കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്

കണ്ണൂർ ജില്ലാ കമ്മറ്റി

....

തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ്സ്– ബദലുകൾ പരിഗണിക്കണം.

നാഷനൽ ഹൈവേ 66 (പഴയ NH 17) നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിച്ച് ഗതാഗതം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കാനുള്ള പദ്ധതിക്ക് വർഷങ്ങളുടെ പഴക്കമുണ്ട്. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെയും നാഷനല് ഹൈവേ വികസന അതോരിറ്റിയുടെയും നിബന്ധനകൾക്കു വിധേയമായി, അതിവേഗത്തിൽ സ്ഥലമെടുപ്പും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനവും പൂർത്തീകരിക്കാൻ കേരളസർക്കാരും ശുഷ്കാന്തി കാണിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പാതാവികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തളിപ്പറമ്പ് നഗരത്തിന് ഒരു ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കയാണ്.

നാഷനൽഹൈവേയിലെ വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന്റെയും തൽഫലമായി നഗരകേന്ദ്രങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ഗതാഗതകുരുക്കിന്റെയും പശ്ചാത്തലത്തിൽ നഗരങ്ങൾക്ക് ഒരു ബൈപാസ്സ് എന്ന ആശയം രൂപപ്പെട്ടു വന്നിട്ടുണ്ട് .ഇതിനെ വലിയൊരു ഭാഗം ജനങ്ങൾ അംഗീകരിക്കയും ചെയ്യുന്നു. ഹൈവേ വികസനം നടക്കുമ്പോൾ ദീർഘകാലാവശ്യം കൂടി മുൻനിർത്തി ആറുവരിപ്പാതയാണ് വേണ്ടതെന്ന വാദഗതികളും അതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഉയരുന്നത്. എന്നാൽ പ്രായോഗിക തലത്തില് എത്തുമ്പോളാണ് കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ, പരിസ്ഥിതിആഘാതം, വിവിധ സ്ഥാപിതതാല്പര്യങ്ങൾ തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങളെയെല്ലാം അഭിസംബോധന ചെയ്യേണ്ടി വരുന്നത്. സവിശേഷമായ ഭൂപ്രകൃതിയും ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും ഉള്ള കേരളത്തില് ഈ പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം കൂടുതൽ സങ്കീർണ്ണമായതിനാലാണ്, നാഷനൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെയും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെയും സമ്മർദ്ദമുണ്ടായിട്ടും നാലുവരിപ്പാത എന്ന നിലയിൽ പാതാവികസനം പരിമിതപ്പെടുത്താന് കേരള സർക്കാര് തീരുമാനിച്ചത്.

കേരളത്തിന്റ ഭൂപ്രകൃതിയും പാരിസ്ഥിതിക സവിശേഷതയും

മലനാട്, ഇടനാട് , തീരപ്രദേശം എന്നീങ്ങനെ ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായി വേർതിരിക്കാവുന്ന വീതികുറഞ്ഞ്, തെക്ക് വടക്കുദിശയിൽ നീണ്ടുകിടക്കുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഉയർന്ന കുന്നിന് ചരിവുകളും വനങ്ങളുമാണ് മലനാടിന്റെ സവിശേഷത., താഴ്‌വരകളും തണ്ണീർതടങ്ങളും കുളങ്ങളും ചെറുവനങ്ങളുമെല്ലാമായി സവിശേഷതകൾ ഏറെയുള്ള ഭൂവിഭാഗമാണ് ഇടനാട് .താഴ്വരകളിൽ നല്ലൊരു ഭാഗം വയലുകളാണ്. തീരപ്രദേശങ്ങളാകട്ടെ വിശാലമായ കായലുകളും

കണ്ടൽവനങ്ങളും കൊണ്ട് പാരിസ്ഥിതികമായ ശ്രദ്ധനേടുന്നു. കൂടാതെ പശ്ചിമഘട്ടത്തിൽ ആരംഭിച്ച് കേരളത്തെ മുറിച്ചൊഴുകി അറബിക്കടലിൽ അവസാനിക്കുന്ന 41 നദികൾ. മലനാട്ടിൽ നിന്ന് കിഴക്കോട്ടൊഴുകുന്ന മൂന്ന് നദികൾ. ഈ സവിശേഷതകൾ എല്ലാം പരിഗണിച്ചാണ് സംസ്ഥാനത്തെ ഗതാഗത വികസനം തെക്ക് വടക്ക് ദിശയിൽ റയിൽവേക്കും കിഴക്ക് പടിഞ്ഞാറു ദിശയില് റോഡുകൾക്കും ഊന്നല് നല്കിയുള്ളതാവണം എന്ന് ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത് മുമ്പുതന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്.

റോഡുകൾക്കും കെട്ടിടങ്ങൾക്കുമായി നികത്തിയും മറ്റ് നാണ്യവിളകള് കൃഷിചെയ്തും വലിയ അളവിൽ നെല്പാടങ്ങള് ഇല്ലാതായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ പ്രവണത തുടരുന്നതിന്റെ ആപത്ത് ഇന്ന് തിരിച്ചറിയുന്നുണ്ട്. കോടിക്കണക്കിന് വർഷങ്ങളുടെ ഭൗമ പ്രക്രിയയിലൂടെയാണ് വയലുകൾ രൂപപ്പെട്ടത്. മലയോരങ്ങളിൽ നിന്ന് ക്രമേണ വന്നടിയുന്ന എക്കൽ കലർന്നതാണ് വയലിലെ ഫലഭൂയിഷ്ഠയുള്ള മണ്ണ്. ധാന്യങ്ങളുടെ കൃഷിക്കും അതുവഴി ഭക്ഷ്യസുരക്ഷക്കും ഈ മണ്ണും വയലും കൂടിയേ തീരൂ. വലിയ ഒരു ജലസംഭരണി കൂടിയാണ് വയലുകൾ. മഴക്കാലത്ത് ജലം സംഭരിച്ച് വളരെ സാവധാനം ഭൂമിയിലേക്ക് കിനിഞ്ഞിറങ്ങുന്നതുവഴി ഭൂഗർഭജലം റീചാർജ് ചെയ്യപ്പെടുന്നതിൽ വളരെ വലിയ പങ്കാണ് അത് നിർവഹിക്കുന്നത്. വയൽ സമീപമുള്ള കിണറുകള് വേനലിലും ജലസമൃദ്ധമാകുന്നത് അതുകൊണ്ടാണ്. ഈ തിരിച്ചറിവിൽ നിന്നാണ് ഭക്ഷ്യോൽപാദനത്തെയും ജലസംരക്ഷണത്തെയും മുൻനിർത്തി നെൽവയലുകള് സംരക്ഷിക്കപ്പെടണം എന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് നിരവധി പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ കേരളത്തില് വിവിധ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഉയർന്നു വന്നത്. കർഷകതൊഴിലാളി സംഘടനകള് നടത്തിയ സമരങ്ങൾ ഇക്കാര്യത്തില് വലിയ പങ്ക് വഹിച്ചിട്ടുണ്ട്. കുട്ടനാട് വയലുകൾ വലിയ പരിക്കുകളില്ലാതെ സംരക്ഷിക്കപ്പെട്ട് നില്ക്കുന്നതിൽ ആ സമരത്തിന് പ്രധാന പങ്കാണുള്ളത്. കിനാലൂർ, ആറൻമുള, പുഴക്കൽ, മെത്രാൻകായല് തുടങ്ങി നിരവധി പ്രദേശങ്ങളിൽ വികസനപദ്ധതികളുടെ പേരിൽ വയല് നികത്തുന്നതിനെതിരെ ജനരോഷം ഉയർന്നു വന്നിട്ടുണ്ട് .യഥാർത്ഥത്തില് ഈ വിധം ഉയർന്നു വന്ന തിരിച്ചറിവിന്റെയും രാഷ്ട്രീയ ബോധത്തിന്റെയും പ്രതിഫലനമാണ്, 2008 ല് കേരള നിയമസഭ പാസ്സാക്കിയ നെൽവയല് തണ്ണീർതട സംരക്ഷണനിയമം. ഇത് പ്രകാരം പ്രാദേശികമായ തണ്ണീർതടങ്ങളും വയലുകളും സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് പ്രാദേശിക ഭരണ സംവിധാനങ്ങളും സർക്കാരും പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമാണ്. പാവപ്പെട്ടവർക്ക് വീടുവയ്ക്കുന്നതിനു പോലും നെല് വയലുകള് നികത്താൻ നിയമം അനുവദിക്കുന്നില്ല.

