

നമ്മുടെ റോഡുകളിലെ കുരുക്ക് അഴിക്കാൻ

സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ ബഹുലത കേരളത്തിലെ റോഡുകളെ വൻ പ്രതിസന്ധിയിലാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. റോഡിലിറങ്ങുന്ന പുതിയ കാറുകളുടെയും ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളുടെയും കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ചാൽ കേരളമാണ് ആളൊന്നിന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ സ്വകാര്യവാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന സംസ്ഥാനം എന്നു നമുക്ക് ബോധ്യമാകും. ചുമാതല്ല കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ ഗതാഗതക്കുരുക്കിൽ വീർപ്പമുട്ടുന്നത്. ഇതിനു പരിഹാരം എന്ത്?

പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് എന്ന് പറയാവുന്ന പൊതു ഉപയോഗത്തിനുള്ള വാഹനങ്ങളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കണം. പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകൾ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾ, ട്രെയിൻ, മെട്രോ റെയിൽ എന്നിവയെല്ലാം ഇക്കൂട്ടത്തിൽപ്പെടും.

വൈറ്റില മൊബിലിറ്റി ഹബ്ബുവരെയെങ്കിലും എത്താൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് മെട്രോ റെയിലിന് നമ്മുടെ ഗതാഗതമേഖലയിൽ ചലനമൊന്നും സൃഷ്ടിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. വൈറ്റില വരെ ആറുമാസത്തിനകം എത്തിയേതീരു എന്ന വാശിയോടെ കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ഒരു തീവ്രയത്ന പരിപാടി നടത്തേണ്ടത് ആവശ്യം. ഈ പദ്ധതിക്കായി വൻതുക മുടക്കി പല ബുദ്ധിമുട്ടുകളും സഹിച്ച നമുക്ക് മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി അങ്ങനെ പ്രയോജനകരമാക്കിത്തരാൻ സർക്കാരിന് ബാധ്യതയുണ്ട്. ഇതിനുവേണ്ടി കൊച്ചി നഗരം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണം.

മെട്രോ റെയിലിന്റെ വരവോടെ കൊച്ചിയിലെ സ്വകാര്യബസ്സുകളുടെ റൂട്ടുകൾ മുഴുവൻ പുനഃസംവിധാനം ചെയ്ത് ഒരു മാനേജ്മെന്റിന്റെ കീഴിൽ അവർ പ്രവർത്തിക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടുണ്ട് എന്നാണ് റിപ്പോർട്ട്. വളരെയധികം സാധ്യതകളുള്ള ഈ ഏകോപിപ്പിക്കൽ പരിപാടി വേണ്ടവിധത്തിൽ ആസൂത്രണം ചെയ്ത് നടപ്പിലാക്കിയാൽ നഗരത്തിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കിന് ഒരു പരിധിവരെ പരിഹാരം കാണാൻ കഴിഞ്ഞേക്കും.

ജനോറാം പദ്ധതിയുടെ കീഴിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽനിന്നും സൗജന്യമായി ലഭിച്ച നൂറിൽപരം ബസ്സുകൾ ഇവിടെയുണ്ട്. അവയിൽ പലതും എയർകണ്ടീഷൻ ബസ്സുകളാണ്. ഇവ നഗരത്തിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ലഘൂകരിക്കാൻ വേണ്ടി ഇവിടെ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനു പകരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയുടെ നഷ്ടം കുറയ്ക്കാൻവേണ്ടി കൂടുതൽ വരുമാനം കിട്ടുന്ന റീഘോർട്ടർ റൂട്ടുകളിലാണ് ഓടുന്നത്. എയർകണ്ടീഷൻ സുഖസൗകര്യത്തോടെ നഗരത്തിൽ യാത്രചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെങ്കിൽ സ്വകാര്യ കാറുകളും ടൂ-വീലറുകളും ഉപേക്ഷിച്ച് ഈ ബസ്സുകളിൽ യാത്രചെയ്യാൻ ജനങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവരും. റോഡിലിറങ്ങുന്ന സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം അങ്ങനെ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ സാധിച്ചാൽ റോഡിലെ തിരക്ക് കുറയുമല്ലോ.

കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ബസ്സ് ഗതാഗത സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയുടെ കാര്യക്ഷമതക്കുറവും അവർ വരുത്തിവയ്ക്കുന്ന ഭീമമായ നഷ്ടവും കേരളത്തിന് അപമാനകരമാണ്.

ആറായിരം ബസ്സുകളുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പ്രതിദിനം റോഡിൽ ഇറക്കുന്നത് 5000ത്തിൽ താഴെ ബസ്സുകൾ മാത്രമാണ്. കാര്യക്ഷമമായ മെയിന്റനൻസ്, കൃത്യമായ പരിശോധനകളും നടക്കാതെ പോകുന്നതുകൊണ്ടാണ് ബ്രേക്ക് ഡൗണുകളും റിപ്പയർ ജോലികളും കൂടുതൽ ഉണ്ടാകുന്നതും വണ്ടികൾ ട്രിപ്പ് മിസ്സ് ചെയ്യാൻ ഇടയാകുന്നതും. കൃത്യമായ സമയത്ത് വണ്ടി വരുമെന്നും ബ്രേക്ക്ഡൗൺ ഇല്ലാതെ സുരക്ഷിതമായി ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്ത് എത്തുമെന്നും ഉറപ്പുണ്ടായാൽ കൂടുതൽ ജനങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സിൽ യാത്രചെയ്യാൻ തയ്യാറാകും. കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ വരുന്നതോടെ വരുമാനവും വർധിക്കും. സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗം കുറയുകയും ചെയ്യും.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയിലെ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കേണ്ടതും അത്യാവശ്യം. 16 മണിക്കൂർ തുടർച്ചയായി ജോലിചെയ്യുന്നു എന്ന കാരണം പറഞ്ഞ് മൂന്നു ദിവസത്തെ പണി മാത്രമാണ് അവർ ഒരാഴ്ചയിൽ ചെയ്യുന്നത്. 16 മണിക്കൂർ പണി ഒരാൾക്ക് തുടർച്ചയായി എന്നും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുക സാധ്യമല്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ നിയന്ത്രണങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്ന് ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം കർശനമായി കുറയ്ക്കണം. അതോടൊപ്പം ഏറ്റവും വലിയ ചെലവിനമായ ഡീസലിന്റെ ഉപഭോഗം കുറയ്ക്കാനായി ഡ്രൈവർമാർക്ക് വേണ്ട പരിശീലനം നൽകണം. ഓരോ വണ്ടിയിലും എരിഞ്ഞുതീരുന്ന ഇന്ധനത്തിന്റെ കണക്ക് കൃത്യമായി പരിശോധിച്ച് കിലോമീറ്റർ ഒന്നിന് ഒരു നിശ്ചിത അളവിൽ കൂടുതൽ ഡീസൽ ഉപഭോഗത്തിന് ഇടവരുത്തുന്ന ഡ്രൈവർമാരുടെ പേരിൽ നടപടിയെടുക്കണം.

വളരെയധികം വികസന സാധ്യതകളുള്ള റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിലും കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് നീതികിട്ടുന്നില്ല. നമുക്ക് ആവശ്യം നാഗർകോവിൽ മുതൽ മംഗലാപുരം വരെയുള്ള റെയിൽവേ ലൈൻ പരിപൂർണ്ണമായി വൈദ്യുതീകരിക്കുക. മുഴുവൻ ലൈനിലും ഇരട്ടപ്പാത പൂർത്തിയാക്കുക. സിഗ്നലിംഗ് സംവിധാനം ആധുനികവത്കരിച്ച് ലൈനിൽ കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ഓടാൻ സൗകര്യമൊരുക്കുക. ഈ മൂന്നു കാര്യങ്ങളും യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ അടുത്ത ആറു മാസംകൊണ്ട് പൂർത്തിയാക്കുക. അതുകഴിഞ്ഞ് നാഗർകോവിലിൽനിന്ന് മംഗലാപുരം വരെ ഇരുദിശകളിലും അരമണിക്കൂറിന് ഒന്നുവച്ച് പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകൾ വിടുക. ബസ്സുകൾ ഈ റെയിൽവേലൈനിൽ ഫീഡറുകളായി പ്രവർത്തിക്കും. അങ്ങനെയും റോഡുകളിലെ കുരുക്ക് നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയും