

# കാട് വെളുപ്പിക്കാൻ മലയോര റോഡ്?

ലത്തീഫ് കിഴിശ്ശേരി



റോഡുകളുടെ ആധിക്യം തന്നെയുള്ള കേരളത്തിൽ അമേരിക്കയെ വെല്ലുന്ന റോഡുകളുണ്ടാക്കുമെന്നാണ് സർക്കാർ ആവർത്തിക്കുന്നത്. ഇപ്പോഴുള്ള, അത്യാവശ്യമുള്ള റോഡുകൾ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്താൻ തയ്യാറാക്കാത്ത സർക്കാർ കേരളത്തെ മുന്നായി മുറിക്കാൻ മൂന്ന് വമ്പൻ റോഡുകളുണ്ടാക്കാൻ കഠിനശ്രമം നടത്തുകയാണ്. തിരദേശ ശീശ്രപാത, ഇടനാടിലൂടെയുള്ള എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്നിവ ഇതിനോ

ടകം വാർത്തകളിൽ സ്ഥാനം പിടിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ ബാക്കി നിൽക്കുന്ന കാടും തകർക്കാൻ ലക്ഷ്യമിടുന്ന മലയോര പാതയുടെ ആദ്യഘട്ടപഠനങ്ങൾ ദേശീയ ഗതാഗത ആസൂത്രണകേന്ദ്രം ഇതിനോടകം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. മലയോരപാത കാടുകളിലൂടെ പോകുന്ന ഭാഗങ്ങളുടെ പരിസ്ഥിതി ആഘാതപഠനം നടത്താൻ നിയോഗിക്കപ്പെട്ട കേരള വന ഗവേഷണ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിലെ ഡോ. എസ്. ശങ്കറിന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സംഘം ആഘാതത്തെക്കുറിച്ചുള്ള യാഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ തങ്ങളുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയത് മഹാഭാഗ്യമെന്ന് പറയാം.

പക്ഷേ, അടിസ്ഥാന ചോദ്യം കേരളത്തിൽ ഇനിയും റോഡുകൾ ആവശ്യമുണ്ടോ എന്നാണ്. ഇന്ന് നമുക്കുള്ള റോഡുകൾ റിപ്പയർ ചെയ്യും ആവശ്യത്തിന് വിതി കൂട്ടിയും വളവുകൾ നികത്തിയും പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിച്ചും കേരളത്തിന്റെ റോഡ് സംവിധാനം വികസിത നാടുകളുടേതിന് തുല്യമാക്കാവുന്നതാണ്. മനുഷ്യവാസ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്ന് ഗതാഗത സൗകര്യമുള്ള

റോഡുകളിലേക്കുള്ള ശരാശരി ദൂരം ഇന്ത്യയിൽ ഏകദേശം 8 കിലോമീറ്ററാണ്, കേരളത്തിൽ ഇത് 2 കിലോമീറ്ററാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള റോഡുകൾ നല്ല നിലയിലാക്കുകയും ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ ഗതാഗത യോഗ്യമാക്കുകയും, എയ്ക്കാൽ ഈ ശരാശരി വികസിത രാജ്യങ്ങളുടേതിന് തുല്യമാകും. പിന്നെ എന്തിന് പുതിയ, മാതൃകയായ പരിസ്ഥിതി-സാമൂഹ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന ശീശ്രപാതകൾ?

ലോകബാങ്കിൽ നിന്നും മറ്റും കടം വാങ്ങാൻ ഏറ്റവും യോജിച്ചവയാണ് റോഡി നിർമ്മാണം; കരാറുകാർക്ക് അത് വഴി രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾക്കും കൊള്ള ലാഭമുണ്ടാക്കാനുള്ള വഴിയുമാണ് റോഡുകൾ. അത് കൊണ്ട് മാറി വരുന്ന സർക്കാരികൾ പുതിയ വമ്പൻ റോഡുകളെ കുറിച്ച് സംസാരിക്കുന്നു. വരാന്തിരിക്കുന്നത് വികല വികസനമാണെന്നും ദാരുണ ഫലങ്ങൾ കാത്തിരിക്കുന്നുവെന്നും പറയാൻ മാധ്യമങ്ങളും തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഇവരും വികലവികസ

