തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ് ബദൽ നിർദേശങ്ങൾ

കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്

പ്രസാധകക്കുറിപ്പ്

കേരളവികസനം എല്ലാവരുടെയും മുദ്രാവാക്യമാണെങ്കിലും വികസനകാഴ്ചപ്പാട് എല്ലാവർക്കും ഒരുപോലെയല്ല. സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനജീവിതാവശ്യങ്ങൾ സുസ്ഥിരമായി നിറവേറ്റപ്പെടുന്നതാവണം വികസനമെന്ന കാര്യത്തിൽ എല്ലാവരും യോജിക്കും. ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വർധിക്കുന്നതും വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. എന്നാൽ അതിനുവേണ്ടി ആവിഷ്കരിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ ആരുടെ താൽപര്യമാണ് സംരക്ഷിക്കുന്നത് എന്നത് പലപ്പോഴും വിലയിരുത്താറില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ദേശീയപാതാവികസനരംഗം മിക്കപ്പോഴും സംഘർഷമുഖരിതമാകാറുണ്ട്.

കേരളത്തിലെ ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും കുറഞ്ഞ ഭൂലഭ്യതയും പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യേകതകളും ദേശീയപാതാവികസനത്തിൽ അവഗണിക്കപ്പെടുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്. ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ പ്രത്യേകതകൾ കാരണം കേരളത്തിലെ തെക്കുവടക്ക് യാത്ര സൗകര്യപ്രദമാക്കാൻ റെയിൽ ഗതാഗതവും കിഴക്കുപടിഞ്ഞാറ് യാത്രയ്ക്ക് റോഡുഗതാഗതവുമായിരിക്കും അനുയോജ്യം. ഇതിനർഥം തെക്കുവടക്ക് ദേശീയ പാത ആവശ്യമില്ല എന്നല്ല - ദേശീയപാതാവികസനം കേരളത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക അവസ്ഥകൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാകണമെന്നാണ്. സ്വകാര്യവാഹന പെരുപ്പത്തിനനുസരിച്ച് റോഡുവികസിപ്പിക്കുക എന്നത് പ്രായോഗികമല്ല. പൊതുഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനാകണം മുൻഗണന. പൊതുഗതാഗത സൗകര്യവികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി പാതകൾ വികസിപ്പിക്കുമ്പോഴും, പുതിയ പാതകളും ഫ്ളൈഓവറുകളും ആസൂത്രണം ചെയ്യുമ്പോഴും ചെലവ്, പരിസ്ഥിതി ആഘാതം, സുസ്ഥിരത എന്നിവ പ്രത്യേകം പരിഗണിക്കണം. ലഭ്യമായ എല്ലാ ബദൽ സാധ്യതകളും പരിശോധിക്കുകയും വേണം. ഇത്തരം വികസനപ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഫലമായി വീടും സ്ഥലവും നഷ്ടപ്പെടുന്നവരുടെ പുനരധിവാസത്തിനും നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും സുപ്രധാന പരിഗണന നൽകുകയും വേണം.

അതോടൊപ്പം, ഏകപക്ഷീയമായി തീരുമാനങ്ങൾ എടുത്ത്, അത് ജനങ്ങളിൽ അടിച്ചേല്പിക്കാതെ, എല്ലാവിഭാഗം ജനങ്ങളെയും പങ്കാളികളാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള വിപുലമായ സംവാദങ്ങളിലൂടെ, അവരെക്കൂടി ബോധ്യപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുവേണം ഏത് പദ്ധതികളും നടപ്പാക്കേണ്ടത്.

ഈ പൊതു സമീപനത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ് നിർമാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള ബദൽ സാധ്യതകളാണ് ഈ ലഘുലേഖ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നത്.

കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്

തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ്
ബദൽ നിർദേശങ്ങൾ

ദേശീയപാത 66 (പഴയ NH 17) നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിച്ച് ഗതാഗതം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കാനുള്ള പദ്ധതിക്ക് വർഷങ്ങളുടെ പഴക്കമുണ്ട്. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെയും നാഷണൽഹൈവേ വികസന അതോറിറ്റിയുടെയും നിബന്ധനകൾക്കുവിധേയമായി, അതിവേഗത്തിൽ സ്ഥലമെടുപ്പും നിർമാണപ്രവർത്തനവും പൂർത്തീകരിക്കാൻ കേരളസർക്കാരും ശുഷ്കാന്തി കാണിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പാത വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തളിപ്പറമ്പ് നഗരത്തിന് ഒരു ബൈപ്പാസ് നിർമിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാരംഭപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ദേശീയപാതയിലെ വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന്റെയും തൽഫലമായി നഗരകേന്ദ്രങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കിന്റെയും പശ്ചാത്തലത്തിൽ നഗരങ്ങൾക്ക് ഒരു ബൈപാസ്സ് എന്ന ആശയം രൂപപ്പെട്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതിനെ വലിയൊരു ഭാഗം ജനങ്ങൾ അംഗീകരിക്കയും ചെയ്യുന്നു. ഹൈവേ വികസനം നടക്കുമ്പോൾ ദീർഘകാലാവശ്യം കൂടി മുൻനിർത്തി ആറുവരിപ്പാതയാണ് വേണ്ടതെന്ന വാദഗതികളും അതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഉയരുന്നത്. എന്നാൽ പ്രായോഗികതലത്തിൽ എത്തുമ്പോഴാണ് കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ, പരിസ്ഥിതി ആഘാതം, വിവിധ സ്ഥാപിതതാല്പര്യങ്ങൾ തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങളെയെല്ലാം അഭിസംബോധന ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നത്. സവിശേഷമായ ഭൂപ്രകൃതിയും ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും ഉള്ള കേരളത്തിൽ ഈ പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം കൂടുതൽ സങ്കീർണമായതിനാലാണ്, നാഷണൽഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെയും കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെയും സമ്മർദമുണ്ടായിട്ടും നാലുവരിപ്പാത എന്ന നിലയിൽ പാതവികസനം പരിമിതപ്പെടുത്താൻ കേരള

സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചത്.

കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിയും പാരിസ്ഥിതിക സവിശേഷതയും

മലനാട്, ഇടനാട്, തീരപ്രദേശം എന്നിങ്ങനെ ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായി വേർതിരിക്കാവുന്നതും വീതി കുറഞ്ഞ്, തെക്ക് വടക്കുദിശയിൽ നീണ്ടു കിടക്കുന്നതുമായ സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഉയർന്ന കുന്നിൻ ചരിവുകളും വനങ്ങളുമാണ് മലനാടിന്റെ സവിശേഷത. താഴ്‌വരകളും തണ്ണീർത്തടങ്ങളും കുളങ്ങളും ചെറുവനങ്ങളുമെല്ലാമായി സവിശേഷതകൾ ഏറെയുള്ള ഭൂവിഭാഗമാണ് ഇടനാട്. താഴ്‌വരകളിൽ നല്ലൊരുഭാഗം വയലുകളാണ്. തീരപ്രദേശങ്ങളാകട്ടെ വിശാലമായ കായലുകളും കണ്ടൽവനങ്ങളും കൊണ്ട് പാരിസ്ഥിതികമായ ശ്രദ്ധനേടുന്നു. കൂടാതെ പശ്ചിമഘട്ടത്തിൽ ആരംഭിച്ച് കേരളത്തെ മുറിച്ചൊഴുകി അറബിക്കടലിൽ അവസാനിക്കുന്ന 41 നദികൾ. മലനാട്ടിൽനിന്ന് കിഴക്കോട്ടൊഴുകുന്ന മൂന്നുനദികൾ. ഈ സവിശേഷതകൾ എല്ലാം പരിഗണിച്ചാണ് സംസ്ഥാനത്തെ ഗതാഗതവികസനം തെക്ക് വടക്ക് ദിശയിൽ റെയിൽവേക്കും കിഴക്ക് പടിഞ്ഞാറു ദിശയിൽ റോഡുകൾക്കും ഊന്നൽ നൽകിയുള്ളതാവണം എന്ന് ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത് മുമ്പുതന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്.

