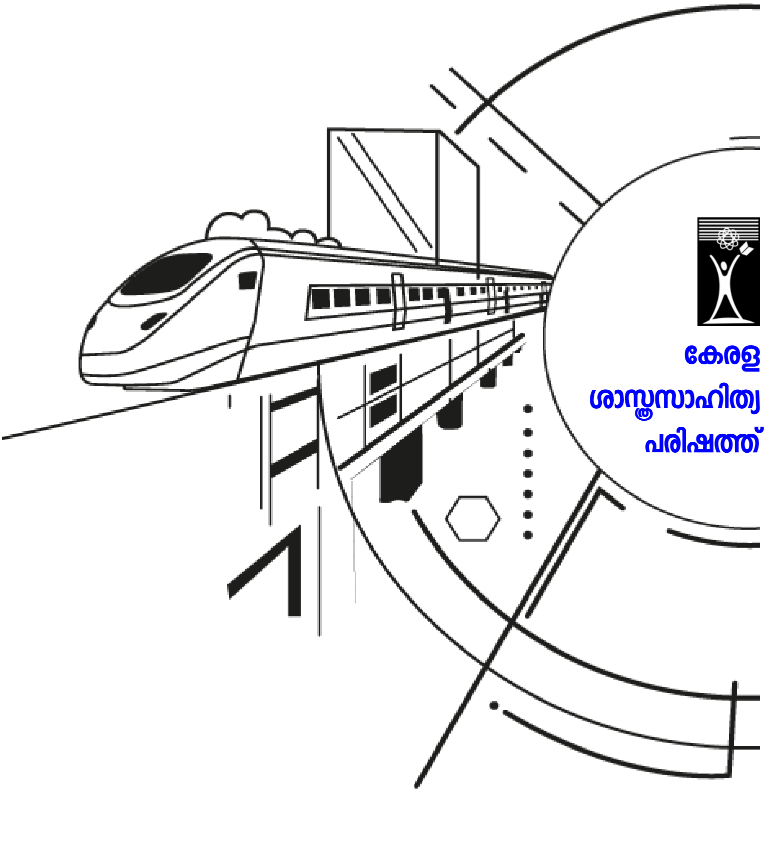

കേരള
ശാസ്ത്രസാഹിത്യ
പരിഷത്ത്

കെ റെയിലും
കേരളത്തിലെ ഗതാഗതവും

ആമുഖം

കേരളത്തിൽ സിൽവർ ലൈൻ എന്ന പേരിൽ ഒരു അർദ്ധ അതിവേഗ റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ രൂപം നൽകി വരികയാണ്. കേരള റെയിൽ വികസന കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (KRDCL അഥവാ കെ. റയിൽ) എന്ന പേരിൽ കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾക്ക് പങ്കാളിത്തമുള്ള ഒരു പ്രത്യേക സംവിധാന (SPV) മാണ് പദ്ധതിക്ക് നേതൃത്വം നൽകുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്ന് കാസറഗോഡ് വരെ 530 കിലോമീറ്റർ ദൂരം നാല് മണിക്കൂർ കൊണ്ട് പ്രത്യേക പാതയിലൂടെ മണിക്കൂറിൽ 200 കി.മീ. വരെ വേഗതയിൽ ഓടി എത്തുന്നതാണ് പുതിയ പദ്ധതി. പദ്ധതിയുടെ വിശദമായ പ്രൊജക്ട് റിപ്പോർട്ട് (DPR) തയ്യാറാക്കിയത് സിസ്ത്ര (SYSTRA) എന്ന ഫ്രഞ്ച് കമ്പനിയാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തെ CED എന്ന സ്ഥാപനമാണ് പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത വിലയിരുത്തൽ (EIA) നടത്തിയത്. 2020 ജൂണിൽ ഡി.പി.ആർ തയ്യാറായെങ്കിലും പൊതു ചർച്ചയ്ക്കായി ഇതുവരെ ലഭ്യമാക്കിയിട്ടില്ല. EIA ചർച്ചയ്ക്കും പരിശോധനയ്ക്കുമായി ലഭ്യമാണ്. കെ. റെയിൽ കമ്പനി, സിൽവർ ലൈനിനെപ്പറ്റി സാമൂഹ്യ മാധ്യമങ്ങൾ വഴി പ്രചരിപ്പിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ ഡി.പി.ആറിന്റെ ഭാഗമാണോ എന്നറിയില്ല. കെ. റെയിലിന്റെ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി ഇന്നൊരു സജീവ ചർച്ചാ വിഷയമാണ്.

കേരളത്തിന്റെ വികസന പ്രക്രിയയിൽ പ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കുന്ന രംഗമാണ് ഗതാഗതം. ഇവിടുത്തെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രയും ചരക്ക് കടത്തും ചെലവുകുറഞ്ഞ രീതിയിൽ, സമയ നഷ്ടമില്ലാതെയും പാരിസ്ഥിതിക സൗഹൃദത്തോടെയും നടക്കണം. അതിനായി നിലവിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെ ശക്തിപ്പെടുത്തിയും ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിച്ചും അവയ്ക്ക് പൂരകമായി പുതിയ സംവിധാനങ്ങൾ വികസിപ്പിച്ച് കൊണ്ടുമുള്ള ഒരു പുനസംഘാടനം ആവശ്യമാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയെ കേരളത്തിന്റെ വികസനവുമായി പൊതുവിലും ഗതാഗതവുമായി പ്രത്യേകിച്ചും ബന്ധപ്പെടുത്തി പരിശോധിക്കുന്നതാണ് ഈ ലഘുലേഖ.

എന്താണ് പദ്ധതി ?

തിരുവനന്തപുരം– കാസറഗോഡ് 530 കിലോമീറ്റർ ദൂരം നാല്ല മണിക്കൂറിൽ എത്താൻ കഴിയുന്ന വിധം പ്രത്യേക തീവണ്ടി ഓടിക്കുന്നതാണ് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി. 64,000 കോടി രൂപയാണ് ഇതിന് മുതൽമുടക്ക്. അഞ്ചുവർഷം കൊണ്ട് പണി പൂർത്തിയാകുമെന്ന് കരുതുന്നു. തിരുവനന്തപുരത്തെ കൊച്ചുവേളിയിലാണ് തുടക്കം. കാസറഗോഡ് ഇപ്പോഴത്തെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനടുത്താണ് അവസാനിക്കുന്നത്. ഇവ കൂടാതെ കൊല്ലം, ചെങ്ങന്നൂർ, കോട്ടയം, എറണാകുളം, കൊച്ചിൻ എയർപോർട്ട്, തൃശ്ശൂർ, തിരൂർ, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ എന്നിങ്ങനെ ഒമ്പത് സ്റ്റേഷനുകളാണുള്ളത്. കൊച്ചുവേളി മുതൽ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ മുരുക്കുംപുഴ വരെയും തിരൂർ മുതൽ കാസറഗോഡ് വരെയും ഇപ്പോഴുള്ള റെയിൽവേ ലൈനുകൾക്ക് സമാന്തരമായും മുരുക്കുംപുഴ മുതൽ തിരൂർ വരെ പുതിയ സ്ഥലത്ത് കൂടിയുമാണ് പാത. കുറെയേറെ സ്ഥലത്ത് പാടത്തിലൂടെയും ഭൂമിയിൽ നിന്ന് ഉയർന്നുമാണ് പാത പോകുന്നത്. ഓരോ 500 മീറ്ററിലും അടിപ്പാതയുണ്ടാകും.

പുതിയൊരു ഗേജിൽ ആണ് സിൽവർ ലൈൻ നിർമ്മിക്കുന്നത്. അതിന് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് എന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇതിൽ പാളങ്ങൾക്കിടയിലെ വീതി 1.435 മീറ്ററാണ്. അതായത് 1.676 മീറ്റർ വീതിയുള്ള ബ്രോഡ്ഗേജിനേക്കാൾ 24 സെ.മീ. വീതികുറവാണ്. അതിനാൽ ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലൂടെ ഓടുന്ന വണ്ടികൾക്കൊന്നും പുതിയ പാത ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയില്ല. (നേരത്തെ കേരളത്തിൽ ഷൊർണ്ണൂരിൽ നിന്ന് തെക്കോട്ട് ഉണ്ടായിരുന്നത് രണ്ട് പാളങ്ങൾക്കിടയിൽ ഒരു മീറ്റർ അകലമുള്ള മീറ്റർഗേജ് ആയിരുന്നു; വടക്കോട്ട് 1.676 മീറ്റർ അകലം ഉള്ള ബ്രോഡ്ഗേജ് റെയിലും. പിന്നീട് കേരളം മുഴക്കെ ബ്രോഡ്ഗേജിലാക്കുകയായിരുന്നു. ഇന്ന് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ഏതാണ്ട് പൂർണമായും (96%) ബ്രോഡ്ഗേജ് പാതയിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്).

തുടക്കത്തിൽ ഒരു ദിവസം ഇരുഭാഗത്തേക്കുമായി 74 ട്രിപ്പുകൾ ആണ് ഉണ്ടാവുക. ഒരു ബിസിനസ് ക്ലാസും എട്ട് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ക്ലാസുമായി 9 ബോഗികൾ ഉണ്ടാവും. ഇവ പിന്നീട് 12– 15 ആയി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഒരു ട്രിപ്പിൽ 675 പേർക്ക് യാത്ര ചെയ്യാം. ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ക്ലാസ്സിൽ കി.മീ. 2.75 രൂപയാണ്. അതായത് കാസറഗോഡ് – തിരുവനന്തപുരം 1470

രൂപ. തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, ചെങ്ങന്നൂർ, എറണാകുളം എന്നിവിടങ്ങളിലൊന്നും പഴയ സ്റ്റേഷന്റെ അടുത്തല്ല സ്റ്റോപ്പുള്ളത്. എറണാകുളത്ത് കാക്കനാട്ടാണ് പുതിയ സ്റ്റേഷൻ. കൊച്ചിൻ എയർപോർട്ടിൽ മറ്റൊരു സ്റ്റേഷൻ കൂടിയുണ്ട്. കോഴിക്കോട്ടേത് വെസ്റ്റ്ഹില്ലിലാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ വർക്കല, കായംകുളം, മാവേലിക്കര, തിരുവല്ല, ചങ്ങനാശ്ശേരി, ആലുവ, ഷൊർണൂർ, കുറ്റിപ്പുറം, തലശ്ശേരി എന്നീ ടൗണുകൾ ഈ ലൈനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നില്ല. പദ്ധതിക്ക് കിഫ്ബിയിൽ നിന്നുള്ളതടക്കം 80– 90 ശതമാനം മുടക്കുമുതലും വായ്പയാണ്. വായ്പ തരുന്ന ഇതര സ്ഥാപനങ്ങൾ ഹഡ്കോ, ഏ.ഡി.ബി, ഏ.ഐ.ഐ.ബി, JICA എന്നിവയാണ്. ഏതൊക്കെതരം നിർമിതിയിലൂടെയാണ് പാത എന്നത് പട്ടിക ഒന്നിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 1. സിൽവർ ലൈൻ പാതയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങൾ

നം.	ഭാഗങ്ങൾ	ദൂരം (കി. മീ)	ശതമാനം
1	ടണൽ	11.53	2.17
2	പാലങ്ങൾ	12.99	2.44
3	തൂണിന്മേലുള്ള പാത (Viaduct)	88.41	16.61
4	ഭിത്തി കെട്ടി ഉയർത്തുന്ന ഭാഗം (Embankment)	292.73	55.00
5	കട്ടിംഗ്	101.74	19.12
6	കട്ട് & കവർ	24.79	4.66
	ആകെ	532.19	100.00

(*സോഴ്സ്: EIA*)

EIA അനുസരിച്ച് പദ്ധതിക്കായി 1383 ഹെക്ടർ സ്ഥലം വേണ്ടിവരും. ഇതിൽ റെയിൽവെയുടേതായി 185 ഹെക്ടർ ഉണ്ടത്രേ. ബാക്കി 1198 ഹെക്ടർ സ്വകാര്യ ഭൂമിയാണ്. അവിടങ്ങളിൽ ധാരാളം വീട്, സ്കൂൾ, ആസ്പത്രി, ആരാധനാലയങ്ങൾ എന്നിവയൊക്കെ ഉണ്ട്. ഭൂമിയിൽ 67% ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിലും 15% മുനിസിപ്പാലിറ്റികളിലും 18% കോർപ്പറേഷനുകളിലും ആണ്. അതേ സമയം പ്രത്യേക സംരക്ഷണം വേണ്ട ദേശീയ ഉദ്യാനം, വന്യജീവി സംരക്ഷണകേന്ദ്രം തുടങ്ങിയ പരിസ്ഥിതി പ്രാധാന്യമുള്ള

പ്രദേശങ്ങൾ ഒന്നും ഉൾപ്പെടുന്നില്ലെന്നും EIA പറയുന്നു.

കേരളത്തിലെ ഗതാഗതം

കേരളത്തിൽ യാത്രയുടെയും ചരക്ക് കടത്തിന്റെയും 80 ശതമാനവും പ്രധാന റോഡുകളെ കേന്ദ്രീകരിച്ചാണ് നടക്കുന്നത്. ഇത് ആകെ റോഡുകളിൽ 12– 13 % മാത്രമേ വരുന്നുള്ളു. റെയിൽ വേയുടെ ശേഷി സാധ്യമായതിലും കൂടുതൽ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. തുറമുഖം, വ്യോമയാനം, ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം എന്നിവയ്ക്ക് സാധ്യതകൾക്കനുസരിച്ച് ഉയർന്നു പ്രവർത്തിക്കാനാകുന്നില്ല. ഈ രീതിയിൽ നോക്കിയാൽ സമഗ്രവും ഏകോപിതവുമായ ഗതാഗത ആസൂത്രണത്തിന്റെ അഭാവം കേരളത്തിൽ പ്രകടമാണ്. പരിഹാരമായി മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന എക്സ്പ്രസ് വേ, ജലവിമാനം, മോണോറെയിൽ പോലുള്ള പദ്ധതികൾ നിലവിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങളെ രൂക്ഷമാക്കാനും ഇടയുണ്ട്. പ്രകൃതിക്കും ജനങ്ങൾക്കും ഇവിടുത്തെ ഉത്പാദന വിതരണ സംവിധാനങ്ങൾക്കും അനുയോജ്യമായ ഒരു ഗതാഗത രീതിയാണ് കേരളത്തിന് വേണ്ടത്.

നമ്മുടെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് ചില സാമൂഹ്യ ധർമ്മങ്ങളുണ്ട്.

1. ചുരുങ്ങിയ ചെലവിലും അപകടങ്ങൾ ഇല്ലാതേയും സമയം നഷ്ടമില്ലാതെയും പാരിസ്ഥിതിക സന്തുലനത്തോടെയും ഉള്ള യാത്രയും ചരക്ക് കടത്തും സാധ്യമാവുക.
2. ആസ്പത്രികൾ, വിദ്യാലയം, കമ്പോളം, ആപ്പീസുകൾ എന്നിവിടങ്ങളിലൊക്കെ എളുപ്പത്തിലും ബുദ്ധിമുട്ട് കൂടാതെയും എത്തിപ്പെടാൻ കഴിയുക.
3. പോലീസ്, പട്ടാളം, അഗ്നിശമനം, തപാൽ, ടെലിഫോൺ, വൈദ്യുതി, കുടിവെള്ളം എന്നിവയുടെ പോക്കുവരവ് എളുപ്പമാക്കുക.

