ISSN-0971-8397

യോജന

നവംബർ 2015 | ഒരു വികസനപത്രിക | ₹ 10

ഗതാഗതം: വികസനത്തിന്റെ ജീവനാഡി

സ്മാർട്ട് തുറമുഖങ്ങളിലൂടെ സാഗർമാല
വിശ്വപതി ത്രിവേദി

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ: മാറ്റത്തിന്റെ പാതയിൽ
സുനിൽ കുമാർ

പ്രത്യേക ലേഖനം
നല്ല ഭാവിയിലേക്ക് ഹരിതോർജ്ജ ഗതാഗതം
കൃഷ്ണ ദേവ്

ഫോക്കസ്
വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയും അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനവും
ആനന്ദ് കുമാർ

ഉൾനാടൻ ജലപാതകളും ദേശീയ ജലപാതകളും

101 ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ കൂടി ദേശീയ ജലപാതകളായി പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന നിയമം കൊണ്ടു വരുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശത്തിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അനുമതി നൽകി.

ഇന്ധനകാര്യക്ഷമവും, ചെലവു കുറഞ്ഞതും, പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദവുമായ ഗതാഗത സംവിധാനമായി ലോകമെമ്പാടും അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നത് ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതമാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് വൻ അളവിലുള്ള ചരക്കുകൾ , അപകടകരമായ സാമഗ്രികൾ, അമിത വലിപ്പമുള്ള കണ്ടെയ്നറുകൾ തുടങ്ങിയവയുടെ നീക്കത്തിന് ഈ മാർഗ്ഗമാണ് അനുയോജ്യം. റെയിൽ റോഡ് ഗതാഗതങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ജലഗതാഗതത്തിന് നിരവധി സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക പാരിസ്ഥിതിക പ്രയോജനങ്ങളുണ്ട്.

I) ചെലവ് കുറവ് –

റോഡ് മാർഗവും റെയിൽ മാർഗവും 150 കിലോഗ്രാം ഭാരം കൊണ്ടു പോകുന്നതിന് ഒരു കുതിരശക്തി എൻജിൻ വേണം. പക്ഷെ ജലമാർഗമാകുമ്പോൾ ഒരു കുതിരശക്തി എൻജിൻ കൊണ്ട് 400 കിലോ ഭാരം കൊണ്ടുപോകാം. റോഡു മാർഗം ഒരു ലിറ്റർ ഇന്ധനം കൊണ്ട് 24 കിലോമീറ്റർ പോകാം. റെയിൽ മാർഗ്ഗം 85 കിലോമീറ്റർ. എന്നാൽ ജലമാർഗ്ഗത്തിലൂടെ 105 കിലോമീറ്ററും. പുതിയ റോഡുകളുടെയും റെയിൽ പാതകളുടെയും നിർമ്മാണ ചെലവുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ജലപാതകൾക്ക് വളരെ ചെലവു കുറവാണ്. ജലഗതാഗതത്തിൽ യാത്രാ ചരക്ക് കൈമാറ്റ ചെലവുകൾ കുറവാണ്. അത് ഇപ്രകാരം:

റെയിൽമാർഗം –	1.36 രൂപ ചരക്കുനീക്ക കൂലി	– 3.71% നികുതി	– 1.41 മൊത്തം
റോഡ്മാർഗം –	2.50 രൂപ ചരക്കുനീക്ക കൂലി	– 3.09% നികുതി	– 2.58 മൊത്തം
ജലമാർഗം –	1.06 രൂപ ചരക്കുനീക്ക കൂലി	– 0.00% നികുതി	– 1.06 മൊത്തം

II) പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദം –

ഒരു ടൺ ഭാരം ഒരു കിലോമീറ്റർ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് വളരെ ചെലവ് കുറവ്. ട്രക്കുകളെ അപേക്ഷിച്ച് കാർബൺഡൈ ഓക്സൈഡ് 50 ശതമാനം മാത്രമെ പുറം തള്ളുന്നുള്ളൂ. ഭൂമിയുടെ ഉപയോഗമേ ഇല്ല. വലിയ അളവിലുള്ള, അപകടകരമായ വസ്തുക്കൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ഏറ്റവും സുരക്ഷിതം.

III) അനുബന്ധ പ്രയോജനങ്ങൾ –

റോഡ്, റെയിൽ എന്നിവ ഭൂമിയുടെ പ്രതലത്തിൽ ഏല്പിക്കുന്ന സമ്മർദ്ദം ലഘൂകരിക്കുന്നു. റോഡ് റെയിൽ അപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നു.

ഇന്ത്യയിലെ വിശാലമായ ജലപാതാ ശൃംഖലയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ നോക്കുമ്പോൾ അനന്ത സാധ്യതകളുള്ളതും, റെയിൽ റോഡ് ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് അനുയോജ്യമായ ബദലും അനുബന്ധവുമാണ് ജലഗതാഗതം. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ 30 വർഷത്തിനിടെ താഴെ പറയുന്ന ജലപാതകൾ മാത്രമെ ദേശീയജലപാതകളായി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളൂ –

- ഗംഗ – ഭഗീരഥി – ഹൂഗ്ലി നദിയിലെ അലഹബാദ് ഹാൽദിയ 1620 കിലോമീറ്റർ
- ബ്രഹ്മപുത്ര നദിയിലെ ദുബ്രി – സാദിയ 891 കിലോമീറ്റർ
- പശ്ചിമ തീര കനാലിലെ ഉദ്യോഗമണ്ഡൽ ചമ്പക്കര ഉൾപ്പെടെ കോട്ടപ്പുറം – കൊല്ലം 205 കിലോമീറ്റർ
- ഗോദാവരി കൃഷ്ണ നദികൾ ഉൾപ്പെടെ കാക്കിനട – പുതുച്ചേരി കനാൽ 1078 കിലോമീറ്റർ
- ബ്രാഹ്മണി – മഹാനദികളിലെ ഈസ്റ്റ് കോസ്റ്റ് കനാൽ 588 കിലോമീറ്റർ

ആഗോള തലത്തിൽ നോക്കുമ്പോഴും രാജ്യത്തെ റെയിൽ റോഡ് വികസനവുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോഴും നമ്മുടെ ജലപാതകൾ ഇനിയും വേണ്ടത്ര വികസിച്ചിട്ടില്ല. അതുവഴിയുള്ള നമ്മുടെ ചരക്കു ഗതാഗതവും വളരെ കുറവാണ്. ഇന്ത്യയിലെ മൊത്തം ചരക്കു നീക്കത്തിന്റെ വെറും 0.4% മാത്രമാണ് ജലമാർഗ്ഗം നിർവഹിക്കപ്പെടുന്നത്. അതേ സമയം നെതർലണ്ടിൽ 42%, ചൈനയിൽ 8.7% അമേരിക്കയിൽ 8% എന്നിങ്ങനെ പോകുന്നു ഈ കണക്ക്. രാജ്യത്തിന് ലഭിക്കേണ്ട വലിയ സാമ്പത്തിക ലാഭമാണ് ഇപ്രകാരം നഷ്ടപ്പെടുന്നത്.

നവംബർ 2015

വാല്യം 44 | ലക്കം 4

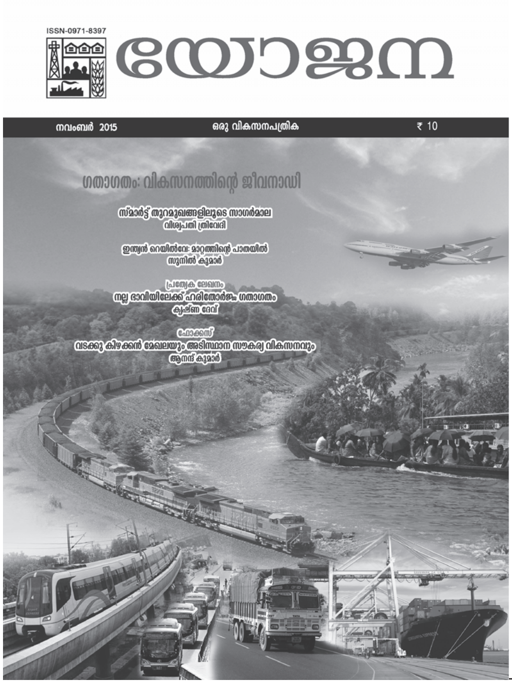
യോജന

ചീഫ് എഡിറ്റർ:
ദീപിക കച്ചൽ

മലയാളം പതിപ്പ്

സീനിയർ എഡിറ്റർ:
ഡോ. നീതു സോണ എം.

എഡിറ്റർ ഇൻ ചാർജ്:
ജെ. മഹേഷ് കുമാർ



ഈ ലക്കത്തിൽ

ഗതാഗത മേഖല

മലയാളം പതിപ്പ് : റ്റി.സി 25/139, ഗവൺമെന്റ് പ്രസ്സ് റോഡ്, തിരുവനന്തപുരം - 695 001, ഫോൺ : 0471 - 2323826
ഇ-മെയിൽ : yojanamal50@yahoo.co.in, yojanamalayalam@gmail.com

വെബ്സൈറ്റ് : www.yojana.gov.in
ഇ-മെയിൽ : yojanace@gmail.com

വരിസംഖ്യ/ബിസിനസ് സംബന്ധമായ വിവരങ്ങൾക്ക് : pdjucir@gmail.com

ആസൂത്രണവും വികസനവും ലക്ഷ്യമാക്കി മലയാളം, ഇംഗ്ലീഷ്, ഹിന്ദി, ബംഗാളി, തമിഴ്, അസമിയ, മറാഠി, തെലുങ്ക്, ഗുജറാത്തി, ഉറുദു, പഞ്ചാബി, കന്നട, ഒറിയ എന്നീ 13 ഭാഷകളിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നത്.

