

To,

Shri Prakash Javadekar,
Hon'ble minister Environment, Forests & Climate Change,
Member Secretary, Standing Committee,
National Board for Wildlife
Indira Pariyavaran Bhawan,
Jorbagh road, Delhi - 110 003

CC: Members of Standing Committee, NBWL

Subject: Appeal to reject the proposed Hubballi-Ankola Railway Line Project (HARP)

We write to you as concerned citizens of India imploring you to reject the ecologically disastrous Hubballi-Ankola Railway line Project (HARP). Recognizing its detrimental impacts, HARP has been rejected multiple times by various statutory government bodies over the last 22 years. Approximately 70% of the 165 km railway line will cut across the Western Ghats (WG), passing through Bedthi Conservation Reserve, close to Dandeli Hornbill Conservation Reserve and the buffer zone of Kali Tiger Reserve, all of which lie in Uttara Kannada (UK) district. HARP would require diversion of 595.64 ha of forest land, 76.64% of which lies in UK.

UK District has a long history of forest loss: In addition to being a UNESCO World Heritage site, the Western Ghats (WG) is among the 10 'hottest' global biodiversity hotspots. Several species of flora and fauna found here are found nowhere else in the world. Yet, in the last century, WG have lost 33,000 sq km of forest. Alarming, nearly 10% (3,300 sq km) of this forest loss has occurred in UK alone! Given this history of massive forest loss, additional deforestation for HARP will result in devastating ecological impacts in UK. The negative impacts of HARP will be magnified given the intensity of human-induced change the region has already witnessed.

Ecological impacts of HARP: UK's forests have been repeatedly punctured by mines, dams, roads, railway lines, power projects and a naval base. HARP will further fragment forests, which can disrupt water cycles, decimate populations of globally unique flora and fauna, increase human-wildlife conflict, and increase the risk of zoonotic diseases. While discussing all the negative consequences is beyond the scope of this document, we highlight a few critical ones.

Implementing the proposed project in the biodiverse WG region will directly impact many plant and animal communities. Losing large, slow-growing hardwood trees will lead to loss of stored carbon and decrease carbon storage potential of the forest. Losing trees will also harm a host of dependent species. For example, projects like HARP will drastically reduce feeding, resting and nesting sites for keystone species such as the Great Pied and Malabar Pied Hornbills. The railway line will also increase opportunities for fast-growing weeds and invasive species (e.g. Lantana) to thrive, which can further harm native tree species.

HARP cuts through a critical wildlife corridor utilized by Endangered Asiatic elephants and Bengal tigers. The railway track will reduce habitat suitability for these wide-ranging species while increasing mortality from collisions; serious concerns for species that already occur at low densities. For less mobile organisms like amphibians and reptiles, the railway line will impede movement resulting in the loss of gene flow, and alter feeding and breeding habitats. This is a serious concern because >90% of amphibians found in the WG occur nowhere else on Earth.

In addition to being treasure troves of diversity, these forests also provide essential ecological services that are critical for human wellbeing, such as climate regulation, recycling freshwater, pollination and soil stability. These services

decrease in fragmented and disturbed forests compared to primary forests. For example, natural 'interior' forests can store 40% more carbon compared to disturbed 'edge forests'. HARP involves felling nearly 2 lakh trees, slope-cutting, blasting, muck-dumping, tunnelling and stream diversions. Together, such destructive activities will reduce large forest patches to small degraded ones, negatively influencing forest and river health, leading to the loss of critical ecological services valued at ~₹ 298 crore/year.

Destroying natural habitats also harms human lives. Devastating landslides due to deforestation and construction have already been recorded from UK in 2009, 2010 and 2018. Further, losing biodiverse natural habitats in areas with high local human densities can increase risk from zoonotic diseases. Kyasanur Forest Disease has already spread to UK from its origins in Shivamogga, and HARP can increase its incidence. HARP will also increase contact with and thus conflict between people and large wildlife such as elephants, resulting in huge losses on both sides.

Ecological damage cannot be mitigated: The Environmental Impact Assessment (EIA) report clearly states that ecological damage caused by HARP is irreversible. Notwithstanding this assessment, the report contradicts itself through an Environmental Management Plan (EMP) that lists mitigation measures lacking in scientific merit, irrelevant to actual impacts and impractical to implement. Despite the well-known fact that forests of WG have evolved from complex interactions between thousands of organisms over millions of years, 'compensatory afforestation' has been proposed to mitigate forest loss. Merely planting trees in a new area will not compensate for the loss of complex ecosystems. The EIA and EMP also underestimates the forest loss. It fails to include forest loss from other project related activities such as building access roads for vehicles, power lines, and workers' settlements.