ഈ രീതിയിൽ ജനജീവിതവുമായി ചേർന്നുനിൽക്കുന്ന ഒന്നായി ഗതാഗതത്തെ കാണാം.

പലതരം ജനകീയ ഇടപെടലുകളുടെ (Public action) ഭാഗമായി സാമൂഹ്യ വികസന സൂചികകളെല്ലാം പൊതുവിൽ മെച്ചപ്പെട്ട പ്രദേശമാണ് കേരളം. അതുകൊണ്ടുതന്നെ മുകളിൽ പറഞ്ഞ സാമൂഹ്യ ആവശ്യങ്ങൾക്കെല്ലാം ഇവിടെ വർദ്ധിച്ച ഡിമാന്റ് ഉണ്ടാകുന്നതും സ്വാഭാവികമാണ്. എന്നാൽ വർധിച്ച ആവശ്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് ഉയർന്നു പ്രവർത്തിക്കാൻ ഇവിടുത്തെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് കഴിയുന്നില്ല. ഈ പൊരുത്തക്കേടിന്

ഇടയാക്കുന്നത് കമ്പോളത്തിന്റെയും മൂലധനത്തിന്റെയും പ്രഭാവവും സാമൂഹ്യ നിയന്ത്രണങ്ങളുടെ അഭാവവുമാണ്.

കേരളത്തിലെ ഭൂപ്രകൃതിയുടെയും ആവാസവ്യവസ്ഥയുടെയും സവിശേഷത ഉൾക്കൊണ്ട് വ്യത്യസ്തതയാർന്ന രീതിയിലാണ് ആദ്യകാലത്ത് ഗതാഗത സംവിധാനം വളർന്നുവന്നത്. മലബാർ, കൊച്ചി, തിരുവിതാംകൂർ എന്നിവിടങ്ങളിലെ ആദ്യകാല ഗതാഗത വളർച്ചയിൽ ഇത് പ്രകടമായി കാണാം. പൊതുവഴികൾക്കായുള്ള സാമൂഹ്യ സമ്മർദ്ദങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഇവയുടെയെല്ലാം ഫലമായിട്ടാകാം 1893 ൽ അയ്യങ്കാളിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ പൊതു വഴി തുറന്നു കിട്ടാനായി ഇവിടെ വില്ലുവണ്ടി സമരം നടന്നത്. തുടർന്ന് ഇരുപതാം നൂറ്റാണ്ടിൽ ജലപാതകൾ, കടവുകൾ, ഗ്രാമീണ അങ്ങാടികൾ, ആരാധനാലയങ്ങൾ, തോട്ടങ്ങൾ, വ്യവസായ ങ്ങൾ എന്നിവയെയൊക്കെ ചുറ്റിപ്പറ്റി വളർന്നു വന്ന ഗതാഗത രീതി ഭൂപരിഷ്കരണത്തെ തുടർന്നുള്ള കുടികിടപ്പ് വർധന, ഇടതൂർന്ന വീടുകൾ, സാമൂഹിക ചലനാത്മകത, ഗ്രാഗര വ്യവസ്ഥ എന്നിവയൊക്കെയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിശാലമായിരിക്കുന്നു. (വിശദാംശങ്ങൾക്ക് പട്ടിക 2, 3, 4 കാണുക).

പട്ടിക 2. കേരളത്തിലെ ഗതാഗത ലഭ്യത (2019– 20)

നം.	ഗതാഗത മാർഗം	ലഭ്യത
1	റോഡ്	3.31 ലക്ഷം കി.മീ
2	റെയിൽ റൂട്ട്	1257 കി.മീ
3	ഉൾനാടൻ ജലപാത	1687 കി.മീ
4	തുറമുഖം (കൊച്ചി ഉൾപ്പെടെ)	18 എണ്ണം
5	തീരം	580 കി.മീ
6	വിമാനത്താവളം	4 എണ്ണം
7	രജിസ്ട്രേഡ് വാഹനങ്ങളുടെ ആകെ എണ്ണം	1.41 കോടി
8	രജിസ്ട്രേഡ് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം (2019– 20)	8.5 ലക്ഷം

(സ്രോതസ്: സാമ്പത്തിക അവലോകനം)

പട്ടിക 3. കേരളത്തിലെ റോഡിന്റെ ഉടമസ്ഥത (2019– 20)

നം.	വകുപ്പ്	നിയന്ത്രണം (കി. മീ)	ശതമാനം
1	പഞ്ചായത്തുകൾ	2.65 ലക്ഷം	80.06
2	പൊതുമരാമത്ത് (B & R)	31812	9.54
3	മുനിസിപ്പാലിറ്റി	18412	5.52
4	കോർപ്പറേഷൻ	6644	2.00
5	വനം വകുപ്പ്	4894	1.47
6	ജലസേചന വകുപ്പ്	2612	0.78
7	ദേശീയ പാത (പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി)	1782	0.53
8	മറ്റുള്ളവ (കെ.എസ്.ഇ.ബി, റെയിൽ)	328	0.10
	ആകെ	3.31 ലക്ഷം	100.00

(സ്രോതസ്: സാമ്പത്തിക അവലോകനം)

പട്ടിക 4. വാഹനങ്ങൾ ചേരുവ (2019– 20)

നം.	വാഹനം	ശതമാനം
1	നാലു ചക്രം (കാർ, ജീപ്പ്)	22
2	ഓട്ടോറിക്ഷ	5
3	ചരക്ക വാഹനം	5
4	ഇരുചക്രം	65
5	ബസ്സ്	1
6	ട്രാക്ടർ, ടില്ലർ	2
	ആകെ	100

(സ്രോതസ്: സാമ്പത്തിക അവലോകനം)

റെയിൽവേ കേരളത്തിൽ

കേരളത്തിലെ റെയിൽ ഗതാഗതത്തിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ പരിശോധിക്കാം. കേരളത്തിൽ 1257 കി.മീ. റെയിൽവേ റൂട്ടാണുള്ളത്. ഇന്ത്യയിലെ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി തട്ടിച്ചു നോക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ റെയിൽ ലഭ്യത കുറവാണ്.

തൊണ്ണൂറോളം തീവണ്ടികൾ ഇവിടെ നിന്ന് പുറപ്പെടുന്നു. ചെറുതും വലുതുമായി ഇരുന്നൂറോളം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളാണുള്ളത്. ഇതുകൂടാതെ അടുത്തിടെ കമ്മീഷൻ ചെയ്ത കൊച്ചിൻ മെട്രോയും. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽ വികസനത്തോടുള്ള കേന്ദ്രത്തിന്റെ അലംഭാവം എക്കാലത്തും പ്രകടമായിരുന്നു.

തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് മംഗലാപുരം വഴി കൊങ്കണിലൂടെ ഇന്ത്യയുടെ പടിഞ്ഞാറ്, വടക്ക് ഭാഗത്തേക്കും ഷൊർണ്ണൂർ, പാലക്കാട്, കോയമ്പത്തൂർ വഴി ഇന്ത്യയുടെ കിഴക്ക്, വടക്ക് ഭാഗത്തേക്കുമായി രണ്ട് പ്രധാന ലൈനുകളാണുള്ളത്. ഇതിനുപുറമേ സംസ്ഥാനത്തിനകത്ത് കൊല്ലം – ചെങ്കോട്ട, തൃശ്ശൂർ – ഗുരുവായൂർ, ഷൊർണ്ണൂർ – നിലമ്പൂർ എന്നീ ഹ്രസ്വദൂര ലൈനുകളും ഉണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്ന് തുടങ്ങി കായംകുളത്തു നിന്ന് പിരിഞ്ഞ് കോട്ടയം, ആലപ്പുഴ വഴി വന്ന് എറണാകുളത്ത് വീണ്ടും യോജിച്ച് വടക്കോട്ടു പോകുന്നതാണ് പ്രധാന റെയിൽവേ ലൈൻ. കൊങ്കൺ വഴിയുള്ള ദീർഘദൂര വണ്ടികൾ കൂടിയതോടെ ഈ റൂട്ട് വളരെ തിരക്കുള്ളതാണ്. പ്രത്യേകിച്ചും എറണാകുളം – ഷൊർണ്ണൂർ – മംഗലാപുരം റൂട്ട്. ഇത്രയൊക്കെ തിരക്ക് ഉണ്ടെങ്കിലും എറണാകുളത്തു നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്കുള്ള രണ്ടു റൂട്ടിലും ഇതുവരെ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. ആലപ്പുഴ റൂട്ടിൽ എറണാകുളം – അമ്പലപ്പുഴ ഭാഗത്തും കോട്ടയം റൂട്ടിൽ ഏറ്റുമാനൂർ – ചിങ്ങവനം ഭാഗത്തും ഇതുവരെ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. ഷൊർണ്ണൂർ ഭാഗത്തും രണ്ടു പാലങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പണി നടക്കാനുണ്ട്. കേരളത്തിൽ റെയിൽവേ ഗതാഗതത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മുന്തിയ പരിഗണന ലഭിക്കേണ്ടത് ഇതിനാണ്. ഇലക്ട്രോണിക് സിഗ്നലിങ് രീതി ഇനിയും പ്രചാരത്തിലായിട്ടില്ല. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലും ഇലക്ട്രോണിക് സിഗ്നലിംഗും നടപ്പിലായാൽ തന്നെ റെയിൽവേയുടെ ശേഷിയും ഉപയോഗ്യതയും ഏറെ മെച്ചപ്പെടും. ഇതിൽ സിഗ്നലിംഗിന് 6000 – 8000 കോടി രൂപയും രണ്ട് വർഷത്തെ പണിയും വേണ്ടിവരുമത്രേ. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പണി നടക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും വേഗത പോരാ. സംസ്ഥാന ആസൂത്രണ ബോർഡ് ഈയിടെ പ്രസിദ്ധീകരിച്ച വികസന റിപ്പോർട്ടിൽ ഭാവിയിലേക്കുള്ള ഒന്നും രണ്ടും പ്രവർത്തനങ്ങളായി ഇവയാണ് നൽകിയത്.

നിലവിലുള്ള പാതകൾക്ക് സമാന്തരമായി മറ്റൊരു ബ്രോഡ്ഗേജ് ഇരട്ടപ്പാത കൂടി തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് മംഗലാപുരത്തേക്ക് പണിതാൽ കേരളത്തിലെ റെയിൽ ഗതാഗതം മാത്രമല്ല, സംസ്ഥാ

നത്തെ മൊത്തം ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ തന്നെ ശേഷിയും ഉപയോഗ്യതയും വലിയതോതിൽ വർദ്ധിക്കാൻ സഹായിക്കും. ഇത്രയും ജോലികൾ അടിയന്തരമായി ചെയ്തുതീർക്കാനിരിക്കെ തികച്ചും വ്യത്യസ്തമായതും ഏറെ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുള്ളതുമായ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്കായി ധൃതിപ്പെടുന്നതാണ് പുതിയ പദ്ധതിയെ വിവാദമാക്കുന്നത്.

സിൽവർ ലൈനിന്റെ പ്രഖ്യാപിത നേട്ടങ്ങൾ

പദ്ധതിയുടെ നേട്ടങ്ങളിൽ പ്രധാനമായി കെ. റെയിൽ അധികാരികൾ എടുത്തുപറയുന്നത് വേഗതയാണ്. കാസറഗോഡ് നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്കുള്ള യാത്രാ സമയം ഇന്നത്തെ 10 – 12 മണിക്കൂറിൽ നിന്ന് നാല് മണിക്കൂർ ആയി കുറയും. വേഗതയ്ക്കും സമയത്തിനും വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ള ഇക്കാലത്ത് ഇതൊരു മുന്നേറ്റമായിരിക്കുമത്രേ. മറ്റൊരു വാദം റെയിൽവേയിലെ ഏറ്റവും ആധുനികമായ സാങ്കേതികവിദ്യ ആയിരിക്കും കേരളത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നത് പൂർണമായും ഹരിത സാങ്കേതികവിദ്യയിലായിരിക്കും. സൗരോർജ്ജത്തെ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തും. പച്ചപ്പ് വർധിപ്പിക്കാൻ നടപടി കൈക്കൊള്ളും. നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ റീസൈക്കിൾ ചെയ്ത് ഉപയോഗിക്കും.

ഇന്ന് റോഡ് വഴി യാത്ര ചെയ്യുന്ന സ്വകാര്യ വാഹന ഉടമസ്ഥരിൽ നല്ലൊരുഭാഗം പുതിയ പാത ഉപയോഗിക്കും. അതോടെ റോഡിലെ വാഹനത്തിരക്ക് ഗണ്യമായി കുറയും. അതുവഴി ഇന്ധന ഉപയോഗം കുറയും. ഹരിത ഗൃഹ വാതകങ്ങളുടെ ഉത്സർജം കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും. ഇത് കാലാവസ്ഥാ മാറ്റത്തിനിടയാക്കുന്ന വാതകങ്ങളുടെ അളവ് കുറയ്ക്കും. റോഡിൽ വാഹന സാന്ദ്രത കുറയുന്നതിനാൽ റോഡപകടങ്ങളും ഗണ്യമായി കുറയും. സിൽവർ ലൈൻ പാത ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത് കേരളത്തിന്റെ ഭാവിയോടാണ് വർത്തമാനകാലവുമായല്ല എന്നും അധികാരികൾ അവകാശപ്പെടുന്നു.

പ്രവൃത്തി നടക്കുമ്പോൾ അര ലക്ഷം പേർക്കും പൂർത്തിയായാൽ 10,000 പേർക്കും ജോലി ലഭിക്കുമത്രേ. രാത്രിയിൽ ഇതേ റൂട്ടിൽ ലോറികൾ തന്നെ കയറ്റിയുള്ള ചരക്ക് വണ്ടികൾ ഓടിക്കും. അത് ചരക്ക് കടത്തിലെ വേഗത കൂട്ടും. പുതിയ എട്ട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ ഉണ്ടാകുന്നിടത്തെല്ലാം പുതിയ ടൗൺഷിപ്പുകളും ഉണ്ടായി വരും. അവിടങ്ങളിൽ വ്യാവസായിക വളർച്ചയുണ്ടാകും.

ഐടി കോറിഡോറുകൾ (പ്രത്യേകിച്ചും ടെക്നോപാർക്കും ഇൻഫോപാർക്കും) തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കും. ഇതിന്റെയെല്ലാം ഭാഗമായി റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടം ശക്തിപ്പെടും. ഇവിടെയും തൊഴിലവസരങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. സംസ്ഥാനത്തെ ടൂറിസം പദ്ധതിക്ക് വലിയതോതിൽ ഉത്തേജനം നൽകുന്നതായിരിക്കും പുതിയ പദ്ധതി.

64,000 കോടി രൂപയുടെ ചെലവ് സമ്പദ് ഘടനയിൽ ഗുണപരമായ പ്രതിഫലനങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കും. ഇതിന്റെ സഞ്ചിത ഫലനം രണ്ടര മടങ്ങ് ആണെന്ന് കണക്കാക്കിയാൽ 2,60,000 കോടി രൂപയുടെ ക്രയവിക്രയങ്ങൾ നടക്കും. ഇതെല്ലാം ചേർന്ന് കേരളത്തിന്റെ വികസന ചരിത്രത്തിൽ പൊതുവിലും ഗതാഗത ചരിത്രത്തിൽ പ്രത്യേകിച്ചും പുതിയൊരു അധ്യായം തന്നെ തുറക്കാനും സംസ്ഥാനത്തെ മൊത്തം വരുമാനം (GSDP) വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ഈ പദ്ധതിക്ക് കഴിയുമെന്നും കമ്പനി അവകാശപ്പെടുന്നു. കെ. റെയിലിന്റെ ലാഭ നഷ്ടങ്ങൾ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയും കെ. റെയിലും തുല്യമായി വീതിക്കുമെന്നും ഉത്തരവാദിത്വങ്ങളും ബാധ്യതകളും ഇരുകൂട്ടർക്കും ഒരുപോലെ ആയിരിക്കുമെന്നും അവസാനം സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി പ്രതിഫലമില്ലാതെ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേക്ക് കൈമാറുമെന്നും കെ. റെയിൽ അധികാരികൾ പറയുന്നു.

ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങൾ

മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേരളം ഒട്ടേറെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളുള്ള സംസ്ഥാനമാണ്. ഇതിൽ പ്രധാനം റെയിൽവേ ഗതാഗതത്തിന്റെ അപര്യാപ്തതയാണ്. ചെലവുകുറഞ്ഞ, സുരക്ഷ കൂടിയ, പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം കുറഞ്ഞ, ഇന്ധന ഉപയോഗം കുറഞ്ഞ സംവിധാനം എന്ന നിലയിൽ റെയിൽവേക്ക് കേരളത്തിലെ ഗതാഗതത്തിൽ നല്ലൊരു പങ്ക് വഹിക്കാനുണ്ട്. മാത്രമല്ല, റെയിൽ ഗതാഗതത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും വേഗത കൂട്ടുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടു മാത്രമേ നമ്മുടെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ ഭാവിയിൽ മെച്ചപ്പെടുത്താനും കഴിയൂ. യാത്രയുടെ വേഗത വർധിപ്പിക്കാനും സമയനഷ്ടം ഒഴിവാക്കാനും കഴിയണം. അതുകൊണ്ടു തന്നെ റെയിൽവേയെ മുൻ നിർത്തിയുള്ള ഗതാഗത വികസനം സ്വാഗതാർഹമാണ്.

എന്നാൽ ഇതിലേക്ക് നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി എത്രമാത്രം ഉപകരിക്കും എന്നതാണ് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടത്. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽ ശൃംഖല

പൂർണ്ണമായും ബ്രോഡ്ഗേജിലാണ്. എന്നാൽ പുതിയ പാത സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലാണ്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനുക ളോട് പൂരകമായി ബ്രോഡ്ഗേജിൽ തന്നെയാണ് പുതിയ പാത നിർമ്മിക്കുന്നതെങ്കിൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയും കെ. റെയിലിനും പരസ്പര പൂരകമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയും. എന്തുകൊണ്ടാകാം ഈ സാധ്യത പരിഗണിക്കാത്തത്?

സിൽവർ ലൈനിന്റെ ഗുണങ്ങളായി പറയുന്ന കൂടിയ വേഗത, തൊഴിൽ സാധ്യത, സൗരോർജ്ജ ഉപയോഗം, ഹരിത നിർമ്മാണം, റീസൈക്ലിങ്, ഹരിതഗൃഹ വാതക ഉത്സർജ്ജം കുറയ്ക്കൽ, ഇതിന്റെയെല്ലാം ഫലമായുള്ള GSDP യിലെ വർദ്ധന എന്നിവയെല്ലാം ബ്രോഡ് ഗേജ് റെയിലുകൊണ്ടും സാധ്യമാണ്. എന്നിട്ടും എന്തുകൊണ്ട് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിൽ തന്നെ തികച്ചും ഒറ്റപ്പെട്ട ഒരു റെയിൽവേ ലൈൻ നിർമ്മിക്കുന്നു ?

ബ്രോഡ് ഗേജും സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജും

ബ്രോഡ് ഗേജും സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജും സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങൾ അല്പം വിശദീകരിക്കാം. ഇന്ത്യയിൽ ബ്രോഡ് ഗേജ്, സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് പാളങ്ങളിലെ അകലം യഥാക്രമം 1.676 മീറ്ററും 1.435 മീ. ആണല്ലോ. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ നേരത്തെ മീറ്റർ ഗേജിലും നാരോ ഗേജിലും ബ്രോഡ് ഗേജിലുമായിരുന്നു പ്രവർത്തിച്ചത്. അതായത് പാളങ്ങൾക്ക് ഇടയിലെ അകലം യഥാക്രമം ഒരു മീറ്ററിൽ കുറവും ഒരു മീറ്ററും ഒരു മീറ്ററിൽ കൂടുതലും. പിന്നീട് ഏതാണ്ട് പൂർണമായി ബ്രോഡ് ഗേജിലേക്ക് മാറുകയായിരുന്നു. ഇന്ന് ഇന്ത്യയിൽ 96% ബ്രോഡ്ഗേജും 3% മീറ്റർഗേജും ഒരു ശതമാനത്തിൽ താഴെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജും ആണ്. സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജാകട്ടെ ഒറ്റപ്പെട്ട നഗരങ്ങളിലെ മെട്രോകളിൽ മാത്രമാണ് ഉള്ളത്.

കേരളത്തിലാണെങ്കിൽപാളങ്ങൾപൂർണ്ണമായും ബ്രോഡ്ഗേജിലാണ്. പാളങ്ങൾക്കിടയിലെ അകലത്തിന്റെ കാര്യത്തിലല്ലാതെ ബ്രോഡ് ഗേജ്, സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് കോച്ചുകൾ തമ്മിൽ വലുപ്പത്തിലോ ആകൃതിയിലോ വ്യത്യാസമില്ല. ഇന്ത്യയിൽ ബ്രോഡ്ഗേജിലോടുന്ന അതേതരം ലോക്കോയും കോച്ചുകളുമാണ് യൂറോപ്പിൽ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലും ഓടുന്നത്. വണ്ടിയുടെ വേഗത ഗേജിലല്ല പാളത്തിന്റെ ഉറപ്പിലും ശക്തിയിലുമാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്.

ലോകത്ത് പശ്ചിമ യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലും ജപ്പാനിലും ചൈനയിലും ആണ് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് കൂടുതലുള്ളത്. ലോകത്ത് ആദ്യമായി ബ്രിട്ടനിൽ 1830 കളിൽ തീവണ്ടി ഗതാഗതം ആരംഭിച്ചതു

തന്നെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലായിരുന്നു. 1961-ലാണ് ജപ്പാൻ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലേക്ക് മാറുന്നത്; 60 വർഷം മുമ്പ്. അതിനു മുമ്പ് ജപ്പാൻ നാരോഗേജിലും മീറ്റർ ഗേജിലും ആയിരുന്നു. അവിടുത്തെ സൗകര്യാർഥം ജപ്പാൻ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലേക്ക് മാറുകയായിരുന്നു. പിന്നീട് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് ലൈൻ ശക്തി പ്പെടുത്തി സെമി ഹൈസ്പീഡ്, ഹൈസ്പീഡ്/ ബുള്ളറ്റ് തീവണ്ടികൾ ഓടിക്കുകയായിരുന്നു.

യൂറോപ്പിലും ജപ്പാനിലുമൊക്കെ വേഗതകൂടിയ വണ്ടികൾ ആരംഭിച്ചപ്പോൾ പഴയകാല നഗരങ്ങളിലെ ലണ്ടൻ, പാരിസ്, ടോക്കിയോ, മിലാൻ തുടങ്ങിയ സ്റ്റേഷനുകളിലൂടെ തന്നെയാണ് അതിവേഗ വണ്ടികളും കടന്നുപോകുന്നത്. അതേ സമയം യൂറോപ്പിൽ തന്നെ സ്പെയിൻ, ഫിൻലാന്റ്, സ്വീഡൻ, പോർച്ചുഗൽ തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങളിൽ ഇപ്പോഴും ബ്രോഡ്ഗേജിലാണ് വേഗതകൂടിയ വണ്ടികൾ ഓടിക്കുന്നത്.

കിഴക്കൻ യൂറോപ്പിലെയും ഏഷ്യയിലെയും (ചൈന ഒഴികെ) രാജ്യങ്ങളിൽ എക്കാലത്തും മുൻഗണന ബ്രോഡ്ഗേജിനായിരുന്നു. ഏറ്റവും നല്ല ഉദാഹരണം സോവിയറ്റ് യൂണിയനിലെ രാജ്യങ്ങളാണ്. അവിടുത്തെ സെമി ഹൈസ്പീഡ്, ഹൈസ്പീഡ്/ ബുള്ളറ്റ് വണ്ടികൾ ബ്രോഡ് ഗേജിലാണ് ഓടുന്നത്. റഷ്യയിൽ മോസ്കോയിൽ നിന്ന് സെന്റ് പീറ്റേഴ്സ് ബർഗിലേക്കുള്ള പുതിയ ബുള്ളറ്റ് പാത നിർമിക്കു ന്നത് മണിക്കൂറിൽ ശരാശരി 400 കി.മീ. വേഗതയിലാണ്, ദൂരം 635 കിലോമീറ്റർ. അതേ സമയം ചൈനയിലെ റെയിൽവേയിൽ നല്ലൊരു ഭാഗം സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലാണ്.

ചുരുക്കത്തിൽ വിവിധ രാജ്യങ്ങളുടെ റെയിൽവേ വികസനം പരിശോധിച്ചാൽ അതത് രാജ്യങ്ങളിൽ നേരത്തെ ഉണ്ടായിരുന്ന പാളങ്ങൾ ശാക്തീകരിച്ചും ആധുനികീകരിച്ചുമാണ് വേഗത കൂടിയ വണ്ടികൾ ഓടിക്കുന്ന റെയിലുകൾ ഉണ്ടാക്കിയത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അവിടെ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന സംവിധാനങ്ങൾക്ക് പൂരകമായാണ് വേഗതകൂടിയ റെയിൽ യാത്രാ സംവിധാനം വളർന്നുവന്നത്.

ബ്രോഡ്ഗേജിന്റെ അളവിൽ തന്നെ രാജ്യങ്ങൾക്കിടയിൽ വ്യത്യാസമുണ്ട്. ഉദാ. സ്പെയിനിലെ ബ്രോഡ്ഗേജ് 1.668 മീറ്ററാണ്. ഇന്ത്യയിലേതിനേക്കാൾ എട്ടു മില്ലീമീറ്റർ കുറവ്. റഷ്യയിൽ ഇത് 1.520 മീറ്ററാണ്. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതു പോലെ ബ്രിട്ടനിൽ റെയിൽ ഗതാഗതം ആരംഭിക്കുന്നത് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലാണെങ്കിലും അതേ ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ 1853 ൽ ബോംബേയിൽ

നിന്ന് താനെയിലേക്ക് പണിത ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യ റെയിൽ ബ്രോഡ് ഗേജിലായിരുന്നു. ബ്രിട്ടനുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ വിശാല ഇന്ത്യക്ക് അനുയോജ്യമായത് ബ്രോഡ്ഗേജ് ആണെന്ന ബ്രിട്ടീഷ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നിഗമനത്തിലായിരുന്നു ഇത്. അതേ സമയം വടക്കു കിഴക്കൻ ഇന്ത്യയിലെ ഭൂപരമായി പ്രയാസമേറിയ റൂട്ടുകളിൽ മീറ്റർഗേജിലും നാരോഗേജിലുമായിരുന്നു പാത പണിതത്.

ഇവിടെ വ്യക്തമാകുന്നത് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് എന്നത് ബ്രോഡ് ഗേജിന്റെ അടുത്തഘട്ടത്തിലെ ഉയർന്ന സാങ്കേതികവിദ്യയോ ഏറ്റവും ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയോ അല്ലെന്നതാണ്. ബ്രോഡ്ഗേജ് സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിക്കുന്നതിൽ പതിറ്റാണ്ടുകൾക്കു മുമ്പുതന്നെ ഏറെ മുന്നേറിയ രാജ്യമാണ് ഇന്ത്യ. നമ്മുടെ പൊതുമേഖലാ കോച്ച് ഫാക്ടറികളിൽ നിർമിച്ച വന്ദേഭാരത്, ഗതിമാൻ തുടങ്ങിയ വേഗത കൂടിയ വണ്ടികൾ ഇതിന് ഉദാഹരണമാണ്. സ്വീഡനാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇന്ത്യയെ സഹായിച്ചിരുന്നത്. എന്നിട്ടും ഇന്ത്യയിൽ 96 ശതമാനവും കേരളത്തിൽ നൂറു ശതമാനവും വരുന്ന ബ്രോഡ് ഗേജ് പാതയുമായുള്ള ഏകോപന സാധ്യത ഒഴിവാക്കി പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെ ഒറ്റപ്പെട്ട മെട്രോയിൽ മാത്രം ഉപയോഗിക്കുന്ന സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിൽ സിൽവർ ലൈൻ പണിയുന്നത് എന്തുകൊണ്ടായിരിക്കാം?

നീതി ആയോഗ് നടത്തിയ ഒരു നിരീക്ഷണം മുഖവിലക്കെടുത്താൽ ജപ്പാനിൽ നിന്നുള്ള വായ്പയും അതിന്റെ നിബന്ധനകളും ഇതിനുള്ള ഒരു കാരണമാകാം. (ബോക്സ് കാണുക). സെമി ഹൈസ്പീഡ്, ഹൈസ്പീഡ് / ബുള്ളറ്റ് വണ്ടികൾ എല്ലാ വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലും ഓടുന്നത് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലല്ല എന്നത് ഒരു വസ്തുത ആയിരിക്കേ കെ. റെയിൽ ഗേജിന്റെ പേരിൽ നടത്തുന്നത് തികച്ചും തെറ്റായ പ്രചരണമാണ്. മാത്രമല്ല, ജപ്പാൻ 60 കൊല്ലത്തെ പഴക്കമുള്ള സെമി ഹൈസ്പീഡ് സാങ്കേതികവിദ്യ പൂർണമായും മാറ്റി തികച്ചും വ്യത്യസ്തമായ മാഗ്നറ്റിക് ലെവിറ്റേഷൻ (Magnetic Levitation– Maglev) എന്ന സാങ്കേതികവിദ്യയിലേക്ക് മാറുന്നതായും നിലവിലുള്ളതു പലതും ഒഴിവാക്കുന്നതായും അറിയുന്നു. മാഗ്ലേവ് ലൈനിന്റെ വേഗത മണിക്കൂറിൽ 500 കിലോമീറ്ററാണ്. ടോക്യോവിൽ നിന്നും ഒസാക്കയിലേക്കുള്ള മാഗ്ലേവ് ലൈനിന്റെ പണി നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ചൈനയും ജർമനിയും ഈ സാങ്കേതികവിദ്യ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിലുമാണ്.

ഇതുകൂടാതെ ടിൽട്ടിങ് ട്രെയിൻ (Tilting train) എന്നൊരുതരം

തീവണ്ടികളുണ്ട്. വേഗത കുറയ്ക്കാതെ തന്നെ വളവിലും തിരിവിലും ഓടിക്കാനുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിച്ചുള്ള വണ്ടികളാണ് ഇവ. 1990 കൾ മുതൽ തന്നെ ഇറ്റലി, സ്വിറ്റ്സർലാന്റ്, യു.കെ, ജർമനി എന്നീ യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലും ചൈനയിലും ഇത്തരം വണ്ടികൾ ഉപയോഗിച്ചിരുന്നു. വളവിലും തിരിവിലും വേഗത കുറയ്ക്കേണ്ടാത്തതിനാൽ 30% വരെ സമയം ലാഭിക്കാൻ ടിൽട്ടിങ് ട്രെയിനുകൾക്ക് കഴിയുമത്രേ. ഇന്ത്യയിൽ ടിൽട്ടിംഗ് ട്രെയിനുകളുടെ സാങ്കേതികവിദ്യ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കരാറിൽ സ്വിറ്റ്സർലന്റുമായി ഈയിടെ ഇന്ത്യ ഒപ്പു വെച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതോടൊപ്പം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ആധുനികീകരണ ത്തിനുള്ള ധാരാളം നടപടികളും ഈ ഉഭയകക്ഷി കരാറിന്റെ ഭാഗമായുണ്ട്.

