പട്ടിണിയിലായി. തൊഴിലാളി ക്ഷേമത്തിനും മലിനീകരണ നിയന്ത്രണത്തിനും വേണ്ടി സർക്കാരോ സർക്കാർ അനുബന്ധ സംവിധാനങ്ങളോ ഒന്നും ചെയ്യാതിരുന്നതിനെ തുടർന്ന് മാവൂർ വീണ്ടും പ്രക്ഷുബ്ധമായി. നിരാഹാര സമരത്തെ തുടർന്ന് കമ്പനി അടച്ചുപൂട്ടിയെങ്കിലും മാവൂരുകാർക്ക് സമരം തുടരേണ്ടതായി വന്നു. കേരളത്തിനകത്തും പുറത്തുമുള്ള നിരവധി സംഘടനകളും വ്യക്തികളും പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരും ആക്ടിവിസ്റ്റുകളും സമരത്തിന് പിന്തുണ നൽകിയതിനെ തുടർന്നാണ് 2001 ൽ കമ്പനി അടച്ചുപൂട്ടുന്നത്. പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകളിലെ മുളയും മറ്റു വിഭവങ്ങളും മഴക്കാടു മുഴുവൻ വെട്ടിത്തെളിച്ച് ബിർലയുടെ കാൽക്കീഴിൽ വെച്ചുകൊണ്ട് സർക്കാരിന്റെ സൗജന്യങ്ങളും നൽകി കോർപ്പറേറ്റ് താത്പര്യത്തെ സംരക്ഷിച്ചു നിർത്താനാണ് സർക്കാരുകൾ ശ്രമിച്ചത്. ഒരു ദേശത്തെ മുഴുവൻ മലീമസമാക്കി അവിടുത്തെ പരിസ്ഥിയൊക്കെയും കഴിയാവുന്നത്ര ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് കമ്പനി സ്ഥലം വിട്ടെങ്കിലും നാട്ടുകാരുടെ ദുരിതങ്ങൾ ഇനിയും തീർന്നിട്ടില്ല. ഗ്രാസിമിനാൽ മുറിവേറ്റ്, ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനപ്രഹസനത്തിന്റെ ഇരകളായി മാവൂർ നിവാസികൾ ഇന്നും വീണ്ടെടുക്കാൻ കഴിയാത്ത പുഴക്കരയിൽ ജീവിതം തുടരുകയാണ്. ഒരു പടുകൂറ്റൻ കുത്തകവ്യവസായി തന്റെ ലാഭത്തിനായി ഒരു പ്രദേശത്തെയാകെ കൊന്നൊടുക്കിയതിന്റെ അനുഭവമാണ് മാവൂരിന്റേത്. കമ്പനി അടച്ചുപൂട്ടുക, തൊഴിലാളികൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക, മലിനീകരണംമൂലം രോഗികളായവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക എന്നിവയാണ് അന്തിമസമരത്തിൽ ചാലിയാർ സമര ഏകോപന സമിതി ഉന്നയിച്ച മുദ്രാവാക്യങ്ങൾ. മാവൂർ ഒരു വിജയിച്ച സമരമായാണ് വിലയിരുത്തപ്പെടുന്നതെങ്കിലും തദ്ദേശീയരെ സംബന്ധിച്ച് സമരം ഇനിയും വിജയത്തിലെത്തിയിട്ടില്ല. മലിനീകരണം മൂലമുള്ള ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങൾ പതിറ്റാണ്ടുകളായി അനുഭവിക്കുന്ന മാവൂർ പ്രദേശവാസികൾക്ക് ഇന്നും മതിയായ നഷ്ടപരിഹാര തുക ലഭിച്ചിട്ടില്ല എന്നതാണ് ദുഃഖകരമായ വസ്തുത. ഇരകൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക എന്ന ആവശ്യം അവഗണിക്കപ്പെടുക എന്ന പ്രശ്നം ഈ വികസന മാതൃകയുടെ ഒരു ദുരന്തമായി മാവൂരിലും ആവർത്തിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ ഗ്രാസിം കമ്പനി ഇപ്പോഴും കയ്യടക്കി വച്ചിരിക്കുന്ന 250 ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുക എന്ന ആവശ്യവും പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടേയില്ല.

(തയ്യാറാക്കിയത്: അമൃത. സി.വി.ആർ)

