

⇒ കാൽനടത്തത്തിന്റെ വേഗതപോലുമില്ലാതെ വാഹനങ്ങൾ നിരത്തുകളിൽ നിരങ്ങി ⇒

സംസ്ഥാനത്തെ ആദ്യ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതിനായി ദിനങ്ങളെണ്ണി കാത്തിരിക്കുകയാണ് കൊച്ചി നഗരം. വർഷങ്ങളായിത്തുടരുന്ന ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം ഇതോടെ പരിഹരിക്കപ്പെടുമെന്ന വിശ്വാസത്താൽ മെട്രോ റെയിൽ നിർമ്മാണം സൃഷ്ടിച്ചിരിക്കുന്ന പ്രയാസങ്ങളെപ്പോലും നഗരം സഹിക്കാൻ ശീലിച്ചിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ കൊച്ചിയുടെ സ്വഭാവത്തെയും സങ്കീർണ്ണതകളെയും മനസ്സിലാക്കാൻ പോലും ശ്രമിക്കാത്ത മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി ഒരുവിധത്തിലും നഗര ഗതാഗതത്തെ പരിഷ്കരിക്കാൻ പോകുന്നില്ലെന്ന വാദവും പല കോണുകളിൽ നിന്നും ഉയർന്നുതുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. കൊച്ചിയിലെ നിലവിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെയെല്ലാം പാടെ അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്ന മെട്രോ റെയിൽ എന്ന ചിലവേറിയ 'ഒറ്റമൂലി' ഒരു രോഗത്തെയും പരി

# കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ഒരു നഗരത്തിന്റെ കിതപ്പുകൾ

കൊച്ചിയിലെ നിലവിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെയെല്ലാം പാടെ അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നേറുന്ന മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി നഗരത്തിന്റെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കില്ല. മെട്രോയെക്കുറിച്ചുള്ള നിറംപിടിപ്പിച്ച അവകാശവാദങ്ങൾ മാത്രം ഉയർന്നുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ മെട്രോയുടെ പരിമിതികളും പൊള്ളത്തരങ്ങളും ചർച്ചയ്ക്ക് വയ്ക്കുന്നു. സമഗ്രവീക്ഷണത്തോടെ പരിഗണിക്കപ്പെടേണ്ട കൊച്ചിയുടെ ഗതാഗത വികസനത്തെ മെട്രോ എന്ന 'ഏക പരിഹാരം' എങ്ങനെയാണ് അവഗണിക്കുന്നത്.

## ■ കേരളീയം വാർത്താശൃംഖല

ഹരിക്കാൻ പോകുന്നില്ല എന്നതാണ് വസ്തുത. മെട്രോയെക്കുറിച്ചുള്ള നിറംപിടിപ്പിച്ച അവകാശവാദങ്ങൾ മാത്രം കേൾക്കാൻ കഴിയുന്ന അന്തരീക്ഷത്തിലേക്ക് മെട്രോയുടെ പരിമിതികളും പൊള്ളത്തരങ്ങളും ചർച്ചയ്ക്കായി വയ്ക്കുകയാണ്. സമഗ്രവീക്ഷണത്തോടെ പരിഗണിക്കപ്പെടേണ്ട കൊച്ചിയുടെ ഗതാഗത വികസനത്തെ മെട്രോ എന്ന 'ഏക പരിഹാരം' എങ്ങനെയാണ് അവഗണിക്കുന്നതെന്ന് പരിശോധിക്കാം. **കൊച്ചിയെ അറിയുമോ മെട്രോയ്ക്ക്?** പല കാലങ്ങളിൽ പുഴ വച്ചുപോയ ചെറുകരകളുടെ കൂട്ടമായ കൊച്ചിയുടെ ഗതാഗത ചരിത്രം കരയും ജലവും ചേരുന്ന സംയോജിത രൂപത്താൽ ഏറെക്കാലം സമ്പന്നമായിരുന്നു. 1341ൽ പെരിയാറിലുണ്ടായ അതിശക്തമായ പ്രളയത്താൽ രൂപപ്പെട്ട അഴിമുഖത്തെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് വികസിച്ച ഈ തുറമുഖ നഗരം ഇന്ന് 'വികസന താൽപര്യങ്ങളുടെ' ബഹുവിധ ഭാരങ്ങളാൽ വീർപ്പുമുട്ടുകയാണ്. പാരിസ്ഥിതിദുർബല പ്രദേശമായ കൊച്ചിയുടെ തീരങ്ങളിലെ വേലിയേറ്റപ്പുരപ്പുകൾ പോലും മഹാസൗധങ്ങളാൽ ഞെരുങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. തീരക്കേറിയതോടെ കാൽനടത്തത്തിന്റെ വേഗതപോലുമില്ലാതെ വാഹനങ്ങൾ നിരത്തുകളിൽ നിരങ്ങി. നഗരവേഗത്തിനൊപ്പം നീങ്ങാൻ നിരത്തുകളിൽ ഇടമില്ലാതായതോടെയാണ് മെട്രോ റെയിൽ എന്ന സങ്കല്പം കൊച്ചിയിലേക്ക് കെട്ടിയിറക്കപ്പെടുന്നത്. ശരിയായ പരിഹാരത്തിൽ നിന്നും ഏറെ അകലെ നിന്നുകൊണ്ട് ആഡംബരത്തിന് ഊന്നൽ നൽകുന്ന ആലോചനയാണ് മെട്രോ. റോഡുകൾ ട്രാഫിക് ജാമുകളുടെ അഴിയാക്കുരു

⇒ ഇത്രയധികം പണം മുടക്കി ഈ ചെറിയ ദൂരം താണ്ടാൻ മാത്രം സമ്പന്നമാണോ കേരളം ⇒



മെട്രോ റെയിലിന്റെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയശേഷം കൊച്ചിയിൽ പതിവായി അനുഭവപ്പെടുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്ക്

കുറുകയതോടെ തുണുകൾ തീർത്ത് ഇനി അൽപ്പം ഉയരത്തിൽ അഭയം തേടാം എന്ന, ഗതാഗത സങ്കല്പത്തെയാണ് അത് മുന്നോട്ടു വയ്ക്കുന്നത്. വേഗതയെ മറ്റൊരിടത്തേക്ക് പരിച്ചുനടാനുള്ള ശ്രമം. ഒരിക്കലും നിലവിലെ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾക്ക് മെട്രോ ബദലാകില്ല എന്ന യാഥാർത്ഥ്യവും കൊച്ചിയുടെ വിപുലമായ ഗതാഗതാവശ്യങ്ങളെ മെട്രോ പരിഹരിക്കില്ല എന്ന വസ്തുതയും ബോധപൂർവ്വം മറച്ചുവയ്ക്കപ്പെടുന്നു. കളമശ്ശേരിക്കടുത്തുള്ള ചൂർണ്ണിക്കര പഞ്ചായത്തിൽ മെട്രോ യാർഡിനും മെട്രോ വില്ലേജ് എന്ന റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് പദ്ധതിക്കും വേണ്ടി നടക്കുന്ന പാടം നികത്തലിനെതിരെ പ്രതിഷേധങ്ങൾ വ്യാപകമായതോടെയാണ് ഇപ്പോൾ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിക്കെതിരെ അൽപ്പമെങ്കിലും ശബ്ദങ്ങൾ ഉയർന്നുതുടങ്ങിയത്. കേവലം വയൽ നികത്തലിന്റെ പിന്നിലെ പ്രശ്നങ്ങളിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങി നിൽക്കുന്നതല്ല മെട്രോയുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ. നിലവിലെ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെയൊന്നും കൂട്ടിയിണക്കാൻ ശ്രമിക്കാത്ത മെട്രോ റെയിൽ തീർത്തും അശാസ്ത്രീയവും വരേണ്യ താല്പര്യങ്ങളെ മാത്രം സംരക്ഷിക്കുന്നതുമാണ് എന്ന ചർച്ചയാണ് വൈകിയാണെങ്കിലും ഉയർന്നുവരേണ്ടത്.

**എന്തുകൊണ്ട് മെട്രോ പരിഹാരമല്ല?**

25 കിലോ മീറ്റർ ദൂരം താണ്ടുന്ന മെട്രോ റെയിലിന്റെ നിർമ്മാണ ചിലവ് 5,128 കോടി രൂപ

യാണ്. അതായത് ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരം താണ്ടാൻ ശരാശരി 200 കോടി രൂപ മുടക്കേണ്ടിവരും. ഇത്രയധികം പണം മുടക്കി ഈ ചെറിയ ദൂരം താണ്ടാൻ മാത്രം സമ്പന്നമാണോ കേരളം എന്ന സാമാന്യ ചോദ്യത്തിൽ നിന്നും തുടങ്ങാം. ആലുവയിൽ നിന്നും തൃപ്പൂണിത്തുറയിലേക്ക് കൊച്ചി നഗരത്തിന്റെ മധ്യത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ഈ റെയിൽപാതയ്ക്ക് വേണ്ടി കോടികൾ ചിലവഴിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിലെമ്പാടുമുള്ള ജനങ്ങളാണ് അതിന്റെ സാമ്പത്തിക ഭാരം പേറേണ്ടിവരുന്നത്. നിക്ഷേപകർക്ക് വേണ്ടി തുറന്നിട്ടു വാണിജ്യ നഗരം എന്ന നിലയിൽ കൊച്ചിയുടെ മുഖം മിനുക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു ഉപാധിയായി മാത്രമായാണ് മാറിവരുന്ന സർക്കാറുകളും അവയെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും മെട്രോ പദ്ധതിയെ കാണുന്നതെന്ന് വ്യക്തം. എന്നാൽ നൂണയുടെ നിറങ്ങൾ ചാലിച്ച് അവതരിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന മെട്രോ റെയിൽ അതിനൂതനവും അത്യുത്തമവുമായ ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനമാണെന്ന് അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടതോടെ പ്രതിവാദങ്ങൾ ആരും പറയാതെയായി. പദ്ധതിയെന്താണെന്നും അതിന്റെ ഗുണഫലങ്ങൾ എന്താണെന്നും അവ്യക്തമായിരുന്നാലും വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ എതിർപ്പുകളെല്ലാം മാറ്റിവെച്ച് ഏവരും സമവായത്തിൽ എത്തണമെന്ന ധാരണ ഇന്ന് ഒരു പൊതുബോധമായിരിക്കുന്നു. ആ പഴു

⇒ പശ്ചിമകൊച്ചിയിലെ ചേരികളിലുള്ള പതിനായിരങ്ങൾക്ക് മെട്രോ റെയിൽ എങ്ങനെയാണ് പ്രയോജനപ്പെടുന്നത്? ⇒

തിലൂടെയാണ് മെട്രോ റെയിലും സുഗമമായി കടന്നുവരുന്നതും ആധിപത്യം സ്ഥാപിക്കുന്നതും. (വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻഷിപ്പ് മെന്റ് ടെർമിനൽ വന്നതുപോലെ).

മെട്രോ റെയിൽ കൊച്ചി നഗരത്തിന് ഒട്ടും അനുയോജ്യമല്ലെന്ന് പറയാൻ നഗരത്തെയും അതിലെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തെയും കുറിച്ചുള്ള സാമാന്യമായ അറിവുമതി. ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് നഗരങ്ങളിൽ നിന്ന് ഭൂമി ശാസ്ത്രപരമായി വ്യത്യസ്തത പുലർത്തുന്ന നഗരമാണ് കൊച്ചി. വിശാലമായ ജലപരപ്പുകൾ നഗരത്തെയും പ്രാന്ത പ്രദേശങ്ങളേയും വേർതിരിക്കുന്നു. വെള്ളത്താൽ ചുറ്റപ്പെട്ട അനേകം ദ്വീപുകളും കരകളെമുറിക്കുന്ന നദികളുമടങ്ങുന്ന നഗരമാണ് കൊച്ചി. 3 ദേശീയ ജലപാതകളും നാല് ദേശീയലേക്ക് പോകുന്ന 3 ദേശീയ പാതകളും 3 ദേശീയലേക്ക് പോകുന്ന റെയിൽ

ശരിക്കും ഇടപ്പിള്ളിയിലെയും എം.ജി റോഡിലെയും പരമ്പരാഗത ബസ് സ്റ്റോപ്പുകൾ ഈ മാളുകൾക്ക് മുന്നിലായിരുന്നില്ല. എന്നാൽ മെട്രോ വളരെ കൃത്യമായി തങ്ങൾ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്ന ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയം വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്നു.

പാതകളും കൊച്ചി നഗരത്തിന്റെ മാത്രം പ്രത്യേകതയാണ്. ഇതെല്ലാമുള്ളപ്പോഴും ഒരു മികച്ച പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ അഭാവവും ഏകോപനവും കൊച്ചിയെ വീർപ്പു മുട്ടിക്കുന്നുണ്ട്.

രണ്ടര നൂറ്റാണ്ട് മുൻ ജലഗതാഗതവും 1902ൽ റെയിൽവേയും 1939ൽ ബസ് സർവ്വീസും ആരംഭിച്ചിട്ടും പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു ഏക ഏജൻസി കൊച്ചിയിൽ ഒരിക്കലും ഇല്ലാതെ പോയി. ജനസംഖ്യയിലും, മനുഷ്യ പ്രവർത്തികളിലും വലിയ മാറ്റം ഉണ്ടാകുകയും പുതിയ റെയിൽ പാതകൾ, റോഡുകൾ, ബോട്ട് ജെട്ടികൾ എന്നിവ നിർമ്മിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്തെങ്കിലും പൊതുഗതാഗതം ഇപ്പോഴും പ്രാചീന റൂട്ടുകളിൽതന്നെ ഒതുങ്ങിനിൽക്കുകയാണ്. അതിനാൽ ഉയർന്ന ജനവാസ പ്രദേശങ്ങളിൽ, പ്രത്യേകിച്ച് പിന്നോക്ക മേഖലകളിൽ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതിന്റെ ദുരിതങ്ങൾ കൊച്ചിയിൽ ഇന്നും രൂക്ഷമാണ്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ പ്രായോഗിക വീക്ഷണത്തോടെ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്ന നടപടികൾ ഒരു കാലത്തും കൊച്ചിയിലുണ്ടായിട്ടില്ല.

