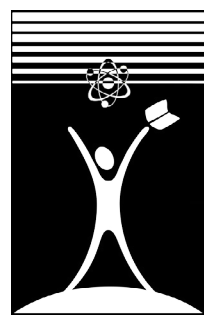


കെ.റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ,
സമഗ്ര ഇ.ഐ.എ എന്നിവ
ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ വ്യാപകമായി
ചർച്ചചെയ്യുന്നതിന്
അവസരമുണ്ടാക്കുക

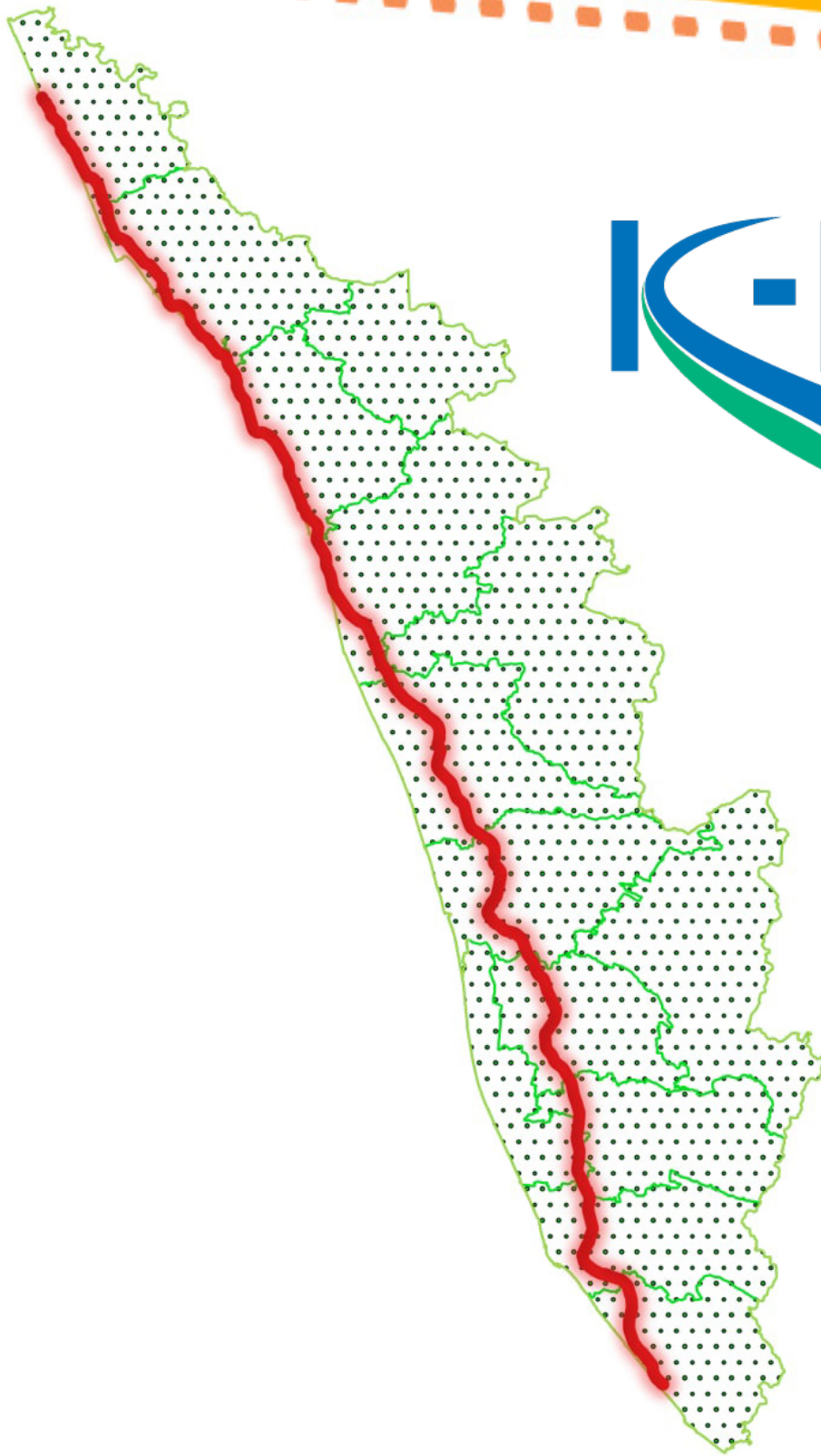


കെ.റെയിൽ EIA, DPR പൊതുജന ചർച്ചയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കുക



കേരള
ശാസ്ത്രസാഹിത്യ
പരിഷത്ത്





കെ.റെയിൽ EIA, DPR പൊതുജന ചർച്ചയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കുക

നിർദിഷ്ട തിരുവനന്തപുരം- കാസറഗോഡ് സിൽവർ ലൈൻ സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോറിലോർ (കെ. റെയിൽ) പദ്ധതിയുടെ സമഗ്ര പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം (EIA) തയ്യാറാക്കി, പ്രസ്തുത രേഖയും വിശദ പദ്ധതി രേഖയിലെ (DPR) പ്രസക്ത ഭാഗങ്ങളും ജനങ്ങൾക്ക് ചർച്ചയ്ക്കായി നൽകണമെന്നും അത്തരമൊരു ചർച്ച നടക്കുവരെ പദ്ധതി നിർവഹണം നിർത്തിവെക്കണമെന്നും കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത് കേരള സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് ഇതുവരെ ലഭ്യമായ വിവരങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിലയിരുത്തുമ്പോൾ നിരവധി ആശങ്കകൾ ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്. ഇത്രയും ഭീമമായ തുക മുടക്കു മുതലുള്ള ഒരു പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ കേരളത്തിൽ





ന്റെ ഗതാഗത മുൻഗണനയിൽ ഇതു വരുമോ ? ഏതുവിധേനയാണ് പരമാവധി ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനകരമായി ഈ പദ്ധതി ആവിഷ്കരിക്കാനാവുക? കൂടുതൽ ഫലപ്രദമായ ബദലുകൾ ഉണ്ടോ? തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ വിശദമായ ചർച്ച ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ടെന്ന് ഞങ്ങൾ കരുതുന്നു. അത്തരത്തിലുള്ള ചർച്ചയ്ക്ക് ആധാരമാകേണ്ട പ്രധാന വസ്തുതകൾ ചുവടെ നൽകുന്നു.

