➪ ഉത്തരവിന് പിന്നിൽ പ്രവർത്തിച്ച ചേതോവികാരങ്ങൾ ഇവയായിരിക്കാം ➪

തെറ്റുപറ്റിയതാർക്ക്? കോടതിക്കോ, വികസന വിദഗ്ദ്ധർക്കോ?

കേരളത്തിലെ ആറു നഗരങ്ങളിൽ പത്തു വർഷത്തിലധികം പഴക്കം ചെന്ന ഡീസൽ വാഹനങ്ങൾ നിരോധിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു വിധി ദേശീയ ഹരിത ട്രിബ്യൂണൽ 2016 മെയ് 16ന് പ്രസ്താവിക്കുകയുണ്ടായി. ഇങ്ങനെ ഒരു ഉത്തരവിന് പിന്നിൽ പ്രവർത്തിച്ച ചേതോവികാരങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണ്? വികസനത്തിന്റെതന്നെ ഒരു പ്രതിസന്ധിയായി ഈ വിധി വായിക്കേണ്ടത് എന്തുകൊണ്ട്?

■ കെ. രാമചന്ദ്രൻ

2016 മെയ് 16ന് കൊച്ചിയിൽ വച്ച് ദേശീയ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ഒരു ബെഞ്ച് പത്തു വർഷത്തിലധികം പഴക്കം ചെന്ന എല്ലാ ഡീസൽ വാഹനങ്ങളും ഓടുന്നത് കേരളത്തിലെ ആറു വൻ നഗരങ്ങളിലും നിരോധിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു വിധി പ്രസ്താവിക്കുകയുണ്ടായി. ലോയേഴ്സ് എൻവിറോൺമെൻറ് അവേർനസ്സ് ഫോറം എന്ന സംഘടനയുടെ അപേക്ഷയിൻമേലാണ് ഈ വിധി വന്നത്. ഇത് നടപ്പിലാക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് 30 ദിവസം സമയം അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിയമം ലംഘിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ 5000 രൂപ പിഴയൊടുക്കണം. 2000 സി.സിയിൽ കൂടുതലുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ റജിസ്ട്രേഷനും ഇനിമേൽ വിലക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ കേരളത്തിൽ നിരവധി പൊതുവാഹനങ്ങൾ, സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ, നിരത്തിൽ നിന്ന് പിൻവലിക്കേണ്ട ഒരു സ്ഥിതി സംജാതമായിരിക്കുന്നു. ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ഉത്തരവ് പ്രസ്തുത വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന കാർബൺമലിനീകരണം തടയാനുദ്ദേശിച്ചു കൊണ്ടുള്ളതാണെങ്കിലും അത് സമൂഹത്തിൽ മൊത്തത്തിൽ പരിഭ്രാന്തിയും ഞെട്ടലും സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവിടത്തെ വാഹനമലിനീകരണം കോടതിക്കു പോലും അവഗണിക്കാൻ പറ്റാത്ത വിധത്തിൽ എത്രമാത്രം രൂക്ഷമാണ് എന്ന് പരക്കെ ബോദ്ധ്യപ്പെടേണ്ട ഒരു സന്ദർഭമാണിത്. ഇത് പാരിസ്ഥിതികപ്രതിസന്ധി മാത്രമല്ല വാഹന വ്യാപാരക്കമ്പോളം നേരിടുന്ന കടുത്ത പ്രതിസന്ധികൂടി വെളിപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. അന്തരീക്ഷമലിനീകരണം ഇനി തുടരാൻ കഴിയില്ല എന്ന വസ്തുത ഒരു വശത്ത്; വാഹനങ്ങൾക്ക് ഇനി ഖനിജ ഇന്ധനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചു വളർച്ച സാദ്ധ്യമല്ല എന്നും വാഹന വിപണിയിൽ ഇനി വ്യാപാരം നടക്കണമെങ്കിൽ പഴക്കം ബാധിച്ചവ പിൻവലിച്ച് പുതിയവ നിരത്തിലിറക്കിയേ കഴിയൂ എന്നും ഉള്ള തിരിച്ചറിവ് മറുവശത്ത്: ഉത്തരവിന് പിന്നിൽ പ്രവർത്തിച്ച ചേതോവികാരങ്ങൾ ഇവയായിരിക്കാം.

ഇതോടൊപ്പം പരിഗണിക്കേണ്ട ഒരു അനുബന്ധ വിഷയമാണ് ഗതാഗതം സുഗമമാക്കണമെങ്കിൽ റോഡുകളുടെ വീതികൂട്ടുകയും ആറുവരിപ്പാതയും ഫ്ളൈ ഓവറുകളും നിർമിക്കുകയുമാണ് വേണ്ടതെന്ന വികസന വിദഗ്ദ്ധരുടെ അഭിപ്രായം. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയതും സ്ഥലദൗർലഭ്യം നേരിടുന്നതുമായ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുപോലും 45 മീറ്റർ വീതിയുള്ള ദേശീയപാതയോ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവെയോ ആണ് ഗതാഗതക്കുരുക്കിനു

ള്ള പരിഹാരം എന്ന മട്ടിലാണ് ഭരണ വൃത്തങ്ങളിൽ ചർച്ച പുരോഗമിക്കുന്നത്.