നിരവധി ഏജൻസികളുടെയും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെയും കൈയിലായി ചിതറിപ്പിടിക്കുകയാണ് കൊച്ചിയുടെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം. 12 ലക്ഷം കഴിയുന്ന കൊച്ചിയുടെ ജനസംഖ്യ പരിഗണിച്ച് ബഹുഭൂരിപക്ഷത്തിനും പ്രാപ്യമായ, എല്ലാവരുടെയും താല്പര്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കുന്ന വിവേകപൂർണ്ണമായ ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനമായിരുന്നു കൊച്ചിക്ക് വേണ്ടിയിരുന്നത്. പകരം എത്തിനിൽക്കുന്നതോ, ഒരു യാത്രയിൽ 600 യാത്രക്കാരെ മാത്രം വഹിക്കാൻ കഴിയുന്ന, 25 കിലോ മീറ്ററിനീടയിൽ മാത്രം ഉപകാരപ്പെടുന്ന, ഉയർന്ന നിരക്ക് കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നവർക്ക് മാത്രം ആശ്രയിക്കാൻ കഴിയുന്ന മെട്രോ റെയിൽ എന്ന സംവിധാനത്തിലും. 22 സ്റ്റോപ്പുകൾ മാത്രമുള്ള മെട്രോ റെയിൽ ആലുവയ്ക്കും തൃപ്പൂണിത്തുറയ്ക്കും ഇടയ്ക്കുള്ള ഒരു വിഭാഗം യാത്രക്കാർക്ക് മാത്രം ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്നത്. (സാമ്പത്തികശേഷിയുള്ള നഗരമധ്യമവർഗ്ഗത്തിന്റെ സഞ്ചാരപാതയാണത്). മെട്രോയുടെ പ്രധാന രണ്ട് സ്റ്റോപ്പുകളുടെ സ്വഭാവം കണക്കിലെടുത്താൽ പദ്ധതിയുടെ പൊതുസ്വഭാവം വ്യക്തമാകും. ഇടപ്പിള്ളി സ്റ്റേഷൻ പണിയുന്നത് ലൂലു ഷോപ്പിംഗ് മാളിന് മുന്നിലാണ്. സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നും താഴേക്കിറങ്ങുന്നവർ എത്തുന്നത്

ലൂലുവിന്റെ പ്രവേശന കവാടത്തിലാണ്. എം.ജി റോഡിലെ സ്റ്റേഷനും ഇതുപോലെ സെൻട്രൽ മാളിന് മുന്നിലാണ് വരുന്നത്. ശരിക്കും ഇടപ്പിള്ളിയിലെയും എം.ജി റോഡിലെയും പരമ്പരാഗത ബസ് സ്റ്റോപ്പുകൾ ഈ മാളുകൾക്ക് മുന്നിലായിരുന്നില്ല. എന്നാൽ മെട്രോ വളരെ കൃത്യമായി തങ്ങൾ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്ന ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയം വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്നു.

**മെട്രോ ഭ്രമത്തോട് ചില ചോദ്യങ്ങൾ**

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിക്കനുക്യൂലമായി ഉയരുന്ന മുറവിളികൾ കണ്ണഞ്ചിപ്പിക്കുന്ന ഗ്ലാമർ പദ്ധതിയോടുള്ള ഭ്രമത്തിന്റെ ഭാഗം മാത്രമാണ്. ഒരു പദ്ധതിയുടെ അടിസ്ഥാനമായ പ്രവർത്തന മൂല്യത്തേക്കാൾ അതിന്റെ പൊങ്ങച്ചമൂല്യം പരസ്യങ്ങളിലൂടെ ജനങ്ങളിലേക്ക് എത്തിച്ച് സർക്കാറും രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികളും നമ്മളെ വഞ്ചിക്കുകയാണ്.

പൊതുഗതാഗതസംവിധാനത്തെ ആശ്രയിക്കുന്ന പശ്ചിമകൊച്ചിയിലെ ചേരികളിലുള്ള പതിനായിരങ്ങൾക്ക് മെട്രോ റെയിൽ എങ്ങനെയാണ് പ്രയോജനപ്പെടുന്നത്? അവർക്ക് താങ്ങാവുന്ന നിരക്കുകളെല്ലാ എന്തായാലും മെ



⇒ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ജനങ്ങളുടെ കൈയിൽ നിന്നും നികുതി പിരിക്കുന്നത് എന്തിനാണ്? ⇒



ഇടപ്പിള്ളി മെട്രോ സ്റ്റേഷന്റെ രേഖാചിത്രം (ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ നിന്നും). ലുലുവിന് മുന്നിലാണ് സ്റ്റേഷൻ ചിത്രത്തിൽ വ്യക്തമാണ്.

ട്രോയിലുള്ളത്? എറണാകുളത്തുനിന്നും ആലുവയ്ക്കുള്ള മെട്രോ യാത്രക്കുലി 18 രൂപയാകും. (2008ലെ കണക്ക്). പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുമ്പോഴേക്കും നിരക്കുകൾ ഇനിയും ഉയരുമെന്നുറപ്പല്ലേ?

ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യതകളെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന കൊച്ചിയിലെ 12 തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ മെട്രോ എങ്ങനെയാണ് പരിഗണിക്കുന്നത്? ഈ പരമ്പരാഗത ജലപാതകളെ മെട്രോ റെയിലുമായി ബന്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ?

കൊച്ചി നഗരത്തിനുള്ളിലെ 25 കിലോമീറ്റർ ദൂരം മാത്രം യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന സംവിധാനത്തിന് വേണ്ടി കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ജനങ്ങളുടെ കൈയിൽ നിന്നും നികുതി പിരിക്കുന്നത് എന്തിനാണ്?

മെട്രോ റെയിൽ യാർഡിന്റെയും മെട്രോ വില്ലേജ് നിർമ്മാണത്തിന്റെയും പേരിൽ ചുർണ്ണിക്കരയിൽ 300 ഏക്കറോളം പാടം നികത്തുന്നത് എന്തിനാണ്? ഭൂമിക്കച്ചവടമാണ് ഈ നികത്തലിന് പിന്നിലെ ഉദ്ദേശമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ നിഷേധിക്കാൻ കഴിയുമോ? പാടം നികത്തലുണ്ടാക്കുന്ന പാരിസ്ഥിതികാഘാതം പരിഹരിക്കാൻ എന്ത് പോവഴിയാണ് കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡിന്റെ കൈവശമുള്ളത്? യാത്രക്കാരിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്ന വരുമാനം കൊണ്ട് ലാഭത്തിലാകില്ല എന്നുറപ്പുള്ളതു കൊണ്ടല്ലേ മെട്രോ വില്ലേജ് പോലുള്ള റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് പരിപാടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്?

കൊച്ചിയിലെ നിർദ്ദിഷ്ട മെട്രോ സ്റ്റേഷനുകളിൽ (ബാനർജി റോഡ്, എം.ജി. റോഡ്, എസ്.എ. റോഡ്) എവിടെയാണ് വാഹനങ്ങൾ പാർക്ക് ചെയ്യാൻ സൗകര്യമുള്ളത്? ഈ സ്റ്റേഷനുകളിൽ എത്തിച്ചേരുന്നതിനുള്ള ഉപരോധകളുടെ സൗകര്യം പര്യാപ്തമാണോ? മറ്റ്

ഗതാഗതശൃംഖലകളുമായി ഈ സ്റ്റേഷനുകൾക്ക് ബന്ധമുണ്ടോ?

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ സ്ഥിരം യാത്രക്കാർക്ക് നൽകുന്ന സീസൺ ടിക്കറ്റ് പോലെയുള്ള ആശ്വാസകരമായ ഇളവുകൾ മെട്രോ റെയിലിന് നൽകാൻ കഴിയുമോ? ഇല്ല എങ്കിൽ പരമ്പരാഗത റെയിൽപാതകളെ തന്നെ ആശ്രയിക്കുന്നതല്ലേ സ്ഥിരം യാത്രികർക്കും ലാഭകരം? ഈ ചോദ്യങ്ങളെയൊന്നും അഭിമുഖീകരിക്കാൻ പോലും തയ്യാറല്ല എന്നതാണ് മെട്രോയുടെ പ്രധാന പരിമിതി.

**നഗരത്തിലെ തിരക്ക് കുറയില്ല**

പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം റോഡിന്റെ മധ്യഭാഗത്തുകൂടി നിർമ്മിക്കുന്ന 578 കോൺഗ്രീറ്റ് തുണുകളിൽകൂടി 8.5, 10.5, 12.5 മീറ്റർ (ബഹുനില കെട്ടിടങ്ങളുടെ പൊക്കമുള്ള) വീതമുള്ള വിവിധ ഉയരങ്ങളിലാണ് മെട്രോ ട്രെയിനുകൾ ഓടുന്നത്. നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ മീഡിയനുകളുടെ ശരാശരി വീതി കേവലം ഒരടി മാത്രമാണ്. അവിടെ നിർമ്മിക്കുന്ന തുണുകൾ 1.2 മീറ്റർ വീതിയുള്ളതാണ്. ഈ തുണുകളുടെ അടിഭാഗത്ത് ആഘാത പ്രതിരോധത്തിനായി 90 സെ.മീ വീതിയുള്ള വലയവും വരും മൊത്തം 2.10 മീറ്റർ വീതി അങ്ങനെ തുണുകൾക്ക് വരും. ഈ തുണുകൾ എസ്.എ. റോഡ്, എം.ജി. റോഡ്, ബാനർജി റോഡ് എന്നിവിടങ്ങളിലെ വാഹനഗതാഗതത്തിനുള്ള റോഡിന്റെ വീതി കുറയ്ക്കുമെന്നുള്ളതിൽ സംശയമില്ല. ഇത് ഇപ്പോഴുള്ള വാഹന ഗതാഗത കുരുക്കിന്റെ സങ്കീർണ്ണത വർദ്ധിപ്പിക്കും.

**ആളുകയറുമോ എന്ന് സംശയം**

ഡൽഹി മെട്രോ റെയിലിനെക്കുറിച്ച് 2008ൽ ഇറങ്ങിയ സി.എ.ജി റിപ്പോർട്ട് യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം ഡൽഹി മെട്രോ ട്രെയിനിൽ യാത്ര

ക്കാർ കുറഞ്ഞുപോയതിന്റെ കാരണങ്ങൾ ഈ വിധമാണ് വിശദീകരിക്കുന്നത്. 1. ബസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പൊതുഗതാഗത രംഗത്തുള്ള തിന്നേക്കാൾ ഉയർന്ന നിരക്ക്. 2. യാത്രക്കാർക്ക് വീടുകളിൽ നിന്നും മെട്രോ സ്റ്റേഷനിലേക്കും അവിടെ നിന്ന് ജോലി സ്ഥലത്തേക്കും മെട്രോ ടിക്കറ്റിന്റെ ചാർജ്ജിനേക്കാൾ കൂടുതലായി നൽകേണ്ടി വരുന്ന തുക. 3. ശരിയായ വിധത്തിലുള്ള കണക്ടിവിറ്റിയുടെ അഭാവം. സമീപ സ്ഥലങ്ങളിൽ നിന്നും മെട്രോ സിസ്റ്റത്തിലേക്കുള്ള ബസ്സുകളുടെ അഭാവം.

സി.എ.ജി ഡൽഹിയിൽ കണ്ടെത്തിയ ഈ പരിമിതികൾ കൊച്ചി മെട്രോയിലും അതേവിധം തുടരുകയാണ്. കുറ്റമറ്റ രീതിയിൽ നടപ്പിലാക്കപ്പെട്ടു എന്നു പറയപ്പെടുന്ന ഡൽഹി മെട്രോയ്ക്ക് പോലും നേരിടേണ്ടി വന്ന ഈ ദുരവസ്ഥ ഡൽഹിയുടെ കേവലം പത്ത് ശതമാനം പോലും ജനസംഖ്യയില്ലാത്ത കൊച്ചിയെ കൂടുതൽ ആശങ്കയിലാഴ്ത്തുമെന്നത് ഉറപ്പാണ്. (2001 ലെ സെൻസസ് പ്രകാരം ഡൽഹി നഗരസഞ്ചയത്തിലെ ജനസംഖ്യ 1,28,77,470 ആണ്. കൊച്ചിയുടേത് 11,38,413 മാത്രം).

**ഗതാഗത നയത്തിന് വിരുദ്ധം**

കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ദേശീയ നഗര ഗതാഗത നയത്തിലെ (എൻ.യു.പി.ടി.) എല്ലാ മാനദണ്ഡങ്ങൾക്കും എതിരാണ് കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി. സമൂഹത്തിലെ വലിയൊരു വിഭാഗം വരുന്ന പാവപ്പെട്ടവർക്ക് ആശ്രയിക്കാൻ കഴിയുന്ന, ചെലവ് കുറഞ്ഞതും കാര്യക്ഷമവുമായ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനമാണ് വേണ്ടതെന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ദേശീയ നഗരഗതാഗത നയം വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ട്. എൻ.യു.പി.ടി. മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന ബഹുമാർഗ്ഗ സംയോജിത പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനമാണ് ഒരുപക്ഷെ കൊച്ചിക്ക് ഏറ്റവും ആവശ്യമായിട്ടുള്ളതും ഗുണപ്രദവും.

ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിലെ താരതമ്യേന ഗതാഗത സ്ഥിതി കണക്കിലെടുത്ത് കേന്ദ്രസർക്കാർ ഒരു ദേശീയ നഗരഗതാഗത നയം (എൻ.യു.പി.ടി) 2006ൽ രൂപീകരിച്ചിരുന്നു. രാജ്യത്തിനകത്തും പുറത്തുമുള്ള അനുഭവങ്ങളുടെയും ഗവേഷണങ്ങളുടെയും വെളിച്ചത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയ ഒരു മാർഗ്ഗരേഖയാണിത്. ഏത് സംസ്ഥാന സർക്കാരും തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങളും ഈ നയമാർഗ്ഗത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആയിരിക്കണം നഗരഗതാഗത പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കേണ്ടത്. വാഹനങ്ങളില്ലാത്ത ജനങ്ങളാണ് നമ്മുടെ ആസൂത്രണത്തിന്റെ കേന്ദ്രം എന്നതാണ് ഈ നയത്തിന്റെ മൗലിക തത്വം.

പൊതുഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയും സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ നിരോധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു ഈ നയം. എന്നാൽ ഈ നയം പൂർണ്ണമായും തള്ളിക്കളയുന്ന വിധത്തിലാണ് കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ നയം രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്.

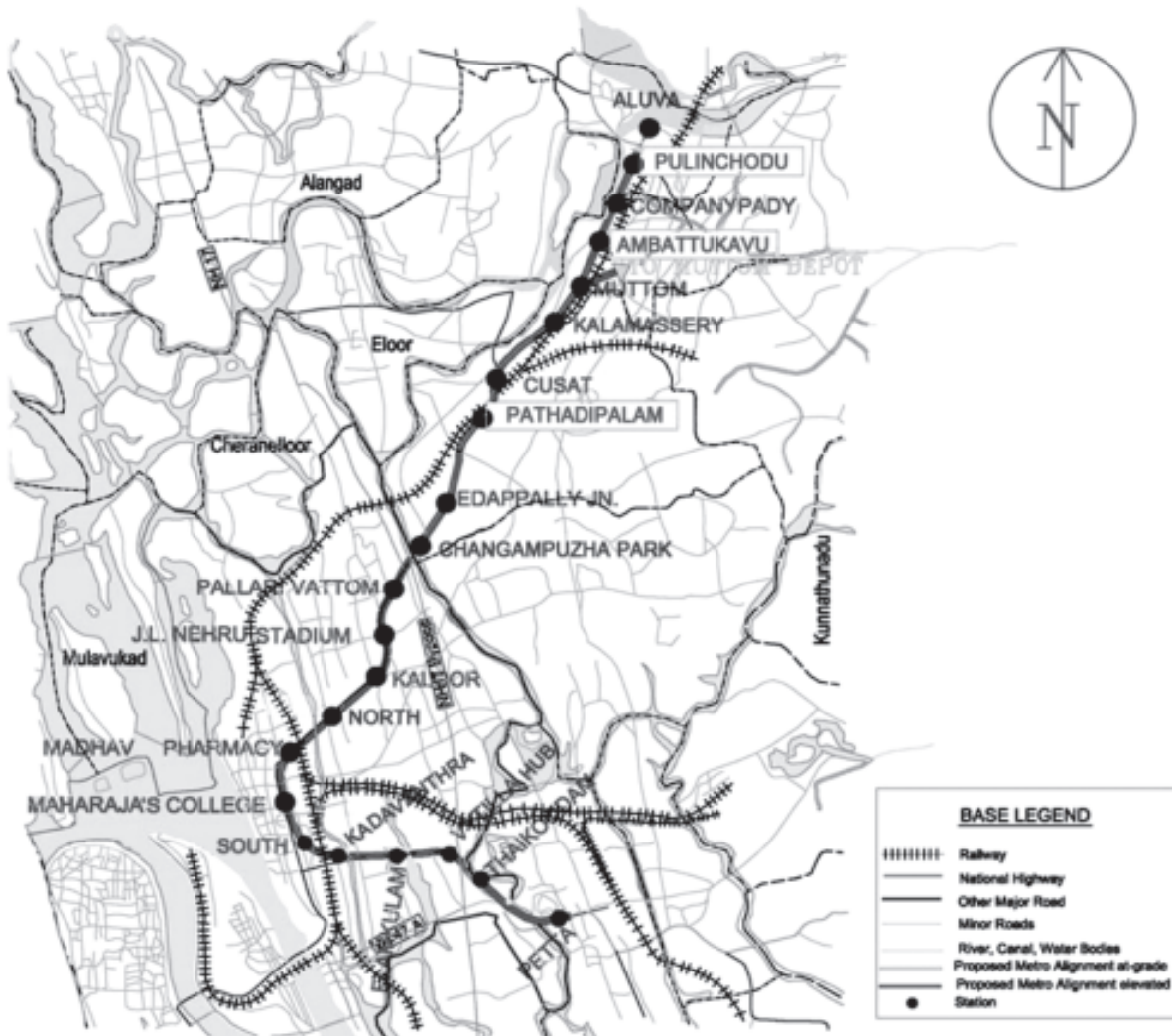
**സമഗ്രമായി സ്പർശിക്കുന്നില്ല**

ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും സ്ഥലപരിമിതിയുമുള്ള കൊച്ചി നഗരത്തിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ അതി സങ്കീർണ്ണമാണ്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങളും സങ്കീർണ്ണവും വിവിധ വശങ്ങളുള്ളതുമാണ്. എന്നാൽ മെട്രോ റെയിൽ പൊതുഗതാഗത മേഖല എത്തിച്ചേർന്നിരിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾക്കെല്ലാം ഒറ്റമുലിയായ പരിഹാരം എന്ന നിലയിലാണ് അടിച്ചേൽപ്പിക്കപ്പെടുന്നത്. മെട്രോയുടെ തൂണുകൾ ഉയരാൻ തുടങ്ങിയതോടെ മറ്റ് പൊതുഗതാഗത പദ്ധതികളെല്ലാം പെട്ടിയിലായി.

റെയിലും റോഡും ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെ മെട്രോയുടെ പേരിൽ അവഗണിക്കുന്ന തരത്തിലേക്ക് നഗരസൂത്രണം വഴിമാറി. മെട്രോ നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയ കാലം മുതൽ തുടരുന്ന നഗരത്തിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് പരിഹാരം കാണാൻ മടിക്കുന്ന അധികൃതരുടെ സമീപനം ഇത് വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഏറെ ഗൗരവമായ പഠനങ്ങൾക്ക് ശേഷം റെറ്റ്സ് (കോബ്രിഹെൻസീവ് സ്റ്റഡി ഫോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം ഫോർ ഗ്രേറ്റ്റ്റർ കൊച്ചിൻ), കൊച്ചി കോർപ്പറേഷൻ (സിറ്റി മൊബിലിറ്റി പ്ലാൻ സി. രാജു), നാറ്റ്പാക്ക് (ട്രാഫിക് ആന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സ്റ്റഡി ഫോർ കൊച്ചിൻ കോർപ്പറേഷൻ), തുടങ്ങിയ മുന്നോട്ട് വച്ച വളരെ ചെലവ് കുറഞ്ഞ, ലളിതമായ, പ്രായോഗികവും സുസ്ഥിരതയുമുള്ള പല ശുപാർശകളും മരവിക്കപ്പെട്ടു. ഇവയുടെ ശുപാർശകൾ കൊച്ചി ഇന്നനുഭവിക്കുന്ന മുഴുവൻ ഗതാഗതക്കുരുക്കും വളരെ വേഗം പരിഹരിക്കാൻ പര്യാപ്തമായവയായിരുന്നു.

നഗരത്തിലെ 16 തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ കേവലം 4 തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ കൂടി മാത്രമാണ് മെട്രോ പദ്ധതി കടന്നുപോകുന്നത്. മെട്രോ കൊച്ചിയെ സമഗ്രമായി സ്പർശിക്കുന്നില്ല എന്നതിന് പ്രധാനകാരണമെന്തെന്ന് ഭാവിയിൽ മറ്റ് പലയിടങ്ങളിലേക്കും വികസിപ്പിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും വ്യക്തമായ ഒരു രൂപരേഖ പുറത്തുവിടുന്നതിന് മെട്രോ അധികൃതർക്ക് ഇനിയും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അവ്യക്തമായ ചില സൂചനകൾ മാത്രം പറഞ്ഞ് നിലവിലെ പദ്ധതിയെ

⇒ ഉപഹാപോഹങ്ങളാണ് ഇവിടെയും വികസനത്തിന്റെ വഴി സുഗമമാക്കുന്നത് ⇒



മെട്രോ റെയിൽപാതയുടെ റൂട്ടും സ്റ്റേഷനുകളും. സമാന്തരമായി കടന്നുപോകുന്ന പരമ്പരാഗത റെയിൽ പാതയും കാണാം.

പൊലിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് അവർ ശ്രമിക്കുന്നത്. രണ്ടാംഘട്ട വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നതും നെടുമ്പാശ്ശേരിയും കാക്കനാടും പോലെയുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ ഒഴുകിയെത്തുന്ന ഇടങ്ങളാണ്. മാത്രമല്ല ഭാവിവികസനങ്ങൾക്ക് വേണ്ട സാമ്പത്തിക സഹായം കൊച്ചി മെട്രോ അധികൃതർ തന്നെ കണ്ടെത്തണമെന്നാണ് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. സുതാര്യമല്ലാത്ത ഈ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് കൃത്യമായി ധാരണയില്ലാത്തതിനാൽ ഉപഹാപോഹങ്ങളാണ് ഇവിടെയും വികസനത്തിന്റെ വഴി സുഗമമാക്കുന്നത്.

**യുക്തിക്ക് നിരക്കാത്ത റൂട്ട്**  
മെട്രോ ട്രെയിൻ ഓടിക്കുന്നതിനായി അധികൃ

തർ കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്ന നിലവിലെ പാത ഒട്ടും യുക്തിഭദ്രമല്ല എന്ന പ്രശ്നവും ഉന്നയിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. നിലവിലുള്ള റെയിൽ ലൈനിനും ദേശീയപാതയ്ക്കും സമാന്തരമായി ആലുവ മുതൽ പേട്ട വരെ മെട്രോ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്നത്. ആലുവ മുതൽ പത്തടിപ്പാലം വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ പാതയോട് ചേർന്നുതന്നെയാണ് മെട്രോ കടന്നുപോകുന്നത്. ഇടപ്പിള്ളിയിൽ നിന്നും തൃപ്പൂണിത്തുറ വരെയുള്ള ഭാഗത്തും പരമ്പരാഗത റെയിൽപാതയിൽ നിന്നും മെട്രോ പാതയിലേക്കുള്ള പരമാവധി ദൂരം ഒരു കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ്.

നിലവിലുള്ള പാത ഉപയോഗപ്പെടുത്തി അനായാസം സബർബൻ ട്രെയിൻ ഓടിച്ചാൽ വളരെ വേഗം യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന



⇒ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടത്തിലൂടെ ട്രെയിനോടിക്കാനാണ് കൊച്ചിൻ മെട്രോ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് ⇒

സാഹചര്യമാണ് ഈ റൂട്ടിൽ നിലവിലുള്ളത്. പിന്നെന്തിനാണ് സമാനവഴിയിൽ കോടികൾ മുടക്കി മറ്റൊരു റെയിൽപ്പാത പണിയുന്നത്? അതിലെ യുക്തിയില്ലാത്ത പരിശോധിക്കുവേണ്ടത് യാത്ര വേഗത്തിലാക്കുക എന്നതിനപ്പുറമുള്ള മെട്രോയുടെ ചില താൽപര്യങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തേണ്ടത്.

**മെട്രോയുടെ രഹസ്യതാൽപര്യങ്ങൾ**  
ഈ പദ്ധതിയെ ന്യായീകരിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരേയൊരു വാദഗതി നഗര ഗതാഗതത്തിന്റെ ഉയർന്ന സാന്ദ്രതയാണ്. ഏറ്റവും തിരക്കു പിടിച്ച സമയത്ത്, ഓരോ മണിക്കൂറിലും, ആലുവ

ത്രമാണ് ഉള്ളത്. അതായത് കേവലം 8 ശതമാനത്തോളം മാത്രം. ഉയർന്ന ജനസംഖ്യ നിറക്കുള്ള ഈ നഗരങ്ങളിൽ പോലും മെട്രോ ലാഭകരമല്ല. ടിക്കറ്റ് നൽകിക്കൊണ്ട് മാത്രം ലാഭം കണ്ടെത്താൻ കഴിയുന്ന സംവിധാനമല്ല മെട്രോ. അതുതന്നെയാണ് അതിന്റെ പ്രധാന പരിമിതിയും.

യാത്രക്കാർ കൊടുക്കുന്ന പണം കൊണ്ട് നിലനിൽക്കാൻ കഴിയാത്ത ഗതാഗത മാർഗ്ഗം നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനായി കണ്ടെത്തുന്ന സമാന്തര സംവിധാനങ്ങളെല്ലാം ഗതാഗതവുമായി പുലബന്ധമില്ലാത്തതും വിപണിയിൽ



മെട്രോ റെയിൽപ്പാതയ്ക്ക് തടസ്സമുണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനായി റോഡരികിലെ മരങ്ങൾ മുറിച്ചുമാറ്റുന്നു.

-പേട്ട ദിശയിൽ (ആലുവ, കളമശ്ശേരി, കലൂർ, ബാനർജി റോഡ്, എം.ജി. റോഡ്, എസ്.എ. റോഡ്, വൈറ്റില, പേട്ട) 13,681 യാത്രക്കാർ സഞ്ചരിക്കുന്നു. മറ്റൊരു ന്യായീകരണം കൊച്ചിയിലെ ജനസംഖ്യ സ്പോടനാത്മകമാണ് എന്നാണ്. എന്നാൽ സെൻസസ് സ്ഥിതി വിവരക്കണക്കുകൾ തികച്ചും വ്യത്യസ്തമാണ്. ഈ ന്യായീകരണം വച്ചുനോക്കിയാൽ ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് നഗരങ്ങളിലെ ജനസംഖ്യയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ കൊച്ചി നഗരസൺ ജയത്തിലെ ജനസംഖ്യ തുല്യം കുറവാണ്. ഒന്നരകോടിയോളം ജനസംഖ്യയുള്ള മുംബൈ, കൽക്കട്ട, ഡൽഹി നഗരങ്ങളേക്കാൾ കൊച്ചിയിൽ കേവലം 12 ലക്ഷം ജനങ്ങൾ മാ

ഊന്നുന്നതുമായിരിക്കും. സർക്കാർ കാക്കനാട് നൽകിയ സ്ഥലത്ത് മെട്രോ ടൗൺഷിപ്പും മുട്ടത്ത് പാടം നികത്തി മെട്രോ വില്ലേജും പണികഴിപ്പിച്ച്, റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടത്തിലൂടെ ട്രെയിനോടിക്കാനാണ് കൊച്ചിൻ മെട്രോ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് അടുത്തിടെ കൊച്ചിയിൽ നിക്ഷേപക സംഗമം സംഘടിപ്പിച്ചതിന്റെ ഉദ്ദേശവും അതുതന്നെയാണെന്നു. മെട്രോ ലാഭത്തിലാക്കുന്നതിനുള്ള മറ്റ് കച്ചവടങ്ങൾക്ക് വിപണി കണ്ടെത്തുക എന്നതായിരുന്നു നിക്ഷേപക സംഗമത്തിന്റെ ഉദ്ദേശം. ഊഹകച്ചവടങ്ങളിൽ ഊന്നുന്ന അയഥാർത്ഥ്യമായ ഒരു വിപണിയെ ആശ്രയിച്ചുകൊണ്ടും സ്വകാര്യ നവലിബറൽ നിക്ഷേപകരുടെ

⇒ സംവിധാനങ്ങൾ ദുർബലപ്പെടുകയും സ്വകാര്യ നിക്ഷേപങ്ങൾ ന്യായീകരിക്കപ്പെടുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത് ⇒

കാരുണ്യം പ്രതീക്ഷിച്ചുകൊണ്ടും നാട്ടുകാർക്ക് ഗതാഗത സൗകര്യമൊരുക്കാ നുള്ള ശ്രമം എങ്ങനെയാണ് മനുഷ്യസ്തുഹത്തിന് തന്നെ അനുയോജ്യമാകുന്നത്? സ്പെക്ട്രം തരംഗങ്ങൾ മുതൽ കൽക്കരിപ്പാടങ്ങളും റെയിൽവേയുമടക്കം എല്ലാം സ്വകാര്യ താൽപര്യക്കാർക്കായി സൗകര്യപ്പെടുത്തുന്ന ജോലിയാണ് സർക്കാറുകൾ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്ന് തുടരെ തുടരെയുള്ള അഴിമതിക്കഥകൾ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടും തലതിരിഞ്ഞ വികസനത്തിന് ലഭിക്കുന്ന ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടാത്ത സീകാര്യതയാണ് മെട്രോയുടെയും മൂലധനമായി പരിണമിച്ചിരിക്കുന്നത്.