1. കേരളം ഒട്ടേറെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്ന സംസ്ഥാനമാണ്. വേഗതക്കുറവ്, അപകടം, റോഡിന്റെ ശോച്യാവസ്ഥ, ഭൂ ദൗർലഭ്യം, ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള ഏകോപനമില്ലായ്മ, വിവിധ ഏജൻസികളിലൂടെയുള്ള നിയന്ത്രണം, റോഡ് ഗതാഗതത്തിലുള്ള അമിത ആശ്രിതത്വം, ജലഗതാഗതത്തിന്റെ അവഗണന, നിയമങ്ങൾ നടപ്പാക്കുന്നതിലെ അപര്യാപ്തത, ജനങ്ങൾക്കിടയിലെ ബോധനിലവാരക്കുറവ് എന്നിവയൊക്കെ ചേർന്നതാണ് നമ്മുടെ ഗതാഗത പ്രതിസന്ധി.

2. ഇത് പരിഹരിക്കണമെങ്കിൽ സമഗ്രമായൊരു ഗതാഗതനയവും അതിനനുസൃതമായ പരിപാടികളും ഉണ്ടാവണം. പരിപാടികൾ പരസ്പരപൂരകമാവണം. അതിന്റെ ലക്ഷ്യം കൂടുതൽ യാത്രക്കാർക്ക് അപകടം കുറഞ്ഞതും ചെലവ് കുറഞ്ഞതും സമയം പാഴാക്കാത്തതുമായ രീതിയിൽ യാത്രചെയ്യുന്നതിനാവണം; കൂടുതൽ വാഹനങ്ങൾ യാത്രചെയ്യുന്നതിനാവരുത്. കേരളത്തിലെ യാത്രക്കാരിൽ ഭൂരിഭാഗവും ഇന്ന് റോഡിനെയും അതിൽ തന്നെ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളെയുമാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. റെയിൽവെയുടെ അപര്യാപ്തതയാണ് ഇതിന് പ്രധാന കാരണം.






3. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളുടെ ശാക്തീകരണവും ഒപ്പം അവയുടെ സാധ്യതകളെ ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുമായാണ് മുൻഗണന. പൊതുഗതാഗതത്തിന്റെ കേന്ദ്രസ്ഥാനത്ത് റെയിൽവെ ആയിരിക്കണം. തീവണ്ടികളുടെ വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അതിനായി റെയിലിൽ നിലവിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാനും അർദ്ധ അതിവേഗ തീവണ്ടികൾ വരെ കേരളത്തിലൂടെ ഓടാനും നടപടി ഉണ്ടാകണം. ഇവിടുത്തെ റെയിൽ യാത്രക്കാരിൽ ഭൂരിഭാഗവും അന്തർ സംസ്ഥാന യാത്രക്കാരും, അന്തർ ജില്ലാ യാത്രക്കാരുമാണ്; സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഒരറ്റം മുതൽ മറ്റെ അറ്റം വരെ ദിനംപ്രതി യാത്രചെയ്യുന്നവരല്ല.

4. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ റെയിൽ ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്താൻ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേക്കുമേൽ രാഷ്ട്രീയ സമ്മർദ്ദവും ബഹുജനപ്രക്ഷോഭങ്ങളും ഉണ്ടാകണം. വിവിധ തരം കമ്പനികളും കോർപ്പറേഷനുകളുമായി വിഭജിച്ചുകൊണ്ട് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയെ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്ന കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ നടപടികൾക്കെതിരെയും പ്രതിഷേധം ഉയരണം.

5. ഇവിടെയാണ് കെ.റെയിലിന്റെ നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി ചർച്ചയാവേണ്ടത്. മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ച കേരളത്തിലെ യാത്രാപ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് സിൽവർ ലൈൻ എത്രമാത്രം പര്യാപ്തമാണെന്ന് ഇനി പരിശോധിക്കാം.







 സിൽവർ ലൈൻ (SL) പദ്ധതി തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസറഗോഡ് വരെയാണ്. അതിന്റെ പാതകൾ നിർമ്മിക്കുന്നത് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിൽ ആയതിനാൽ നിലവിലുള്ള ബ്രോഡ്ഗേജ് പാതയുമായി പരസ്പരം ചേർന്നുപോകില്ല. അതിനാൽ, അന്തർ സംസ്ഥാന യാത്രക്കാർക്ക് SL പ്രയോജനമാവില്ല. അത് ഒറ്റപ്പെട്ട ഒരു റെയിൽ മാത്രമായിരിക്കും. SL സ്റ്റേഷനുകൾ മിക്കതും പ്രധാന നഗരങ്ങൾക്ക് പുറത്താണ് (ഉദാ: എറണാകുളത്തെ സ്റ്റേഷൻ കാക്കനാട് ആണ്). 530 കിലോമീറ്ററിനിടയിൽ 11 സ്റ്റേഷനുകൾ ഉണ്ട്. നിലവിലുള്ള പാതയിൽ നിന്ന് വളരെ മാറിയാണ് SL പാത വരുന്നത്.