റോഡുകൾക്കും കെട്ടിടങ്ങൾക്കുമായി നികത്തിയും മറ്റ് നാണ്യ വിളകൾ കൃഷിചെയ്തും വലിയ അളവിൽ നെൽപ്പാടങ്ങൾ ഇല്ലാതായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ പ്രവണത തുടരുന്നതിന്റെ ആപത്ത് ഇന്ന് തിരിച്ചറിയുന്നുണ്ട്. കോടിക്കണക്കിന് വർഷങ്ങളുടെ ഭൗമപ്രക്രിയയിലൂടെയാണ് വയലുകൾ രൂപപ്പെട്ടത്. മലയോരങ്ങളിൽനിന്ന് ക്രമേണ വന്നടിയുന്ന എക്കൽ കലർന്നതാണ് വയലിലെ ഫലഭൂയിഷ്ഠതയുള്ള മണ്ണ്. ധാന്യങ്ങളുടെ കൃഷിക്കും അതുവഴി ഭക്ഷ്യസുരക്ഷക്കും ഈ മണ്ണും വയലും കൂടിയേ തീരൂ. വലിയ ഒരു ജലസംഭരണി കൂടിയാണ് വയലുകൾ. മഴക്കാലത്ത് ജലം സംഭരിച്ച് വളരെ സാവധാനം ഭൂമിയിലേക്ക് കിനിഞ്ഞിറങ്ങി ഭൂഗർഭജലം റീചാർജ് ചെയ്യുന്നതിൽ വളരെ വലിയ പങ്കാണ് അത് നിർവഹിക്കുന്നത്. വയലിന് സമീപമുള്ള കിണറുകൾ വേനലിലും ജലസമൃദ്ധമാകുന്നത് അതുകൊണ്ടാണ്. ഈ തിരിച്ചറിവിൽനിന്നാണ് ഭക്ഷ്യോത്പാദനത്തെയും ജലസംരക്ഷണത്തെയും മുൻനിർത്തി നെൽവയലുകൾ സംരക്ഷിക്കപ്പെടണം എന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് നിരവധി പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ കേരളത്തിൽ വിവിധ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഉയർന്നു വന്നത്. കർഷകത്തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ നടത്തിയ സമരങ്ങൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ വലിയ പങ്ക് വഹിച്ചിട്ടുണ്ട്. കുട്ടനാട് വയലുകൾ വലിയ പരിക്കുകളില്ലാതെ സംരക്ഷിക്കപ്പെട്ട് നിൽക്കുന്നതിൽ ആ സമരത്തിന് പ്രധാന പങ്കാണുള്ളത്. കിനാലൂർ, ആറൻമുള, പുഴക്കൽ, മെത്രാൻ കായൽ തുടങ്ങി നിരവധി പ്രദേശങ്ങളിൽ വികസനപദ്ധതിക

ളുടെ പേരിൽ വയൽ നികത്തുന്നതിനെതിരെ ജനരോഷം ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. യഥാർഥത്തിൽ ഈ വിധം ഉയർന്നുവന്ന തിരിച്ചറിവിന്റെയും രാഷ്ട്രീയബോധത്തിന്റെയും പ്രതിഫലനമാണ്, 2008ൽ കേരള നിയമസഭ പാസ്സാക്കിയ നെൽവയൽ തണ്ണീർത്തടസംരക്ഷണനിയമം. ഇതുപ്രകാരം പ്രാദേശികമായ തണ്ണീർത്തടങ്ങളും വയലുകളും സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് പ്രാദേശികഭരണസംവിധാനങ്ങളും സർക്കാരും പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമാണ്. പാവപ്പെട്ടവർക്ക് വീടുവയ്ക്കുന്നതിനുപോലും നെൽവയലുകൾ നികത്താൻ നിയമം അനുവദിക്കുന്നില്ല.

ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ ജനസാന്ദ്രത കൂടുതലുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ദേശീയശരാശരി ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ 382 ആണെങ്കിൽ കേരളത്തിലത് 860 ആണ്. എന്ന് മാത്രമല്ല മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ജനങ്ങൾ നഗരങ്ങളിൽ കേന്ദ്രീകരിച്ച് വസിക്കുമ്പോൾ, കേരളത്തിൽ ഗ്രാമ-നഗര വ്യത്യാസമില്ലാതെ ജനങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്നു.

ജീവിതഗുണമേന്മയിൽ കേരളം ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും മുന്നിലാണ്. വിദ്യാഭ്യാസപരമായ മികവിന്റെ പിൻബലത്തിൽ പുറംരാജ്യങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പേർ ജോലിചെയ്യുന്നതും മലയാളികളാണ്. വർധിച്ച തോതിൽ വരുന്ന വിദേശപ്പണവും സേവനമേഖലയുടെ വളർച്ചയും കേരളത്തിൽ പുതിയൊരു മധ്യവർഗത്തെ സൃഷ്ടിച്ചു. ഒപ്പം ആഗോളവൽക്കരണം സൃഷ്ടിച്ച കമ്പോളവികാസവും ചേർന്ന് ഏറ്റവും വലിയ ഉപഭോഗസംസ്ഥാനമായി കേരളം മാറി. കെട്ടിട നിർമാണമേഖലയുടെ ത്വരിതവളർച്ചയും വാഹനപ്പെരുപ്പവും കേരളത്തിന്റെ മുഖമുദ്രയായി. നിർമാണമേഖല കാർഷികമേഖലയിൽനിന്ന് പുറന്തള്ളുന്നവർക്ക് താൽക്കാലികമായി തൊഴിൽ നൽകുന്ന ഇടമായി മാറി. ഈ മാറ്റം കൃഷിഭൂമിയുടെ നാശത്തിനും, പരിസ്ഥിതിയുടെ തകർച്ചക്കും, ഭൂമിയുടെ വില ക്രമാതീതമായി ഉയരുന്നതിനും, കൃഷി വ്യാപകമായി ഇല്ലാതാക്കുന്നതിനും ഇടയാക്കി. 1991-92 ൽ 5,41,000 ഹെക്ടർ നെൽകൃഷിയുണ്ടായിരുന്നത് 2015-16 ൽ 1,97,000 ഹെക്ടർ ആയി ചുരുങ്ങി.