Overall, mitigation measures fail to address the actual damage to wildlife, both direct (animals killed during construction, operation of the railway line and loss of suitable habitat) and indirect (increased poaching and retaliatory killing). Proposed measures like patrolling to prevent collisions between trains and wild animals, construction of over and under passes, and imposition of speed limits have been unsuccessful in other places. Other measures are simply frivolous and irrelevant. For example, the suggestion to identify and protect hornbill nest trees until chicks leave assumes that sensitive species will continue to nest in areas where dynamiting, felling and other activities will occur. This goes against the known biology of hornbills.

The railway line will pass through regions that experience high rainfall seasonally when the risk from landslides due to soil erosion is extremely high. The proposed railway-line also runs close to 287 streams that will be affected by sedimentation and contamination during construction and operation of the railway line. But, the mitigation measures proposed to counter these impacts are both illogical and unscientific. They fail to recognize that restoring vegetation will take decades, and mere tree planting will not counter soil erosion and landslides, and construction of bridges will not prevent water pollution!

Construction activities and operation of the railway line will result in large scale environmental pollution: air pollution from dust and emissions, noise pollution from blasting, soil and water contamination from waste accumulation, oil leakages and leaching of chemicals. Instead of addressing these major forms of pollution, the EMP focuses on mitigating waste generated by passenger trains plying along this freight only route!

Importantly, we note that the Indian Institute of Science (IISc) is not accredited to conduct EIAs yet the Government of Karnataka (GoK) assigned them this study. Further, a lead author of the EIA alleged "coercion" by GoK to write a favourable report. In spite of such gross procedural violations that invalidate the study, the project proponents continue to cite the report and the unscientific EMP to justify this ecologically disastrous project.

Conclusion: Ecological impacts from HARP are massive, detrimental and cannot be mitigated. Strong arguments can be made against HARP from the socio-economic perspective as well.

1) HARP was meant to transport iron ore from Bellary-Hospet to ports in Uttara Kannada for export. However, the Supreme Court banned export of iron ore from Karnataka. Also, mining in the area is expected to become economically unviable in two decades. Thus, there is no justification for approving HARP.

2) HARP was originally proposed for freight services but now justification for passenger services are being presented. However, the existing Hubballi-Ankola road and the underutilized Castle rock railway line are able to effectively meet existing demands. Thus, the proposed line is redundant.

3) The project will also drain the exchequer, which we cannot afford given the precarious financial situation of Indian Railways and the country's economic downturn due to the ongoing COVID-19 pandemic.

The benefits from HARP are insignificant when compared to its adverse ecological impacts on the landscape and its people. Preserving intact forest ecosystems is the best approach to mitigate the ecological crises we face today: droughts, landslides, water scarcity, zoonotic diseases, global warming, etc. In light of overwhelming scientific evidence, we hope that you will agree with the decision made by many experts to categorically reject the ill-conceived project.

Yours sincerely,
Concerned citizens of India

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಿರಸ್ಕರಿಸಲು ಮನವಿ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಹಾನಿಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಿರಸ್ಕರಿಸಬೇಕೆಂದು ಪರಿಸರಾಸಕ್ತರು ಮನವಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಕಳೆದ 22 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ವಿವಿಧ ಶಾಸನಬದ್ಧ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದಲೇ ಈ ಯೋಜನೆಯು ಹಲವಾರು ಸಲ ತಿರಸ್ಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಒಟ್ಟು 165 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ರೈಲ್ವೇ ದಾರಿಯ ಶೇಖಡಾ 70 ಭಾಗ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಬೇಡ್ಡಿ ಸಂರಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶ, ಮತ್ತು ಕಾಳಿ ಹುಲಿ ಅಭಯಾರಣ್ಯದ 'ಬಫರ್ ಜೋನ್' ಅನ್ನು ಒಳಗೊಂಡು, ದಾಂಡೇಲಿಯ ಹಾರ್ನ್‌ಬಿಲ್ ರಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶದ ತೀರಾ ಸಮೀಪದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತವೆ. ಯೋಜನೆಗೆ 595.64 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶದ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಶೇಖಡಾ 76.64 ಭಾಗವು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ.

