



പോട്ടോ : സാ. ഉണ്ണികൃഷ്ണൻ പുസ്തകങ്ങൾ

# കാടുമുടിക്കാൻ മലയോര പാത വരുന്നു

സി.ആർ. നീലകണ്ഠൻ

വയനാടും ഇടുക്കിയുമടക്കമുള്ള മലയോരജില്ലകളിലെ കർഷകർക്കിനി ആശ്വാസിക്കാം. ഇടതുപക്ഷ മന്ത്രിസഭ അവർക്ക് കടാശ്വാസം നൽകുമെന്നതിനാലോ ലോകവ്യാപാരസംഘടനയിൽനിന്ന് ഇന്ത്യ പിൻവാങ്ങുമെന്നതിനാലോ അല്ല. മലയോര ഹൈവേയുടെ ഒന്നാംഘട്ടത്തിന് ഭരണാനുമതി കിട്ടിയിരിക്കുന്നു എന്നതിനാലാണ്. ഒരു ജൈവ കർഷകൻ സ്വയം അഭിമാനിക്കുന്ന മരമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രി പി.ജെ. ജോസഫ് അധികാരമേറ്റ് ആദ്യം പറഞ്ഞകാര്യം എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയ്ക്കു പകരം വടക്കുതെക്ക് പാത ഉണ്ടാക്കുമെന്നാണ് എന്നാൽ ഇതുമൂലം ഇടനാട് - തീര പ്രദേശത്തുകാർക്കു മാത്രമേ ഗുണമുണ്ടാകൂ. ഇപ്പോഴുള്ള ദേശീയപാതകളിൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷം പങ്കും ഇടനാട്ടിലും തീരപ്രദേശത്തുമാണ്. കുന്നുകളും മലകളും കൊണ്ട് ഗതാഗതം ദുർഘടമായ കിഴക്കൻ പ്രദേശത്തിനുവേണ്ടി ഒരു ഹൈവേ കൊണ്ടുവരികയെന്നത് കുടിയേറ്റകർഷകരുടെ പ്രതിനിധികളായ കേരളാകോൺഗ്രസ് മന്ത്രിയുടെ ധാർമിക ബാധ്യതയല്ലേ? മലയോരദേശത്ത് ഒരിടത്തുനിന്നും മറ്റൊരിടത്ത് (ഒരു ജില്ലയ്ക്കകത്തുപോലും) പോകാൻ ആദ്യം ഇടനാട്ടിലെത്തികുറച്ചു സഞ്ചരിച്ച് വീണ്ടും കയറണം. ജില്ലകൾ തമ്മിൽ ബന്ധപ്പെടണമെങ്കിലും ഇതുവേണം. വയനാട്ടിൽ നിന്ന് സൈലന്റ് വാലിയിലേക്കും നിലമ്പൂരിലേക്കും വരുന്ന കാര്യമൊന്നാലിചിരിക്കുക. നേരിട്ടൊരു പാതയാണെങ്കിൽ (കാക്കപറക്കുന്ന രീതിയിൽ) എത്ര കുറച്ചു ദുരമേയുള്ളൂ! ആ ഒരു പ്രശ്നം പരിഹരിക്കണമല്ലോ. അങ്ങനെ വന്നാൽ കർഷകരുടെ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ ശരവേഗത്തിൽ കമ്പോളത്തിലെത്തിക്കാം. (ഇതേ ഗുണഗണങ്ങൾ മുൻ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിലും പറഞ്ഞതാണ്). കർഷകരുടെപ്രശ്നം അവരുടെ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ

കമ്പോളത്തിലെത്താൻ വൈകുന്നതല്ല, മറിച്ച് അവിടെയെത്തിയാൽ വില കിട്ടുന്നില്ലായെന്നതാണ് എന്നൊക്കെയുള്ള അപ്രിയസത്യങ്ങൾ തൽക്കാലം മറക്കാം. മലനിരകളെ കീറിമുറിക്കുന്ന ഈ പാതവന്നാൽ സമീപത്തുള്ള ഭൂമിയിലകൂടും. കർഷകർക്ക് സ്വന്തംഭൂമിവിറ്റാൽ ധാരാളം പണം കിട്ടും. (ഇത്തരത്തിൽ ഭൂമിവിറ്റവരുടെ പിൻക്കാലാനുഭവമെന്ന് എന്നതിന്റെ ചരിത്രം പരിശോധിക്കരുത്. ഉള്ള കാൾ കടം തീർത്ത് എവിടെയെങ്കിലും പോയി ഒരു കുരവച്ചു കഴിയുമ്പോൾ പണ്ടത്തെ അഞ്ചേക്കർ ഉടമ അഞ്ചുസെന്റീടമയാകും...) ഇത്തരം ചില സൈഡ് തമാശകളും കൂടെവരും. അതെന്തായാലും ഗതാഗതവികസനമെന്നതല്ലേ വികസനം?

