

മലയോരഹൈവേ വരുമ്പോൾ

സി.ആർ. നീലകണ്ഠൻ

ഇടനാട്, മലനാട്, തീരപ്രദേശം എന്നിങ്ങനെ മൂന്നായി വിഭജിക്കപ്പെട്ട കേരളത്തിൽ തീരപ്രദേശത്തും ഇടനാട്ടിലും റോഡ്യാത്രാ സൗകര്യം ധാരാളമായുണ്ടെങ്കിലും മലയോരത്ത് ഇതുവേണ്ടത്രയില്ല. കിഴക്കൻ മലകൾ, കൂടിയേറ്റത്തോടെ ഏറെജനവാസമുള്ളതായി. നാണ്യവിളത്തോട്ടങ്ങളുടെ വ്യാപനത്തോടെ വ്യാപാര കേന്ദ്രങ്ങളുമായി. കേരളത്തിലും പുറത്തും വിൽക്കണ്ട ഉൽപ്പന്നങ്ങളാണ് അവിടെ കൃഷിചെയ്യുന്നത്. ഇടനാട്ടിലുള്ള വ്യാപാര കേന്ദ്രങ്ങളിലെത്താൻ ഉള്ള റോഡുകൾ ഉണ്ടെങ്കിലും മലയോരകേന്ദ്രങ്ങൾ തമ്മിൽ ബന്ധപ്പെടാവുന്ന പാതകളില്ല. ഈ മലയോര കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് മറ്റൊന്നിലെത്താൻ ആദ്യം പടിഞ്ഞാറോട്ടു സഞ്ചരിച്ച് ഇടനാട്ടിലെ കേന്ദ്രങ്ങളിലെത്തണം. തെക്ക് നെയ്യാറ്റിൻകര നെടുമങ്ങാട്, റാന്നി തുടങ്ങി താമരശ്ശേരി, കുത്തുപറമ്പ്, തളിപ്പറമ്പ്, കാഞ്ഞങ്ങാട് തുടങ്ങിയ ഈ ഇടനാടൻ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്ന് തെക്കോട്ടോ, വടക്കോട്ടോ സഞ്ചരിച്ച് മറ്റൊരു കേന്ദ്രത്തിലെത്തി അവിടെനിന്നും വീണ്ടും കിഴക്കോട്ടുകയറണം. ഇത് ഒഴിവാക്കണമെങ്കിൽ മലയോരകേന്ദ്രങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഹൈവേ വേണം. ഇതാണ് അടിസ്ഥാനയുക്തി.

ചെറിയ ചില ലിങ്ക് റോഡുകളും പാലങ്ങളുമുണ്ടായാൽ തന്നെ ഏറെ വഴിലാടിക്കാമെന്നതാണ് വസ്ഥ. ഉദാഹരണത്തിന് വയനാട്ടിലെ അരുണപ്പുഴയിൽനിന്നും ചെറി

യൊരു ലിങ്ക് റോഡും പാലവും ഉണ്ടായാൽ വയനാടൻ തേയിലത്തോട്ടങ്ങളിൽ നിന്നും കൊച്ചിതുറമുഖത്തേക്കുള്ള ദൂരം 90 കി.മി. കുറയും ഇതുപോലെ പലതും.

1954-ലെ ദേശീയ ധനകാര്യ കമ്മീഷനു മുമ്പിൽ മലയോര ഹൈവേയെന്ന നിർദ്ദേശം വന്നതാണ്. അന്നതിന് താത്വിക അംഗീകാരം കിട്ടിയെങ്കിലും 1966-ൽ കാസർകോഡ് ചേർന്ന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രത്യേകയോഗമാണ് പാതയുടെ വഴികൾ (റൂട്ട്) നിശ്ചയിച്ചത്. 1970-ൽ ചന്ദ്രഭാനു കമ്മീഷൻ വിശദമായി സന്ദർശിച്ച് പഠനം നടത്തി. 70 കളിൽ മുവാറ്റുപുഴ കേന്ദ്രമാക്കി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ മലയോര ഹൈവേ വിഭാഗം പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചു. എന്നാൽ ഇവർ ഇക്കാലമത്രയും ശമ്പളം പറ്റുന്നതൊഴിച്ച് ഒന്നും നടന്നില്ല.

1997 ജനുവരി മുനിസിപ്പൽ സർക്കാർ പൊതുമരാമത്ത്/ഗതാഗതവകുപ്പ് ഇറക്കിയ GO (RT) No. 282/97/PWT ഉത്തരവ് വഴിയാണ് ഔദ്യോഗികമായി ഈ ഹൈവേയുടെ ചലനം തുടങ്ങി വെച്ചത്. ഈ ഉത്തരവ് 19 സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾക്കുവേണ്ടിയുള്ളതാണ്. കുമാരകം - കമ്പംമെട്ട് - കമ്പം, മുവാറ്റുപുഴ, തേനി, കൊടകര - കൊടുങ്ങല്ലൂർ തുടങ്ങിയവയാണ് മറ്റു ഹൈവേകൾ. ഇതിലെ 19-ാമത്തേയാണ് മലയോര ഹൈവേ. എന്നാൽ ഉത്തരവിൽ പറയുന്ന തിരുവനന്തപുരം കാസർകോട് മലയോര ഹൈവേയുടെ സാധ്യത കുറവാണെന്നതി