 കേരളത്തിൽ ഇപ്പോഴുള്ള റെയിൽ സംവിധാനം പൂർണ്ണമായും ബ്രോഡ്ഗേജ് ആണ്. അതിലെ പ്രധാന പ്രശ്നങ്ങൾ ഇരട്ടിപ്പിക്കാത്ത പാത (ഏറ്റുമാനൂർ- ചിങ്ങവനം; അമ്പലപ്പുഴ- എറണാകുളം, ഷൊർണ്ണൂരിന്റെ അടുത്ത പ്രദേശം എന്നിങ്ങനെ), കാലഹരണപ്പെട്ട സിഗ്നലിങ് സംവിധാനം എന്നിവയാണ്. ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ രണ്ടും പരിഹരിച്ചാൽ തന്നെ, വേഗത ഇപ്പോഴത്തേതിനേക്കാൾ മെച്ചപ്പെടുത്താനും കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ഓടിക്കാനും കഴിയും. അതിനാൽ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന് മുൻഗണന നൽകണം. ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലിങ് സംവിധാനം 6000- 8000 കോടി രൂപ ചെലവിൽ രണ്ട് വർഷങ്ങൾകൊണ്ട് പൂർത്തിയാക്കാവുന്നതാണ്. ഇതിന് രണ്ടിനും കേരള സർക്കാർ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയെ സഹായിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുവഴി രാജ്യത്തിന്റെ എല്ലാ ഭാഗവുമായും കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള വണ്ടികൾക്ക് വേഗത്തിൽ എത്താൻ കഴിയും. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ പ്രവർത്തിക്കുന്നത് 96% വും ബ്രോഡ്ഗേജിൽ ആണ്. 3% മീറ്റർ ഗേജിലും. ചരക്കു ഗതാഗതത്തിനും പുതിയ പാത ബ്രോഡ് ഗേജ് ആയാൽ മാത്രമേ ശരിയാവുകയുള്ളൂ. അധിക ലൈനുകൾ നിലവിലുള്ള ലൈനിനോട് ചേർന്ന് ആണെങ്കിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലും താരതമ്യേന എളുപ്പമാകും. പക്ഷെ സ്പീഡ് കൂട്ടണമെങ്കിൽ വലിയ വളവുകൾ ഒഴിവാക്കാനായി വേണ്ട മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തേണ്ടിവരും. ആ സാധ്യത ഗൗരവമായി പരിശോധിച്ചിട്ടില്ല.





 SL പദ്ധതിക്ക് ഇപ്പോൾ ഏതാണ്ട് 64,000 കോടി രൂപയാണ് മതിപ്പ് ചെലവ്. 5 വർഷത്തെ നിർമ്മാണകാലം പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. നീതി ആയോഗ് ഇപ്പോൾ തന്നെ 1.3 ലക്ഷം കോടി രൂപ വേണമെന്ന് പറയുന്നു. എന്തായാലും നടപ്പ് സ്ഥിതിവെച്ച് പണി പൂർത്തിയാക്കുമ്പോഴേക്കും 2 ലക്ഷം കോടി രൂപ കവിയുമെന്നും വിദഗ്ധർ പറയുന്നു. പൂർത്തിയാകുന്നതെപ്പോഴെന്ന് പ്രവചിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇത്രയും പണം കടംവാങ്ങണം. അത് കേരളത്തെ വലിയ കടക്കണിയിലാക്കുമെന്ന് കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നു.


 2025- 26 ൽ (പണി പൂർത്തിയാകുന്ന വർഷം) പ്രതിദിനം 80,000 യാത്രക്കാരെ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. രണ്ട് ഭാഗത്തേക്കായി $37 \times 2 = 74$ ടിപ്പുകളും ഒരു യാത്രയിൽ പരമാവധി 675 പേർ. യാത്രാക്കൂലി പരമാവധി 1500 രൂപ. ഇത് പൂർണ്ണമായും ഈ രീതിയിൽ തന്നെ നടപ്പായാൽപ്പോലും ടിക്കറ്റിൽ നിന്ന് കിട്ടുന്ന പണംകൊണ്ട് കിഫ്ബി ഈടാക്കുന്ന നിരക്കിൽപ്പോലും കെ. റെയിലിന്റെ വായ്പയ്ക്ക് പലിശ നൽകാൻ കഴിയില്ല.

 SL ന്റെ DPR ഇതുവരെ ലഭ്യമല്ല. ലഭ്യമായ EIA വെച്ച് നോക്കുമ്പോൾ 88 കി.മീ. പാടത്തിലൂടെയുള്ള ആകാശപാതയാണ്. 4- 6 മീറ്റർ ഉയരത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം- കാസറഗോഡ് വരെ മതിലുകൾ ഉണ്ടാകും. 11 കി.മീ. ഓളം പാലങ്ങൾ വരും. 11.5 കി.മീ. ആണ് മൊത്തം തുരങ്കങ്ങൾ. 292 കി.മീ. എംബാങ്കുമെന്റ് കെട്ടും. ആയിരക്കണക്കിന് വീടുകൾ, പൊതു കെട്ടിടങ്ങൾ എന്നിവ ഇല്ലാതാകുമെന്ന് EIA പറയുന്നു. 1300 ഓളം ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുമത്രെ. പാത കടന്നുപോകുന്ന നല്ലൊരുഭാഗം CRZ പരിധിയിൽ വരുന്ന ഭൂമിയാണ്. പശ്ചിമഘട്ടത്തിന്റെ ചില ഭാഗങ്ങളും ഉൾപ്പെടുന്നു. വലിയതോതിൽ ജനങ്ങളെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടിവരും. ഇവയെല്ലാം