ആഡംബരം മാത്രമാകുന്ന മെട്രോ

ബഹുഭൂരിപക്ഷങ്ങൾക്ക് പ്രാപ്യമായ, വിവേകപൂർണ്ണമായ ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനം ആവിഷ്കരിക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നിട്ടും മെട്രോ പോലുള്ള വൻപദ്ധതി കൊച്ചിയിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾക്കു പരിഹാരമായി നടപ്പിലാക്കിയത് വരേണ്യ വികസന കാഴ്ച്ചപ്പാടിന്റെ പ്രതിഫലനം തന്നെയാണ്. കൂടുതൽ ജനങ്ങൾക്കും പ്രദേശങ്ങൾക്കും പ്രയോജനകരമാവുന്ന രീതിയിൽ നിലവിലുള്ള റോഡ്/ റെയിൽ/ ജല ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വിപുലപ്പെടുത്തുകയോ കൂടുതൽ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ടതിനു പകരം വൻതുക ചിലവഴിച്ചുകൊണ്ട് ചില സ്വകാര്യ താത്പര്യങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കാനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിച്ചത്. ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യത വളരെയധികമുള്ള കൊച്ചിയിൽ വളരെ കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ ഇതെല്ലാം മെച്ചപ്പെടുത്താമായിരുന്നിട്ടും പുതിയൊരു പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാണ് സർക്കാരിനുമേൽ സമ്മർദ്ദമുണ്ടായത്. ഏകദേശം 25 കിലോമീറ്റർ മാത്രം നീളമുള്ള, ഒരു യാത്രയിൽ 600 പേരെ മാത്രം വഹിക്കാൻ ശേഷിയുള്ള, ഉയർന്ന നിരക്ക് കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നവർക്ക് മാത്രം ആശ്രയിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു 'ബൃഹത് പദ്ധതി'യാണ് മെട്രോ. മെട്രോ ലാഭകരമാകണമെങ്കിൽ ലക്ഷക്കണക്കിനാളുകളുടെ നഗരത്തിനകത്തേക്കും പുറത്തേക്കുമുള്ള യാത്ര സുഖമമാകുന്ന തരത്തിൽ അത് വികസിക്കണം, നിരക്ക് കുറക്കണം. എന്നാൽ പദ്ധതി ആരംഭിക്കുമ്പോഴുള്ള പ്രഖ്യാപിത പ്രതീക്ഷകളുടെ അടുത്തുപോലുമെത്താതെ നിലവിലെ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾക്ക് മെട്രോ ബദലാകുന്നില്ല എന്നാണ് നമുക്കിപ്പോൾ ബോധ്യമാകുന്നത്. തീർത്തും അശാസ്ത്രീയമായ ഈ പദ്ധതി ആവേശത്തോടെ നടപ്പിലാക്കിയതിനു പിന്നിലെ സാമ്പത്തിക രാഷ്ട്രീയ താത്പര്യങ്ങളെ സൂക്ഷ്മമായിത്തന്നെ വിശകലനം ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. മെട്രോ ലാഭകരമാകണമെങ്കിൽ ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകൾ അത് ദിവസേന പ്രയോജനപ്പെടുത്തണം എന്നതാണ് സ്ഥിതി. എന്നാൽ അതിനടുത്തൊന്നും യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം എത്തിയിട്ടില്ല. ഇന്ത്യയിലെ മിക്ക മെട്രോകളും കടത്തിലായിപ്പോകുന്നത് ഇതുകൊണ്ടാണ്. ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് നഗരങ്ങളിലെ ജനസംഖ്യയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ കൊച്ചിയിലെ ജനസംഖ്യ വളരെ കുറവാണ്. ഒന്നരകോടിയോളം ജനസംഖ്യയുള്ള മുംബൈ, കൽക്കട്ട, ദില്ലി നഗരങ്ങളേക്കാൾ കൊച്ചിയിൽ കേവലം 12 ലക്ഷം ജനങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഉള്ളത്. ഉയർന്ന ജനസംഖ്യ നിരക്കുള്ള ഈ നഗരങ്ങളിൽ പോലും മെട്രൊ ലാഭകരമല്ല. ടിക്കറ്റ് നൽകിക്കൊണ്ട് മാത്രം ലാഭം കണ്ടെത്താൻ കഴിയുന്ന സംവിധാനമല്ല മെട്രോ. അതുതന്നെയാണ് അതിന്റെ പ്രധാന പരിമിതിയും. 5181 കോടി രൂപ ചിലവഴിച്ച് നിർമ്മിച്ച കൊച്ചി മെട്രോ ലാഭത്തിലാക്കുക എന്നത് ഇനി കേരളത്തിലെ എല്ലാ ജനങ്ങളുടെയും ബാധ്യതയായി മാറും. കടംതിരിച്ചടവ്, പലിശ, ദൈനംദിന പ്രവർത്തങ്ങൾ എന്നീ ഇനങ്ങളിൽ 252 കോടി രൂപയാണ് വാർഷിക ചിലവുവരുന്നത്. പ്രതിവർഷം പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന വരവ് 27 കോടി രൂപ. ഈ കണക്ക് പ്രകാരം നഷ്ടം പ്രതിവർഷം 225 കോടി രൂപ വരും. ഇത് സർക്കാർതന്നെ നിക്ഷേപകർക്ക് കണ്ടെത്തി കൊടുക്കേണ്ടി വരും. അതായത് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ കീശയിൽ നിന്നുതന്നെ പണം എടുക്കേണ്ടിവരും. ആഢംബരയാത്ര നടത്തിയില്ലെങ്കിൽ പോലും മെട്രോ നിലനിർത്തുന്നതിനായി കേരളീയരെല്ലാം കാശുകൊടുക്കേണ്ടി വരുന്നു എന്നതാണ് ഈ നവലിബറൽ വികസന മാതൃകയുടെ പ്രശ്നം. വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നീതി നഷ്ടപ്പെടുന്നതിന്റെ ഉദാഹരണമായി മെട്രോയും കേരളത്തിനു മുകളിലൂടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.