ഇന്ത്യയില് തന്നെ ജനസാന്ദ്രത കൂടുതലുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ദേശീയശരാശരി ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ 382 ആണെങ്കില് കേരളത്തിലത് 860 ആണ്. എന്ന് മാത്രമല്ല മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ജനങ്ങള് നഗരങ്ങളില് കേന്ദ്രീകരിച്ച് വസിക്കുമ്പോൾ, കേരളത്തിൽ ഗ്രാമ നഗര വ്യത്യാസമില്ലാതെ ജനങ്ങൾ തിങ്ങി പാർക്കുന്നു. .

ജീവിത ഗുണമേന്മയിൽ കേരളം ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും മുന്നിലാണ്. വിദ്യാഭ്യാസപരമായ മികവിന്റെ പിൻബലത്തില് പുറംരാജ്യങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതല് പേര് ജോലിചെയ്യുന്നതും മലയാളികളാണ്. വർധിച്ച തോതിൽ വരുന്ന വിദേശപ്പണവും സേവനമേഖലയുടെ വളർച്ചയും കേരളത്തില് പുതിയൊരു മധ്യവർഗത്തെ സൃഷ്ടിച്ചു. ഒപ്പം ആഗോളവൽക്കരണം സൃഷ്ടിച്ച കമ്പോള വികാസവും ചേർന്ന് ഏറ്റവും വലിയ ഉപഭോഗസംസ്ഥാനമായി കേരളം മാറി. കെട്ടിട നിർമ്മാണമേഖലയുടെ ത്വരിതവളർച്ചയും വാഹനപ്പെരുപ്പവും കേരളത്തിന്റെ മുഖമുദ്രയായി. നിർമ്മാണമേഖല കാർഷിക മേഖലയില് നിന്ന് പുറന്തള്ളുന്നവർക്ക് താല്കാലികമായി തൊഴില് നൽകുന്ന ഇടമായി മാറി. ഈ മാറ്റം കൃഷിഭൂമിയുടെ നാശത്തിനും , പരിസ്ഥിതിയുടെ തകർച്ചക്കും, ഭൂമിയുടെ വില ക്രമാതീതമായി ഉയരുന്നതിനും , കൃഷി വ്യാപകമായി ഇല്ലാതാക്കുന്നതിനും ഇടയാക്കി. 1991-92ൽ

5,41,000 ഹെക്ടർ നെൽകൃഷിയുണ്ടായിരുന്നത് 2015-16 ല് 1,97,000 ഹെക്ടർ ആയി ചുരുങ്ങി.

കാർഷിക മേഖലയില് നിന്ന് വ്യവസായിക, സേവന മേഖലകളിലേക്ക് ജനങ്ങൾ തിരിയുന്നത് സാമ്പത്തിക വികാസത്തോടൊപ്പം സംഭവിക്കുന്ന ഒരു സ്വാഭാവിക കാര്യമാണ്. എന്നാൽ കൃഷിഭൂമിയും കാർഷികോൽപാദനവും ഇല്ലാതാക്കികൊണ്ടല്ല ഈ മാറ്റം ഉണ്ടാകേണ്ടത്.

ആധുനികവത്കരണത്തിലൂടെ ഉത്പാദനക്ഷമത ഉയർത്തിയും , ഉത്പാദനം വർധിപ്പിച്ചും ആണ് ഈ മാറ്റം സംഭവിക്കേണ്ടത്. എന്നാൽ .കേരളത്തിൽ കൃഷി തന്നെ ഇല്ലാതാകുന്നു എന്നതാണ് പ്രശ്നം. അവശേഷിക്കുന്ന വയലുകളെങ്കിലും സംരക്ഷിക്കണമെന്ന നിലപാടിലേക്ക് ജനപക്ഷനിലപാടുള്ള രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളും സംഘടനകളും എത്തിയത് അങ്ങിനെയാണ്.

ഉത്പാദനത്തെക്കാൾ ഉപഭോഗത്തില് ഊന്നുന്ന നാടായി കേരളം പരിണമിച്ചതിന്റെ പ്രകടമായ ഉദാഹരമമാണ് വാഹനരംഗത്ത് ദൃശ്യമാവുന്നത്. കേരളത്തിൽ   രണ്ടുദശകങ്ങളിലുണ്ടായ വാഹന വർധനവിന്റെ കണക്ക് ചുവടെ കൊടുക്കുന്നു. (അവലംബം-കേരള എക്കണോമിക് റവ്യൂ)

	1998-99	2011-12	2015-16
ആകെ വാഹനം	1708938	6865539	10171813
സ്വകാര്യ കാറുകൾ	228824	1226691	2070665
കണ്ണൂർ ആകെ	90344	332989	601790

2015-16ൽ കണ്ണൂർ ജില്ലയില് പുതുതായി രജിസ്റ്റര് ചെയ്തത് 40826 വാഹനങ്ങളാണ്. ഇതിൽ 14582 എണ്ണം സ്വകാര്യ കാറുകളാണ്. 1998-99ൽ 10268 വാഹനങ്ങള് ആകെ രജിസ്റ്റര് ചെയ്തപ്പോള് 521 മാത്രമായിരുന്നു കാറുകൾ.