ന ചക്രത്തിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

**മലയോരപാത ആർക്കുവേണ്ടി? എന്തിനു വേണ്ടി?**

മലയോര പാതയ്ക്കു വേണ്ടി ഏറ്റവും കൂടുതൽ മുറവിളി കൂട്ടിക്കൊണ്ടിരുന്നത് മലയോരമേഖലയിലെ കടിയേറ്റ സംഘങ്ങളാണ്. കേരള കോൺഗ്രസ്സുകാരും കൃഷ്ണൻ സഭകളും ഇവരോടൊപ്പമുണ്ട്. കടിയേറ്റക്കാരോടൊപ്പം പശ്ചിമഘട്ടമേഖല നശിപ്പിക്കാൻ ലോകബാങ്ക് രംഗത്തിറങ്ങിയാൽ അൽഭുതപ്പെടാനില്ല. ആമസോണിനെ നശിപ്പിച്ച ഹൈവേയും, നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ കിഴക്കൻ തീരത്ത് നാശം വിതച്ച ഈസ്റ്റ് കോസ്റ്റ് റോഡിന്റെ കഥകൾ നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്.

കാസർകോട് മുതൽ പാലക്കാട് വരെ മലയോര മേഖലകളിലൂടെ നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ഈ പാതയും കാസർകോട് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ നിർമ്മിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയും യാഥാർത്ഥ്യമായാൽ കേരളത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക-സാമൂ



# കാട് വെളുപ്പിക്കാൻ മലയോര റോഡ്?

1ാം പേജിൽ നിന്ന് തുടർച്ച

ഹൃത്തകർച്ച പൂർണ്ണമാകും. പാതയുടെ പിന്നിൽ അണിനിരക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയമത ശക്തികൾ ആരുടെ പേരിലാണോ ഇത്തരം പാതകൾ നിർമ്മിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്, ഈ ജനവിഭാഗങ്ങൾ തന്നെ ഇതിന്റെ ദുരന്തം സഹിക്കേണ്ടിവരും. മകരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക-സാമൂഹ്യ വളർച്ചയിൽ ഇത്തരം പാതകൾക്ക് എന്ത് സംഭാവന നൽകാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു വ്യക്തതയുമില്ല.

മലയോരപാത ബാക്കിയുള്ള വനവും കൂടി വെട്ടിയിറക്കാൻ സൗകര്യമൊരുക്കും. വനം വെട്ടിവെളുപ്പിക്കേണ്ടത് കടിയേറ്റ സംഘങ്ങളുടെ ആവശ്യമാണ്. ഈ ശക്തികൾ ആദിവാസി ഭൂമി പ്രശ്ന പരിഹാര നടപടികൾ ഈയടുത്ത കാലത്ത് നടത്തിയത് കേരളം കണ്ടതാണ്. ഇത്തരം നടപടികൾ മലയോര പാതയ്ക്ക് വേണ്ടിയും അരങ്ങേറിയിരിക്കുന്നു.

## മലയോര പാതയുടെ പരിസ്ഥിതി ആഘാതം

കേരള വന ഗവേഷണ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ശാസ്ത്രജ്ഞരായ എസ്. ശങ്കർ, എ. ആർ. ആർ. മേനോൻ, പി. വിജയകുമാർ നായർ, പി. സി. അനിൽ എന്നിവർ ചേർന്ന് ദേശീയ ഗതാഗത ആസൂത്രണ കേന്ദ്രത്തിന് വേണ്ടി നടത്തിയ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം മലയോര പാത കടന്ന് പോകുന്ന വ

ന മേഖലയെ മാത്രം സംബന്ധിക്കുന്നതാണ്. പാത കടന്നുപോകാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന നാല് വനമേഖലകളിലെ ആഘാതപഠനം നടത്തിയ സംഘം മുമ്പ് മേഖലകളിലും റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത് എന്നാണ് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്.

റോഡ് ആദ്യമായി കടന്നു പോകാൻ ഇടയുള്ള വനമേഖല വയനാട്ടിലെ പെരിയയിലെ പാനോം-കണ്ടത്താം എന്നീ സ്ഥലങ്ങൾക്കിടയിലാണ്. കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ കല്ലാച്ചിയിലേയും വയനാട്ടിലെ കല്ലറ്റയേയും ബന്ധിപ്പിക്കാനാണ് ഈ റോഡ് ഭാഗം ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ആഘാത പഠനത്തിന്റെ കണ്ടെത്തൽ ഈ മേഖലയിലെ പരിസ്ഥിതി-സാമൂഹ്യ പരിസ്ഥിതിയുടെ ഗുണ നിലവാരം ഏറ്റവും ഉയർന്നതാണെന്നും റോഡ് നിർമ്മാണം ഭീകരമായ പാരിസ്ഥിതിക- സാമൂഹ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുമെന്നാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ മേഖലയിലൂടെ റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത് എന്നാണ് പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠന രേഖയിലെ നിർദ്ദേശം.

