ഗതാഗത വികസനം: റെയിൽവെയുടെ ബദൽ സാധ്യതകൾ

പി. കൃഷ്ണകുമാർ

മലിനീകരണം ഏറ്റവും കുറഞ്ഞതും സുസ്ഥിരവുമായ ഗതാഗതരൂപമെന്ന നിലയിൽ കേരളത്തിന് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ റെയിൽ ഗതാഗതരംഗത്തെ ബദൽ വികസന സാധ്യതകൾ എന്തെല്ലാമാണ്?

ജനസാന്ദ്രത വളരെ ഉയർന്നു നിൽക്കുന്ന കേരളത്തിൽ, സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ അനിയന്ത്രിതമായ പെരുപ്പം, രൂക്ഷമായ ഗതാഗതക്കുരുക്കിനും അനുബന്ധ ആരോഗ്യ, സാമൂഹിക, സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങൾക്കും കാരണമായിട്ട് കുറച്ചുകാലമായി. വ്യക്തിഗത വാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗത്തിൽ നിയന്ത്രണവും നിരോധനവും ഏർപ്പെടുത്തേണ്ട കാലം അതിക്രമിച്ചിരിക്കുന്നു. ജനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ സ്വീകാര്യമാവുന്ന വിധത്തിൽ പൊതുഗതാഗതത്തെ പുതുക്കിപണിതുകൊണ്ടുമാത്രമേ ഇത് സാധ്യമാവുകയുള്ളു. മലിനീകരണം ഏറ്റവും കുറഞ്ഞതും സുസ്ഥിരവുമായ ഗതാഗതരൂപങ്ങളെന്ന നിലയിൽ ജലഗതാഗതത്തിനും റെയിൽവെ ഗതാഗതത്തിനും പരമാവധി ഊന്നൽ നൽകുന്നതാണ് വിവേകം. തെക്ക്-വടക്കായി നീണ്ടുകിടക്കുന്ന കേരളത്തിന് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ റെയിൽ ഗതാഗതരംഗത്തെ വികസന സാദ്ധ്യതകളെക്കുറിച്ചാണ് ഈ കുറിപ്പിൽ പരിശോധിക്കുന്നത്.

ലോകത്തിൽ തീവണ്ടി ഗതാഗതമാരംഭിച്ച് 35 വർഷവും ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യ തീവണ്ടിയോടി ഏഴു വർഷവും പിന്നിട്ടപ്പോഴേയ്ക്കും, 1861 ൽ മാർച്ച് 12 ന് കേരളത്തിൽ ബേപ്പൂരിന് തെക്കുള്ള ചാലയത്തുനിന്നും തിരൂരിലേയ്ക്ക് തീവണ്ടി ഗതാഗതം ആരംഭിച്ചു. എന്നാൽ, ഒന്നരനൂറ്റാണ്ടിലധികം പിന്നിട്ടുവെങ്കിലും ഇന്നും അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളുടെ പ്രാഥമിക വികസനംപോലും പൂർത്തിയാക്കാതെ മുടന്തുകയാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽ സംവിധാനം. ഇരുദിശകളിലേയ്ക്കും ഇടതടവില്ലാതെ തീവണ്ടിയോട്ടം സാധ്യമാക്കുന്ന ഇരട്ടപ്പാതപോലും കേരളത്തിൽ ഇനിയും പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, കേരളത്തിന്റെ സുസ്ഥിര ഗതാഗത വികസനത്തിൽ ജനാഭിലാഷത്തിനനുസൃതമായി റെയിൽവെയുടെ പങ്ക് നിർവ്വഹിക്കപ്പെടണമെങ്കിൽ, മുൻഗണനനൽകി ചില അടിയന്തര നടപടികളുണ്ടായേ മതിയാകൂ. പ്രത്യേകിച്ചും നാലുവരി തീവണ്ടിപ്പാതയെക്കുറിച്ചും അർദ്ധ-അതിവേഗ തീവണ്ടികളെക്കുറിച്ചും, ഏറെ വൈകിയാണെങ്കിലും കേരളം സംസാരിച്ച് തുടങ്ങിയ സാഹചര്യത്തിൽ.

പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലും നാലുവരിപ്പാതയും

കേരളത്തിലെ പ്രധാന പാതകളെല്ലാംതന്നെ 'വഹനശേഷി' (carrying capacity)യേക്കാൾ കൂടുതൽ തീവണ്ടികളെ ഉൾക്കൊള്ളുന്നവയാണ്. ഇതുമൂലം, സുഗമമായ തീവണ്ടി ഗതാഗതത്തിന് തടസ്സമുണ്ടാകുന്നുവെന്ന് മാത്രമല്ല, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് ആവശ്യമായ സമയം ലഭിക്കാത്ത സാഹചര്യവുമുണ്ടാകുന്നു. അതിനാൽത്തന്നെ, എന്നോ നിലവിൽ വരേണ്ട മംഗലാപുരം മുതൽ നാഗർകോവിൽ വരെയും ഷൊർണൂർ മുതൽ കോയമ്പത്തൂർ വരെയുമുള്ള വൈദ്യുതീകരിച്ച, ഇരട്ടപ്പാത യാഥാർത്ഥ്യമാകുവാൻ ഇനിയും അമാന്തിച്ചുകൂടാ. ഇതിൽ മംഗലാപുരം മുതൽ ഷൊർണൂർ വരെയും കോയമ്പത്തൂർ മുതൽ എറണാകുളം

ജനറൽ സെക്രട്ടറി, റെയിൽവെ
പാസഞ്ചേഴ്സ് അസോസിയേഷൻ

വരെയും കായംകുളം മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയും ഇരട്ടപ്പാത നിലവിലുണ്ട്. ഇതിനിടയിൽ ഷൊർണൂർ ജംഗ്ഷനിൽനിന്നും കോയമ്പത്തൂർ-എറണാകുളം ഇരട്ട പ്പാതയിലേയ്ക്കുള്ള രണ്ട് ചെറിയ ഭാഗങ്ങൾ ഇനിയും ഇര ട്ടിപ്പിയ്ക്കാതെ കിടക്കുന്നത്, കേരളത്തിലെ സുഗമമായ തീവണ്ടി ഗതാഗതത്തിന് ഏറ്റവും വലിയ 'കുപ്പിക്കഴു ത്തായി' തടസ്സമുണ്ടാക്കുകയാണ്. ഇതുമൂലം ഷൊർണൂ രിൽനിന്നും പാലക്കാട് ഭാഗത്തേയ്ക്കും തൃശൂർ ഭാഗ ത്തേയ്ക്കും തിരിച്ചുമുള്ള തീവണ്ടികൾ ഏറെനേരം പിടി ച്ചിടുന്നു. ഇതൊഴിവാക്കുന്നതിന്, ഷൊർണൂർ ജംഗ്ഷനിൽ നിന്നും പാലക്കാട് ഭാഗത്തേയ്ക്കും തൃശൂർ ഭാഗത്തേയ്ക്കു മുള്ള, ഒരു കിലോമീറ്ററിൽ താഴെ വീതം മാത്രം ദൂരം വരുന്ന ഒറ്റവരിപ്പാതകൾ ഇരട്ടിപ്പിയ്ക്കുവാൻ അടിയന്തര നടപടി അനിവാര്യമാണ്. എറണാകുളത്തുനിന്നും കായം കുളം വരെയുള്ള പാതയുടെ ഇരട്ടിപ്പിക്കലാണ് കേരളം ഏറെക്കാലമായി കാത്തിരിയ്ക്കുന്ന പ്രധാന പദ്ധതി. ഭൂമി യേറ്റെടുത്ത് നൽകുന്നതിലുള്ള അവധാനതയാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതിയ്ക്കുള്ള പ്രധാന തടസ്സം. കഴിഞ്ഞ ഏതാനും ബജറ്റുകളിലായി കൂടുതൽ തുക നീക്കിവച്ചുകൊണ്ട് റെയിൽവെ ഈ പദ്ധതിയ്ക്ക് ഗതി വേഗം പകർന്നിട്ടുണ്ട്. ഏറ്റുമാനൂർ മുതൽ ചിങ്ങവനം വരെ യുള്ള അവസാന മേഖലയിൽ ആവശ്യമായ സ്ഥലംകൂടി താമസംവിനാ ഏറ്റെടുത്ത് നൽകുകയാണെങ്കിൽ കോട്ടയം വഴിയുള്ള പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ 2020ൽ പൂർത്തിയാക്കുവാൻ സാധിച്ചേക്കും.