ഇംഗ്ലീഷ് യോജനയുടെ വരിസംഖ്യാ സംബന്ധമായ അന്വേഷണങ്ങൾക്ക് എഴുതേണ്ട വിലാസം:

ബിസിനസ് മാനേജർ (സർക്കുലേഷൻ ആന്റ് അഡ്വർടൈസ്മെന്റ്), പബ്ലിക്കേഷൻസ് ഡിവിഷൻ, റൂം നം. 48-53, സൂചനാ ഭവൻ, സിജിഒ കോംപ്ലക്സ്, ലോധി റോഡ്, ന്യൂഡൽഹി 110 003

വരിസംഖ്യ ഒരു വർഷം ₹ 100/-, രണ്ടു വർഷം ₹ 180, മൂന്നുവർഷം ₹ 250/-

യോജനയിൽ അച്ചടിച്ചു വരുന്ന ലേഖനങ്ങളിലെ അഭിപ്രായം ലേഖകരുടേതായിരിക്കും; അവ സർക്കാരിന്റേതാകണമെന്നില്ല. പരസ്യങ്ങളുടെ ഉള്ളടക്കത്തിലും യോജനയ്ക്ക് ഉത്തരവാദിത്തമില്ല.

യോജനയുടെ ഉദ്ദേശ്യം വികസനത്തിന്റെ സന്ദേശം നാടെങ്ങും എത്തിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ ഇതിൽ ഔദ്യോഗികാഭിപ്രായങ്ങൾക്കു മാത്രമല്ല സ്ഥാനം നല്കപ്പെടുക. ജനാഭിലാഷങ്ങളുടെയും നൈരാശ്യങ്ങളുടെയും കണ്ണാടി കൂടിയാണ് യോജന.

കവർ. പി ജി ധോപെ

യോജന നവംബർ 2015

ലേഖനങ്ങൾ ക്ഷണിക്കുന്നു

സമ്പദ് വ്യവസ്ഥ, ആരോഗ്യ, വിദ്യാഭ്യാസ, സാമൂഹ്യക്ഷേമ
മേഖലകളിലെ പ്രവണതകൾ എന്നിവ സ്ഥിതിവിവര
കണക്കുകളോടെ വിശകലനം ചെയ്യുന്ന

ലേഖനങ്ങൾ

വിദഗ്ദ്ധരിൽ നിന്നും ഗവേഷണ വിദ്യാർത്ഥികളിൽനിന്നും

ക്ഷണിക്കുന്നു

വിലാസം:

പത്രാധിപർ, യോജന, ഗവ. പ്രസ്സ് റോഡ്, തിരുവനന്തപുരം – 695 001
ഫോൺ നമ്പർ : 0471 – 2323826

ഇ–മെയിൽ:

yojanamalayalam@gmail.com,yojanamal50@yahoo.co.in

യോജന
● നവംബർ 2015 ● വാല്യം 44 ● ലക്കം നാല്

ഉള്ളടക്കം

ഗതാഗതമേഖല

7 സ്മാർട്ട് തുറമുഖങ്ങളിലൂടെ സാഗർമാല
ഡോ. വിശ്വപതി ത്രിവേദി

11 ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ: മാറ്റത്തിന്റെ പാതയിൽ
സുനിൽകുമാർ

17 പ്രത്യേക ലേഖനം

നല്ല ഭാവിക്കായി ഹരിതോർജ്ജ ഗതാഗതം
ഡോ. കൃഷ്ണദേവ്

24 ഗ്രാമീണ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളും വെല്ലുവിളികളും
അശോക് കെ. സർകാ

28 ഫോക്കസ്

വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയും അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനവും
ആനന്ദ് കുമാർ

33 ഇന്ത്യയിലെ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം: ഒരു അവലോകനം
ബി.ഐ സിൻഗാൾ

40 മലയാളത്തിന്റെ മാറിൽ
ഡോ. എഴുമറ്റൂർ രാജരാജവർമ്മ

46 പഞ്ചായത്തീരാജ്: ജനപങ്കാളിത്ത വികസനത്തിന്റെ ഇരുപതാണ്ട്
അനിൽകുമാർ പി. വൈ, ഡോ. ബിജു എസ്.കെ.

51 സ്ത്രീ സുരക്ഷയും നിയമങ്ങളും
അഡ്വ. ലൈലാ അഷ്റഫ്

54 നിങ്ങൾക്കറിയാമോ?

