നിരത്തുകളിൽ ചോര പടരുമ്പോൾ

സി. ആർ. നീലകണ്ഠൻ നമ്പൂതിരി

ഓരോ ദിവസവും കേരളത്തിൽ വാഹനാപകടം കൂടുന്നു. അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണത്തോടൊപ്പം അതിൽ ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുന്നവരുടേയും അംഗഭംഗം വന്ന് ജീവിതം തന്നെ നഷ്ടപ്പെടുന്നവരുടേയും വാർത്തകൾ കൂടി വരുന്നു. നാലഞ്ച് പേരിൽ കൂടുതൽ മരിച്ചാൽ മാത്രമേ പത്രങ്ങൾക്കത് വാർത്തയാകുന്നുള്ളൂ. ഐങ്കൊമ്പ്, ചമ്മനാട്, പൂക്കിപ്പറമ്പ് തുടങ്ങി പൂപഞ്ചിന വരെയുള്ള 'മേജർ' അപകടങ്ങൾ ഏറെ ശ്രദ്ധിക്കപ്പെട്ടു. സർക്കാരുകളാണെങ്കിൽ ഇതിന്റെ കാരണങ്ങളെപ്പറ്റി അന്വേഷിക്കാനും ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാൻ വേണ്ട നടപടികൾ കണ്ടെത്താനും ഉടൻ തന്നെ കമ്മീഷനുകളെ നിയമിക്കുന്നു. എൻ. ഹരിദാസ്, ജെ. ജെ. ജോസഫ്, അൽഫോൺസ് കണ്ണന്താനം, കെ. പി. സോമരാജൻ, ഗതാഗത പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിമാർ തുടങ്ങിയവരുടെയെല്ലാം നേതൃത്വത്തിൽ കമ്മീഷനുകളുണ്ടായി. ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഉന്നതതലകമ്മിറ്റി, നിയമസഭയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് കമ്മിറ്റി തുടങ്ങി സിനിമാസ്റ്റൈലിൽ നേരിട്ടുപോയി വാഹനപരിശോധന നടത്തുന്ന മന്ത്രി വരെ നമുക്കിന്നുണ്ട്.

ഏറെ പണം മുടക്കി ഈ കമ്മീഷനുകൾ തയ്യാറാക്കിയ കെട്ടുകണക്കിനു റിപ്പോർട്ടുകളുണ്ട്. ഈ റിപ്പോർട്ടുകൾ സർക്കാർ നടപ്പാക്കാത്തതിനാലാണ് അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നതെന്നാണ് പൊതുവിമർശനം. സർക്കാരിന്റെ സന്നദ്ധതയില്ലായ്മയും ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ അഴിമതിയും മാത്രമാണ് വില്ലന്മാരെന്ന ധാരണ സൃഷ്ടിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഇവയൊക്കെ ഭാഗികമായി കാരണങ്ങളാകാമെങ്കിലും യഥാർത്ഥ വില്ലനെ ഈ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടുകളിലൊന്നും കാണുന്നില്ല. ഏതെല്ലാമാണ് ഈ കമ്മീഷനുകൾ നടത്തിയ പ്രധാന കണ്ടെത്തലുകൾ അഥവാ നൽകിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ? റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി മെച്ചപ്പെടുത്തുക, റോഡ് സേഫ്റ്റി നിയമം നിർമ്മിക്കുക, നിയമം നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിൽ വീഴ്ച വരുത്തുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ കർശനമായി ശിക്ഷിക്കുക, വാഹനങ്ങളുടെ അമിതവേഗവും മത്സര ഓട്ടവും നിയന്ത്രിക്കുക, ലൈസൻസ് നൽകുന്ന രീതി കർശനമാക്കുക, ഡ്രൈവർമാരെ ബോധവൽക്കരിക്കുക, വാഹനപരിശോധനയ്ക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കുക, ബസ്സുകൾക്ക് പിന്നിൽ സുരക്ഷാ വാതിൽ, ഡ്രൈവർക്കു ക്യാബിൻ, യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കൽ തുടങ്ങിയവയാണ് പ്രധാന നിർദ്ദേശങ്ങൾ.

റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി മെച്ചപ്പെടുത്തിയാൽ അപകടങ്ങൾ കുറയുമോ? തത്വത്തിൽ എന്തായാലും ഫലത്തിൽ മോശം റോഡുകളിലാണ് അപകടം കുറവ്. പ്രത്യേകിച്ചും നമ്മുടെ ഹൈവേകളിൽ റോഡു നന്നാകുമ്പോൾ വേഗം കൂടുന്നു, അപകടങ്ങളും കൂടുന്നു. മത്സര ഓട്ടവും അമിതവേഗവും എങ്ങനെ കുറയ്ക്കും? എല്ലാ രംഗത്തും 'ഒന്നാമനാ'വാനല്ലേ നാം നേഴ്സറി ക്ലാസ് മുതൽ യുവതലമുറയെ പരിശീലിപ്പിക്കുന്നത്? അങ്ങനെ വളരുന്ന കുട്ടി വണ്ടി ഓടിക്കുമ്പോൾ മുന്നിലുള്ള വണ്ടിക്കു മുമ്പേ കയറാനേ നോക്കൂ. സർക്കാർ നിയന്ത്രണങ്ങളും 'ലൈസൻസ് രാജും' ഇല്ലാതാക്കിയാലേ നാടു രക്ഷപ്പെടൂ എന്ന് സാമ്പത്തിക ഭരണനേതൃത്വങ്ങൾ മുതൽ വിപ്ലവകാരികൾ വരെ ഉറപ്പാക്കിയ ഇക്കാലത്ത് സർക്കാർ ഇടപെട്ടു കാര്യങ്ങൾ നേരെയാക്കണമെന്നു പറയുന്നതു തന്നെ പിന്തിരിപ്പൻ ഇടപാടല്ലേ? ഏതു മാർഗ്ഗത്തിലൂടെയായാലും ലാഭം നേടാതെ ജീവിക്കുന്നതു വിഡ്ഢിത്തമല്ലേ? ബസ്സിനു പിന്നിലെ സുരക്ഷാവാതിലും മറ്റും മരണനിരക്കു കുറച്ചേക്കുമെന്നല്ലാതെ അപകടങ്ങൾ കുറക്കില്ല. വാഹനാപകട തർക്കപരിഹാര കോടതി പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തണമെന്ന ആവശ്യം നല്ലതുതന്നെ. പക്ഷെ ഇതുകൊണ്ട് മരണമടഞ്ഞവരുടെ ബന്ധുക്കൾക്കും പരിക്കുപറ്റിയവർക്കും (അതിലേറെ ചോരകുടിയന്മാരായ വക്കീലന്മാർക്കും) ഗുണമുണ്ടാകാമെന്നല്ലാതെ അപകടം കുറയുമോ? ഇവിടെയൊക്കെ യഥാർത്ഥ കാരണങ്ങൾ മറച്ചുവയ്ക്കപ്പെടുന്നു.

ഉയരാത്ത ചോദ്യങ്ങൾ

നമുക്കിത്രയേറെ യാത്രകൾ വേണോ?, നിരത്തുകളിൽ ഇത്രയധികം വാഹനങ്ങൾ വേണോ? ഇത്തരം ചോദ്യങ്ങൾ ആരും ചോദിക്കുന്നില്ല. പതിനായിരത്തോളം വാഹനങ്ങളാണ് എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഓരോ മാസവും പുറത്തിറങ്ങുന്നത്. ഈ വാഹനപ്പെരുപ്പം താങ്ങാനുള്ള ശേഷി റോഡുകൾക്കോ വായുവിനോ ഉണ്ടോ? ഇതു ചോദിക്കാതിരിക്കുന്നതിനു വ്യക്തമായ കാരണങ്ങളുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ വിശേഷിച്ചു കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും സജീവമായ വിപണികളിലൊന്ന് വാഹനങ്ങളുടേതാണ്. പട്ടിണി കിടക്കുന്നവർക്ക് അരി മേടിക്കാനോ രോഗിക്കു ചികിത്സിക്കാനോ ചില്ലറപ്പണം വായ്പ കിട്ടാത്ത ഇന്നാട്ടിൽ വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങാൻ ലക്ഷങ്ങൾ വായ്പ കിട്ടാൻ ഒരു മണിക്കൂർ മതി. അടുത്ത കാലത്തായി ഒട്ടേറെ വിദേശ കമ്പനികൾ ഇന്ത്യൻ കമ്പോളത്തിൽ വാഹനങ്ങളിറക്കിയിട്ടുണ്ട്. മുതലാളിത്ത രാജ്യങ്ങളിൽ ക്ഷീണിച്ച വാഹന കമ്പോളത്തെ പിടിച്ചു നിർത്തുന്നത് മൂന്നാം ലോക കമ്പോളമാണ്. ഈ കമ്പോളം വികസിപ്പിക്കാനാണ് ലോകബാങ്ക് പോലെയുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾ റോഡുകൾക്കും പാലങ്ങൾക്കും വൻതോതിൽ വായ്പ നൽകുന്നത്. മാധ്യമങ്ങളിൽ വാഹനങ്ങളുടെ പരസ്യങ്ങൾ കണ്ടാൽ ഏതു മദ്ധ്യവർഗ്ഗക്കാരനും അതിലൊന്നു സ്വന്തമാക്കാൻ തോന്നിപ്പോകും. ഇത്ര വലിയ തുക പരസ്യം വഴി കിട്ടുന്ന മാധ്യമങ്ങൾ സത്യം പറയുമെന്ന് വിശ്വസിക്കാമോ? ഇന്ത്യയിലെ റോഡ്, കാലാവസ്ഥ, ഡ്രൈവറുടെ മാനസികാവസ്ഥ ഇവയൊന്നും കണക്കിലെടുക്കാതെ ഇവിടെയെത്തുന്ന വിദേശ മോഡൽ വാഹനങ്ങൾ അപകടനിരക്കു വർദ്ധിപ്പിക്കുകയേയുള്ളൂ. ഈയടുത്ത കാലത്തായി ഏറ്റവുമധികം അപകടമുണ്ടാക്കുന്ന വാഹനങ്ങളിലൊന്ന് ടാറ്റാ സുമോവാണെന്ന് പല ഉദ്യോഗസ്ഥരും പറയുന്നു. ജീവിത-കുടുംബരീതികളിലെ മാറ്റങ്ങൾ പ്രധാനമാണ്. കുറച്ചുപേർക്കു മാത്രം 'കംഫർട്ടബിൾ' ആയി യാത്ര ചെയ്യാവുന്ന 'വലിയ' കാറുകൾ ധാരാളമായി വരുന്നു. അമ്പതും നൂറും പേർ കയറുന്ന ബസ്സിനേക്കാൾ റോഡിൽ സ്ഥലമെടുക്കുന്നത് പത്തു പേർ പോലും കയറാത്ത രണ്ടു കാറുകളാണ്. ഒരു എട്ടുവരി ഹൈവേയിൽ പോകുന്നതിന്റെ ആറിരട്ടി ജനങ്ങൾക്ക് ഒരേ സമയം കൊണ്ട് യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയും ഒറ്റവരി റയിലിൽ എന്ന് പഠനങ്ങൾ കാണിക്കുന്നു. പക്ഷേ നമ്മുടെ വികസനം റെയിലിനല്ല, റോഡിനാണ്. കേരളത്തിൽ ഏറെ സാദ്ധ്യതയുള്ളതും ചിലവും മലിനീകരണം കുറവുള്ളതുമായ ജലഗതാഗതം ഇന്ന് ടൂറിസ്റ്റ് വികസനത്തിനു വേണ്ടി മാത്രമാണ് പരിഗണിക്കുന്നത്.

