

ഇതു തന്നെയത്രേ വികസനം!

സി. ആർ. നീലകണ്ഠൻ നമ്പൂതിരി

ഇനി നമ്മുടെ മന്ത്രിമാർക്കും സമ്പന്നർക്കും ടൂറിസ്റ്റുകൾക്കും ജനങ്ങളുടെ സമ്പർക്ക(ശല്യ)മില്ലാതെ കേരളത്തിന്റെ തെക്കുവടക്കു യാത്രചെയ്യാം. അതും അഞ്ചുമണിക്കൂർ സമയം കൊണ്ട്. മലയാള മനോരമയുടെ ഒരു 'വികസനസൂപ്പ്' ഉപയോഗിച്ചാണത്രേ. ആനന്ദലിംഗിക്കിനിയെന്തുവേണം? കേരള ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ വികസനപദ്ധതിയെന്നവർ വിശേഷിപ്പിക്കുന്ന ഈ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ (മനോരമ ഭാഷയിൽ ഹൈസ്പീഡ് കോറിഡോർ) പ്രായോഗികമാണെന്ന് ഇതിനെപ്പറ്റി പഠിക്കാൻ നിയോഗിക്കപ്പെട്ട വിദേശസ്ഥാപനമായ 'ലി കൺസൾട്ടന്റ്' കണ്ടെത്തി. 6,100 കോടി രൂപ മുടക്കുന്ന ഈ പദ്ധതി വന്നാൽ നമ്മുടെ വികസന പ്രതിസന്ധി തീരുമത്രേ! സംശയിക്കേണ്ട, ഈ ഹൈവേ തന്നെയാണു വികസനം. ആവാസ യോഗ്യമായ ഭൂമിയുടെ ആറിലൊന്നോളമാണ് ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ റോഡെന്ന് ചില പഠനങ്ങൾ പറയുന്നു. ഇത് ഇനിയും കൂട്ടാനാകും ഈ ഹൈവേ വന്നാൽ. ഒരു നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തുകയിൽ പത്തിരൂപതു ശതമാനമെങ്കിലും കയ്യിലെത്തുമല്ലോ - അതായത് 1000 കോടി രൂപ - ഇതു തന്നെ ഒരു

വികസന സാധ്യതയാണല്ലോ. 542 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ കാസർകോട് നിന്നും തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള ഈ പാതയിലേക്ക് 17 സ്ഥലങ്ങളിൽ നിന്നു മാത്രമേ പ്രവേശിക്കാനാകൂ. അതായത് ശരാശരി 35 കിലോമീറ്റർ ഇടവിട്ട് മാത്രം. ഈ പാത കടന്നുപോകുന്ന ഗ്രാമങ്ങൾ പലതും ഇതു വഴിയുണ്ടാകുമെന്ന് ഇതിൽനിന്നു വ്യക്തമാണല്ലോ. ഇതു കേരളത്തെ നെടുക്കെ പിളരും. ഹൈവേയുടെ ഒരു വശത്തുനിന്നും മറുവശത്തേക്കു വാഹനത്തിൽ പോകണമെങ്കിൽ ചിലപ്പോൾ പതിനെട്ടു കിലോമീറ്റർ താണ്ടി ക്രോസിങ്ങ് പോയിന്റിൽ ചെന്ന് റോഡു മുറിച്ച്, തിരിച്ച് 18 കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്ത് വേണം സ്വന്തം ഗ്രാമത്തിന്റെ മറുവശത്തെത്താൻ. ഇതിൽ ഒരളുതവുമില്ല. കർണാടകയിൽ പണിതീർത്ത മൈസൂർ ബാംഗ്ലൂർ സൂപ്പർ ഹൈവേയുടെ അനുഭവം നോക്കുക. അവിടെ കാലികൾക്ക് ഗ്രാമത്തിന്റെ മറുവശത്തുപോയി പുല്ലുതിന്നാൻ കഴിയാതെയായി. റോഡ് കാൽനടയായി മുറിച്ചുകടക്കണമെങ്കിൽ അന്നെ കിലോമീറ്ററുകൾ താണ്ടി സീബ്രാലൈൻ കണ്ടെത്തി പോകണം. ഏറെ ദൂരം ഇടവിട്ട് ഗ്രാമങ്ങളുള്ള കർണാടകത്തിൽ ഇതാണവസ്ഥയെങ്കിൽ ഒരു കിലോമീറ്ററിനകം ഇരുപതു അതിലധിക