അടുത്ത ലക്കം

ഡിസംബർ 2015

കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനവും സുസ്ഥിരതയും

പുരോഗതിയിലേയ്ക്കുള്ള പാത

മനുഷ്യരാശിയുടെ ചരിത്രം കുടിയേറ്റങ്ങളാൽ സംഭവബഹുലമാണ്. ആഫ്രിക്കയിൽ നിന്ന് ഏഷ്യയിലേയ്ക്കും യൂറോപ്പിലേയ്ക്കും, മധ്യഏഷ്യയിൽ നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേയ്ക്കും(ആര്യന്മാരുടെ ആക്രമണം), മഞ്ഞ് ഉറഞ്ഞ് കിടക്കുന്ന അറ്റ്ലാന്റിക് താണ്ടി വടക്കേ അമേരിക്കയിൽ നിന്ന് അലാസ്കയിലേയ്ക്കും, ആർട്ടിക്ക് മേഖലകളിലേയ്ക്കും, പിന്നെ തിരിച്ചുമെല്ലാം... ഇവിടെയൊക്കെ സാധന സാമഗ്രികളുമായാണ് മനുഷ്യർ യാത്രകൾ നടത്തിയത്. അതായത് ഗതാഗതം എന്നും മനുഷ്യ പുരോഗതിയിലെ സുപ്രധാന ഘടകമായിരുന്നു.

ഇന്ന് ഗതാഗതത്തെ കുറിച്ച് സംസാരിക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ മനസിൽ ഓടി എത്തുക ദേശീയ പാതകളും രാജവീഥികളുമാണ്, പാളങ്ങളിൽ കൂടി പറക്കുന്ന ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനുകളാണ്, നഗര ജീവിതത്തെ അടിമുടി മാറ്റിയ മെട്രോ റെയിലുകളാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് മനുഷ്യരെയും സാധനസാമഗ്രികളെയും ഒരു സ്ഥലത്തുനിന്ന് മറ്റൊരിടത്തേയ്ക്ക് എത്തിക്കാൻ ഇന്നും പ്രധാന ഉപാധി റോഡുകൾ തന്നെ. അതായത് രാജ്യത്ത് നെടുകെയും കുറുകെയും മികച്ച നിലവാരമുള്ള, നന്നായി പരിപാലിക്കപ്പെടുന്ന, വിദൂരവും ദുർഗമങ്ങളുമായ മേഖലകളെ ബന്ധപ്പിക്കുന്ന റോഡുകൾ നമുക്കു വേണം.

ചരക്കുവണ്ടികളുടെയും യാത്രാവണ്ടികളുടെയും വ്യാപക ശൃംഖല സ്വന്തമായുള്ള ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ സത്യത്തിൽ ഈ മഹാരാജ്യത്തിന്റെ ജീവനാഡി തന്നെയാണ്. ഒരുപക്ഷെ ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും കാര്യക്ഷമവും വിസ്തൃതവുമായ റെയിൽ ശൃംഖല ഇന്ത്യയുടെതായിരിക്കും. പ്രതിദിനം 21000 ത്തിലധികം ട്രെയിനുകളാണ് ഇന്ത്യയിൽ സർവീസ് നടത്തുന്നത്. ഇതാണ് യാഥാർത്ഥ്യമെങ്കിലും വലിയ വാർത്തകളാകുന്നത് ട്രെയിനപകടങ്ങളും അവയുടെ വൈകിയുള്ള യാത്രകളുമാണ്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ എത്ര തുച്ഛമായ നിരക്കിലാണ് യാത്രക്കാരെയും ചരക്കുകളെയും കൊണ്ടുപോകുന്നത് എന്ന് ആരെങ്കിലും ഓർക്കുന്നുണ്ടോ?

മൂന്നു വശത്തും സമുദ്രങ്ങളാൽ ചുറ്റപ്പെട്ടതും, വൻ നദികൾ തലങ്ങും വിലങ്ങും ഒഴുകുന്നതുമായ നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട മറ്റൊരു യാത്രാമാർഗമാണ് ജലഗതാഗതം. തുറമുഖങ്ങളെ രാജ്യപുരോഗതിക്കുള്ള ഉപകരണങ്ങളാക്കി മാറ്റാൻ ലക്ഷ്യമിട്ടുകൊണ്ടുള്ള ഗവൺമെന്റിന്റെ പദ്ധതിയാണ് സാഗർമാല. അതുപോലെ തന്നെയാണ് നമ്മുടെ നദികളിലൂടെ ഉൾനാടൻ ജലപാതകളും ദേശീയ ജലപാതകളും വികസിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനവും.