നാലും അതിന്റെ ചിലവ് ഭീമമാണെന്നതിനാലും തൽക്കാലം ഉത്തര മേഖലയിൽ കാസർകോട് - പാലക്കാട് ഹൈവേയാണ് അനുമതിയായത്. ഇതു സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ പഠനം നടത്താൻ തിരുവനന്തപുരം കേന്ദ്രമാക്കി പ്രവർത്തിക്കുന്ന നാഷണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ പ്ലാനിങ്ങ് ആന്റ് റിസർച്ച് സെന്റർ (നാറ്റ്പാക്) എന്ന സ്ഥാപനത്തെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. പാലക്കാട് വരെയുള്ള ഹൈവേയിൽത്തന്നെ വിവിധ മുൻഗണനകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഘട്ടങ്ങളാക്കി തിരിക്കാനും നിർദ്ദേശമുണ്ട്.

പാത എങ്ങനെ ?

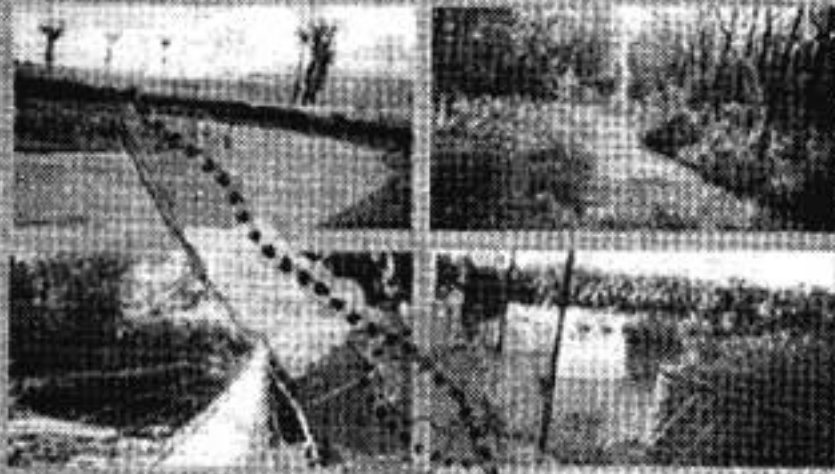
മൊത്തം 529.7 കി.മി. നീളവും 290 കോടി ചിലവും വരുന്നതാണ് ഈ പഠന റിപ്പോർട്ടിലെ പദ്ധതി. പലവിധ ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങളും പഠന സമിതിക്കു മുമ്പിൽ ഉയർന്നു വന്നിരുന്നു. അതിൽ കൂടുതൽ സാധ്യതയുള്ളവയെ റിപ്പോർട്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ഇതിൽ കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലൂടെ ഒരു ലുപ്പ് റോഡ് കടന്നുപോകുന്നുണ്ട്. ഇത് ഒരു ബദൽ സാധ്യതയാണ്. അതില്ലെങ്കിൽ വയനാട്ടിൽ നിന്നും നേരെ മലപ്പുറം ജില്ലയിലെക്കുള്ള പാതയാണ് സാധ്യതയുള്ളത്. കാസർകോട് ജില്ലയിലാണ് ഏറ്റവുമധികം ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉയർന്നു വന്നത്.

സാമ്പത്തികാവലോകനം

പദ്ധതി 'ലാഭ' കരമാണെന്ന് കാണിക്കാ

PROPOSED HILL HIGHWAY BETWEEN KASARAGOD AND PALAKKAD DISTRICTS



FINAL REPORT

Project Cost & Details

Initial Capital Cost

Per Km. Annual Maintenance Cost

Per Km. Annual Fuel Cost

Per Km. Annual Labour Cost

Per Km. Annual Other Cost

Per Km. Annual Total Cost

Per Km. Annual Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

Per Km. Annual Net Benefit

SUBMITTED TO
PUBLIC WORKS DEPARTMENT
GOVERNMENT OF KERALA

JULY 2002



NATIONAL TRANSPORTATION PLANNING AND RESEARCH CENTRE
THIRUVANANTHAPURAM / KOCHI / KOZHIKKODE

നൂതകുന്നവിധം കണക്കുണ്ടാക്കുകയെന്ന താണല്ലോ 'പഠന' സംഘത്തിന്റെ ലക്ഷ്യം. പുതിയ പാതയിലൂടെ സാധ്യതയുള്ള ഗതാഗത സാമ്രത്ത് എത്രയെന്ന് കണ്ടെത്തലാണ് പ്രധാനം. അതിനായി നാലു സ്ഥലങ്ങളിൽ സർവ്വേ നടത്തി. വാഹനങ്ങളെ വിവിധ തരത്തിൽ ക്രോഡീകരിച്ച് അവയെ കാറുകൾ എന്ന അടിസ്ഥാന യൂണിറ്റുകളാക്കി. പാസഞ്ചർ കാർ യൂണിറ്റ് (പി.സി.യു.) അടിസ്ഥാനം. ഉദാ: ഒരു ബസ് എന്നാൽ രണ്ടര കാർ എന്നു കണക്കാക്കുന്നു. കണക്കുകളും പട്ടികകളും വളരെ വിശദമായി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആർക്കും 'സമഗ്ര' മെന്നു തോന്നും വിധമുള്ള അവതരണം. പക്ഷെ അതിനാധാരമാക്കിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങളും അനുമതികളും അപകടകരമാണ്.

