

കേരളത്തിന്റെ ഹൃദയം പിളർക്കാനോ ഈ പാത?

എം.വി.ദേവൻ

കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും അനാശാസ്യവും അനർത്ഥകരവുമായ നീക്കമാണിതെന്നു സർവരും മനസ്സിലാക്കണം. സർക്കാരിനെയും അവർക്ക് ഉപദേശം നൽകുന്ന ബുദ്ധിമാന്മാരെയും ഇതിൽ നിന്നു പിന്തിരിപ്പിക്കണം. കേരളത്തിന്റെ ഹൃദയം പിളർക്കപ്പെട്ടുകൂടാ, മരുഭൂമിയാക്കപ്പെട്ടുകൂടാ.

കുത്തുപറമ്പിനു പടിഞ്ഞാറുള്ള നാട്ടിൻപുറങ്ങളിലാണ് ഈ ഇടിത്തീ വീണത്. കൃത്യം പറഞ്ഞാൽ പച്ചപ്പൊയ്കയ്ക്കും മൊകേരിക്കും ഇടയിൽ.

ശുദ്ധരായ ഗ്രാമീണർക്ക് ഒരു പിടിയും കിട്ടുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ നാട്ടിൽ ത്രിതല പഞ്ചായത്തുകളുണ്ടല്ലോ - അതിൽ പെട്ടവർക്കും ഒന്നും അറിയില്ല. ജില്ലാ ഭരണാധികാരികളും തമിമെവ. നിയമസഭ സാമാജികന്മാർക്കറിയാമോ? മന്ത്രിസഭയ്ക്കറിയാമോ? മന്ത്രിസഭയെ കൊണ്ടുനടക്കുന്ന ഭരണകക്ഷികൾക്കറിയാമോ? പ്രതിപക്ഷ കക്ഷികൾക്കറിയാമോ?

കേരളത്തിൽ നാലുവരിപ്പാത ഉയർത്തിയ കോലാഹലം നിലച്ചിട്ടില്ല. കോലാഹലം തുടങ്ങിയിട്ടു നാലഞ്ചുവർഷമായെങ്കിലും അതു നിലയ്ക്കുന്ന ലക്ഷണമില്ല. എന്നാൽ, പാത ഇപ്പോഴും രാമേശ്വരത്തെ ക്ഷൗരം പോലെ കണ്ടംതുണ്ടുമായി ജനങ്ങളെ പരിഹസിച്ച്കൊണ്ടു കിടക്കുന്നു.

ഈ പാതയെ നിഷ്പ്രഭമാക്കി ഇതാ വരുന്നു അടുത്ത പാത. അത് ആറുവരിപ്പാതയാണത്രെ. കാസർകോട്ടുനിന്നു തുടങ്ങി തിരുവനന്തപുരത്ത് അവസാനിക്കുന്നതും അഞ്ഞൂറ്റിഅൻപതോളം കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ളതുമായ പാത. നാലുവരിപ്പാത താഴ്ന്നിരിക്കുമ്പോൾ



ഇടിത്തീ വീണപ്പോൾ ആളുകൾ വിരണ്ടു. രണ്ടു സെന്റും നാലു സെന്റും പത്തു സെന്റും സ്ഥലത്തു ജീവിതത്തിന്റെ ആകെ സമ്പാദ്യമായുണ്ടാക്കിയ ഒരു പുര അഥവാ വീട്. കുഴിതോണ്ടാൻ വന്നവരെ കണ്ടമ്പരന്ന ഗ്രാമീണർ ഒത്തുകൂടി, അന്വേഷണമായി, പ്രതിരോധമായി. അപ്പോഴാണ് അവരിലൂടെ 1999 ഡിസംബർ അവസാനത്തിൽ ഒരു പത്രവാർത്തയുണ്ടാ യിരുന്നു - ഇങ്ങനെയൊരു ആറുവരിപ്പാത വരുന്നതിനെപ്പറ്റി.

ഈ വിമിഥിയുടെ വിതി തൊണ്ണൂറു മീറ്ററാണത്രെ. തൊണ്ണൂറു മീറ്ററെന്നു പറഞ്ഞാൽ മലയാളിക്കു പെട്ടെന്ന്

ആ വിസ്തീർണ്ണം ബോധ്യപ്പെടുകയില്ല. മൂന്നു് അടിയെന്നു പറഞ്ഞാലേ മനസ്സിലാകൂ.