ಉತ್ತರಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅರಣ್ಯನಾಶದ ಸುದೀರ್ಘ ಇತಿಹಾಸ: ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟಗಳು ಯುನೆಸ್ಕೋ ಮಾನ್ಯ ಮಾಡಿದ ವಿಶ್ವ ಪಾರಂಪರಿಕ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು, ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ಜಗತ್ತಿನ 10 ಜೀವವೈವಿಧ್ಯದ ಹಾಟ್‌ಸ್ಪಾಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದೆನಿಸಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜೀವಿಸುವ ಹಲವಾರು ಪ್ರಾಣಿ ಮತ್ತು ಸಸ್ಯ ಸಂಕುಲ ಜಗತ್ತಿನ ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲೂ ಕಾಣ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಸಹ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟದ 33,000 ಚದರ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಅರಣ್ಯ ನಾಶವಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದರಲ್ಲೇ ಶೇಖಡಾ 10ರಷ್ಟು (3300 ಚದರ ಕಿಲೋಮೀಟರ್) ಅರಣ್ಯನಾಶವಾಗಿದೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಅರಣ್ಯನಾಶದ ಇತಿಹಾಸವಿದ್ದೂ ಮತ್ತೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗೆ ಸಮ್ಮತಿಸುವುದು ಉತ್ತರಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪರಿಸರ ವಿನಾಶಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಮಾನವ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪದ ನಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತವೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಪರಿಸರದ ಮೇಲಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳು: ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಾಡುಗಳು ಗಣಿಗಾರಿಕೆ, ಅಣೆಕಟ್ಟುಗಳು, ಹೆದ್ದಾರಿ, ರೈಲು ಮಾರ್ಗ, ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರ, ನೌಕಾನೆಲೆಗಳಂತಹ ಹಲವಾರು ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಶಿಥಿಲಗೊಂಡಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಾಡುನಾಶ ಮತ್ತು ಕಾಡುಗಳು ಛಿದ್ರವಾಗುವುದು ನಿಶ್ಚಿತ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನೀರು ಆವಿಯಾಗಿ, ವಾತಾವರಣಕ್ಕೆ ಸೇರಿ, ಮತ್ತೆ ಮಳೆಯಾಗಿ ಸುರಿಯುವ ಜಲಚಕ್ರದಲ್ಲಿ ಏರುಪೇರು, ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾದ ಅಪರೂಪದ ಪ್ರಾಣಿ, ಸಸ್ಯ ಸಂಕುಲದ ನಾಶ, ಮಾನವ-ವನ್ಯಜೀವಿ ಸಂಘರ್ಷದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ, ಮತ್ತು ಪ್ರಾಣಿಗಳಿಂದ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ಬರಬಹುದಾದ ರೋಗಗಳ ಸಾಧ್ಯತೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಎಲ್ಲಾ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸುವುದು ಇಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯವಾದ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳು ಹೀಗಿವೆ.