ഓരോ റോഡുസെക്ഷന്റെയും ഗതാഗത സാധ്യത കണക്കിലെടുക്കുന്നു. പുതിയ

യതും പഴയതുമായ മോഡൽ കാറുകൾ, എൽ.സി.വി., ട്രക്ക്, ബസ് എന്നിങ്ങനെ വിവിധ വിഭാഗങ്ങളിൽ യാത്രാവേഗത, റോഡിന്റെ റഫ്നസ്സ് (കാഠിന്യം), അവയനുസരിച്ചുള്ള ടയർ, യന്ത്രസാമഗ്രികൾ മുതലായവയുടെ തേയ്മാനം, ഇന്ധന ചിലവ്, യാത്രാ സമയം തുടങ്ങി വിവിധ ഘടകങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് ഈ പുതിയ പദ്ധതി ഇല്ലാതിരുന്നാലും ഉണ്ടായാലും ഉള്ള വ്യത്യാസം വിലയിരുത്തുന്നു. ഈ കണക്കിന്റെ ആന്തരിക ഘടനയിലേക്കു ചെന്നാൽ പ്രശ്നങ്ങൾ കാണാം.

കാസർകോട് മുതൽ പാലക്കാട് വരെ നേരെ പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ വളരെ കുറവായിരിക്കുമെന്ന് ഈ റിപ്പോർട്ട് തന്നെ പറയുന്നു. ഒറ്റവരി, ഇടക്കിടെ ഇരട്ടവരി, ഇരട്ടവരി എന്നിങ്ങനെ മൂന്നുതരം പാതകളിലെ ശരാശരി വേഗത കണക്കാക്കുന്നു. പുതിയ

മോഡൽ കാറിന് ഇന്ധനം, ആയിരം കി.മീറ്ററിന് 55.87 ലിറ്റർ പെട്രോൾ, എന്നാണ് കണക്ക്. ഇന്നത്തെ വിലവെച്ച് കി.മീറ്ററിന് 1.79 രൂ. റോഡിന്റെ റഫ്നസ്സ് കുറയുന്നതനുസരിച്ച് ഇന്ധന ചിലവു കുറയും യാത്രക്കാരുടെ സമയ നഷ്ടത്തിനും വിലയിട്ടിട്ടുണ്ട്. (ഇതിൽ വളരെ ആത്മനിഷ്ഠമായ കണക്കുകളാണുള്ളത്.) 2022 വരെയുള്ള വർഷങ്ങളിൽ ഇതിലുണ്ടാകുന്ന വ്യത്യാസം (വർദ്ധനവ്) കണക്കിലെടുത്തിട്ടുണ്ട്. വാഹനത്തിന്റെ സ്ഥിര ചിലവ് കി.മീ.ന് 39-43 പൈസയാണ്. (ടയർ തേയ്മാനം, എൻജിനോയിൽ മുതലായവ) എല്ലാം ചേർത്ത് 2004 ൽ കി.മീ. ഓട്ടചിലവ് 4.67 രൂപ. 2022 ൽ 6.62 രൂ. ഇതിൽ യാത്രക്കാരുടെ സമയ ചിലവ് 1.52 രൂപയിൽ നിന്നും 1.70 രൂപയായി (ഇന്ധനവില ഇതുപോലെ തന്നെ നിൽക്കുമെന്നൊരാ പറഞ്ഞത് ആവോ?) ഇതുതന്നെ പഴയ മോഡൽ കാറുകളുടെ ചിലവ് 5.33 രൂപയിൽ നിന്നും 7.57 രൂപയാകുമെന്നാണ് കണക്ക്. (ഇതിൽ തന്നെ കൃത്യമായ വിവേചനമുണ്ട്.)

ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലായില്ലെങ്കിൽ പുതിയ മോഡൽ കാറുകൾക്ക് 6.79 രൂപയെ ന്നത് (2004 ൽ) 2022 ൽ 10.92 രൂപയാകും എന്നതും പഴയ മോഡലിന് ഇത് 7.31 രൂപയും (2004 ൽ) 12.19 രൂപയും (2022 ൽ) ആകും എന്നതും ആത്മനിഷ്ഠാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള കണക്കാണ്. ഇതുപോലെ പദ്ധതി വന്നാൽ എൽസിവികൾക്ക് (2004 ൽ) 6.7 രൂപയും 7.4 രൂപയും (2022 ൽ) ആകും. പദ്ധതിയില്ലാതിരുന്നാൽ ഇത് യഥാക്രമം 7.82 രൂപയും 9.94 രൂപയുമാകും. ബസിന് പദ്ധതി വന്നാൽ കിലോമീറ്ററിന് 17.06 രൂപ 2004 ലും 19.21 രൂപ 2022 ലും ചിലവാകും. പദ്ധതിയില്ലെങ്കിൽ ഇത് 21.43 രൂപയും 26.24 രൂപയും യഥാക്രമം ചിലവാകും. ഇതിൽ യാത്രക്കാരുടെ സമയ നഷ്ടമായി കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത് കിലോമീറ്ററിന് 11.66 രൂപയും 13.55 രൂപയുമാണ്. ഇതും അസാധാവികമാണ്.