വും റോഡുകളുള്ള കേരളത്തിൽ അവയെ മുറിച്ച് ഹൈവേ കടന്നു പോയാൽ പിന്നെ ആ റോഡുകൾ പ്രയോജനരഹിതമാകും. എല്ലാ റോഡുകൾക്കും ഹൈവേയിലേക്കു പ്രവേശനം വെച്ചാൽ പിന്നെന്തു സൂപ്പർ ഹൈവേ? മറിച്ച് ഇവക്കൊക്കെ ഓവർബ്രിഡ്ജ് വെച്ചാൽ ചിലപ്പോൾ 25,000 കോടിയാകും. ഫലമായി കടക്കാൻ പോലുമാകാത്ത വിജ്ഞാപനമാണ്. ഇത്ര വലിയൊരു വികസനം വരുമ്പോൾ നൂറോ ഇരുനൂറോ ഗ്രാമങ്ങളിലെ ജനങ്ങളുടെ 'അസൗകര്യ'ത്തിനെന്തു പ്രസക്തി? 3030 ഹെക്ടർ സ്ഥലമാണ് പദ്ധതിക്കുറേടുക്കേണ്ടി വരുക. ഇതിൽ 245 ഹെക്ടർ മാത്രമേ 'വികസിത'ഭൂമിയുള്ളൂവെന്നും ബാക്കി കൃഷിഭൂമിയും തോട്ടങ്ങളുമാണെന്നും മനോരമ പറയുന്നു. അതായത് കൃഷിഭൂമിയും തോട്ടങ്ങളുമെന്നാൽ 'അവികസിത'വും അതുകൊണ്ടുതന്നെ അനാവശ്യവുമാണ്. ഇത്ര വലിയൊരു പാത വരുന്നതുമൂലം നീരാഴുക്കിനോ മറ്റ് പ്രകൃതി ഘടകങ്ങൾക്കോ ഉണ്ടാകാവുന്ന പാരിസ്ഥിതികാഘാതങ്ങളൊന്നും ചിന്തിക്കുന്നതേയില്ല. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അധ്യക്ഷതയിലുള്ള റോഡ് ബോർഡ് അംഗീകരിക്കുക മാത്രമേ ഇനി വേണ്ടുള്ളൂ. രാജ്യാന്തര എജൻസികൾ സ

ഹായിക്കാമെന്നേറ്റിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി മുഴുവനും ബി. ഒ. ടി(നിർമ്മിച്ച് കൈവശം വച്ച് പ്രവർത്തിച്ച് ലാഭമുണ്ടാക്കുന്ന പദ്ധതി) ആകണമെന്നില്ലത്രേ! അതായത് വലിയൊരു ഭാഗം ബി. ഒ. ടിയാകും(ബാക്കി പണം സർക്കാർ മുടക്കണം) ബി. ഒ. ടിയുടെ നിരക്കുകൾ എങ്ങനെയാകുമെന്ന് മട്ടാഞ്ചേരി ബി. ഒ. ടി നിരക്ക് 'അമിത'മാകാതിരിക്കാൻ സർക്കാർ സബ്സിഡി നൽകണമെന്നും നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. ദരിദ്രനാവശ്യമായ കൃഷി-റേഷൻ സബ്സിഡിക്കും ധർമ്മാശുപത്രിയിൽ മരുന്നു വാങ്ങുന്നതിനും സർക്കാർ പള്ളിക്കൂടങ്ങൾക്കു നൽകാനും വിധവാ-വാർദ്ധക്യ പെൻഷൻ നൽകാനും പണമില്ലെന്നു പറയുന്ന സർക്കാർ ധനികന്റെ മാത്രം യാത്രക്കുള്ള ഹൈവേക്ക് സബ്സിഡി നൽകുന്നതിൽ ഒരു തെറ്റും കാണാറില്ല. സർക്കാർ മുടക്കുമുതലും സബ്സിഡിയും മാത്രമല്ല പ്രശ്നം. വായ്പയെടുക്കുന്ന പണവും പലിശയും തിരിച്ചടക്കാനും സർക്കാർ ജാമ്യം നിൽക്കണം. (എൻറോൺ അനുഭവം!) മുതലിറക്കിയവന്റെ വരുമാനം കുറവായാൽ അതു സർക്കാർ നികത്തേണ്ടിവരും. ഇതിനും പുറമേ റോഡിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണിക്കു പണം വേ

ഇതു തന്നെയത്രേ വികസനം!

(1-ാം പേജ് തുടർച്ച)

ണം. മുടക്കുമുതലിന്റെ അഞ്ചു മുതൽ പത്തു ശതമാനം (പ്രതിവർഷം 600 കോടി രൂപ) മുതലും പലിശയും ലാഭവും ചേർന്ന തുക.... ഇങ്ങനെയെല്ലാം ചേർന്നാൽ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നിന്നും പ്രതിവർഷം രണ്ടായിരം

കോടി രൂപയോളം പുറത്തേക്കൊഴുകും. ഇത് പത്തിരപത് വർഷക്കാലത്തേക്കാണ്.

മലേഷ്യയിലെ ഹൈവേ വൻ നേട്ടമാണെന്നു സ്ഥാപിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നവർ, കർണാടകയിലെ മൈസൂർ ബാംഗ്ലൂർ അനുഭവം

പറയാത്തതെന്ത്? ഈ ഹൈവേ സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ മൂലം അവിടെ നടക്കുന്ന സമരങ്ങൾ നാം ശ്രദ്ധിക്കണം. ഇത്തരം പദ്ധതികളുടെ ജനവിരുദ്ധവും ചൂഷണാധിഷ്ഠിതവുമായ സ്വഭാവം അപ്പോഴേ വ്യക്തമാകൂ.