ആലപ്പുഴ വഴിയ്ക്കുള്ള പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിൽ അമ്പ ലപ്പുഴ മുതൽ കായംകുളം വരെയുള്ള പാത ഇരട്ടിപ്പി യ്ക്കൽ പൂർത്തിയായി വരികയാണ്. എറണാകുളം-തുറ വൂർ-ആലപ്പുഴ-അമ്പലപ്പുഴ മേഖലയിലെ ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന് ബജറ്റ് അനുമതിയുണ്ടെങ്കിലും, പദ്ധതി വൈകിയതിനാ ൽ നേരത്തെ ഉദ്ദേശിച്ച തുകയ്ക്ക് പണി പൂർത്തിയാക്കാ നാകില്ലെന്നാണ് റെയിൽവെയുടെ കണ്ടെത്തൽ. അക്കാര ണത്താൽ, സംസ്ഥാനവുമായി ചേർന്ന് സംയുക്ത സംരം ഭമായി മാത്രമേ എറണാകുളം-ആലപ്പുഴ-അമ്പലപ്പുഴ പാത ഇരട്ടിപ്പിയ്ക്കൽ നടപ്പാക്കുകയുള്ളൂവെന്നാണ് റെയിൽവെ യുടെ നിലപാട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ പരസ്പരം കത്തുകൾ കൈമാറുന്നത് അവസാനിപ്പിച്ചിട്ട്, സംസ്ഥാന സർക്കാരും റെയിൽവെയും കൂടി നേരിട്ട് ചർച്ച ചെയ്ത് എത്രയും വേഗം ഒരു സമവായത്തിലെത്തുന്നതാണ് അഭികാമ്യം. അല്ലെങ്കിൽ പദ്ധതി അനന്തമായി വൈകും.

തിരുവനന്തപുരം-നാഗർകോവിൽ-കന്യാകുമാരി പാത യുടെ ഇരട്ടിപ്പിയ്ക്കൽ റെയിൽവെ സ്വയം ഏറ്റെടുത്തിട്ടു ണ്ട്. അവിടെയും കേരളത്തിന്റെ പരിധിയിലെ സ്ഥലമേ റ്റെടുപ്പ് നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. എന്നാൽ തിരുവനന്തപുരം-കായംകുളം-എറണാകുളം-ഷൊർണൂർ തുടങ്ങി ഇരട്ടപ്പാതയുള്ള പല മേഖലകളിലും നിലവിൽ തീവണ്ടിഗതാഗതം അനുവദനീയമായ പരിധിയ്ക്ക് മുക ളിലാണ്. ഈ പ്രശ്നത്തിനൊരു പരിഹാരമായി കൂടുതൽ പാതകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ റെയിൽവെ തയ്യാറാക്കുന്നുണ്ട്. എറണാകുളം- ഷൊർണൂർ മേഖല യിൽ മൂന്നും നാലും പാതകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള പഠനം റെയിൽവെ നേരത്തേ തന്നെ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടു ണ്ട്. അതിൽ മൂന്നാമത്തെ പാതയ്ക്കുള്ള പ്രാഥമികാനുമ തിയായിട്ടുണ്ട്. പ്രായോഗികമായി നോക്കുമ്പോൾ മൂന്നും നാലും പാതകൾ ഒരുമിച്ച് നിർമ്മിക്കുന്നതാകും കൂടുതൽ നല്ലതെന്ന് തോന്നുന്നു.