ഈ കണക്കുകൾ വച്ചാണ് ലാഭനഷ്ടങ്ങൾ കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. സാമ്പത്തികമായി മുടക്കുമുതലിൽ ലഭിക്കുന്ന പലിശയെയാണ് 'വരുമാനം' അഥവാ ലാഭമായി കണക്കാക്കുന്നത്. (ഇ.ആർ.ഐ.ആർ.) 2002 ലെ നിർമ്മാണ ചിലവാണ് കണക്കിലെടുത്തിരിക്കുന്നത്. 2006-07 കാലത്തെങ്കിലും നിർമ്മാണമാരംഭിച്ചാൽത്തന്നെ ചിലവ് ഇരട്ടിയാകും. കാസർകോട് ജില്ലയിലെ കണക്കനുസരിച്ച് പരമാവധി ലാഭം കിട്ടാവുന്നത് 6 ശതമാനമാണ്. നിർമ്മാണ ചിലവ് 15% കൂടിയാൽത്തന്നെ (പലിശയിനത്തിൽ മാത്രം) 4 ശതമാനം നഷ്ടമാകും. കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ 23 ശതമാനം വരുമാനം കാണി

കുന്നു. പക്ഷെ എസ്റ്റിമേറ്റ് ചിലവ് 15-20 മാറിയാൽ ഇവിടെയും കച്ചവടം നഷ്ടം. ഇതുപോലെ വയനാട്, മലപ്പുറം, പാലക്കാട് ജില്ലകളിലെല്ലാം അവസ്ഥ. പൊതുവിൽ പറഞ്ഞാൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ സാമ്പത്തികാവലോകനം ഒരു വിധത്തിലും സാമാന്യബുദ്ധിക്കു നിരക്കുന്നതല്ല.

മലയോര ഹൈവേ പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ

നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടവയിൽ പല പാതകളും നിലവിലുണ്ട്. ചെമ്മൺ പാത, ജീപ്പുപാത, മെറ്റലിട്ടപാത, വീതികുറഞ്ഞ പാത എന്നിങ്ങനെയുള്ളവ മെച്ചപ്പെടുത്തി ശരാശരി 3.75 മീറ്റർ വീതിയുള്ള ഒരു വരിപ്പാത ടാറിൻ നടത്തലാണ് പ്രധാന പ്രവർത്തനം. എന്നാൽ ചിലയിടങ്ങളിൽ യാതൊരുവിധ പാതയും നിലവിലില്ല. ഈ പ്രദേശം പ്രധാനമായും നിബിഡവനങ്ങളാണ്. അതുതന്നെ പലതും അപൂർവ്വജൈവ-സസ്യ വൈവിധ്യ രൂപങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്ന നിത്യഹരിത വനങ്ങളും. പ്രധാനമായും അത്തരത്തിലുള്ള നാല് പാതകൾ-മിസിൻ ലിങ്ക് എന്നുപറയാവുന്നവ ഉണ്ട്.

ക) കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ പേരിയമുതൽ കുഞ്ഞോം പാത.

സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്നും 800 മുതൽ 2500 വരെ ഉയരത്തിലുള്ള പ്രദേശത്തു കൂടിയാണ് ഈ റോഡ് കടന്നുപോകേണ്ടത്.

ഖ) വാണിയമ്പുഴ (മലപ്പുറം)-ചുരമല (വയനാട്) റോഡ് മുവ്വായിരം അടിവരെ ഉയരത്തിലുള്ള ഈ പാത കടന്നുപോകുന്നു.

ഗ) ആനവയൽ - മൂക്കാലി റോഡ് (അഗളി പഞ്ചായത്ത് - പാലക്കാട് ജില്ല)

ഘ) ചുരമല-അണപ്പുഴ-തമ്പുരാട്ടിക്കല്ല് പാതയും വനപ്രദേശത്തുകൂടി പോകുന്നതാണ്.

ങ) അകമ്പാടം-കക്കടാം പൊയിൽ പാത താരതമ്യേന വനപ്രദേശങ്ങൾ കുറഞ്ഞതാണ് ഈ പ്രദേശം. ഈ പാതകൾ നീളംകൊണ്ട് വളരെ ചെറിയവ എങ്കിലും യാത്രാസൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിലും ദുരം കുറയ്ക്കുന്നതിലും നിർണായക പങ്ക് വഹിക്കുന്ന (ബന്ധിപ്പിക്കൽ-ലിങ്ക്) പാതകളാണിവ. ഈ പാതകൾ സാധ്യമായില്ലെങ്കിൽ മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രഖ്യാപിത ലക്ഷ്യങ്ങളൊന്നും നേടുകയില്ല.