ലോകം ഇന്ന് എത്തിനിൽക്കുന്ന പ്രതിസന്ധിയുടെ ആഴം വേണ്ടവിധത്തിൽ തിരിച്ചറിയപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്നാണ് അഥവാ തിരിച്ചറിഞ്ഞാൽപ്പോലും സാമാന്യജനങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടാതെ മൂടിവെക്കുവാനാണ് വ്യവസ്ഥയുടെ നടത്തിപ്പുകാർ ശ്രമിക്കുന്നത് എന്നാണ് ഊർജിതമായ വികസനയത്നങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത്. ഹരിതഗൃഹപ്രഭാവം, ആഗോളതാപനം, കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനം ഇതെല്ലാം സ്വാഭാവികമായ മനുഷ്യപുരോഗതിയുടെ ഫലമല്ല, മറിച്ച് മുതലാളിത്ത വികസനത്തിന്റെ അനിവാര്യ ദുരന്തങ്ങളാണെന്ന് തിരിച്ചറിഞ്ഞുകൊണ്ട് അവയെ നേരിടുവാനുള്ള ആത്മാർത്ഥ ശ്രമങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനുപകരം ഭൂമിയെ വിനാശത്തിലെത്തിച്ച ഇതേ വികസനപാത ഇനിയും അനുസ്യൂതം തുടരാൻ കഴിയുമെന്ന മട്ടിലാണ് വികസ്വര രാജ്യങ്ങളിലെ സർക്കാരുകൾ ഇപ്പോഴും പെരുമാറുന്നത്. മനുഷ്യന്റെ നിലനില്പ് തന്നെ കടുത്ത പ്രതിസന്ധിയിലെത്തിയിട്ടും അത് മറച്ചുവെച്ചുകൊണ്ട് സാമ്പത്തിക വളർച്ചയ്ക്കു യത്നിക്കുന്ന വികസന വിദഗ്ദ്ധരാണ് സർക്കാരുകളുടെ സാമ്പത്തിക ഉപദേശകർ.

സർവനാശ ഭീഷണി

കഴിഞ്ഞ ആറു ലക്ഷത്തിൽപരം വർഷങ്ങൾ കൊണ്ട് ജീവജാലങ്ങളെല്ലാം ചേർന്ന് ഉപയോഗിച്ചു തീർത്തതിന്റെ എത്രയോ മടങ്ങ് വിഭവങ്ങൾ മനുഷ്യർ ഉപയോഗിച്ച് തീർക്കുകയും മുമ്പ് ഒരിക്കലും ഇല്ലാത്ത തോതിൽ ഭൗമാന്തരീക്ഷത്തെ മലിനീകരിക്കുകയും ചെയ്തത് കഴിഞ്ഞ രണ്ടര നൂറ്റാണ്ടുകളിലാണ്. മുതലാളിത്ത സാമ്പത്തികവളർച്ചയുടെ നൂറ്റാണ്ടുകളിൽ ലാഭത്തിനും മൂലധനം കുന്നുകൂട്ടുന്നതിനും മാത്രം ലക്ഷ്യമിടുന്ന ഒരു ന്യൂനപക്ഷത്തിന്റെ സാമ്പത്തികവളർച്ച വിഭവധൂർത്തിലും കടുത്ത മലിനീകരണത്തിലുമാണ് കലാശിച്ചത്. മഹാഭൂരിപക്ഷത്തിന് ഭൂമിയിലെ വിഭവങ്ങളുടെ അർഹമായ പങ്ക് നിഷേധിച്ചുകൊണ്ടാണ് അസമത്വവും അനീതിയും നിറഞ്ഞ ഈ സാമ്പത്തികവളർച്ച അരങ്ങേറിയത്. ശരാശരി മനുഷ്യരുടെ ക്ഷേമമോ സുസ്ഥിതിയോ ഇവിടെ പ്രശ്നമായിരുന്നില്ല. ദേശീയ മൊത്തോല്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കുക മാത്രമായി സാമ്പത്തികലക്ഷ്യം ഒതുങ്ങി. ഒടുവിൽ മനുഷ്യനെന്നല്ല, എത്രയോ ജീവിവർഗങ്ങൾക്ക് ആവാസ യോഗ്യമല്ലാത്ത വിധത്തിൽ ഭൂമിയുടെ മലിനീകരണം നടന്നു. എണ്ണമറ്റ ജീവികൾക്ക് വംശനാശം നേരിട്ടു. ആവേശപൂർവമായ ആഗോളവത്കരണ -ഉദാരവത്കരണ -സ്വകാര്യവത്കരണ യത്നത്തിന്റെ ഭാഗമായി കഴിഞ്ഞ നാലു ദശകങ്ങളിൽ ഈ 'വികസന' പ്രക്രിയ ത്വരിതഗതിയിലായി. നശീകരണത്തിന്റെ ഗതിവേഗം കൂടി. ഇതിന്റെയെല്ലാം ഫലമായുണ്ടായ കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനം പോലുള്ള കൊടിയ ദുരന്തം വിരൽ ചൂണ്ടുന്നത് മനുഷ്യരാശിയുടെ തന്നെ ഭൂമുഖത്തുനിന്നുള്ള തിരോധാനത്തിലേക്കാണ്. ആത്മഹത്യാപരമായ ഈ സാമ്പത്തികവികസനപാതയിൽനിന്ന് ഇനിയും പിന്തിരിയുന്നില്ലെങ്കിൽ സമീപഭാവിയിൽത്തന്നെ മനുഷ്യസംസ്കാരം നാമാവശേഷമാവും. ഇത് കേവലം പരിസ്ഥിതിപ്രേമികളുടെ ഒരു ദുഃസ്വപ്നമല്ല; മറിച്ച് നമ്മെ തുറിച്ചു നോക്കുന്ന ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്.

