

# ജനാധികാരത്തിന്റെ സാധ്യതകൾ

നിരന്തരങ്ങളിലേക്കുള്ള സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ നിലയ്ക്കാത്ത പ്രവാഹം കാരണം സ്തംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ് ഇന്ന് കേരളം. വാഹനവായ്പാമേളകളും വാഹനചന്തകളും ഷോറൂമുകളും നാടെങ്ങും പെരുകുന്നു. നാടിന്റെ പൊതുസമ്പത്ത് ചെലവഴിച്ച് നിർമ്മിച്ച കാറുകളിൽ മഹാഭൂരിപക്ഷവും ഉടമകളുടെ അന്ത്യത്തിന്റെ പ്രതീകങ്ങളായി കൂടുതൽ സമയവും പോർച്ചുകളിൽ വിശ്രമിക്കുന്നു. ഈ രീതിയിൽ വഴിവിട്ടോടുന്ന നമ്മുടെ ഗതാഗതത്തെ ട്രാക്കിലെത്തിക്കാൻ നടത്തേണ്ട ആലോചനകൾ പങ്കുവയ്ക്കുന്നു **പി.കൃഷ്ണകുമാർ**

## സുസ്ഥിര ഗതാഗത അജണ്ട

പുരാതനകാലം മുതൽക്കുതന്നെ കേരളീയർക്ക് വിദൂരദേശങ്ങളുമായി വാണിജ്യബന്ധങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. അക്കാലത്ത് പ്രധാനമായും സമുദ്രമാർഗ്ഗമാണ് ഗതാഗതം നടന്നിരുന്നത്. വ്യവസായികവിപ്ലവത്തിന്റെ ഭാഗമായി യൂറോപ്പിൽ തീവണ്ടി ഗതാഗതം ആരംഭിക്കുന്നതോടെയാണ് കേരളത്തിലും ഗതാഗതത്തിന് പുതിയ മാനങ്ങൾ കൈവരുന്നത്. 1851 മാർച്ച് 12 ന് ചാലിയത്തുനിന്നും തിരുർ വരെയുള്ള തീവണ്ടി ഓടിയതോടെ കേരളവും റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ സ്ഥാനം പിടിച്ചു.

തീവണ്ടി ഗതാഗതം ആരംഭിച്ചതോടെ ഹ്രസ്വ-ദീർഘദൂരയാത്രകൾക്ക് ജനങ്ങൾ തീവണ്ടികളെ ഒരുപോലെ ആശ്രയിക്കുവാൻ തുടങ്ങി. പിന്നീട് ജലയാത്രകൾ ക്ഷയിക്കുകയും റെയിൽവേലെയ്ക്ക് കാര്യമായ വികസനം ഉണ്ടാകാതിരിക്കുകയും ചെയ്തു. അതേസമയം റോഡ് ഗതാഗതം വലിയതോതിൽ വികസിച്ചതോടെ കേരളത്തിനകത്തെ യാത്രകൾക്ക് റോഡുകളും ദീർഘദൂരയാത്രകൾക്ക് തീവണ്ടികളുമെന്ന സ്ഥിതി രൂപപ്പെട്ടു.