കാർഷികമേഖലയിൽ നിന്ന് വ്യാവസായിക, സേവനമേഖലകളിലേക്ക് ജനങ്ങൾ തിരിയുന്നത് സാമ്പത്തികവികാസത്തോടൊപ്പം സംഭവിക്കുന്ന ഒരു സ്വാഭാവിക കാര്യമാണ്. എന്നാൽ കൃഷിഭൂമിയും കാർഷികോൽപാദനവും ഇല്ലാതാക്കിക്കൊണ്ടല്ല ഈ മാറ്റം ഉണ്ടാകേണ്ടത്. ആധുനികവത്കരണത്തിലൂടെ ഉൽപാദനക്ഷമത ഉയർത്തിയും, ഉൽപാദനം വർധിപ്പിച്ചും ആണ് ഈ മാറ്റം സംഭവിക്കേണ്ടത്. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ കൃഷിതന്നെ ഇല്ലാതാകുന്നു എന്നതാണ് പ്രശ്നം. അവശേഷിക്കുന്ന വയലുകളെങ്കിലും സംരക്ഷിക്കണമെന്ന നിലപാടിലേക്ക് ജനപക്ഷനിലപാടുള്ള രാഷ്ട്രീയപ്രസ്ഥാനങ്ങളും സംഘടനകളും എത്തിയത് അങ്ങനെയാണ്.

ഉൽപാദനത്തെക്കാൾ ഉപഭോഗത്തിൽ ഊന്നുന്ന നാടായി കേരളം പരിണമിച്ചതിന്റെ പ്രകടമായ ഉദാഹരണമാണ് വാഹനരംഗത്ത് ദൃശ്യമാവുന്നത്. കേരളത്തിൽ രണ്ടുദശകങ്ങളിലുണ്ടായ വാഹന വർധനവിന്റെ കണക്ക് ചുവടെ കൊടുക്കുന്നു. (അവലംബം: കേരള ഇക്കണോമിക് റിവ്യു)

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

2015-16 ൽ 40826 വാഹനങ്ങളാണ് കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ പുതുതായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്തത്. ഇതിൽ 14582 എണ്ണം സ്വകാര്യ കാറുകളാണ്. 1998-99 ൽ 10268 വാഹനങ്ങൾ ആകെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തപ്പോൾ 521 മാത്രമായിരുന്നു കാറുകൾ.

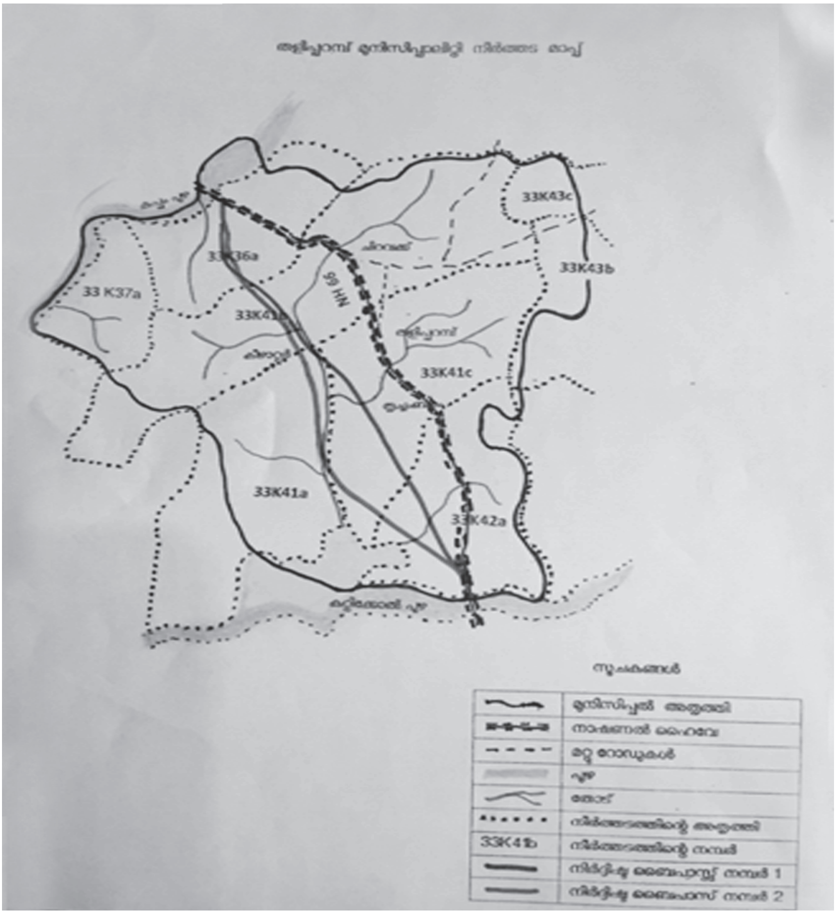
വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന്റെ തോത് ക്രമാതീതമായതോടെ നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ സുഗമമായ ഗതാഗതത്തിന് മതിയാകാതെ വന്നിരിക്കുന്നു. റോഡുകളുടെ വീതികൂട്ടുന്നതും പുതിയ റോഡുകൾ നിർമിക്കേണ്ടി വരുന്നതും അതുകൊണ്ടാണ്. കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതി അനുസരിച്ച് ഒരുവിധത്തിലും കുന്നുകൾ ഇടിക്കാതെയും വയലുകൾ നികത്താതെയും റോഡ് വികസനം സാധ്യമല്ല എന്ന് വ്യക്തം. അപ്പോൾ ഈ സങ്കീർണാവസ്ഥയെ എങ്ങനെ മറികടക്കാനാവും? നാല് കാര്യങ്ങളാണ് ജനപക്ഷവും സ്ഥായിയുമായ വികസനകാഴ്ചപ്പാടിൽ നിന്നുകൊണ്ട് നിർദേശിക്കാനുള്ളത്.

1. പൊതുഗതാഗതം ശക്തിപ്പെടുത്തിയും ശാസ്ത്രീയമാക്കിയും സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കേണ്ട സാഹചര്യം പരമാവധി കുറയ്ക്കുക.
2. സ്വകാര്യവാഹനപ്പെരുപ്പത്തെ വിവിധരീതിയിൽ നിയന്ത്രിക്കുക. നികുതികൾ, ഫീസുകൾ, സമയനിയന്ത്രണം, പ്രവേശനം, വഴി തിരിച്ചുവിടൽ. ഇവയൊക്കെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താം.
3. റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ മറ്റ് മാർഗങ്ങളില്ലെങ്കിൽ മാത്രമേ വയലുകൾ നികത്താൻ അനുവദിക്കാവൂ.
4. പ്രധാന നഗരങ്ങളിൽ ചെയ്യുന്നതുപോലെ ഫ്ളൈഓവറുകൾ നിർമിക്കുക.

തളിപ്പറമ്പ് നഗരം

13.30 ചതുരശ്രകിലോമീറ്റർ വിസ്തൃതിയും എഴുപതിനായിരത്തോളം ജനസംഖ്യയുമുള്ള നഗരമാണ് തളിപ്പറമ്പ് മുനിസിപ്പാലിറ്റി. നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗം സമുദ്രനിരപ്പിൽനിന്ന് 45 മീറ്റർ ഉയരത്തിലാണ്.