ഈ അറിവാണ് ആഗോളതലത്തിൽത്തന്നെ ചില പുനരാലോചനകൾക്കും അടിയന്തിരമായി ഹരിത ഗൃഹ വാതകങ്ങൾ, വിശേഷിച്ച് കാർബൺ ഡയോക്സൈഡ്, അന്തരീക്ഷത്തിലേക്ക് വിസർജിക്കുന്നത് നിയന്ത്രിക്കേണ്ടതിന്റെ പ്രാധാന്യം അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഏതാനും നടപടികൾക്കും കാരണമായത്. ഐക്യരാഷ്ട്രസഭയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നടത്തിയ സ്റ്റോക്ക്ഹോം കോൺഫറൻസ് (1972), ഹെൽസിങ്കി സമ്മേളനം (1989), റിയോ ഉച്ചകോടി (1992), ക്യോട്ടോ പ്രോട്ടോക്കോൾ അംഗീകരിച്ച ക്യോട്ടോ ഉച്ചകോടി (1997), സുസ്ഥിരവികസനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ജൊഹാനസ്ബർഗ് ലോക ഉച്ചകോടി (2002) ബാലി ആക്ഷൻ പ്ലാൻ (2007) ദോഹാ ഉച്ചകോടി (2009), ദർബാൻ കോൺഫറൻസ് (2012) തുടങ്ങിയവ ഗുരുതരമായ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നത്തെ അഭിസംബോധന ചെയ്യാനുള്ള ശ്രമങ്ങളായിരുന്നു. എന്നാൽ അമേരിക്ക പോലുള്ള വികസിത മുതലാളിത്ത രാജ്യങ്ങൾ ഈ ഉച്ചകോടികളിലും സ്വീകരിച്ച നിലപാട് സത്യസന്ധമായിരുന്നില്ല. തങ്ങളുടെ ധൂർത്തമായ ജീവിത ശൈലി

> ഊർജ ഉത്പാദനവും ഉപഭോഗവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് കാർബൺ വിസർജനം ഇത്രയധികം കൂടുന്നത്. ആഗോളതലത്തിൽ ഊർജ വിനിയോഗത്തിൽ 75% വും നഗരവത്കരണവും വാഹന ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് നടക്കുന്നത്. ഊർജത്തിന്റെ ഉപഭോഗം കേന്ദ്രീകരിച്ചിരിക്കുന്നത് ലോകത്തെ 1% വരുന്ന അതിസമ്പന്നരിലാണ്. 2016ൽ ഈ 1% ത്തിന്റെ ആസ്തി ബാക്കി 99% ത്തിന്റെ മൊത്തം ആസ്തിക്ക് തുല്യമായിത്തീരും.

⇨ 2 മുതൽ 2.4 വരെ സെൽഷ്യസ് താപനില ഉയരാനുള്ള സാധ്യതയാണ് ഇത് ഉളവാക്കുന്നത് ⇨

കൾ മാറ്റാൻ വിസമ്മതിച്ചുകൊണ്ട് മലിനീകരണത്തിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വവും പരിഹാര നടപടികളും വികസ്വര രാജ്യങ്ങളുടെ ചുമലിലേക്ക് എങ്ങിനെ മാറ്റാം എന്നതായിരുന്നു അവർ ആലോചിച്ചത്. മലിനീകാരികളായ വ്യവസായങ്ങളെ വികസ്വരരാജ്യങ്ങളിലേക്ക് മാറ്റി സ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ടും ആ രാജ്യങ്ങളിലെ വില കുറഞ്ഞ അദ്ധ്വാനം ചൂഷണം ചെയ്തു കൊണ്ടും തങ്ങളുടെ ജീവിതശൈലി അതേപടി തുടരാൻ കഴിയുമെന്ന വ്യാമോഹമാണ് അവരെ നയിച്ചത്. വികസ്വര രാജ്യങ്ങളാകട്ടെ, വികസനത്തിന്റെ മാസ്മര ശക്തിയിൽ ഭ്രമിച്ച് ഇത്തരം വ്യവസായങ്ങളെ സ്വാഗതം ചെയ്തുകൊണ്ടും വിദേശനിക്ഷേപത്തിന് ഇളവുകൾ ചെയ്തു കൊടുത്തും പടിഞ്ഞാറിന്റെ പ്രതിസന്ധികളൊന്നും കാണാതെ അതേ വികസന പാത പിന്തുടരുവാൻ വ്യഗ്രത കാട്ടുകയാണ്. വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ വനങ്ങളും ആവാസവ്യവസ്ഥകളും വിഭവങ്ങളും വൻതോതിൽ നശിപ്പിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കെത്തന്നെ മരം നടൽ, ഹരിതവത്കരണം പോലുള്ള ലൊട്ടുലൊടുക്കു പരിപാടികളിലൂടെ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറക്കുവാനും കാർബൺ ഫുട്ട്പ്രിന്റിൽ മാറ്റം വരുത്തുവാനും കഴിയുമെന്ന നാട്യത്തോടെ വമ്പിച്ച പ്രചരണം കൊടുത്ത് നിസ്സാര നടപടികൾ അവ പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നുമുണ്ട്.