രാജ്യത്ത് സാമ്പത്തിക ഉദാരവൽക്കരണം നടപ്പാക്കിയതോടെ, ആഭ്യന്തര വിപണിയുടെ ശക്തി തിരിച്ചറിഞ്ഞ് മോട്ടോർ വാഹനനിർമ്മാതാക്കൾ ഒന്നിനുപുറകെ ഒന്നായി ഇന്നാട്ടിൽ ഉത്പാദനമാരംഭിക്കുവാൻ മുന്നിട്ടിറങ്ങി. തുടർന്ന് മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ പ്രളയം തന്നെയുണ്ടായി. പുരോഗതിയെന്നാൽ ഇഷ്ടംപോലെ വാഹനം വാങ്ങുവാൻ അവസരമുണ്ടാകുകയെന്നാണർത്ഥമെന്നും പഴയതുപോലെ പണമടച്ച് ഒന്നും രണ്ടും വർഷം കാത്തിരിക്കുന്ന അവസ്ഥ മാറി, പണം കൊടുത്താൽ അപ്പോൾതന്നെ വാഹനവുമായി പോകാവുന്ന കാലം എത്തിക്കഴിഞ്ഞെന്നും പ്രചരണമുണ്ടായി. ഇന്നിപ്പോൾ പണം പോലും ആവശ്യമില്ലാതെ, ലൈസൻസും ചെക്ക്ബുക്കും ഉണ്ടെങ്കിൽ വാഹനങ്ങൾ വീട്ടിലെത്തിക്കുന്ന അവസ്ഥയായി. വാഹനവായ്പാമേളകൾ ദേശീയ പരിപാടിയായി. വാഹനചന്തകളും യൂസ്ഡ് വെഹിക്കിൾ ഷോറൂമുകളും നാടെങ്ങും പെരുകുന്നു. ഗതാഗത

ക്കുരുക്കുകൾ നിരത്തുകളുടെ മുഖമുദ്രയാകുകയാണ്. നാടിന്റെ പൊതുസമ്പത്തായ ഊർജ്ജവും മറ്റ് അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളും ചെലവഴിച്ച് നിർമ്മിച്ച സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളിൽ മഹാഭൂരിപക്ഷവും ഉടമകളുടെ അന്ത്യത്തിന്റെ പ്രതീകങ്ങളായി മിക്കവാറും സമയവും പോർച്ചുകളിൽ വിശ്രമത്തിലാണെന്നതിൽ ആർക്കും ഒരു ഉള്ളപ്പും തോന്നുന്നില്ല. എന്തൊരു ദുർവ്യയം. വിഭവങ്ങളുടെ ധൂർത്ത്.

ദേശാന്തരവിപണിയിൽ എണ്ണവിപണിയിൽ അടിക്കടിയുണ്ടാകുന്ന വർദ്ധനവ് ആഭ്യന്തരവിലകളിൽ പ്രതിഫലിച്ച് തുടങ്ങിയതോടെ മോട്ടോർവാഹനങ്ങളിൽ യാത്രചെയ്യുന്നതിനുള്ള ചെലവ് കുത്തനെ ഉയരുകയും

കയാണ്. അനിയന്ത്രിതമായ വാഹനപ്രളയത്തോടൊപ്പം പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ നിരത്തുകളും, നിയമം ലംഘിക്കുവാൻ മാത്രമറിയാത്ത ഡ്രൈവർമാരും, നിയമം നടപ്പാക്കാനറിയാത്ത അധികാരികളും യാതൊരു ലക്ഷ്യബോധവും ദർശനവുമില്ലാത്ത ഭരണകർത്താക്കളും കൂടിച്ചേരുമ്പോൾ ചിത്രം പൂർത്തിയാകുന്നു. ബി.ഒ.ടി. പാതകളും മേൽപ്പാലങ്ങളും, ദേശീയപാതകളുടെ വീതികൂട്ടലും പ്രശ്നത്തെ കൂടുതൽ സങ്കീർണ്ണമാക്കുന്നു. ജലഗതാഗതമാണെങ്കിൽ എല്ലാവരാരും അവഗണിക്കപ്പെട്ട് ജീർണ്ണാവസ്ഥയിലാണ്. കേരളത്തിന് ഏറ്റവും അനുജോയമായതും പാരിസ്ഥിതികമായി ഏറ്റവും മികച്ചതുമായ ജലഗതാഗ