മേല്പറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിലാണ് തിരുവനന്തപുരം-കാസർഗോഡ് മേഖലയിൽ രണ്ട് തീവണ്ടിപ്പാതകൾ കൂടി നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള സാധ്യത സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആരാ യുന്നത്. പ്രസ്തുത പാതകൾ നിലവിലുള്ള ഇരട്ടപ്പാത യോട് ചേർന്ന് വേണമോ, അതോ, പൂർണ്ണമായും സ്വത ന്ത്രമായി മറ്റൊരു റൂട്ടിലൂടെ പുതിയൊരു ഇരട്ടപ്പാതയായി വേണമോയെന്ന ആശയക്കുഴപ്പം തുടരുകയാണ്. ദീർഘ ദൂരയാത്രക്കാരുടെയും ഹ്രസ്വദൂര യാത്രക്കാരുടെയും താല്പര്യങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള സംഘർഷമാണ് നിലവിൽ കേരളത്തിൽ റെയിൽവെ നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി. ഇരുവി ഭാഗങ്ങളേയും വേർതിരിയ്ക്കുന്നതിലൂടെ മാത്രമേ ഇതി നൊരു ശാശ്വത പരിഹാരമാകുകയുള്ളൂ. അതിനാൽതന്നെ ഏതൊരു പുതിയ പദ്ധതിയും ഇരുവിഭാഗങ്ങൾക്കും പര മാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്താനായിരിക്കണം. അങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള ഇരട്ടപ്പാതയോടു ചേർന്ന് മൂന്നും നാലും പാതകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതാണ് ഏറ്റവും അഭികാമ്യം. കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള പാതകൾക്ക്, പ്രത്യേകിച്ചും എറണാകുളം-ഷൊർണൂർ മേഖലയിൽ, നിര വധി പരിമിതികളും പരാധീനതകളുമുണ്ടെന്നതാണ് ഇതി ലുള്ള മുഖ്യ വെല്ലുവിളി. വളവുതിരിവുകളും കയറ്റിറക്ക ങ്ങളുംമൂലം പലയിടങ്ങളിലും പരമാവധി വേഗത മണി ക്കൂറിൽ 80 കി.മി. മാത്രമാണ്. എന്നാൽ പുതിയ മൂന്നും നാലും പാതകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ, നിലവിലുള്ള പാത കളുടെ പരിമിതികളും പരാധീനതകളും പരിഹരിയ്ക്കു കകൂടി ചെയ്താൽ ഇതിന് പരിഹാരമാകും. ആവശ്യമാ യയിടങ്ങളിൽ ഭൂമിയേറ്റെടുത്ത് വളവ് തിരിവുകളും കയ റ്റിറക്കങ്ങളും മറ്റ് സാങ്കേതിക തടസ്സങ്ങളും ഒഴിവാക്കി നില വിലെ ഇരട്ടപ്പാതകൾ നവീകരിക്കുകയും അതോടൊപ്പം മൂന്നുംനാലും പാതകൾ നിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്താൽ കേര ളത്തിലെ ദീർഘദൂരയാത്രക്കാർക്കും ഹ്രസ്വദൂരയാത്ര ക്കാർക്കും ഒരുപോലെ പ്രയോജനപ്പെടും. ഇത് സാങ്കേ തികമായി അസാദ്ധ്യമാണെങ്കിൽ മാത്രമേ ബദൽ സാധ്യ തകൾ പരിഗണിയ്ക്കേണ്ടതുള്ളൂ.

ആധുനിക സിഗ്നലിംഗ്

ഇന്ന് നിലവിലുള്ള സിഗ്നലിംഗ് സമ്പ്രദായമനുസരിച്ച് രണ്ട് സ്റ്റേഷനുകൾക്കിടയിൽ ഒരു ദിശയിൽ ഒരു വണ്ടി മാത്രമേ ഓടുവാനനുവദിയ്ക്കുകയുള്ളൂ. യഥാർത്ഥത്തിൽ, കൂടു തൽ തീവണ്ടികളോടിയ്ക്കുന്നതിനുള്ള പ്രധാന പരിമിതി ഈ സിഗ്നലിംഗാണ്. മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിൽ നിലവിലുള്ള യൂറോ പ്യൻ ട്രെയിൻ കൺട്രോൾ സിസ്റ്റ (ETCS)മോ, തത്തുല്യ മായ മറ്റേതെങ്കിലും സിഗ്നലിംഗ് സമ്പ്രദായമോ നടപ്പിലാ ക്കിയാൽ ഇന്നുള്ളതിനേക്കാൾ എട്ടോ പത്തോ മടങ്ങ് തീവ ണ്ടികൾ നിലവിലുള്ള പാതകളിലൂടെത്തന്നെ ഓടിയ്ക്കു വാൻ സാധിക്കും. ഇതിനുവേണ്ടി വരുന്ന ചെലവ് താരത മ്യേന കുറവാണ്. ഭൂമിയുടെ ആവശ്യകതയില്ലതന്നെ.