കുന്നും ചരിവും വയലും ഉൾപ്പെട്ട മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെ വടക്ക് ഭാഗം കുപ്പം പുഴയും തെക്ക് ഭാഗം കുറ്റിക്കോൽ പുഴയുമാണ്. വടക്ക് ഭാഗത്തുള്ള കുപ്പം പ്രദേശവും തെക്ക് ഭാഗത്തുള്ള കുറ്റിക്കോലും തെക്ക് പടിഞ്ഞാറുള്ള കൂവോട്ടും പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്തുള്ള കീഴാറ്റൂരും ചുറ്റുമുള്ള സ്ഥലങ്ങളെക്കാൾ താഴ്ന്ന പ്രദേശങ്ങളാണ്. നഗരത്തിൽ ലഭ്യമായ ആകെ വയലുകൾ (229.4 ഹെക്ടർ) ഈ പ്രദേശങ്ങളിലായി വ്യാപിച്ചു കിടക്കുന്നു. വയലിന്റെ ചുറ്റുമുള്ള കുന്നുകൾ ഈ വയലുകൾക്ക് സംരക്ഷണവലയം സൃഷ്ടിക്കുന്നു. പ്രകൃതി കനിഞ്ഞനുഗ്രഹിച്ച നല്ല തണ്ണീർത്തടങ്ങളാണ് ഈ പ്രദേശം. കുപ്പം പുഴയുടെ അഞ്ചു മൈക്രോ വാട്ടർ ഷെഡ്ഡുകളിൽ ഉൾപ്പെട്ടതാണ് ഈ വയലുകൾ. (33K36a, 33K41a, 33K41b, 33K41c, 33K 42a എന്നിവയാണവ)



കുറ്റിക്കോൽ ഭാഗത്ത് വയൽ വിസ്തൃതമാണെങ്കിലും കൂവോട് കീഴാറ്റൂർ ഭാഗത്തെ വയലുകൾക്ക് 100-200 മീറ്റർ വീതി മാത്രമെ ഉള്ളു. കൂവോട്, പുളിമ്പറമ്പ്, പ്ലാത്തോട്ടം പ്രദേശത്തുനിന്നും നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്തുനിന്നും മഴവെള്ളം ഒഴുകിയെത്തുന്നത് ഈ വയൽ ഭാഗത്തേക്കാണ്. പാളയാടു തോട്ടിലൂടെയാണ് നഗരത്തിൽനിന്നുള്ള ജലം ഒഴുകി ഈ പ്രദേശത്തു എത്തിച്ചേരുന്നത്. ഈ തോട് കീഴാറ്റൂർ, കൂവോട് ഭാഗത്തുകൂടി ഒഴുകി കുറ്റിക്കോൽ പുഴയിൽ ചെന്ന് ചേരുന്നു. തൃച്ഛംബരം ഏഴാംമൈൽ ഭാഗത്ത് നിന്നുള്ള മഴവെള്ളവും രണ്ട് അരുവി കളിലൂടെ ഈ തോട്ടിലേക്കാണ് എത്തിച്ചേരുന്നത്. ജൂൺ, ജൂലായ്, ആഗസ്ത് മാസങ്ങളിൽ കൂവോട്-കീഴാറ്റൂർ വയൽപ്രദേശം പൂർണ മായിത്തന്നെ വെള്ളത്തിന്നടിയിലാണ്. ഏകദേശം ഒന്നര മീറ്റർവരെ ഉയരത്തിലെത്തും ജലനിരപ്പ്. പ്ലാത്തോട്ടം, കൂവോട്, നഗരഭാഗങ്ങളിലെ ഭൂഗർഭജലവിതാനത്തെ ഈ വയൽ പ്രദേശം വലിയതോതിൽ സ്വാധീ നിക്കുന്നു എന്ന് വ്യക്തമാണ്. കടുത്ത വേനൽക്കാലത്തും വയലിന് ഇരുഭാഗത്തുമുള്ള കരപ്രദേശങ്ങളിലെ കിണറുകളിൽ ജലം സുലഭ മാണ്. ഇതു കൂടാതെ വർഷം മുഴുവൻ ജലം ലഭ്യമാകുന്ന കരഭാഗ ത്തുള്ള 16 കുളങ്ങളും വയലുകളിൽ ജലസേചനത്തിനായി തീർത്ത അൻപതോളം ചെറുകുളങ്ങളും ഇവിടെയുണ്ട്. വേനലിൽ നഗരപ്രദേ ശത്ത് ജലക്ഷാമം അനുഭവിക്കുമ്പോൾ ടാങ്കർലോറിയിൽ കുടിവെള്ള മെത്തിക്കാൻ ആശ്രയിക്കുന്നത് ഈ പ്രദേശത്തെ ജലസ്രോതസ്സുകളെ യാണ്. ചെറു വിസ്തൃതിയിലുള്ള ഇവിടത്തെ വെള്ളക്കെട്ടും കൃഷിയും വരൾച്ചയുമെല്ലാം ചേർന്ന് സവിശേഷമായ ഒരു ജൈവവ്യൂഹവും ഇവിടെ രൂപപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

നഗരസഭയിലെ കൃഷിക്കാരിൽ ഭൂരിഭാഗത്തിന്റെയും കൃഷിയിടങ്ങൾ ഈ പാടശേഖരങ്ങളിലാണ്. 573 കർഷകരുടെ കൈവശമായി 229.4 ഏക്കർ നെൽവയലാണ് ഈ പ്രദേശത്ത് ആകെയുള്ളത്.

	വയൽ വിസ്തൃതി	**കൃഷിക്കാർ**
കീഴാറ്റൂർ	48.9	171
കൂവോട്	89	134
കുറ്റിക്കോൽ	91.5	268

രണ്ടുതവണയാണ് ഈ പ്രദേശത്ത് കൃഷി നടക്കുക. ഒരുതവണ നെല്ലും, വേനലിൽ പച്ചക്കറിയും. ഒരുകാലത്ത് തളിപ്പറമ്പിലെ പച്ചക്കറി വിപണിയിൽ നല്ലൊരു പങ്ക് വഹിച്ചിരുന്നത് ഇവിടുന്നുള്ള ഉൽപന്ന ങ്ങളായിരുന്നു. കർഷകകുടുംബങ്ങളിലെ പുതിയ തലമുറ കാർഷി കേതരമേഖലകളിലേക്ക് തിരിഞ്ഞതോടെ കൃഷിഭൂമി തരിശിടുന്ന പ്രവണത വർധിച്ചിരുന്നെങ്കിലും, സർക്കാർ നിർദേശവും പ്രാദേശിക

ഭരണകൂടത്തിന്റെ ഇടപെടലും കൂടിയായപ്പോൾ അടുത്തകാലത്തായി നെൽകൃഷി കാര്യമായി വർധിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കുറ്റിക്കോൽ പുഴയുടെ സമീപമുള്ള വയൽപ്രദേശം മുറിച്ചാണ് നിലവിൽ ദേശീയപാത കടന്നുപോകുന്നത്. അതിന്നിരുപുറവും തെങ്ങ് നടുവാനും കെട്ടിടങ്ങൾ പണിയാനും മണ്ണിട്ടുനികത്തി ഭൂമിയുടെ സ്വഭാവത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഹൈവേക്ക് നിലവിൽ 20-30 മീറ്റർ വീതിയാണുള്ളത്. കുറ്റിക്കോൽ മുതൽ ഏഴാംമൈൽ വരെ പാതക്കിരുവശവും പാതയോട് ചേർന്ന് നിർമിതികളേറെയില്ല. എന്നാൽ ഏഴാം മൈൽ തൃച്ഛംബരം പ്രദേശം, നഗരം വ്യാപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രദേശ മാണ്.