പ്രധാനമായും ജില്ലകളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നവയാണ് പാതകൾ എന്നതിനാൽ ഇവയിലൂടെ ഗതാഗതം വളരെ കുറവായിരിക്കും. എന്നാൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവർക്ക് ഇതു മൂലം ഏറെ ദുരം ലഭിക്കാനാവും.

പാരിസ്ഥിതികാഘാത പഠനം (ഇ.ഐ.എ.)

1980 ലെ വനസംരക്ഷണ നിയമമനുസരിച്ച് വനപ്രദേശത്തു നടത്തുന്ന ഏതു പ്രവർത്തനങ്ങളും ഇ.ഐ.എ. നടത്തിയശേഷം മാത്രമേ നടത്താവൂ. അതുകൊണ്ടുതന്നെ നാറ്റ്പാക്ക് ഈ പദ്ധതിക്കും അത്തരമൊരു പഠനം നടത്തി. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു പഠനത്തിന് നാറ്റ്പാക്കിനുള്ള യോഗ്യതയെന്ന് എന്നവർ പറയുന്നില്ല. കേരള



നാട്-മലയോരപാതയ്ക്കുശേഷം



നങ്ങളും ഇ.ഐ.എ. നടത്തിയശേഷം മാത്രമേ നടത്താവൂ. അതുകൊണ്ടുതന്നെ നാറ്റ്പാക്ക് ഈ പദ്ധതിക്കും അത്തരമൊരു പഠനം നടത്തി. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു പഠനത്തിന് നാറ്റ്പാക്കിനുള്ള യോഗ്യതയെന്ന് എന്നവർ പറയുന്നില്ല. കേരള

വനഗവേഷണ സ്ഥാപനത്തിലെ (കെ.എഫ്.ആർ.ഐ.) ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സഹായം തേടിയെന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു. ഇതു പ്രധാനമായും വനത്തിനകത്തുള്ള യാത്രാസൗകര്യങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുന്നതിനാണ്. പഠനത്തിന്റെ പ്രധാന വിഷയങ്ങളിൽ

മലയോര ഹൈവേ (കി. മീ)

കാസർകോട് ജില്ല (മൊത്തം 138.75 കി.മീ., ചിലവ് 50 കോടി)
 നന്ദാരപ്പടവ് (6.2) സുംഗതകട്ട (3.5) മരതന (7.2) മിയ്യാപടവ് (2.2) കലായി (1.0) പൈവളികെ (3.4) ചേവാർ (2.6) പുത്തിഗെ (4.5) അങ്ങാടി മുഗൊരു (11.5) പെരള (6.8) ശുരാനിൽ (4.2) കിന്നിംഗർ (12.1) മുളളരിയ (6.0) പട്ടിയ തടുക്ക (1.8) ചീർത്തോട്ടി (3.8) അതിനാഡി (1.2) പല്ലാംകോട്പാലം (5.0) പാണ്ടി (--) ആനക്കല്ലി (4.0) പൂക്കയം (3.0) മലക്കല്ലി (0.9) കല്ലാർ (5.8) മരുതോം (2.0) ചുള്ളി (2.8) മാലോം (3.1) പള്ളിക്കടവ് (7.4) ചിറ്റാരിക്കൽ (5.0) ചെറു പുഴ

കണ്ണൂർ ജില്ല (മൊത്തം 107.5 കി.മീ., ചിലവ് 51.07 കോടി)
 ചെറുപുഴ (2.8) മഞ്ഞക്കാട് (16.0) ആലക്കോട് (2.9) കരുവാൻചാൽ (4.0) ഒടുവള്ളിത്തട്ട് (8.0) നടുവിൽ ചെമ്പേരി (7.0) പയ്യാവൂർ (12.5) ഉളിക്കൽ (5.6) ഇരിട്ടി (13.9) പേരാവൂർ (0.9) ചെവിടിക്കുന്ന് (2.1) തുണ്ടയിൽ (2.0) മനത്തന (12.4) കൊട്ടിയൂർ (4.8) അമ്പായത്തോട് (6.5) ബോയ്സ് ടൗൺ

വയനാട് ജില്ല (മൊത്തം 77.5 കി.മീ., ചിലവ് 37.28 കോടി രൂപ)
 ബോയ്സ് ടൗൺ (12.6) മാനന്തവാടി (6.0) നാലാം മൈൽ (8.0) അഞ്ചു കൂന്ന് (1.0) പനമരം (14.0) കൈനാട്ടി (3.6) കൽപ്പറ്റ (8.0) കപ്പൻ കൊല്ലി (12.0) മേപ്പാടി (13.0) ചുരമല (5.0) അരുണപുഴ

മലപ്പുറം ജില്ല (മൊത്തം 64.7 കി.മീ., ചിലവ് 26.25 കോടി രൂപ)
 അരുണപുഴ (10.0) തമ്പുരാട്ടികല്ല് (15.0) പാലുണ്ട (1.9) എടക്കര (--) ചന്തക്കുന്ന് (9.0) പൂക്കോട്ടുപാടം (11.6) കാളികാവ് (5.6) കേരളം (15.0) ആന വായിൽ

പാലക്കാട് ജില്ല (മൊത്തം 34 കി.മീ., ചിലവ് 14.75 കോടി)
 ആനവായിൽ (11.0) മുക്കാലി (14.0) മണ്ണാർകാട്

കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ ലൂപ്പ് റോഡ്-മൊത്തം 111.2 കി.മീ., ചിലവ് 110 കോടി രൂപ.