ചേർത്ത് വായിക്കേണ്ട മറ്റൊരു കാര്യം ഇന്ത്യയിൽ റെയിൽവേ ബോർഡ് ഈയിടെ അനുമതി നൽകിയ നാസിക്– പൂനെ സെമി ഹൈസ്പീഡ് പാതയുടെ നിർമാണമാണ്. 265കി.മീ. ദൂരമുള്ള ഈ പാത പൂർണ്ണമായും ബ്രോഡ് ഗേജിലാണ്. പരമാവധി വേഗത മണിക്കൂറിൽ 200 – 250 കിലോമീറ്റർ. പുതിയ പാതയാണെങ്കിലും നാസിക്കിലേയും പൂനെയിലേയും പഴയ സ്റ്റേഷനുകൾ തന്നെ യാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ഈ പാതയുടെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് കിലോമീറ്ററിന് 85 – 90 കോടി രൂപയാണ്. സിൽവർ ലൈനിന്റെ നിർമ്മാണ ചെലവായി കെ. റെയിലിന്റെ വക്താക്കൾ പറയുന്നത് കിലോമീറ്ററിന് 121 കോടി രൂപയും നീതി ആയോഗ് പറയുന്നത് 238 കോടി രൂപയുമാണ്. ഒരു സാധാരണ ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈനിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് കിലോമീറ്ററിന് 20– 25 കോടി രൂപയാണ്. മുംബൈ– അഹമ്മദാബാദ് ലൈനിന്റേത് കിലോ മീറ്ററിന് 250 കോടി രൂപയാണ്. സിൽവർ ലൈൻ വളരെ ശാക്തീകരിച്ച രീതി യിലാണ് പണിയുന്നത്. അതിനാൽ കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ഇതിലൂടെ ഓടിക്കാൻ കഴിയും. എന്നാൽ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലുള്ള ഒറ്റപ്പെട്ട പാത ആയതിനാൽ ഇതിന്റെ ശേഷി പൂർണമായി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്.

കൊങ്കൺ റെയിൽ കൂടി പണിതതോടെ കേരളത്തിൽ നിന്ന് ഒട്ടേറെ ദീർഘദൂര സൂപ്പർ എക്സ്പ്രസ്സ് വണ്ടികൾ വടക്കോട്ട് ഓടുന്നുണ്ട്. അവയെല്ലാം തന്നെ ബ്രോഡ് ഗേജിലാണ്. റെയിൽ രംഗത്ത് പുതിയൊരു പദ്ധതി വരുമ്പോൾ അത് സ്വാഭാവികമായിത്തന്നെ നിലവിലുള്ള സംവിധാനത്തിന് പൂരകവും സഹായമാകുന്നതാണ്

നല്ലത്. അതുകൊണ്ടായിരിക്കാം സിൽവർ ലൈനിന്റെ 2019 ലെ ആദ്യ സാധ്യതാ പഠനം (Preliminary Feasibility Study) പദ്ധതിയെ ബ്രോഡ് ഗേജിൽ തന്നെ നിർദ്ദേശിച്ചത്. എന്നാൽ 2020 ൽ കാര്യമായ പഠനങ്ങളൊന്നും നടത്താതെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലേക്ക് മാറുകയായിരുന്നത്രേ. ഇത് പുതിയ മുംബൈ– അഹമ്മദാബാദ് റൂട്ടിലും സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടത്രേ. പ്രസ്തുത ലൈൻ ബ്രോഡ്ഗേജിലായിരുന്നെങ്കിൽ ഉണ്ടാകാമായിരുന്ന നേട്ടം അഹമ്മദാബാദ് ഐ.ഐ.എം ഒരു പഠനത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കേരളത്തിൽ ലൈനിലുള്ള വളവ്, തിരിവ്, കയറ്റം എന്നിവ ഒഴിവാക്കി നിലവിലുള്ള ലൈനിന് കഴിയാവുന്നത്ര സമാന്തരമായി പുതിയ അർധ അതിവേഗ ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈനുകൾ പണിതാൽ ഇപ്പോഴുള്ള പല സൂപ്പർഫാസ്റ്റ് വണ്ടികൾക്കും ഇതിലൂടെ ഓടാൻ കഴിയും. അതുവഴി കേരളത്തിലെ അന്തർജില്ലാ– സംസ്ഥാന ട്രെയിൻ യാത്രക്കാർക്കെല്ലാം വേഗത കൂടിയ വണ്ടികളുടെ സൗകര്യം പ്രയോജനപ്പെടുത്താനും കഴിയും. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ കഴിയാവുന്നത്ര നിലവിലുള്ള ലൈനിനോട് ചേർന്നുതന്നെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതാണ് നല്ലത്.

ഇപ്പോഴത്തെ റെയിലിനടുത്തുള്ള ഭൂമിയിൽ നല്ലൊരുഭാഗം റെയിൽവേയുടെ സ്വത്താണെന്നാണ് കരുതുന്നത്. എന്തായാലും നേരത്തെ തന്നെ റെയിൽവേ ബജറ്റിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരുന്നതിനാൽ എറണാകുളം – ഷൊർണൂർ മൂന്നാമത്തെ ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈനിന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഇപ്പോൾ 1500 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. തിരൂരിൽ നിന്ന് കാസറഗോഡ് വരെ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈനിനടുത്തുകൂടെ തന്നെയാണ് സിൽവർ ലൈൻ പോകുന്നതെന്ന് കെ റെയിൽ അധികൃതരും പറയുന്നു. ബാക്കി ഭാഗം കൂടി ഈ രീതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി മൂന്ന്, നാല് ലൈനുകൾ ബ്രോഡ്ഗേജിൽ തന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് മംഗലാപുരത്തേക്ക് നീട്ടി നിർമിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള ജനകീയ സമ്മർദ്ദം ഉണ്ടാവുകയാണ് വേണ്ടത്. കെ റെയിൽ ഇതിനായി മുൻകൈ എടുക്കണം, സാമ്പത്തിക സഹായം അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ നൽകാനും തയ്യാറാകണം. ഈ രീതിയിൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയോട് പൂരകമായി നിന്ന് പ്രവർത്തിക്കാനും നാടിനേയും ജനങ്ങളേയും സഹായിക്കാനുമാണ് കെ. റെയിൽ കമ്പനി തയ്യാറാകേണ്ടത്.

നേരത്തെ പറഞ്ഞ ഗതിമാൻ, വന്ദേഭാരത് എന്നീ അർധ

അതിവേഗ വണ്ടികൾ ഇന്റഗ്രൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി (ICF) ചെന്നൈ, റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി (RCF) കപൂർത്തല, മോഡേൺ കോച്ച് ഫാക്ടറി (MCF) റായ്ബറേലി എന്നീ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലാണ് നിർമ്മിച്ചത്. ഇവ മണിക്കൂറിൽ 160– 200 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ ഓടാൻ ശേഷിയുള്ളവയാണ്. മാത്രമല്ല ഈ കമ്പനികളിൽ ഇത്തരം വണ്ടികളുടെ നിർമ്മാണം ഇപ്പോഴും നടക്കുന്നുമുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഒരു കോച്ച ഫാക്ടറിക്കായുള്ള സമ്മർദ്ദവും ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്.

കെ. റെയിൽ അധികാരികളിൽ നിന്ന് അറിഞ്ഞിടത്തോളം സിൽവർലൈനിന്റെ കോച്ചുകൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്യേണ്ടിവരും. നീതിആയോഗും ഇക്കാര്യം സൂചിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. റെയിലിന്റെ നിർമ്മാണ ചുമതല ചിലപ്പോൾ സ്വകാര്യകമ്പനികൾക്ക് ആയിരിക്കും. അതേ സമയം നമ്മുടെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഇതിനുള്ള ശേഷിയും സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനവും തെളിയിച്ച കമ്പനികൾ ആണുതാനും. കേന്ദ്ര സർക്കാറിന്റെ പ്രശ്നം രാഷ്ട്രീയമാണെങ്കിൽ രാഷ്ട്രീയമായി തന്നെ നേരിടേണ്ടതുണ്ട്.

സിൽവർ ലൈനിലെ പുതിയ സ്റ്റേഷനുകൾക്കടുത്ത് ടൗൺഷിപ്പുകൾ ഉയർന്നു വരും എന്ന് പറയുമ്പോൾ ലക്ഷ്യമിടുന്നത് കേരളത്തിലെ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് വികസനമാവാം, അല്ലാതെ ഗതാഗത വികസനമല്ല. ടൗൺഷിപ്പ് ഉണ്ടായി വരുമെന്ന് വാദത്തിനായി സമ്മതിച്ചാൽ തന്നെ അതിന് 25 – 30 വർഷത്തെ സമയമെങ്കിലും വേണ്ടിവന്നേക്കും. അപ്പോഴത്തെ 'വേഗത' എന്താകുമെന്ന് ഇപ്പോഴത്തെ മാഗ്ലേവ് വേഗതയിൽ ഊഹിക്കാൻ പോലും കഴിയില്ലല്ലോ.

നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ ഉണ്ടാകുമെന്ന് കെ. റെയിൽ അധികാരികൾ പറയുന്ന അര ലക്ഷം പേരുടെ തൊഴിൽ മണ്ണ് വെട്ടാനും കുഴിക്കാനും ചുമട് എടുക്കാനുമായി (യന്ത്രങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചാലും) തികച്ചും താൽക്കാലികമായിരിക്കും. മിക്കവരും അതിഥി തൊഴിലാളികളുമായിരിക്കും. പിന്നീട് സ്ഥിരമായി പതിനായിരം പേർക്ക് ഏത് രീതിയിൽ ആയിരിക്കും തൊഴിൽ ? ഒരു സ്റ്റേഷനിൽ 30 പേർ വീതവും (11 സ്റ്റേഷൻ) ഒരു വണ്ടിയിൽ (18– 20 വണ്ടികൾ) 25 പേർ വീതവും ഓഫീസിൽ 20 പേർ വീതവും എട്ടുമണിക്കൂർ വരുന്ന മൂന്ന് ഷിഫ്റ്റിൽ പണി ചെയ്താൽ പോലും പരമാവധി 3000 പേരിൽ കൂടുതൽ വരാൻ സാധ്യതയില്ല. തൊഴിൽ സംബന്ധിച്ച കെ. റെയിൽ കണക്കുകൾ തൊഴിലില്ലാത്ത യുവാക്കൾക്കിടയിൽ ഏറെ തെറ്റിദ്ധാരണകൾ പരത്തുന്നുണ്ട്.

യാത്രക്കാരും യാത്രാച്ചെലവും

സിൽവർ ലൈനിന്റെ EIA അനുസരിച്ച് 2025 – 26 വർഷത്തിൽ പ്രതിദിനം 79,934 യാത്രക്കാർ ഉണ്ടാകുമെന്നു പറയുന്നു. ഇത് ക്രമത്തിൽ വർധിച്ച് 1.58 ലക്ഷം വരെ ആകും. ഒരു ട്രിപ്പിൽ 675 പേർ വീതമുള്ള 74 ട്രിപ്പുകളാണ് ഉണ്ടാവുക. അതനുസരിച്ച് പ്രതിദിനം പരമാവധി 60,000 പേരാണ് യാത്ര ചെയ്യുക, അതും എല്ലാ സീറ്റിലും യാത്രക്കാർ ഉണ്ടെങ്കിൽ മാത്രം. ഇടയ്ക്ക് വെച്ച് കയറുന്ന യാത്രക്കാരെ കൂടി ചേർത്താണ് 79,934 എന്ന് കണക്കാക്കുന്നത്. അതനുസരിച്ച് ടിക്കറ്റ് വരുമാനം വർദ്ധിക്കാനിടയില്ല. സംസ്ഥാനത്തിനകത്തെ തീവണ്ടി യാത്രക്കാരെല്ലാം നിലവിലുള്ള ട്രെയിനുകൾ ഒഴിവാക്കിയാൽ പോലും എൺപതിനായിരം യാത്രക്കാർ പ്രതിദിനം ഉണ്ടാകുമോ എന്ന് പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. ഇതിനെക്കുറിച്ച് കെ റെയിലുകാർ ഉയർത്തിക്കാട്ടുന്ന സർവ്വേ ഫലങ്ങൾ പുനഃപരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്.

പട്ടിക 5. യാത്രക്കാരുടെ നിർണയം– താരതമ്യം

വർഷം	മുംബൈ– അഹമ്മദാബാദ് (HSR)		സിൽവർ ലൈൻ (SHSR)	
	ജനസംഖ്യ	പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന യാത്രക്കാർ	ജനസംഖ്യ	പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന യാത്രക്കാർ
2011 ലെ സെൻസസ്	2.5 കോടി	–	34 ലക്ഷം	–
2021 പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്	3 കോടി	–	40 ലക്ഷം	–
2023 ലെ യാത്രക്കാർ	–	40,000	–	79,900

(സ്രോതസ്: മുംബൈ– അഹമ്മദാബാദ് FSR, സിൽവർ ലൈൻ EIA)

മുംബൈ– അഹമ്മദാബാദ് ബുള്ളറ്റ് പാത 2023 ൽ കമ്മീഷൻ ചെയ്യുമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരുന്നത്. ഇത് രണ്ട് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ

രണ്ട് പ്രധാന വ്യവസായ കേന്ദ്രങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാതയാണ്. 508 കി.മീ. നീളമുള്ള ഈ പാതയിലും 11 സ്റ്റേഷനുകളാണുള്ളത്. അതിന്റെ സാധ്യതാ പഠനം ഇന്റർനെറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്. അവർ കെ റെയിൽ പറയുന്ന പോലെ സാധ്യതാ പഠനത്തിന് ബൗദ്ധിക സ്വത്തവകാശ നിയമം (IPR) ബാധകമാക്കിയിട്ടില്ല. കെ റെയിൽ, ഡി.പി.ആറിന് പേറ്റന്റ് നിയമം ബാധകമാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. മുംബൈ– അഹമ്മദാബാദ് റൂട്ടിൽ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കണക്കാക്കിയത് പട്ടിക അഞ്ചിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു. മഹാരാഷ്ട്രയിലെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പോലും ഇതുവരെ പൂർത്തിയായിട്ടില്ല എന്നതും പദ്ധതി പൂർത്തീകരണം 2028 ലേക്ക് മാറ്റി എന്നതും മറ്റൊരു കാര്യം. മഹാരാഷ്ട്രയിലെ ആദിവാസി മേഖലയിലെ കർഷക തൊഴിലാളികളും അവരുടെ സംഘടനകളും ഈ പാതയ്ക്കെതിരെ സമരത്തിലാണ്.

