്ങളിൽ ഈ ചെക്ക് പോസ്റ്റിലൂടെ വാഹനഗതാഗതം നാമമാത്രമാണ്.

പട്ടിക 1.1

സ്ഥിരം ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളും അകത്തേക്കും പുറത്തേക്കുമുള്ള പ്രധാന ചരക്കുകളും

ചെക്ക് പോസ്റ്റിന്റെ പേര്	**ചരക്കുകൾ അകത്തേക്ക്**	**ചരക്കുകൾ പുറത്തേക്ക്**	**ദിനംപ്രതി കടന്നു പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ**
ഗോവിന്ദപുരം	ചകിരി, സിമന്റ്, നെല്ല്, അരി, കസറീനപോൾ, സിമന്റ്	കാലിച്ചാക്ക്, ഓട്, വളം,	240
മീനാക്ഷിപുരം	തടി, സിമന്റ്, നെല്ല്, ടാങ്കർ ലോറികൾ	ഓട്, വളം	350
ഗോപാലപുരം	പലചരക്ക്, സിമന്റ്, പാഴ്സൽ, അടയ്ക്ക, ഇരുമ്പുരുക്ക്	ഓട്, മുള, തടി, അടയ്ക്ക, ഫർണിച്ചർ	500
നടുപ്പുണ്ണി	ലൈവ് ചിക്കൻ കൊപ്ര, വെല്ലം	—	280
വേലന്താവളം	സിമന്റ്, പാഴ്സൽ പച്ചക്കറി	- -	700
വാളയാർ	സർവ്വവിധ സാധനങ്ങൾ	റബർ, ടയർ, ഓട്	2000

വാളയാർ ചെക്ക് പോസ്റ്റിലെ തിരക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയാണ് വേലന്താവളം ചെക്ക് പോസ്റ്റിലൂടെ വണ്ടികൾ ഏറിയ കൂറും കടന്നുപോകുന്നത്. പച്ചക്കറികൾ, കോയമ്പത്തൂരിൽ നിന്നും പാലക്കാട്-തൃശ്ശൂർ ഭാഗത്തേക്കുള്ള നാനാവിധ ചരക്കുകളും ഇതിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നു. ഇപ്പോൾ ഈ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് കോഴിപ്പാറയിലേക്ക് മാറ്റി സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഇടറോഡുകളിൽ താഴെപ്പറയുന്ന താത്കാലിക ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നു.

1) ചെമ്മണാംപതി - ഗോവിന്ദപുരത്തിനു സമീപം.
2) കന്നിമാരി -മീനാക്ഷിപുരത്തിനു സമീപം.
3) അഞ്ചാംമൈൽ - ഗോപാലപുരത്തിനു സമീപം.
4) വാളറ - നടുപ്പുണ്ണിക്കു സമീപം.
5) ഒഴലപ്പതി (കുപ്പാണ്ട ഗൗണ്ടനൂർ) - വേലന്താവളത്തിനു സമീപം.
6) അത്തിക്കോട് - നടുപ്പുണ്ണിയ്ക്കും ഗോപാലപുരത്തിനും ഇടയിൽ.
7) മേനോൻപാറ - കോഴിപ്പാറയ്ക്കും അത്തിപ്പാറയ്ക്കുമിടയിൽ.

സ്ഥിരം ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളിലൂടെ കടന്നു

വരുന്ന വാഹനങ്ങളാണ് മേൽപ്പറഞ്ഞ താത്കാലിക ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നത്. എന്നാൽ താത്കാലിക ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളില്ലെങ്കിൽ സ്ഥിരം ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾ സ്പർശിക്കാതെ കടന്നുപോകാവുന്ന ഊടുവഴികൾ ധാരാളമുണ്ട്.

ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുടെ പ്രസക്തി

ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുടെ പ്രാധാന്യമെന്താണ്? നികുതി വസൂലാക്കുക എന്നതാണ് ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുടെ മുഖ്യധർമ്മം എന്നതാണ് പൊതുധാരണ. ഇതുശരിയല്ല. അതിനേക്കാളേറെ പ്രധാനം ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലൂടെ കടന്നുവരുന്ന ചരക്കുകളുടെ കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. കേരളത്തിലെ വ്യാപാരത്തിന്റെ ഒരു പ്രധാന സവിശേഷത സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾ വാങ്ങുന്ന ഉല്പന്നങ്ങളുടെ ഏതാണ്ട് 80 ശതമാനവും സംസ്ഥാനത്തിന് പുറത്തുനിന്ന് വരുന്നു എന്നതാണ്. അതുപോലെതന്നെ സംസ്ഥാനത്തിലെ ഉല്പാദനത്തിന്റെ ഏതാണ്ട് അറുപത് ശതമാനവും നമ്മൾ പുറത്ത് വിൽക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. നാം ഉപയോഗിക്കുന്നതൊന്നും നമ്മൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതല്ല. നാം ഉണ്ടാക്കുന്നതൊന്നും നാം ഉപയോഗിക്കുന്നുമില്ല. ഇതാണ് നമ്മുടെ സമ്പദ്ഘടനയുടെ ഒരു അടിസ്ഥാന സവിശേഷത. പുറത്തുനിന്ന് കേരളത്തിലേക്ക് വരുന്ന ചരക്കുകൾ വിമാനത്താവളം വഴിയോ തുറമുഖം വഴിയോ അല്ലെങ്കിൽ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ വഴിയോ വേണം കേരളത്തിലേക്ക് കടക്കാൻ. ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിൽവെച്ച് വാഹനങ്ങളിലെ ബില്ലുകളിൽനിന്നും ഇൻവോയ്സുകളിൽനിന്നും കണക്കുകളെടുത്താൽ കേരളത്തിലെ ഏതാണ്ടെല്ലാ ഒന്നാംഘട്ട വില്പനക്കാരും ഏതെല്ലാം ചരക്കുകൾ എന്തുവിലക്ക് എത്രമാത്രം വാങ്ങി എന്നതിന്റെ കണക്ക് കിട്ടും. ഈ കണക്ക് കിട്ടിയാൽ ഈ വ്യാപാരികൾ തങ്ങളുടെ വിറ്റുവരവ് സംബന്ധിച്ച് തരുന്ന നികുതി റിട്ടേണുകൾ ശരിയോ തെറ്റോ എന്ന് കണ്ടുപിടിക്കാനാകും. ഇതൊന്നും നടക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് നമ്മുടെ നികുതിവരുമാനം വേണ്ടത്ര ഉയരാത്തതിന് മുഖ്യകാരണം. അതുകൊണ്ട് നികുതി വെട്ടിപ്പുകാർ, യഥാർത്ഥ ബില്ലും ഇൻവോയ്സും മറച്ചുവെച്ചുകൊണ്ട് ചരക്കുകൾ കടത്തിക്കൊണ്ടുവരാൻ ശ്രമിക്കുന്നു. ഇത് തടഞ്ഞ് കേരളത്തിലേക്കു വരുന്നതും പുറത്തേയ്ക്ക് പോകുന്നതുമായ ചരക്കുകളുടെ മുഴുവൻ കൃത്യമായ കണക്കുകൾ ശേഖരിക്കുക എന്നതാണ് ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുടെ മുഖ്യധർമ്മം.