**മരം മുറി വ്യാപകമാകുന്നു**  
മെട്രോയുടെ പാതയിൽ തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കാതിരിക്കുന്നതിനായി ആലുവ മുതൽ തൃപ്പൂണിത്തുറ വരെയുള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ റോഡിന് ഇരുവശത്തുമുള്ള തണൽ മരങ്ങൾ വ്യാപകമായി മുറിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ വഴിയിൽ പ്രധാന ജംഗ്ഷനുകളിലെയെല്ലാം മരത്തണലുകൾ നഷ്ടമായിത്തുടങ്ങി. മരത്തി

സർക്കാർ കാക്കനാട് നൽകിയ സ്ഥലത്ത് മെട്രോ ടൗൺഷിപ്പും മുട്ടത്ത് പാടം നികത്തി മെട്രോ വില്ലേജും പണികഴിപ്പിച്ചു, റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടത്തിലൂടെ ട്രെയിനോടിക്കാനാണ് കൊച്ചിൻ മെട്രോ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് അടുത്തിടെ കൊച്ചിയിൽ നിക്ഷേപക സംഗമം സംഘടിപ്പിച്ചതിന്റെ ഉദ്ദേശവും അതുതന്നെയാണെന്നു.

നടിയിൽ കാലാകാലങ്ങളായി കച്ചവടം നടത്തിയിരുന്ന തെരുവ് കച്ചവടക്കാരെയാണ് ഇത് ഏറെ ബാധിച്ചിരിക്കുന്നത്. മെട്രോ റെയിൽ കടന്നുപോകുന്ന വഴിയിലെല്ലാം കൊച്ചി നഗരം പൂർണ്ണമായും തണലില്ലാത്ത ഇടമായി മാറുകയാണ്. മെട്രോ എത്തുന്നതോടെ കാൽനടയാത്രക്കാരും ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുന്നവരും നേരിടാൻ പോകുന്ന അവഗണനയുടെ ആദ്യരൂപമാണ് ഈ തണൽ മരങ്ങളുടെ നാശം. മെട്രോ മേൽപ്പാലത്തിന് തടസ്സമാകാത്ത മരങ്ങളും ഈ പേരിൽ മുറിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ആക്ഷേപമുണ്ട്. എന്നാൽ മെട്രോയ്ക്ക് വേണ്ടിയാണെങ്കിൽ എന്തുമാകാം എന്ന സമീപനത്തിൽ നിയമം നടപ്പിലാക്കുന്നവർ എത്തിയിരിക്കുന്നതിനാൽ വ്യാപകമായ മരം മുറിയും ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടാതെ പോവുകയാണ്.

**അനുബന്ധ നിർമ്മാണങ്ങൾ**

എറണാകുളം സൗത്തിൽ നിർമ്മിച്ച എ.എൽ. ജേക്കബ് റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജും എറണാകുളം നോർത്തിലെ പുതുക്കിപ്പണിത ഓവർ ബ്രിഡ്ജും ടൗൺഹാൾ ജംഗ്ഷൻ മുതൽ മാധവ ഫാർമസി ജംഗ്ഷൻ വരെയുള്ള റോഡിന്റെ വീതികൂട്ടലുമാണ് മെട്രോ നിർമ്മാണത്തിന് അനുബന്ധമായി ഡി.എം. ആർ.സിയുടെ മുൻകൈയിൽ കൊച്ചിയിൽ പൂർത്തീകരിക്കപ്പെട്ട ഗതാഗത നവീകരണ പദ്ധതികൾ. വർഷങ്ങളായി പൊതുസമൂഹം ഉന്നയിക്കുന്ന ആവശ്യങ്ങളാണ് മെട്രോ വന്നതോടെ ഇപ്പോൾ പൂർത്തീകരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. 1996 മുതൽ നിലനിൽക്കുന്ന ആവശ്യമായിരുന്നു എറണാകുളം നോർത്ത് പാലത്തിന്റെ വീതികൂട്ടൽ. എന്നാൽ മെട്രോയുടെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് അക്കാര്യം പരിഗണിക്കാൻ പോലും അധികൃതർ തയ്യാറായത്. മെട്രോ പോലുള്ള വലിയ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വന്നാൽ മാത്രമേ ഇത്തരം അടിസ്ഥാന വികസനാവശ്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കപ്പെടുകയുള്ളൂ എന്ന ചിന്ത ഇതോടെ പ്രബലമാവുകയാണ്. മെട്രോയ്ക്ക് അനുകൂലമായ ഒരു തരംഗം കൊച്ചിക്കാർക്കിടയിൽ സൃഷ്ടിച്ചെടുക്കുന്നതിൽ ഈ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മെട്രോ അധികൃതർക്ക് സഹായകമായിട്ടുണ്ട്. വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് അനുമതി ലഭിച്ച വികസന പദ്ധതികൾ മെട്രോയുടെ നിഴലിൽ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് അവസരമൊരുക്കിയതിലൂടെ സർക്കാർ സംവിധാനങ്ങൾ ദുർബലപ്പെടുകയും സ്വകാര്യ നിക്ഷേപങ്ങൾ ന്യായീകരിക്കപ്പെടുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്.

**സമവായങ്ങളുടെ നിർമ്മിതി**

മെട്രോ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഭാഗമായുണ്ടായ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് പരിഹരിക്കണം എന്നാവശ്യപ്പെട്ട് സമരം ചെയ്യുന്ന സി.പി.എമ്മുകാർ പോലും പദ്ധതിയെ എതിർക്കാതിരിക്കാൻ സസൂക്ഷ്മം ശ്രദ്ധിക്കുന്നു. അതേ സമയത്തുതന്നെ ട്രാഫിക് ബ്ലോക്കിന്റെ പേരിൽ മെട്രോ പദ്ധതി ഇല്ലാതാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നു എന്നാരോപിച്ച് എറണാകുളം എം.എൽ.എയുടെ മുൻകൈയിൽ മറ്റൊരു സമരം നടക്കുന്നു. നല്ല നാളെയെക്കുറിച്ചുള്ള പ്രതീക്ഷയിൽ എല്ലാ ബുദ്ധിമുട്ടുകളും മറക്കണമെന്ന് മാധ്യമങ്ങൾ ദിനംപ്രതി അച്ചുനിരത്തുന്നു. മെട്രോ പദ്ധതിക്ക് തുരങ്കം വയ്ക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നവരെ നായകൻ തുരത്തുന്ന സിനിമ വരെ മലയാളത്തിൽ



⇒ ഒരു നഗരത്തിന് വിവിധ മാർഗങ്ങളിലുള്ള സംയോജിത ഗതാഗതസംവിധാനം അനിവാര്യമാണ് ⇒

ഇറങ്ങുന്നു (അർജ്ജുനൻ സാക്ഷി, 2011). മനുഷ്യരുടെ വിമർശനാത്മക ബുദ്ധിയെ തച്ചു തകർക്കാൻ സർവ്വ അടവുകളും മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പുകാർ പയറ്റുന്നു.

കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് 1002.2 കോടിയും, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് 2009.56 കോടിയും, സ്വകാര്യ വായ്പകളിലൂടെ 2,170 കോടിയും സമാഹരിക്കുന്ന (പ്രോജക്ട് വ്യാപ്തി 5181.79 കോടി രൂപയാണ്) ഈ വമ്പൻ പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുള്ളതു തന്നെ മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ച 22 കി.മീ. നീളമുള്ള ഇടനാഴിയിലെ ഗതാഗതകുരുക്കിന് പരിഹാരം കാണുന്നതിനുള്ള ഒരേയൊരു പദ്ധതി എന്ന നിലയ്ക്കാണ്. ഇതു മാത്രമാണോ കൊച്ചിയുടെ യാത്രാ സാഹസ്യവും, ഗതാഗതകുരുക്കും ഉള്ള ഇടനാഴി? ഗതാഗത ആസൂത്രണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനപാഠം തന്നെ ഒറ്റപ്പെട്ട പദ്ധതികൾ ഒഴിവാക്കണമെന്നാണ്. ദേശീയ നഗരഗതാഗതനയം ഇത് ഉറപ്പിച്ചു പറയുന്നുണ്ട്. നിർദ്ദിഷ്ട മെട്രോ റെയിൽ പാത, ജലഗതാഗതപാതയുമായി ഒരിടത്തും സന്ധിക്കുന്നില്ല. മൂന്ന് ദേശീയ ജലപാതകളും ജലഗതാഗതസംവിധാനങ്ങളുടെ വിപുലമായ ശൃംഖലയുടെ സൗകര്യങ്ങളും നൂറ്റാണ്ടുകളായി നിലനിർത്തിക്കൊണ്ടിരുന്ന ഒരു നഗരത്തിന് വിവിധ മാർഗങ്ങളിലുള്ള സംയോജിത ഗതാഗതസംവിധാനം അനിവാര്യമാണ്.

**സംയോജിത സംവിധാനം എങ്ങനെ?**  
ജലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് കൊച്ചി നഗരവാസികളുടെ ജീവിതവും സംസ്കാരവും ഉരുത്തിരിഞ്ഞുവന്നിട്ടുള്ളത്. കൊച്ചിയുടെ യഥാർത്ഥ അവകാശികളായ ഈ മനുഷ്യരുടെ ഇപ്പോഴത്തെ ജീവിതസാഹചര്യങ്ങളെ വീണ്ടും പാർശ്വവൽക്കരിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള വികസന പദ്ധതികളാണ് കൊച്ചിയിൽ ഏറ്റെടുക്കാലമായി നടക്കുന്നത്. അടിസ്ഥാന ജനവിഭാഗങ്ങളുടെ ജീവിതയാഥാർത്ഥ്യങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുന്നില്ലെങ്കിൽ പിന്നെ പൊതുഗതാഗതസംവിധാനത്തിന്റെ പ്രസക്തിയെന്താണ്? ചേരിപ്രദേശങ്ങൾ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത് പൊതുഗതാഗതവ്യവസ്ഥയിലൂടെ സാമൂഹ്യതുല്യതയാണ്. എന്നാൽ ചേരികളെ കൂടുതൽ പാർശ്വവൽക്കരിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള രൂപകല്പനയാണ് മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി പിന്തുടരുന്നത്.

ജലത്താൽ ചുറ്റപ്പെട്ടതും കൊച്ചി നഗരത്തിലെ ഏറ്റവും ദരിദ്രരായ ജനവിഭാഗങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്നതുമായ പശ്ചിമ കൊച്ചിയേയും വൈപ്പിൻ കരയേയും പൂർണ്ണമായും അവഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് മെട്രോ നഗര

ത്തിന്റെ വാണിജ്യ കേന്ദ്രങ്ങളിലൂടെ കുതിക്കുന്നത്. ഏറ്റവും ജനസാന്ദ്രതയേറിയ പശ്ചിമകൊച്ചി പ്രദേശത്ത് നിന്നുമാണ് കൊച്ചിയിലേക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പേർ ജോലിക്കെത്തുന്നത്. കൊച്ചി നഗരത്തെ ചലിപ്പിക്കുന്ന പ്രധാന തൊഴിൽക്കരുത് തോപ്പുപടിയിലെയും ഫോർട്ട്കൊച്ചിയിലെയും മട്ടാഞ്ചേരിയിലെയും ഇടക്കൊച്ചിയിലെയും വൈപ്പിൻ കരയിലെയും ജനങ്ങളാണ് കാലാകാലങ്ങളായി ലഭ്യമാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അന്യ സംസ്ഥാന തൊഴിലാളികൾ പാർക്കുന്ന വാത്തുരിത്തി പോലെയുള്ള വലിയ കോളനികളും ഈ പ്രദേശത്തുണ്ട്. ജലപാതകളെയും റോഡ് മാർഗ്ഗത്തെയും ആശ്രയിച്ചാണ് ഇന്നാട്ടുകാർ ദിനംപ്രതി മുഖ്യ കരയിലേക്ക് ജോലിക്കായി എത്തുന്നത്. ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ ഈ വഴിയിലെ യാത്ര ഇന്നും അത്യന്തം ദുർഘടം പിടിച്ചതാണ്. ജലപാതകളെയും റോഡിനെയും റെയിലിനെയും സംയോജിപ്പിക്കാനുള്ള വിപുലമായ സാധ്യതകൾ തുറന്നു കിടന്നിട്ടും ഇവരുടെ താല്പര്യങ്ങൾ അവഗണിക്കപ്പെടുന്നു. എന്നാൽ കൊച്ചിയുടെ സർവ്വമേഖലകളെയും ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുന്ന ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾക്ക് മാത്രമാണ് ബദലുകളിലേക്കുള്ള വഴി തുറക്കാൻ കഴിയുന്നത്. കരയും ജലവും കോർത്തിണക്കി അതെങ്ങനെ സാധ്യമാകുമെന്ന് പരിശോധിക്കാം.