ഹൈവേക്കും വയൽ പ്രദേശത്തിനുമിടയിലുള്ള കൂവോട്, പ്ലാത്തോട്ടം, പൂക്കോത്ത് തെരുപ്രദേശങ്ങൾ ജനസാന്ദ്രതകൂടിയ പ്രദേശങ്ങളാണ്. നഗരത്തിലെ റസിഡൻഷ്യൽ ഏരിയ ആയി വികസിക്കുന്ന ഇവിടം വേനലിൽ കടുത്ത ജലക്ഷാമം അനുഭവിക്കുന്ന പ്രദേശം കൂടിയാണ്. പലരും കുടിവെള്ളത്തിനായി ആശ്രയിക്കുന്നത് കുഴൽക്കിണറുകളെയാണ്. ഇരുനൂറോളം കുഴൽക്കിണറുകളാണ് ഇപ്പോൾ ഇവിടെയുള്ളത്. ജപ്പാൻ കുടിവെള്ളപദ്ധതിയുടെ സൗകര്യം അടുത്തകാലത്ത് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

ഗതാഗതം

കുറ്റിക്കോൽ മുതൽ കുപ്പം വരെ തളിപ്പറമ്പ് നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്തുകൂടെ കടന്ന് പോകുന്ന ദേശീയപാതയാണ് ബൈപ്പാസ്സ് വഴി മറികടക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. നിലവിൽ 25000 മുതൽ 40000 വരെ വാഹനങ്ങൾ ഇരുഭാഗത്തുമായി അതിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നു. വാഹനങ്ങളിൽ മൂന്നിലൊന്ന് ഭാഗത്തോളം കാറുകളാണ്. നഗരഭാഗത്ത് അടുത്തകാലംവരെ തുടരെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ റോഡിൽ ഡിവൈഡറുകൾ സ്ഥാപിക്കുകയും ഗതാഗത സംവിധാനത്തിൽ ചില മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുകയും ചെയ്തപ്പോൾ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് ചെറിയ ശമനമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്.

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

	12.1.18 (വെള്ളി)	PCU Value	14.1.18 (ഞായർ)	PCU Value
ബസ്	3174	11109	1515	5302
കാർ	8930	8930	8981	8981
ലോറി	1638	5943	745	2608

ഇരുചക്രവാഹനം	10932	5456	8796	4398
ഓട്ടോ	7516	6029	4947	3958
ജീപ്പ് മിനിലോറി	2607	5735	1103	2427
ആകെ	**34857**	**43202**	**26087**	**27674**

(എല്ലാ വാഹനങ്ങളെയും കാറുകളായി കണക്കാക്കിയാൽ ഉണ്ടാവുന്ന എണ്ണമാണ് പാസ്സഞ്ചർ കാർ യൂണിറ്റ് വാല്യൂ. PCU Value)

തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ്സ്

ബൈപ്പാസ്സിന്റെ രണ്ടു സാധ്യതകളാണ് ഹൈവേ അതോറിറ്റി പരിശോധിച്ചതായി മനസ്സിലാക്കുന്നത്. 1) കുറ്റിക്കോൽ മുതൽ കൂവോട് -പ്ലാത്തോട്ടം - മാന്ധംകുണ്ട് വഴി കുപ്പംവരെ 2). കുറ്റിക്കോൽ-കൂവോട് -കീഴാറ്റൂർ വഴി കുപ്പംവരെ. ഇതു കൂടാതെ നിലവിലുള്ള ഹൈവേ വികസിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സാധ്യതയും പരിശോധിക്കപ്പെടണമെന്നാണ് പരിഷത്തിന്റെ അഭിപ്രായം. അവ മൂന്നും താരതമ്യം ചെയ്യുന്നതിലേക്കായി ഓരോന്നിന്റെയും പാരിസ്ഥിതികവും സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ വശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

1. കുറ്റിക്കോൽ-പ്ലാത്തോട്ടം-കുപ്പം

5.47 കി മീ നീളമുള്ള റോഡായിരിക്കുമിത്. റോഡു നിർമാണത്തിന്, ആകെ ഏറ്റെടുക്കേണ്ട 26.17 ഹെക്ടർ ഭൂമിയിൽ, 17.48 ഹെക്ടർ സ്വകാര്യ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള കരഭൂമിയാണ്. കുറ്റിക്കോൽ, മാന്ധംകുണ്ട് ഭാഗങ്ങളിലുള്ള 8.19 ഹെക്ടർ തണ്ണീർത്തടം നികത്തേണ്ടിവരും. ജനവാസമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ കൂടി കടന്നുപോകുന്നതിനാൽ വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും ഏറെയും പൊളിച്ചുനീക്കേണ്ടി വരിക ഈ അലൈൻമെന്റിലാണ്. 116 വീടുകളും 4 വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങളും ഇതിൽപെടും. ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നതും കിടപ്പാടം മാറ്റുന്നതും പ്രദേശവാസികളുടെ എതിർപ്പ് വിളിച്ചുവരുത്തിയേക്കാം. എന്നാൽ അത്തരത്തിലുള്ള സംഘടിതഎതിർപ്പുകൾ ഒന്നും സർവെ നടക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനും പുനരധിവാസത്തിനും വേണ്ട ചെലവുകൾ മാറ്റി നിർത്തിയാൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞചെലവിൽ നിർമാണം സാധ്യമാകുക ഈ വഴിക്കാണ്.

2. കുറ്റിക്കോൽ-കൂവോട്-കീഴാറ്റൂർ

ഇപ്പോൾ ഹൈവേ അതോറിറ്റി അംഗീകരിച്ച് ആദ്യവിജ്ഞാപനം ഇറക്കിയ അലൈൻമെന്റ് ഇതാണ്. ജനവാസം കുറഞ്ഞ പ്രദേശത്തു കൂടി 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 തണ്ണീർത്തടമോ ആണ്.

ഏറ്റെടുക്കേണ്ട പുരയിടങ്ങൾ 7.22 ഹെക്ടർ ആണ്. 30 വീടുകളും 4 വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങളും 4 ഷെഡ്ഡുകളുമാണ് പൊളിച്ചുനീക്കേണ്ടി വരിക. കടന്നുപോകുന്ന ഭാഗത്തിലേറെയും തണ്ണീർത്തടങ്ങളാണ് എന്നതാണ് ഈ അലൈൻമെന്റിന്റെ മുഖ്യസവിശേഷത. കുറ്റിക്കോൽ ഒഴിച്ച് ബാക്കി ഭാഗങ്ങളിലെ വയൽ വളരെ വീതികുറഞ്ഞതായതിനാൽ അവിടങ്ങളിലെ-കൂവോട്-കീഴാറ്റൂർ പ്രദേശങ്ങളിലെ വയൽ പൂർണ മായി ഇല്ലാതാകും.

മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ തളിപ്പറമ്പ്, പുളിമ്പറമ്പ്, കൂവോട്, പ്ലാത്തോട്ടം പ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്നെല്ലാം വെള്ളം ഒഴുകിയെത്തുകയും സംഭരിക്കയും ചെയ്യുന്നതാണീ വയലുകൾ. വടക്കും, കിഴക്കും, പടിഞ്ഞാറുമുള്ള ഉയരംകൂടിയ കുന്നിൻപ്രദേശത്തെ വെള്ളംകൂടി ഈ വയലുകളിൽ ഒഴുകി എത്തുന്നു. തന്മൂലമുണ്ടാകുന്ന പാരിസ്ഥി തികപ്രശ്നങ്ങളാണ് പഠനവിധേയമാകേണ്ട ഒരു കാര്യം. മഴക്കാലത്ത് ഈ പ്രദേശത്തേക്ക് ഒഴുകിയെത്തുന്ന വെള്ളം പൂർണമായിത്തന്നെ കുറ്റിക്കോൽ പുഴയിലേക്ക് ഒഴുക്കുകയാണോ ചെയ്യുക? അതിനുള്ള സംവിധാനം എന്തൊക്കെയായിരിക്കും? വെള്ളം പൂർണമായി പുഴയിലേക്ക് ഒഴുക്കിക്കളയുകയാണെങ്കിൽ ഈ പ്രദേശത്തെയും സമീപദേശങ്ങളിലെയും വാട്ടർ ടേബിളിൽ എന്തു വ്യത്യാസം വരും? വയൽ നികത്തപ്പെടുന്നത് ഈ പ്രദേശത്തെ ജലസമൃദ്ധിയെ എങ്ങനെ ബാധിക്കും? എന്നീ കാര്യങ്ങൾ വിശദമായിത്തന്നെ പഠനവിധേയ മാക്കേണ്ടതുണ്ട്. നിർദിഷ്ടബൈപ്പാസ്സ് പൂർത്തിയായതിനുശേഷം വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം തൃപ്തികരമാകാ തിരിക്കയോ തടസ്സപ്പെടുകയോ ചെയ്യുന്നുവെന്ന് കരുതുക. സമീപ കരപ്രദേശങ്ങൾ വെള്ളക്കെട്ടിന്റെ ദുരിതം അനുഭവിക്കേണ്ടിവരും എന്നുള്ള കാര്യം ഉറപ്പാണ്.

സമീപസ്ഥലങ്ങളേക്കാൾ ഏറെ താഴ്ന്നുകിടക്കുന്ന ഈ വയലിൽ ക്കൂടി റോഡ് പണിയാൻ ചുരുങ്ങിയത് മൂന്നരമീറ്റർ എങ്കിലും വയൽ മണ്ണിട്ട് ഉയർത്തേണ്ടിവരും. 6 കി.മീ റോഡിൽ നാലര കിലോമീറ്ററും ഈ വിധം മണ്ണിട്ട് ഉയർത്തേണ്ടുന്ന പ്രദേശമാണ്. റോഡ് നിർദേശിക്ക പ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് 45 മീറ്റർ വീതിയിലാണ്. അത്രയും വീതിയിലാണ് (ചുവടെ കൂടുതൽ വിസ്തൃതിയിൽ വേണം) മണ്ണിടുന്നതെങ്കിൽ തന്നെ 6,48,000 ക്യു മീ, അഥവാ 1,30,000 ലോഡ് മണ്ണാണ് വേണ്ടിവരിക. എവിടുന്നാണ് ഇത്രയും മണ്ണ് കൊണ്ടുവരിക? ഹൈവേ നിർമാണത്തിനിടയിൽ ഇത്രയും മണ്ണ് മറ്റിടങ്ങളിൽ നിന്ന് ലഭ്യമാണോ? അതോ ഇതിനായി പ്രത്യേകം കുന്നുകൾ ഇടിക്കേണ്ടി വരുമോ? എങ്കിൽ അതിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം? പ്രഥമദൃഷ്ട്യാതന്നെ പാരിസ്ഥിതികമായി ഏറെ സവിശേഷതകളുള്ള ഈ പ്രദേശം പാടെ മാറ്റി മറിക്കാൻ

തീരുമാനിക്കുന്നെങ്കിൽ വിശദമായ പാരിസ്ഥിതികപഠനം അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ് എന്നാണിത് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്.

ഹൈവേ നിർമാണത്തിന് വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവും പരിശോധനാവിധേയമാക്കണം. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഇവിടെ അധികം പണം ചെലവഴിക്കേണ്ടിവരില്ല. കാരണം വയലുകൾക്ക് മാർക്കറ്റ് വില കുറവാണെന്നതിനാൽ. (നെൽവയൽ പരിവർത്തനം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രണമാണ് അതിന്റെയും കാരണം). എന്നാൽ റോഡ് നിർമാണത്തിനായി ഭൂമി പാകപ്പെടുത്തിയെടുക്കുന്നതിൽ വലിയ തുക ചെലവഴിക്കേണ്ടിവരുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. അര കി. മീ. കൂടുതൽ റോഡ് പണിയേണ്ടിവരുമെന്നതിനാൽ ആ നിലയിലും ചെലവ് വർധിക്കും. ദീർഘകാലത്തിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികളും കൂടുതൽ വേണ്ടിവരിക ഇവിടെയായിരിക്കും.

നഗരത്തിന്റെ ഭാഗമെങ്കിലും കൃഷിയും കൃഷിക്കാരും ഗ്രാമീണാന്തരീക്ഷവും പരിപാലിക്കപ്പെടുന്ന പ്രദേശങ്ങളാണ് കൂവോട്, കീഴാറ്റൂർ പ്രദേശങ്ങൾ. അതിന്റെ രാഷ്ട്രീയസ്വഭാവം ഈ ഗ്രാമീണതയുടെ പ്രതിഫലനമാണ്. പുരോഗമന രാഷ്ട്രീയ സാംസ്കാരികപ്രവർത്തനങ്ങൾ നല്ലരീതിയിൽ നടക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളാണിത്. എന്നാൽ പ്രദേശം ബൈപ്പാസ്സിനായി തുറക്കപ്പെടുന്നതോടെ ഇരുഭാഗത്തുമുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ റിയൽഎസ്റ്റേറ്റ് മാഫിയകൾ കൈവശപ്പെടുത്താനാണ് സാധ്യത. പ്രദേശമാകെ വാണിജ്യകേന്ദ്രങ്ങളാകുന്ന പ്രക്രിയയും ഇതോടെ ആരംഭിക്കും. അവശേഷിക്കുന്ന വയലുകളും ഗ്രാമാന്തരീക്ഷവും ഒപ്പം പുരോഗമന സാംസ്കാരികാന്തരീക്ഷവുമെല്ലാം അപ്രത്യക്ഷമാകുന്നതിലേക്കാണ് അത് നയിക്കുക. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ചാല ബൈപ്പാസ് നൽകുന്ന അനുഭവപാഠം നമ്മുടെ മുൻപിലുണ്ട്.

ഈ സാധ്യത പരിഗണിച്ചുകൂടെ?