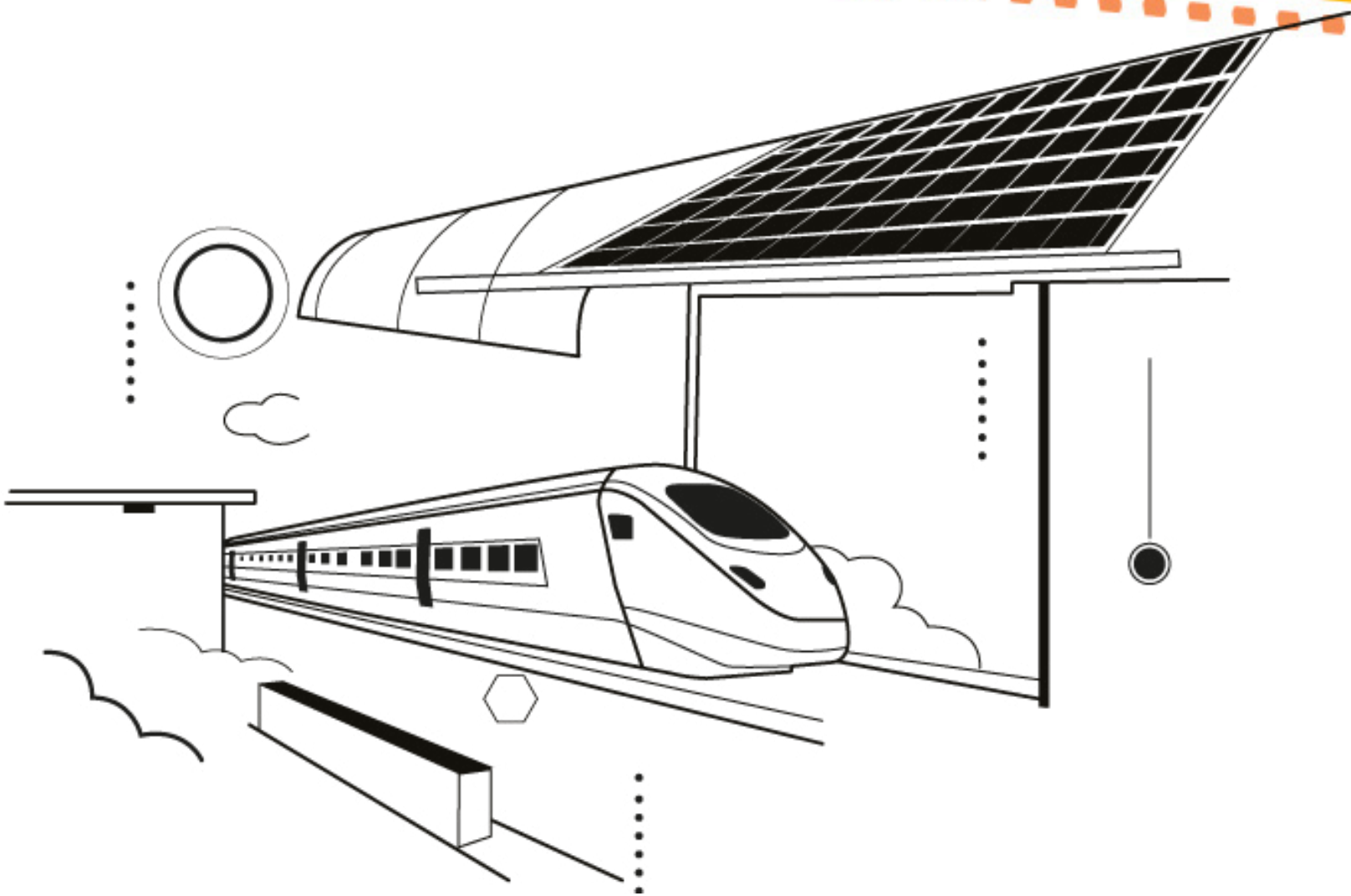


വേണ്ടിവരുന്ന പ്രകൃതിവിഭവ ശേഖരണം കൂടിച്ചേർന്ന് വലിയൊരു പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതമായിരിക്കും ഫലം. ഒരു ഭാഗത്ത്, DPR പോലും അംഗീകരിച്ചിട്ടില്ലെന്ന് പറയുമ്പോൾ, മറ്റുഭാഗത്ത് സ്ഥലമെടുപ്പിനായി ധൂതികൂട്ടുന്നതായി കാണുന്നു. അപ്പോഴും പദ്ധതിയുടെ സാമൂഹിക ചെലവുകൾ കൂടിയ ഉൾപ്പെടുത്തി വിശദമായൊരു നേട്ട-കോട്ട വിശ്ലേഷണം ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ ചർച്ച ചെയ്യാൻ ഇതുവരെ കെ.റെയിൽ കമ്പനി തയ്യാറായിട്ടില്ല. അതിന് മുമ്പാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ.

 റെയിൽവെ ഗതാഗതത്തിലെ തിരക്ക് കണക്കിലെടുത്ത് EKM-SRR റൂട്ടിൽ 3, 4 പാതകൾക്കുള്ള സർവ്വേ നടക്കുന്നതായി അറിയുന്നു. ഇത് നേരത്തെ തന്നെ റെയിൽവെ ബജറ്റിൽ ഇടംപിടിച്ച പദ്ധതിയാണ്. ഈ പുതിയ ലൈൻ സ്വാഭാവികമായും ബ്രോഡ്ഗേജ് ആയിരിക്കും. അതിനെ നിലവിലുള്ള ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈനുകളുമായി എളുപ്പത്തിൽ ബന്ധിപ്പിക്കാം. ഈ ലൈൻ ഭാവിയിൽ തിരുവനന്തപുരം-മംഗലാപുരം റൂട്ടിലേക്ക് നീട്ടാനും റെയിൽവെയിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണം. ഈ പാതകൾ വേഗത കൂടിയ വണ്ടികൾ ഓടിക്കാവുന്നത്ര ശക്തിയിൽ നിർമ്മിക്കാൻ നടപടി വേണം. ഇത്രയും പ്രവർത്തികൾക്ക് SL ന്റെ നിർമാണകാലത്തേക്കാൾ കുറഞ്ഞ സമയവും കുറഞ്ഞ ചെലവും മതിയാകുമെന്ന് വിദഗ്ധർ പറയുന്നു. ഇത്തരം സാധ്യതകളൊന്നും കണക്കിലെടുക്കാതെയും നിലവിലുള്ള BG ലൈനുകൾക്ക് പൂരകമല്ലാതെയും പുതിയൊരു കമ്പനി ഉണ്ടാക്കി പരസ്പരം ബന്ധമില്ലാത്ത ഒരു SG ലൈൻ ചെലവേറിയതും ഉപയോഗ്യത കുറഞ്ഞതുമായിരിക്കും.