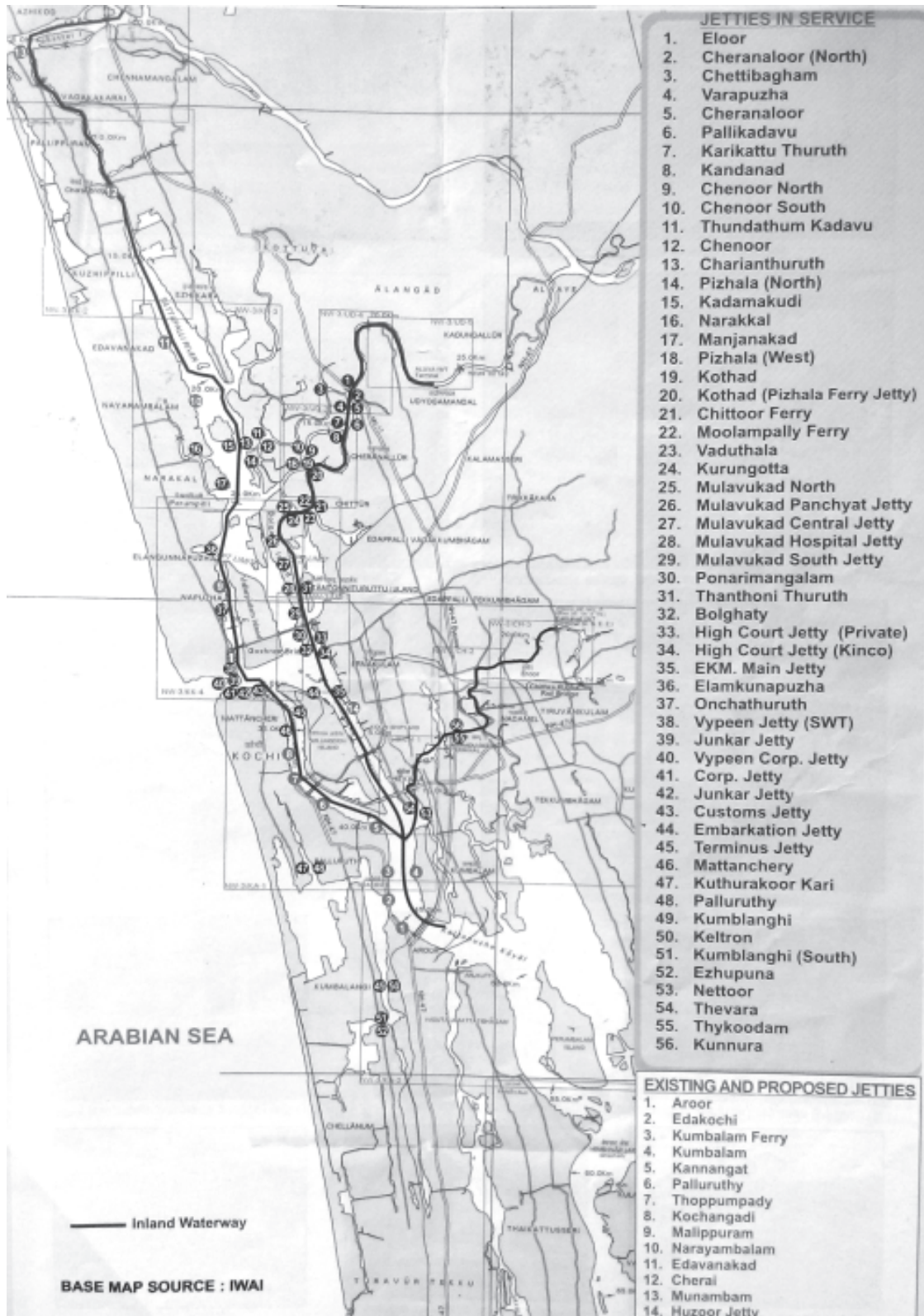
**ബദലുകളിലേക്കുള്ള വഴി ജലഗതാഗതം**

നഗരത്തിന് നെടുകയും കുറുകയുമായി നഗരപ്രാന്തങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഇത്ര വിപുലമായ ജലപാതകളുടെ ശൃംഖല ഇന്ത്യയിൽ മറ്റൊരു നഗരത്തിലുമില്ല. ദേശീയജലപാതകളായി അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട മൂന്ന് ജലപാതകളുള്ള നഗരമാണ് കൊച്ചിയെന്ന കാര്യം ഗതാഗത വികസനത്തിന്റെ വക്താക്കളെല്ലാം പാടെ അവഗണിക്കുകയാണ്.

1. എൻ.ഡബ്ളിയു. 3 കോട്ടപ്പുറം - കൊല്ലം (30 കി.മീ. കൊച്ചി സെക്ഷൻ)
2. ചമ്പക്കര കനാൽ (14 കി.മീ.),
3. ഉദ്യോഗമണ്ഡൽ കനാൽ (23 കി.മീ) എന്നിവയാണ് ആ പാതകൾ. ബോയകൾ സ്ഥാപിച്ച് അടയാളപ്പെടുത്തിയ ഈ മൂന്ന് പാതകളും പരിപാലിക്കുന്നത് ഇൻലാന്റ് വാട്ടർ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയാണ്. നഗരത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളെ ബന്ധപ്പെടുത്തുന്ന 30 വ്യത്യസ്ത ഫെറി സർവീസാണ് നഗരത്തിലെ 16 തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ 12 തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ചേർന്ന് നടത്തുന്നത്. കോർപ്പറേഷൻ



⇒ കരയും ജലവും കോർത്തിണക്കി അതെങ്ങനെ സാധ്യമാകുമെന്ന് പരിശോധിക്കാം ⇒



കൊച്ചിയിലെ ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യതകൾ. 56 ബോട്ട് ജെട്ടികളും ദുപടത്തിൽ കാണാം.

മേഖലകളിലെ വിവിധ ജെട്ടികളിൽ നിന്നും നഗരപ്രാന്തങ്ങളിലേക്ക് ഫെറി ജങ്കാർ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ഏകദേശം 50 ജെട്ടികളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ഈ ഫെറികൾ ആയിരക്കണക്കിന് യാത്രക്കാർക്ക് ചെലവ് കുറഞ്ഞ യാത്രാ സൗകര്യമൊരുക്കുന്നു. ഹൈക്കോടതി മുതൽ വരാപ്പുഴ വരെയുള്ള ബോട്ട് സർവ്വീസ് 20 ഏറെ ജെട്ടികളിലും ഞാറക്കലിൽ നിന്നും ഏലൂരിലേക്കുള്ള ബോട്ട് ഒരു ഡസനിലേറെ ജെട്ടികളിലും എത്തുന്നു. യാത്ര ബോട്ടുകൾ, ജെട്ടികൾ, ടിക്കറ്റ് വിതരണം, ബോട്ടിലേക്ക് എത്താനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ തുടങ്ങിയവ പ്രാക്യതവും നമ്മെ ഒരു നൂറ്റാണ്ട് പിന്നിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നതുമാണ് എന്നതാണ് എല്ലാ ഫെറികളുടേയും പൊതു സവിശേഷത. ഏതാണ്ട് എല്ലാ ജെട്ടികൾക്കും മേൽക്കൂര പോലുമില്ല. സർക്കാരിന്റെ ജലഗതാഗത വകുപ്പും കേരള ഷിപ്പിംഗ് ആന്റ് നാവിഗേഷൻ കോർപ്പറേഷൻ പുറമെ സ്വകാര്യമേഖലകളിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന കൊച്ചിൻ-വൈപ്പിൻ ഫെറിപോലും 1872 ൽ ഫോർട്ടുകൊച്ചി നഗരസഭ തുടങ്ങിയതാണ്. നൂറ്റാണ്ടുകളായി നിലനിൽക്കുന്ന ഈ ഗതാഗത സംവിധാനത്തോടുള്ള നിരന്തര അവഗണന കാരണം മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങൾ തേടുന്നതിന് ജനങ്ങളെ പ്രേരിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. റോഡിന്റെ മേലുള്ള അമിത ആശ്രിതത്വത്തിനും സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ അതിപ്രസരത്തിനും ഈ അവഗണന കാരണമായിത്തീർന്നു.

ജല ഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങൾ ചെലവ് കുറഞ്ഞതും സുസ്ഥിരതയുള്ളതും പരിസ്ഥിതിക്ക് ഇണങ്ങുന്നതുമാണ്. ആയതിനാൽ ഇവയെ ആധുനീകരിക്കുകയും സംയോജിത പൊതു ഗതാഗതത്തിന്റെ ഭാഗമാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. ഫോർട്ടുകൊച്ചിയിലെ കസ്റ്റംസ് ജെട്ടി മുതൽ എറണാകുളം മെയിൻ ജെട്ടി വരെ ജലമാർഗ്ഗമുള്ള ദൂരം 3 കി.മി. മാത്രമാണ്. യാത്ര ചെലവ് 4 രൂപയും, യാത്രക്കെടുക്കുന്ന സമയം 15 മിനിറ്റും. അതേ സമയം റോഡ് മാർഗ്ഗമുള്ള ദൂരം 14 കി.മി. ഉം. യാത്ര ചെലവ് 12 രൂപയും. യാത്രക്കെടുക്കുന്ന സമയമാകട്ടെ ഏകദേശം ഒന്നരമണിക്കൂറും. ആവശ്യത്തിന് ബോട്ടില്ലാത്തതും പാർക്കിംഗ് സൗകര്യങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതും കസ്റ്റംസ് ജെട്ടി ഒറ്റപ്പെട്ട സ്ഥലത്താണെന്നതും ആളുകൾ മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങൾ തിരയുന്നതിന് കാരണമായിത്തീരുന്നു. വൈപ്പിൻ, തേവര, കുമ്പളം, ചിറ്റൂർ, ഞാറക്കൽ എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലും സ്ഥിതി സമാനമാണ്.

ഇന്ത്യയുടെ പടിഞ്ഞാറൻ തീരത്തെ ഏറ്റവും വലിയ ഉൾനാടൻ കായൽപ്പുറപ്പാണ് വേ

മ്പനാട് കായൽ ഉൾപ്പെടുന്ന കൊച്ചിയുടെ തീരങ്ങൾ. എന്നിട്ടും ആകെയുള്ള ഗതാഗതത്തിന്റെ ഒരു ശതമാനം മാത്രമാണ് ഇപ്പോഴും ജലപാതകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ജലപാതകളുടെ നിലവിലെ ജെട്ടികളെല്ലാം നഗരത്തിലെ പ്രധാന ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളുമായി നേരിട്ട് ബന്ധിതമായിരുന്നിട്ടും അവഗണന തുടരുകയാണ്. 25 വർഷത്തിലധികം പഴക്കമുള്ള ബോട്ടുകളാണ് ഇപ്പോഴും ഇവിടെ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. പഴക്കവും കേടുപാടുകളും കാരണം ബോട്ടുകൾ സർവ്വീസ് നിർത്തുന്നതും ഇവിടെ പതിവാണ്.

തിരക്കേറിയ ഫോർട്ടുകൊച്ചി-വൈപ്പിൻ റൂട്ടിന്റെ കാര്യം തന്നെയെടുക്കാം. കാലഹരണപ്പെട്ട രണ്ട് ജങ്കാറുകളാണ് ഇവിടെ ഇപ്പോൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. കോൺക്രീറ്റ് ഇട്ട് ചോർച്ചയടച്ചാണ് ഇവ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതെന്ന് പരാതി പറഞ്ഞിട്ടും കരാറുകാർക്കെതിരെ നടപടികളൊന്നും എടുക്കാറില്ല. മിക്ക ഫെറികളിലും മേൽക്കൂരയില്ലാത്ത തുറന്ന ജങ്കാറുകളാണ് ഇപ്പോഴും സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. വാഹനങ്ങളും യാത്രക്കാരും ഒരു ജങ്കാറിലാണ് മറുകര താണ്ടുന്നത്. പല ബോട്ടു ജെട്ടികളിലും മഴയും വെയിലും നനയാതെ നിൽക്കാനുള്ള സംവിധാനങ്ങളില്ല. റോഡ് മാർഗ്ഗമുള്ള ഏത് വാഹനത്തേക്കാളും കാലപരിധി കൂടിയതും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ കുറവുള്ളതുമായ ഗതാഗത സംവിധാനമാണ് ബോട്ടുകൾ. മോട്ടോർ വാഹന വിപണിപോലെ ചലനാത്മകമല്ലാത്തതിനാൽ നിക്ഷേപകർ കുറവാണ് എന്നതാണ് ജലഗതാഗതം നേരിടുന്ന ഒരു പ്രശ്നം. എന്നാൽ മികച്ച ബോട്ടു വാങ്ങുന്നതിന് ഇൻലാൻഡ് വാട്ടർ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നൂറ് ശതമാനം ടാക്സ് ഇളവും സബ്സിഡിയും കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ഇത്തരം പ്രോത്സാഹനങ്ങളുണ്ടായിട്ടും സർക്കാർ ജലഗതാഗതത്തെ പരിപോഷിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളൊന്നുമെടുക്കുന്നില്ല. പകരം ടൂറിസത്തിനായി കോടികൾ മുടക്കി ജലവിമാനം ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള തത്രപ്പാടിലാണ് അവർ. ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളുള്ള ബോട്ടുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും ഫെറികൾ നവീകരിക്കുന്നതിനും കൊച്ചി കപ്പൽ ശാലയുടെ സാങ്കേതിക സഹായം തേടാവുന്നതാണ്. ജവഹർലാൽ നെഹ്രു അർബൻ റിന്യൂവൽ മിഷൻ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ആധുനിക ബസ്സുകൾക്ക് ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കിയ രീതിയിൽ ആധുനിക ബോട്ടുകൾക്കും ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് ശ്രമിക്കാവുന്നതാണ്. എല്ലാ ഗതാഗത



⇒ റോഡുകൾ പൊട്ടിപ്പൊളിയുന്നതും ടാറിംഗ് നടത്താതിരിക്കുന്നതും പതിവാകുന്നു ⇒

സംവിധാനങ്ങളെയും ഏകോപിപ്പിക്കുമെന്ന് അവകാശപ്പെട്ട മെട്രോ റെയിലും ജലഗതാഗതത്തെ പരിഗണിക്കുന്നതിൽ പൂർണ്ണമായും പരാജയപ്പെട്ടു.

**റോഡ് ഗതാഗതം**

റോഡ് വഴിയുള്ള ബസ് ഗതാഗത സംവിധാനം ഇന്നും പരമ്പരാഗതമായ റൂട്ടുകളിൽ പരിമിതപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. കാലം കഴിഞ്ഞതോടെ ബസ്സുകളുടെ എണ്ണവും റോഡുകളും വർദ്ധിച്ചെങ്കിലും റൂട്ടുകളിൽ മാറ്റമുണ്ടായില്ല. പരിമിതമായ റൂട്ടുകൾ കടുത്ത മത്സരത്തിനും അമിതവേഗത്തിനും തിരക്കിനും അപകടങ്ങൾക്കും ഇടയാക്കി. സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ പെരുകിയതും പൊതുഗതാഗതത്തെ സാരമായി ബാധിച്ചു. സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ ആധിപത്യത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളൊന്നും കൊച്ചിയുടെ ആസൂത്രണത്തിൽ ഇ

താനും ദശാബ്ദങ്ങൾകൊണ്ട് നഗരത്തിനകത്തും പുറത്തുമായി പുതിയ പ്രധാന റോഡുകൾ ഉണ്ടായി. എൻ.എച്ച്. 47 എ. (കുണ്ടന്നൂരിനേയും വെല്ലിങ്ടൺ ഐലന്റിനേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത്), എയർപോർട്ട് - സീപോർട്ട് റോഡ് (ത്വപുണിത്തറയേയും കളമശ്ശേരിയേയും കാക്കനാട് വഴി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത്). പച്ചാളത്തെ കലുരുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പൊറ്റുകുഴി റോഡ്, സ്റ്റേഡിയം ലിങ്ക് റോഡ്, പള്ളുരുത്തി ഫോർട്ടി ഫീറ്റ് റോഡ്, കലൂർ കടവന്ത്ര റോഡ് തുടങ്ങിയവ. എന്നാൽ രണ്ട് ദശാബ്ദത്തിലധികം കഴിഞ്ഞിട്ടും കലൂർ - കടവന്ത്ര റോഡ് ഒഴികെ മറ്റു റോഡുകളിൽ പൊതു ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നില്ല. തിരക്കുള്ള പല ജംഗ്ഷനുകളിലും മേൽപ്പാലം നിർമ്മിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. റോഡുകൾ പൊട്ടിപ്പൊളിയുന്നതും ടാറിംഗ് നടത്താതിരിക്കുന്നതും പതിവാകുന്നു. മെട്രോ പോലെയുള്ള

നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനുകളിൽ കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നൊരു വാദമുണ്ട്.