ആഗോള ഉച്ചകോടികൾ പ്രതിസന്ധിയുടെ ആഴത്തെക്കുറിച്ച് അവബോധം സൃഷ്ടിച്ചുവെങ്കിലും പരിഹാര നടപടികളെക്കുറിച്ച് അലംഭാവം പുലർത്തുകയോ അരമനസ്സോടെയുള്ള ചില നടപടികൾ മാത്രം സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നു എന്നതാണ് പരമാർത്ഥം. അതായത് ഇപ്പോഴും മനുഷ്യൻ വളരെ വേഗത്തിൽ സർവനാശ ഭീഷണിയിലേക്ക് കുതിക്കുകയാണ്. ഒരുപക്ഷേ ഭൂമിയിൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ കാലം നിവസിച്ച ഒരു സ്പീഷീസ് എന്ന വിശേഷണം മനുഷ്യനു മാത്രമായിരിക്കും ലഭിക്കുക എന്നതാണ് ഞെട്ടിക്കുന്ന യാഥാർത്ഥ്യം.

വികസനത്തിന്റെ 'നേട്ടം'

അന്തരീക്ഷത്തിൽ കാർബൺ ഡയോക്സൈഡിന്റെ സാന്ദ്രീകരണം 1750ൽ 280 പി.പി.എം. (പത്തു ലക്ഷത്തിലൊരംശം എന്ന അളവ്) ആയിരുന്നു. അത് 2007ൽ 379 പി.പി.എം. ആയും, 2015ൽ 400 പി. പി. എം. ആയും ഉയർന്നു (ഇതിനു മുമ്പുള്ള ആറരലക്ഷം വർഷത്തിനിടയ്ക്ക് 180 മുതൽ 300 വരെ പി.പി.എം. വരെ മാത്രമായിരുന്നു ഏറ്റക്കുറച്ചിൽ എന്നോർക്കണം). 2 മുതൽ 2.4 വരെ സെൽഷ്യസ് താപനില ഉയരാനുള്ള സാധ്യതയാണ് ഇത് ഉളവാക്കുന്നത്. ഇതിനപ്പുറം താപനില ഉയർന്നാൽ അപരിഹാര്യമായ വിനാശമായിരിക്കും ഉണ്ടാവുക എന്ന് കാലാവസ്ഥാ ശാസ്ത്രജ്ഞന്മാർ മുന്നറിയിപ്പ് നൽകുന്നു. കാർബൺ വിസർജനം പരമാവധി കുറയ്ക്കാനുള്ള കരാറുകളിൽ ലോകരാജ്യങ്ങൾ ഉച്ചകോടിയിൽ ഒപ്പുവച്ചത് ഈ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ്. 350 പി.പി.എം. എന്ന അളവിലേക്ക് കാർബൺ സാന്ദ്രീകരണം അടിയന്തിരമായി കുറയ്ക്കാനായിരുന്നു തീരുമാനം.

ഊർജ ഉത്പാദനവും ഉപഭോഗവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് കാർബൺ വിസർജനം ഇത്രയധികം കൂടുന്നത്. ആഗോളതലത്തിൽ ഊർജ വിനിയോഗത്തിൽ 75% വും നഗരവത്കരണവും വാഹന ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് നടക്കുന്നത്. ഊർജത്തിന്റെ ഉപഭോഗം കേന്ദ്രീകരിച്ചിരിക്കുന്നത് ലോകത്തെ 1% വരുന്ന അതിസമ്പന്നരിലാണ്. 2016ൽ ഈ 1% ത്തി

ന്റെ ആസ്തി ബാക്കി 99% ത്തിന്റെ മൊത്തം ആസ്തിക്ക് തുല്യമായിത്തീരും. അതേസമയം ലോകത്ത് ഏഴിൽ ഒരാൾ വീതം ദിവസേന ശരാശരി 1.25 ഡോളർ മാത്രം വരുമാനമുള്ളവരായിരിക്കും. ഭക്ഷണമോ പാർപ്പിടമോ ഒന്നുമില്ലാതെ നരകിക്കുന്ന മനുഷ്യരുടെ എണ്ണം ഭയാനകമായ വിധത്തിൽ കൂടിവരുന്നു. അസമത്വം വളർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇതാണ് കഴിഞ്ഞ രണ്ടര നൂറ്റാണ്ടിലെ തുറന്ന, ജനാധിപത്യ കമ്പോളവികസനത്തിന്റെ ബാക്കിപത്രം എന്ന് സാമ്പത്തിക വിദഗ്ദ്ധർ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. ഒപ്പം തന്നെ ഭൂമിയെ ജീവിക്കാൻ കൊള്ളാത്ത ഗ്രഹമാക്കി മാറ്റിക്കൊണ്ടാണ് ഈ 'നേട്ടം' കൈവരിച്ചത് എന്നും ഓർക്കണം. ഇപ്പോഴുള്ള ജീവിതനിലവാരം നിലനിർത്താൻ പോലും ഊർജോപഭോഗത്തിൽ 60% കുറവ് വരുത്തേണ്ടി വരും എന്നതാണ് അവസ്ഥ.

