സി.ആർ നീലകണ്ഠൻ

മലയാളിയുടെ സൂപ്പർ ഹൈവേയിൽ സൈക്കിളിന്റെ ജീവിതം

തിരക്കേറിയ നഗരവീഥികളിലൂടെ സൈക്കിൾ ഓടിക്കുന്നവരും കാൽനടയായിപോകുന്നവരും ഒരു 'ശല്യ 'മാണെന്നാണ് വണ്ടിയോടിക്കുന്നവരുടെ പൊതു അഭിപ്രായം. റോഡുകൾ മോട്ടോർ വാഹനം ഓടിക്കാനുള്ളതാണ്. റോഡിലൂടെ സൈക്കിൾ ഓടിക്കുന്നതു മൂലം ട്രാഫിക്ക് ജാമുകൾ ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നും സൈക്കിൾ യാത്ര സുരക്ഷിതമല്ലെന്നും പറയുന്നു. പൊതുവിൽ സൈക്കിൾ യാത്ര 'നിയമവിരുദ്ധ ' മായി ഇവർ കാണുന്നു. ഇന്ത്യയിലെ മാത്രം അവസ്ഥയല്ല. അമേരിക്കയിലേയും യൂറോപ്പിലേയും അവസ്ഥയിതാണ്. പൊതുവീഥികളിൽ സൈക്കിളുകളോടിക്കാൻ പൗരന്മാർക്കവകാശമില്ല... ' റോഡുകൾ കാറുകൾക്കും മറ്റുമുള്ളതാണ്... സൈക്കിളുകൾ മറ്റെവിടെയെങ്കിലും, തിരക്കുകുറഞ്ഞ റോഡുകളിൽ ഓടിക്കുക' 'വെറും

കായികാഭ്യാസത്തിനാണിതെന്നതിനാൽ 'ജിംനേഷ്യത്തിൽ പോക്...' എന്നും മറ്റും മോട്ടോർ വാഹനക്കാർ ഇവിടെയും അവിടെയും വിളിച്ചു പറയുന്നതുകേൾക്കും. നഗരാസൂത്രകരും എഞ്ചിനീയർമാരും ജനപ്രതിനിധികൾ പോലും പറയുന്നത് തിരക്കില്ലാത്തിടത്തേ സൈക്കിൾ ' അനുവദിക്കാവൂവെന്നാണ്.

മാന്യതക്കുറവ്

കമ്പോളാധിഷ്ഠിത സമൂഹത്തിൽ ജീവിക്കുമ്പോൾ കൂടുതൽ വിലയുള്ളവ കൂടുതൽ 'മെച്ചപ്പെട്ടതാകുന്നു.' സൈക്കിളിനേക്കാൾ സ്കൂട്ടറും ബൈക്കും. അവയേക്കാൾ മാന്യത കാറിന്. അതിൽത്തന്നെ വിലകൂടിയ കാറിന് (കാറിന്റെ മൊത്തം വലുപ്പം കൂടുമ്പോഴും അതിൽക്കയറുന്നവരുടെ എണ്ണം കൂടുന്നു. ഏറ്റവും എളുപ്പത്തിൽ വായ്പ കിട്ടുന്നത് വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങാനാണ്. (പിന്നെ കെട്ടിടം കെട്ടാനും!) ഏറ്റവുമധികം ഗുണ്ടകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നതും വാഹനവായ്പ തിരിച്ചുപിടിക്കാനാണ്. കടം വാങ്ങി ' അടിച്ചു പൊളിക്കുക ' എന്നതാണല്ലോ ഇന്നത്തെ രീതി. കഴിഞ്ഞ ഒരു പതിറ്റാണ്ടിനകം നൂറോളം പുതിയ മോഡൽ കാറുകളും ബൈക്കുകളും ഇന്ത്യയിലെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇവയെല്ലാം ബഹുരാഷ്ട്രക്കമ്പനികളുടേതാണ്. ഇന്ധനക്ഷാമം, പരിസ്ഥിതിനാശം തുടങ്ങിയവ മൂലം പാശ്ചാത്യ രാജ്യങ്ങളിൽ മോട്ടോർവാഹന കമ്പോളം ഏതാണ്ടു നിശ്ചലാവസ്ഥയിലായപ്പോഴാണ് ഇന്ത്യയിലും ചൈനയിലും ഈ വിപണി തുറന്നത്. അതൊരു സ്വർണഖനിയാണെന്ന് ബഹുരാഷ്ട്രക്കമ്പനികൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞു.