മുബൈ-ചെന്നൈ ഉൾപ്പെടെയുള്ള രാജ്യത്തെ പല പ്രമുഖ നഗരങ്ങളിലും ഓട്ടോമാറ്റിക് സ്റ്റോക്ക് സിഗ്നലിൻ എന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി വിജയകരമായി സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നു എന്നത് ഈ വാദത്തെ അപ്രസക്തമാക്കുന്നു

തുവരെ ഇടം കണ്ടിട്ടില്ല. ഗതാഗത കുരുക്കും പൊടിയും പുകയും കൊണ്ട് നിരത്തുകൾ വീർപ്പമുട്ടിയിട്ടും പരിഹാര മാർഗ്ഗങ്ങളന്വേഷിക്കാൻ ആരും തയ്യാറാകുന്നില്ല. കൂതിച്ചുയരുന്ന സ്വകാര്യവാഹന വിപണിയും സമഗ്രമായ പുനഃർചിന്തയ്ക്ക് തടസ്സമായി നിൽക്കുന്നുണ്ട്.

നഗരത്തിലെ ആകെ റോഡുകളുടെ ദൈർഘ്യം 614 കി.മി. ആണ്. 15 പ്രധാന റോഡുകൾ (17 കി.മി.), ഇടത്തരം റോഡുകൾ 53 കി.മി., അനുബന്ധ റോഡുകൾ 151 കി.മി. എന്നിവയ്ക്കു പുറമെ 393 പ്രാദേശിക റോഡുകൾ. നഗരത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ ചിതറിയിരിക്കുന്ന 60 കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്നും 160 റൂട്ടുകളിലൂടെ 650 ബസ്സുകളാണ് ഓടുന്നത്. വാഹന ഗതാഗതത്തിലെ 40 ശതമാനം വരുന്ന ബസ്സുകളാണ് 73 ശതമാനം വരുന്ന യാത്രക്കാരെ വഹിക്കുന്നത്. അതേ സമയം 38 ശതമാനം വരുന്ന കാറുകൾ 15 ശതമാനം യാത്രക്കാരെ മാത്രമാണ് വഹിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഏ

മാതൃകകളെ പുറം രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നും പഠിച്ചുനടാൻ വെമ്പുന്ന വികസനവാദികൾ പൊതുഗതാഗതത്തിന്റെയും സ്വകാര്യവാഹന നിയന്ത്രണത്തിന്റെയും കാര്യത്തിൽ പല വിദേശ രാജ്യങ്ങളും കൈക്കൊണ്ട മാതൃകകളെ കാണാതിരിക്കുകയാണ്.

**റെയിൽ മാർഗ്ഗം**

കൊച്ചി നഗരസഭ തയ്യാറാക്കിയ നഗര ഗതാഗത പദ്ധതിയിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ശുപാർശ നിലവിലുള്ള റെയിൽ ശൃംഖലയിലൂടെ സബർബൻ

ട്രെയിൻ സർവ്വീസുകൾ അഥവാ മെമ്മു സർവ്വീസുകൾ നടപ്പിലാക്കുക എന്നതാണ്. ഈ പദ്ധതിയുടെ രൂപ രേഖ തയ്യാറാക്കിയത് കൊങ്കൺ റെയിൽവേയുടെ ചീഫ് എൻജിനീയറും റെറ്റിസിന്റെ ജനറൽ മാനേജറുമായിരുന്ന സി. രാജുവിന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സംഘമാണ്. രാജുവിന്റെ ഏറ്റവും ആദരണീയരായ റെയിൽവേ ഉപദേശകരിൽ ഒരാളാണ് ഇദ്ദേഹം. മുബൈ, ചെന്നൈ എന്നിവിടങ്ങളിലും ചെറു നഗരങ്ങളായ നാഗ്പൂർ, ലെക്നൗ എന്നിവിടങ്ങളിലും ഇത്തരം ട്രെയിൻ ഓടുന്നുണ്ട്. മെമ്മു 10 സെക്കന്റിനുള്ളിൽ 80 കി.മി. വരെ വേഗത ആർജ്ജിക്കാൻ കഴിയുന്ന അതിവേഗ ഇലക്ട്രിക് ട്രെയിനുകളാണ്. സാധാരണ ഓരോ ട്രെയിനും 6 ബോഗികൾ വീതമാണ് ഉള്ളത്. ആറിലും യാത്രക്കാരെ കയറ്റാം.

നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനുകളിൽ കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നൊരു വാദമുണ്ട്. മുബൈ-ചെന്നൈ ഉൾപ്പെടെയുള്ള രാജ്യത്തെ പല പ്രമുഖ നഗരങ്ങളെ

ഇലും ഓട്ടോമാറ്റിക് ബ്ലോക്ക് സിസ്റ്റത്തിന് എന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി വിജയകരമായി സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നു എന്നത് ഈ വാദത്തെ അപ്രസക്തമാക്കുന്നു. ഓട്ടോമാറ്റിക് ബ്ലോക്ക് സിസ്റ്റത്തിന് എന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് തുടരെ തീവണ്ടികൾ ഓടിക്കാമെന്നാണ് സി. രാജു ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ട്രാക്കിൽ ഓരോ കി.മി. ഇടവിട്ട് സ്ഥാപിക്കുന്ന ഓട്ടോമാറ്റിക് സിസ്റ്റത്തിന് ഓരോ ട്രാക്കിലൂടെ ഒന്നിനുപുറകെ മറ്റൊന്നായി കൂടുതൽ തീവണ്ടികൾ ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യയാണ്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനുകളിൽ ഈ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണം ഇരട്ടിയാക്കുവാനും അതുവഴി സബർബൻ ട്രെയിൻ ഓടിക്കുവാനും കഴിയും. ഈ സംവിധാനം സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് കിലോമീറ്ററിന് പത്തുലക്ഷം രൂപ മാത്രമെ ചെലവാകൂ. ഇതിന്റെ പകുതി ചെലവ് റെയിൽവേ വഹിക്കും. കൊച്ചിയിൽ നിന്ന് തൃശ്ശൂർ, ആലപ്പുഴ തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിലേക്ക് ഈ സംവിധാനം സ്ഥാപിച്ചാൽ പോലും ആകെ വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവ് 50 കോടി രൂപയിൽ മാത്രമായിരിക്കും. ഭൂരിഭാഗം ചെലവ് ക്രോസുകളിലും മേൽപാലം പണിയുന്നതിനും അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതിനാൽ ഇതൊരു പ്രശ്നമല്ല.

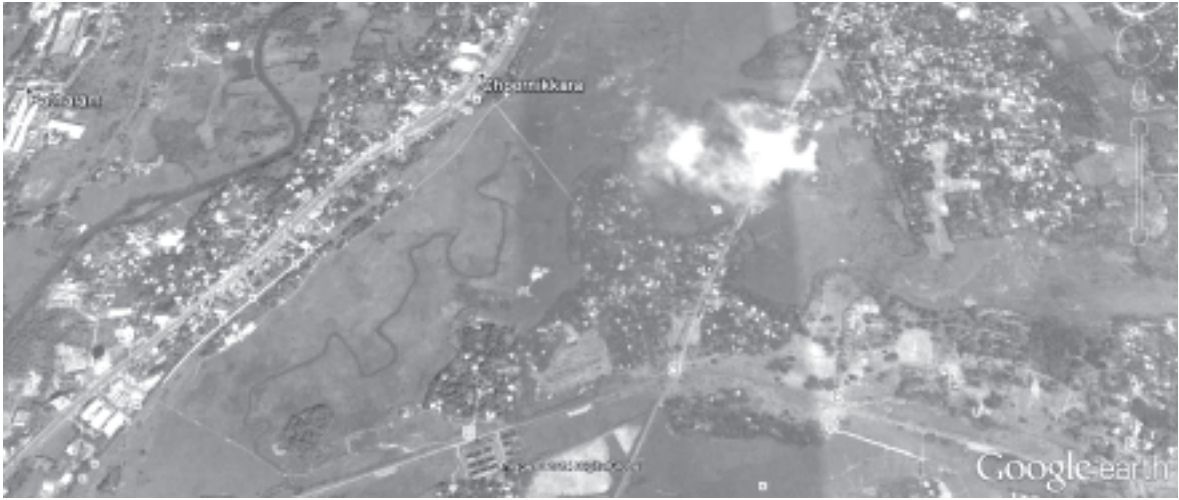
ഹൈക്കോടതിക്ക് പിന്നിലുള്ള, ഇപ്പോൾ ഉപയോഗിക്കാത്ത എറണാകുളം റെയിൽവേ ഗുഡ്സ് സ്റ്റേഷൻ സബർബൻ റെയിൽ ടെർമിനൽ ആക്കാൻ കഴിയും. 1902ൽ പണികഴിപ്പിച്ച എറണാകുളം റെയിൽ വേ ഗുഡ്സ് സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നും നിലവിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന റെയിൽപ്പാതയിലേക്ക് ഇപ്പോഴും കണക്ട് ചെയ്യാവുന്ന റെയിൽപ്പാതയുണ്ട്. പഴയ റെയിൽവേ ഗുഡ്സ് സ്റ്റേഷൻ പരിഷ്കരിച്ചെടുത്താൽ ആയിരക്കണക്കിനാളുകൾക്ക് എറണാകുളം നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്ത് വന്നുപോകാൻ സൗകര്യമുണ്ടാകും. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ വൈപ്പിൻ ദ്വീപിലെ അഞ്ച് പഞ്ചായത്തുകളിൽ നിന്നും കടമക്കൂടി, മുളവുകാട്, വല്ലാർ പാടം, പശ്ചിമ കൊച്ചി എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്നും നഗരത്തിലേക്കെത്തുന്ന ആയിരക്കണക്കിന് യാത്രക്കാരെ പ്രധാന റെയിലും ജലഗതാഗതവും റോഡുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന സംഗമ സ്ഥാനമായി മാറ്റാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥലമാണിത്. എറണാകുളം മാർക്കറ്റ് ഇവിടെ നിന്നും നടന്നുപോകാവുന്ന ദൂരത്താണ്. അൽപ്പം പോലും സ്ഥലമേറ്റെടുക്കാതെ, വെറുതെ കിടക്കുന്ന പഴയ റെയിൽവേ

സ്റ്റേഷന്റെ സ്ഥലം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി പരിഗണിക്കാവുന്ന ഒരു കാര്യം മാത്രമാണിത്. സ്വകാര്യസ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ടുവരുന്ന പദ്ധതികളെ മാത്രം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന സർക്കാർ നയത്തെ സംശയിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നതിന് തെളിവാണ് കാടുമുടിക്കിടക്കുന്ന ഈ പഴയ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ.

നഗര ഗതാഗത പദ്ധതിയിൽ നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലെ വെല്ലിംഗ്ടൺ ഐലന്റിലെ മട്ടാഞ്ചേരി ഹാൾട്ട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ പടിഞ്ഞാറൻ കൊച്ചിക്കുള്ള റെയിൽ റോഡ് യാത്രയുടെ സംയോജന കേന്ദ്രമാക്കാവുന്നതാണ്. നഗരകേന്ദ്രത്തെയും കൊച്ചി തുറമുഖം നിൽക്കുന്ന വെല്ലിംഗ്ടൺ ദ്വീപിനെയും തമ്മിൽ വെണ്ടുരുത്തി പാലത്തിലൂടെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റെയിൽപ്പാതയും കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനസ് സ്റ്റേഷനും ഏറെക്കാലമായി പാസഞ്ചാർ വണ്ടികൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതേയില്ല. ഇടകൊച്ചി, പള്ളുരുത്തി, കുമ്പളങ്ങി ചെല്ലാനം, മട്ടാഞ്ചേരി, ഫോർട്ടുകൊച്ചി മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് വേഗത്തിൽ എത്തുന്നതിന് സഹായകമായ ഈ പാത വൈദ്യുതീകരണം പൂർത്തിയാക്കാത്തതിന്റെ പേരിലാണ് ഉപയോഗിക്കപ്പെടാതെ കിടക്കുന്നത്. ഈ പാതയിലെ മട്ടാഞ്ചേരി ഹാൾട്ട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നും പശ്ചിമ കൊച്ചിയിലെ പല ഭാഗങ്ങളിലേക്കും ബസ് യാത്ര ക്രമീകരിക്കാം. ഈ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനടുത്തുള്ള കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള സ്ഥലത്ത് ഒരു ബസ് ടെർമിനൽ ഉണ്ടാക്കാവുന്നതാണ്. അതുവഴി മേൽപ്പറഞ്ഞ സ്ഥലങ്ങളെ ബസ് സർവ്വീസുകളിലൂടെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കാം. ഈ സ്ഥലങ്ങളിൽ താമസിക്കുന്ന സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾക്ക് ഇതുവഴി ബൃഹത്തായ ഗതാഗത സൗകര്യം ലഭ്യമാകും.

ചരക്കു നീക്കത്തിനായി ഇടപ്പിള്ളിയിൽ നിന്നും പെരിയാറിനും കൊച്ചിക്കായലിനും മുകളിലൂടെ വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിലേക്ക് നിർമ്മിച്ച റെയിൽപ്പാതയാണ് മറ്റൊരു സാധ്യത. നിലവിൽ ഈ പാത വല്ലാർപ്പാടം തുറമുഖത്ത് നിന്നും പുറപ്പെടുന്ന ചരക്കുവണ്ടികൾക്ക് വേണ്ടി മാത്രമാണ് ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നത്. വല്ലാർപ്പാടം തുറമുഖത്ത് ചരക്കുനീക്കം കുറവായതിനാൽ ഈ പാത പലപ്പോഴും ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. ഇതും യാത്രയ്ക്കായി തുറന്നുകൊടുക്കുകയാണെങ്കിൽ വൈപ്പിൻ, ഞായ്ക്കൽ പ്രദേശത്തുള്ളവർക്ക് ഇടപ്പിള്ളിയിലേക്കും അതുവഴി കേരളത്തിന്റെ മറ്റ് ഭാഗങ്ങളിലേക്കും

⇒ സബർബൻ സ്റ്റേഷനുകൾ വന്നാൽ സ്ഥിരം യാത്രചെയ്യുന്നവർക്ക് ഏറെ പ്രയോജനകരമായിരിക്കും ⇒



മെട്രോ യാർഡിനായി പാടം നികത്തുന്ന ചുർണ്ണിക്കരയുടെ ഗുഗിൾ എർത്ത് ചിത്രങ്ങൾ. ആദ്യ ചിത്രം രണ്ട് വർഷം മുമ്പ് എടുത്തത്. അടുത്തിടെ എടുത്ത രണ്ടാമത്തെ ചിത്രത്തിൽ നികത്തിയ പാടങ്ങൾ വ്യക്തമായി കാണാം.