 തിരുവനന്തപുരം-കാസറഗോഡ് നഗരങ്ങൾ വലിയ ബിസിനസ് ഹബ്ബുകൾ അല്ല. തിരുവനന്തപുരം ആകട്ടെ കേരളത്തിന്റെ തലസ്ഥാന നഗരം മാത്രമാണ്. അവിടേക്ക് കാസറഗോഡ് നിന്നുള്ളവർക്കും തിരിച്ചും രാത്രിയാത്രയാണ് കൂടുതൽ അഭികാമ്യം. ഭാവിയിലെ വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ ജനങ്ങളെ ഭൂമിപ്പിക്കുന്നതിന് പകരം വസ്തുതകളുടെ പിൻബല

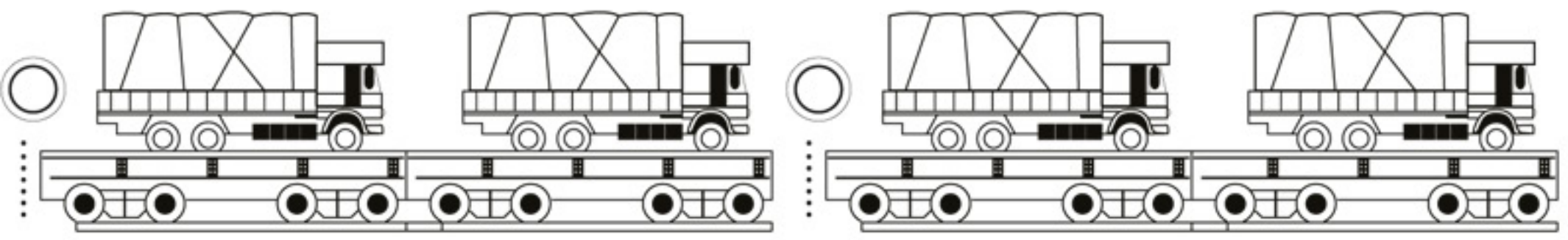




ത്തോടെ യാത്രാ ആവശ്യം സംബന്ധിച്ച് കൃത്യമായ ടൈം സീരീസ് പഠനങ്ങൾ നടത്തി യാഥാർഥ്യം കണക്കാക്കുകയാണ് വേണ്ടത്.

ഇടത്താവളങ്ങളിൽ കെട്ടിടനിർമ്മാണം നടത്തിയുള്ള ടൗൺഷിപ്പ് ഉണ്ടാക്കാനുള്ള സാധ്യതകളെ SL പദ്ധതിയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത് ശാസ്ത്രീയമല്ല. മാത്രമല്ല അതൊക്കെ EIA യിൽ പറയുന്നതുപോലുള്ള ഗ്രീൻ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗവുമല്ല.

6. ഇപ്പോൾ തന്നെ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ പൂർണ്ണമായും പൊതുമേഖലയിൽ ഉണ്ടാക്കിയ അർധ അതിവേഗ തീവണ്ടികളുടെ സർവീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. ചെന്നൈയിലെ ICF ൽ നിർമ്മിച്ചവയാണ് ഗതിമാൻ, വന്ദേഭാരത് എക്സ്പ്രസ്സുകൾ. ഇവ ന്യൂദൽഹി- വാരാണസി, ന്യൂദൽഹി- ശ്രീമാതാവൈഷ്ണവോദേവി ഖത്ര (കാശ്മീർ); ന്യൂദൽഹി- ഝാൻസി എന്നീ റൂട്ടുകളിലാണ് ഓടുന്നുണ്ട്. 16 ബോഗികളുള്ള വന്ദേഭാരത് എക്സ്പ്രസ് 97 കോടി രൂപ ചെലവിൽ 18 മാസംകൊണ്ടാണ് ICF നിർമ്മിച്ചത്. ഈ വണ്ടികൾ ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈനിലാണ് ഓടുന്നത്. കേരളത്തിലും ബ്രോഡ്ഗേജിലുള്ള പാത ശക്തിപ്പെടുത്തിയാൽ ഇത്തരം വണ്ടികൾ ഓടിക്കാവുന്നതാണ്. എന്നിട്ടും വിദേശ കമ്പനികളെ ആശ്രയിക്കുന്ന സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് വണ്ടികൾക്കാ