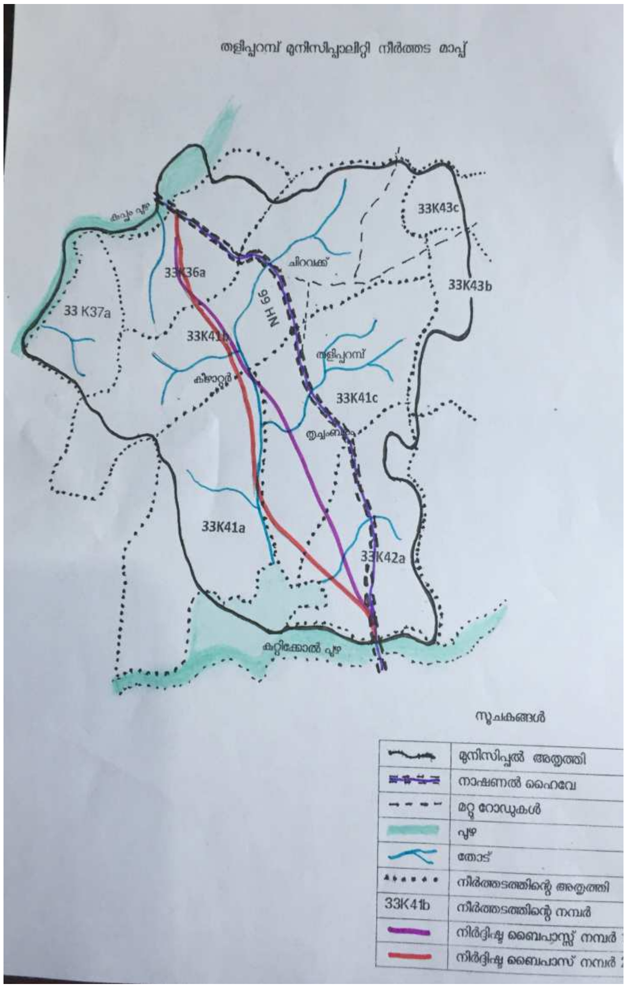
വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന്റെ തോത് ക്രമാതീതമായതോടെ നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ സുഗമമായ ഗതാഗതത്തിന് മതിയാകാതെ വന്നിരിക്കുന്നു. റോഡുകളുടെ വീതികൂട്ടുന്നതും പുതിയ റോഡുകൾ നിരമ്മിക്കേണ്ടി വരുന്നതും അത് കൊണ്ടാണ്.   കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതി അനുസരിച്ച് ഒരുവിധത്തിലും കുന്നുകൾ ഇടിക്കാതെയും വയലുകൾ നികത്താതെയും റോഡ് വികസനം സാധ്യമല്ല എന്ന് വ്യക്തം. അപ്പോൾ ഈ സങ്കീർണ്ണാവസ്ഥയെ എങ്ങിനെ മറികടക്കാനാവും? നാല് കാര്യങ്ങളാണ് ജനപക്ഷവും സ്ഥായിയുമായ വികസനകാഴ്ചപ്പാടിൽ നിന്ന് കൊണ്ട് നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത്.

1. പൊതുഗതാഗതം ശക്തിപ്പെടുത്തിയും ശാസ്ത്രീയമാക്കിയും സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കേണ്ട സാഹചര്യം പരമാവധി കുറക്കുക
2.സ്വകാര്യവാഹനപ്പെരുപ്പത്തെ വിവിധരീതിയിൽ നിയന്ത്രിക്കുക. നികുതികൾ ,ഫീസുകൾ ,സമയ നിയന്ത്രണം, പ്രവേശനം വഴിതിരിച്ചു വിടൽ.. ഇവയൊക്കെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താം.
3. റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കേണ്ടി വരുമ്പോള് മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങളില്ലെങ്കില് മാത്രമേ വയലുകള് നികത്താൻ അനുവദിക്കാവൂ
4. പ്രധാന നഗരങ്ങളില് ചെയ്യുന്നതുപോലെ ഫ്ലൈ ഓവറുകൾ നിർമ്മിച്ച് റോഡുകള് മുകളിലോട്ട് വികസിപ്പിക്കുക

തളിപ്പറമ്പ് നഗരം

13.30 ചതുരശ്രകിലോമീററ് വിസ്തൃതിയും എഴുപതിനായിരത്തോളം ജനസംഖ്യയുമുള്ള നഗരമാണ് തളിപ്പറമ്പ് മുസിപ്പാലിറ്റി. നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗം സമുദ്ര നിരപ്പിൽ നിന്ന് 45 മീറ്റര് ഉയരത്തിലാണ്. കുന്നും ചരിവും വയലും ഉൾപ്പെട്ട മുൻസിപ്പാലിറ്റിയുടെ വടക്ക് ഭാഗം കുപ്പം പുഴയും തെക്ക് ഭാഗം കുറ്റിക്കോൽ

പുഴയുമാണ്. വടക്ക് ഭാഗത്തുള്ള കുപ്പം പ്രദേശവും തെക്ക് ഭാഗത്തുള്ള കുറ്റിക്കോലും തെക്ക് പടിഞ്ഞാറുള്ള കൂവോട്ടും പടിഞ്ഞാറ ഭാഗത്തുള്ള കീഴാറ്റൂരും ചുറ്റുമുള്ള സ്ഥലങ്ങളെക്കാള് താഴ്ന്ന പ്രദേശങ്ങളാണ്. നഗരത്തിൽ ലഭ്യമായ ആകെ വയലുകൾ (229.4ഹെക്ടർ) ഈ പ്രദേശങ്ങളിലായി വ്യാപിച്ചു കിടക്കുന്നു. വയലിന്റെ ചുറ്റുമുള്ള കുന്നുകൾ ഈ വയലുകൾക്ക് സംരക്ഷണ വലയം സൃഷ്ടിക്കുന്നു. പ്രകൃതി കനിഞ്ഞനുഗ്രഹിച്ച നല്ല തണ്ണീര് തടങ്ങളാണ് ഈ പ്രദേശം. കുപ്പം പുഴയുടെ അഞ്ചു മൈക്രോ വാട്ടർ ഷെഡ്കളില് ഉൾപ്പെട്ടതാണ് ഈ വയലുകൾ . (33 K 36a,33K 41a, 33K41b , 33K 41c, 33K42a എന്നിവയാണവ)