ഇതിനർത്ഥം ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽ നികുതിയൊന്നും പിരിക്കുന്നില്ലെന്നോ, പിരിക്കുന്ന നികുതി അപ്രധാനമെന്നോ അല്ല. രണ്ട് തരത്തിലുള്ള നികുതികളാണ് ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽവെച്ച് ഈടാക്കുന്നത്. പഴയ വിൽപ്പന നികുതി നിയമത്തിൽ അഡ്വാൻസ് ടാക്സ് എന്നൊരിനമുണ്ടായിരുന്നു. അതുപ്രകാരം കേരളത്തിനു പുറത്തേക്കയക്കുന്ന മലഞ്ചരക്കുകൾ തുടങ്ങിയവയുടെ അവസാന വാങ്ങൽ പോയിന്റിലായിരുന്നു വില്പന നികുതി ഈടാക്കിയിരുന്നത്. ഈ പർച്ചേസ് ടാക്സ് അഡ്വാൻസായി ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽവെച്ച് ഈടാക്കിക്കൊണ്ടിരുന്നു. വാറ്റ് സമ്പ്രദായത്തിൽ എല്ലാ നികുതിയും ഈടാക്കുന്നത് വില്പന പോയിന്റിൽവെച്ചാണ്. ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽവെച്ചല്ലാതെ നാട്ടിൽതന്നെ നികുതി ഒടുക്കിയശേഷം ചരക്കുവണ്ടി വിടുന്നതിന് പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന സമീപനമാണ് ഇപ്പോൾ കൈക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽവെച്ച് നമ്മൾ പിരിച്ചിരുന്ന ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട നികുതി പ്രവേശന നികുതിയായിരുന്നു. 1994ൽ ആണ് ആദ്യമായി പ്രവേശന നികുതി ഏർപ്പെടുത്തിയത്. മാഹി വഴി കേരളത്തിൽ വാഹനം വിൽക്കുന്നത് തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതിനാണ് ആദ്യമായി ഇത് ഏർപ്പെടുത്തിയത്. കേരളത്തിലെ വിൽപ്പന നികുതി നിരക്കിലാണ് പ്രവേശന നികുതി ചുമത്തിയത്. എന്നാൽ ക്രമേണ കൂടുതൽ കൂടുതൽ ഉല്പന്നങ്ങൾ പ്രവേശന നികുതി വലയത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നു. സ്വന്തം ഉപയോഗത്തിന് എന്ന പേരിൽ കേരളത്തിലേക്ക് സാധനങ്ങൾ കള്ളക്കടത്തായി കൊണ്ടുവരുന്നതിന് തടയിടാനാണ് ഈ മാർഗം സ്വീകരിച്ചത്. പട്ടിക 1.2ൽ വാളയാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽനിന്ന് 1996-97 മുതൽ സമാഹരിച്ച

മുൻകൂർ നികുതിയുടെയും പ്രവേശന നികുതിയുടെയും കണക്ക് കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. തുടക്കത്തിൽ പ്രവേശന നികുതിയുടെ മുന്നുമടങ്ങായിരുന്നു മുൻകൂർ നികുതി. എന്നാൽ നേരത്തേ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കൂടുതൽ കൂടുതൽ ഇനം ചരക്കുകൾ പ്രവേശന നികുതി വലയത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നതിന്റെ ഫലമായി പ്രവേശന നികുതി വരുമാനം ഗണ്യമായി കൂടാൻ തുടങ്ങി. 1996-97ൽ 30 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്ന പ്രവേശന നികുതി വരുമാനം 1998-99ൽ 2.77 കോടി രൂപയായി 2002-03ൽ 25.93കോടി രൂപയായും 2005-06ൽ 78.83 കോടി രൂപയായും ഉയർന്നു. എന്നാൽ മുൻകൂർ നികുതിയുടെ കാര്യത്തിൽ സാധാരണ ഗതിയിലുള്ള വർധനയേ ഉണ്ടായുള്ളൂ. ഇതിന്റെ ഫലമായി 2005-06ൽ മുൻകൂർ നികുതി 1.86 കോടി രൂപ മാത്രമായിരുന്നു.