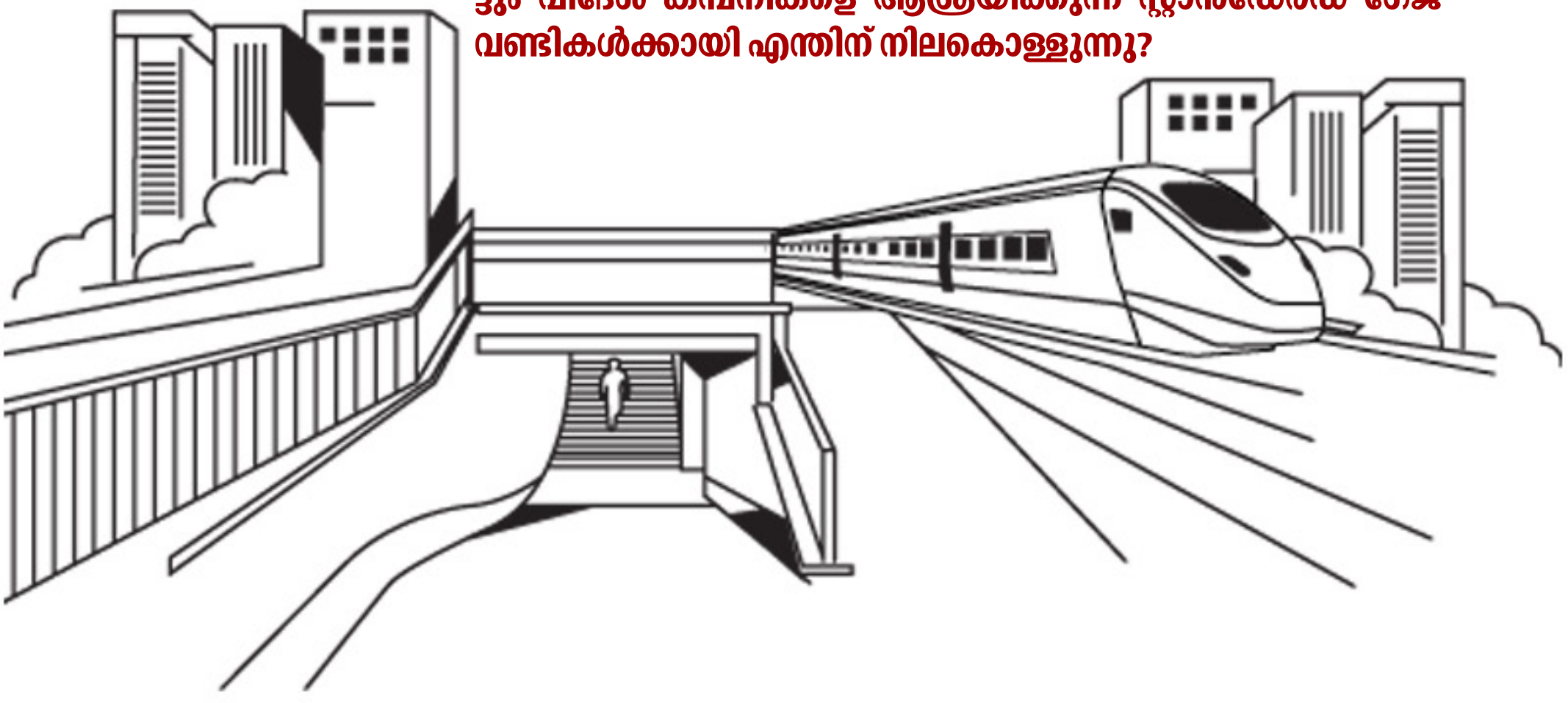


യി എന്തിന് നിലകൊള്ളുന്നു? ലോകത്തിന്റെ പല ഭാഗത്തും (ജപ്പാൻ, ജർമനി, ചൈന എന്നിങ്ങനെ) ഇത്തരം വണ്ടികൾ SG യിൽ ഓടുന്നതു കൊണ്ടുമാത്രം തിരുവനന്തപുരം- കാസറഗോഡ് റൂട്ടിൽ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് അനുയോജ്യമാകണമെന്നുണ്ടോ? ഇത്തരം രാജ്യങ്ങളുടെ ആവശ്യമാണോ കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യം? അനുകരണമല്ല, ആവശ്യമാണ് പ്രധാനം. അനുകരണം കമ്പോളാധിഷ്ഠിതമാണ്, ആവശ്യമാവട്ടെ ജീവിതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതും.

7. SL ൽ ഓടിക്കുന്നത് EMU വണ്ടികളാണ്. ഇതിന്റെയെല്ലാം സാങ്കേതികവിദ്യ നൽകുന്നത് ജപ്പാൻ ഇന്റർനാഷണൽ കോപ്പറേറ്റീവ് ഏജൻസി (JAICA) എന്ന കമ്പനിയാണ്. വായ്പയടക്കം പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതും JAICA ആണെന്ന് അറിയുന്നു. സത്രാ MVA എന്ന ഫ്രണ്ട് കമ്പനിയാണ് DPR തയ്യാറാക്കിയത്. ഇപ്പോഴത്തേക്ക് ഒരു ദ്രുത (rapid) EIA ആണ്. അതിന് പകരം സമഗ്രമായൊരു EIA ആണ് വേണ്ടത്. EIA യും DPR ഉം ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ ചർച്ചചെയ്യണം.

8. അതിവേഗ യാത്രക്കാർക്കായി കേരളത്തിലെ നാലും ഒപ്പം കോയമ്പത്തൂർ, മംഗലാപുരം വിമാനത്താവളങ്ങളും ചേർന്ന ചെലവ് കുറഞ്ഞ ഒരു കെ.എയർ പദ്ധതി ആലോചിക്കാൻ കഴിയില്ലേ? വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ അതിവേഗ റെയിലിന്റെ ചെലവിനെയും വേഗതയെയും താരതമ്യം ചെയ്യുന്നത് വിമാനയാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയാണ്, അല്ലാതെ പാസഞ്ചർ തീവണ്ടികളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയല്ല.


ഇപ്പോൾ തന്നെ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ പൂർണ്ണമായും പൊതുമേഖലയിൽ ഉണ്ടാക്കിയ അർദ്ധ അതിവേഗ തീവണ്ടികളുടെ സർവീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലും ബ്രോഡ്ഗേജിലുള്ള പാത ശക്തിപ്പെടുത്തിയാൽ ഇത്തരം വണ്ടികൾ ഓടിക്കാവുന്നതാണ്. എന്നിട്ടും വിദേശ കമ്പനികളെ ആശ്രയിക്കുന്ന സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് വണ്ടികൾക്കായി എന്തിന് നിലകൊള്ളുന്നു?








പൊതു നിഗമനങ്ങൾ:

മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യങ്ങളെ മുൻ നിർത്തി കേരളത്തിൽ പാരിസ്ഥിതിക സുസ്ഥിരതയോടെയുള്ള വികസനം സാധ്യമാക്കാനും അതിന്റെ ഭാഗമായി ഗതാഗത സംവിധാനം മൊത്തത്തിൽ സുഗമമാക്കാനും ഒപ്പം റെയിൽവെ സംവിധാനത്തിന്റെ ഉപയോഗ്യത മെച്ചപ്പെടുത്താനും വേണ്ടി കൈക്കൊള്ളേണ്ട നടപടികളെ ഇനി പറയും പ്രകാരം ക്രോഡീകരിക്കാം.