എണ്ണലഭ്യതയുടെ പാരമ്യാവസ്ഥ ലോകം പിന്നിട്ടു കഴിഞ്ഞു. എല്ലാ ഖനിജ ഇന്ധനങ്ങളും ധാതുദ്രവ്യങ്ങളും ലോഹങ്ങളും സമീപഭാവിയിൽ തീർന്നു പോവും. പിന്നീടങ്ങോട്ട് ഇവയുപയോഗിച്ചുള്ള സാമ്പത്തികവളർച്ച അസാദ്ധ്യമാവും. കാർബൺമലിനീകരണം അതിന്റെ പരമകാഷ്ഠയിലെത്തിയിരിക്കുന്നു. ഇനി അത് കുറയ്ക്കുകയല്ലാതെ മറ്റ് മാർഗമില്ല. എണ്ണയുടെ ദൗർലഭ്യം, കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം, സാമ്പത്തിക അസമത്വം ഇവ മൂന്നും ചേർന്ന് ആഗോളതലത്തിൽ സൃഷ്ടിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള കടുത്ത പ്രതിസന്ധിയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ വേണം ഇനിയുള്ള വികസന ചർച്ചകൾ മുന്നോട്ടു കൊണ്ടു പോകാൻ.

ഈ പ്രതിസന്ധികളിലെത്തിച്ച അതേ വികസനപാതകൾ ഇനിയും പിന്തുടരുവാനാണ് നമ്മുടെ ആസൂത്രകരും ഭരണാധികാരികളും ശ്രമിക്കുന്നത് എന്നത് വിചിത്രമാണ്. പാരിസ്ഥിതിക പ്രതിസന്ധിയെക്കുറിച്ചുള്ള ഉത്കണ്ഠ വാചകമടികളിൽ മാത്രം ഒതുക്കുകയും ലാഭാധിഷ്ഠിതവികസനം പഴയപടി തന്നെ തുടരുകയും ചെയ്യാം എന്നവർ കണക്കു കൂട്ടുന്നു. വികസനം എന്നത് ഒരു മതമായിക്കഴിഞ്ഞു. അതിന്റെ പ്രത്യയശാസ്ത്രം (തെറ്റായ അവബോധം എന്ന അർത്ഥത്തിൽ) ജാതി-മത-വർഗ-കക്ഷി ഭേദങ്ങൾക്കതീതമായി ആളുകളെ സ്വാധീനിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതുകൊണ്ടാണ് സാഹചര്യങ്ങളെല്ലാം പ്രതികൂലമായിട്ടും വികസനത്തെക്കുറിച്ചുതന്നെ ആളുകൾ സംസാരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്; ഇനിയും അത് സാദ്ധ്യമാണെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

കേരളത്തിന്റെ ഉദാഹരണം

45 മീറ്റർ വീതിയുള്ള ആറുവരിപ്പാതയുണ്ടായാൽ വാഹനക്കുരുക്ക് തീർക്കാമെന്നും സ്മാർട്ട്സിറ്റികൾ നിർമിച്ച് തൊഴിലില്ലായ്മ പരിഹരിക്കാമെന്നും, കൂടുതൽ കൂടുതൽ വിമാനത്താവളങ്ങളും മെട്രോ റെയിലുകളും തുറമുഖങ്ങളും കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലുകളും സ്വകാര്യ -പൊതു സംയുക്തസംരംഭങ്ങളായി നടപ്പിലാക്കി വികസനം ത്വരിതഗതിയിലാക്കാമെന്ന് ആസൂത്രകർ സ്വപ്നം കാണുന്നു. പുത്തൻ ആഗോള ഉദാര- സ്വകാര്യവത്കരണ നയങ്ങൾക്കനുസൃതമായും ആഗോള സാമ്പത്തിക സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് വായ്പ വാങ്ങിയും കോർപ്പറേറ്റ് പ്രമാണങ്ങൾക്കൊത്ത് ഇതെല്ലാം നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് അവർക്ക് ശാഠ്യമുണ്ട്; ഭരണാധികാരികൾ ഇടതായാലും വലതായാലും, ഭരണപക്ഷമായാലും പ്രതിപക്ഷമായാലും ഇതിൽ വിട്ടുവീഴ്ചയില്ല. ഇതിനെ എതിർക്കുന്നവർ ആരായാലും അവരുടെ കണ്ണിൽ 'പരിസ്ഥിതി മൗലികവാദി'കളോ 'ജനവിരുദ്ധ'രോ ആണ്!

30 മീറ്റർ വീതിയുള്ള റോഡുകൊണ്ട് തന്നെ ആറുവരിപ്പാതയെന്ന മോഹം വേണമെങ്കിൽ പൂർത്തീകരിക്കാം. എന്നിട്ടും എത്രയോ ആളുകളെ കുടിയൊഴിപ്പിച്ചും കൃഷിസ്ഥലങ്ങൾ നികത്തിയും റോഡിന്റെ വീതി 45 മീറ്ററാക്കണം എന്ന ശാഠ്യം എന്തിനാണ്? ഭൂമിക്ക് ഇത്ര ദൗർലഭ്യമില്ലാത്ത ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ സ്ഥിതിയല്ലല്ലോ കേരളത്തിൽ. ഇനി എവിടെനിന്നാണ് ഭൂമി പിടിച്ചെടുക്കുക? ആരുടെ ചെലവിൽ? ആർക്കു വേണ്ടി? ബി.ഒ.ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് റോഡു നിർമിക്കാനും മിച്ച സ്ഥലത്ത് വ്യാപാരം നടത്താനും ടോൾ പിരിച്ചു ജനങ്ങളെ കൊള്ളയടിക്കാനും സാഹചര്യമൊരുക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് 45 മീറ്റർ പാത തന്നെ നിഷ്കർഷിക്കുന്നത് എന്ന് ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിലെയും ഭാഗികമായി കേരളത്തിലെയും അനുഭവങ്ങൾ കാട്ടിത്തരുന്നു. ഇത്തരം പാതകൾക്കെതിരെ സമൂഹത്തിന്റെ അടിത്തട്ടിലുള്ള ജനങ്ങൾ സമരവുമായി വരുന്നത് ഇത് അവരെ വീണ്ടും പുറമ്പോക്കിലേക്ക് തള്ളുകയോ അഭയാർത്ഥികളാക്കുകയോ ചെയ്യും എന്നതുകൊണ്ടാണ്. പല പല പദ്ധതികൾക്കായി ആയിരക്കണക്കിനു മനുഷ്യരെ തെണ്ടികളാക്കി മാറ്റുന്നതാണോ വികസനം? സ്മാർട്ടുസിറ്റികളും മാളുകളും വിലകൂടിയ ഉപഭോഗവസ്തുക്കളുടെ സമൃദ്ധിയുമെല്ലാം ബഹു ഭൂരിപക്ഷം വരുന്ന സാധാരണ ജനങ്ങൾക്ക് എങ്ങിനെയാണ് പ്രയോജനപ്പെടുക?