പുതിയ പാതകൾ

ഗുരുവായൂർ-തിരുന്നാവായ, അങ്കമാലി-എരുമേലി എന്നി വയാണ് കേരളത്തിൽ നിർമ്മാണത്തിലിരിക്കുന്ന പുതിയ തീവണ്ടിപ്പാതകൾ. അലൈൻമെന്റ് സംബന്ധിച്ച തർക്ക ങ്ങൾമൂലം സർവ്വേപോലും പൂർത്തിയാക്കാനാകാതെ അന

ന്തമായി നീണ്ടുപോകുകയാണ് ഈ രണ്ട് പദ്ധതികളും. ഇവയുടെ കാര്യത്തിൽ ഒരു അന്തിമ തീരുമാനമെടുക്കുവാനുള്ള സമയം അതിക്രമിച്ചുകഴിഞ്ഞു. പദ്ധതികൾ തുടരാനാണ് ഉദ്ദേശമെങ്കിൽ ദേശീയപാതയ്ക്കും മെട്രോയ്ക്കും വിമാനത്താവളത്തിനുമൊക്കെ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുവാൻ കാണിക്കുന്ന ശുഷ്കാന്തിയുടെ പകുതിയെങ്കിലും പ്രകടിപ്പിച്ചാൽ ഇവ യാഥാർത്ഥ്യമാകും. മേൽപ്പറഞ്ഞവയ്ക്ക് പുറമെ കേരളം പുതിയതായി ആവശ്യപ്പെടുന്ന റെയിൽപ്പാതകളാണ് കാഞ്ഞങ്ങാട്- പാണത്തൂർ-കണിയൂർ, തലശ്ശേരി-മൈസൂർ, നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് എന്നിവ. ഉത്തരകേരളം ചേരിതിരിഞ്ഞ് ഈ മൂന്ന് പാതകളുടെ പേരിൽ പോരാടുന്ന കാഴ്ചയാണിന്ന് കാണുന്നത്. ഈ മൂന്ന് പദ്ധതികളും ഒന്നിച്ച് അനുവദിയ്ക്കപ്പെടില്ലെന്നും ഏതെങ്കിലും ഒന്നിന് മാത്രമേ അല്പമെങ്കിലും സാധ്യതയുള്ളൂവെന്നും തിരിച്ചറിയേണ്ടതുണ്ട്. ഇവയുടെ സാധ്യതയേയും അതോടൊപ്പം തന്നെ നിലവിലുള്ള മംഗലാപുരം ജംഗ്ഷൻ-ഹസൻ -ശ്രാവണബെൽഗോള-ബംഗ്ലൂരു പാതയുടെ വികസനത്തെയും കുറിച്ച് വിശദമായ സാങ്കേതിക, സാമ്പത്തിക, പാരിസ്ഥിതിക പഠനങ്ങൾ നടത്തുകയും സാങ്കേതികമായും പാരിസ്ഥിതികമായും ഏറ്റവും അനുയോജ്യമെന്ന് കണ്ടെത്തുന്ന പദ്ധതിയ്ക്കുവേണ്ടി മാത്രം ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നതാകും വിവേകം.