ಸಮೃದ್ಧ ಜೀವವೈವಿಧ್ಯ ನೆಲೆಯಾಗಿರುವ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದಾಗಿ ಅಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾಣಿ ಮತ್ತು ಸಸ್ಯ ಸಂಕುಲದ ಮೇಲೆ ನೇರ ಪರಿಣಾಮ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರದ ಮತ್ತು ನಿಧಾನವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವಂತಹ ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುವುದರಿಂದ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ಇಂಗಾಲವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿಟ್ಟಿರುವ ಹಾಗೂ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವುಳ್ಳ ಕಾಡುಗಳು ನಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದ ಜೀವಿಗಳಿಗೂ ಹಾನಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯು ಆಹಾರಕ್ಕಾಗಿ, ಸಂತಾನವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಮತ್ತು ಆಶ್ರಯಕ್ಕಾಗಿ ಮರಗಳನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದ, ಗ್ರೇಟ್ ಪೈಡ್ ಹಾರ್ನ್‌ಬಿಲ್ ಮತ್ತು ಮಲಬಾರ್ ಪೈಡ್ ಹಾರ್ನ್‌ಬಿಲ್‌ಗಳಂತಹ ಪ್ರಮುಖ ಪಕ್ಷಿಗಳ ಆವಾಸ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡುತ್ತದೆ. ಕಾಡು ತೆರವು ಮಾಡಿದ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ವೇಗವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವ ಕಳೆ ಸಸ್ಯಗಳು (ಲಂಟಾನ) ಬೆಳೆಯಲು ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯು ಹುಲಿ, ಆನೆಯಂತಹ ಅಪಾಯದ ಅಂಚಿನ ಜೀವಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ನೆಲೆಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಕಾರಿಡಾರ್ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಕತ್ತರಿಸುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ, ರೈಲು ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಲಿದ್ದು ಇದು ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಭವಿಷ್ಯಕ್ಕೆ ಮಾರಕವಾಗಬಹುದು. ರೈಲ್ವೇದಾರಿಯು ಆವಾಸಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಅರಸಿ ಹೆಚ್ಚು ದೂರ ಕ್ರಮಿಸಲಾಗದ ಉಭಯವಾಸಿಗಳು ಮತ್ತು ಸರೀಸೃಪಗಳಂತಹ ಜೀವಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಮಾಡಿ, ಅವುಗಳ ವಂಶವಾಹಿಗಳ ವೈವಿಧ್ಯತೆ, ಆಹಾರಕ್ರಮ ಮತ್ತು ಸಂತಾನೋತ್ಪತ್ತಿಕ್ರಮದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಇದು ಗಂಭೀರವಾದ ವಿಷಯ, ಏಕೆಂದರೆ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಶೇಖಡಾ 90 ಭಾಗ ಉಭಯವಾಸಿಗಳು ಪ್ರಪಂಚದ ಯಾವುದೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವುದಿಲ್ಲ.

ಜೀವವೈವಿಧ್ಯದ ಸಮೃದ್ಧತೆಯು ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನೂ ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ವಾತಾವರಣದ ಅತಿಯಾದ ಏರುಪೇರು ತಡೆಗಟ್ಟುತ್ತದೆ, ಶುದ್ಧವಾದ ನೀರು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ, ಪರಾಗಸ್ಪರ್ಶದ ಮೂಲಕ ಆಹಾರ ಬೆಳೆಯಲು

ಅನುವುಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಮಣ್ಣಿನ ಸವಕಳಿ ತಡೆಯುತ್ತದೆ. ಈ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಭಿದ್ರವಾದ ಮತ್ತು ಹಾನಿಗೊಳಗಾದ ಕಾಡುಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಮಾನವ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪವಿಲ್ಲದ ಕಾಡುಗಳು, ಮಾನವ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪವಿರುವ ಕಾಡುಗಳಿಗಿಂತ ಶೇಖಡ 40 ಭಾಗ ಹೆಚ್ಚು ಇಂಗಾಲವನ್ನು ಹಿಡಿದಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಯು ಸುಮಾರು ಎರಡು ಲಕ್ಷ ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುವುದನ್ನು, ಕಡಿದಾದ ಭೂಭಾಗವನ್ನು ಸಮತಟ್ಟುಗೊಳಿಸುವುದನ್ನು, ಬಂಡೆಗಳನ್ನು ಸಿಡಿಸುವುದನ್ನು, ಸುರಂಗಗಳನ್ನು ಕೊರೆಯುವುದನ್ನು, ಹರಿಯುವ ನೀರನ್ನು ತಿರುಗಿಸುವುದನ್ನು, ಇವುಗಳಿಂದ ಉಂಟಾದ ಮಣ್ಣನ್ನು ರಾಶಿ ಸುರಿಯುವುದನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಒಟ್ಟಾಗಿ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ದೊಡ್ಡದಾದ ಕಾಡುಗಳನ್ನು ಭಿದ್ರವಾಗಿಸಿ, ಕೆಳದರ್ಜೆಗಿಳಿಸಿ, ಅಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟುವ ನದಿಗಳ ಆರೋಗ್ಯವನ್ನೂ ಹಾಳುಮಾಡಿ, ವರ್ಷವೊಂದಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು 298 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸುತ್ತವೆ.