 നിലവിലുള്ള തിരുവനന്തപുരം- കാസറഗോഡ് റൂട്ടിൽ ഇനിയും പൂർത്തിയാക്കാത്ത പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കുക. തുടർന്ന് ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലിങ്ങ് സംവിധാനവും ഏർപ്പെടുത്തുക.

 രണ്ടാംഘട്ടമായി ആദ്യം ഷൊർണൂർ- എറണാകുളം റൂട്ടിലും പിന്നീട് തിരുവനന്തപുരം- മംഗലാപുരം റൂട്ടിലും 3, 4 ലൈനുകളുടെ പണി പൂർത്തിയാക്കുക. ഇവ വേഗത കൂടിയ തീവണ്ടികൾ കൂടി ഓടിക്കാൻ കഴിയുംവിധം നിർമ്മിക്കണം.


 ഒരു മണിക്കൂർ ഇടവിട്ടെങ്കിലും പാസഞ്ചർ (MEMU) വണ്ടികൾ അന്തർജില്ലാ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഓടിക്കുക. ഇത് മൊത്തം റെയിൽവെ സംവിധാനത്തെ സജീവമാക്കും.


 ഈ രീതിയിൽ തെക്ക്- വടക്കായി ശാക്തീകരിക്കപ്പെടുന്ന റെയിൽവെ ലൈനുകളും നിലവിലുള്ള തെക്ക്- വടക്ക് ദേശീയപാതകളും ഏകോപിപ്പിച്ച് കേരളത്തിലെ ഗതാഗതത്തിന്റെ നട്ടെല്ലായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുക. കിഴക്ക്- പടിഞ്ഞാറായി റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകളെ ബന്ധിപ്പിച്ച് റോഡ് ഗതാഗതം ക്രമീകരിക്കുക.

സിൽവർലൈൻ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിൽ ആയതിനാൽ നിലവിലുള്ള ബ്രോഡ്ഗേജ് പാതയുമായി പരസ്പരം ചേർന്നുപോകില്ല. അതിനാൽ, അന്തർ സംസ്ഥാന യാത്രക്കാർക്ക് SL പ്രയോജനമാവില്ല. അത് ഒറ്റപ്പെട്ട ഒരു റെയിൽ മാത്രമായിരിക്കും.





 ചരക്ക് കടത്തിനും ടൂറിസ്റ്റുകൾക്കുമായി ജലഗതാഗതത്തെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക. ഇതിനായി ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുത്തുക. തെക്ക്-വടക്ക് കനാൽശൃംഖലയുടെ പണി എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കുക. അധിക വേഗത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള ഡിമാൻഡ് വേണ്ടത്രയുണ്ടെങ്കിൽ കെ എയർ പദ്ധതിയുടെ സാധ്യത പരിശോധിക്കുക.

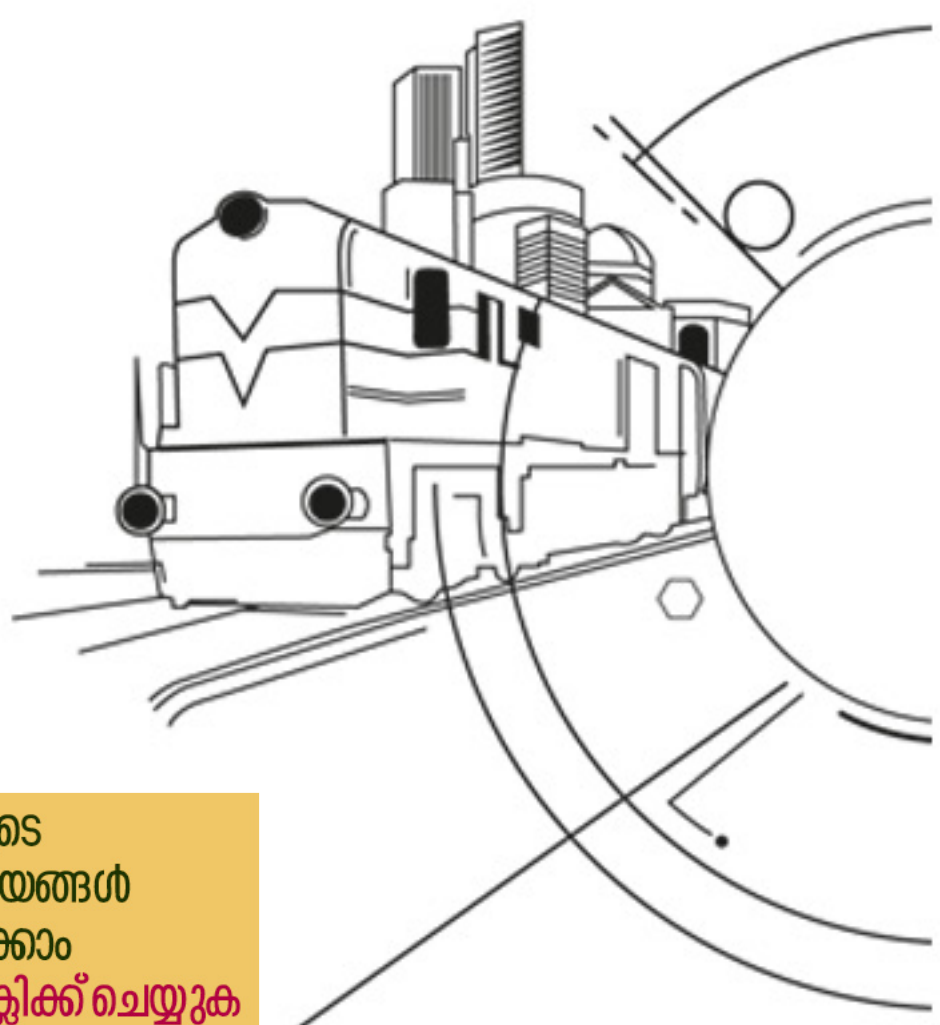
 കാൽനട യാത്രക്കാർക്കും സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർക്കും റോഡിൽ പ്രത്യേക സുരക്ഷാ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുക. എല്ലാവരും ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ കർശനമായി പാലിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുക.