ഇന്ന് പരിസര മലിനീകരണം ഒഴിവാക്കിയുള്ള ഗതാഗതത്തെ കുറിച്ച് നമുക്ക് ചിന്തിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. കാരണം ഇവ രണ്ടും ഒന്നിച്ചു പോകുന്നവയാണ്. കുറഞ്ഞ ദൂരത്തേയ്ക്കുള്ള യാത്രയ്ക്ക് സൈക്കിൾ, സൈക്കിൾറിക്ഷ, കൈവണ്ടി തുടങ്ങിയ പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ ഗതാഗതമാർഗങ്ങൾ എന്തിന് കാൽനടപ്പ് പോലും നാം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഈ ദിശയിൽ വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ കാൽവയ്പാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഹരിത ദേശീയ പാതാ നയം.

വ്യോമഗതാഗതം സമ്പന്നർക്ക് മാത്രമുള്ളതാണെന്നാണ് പരക്കെയുള്ള ധാരണ. പക്ഷെ ഈ സങ്കല്പം വളരെ വേഗം മാറുകയാണ്. ഇന്ന് എല്ലാവരും ആഗ്രഹിക്കുന്നത് അതിവേഗ യാത്രയാണ്. ഈ വസ്തുത മനസിലാക്കിക്കൊണ്ടാണ് ഗവൺമെന്റ് പുതിയ വ്യോമയാന നയം നടപ്പാക്കാൻ പോകുന്നത്.

ആംഗലകവിയായ റോബർട്ട് ഫ്രോസ്റ്റിന്റെ കാല്പനികമായ ഒരു കവിതയുണ്ട്: "വനങ്ങൾ വശ്യവും മനോഹരവുമാണ്, പക്ഷെ ഉറങ്ങും മുമ്പ് എനിക്ക് അനേകം കാതം പിന്നിടാനുണ്ട്". വികസനത്തിന്റെ നാഴികക്കല്ലുകളെ കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ നമ്മുടെ പ്രഥമ പ്രധാനമന്ത്രി പണ്ഡിറ്റ് ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ഫ്രോസ്റ്റിന്റെ ഈ കവിതാശകലം ഉദ്ധരിക്കുമായിരുന്നു. ഗതാഗതത്തിന്റെ മുഖ്യ ഉപാധികളായ റോഡുകൾ, റെയിൽ പാതകൾ, ആകാശ വീഥികൾ എന്നിവ രാജ്യത്തിന്റെ വികസനത്തിൽ നിർണ്ണായക ഘടകങ്ങളാണ്. അതിനാൽ ആഗോള സാമ്പത്തിക ഭൂപടത്തിൽ രാജ്യത്തെ അടയാളപ്പെടുത്തണമെങ്കിൽ ഇവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എതു വിഷയവും ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി കൈകാര്യം ചെയ്തേ പറ്റൂ.

സ്മാർട്ട് തുറമുഖങ്ങളിലൂടെ സാഗർമാല

ഡോ. വിശ്വപതി ത്രിവേദി

രാജ്യത്ത് സ്പന്ദനശേഷിയുള്ള ഒരു തുറമുഖ മേഖലയുടെ ആവിർഭാവം ലക്ഷ്യമിട്ട് ഇന്ത്യാഗവൺമെന്റ് രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഒന്നാണ് സാഗർമാല എന്ന പദ്ധതി. ഇന്ത്യൻ സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയെ തുറമുഖ പ്രേരിത വികസനത്തിന്റെ വഴിത്താരയിലേക്ക് ആനയിക്കുകയാണ് പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം.

ഇന്ത്യയിൽ ചെറുതും വലുതുമായി 180 തുറമുഖങ്ങളുണ്ട്. ഇവയിൽ 12 വലിയ തുറമുഖങ്ങൾ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നിയമം 1963 പ്രകാരം ഗവൺമെന്റ് അധീനതയിലാണ്. ഇവ ട്രസ്റ്റുകളായിട്ടാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. എന്നൂർ തുറമുഖം മാത്രം കമ്പനി നിയമപ്രകാരം കമ്പനി ആയിട്ടും പ്രവർത്തിക്കുന്നു. തുറമുഖങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനത്തിന് ഈ സമ്പ്രദായം ഒട്ടും തന്നെ കാലോചിതമല്ല. ഇങ്ങനെ തുടർന്ന് പോകുന്നത് അഭിലഷണീയവും അല്ല. വലിയ തുറമുഖങ്ങളുടെ പ്രവർത്തന വൈകല്യങ്ങൾക്ക് ഈ രീതി കാരണമായി തീരുന്നുണ്ട്. മുൻദ്രാ, ഗംഗാവരം, കൃഷ്ണപട്ടണം തുടങ്ങിയ ചെറുകിട പോർട്ടുകളും കാക്കിനാഡാ, വെരാവൽ തുടങ്ങിയ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ്