താഗത വഹിക്കുന്നതുമായ ആധുനിക ജലയാനങ്ങൾ ഉപയോഗത്തിലിറക്കണം. ജനങ്ങൾക്ക് സഹായകരമായ വിധത്തിൽ ആധുനിക കടത്തുകളും(ഫെറികൾ) മറ്റ് ഹ്രസ്വദൂര ജലയാത്രകളും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ കേരളത്തിനെ തെക്കു-വടക്ക് ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പരമ്പരാഗത ജലപാതകൾ നവീകരിച്ച് ഗതാഗതത്തിന് ഉപയോഗിക്കണം. യാത്രക്കാർക്ക് അവശ്യം വേണ്ട സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ ജെട്ടികളും വേഗതയേറിയവും പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദ ഊർജ്ജത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നവയുമായ ആധുനിക നൗകകളും ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ഗണ്യമായൊരു വിഭാഗം യാത്രക്കാർ ദീർഘദൂരയാത്രയ്ക്കും ജല

**ജനങ്ങൾക്ക് സഹായകരമായ വിധത്തിൽ ആധുനിക കടത്തുകളും (ഫെറികൾ) മറ്റ് ഹ്രസ്വദൂര ജലയാത്രകളും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ കേരളത്തിനെ തെക്കു-വടക്ക് ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പരമ്പരാഗത ജലപാതകൾ നവീകരിച്ച് ഗതാഗതത്തിന് ഉപയോഗിക്കണം**



തീവണ്ടിയാത്രാനിരക്കുകൾ നാമമാത്രമായ വർദ്ധനവ് മാത്രം രേഖപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തതോടെ ഹ്രസ്വദൂരയാത്രക്കാർ കൂട്ടംകൂട്ടമായി ബസ്സുകളിൽ നിന്നും തീവണ്ടികളിലേക്ക് മാറുന്ന കാഴ്ചയാണ് കഴിഞ്ഞ ദശകത്തിൽ ദൃശ്യമായത്. ഇന്ന് കേരളത്തിലേറുന്ന തീവണ്ടികൾ യാത്രക്കാരുടെ ബാഹുല്യത്താൽ വീർപ്പുമുട്ടുകയാണ്. റോഡ് ഗതാഗതരംഗത്താകട്ടെ, ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളുടെയും സ്വകാര്യകാറുകളുടെയും പ്രളയത്തിൽ നിരങ്ങുകയാണ് നമ്മുടെ നിരത്തുകൾ. കാൽനടയ്ക്കും യന്ത്രരഹിതഗതാഗതത്തിനും യാതൊരു പരിഗണനയും നൽകാതെ പൂർണ്ണമായും മോട്ടോർ വാഹനവ്യവസായത്തിന്റെ താൽപര്യത്തിനുസരിച്ച് വികസിച്ച റോഡ് ഗതാഗതം ഇന്ന് അനിവാര്യമായ തിരിച്ചടി ഏറ്റുവാങ്ങു

ത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ അടിയന്തിരശ്രദ്ധപതിയേണ്ട സമയം അതിക്രമിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഈ വിഷയങ്ങളെല്ലാം ചർച്ചയാകുന്ന ഒരു ഗതാഗത അജണ്ടയാണ് നമുക്ക് വേണ്ടത്.

**ജലഗതാഗതം**

കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പഴയ ഗതാഗതമാർഗ്ഗമാണ് ജലഗതാഗതം. നമ്മുടെ അറിവില്ലായ്മയും അവഗണനയും കാരണം ഇന്നത് വളരെ ശോഷിച്ചുപോയിരിക്കുന്നു. നമ്മുടെ ജലഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങളെല്ലാം തന്നെ, കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെയും മറ്റും സഹായത്തോടുകൂടി പുനരുജ്ജീവിപ്പിച്ച് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുവാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ നടപടിയെടുക്കണം. ഓരോ പ്രദേശത്തിന്റെയും ആവശ്യത്തിന് യോജിച്ചതരത്തിലുള്ളതും വേഗതയേറിയതും കൂടുതൽ യാത്ര

മാർഗ്ഗത്തെ സ്വീകരിക്കും. അതോടൊപ്പംതന്നെ, വലിയതോതിലുള്ള ചരക്ക് നീക്കത്തിനും ചെലവ് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ഈ മാർഗ്ഗം സഹായകരമാകും. ചുരുക്കത്തിൽ ഇന്ന് പാടെ അവഗണിക്കപ്പെട്ടുകിടക്കുന്ന ജലഗതാഗതത്തെ അടിമുടി നവീകരിച്ച്, ഗതകാലപ്രൗഢിയോടെ കേരളത്തിലെ മുഖ്യമായൊരു സഞ്ചാരമാർഗ്ഗമാക്കി പരിവർത്തിപ്പിക്കുവാനുള്ള സാധ്യതകളേറെയാണ്.