കുറ്റിക്കോൽ ഭാഗത്ത് വയല് വിസ്തൃതമാണെങ്കിലും കൂവോട് കീഴാറ്റൂർ ഭാഗത്തെ വയലുകൾക്ക് 100-200 മീറ്റര് വീതി മാത്രമെ ഉള്ളൂ. . കൂവോട്, പുളിമ്പറമ്പ്, പ്ലാത്തോട്ടം പ്രദേശത്തു നിന്നും നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്തുനിന്നും മഴവെള്ളം ഒഴുകിയെത്തുന്നത് ഈ വയൽ ഭാഗത്തേക്കാണ്. പാളയാട്ടു തോട്ടിലൂടെയാണ് നഗരത്തിൽനിന്നുള്ള ജലം ഒഴുകി ഈ പ്രദേശത്തു എത്തി ചേരുന്നത് . ഈ തോട് കീഴാറ്റൂർ കൂവോട് ഭാഗത്തുകൂടി ഒഴുകി കുറ്റിക്കോൽ പുഴയില് ചെന്ന് ചേരുന്നു. തൃച്ഛംബരം ഏഴാംമൈൽ ഭാഗത്ത് നിന്നുള്ള മഴവെള്ളവും രണ്ട് അരുവികളിലൂടെ ഈ തോടിലേക്കാണ് എത്തിച്ചേരുന്നത്. ജൂൺ ജൂലായ് ആഗസ്റ്റ് മാസങ്ങളിൽ കൂവോട്-കീഴാറ്റൂർ വയൽപ്രദേശം പൂർണ്ണമായിതന്നെ വെള്ളത്തിന്നടിയിലാണ്. ഏകദേശം ഒന്നരമീറ്റർവരെ ഉയരത്തിലെത്തും ജലനിരപ്പ്. പ്ലാത്തോട്ടം,കൂവോട്, നഗരഭാഗങ്ങളിലെ ഭൂഗർഭജലവിതാനത്തെ ഈ വയല് പ്രദേശം വലിയതോതിൽ സ്വാധീനിക്കുന്നു എന്ന് വ്യക്തമാണ്. കടുത്ത വേനൽക്കാലത്തും വയലിന് ഇരുഭാഗത്തുമുള്ള കരപ്രദേശങ്ങളിലെ കിണറുകളിൽ ജലംസുലഭമാണ്. ഇതു കൂടാതെ വർഷം മുഴുവന് ജലം ലഭ്യമാകുന്ന കരഭാഗത്തുള്ള 16 കുളങ്ങളും വയലുകളില് ജലസേചനത്തിനായി തീർത്ത അൻപതോളം ചെറുകുളങ്ങളും ഇവിടെയുണ്ട്. വേനലിൽ നഗര പ്രദേശത്ത് ജലക്ഷാമം അനുഭവിക്കുമ്പോൾ ടാങ്കർലോറിയില് കുടിവെള്ളമെത്തിക്കാന് ആശ്രയിക്കുന്നത് ഈ പ്രദേശത്തെ ജലസ്രോതസ്സുകളെയാണ്. ചെറു വിസ്തൃതിയിലുള്ള ഇവിടത്തെ വെള്ളക്കെട്ടും കൃഷിയും വരൾച്ചയുമെല്ലാം ചേർന്ന് സവിശേഷമായ ഒരു ജൈവവ്യൂഹവും ഇവിടെ രൂപപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.
നഗരസഭയിലെ കൃഷിക്കാരിൽ ഭൂരിഭാഗത്തിന്റെയും കൃഷിയിടങ്ങൾ ഈ പാട ശേഖരങ്ങളിലാണ് . 573 കർഷകരുടെ കൈവശമായി 229.4 ഏക്കര് നെൽവയലാണ് ഈ പ്രദേശത്ത് ആകെയുള്ളത്.

	വയൽ വിസ്തൃതി	കൃഷിക്കാര്
കീഴാറ്റൂര്	48.9	171
കൂവോട്	89	134
കുറ്റിക്കോൽ	91.5	268

രണ്ടു തവണയാണ് ഈ പ്രദേശത്ത് കൃഷി നടക്കുക. ഒരുതവണ നെല്ലും, വേനലിൽ പച്ചക്കറിയും.ഒരുകാലത്ത് തളിപ്പറമ്പിലെ പച്ചക്കറിവിപണിയിൽ നല്ലൊരു പങ്ക് വഹിച്ചിരുന്നത് ഇവിടുന്നുള്ള ഉത് പന്നങ്ങളായിരുന്നു. കർഷകകുടുംബങ്ങളിലെ പുതിയ തലമുറ കാർഷികേതര മേഖലകളിലേക്ക് തിരിഞ്ഞതോടെ കൃഷിഭൂമി തരിശിടുന്ന പ്രവണത വർധിച്ചിരുന്നെങ്കിലും , ഗവ:ന്റെ നിർദ്ദേശവും പ്രാദേശിക ഭരണകൂടത്തിന്റെ ഇടപെടലും കൂടിയായപ്പോൾ അടുത്ത കാലത്തായി നെൽകൃഷി കാര്യമായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട് .

കുറ്റിക്കോല് പുഴയുടെ സമീപമുള്ള വയൽപ്രദേശം മുറിച്ചാണ് നിലവില് ദേശീയപാത കടന്നു പോകുന്നത്. അതിന്നിരുപുറവും തെങ്ങ് നടുവാനും കെട്ടിടങ്ങൾ പണിയാനും മണ്ണിട്ടു നികത്തി ഭൂമിയുടെ സ്വഭാവത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഹൈവേക്ക് നിലവിൽ 20-30 മീറ്റര് വീതിയാണുള്ളത്. കുറ്റിക്കോൽ മുതല് ഏഴാംമൈൽ വരെ പാതക്കിരുവശവും പാതയോട് ചേർന്ന് നിർമ്മിതികളേറെയില്ല. എന്നാൽ ഏഴാംമൈല് -തൃച്ചംബരം പ്രദേശം ,നഗരം വ്യാപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രദേശമാണ്.

ഹൈവേക്കും വയല് പ്രദേശത്തിനുമിടയിലുള്ള കൂവോട്, പ്ലാത്തോട്ടം , പൂക്കോത്ത് തെരു പ്രദേശങ്ങൾ ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ പ്രദേശങ്ങളാണ്.നഗരത്തിലെ റസിഡൻഷ്യല് ഏരിയ ആയി വികസിക്കുന്ന ഇവിടം വേനലിൽ കടുത്ത ജലക്ഷാമം അനുഭവിക്കുന്ന പ്രദേശം കൂടിയാണിത്. പലരും കുടിവെള്ളത്തിനായി ആശ്രയിക്കുന്നത് കുഴൽകിണറുകളെയാണ്. ഇരുന്നൂറോളം കുഴൽ കിണറുകളാണ് ഇപ്പോൾ ഇവിടെയുള്ളത്. ജപ്പാൻകുടിവെള്ള പദ്ധതിയുടെ സൗകര്യം അടുത്തകാലത്ത് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

ഗതാഗതം

കുറ്റിക്കോല് മുതല് കുപ്പം വരെ തളിപ്പറമ്പ് നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്തുടെ കടന്ന് പോകുന്ന നാഷനൽഹൈവേയാണ് ബൈപ്പാസ്സ് വഴി മറികടക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. നിലവിൽ 25000 മുതൽ 40000 വരെ വാഹനങ്ങള് ഇരുഭാഗത്തുമായി അതിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നു. വാഹനങ്ങളിൽ മൂന്നിലൊന്ന് ഭാഗത്തോളം കാറുകളാണ്. നഗരഭാഗത്ത് അടുത്ത കാലം വരെ തുടരെ ഗതാഗതകുരുക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ റോഡില് ഡിവൈഡറുകള് സ്ഥാപിക്കയും ഗതാഗതസംവിധാനത്തിൽ ചില മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുകയും ചെയ്തപ്പോള് ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് ചെറിയ ശമനമുണ്ടായിട്ടുണ്ട് .