കമ്പ്യാട്ടിക്ലാച്ചി മേഖലയെയും വയനാട്ടിലെ മാനന്തവാടിയിലേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പെരിയ വഴിയുള്ള റോഡ് നിലവിലുണ്ട്. ഇത് ഗതാഗത യോഗ്യമാണ്. കൂടാതെ കക്കയം/കുരാച്ചി/പേരാമ്പ്ര മേഖലകളെ വയനാ

ടൻ ചുരത്തിന്റെ അടിവാരവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡുകളും ഗതാഗത യോഗ്യമാണ്. കല്ലാച്ചിയെ കല്ലറ്റയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കാൻ നിബിഡ വന മേഖലയിലൂടെ റോഡ് നിർമ്മിക്കണമെന്നാശയം തികഞ്ഞ ഭൂതാണ്. ഈ റോഡ് നിരന്തരം ഉപയോഗിക്കേണ്ട ജനസമൂഹങ്ങൾ ഈ പ്രദേശങ്ങളിലില്ല. ഒരു വശം കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലും മറുവശം വയനാട് ജില്ലയിലും ആണ്. കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലുള്ളവർ നിരന്തരം കല്ലറ്റയുമായി ബന്ധപ്പെടേണ്ട സാമൂഹ്യ- സാമ്പത്തിക കാര്യങ്ങളില്ല. അതുപോലെത്തന്നെ തിരിച്ചും.

മലയോരപാതയുടെ രണ്ടാം വന മേഖല മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ നിലമ്പൂരിലെ വാണിയമ്പുഴ-ചുരൽ മലഭാഗമാണ്. ഈ ഭാഗം സംരക്ഷിത വനമേഖലയായ നീലഗിരി ജൈവസംരക്ഷണമേഖലയുടെ ഹൃദയഭാഗങ്ങളിൽ ഒന്നായി വർഷങ്ങൾക്കു മുമ്പ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ വാണിയമ്പുഴയെ വയനാട് ജില്ലയിലെ മേപ്പാടിയുമായി ചുരൽമല വഴി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതാണ് ഈ ഭാഗം. ആഘാതപഠനരേഖയിൽ പറയുന്നത് ഈ മേഖലയിലും പാരിസ്ഥിതിക-സാമൂഹ്യ അവസ്ഥകൾ ഗുണനിലവാരത്തിൽ വളരെ മുന്നിലാണെന്നും റോഡ് നിർമ്മാണം വലിയ ആഘാതങ്ങൾ സൃ

ഷ്ടിക്കുമെന്നാണ്. അതുകൊണ്ട്, ഈ വനറോഡ് നിർമ്മിക്കരുത് എന്നാണ് ആഘാത പഠന നിർദ്ദേശം.

റോഡിന്റെ മറ്റൊരു വനഘട്ടം കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ കക്കാടം പൊയിലും മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ അകംപാടവും ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഈ മേഖല നിലമ്പൂർ വടക്കേ വനഡിവിഷനിൽ എടവണ്ണ റേഞ്ചിൽ ഉൾപ്പെടുന്നതാണ് ഈ ഭാഗം. ഈ മേഖലയിൽ ഇതിനോടകം റോഡ് കക്കാടംപൊയിൽ മുതൽ മൂലേപ്പാടം വരെ വനത്തിലൂടെ നേരത്തെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ആഘാതപഠനത്തിന്റെ വിലയിരുത്തൽ ഈ മേഖലയിൽ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന റോഡ് നിർമ്മിക്കാമെന്നാണ്. പാമ്പ്രകാരം പാരിസ്ഥിതിക- സാമൂഹ്യ ആഘാതങ്ങൾ കുറവും, സാമൂഹ്യ-പാരിസ്ഥിതിക ഗുണനിലവാരം കുറവുമാണ്. ഒരു ഭാഗം റോഡ് നിലനിൽക്കുന്നത് കൊണ്ട് ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നത് കാരണം ആഘാതം കുറവായിരിക്കുമെന്ന വിലയിരുത്തൽ ഒരു പരിധി വരെ ശരിയായിരിക്കാം. പക്ഷേ, ഇത് സൃഷ്ടിക്കാവുന്ന മറ്റ് സാമൂഹ്യ- സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങൾ എന്താണെന്ന് സൂക്ഷമപഠനം നടത്താതെ ആഘാതമില്ലെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല.