**റോഡ് ഗതാഗതം**

ദേശീയപാതകളും സംസ്ഥാനപാതകളും ഗ്രാമീണറോഡുകളുമടക്കം കേരളത്തിൽ നിരത്തുകളുടെ നല്ലൊരു ശൃംഖലയുണ്ട്. ഭൂപരിഷ്കരണം നടപ്പിലാക്കിയതിനെ തുടർന്ന് കൃഷിഭൂമി തുണ്ടംതുണ്ടമായി വിഭജിക്കപ്പെട്ടു. കൂടുംബവ്യവസ്ഥയിലുണ്ടായ മാറ്റവും

ഉപഭോഗസംസ്കാരത്തിന്റെ കടന്നുവരവും അണുക്കുടുംബങ്ങളുടെ ഉദയത്തിലും മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയ വികസനപരിപ്രേഷ്യത്തിലും കേരളീയസമൂഹത്തെ എത്തിച്ചു. അതിന്റെ ഫലമായി ഭൂമിയുടെ വിഭജനം ത്വരിതപ്പെടുകയും എല്ലാ 'പ്ലോട്ട്' കളിലേക്കും വാഹനമെത്താൻ സാധിക്കുന്നതരം നിരത്തുകൾ എന്നത് അനിവാര്യമായ ഗുണമായി ജനങ്ങളുടെ ധാരണയിൽ ഉറയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. ഇന്ത്യയുടെ ഇതരഭാഗങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് റോഡുകളുടെ സാന്ദ്രത കേരളത്തിൽ വളരെ ഉയർന്നതാകാൻ ഇത് കാരണമായി. നമ്മുടെ ആകെ ഭൂമിയുടെ നല്ലൊരു പങ്ക് ഇപ്പോൾതന്നെ നിരത്തുകളാണ്. ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയുള്ള കേരളത്തിൽ അതിനാൽതന്നെ നിരത്തുകളുടെ വീതി കൂട്ടുന്നതിനും പുതിയ നിരത്തുകൾ പണിയുന്നതിനും സ്ഥലലഭ്യത വലിയ പ്രശ്നമാണ്. ഇവിടത്തെ റോഡുകളുടെ ഉയർന്ന സാന്ദ്രതയും ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും വളരെ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം പഠിച്ചതിനു ശേഷം മാത്രമേ അത്തരം പദ്ധതികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകാവൂ.

അമിതമായ ഉപഭോഗസങ്കീർണ്ണതലത്തിലിരുന്ന വികസനസങ്കല്പങ്ങളിലും കണ്ണഞ്ചിനിൽക്കുന്ന കേരളത്തിലെ നിരത്തുകൾ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ ആധിക്യത്താൽ വീർപ്പുമുട്ടുകയാണ്. കാൽനടയും, സൈക്കിൾപോലുള്ള യന്ത്രരഹിതവാഹനങ്ങളെയും കൈവിട്ട് ജനങ്ങൾ ഒന്നടങ്കം സ്വകാര്യ മോട്ടോർവാഹനത്തെ പ്രണയിച്ചതിന്റെ പരിണിതഫലമാണിത്. ഈയൊരു വികസനസങ്കല്പത്തെ തിരിച്ചിടാതെ ഈവീയത്തിൽ നിന്നും മോചനമില്ല.