മലയോരദേശത്തിനും സമതലത്തിനും ഇടയിലുള്ള ഇടനാടുകളിലൂടെയാണ് ഈ വിമിഥി കടന്നുപോവുക. അഞ്ഞൂറ്റി അൻപതു കിലോമീറ്റർ ദൂരം മൂന്നുറടി വിതിയിൽ സമസ്ത സസ്യജാലങ്ങളും വെട്ടിമാറ്റപ്പെടും; വീടുകൾ തകർക്കപ്പെടും; കുന്നുകൾ ഇടിച്ചുനിരപ്പാക്കും, കുഴികളും വയലുകളും മണ്ണിട്ടുനികത്തും. അങ്ങനെ നാടിന്റെ ഹൃദയത്തിൽ ഒരു മരുഭൂമി ജനിക്കുന്നു. മരങ്ങളും പച്ചപ്പും തിരോഭവിക്കുകയും കോൺക്രീറ്റും ടാറും വരികയും ചെയ്യുന്നതോടെ ചുട്ട് അസഹ്യമാകും. കുടിവെള്ളം അപ്രത്യക്ഷമാകും. ഇപ്പോൾതന്നെ ശുദ്ധജലത്തിനു വരുതിയുള്ള നാട്ടിൻപുറത്തിന് ഇതാ മറ്റൊരു വലിയ ശാപംകൂടി.

കേരളത്തെപോലെ ഇത്രയധികം ജനസാന്ദ്രതയുള്ള ഒരു ദേശത്തിന് ഇന്നുള്ള പാതകൾ വേണ്ടത്ര വലുതാക്കിയും വളവുകൾ തീർത്തും പട്ടണങ്ങളെയും നഗരങ്ങളെയും ഒഴിവാക്കി ബൈപാസുകൾ നിർമ്മിച്ചും

ഈ പാതയെ രാജരാജേന്ദ്രവിമി എന്നു വിളിച്ചുപറ്റു.

ഈ രാജേന്ദ്രവിമിയുടെ ഉത്ഭവം, വളർച്ച, പിറവി എന്നിവയെല്ലാം അതീവ രഹസ്യമായി സൂക്ഷിച്ചിരിക്കുന്നു. ഈയിടെ ഡൽഹിയിലെ ഏതോ ഒരു സ്ഥാപനത്തിന്റെ കൈക്കാർ എന്നവകാശപ്പെട്ട ചിലർ വടക്കൻ കേരളത്തിൽ പെട്ടെന്നു പ്രത്യക്ഷപ്പെട്ടു. ഭൂമി അളക്കുന്നു. കുറ്റികൾ തറയ്ക്കുന്നു. നാട്ടും പുറത്തുകാർ ആകെ പരിഭ്രാന്തരാകുന്നു. കണ്ണൂരിനും തലശ്ശേരിക്കുമിടയിൽ



പോക്കുവരത്തുവഴി സുഗമമാക്കുകയല്ലേ നല്ലത് ?


ഇനി, ഇങ്ങനെ ഒരു രജേന്ദ്രവീഥി വന്നാൽ അതിലെ വാഹനഗതാഗതത്തിന്റെ രീതി എന്തായിരിക്കും ? ശരവേഗത്തിൽ പാഞ്ഞുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളായിരിക്കുമല്ലോ അവ. ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ഇവിടെ നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ടോ ? അടുത്തകാലത്തെങ്ങാൻ നിർമ്മിക്കപ്പെടുമോ ? വേറെ വഴിയുണ്ടല്ലോ. പരിഷ്കൃതരാജ്യങ്ങളിൽ ഉപയോഗിച്ചു തള്ളിയ രണ്ടാംതരമോ മൂന്നാംതരമോ വാഹനങ്ങൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്യാം. സുത്രശാലികൾ വിജയിപ്പുതാക !