2006-07ൽ പ്രവേശന നികുതി 54.09 കോടി രൂപയായി കുറഞ്ഞു. മുൻകൂർ നികുതിയാകട്ടെ 17.83 കോടി രൂപയായി ഉയർന്നു. ഇതിന്റെ കാരണം പ്രവേശന നികുതി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമാണെന്നുള്ള സുപ്രീംകോടതി വിധിയാണ്. പ്രവേശന നികുതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് അന്തർസംസ്ഥാന വ്യാപാരത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നു എന്നായിരുന്നു സുപ്രീം കോടതിയുടെ നിരീക്ഷണം. കേരളത്തിലെ പ്രവേശന നികുതി നിയമം അസാധുവായതിനെത്തുടർന്ന് അത് പിരിക്കുന്നത് നിർത്തിവെക്കേണ്ടിവന്നു. എന്നാൽ ഇത് വലിയോതോതിലുള്ള നികുതി ഇടിവിന് കാരണമാകുന്നു എന്ന് ബോധ്യപ്പെട്ടതിനാൽ പ്രവേശന നികുതി ഏർപ്പെടുത്തിയിരുന്ന ചില ചരക്കുകൾക്ക് മുൻകൂർ നികുതി പിരിക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചു. കോഴി, മാർബിൾ തുടങ്ങിയ ഏതാനും ഉല്പന്നങ്ങളാണ് ഈ ലിസ്റ്റിൽ ഉള്ളത്. കേരളത്തിൽ ചരക്കുകൾ വിൽക്കുമ്പോൾ നൽ കേണ്ട നികുതി ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽവെച്ചുതന്നെ നൽകിയശേഷമേ ഈ ചരക്കുകൾ കേരളത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ അനുവദിക്കൂ.

അഡ്വാൻസായി നികുതി പിരിക്കാത്ത പക്ഷം ആ ഉല്പന്നങ്ങളുടെ മേലുള്ള നികുതി പിരിക്കുന്നതിന് പ്രയാസമായിരിക്കും എന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചാണ് അഡ്വാൻസ് ടാക്സ് ഏർപ്പെടുത്തിയത്. ഇതിന് ഏറ്റവും നല്ല ഉദാഹരണമാണ് കോഴി. കേരളത്തിലേക്കുള്ള ഇറച്ചിക്കോഴികൾ 80 ശതമാനവും പുറത്തുനിന്ന് വരുന്നതാണ്. 12.5 ശതമാനം നികുതി നൽകണം. എന്നാൽ കോഴിവണ്ടികൾ കേരളത്തിനുള്ളിൽ കടന്നാൽ നേരിട്ട് കോഴികളെ ചില്ലറ വില്പനശാലയിലെത്തിക്കുകയാണ്. ഹോൾസെയിൽ കടയില്ല. ഇതിനാൽ നികുതി പിരിക്കുക ഏതാണ്ട് അസാധ്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് കോഴിയുടെ മേൽ അഡ്വാൻസ് ടാക്സ് ചുമത്തി. ഇതിനെതിരെ വ്യാപാരികൾ ഹൈക്കോടതിയെ സമീപിച്ചെങ്കിലും ഹൈക്കോടതി ചുരുക്കം ചില ചരക്കുകൾക്ക് ഇങ്ങനെ മുൻകൂർ ആയി നികുതി പിരിക്കുന്നതിന് അനുവാദം നൽകുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇതാണ് ഇപ്പോൾ പിരിക്കുന്ന നികുതി.

ഇതിനുപുറമെ ശരിയായ രേഖകളില്ലാതെ ചരക്ക് കടത്തിക്കൊണ്ടുവന്നാൽ അത് ഒഫൻസായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യും, സെക്യൂരിറ്റി

പട്ടിക 1.2

വാളയാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽ പിരിക്കുന്ന നികുതി (ലക്ഷം രൂപയിൽ)

വർഷം	മുൻകൂർ നികുതി	പ്രവേശന നികുതി	ആകെ
1996-97	99.28	30.83	130.11
1997-98	70.82	69.49	140.31
1998-99	50.53	277.76	328.29
99-2000	63.97	267.33	331.30
2000-01	140.65	464.65	605.30
2001-02	259.51	632.27	891.78
2002-03	191.96	2593.58	2785.54
2003-04	167.87	3676.16	3844.03
2004-05	159.27	5983.98	6143.25
2005-06	186.20	7883.77	8069.97
2006-07	1783.24	5409.42	7192.66

ഈടാക്കും. വെട്ടിക്കാൻ ശ്രമിച്ച നികുതിയുടെ ഇരട്ടിത്തുക ജാമ്യമായി നൽകിയാൽ മാത്രമേ ചരക്ക് കടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയൂ. ശരിയായ രേഖകൾ ഇല്ലാതെ വരുന്ന വണ്ടികൾ അത്തരം രേഖകൾ ഹാജരാക്കുന്നതുവരെയോ ഡെപ്പോസിറ്റ് നൽകുന്നതുവരെയോ ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽ പിടിച്ചിടുകയും ചെയ്യും.

ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിൽ അർപ്പിതമായ ധർമ്മങ്ങൾ ഇന്ന് എത്രമാത്രം ലക്ഷ്യം നേടുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് പൊതുവായി പരിശോധിക്കുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കും.