ഒരു പ്രവൃത്തി ദിവസവും ഒരൊഴിവ് ദിവസവും ഹൈവേയിലൂടെ കടന്നു പോയ വാഹനങ്ങളുടെ കണക്ക് എടുത്തപ്പോൾ കിട്ടിയ വിവരം ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

	12.1.18 (വെള്ളി)	PCU Value	14.1.18 (ഞായർ)	PCU Value
ബസ്	3174	11109	1515	5302
കാര്	8930	8930	8981	8981
ലോറി	1638	5943	745	2608
ഇരുചക്രവാഹനം	10932	5456	8796	4398
ഓട്ടോ	7516	6029	4947	3958
ജീപ് മിനിലോറി	2607	5735	1103	2427
ആകെ	34857	43202	26087	27674

(എല്ലാ വാഹനങ്ങളെയും കാറുകളായി കണക്കാക്കിയാല് ഉണ്ടാവുന്ന എണ്ണമാണ് പാസ്സഞ്ചര് കാർ യൂനിറ്റ് വാല്യൂ . PCU Value)

തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ്സ്

ബൈപാസ്സിന്റെ രണ്ടു സാധ്യതകളാണ് ഹൈവേ അതോരിറ്റി പരിശോധിച്ചതായി മനസ്സിലാക്കുന്നത്.

1) കുറ്റിക്കോൽ മുതല് കുവോട്- പ്ലാത്തോട്ടം -മാന്ധംകുണ്ട് വഴി കുപ്പംവരേ

2).കുറ്റിക്കോൽ-കുവോട്-കീഴാറ്റൂർ വഴി കുപ്പം വരെയും .

ഇതു കൂടാതെ നിലവിലുള്ള ഹൈവേ വികസിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സാധ്യതയും പരിശോധിക്കപ്പെടണമെന്നാണ് പരിഷത്തിന്റെ അഭിപ്രായം. അവ മൂന്നും താരതമ്യം ചെയ്യുന്നതിലേക്കായി ഓരോന്നിന്റെയും പാരിസ്ഥിതികവും സാമൂഹ്യവും സാമ്പത്തികവുമായ വശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

1.കുറ്റിക്കോൽ-പ്ലാത്തോട്ടം- കുപ്പം

5.47 കി മീ നീളമുള്ള റോഡായിരിക്കുമിത്. റോഡു നിർമ്മാണത്തിന് , ആകെ ഏറ്റെടുക്കേണ്ട 26.17 ഹെക്ടർ ഭൂമിയില് , 17.48 ഹെക്ടർ സ്വകാര്യ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള കരഭൂമിയാണ് . കുറ്റിക്കോൽ മാന്ധംകുണ്ട് ഭാഗങ്ങളിലുള്ള 8.19 ഹെക്ടർ തണ്ണീർതടം നികത്തേണ്ടി വരും. ജനവാസമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ കൂടി കടന്നപോകുന്നതിനാല് വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും ഏറെയും പൊളിച്ചുനീക്കേണ്ടി വരിക ഈ അലയിൻമെന്റിലാണ്. 116 വീടുകളും 4 വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങളും. ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നതും കിടപ്പാടം മാറ്റുന്നതും പ്രദേശവാസികളുടെ എതിർപ്പ് വിളിച്ചുവരുത്തിയേക്കാം. എന്നാൽ അത്തരത്തിലുള്ള സംഘടിതഎതിർപ്പുകള് ഒന്നും സർവെ നടക്കുന്ന ഘട്ടത്തില് ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനും പുനരധിവാസത്തിനും വേണ്ട ചെലവുകൾ മാറ്റി നിർത്തിയാല് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞചെലവിൽ നിർമ്മാണം സാധ്യമാകുക ഈ വഴിക്കാണ്.

2.കുറ്റിക്കോൽ -കുവോട്-കീഴാറ്റൂർ

ഇപ്പോള് ഹൈവേ അതോരിറ്റി അംഗീകരിച്ച് ആദ്യ വിജ്ഞാപനം ഇറക്കിയ അലയിൻമെന്റ് ഇതാണ്. ജനവാസം കുറഞ്ഞ പ്രദേശത്തുകൂടി കടന്നുപോകുന്നു എന്നാണിതിന്റെ മേന്മ. 6 കി മീ നീളം വരും. അതായത് നിലവിലുള്ള ഹൈവേ, ആദ്യം നിർദേശിച്ച പാത ഇവയെക്കാൾ 0.50 കി മീ കൂടുതലാണ്. 29.11 ഹെക്ടർഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണം. അതിൽ 21.09 ഹെക്ടറും വയൽപ്രദേശമോ മറ്റ് തണ്ണീർതടമോ ആണ്. ഏറ്റെടുക്കേണ്ട പുരയിടങ്ങള് 7.22 ഹെക്ടർആണ്. 30 വീടുകളും 4 വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങളും 4 ഷെഡുകളുമാണ് പൊളിച്ചു നീക്കേണ്ടി വരിക. കടന്നുപോകുന്ന ഭാഗത്തിലേറെയും തണ്ണീർതടങ്ങളാണ് എന്നതാണ് ഈ അലയിൻമെന്റിന്റെ മുഖ്യസവിശേഷത. കുറ്റിക്കോൽ ഒഴിച്ച് ബാക്കി ഭാഗങ്ങളിലെ വയൽ വളരെ വീതികുറഞ്ഞതായതിനാല് അവിടങ്ങളിലെ - കുവോട്- കീഴാറ്റൂര് പ്രദേശങ്ങളിലെ -വയൽ പൂർണ്ണമായി ഇല്ലാതാകും.

മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ തളിപ്പറമ്പ്, പുളിമ്പറമ്പ്, കുവോട്, പ്ലാത്തോട്ടം പ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്നെല്ലാം വെള്ളം ഒഴുകിയെത്തുകയും സംഭരിക്കയും ചെയ്യുന്നതാണീ വയലുകൾ. വടക്കും , കിഴക്കും ,പടിഞ്ഞാറും ഉള്ള ഉയരം കൂടിയ കുന്നിൻ പ്രദേശത്തുനിന്നും ഉള്ള വെള്ളം കൂടി ഈ വയലുകളിൽ ആണ് ഒഴുകി എത്തുന്നത് .തന്മൂലമുണ്ടാകുന്ന പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളാണ് പഠന വിധേയമാകേണ്ട ഒരു കാര്യം. മഴക്കാലത്ത് ഈ പ്രദേശത്തേക്ക് ഒഴുകിയെത്തുന്ന വെള്ളം പൂർണ്ണമായി തന്നെ കുറ്റിക്കോൽ പുഴയിലേക്ക് ഒഴുക്കുകയാണോ ചെയ്യുക?അതിനുള്ള സംവിധാനം എന്തൊക്കെയായിരിക്കും? വെള്ളം പൂർണ്ണമായി പുഴയിലേക്ക് ഒഴുക്കി കളയുകയാണെങ്കിൽ ഈ പ്രദേശത്തെയും സമീപദേശങ്ങളിലെയും വാട്ടർ ടേബിളിൽ എന്തു വ്യത്യാസം വരും? വയൽ നികത്തപ്പെടുന്നത് ഈ പ്രദേശത്തെ ജലസമൃദ്ധിയെ എങ്ങിനെ ബാധിക്കും? എന്നീ കാര്യങ്ങൾ വിശദമായി തന്നെ പഠന വിധേയമാക്കേണ്ടതുണ്ട് . നിർദിഷ്ടബൈപ്പാസ്സ് പൂർത്തിയായതിനുശേഷം വെള്ളം ഒഴുകിപോകുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം തൃപ്തികരമാകാതിരിക്കയോ തടസ്സപ്പെടുകയോ ചെയ്യുന്നുവെന്ന് കരുതുക. സമീപ