### ചരിത്രം

ഇതിപ്പോഴത്തെ മന്ത്രിസഭയുടെ സ്വന്തമൊന്നുമല്ല. 1954ൽ ദേശീയ ധനകാര്യകമ്മീഷനാണ് ഈ നിർദ്ദേശം ആദ്യം വെച്ചത് 1966 ൽ. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കാസർകോഡ് (പ്രത്യേക)യോഗം പദ്ധതിയുടെ റൂട്ട്മാപ്പ് (കരട്) ഉണ്ടാക്കിയത്. 1970 ചന്ദ്രഭാനു കമ്മീഷൻ വിശദപഠനം നടത്തി. അക്കാലംമുതൽ മുവാറ്റുപുഴ കേന്ദ്രമാക്കി ആഫീസും തുറന്നു. മുടങ്ങാതെ കുറെപ്പേർ ശമ്പളവും പറ്റുന്നു. ഇടക്കിടക്ക് വരുന്ന ഓരോ മരാമത്തുമന്ത്രിയും ഈ പദ്ധതി 'മരിച്ചിട്ടില്ല' എന്നു പ്രഖ്യാപിക്കും. തുടക്കത്തിൽ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി നിയോഗിക്കപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ എല്ലാം റിട്ടയർ ആയെങ്കിലും ആ ഒഴിവ് നികത്തി പുതിയവർ വന്നു. എന്നാൽ 1996ൽ വന്ന ഇടതുപക്ഷ മന്ത്രിസഭയാണ് (അന്നും ഇതേവ്യക്തി തന്നെ മരാമത്ത് മന്ത്രി) പദ്ധതിക്കായി ഉത്തരവിറക്കിയത് (Go (RT) No. 2821 97/WT). ചെറിയൊരു

അനക്കം വെച്ചു. മൂന്നുപേരുമാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്. ഒന്നാംഘട്ടം വടക്കുനിന്നാണ്, കാസർകോട് - പാലക്കാട്. തിരുവനന്തപുരത്തുള്ള നാറ്റ്പാക്കിനെപറന്നു നടത്താൻ ഏൽപ്പിച്ചു.

മൊത്തം 529.7 കി.മീ. നീളമുള്ള ഈ (ഒരുവരി - രണ്ടു വരി) പാതക്ക് 290 കോടി രൂപ ചിലവുകണക്കാക്കുന്നു. (ഇതൊക്കെ മഹാതട്ടിപ്പാണെന്ന് സാധാരണ റോഡുപണിയുന്ന കരാറുകാർക്കറിയാം. അന്തിമചിലവ് ഇതിന്റെ ആറോ എട്ടോ മടങ്ങാകും). ജൂലായ് 2002 ലാണ് നാറ്റ്പാക്കിന്റെ റിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവന്നത്. പാതയുടെ സാമ്പത്തികാവലോകനം മുതൽ പാരിസ്ഥിതികാഘാതപഠനംവരെ ഈ റിപ്പോർട്ടിലുണ്ട്. ഇതിനുശേഷം മറ്റു പഠനങ്ങളൊന്നും നടന്നതായി കാണുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ഒന്നാംഘട്ടത്തിന് അനുമതി നൽകിയിരിക്കുന്നതും ഇതേ റിപ്പോർട്ടിന്റെ ബലത്തിൽതന്നെയാകണം.