വാളയാറിന്റെ അനുഭവം

വാളയാറിൽ ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽനിന്നുള്ള നികുതി വരുമാന വർധനവിന്റെ കാര്യമെടുത്താൽ നടത്തിപ്പിലെന്തെങ്കിലും കുറവുള്ളതായി പ്രഥമദൃഷ്ട്യാ പറയാനാവില്ല. പ്രവേശനനികുതി നാം നേരത്തേ കണ്ടതുപോലെ തുടർച്ചയായി ഉയർന്നുവന്നു. പക്ഷേ ഇതിന് കാരണവും നാം കണ്ടു. കൂടുതൽ കൂടുതൽ ഉല്പന്നങ്ങൾ പ്രവേശന നികുതി വലയത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നതാണ് കാരണം. ഇതിന്റെ സ്വാധീനത്തെ മാറ്റിനിർത്തി നികുതി വരുമാന വർധന എത്രശതമാനമെന്ന് കണ്ടുപിടിക്കുക അസാധ്യമാണ്. എന്നാൽ പ്രവേശന നികുതിയിലും മുൻകൂർ നികുതിയിലും വലിയതോതിലുള്ള വെട്ടിപ്പുകൾ നടക്കുന്നതായിട്ടാണ് പൊതുവിലുള്ള അനുഭവം.

എന്നാൽ അതേസമയം കണ്ടുപിടിക്കപ്പെടുന്ന കുറ്റങ്ങളുടെ എണ്ണം ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുടെ പരിശോധനയുടെ കാര്യക്ഷമതയുടെ ഒരു സൂചനയായി എടുക്കുന്നതിൽ തെറ്റുണ്ടാവില്ല. ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലൂടെ കണ്ടെത്തുന്ന ഒഫൻസുകളുടെ കാര്യമെടുത്താൽ 1960-61ൽ പതിനായിരം വാഹനങ്ങൾക്ക് 951 കേസുകളാണ് കണ്ടെത്തിയത്. ഏതാണ്ട് പത്ത് ശതമാനം വാഹനങ്ങളിൽ കുറ്റങ്ങൾ കണ്ടെത്താനായി. എന്നാൽ കണ്ടെത്തിയ കുറ്റങ്ങളുടെ എണ്ണം പിന്നീട് അനുക്രമമായി കുറഞ്ഞുവരുന്നതായാണ് കാണുന്നത്. 1969-70ൽ പതിനായിരം വണ്ടികളിൽ 349 എണ്ണത്തിനു മാത്രമേ കേസെടുക്കാനായുള്ളൂ. 1979-80 ആയപ്പോഴേക്കും ഈ അനുപാതം 89 ആയി കുറഞ്ഞു. 1991-92 ആയപ്പോഴേക്കും അത് 92 കേസുകളായി. 2001-02ൽ അത് 68 ആയി. 2006-07ൽ അത് 48 ആയി വീണ്ടും ഇടിഞ്ഞു. ചരക്കുകടത്തുന്നവരെല്ലാം സത്യസന്ധരായി ത്തീർന്നതുകൊണ്ടാണോ കുറ്റങ്ങൾ കണ്ടെത്താനാവാത്തത്? ആണെന്ന് ആരും വാദിക്കുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. എല്ലാവർഷവും കണ്ടുപിടിക്കപ്പെടുന്ന കുറ്റങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകൾ ഉണ്ടാകും. ചില വർഷങ്ങളിൽ തോത് ഗണ്യമായി ഉയർന്നതായി കാണാം. എന്നാലും പൊതുപ്രവണത സംശയരഹിതമാണ്. ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലെ പരിശോധനയിലെ കാര്യക്ഷമതയിലും തുടർച്ചയായ ഇടിവ് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സമീപവർഷങ്ങളിൽ അത് തകർച്ചയുടെ നെല്ലിപ്പടിയിൽ എത്തിയിട്ടുണ്ട്.

പിടിച്ച ഒഫൻസുകളിൽനിന്ന് ഒരു ശരാശരി വാഹനത്തിൽനിന്ന് ഈടാക്കിയ സെക്യൂരിറ്റി എത്രയെന്ന് നോക്കിയാൽ അത് വളരെ തുച്ഛമാണെന്ന് കാണാനാവും. 1980കൾ മുതൽ ഉള്ള കണക്ക് നോക്കിയാൽ അത് 8 രൂപയും 20 രൂപയ്ക്കുമിടയ്ക്കാണെന്ന് കാണാം. 1996-97ലാണ് ഏറ്റവും ഉയർന്ന സെക്യൂരിറ്റി ഈടാക്കിയത്. ശരാശരി വണ്ടി ഒന്നിന് 24 രൂപ. 2006-07ൽ 22 രൂപയും.

ശരാശരി വാഹനത്തിനുള്ള സെക്യൂരിറ്റി നോക്കുന്നതിൽ അർത്ഥമില്ല. മറിച്ച് കണ്ടുപിടിച്ച കുറ്റത്തിനുമേൽ എന്തു സെക്യൂരിറ്റി ഈടാക്കി എന്നതാണ് പ്രസക്തമെന്നും ന്യായമായി വാദിക്കാം. അതെടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ ചിത്രം വിഭിന്നമല്ല. 1991-92ൽ 656 രൂപയായിരുന്ന സെക്യൂരിറ്റി 1995-96 ആയപ്പോഴേക്കും 2819 രൂപയായി ഉയർന്നു. എന്നാലത് 2000-01 ആയപ്പോഴേക്കും 812 രൂപയായി അനുക്രമമായി കുറഞ്ഞു. തുടർന്നുള്ള വർഷങ്ങളിൽ ഏതാണ്ട് 2250 രൂപനിലവാരത്തിൽ നിന്നു. 2005-06ൽ അത് 3136 രൂപയായിരുന്നു. 2006-07ൽ 4650 രൂപയായി ഉയർന്നു. ഈ തുകയൊന്നും സാമ്പത്തിക കുറ്റത്തിൽനിന്ന് ആരെയും ഭയപ്പെടുത്തി മാറ്റാൻപോകുന്നതല്ല എന്ന് വ്യക്തമാണ്. അവസാന രണ്ടുവർഷങ്ങളെ മാറ്റിനിർത്തിയാൽ 15 വർഷക്കാലത്തിനിടയിൽ ശരാശരി സെക്യൂരിറ്റിയിൽ വർധനയേ ഉണ്ടായിട്ടില്ലെന്ന് കാണാം.