കരപ്രദേശങ്ങള്‍ വെള്ളക്കെട്ടിന്റെ ദുരിതം അനുഭവിക്കേണ്ടി വരും എന്നുള്ള കാര്യം ഉറപ്പാണ് .

സമീപസ്ഥലങ്ങളേക്കാൾ ഏറെ താഴ്ന്നുകിടക്കുന്ന ഈ വയലിൽ കൂടി റോഡ് പണിയാൻ ചുരുങ്ങിയത് മൂന്നരമീറ്റര്‍ എങ്കിലും വയൽ മണ്ണിട്ട് ഉയർത്തേണ്ടി വരും. 6 കിലോ മീറ്റർ റോഡില്‍ നാലര കിലോ മീറ്ററും ഈ വിധം മണ്ണിട്ട് ഉയർത്തേണ്ടുന്ന പ്രദേശമാണ്. റോഡ് നിർദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് 45 മീറ്റര്‍ വീതിയിലാണ്. അത്രയും വീതിയിലാണ്(ചുവടെ കൂടുതൽ വിസ്തൃതിയില്‍ വേണം) മണ്ണിടുന്നതെങ്കിൽ തന്നെ 6,48,000 ക്യൂ മീ , അഥവാ 1,30,000 ലോഡ് മണ്ണാണ് വേണ്ടി വരിക. എവിടുന്നാണ് ഇത്രയും മണ്ണ് കൊണ്ട് വരിക? ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിനിടയില്‍ ഇത്രയും മണ്ണ് മറ്റിടങ്ങളിൽ നിന്ന് ലഭ്യമാണോ? അതോ ഇതിനായി പ്രത്യേകം കുന്നുകൾ ഇടിക്കേണ്ടി വരുമോ? എങ്കിൽ അതിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം? . പ്രഥമദൃഷ്ട്യാ തന്നെ പാരിസ്ഥിതികമായി ഏറെ സവിശേഷതകളുള്ള ഈ പ്രദേശം പാടെ മാറ്റി മറിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുന്നെങ്കിൽ വിശദമായ പാരിസ്ഥിക പഠനം അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ് എന്നാണിത് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്.

ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിന് വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവും പരിശോധന വിധേയമാക്കണം.സ്ഥലം ഏറ്റെടുപ്പിന് ഇവിടെ അധികം പണം ചെലവഴിക്കേണ്ടി വരില്ല. കാരണം വയലുകൾക്ക് മാർക്കറ്റ് വില കുറവാണെന്നതിനാൽ.(നെൽവയല്‍ പരിവർത്തനം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രണമാണ് അതിന്റെയും കാരണം) . എന്നാൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി ഭൂമി പാകപ്പെടുത്തിയെടുക്കുന്നതില്‍ വലിയ തുക ചെലവഴിക്കേണ്ടി വരുമെന്ന് ഉറപ്പ്. അര കി മീ കൂടുതൽ റോഡ് പണിയേണ്ടിവരുമെന്നതിനാല്‍ ആ നിലയിലും ചെലവ് വർധിക്കും. ദീർഘകാലത്തില്‍ അറ്റകുറ്റപ്പണികളും കൂടുതല്‍ വേണ്ടിവരിക ഇവിടെയായിരിക്കും.

നഗരത്തിന്റെ ഭാഗമെങ്കിലും കൃഷിയും കൃഷിക്കാരും ഗ്രാമീണാന്തരീക്ഷവും പരിപാലിക്കപ്പെടുന്ന പ്രദേശങ്ങളാണ് കൂവോട്, കീഴാറ്റൂർ പ്രദേശങ്ങൾ. അതിന്റെ രാഷ്ട്രീയ സ്വഭാവം ഈ ഗ്രാമീണതയുടെ പ്രതിഫലനമാണ്. പുരോഗമന രാഷ്ട്രീയ സാംസ്കാരിക പ്രവർത്തനങ്ങള്‍ നല്ലരീതിയില്‍ നടക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളാണിത്. എന്നാൽ പ്രദേശം ബൈപ്പാസ്സിനായി തുറക്കപ്പെടുന്നതോടെ ഇരുഭാഗത്തുമുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ റിയൽഎസ്റ്റേറ്റ് മാഫിയകൾ കൈവശപ്പെടുത്തുമെന്നുറപ്പ്. പ്രദേശമാകെ വാണിജ്യ കേന്ദ്രങ്ങളാകുന്ന പ്രക്രിയയും ഇതോടെ ആരംഭിക്കും.അവശേഷിക്കുന്ന വയലുകളും ഗ്രാമാന്തരീക്ഷവും ഒപ്പം പുരോഗമന സാംസ്കാരികാന്തരീക്ഷവുമെല്ലാം അപ്രത്യക്ഷമാകുന്നതിലേക്കാണ് അത് നയിക്കുക. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ചാല ബൈപാസ് നൽകുന്ന അനുഭവപാഠം നമ്മുടെ മുൻപിലുണ്ട് .

ഈ സാധ്യത പരിഗണിച്ചുകൂടെ?

മേല്‍ പറഞ്ഞ രണ്ടു അലയ്മെന്റുകള്‍ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന്റെയും കൃഷിഭൂമി നഷ്ടമാകുന്നതിന്റെയും പേരില്‍ പ്രാദേശികമായ എതിർപ്പുകളെ നേരിടുന്നു. രണ്ടാമത്തേത് അവക്ക് പുറമെ കടുത്ത പാരിസ്ഥിതികമായ ആഘാതവും സൃഷ്ടിക്കുന്നു.ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് നിലവിലുള്ള ഹൈവേ തന്നെ വീതി കൂട്ടി നഗരഭാഗത്ത് ഒരുഫ്ലൈഓവറിന്റെ സാധ്യത പരിഗണിക്കണമെന്ന ആവശ്യം ഉയരുന്നത് .