വാഹനങ്ങൾ കൂടുന്നു; വേഗത കുറയുന്നു!

ഇനി, ഈ 45 മീറ്റർ റോഡുകൾ നിലവിൽ വന്നു എന്നുതന്നെ വയ്ക്കുക. സമീപഭാവിയി

വീതിയുള്ള റോഡുകളുണ്ടായിട്ടും, എത്രയോ ഫ്ളൈ ഓവറുകൾ കെട്ടിപ്പൊക്കിയിട്ടും ദൽഹിയിലും നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്തുള്ള ബാംഗ്ലൂരിലും ഗതാഗതപ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടില്ല. അവിടെ ഗതാഗത കുരുക്കുകൾ കൂടിക്കൂടിവരികയും ജീവിതം തന്നെ ദുസ്സഹമായിത്തീരുകയും ആളുകൾക്ക് ചെറിയ ദൂരം പിന്നിടാൻപോലും മണിക്കൂറുകൾ വാഹനങ്ങളിൽ ചെലവിടേണ്ടിവരുന്ന അവസ്ഥയുടെ ദയനീയത, കണ്ണുതുറന്നു നോക്കുന്ന എല്ലാവർക്കും ബോധ്യപ്പെടും.

ലെ ഗതാഗത പ്രശ്നം അതുകൊണ്ട് തീരുമോ? ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ, ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ സമയംകൊണ്ട് കൂടുതൽ ദൂരം പിന്നിടുക എന്നതാണല്ലോ ഗതാഗതത്തിന്റെ കാര്യക്ഷമത. വളരെ വീതിയുള്ള റോഡുകളുണ്ടായിട്ടും, എത്രയോ ഫ്ളൈ ഓവറുകൾ കെട്ടിപ്പൊക്കിയിട്ടും ദൽഹിയിലും നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്തുള്ള ബാംഗ്ലൂരിലും ഗതാഗതപ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടില്ല. അവിടെ ഗതാഗത കുരുക്കുകൾ കൂടിക്കൂടിവരികയും ജീവിതം തന്നെ ദുസ്സഹമായിത്തീരുകയും ആളുകൾക്ക് ചെറിയ ദൂരം പിന്നിടാൻപോലും മണിക്കൂറുകൾ വാഹനങ്ങളിൽ ചെലവിടേണ്ടിവരുന്ന അവസ്ഥയുടെ ദയനീയത, കണ്ണുതുറന്നു നോക്കുന്ന എല്ലാവർക്കും ബോധ്യപ്പെടും. എന്നിട്ടും കേരളത്തിലും ഇതേ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാക്കുന്ന പരിഹാരങ്ങളാണ് നാം ഇപ്പോഴും തേടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്! ചെന്നൈയും ബോംബെയും ഒരു പരിധിവരെ ഈ പ്രശ്നത്തിൽ നിന്ന് രക്ഷപ്പെട്ടത് അവിടെ പൊതുമേഖലയിലുള്ള സബർബൻ ട്രെയിനുകളും റയിൽ സംവിധാനങ്ങളുമുണ്ടായതുകൊണ്ടാണ് എന്ന് മനസ്സിലാക്കണം. യാത്ര സുഗമമാക്കാൻ ഓരോ കുടുംബവും ചുരുങ്ങിയത് ഓരോ കാറെങ്കിലും വാങ്ങിയിരിക്കണം; ആ കാറോടാൻ വീതിയുള്ള റോഡുകളുണ്ടായിരിക്കണം എന്നൊക്കെയുള്ള ചിന്താഗതിയും പ്ലാനിങ്ങും നമ്മെ പ്രതിസന്ധിയിലേയ്ക്ക് തള്ളിവിടുകയേ ഉള്ളൂ.

സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പമാണ് നമ്മുടെ നഗരങ്ങളെ, റോഡുകളെ വീർപ്പുമുട്ടിക്കുന്നത്. അന്തരീക്ഷ മലീനീകരണത്തിന്റെ ഭീമമായ പങ്ക് ഈ വാഹനങ്ങളാണ് വഹിക്കുന്നത്. അതേ സമയം യാത്രാസൗകര്യം ഫലത്തിൽ വ്യക്തിതലത്തിൽ മാത്രമേ അവ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. സാധാരണ തീവണ്ടിയും (മെട്രോയും ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനുകളുമെല്ലാം, കാറുകളിൽ ഇനി യാത്ര സാധ്യമല്ലെന്ന് ബോധമുദിച്ച മധ്യവർഗത്തിനു വേണ്ടി ആസൂത്രണം ചെയ്ത, ഇന്ധനച്ചെലവും യാത്രാച്ചെലവും കൂടിയ, ഏർപ്പാടുകളായാണ് പലയിടത്തും വിഭാവനം ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്). ബസ്സുകളും ടാക്സികളും പോലുള്ള പൊതുവാഹനങ്ങളാണ് പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കപ്പെടേണ്ടത്. ഇന്ധനദക്ഷതയുള്ളതും, പുതുക്കാവുന്ന ഊർജ്ജസ്രോതസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ചു ഓടുന്നവയുമായ വാഹനങ്ങൾക്കായിരിക്കണം മുൻഗണന നൽകേണ്ടത്. വാഹനപ്പെരുപ്പം മൂലം നഗരങ്ങൾ അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽതന്നെ ശ്വാസം മുട്ടുകയാണ്. അത് അങ്ങിനെയേ സംഭവിക്കുകയുള്ളൂ. കാരണം കാർ എന്ന വാഹനം തന്നെ വിഭാവനം ചെയ്യപ്പെട്ടതും നിർമിക്കപ്പെട്ടതും ഒരു വരേണ്യ ന്യൂനപക്ഷത്തിനു വേണ്ടിയായിരുന്നു. അത് ജനകീയമായപ്പോൾ അതുണ്ടാക്കുന്ന മലിനീകരണവും പ്രതിസന്ധിയും അപരിഹാര്യമായ വിധത്തിൽ വർദ്ധിക്കുകയും, നമ്മുടെ സഞ്ചാരവേഗത ഫലത്തിൽ കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്തു എന്ന് കണക്കുകളെ ഉദ്ധരിച്ചുകൊണ്ട് ഇവാൻ ഇല്ലിച്ച്, ആന്ദ്രേ ഗോർസ് പോലുള്ള ചിന്തകർ സമർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഖനിജ ഇന്ധനങ്ങളുടെ ലഭ്യത ഏതായാലും സമീപഭാവിയിൽ പ്രശ്നമാവും. പെട്രോളും ഡീസലും തീർന്നാൽ പകരം വയ്ക്കാനൊന്നുമില്ല. ജൈവഇന്ധനം (ബയോ ഫ്യൂവൽ) എന്നൊക്കെപ്പറയുന്ന ബദലുകൾ ഭ

ക്ഷ്യവിളകൾ കൃഷിചെയ്യുന്നതുപേക്ഷിച്ച് എണ്ണവിളകൾ കൃഷി ചെയ്തുകൊണ്ടും കൂടുതൽപേരെ പട്ടിണിക്കിട്ടു കൊണ്ടും, കൂടുതൽ അന്തരീക്ഷമലിനീകരണം നടത്തിക്കൊണ്ടും മാത്രമേ സാധ്യമാവൂ എന്നും വ്യക്തമായിട്ടുണ്ട്. അപ്പോൾ എന്താണിതിന് പോംവഴി? ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നിലനിർത്താവുന്ന മാർഗങ്ങളെക്കുറിച്ച് വേണം ഇനി ചിന്തിക്കേണ്ടത്. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുക, നഗരങ്ങൾ നിർമിക്കാതിരിക്കുക, പുതുക്കാവുന്ന ഊർജ്ജസ്രോതസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുക ഇതാണ് നാം ഇന്നല്ലെങ്കിൽ നാളെ നിർബന്ധമായും പിന്തുടരേണ്ട പാത. താമസസ്ഥലവും ജോലിസ്ഥലവും തമ്മിലുള്ള ദൂരങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ട്, വാഹനോപയോഗം തന്നെ പരിമിതപ്പെടുത്തുന്ന വിധത്തിൽ ആസൂത്രണം മാറേണ്ടതുണ്ട്. നടന്നും, സൈക്കിളിലും പോകാവുന്ന ദൂരത്തായിരിക്കണം നാം എത്തിപ്പെടേണ്ട സ്ഥലങ്ങൾ. മറ്റ് ദൂരസ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് തീവണ്ടിയും ബസ്സും ടാക്സിയും ഉപയോഗിച്ചാവണം യാത്ര.

മോട്ടോർവാഹന വ്യവസായം ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ മുൻകൂട്ടി കണ്ടുകൊണ്ട്, തങ്ങളുടെ വാഹനവ്യാപാരം പുഷ്ടിപ്പെടുത്താൻ ആദ്യം ചെയ്തത് ഭരണകൂടത്തിലുള്ള സ്വാധീനമുപയോഗിച്ച് പൊതുവാഹന ഗതാഗത വ്യവസ്ഥ തന്നെ തകർക്കുക എന്നതായിരുന്നു. ഫോർഡുകമ്പനി അമേരിക്കയിൽ ആദ്യം ചെയ്തത്, റെയിൽറോഡുകൾ സ്വകാര്യവത്കരിക്കുകയും പിന്നീട് അവ ഉപേക്ഷിക്കുകയും ഹൈവേകൾ പണിയുകയും ആളുകളെ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുപയോഗിക്കാൻ നിർബന്ധിതരാക്കുകയും അങ്ങിനെ കാറിന് കമ്പോളമുണ്ടാക്കുകയും ആണ്. പിന്നീട് നഗരാസൂത്രണം പോലും വാഹനങ്ങളുടെ സൗകര്യം മാത്രം പരിഗണിച്ചായി മാറി. മലിനീകരണവും പരിസരവിനാശവും ആരോഗ്യനഷ്ടവും എല്ലാം അവഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇത് അരങ്ങേറിയത്. എന്നിട്ടോ വേഗത്തിൽ ബഹുദൂരം സഞ്ചരിക്കാൻ സ്വകാര്യവാഹനം മതിയാകും എന്ന അവസ്ഥ ഇല്ലാതാവുകയും മണിക്കൂറിൽ ശരാശരി 10 കി.മീറ്ററിലേക്ക് മഹാനഗരങ്ങളിലെ വേഗത കുറയുകയും ചെയ്തു. എന്നിട്ടും ചിലർ ഇപ്പോഴും റോഡു വീതി കൂട്ടിയും സ്മാർട്ട് സിറ്റികൾ സ്ഥാപിച്ചും പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാമെന്ന വ്യാമോഹം വച്ചുപുലർത്തുന്നു. ചുറ്റുമുള്ള അനുഭവങ്ങളിൽ നിന്ന് പാഠം പഠിക്കാൻ നമ്മൾ തയ്യാറല്ല എന്നതാണ് നമ്മുടെ വികസനത്തിന്റെ യഥാർത്ഥ പ്രതിസന്ധി.