ഈ ദുർബലമായ പരിശോധനാ സംവിധാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലൂടെ വരുന്ന കണക്കുകളുടെ നിജസ്ഥിതി ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടാവുന്നതാണ്. അതിലുപരി പ്രധാനപ്പെട്ട മറ്റൊരു കാര്യം ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിൽ ശേഖരിക്കപ്പെടുന്ന ബില്ലുകളും ഇൻവോയ്സുകളും ബന്ധപ്പെട്ട ഓഫീസുകളിലേക്ക് അയച്ച് നികുതി പിരിവിനുവേണ്ടി അവ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട് എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തണം. എന്നാൽ ഇതിനുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ വളരെ ദുർബലമായിരുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ക്രമേണ ഈ ബില്ലുകളുടെയും ഇൻവോയ്സിന്റെയും കാര്യത്തിൽ വലിയ ഉപേക്ഷ വന്നു. 2005-06 കാലത്തെ ബില്ലുകളിലും ഇൻവോയ്സുകളിലും ഗണ്യമായ പങ്ക് ഇന്നും ബന്ധപ്പെട്ട അസ്സസ്മെന്റ് ഓഫീസുകളിൽ എത്തിയതായി കാണുന്നില്ല. 2007ൽ കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷൻ നടത്തിയതിനുശേഷമാണ് ഈ പോരായ്മ ഫലപ്രദമായി പരിഹരിക്കുവാനുള്ള പരിശ്രമം ഗൗരവമായിട്ട് ആരംഭിച്ചത്.

പട്ടിക 1.3

വാഹനപരിശോധന, ഒഫൻസുകൾ, ജാമ്യതുക (കോടി രൂപ), വാളയാർ ചെക്പോസ്റ്റ്

വർഷം	പരിശോധിച്ച വാഹനങ്ങൾ	ഒഫൻസുകൾ	ജാമ്യതുക
1958 59	29,100	3603	0.24
1959 60		11314	1.09
1960 61	117854	11216	1.85
1961 62	120240	5540	0.59
1962 63	133689	4032	0.33
1963 64	149009	3897	0.49
1964 65	134834	6520	0.71
1965 66	137994	3842	0.5
1966 67	170275	4202	0.48
1967 68	179594	5412	0.56
1968 69	182656	5890	0.91
1969 70	176713	6168	0.93
1970 71	183313	ലഭ്യമല്ല	
1971 72	200433	ലഭ്യമല്ല	
1972 73	204511	4047	1.34
1973 74	209389	5075	1.95
1974 75	209758	4740	2.99
1975 76	200775	2609	44.72
1976 77	207231	1990	1.22
1977 78	231383	2562	1.48
1978 79	296852	3698	3.18
1979 80	340568	3021	2.11
1980 81	339626	2821	3.76
1981 82	219067	2662	4.23
1982 83	348126	3472	9.14
1983 84	368179	4554	13.92
1984 85	379195	5300	18.83
1985 86	441724	7244	36.57
1986 87	476205	7500	53.38
1987 88	605246	8828	55.94
1988 89	614792	7058	42.97
1989 90	568767	10397	31.64
1990 91	735033	10114	37.47
1991 92	561303	5176	33.97
1992 93	603478	5360	82.31
1993 94	604089	6241	129.06
1994 95	667212	4922	105.11
1995 96	771292	3346	94.33
1996 97	761799	7711	183.56
1997 98	786280	20146	110.67
1998 99	784266	8403	71.57
1999 2000	849911	10382	69.05
2000 01	949597	10163	82.59
2001 02	840050	5731	128.69
2002 03	925029	7163	161.83
2003 04	814109	6725	137.72
2004 05	835933	4830	114.18
2005 06	861653	4279	134.2
2006 07	818102	3921	182.34

വികസനത്തിനു തടസ്സം

പരിശോധനയുടെയും പിഴയുടെയും സ്ഥിതി മുകളിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ ആണെങ്കിലും ചരക്ക് വണ്ടികൾക്ക് വാളയാർ ഒരു പേടിസ്വപ്നമാണ്. അത്രയ്ക്ക് രൂക്ഷമായ ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾക്ക് വേദിയാണിവിടം. ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുടെ അസൗകര്യങ്ങളുടെ പ്രതിഫലനം മാത്രമല്ല വാളയാറിന്റെ മുഖമുദ്രയായി തീർന്നിട്ടുള്ള ഗതാഗതക്കുരുക്ക്. ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒരു പരിധിവരെ മനപൂർവ്വം സൃഷ്ടിക്കുന്നതാണ്. വാളയാറിലെ അഴിമതിയുടെ ഒരു നല്ല പങ്ക് ഈ കുരുക്കിൽനിന്ന് രക്ഷപ്പെടാനുള്ള വെപ്രാളത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. ഈ സ്ഥിതിവിശേഷത്തിൽനിന്ന് മുതലെടുക്കുന്ന മാഫിയാ സംഘങ്ങളും ചെക്ക്പോസ്ററിൽ രൂപംകൊണ്ടു. ഇവ സംബന്ധിച്ച നാടകീയമായ വിവരണങ്ങൾ അടുത്ത അധ്യായത്തിൽ വായിക്കാം.