നിരത്തുകളുടെ പ്രാഥമിക അവകാശികളായ കാൽനടക്കാരുടെയും സൈക്കിൾയാത്രക്കാരുടെയും അല്പമാത്രമായ സ്ഥലം പോലും കൈവശപ്പെടുത്തി കേരളത്തിൽ റോഡുകളുടെ അരികുവരെ ടാർചെയ്തുവരികയാണ്. നിരത്തുകളുടെ സമ്പൂർണ്ണാധികാരം മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കെന്നും കാൽനടക്കാരുടെ സൈക്കിൾ പോലുള്ള യന്ത്രരഹിതവാഹനങ്ങളും അതിക്രമിച്ച് കടക്കുന്നവരുമാണെന്ന ചിന്താഗതിയാണ് ഇതുമൂലം വളർന്നുവരുന്നത്.

പൊതുഗതാഗതത്തെ നിരാകരിച്ചുകൊണ്ട് സ്വകാര്യ മോട്ടോർ വാഹനവ്യവസ്ഥയെ അടിസ്ഥാനമാക്കി ഒരു ഗതാഗതനയം നിലനിൽക്കുന്നതല്ല. കേരളത്തിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾക്കും മറ്റ് അനുബന്ധ പ്രശ്നങ്ങൾക്കും കാരണം ബസ്സുകളടക്കമുള്ള പൊതുവാഹനങ്ങളാണെന്ന ധാരണയാണ് സമൂഹത്തിൽ പ്രചരിക്കപ്പെടുന്നത്. എന്നാൽ യാഥാർത്ഥ്യമെന്താണ്? കേരളത്തിലെ ആകെ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിൽ കേവലം 3% മാത്രമാണ് ബസ്സുകൾ. 60% ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളും 19% നാലുചക്രവാഹനങ്ങളുമാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നിരത്തുകളിൽ നിറയുന്നത്. മുച്ചക്രവാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 9% വരും. ആകെ വാഹനങ്ങളാകട്ടെ ഓരോ വർഷവും 10% എന്ന തോതിൽ വർദ്ധിച്ചുവരികയും ചെയ്യുന്നു. ഏഴോ എട്ടോ വർഷം കൊണ്ട് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ഇരട്ടിക്കുന്നുവെന്ന് സാരം. എത്ര പുതിയ റോഡുകളും മേൽപ്പാലങ്ങളും നിർമ്മിച്ചാലും നിലവിലെ റോഡുകളുടെ വീതി എത്രകണ്ട് കൂട്ടിയാലും ഇത്തരത്തിലുള്ള വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിൽ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കാനാവില്ലെന്ന് കാണാൻ വിഷമമില്ല.

**ഉടൻ ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത്**

1. പൊതുവാഹനങ്ങളുടെ നികുതി കുറയ്ക്കുക (3% വരുന്ന ബസ്സുകളുടെ നികുതിയിൽ വരുത്തുന്ന ഗണ്യമായ കുറവ് നികത്തുന്നതിന് 80% വരുന്ന ഇരുചക്ര, നാലുചക്ര വാഹനങ്ങളുടെ നികുതിയിൽ അൽപ്പമൊരു വർദ്ധന വരുത്തിയാൽ മതി).
2. പൊതുവാഹനങ്ങളെ എല്ലാവിധ ടോളുകളിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കുക.
3. പ്രകടനമോ, ആഘോഷങ്ങളോ, റോഡ് നിർമ്മാണമോ, വിശിഷ്ടവ്യക്തികളുടെ സന്ദർശനമോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റു കാരണങ്ങളോ കൊണ്ട് ഗതാഗതനിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ആദ്യം സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളെ നിയന്ത്രിക്കുകയും നിവൃത്തിയില്ലെങ്കിൽ മാത്രം ഏറ്റവും അവസാനമായി പൊതുവാഹനങ്ങളെ തടയുകയും ചെയ്യുക. (ഇന്ന് നേരെ തിരിച്ചാണ് കണ്ടുവരുന്നത്. ബസ്സുകളിൽ വരുന്ന സാധാരണക്കാരെ പെരുവഴിയിൽ ഇറക്കിവിടുകയും സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളെ പോകാനനുവദിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു)

4. നിരത്തുകളുടെ ഒന്നാമത്തെ അവകാശി കാൽനടക്കാരനും രണ്ടാമത്തെ അവകാശി യന്ത്രരഹിതവാഹനങ്ങളും മൂന്നാമത്തെ അവകാശി പൊതുവാഹനങ്ങളുമാണെന്ന് തിരിച്ചറിയുക

5. എല്ലാ നിരത്തുകളിലും കാൽനടക്കാർക്കും സൈക്കിളുകൾക്കും പ്രത്യേകപാതകൾ അനുവദിക്കുക.

6. സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ നികുതി വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും അവയുടെ ഉപയോഗത്തിന് നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുക.

7. വഴിയോരങ്ങളിലും പൊതുസ്ഥലങ്ങളിലും വാഹനപാർക്കിംഗ് പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതാക്കുക. സ്വകാര്യവാഹനങ്ങൾക്ക് സൗജന്യപാർക്കിംഗ് സ്ഥലം നൽകേണ്ടത് സർക്കാരുടെ ചുമതലയല്ലെന്ന് തിരിച്ചറിയുക.

8. രണ്ടാം ഘട്ടത്തിൽ സ്വകാര്യവാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിന് കർശനനിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുക.

നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഓരോ വർഷവും റോഡപകടങ്ങളിൽ ഒന്നരലക്ഷം പേർ മരിക്കുകയും നാലര ലക്ഷത്തിലധികം പേർ ഗുരുതരമായി പരിക്കുപറ്റി ശയ്യാവലംബികളായി മാറുകയും ചെയ്യുന്നതാണ് കണക്കുകൾ.

നാടിന് മുതൽകൂട്ടാകേണ്ട അഞ്ചുലക്ഷത്തോളം ചെറുപ്പക്കാർ യൗവ്വനത്തിൽത്തന്നെ വാടിവീഴുന്നു. ലോകമൊട്ടാകെ കണക്കാക്കിയാൽപോലും, യുദ്ധം മൂലമോ പകർച്ചവ്യാധിമൂലമോ മരിക്കുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതലാളുകൾ നിരത്തുകളിൽ മരിച്ചുവീഴുന്നതാണ് കാണുന്നത്. എന്നാൽ യുദ്ധത്തിനെതിരായി ഉണരുന്ന പൊതുവികാരമോ പകർച്ചവ്യാധികൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നടത്തുന്ന ചിട്ടയായ പ്രതിരോധപ്രവർത്തനങ്ങളോ റോഡപകടങ്ങൾക്കെതിരായി കാണുന്നില്ലെന്ന് അതിശയകരമാണ്. അവ പ്രകൃതിനിയമമാണെന്നും ഒഴിവാക്കാനാവില്ലെന്നുമുള്ള ധാരണ ജനങ്ങളിൽ അടിച്ചേൽപ്പിച്ചതായി തോന്നുന്നു. മിക്കവാറും അപകടങ്ങളിൽ അവസാനത്തെ പഴി അസംഘടിതനായ കാൽനടക്കാരനിലോ സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരനിലോ ചാർത്തി മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ രക്ഷപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നു.

മേൽപ്പറഞ്ഞ കണക്കുകൾ ഒരു പരിഷ്കൃതസമൂഹത്തിന് യോജിച്ചത

ല്ല. അതിനാൽതന്നെ, നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം പരമാവധി മെച്ചപ്പെടുത്തി, നിയമാനുസൃതമായ ചിട്ടയായ ഗതാഗതം നിയന്ത്രണങ്ങളോടെ നടപ്പാക്കുവാനും പൊതുഗതാഗതസമ്പ്രദായത്തിൽ ഊന്നുന്ന സമഗ്ര ഗതാഗതനയം ആവിഷ്കരിക്കുവാനും കഴിയണം.

