

हलक्या रेल्वेचा जड पाऊलखुणा

केरळमधील लाईट रेलसाठी अधिग्रहणासाठी निश्चित केलेल्या जमिनीचा एक भाग पाणथळ जागा आहे

पुलाप्रे बालकृष्णन

हलकी रेल्वे हे आधुनिकतेचे प्रतीक आहे जे समाजाच्या स्थापनेच्या व्यर्थतेला नक्कीच आकर्षित करेल. हे कमी स्पष्ट आहे की ते कोणत्या किंमतीवर येऊ शकते. हे केवळ एक स्थापित करण्याचा अग्रिम खर्च नाही तर लपलेला पर्यावरणीय परिणाम देखील आहे, जो भूगोल आणि प्रकल्पाच्या प्रसारानुसार खूप बदलू शकतो. एका हलक्या रेल्वे प्रकल्पाला केरळ सरकारशी अनुकूलता मिळाली आहे. हे अद्वितीय विक्री प्रस्ताव आहे, वरवर पाहता, हे आहे की यामुळे राज्याच्या दोन टोकांमधील प्रवासाचा वेळ खूप कमी होईल, म्हणजे दक्षिणेकडील तिरुअनंतपुरम चे राजधानीशहर आणि त्याच्या उत्तरेकडील कासारगोड शहर. आतापर्यंत या प्रकल्पावर बहुतेक पर्यावरणीय गटांकडून टीका झाली आहे परंतु आर्थिक विचारही आहेत जे त्याच्या इच्छेचा अंदाज घेताना पटलावर आणले पाहिजेत. अर्थव्यवस्था निसर्गात रुजलेली असल्याने आणि आपण पर्यावरणीय खर्चाकडे दुर्लक्ष करू शकत नाही म्हणून हे सांगणे विचित्र वाटू शकते. तथापि, अशी काही उदाहरणे आहेत जेव्हा पर्यायी प्रकल्पांचा पर्यावरणीय परिणाम समान असतो परंतु आर्थिक परतावा लक्षणीय आणि त्याउलट बदलतो.