നിർദ്ദിഷ്ട മലയോരഹൈവേയുടെ മാപ്പ്
 (കാസർഗോഡ് മുതൽ പാലക്കാട് വരെ)

(പേജ് 19-ൽ നിന്നുള്ള തുടർച്ച)

വിലപന പാലക്കാട്, ഒറ്റപ്പാലം മണ്ഡലങ്ങളിലും തെരഞ്ഞെടുപ്പു വിഷയമായിട്ടില്ല. പ്ലാച്ചിമടയിൽ കോള ഫാക്ടറി ആരംഭിച്ചതും മലമ്പുഴ, പെരിയാർ ജലവിലപനക്കുള്ള കടലാസുപണികൾ തുടങ്ങിവെച്ചതും കഴിഞ്ഞ ഇടതുപക്ഷ സർക്കാറായിരുന്നു. സഖാക്കൾ ശിവദാസമനോനും കെ. ഇ. ഇസ്മായിലും എങ്ങനെ കൊക്കുകോളയെ എതിർക്കും? അവരാനല്ലോ ആലവട്ടവും വെൺചാമരവുമായി കോളക്കമ്പനിയെ വരവേറ്റ് പ്ലാച്ചിമടയിൽ പ്രതിഷ്ഠിച്ചത്.

പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇടതു-വലതുപക്ഷ രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വങ്ങൾ ഒരുപോലെ ചിന്താദരിദ്രവും അയഥാർത്ഥവുമായ നിലപാടാണ് കൈക്കൊള്ളാറ്. ഒന്ന് മറ്റേതിനേക്കാൾ അഴിമതി കുറഞ്ഞതെന്ന് സമാധാനിക്കുകയേ വഴിയുള്ളൂ. സൈലന്റ് വാലി പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി വാദിച്ചത് തെറ്റായെന്നു തിരിച്ചറിയാൻ മര്യാദാപുരുഷോത്തമനായ സഖാവ് പി.കെ. വാസുദേവൻനായർക്ക് കാൽനൂറ്റാണ്ടുവേണ്ടി വന്നു. സിംഹവാലൻ കുരങ്ങിനെ രക്ഷിക്കാൻവേണ്ടി സൈലന്റ് വാലി ഉപേക്ഷിച്ചതാണ് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വ്യാവസായിക പുരോഗതിയെ തടഞ്ഞതെന്ന് ഇപ്പോഴും ശഠിക്കുന്നു. സി.പി.എം. പോളിറ്റ്ബ്യൂറോ മെമ്പർ സഖാവ് ഇ. ബാലാനന്ദൻ. സീതിഹാജിയിൽ നിന്നു ബാലാനന്ദനിലേക്കുള്ള അകലം എത്രയോ തൂപ്പം!

വന്നിട്ടും പോയിട്ടും ആകെ ഒരു അച്യുതമനോനേ ഉണ്ടായുള്ളു എന്നത് കേരളത്തിന്റെ നിർഭാഗ്യം.

കിണർ കുഴിക്കാൻ അനുമതി തേടണം;

ഫിസും നൽകണം

ഡോ. ഡി. മിനി
 ജെ. ജി. വലുതാക്കിയാൽ
 നിനക്ക് ഫിസ്
 താങ്ങാൻ പറ്റോ...?

ഫിസും വേണം

വനം, സസ്യജൈവ വൈവിധ്യങ്ങൾ, ഇതു ബാധിക്കുന്ന സാമൂഹ്യ വിഭാഗങ്ങൾ, പാരിസ്ഥിതിക സാമൂഹ്യ സവിശേഷതകൾ, നിർമ്മാണത്തിനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ, പാരിസ്ഥിതിക നാശമുണ്ടാകുന്നതിനുള്ള പരിഹാര നടപടികൾ തുടങ്ങിയവയുണ്ട്. പാതയുണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നശിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന വനം അല്ലെങ്കിൽ പാത കടന്നുപോകുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെ വനം നശിക്കുന്നു എന്നതായിരിക്കില്ല ഫലത്തിൽ സംഭവിക്കുക. വനവിഭവങ്ങൾ അതിവേഗത്തിൽ കടത്തിക്കൊണ്ടു പോകാൻ എളുപ്പമാർഗ്ഗമുണ്ടാക്കുകയാണ് ഇവിടെ ചെയ്യുന്നത്. ഇതിന്റെ പ്രത്യാഘാതം വളരെ വലുതായിരിക്കും.