പൊതുവാഹനങ്ങൾ കുറയുകയും സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ കൂടുകയും ചെയ്തപ്പോൾ തെരുവിലെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം പെട്ടെന്നു കൂടി. അമ്പതുപേർ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഒരു ബസ്സിന്റെയത്ര റോഡു വിസ്തീർണ്ണം വേണം രണ്ടു കാറുകൾക്ക്. അതിൽ പരമാവധി കയറാവുന്നത് പത്തു പേർക്കാണ്. കാറിൽ ഒന്നോ രണ്ടോ പേർ പോകുന്നതാണ് സാധാരണ കാഴ്ച. 'കാശുള്ളവർക്ക്' ഇങ്ങനെ പോയാലെന്താ? അതിനുശേഷിയില്ലാത്തവർ അസൂയപ്പെടുന്നതെന്തിന്? തങ്ങൾ സ്വന്തം കാശുമുടക്കി കാറുവാങ്ങി പെട്രോളടിച്ചു റോഡ് നികുതിയും കൊടുത്തു വണ്ടിയോടിക്കുന്നതിനെ എന്തിനെതിർക്കുന്നുവെന്നാണിതിനർത്ഥം. എന്നാൽ ഇവർ മനസ്സിലാക്കാത്ത ഒരു കാര്യമുണ്ട്. ഇവർ ഇന്ധനം കത്തിക്കുമ്പോൾ മലിനമാകുന്ന വായു ജനങ്ങൾക്ക് മുഴുവൻ അവകാശപ്പെട്ടതല്ലേ? അതു പുറത്തു വിടുന്ന കാർബൺഡൈ ഓക്സൈഡും മറ്റും ഇല്ലാതാക്കി ശുദ്ധമാക്കാൻ ഇവരെന്താണ് ചെയ്യുന്നത്? ഹരിതഗൃഹ പ്രഭാവം (ഗ്രീൻഹൗസ് ഇഫക്ട്) മൂലം ഭൂമിയിലെ കാലാവസ്ഥക്കാകെയുണ്ടാകുന്ന മാറ്റം, വരൾച്ച, പട്ടിണി മുതലായവയ്ക്കുള്ളവരെങ്ങനെ പരിഹാരം കാണും? വരാനിരിക്കുന്ന മുഴുവൻ തലമുറകളുടേയും ആവശ്യമാണ് പെട്രോൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുകയെന്നത്. എന്നാൽ ഇതിനുള്ള യാതൊരു ശ്രമവും നടക്കുന്നില്ലെന്നു മാത്രമല്ല, അതുവർദ്ധിപ്പിക്കലാണ് സർക്കാരുകളുടെ നയം.

ഗതാഗത കുരുക്കുകൾ കുറയ്ക്കാൻ കൂറ്റൻ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേകൾ നിർമിക്കണമെന്നാണ് ഭരണകൂടത്തിന്റെ നിലപാട്. ഇതിന്റെ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക-പരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ചർച്ചചെയ്യപ്പെട്ടവയാണ്. രാഷ്ട്രീയമായി ഈ പദ്ധതി ഉപരിവർഗത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്. അത്യാധുനിക കാറുകൾ ഉപയോഗിച്ച് വൻതുക ടോൾ നൽകി വണ്ടിയോടിക്കുന്നവർക്കുള്ളതാണ്. അതെല്ലാം വിട്ടാലും ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ തെരുവിലെ തിരക്കു കുറയ്ക്കാമെന്ന കള്ള വാദം അംഗീകരിക്കാനാവില്ല.