അധീനതയിലുള്ള തുറമുഖങ്ങളും നിലവിലുണ്ട്. മറ്റുള്ളവ മത്സ്യബന്ധന ഹാർബറുകളായും മറ്റും പ്രവർത്തിക്കുന്ന വളരെ ചെറിയ തുറമുഖങ്ങളാണ്. ഇവയെല്ലാം ഇന്ത്യൻ തുറമുഖ നിയമം 1928 -ന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്നവയാണ്. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളതും, പുതുതായി ആസൂത്രണം ചെയ്ത് നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതുമായ എല്ലാ തുറമുഖങ്ങളെയും കോർത്തിണക്കുന്നതാണ് സാഗർമാല പദ്ധതി. തുറമുഖ പ്രേരിത വികസനം എന്ന പ്രമേയത്തിൽ അധിഷ്ഠിതമായ സ്വപ്ന പദ്ധതിയാണ് സാഗർമാല പ്രോജക്ട്.

ഇന്ത്യയിൽ സ്പന്ദനശേഷിയുള്ള ഒരു തുറമുഖ മേഖലയുടെ ആവിർഭാവം ലക്ഷ്യമിട്ട് ഇന്ത്യാഗവണമെന്റ് രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഒന്നാണ് സാഗർമാല എന്ന പദ്ധതി. ഇന്ത്യൻ സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയെ തുറമുഖ പ്രേരിത വികസനത്തിന്റെ വഴിത്താരയിലേക്ക് ആനയിക്കുകയാണ് പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. ഇന്ത്യയിലെ ഒൻപത് തീരദേശ സംസ്ഥാനങ്ങളെ ആധാരമാക്കി, ഒൻപത് സമുദ്ര-നാവിക മേഖലകളായി വിഭജിച്ചിരിക്കുന്നു. ഓരോ മേഖലയിലെയും വ്യവസായം, നഗരവികസനം, വിനോദസഞ്ചാരം, പരിസ്ഥിതി എന്നീ മേഖലകളുടെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഒരു സമഗ്രരൂപം കൈവരുത്തുന്നതിന് വേണ്ടി അതാത് മാരിടൈം മേഖല വിശദമായ പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കാൻ പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമാണ്. എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങളെയും തുറമുഖ പ്രേരിത വികസനത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കമാക്കുവാൻ ഇത്തരം ഏകോപനത്തിലൂടെ സാധിക്കേണ്ടതാണ്. തുറമുഖങ്ങളെ വികസനത്തിന്റെ കേന്ദ്രബിന്ദുവായി പരിഗണിക്കുന്ന വികസന മാതൃകകൾ അനാവൃതമാകണം. ഇതിലൂടെ മാത്രമേ തുറമുഖങ്ങളെ വികസനത്തിന്റെ ചാലകശക്തിയാക്കി മാറ്റാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

മന്ത്രാലയങ്ങൾ തമ്മിലും, അന്തർസംസ്ഥാന തലങ്ങളിലും കേന്ദ്രസംസ്ഥാന ബന്ധങ്ങളിലും ഏകോപനം കൈവരിക്കുന്നതിലേക്കായി ഒരു ദേശീയ അതോറിട്ടി വിഭാവനം ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഏകോപനം ലക്ഷീകരിച്ച് സംസ്ഥാന തലത്തിലും വിവിധ വകുപ്പ് തലങ്ങളിലും പ്രവർത്തന കേന്ദ്രങ്ങൾ ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്. ഇ.പി.സി. മോഡലിലും, പി.പി.പി മോഡലിലും പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായിട്ട് ഷിപ്പിങ് മന്ത്രാലയത്തിന്റെ കീഴിൽ ഒരു കമ്പനി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സാഗർമാല പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന തുറമുഖ പ്രേരിത വികസനം എന്ന ആശയം സാക്ഷാത്കരിക്കപ്പെടണമെങ്കിൽ എല്ലാ തുറമുഖങ്ങളെയും സ്മാർട്ട് തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന നിലവാരത്തിലേക്ക് നവീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. സാഗർമാലയിലെ വലിയ മുത്തുകൾ വലിയ തുറമുഖങ്ങൾ ആയതിനാൽ അവയുടെ നിലവാരം ഉയർത്തുക എന്നതിന് പരമ പ്രാധാന്യം നൽകേണ്ടതാണ്.