എത്താൻ എളുപ്പമാകും.

ടിക്കറ്റ് നിരക്കിലുള്ള കുറവാണ് സബർബൻ ട്രെയിനിന്റെ ഏറ്റവും ആകർഷകമായ ഘടകം. നിലവിലുള്ള നിരക്കുകൾ പ്രകാരം കൊച്ചിയിൽ നിന്ന് തൃശ്ശൂർക്കും, കോട്ടയത്തു നിന്നും ആലപ്പുഴക്കും യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഓരാൾക്ക് കൊച്ചിയിൽ നിന്നും തൃശ്ശൂർക്ക് 12 രൂപയും കോട്ടയത്തിനും ആലപ്പുഴക്കും 10 രൂപമാത്രം നൽകിയാൽ മതിയാകും.

വെല്ലിംഗ്ടൺ ഐലന്റിലെ കൊച്ചി ഹാർബർ ടെർമിനൽസിനും വില്ലിംഗ്ടൺ ഐലന്റ് ബോട്ട് ജെട്ടിയുമായി നേരിട്ട് ബന്ധമുണ്ട്. ഇവിടെ നിന്നും മട്ടാഞ്ചേരിക്കും ഫോർട്ട് കൊച്ചിക്കും തുടർച്ചയായി ബോട്ട് സർവ്വീസും ലഭ്യമാണ്. കൊച്ചിയുടെ കിഴക്കൻ പ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്നവർക്ക് തൃപ്പൂണി

ത്തറ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ ഒരു മാതൃക റെയിൽ റോഡ് സംയോജന കേന്ദ്രമാക്കാൻ കഴിയും. ജില്ലാ ആസ്ഥാനവും വികസന കേന്ദ്രമായ കാക്കനാട്ടേക്ക് എയർപോർട്ട് സിപോർട്ട് സ്റ്റേഷനുകളിൽ നിന്നും 7.5 കി.മി. മാത്രമാണുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ അമ്പലമുക്ക് മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കും തൃപ്പൂണിത്തുറ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിലേക്ക് എളുപ്പത്തിൽ എത്താൻ കഴിയും. വൈറ്റില, തേവര, പച്ചാളം, നെവൽബേസ് എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിൽ പുതിയ സബർബൻ സ്റ്റേഷനുകൾ വന്നാൽ സ്ഥിരം യാത്രചെയ്യുന്നവർക്ക് ഏറെ പ്രയോജനകരമായിരിക്കും. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ നിയമം അനുസരിച്ച് സംസ്ഥാന സർക്കാരും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയും സംയുക്തമാ



⇒ മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡിന്റെ ഭാവിപരിപാടി ഭൂമിക്കച്ചവടവും അനുബന്ധ അഭ്യാസങ്ങളുമാണെന്നുറപ്പ് ⇒

യി ചെലവ് ചെയ്ത് സബർബൻ ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കാവുന്നതാണ്. ആ നയ മാകും നമുക്ക് ഏറെ ഗുണകരം. വേഗതയുടെ കാര്യത്തിലും സബർബൻ ട്രെയിൻ തന്നെയാണ് മെട്രോയേക്കാൾ മെച്ചം. മെട്രോ ട്രെയിൻ ആലുവയിൽ നിന്നും എറണാകുളം സൗത്ത് ജംഗ്ഷനിൽ എത്തുന്നതിന് എടുക്കുന്ന സമയം 34.40 മിനിട്ടാണ് ഇപ്പോൾ കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. നിലവിൽ എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകൾ സമാനദൂരം 45 മിനിട്ടുകൊണ്ട് ഓടിയെത്തുന്നുണ്ട്. സബർബൻ ട്രെയിനിന് അതിനേക്കാൾ വേഗത്തിൽ ഈ ദൂരം താണ്ടാൻ കഴിയും. ഇടയിൽ എത്ര സ്റ്റോപ്പുകളും ഉണ്ടെങ്കിലും.

ഇവയെല്ലാമാണ് ജല-റേഡ്-റെയിൽ മാർഗ്ഗങ്ങളെ സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കൊച്ചിയിൽ വരുത്താൻ കഴിയുന്ന ഗതാഗത പരിഷ്കരണ സാധ്യതകൾ. ഈ സംവിധാനങ്ങളെയെല്ലാം ഏകോപിപ്പിക്കുമെന്ന് മെട്രോ അധികൃതർ പറഞ്ഞിരുന്നെങ്കിലും അതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ പോലും നടത്തുന്നതിൽ അവർ പരാജയപ്പെട്ടു. മെട്രോ റെയിൽ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകുന്ന ജപ്പാൻ അന്താരാഷ്ട്ര സഹകരണ ഏജൻസി നടത്തിയ സാധ്യതാ പഠനം ഇതിന്റെ അഭാവം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചപ്പോൾ ഫണ്ട് കിട്ടാതെ പോകുമോ എന്ന് ഭയന്ന് വൈറ്റില മെട്രോ ജംഗ്ഷനിൽ നിന്നും കാക്കനാടേക്ക് ഒരു ജലപാത

തുറക്കുകയും കണക്ഷൻ ബസ് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഫണ്ട് സമാഹരണത്തിനായി നടത്തിയ നാടകമാണോ എന്ന് സംശയം ജനിപ്പിക്കുന്ന വിധം അത്തരം കണക്ടിവിറ്റി പരിപാടികൾ പിന്നീട് മുന്നോട്ട് പോയില്ല. രണ്ടാം ഘട്ടമായി മെട്രോ റെയിലിനെ വികസിപ്പിക്കുമെന്ന് പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഫണ്ട് എങ്ങനെ കണ്ടെത്തും എന്നതിനെക്കുറിച്ച് മെട്രോ അധികൃതർ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. നിലവിലെ റൂട്ട് ലാഭത്തിലായ ശേഷം അതിൽ നിന്നും ഫണ്ട് കണ്ടെത്താം എന്ന കാര്യത്തിൽ അധികൃതർക്ക് പോലും ആത്മവിശ്വാസമില്ല. ടിക്കറ്റ് നിരക്കുകൊണ്ട് മാത്രം ലാഭത്തിലായ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികൾ ലോകത്ത് തന്നെ വിരളമാണ്. കേന്ദ്രസർക്കാർ ഇനി സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകില്ല എന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ പേരിൽ വാങ്ങിക്കൂട്ടിയ സ്ഥലത്ത് വില്ലുകൾ നിർമ്മിച്ച് വിൽക്കുന്നതിലൂടെ കിട്ടുന്ന ലാഭം മാത്രമാണ് നിലവിൽ പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്നത്. ഉപഹക്കച്ചവടത്തിലൂടെ ലഭിക്കുന്ന ലാഭത്തെ ആശ്രയിച്ച് മെട്രോ റെയിൽ കൊച്ചിയുടെ മറ്റിടങ്ങളിലേക്കും വികസിപ്പിക്കും എന്നുപറയുന്നത് എത്രത്തോളം പ്രായോഗികമാണ്? എന്തായാലും ട്രെയിൻ ഓടിക്കുന്നതിനേക്കാൾ കൊച്ചിൻ മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡിന്റെ ഭാവിപരിപാടി ഭൂമിക്കച്ചവടവും അനുബന്ധ അഭ്യാസങ്ങളുമാണെന്നുറപ്പ്.



നിയമവിരുദ്ധമായി വയലും തോടും നികത്തി മെട്രോ യാർഡിനും വില്ലേജിനും വേണ്ടി നടക്കുന്ന നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

# എന്താണ് വരാൻ പോകുന്നതെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടേയില്ല

സുരേഷ് വിടാക്കുഴ, പാടശേഖര സംരക്ഷണ സമിതി



മെട്രോ റെയിൽ യാർഡിന്റെയും വില്ലേജിന്റെ നിർമ്മാണം ഞങ്ങൾ നാട്ടുകാരെ ആകെ ദുരിതത്തിലാഴ്ത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഞങ്ങളെ ഒന്നും അറിയിച്ചിട്ടില്ല. ഒരു സുപ്രഭാതത്തിൽ അവർ വന്ന് മണ്ണടിക്കുകയായിരുന്നു. നാട്ടുകാരോട് കാര്യങ്ങൾ വിശദീകരിക്കാൻ ഇതുവരെ ആരും തയ്യാറായിട്ടില്ല. പത്രങ്ങളിൽ വാർത്തവന്നപ്പോഴാണ് കൊച്ചി മെട്രോ റെയിലിന് വേണ്ടി യാണ് നിലം നികത്തുന്നതെന്നറിഞ്ഞത്. ഇതെന്ത് ജനാധിപത്യമാണ്? ആലുവ മുതൽ കളമശ്ശേരി വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ ഉയർന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്നും ഒഴുകിയെത്തുന്ന വെള്ളം പിടിച്ചു നിർത്തിയിരുന്ന പാടങ്ങളാണ് നികത്തപ്പെട്ടത്. ഇവിടെ ശേഖരിക്കപ്പെടുന്ന വെള്ളം ചെറിയ തോട് വഴി പെരിയാറിലേക്കാണ് പോയിരുന്നത്. ആ കൈവഴി അടഞ്ഞതോടെ കഴിഞ്ഞ വേനൽ മഴയത്ത് പോലും ഇവിടെ വെള്ളക്കെട്ടുണ്ടായി. പല വീടുകളിലും വെള്ളം കയറി. അതോടെയാണ് പാടം നികത്തലിനെതിരെ എതിർപ്പുകൾ വ്യാപകമാകാൻ തുടങ്ങിയത്. കുറച്ച് വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് വരെ നല്ല രീതിയിൽ കൃഷി നടന്നിരുന്ന പാടങ്ങളാണ് നികത്തപ്പെട്ടുപോയത്. മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് സ്ഥലം വാങ്ങുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ ചില സ്വകാര്യവ്യക്തികൾ ചെറിയ രീതിയിൽ ഇവിടെ നികത്തൽ നടത്തിയിരുന്നു. തോട് കെട്ടിയടച്ചുകൊണ്ടാണ് അവർ പാടം നികത്തിയെടുത്തത്. തോട് അടഞ്ഞുപോയതോടെ അടുത്തുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലും കൃഷി ചെയ്യാൻ കഴിയാതെയായി. അവർ പിന്നീട് ഈ സ്ഥലം മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡിന് മറിച്ച് വിൽക്കുകയായിരുന്നു. കൃഷി നിന്നുപോയെങ്കിൽ പോലും ഈ പാടശേഖരങ്ങളായിരുന്നു വെള്ളം പിടിച്ചുനിർത്തിയിരുന്നത്. ഇനി ഞങ്ങളുടെ കുടിവെള്ളം മുട്ടുമെന്നുറപ്പാണ്. ഇപ്പോൾ പ്രശ്നത്തിന്റെ രൂക്ഷത മനസ്സിലാക്കി പലരും സമരത്തിനിറങ്ങുന്നുണ്ട്. ചുർണ്ണിക്കര പഞ്ചായത്തിലുള്ളവർക്ക് ദേശീയപാത മുട്ടം ജംഗ്ഷനിലേക്ക് പോകുന്നതിനുള്ള ഒരു വഴിയും മെട്രോയുടെ ആളുകൾ അടച്ചുകെട്ടി, മണ്ണിനടിയിലാക്കി.

കേന്ദ്ര സർക്കാറിന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായത്താൽ ഞങ്ങൾ നാട്ടുകാരുടെ മുൻകൈയിൽ ഉണ്ടാക്കിയെടുത്ത റോഡായിരുന്നു അത്. നേരിടാൻ പോകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കി തുടങ്ങിയതോടെ ഇപ്പോൾ നാട്ടുകാർ പലരും പ്രതിഷേധത്തിന് തയ്യാറാകുന്നുണ്ട്. ആദ്യം അതായിരുന്നില്ല സമിതി. മെട്രോയ്ക്കെതിരെ സംസാരിക്കാൻ ആളെ കിട്ടാത്ത അവസ്ഥയായിരുന്നു ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇനിയും ഇവിടെ നികത്തൽ തുടരുമെന്നാണ് കേൾക്കുന്നത്. അത് എങ്ങനെയും തടയണം. ഇല്ലെങ്കിൽ കുടിവെള്ള കിട്ടാതെ ചാകേണ്ടിവരും. എതിർപ്പുള്ള നാട്ടുകാരെയെല്ലാം ചേർത്ത് മണ്ണിടൽ തടയണം. അവരെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനായി ഞങ്ങൾ പാടം നികത്തലിന്റെ പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു നോട്ടീസ് നാട്ടിൽ വിതരണം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. വൈകാതെ വലിയ പൊതുയോഗമെല്ലാം ഇക്കാര്യത്തിൽ വയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. പകരം സ്ഥലമുണ്ടായിട്ടും എന്തിനാണ് ഇവിടെത്തന്നെ വന്ന് പാടം നികത്തുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാക്കാത്തത്.