ನೈಸರ್ಗಿಕ ಆವಾಸಗಳನ್ನು ನಾಶಗೊಳಿಸುವುದು ಮನುಷ್ಯರಿಗೂ ಕೂಡ ಅಪಾಯಕಾರಿ. ಕಾಡುಗಳ ನಾಶ ಮತ್ತು ಮಾನವ ನಿರ್ಮಿತಗಳು ವಿನಾಶಕಾರಿಯಾದ ಭೂಕುಸಿತಕ್ಕೆ ಕಾರಣ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ 2009, 2010 ಮತ್ತು 2018ರಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಭೂಕುಸಿತಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದೆ. ಜೀವವೈವಿಧ್ಯ ಆವಾಸಗಳನ್ನು ನಾಶಪಡಿಸುವುದು ಪ್ರಾಣಿಗಳಿಂದ ಮನುಷ್ಯರಿಗೆ ಹರಡುವ ರೋಗಗಳ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಕ್ಯಾನ್ಸರು ಖಾಯಿಲೆ ಅಥವಾ ಮಂಗನ ಖಾಯಿಲೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಉತ್ತರಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಹಬ್ಬಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆ ಇಂತಹ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಆನೆಗಳಂತಹ ದೈತ್ಯ ಪ್ರಾಣಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಮನುಷ್ಯರ ಸಂಘರ್ಷವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆನೆಗಳಿಗೂ, ಮನುಷ್ಯರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಷ್ಟ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ.

ಪರಿಸರಕ್ಕೆ ಆಗುವ ಹಾನಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಲು ಪರಿಹಾರ ಸಾಧ್ಯತೆಯಿಲ್ಲ: ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಆಗುವ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಲು ಯಾವುದೇ ಪರಿಹಾರದ ಮೂಲಕ ಸಾಧ್ಯತೆಯಿಲ್ಲವೆಂದು ಪರಿಸರದ ಮೇಲಾಗುವ ಪರಿಣಾಮದ ಅಧ್ಯಯನ ವರದಿ (Environmental Impact Assessment - EIA) ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿದೆ. ಇಂತಹ ವರದಿಯ ಹೊರತಾಗಿಯೂ ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾದ ಮತ್ತು ಅಪ್ರಸ್ತುತವಾದ ವಿಧಾನಗಳ ಮೂಲಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು ಎನ್ನುವ ವಾದವನ್ನು ಪರಿಸರ ನಿರ್ವಹಣಾ ಯೋಜನೆಯ (Environmental Management Plan - EMP) ಮೂಲಕ ಮುಂದಿಡುತ್ತಿರುವುದು ದ್ವಂದ್ವ. ಸಾವಿರಾರು ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಜೀವಿಗಳ ನಡುವೆ ಲಕ್ಷಾಂತರ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಕೀರ್ಣ ಕ್ರಿಯೆಗಳಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳು ವಿಕಾಸವಾಗಿವೆ ಎನ್ನುವುದು ವಾಸ್ತವ. ಇಂತಹ ಕಾಡುಗಳ ನಾಶಕ್ಕೆ ಪರಿಹಾರವಾಗಿ ಕೃತಕ ಕಾಡು ನೆಡುವುದು ಹಾನಿಯ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಲು ಉದ್ದೇಶಿತ ಪರಿಹಾರ. ಕೇವಲ ಮರಗಳನ್ನು ನೆಡುವುದರಿಂದ ನಾಶವಾದ ಸಂಕೀರ್ಣ ಜೀವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಪರಿಹಾರವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪರಿಸರದ ಮೇಲಾಗುವ ಪರಿಣಾಮದ ಅಧ್ಯಯನ ವರದಿ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ನಿರ್ವಹಣಾ ಯೋಜನೆ ಎರಡೂ ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಯಿಂದಾಗಬಹುದಾದ ಅರಣ್ಯನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಾಗಿ ಅಂದಾಜು ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಗೆ ಪೂರಕವಾದ ಯೋಜನೆಗಳು ಎಂದರೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾದ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ, ನಿರ್ಮಾಣಮಾಡುವ ಕೆಲಸಗಾರರು ವಾಸಸ್ಥಳದಿಂದ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳ ತಲುಪಲು ಅವಶ್ಯಕವಾದ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ನಷ್ಟವಾಗುವ ಅರಣ್ಯವನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಗಣನೆಗೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿಲ್ಲ.