ആഘാതപഠനം ശീശ്രപാണമാണെന്ന ഒരു മുൻകൂർ ജാമ്യം ആ

മുഖത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതുകൊണ്ട് പഠനം നടത്തിയവരെ പരിധി കവിഞ്ഞ് വിമർശിച്ചിട്ട് പ്രയോജനമൊന്നും ഇല്ല- കാരണം, ശീശ്രപാണത്തിൽ വിശദമായ നിരീക്ഷണങ്ങൾക്ക് അവസരം ലഭിക്കില്ലല്ലോ. മലയോര റോഡിന്റെ നാലാം വനമേഖലയിലൂടെയുള്ള ഭാഗത്തെ കറിച്ച് സ്വപ്നം പോലും കാണേണ്ടതില്ല എന്ന് സംശയരഹിതമായി ആഘാത പഠന രേഖയിൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ മണ്ണാർക്കാട് വനഡിവിഷനിലെ അട്ടപ്പാടി റെയ്ഞ്ചിലൂടെ കടന്നുപോകാൻ ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുള്ളതാണ്.

അട്ടപ്പാടിയിലെ ആനവായിൽ മുതൽ മുക്കാളി വരെയുള്ള ഈ റോഡിനെ ബന്ധപ്പെടുത്താനുള്ള കരുവാരക്കുണ്ട് (മലപ്പുറം) മുതൽ ആനവായിൽ വരെയുള്ള ഭാഗം നിർമ്മിക്കുന്നത് അസാധ്യമാണെന്ന് റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു- കാരണം, ഈ ഭാഗം സൈലന്റ് വാലി ദേശീയ പാർക്കിലൂടെയാണ് കടന്നുപോകേണ്ടത്. അതുകൊണ്ട്, ആനവായിൽ- മുക്കാളി ഭാഗം മുൻബന്ധമില്ലാതെ മുറിഞ്ഞ് കിടക്കും എന്നാണ് റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്. ഇതിനു പുറമെ ആനവായിൽ- മുക്കാളി ഭാഗം കടന്നു പോകുന്ന മേഖലയിലെ പാരിസ്ഥിതിക- സാമൂഹ്യ ഗുണനിലവാരം സാമാന്യം മെച്ചപ്പെട്ടതാണെ

ന്നും, ഈ റോഡിന്റെ ആഘാതം കുറിയായിരിക്കുമെന്നും ആഘാതപഠനത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട്, ഈ ഭാഗം റോഡ് നിർമ്മിക്കരുതെന്നാണ് നിർദ്ദേശം.

മലയോരപാതയുടെ വനമേഖലയല്ലാത്ത പ്രദേശങ്ങളിൽ സംബന്ധിക്കുന്ന പഠനരേഖകൾ ഇതുവരെ ലഭ്യമായിട്ടില്ല. ഈ പാത കാരണം കടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടാൻ ഇടയുള്ളവരുടെ എണ്ണവും, ഇത് സൃഷ്ടിക്കാവുന്ന സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങളും എന്തായിരിക്കും എന്നുള്ള രേഖകൾ ലഭ്യമല്ല.

പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനത്തിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ അംഗീകരിച്ച് ഈ മലയോര വിനാശപാത വേണ്ട എന്നു തീരുമാനിക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുന്നത് കേരളത്തിന്റെ പരിസ്ഥിതിക്കും ജനങ്ങൾക്കും ഗുണകരമായിരിക്കും. മറ്റുപല പദ്ധതികളുടേയും കാര്യത്തിൽ സംഭവിക്കുന്നതുപോലെ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠന നിർദ്ദേശങ്ങളെ അട്ടിമറിച്ച് പദ്ധതികൾ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന പ്രവണത മലയോരപാതയുടെ കാര്യത്തിൽ സംഭവിച്ചാൽ ഒരു വലിയ ദുരന്തമായിരിക്കും കേരളജനതയ്ക്കായി ഈ റോഡ് വഴി ഒതുക്കപ്പെടുന്നത്.