സഹ്യപർവ്വതനിരകളിൽ ഓരോ പ്രദേശത്തും വ്യത്യസ്ത രീതിയിലുള്ള വനങ്ങളാണുള്ളത്. താഴ്വാരങ്ങളിലും ഉയരം കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിലും അർദ്ധനിത്യഹരിതം, ശോഷിച്ചത് എന്നീ സ്വഭാവത്തിലുള്ള വനമാണുള്ളതെങ്കിൽ ഉയരം കൂടുംതോറും അവ നിത്യഹരിത സ്വഭാവം കൈവരിക്കുന്നു. മൂവായിരം അടിമുകളിലെത്തിയാൽ പൂർണ്ണമായും നിബിഡവനങ്ങളാണ്. പർവ്വതനിരയുടെ വടക്കുകിഴക്കും വടക്കു പടിഞ്ഞാറും ഭാഗങ്ങളിൽ 1500 അടി മുതൽ നിത്യഹരിത വനമുണ്ട്. ജൈവവൈവിധ്യം കൊണ്ട് സമ്പന്നമാണ് ഈ പ്രദേശമെന്ന് പൊതുവെ റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞു വയ്ക്കുന്നുണ്ട്. ഒട്ടേറെ അപൂർവ്വ സസ്യങ്ങളും ജീവികളും ഉണ്ടെന്ന് സമ്മതിക്കുന്നു. ആന, വിവിധയിനം മാനുകൾ, പുലി, കടുവ, കാട്ടുപോത്ത്, കാട്ടുനായ, കരടി, സിംഹവാലൻ തുടങ്ങിയ കൂരങ്ങുകൾ, നീലഗിരികൾ എന്നവരയാട്, പുലിപ്പുച്ഛ, പറക്കും അണ്ണാൻ എന്നിങ്ങനെയുള്ള മൃഗങ്ങളും പലവിധ പക്ഷികളുമുണ്ട്.

തമിഴ്നാട്-കർണ്ണാടക അതിർത്തികളോടു തൊട്ടുകിടക്കുന്നതും നീലഗിരി ജൈവ മേഖലയുടെയും സൈലന്റ് വാലി ദേശീയ പാർക്കിന്റെയും ഭാഗങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതുമായ ഈ പ്രദേശത്തെ ആനത്തൊരിന്റെ പ്രശ്നം മാത്രമാണ് ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ പരാമർശിക്കുന്നത്. രാജ്യത്തെ പ്രധാന പതിനൊന്ന് ആന സംരക്ഷണമേഖലകളിൽപ്പെട്ട ഏഴ്, എട്ട് നമ്പർ പ്രദേശങ്ങളാണിത്. ഏഴാം നമ്പറിൽ 1200 ചതു. കിലോമീറ്ററും എട്ടാം നമ്പറിൽ 1650 ച.കി. മീ.യും വനഭൂമിയുണ്ട്. വലുപ്പം കുറവാണെങ്കിലും ഏഴാം നമ്പർ പ്രദേശമാണ് നിർണായകം. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി ഇതിനുള്ള

മലനിരകളിൽ അവശേഷിക്കുന്ന പച്ചപ്പും നനവും കൂടിയില്ലാതാക്കിയാൽ, കേരളത്തിന്റെ അവസ്ഥയെന്താകും?

സാമീപ്യം പ്രധാനമാണ്. തമിഴ്നാട്-കർണ്ണാടക സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ വനപ്രദേശങ്ങളും ആലത്തൂർ റിസർവ്വ് വനം, തിരുനെല്ലി, പേരിയ, ഹിൽഡയിൽ, തൃശിലേരി, ഹരിക്കര ഷോലൈ മുതലായവ ഏഴാം നമ്പറിൽപ്പെടുന്നു. കോയമ്പുത്തൂരിനു പുറമെ കേരളത്തിലെ നിലമ്പൂർ, പാലക്കാട് പ്രദേശങ്ങളിലെ (സൈലന്റ് വാലിയടക്കമുള്ള) വനം ഇതിൽപ്പെടുന്നു.

ഈ പ്രദേശത്തെ ആനകൾ പ്രധാനമായും മാനന്തവാടി, കുറ്റ്യാടി, പെരുവണ്ണാമുഴി, താമരശ്ശേരി (ഭാഗികം) അടങ്ങിയ കുറ്റ്യാടി, മേപ്പാടി, സൈലന്റ് വാലി (നിലമ്പൂർ) മേഖലകളിലുള്ളവയാണ്. വേനൽക്കാലത്ത്



വെള്ളത്തിനും ഭക്ഷണത്തിനുമായി ഏറെ ദൂരം ആനകൾക്കു സഞ്ചരിക്കേണ്ടി വരുന്നു. നീരുറവകൾ വറ്റിയതും ഭൂമിയിലെ പച്ചപ്പ് നഷ്ടപ്പെടുന്നതും കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതിനാൽ ഈ ദൂരം കൂട്ടിക്കൊണ്ടേയിരിക്കും. സൈലന്റ് വാലി പ്രദേശത്ത് ചതുരശ്രകി.മീ.യിൽ 0-8 ആനകളും മേപ്പിടിയിൽ 0.16 ആനയും ഉണ്ടെന്നാണ് കണക്ക്. നീലവിലുള്ള പലപാതകളും ഈ ആനത്താരകളെ തകർക്കുന്നവയാണ്. കുറ്റ്യാടി മാനന്തവാടി റോഡുമൂലം പേരിയ-പ്രകൃതളം ആനത്താരമുറിയുന്നു. ആനക്കട്ടി-മണ്ണാർക്കാട് റോഡും ഇതേവിധത്തിലുള്ള ഒന്നാണ്. വയനാടിൽ ചിലയിടത്ത് വെറും നൂറുമീറ്റർ മാത്രം വീതിയുള്ള ആനത്താരകളാണ് അവശേഷിക്കുന്നത്. വനം കയ്യേറ്റങ്ങൾ മൂലവും മറ്റുമുണ്ടായ നാശങ്ങൾ പോലെയാണ്.