ഈ രീതിയിൽ സമഗ്രമായൊരു ഗതാഗത നയത്തിന്റെയും പ്രവർത്തന പരിപാടിയുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിലാവണം കേരളത്തിലെ യാത്രാസംവിധാനം ആസൂത്രണം ചെയ്യേണ്ടത്. ജനങ്ങൾക്ക് ഇന്നത്തേതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ മെച്ചമാണല്ലോ സിൽവർ ലൈൻ കൊണ്ടുണ്ടാകേണ്ടത്. അത് ലഭ്യമാണെന്ന് ജനങ്ങൾക്ക് ബോധ്യപ്പെടണം. അതിന്റെ തുടക്കമെന്ന നിലയിൽ പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ, സമഗ്ര ഇ.ഐ.എ എന്നിവ ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ വ്യാപകമായി ചർച്ചചെയ്യുന്നതിന് അവസരമുണ്ടാക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. സാമൂഹിക ചെലവുകൾ കൂടി പരിഗണിച്ചുള്ള നേട്ട-കോട്ട വിശ്ലേഷണം നടക്കണം. ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രാരംഭ നടപടികൾ പോലും പൂർത്തിയാക്കാതെ സിൽവർ ലൈനുമായി മുന്നോട്ടു പോകുന്നത് ആശാസ്യമല്ലെന്നതിനാൽ കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ നടപടികളും നിർത്തിവെക്കാൻ കേരള സർക്കാറും പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റും തയ്യാറാവേണ്ടതുണ്ട്.

കേരളത്തിന്റെ വികസന പ്രക്രിയയിൽ പ്രധാന പങ്കു വഹിക്കുന്ന രംഗമാണ് ഗതാഗതം.

ജനങ്ങളുടെ യാത്ര, ചരക്കു കടത്ത് എന്നിവ സുഗമമായി ചെലവു കുറഞ്ഞ രീതിയിൽ പാരിസ്ഥിതിക സൗഹൃദത്തോടെ നടക്കേണ്ടതുണ്ട്.

നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങളെ ശക്തിപ്പെടുത്തിയും ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയും അവയ്ക്ക് പുരകമായി പുതിയ സംവിധാനങ്ങൾ വികസിപ്പിച്ചു കൊണ്ടുമുള്ള പുനസംഘടനമാണ് കേരളത്തിലെ ഗതാഗത രംഗത്ത് നടക്കേണ്ടത്.



  ഈ കുറിപ്പ് സാമൂഹ്യമാധ്യമങ്ങളിൽ പങ്കിടുന്നതിനായി ക്ലിക്ക് ചെയ്യുക

 നിങ്ങളുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ അറിയിക്കാം ഇവിടെ ക്ലിക്ക് ചെയ്യുക

അതിവേഗ റെയിലും കേരളത്തിന്റെ ഗതാഗതനയവും



റേഡിയോ
ലൂക്ക

PODCAST - LUCA SCIENCE PORTAL



കെ റെയിൽ പദ്ധതി കേരളത്തിന് അനുയോജ്യമാണോ? നിലനിൽക്കുന്ന റെയിൽവേ സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തി ഇപ്പോഴുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമോ? ഈ പദ്ധതിക്കുള്ള സാമ്പത്തിക പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ എന്താണ് ?

ഡോ.ആർ.വി.ജി.മേനോൻ സംസാരിക്കുന്നു.



റേഡിയോ ലൂക്കയിൽ
ഡോ.ആർ.വി.ജി.മേനോനുമായുള്ള
അതിവേഗറെയിലും
കേരളത്തിന്റെ
ഗതാഗതനയവും
എന്ന വിഷയത്തിലുള്ള
സംഭാഷണം കേൾക്കാം.
ഇവിടെ ക്ലിക്ക് ചെയ്യുക



കെ-റെയിലും കേരളത്തിന്റെ വികസനവും

വെബിനാർ



കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത് 2021 ജൂലൈ 8 ന് സംഘടിപ്പിച്ച കെ.റെയിലും കേരളത്തിന്റെ വികസനവും എന്ന വിഷയത്തിലുള്ള വെബിനാർ വിഡിയോ കാണാം. ഇവിടെ ക്ലിക്ക് ചെയ്യുക

- അധ്യക്ഷൻ**
ഡോ. തോമസ്. കെ. വി
 ചെയർമാൻ, പരിസര വിഷയസമിതി, കേരള ശാസ്ത്ര സാഹിത്യ പരിഷത്ത്
- അവതരണം**
വി.അജിത് കുമാർ, IRSSE
 എം ഡി, കെ റെയിൽ,
അലോക് വർമ്മ
 റിട്ടയേർഡ് ചീഫ് എൻജിനീയർ, ഇന്ത്യൻ റയിൽവേ സതേൺ റീജിയൺ
ഡോ.ആർ.വി.ജി .മേനോൻ
 മുൻ സംസ്ഥാന പ്രസിഡണ്ട്, ശാസ്ത്ര സാഹിത്യ പരിഷത്ത്
- പ്രതികരണങ്ങൾ**
ഡോ. കെ പി കണ്ണൻ
 സാമ്പത്തിക വിദഗ്ദ്ധൻ
ഡോ. കെ.ജി. താര
 കേരള ദൂരന്ത നിവാരണ അതോറിറ്റി മുൻ ചെയർ

കടപ്പാട്

സിൽവർലൈൻ കേരള മാപ്പ്: മനോജ് കരിങ്ങാമംത്തിൽ
മറ്റു ചിത്രങ്ങൾ : കെ.റെയിലിന്റെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റ്



കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്