2.5– 3 കോടി ജനങ്ങൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് താമസിക്കുന്ന മുംബൈ– അഹമ്മദാബാദ് റൂട്ടിൽ നിന്ന് പ്രതിദിനം 35,000– 40,000 യാത്രക്കാരെ ആണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ 40 ലക്ഷം പേർ ചിന്നിച്ചിതറി താമസിക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് കൂടെയാണ് സിൽവർ ലൈൻ പോകുന്നത്. എന്നാൽ ഈ റൂട്ടിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന യാത്രക്കാർ പ്രതിദിനം എൺപതിനായിരവും!. സിൽവർ ലൈനിന്റെ ആദ്യ സാധ്യതാ പഠനത്തിൽ ഇത് 37750 ആയിരുന്നുവത്രേ. ഇതേ സ്ഥിതി തന്നെയാണ് കൊച്ചിൻ മെട്രോയിലും സംഭവിച്ചതെന്നറിയുന്നു. ബോംബെയിലെതിനേക്കാൾ (12.5 കോടിയിലധികം) കുറഞ്ഞ ജനസംഖ്യയുള്ള (നാലു ലക്ഷത്തിൽ താഴെ) കൊച്ചിയിൽ, മെട്രോ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം മുംബൈ മെട്രോയിലേതിനേക്കാൾ കൂടുതലായിരിക്കും എന്നായിരുന്നു കണക്കാക്കിയത്. ഇത്രയും യാത്രക്കാർ ഇല്ലാതിരുന്നതിനാൽ ഓടിത്തുടങ്ങിയ 2017– 18 ൽ 167 കോടി രൂപ നഷ്ടമുണ്ടായി. 2018– 19 ൽ നഷ്ടം 281 കോടിയായി. 2019– 20 ൽ ഇത് 310 കോടി ആണെന്ന് കമ്പനി കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ കോവിഡ് ആയതിനാൽ സർവീസ് നടത്തുന്നില്ലെങ്കിലും സർവീസ് നിർത്തി വെക്കേണ്ട സ്ഥിതിയിലാണെന്നും പറയുന്നു. കാരണം പ്രതിദിന നഷ്ടം 85 ലക്ഷം രൂപയാണത്രേ. റെയിൽവേ പദ്ധതി പോലുള്ള ഒരു വലിയ നിക്ഷേപത്തിൽ നിന്ന് ആദ്യ വർഷങ്ങളിൽ തന്നെ മുടക്കുമുതലും ലാഭവും തിരിച്ചുകിട്ടുമെന്ന നിലയിലല്ല ഇവിടെ കാര്യങ്ങൾ കാണുന്നത്. എന്നാൽ കൃത്യതയില്ലാത്ത

കണക്കു കൂട്ടലുകൾ വരുത്തി വെക്കുന്ന നഷ്ടത്തെക്കുറിച്ചാണ് സൂചിപ്പിച്ചത്.

യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം പോലെതന്നെ സിൽവർ ലൈനിന്റെ ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജും ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. സിൽവർ ലൈൻ ചാർജിന് നിലവിലുള്ള ഇതര ചാർജ്ജുകളുമായുള്ള വ്യത്യാസം പട്ടിക 6 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു. അതനുസരിച്ച് ഫസ്റ്റ് ക്ലാസ് ഏസി ടിക്കറ്റിനേക്കാൾ 28 ശതമാനം കുറവും സെക്കൻഡ് ക്ലാസ് ഏസിയേക്കാൾ 20% കൂടുതലുമാണ്. ജനശതാബ്ദിയേക്കാൾ 83 ശതമാനം കൂടുതലാണ് ചാർജ്. യാത്രക്കാർക്ക് സീസൺ ടിക്കറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഉണ്ടാകാനും സാധ്യതയില്ല. സ്വന്തം കാറിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവരെയാണ് തങ്ങൾ ലക്ഷ്യമിടുന്നതെന്ന് കെ റെയിൽ അധികാരികൾ പലപ്പോഴും പറയാറുണ്ട്. ഒരിക്കലും ബസ് യാത്രക്കാരേയോ നിലവിലെ തീവണ്ടി യാത്രക്കാരേയോ അല്ല എന്നർഥം. സ്വന്തം കാറിൽ യാത്രചെയ്യുന്ന എത്രപേർ അത് ഉപേക്ഷിച്ച് സിൽവർ ലൈനിൽ യാത്ര ചെയ്യേക്കും ? കേരളത്തിലെ ആവാസവ്യവസ്ഥ ഗ്രാഗര രൂപത്തിൽ ആണെന്നതു കൂടി കണക്കിലെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. സിൽവർ ലൈൻ പ്രധാന ടൗണുകൾ പലതും സ്പർശിക്കാതെ പോകുമ്പോൾ സ്വകാര്യ വാഹന ഉപയോഗം വർധിക്കാനാണ് സാധ്യത. ഇതെല്ലാം കാണിക്കുന്നത് പുതിയ ലൈനിലെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണവും ടിക്കറ്റു വഴിയുള്ള വരവും കെ റെയിൽ അധികാരികൾ പ്രചരിപ്പിക്കുന്നയത്ര വരാനുള്ള സാധ്യത കുറവാണ് എന്നാണ്.

പട്ടിക 6. യാത്രക്കൂലിയിലെ വ്യത്യാസം

ക്ലാസ്	രൂപ /കി.മീ.
ഫസ്റ്റ് ഏ.സി	3.84
സെക്കന്റ് ഏ.സി	2.29
തേർഡ് ഏ.സി	1.54
ജനശതാബ്ദി	1.50
ഗരീബ് രഥ്	0.96
സ്ലീപ്പർ ക്ലാസ്	0.62
സിൽവർ ലൈൻ	2.75

(സ്രോതസ്: റെയിൽവേ രേഖകൾ, സിൽവർ ലൈൻ EIA)

ഏതു ഗേജിനാവണം മുൻഗണന

ഇന്ത്യയിൽ നിലവിൽ അർധ അതിവേഗ റെയിൽ ഇല്ലാത്തതിനാൽ, വിദേശരാജ്യങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് ഇവിടെയും ഉപയോഗിക്കുകയാണെന്നാണ് EIA യിൽ പറയുന്നത്. (As Indian Railway is yet to evolve standards for Semi High-Speed Rail Lines, based on standards prevalent on the major railway systems outside India, Standard Gauge has been adopted – EIA ഖണ്ഡിക 2.9). ഇവിടെ ബ്രോഡ്ഗേജിൽ അർദ്ധ അതിവേഗ വണ്ടികൾ വിദേശത്തും സ്വദേശത്തും ഓടുന്ന കാര്യം കെ. റെയിൽ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല എന്നർഥം. വിദേശത്ത് ഉപയോഗിക്കുന്നു എന്നത് മാത്രമാണ് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിന്റെ പ്രത്യേകത.

നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇന്ത്യയിൽ ന്യൂഡൽഹി – വാരണാസി, ന്യൂഡൽഹി – ശ്രീമാതാ വൈഷ്ണോവോദേവി ഖത്ര, ന്യൂഡൽഹി – ഝാൻസി എന്നീ മൂന്ന് റൂട്ടുകളിൽ ഓടുന്ന വന്ദേഭാരത്, ഗതിമാൻ എക്സ്പ്രസ്സുകൾ അർധ അതിവേഗ വണ്ടികളാണ്. ആ വണ്ടികളുടെ വേഗതയ്ക്കനുസരിച്ച് നിലവിലുള്ള ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈൻ ശാക്തീകരിച്ചാണ് അവ ഓടുന്നത്. അതേപോലെ ഇപ്പോൾ അനുമതി നൽകിയിരിക്കുന്ന പൂനെ – നാസിക് ലൈൻ അർധ അതിവേഗ ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈൻ ആണ്.

സിൽവർ ലൈൻ നിർമിക്കുന്നത് ശാക്തീകരിച്ച ബ്രോഡ്ഗേജിലായാൽ കേരളത്തിലൂടെ ഇപ്പോൾ ഓടുന്ന രാജധാനി, ഗരീബിരഥ്, മറ്റ് സൂപ്പർഫാസ്റ്റുകൾ എന്നിവ വേഗത വർധിപ്പിച്ചും മറ്റു പുതിയ വണ്ടികളും ഇതിലൂടെ ഓടിക്കാവുന്നതാണ്. മാത്രമല്ല ബ്രോഡ് ഗേജിലുള്ള അർധ അതിവേഗ ലൈനുകൾക്ക് കിലോമീറ്ററിന് 85– 90 കോടി രൂപയാണ് നിർമ്മാണച്ചെലവ്. (നാസിക്– പൂനെ ലൈൻ).

ഇതോടൊപ്പം കൂട്ടിവായിക്കേണ്ട മറ്റൊരു കാര്യം 2025 ഓടെ ഇന്ത്യയിലെ റെയിലുകളുടെയെല്ലാം അറ്റകുറ്റപ്പണി പൂർത്തിയാക്കാനും വേഗത വർധിപ്പിക്കും വിധം ശാക്തീകരിക്കാനുമുള്ള പ്രത്യേക പദ്ധതി ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ഇതിനകം തന്നെ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നതാണ്. മിഷൻ റഫ്താർ (Mission Raftaar) എന്നാണ് ഈ പ്രത്യേക പദ്ധതിയുടെ പേര്. അതിലേക്ക് കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയെ ചേർത്ത് പിടിക്കാനായി കെ റെയിലും സംസ്ഥാന സർക്കാരും പ്രത്യേക ശ്രദ്ധിക്കണം.

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്കുള്ള പ്രധാന വരുമാന സ്രോതസ്സ് വായ്പയാണ്; അതിൽ തന്നെ വിദേശ വായ്പയാണ്. ഇപ്പോൾ വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ പൊതുവേ പലിശ വളരെ കുറവാണ്. അതിന്റെ കാരണം ആഗോള സാമ്പത്തിക മാന്ദ്യമാണ്. 2008 മുതൽ ലോക രാജ്യങ്ങൾ പലതും മാന്ദ്യത്തിന്റെ പിടിയിലാണ്. അതിനാൽ വായ്പ വാങ്ങൽ പൊതുവിൽ കുറവായതിനാൽ കുറഞ്ഞ പലിശയ്ക്ക് മൂലധന വായ്പ നൽകാൻ അവിടുത്തെ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ തയ്യാറാണ്, പ്രത്യേകിച്ചും ജപ്പാൻ. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ സഹായികളിൽ പ്രധാനി ജപ്പാൻ ഇന്റർനാഷണൽ കോ–ഓപ്പറേറ്റീവ് ഏജൻസി (JICA) ആണ്. ഇത്തരം പലിശ കുറഞ്ഞ വായ്പകൾ ആകർഷകമായി തോന്നാം. കടം വാങ്ങി വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിലും അപാകതയില്ല. എന്നാൽ വായ്പാ ഏജൻസികൾ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന കരാറുകാർ, കൺസൾട്ടൻസികൾ, ഇറക്കുമതി നിബന്ധനകൾ, പ്രവൃത്തികളുടെ സ്റ്റാൻഡേർഡ് നിർണയം എന്നിവയൊക്കെ പാലിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അവയൊക്കെ വായ്പ ദാതാക്കളുടെ താൽപര്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ചായാൽ വായ്പയ്ക്കുള്ള പലിശയേക്കാൾ കൂടിയ തിരിച്ചടവായിരിക്കും ഫലം. മാത്രമല്ല ജപ്പാൻ കറൻസിയായ 'യെൻ'ന്റെ വിലയിൽ രൂപയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുണ്ടാകുന്ന വർധനവും പരിഗണിക്കണം.

ഇതുസംബന്ധിച്ച് നിതിആയോഗിന്റെ ഒരു നിരീക്ഷണം ഇവിടെ പ്രസക്തമാണെന്ന് തോന്നുന്നു. അതിപ്രകാരമാണ്. "ഇതിനകം നടത്തിയ അഭിപ്രായങ്ങളോടൊപ്പം മറ്റൊരു കാര്യം കൂടി സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് JICA യിൽ നിന്നുള്ള ഫണ്ടിങ് നിബന്ധനയോടു കൂടി ഉള്ളതാണെന്നാണ്. അത് ജപ്പാനിൽ നിന്ന് സാധനങ്ങൾ വാങ്ങാൻ നിബന്ധനകൾ വെക്കുന്നുണ്ട്". (In addition to remarks already made, it should be clearly noted that JICA funding is a tied loan which imposes a condition of procurement from Japan).

നീതി ആയോഗിന്റെ നിരീക്ഷണങ്ങൾ

(സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയെപ്പറ്റി വിവരാവകാശ നിയമ പ്രകാരം വന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് കേരള സർക്കാറിൽ നിന്നും നീതി ആയോഗ് വിശദീകരണങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെട്ടു. കേരള സർക്കാർ നൽകിയ വിശദീകരണത്തോട് 2020 നവംബർ 3ന് നീതി ആയോഗ് നടത്തിയ നിരീക്ഷണത്തിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടവ).

1. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ട്രാക്കുകൾ ബ്രോഡ്ഗേജിലാണ്. എന്നാൽ സിൽവർ ലൈൻ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലാണ്. സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിന് ബ്രോഡ്ഗേജിനേക്കാൾ വീതി കുറവായതിനാൽ ട്രെയിൻ ഓടുമ്പോൾ സമ്മർദ്ദം കൂടുതലായിരിക്കും. അതുകൊണ്ട് കെ. റെയിൽ ഇപ്പോൾ സമർപ്പിച്ച മാതൃക പുനഃപരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. (പേജ് 3)
2. സിൽവർ ലൈൻ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിലുള്ള ഒരു ഒറ്റപ്പെട്ട പാത ആയതിനാൽ ഇതിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് കടത്തിന് ഡിമാന്റ് കുറവായിരിക്കും. (പേജ് 3)
3. രാജ്യത്ത് ചരക്ക കടത്തിനെങ്കിലും ഒരു ഏകീകൃത ഗേജ് സംവിധാനം (uni-gauge system) ഉണ്ടാകണമെന്ന ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ നയത്തിന് വിരുദ്ധമാണ് കെ. റെയിൽ നിർദ്ദേശം. (പേജ് 4)
4. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള ചെലവ് ഡി.പി.ആറിൽ വളരെ കുറച്ച് കാണിക്കുന്നതായാണ് വിശദാംശങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത്. (പേജ് 10)
5. സിൽവർ ലൈനിന്റെ 33 ശതമാനവും കടന്നു പോകുന്നത് നഗരപ്രദേശങ്ങളിലൂടെ ആയതിനാൽ സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ എൺപത് ശതമാനവും പതിനെട്ട് മാസം കൊണ്ട് പൂർത്തിയാകുമെന്നത് വിശ്വസനീയമല്ല. (പേജ് 10)
6. സിൽവർ ലൈൻ ഒറ്റപ്പെട്ട പാത ആയതിനാൽ ഇപ്പോൾ തന്നെ സാമ്പത്തിക പ്രയാസം അനുഭവിക്കുന്ന ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ നിന്നും കാര്യമായ മുടക്ക മുതൽ ലഭിക്കു മെന്നു തോന്നുന്നില്ല. അങ്ങനെ വന്നാൽ അത് മൊത്തം പദ്ധതിയുടെ നിർവഹണത്തിന് പ്രതികൂലമായേക്കും. (പേജ് 11)
7. എംബാങ്ക്മെന്റിൻ ഉയരം കുറവാണെങ്കിൽ ഭാരം കയറ്റിയ ഉയരമുള്ള വാഹനങ്ങൾക്ക് അടിപ്പാതയിലൂടെ കടന്നു പോകാൻ കഴിയില്ല. അപ്പോൾ അടിപ്പാത ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ കുഴിക്കേണ്ടി വന്നാൽ അത് വലിയ തോതിൽ വെള്ളക്കെട്ടിന് ഇടയാക്കും. (പേജ് 13). (ഇ.ഐ.എയിൽ പറയുന്നതനുസരിച്ച് എംബാങ്ക്മെന്റുകൾക്ക് എട്ടു മീറ്റർ വരെ ഉയരമുണ്ടാകും).
8. സിൽവർ ലൈൻ ഇന്ത്യയിലെ മറ്റു റെയിൽവേ ലൈനുക