ശരവേഗത്തിലോടുന്ന ഈ വാഹനങ്ങളുള്ള വീഥി മുറിച്ചുകടക്കാൻ കഴിയുമോ ? അതിനുമേൽപ്പാലങ്ങൾ വേണ്ടിവരും. വടക്കൻ കേരളത്തിലെ ദേശങ്ങളേയും തെക്കൻ കേരളത്തിലെ കരകളെയും ബന്ധിക്കാൻ എത്രമേൽപ്പാലങ്ങൾ വേണ്ടിവരും ? അഥവാ അത്രയും മേൽപ്പാലങ്ങൾ ഇല്ലെങ്കിൽ ദേശക്കാർ തമ്മിലുള്ള വേഴ്ചയും അയൽപക്ക സംസ്കാരവും കുറ്റിയറ്റുപോകും. നാൽപ്പത്തിനാലു പുഴകൾക്കുമേലെ വേറേയും പാലങ്ങൾ വേണ്ടിവരില്ലേ ?

ഇങ്ങനെ ശരവേഗത്തിൽ യാത്രചെയ്യാൻ ഈ നാട്ടിൽ ആർക്കാണ് തൃപ്തപ്പാട് ? അത്രയ്ക്കുവായുനന്ദനന്മാരായോ നാം ? സീതയെ അന്വേഷിച്ചുകണ്ടുപിടിക്കാനോ കൽഹാരപുഷ്പത്തെ തേടിയോ ഉള്ള യാത്രയാണോ ഇത് ? ഇനി, ഇങ്ങനെ നിർബന്ധമാണെങ്കിൽ തീവണ്ടി മാർഗമാകാമല്ലോ യാത്ര. മംഗലാപുരം - തിരുവനന്തപുരം റയിൽപാളം ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടക്കുന്നു. ആ പണി ത്വരിതപ്പെടുത്തിയാൽ പോരേ ? മാത്രമല്ല, വൈദ്യുതിയിലോടുന്ന തീവണ്ടിയുമാകാമല്ലോ. ഇത്രയും സൗകര്യമുണ്ടെങ്കിൽ മണിക്കൂറിൽ നൂറ്റൻപതോ ഇരുന്നൂറോ, അല്ല മൂന്നൂറോ കിലോമീറ്റർ യാത്രചെയ്യാൻ പ്രയാസമുണ്ടാകില്ല. ഇതും അപരിഷ്കൃതമെന്നുതോന്നുന്നവർക്കു വിമാനവും ഹെലികോപ്റ്ററും ഉപയോഗിച്ചാൽ പോരേ ? മംഗലാപുരത്തും മുർഖൻപറമ്പിലും (വരാൻ പോകുന്നു) കരിപ്പൂരിലും നെടുമ്പാശ്ശേരിയിലും (ആവശ്യമെങ്കിലും) കൊച്ചിയിലും തിരുവനന്തപുരത്തും വിമാനത്താവളങ്ങൾ ഉണ്ടല്ലോ. നാട്ടിലെ മരങ്ങൾ വെട്ടിനശിപ്പിക്കേണ്ട. വെള്ളം മുട്ടിക്കേണ്ട, മനുഷ്യരെ തെരുവാധാരമാക്കുകയും വേണ്ട.

ഇടനാട്ടിലൂടെ ഇത്രയും വീതിയുള്ള പാത വരുന്നതോടെ ഭൂപ്രകൃതിയാകെ മാറും, കാലവസ്ഥ മാറും, ജന

ജീവിതം താറുമാറാകും. ഈ പരിസ്ഥിതിമാറ്റം കേരളത്തിന്റെ ജീവിതത്തെയാകെ തകിടംമറിക്കും. ഗ്രാമീണന്റെ നെഞ്ചത്തു നഗരപരിഷ്കാരിയുടെ കഠാരി കുത്തിയിറക്കുന്ന ക്രൗര്യമാണിത്. അരുത് കാട്ടാളാ എന്നുവിളിച്ചുപറയാതിരിക്കാൻ വയ്യ. മാന്യരെ, മാതൃരാജ്യസ്നേഹികളേ, നല്ലവരായ നാട്ടുകാരേ ഈ ദുഷ്കൃത്യത്തിന് അറുതിവരുത്താൻ കൈമെയ് മറന്ന് ഒന്നിക്കണം.

കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും അനാശാസ്യവും അനർത്ഥകരവുമായ നീക്കമാണിതെന്നു സർവരും സർവരും മനസ്സിലാക്കണം. സർക്കാരിനെയും അവർക്ക് ഉപദേശം നൽകുന്ന ബുദ്ധിമാന്മാരെയും ഇതിൽ നിന്നു പിന്തിരിപ്പിക്കണം. കേരളത്തിന്റെ ഹൃദയം പിളർക്കപ്പെട്ടുകൂടാ, മരുഭൂമിയാക്കപ്പെട്ടുകൂടാ. 