ഈ സ്ഥിതിവിശേഷത്തിന്റെ ആത്യന്തിക ഫലം വാളയാറിലൂടെയുള്ള ചരക്കുവാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ പ്രതിഫലിച്ചുകാണാം. പട്ടിക 1.3ൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്ന വർഷംതോറുമുള്ള ചരക്കുവണ്ടികളുടെ കണക്ക് പരിശോധിച്ചാൽ ഇത് വ്യക്തമാകും. 1960-61ൽ 117854 വണ്ടി വാളയാർവഴി കടന്നുപോയപ്പോൾ ഇന്ന് 8,18,102 വണ്ടികളാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. 1960കളിൽ ഏതാണ്ട് ഒരു ലക്ഷം വണ്ടിയുടെ ഗതാഗതം വർധിച്ചെങ്കിൽ 1970കളിൽ വർധന ഏതാണ്ട് ഒന്നര ലക്ഷമായി. 1980കളിലാണ് അഭൂതപൂർവ്വമായ വർധനയുണ്ടായത്. മൂന്നരലക്ഷം വണ്ടികളുടെ വർധനയാണ് ഗതാഗതത്തിൽ ഉണ്ടായത്. എന്നാൽ 90കളിൽ ഈ വളർച്ച മന്ദീഭവിച്ചു. 1990കളിൽ ഏതാണ്ട് രണ്ട് ലക്ഷത്തിന്റെ വർധനയേ ഉണ്ടായുള്ളൂ. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ 6 വർഷമെടുത്താൽ വർധനയേ ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നു കാണാനാകും. 2000-01ൽ 9.5ലക്ഷം വണ്ടികൾ കടന്നുവന്ന സ്ഥാനത്ത് 2006-07ൽ 8.18 ലക്ഷം വണ്ടികളേ കടന്നുവന്നുള്ളൂ. ഇതിനൊരു കാരണം ട്രക്കുകളുടെ വലിപ്പത്തിൽ വന്ന വർധനയാണ്. മുമ്പുണ്ടായിരുന്നതിന്റെ പല മടങ്ങ് ടണ്ണേജുള്ള വാഹനങ്ങളാണ് ഇപ്പോൾ അന്തർസംസ്ഥാന വ്യാപാരത്തിനുപയോഗിക്കുന്നത്. സ്വാഭാവികമായി ഇത് ചരക്കുവണ്ടികളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവു വരുത്തും.

പക്ഷേ, കേരളത്തിൽ വ്യാപാരവും അഭൂതപൂർവ്വമായി വളർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വാളയാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റിലൂടെയുള്ള വാഹന ഗതാഗതത്തിൽവന്ന പ്രധാന കുറവിന് കാരണം ഇവിടുത്തെ ഗതാഗതക്കുരുക്കും അഴിമതിയും പേടിച്ച് പാലക്കാടുള്ള മറ്റു ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലേക്കും മഞ്ചേശ്വരം, വഴിക്കടവ്, മുത്തങ്ങ തുടങ്ങിയ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലേക്കും വഴിമാറുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. വാളയാറിൽ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലെങ്കിൽ അതുവഴിയുള്ള ചരക്ക് കടത്ത് തങ്ങൾ ഉപേക്ഷിക്കുമെന്ന് അഖിലേന്ത്യാ ട്രക്ക് ഉടമ സംഘവും കോയമ്പത്തൂർ ലോറി ഉടമ സംഘവും ഔപചാരികമായി സർക്കാരിന് നോട്ടീസ് നൽകുകയുണ്ടായി. ട്രെയിൻ വഴിയുള്ള ചരക്കുകടത്തിനും കൂടുതൽ പ്രാധാന്യം കൈവരുന്നുണ്ട്. വാഹനഗതാഗതത്തിലുണ്ടായ വർധനവിനനുസരിച്ച് ചെക്ക്പോസ്റ്റിലെ സൗകര്യങ്ങൾ ആധുനികവത്ക്കരിക്കുന്നതിനോ വിപുലീകരിക്കുന്നതിനോ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. 1996ലെ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് നവീകരണത്തിനുശേഷം പ്രായോഗികമായി ഒന്നുംതന്നെ നടന്നില്ല എന്നു പറയാം.

ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലെ പ്രവർത്തനം കൃത്യമായി നടന്നാൽ മാത്രമേ സംസ്ഥാനത്തെ നികുതിവരുമാനം വർധിപ്പിക്കാനാകൂ. ചെക്ക്പോസ്റ്റുവഴി കച്ചവടക്കാർ കടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്ന ചരക്കുകൾ സംബന്ധിച്ച് കണക്കുകൾ ഇല്ലാതെ അയാൾ സമർപ്പിക്കുന്ന നികുതി റിട്ടേണുകൾ പരിശോധിച്ച് തെറ്റും ശരിയും കണ്ടെത്തുക സാധ്യമല്ല. കടപരിശോധന നടത്തി റിട്ടേണുകളുടെ നിജസ്ഥിതി കണ്ടുപിടിക്കാൻ ശ്രമിക്കുക മാത്രമാണ് പിന്നെ പോംവഴി. ഇത്തരത്തിലുള്ള സ്വേചാപരമായ ഇടപെടലുകൾ അഴിമതിയിലേക്കും, വ്യാപാരികളുമായി ഒഴിവാക്കാനാവുന്ന സംഘർഷത്തിനും ഇടയാക്കും. കടപരിശോധന വേണ്ടിവരും. പക്ഷേ, അത് കണക്കിലെ തെറ്റുകൾ ഉറപ്പുവരുത്തിയതിനു ശേഷം മാത്രമായിരിക്കണം. ഇതാണ് സർക്കാ

രിന്റെ നയം. അതുകൊണ്ട് നികുതി വരുമാനം വർധിപ്പിക്കാനുള്ള ഒരു തന്ത്രത്തിന് ചെക്ക് പോസ്റ്റ് പരിഷ്ക്കാരം വളരെ പ്രധാന മായത്.