സമൂഹത്തിൽ ആകെ വ്യാപിച്ചിരിക്കുന്ന പിരിമുറുക്കം ഡ്രൈവർമാരെയും ബാധിക്കുന്നതും അപകടകാരണമാണ്. വാഹനമുള്ളതുകൊണ്ടുമാത്രം യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുണ്ട്. കാര്യമായി ഒരാവശ്യവുമില്ലാതെ യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുമുണ്ട്. കേരളം കാറുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ ഒന്നാംസ്ഥാനത്തെത്തിയെന്നത് നമുക്കഭിമാനകരമായ ഒന്നാണോ? ഇതൊക്കെ പരിഗണിക്കാത്ത കമ്മീഷനുകൾക്ക് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ ഒരു നിർദ്ദേശവും നൽകാനാവില്ല!

വർഗ്ഗീയതയ്ക്കെതിരെ ക്യാമ്പെയിൻ

ഗുജറാത്ത് കലാപങ്ങൾക്കും വർഗ്ഗീയതയ്ക്കുമെതിരെ പബ്ലിക് ഹെൽത്ത് ഫോറത്തിന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ പയ്യന്നൂരിൽ 10 മുതൽ 21 വരെ ക്യാമ്പെയിൻ നടക്കുന്നു. ബോംബെയിൽ വർഗ്ഗീയ വിരുദ്ധ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംഘടിപ്പിക്കുന്ന 'ഏകത'യുടെ പ്രവർത്തകനും എഴുത്തുകാരനുമായ ഡോ. രാം പുനിയാനി 10 ന് വൈകീട്ട് 3 ന് കാവേരി ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ നടക്കുന്ന സെമിനാറിൽ സംസാരിക്കും. ഗുജറാത്തിൽ സാമ്പത്തിക ഉപരോധം നേരിടുന്നവർ ഉണ്ടാക്കിയ കൈത്തറി വസ്ത്രങ്ങളുടെ പ്രദർശനവും വില്പനയും ആഗസ്റ്റ് 14 മുതൽ 21 വരെ പയ്യന്നൂർ ഗാന്ധിമൈതാനിയിൽ സംഘടിപ്പിക്കുന്നു. സിനിമാപ്രദർശനം, സ്ലൈഡ് പ്രദർശനം, പുസ്തകപ്രദർശനം തുടങ്ങിയവയും സംഘടിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്.