ളുമായി ബന്ധമില്ലാത്ത പദ്ധതി ആയതിനാൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേക്ക് ഉത്തരവാദിത്വങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതില്ല. അതിനാൽ ഖണ്ഡിക 9.9 ൽ പറഞ്ഞതു പോലെ നഷ്ടമുണ്ടായാൽ ഓഹരി ഉടമസ്ഥതയുടെ പേരിൽ അതിൽ ഒരു ഭാഗം വഹിക്കാൻ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേക്ക് ബാധ്യതയില്ല. (പേജ് 14)

9. വായ്പ അത് ഉഭയ കക്ഷിയായാലും ബഹു കക്ഷിയായാലും തിരിച്ചടവിനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം ബന്ധപ്പെട്ട എസ്.പി.വി / സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ആയിരിക്കും. (പേജ് 15)
10. ഇതിനകം നടത്തിയ അഭിപ്രായങ്ങളോടൊപ്പം മറ്റൊരു കാര്യം കൂടി സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് JICA മുഖേനെയുള്ള വായ്പ നിബന്ധനകളോടെ ഉള്ളവയാണെന്നതാണ്. അതു പ്രകാരം ജപ്പാനിൽ നിന്ന് സാധനങ്ങൾ വാങ്ങണമെന്ന നിബന്ധനയുണ്ട്. നേരത്തെ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ മറ്റൊട്ടേറെ പോരായ്മകൾക്കൊപ്പം എടുത്തു പറയാനുള്ള കാര്യം പദ്ധതിച്ചെലവ് വളരെ കുറച്ചു കാണിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നതാണ്. അതിനാൽ യഥാർഥ ചെലവ് ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിച്ചതിനേക്കാൾ കൂടുമെന്നത് വ്യക്തമാണ്. (പേജ് 15, 16)
11. വിശദാംശങ്ങൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഡി.പി.ആറിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന പല കാര്യങ്ങൾക്കും ഇനിയും ചെലവ് വർധിക്കാനിടയുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഡി.പി.ആർ തയ്യാറാക്കിയത് പല വിശദാംശങ്ങളും ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടല്ല. ഇത് അതിവേഗതയോ അർധ അതിവേഗതയോ സംബന്ധിച്ച ഒരു പ്രശ്നമല്ല. മറിച്ച് ഏത് തരം പ്രൊജക്ടായാലും അതിന്റെ ചെലവുകൾ കൃത്യമായി കണക്കാക്കുക എന്നതാണ് പ്രധാനം. (പേജ് 23)
12. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, പ്രൊജക്ട് ചെലവ് 1,26,081 കോടി രൂപയെങ്കിലും ആകും. കെ. റെയിൽ ഒരു കിലോമീറ്ററിനുള്ള നിർമാണച്ചെലവായി കണക്കാക്കിയ 121 കോടി രൂപ എന്നത് കിലോമീറ്ററിന് 238 കോടി രൂപയെങ്കിലും ആകും. (പേജ് 26)

ഇതിനു പുറമേ മറ്റൊരു പ്രധാന പ്രശ്നം കൂടി ഉയർന്നു വന്നിരിക്കുന്നു. വിദേശ വായ്പയുടെ ഗഡുക്കൾ തെറ്റാതിരിക്കാനും സിൽവർ ലൈൻ

പദ്ധതിക്ക് നഷ്ടം ഉണ്ടാവുകയാണെങ്കിൽ അതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം ഏറ്റെടുക്കാമെന്നുമുള്ള അനുമതി പത്രം നൽകാൻ കെ. റെയിലോ കേരള സർക്കാരോ തയ്യാറാകണമെന്ന് കേന്ദ്ര ധന മന്ത്രാലയം ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കയാണ്. നീതി ആയോഗ് പദ്ധതിച്ചെലവ് 1.26 ലക്ഷം കോടി രൂപയെങ്കിലും ആകുമെന്നും സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു. സിൽവർ ലൈൻ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കാത്ത, കേരളത്തിനകത്തു മാത്രമുള്ള പദ്ധതി ആയതിനാൽ ഉത്തരവാദിത്വം ഏറ്റെടുക്കാൻ തയ്യാറല്ലെന്നാണ് കേന്ദ്ര നിലപാടിന്റെ സന്ദേശം. അതായത് കെ റെയിലിന്റെ ഈ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര പിന്തുണ ഉണ്ടാകാനിടയില്ല.

കേന്ദ്രത്തിന്റെ പുതിയ നിലപാടിൽ വളരെ നിഷേധാത്മകമായ രാഷ്ട്രീയമുണ്ട്. അത് പ്രതിഷേധാർഹവുമാണ്. അതേ സമയം, കെ റെയിൽ അധികാരികൾ നടത്തുന്ന 'ലാഭ നഷ്ടങ്ങളിൽ തുല്യ ബാധ്യത' എന്ന പ്രചാരണം അടിസ്ഥാന രഹിതമാണെന്നും തിരിച്ചറിയണം. കേന്ദ്രം ബാധ്യത വഹിക്കാൻ തയ്യാറല്ലെന്ന് അറിയിച്ചതോടെ വിദേശ വായ്പയ്ക്കും സ്വാഭാവികമായി ചില പ്രയാസങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. വിദേശ വായ്പ വാങ്ങുന്നതും തിരികെ നൽകുന്നതും വിദേശ കറൻസിയിലാണ്. അത് റിസർവ് ബാങ്ക് മുഖേന കേന്ദ്രസർക്കാരാണ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. അങ്ങനെ വന്നാൽ ഈ പദ്ധതി കേരളത്തെ വലിയ കടക്കെണിയിൽ അകപ്പെടുത്തുമെന്ന വാദം സാധൂകരിക്കപ്പെടും.

സിൽവർ ലൈനിന്റെ EIA യിൽ കേരളത്തിലെ അതിവേഗ യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി മൂന്നു ബദലുകളെപ്പറ്റി പറയുന്നുണ്ട്. (1) നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈനിന്റെ നേട്ടങ്ങൾ (2) സിൽവർ ലൈൻ ഇല്ലാതെ ഇന്നത്തെ റെയിൽ സ്ഥിതി തുടരുന്നതിന്റെ പരിമിതികൾ (3) ബദലായി നിർമ്മിക്കാവുന്ന ഒരു എക്സ്പ്രസ് വേ എന്നിങ്ങനെ. എക്സ്പ്രസ് വേ നേരത്തെതന്നെ കേരളം വേണ്ടെന്നുവച്ച പദ്ധതിയാണ്. എന്നിട്ടും അത് വീണ്ടും ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ നേട്ടങ്ങൾ മാത്രം വിശദീകരിക്കുകയും നിലവിലുള്ള റെയിലിന്റെ പോരായ്മകൾ നിരത്തുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. മറിച്ച് സിൽവർ ലൈൻ ബ്രോഡ് ഗേജിൽ നിർമിച്ച് നിലവിലുള്ള പാതകളുമായി ഏകോപിപ്പിക്കുമ്പോഴത്തെ നേട്ടങ്ങൾ ഒരു ബദലായി EIA ൽ കാണുന്നില്ല.

രാജ്യത്തുള്ള ബ്രോഡ് ഗേജ് റെയിലിനെ പരിഗണിക്കാതെ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിനെ തന്നെ ഉറപ്പി

ക്കുകയാണ് EIA ചെയ്യുന്നത്. കെ റെയിൽ കമ്പനി ആകട്ടെ എന്തുകൊണ്ട് സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് മെച്ചപ്പെട്ടതാണെന്ന് എവിടെയും അവകാശപ്പെടുന്നുമില്ല. മറിച്ച് വിദേശരാജ്യങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതാണെന്നും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് കുറയ്ക്കാമെന്നും പറയുന്നു. ഇനി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ സംബന്ധിച്ച് ചില കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കാം.

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്ക് 18– 25 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്താൽ മതി എന്നാണ് കെ റെയിൽ അധികാരികൾ പറയുന്നത്. ഇത് വളരെ അപര്യാപ്തമാണെന്ന് വിദഗ്ധർ നിരീക്ഷിക്കുന്നു. മണിക്കൂറിൽ 200– 250 കിലോമീറ്റർ വേഗതയിൽ ഓടുന്ന വണ്ടിയുടെ ശബ്ദം, ഭൂമിയുടെ പ്രകമ്പനം, തൊട്ടടുത്ത് താമസിക്കുന്നവരുടെ സുരക്ഷ എന്നിവയൊക്കെ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ 40 മീറ്റർ എങ്കിലും വീതി വേണമെന്നാണ് വിദഗ്ധർ പറയുന്നത്. സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജിൽ ഓടുന്ന വണ്ടി ആയതിനാൽ എംബാങ്ക്മെന്റിന്റെ വീതിയെ പറ്റി കെ റെയിൽ പറയുന്നത് ശരിയല്ലെന്ന് നിതിആയോഗും നിരീക്ഷിക്കുന്നു. കെ റെയിലിന്റെത് ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ അളവ് കുറച്ചു കാണിക്കാനുള്ള വ്യഗ്രത യാണെന്ന വിമർശനവും ഉണ്ട്. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 185 ഹെ. റെയിൽവേ ഭൂമി അടക്കം 1383 ഹെ. ഭൂമിയാണ് ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. കട്ട് & കവർ വരുന്ന ഏതാണ്ട് 25 കി.മീ (4.6 ശതമാനം) പ്രദേശത്തു മാത്രമാണ് പരമാവധി 40 മീറ്ററിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുകയെന്ന് ഇ.ഐ.എ പറയുന്നു.

രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ കൂടി ഇതിനൊപ്പം ചേർത്തു വായിക്കണം. ഒന്ന്, സിൽവർ ലൈനിന്റെ ഇരു ഭാഗത്തുമുള്ള അര കി.മീ. വീതിയുള്ള ഭൂമിയിൽ പലതരം പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമെന്ന് EIA പറയുന്നു. "Based on a recognisance survey and review of previous studies, within 500 m on both sides of the SL will be affected".......... "large quantities of quarry materials will be required for the construction of project infrastructure ...... land selected for borrow and quarry area will change the land use pattern permanently" (EIA പേജ് 118, 119). പക്ഷേ അത്രയും സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ ജനവാസം നിയന്ത്രിക്കുമോ, പ്രവർത്തനങ്ങൾ അനുവദിക്കുമോ എന്നീ കാര്യങ്ങളിലൊന്നും കാര്യമായ വ്യക്തതയില്ല. രണ്ടാമത്തേത്, 292 കി.മീ. നീളത്തിൽ

ഭിത്തി കെട്ടി അതിന്മേൽ റെയിൽ പണിയുന്ന എംബാങ്ക്മെന്റ് ആണ്. സിൽവർ ലൈനിന്റെ 55 ശതമാനം ദൂരവും ഇത്തരത്തിലുള്ള എംബാങ്ക്മെന്റ് ആണ്. 20 ശതമാനത്തോളം കട്ടിംഗ് ആണ്. (മുംബൈ അഹമ്മദാബാദ് റൂട്ടിൽ എംബാങ്ക്മെന്റ് 3% ത്തിൽ താഴെയാണ്). അതിവേഗ തീവണ്ടികൾ സാധാരണ തൂണിന്മേൽ (Via duct) കൂടിയോ ഭൂമിക്കടിയിൽ കൂടിയോ ആയിരിക്കും ഓടുന്നത്. ഇതിനാണ് കൂടുതൽ സുരക്ഷ, പക്ഷേ ചെലവ് കൂടുതലായിരിക്കും. ഏറെ ജനസാന്ദ്രതയും ചിതറിയ ആവാസവ്യവസ്ഥയും 44 നദികളും ഒട്ടേറെ നീർച്ചാലുകളുമുള്ള കേരളത്തിൽ തെക്കു വടക്കു നീണ്ടു കിടക്കുന്ന ഒരു നിർമിതിയുടെ ഭൂരിഭാഗവും എംബാങ്ക്മെന്റ് ആകുന്നത് പരിസ്ഥിതിയിൽ എത്രമാത്രം ആഘാതങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കും എന്നതിനെപ്പറ്റി ഇനിയും പഠിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇത്രയും നീളത്തിൽ എംബാങ്ക്മെന്റ് കെട്ടാൻ വേണ്ട പ്രകൃതി വിഭവ ലഭ്യതയും ഒരു പ്രശ്നമായിരിക്കും. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി അർത്ഥവത്തായ ചർച്ച സാധ്യമാകുന്നത്, DPR ഉം സമഗ്ര EIA യും പൊതുമണ്ഡലത്തിൽ ലഭ്യമാകുമ്പോഴാണ്.

സമഗ്ര EIA ഇതുവരെ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതിനായി 2021 ജൂൺ അവസാനമാണ് ക്വട്ടേഷൻ വിളിച്ചിരിക്കുന്നത്. ചുരുക്കത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഏതാണ്ട് ഒരു വർഷത്തെ ബജറ്റ് തുകയ്ക്ക് തുല്യമായത്രയും ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതും ധാരാളം പാരിസ്ഥിതിക, സാങ്കേതിക, സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഉള്ളതുമായ ഒരു വൻ പദ്ധതിയെപ്പറ്റി ജനകീയ ചർച്ചയ്ക്കുള്ള ആവശ്യ ഉപാധികളായ DPR, സാധ്യതാ പഠനം, സമഗ്ര EIA എന്നിവയൊന്നും ഇപ്പോൾ ലഭ്യമല്ല, ചിലതൊന്നും ഉണ്ടായിട്ടേയില്ല. അതേ സമയം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനും എട്ടോളം പുതിയ സ്റ്റേഷനുകളുടെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കാനും സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഉത്തരവിറക്കിയിരിക്കുന്നു.

പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസനം

പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസനം എന്നത് നവലിബറൽ കാലത്ത് ഒരുതരം വ്യവസായം കൂടിയാണ്. ഇന്ന് പശ്ചാത്തല വികസനത്തിനായുള്ള ആവശ്യങ്ങൾ ഉയർത്തുന്നത് കമ്പനികളാണ്. നാട്ടിൽ അവയുടെ ഗുണഭോക്താക്കൾ ആകേണ്ട ജനങ്ങളല്ല. പ്രാദേശിക വികസന പദ്ധതികളിൽ പലപ്പോഴും ഇവ വരാറില്ല. നല്ല ഉദാഹരണം, ശബരിമല മാസ്റ്റർ പ്ലാനിൽ ശബരിപാത ഉണ്ടായിരുന്നില്ല എന്നതാണ്. ഇത്തരം വൻകിട പദ്ധതികൾ ഭാവി വികസനത്തിന് അനിവാര്യമാണെന്ന് പലപ്പോഴും കമ്പനികളാണ്

തീരുമാനിക്കുന്നത്. പിന്നീട് അധികാരികൾ അതിന്റെ വക്താക്കളായി മാറുകയാണ് പതിവ്. മിക്ക പദ്ധതികളും ഇപ്പോഴത്തെ പ്രശ്നങ്ങളെയും ആവശ്യങ്ങളെയും അല്ല അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. പകരം വരാനിരിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളുടെ പരിഹാരം എന്ന നിലയ്ക്കാണ്.

കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കാനും സിഗ്നലിന്റെ ആധുനികീകരണം പൂർത്തിയാക്കാനുമാണ് ഉപഭോക്താക്കളായ ജനങ്ങൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. എന്നാൽ അതുമായി യാതൊരു ബന്ധവുമില്ലാത്ത ആകാശ റെയിലാണ് കമ്പനികൾ സമ്മാനിക്കുന്നത്. ഇത്തരം പശ്ചാത്തല വികസനം എന്നത് പശ്ചാത്തല വികസനത്തിന് വേണ്ടി മാത്രമുള്ളതാണെന്നാണ് അനുഭവം. അവയ്ക്ക് നാട്ടിലെ മറ്റു വികസന ആവശ്യങ്ങളുമായി മുൻ പിൻ ബന്ധങ്ങൾ (Backward, forward linkages) ഇല്ലെന്നു തന്നെ പറയാം. BOT, PPP, BOOT, SEZ, EPZ എന്നിങ്ങനെയുള്ള പശ്ചാത്തല വികസന നിർവഹണ സംവിധാനങ്ങൾക്ക് സാർവത്രിക അംഗീകാരം കൈവന്നതോടെ ഭൂമിഏറ്റെടുക്കൽ മാത്രം സർക്കാരിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വമാവുകയും ബാക്കിയെല്ലാം കമ്പനികൾ നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് പതിവായിരിക്കയാണ്. ഈ പ്രക്രിയ ഇനിയും ലളിതമാക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര സർക്കാറിന്റെ പുതിയ ഇ.ഐ.എ ഭേദഗതി നിയമം, തൊഴിൽ കോഡ് എന്നിവയെല്ലാം അതാണല്ലോ കാണിക്കുന്നത്.

പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത് പലപ്പോഴും കൺസൾട്ടൻസി, കരാറുകാർ, സ്പോൺസർമാർ എന്നിവരുടെ താൽപര്യാനുസരണമാണ്. അതായത് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്ന കമ്പനിക്ക് റോഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ അടക്കമുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രശ്നങ്ങളൊന്നും അജണ്ടയല്ല. സിൽവർ ലൈൻ നിർമാണത്തിന്റെ കരാർ കമ്പനിക്ക് അതിൽ നിന്നുള്ള ലാഭമല്ലാതെ കേരളത്തിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നത്തിന്റെ പരിഹാരം അജണ്ടയേയല്ല. ഇത്തരം കമ്പനികളൊക്കെ കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വാർഷിക വരുമാനത്തേക്കാൾ വിറ്റുവരവുള്ള കുത്തകകൾ ആണ്. പലപ്പോഴും ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന പശ്ചാത്തല വികസന സംവിധാനങ്ങളിൽ നിന്ന് യൂസർ ഫീസോ ടോളോ പിരിച്ചു കൊണ്ട് അധിക ലാഭം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള അവസരവും ലഭിക്കാറുണ്ട്. പരിണിതഫലമാകട്ടെ ഇതുവരെ ജനങ്ങൾ സൗജന്യമായി ഉപയോഗിച്ചു വന്ന ഒരു സാമൂഹ്യ (പൊതു) സംവിധാനം അതും സർക്കാരിന്റെ കടമയോ ഉത്തരവാദിത്വമോ

ആയ ഒരു സേവന സംവിധാനം ഒരു കമ്പനിയുടെ (പലപ്പോഴും ഒരു വിദേശ കമ്പനിയുടെ) നിയന്ത്രണത്തിലേക്ക് വരികയാണ്. അതുവരെ സൗജന്യമായി ഉപയോഗിച്ച വന്ന ഒരു അവശ്യ സേവനം ജനങ്ങൾക്ക് പണം കൊടുത്ത് ഉപയോഗിക്കേണ്ടിയും വരുന്നു. ഇവിടെ കാര്യങ്ങൾ കൃത്യമായി തന്നെ മുകളിൽനിന്ന് അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ഒരു നവലിബറൽ അജണ്ടയായി മാറുകയാണ്. ഇതിന്റെയെല്ലാം പിന്നിൽ കളിക്കുന്നത് ധന മൂലധനമാണ്. ഇന്ത്യാ സർക്കാർ ആകട്ടെ ധന മൂലധനത്തെ പ്രീണിപ്പിക്കുന്ന നയവുമായി ശക്തമായി തന്നെ മുന്നോട്ട് പോവുകയാണ്.

സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കപ്പെടുന്ന ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ

നവലിബറൽ നയങ്ങളുടെ ഭാഗമായി ഘട്ടംഘട്ടമായി സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കപ്പെടുന്ന രംഗമാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ. ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ എസ്റ്റാബ്ലിഷ്മെന്റുകളിൽ ഒന്നായ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ വലുപ്പത്തിൽ ലോകത്തിൽ നാലാം സ്ഥാനത്താണ്. ഒരു ദിവസം 21000 തീവണ്ടികൾ ആണ് ഓടുന്നത്. ഇതിൽ 13000 യാത്ര വണ്ടികളും 8000 ചരക്ക് വണ്ടികളും ആണ്. 67000 കി.മീ. പരന്നുകിടക്കുന്ന ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിലൂടെ ഒരുദിവസം 2.3 കോടി ജനങ്ങൾ യാത്ര ചെയ്യുന്നു. ഒപ്പം 30 ലക്ഷം ടൺ ചരക്ക് പലയിടങ്ങളിലായി എത്തിക്കുന്നു. ഇവ വർഷത്തിൽ യഥാക്രമം 800 കോടി യാത്രക്കാരും 110 കോടി ടൺ ചരക്കും വരുമെന്ന് കണക്കാക്കുന്നു. ഏതാണ്ട് 14 ലക്ഷം ജീവനക്കാരാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നത്. ഇന്ത്യയിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഭൂ സ്വത്ത് (4.55 ലക്ഷം ഹെക്ടർ) സ്വന്തമായുള്ളത് റെയിൽവെക്കാണ്. ഇതിൽ 8500 സ്റ്റേഷനുകളും ധാരാളം ആഫീസുകളും സ്കൂളും ആസ്പത്രികളും ഫാക്ടറികളും എല്ലാം പ്രവർത്തിക്കുന്നു. ചുരുക്കത്തിൽ എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും ഇന്ത്യയിലെ ജന ജീവിതത്തിന്റെ ജീവനാഡിയാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ.

സേവനങ്ങളെ ഔട്ട്സോഴ്സ് ചെയ്തുകൊണ്ടായിരുന്നു മറ്റ് രംഗങ്ങളിലേതുപോലെ റെയിൽവേയിലും സ്വകാര്യവൽക്കരണം ആരംഭിച്ചത്. ടിക്കറ്റ് വിൽപ്പന, ശുചീകരണം, ഭക്ഷണ വിതരണം, ട്രാക്ക് പരിശോധന, അറ്റകുറ്റപ്പണി, വിശ്രമമുറി നടത്തിപ്പ് എന്നിവയിലായിരുന്നു തുടക്കം. 1992 ൽ തന്നെ ഇതൊക്കെ ആരംഭിച്ചിരുന്നെങ്കിലും 2014 ൽ ബിജെപി സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതോടെ കാര്യങ്ങളെല്ലാം അമിത വേഗതയിലായി. റെയിൽവേയുടെ പ്രത്യേക ബജറ്റ് വേണ്ടെന്നുവച്ചു. അത് പൊതുബജറ്റിന്റെ

ഭാഗമായി.

വൻകിട പദ്ധതികൾക്കായി അധികവരുമാനം കണ്ടെത്താനുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾക്കായി ബിബേക് ദിബ്രോയ് എന്ന സാമ്പത്തിക ശാസ്ത്രജ്ഞൻ ചെയർമാനായി ഒരു കമ്മീഷനെ നിയോഗിച്ചു. റെയിൽവെ ഇന്ത്യൻ സമ്പദ്ഘടനയ്ക്ക് ഒരു ഭാരമായി തീരും (Indian railway may end up as a burden to Indian economy) എന്നായിരുന്നു കമ്മീഷന്റെ പ്രാഥമിക നിഗമനം. അതിനാൽ ചെലവ് കുറയ്ക്കുക, അതിനായി പലതും ഒഴിവാക്കുക, പുതിയ പ്രത്യേക സംവിധാനങ്ങൾ (SPV) ഉണ്ടാക്കി പല പ്രവൃത്തികളും അവയിലൂടെ നടപ്പാക്കുക എന്നതൊക്കെയായിരുന്നു പ്രധാന നിർദ്ദേശങ്ങൾ. തുടർന്ന് സ്വകാര്യ സംരംഭങ്ങൾക്കായി നിക്ഷേപങ്ങൾ ക്ഷണിക്കുകയും ചെയ്തു.

വിദേശ നിക്ഷേപത്തെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനോടായിരുന്നു പൊതുവിൽ കമ്മിറ്റി അനുകൂലിച്ചത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കോച്ച് നിർമ്മാണം, ഫാക്ടറി നടത്തിപ്പ്, വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ, റിപ്പയർ എന്നീ രംഗങ്ങളിലേക്കെല്ലാം സ്വകാര്യ മൂലധനത്തിനായുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉണ്ടായി. റെയിൽവെ എന്ന പൂർണ്ണ സർക്കാർ സംവിധാനത്തെ ഘട്ടംഘട്ടമായി വിവിധ ഹോൾഡിംഗ് കമ്പനികളായി മാറ്റാനുള്ള ശ്രമങ്ങളുണ്ടായി. ഇത്തരത്തിലുള്ള പതിനേഴോളം പ്രത്യേക സംവിധാനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ റെയിൽവേക്കുള്ളിൽ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. Indian Railway Manufacturing Company, Indian Railway Infrastructure Corporation എന്നിങ്ങനെ. IRCTC ആയിരുന്നു ഇതിന്റെ തുടക്കം. പ്രവൃത്തികളിലെ വികേന്ദ്രീകരണമല്ല വിഭജിച്ചുള്ള സ്വകാര്യവല്ക്കരണമാണ് നടക്കുന്നത്. തൊഴിലാളി സംഘടനകളെ ദുർബലപ്പെടുത്തുക എന്നതും ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാണ്. IRCTC അടക്കം ആറ് കമ്പനി (IRFC, IRCON, RUNL, RailTel, RITES) കളുടെ ഓഹരികൾ ഇതിനകം കമ്പോളത്തിലേക്കെത്തിക്കഴിഞ്ഞു. കേരളത്തിലേതടക്കം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ പതിറ്റാണ്ടുകളോളം നടത്തിപ്പിനായി വാടകക്ക് കൊടുക്കാനുള്ള നീക്കവും തുടരുന്നു. ഈ നീക്കങ്ങളെ ചെറുത്തു തോൽപ്പിക്കാൻ സംഘടിത പ്രക്ഷോഭങ്ങളിലൂടെ മാത്രമേ കഴിയൂ. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയെ ഒന്നിച്ച് നിർത്തി തന്നെ അർഹതപ്പെട്ടത് ചോദിച്ചു വാങ്ങാനുള്ള രാഷ്ട്രീയ സമരങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

2019 ൽ നടന്ന മറ്റൊരു പ്രധാന സ്വകാര്യവൽക്കരണ നീക്കം ന്യൂദൽഹിയിൽ നിന്ന് ലഖ്നോവിലേക്കുള്ള തേജസ് എക്സ്പ്രസ്

ഓടിക്കാൻ IRCTC യെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയതാണ്. തൽക്കാലം റെയിൽവേക്കകത്തുള്ള ഒരു കമ്പനി തന്നെ ആകട്ടെ എന്ന നിലയ്ക്കാണ് ഈ തുടക്കം. കൃഷി അടക്കം മറ്റെല്ലാ രംഗങ്ങളിലും ക്രൂരമായ നിയമ നിർമാണങ്ങൾ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ഈ കോവിഡ് കാലത്ത് തന്നെ റെയിൽവേയിലും വലിയ തോതിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണ പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാർ മടിച്ചിട്ടില്ല. 109 സുപ്രധാന റൂട്ടുകളിൽ 151 ജോഡി തീവണ്ടികൾ ഓടിക്കാനുള്ള ടെൻഡർ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. 2023 ൽ ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനാണത്രേ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. മിക്കവാറും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ നിന്ന് തീവണ്ടികൾ വാടകയ്ക്ക് എടുത്ത് ആയിരിക്കും സ്വകാര്യകമ്പനികൾ 'സ്വന്തം' തീവണ്ടികൾ ഓടിക്കുന്നത്. മറ്റെല്ലാ രംഗത്തും എന്നപോലെ ചില ഉത്തരവാദിത്വങ്ങൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളെ ഏൽപ്പിക്കാനും കേന്ദ്രത്തിനു പരിപാടിയുണ്ട്. എന്നാൽ ബാധ്യതകൾ ഒന്നും ഏൽക്കാൻ കേന്ദ്രം തയ്യാറല്ലതാനും.

ഒപ്പം തന്നെ കാണേണ്ട മറ്റൊരു നടപടി ഡീസൽ എൻജിനും ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിനും ഉണ്ടാക്കുന്ന ഓരോ ഫാക്ടറികൾ യഥാക്രമം ബീഹാറിലെ മേധാപുരയിലും മർഹോറയിലും വിദേശ ബഹുരാഷ്ട്ര കമ്പനികൾ ആരംഭിക്കുകയാണ്. ഇലക്ട്രിക് എൻജിൻ നിർമ്മാണം അമേരിക്കയിലെ ജനറൽ ഇലക്ട്രിക്കൽസും (GE) ഡീസൽ എൻജിൻ നിർമാണം ഫ്രാൻസിലെ അൽസ്റ്റോം (Alstom) കമ്പനിയും ആണ് നടത്തുന്നത്. ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ സ്വകാര്യ റെയിൽവേ കോച്ച് നിർമ്മാണ ഫാക്ടറി തെലുങ്കാനയിലെ രംഗറെഡ്ഡി ജില്ലയിൽ മേധാ ഗ്രൂപ്പ് കമ്പനി ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ശബരി പാതയിൽ പോലും തീവണ്ടിയുടെ യാത്രാ നിർവഹണം റെയിൽവേയും സ്റ്റേഷൻ നടത്തിപ്പ് സ്വകാര്യ ഏജൻസിക്കും ആണെന്നറിയുന്നു.

ചുരുക്കത്തിൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ മേലിൽ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലയായി തുടരാൻ പോകുന്നില്ല. അതിനകത്ത് ധാരാളം അർധസർക്കാർ, സ്വകാര്യ സംവിധാനങ്ങൾ ഉണ്ടായി വരികയാണ്. അവയാണ് ശക്തിപ്പെടുന്നത്. കാരണം ലാഭമുള്ള സംരംഭങ്ങളൊക്കെ അവർക്കാണ്. അവശിഷ്ട കാര്യങ്ങൾ മാത്രമേ റെയിൽവേയുടെ പേരിൽ നിലനിൽക്കാൻ പോകുന്നുള്ളൂ. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽ സംവിധാനത്തെ ശാക്തീകരിക്കാനും പൊതുമേഖലയിൽ തന്നെ നിലനിർത്തി പ്രയോജനപ്പെടുത്താനുമാണ് കെ റെയിൽ മുൻഗണന നൽകേണ്ടത്.