**റെയിൽ ഗതാഗതം**

ഭൂമിയുടെ ആവശ്യകതക്കുറവ്, കൂടിയ വേഗത, ഉയർന്ന ഇന്ധനക്ഷമത, കൂടുതൽ യാത്രക്കാരെ ഒരുമിച്ച് വഹിക്കുന്നതിനുള്ള ശേഷി, പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദം എന്നിവയ്ക്കു പുറമെ ഏറ്റവും സൗകര്യപ്രദവും സുരക്ഷിതവുമായ യാത്രാമാർഗ്ഗമെന്നനിലയിലും തീവണ്ടികൾ ഇന്ന് മറ്റു ഗതാഗതരൂപങ്ങളേക്കാൾ ബഹുദൂരം മുന്നിലാണ്. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിലൂന്നിയ ഇന്നത്തെ ഗതാഗതസങ്കല്പങ്ങളുടെ സ്തംഭനാവസ്ഥയ്ക്ക് പരിഹാരമായി തീവണ്ടികളും യന്ത്രരഹിതഗതാഗതവുമാണ് ഉയർന്നുവരുന്നത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കേരളവും അനിവാര്യമായ നയം മാറ്റം ഈ രംഗത്ത് നടത്തണം.

തീവണ്ടിഗതാഗതരംഗത്ത് നിലവിൽ കേരളം വലിയൊരു വികസന കുരുക്കിൽ അകപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. തീവണ്ടിഗതാഗതം ആരംഭിച്ചിട്ട് 15 വർഷങ്ങൾ പൂർത്തിയായെങ്കിലും ഇരുദിശകളിലേക്കും ഇടതടവില്ലാതെ തീവണ്ടി ഗതാഗതം സാധ്യമാക്കുന്ന ഇരട്ടപ്പാതപോലും കേരളത്തിൽ ഇനിയും പൂർത്തിയായിട്ടില്ല.

**1.** മംഗലാപുരം മുതൽ നാഗർകോവിൽ വരെ വൈദ്യുതീകരിച്ച, ഇരട്ടപ്പാതയുടെ സൗകര്യം എത്രയും വേഗം നടപ്പിൽ വരുത്തിയാൽ മാത്രമേ കേരളത്തിന് നിലവിലെ ശ്വാസംമുട്ടലിൽ നിന്ന് ആശ്വാസം ലഭിക്കുകയുള്ളൂ. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിലും മറ്റുമുള്ള തടസ്സങ്ങളെല്ലാം എത്രയും വേഗം നീക്കി മേൽപ്പറഞ്ഞ ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രഥമപരിഗണന നൽകേണ്ടതാണ്.

**2.** പാതയുടെ അപര്യാപ്തതയോടൊപ്പം തന്നെ ആവശ്യത്തിന് ടെർമിനൽ സൗകര്യങ്ങളില്ലാത്തതും കേരളത്തിന് വിലങ്ങുതടയാകുന്നുണ്ട്.



**മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിലൂന്നിയ ഇന്നത്തെ ഗതാഗതസങ്കല്പങ്ങളുടെ സ്തംഭനാവസ്ഥയ്ക്ക് പരിഹാരമായി തീവണ്ടികളും യന്ത്രരഹിതഗതാഗതവുമാണ് ഉയർന്നുവരുന്നത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കേരളവും അനിവാര്യമായ നയം മാറ്റം ഈ രംഗത്ത് നടത്തണം**

നേമത്തും കോട്ടയത്തും അനുവദിച്ച കോച്ച് മെയിന്റനൻസ് കേന്ദ്രങ്ങളും കൊച്ചുവേളി ടെർമിനസിന്റെ വികസനവും അടിയന്തിരമായി പൂർത്തീകരിക്കണം. കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനൽസ്, ഷൊർണ്ണൂർ ജംഗ്ഷൻ, കണ്ണൂരിലെ പിറ്റ് ലെയിനുകൾ എന്നിവയുടെ വിപുലീകരണവും ആവശ്യമാണ്.