ആനത്താരകളുടെ നാശത്തിനു പുറമെ ഒട്ടേറെ ജൈവനാശം ഈ പാത നിർമ്മാണം വഴിയുണ്ടാകുന്നു. ധാരാളം നീർച്ചാലുകൾ നശിക്കുന്നു. പരസ്പരാശ്രിതമായ വനപ്ര

കൃതിയിൽ ഒരു അവസ്ഥയുടെ നാശം മറ്റു പല നാശങ്ങൾക്കും വഴിവയ്ക്കുന്നു. ഇത്ര സങ്കീർണ്ണമായ ഒരു പ്രശ്നം വളരെ ലളിതമായ രീതിയിൽ ഒരു പഠനം നടത്തിയെന്നതു തന്നെ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടേണ്ടതാണ്. ഒരു ഹെക്ടർ വനപ്രദേശമാണ് സാമ്പിൾ ആയി എടുത്തിട്ടുള്ളത്. അവതരണം കൊണ്ട് ഈ പഠനം വളരെ ഗഹനമാണെന്നു തോന്നിക്കുന്നുമുണ്ട്. റിപ്പോർട്ടിലൊരിടത്ത്, "പദ്ധതിയെപ്പറ്റിയും അതിലെ റൂട്ടുകളെപ്പറ്റിയുമുള്ള വിശദവിവരങ്ങൾ ലഭ്യമല്ലാത്തതിനാൽ ഈ ആഘാതപഠനം വേണ്ടത്ര സമഗ്രമല്ല. ലഭ്യമായ വിവരം വച്ചു കൊണ്ട് സാധ്യമായ ആഘാതങ്ങളെ പറ്റി മാത്രം പഠിച്ചിരിക്കുന്നു." എന്നു പറയുകയും ഇതു കണക്കിലെടുക്കാതെ വളരെ കൃത്യമായ രീതിയിൽ നിഗമനങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഓരോ വനപാതയ്ക്കും ഗുണദോഷ വിശകലനം നടത്തി മാർക്കിട്ടിരിക്കുന്നു.

ഉദാ: പാനോം - കുഞ്ഞോം റോഡിന്റെ മാർക്ക്-58 ആണ്. വാണിയമ്പുഴ-ചുരൽ മല റോഡിന്-56 ഉം ആനവയൽ-മൂക്കാലി റോഡിന്-38 ഉം മാർക്കുണ്ട്. അകമ്പാടം - കക്കടാം പൊയിൽ പാതക്കു +16 മാർക്കാണ്. (ഈ പാതക്കു തടസ്സമില്ലെന്നർത്ഥം) ചുരമല-അരുണപ്പുഴ-തമ്പുരാട്ടിക്കല്ല് പാതയുടെ പഠനം നടന്നിട്ടുമില്ല. ഫലത്തിൽ ഒരുപാത മാത്രമേ നിർമ്മാണത്തിനുമതി നൽകാൻ സാധിക്കൂ. എന്നാൽ ആനവയൽ-മൂക്കാലി പാതക്കനുക്വലമായി റിപ്പോർട്ട് പറയുന്ന ഒരു ന്യായമുണ്ട്. ഇതിനു ബദലായുണ്ടാക്കാവുന്ന കരുവാരകുണ്ട്-ആനവയൽ പാത പൂർണ്ണമായും സൈലന്റ് വാലിയിലൂടെയാണ് എന്നതിനാൽ ഇതു നടത്താം എന്നതാണ് ന്യായം. ഏതുവിധേനയെങ്കിലും പാതക്ക് അനുമതി ലഭിക്കണം എന്ന രീതിയിലാണ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. നിത്യഹരിതവനത്തിലൂടെ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെടുന്ന ലിങ്ക് പാതകൾ വേണ്ടെന്നുവെച്ചാലും വലിയ പ്രയോജനമുണ്ടാകില്ല. വനത്തിനിരുവശവും രണ്ടുമുന്നു കിലോമീറ്റർ അകലത്തിൽ രണ്ട് പാതകളുണ്ടായാൽ, വനപാത തനിയെ ഉണ്ടാകുമെന്നു തീർച്ച.

ഇത്രയേറെ പണം മുടക്കി കൊണ്ടും ഇത്രയേറെ നാശം സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ടും ഒരു മലയോര ഹൈവേ വേണമോയെന്നു നാം ചിന്തിക്കണം. സസ്യനിരകളിൽ അവശേഷിക്കുന്ന പച്ചപ്പും നനവും കൂടിയില്ലാതാക്കിയാൽ, കേരളത്തിന്റെ അവസ്ഥയെന്താകും?