നഗരങ്ങളിലും ചെറുപട്ടണങ്ങളിലുമാണ് ഗതാഗതക്കുരുക്കുണ്ടാകുന്നത്. നഗരങ്ങളെ തൊടാതെ പോകുന്ന ഈ ഹൈവേകൾ നഗരത്തിലെ തിരക്കുകുറയ്ക്കുന്നതെങ്ങനെയെന്നാരും പറയാറില്ല. നഗരത്തിലെ ഗതാഗതപ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കൂടുതൽ റോഡുകൾ നിർമിക്കണമെന്നായിരിക്കും ആസൂത്രകരുടെ നിലപാട്. ഇതെത്രവരെയാകാം? പ്രതിവർഷം വാഹനപ്പെരുപ്പം 13 ശതമാനമാണെന്ന് പറയുന്നു. പത്തുപതിനഞ്ചു വർഷങ്ങൾക്കകം ഇന്നുള്ളതിന്റെ എട്ടിരട്ടി വാഹനങ്ങളാവുമ്പോൾ നഗരം മുഴുവൻ റോഡായാൽ പോലും ഓടിക്കാനാകില്ല. അതായത്, വാഹനങ്ങളുടെ വർദ്ധനവിന്റെ തോത് അങ്ങനെ ഉയർത്താൻ പാടില്ല എന്നർത്ഥം. ഇതിൽ പ്രധാനമായുള്ളത് സ്വകാര്യ കാറുകൾതന്നെ. ലണ്ടനടക്കമുള്ള പല നഗരങ്ങളിലും പല പ്രധാനതെരുവുകളിലേക്കും സ്വകാര്യകാറുകൾക്ക് (ബ്രിട്ടീഷ് പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ പോലും) പ്രവേശനമില്ല. ഇന്നാട്ടിൽ ഇതെങ്ങാൻ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിച്ചാലത്തെ അവസ്ഥയെന്താകും? കാറുവാങ്ങാൻ യാതൊരു സാദ്ധ്യതയുമില്ലാത്തവർപോലും ഇതിനെതിരാകും. മാദ്ധ്യമങ്ങൾ ഈ നിർദ്ദേശത്തെ 'മൂരാച്ചിത്തരം' എന്നു വിലയിരുത്തും. എന്നാൽ ഇത്തരമൊരു പരിഷ്കാരത്തിന്റെ നേട്ടം എത്രായിരം പേർക്കാണ്?

ലണ്ടന്റെ മാതൃക

നമുക്ക് ലണ്ടന്റെ അനുഭവം തന്നെ നോക്കാം. ഗതാഗതത്തിന്റെ രംഗത്ത് ഏറ്റവും മാതൃകാപരമായ പരിഷ്ക്കാരങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയത് ആ നഗരസഭയാണ്. അതിന്റെ മുഖ്യ കാരണക്കാരൻ അവിടത്തെ മേയറായ കെൻ ലിവിങ്സ്റ്റൺ. ചെറിയ ദൂരത്തേക്കുള്ള കാർ യാത്രകൾ പരമാവധി കുറയ്ക്കുകയെന്നതാണ് പരിപാടി. അതെല്ലാം മനുഷ്യാദ്ധ്വാനം മാത്രം ഉപയോഗിക്കുന്ന സൈക്കിളിലാക്കുക. ഇതിലൂടെ നഗരത്തിലെ തിരക്കേറിയ വീഥികളിലെ യാത്ര സുഖകരമാക്കാം. നഗരത്തിന്റെ സുസ്ഥിരത ഉറപ്പാക്കാം. ജനങ്ങളുടെ ആരോഗ്യം മെച്ചപ്പെടുത്താം. ചിലവും മലിനീകരണവും പരമാവധി കുറയ്ക്കാം, പെട്രോൾ ലോകത്തില്ലാതാകുമെന്ന ഭയമില്ല. ഇതിനെല്ലാം പുറമെ നഗരത്തിലെ ഗതാഗത വേഗത വളരെയേറെ വർദ്ധിപ്പിക്കാം. ഇതുകേട്ടാൽ നമുക്കു വിശ്വസിക്കാനാകുമോ? കാർ മാറ്റി സൈക്കിളാക്കിയാൽ വേഗത കൂടുമോ? ഉവ്വ്. ഗതാഗതത്തിന് പുതുപുത്തൻ മോഡൽ കാറുകൾ രംഗത്ത് വന്നപ്പോൾ നഗരത്തിലെ ശരാശരി വേഗത വർദ്ധിക്കുമെന്നല്ലേ നാം കരുതുക. ഇവിടെ മറിച്ചാണുണ്ടായത്. ഇപ്പോഴത്തെ ലണ്ടൻ നഗരത്തിലെ ശരാശരി വേഗത എത്രയാണെന്നറിയാമോ? മണിക്കൂറിൽ 15മൈൽ (25കി.മീറ്റർ) ഇത് വിക്ടോറിയൻ കാലത്തെ നഗരവേഗതയേക്കാൾ കുറവാണ്. അന്നുള്ള പ്രധാന വാഹനം കുതിരവണ്ടിയാണ്. ബെൻസും ടയോ