ഹൈവേക്ക് 1975 ല്‍ ഭൂമി അക്വയര്‍ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് 30 മീറ്റര്‍ വീതിയിലാണ്.തളിപ്പറമ്പ് നഗരത്തിൽ തന്നെ 20-30 മീറ്റര്‍ വീതിയില്‍ ഇപ്പോള്‍ റോഡുണ്ട്. നഗരത്തിലെ കെട്ടിടങ്ങളുടെ ബാഹുല്യമാണ് അവിടെ വീതികൂട്ടുന്നതിന് തടസ്സം.എന്നാൽ നഗര തിരക്ക് ആരംഭിക്കുന്ന ഏഴാംമൈല്‍ മുതല്‍ ലൂർദ് ഹോസ്പിറ്റല്‍ സമീപം വരെ 10 മീറ്റര്‍ വീതിയിൽ ഒരു ഫ്ലൈഓവര്‍ തീർത്താല്‍ പൊളിച്ചു നീക്കേണ്ട കെട്ടിടങ്ങളുടെ എണ്ണം വളരെ കുറക്കാനാകും. താഴയും മുകളിലും രണ്ടുവരി വീതം പാതകളായി, ഫ്ലൈഓവറും നിലവിലുള്ള പാതയെയും ഉപയോഗപ്പെടുത്താം.രാജ്യത്തെ പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെല്ലാം ഈ വിധമാണ് ഗതാഗത വികസനം നടക്കുന്നത്. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ കേരളമാകെ നഗര സമാനമാകുന്ന ഈ ഘട്ടത്തിൽ ഈ വിധത്തില്‍ മുകളിലോട്ടുള്ള

വികസനം എന്നത് ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.

നവീകരിക്കുന്ന 5.50 കി മീ ഹൈവേയില് 2.1 കി മീറ്ററാണ് ഫ്ലൈഓവര് നിർമ്മിക്കേണ്ടി വരിക. ഹൈവേ വികസനത്തിനായി 10.33 ഹെക്ടർ ഭൂമി മാത്രമേ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായി വരികയുള്ളു . 30 വീടുകള് മാത്രമാണ് നഷ്ടമാവുക. 39 വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങളും. ഇതിൽ 24 കെട്ടിടങ്ങളും 13 വീടുകളും 50 വർഷത്തിനും മീതെ പഴക്കമുള്ളവയാണ്. നഗര വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഇത്തരം പൊളിച്ചുമാറ്റലും പുനരധിവാസവും സാധാരണമായ സംഗതിയാണ്.മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം ഉറപ്പാക്കിയാൽ വലിയ എതിർപ്പില്ലാതെ റോഡ് വികസനം സാധ്യമാക്കാവുന്നതാണ് . കട നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കായി നഗരസഭക്ക് തന്നെ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് നിർമ്മിച്ചുകൊടുക്കുന്നകാര്യം പരിഗണിക്കാം.

ഫ്ലൈ ഓവര് നിർമ്മാണത്തിന് ചെലവേറും എന്ന വാദമുണ്ട്. ഹ്രസ്വ കാല അടിസ്ഥാനത്തിൽ നോക്കുമ്പോള് ഒരുപക്ഷെ അത് ശരിയാവാം. എന്നാൽ ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തില് ലാഭാകരമാണെന്നു കാണാം . 50 കൊല്ലത്തെക്ക് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ വേണ്ടി വരില്ല എന്നതു തന്നെ കാരണം.

ബദൽ നിർദേശമുള്ള മൂന്ന് അലയൻമെന്റുകളുടെയും താരതമ്യം ചുവടെ ചേർക്കുന്നു

നിർദ്ദേശം	ആകെ ദൂരം KM	ഏറ്റെടുക്കേണ്ടആകെ ഭൂമി ഹെക്ടർ	തണ്ണീർ തടം ഹെക്ടർ	പറമ്പ് ഹെക്ടർ	പുറമ്പോക്ക് ഹെക്ടർ
1	5.47	26.17	8.19	17.48	0.51
2	6.00	29.11	21.09	7.22	0.80
3	5.50	10.33	2.23	8.10	0

മറ്റ് സൗകര്യങ്ങൾ

തളിപ്പറമ്പ് നഗരത്തിലൂടെയുള്ള ഗതാഗതിരക്ക് കുറയ്ക്കാനുള്ള മറ്റ് സാധ്യതകളും നാം പരിശോധിക്കണം. പിലാത്തറ -പഴയങ്ങാടി-വളപട്ടണം റോഡിലെ മേൽപാലം പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ ഒട്ടേറെ വാഹനങ്ങൾക്ക് ഈ പാത ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയും. ദൂരക്കുറവ്, കയറ്റക്കുറവ് എന്നീ കാരണങ്ങളാൽ തളിപ്പറമ്പ് സ്പർശിക്കേണ്ടാത്ത നല്ലൊരു ശതമാനം വാഹനങ്ങളും സ്വമേധയാ ആ വഴി പോകാനാണ് സാധ്യത .

താഴെ പറയുന്ന റോഡുകള് അത്യാവശ്യ ഘട്ടങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കാനാവും.

1. ചിറവക്ക്-പുളിമ്പറമ്പ്-വെള്ളിക്കീൽ-കീച്ചേരി റോഡ്
2. ഏഴോം-കൊട്ടക്കീൽ-വെള്ളിക്കീൽ -കീച്ചേരി റോഡ്
3.ചിറവക്ക്-മന്ന-മുയ്യം -നണിച്ചേരി കടവ് റോഡ്
4.ചോർക്കള-ബാവുപ്പറമ്പ്-ധർമ്മശാല റോഡ്

മറ്റ് അനുഭവങ്ങൾ

വിശദമായ പാരിസ്ഥിക പഠനങ്ങള് നടത്താതെ കോടികൾ ചെലവഴിച്ച് നടത്തിയ പല പദ്ധതികളും ഉപയോഗ രഹിതമായും വിനാശകരമായും മാറിയ ഒട്ടേറെ അനുഭവങ്ങൾ കേരളത്തിലുമുണ്ട്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ പഴശ്ശി പദ്ധതിയും കാട്ടാമ്പള്ളി സ്പിൽവേയും ഉദാഹരണങ്ങൾ. പ്രദേശത്തെ നീരൊവുക്ക് പരിശോധിക്കാതെ റോഡുകൾ വികസിപ്പിച്ചതിന്റെ ഫലമാണ് തിരുവനന്തപുരവും എറണാകുളവും പോലുള്ള പ്രധാന നഗരങ്ങൾ പോലും ഇടർമഴ ലഭിക്കുമ്പോള് നിശ്ചലമാകുന്നതിന്റെ കാരണം. ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ എല്ലാം ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെയും വികസനം എത്തിക്കുന്ന സ്വകാര്യ നിർവഹണ ഏജൻസികളെയും മാത്രം ഏൽപിച്ചതിന്റെ ഫലമാണവ. ഇത്തരം അനുഭവം ഇവിടെ ആവർത്തിച്ചു കൂടാ. വികസന പ്രവർത്തനത്തില് ജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായങ്ങളും പരിഗണിക്കേണ്ടതുണ്ട്