**3.** പാലക്കാട്ടും കൊല്ലത്തും പണി പൂർത്തിയായ 'മെമു' ഷെഡുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ഹ്രസ്വദൂരയാത്രക്കാർക്കു വേണ്ടി കേരളത്തിലുടനീളം 'മെമു' സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കണം. ഈ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതോടെ നിലവിലെ ഇരട്ടപ്പാത പോരാതെ വരും. ഇടതടവില്ലാത്ത 'മെമു' സർവ്വീസിനുവേണ്ടി നിലവിലെ ഇരട്ടപ്പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി 2 പുതിയ പാതകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുവേണ്ട മുൻകൈ സംസ്ഥാന സർക്കാർ എടുക്കണം.

**4.** കേരളത്തിനനുവദിച്ച പുതിയ പാതകളിൽ ഗുരുവായൂർ-തിരുനാവായ, അങ്കമാലി-ശബരിമല എന്നിവയുടെ മുമ്പിലുള്ള തടസ്സങ്ങൾ ഒഴിവാക്കി നിർമ്മാണം ത്വരിതപ്പെടുത്തു

വാൻ സഹായിക്കണം. അങ്കമാലി-ശബരിമല പാത എരുമലിമേലിയിൽ നിന്നും പത്തനംതിട്ട, പുനലൂർ, കിളിമാനൂർ വഴി തിരുവനന്തപുരം വരെ നീട്ടണം.

**5.** സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ താല്പര്യപ്രകാരം കാസർഗോഡുമുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഒരു അതിവേഗ റെയിൽ ഇടനാഴി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള വിശദമായ പഠനം ദില്ലി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ നടത്തിവരികയാണ്.

കേരളത്തിന്റെ ഭാവിഗതാഗതത്തിന് നിർണ്ണായകസംഭാവന നൽകുവാൻ കെൽപ്പുള്ള ഈ പദ്ധതി കാലവിളംബം കൂടാതെ നടപ്പാക്കണം.

**6.** പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെയും മറ്റുപ്രദേശങ്ങളിലെയും വാഹനപ്പെരുപ്പം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് മെട്രോ തീവണ്ടികൾ, ഗ്രാമുകൾ, മോണോ റെയിലുകൾ മുതലായ റെയിൽ അധിഷ്ഠിതഗതാഗതരൂപങ്ങൾക്ക് കഴിയും. ജപ്പാൻ, ജർമ്മനി മുതലായ രാജ്യങ്ങളുടെ മാതൃക സ്വീകരിച്ച് പ്രാദേശികമായി അനുയോജ്യമായ റെയിൽ അധിഷ്ഠിത ഗതാഗതരൂപങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കണം.

വിവിധ റെയിൽ അധിഷ്ഠിത ഗതാഗതരൂപങ്ങളും യന്ത്രരഹിതവാഹനങ്ങളും കാൽനടയും കൂടി ഒരു സാധാരണക്കാരന്റെ 90% യാത്രാ ആവശ്യങ്ങളും നിർവ്വഹിക്കുന്നതിന് പര്യാപ്തമാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള സമഗ്രമായ യൊരു ഗതാഗത സംവിധാനമാണ് കാലഘട്ടത്തിന്റെ ആവശ്യം. അവയ്ക്ക് പുരകമായി ബസ്സുകൾ പോലുള്ള റോഡ് ഗതാഗതവും വർത്തിക്കണം.

എന്നാൽ ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങളെ കേവലം ഒറ്റപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുനിൽക്കരുത്. വലിയൊരു സാമൂഹികപരിപ്രേഷ്യത്തിന്റെ ഭാഗമാണവ. അതിനാൽത്തന്നെ, നഗരസൂത്രണവുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി, മനുഷ്യരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ അവരുടെ സമീപചുറ്റുപാടുകളിൽ തന്നെ നിറവേറ്റുവാനുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടാക്കുന്നതാണ് വിവേകവും അഭിലാഷണിയവും. അപ്പോൾ അനാവശ്യയാത്രകൾ ഒഴിവാക്കാനാവും. അതായിരിക്കണം ഭാവിസമൂഹങ്ങളുടെ മുഖമുദ്ര.