ഗതാഗത നയത്തിലേക്ക്

എന്തായിരിക്കണം ഗതാഗതം എന്നതിൽ വ്യക്തത ഉണ്ടാകുമ്പോഴേ കൃത്യമായ ഒരു ഗതാഗത നയം രൂപീകരിക്കാനും അതിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള പ്രവർത്തന പരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിക്കാനും കഴിയൂ. ഒരിക്കൽ കൂടി പറയട്ടെ, ഒരിടത്തു നിന്ന് മറ്റൊരിടത്തേക്ക് ചെലവു കുറഞ്ഞ, അപകടം കുറഞ്ഞ, സമയനഷ്ടവുമില്ലാത്ത യാത്ര എന്ന സാമൂഹ്യ ധർമ്മമാണ് ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസന പ്രക്രിയയിൽ ഗതാഗതത്തിന് നിർവഹിക്കാനുള്ളത്.

കേരളത്തിലിന്ന് റോഡ് ഗതാഗതത്തെ വലിയൊരു പരിധിവരെ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് സ്വകാര്യ മേഖലയാണ്. കമ്പോള യുക്തിക്കനുസരിച്ചാണ് കാര്യങ്ങൾ നടക്കുന്നത്. നമുക്ക് വേണ്ടത് സാമൂഹ്യ നിയന്ത്രണത്തിലും സാമൂഹിക നീതിയിലും അധിഷ്ഠിതമായ ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനമാണ്. പൊതു ഗതാഗതത്തെ മെച്ചപ്പെടുത്തി കൊണ്ടുമാത്രമേ സാമൂഹ്യനിയന്ത്രണം സാധ്യമാകൂ. പൊതു ഗതാഗതത്തിൽ പ്രധാനം റെയിൽവെയാണ്. കാരണം സർക്കാർ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ളതും താരതമ്യേന ചെലവു കുറഞ്ഞതും അപകടം കുറഞ്ഞതുമായ ഗതാഗത സംവിധാനമാണ് റെയിൽവെ.

ഈയൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഏത് രീതിയിലാണ് കേരളത്തിൽ റെയിൽ ഗതാഗതത്തെ മുൻനിർത്തി സമഗ്രവും ഉദ്ഗ്രഥിതവുമായ ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനം രൂപപ്പെടുത്തുക, അതിലെ മുൻഗണനകളും ചേരുവകളും എന്തൊക്കെയാവണം എന്നത് ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്യണം. കേരളത്തിലെ ട്രെയിൻ യാത്രക്കാരിൽ തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസറഗോഡ് വരെ രണ്ടറ്റവും ചേർന്ന് യാത്ര ചെയ്യുന്നവർ വളരെ കുറവാണ്. അതായത് ജനങ്ങൾ അവരുടെ ജീവിതാവശ്യങ്ങൾ പ്രാദേശികമായുള്ള (ജില്ലക്കകത്തും സമീപത്തും) ഉൽപാദന– വിതരണ സംവിധാനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയാണ് നിറവേറ്റുന്നത്. എന്നാൽ തൊഴിൽ, പഠനം, വ്യാപാരം, വിനോദം എന്നിവയ്ക്കെല്ലാമുള്ള അന്തർ സംസ്ഥാന യാത്രക്കാർ കേരളത്തിൽ കൂടുതലാണു താനും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കേരളത്തിൽ ഹ്രസ്വദൂര– ദീർഘദൂര യാത്രാ സർവീസുകൾ സമാന്തരമായി തന്നെ നടക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിന്നായി, നിലവിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെ ഏകോപിപ്പിക്കുകയും റെയിൽ ഗതാഗതത്തെ അതിന്റെ കേന്ദ്രസ്ഥാനത്ത് നിർത്തുകയും വേണം. അതിനുള്ള ഏതാനും നിർദ്ദേശങ്ങൾ ചർച്ചയ്ക്കായി സൂചിപ്പിക്കട്ടെ.

ഭൂമിശാസ്ത്ര പരമായി കേരളം നീളം കൂടിയതും വീതി കുറഞ്ഞതുമായ പ്രദേശമായതിനാൽ ഇവിടത്തെ ഗതാഗത സംവിധാനം ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നതും ആ രീതിയിലായിരിക്കണം. ഇന്നത്തെ ഗതാഗതം അശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ നടക്കുന്ന നഗരവൽക്കരണത്തെ ചുറ്റിപ്പറ്റിയാണ്, ഭൂപരമായ ഘടനയെ അവഗണിക്കുന്നതുമാണ്. അത്തരം ഗതാഗതാസൂത്രണം ശാസ്ത്രീയമായിരിക്കില്ല.

റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ മുൻ ചെയർമാൻ ശ്രീ. എം എൻ പ്രസാദ് പറയുന്നു. "കേരളത്തിന്റെ തെക്കു വടക്ക് നെടുനീളത്തിൽ ഉള്ള കിടപ്പ് ഒരറ്റം മുതൽ മറ്റേ അറ്റം വരെ വ്യാപിച്ചു കിടക്കുന്ന റെയിൽവേ- ഹൈവേ സംവിധാനങ്ങൾ, ഉടനീളമുള്ള ജനവാസം, ജനങ്ങളുടെ ദൈനംദിന യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾ മുതലായവ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന് വിശാല മുംബൈയുമായി ഏറെ സാദൃശ്യം ഉള്ളതായി കാണാം. അതിനാൽ ഗതാഗത സംവിധാനം ആസൂത്രണം ചെയ്യുമ്പോൾ നമുക്ക് മുംബൈ മാതൃകയിൽ നിന്ന് പലതും പഠിക്കാനും അനുകരിക്കാനും ഉണ്ട്".

തിരുവനന്തപുരം- മംഗലാപുരം റെയിൽ ആണ് കേരളത്തിലെ ഗതാഗതത്തിന്റെ നട്ടെല്ല്. അതിനാകട്ടെ ഇന്നത്തെ ഇരട്ട ലൈൻ മാത്രം പോരാ. സമീപ ഭാവിയിൽതന്നെ മറ്റൊരു ഇരട്ട ലൈൻ കൂടി ഉണ്ടാകണം. അത് നിലവിലുള്ള ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ലൈനിന് പൂരകമായി കഴിയാവുന്നത്ര അടുത്തു കൂടെ പോകുന്ന ബ്രോഡ്ഗേജ് ലൈൻ ആകണം. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള പ്രധാന സ്റ്റേഷനുകളിലെല്ലാം നിർത്തുന്നതുമാകണം.

എം സി റോഡ്, എൻഎച്ച് 66 (പഴയ എൻഎച്ച് 17), എൻഎച്ച് 544 (പഴയ എൻഎച്ച് 47) എന്നിവ 25- 30 മീറ്ററിൽ നാലുവരിപ്പാതകളാക്കണം. കൂടുതൽ തിരക്കുള്ള പട്ടണങ്ങളിൽ ആറു വരിയുള്ള ബൈപ്പാസുകളുമാവാം. ദേശീയ പാതയെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകൾ പ്രധാന ജില്ലാ റോഡുകൾ എന്നിവയുമായി ശാസ്ത്രീയമായി ബന്ധിപ്പിക്കണം. ഈ രീതിയിൽ ഗ്രാമ റോഡുകൾ, ജില്ലാ റോഡുകൾ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, ദേശീയ പാതകൾ എന്നിവയെ ഒന്ന് മറ്റൊന്നിനോട് പൂരകമാവുന്ന രീതിയിലുള്ള റോഡ് ഗതാഗത ശൃംഖലയാണ് കേരളത്തിന് വേണ്ടത്.

ചുരുക്കത്തിൽ തെക്കുവടക്കായി റെയിലും ദേശീയപാതകളും പൂരകമായി വളരണം. കിഴക്ക് പടിഞ്ഞാറ് ആകട്ടെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള റോഡ് സംവിധാനം ക്രമീകരിക്കണം. ഒപ്പംതന്നെ ഗുരുവായൂർ, നിലമ്പൂർ, പുനലൂർ

റെയിൽ പാതകളും മെച്ചപ്പെടുത്തണം. ഗുരുവായൂർ പാത കുറ്റിപ്പുറം വരെ നീട്ടണം. ഈ രീതിയിൽ മീൻമുള്ളിന്റെ ആകൃതിയിലുള്ള ഒരു ഘടനയിലാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽ, റോഡ് ഏകോപനം നടക്കേണ്ടത്.

ചരക്ക് കടത്തിനായി ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യതകളും കഴിയാവുന്നത്ര പ്രയോജനപ്പെടുത്തണം. തീരദേശ ജില്ലകളിൽ ഒരിടത്ത് ഒന്നെന്ന രീതിയിൽ ചെറിയ തുറമുഖങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കാനും നടപടി വേണം. ഉദാഹരണത്തിന് കോഴിക്കോട് ജില്ലയുടെ ഭാവി വികസനം ബേപ്പൂർ തുറമുഖ വികസനവുമായി ഏറെ ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. മുംബൈയിൽ നിന്ന് കേരളത്തിലേക്കുള്ള ചരക്ക് കടത്തിന് ചെറു കപ്പലുകൾ വഴി ചെറിയ തുറമുഖങ്ങളെ ഉപയോഗിച്ചാൽ തൊഴിലവസരങ്ങളും വർധിക്കും. പ്രാദേശിക വികസനവും സാധ്യമാകും.

ചുരുക്കത്തിൽ, കേരളത്തിലെ ഗതാഗതമെന്നത് ഇവിടുത്തെ സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക വികസനത്തിനും മാനവശേഷി വിന്യാസത്തിനും പാരിസ്ഥിതിക സുസ്ഥിരതക്കും സഹായകമായ രീതിയിൽ ഉദ്ഗ്രഥിതമായി വളർന്നു വരേണ്ടതുണ്ട്. അതായത് ഒരു ജനപക്ഷ വികസനത്തിന് അനുസൃതമാവണം ഇവിടുത്തെ ഗതാഗത സംവിധാനം.

റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു പറയുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ ഗതാഗതത്തിൽ മുൻഗണന ലഭിക്കേണ്ടത് ഹ്രസ്വദൂര പാസഞ്ചർ വണ്ടികൾക്കായിരിക്കണം. നാല് അഞ്ച് ബോഗികളുള്ള വണ്ടികൾ ഒരു മണിക്കൂർ ഇടവിട്ടെങ്കിലും മംഗലാപുരം– കണ്ണൂർ, കണ്ണൂർ– കോഴിക്കോട്, കോഴിക്കോട്– തൃശ്ശൂർ/ കോയമ്പത്തൂർ, തൃശ്ശൂർ– എറണാകുളം, എറണാകുളം– കോട്ടയം– കായംകുളം, എറണാകുളം– ആലപ്പുഴ– കൊല്ലം, കൊല്ലം– തിരുവനന്തപുരം എന്നിങ്ങനെ ഓടിക്കണം. ഇത് സാധ്യമായാൽ റെയിൽ ഗതാഗതത്തെ കൂടുതൽ ഫലപ്രദമാം വിധം മറ്റ് ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളുമായി ചേർത്തു നിർത്താൻ കഴിയും.

ഇത്തരം പാസഞ്ചർ വണ്ടികൾ എല്ലാ സ്റ്റേഷനുകളിലും നിർത്തണം. ഉൾനാടുകളിലുള്ള ഇത്തരം സ്റ്റേഷനുകൾക്കടുത്തായിരിക്കണം അവിടുത്തെ ബസ് സ്റ്റാൻഡുകൾ. അതിനടുത്തുള്ള ചെറിയ ചെറിയ അങ്ങാടികളിലെല്ലാം മിനിലോറികൾ, ടാക്സികൾ, ഓട്ടോകൾ എന്നിവയ്ക്ക് സ്റ്റാൻഡ് ഉണ്ടാകണം. ഇവയെ മൊബൈൽ ആപ്പിലൂടെ ബന്ധപ്പെടാനും ഉപയോഗിക്കാനും ഒരു ശൃംഖലാ സംവിധാനം

(ഒരുതരം തദ്ദേശീയ ഊബർ രീതി) തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി വളർന്നു വരണം. സൈക്കിൾ യാത്ര, പ്രത്യേകിച്ചും വിദ്യാർഥികൾക്കിടയിൽ വലിയ തോതിൽ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കണം, കാൽനട യാത്രക്കാർക്ക് റോഡിൽ പ്രത്യേക സംവിധാനം വേണം.

മറ്റൊരുകാര്യം പൊതു- സ്വകാര്യ ഗതാഗത ശൃംഖലകളുടെ ഏകോപനമാണ്. പൊതു ഗതാഗതം കൃത്യതയുള്ളതും പൊതു ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾ പ്രത്യേകിച്ചും ബസ്സുകൾ ആകർഷകങ്ങളും സ്ത്രീകൾക്കും കുട്ടികൾക്കും കൂടുതൽ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതും ആകണം. പൊതുഗതാഗതത്തെ ആകർഷകങ്ങളാക്കിക്കൊണ്ടു മാത്രമേ സ്വകാര്യ ഗതാഗതത്തിൽ നിയന്ത്രണം കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയൂ.

ഈയൊരു ഗതാഗത സംവിധാനത്തിൽ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ഏറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയും. പ്രദേശത്തെ സ്ഥലീയ ആസൂത്രണത്തിന്റെ ഭാഗമായി 20- 25 വർഷത്തെ ഭാവി ആവശ്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് പഞ്ചായത്തുകളിലെല്ലാം മുകളിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ ബസ്സും ചെറിയ വാഹനങ്ങളും ലഭ്യമാക്കാൻ നടപടി വേണം. വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ രാവിലെ 9 മണിക്കും ബാങ്കുകളും സർക്കാർ ഓഫീസുകളും പത്തുമണിക്കും ആരംഭിക്കുന്നത് രാവിലെയും വൈകിട്ടുമുള്ള ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കാൻ സഹായിക്കും. അപകടവും കുറയ്ക്കും. ഇക്കാര്യത്തിൽ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് പി.ടി.എകളുമായി ചേർന്ന് തീരുമാനമെടുക്കാൻ കഴിയണം.

നിലവിലുള്ള റെയിൽപ്പാത പൂർണമായി ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, വൈദ്യുതീകരണം, ഇലക്ട്രോണിക് സിഗ്നലിംഗ്, പുതിയൊരു ബ്രോഡ്ഗേജ് അർധ- അതിവേഗപാത, ദേശീയപാതകളുടെ നാലുവരിയിലുള്ള വികസനം, ഗ്രാമ- ജില്ലാ- സംസ്ഥാന ദേശീയപാതകൾ എന്നിവയുള്ള പൂരക ബന്ധം, ജലപാതകളുടെ വികസനം, ഗതാഗത രംഗത്തെ വികേന്ദ്രീകരണം, പ്രാദേശികമായ വിജിലൻസ് കമ്മിറ്റികൾ മുഖേനെയുള്ള ട്രാഫിക് നിയമ നിർവഹണം നടപ്പാക്കൽ എന്നിവയൊക്കെയാണ് കേരളത്തിലെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ സമഗ്രവികസനത്തിനുള്ള ശരിയായ മുൻഗണന. തെറ്റായ മുൻഗണനകൾ പലപ്പോഴും ശരിയായ മുൻഗണനകളെ അട്ടിമറിക്കും. കെ റെയിലിന്റെ സിൽവർ ലൈൻ ശരിയായ മുൻഗണനയല്ല എന്നതാണ് ലഭ്യമായ വിവരങ്ങളെല്ലാം കാണിക്കുന്നത്.