ಒಟ್ಟಾಗಿ ಆಗುವ ಪರಿಣಾಮದಲ್ಲಿ ವನ್ಯಜೀವಿಗಳಿಗಾಗುವ ನೇರ ನಷ್ಟ (ನಿರ್ಮಾಣ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಳ ಓಡಾಟದಿಂದ ಆಗುವ ಜೀವಹಾನಿ ಮತ್ತು ಆವಾಸ ಸ್ಥಾನಗಳ ನಾಶ) ಮತ್ತು ಪರೋಕ್ಷ ನಷ್ಟ (ಕಾಡು ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಬೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ, ಕಾಡು ಪ್ರಾಣಿ ಸಂಘರ್ಷದಿಂದ ಸೇಡಿಗಾಗಿ ಪ್ರಾಣಿಗಳನ್ನು ಕೊಲ್ಲುವುದು) ಇವುಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿಲ್ಲ. ಉದ್ದೇಶಿತ ಪರಿಹಾರಗಳಾದ ರೈಲು ಓಡಾಟದಿಂದ ಆಗುವ ಅಘಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಯಲು ಗಸ್ತುತಿರುಗುವುದು, ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಒಂದು ಬದಿಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಬದಿಗೆ ದಾಟಲು ಮೇಲ್ನಿತ್ತುವೆ ಮತ್ತು ಸುರಂಗಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು, ವೇಗ ನಿಯಂತ್ರಕಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಇಂತಹ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇನ್ನುಳಿದ ಪರಿಹಾರಗಳು ನಿಷ್ಪ್ರಯೋಜಕ ಮತ್ತು ಅಪ್ರಸ್ತುತ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹಾರ್ನ್‌ಬಿಲ್ ಪಕ್ಷಿಯ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅವುಗಳು ಗೂಡು ಮಾಡುವ ಮರಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ, ಮರಿಗಳು ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಹಾರುವವರೆಗೆ ಸಂರಕ್ಷಿಸುವುದರಿಂದ ಹಾರ್ನ್‌ಬಿಲ್‌ಗಳು ಮರಗಳಲ್ಲಿ ಗೂಡು ಮಾಡುವುದು ಮುಂದುವರಿಸುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ವಿಚಾರರಹಿತ ಆಶಯ. ಡೈನಾಮೈಟ್‌ಗಳನ್ನು ಸಿಡಿಸುವ, ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುವಂತಹ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ನಡೆಯುವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಆಶಿಸುವುದು ಹಾರ್ನ್‌ಬಿಲ್ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಗೊತ್ತಿರುವ ನಡುವಳಿಕೆಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಮಳೆಯಾಗುವ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಹಾದುಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಮಣ್ಣಿನ ಸವಕಳಿಯಿಂದ ಭೂಕುಸಿತದ ಸಂಭಾವ್ಯತೆ ಹೆಚ್ಚಿರುತ್ತದೆ. ರೈಲು ದಾರಿಯು ಸುಮಾರು 287 ಹೊಳೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ರೈಲು ದಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ರೈಲು ಓಡಾಟದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೊಳೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಸರುತುಂಬುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಹೆಚ್ಚು. ಆದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಅತಾರ್ಕಿಕ ಮತ್ತು ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳಲಾಗಿದೆ. ಕಾಡು ಕಡಿದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ಸಸ್ಯಗಳು ಬೆಳೆದು ಮೊದಲಿನಂತಾಗಬೇಕಾದರೆ ಹಲವಾರು ದಶಕಗಳೇ ಬೇಕು, ಕೇವಲ

ಮರಗಳನ್ನು ನೆಡುವುದರಿಂದ ಮಣ್ಣಿನ ಸವಕಳಿ, ಭೂಕುಸಿತ ತಡೆಯಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದರಿಂದ ಜಲ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ!