വികസനവും ജനപക്ഷരാഷ്ട്രീയവും

നാടിന്റെ വികസനം ഏവരുടെയും മുദ്രാവാക്യമാണ്. സമൂഹത്തിന്റെ ആവശ്യവുമാണ്. എന്നാൽ വികസനത്തെ കുറിച്ചുള്ള കാഴ്ചപ്പാട്

എല്ലാവർക്കും ഒരുപോലെയല്ല. സമ്പത്തുല്പാദനം, ജനങ്ങളുടെ തൊഴിൽ ലഭ്യതയിലും വരുമാനത്തിലുമുണ്ടാകുന്ന വർധനവ്, വിദ്യാഭ്യാസം- ആരോഗ്യം- പാർപ്പിടം തുടങ്ങി അടിസ്ഥാനാവശ്യങ്ങളുടെ ലഭ്യത, റോഡുൾപ്പടെയുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങള്, ഉപഭോഗസാധനങ്ങളുടെ ലഭ്യതയും അവ ഉപയോഗിക്കാനുള്ള സൗകര്യവും,സാംസ്കാരികാന്തരീക്ഷം തുടങ്ങി വിവിധഘടകങ്ങൾ വികസനത്തിനുണ്ട്. ഇതിൽ ഏതിനൊക്കയാണ് മുൻഗണന നല്കേണ്ടതെന്നത് നമ്മുടെ രാഷ്ട്രീയ കാഴ്ചപ്പാടിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് തീരുമാനിക്കപ്പെടുക. ജനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാന ജീവിതാവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുകയും തൊഴിൽ ലഭ്യതയും വരുമാനവും സ്ഥായിയായി ലഭ്യമാക്കുകയുമാണ് ജനപക്ഷരാഷ്ട്രീയം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നവരുടെ ലക്ഷ്യമാവേണ്ടത് . ഉപഭോഗാവശ്യങ്ങൾ വിപുലപ്പെടുത്തുന്നതിലും അതിൻമേല് വരുന്ന കച്ചവട സാധ്യതകളിലും അടിസ്ഥാന സൗകര്യത്തിലുമാണ് സമ്പന്നവർഗത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നവർ ഊന്നുക. ഒരു കൂട്ടർ പരിസ്ഥിതിയെ കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടുള്ള വികസനത്തിനായ് നിലകൊള്ളുന്നു. മറുകൂട്ടർ പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ പരമാവധി ചൂഷണം ചെയ്യുമ്പോഴാണ് വികസനം സാധ്യമാകൂ എന്നും അതിനാൽ പരിസ്ഥിതിക്കുവേണ്ടി വാദിക്കുന്നത് തന്നെ വളർച്ചയെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതായും കരുതുന്നു. ഭൂമി അടിസ്ഥാന പരമായി ഒരു ഉത്പാദന ഉപാധിയായി ഒരു പക്ഷം കണക്കാക്കുമ്പോൾ മറുപക്ഷം അതിനെ കമ്പോള സാധ്യതയുള്ള ചരക്കായി കാണുന്നു. യഥാർത്ഥത്തില് ഈ കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ വൈരുധ്യമാണ് രാഷ്ട്രീയത്തെ ഇടതും വലതുമായി വേർതിരിക്കുന്നത്. ഇടതു പക്ഷത്തിന് മേൽക്കൈ ഉള്ള കേരളവും വലതുപക്ഷത്തിന് മേൽക്കൈ ഉള്ള ഗുജറാത്തും രണ്ട് വികസന മാതൃകകളാകുന്നത് അക്കാരണത്താലാണ്.

നവലിബറലിസത്തിന്റെ ഈ കാലത്ത് ഉപഭോഗത്വരയിൽ അഭിരമിക്കുന്ന ഒരു മധ്യ വർഗ്ഗം കേരളത്തിൽ ഉയർന്നു വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിനാൽ സമ്പന്നവർഗം മുമ്പോട്ട് വയ്ക്കുന്ന വികസനകാഴ്ചപ്പാട് സമൂഹത്തിന്റെ പൊതുബോധമാക്കിമാറ്റാൻ വളരെ എളുപ്പത്തില് അവർക്ക് സാധിച്ചു. എത്ര അരിയും പച്ചക്കറിയും ഉല്പാദിപ്പിക്കാനാവും എന്നതിനേക്കാൾ ഭൂമിക്ക് എത്രകൂടുതൽ വിലമതിക്കും എന്ന ഉത്കണ്ഠ അതിന്റെ ഭാഗമാണ്. ജീവനോപാധികളും ആരോഗ്യകരമായ ജീവിതാന്തരീക്ഷവും നിലനിർത്തുന്നതിനെക്കാളും കെട്ടിടങ്ങളും ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ളക്സുകളും വികസനത്തിന്റെ ചിഹ്നമാവുന്നതും അത് കൊണ്ട് തന്നെ. ദീർകാലത്തേക്ക് നോക്കാതെ ഉടന് ഉണ്ടാകുന്ന നേട്ടങ്ങളിൽ ആകൃഷ്ടരാകുന്നതും അതിനായ് വാദിക്കുന്നതിന്റെയും കാരണവും മറ്റൊന്നല്ല.

തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ്സ് ഏത് വഴി വേണമെന്ന ചർച്ചയില് ഈ രാഷ്ട്രീയം കൃത്യമായി ഉൾച്ചേർന്നിരിക്കുന്നു.അതിനാൽ ബൈപ്പാസ്സ് ആവശ്യമാണെന്ന് അംഗീകരിക്കുമ്പോൾ തന്നെ , അത് ഏത് വഴിവേണമെന്ന് നിശ്ചയിക്കുന്നത് വിശദമായ പാരിസ്ഥിതിക – സാമ്പത്തിക പഠനത്തിന്റെയും ദീർകാലത്തേക്കുള്ള പരിഗണനയുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിലാവണം. അത് സംബന്ധമായ കൂടുതൽ വിവരങ്ങള് പൊതു സമൂഹത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടാവണം. ഉദ്യോഗസ്ഥ സംവിധാനത്തിനും കരാർ ഏജൻസികൾക്കും അക്കാര്യത്തില് താല്പര്യമുണ്ടാകണമെന്നില്ല. ജനപക്ഷത്തു നിലയുറപ്പിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളും സംഘടനകളുമാണ് അതിനായി യത്നിക്കേണ്ടത് .നാടിന്റെ സുസ്ഥിരവികസനം ഉറപ്പ് വരുത്താനും പ്രദേശത്തെ സാധാരണജനങ്ങളുടെ ഐക്യം ഊട്ടി ഉറപ്പിക്കാനും അതിലൂടെ സാധ്യമാകും. ഇന്ന് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ ചേരികളിൽ നിന്ന് വാശി പിടിക്കുന്നവർ അത്തരത്തിലൊരു സമവായത്തിലേക്കെത്തണമെന്നാണ് ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്തിന്റെ അഭിപ്രായം.