സുഗമമായ തീവണ്ടി ഗതാഗതത്തിന് രണ്ട് ചെറിയ പാതകൾകൂടി കേരളത്തിന് അത്യാവശ്യമാണ്. പടിഞ്ഞാറുനിന്നും വരുന്ന വണ്ടികൾ പാലക്കാട് ജംഗ്ഷനിലെത്തി എഞ്ചിൻ മാറുന്നത് ഒഴിവാക്കുവാൻ ഷൊർണൂർ-പാലക്കാട് പാതയിൽ പറളിയിൽ നിന്നും കാവിൽപ്പാട് വഴി പാലക്കാട് ടൗണിലേയ്ക്ക് ഒരു പാത നിർമ്മിയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ കൊങ്കണിൽ നിന്നും തെക്കൻ കേരളത്തിൽ നിന്നും വരുന്ന വണ്ടികൾക്ക് നേരെ പൊള്ളാച്ചി പാതയിലേക്ക് ഓടുവാൻ കഴിയും. അതുപോലെതന്നെ, ഗുരുവായൂരിൽ നിന്നും വരുന്ന പാതയിൽ പൂങ്കുന്നത്തിന് മുമ്പ് വടക്കുഭാഗത്തേയ്ക്കൊരു ചെറിയ പാത നിർമ്മിച്ച് ചെമ്പിശ്ശേരി മേൽപാലത്തിനു മുമ്പായി തൃശൂർ- ഷൊർണൂർ പാതയുമായി ബന്ധിപ്പിച്ചാൽ, വടക്കൻ കേരളത്തിൽ നിന്നും കോയമ്പത്തൂർ, പൊള്ളാച്ചി ഭാഗത്തുനിന്നുമുള്ള വണ്ടികൾക്ക് നേരേ ഗുരുവായൂരിലേക്ക് പോകാൻ കഴിയും.

അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ

പാതകൾ വർദ്ധിക്കുകയും സിഗ്നലിംഗ് നവീകരിക്കുകയും ചെയ്താലും കൂടുതൽ തീവണ്ടികൾ കൈകാര്യം ചെയ്യണമെങ്കിൽ അതിനുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും സംസ്ഥാനത്ത് വർദ്ധിയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്. രാജ്യത്തിന്റെ ഒരറ്റത്തായി സ്ഥിതിചെയ്യുന്നതിനാൻ നിരവധി ദീർഘദൂര വണ്ടികൾ കേരളത്തിൽ യാത്ര അവസാനിപ്പിയ്ക്കുകയും പുറപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ, അതനുസരിച്ചുള്ള കോച്ചിംഗ് ടെർമിനലുകളോ, പിറ്റ്ലൈനുകളോ, സ്റ്റേബ്ലിംഗ് ലൈനുകളോ കേരളത്തിലില്ല. കോച്ചുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനുള്ള ഒരു കേന്ദ്രവും കേരളത്തിൽ അനിവാര്യമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്ത് കൊച്ചുവേളിയിലും നേമത്തും പരമാവധി സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തി പുതിയ ടെർമിനലുകൾ പൂർണ്ണതോതിൽ പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കണം. കൊല്ലത്തു മെമു ഷെഡ് പൂർണ്ണമായി വികസിപ്പിച്ച് കൂടുതൽ മെമു സർവ്വീസുകൾ സജ്ജമാക്കണം. ചെങ്കോട്ടപാതയുടെ ഗേജുമാറ്റം പൂർത്തിയായ സാഹചര്യത്തിൽ കൊല്ലത്തു പിറ്റ്ലൈനുകൾ സ്റ്റേബ്ലിംഗ് ലൈനുകളും ഏർപ്പെടുത്തി പുതിയ തീവണ്ടി സർവ്വീസുകളാരംഭിയ്ക്കണം. എറണാംകുളത്ത് കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനൽ, ഓൾഡ് റെയിൽവെസ്റ്റേഷൻ എന്നിവിടങ്ങളിൽ പുതിയ ടെർമിനലുകൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കണം. മാർഷലിംഗ് യാർഡിൽ പുതിയ ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് കോച്ചിംഗ് ടെർമിനലിനുള്ള നടപടികൾ വേഗത്തിലാക്കണം. ഷൊർണൂർ, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ എന്നിവിടങ്ങളിലും പിറ്റ്ലൈനുകളും സ്റ്റേബ്ലിംഗ് ലൈനുകളും ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടത് അത്യാവശ്യാണ്. പാലക്കാട് മെമുഷെഡും പൂർണ്ണതോതിൽ വികസിപ്പിയ്ക്കുന്നത് മെമുസർവ്വീസുകൾ വ്യാപകമാക്കുവാൻ സഹായിയ്ക്കും. ഗേജുമാറ്റം പൂർത്തിയായ പാലക്കാട്- പൊള്ളാച്ചി, കൊല്ലം- ചെങ്കോട്ട പാതകളുടെ പൂർണ്ണതോതിലുള്ള തീവണ്ടി ഗതാഗതം ആരംഭിയ്ക്കണം. കേരളം ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായി തിരുവനന്തപുരം, പാലക്കാട് എന്നീ രണ്ടു റെയിൽവെ ഡിവിഷനുകളിലായി വിഭജിയ്ക്കപ്പെട്ടു കിടക്കുകയാണ്. ഭാരതപ്പുഴയ്ക്ക് തെക്ക് തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനും വടക്ക് പാലക്കാട് ഡിവിഷനുമാണ്. റെയിൽവെ പദ്ധതികൾക്കായി സംസ്ഥാന സർക്കാരും റെയിൽവെയും ചേർന്ന് കേരള റെയിൽ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് എന്നൊരു സംയുക്ത സംരംഭവും രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. എങ്കിൽപ്പോലും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സുസ്ഥിര ഗതാഗത വികസനം മുന്നിൽക്കണ്ടുള്ള ഒരു ഏകോപനം റെയിൽവെയുടെ രംഗത്ത് കാണുന്നുണ്ടോയെന്ന് സംശയമാണ്. ഭാവി കേരളത്തിന് ആവശ്യമായ പദ്ധതികൾ മുൻഗണനാടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കുവാൻ ഇരു ഡിവിഷനുകളോടും ആവശ്യപ്പെടുകയും അവ ചർച്ച ചെയ്തശേഷം ആവശ്യമായ ഭേദഗതികളോടെ ഇരു ഡിവിഷണൽ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും സംയുക്ത യോഗം ചേർന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മുൻഗണനാ പട്ടിക തയ്യാറാക്കുകയും വേണം. ഇത്തരമൊരു പട്ടികയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാകണം സംസ്ഥാന സർക്കാരും കേരള റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷനും പദ്ധതികൾ റെയിൽവെയുടെ മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കേണ്ടത്. കരവഴിയുള്ള ഗതാഗതത്തിൽ, റെയിൽവെയുടെ വികസനത്തിന് ഊന്നൽ നൽകുന്നൊരു ഗതാഗത നയമാണ് കേരളത്തിന്റെ സുസ്ഥിരഭാവിയ്ക്ക് അഭികാമ്യം. ചരക്കുനീക്കത്തിന്, ലോറികൾ തീവണ്ടിയിൽ കയറ്റിക്കൊണ്ടുപോകുന്ന 'റോ-റോ' സർവ്വീസുകളും പരിഗണിയ്ക്കേണ്ടതാണ്. നിലവിൽ മുംബൈയിൽ നിന്നും മംഗലാപുരത്തേയ്ക്ക് ഈ സംവിധാനം പ്രവർത്തിയ്ക്കുന്നുണ്ട്. ഉത്തരകേരളത്തിലും മധ്യകേരളത്തിലും തെക്കൻ കേരളത്തിലും ഓരോ റോ-റോ ടെർമിനലുകൾ നിർമ്മിയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ സംസ്ഥാനത്തിലൂടെയുള്ള ലോറി ഗതാഗതത്തിൽ വളരെ കുറവ് വരുത്താൻ കഴിയും.

തെക്ക്- വടക്ക് നാലുവരി തീവണ്ടിപ്പാതകളും അവയിൽ രണ്ടെണ്ണത്തിലൂടെ ജില്ലാ ആസ്ഥാനങ്ങളിൽ മാത്രം നിർത്തുന്ന ദീർഘദൂര തീവണ്ടികളും മറ്റ് രണ്ടെണ്ണത്തിലൂടെ ഇടതടവില്ലാതെ മെമു പോലുള്ള സബർബൻ വണ്ടികളും ഈ തീവണ്ടികൾക്ക് പൂരകമായി നിരത്തിലൂടെ വൈദ്യുതിയിൽ ഓടുന്ന പൊതുവാഹനങ്ങളും ജലഗതാഗതവും നഗരങ്ങളിൽ പുതുതലമുറ ട്രാമുകളുമടങ്ങുന്ന ഒരു ഗതാഗത ശൃംഖലയാകട്ടെ, നാളത്തെ കേരളത്തിന്റേത്. ■