**പാരിസ്ഥിതികാഘാതപഠനം (ഇഐഎ)**

ഈ പാരിസ്ഥിതികാഘാതപഠനം നടത്തിയിരിക്കുന്നതും നാറ്റ്പാക്ക് ആണെന്നു തോന്നുന്നു. മറ്റാര്യേയും പേർ റിപ്പോർട്ടിലില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇവരുടെയോഗ്യതയെന്ത് എന്ന് ചോദിക്കരുത്. നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടവയിൽ പല പാതകളും നിലവിലുള്ളതുതന്നെയാണ്. ചെമ്മൺപാതയും ജീപ്പുപാതയും നടപ്പാതയും മറ്റുമായി. ഇത് 3.75 മീറ്റർ വീതി (ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത്) യുള്ള ടാർ റോഡ് ആക്കുകയാണ് പദ്ധതി. എന്നാൽ നിലവിൽ പാതയില്ലാത്ത ഒട്ടേറെ ഭാഗങ്ങളുണ്ട്. ഇത് ചിലയിടത്ത് വളരെ ഉയരംകൂടിയതും താഴ്ന്നതുമായ പ്രദേശങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നവയോ നിബിഡവനപ്രദേശങ്ങളിലൂടെയുള്ളവയോ ആണ്. നാലുസ്ഥലത്തെങ്കിലും ഇത്തരത്തിലുള്ള മിസിങ് ലിങ്കുകൾ ഉണ്ട്. കാസർകോഡ് ജില്ലയിലെ പേരിയ - കുഞ്ഞാം (സമുദ്രനിരപ്പിൽനിന്നും 800-2500 അടി ഉയരം), മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ വാണിയമ്പുഴമുതൽ വയനാട്ടിലെ ചുരമല (3000 അടിവരെ ഉയരം), പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ ആനവയൽ മുതൽ മുക്കാലിവരെ, ചുരമല മുതൽ തമ്പുരാട്ടിക്കല്ലുവരെ (വനപ്രദേശം) എന്നിവയാണ്. താരതമ്യേന വനപ്രദേശമല്ലാത്ത അകമ്പാടം-കക്കടാംപൊയിൽ പാതയും ഇതുപോലെ തന്നെ. നീളത്തിൽ ഈ പാതകൾ ചെറുതെങ്കിലും യാത്രാദുരം ഏറെകുറയ്ക്കുന്നവയാണ്. ഇവയില്ലെങ്കിൽ മലയോരപാതകൊണ്ട് കാര്യമായ പ്രയോജനമുണ്ടാകില്ല.

മിക്കവാറും വനത്തിലൂടെയോ അതിനരികിലൂടെയോ കടന്നുപോകുന്നതാണ് ഈ പാത. ഇതു സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ വിലയിരുത്താൻ നാറ്റ്പാക്കിനെങ്ങനെ കഴിഞ്ഞു. ഇടക്കൊരിടത്ത് പീച്ചിയിലെ കേരളവന ഗവേഷണ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് (കെഐഫ്ആർഐ) സഹായിച്ചുവെന്നു പറയുന്നുണ്ട്. അത് വന പാതകളുടെ വിവരങ്ങൾ അറിയാൻ മാത്രമാണ്. ഏറെ സമഗ്രം എന്ന് ഉപരിപ്പവമായി വായിക്കുന്നവർക്കു തോന്നുന്ന രീതിയിലാണ് പഠനത്തിന്റെ അവതരണം. പക്ഷെ, അതിനകത്ത് രക്ഷപ്പെടാൻവേണ്ട പഴുതുകൾ സൂക്ഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. "പദ്ധതിയുടെയും റൂട്ടുകളുടെയും വിശദവിവരങ്ങൾ ലഭ്യമല്ലാത്തതിനാൽ ഈ പഠനം (ഇഐഎ) വേണ്ടത്ര സമഗ്രമല്ല. ലഭ്യമായ വിവരങ്ങൾ വെച്ചുകൊണ്ട് സാധ്യമായ ആഘാതങ്ങളെ പറ്റിമാത്രം പഠിച്ചിരിക്കുന്നു." ഒരു ഹെക്ടർ വനപ്രദേശം സാമ്പിളായെടുത്തു നടത്തിയ പഠനത്തിൽ ഓരോ വനപാതയുടെയും ഗുണദോഷവിശക

ലനം കൃത്യമായി തന്നെ കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നുവെന്നത് അത്ഭുതകരമാണ്. എന്നാൽ ഈ പഠനമനുസരിച്ച് തന്നെ അകമ്പാടം - കക്കടാംപൊയിൽ പാതമാത്രമേ അനുവദനീയമാകൂ. ബാക്കിയെല്ലാം നെഗറ്റീവ് ആണ്. ആനവയൽ -മുക്കാലിപാത പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ലാത്തതാണ്. എന്നാൽ അതില്ലാതെ തന്നെ ഇതനുവദിക്കാം എന്ന് ബീർബാൽ ന്യായം (വലിയ വര മാർക്കൊടെ ചെറുതാക്കൽ, അതിനേക്കാൾ വലിയതുവെച്ച്!) ഉപയോഗിച്ച് സ്ഥാപിക്കുന്നു. ഇതിനു പകരമായുള്ള ആനവയൽ - കരുവാമക്കുണ്ട് പാത സൈലന്റ് വാലിയിലൂടെയാണ് പോകുന്നത്. അതുകൊണ്ടിതാണ് ഭേദം എന്ന്. ഒരാളെ വധിക്കട്ടെയെന്ന് ചോദിക്കുന്നതിനുപകരം നിങ്ങളെ തോക്കുകൊണ്ടാണോ കത്തികൊണ്ടാണോ കൊല്ലേണ്ടത് എന്ന് ചോദിക്കുകയാണിവിടെ... ഏതുവിധേനെയും പാതവേണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു.