### മെട്രോയുടെ ഭൂമി തട്ടിപ്പ്

മെട്രോ റെയിലിന്റെ മറവിൽ എറണാകുളം ജില്ലയിലെ തന്നെ ഏറ്റവും വലിയ പാടശേഖരങ്ങളായ ചവർപ്പാടം-കട്ടേപാടം-പള്ളാത്തിപ്പാടം എന്നീ പാടശേഖരങ്ങൾ നിയമവിരുദ്ധമായി, യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നികത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേവലം 48 ഓളം ഏക്കർ മാത്രം നികത്താൻ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുള്ള ഉത്തരവിന്റെ മറവിലാണ് ഏകദേശം 300 ഏക്കർ പാടശേഖരവും അതിനോടു ചേർന്നുള്ള പെരിയാർ നദിയുടെ നീർചാലുകളും പൂർണ്ണമായി നികത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

2005-06 ൽ ഗവൺമെന്റിന് വേണ്ടി ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ പ്രകാരം 6 ഹെക്ടർ പാടശേഖരം മാത്രമാണ് കൊച്ചി മെട്രോ യാർഡ് നിർമ്മാണത്തിന് വേണ്ടി ശുപാർശ ചെയ്തത്. എന്നാൽ 2011-13 കാലഘട്ടത്തിൽ അതേ പ്രൊജക്ടിനു വേണ്ടി 19 ഹെക്ടറും പിന്നീട് മെട്രോ വില്ലേജ് എന്ന പേരിൽ മെട്രോ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധമില്ലാത്ത റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടത്തിലേക്ക് ഭരണാധികാരികളും രാഷ്ട്രീയ പ്രവർത്തകരും ചേർന്നു ചുവടുമാറ്റുകയാണ് ഉണ്ടായത്. നിലവിൽ നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന മെട്രോ റെയിൽ കടന്നുപോകുന്ന കളമശ്ശേരി ഭാഗത്ത്, നിലം പരിവർത്തനം പോലും ആവശ്യമില്ലാത്ത സർക്കാർ കരളുമി മെട്രോ യാർഡ് നിർമ്മാണത്തിന് വേണ്ടി നിലവിലുള്ളപ്പോഴാണ് മാപ്പർഹിക്കാത്ത ഈ കൊടുംകൂരത രാഷ്ട്രീയ-സർക്കാർ-ഭൂമാഫിയകൾ ചേർന്ന് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

കേരള തണ്ണീർത്തട-നെൽവയൽ നിയമം - 2008 പ്രകാരം തണ്ണീർത്തടങ്ങൾ-പാടശേഖരങ്ങൾ നികത്തുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം എടുക്കുന്നതിന് പ്രാദേശിക നിരീക്ഷണ സമിതിയുടെയോ, ഗ്രാമസഭയുടെയോ അനുമതി/ശുപാർശ ആവശ്യമാണ്. എന്നാൽ മെട്രോയുടെ പേര് പറഞ്ഞ് നികത്തിയെടുക്കുന്ന ചവർപ്പാടത്ത് പ്രാദേശിക നിരീക്ഷണ സമിതിയുടെയോ ഗ്രാമസഭയുടെയോ പഞ്ചായത്തിന്റെയോ

⇒ ഈ പ്രദേശം എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ഒരു ജല സംഭരണിയായിരുന്നു ⇒

യാതൊരു വിധ അനുമതിയും ഇല്ല. കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം ഏകദേശം പത്ത് ഏക്കറിൽ അധികം നിലം പരിവർത്തനപ്പെടുത്തുന്നതിന് പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം ആവശ്യമാണ്. എന്നാൽ മെട്രോ യാർഡ് നിർമ്മാണം നിലവിലിരിക്കുന്ന ഈ പാടശേഖരങ്ങളിൽ യാതൊരു വിധ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനങ്ങളും സർക്കാർ അംഗീകൃത ഏജൻസികൾ ഒന്നും നടത്തിയിട്ടില്ലെന്നു മാത്രമല്ല, ഈ പാടശേഖരങ്ങൾ രേഖകളിൽ ഇപ്പോഴും പരിവർത്തനം നടത്തിയിട്ടില്ല എന്നാണ് മെട്രോ റെയിലും ഭരണാധികാരികളും തുടർച്ചയായി പ്രചരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത്രയേറെ സാമൂഹിക - പാരിസ്ഥിതിക വിരുദ്ധമായ നടപടി ചില സാമൂഹ്യ - മനുഷ്യാവകാശ - പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകർ കോടതിയിലും, ചില അധികാര കേന്ദ്രങ്ങളിലും പരാതികൾ ഉന്നയിച്ചപ്പോഴാണ് വളരെ അടിയന്തിരമായി തണ്ണീർത്തട നിയമത്തിൽ പോലും ഭേദഗതി വരുത്താൻ സർക്കാരും രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വവും ചേർന്നു ഗൂഡാലോചന നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

2011 വരെ പൂർണ്ണമായി നെൽവയൽ ആയി നിലനിന്നിരുന്ന ഈ പ്രദേശം എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ഒരു ജല സംഭരണിയായിരുന്നു. മഴക്കാലത്ത് ചുറ്റുപാടുമുള്ള മലയോര മേഖലയിൽ നിന്ന് ഒഴുകിയെത്തുന്ന മഴവെള്ളം സംഭരിച്ചു വെയ്ക്കാനും, സമീപപ്രദേശങ്ങളിൽ വെള്ളപ്പൊക്കം ഒഴിവാക്കാനും അവിടുത്തെ ആവാസ വ്യവസ്ഥയെ പരിപോഷിപ്പിക്കുന്നതിനും ഈ പാടശേഖരങ്ങൾ വലിയ പങ്കു വഹിക്കുന്നുണ്ട്. എറണാകുളം ജില്ലയിലെ 18 കിലോമീറ്ററോളം ചുറ്റളവിൽ വരുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലെ ഭൂഗർഭ ജല വ്യതിയാനങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിൽ ഈ പാടശേഖരങ്ങൾക്ക് വലിയ പങ്കാണുള്ളതെന്ന് പഠനങ്ങളിൽ വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇന്ന് ഈ പാടശേഖരങ്ങളിലെ ഭീമമായ നീക്കത്തിൽ മൂലം സമീപപ്രദേശങ്ങളിലെ കിണറുകളിൽ വലിയ തോതിലുള്ള ഭൂഗർഭ ജലവ്യതിയാനം ഉണ്ട് എന്നത് ഈ പഠനങ്ങളെ സ്ഥിരീകരിക്കുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ മെയ് മാസത്തിലുണ്ടായ ഒരു വേനൽ മഴയിൽ ചവർപ്പാടത്തിന് ചുറ്റുപാടുമുള്ള ചുർണ്ണിക്കര പഞ്ചായത്തിലെ പല പ്രദേശങ്ങളും (എ.കെ.ജി. കോളനിയൂൾപ്പുട), റോഡുകളും പൂർണ്ണമായും വെള്ളത്തിനടിയിലായി. 24 അടിയോളം വീതിയിൽ പെരിയാറുമായി ചേർന്ന് ഒഴുകിയിരുന്ന വിടാക്കുഴ പൂഞ്ചത്തോട് ഇന്ന് രണ്ടര അടിയായി ചുരുങ്ങിയിരിക്കുന്നു. രണ്ടു മൺസൂണുകളിലായി ഏ

ഴുമാസത്തോളമുള്ള മഴക്കാലം ഈ കൊല്ലം എങ്ങനെയാണ് അഭിമുഖീകരിക്കുക എന്നതിൽ സമീപവാസികളിൽ വലിയ രീതിയിലുള്ള ആശങ്കകൾ ഉളവാക്കുന്നുണ്ട്.

2005-2006 മുതൽ വിവിധ അധികാര കേന്ദ്രങ്ങളിൽ കൊച്ചി മെട്രോ റെയിലിനെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ആരംഭിക്കുമ്പോൾ തന്നെ എറണാകുളത്തെ ഏറ്റവും വലിയ പാടശേഖരത്തിൽ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് മാഫിയകളുടെ കണ്ണുകൾ പതിഞ്ഞിരുന്നു. കേവലം 6000 രൂപയ്ക്ക് സാധാരണക്കാരിൽ നിന്നും കർഷകരിൽ നിന്നും ഏക്കർ കണക്കിന് ഭൂമി വാങ്ങിക്കൂട്ടിയ ഈ മാഫിയകൾ രാഷ്ട്രീയ ഒത്താശയോടുകൂടി ഇന്ന് 1,02000 രൂപയ്ക്കാണ് കെ.എം.ആർ.എൽ. എന്ന കമ്പനിക്ക് മറിച്ച് കൊടുത്തു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പൂർണ്ണമായും മണ്ണടിച്ച് നികത്തിയെടുത്ത 300 ഏക്കറോളം വരുന്ന ഈ ഭൂമിയ്ക്ക് ഇന്നത്തെ ഭൂവിനിയമ നിരക്കനുസരിച്ച് 6000 കോടി രൂപയോളം മതിപ്പ് വിലയുണ്ട്. ഈ തുക മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ ഏകദേശം ഇരട്ടിയോളം വരും. ജനനന്മയ്ക്ക് എന്നു പറഞ്ഞ് കോടിക്കണക്കിന് രൂപ മെട്രോ റെയിൽ എന്ന പേരിൽ ചിലവഴിക്കുന്നവരുടെ കച്ചവട താൽപര്യങ്ങൾ ഇവിടെ സുവ്യക്തമാണ്. കൂടിവെള്ളത്തിന്റെയും കൃഷിയുടെയും പേരു പറഞ്ഞ് വോട്ടു തേടുന്ന രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും, സർക്കാരും ഈ വിഷയത്തിൽ തികഞ്ഞ മൗനം അവലംബിക്കുന്നത് ഈ മൂലധന താൽപര്യങ്ങൾക്ക് വിധേയമായിക്കൊണ്ടാണ്. എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകളുടെ കൂടി വെള്ള സ്രോതസ്സാണ് മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ പേരിൽ പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതാക്കാൻ പോകുന്നത്.

**ഗതാഗതത്തിന്റെ ബദലെന്ത്?**  
 കുതിച്ചു പായും നഗരിയിലൊരു ചെറുകുര ചമയ്ക്കുവതെങ്ങിനെ ഞാൻ.  
 പാരാവാരത്തിരയിൽ എന്നുടെ പവിഴദീപ് തകർന്നാലോ. (പി. ഭാസ്കരൻ)  
 മനുഷ്യാധാനത്താൽ നടത്തിയ യാത്രകളിൽ നിന്നും ചരക്കുനീക്കങ്ങളിൽ നിന്നും ഇന്ധനാശ്രിത യന്ത്രവണ്ടികളിലേക്ക് വികസിച്ച ഗതാഗത ചരിത്രം അതിസങ്കീർണ്ണമായ പ്രതിസന്ധികളെ നേരിടുന്ന കാലമാണിന്ന്. സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പവും വർദ്ധിക്കുന്ന അപകടങ്ങളും കാർബൺ ബഹിർഗമനവും ഇന്ധനവിലവർദ്ധനവും റോഡുകളുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണവും എല്ലാം ആഗോളമായിത്തന്നെ ഗതാഗത വികസനത്തിനെ പ്രതിസന്ധിയിലാക്കുന്നുണ്ട്. സുഗമമായ



⇒ സമഗ്രമായ ഒരു പുനർചിന്തയാണ് ഗതാഗത രംഗം ആവശ്യപ്പെടുന്നത് ⇒



റോഡരികിലെ പുറമ്പോക്ക് ഭൂമിയിലുള്ള കുടിവൃകൾക്ക് മുകളിലൂടെ പറക്കാനൊരുങ്ങുന്ന മെട്രോ.

സഞ്ചാരം എന്നതിനപ്പുറം ആർഭാടമായ അതിവേഗഗമനം എന്നതരത്തിലേക്ക് വാഹനവിപണി ഗതാഗതത്തിന്റെ നിർവ്വചനത്തെ മാറ്റിയെഴുതിയെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ ആ വിധം മുന്നോട്ട് പോകാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. വിപണിയെക്കൊഴുപ്പിക്കുന്നത് സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ സ്വതന്ത്രവിഹാരമായതിനാൽ അതിന് പരിഗണന നൽകുന്ന തരത്തിലുള്ള ആസൂത്രണമാണ് നഗരങ്ങളെല്ലാം പിന്തുടർന്നത്. എന്നാൽ വാഹനങ്ങളുടെ കുത്തൊഴിക്കിനൊപ്പം വളരാൻ റോഡുകൾക്ക് കഴിയാതായതോടെ വേഗതയും വിപണിയുടെ സാധ്യതകളും നിലനിർത്താൻ കഴിയുന്ന പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് നഗരങ്ങൾ പുനരാലോചന തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. മെട്രോ റെയിലെല്ലാം അതിന്റെ ഭാഗമായി അവതരിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന പരിഹാരമാണ്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനമെന്ന നിലയിൽ സ്വീകാര്യമായിരിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ കമ്പോളത്തിന്റെ യുക്തിയെ മറികടക്കാൻ കഴിയാത്ത വികലമായ ഒരു പരിഹാരം മാത്രമാണത്. കമ്പോളം എപ്പോഴും അതിന്റെ അധിശ്ചയത്തെ നിലനിർത്തുന്ന സാങ്കേതികവിദ്യകളെ മാത്രമാണ് ബദലായി അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. ഭരണകൂടവും ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായി, ഉപരിവർഗ്ഗത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങളെ മാത്രം പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് കമ്പോളത്തിന് കൂട്ടുനിൽക്കുന്നു. മെട്രോ റെയിൽ പോലുള്ള പദ്ധതികളിൽ അത് കൃത്യമായി പ്രതിഫലിക്കുന്നുണ്ട്. നിലവിലെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളോടുള്ള സർക്കാർ സമീപനത്തിലും അത് വ്യക്തം. മെട്രോയും ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോറിയോറും വിമാ

നത്താവളങ്ങളുമാണ് അവരുടെ ബദലുകൾ. സമാനമായ സാങ്കേതികവിദ്യയും കമ്പോളയുക്തിയും നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് പുതിയവഴികൾ വെട്ടിയാൽ പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നതല്ല ഗതാഗത പ്രശ്നമെന്ന് കേരളം തിരിച്ചറിയാൻ അധികനാളുകൾ വേണ്ടിവരില്ല. കാരണം പൊതുവിഭവങ്ങൾ കൊള്ളയടിച്ച സമ്പത്താണ് ഈ 'ബദലുകളുടെ' മൂലധനം. പാരിസ്ഥിതിക നാശമാണ് ഈ അതിവേഗതയുടെ ആധാരം. ഇന്ധനലഭ്യതയുടെ പാരമ്യതയെ കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾ ആഗോളമായി സജീവമായ സാഹചര്യത്തിൽ സമഗ്രമായ ഒരു പുനർചിന്തയാണ് ഗതാഗത രംഗം ആവശ്യപ്പെടുന്നത്.

വേഗതയുടെ നേർവിപരീതങ്ങളിലേക്ക് റിവേഴ്സ് ഗിയറിടേണ്ട സമയമായിരിക്കുന്നു. കുറഞ്ഞ സഞ്ചാരത്തിലൂടെ സാക്ഷാത്കരിക്കാൻ കഴിയുന്ന ജീവിതങ്ങൾക്കാണ് ഇനി ഗതാഗതത്തെ പുനർനിർണ്ണയിക്കാൻ കഴിയുന്നത്. വാഹനങ്ങൾ മാത്രമല്ല, വേഗതകൾ കൂടി പൊതുവാകുന്നതിലേക്കുള്ള ജനാധിപത്യവൽക്കരണമാണ് ഗതാഗതത്തിൽ സാധ്യമാകേണ്ട നീതി.

“ആർക്കും സുഖകരമായി തോന്നാത്തതും ജോലിക്ക് വേണ്ടി അവിടെ ചെല്ലണമല്ലോ എന്ന് മനസ്സിലാ മനസ്സോടെ മാത്രം ആളുകൾ എത്തിപ്പെടുന്നതുമായ ആവാസയോഗ്യമല്ലാത്ത മഹാനഗരത്തിൽ ജീവിക്കുന്നതിന്റെ അസ്വാസ്ഥ്യം പരിഹരിക്കാൻ എത്ര വേഗമുള്ള വാഹനങ്ങൾ കൊണ്ടും മറ്റു പലായന മാർഗ്ഗങ്ങൾ കൊണ്ടും സാധ്യമല്ല.” (ഇക്കോളജി രാഷ്ട്രീയം തന്നെ, ആന്ദ്ര ഗോർസ്). ■