ട്ടയും വന്നിട്ടും വേഗത കൂടാത്തതെന്ത് എന്ന് ആരെങ്കിലും ചോദിക്കാറുണ്ടോ? നമ്മുടെ നഗരങ്ങളുടെ അവസ്ഥയും മറ്റൊന്നല്ല.

2010 ആകുമ്പോഴേക്കും നഗരത്തിലെ സൈക്കിളുകളുടെ എണ്ണം ഇന്നത്തേതിന്റെ ഇരട്ടിയാക്കുകയെന്നതാണ് ഈ പരിപാടിയുടെ ലക്ഷ്യം. ലണ്ടനിലെ ഗതാഗതവകുപ്പിൽ ഒരു പ്രത്യേക വിഭാഗം തന്നെ ഇതിനായി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. സൈക്കിളിങ് സെന്റർ ഫോർ എക്സലന്റ്സ്. സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷിതത്വം, പാർക്കിങ്ങ് സൗകര്യം, നല്ല സൈക്കിളുകളുടെ ലഭ്യത, പ്രധാന വീഥികളിൽ സൈക്കിളുകൾക്ക് മാത്രമായി പാതയുണ്ടാക്കൽ (ഇത് 900 കി.മീറ്റർ നീളം വരും!), സൈക്കിളുകാരെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള പരിപാടികൾ. ഇങ്ങനെ പലതും. ഗതാഗതാസൂത്രണത്തിന് സൈക്കിളുകാരുടെ താൽപര്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കാൻ വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നു.

ഇതിന് പല നേട്ടങ്ങളുണ്ടെന്ന് അനുഭവം കാണിക്കുന്നു. ആളുകൾ നേരിട്ട് സൈക്കിളിലേക്കു മാറുകയല്ല

ചെയ്യുന്നത്. സ്വകാര്യകാറുകൾക്കു പകരം 'പൊതുഗതാഗത'ത്തിലേക്ക് വലിയൊരു വിഭാഗം മാറി. ഇവർ പതുക്കെ സൈക്കിളിലേക്കു മാറണം. ഇതിനായി മേയർ പൊതുനയരേഖ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഈ രേഖ പൊതുജനങ്ങൾക്കും ഗതാഗതവകുപ്പ്, കമ്പനികൾ, പ്രാദേശിക സർക്കാറുകൾ, വിദ്യാഭ്യാസം, വ്യവസായം, പൊലീസ് തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകുന്നു.

സ്കൂൾ, ഓഫീസ്, കമ്പനികൾ മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം സൈക്കിളിന് പ്രത്യേക പാർക്കിങ്ങ് സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്നു. ദേശീയതലത്തിൽ സൈക്ലിംഗ് സ്ട്രാറ്റജി ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചു. ഏതു പ്രായക്കാർക്കും ഉപയോഗിക്കാവുന്ന തരത്തിലുള്ള സൈക്കിളുകൾ രംഗത്തുവരുന്നു. സൈക്കിൾ യാത്ര മാന്യതയുള്ള ഒന്നാണെന്ന് സമൂഹത്തെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തുന്നു. ഒരു കാലത്ത് ചൈനയിലെ പ്രധാന വാഹനം സൈക്കിൾ ആയിരുന്നു. എന്നാൽ ആഗോളാധിനിവേശത്തിന്റെ ഫലമായി ഇതിൽ കാര്യമായ കുറവ് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിലും മറ്റുമുണ്ടായതുപോലെ ഇരുചക്ര മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ ബഹുരാഷ്ട്രക്കമ്പനികൾ വൻതോതിൽ അവതരിപ്പിച്ചതോടെ യുവാക്കളിൽ വലിയ മാറ്റം ഉണ്ടായി. ലണ്ടനിൽ ഇതിന്റെ നേർവിപരീത ദിശയിലേക്കു മാറ്റാനാണ് ശ്രമം. ഇതിന് വൻതോതിൽ ഫണ്ട് ആവശ്യമില്ല. തന്ത്രപരമായ ഏകോപനം മതി.