പാത വനത്തിനുള്ളിലൂടെ തന്നെ പോകണമെന്നില്ല. ചിലയിടത്ത് അനുമതി നൽകുന്നതിന് അനുകൂലമായി പറയുന്നത് വനത്തിന്റെ 200 മീറ്റർ ദൂരെക്കൂടിയാണ് പോകുന്നത് എന്നാണ്. വനത്തിലൂടെ പോകുന്നതിനേക്കാൾ ദൂരത്താണിത്. നിത്യഹരിത വനത്തിനടുത്തുകൂടെ കേരളത്തിലെവിടേയും അതിവേഗമെത്താൻ പറ്റുന്ന പാത വന്നാൽ പിന്നെ വനനാശത്തിന് വേറൊന്നും ചെയ്യേണ്ടിവരില്ല. ഇത്രയധികം നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വനപ്രദേശത്തു നടക്കുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന നാശവും ചെറുതാവില്ല. ആയിരക്കണക്കിനു തൊഴിലാളികൾ മാസങ്ങളോളം ആ നിർമ്മാണത്തിനായി തങ്ങളും. ഇതും വലിയ ഭീഷണിയാണ്.

അതീവ ലോലമായ ജൈവവൈവിധ്യ ഘടനയുള്ളവയാണ് സഹ്യപർവ്വതത്തിലെ വനങ്ങൾ ചെറിയമാലാതം പലവിധത്തിൽ വലിയ നാശങ്ങൾക്കിടവെയ്ക്കും. നീലഗിരി ജൈവമേഖലയും സൈലന്റ് വാലിയും ഉൾപ്പെട്ട ഈ വനത്തിനുമുണ്ടാകുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങളിൽ ആനത്താരിന്റെ പ്രശ്നം മാത്രമാണ് പറയുന്നത്. ആന സംരക്ഷണ മേഖലകളിലെ ഏഴും എട്ടും നമ്പർ പ്രദേശങ്ങളാണിത് (രാജ്യമാകെ 11 പ്രദേശങ്ങളാണിത്തരത്തിൽ നിർണ്ണയിച്ചിരിക്കുന്നത്) 1200 ച.കി.മീ. വിസ്തീർണ്ണമുള്ള ഏഴാം നമ്പരിലാണ് തമിഴ്നാട് കർണാടക അതിർത്തിയിലെ വനങ്ങളും ആലത്തൂർ റിസർവ്വ്, തൃശിലേരി, ഹരിക്കരേഷോലേ, ഹിൽഡെയിൽ തുടങ്ങിയവയും സൈലന്റ് വാലിയും വരുന്നത്. വെള്ളത്തിനും ഭക്ഷണത്തിനുംവേണ്ടി ഈ പ്രദേശത്തെ ആനകൾക്ക് ഏറെ സഞ്ചരിക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഇപ്പോൾതന്നെ പല ആനത്താരികളും തകർക്കുന്ന പലറോഡുകളും ഉണ്ട്. (കുറ്റാടി - മാനന്തവാടി റോഡുമൂലം പേരിയ ചക്രന്തളം ആനത്താരിന് ദോഷം വന്നിരിക്കുന്നു) ഈ പാത യാഥാർത്ഥ്യമായാൽ ആനകളുടെ വംശനാശം വിദൂരമല്ല.

പക്ഷെ ഇതൊന്നും 'വികസന'ത്തിനു തടസ്സമാവരുതല്ലോ. പക്ഷെ എന്താണ് വികസനം എന്ന് തിരിച്ചു ചോദിക്കരുത്. നൂറുകണക്കിനുകോടി മുടക്കാനവസരം കിട്ടിയാൽ അതാണ് വികസനം. ലോകബാങ്കിൽ നിന്നോ എഡിബിയിൽനിന്നോ ഏതെങ്കിലും സാമ്രാജ്യത്വ ദല്ലാളന്മാരിൽനിന്നോ ഇതിനായി പണം കടമെടുക്കും. പിന്നെ അവർ പറയുന്നതെല്ലാം കേൾക്കും. അതിനുവേണ്ടി സ്വന്തം ജനങ്ങളെ കൊലക്കുകൊടുക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നവർക്കുണ്ടോ ആനത്താര്യം ജൈവവൈവിധ്യവും പ്രശ്നമാകുന്നു? പക്ഷെ മലയാളി ഇനിയും ജലക്ഷാമത്തിലേക്ക് വീഴുമ്പോൾ... ഇതിനെതിരെ ശബ്ദമുയരുമോ? തണൽ, കൊച്ചി-21