ರೈಲು ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ಮಿತಿ ಮತ್ತು ರೈಲು ಓಡಾಟ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪರಿಸರಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನುಂಟುಮಾಡುತ್ತದೆ. ಧೂಳು ಮತ್ತು ಹೊಗೆಯಿಂದ ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯ, ಸಿಡಿತ್ಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರಿಂದ ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯ, ತ್ಯಾಜ್ಯ ವಸ್ತುಗಳಿಂದ, ಕಚ್ಚಾತ್ಯೇಲದ ಸೋರಿಕೆ ಮತ್ತು ರಾಸಾಯನಿಕಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಜಲ ಮಾಲಿನ್ಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಪರಿಸರ ನಿರ್ವಹಣಾ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ, ಕೇವಲ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ರೈಲುಗಳ ಓಡಾಟದಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಮಾಲಿನ್ಯಗಳನ್ನು ಹೇಳದೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲುಗಳಿಂದಾಗುವ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ಅಸಂಬದ್ಧವಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾವು ಗಮನಿಸಿರುವುದೆಂದರೆ ಭಾರತೀಯ ವಿಜ್ಞಾನ ಸಂಸ್ಥೆ (Indian Institute of Science) ಪರಿಸರದ ಮೇಲಾಗುವ ಪರಿಣಾಮದ ಅಧ್ಯಯನ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯತೆ ಪಡೆದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಸಹ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಭಾರತೀಯ ವಿಜ್ಞಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ವಹಿಸಿದೆ. ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ ಪ್ರಮುಖ ಲೇಖಕರು ಒಂದು ಅನುಕೂಲಕರ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಲು ತಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಡ ಹೇರಿದೆ ಎಂದು ಆರೋಪಿಸಿದ್ದರು. ಹೀಗೆ ಹಲವು ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರು ಭಾರತೀಯ ವಿಜ್ಞಾನ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಯನ ಮತ್ತು ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಪರಿಸರ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸಿ ಇಂತಹ ಪರಿಸರಕ್ಕೆ ಹಾನಿಕಾರಕವಾದ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ .

ಉಪಸಂಹಾರ: ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳು ಅಪರಿಮಿತ ಮತ್ತು, ಸರಿಪಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದಂತವು. ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಕೂಡ ಈ ಯೋಜನೆ ಅಪ್ರಸ್ತುತ.

1) ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಂದರಿಗೆ ಸಾಗಿಸಿ, ಅಲ್ಲಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡುವುದು. ಆದರೆ ಭಾರತದ ಸರ್ವೋಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡುವುದನ್ನು ನಿಷೇಧಿಸಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಇನ್ನೆರಡು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರದೇಶವು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಲಾಭಕರವಲ್ಲದ ಹಂತ ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಮ್ಮತಿಸಲು ಯಾವುದೇ ಕಾರಣಗಳಿಲ್ಲ.

2) ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮೊದಲಿಗೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಬಳಸುವುದಕ್ಕೆ ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿಯೂ ಬಳಸುವ ಉದ್ದೇಶ ಹೊಂದಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳದ ಕ್ಯಾಸಲ್ ರಾಕ್ ರೈಲು ದಾರಿಯು ಪ್ರಸ್ತುತ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಸಮರ್ಥವಾಗಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗವು ಅಪ್ರಸ್ತುತ.

3) ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯು ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ದುಬಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಕೋವಿಡ್-19ರ ಈ ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಮತ್ತು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಿಭಾಯಿಸಲಾಗದು.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯ ಲಾಭ ಅದು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಪ್ರದೇಶದ ಜೀವವೈವಿಧ್ಯ, ಅಲ್ಲಿನ ಭೂರಚನೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿನ ಜನರ ಮೇಲಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದಲ್ಲಿ ನಗಣ್ಯ. ಇರುವ ಕಾಡು-ಪರಿಸರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಂದು ನಾವು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ಬರ, ಭೂಕುಸಿತ, ನೀರಿನ ಅಭಾವ, ಕಾಡು ಪ್ರಾಣಿಗಳಿಂದ ಮನುಷ್ಯರಿಗೆ ಹರಡುವ ರೋಗ, ಜಾಗತಿಕ ತಾಪಮಾನ ಏರಿಕೆಯಂತಹ ಯಾವುದೇ ಪರಿಸರ ಸಂಬಂಧಿತ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಪರಿಹಾರ. ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಪುರಾವೆಗಳ ಬೆಳಕಿನಲ್ಲಿ ಅನಾರೋಗ್ಯಕರವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿರುವ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಿರಸ್ಕರಿಸುವ ನಮ್ಮ ಮನವಿಯನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತೀರೆಂದು ಆಶಿಸುತ್ತೇವೆ.

ನಿಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಿ
ಕಾಳಜಿಯುಳ್ಳ ಭಾರತದ ನಾಗರಿಕರು