2002ലെ കണക്കുവച്ച് ലണ്ടനിൽ 14 ലക്ഷം സൈക്കിളുകളുണ്ട്. ഒരു വീട്ടിൽ ശരാശരി ഒന്നുവീതം. വാട്ടർ ലൂ സ്റ്റേഷൻ പ്രദേശത്ത് നടത്തിയ സർവ്വേയിൽ 16 വയസ്സിനു മീതെയുള്ളവരിൽ 3ശതമാനത്തിനു മാത്രമേ സൈക്ലിംഗ് അറിയാതുള്ളൂ. താരതമ്യേന നിരപ്പുള്ള നഗരമാണ് ലണ്ടൻ എന്നതും അനുകൂല ഘടകമാണ്. ലണ്ടൻ നഗരത്തിനകത്തു നടത്തുന്ന യാത്രകളിൽ 45 ശതമാനവും ഒരു മൈലിൽ താഴെയാണ്. 85 ശതമാനവും 5 മൈലിൽ താഴെയാണ്. ഇതിൽ വലിയൊരു പങ്ക് സൈക്കിളിലാക്കാമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷ. നിങ്ങൾ സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്തിന് എന്ന ചോദ്യം നിരവധി പേരോട് സർവ്വേയുടെ രൂപത്തിൽ ചോദിച്ചപ്പോൾ, 19 ശതമാനം പേർ ആരോഗ്യവും 23 ശതമാനം പേർ ഗതാഗതത്തിരക്കുമാണ് പറഞ്ഞത്. 10 ശതമാനം പേർ ലളിത ജീവിത ശൈലിക്കുവേണ്ടിയും 11 ശതമാനം സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടിയുമാണ് സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്നു പറഞ്ഞു.

റോഡിൽ 'സാമൂഹ്യ ഡാർവ്വിനിസം' ആണ് നടക്കുന്നതെന്നാണ് കാൽനട സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരെല്ലാം ഉന്നയിച്ച ഒരു പരാതി. 'ശേഷിയുള്ളവയുടെ അതിജീവനം' എന്ന ഡാർവ്വിൻ സിദ്ധാന്തം സമൂഹത്തിൽ പ്രയോഗിക്കപ്പെടുകയാണ്. വാഹനങ്ങൾ വലുതാകുന്തോറും റോഡിനു മേൽ അവർക്ക് കൂടുതൽ അധികാരമുണ്ടെന്നതാണ് ഈ ധാരണയുടെ ഫലം. ചെറിയ വാഹനങ്ങൾക്കാണല്ലോ അപകട സാദ്ധ്യത. ഇത് മാറണം കാൽനട, സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർക്കും മറ്റുള്ളവരേപ്പോലെ യാത്ര ചെയ്യാൻ അധികാര

മുണ്ട്.

പ്രതീക്ഷിച്ചതിനു വിപരീതമായി താഴ്ന്ന വരുമാനക്കാരല്ല, ഉയർന്നവരുമാനക്കാരാണ് കൂടുതൽ സൈക്കിൾ യാത്രയിലേക്കു മാറുന്നത് എന്നും കണ്ടെത്തി. സ്ഥിരമായി ജോലിക്കായുള്ള യാത്രയിൽ സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവർ കുറവാണെന്ന് സർവ്വേ കണ്ടെത്തി. റെയിൽവേ-ഭൂഗർഭ റെയിൽവേ, ബസ് തുടങ്ങിയവയുടെ സ്റ്റേഷനുകളിൽ പാർക്കിങ് സൗകര്യമില്ലാത്തതാണ് ഒരു പ്രധാന പ്രശ്നമായി പലരും ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയത്. കോളേജ് വിദ്യാർത്ഥികളും അദ്ധ്യാപകരും കൂടുതൽ കൂടുതലായി സൈക്കിൾ യാത്രയിലേക്കു മാറുന്നുവെന്നും കണ്ടു.