ചെക്ക്പോസ്റ്റ് പരിഷ്ക്കാരത്തിന്റെ ആദ്യ പരീക്ഷണവേദിയായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ തെരഞ്ഞെടുത്തത് വാളയാറും അനുബന്ധ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളുമാണ്. കേരളത്തിന്റെ ചരക്കു കടത്തിന്റെ 40 ശതമാനത്തോളം ഇവ വഴിയാണ് എന്നതാണ് ഈ തെരഞ്ഞെടുപ്പിനു പിന്നിലെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. അതോടൊപ്പം സംസ്ഥാന ഭരണ സംവിധാനത്തിലെ അഴിമതിയുടെയും കെടുകാര്യസ്ഥതയുടെയും ഏറ്റവും അപമാനകരമായ പ്രതീകമായി വാളയാർ മാറിയിരിക്കുന്നു എന്ന തിരിച്ചറിവും ഒരു കാരണമായിരുന്നു. വാളയാർ വിജയിച്ചാൽ മറ്റ് എവിടെയും ഈ യുദ്ധം ജയിക്കാം.

റിപ്പോർട്ടിന്റെ ഘടന

അഴിമതി രഹിത വാളയാർ പരിപാടി ഓഗസ്ത് ഏഴിനാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തത്. അതിനുശേഷമുള്ള മൂന്നുമാസക്കാലത്തെ അനുഭവങ്ങൾ ഒരു സാമൂഹ്യ ഓഡിറ്റിന് വിധേയമാക്കുകയാണ്. ഈ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിന്റെ പശ്ചാത്തലമാണ് ഈ ആമുഖ അധ്യായവും തുടർന്നുവരുന്ന രണ്ടും മൂന്നും അധ്യായങ്ങളും.

രണ്ടാം അധ്യായത്തിന്റെ പേര് അഴിമതിയുടെയും കെടുകാര്യസ്ഥതയുടെയും കുരുക്കിൽ എന്നതാണ്. ഇവിടെ വാളയാറിലെ അഴിമതിയുടെയും ഗുണ്ടാവിളയാട്ടത്തിന്റെയും ചിത്രം അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഇതിന് ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത് കേരളത്തിലെ രണ്ട് പ്രമുഖ പത്രങ്ങളായ മാതൃഭൂമിയിലും മനോരമയിലും വാളയാറിനെക്കുറിച്ച് 2005 അവസാനവും 2006 ആദ്യവും പ്രസിദ്ധീകരിച്ച രണ്ട് പരമ്പരകളാണ്. ആ റിപ്പോർട്ടുകൾ ഞങ്ങൾ എഡിറ്റു ചെയ്തിട്ടില്ല. പൂർണരൂപത്തിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയാണ്.

അഴിമതി രഹിത വാളയാറിലേക്ക് എന്ന മൂന്നാം അധ്യായം ഈ പരിപാടിയിലേയ്ക്ക് സർക്കാർ എങ്ങനെ എത്തിച്ചേർന്നുവെന്നത് സംബന്ധിച്ച ലഘുവിവരണമാണ്. ഓപ്പറേഷൻ പാലക്കാട് ഗ്യാപ് എന്ന പേരിൽ 2006ൽ നടപ്പാക്കിയ ഇടപെടലിന്റെ അനുഭവങ്ങൾ ഇവിടെ സവിസ്തരം പ്രതിപാദിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പം നിയമസഭ സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയിലെ ചർച്ചകളും നിർദ്ദേശങ്ങളും ഈ പരിപാടി ആവിഷ്ക്കരിക്കുന്നതിന് സഹായകരമായിട്ടുണ്ട്. നിയമസഭാ സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഒരു പതിറ്റാണ്ടുമുമ്പു തന്നെ മുന്നോട്ടുവെച്ചിട്ടുള്ളവയാണ്. ഇന്ന് നാം പറയുന്ന കാര്യങ്ങളെല്ലാംതന്നെ 1996ലെ നിയമസഭാ കമ്മിറ്റി വിമർശനപരമായി കണ്ടിട്ടുള്ളവയാണ്. എന്നാൽ അത് മറ്റൊരു നിയമസഭാ റിപ്പോർട്ടായി പര്യവസാനിച്ചു. 2007ലെ സ്പെഷൽ റിപ്പോർട്ട് ഒരു പ്രായോഗിക കർമ്മ പരിപാടിക്ക് സംഭാവനയായിത്തീർന്നു.

നാലാം അധ്യായം അഴിമതിരഹിത വാളയാർ പരിപാടിയുടെ ഒന്നാംഘട്ടത്തിന്റെ ഒരു നാൾവഴിയാണ്. മൂന്നു മാസക്കാലത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട സംഭവങ്ങളും തീരുമാനങ്ങളും അനുക്രമമായി ഈ അധ്യായത്തിൽ വിവരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഈ റിപ്പോർട്ടിന്റെ രണ്ടാംഭാഗത്താണ് സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റിനുള്ള ഔദ്യോഗിക വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നത്. വാളയാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് സംബന്ധിച്ച് നികുതിവകുപ്പ് പുറത്തിറക്കിയ പൗരാവകാശ രേഖയിലെ വാഗ്ദാനങ്ങൾ എത്രമാത്രം പാലിക്കപ്പെട്ടു എന്ന് വസ്തുനിഷ്ഠമായി പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു പരിശ്രമമാണ് ഇവിടെ നടത്തുന്നത്. അഞ്ചാം അധ്യായത്തിൽ അഴിമതി നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്യുന്നതിൽ എത്രമാത്രം വിജയിച്ചു എന്ന് പരിശോധിക്കുന്നു. വാണിജ്യനികുതി ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽനിന്ന് അഴിമതി നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്തു എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും വലിയ നേട്ടം. അസാധ്യമെന്ന് ഇന്നലെവരെ കരുതിയിരുന്നത് നേടാനായി.