ഗവൺമെന്റ് അധീനതയിലുള്ള ഒന്നാംകിട തുറമുഖങ്ങൾ കാലാകാലങ്ങളായി അനുവർത്തിക്കപ്പെട്ടുവരുന്ന പ്രവർത്തന ശൈലിക്ക് വിധേയമാണ്. ദേശീയവും അന്തർദേശീയവും ആയ നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യ, രാജ്യാന്തര വ്യാപാരം, കൺടൈനറുകളെ ആധാരമാക്കികൊണ്ടുള്ള ചരക്ക് ഗതാഗതം, വ്യാപാരക്കപ്പലുകളുടെ കേവുഭാരത്തിലെ വർദ്ധനവ്, തുടങ്ങിയ സചേതന ഘടകങ്ങളെ കാലാനുസൃതമായി ഉൾക്കൊള്ളാൻ പാരമ്പര്യ ശൈലി കൈവിടാത്ത വൻകിട തുറമുഖങ്ങൾക്ക് സാധിക്കുന്നില്ല. ആഗോള സ്വഭാവമുള്ള നവീന ലോകത്തിന്റെ ആവശ്യം അയവുള്ള സമീപനങ്ങളാണ്. അതിനാൽ പരമ്പരാഗത രീതികളോട് വിടപറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

ആഗോളവത്കൃത ലോകത്തിൽ, അയവും മാർദ്ദവവും സചേതനത്വവും കാര്യക്ഷമതയും ഉള്ള തുറമുഖങ്ങളാണ് ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. നാവികശേഷിയുണ്ടായിരുന്ന ഗ്രീക്ക്, റോമൻ, ചോള, മൗര്യ, സൂയ്, മിങ് രാജവംശങ്ങൾ വിദേശ വ്യാപാരത്തിന്റെ അവിഭാജ്യ ഘടകമായി നാവിക സേനയെ പരിപോഷിപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ സമകാലീന യാഥാർത്ഥ്യം മറ്റൊന്നാണ്. അന്താരാഷ്ട്ര മാരിടൈം സംഘടനയുടെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ നിയമ പ്രാബല്യമുള്ള ധാരണകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ അന്താരാഷ്ട്ര വ്യാപാരങ്ങൾ നടക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെയുള്ള ധാരണകളും ഉടമ്പ

ടികളും പരസ്പരം അംഗീകരിക്കപ്പെടുന്നു. മത്സ രക്ഷമതയാണ് ആഗോള വ്യാപാരത്തിന്റെ പ്രാണ വായു.

'കൊറിയ, സിംഗപൂർ തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങൾ സമർത്ഥമായി പ്രകടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യക്ഷമതയും ആർജ്ജവവുമാണ് ആഗോളീകരണത്തിന്റെ കാല ഘട്ടത്തിൽ അതിജീവനത്തിന് ഈ രാഷ്ട്രങ്ങൾക്ക് കരുത്തു നൽകുന്നത്' - സാമ്പത്തിക വിദഗ്ദ്ധ രുടെ അഭിപ്രായം അതാണ്. ജപ്പാനും ഗ്രീസും കൈക്കൊള്ളുന്ന അതിസാമർത്ഥ്യം സാമ്പത്തിക മാന്ദ്യത്തിലേക്കും നിരാശയിലേക്കും കൂപ്പ് കുത്താ നും, വളർച്ചയും പരിമിതികളുമായി മുഖാമുഖം അനുഭവിക്കാനും ഇടയാക്കുന്നു. നമ്മുടെ സ്ഥിതിയും ഇതുതന്നെയാണ്. പുരോഗമന സ്വ ഭാവം ഉള്ള ഒരു ഭരണകൂടമാണ് ഇപ്പോൾ രാജ്യ ത്തുള്ളത്. തുറമുഖങ്ങളെ പുനസംഘടിപ്പിക്കു വാനും പൂർണ്ണമായി അഴിച്ചുപണിയുന്നതിനും സമുദ്രാതിധിഷ്ഠിത വ്യാപാരത്തെയും ചരക്ക് ഗതാ ഗതത്തെയും തിരുത്തിക്കുറിക്കുവാനും നമുക്ക് സാധിക്കണം. തുറമുഖ പരീഷണങ്ങൾ അനിവാ ര്യമാണ്. എന്നാൽ അതുകൊണ്ട് മാത്രം എല്ലാം ആകുന്നതുമില്ല. തുറമുഖ പ്രേരിത വികസനം എന്ന തന്ത്രത്തിൽ പൂർണ്ണ ശ്രദ്ധപതിപ്പിക്കുക യാണ് കരണീയമായിട്ടുള്ളത്.

നമ്മുടെ തുറമുഖങ്ങളെ മത്സരക്ഷമതയുടെ കാര്യത്തിൽ മികവുറ്റ പടക്കുതിരകളായി രൂപാന്ത രപ്പെടുത്തേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അതാണ് സ്മാർട്ട് തുറമുഖം എന്ന സങ്കല്പത്തിന് പിന്നിലെ തത്വ വിചാരം. ഓരോ തുറമുഖവും അതിന്റെ ആശ്രിത പശ്ചാത്തല ഭൂഭാഗങ്ങളുടെ വികസനത്തിന് പ്രാമു ഖ്യം നൽകുകയും വേണം.