സൈക്കിൾ യാത്ര വ്യാപകമായാൽ പരിസ്ഥിതിക്കുണ്ടാകുന്ന നേട്ടം വളരെ വലുതാണ്, എന്ന കാര്യം എല്ലാവർക്കും അറിയാം. തീർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങൾ ഒരു പരിധിവരെ സംരക്ഷിക്കാൻ ഈ നടപടിക്കു കഴിയും. പൊതു സമൂഹത്തിന്റെ ദുർവ്യയം കുറയ്ക്കാനാകും. ശാരീരികമായ ഉർജ്ജം ഉപയോഗിക്കുന്നതിലൂടെ ആരോഗ്യം സംരക്ഷിക്കാൻ ഈ നടപടിക്കു കഴിയും. ഹൃദ്രോഗം മുതലായവ തടയാനും മാനസികാരോഗ്യം നിലനിർത്താനും മനസ്സാന്നിദ്ധ്യത്തിനും ശരീരഭംഗിക്കുമെല്ലാം സൈക്കിൾ യാത്ര സഹായകമാണെന്ന് പറയാം.

'സമയമാണ് ധനം' എന്ന പ്രചരണം ഇന്നു വ്യാപകമാണ്. പുത്തൻ മോഡൽ കാറുകൾക്കും എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേക്കും വേണ്ടി വാദിക്കുന്നവർ ഇത് ഒരു മുദ്രാവാക്യമാക്കുന്നു. നഗരത്തിൽ സൈക്കിൾ യാത്രയാണ് സമയഭേദമുണ്ടാക്കുന്നതെന്ന് കണ്ടെത്താനാവും.

യാത്രാ സുരക്ഷിതത്വവും മലിനമായ അന്തരീക്ഷവും കാലാവസ്ഥയിലെ വ്യതിയാനവും മറ്റുമാണ്. സൈക്കിൾ യാത്രക്കെതിരായി ഉയരുന്ന വാദങ്ങൾ. സൈക്കിൾ-കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് നിരത്തുകളിൽ സഞ്ചരിക്കാൻ അവകാശമുണ്ടോയെന്നതാണ് മൗലിക പ്രശ്നം. ലണ്ടനിൽ നിന്നു വ്യത്യസ്തമായി അമേരിക്കയിലും (ഇന്ത്യയിലും) മറ്റും കാൽനട-സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരെ ഒരു 'ശല്യം' ആയാണ് മറ്റു വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നവർ കാണുന്നത്. ഇത് ഒരു ജനാധിപത്യ പ്രശ്നമായി കാണണം. മെച്ചപ്പെട്ട റോഡുകളും അവയിൽ സൈക്കിൾ-കാൽനടയാത്രക്കുള്ള പ്രത്യേക പാതകളും ഉണ്ടാകണം. കുട്ടികൾക്ക് സുരക്ഷിതമായി സൈക്കിൾ ഓടിക്കാൻ. ഇതിനെ ഗതാഗതാസൂത്രണ വിഭാഗത്തിലുള്ളവർ എതിർക്കുന്നു. 'കാൽനടക്കാർക്ക് പ്രത്യേക ക്രോസിങ്ങ്' സംവിധാനം ലണ്ടനിലുണ്ട്. ഇതു വേണ്ടെന്നു വാദിക്കുന്ന പലരും 'അതിനുള്ള യാത്രക്കാരൊന്നും ഇവിടെയില്ല.' എന്നാണ് പറയുക. 'സൈക്കിൾ ഓടിക്കുന്നവരോട്' തനിക്കൊക്കെ വല്ല ജിമ്മിലും പോയി അഭ്യാസം നടത്തിക്കൂടെ?' എന്നു ചോദിക്കുന്ന കാർ ഓടിക്കുന്നവർ ധാരാളമാണ്.' പ്രധാന നിരത്തുകളിൽ നിന്നുമാറി നിരത്തോ മൈതാനമോ ഉണ്ടാക്കി 'ഈ പ്രശ്നം' പരിഹരിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെടുന്നവരും കുറവല്ല. ചുരുക്കത്തിൽ സൈക്കിളിനെ ഒരു 'യാത്രാ വാഹന'മായി ഇവരൊന്നും കാണുന്നില്ല. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ എക്സ്പ്രസ് വേ വേണമെന്നു വാദിക്കുന്നവർക്കുള്ള ഏക ആശ്വാസം അവിടെ സൈക്കിളും കാൽനടക്കാരും ശല്യപ്പെടുത്താനുണ്ടാകില്ല 'എന്നതാണ്. യാത്രാക്ഷമത' കുറയ്ക്കുന്നവരാണ് സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരെന്ന നിലപാടു ശരിയോ? ഇന്ധനക്ഷമതയുടെ കാര്യത്തിൽ സൈക്കിളുമായി കാറിനു മത്സരിക്കാനാകുമോ? റോഡിൽ ആവശ്യമാകുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും (ഒരു കാറിന്റെ സ്ഥാനത്ത് എട്ടും പത്തും സൈക്കിൾ ഓടിക്കാം.) പാർക്കിങ്ങിനാവശ്യമായ സ്ഥലത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും സൈക്കിളിന്റെ 'ക്ഷമത' കാറിനില്ല. കാറിനും ഇന്ധനത്തിനും മറ്റുമായി കൂടുതൽ നികുതി നൽകുന്നതിനാൽ റോഡിൽ തങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ അവകാശമുണ്ടെന്ന കാർ യാത്രക്കാരുടെ വാദവും അംഗീകരിക്കാനായില്ല. കൂടുതൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവർ, കൂടുതൽ ഇന്ധനം ഉപയോഗിക്കുകയും മലിനീകരണം നടത്തുകയും ചെയ്യുന്നവർ, ചിലവേറിയ സൗകര്യങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവർ, കൂടുതൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നവർ, റോഡിന് കൂടുതൽ നാശമുണ്ടാക്കുന്നവർ, തുടങ്ങിയ പരിഗണനകൾ വച്ചു കൊണ്ടാണെങ്കിൽ നൽകുന്ന നികുതിയുടെ പല മടങ്ങ് ഇവർ തിരിച്ചെടുക്കുന്നുവെന്നു കാണാം.