മേൽ പറഞ്ഞ രണ്ട് അലൈൻമെന്റുകൾ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന്റെയും കൃഷിഭൂമി നഷ്ടമാകുന്നതിന്റെയും പേരിൽ പ്രാദേശികമായ എതിർപ്പുകളെ നേരിടുന്നു. രണ്ടാമത്തേത് അവയ്ക്ക് പുറമെ കടുത്ത പാരിസ്ഥിതികമായ ആഘാതവും സൃഷ്ടിക്കുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് നിലവിലുള്ള ഹൈവേ തന്നെ വീതി കൂട്ടി നഗരഭാഗത്ത് ഒരു ഫ്ളൈഓവറിന്റെ സാധ്യത പരിഗണിക്കണമെന്ന ആവശ്യം ഉയരുന്നത്.

ഹൈവേക്ക് 1975 ൽ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് 30 മീറ്റർ വീതിയിലാണ്. തളിപ്പറമ്പ് നഗരത്തിൽ തന്നെ 20-30 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഇപ്പോൾ റോഡുണ്ട്. നഗരത്തിലെ കെട്ടിടങ്ങളുടെ ബാഹുല്യമാണ് അവിടെ വീതികൂട്ടുന്നതിന് തടസ്സം. എന്നാൽ നഗരത്തിരക്ക് ആരംഭിക്കുന്ന ഏഴാംമൈൽ മുതൽ ലൂർദ് ഹോസ്പിറ്റൽ സമീപം വരെ 10 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഒരു ഫ്ളൈഓവർ തീർത്താൽ പൊളിച്ചു നീക്കേണ്ട കെട്ടിട

ങ്ങളുടെ എണ്ണം വളരെ കുറയ്ക്കാനാകും. താഴെയും മുകളിലും രണ്ടുവരി വീതം പാതകളായി, ഫ്ളൈഓവറും നിലവിലുള്ള പാതയെയും ഉപയോഗപ്പെടുത്താം. രാജ്യത്തെ പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെല്ലാം ഈ വിധമാണ് ഗതാഗത വികസനം നടക്കുന്നത്. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ കേരളമാകെ നഗരസമാനമാകുന്ന ഈ ഘട്ടത്തിൽ ഈ വിധത്തിൽ മുകളിലോട്ടുള്ള വികസനം എന്നത് ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.

നവീകരിക്കുന്ന 5.50 കി.മീ. ഹൈവേയിൽ 2.1 കി.മീ.യാണ് ഫ്ളൈഓവർ നിർമിക്കേണ്ടി വരിക. ഹൈവേ വികസനത്തിനായി 10.33 ഹെക്ടർ ഭൂമി മാത്രമേ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായി വരികയുള്ളു. 30 വീടുകൾ മാത്രമാണ് നഷ്ടമാവുക. 39 വാണിജ്യസ്ഥാപനങ്ങളും. ഇതിൽ 24 കെട്ടിടങ്ങളും 13 വീടുകളും 50 വർഷത്തിനും മീതെ പഴക്കമുള്ളവയാണ്. നഗരവികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഇത്തരം പൊളിച്ചുമാറ്റലും പുനരധിവാസവും സാധാരണമായ സംഗതിയാണ്. മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം ഉറപ്പാക്കിയാൽ വലിയ എതിർപ്പില്ലാതെ റോഡ് വികസനം സാധ്യമാക്കാവുന്നതാണ്. കട നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കായി നഗരസഭതന്നെ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് നിർമിച്ചുകൊടുക്കുന്ന കാര്യവും പരിഗണിക്കണം.

ഫ്ളൈഓവർ നിർമാണത്തിന് ചെലവേറും എന്ന വാദമുണ്ട്. ഹ്രസ്വകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നോക്കുമ്പോൾ ഒരുപക്ഷെ അത് ശരിയാവാം. എന്നാൽ ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ലാഭകരമാണെന്നു കാണാം. 50 കൊല്ലത്തേക്ക് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ വേണ്ടിവരില്ല എന്നതുതന്നെ കാരണം.

ബദൽ നിർദേശമുള്ള മൂന്ന് അലൈൻമെന്റുകളുടെയും താരതമ്യം ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

നിർദേശം	ആകെ ദൂരം KM	ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ആകെ ഭൂമി ഹെക്ടർ	തണ്ണീർത്തടം 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 ഗതാഗതത്തിരക്ക് കുറയ്ക്കാനുള്ള മറ്റ് സാധ്യതകളും നാം പരിശോധിക്കണം. പിലാത്തറ-പഴയങ്ങാടി -വളപട്ടണം റോഡിലെ മേൽപ്പാലം പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ ഒട്ടേറെ വാഹനങ്ങൾക്ക് ഈ പാത ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയും. ദൂരക്കുറവ്,

കയറ്റക്കുറവ് എന്നീ കാരണങ്ങളാൽ തളിപ്പറമ്പ് സ്പർശിക്കേണ്ടാത്ത നല്ലൊരു ശതമാനം വാഹനങ്ങളും സ്വമേധയാ ആ വഴി പോകാനാണ് സാധ്യത. താഴെ പറയുന്ന റോഡുകൾ അത്യാവശ്യഘട്ടങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കാനാവും.

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

മറ്റ് അനുഭവങ്ങൾ

വിശദമായ പാരിസ്ഥിതികപഠനങ്ങൾ നടത്താതെ കോടികൾ ചെല വഴിച്ച് നടത്തിയ പല പദ്ധതികളും ഉപയോഗരഹിതമായും വിനാശകര മായും മാറിയ ഒട്ടേറെ അനുഭവങ്ങൾ കേരളത്തിലുമുണ്ട്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ പഴശ്ശി പദ്ധതിയും കാട്ടാമ്പള്ളി സ്പിൽവേയും ഉദാഹരണ ങ്ങൾ. പ്രദേശത്തെ നീരൊഴുക്ക് പരിശോധിക്കാതെ റോഡുകൾ വികസിപ്പിച്ചതിന്റെ ഫലമാണ് തിരുവനന്തപുരവും എറണാകുളവും പോലുള്ള പ്രധാന നഗരങ്ങൾപോലും തുടർമഴ ലഭിക്കുമ്പോൾ നിശ്ചലമാകുന്നതിന്റെ കാരണം. പദ്ധതി ആസൂത്രണവും നിർവഹ ണവും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെയും വികസനം എത്തിക്കുന്ന സ്വകാര്യ നിർവഹണ ഏജൻസികളെയും മാത്രം ഏൽപിച്ചതിന്റെ ഫലമാണവ. ഇത്തരം അനുഭവം ഇവിടെ ആവർത്തിച്ചു കൂടാ. വികസനപ്രവർത്ത നത്തിൽ ജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായങ്ങളും പരിഗണിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