ആറാം അധ്യായം ക്രമസമാധാനപാലനത്തെക്കുറിച്ചാണ്. പൗരാവകാശരേഖ സമ്പൂർണ്ണ സുരക്ഷിതത്വം വാഹനങ്ങൾക്ക് വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്നു. ചെക്ക്പോസ്റ്റിനെ ചുറ്റിപ്പറ്റിയുള്ള അധോലോകസംഘങ്ങളെ അമർച്ച ചെയ്ത് ഇടനിലക്കാർ ഇല്ലാതെ ക്യൂവിലെ മുൻഗണന അനുസരിച്ച് സേവന

ങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നു. ഈ ചുമതല ഏറ്റെടുത്തത് ഒരു പ്രത്യേക പോലീസ് സംഘമാണ്. അതിന് അവർ സ്വീകരിച്ച ക്രമീകരണങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഈ അദ്ധ്യായത്തിൽ വിശദീകരിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പം ലോറി ജീവനക്കാർക്ക് ചില പ്രത്യേക സഹായങ്ങളും പൗരാവകാശരേഖ വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഈ അവകാശങ്ങൾ പൂർണമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞല്ലെങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ട്?

ഏഴാം അധ്യായം ചെക്ക് പോസ്റ്റുകളിൽനിന്നുള്ള കണക്കുകളെ കുറിച്ചാണ്. കണക്കുകൾ അന്നന്ന് ഓൺലൈനായി നൽകുന്നില്ല. എന്നാൽ അതിനെന്ത് കാലതാമസം വരും? ഈ കാലതാമസത്തിന്റെ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെന്ത്? 2005-06 മുതലുള്ള കുടിശ്ശിക എങ്ങനെ കൈകാര്യം ചെയ്യും? ഇവയൊക്കെയാണ് ഈ അധ്യായത്തിൽ ചർച്ചചെയ്യുന്നത്.

എട്ടാം അധ്യായം വാളയാറിലെയും ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളിലെയും ഭൗതിക സൗകര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചാണ്. ഓരോ ചെക്ക്പോസ്റ്റിലും അടിയന്തിരമായി ചെയ്യേണ്ടുന്ന നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ പരസ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അവയുടെ നിർമ്മാണം എവിടെവരെയായി? സമയബന്ധിതമായി നീങ്ങുന്നില്ലെങ്കിൽ അതിന് കാരണമെന്ത്?

ഒമ്പതാം അധ്യായം ജീവനക്കാരെയും അവരുടെ ക്ഷേമത്തെയും കുറിച്ചാണ്. വാളയാറിന്റെ വിജയശില്പികൾ ഈ ദൗത്യമേറ്റെടുത്ത നികുതി വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരാണ്. പ്രതിബദ്ധതയും സത്യസന്ധതയും കൈമുതലായുള്ള ജീവനക്കാർക്ക് ഏതൊരു ലക്ഷ്യവും കൈവരിക്കാം എന്ന് അവർ തെളിയിച്ചു. ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണത്തിലുള്ള അപര്യാപ്തത അവർക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്ന ക്ഷേമസൗകര്യങ്ങൾ ഇവയെല്ലാം പൊതു ചർച്ചക്ക് വിധേയമാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

പത്താം അധ്യായത്തിൽ വിവിധയിനം വണ്ടികൾ വാളയാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റ് കടന്നുപോകുന്നതിന് എത്ര കാലതാമസം വേണ്ടിവരുന്നുവെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നു. മതിയായ രേഖകളുമായി വരുന്ന ഓരോ ഇനം വണ്ടികളും എത്ര സമയത്തിനുള്ളിൽ ചെക്പോസ്റ്റ് കടന്നുപോകാം എന്ന് പൗരാവകാശ രേഖയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഈ വാഗ്ദാനങ്ങൽ പാലിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടു ണ്ടോ? ഇതു സംബന്ധിച്ച് അഭിപ്രായവ്യത്യാസം ഉണ്ട്. കാരണം ഗതാഗതക്കുരുക്ക് വാളയാറിൽനിന് അപ്രത്യക്ഷമായിട്ടില്ല. പക്ഷേ വാളയാറിൽ വാണിജ്യനികുതി ചെക്ക്പോസ്റ്റ് മാത്രമല്ലല്ലോ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. തമിഴ്നാട് അതിർത്തിയിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായാലും അത് വാളയാറിനെ ബാധിക്കാം. അതുകൊണ്ട് ഓരോ ചെക്ക്പോസ്റ്റിലും എത്ര കാലതാമസം വരുന്നു എന്നതുസംബന്ധിച്ച് വാളയാർ വാച്ച് ന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ നടത്തിയ ട്രാഫിക് സർവ്വേയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് കാലതാമസം സംബന്ധിച്ച പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. പൗരാവകാശ രേഖയിലെ വാഗ്ദാനങ്ങൾ പാലിക്കപ്പെട്ടു എന്നതാണ് കണ്ടെത്തൽ.

മൂന്നാം ഭാഗം അഴിമതി രഹിത വാളയാർ പരിപാടിയുടെ ഭാവിയെക്കുറിച്ചാണ്. ഒക്ടോബർ 23 മുതൽ ഫെബ്രുവരി 1 വരെ നീളുന്ന രണ്ടാംഘട്ട പരിപാടിയുടെ ചില പൊതു സമീപനങ്ങൾ ഈ ഭാഗത്ത് ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നു. ഇവയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിന്റ ചർച്ചയിൽ ഉയർന്നുവരുന്ന വിമർശനത്തിന്റെയും ചർച്ചയുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ രൂപംനൽകാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം അർത്ഥശങ്കയ്ക്കിടയില്ലാതെ വ്യക്തമാക്കാം. അഴിമതി രഹിത വാളയാർ ഇന്ന് യാഥാർഥ്യമാണ്. അത് സ്ഥായിയാക്കും. ●