पर्यावरणीय खर्च

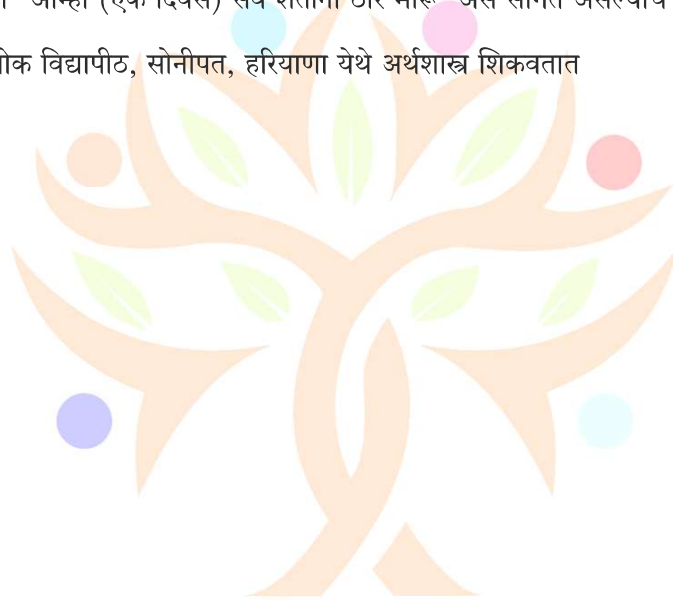
केरळमधील आणखी एका रेल्वे मार्गाचा पर्यावरणीय खर्च काय आहे? येथील जमीन एका अनावश्यक भौगोलिक रचनेची आहे आणि बर् याचदा खडकाळ पृष्ठभाग आहे जो उखडल्यावर कोसळण्याची शक्यता असते. अलीकडच्या काही वर्षांत राज्यभरात झालेल्या विनाशकारी भूस्खलनात दिसून आले आहे की, अवाजवी उत्खनन आणि बांधकामामुळे आधीच मुसळधार पावसाचा धोका निर्माण झाला आहे. त्यामुळे दुसऱ्या रेल्वेचा विचार करताना पहिला विचार मनात येतो, तो प्रकाश असला तरी पृथ्वीच्या पृष्ठभागाच्या स्थैर्यावर त्याचा कसा परिणाम होईल. आतापर्यंत आपण केवळ जमिनीच्या वापराचे परिणाम धोक्यात आले आहेत याचा विचार केला आहे. तथापि, नैसर्गिक भांडवलात केवळ पृथ्वीचा पृष्ठभाग च नाही, तर ती आपल्याला दिलेल्या सेवांचाही समावेश आहे, तर एकूणच परिसंस्थादेखील आहे. या प्रकल्पासाठी अधिग्रहणासाठी निश्चित करण्यात आलेल्या जमिनीचा एक भाग भातशेतीसह पाणथळ जागा असल्याचे निदर्शनास आणून देण्यात आले आहे. हे आपल्याला ध्यानात ठेवायला हवे. धान हे मल्यालींचे मुख्य अन्न आहे. केरळमधील त्याचे उत्पादन अर्ध्या शतकापेक्षा जास्त काळापासून कमी होत आहे. याचा काही भाग आर्थिक घटकांद्वारे स्पष्ट केला जातो परंतु त्यातील काही भाग खात्रीशीर पाणी पुरवठ्याच्या अभावामुळे तसाच आहे. भाताच्या शेतावर बांधकाम आणि कमी होत चाललेल्या पाणवठ्यांच्या दुहेरी त्रासामुळे अन्न सुरक्षेला धोका निर्माण झाला आहे. केरळमधील सध्याच्या सरकारच्या विकास धोरणाला मान्यता प्राप्त आहे. दोन वर्षांपूर्वी कन्नूर जिल्ह्यातील कीझतूरयेथील गावकऱ्यांनी त्यांच्या भातशेतीचा नाश करणार या महामार्ग प्रकल्पाविरोधात केलेली निदर्शने फेटाळून लावली होती. राज्यभरात हलकी रेल्वे बसविण्याच्या योजनेबद्दल नागरिकांची चिंता ऐकण्याची आता संधी आहे, ज्याचे परिणाम अधिक व्यापक असतील.

पर्याय लक्षात घेऊन

सरकारने वाहतूक विकसित करू नये, असे कोणाचेही प्रकरण नाही. मुद्दा असा आहे की त्याने सर्व पर्याय विचारात घेतले पाहिजेत. केरळमध्ये आधीच एक रेल्वे मार्ग आहे जी बहुतेक भागासाठी दोन पदरी आहे. प्रत्येक शहरी कोनर्वेशनमध्ये आंतरराष्ट्रीय विमानतळ आहे. हे रस्त्याने चांगले जोडलेले आहे, राज्यांमधील उच्च रस्ते घनतेपैकी एक आहे. परंतु सर्वात जास्त आश्वासन म्हणजे पाण्यावरून वाहतुकीची शक्यता. सध्या आंतरदेशीय जलमार्गाद्वारे वाहतुकीसाठी एक प्रकल्प चालू आहे. शेवटी, तिरुअनंतपुरमला कासारगोडशी आणि दरम्यानच्या सर्व बंदरांना जोडणाऱ्या समुद्री नौका सेवा विकसित करण्यापासून सरकारला काहीही रोखत नाही. यामुळे जमीन अस्पर्शित राहील.

१९५० च्या दशकात जेव्हा असे मानले जात होते की जमीन सुधारणा त्यांना जमीन पोहोचवतील, तेव्हा शेतकरी यांनी आशा आहे की "आम्ही (एक दिवस) सर्व शेतांची कापणी करू". आता त्यांच्या कृतींद्वारे सत्ताधारी वर्ग त्यांना सत्तेत बसवणाऱ्या कामगारांना "आम्ही (एक दिवस) सर्व शेतांना ठार मारू" असे सांगत असल्याचे दिसते.

पुलाप्रे बालकृष्णन अशोक विद्यापीठ, सोनीपत, हरियाणा येथे अर्थशास्त्र शिकवतात



the_thinking_treet3
THRIVING FOR SUSTAINABLE FUTURE