'കണ്ടം' ചെയ്യേണ്ട വണ്ടി

'കാലപ്പഴക്കം' മൂലം ഉപേക്ഷിക്കേണ്ട വാഹനങ്ങളുടെ ആയുസ്സ് നീട്ടാൻ ഉത്തരവിറക്കുന്നതുകൊണ്ടോ, കോടതി വിധി അപ്പീലിൽ പോയി മാറ്റുന്നതുകൊണ്ടോ പരിഹരിക്കാവുന്ന പ്രശ്നമല്ല നാം ഇപ്പോൾ നേരിടുന്നതെന്നത് വ്യക്തമാണ്. റോഡുവീതി കൂട്ടിയും ഫ്ളൈ ഓവറുകൾ പണിതും എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേകൾ നിർമിച്ചും സ്വകാര്യമൂലധനം മുടക്കി പരിഹരിക്കാവുന്ന പ്രശ്നങ്ങളുമല്ല നമ്മുടെ ഗതാഗത രംഗത്തുള്ളത്. കോൺട്രാക്റ്റ്, സ്വന്തം വരുമാന വർദ്ധനവ് അഥവാ ലാഭവിഹിതം, സ്വകാര്യലാഭം എന്നിവയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ഏത് വികസനവും 'പൊതു'വായ എല്ലാറ്റിനെയും നശിപ്പിക്കുകയും മലിനീകരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിൽ മാത്രമേ കലാശിക്കുകയുള്ളൂ.

ലാഭവും സൗകര്യങ്ങളും സ്വകാര്യവ്യക്തിക്ക്, ദോഷങ്ങളും പ്രതികൂലഫലങ്ങളുമെല്ലാം പൊതുസമൂഹത്തിന് എന്ന മുതലാളിത്തയുക്തി സദാചാരവിരുദ്ധവും അധാർമികവും, അനീതി നിറഞ്ഞതുമാണ് എന്നത് ഏറ്റവും പ്രകടമായി വെളിപ്പെടുത്തുന്ന ഉദാഹരണമാണ് നമ്മുടെ ഗതാഗത സംവിധാനം. ഇനിയുമിനിയും കാറുകൾ, അവ ഓടാനുള്ള സൗകര്യം -ഇതിനെന്ത് ന്യായീകരണം? അവയുടെ മലിനീകരണവും, ചെലവും, അപകടങ്ങളും താങ്ങാൻ പൊതുസമൂഹത്തിന് എന്ത് ബാധ്യതയാണുള്ളത്?

ലാഭത്തിന് വേണ്ടി ഉൽപാദനം എന്നത് മാറ്റി യഥാർത്ഥ ഉപയോഗത്തിനു വേണ്ടി മാത്രം ഉൽപാദനം എന്ന ചിന്താഗതിയിലേക്ക് നമ്മുടെ വികസനസങ്കല്പങ്ങളും അതിനനുയോജ്യമായ ഗതാഗത സങ്കല്പങ്ങളും മാറുന്നില്ലെങ്കിൽ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച ആഗോള പ്രതിസന്ധികളുടെ ചുഴിയിൽ കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ, നമ്മൾ മുങ്ങിത്താഴും. സാമ്പത്തിക വികസനത്തിന്റെ ഗതിവേഗം കൂട്ടുക എന്നതുമാത്രമല്ല, ജീവിക്കാൻ അത്യാവശ്യമായ സാഹചര്യങ്ങളുടെ നാശം തടയുകയാണ് അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടുന്ന അടിയന്തിരപ്രശ്നം എന്ന യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തിലേക്ക് ഭരണാധികാരികളും ആസൂത്രികരും ഉണരേണ്ടതുണ്ട്.

പ്രതിസന്ധിയുടെ രൂക്ഷതയെങ്കിലും ഒരു പുനർവിചാരത്തിനും നയമാറ്റത്തിനും അവരെ പ്രേരിപ്പിക്കണം. ഉള്ള എണ്ണ കൊണ്ട് പരമാവധി കാലം, പരമാവധി ആളുകൾക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുന്ന വിധത്തിൽ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ ക്രമീകരിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. പൊതുവാഹനങ്ങൾ പ്രത്യേകിച്ച് ട്രെയിനുകളും ജലവാഹനങ്ങളും ബസ്സുകളും ആണ് കേരളത്തിന് അഭികാമ്യം. ■