വികസനവും ജനപക്ഷരാഷ്ട്രീയവും

നാടിന്റെ വികസനം ഏവരുടെയും മുദ്രാവാക്യമാണ്. സമൂഹത്തിന്റെ ആവശ്യവുമാണ്. എന്നാൽ വികസനത്തെ കുറിച്ചുള്ള കാഴ്ചപ്പാട് എല്ലാവർക്കും ഒരുപോലെയല്ല. സമ്പത്തുത്പാദനം, ജനങ്ങളുടെ തൊഴിൽ ലഭ്യതയിലും വരുമാനത്തിലുമുണ്ടാകുന്ന വർധനവ്, വിദ്യാ ഭ്യാസം-ആരോഗ്യം-പാർപ്പിടം തുടങ്ങി അടിസ്ഥാനാവശ്യങ്ങളുടെ ലഭ്യത, റോഡുൾപ്പെടെയുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ, ഉപഭോഗ സാധനങ്ങളുടെ ലഭ്യതയും അവ ഉപയോഗിക്കാനുള്ള സൗകര്യവും, സാംസ്കാരികാന്തരീക്ഷം തുടങ്ങി വിവിധഘടകങ്ങൾ വികസനത്തി നുണ്ട്. ഇതിൽ ഏതിനൊക്കെയാണ് മുൻഗണന നല്കേണ്ടതെന്നത് നമ്മുടെ രാഷ്ട്രീയ കാഴ്ചപ്പാടിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് തീരുമാനി ക്കപ്പെടുക. ജനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാന ജീവിതാവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റു കയും തൊഴിൽ ലഭ്യതയും വരുമാനവും സ്ഥായിയായി ലഭ്യമാക്കുക യുമാണ് ജനപക്ഷരാഷ്ട്രീയം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നവരുടെ ലക്ഷ്യമാ വേണ്ടത്. ഉപഭോഗാവശ്യങ്ങൾ വിപുലപ്പെടുത്തുന്നതിലും അതിൻമേൽ

വരുന്ന കച്ചവട സാധ്യതകളിലും അടിസ്ഥാന സൗകര്യത്തിലുമാണ് സമ്പന്നവർഗത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നവർ ഊന്നുക. ഒരു കൂട്ടർ പരിസ്ഥിതിയെ കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടുള്ള വികസനത്തിനായി നിലകൊള്ളുന്നു. മറുകൂട്ടർ പ്രകൃതിവിഭവങ്ങൾ പരമാവധി ചൂഷണം ചെയ്തുകൊണ്ടേ വികസനം സാധ്യമാകൂ എന്നും അതിനാൽ പരിസ്ഥിതിക്കു വേണ്ടി വാദിക്കുന്നത് തന്നെ വളർച്ചയെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതാണെന്നും കരുതുന്നു. ഭൂമി അടിസ്ഥാനപരമായി ഒരു ഉത്പാദന ഉപാധിയായി ഒരു പക്ഷം കണക്കാക്കുമ്പോൾ മറുപക്ഷം അതിനെ കമ്പോള സാധ്യതയുള്ള ചരക്കായി കാണുന്നു. യഥാർഥത്തിൽ ഈ കാഴ്ചപ്പാടിലെ വൈരുധ്യമാണ് രാഷ്ട്രീയത്തെ ഇടതും വലതുമായി വേർതിരിക്കുന്നത്. ഇടതുപക്ഷത്തിന് മേൽക്കൈ ഉള്ള കേരളവും വലതു പക്ഷത്തിന് മേൽക്കൈ ഉള്ള ഗുജറാത്തും രണ്ട് വികസന മാതൃകകളാകുന്നത് അക്കാരണത്താലാണ്.

നവലിബറലിസത്തിന്റെ ഈ കാലത്ത് ഉപഭോഗത്വരയിൽ അഭിരമിക്കുന്ന ഒരു മധ്യവർഗം കേരളത്തിൽ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതിനാൽ സമ്പന്നവർഗം മുമ്പോട്ടുവയ്ക്കുന്ന വികസനകാഴ്ചപ്പാട് സമൂഹത്തിന്റെ പൊതുബോധമാക്കിമാറ്റാൻ വളരെ എളുപ്പത്തിൽ അവർക്ക് സാധിച്ചു. എത്ര അരിയും പച്ചക്കറിയും ഉത്പാദിപ്പിക്കാനാവും എന്നതിനേക്കാൾ ഭൂമിക്ക് എത്രകൂടുതൽ വിലമതിക്കും എന്ന ഉത്കണ്ഠ അതിന്റെ ഭാഗമാണ്. ജീവനോപാധികളും ആരോഗ്യകരമായ ജീവിതാന്തരീക്ഷവും നിലനിർത്തുന്നതിനെക്കാളും കെട്ടിടങ്ങളും ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളും വികസനത്തിന്റെ ചിഹ്നമാവുന്നതും അതുകൊണ്ട് തന്നെ. ദീർഘകാലത്തേക്ക് നോക്കാതെ ഉടൻ ഉണ്ടാകുന്ന നേട്ടങ്ങളിൽ ആകൃഷ്ടരാകുന്നതിന്റെയും അതിനായി വാദിക്കുന്നതിന്റെയും കാരണവും മറ്റൊന്നല്ല.

തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ്സ് ഏതുവഴി വേണമെന്ന ചർച്ചയിൽ ഈ രാഷ്ട്രീയം കൃത്യമായി ഉൾച്ചേർന്നിരിക്കുന്നു. അതിനാൽ ബൈപ്പാസ്സ് ആവശ്യമാണെന്ന് അംഗീകരിക്കുമ്പോൾ തന്നെ, അത് ഏതുവഴി വേണമെന്ന് നിശ്ചയിക്കുന്നത് വിശദമായ പാരിസ്ഥിതിക-സാമ്പത്തിക പഠനത്തിന്റെയും ദീർഘകാലത്തേക്കുള്ള പരിഗണനയുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിലാവണം. അത് സംബന്ധമായ കൂടുതൽ വിവരങ്ങൾ പൊതുസമൂഹത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടാവണം. ഉദ്യോഗസ്ഥ സംവിധാനത്തിനും കരാർ ഏജൻസികൾക്കും അക്കാര്യത്തിൽ താല്പര്യമുണ്ടാകണമെന്നില്ല. ജനപക്ഷത്തു നിലയുറപ്പിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയപ്രസ്ഥാനങ്ങളും സംഘടനകളുമാണ് അതിനായി യത്നിക്കേണ്ടത്. നാടിന്റെ സുസ്ഥിരവികസനം ഉറപ്പ് വരുത്താനും പ്രദേശത്തെ സാധാരണജനങ്ങളുടെ ഐക്യം ഊട്ടി ഉറപ്പിക്കാനും

അതിലൂടെ സാധ്യമാകും. ഇന്ന് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ ചേരികളിൽനിന്ന് വാശിപിടിക്കുന്നവർ അത്തരത്തിലൊരു സമവായത്തിലേക്കെത്തണമെന്നാണ് ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്തിന്റെ അഭിപ്രായം.

♦♦♦

മലയാളം	Malayalam
തളിപ്പറമ്പ് ബൈപ്പാസ്	Thalipparamb bypass
ബദൽ നിർദേശങ്ങൾ	Badal nirdeshangal
ഒന്നാം പതിപ്പ്	First Edition
മാർച്ച് 2018	March 2018
പ്രസാധനം, വിതരണം :	Published & Distributed by :
കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്	Kerala Sasthra Sahithya Parishath
തൃശ്ശൂർ - 680004	Thrissur - 680004
ഇ - മെയിൽ :	E - Mail :
publicationkssp@gmail.com	publicationkssp@gmail.com
അച്ചടി :	Printed at :
തെരേസ്സ ഓഫ്സെറ്റ് പ്രിന്റേഴ്സ്,	Theressa offset printers,
അങ്കമാലി	Angamali

വില : 5.00

KSSP 2394 I E Mar 2018 Dy1/8 4K 500 LL 2/18