സൈക്ലിംഗ് പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന നിരവധി വെബ്സൈറ്റുകളും മാസികകളുമുണ്ട്. ' സൈറ സൈക്കിളിങ്ങ് ലൈഫ് അതിൽപ്പെട്ട ഒരു സൈറ്റ് ആണ്. സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന്റെ നേട്ടങ്ങൾ പ്രചരിപ്പിക്കാനും സൈക്കിൾ യാത്ര സുരക്ഷിതവും ആഹ്ലാദകരമാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ സർക്കാരുകളെ നിർബന്ധിക്കാനും ഇത് പ്രയോജനപ്പെടുന്നു. ഇത് സൈക്കിൾ മത്സരത്തിനുള്ളതോ ഏതെങ്കിലും കമ്പനികളുടെ സൈക്കിളുകൾ പ്രചരിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ളതോ ആയ സൈറ്റ് അല്ലെന്നവർ തുടക്കത്തിൽ തന്നെ പറയുന്നു. 2005 നവംബർ 28ന് കെന്റകിയിൽ ഉണ്ടായ ഒരു കോടതി വിധി സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർക്ക് ആവേശകരമായിരുന്നു. കാറിടിച്ച് അപകടം പിണഞ്ഞ ഒരു സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരി നൽകിയ കേസിൽ സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരിക്ക് നഷ്ട പരിഹാരം നൽകാൻ കാറോടിച്ചയാളോട് ആവശ്യപ്പെട്ട വിധിയാണത്. ' ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ ആൾട്ടർനേറ്റീവ് ' എന്ന സൈറ്റും ഈ പ്രശ്നത്തിൽ കാര്യമായ ഇടപെടൽ നടത്തുന്നുണ്ട്.

ചുരുക്കത്തിൽ കമ്പോളം സൃഷ്ടിക്കുന്ന മാന്യതയുടേയും വേഗതയുടേയും നിയമങ്ങൾ വെല്ലുവിളിക്കപ്പെടണം. വരാനിരിക്കുന്ന മുഴുവൻ തലമുറകൾക്കും ഇവിടെ ജീവിക്കാൻ അവകാശമുണ്ടെന്ന അടിസ്ഥാന ധാരണയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് നഗരാസൂത്രണം നടത്തണം, ഗതാഗതാസൂത്രണം നടത്തണം. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഏറ്റവും പ്രധാന യാത്രാവാഹനമായി സൈക്കിൾ മാറും. ●