മലയാള മനോരമയിൽ (4-4-2000) പ്രസിദ്ധീകരിച്ചത്
(അവലംബം : ദേവയാനം)

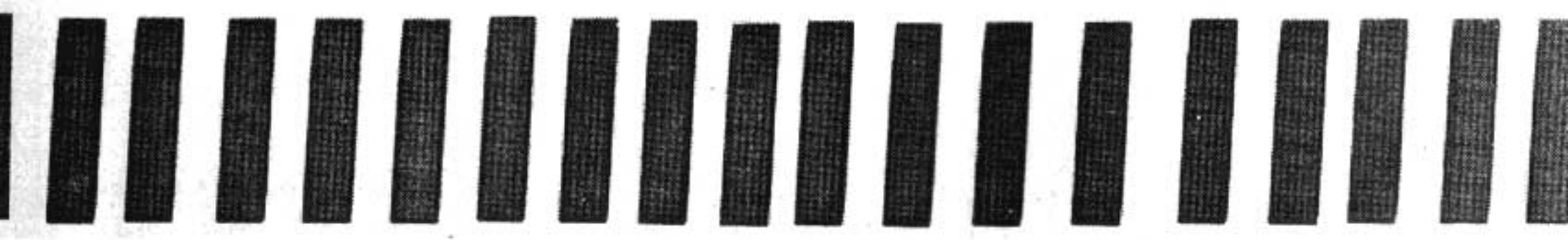
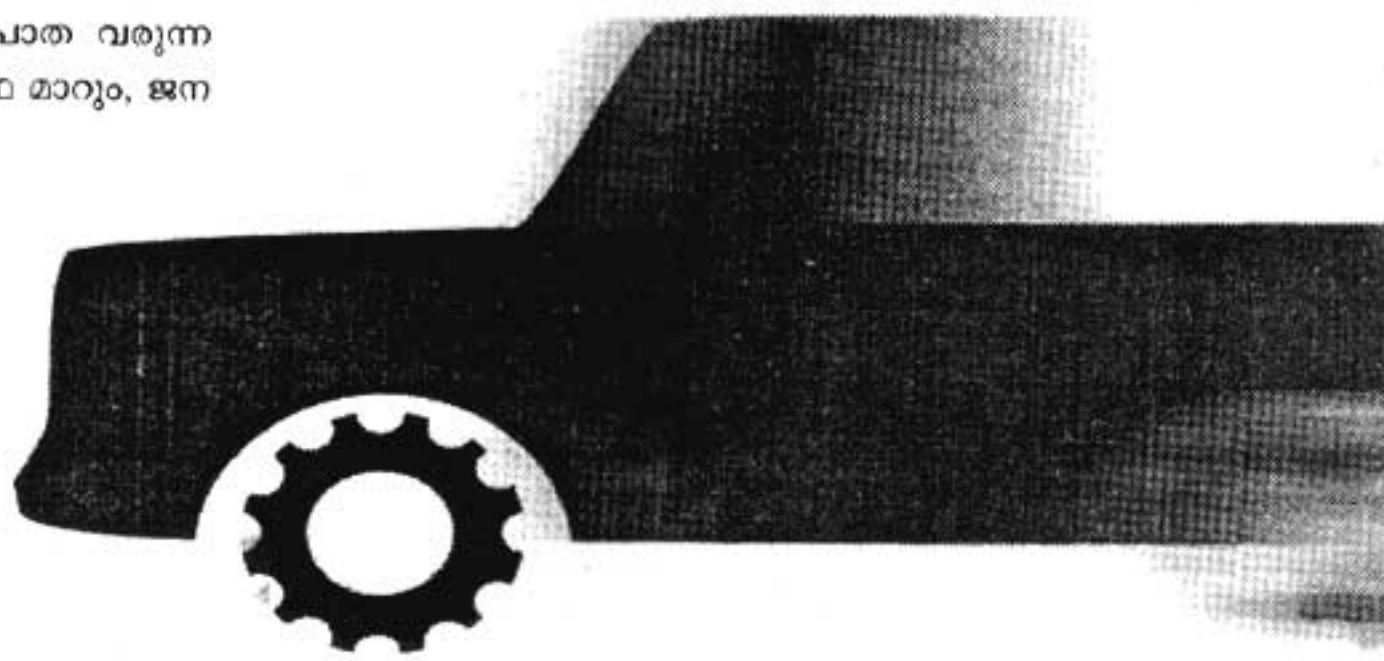
എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ

കേരളത്തിന് വൻ ദുരന്തമായി തീരുന്ന, പെരുവഴിയും അഭയമില്ലാതായിത്തീരുന്ന, ഈ അതിവേഗ പാത യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാതിരിക്കാൻ ജനകീയ പ്രതിരോധ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ബന്ധപ്പെടാൻ താല്പര്യമുള്ളവർ എഴുതുക / വിളിക്കുക.

'തണൽ', കൊച്ചി-21. ഫോൺ : 0484-2424322
e-mail : crmeelan@yahoo.co.in

മലയാര ഹൈവേ

കേരളത്തിനുണ്ടാക്കുന്ന പ്രത്യംഘാതങ്ങൾ അടുത്ത ലക്കത്തിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുക





ദുരന്തത്തിലേയ്ക്കുള്ള രാജപാത

ഹൈവേ ഒറ്റനോട്ടത്തിൽ (ഔദ്യോഗിക ഭാഷ്യം)

- A. നീളം : 507 കി.മീ
- B. ചിലവ് മൊത്തം : 6400 കോടി രൂപ
 - 1. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ, സ്വന്തമായിവാസം മുതലായവ : 1758 കോടി
 - 2. നിർമ്മാണം : 3877 കോടി
 - 3. മറ്റുചിലവുകൾ : 765 കോടി
- C. ഹൈവേയിലേക്കുള്ള പ്രവേശനവും പുറത്തുപോക്കും (ആഗമന നിർഗമന ഇടങ്ങൾ) : 19 ബി
- D. വിതി : 100 മീറ്റർ
- E. വരി : 4 വരി ഇപ്പോൾ (പിന്നീട് എട്ടു വരിയാക്കും)
- F. പ്രത്യേകതകൾ :
 - 1. നൂറു കിലോമീറ്റർ (മണിക്കൂറിൽ) നിർത്താതെ സഞ്ചരിക്കാം
 - 2. നഗര കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്ക് നാലുവരിപ്പാത വഴി ബന്ധിപ്പിക്കൽ ഭാവിയിൽ ഈ പാത വികസിപ്പിച്ച് അരികുകളിലൂടെ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ, വൈദ്യുതി ഗ്രിഡ്, പ്രകൃതി വാതക ഗ്രിഡ് മുതലായവയുണ്ടാക്കാനുള്ള സൗകര്യം.
 - 4. ജലസംരക്ഷണത്തിനും ഖേമങ്ങളെടുക്കാനും ജലസ്രോതസ്സുകളും ജലപാതകളും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കൽ
- G. മറ്റ് അധിക സൗകര്യങ്ങൾ : ഹൈവേയുടെ ആഗമന - നിർഗമന കേന്ദ്രങ്ങളോടനുബന്ധിച്ച് ടൂറിസം വ്യവസായങ്ങൾ, സംരക്ഷണ കേന്ദ്രങ്ങൾ, കമ്പോളങ്ങൾ മുതലായവയുടെ വികാസനും
- H. സാധ്യതാ പഠനം നടത്തിയത് :
 - 1. റെറ്റർനസ്
 - 2. ലി അസോഷ്യേറ്റ്സ് സൗത്ത് ഏഷ്യ റെവന്യൂ ഫിർമിഡൽ
- L. നടത്തിപ്പ് : നിർമ്മാണ സൗകര്യ പങ്കാളിയും ചേർന്ന് രൂപീകരിക്കുന്ന പ്രത്യേക കമ്പനി
- J. ഫണ്ട് ലഭ്യത : ഹാൾകോ ധനസഹായം (ഇക്കാര്യത്തിൽ മാറ്റമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ വ്യക്തമല്ല.)
- K. നിർമ്മാണകാലം : ഒന്നാംഘട്ടം : കോഴിക്കോട് - എറണാകുളം - 2006 നകം. മൂന്നു ഘട്ടങ്ങളും-2012 നകം.