ഓരോ തുറമുഖത്തിനും അതിന്റെ മാത്രം പ്രത്യേ കതകൾ ഉണ്ടായിരിക്കാം. എന്നാൽ സ്മാർട്ട് തുറ മുഖത്തിന് പൊതുവായ അടിസ്ഥാനഘടന നിർവ്വ ഹിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്.

തുറമുഖത്തിന്റെ ഭരണരീതിയിൽ ഘടനാപരമായ പരിവർത്തനം ഉണ്ടാവുക എന്നതാണ് പ്രഥമ ഗണ നീയമായ കാര്യം. ഇതിലേക്കായി ലാൻഡ് ലോഡ് മാതൃക സ്വീകരിക്കാവുന്നതാണ്. കമ്പനി നിയമ പ്രകാരം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെടേണ്ടതാണ്. പോർട്ട് അധികാരികൾ തുറമുഖത്തെ അടിസ്ഥാന സൗക ര്യങ്ങളും സുരക്ഷിതത്വവും ഉറപ്പുവരുത്തണം. എന്നാൽ തുറമുഖത്തിന്റെ ദൈനംദിനപ്രവർത്തന ങ്ങളിൽ അവർ പങ്കെടുക്കേണ്ടതില്ല.

ഇപ്പോൾ ആവശ്യത്തിലധികമായി വന്നിട്ടുള്ള മാന വിക വിഭവം പുനഃപരിശീലനത്തിനും പുനർ വിന്യാസത്തിനും വിധേയമാക്കപ്പെടണം. തുറമു ഖങ്ങളുടെ പ്രതിവർഷം ആയിരം കോടിയിൽ അധികം വരുന്ന പെൻഷൻ ബാദ്ധ്യതകൾ ഒറ്റത്ത വണ തീർപ്പാക്കലിലൂടെയോ എൻപിഎസ് പദ്ധ തിയിലൂടെയൊ കൈകാര്യം ചെയ്യപ്പെടണം. തുറ മുഖങ്ങളുടെ കൈവശമുള്ള അധിക ഭൂമിയിൽ നിന്നും ഇതിനുള്ള ധനം കണ്ടെത്താവുന്നതാണ്. മുംബൈ, കൊൽക്കത്ത, കാൻഡല തുറമുഖങ്ങ ളുടെ പക്കൽ വിനിയോഗിക്കപ്പെടാത്ത വിസ്തൃ തമായ ഭൂസ്വത്ത് ഉള്ളതായി നമുക്ക് അറിയാം. മുഖ്യമായും നമ്മൾ പ്രധാന തുറമുഖങ്ങളുടെ ക്രമീകരണത്തിൽ തത്പരരായതിനാൽ, പ്രത്യേക സാഹചര്യങ്ങളും പ്രത്യേക പോരായ്മകളും കണ്ട റിഞ്ഞ്, അവയ്ക്ക് അനുസൃതമായ പരിഹാരങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയാണ് ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. കൊൽക്കത്ത തുറമുഖം നദിയിലായതിനാൽ, അതിന്റെ വികസന നടപടികൾക്ക് മുൻപ്, മണ്ണ് മാന്തുന്നതിനുള്ള സബ്സിഡി സുനിശ്ചിതമാക്ക ണം. മുംബൈ, ചെന്നൈ തുറമുഖങ്ങൾ കൈകാ ര്യം ചെയ്യുന്ന കാർഗോ ഇനം വേർതിരിച്ച് നിശ്ച യിക്കുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കും. അപ്രകാരം ചെയ്യാ തിരുന്നാൽ പ്രസ്തുത പോർട്ട് നഗരങ്ങളിൽ തിക്കും തിരക്കും കൂടുതലായി അനുഭവിക്കാൻ ഇടയാകും. ഈ സാധ്യത മുൻകൂട്ടി കണ്ട്, വലിയ മേൽപാലങ്ങൾ നിർമ്മിയ്ക്കാൻ ബോധപൂർവ്വമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം.

ഇന്ത്യയിൽ ശക്തമായ ഒരു ആഭ്യന്തര വിപണി നിലവിലുണ്ട്. നൂതനാശയങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ട് തുറ മുഖങ്ങളെ നവീകരിക്കുന്നതിന് ഈ വിപണിയുടെ സമ്മർദ്ദം ഉണ്ടാകണം. ഒരർത്ഥത്തിൽ ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങൾ വൻകിട തുറമുഖങ്ങളുടെ മേൽ

പരോക്ഷമായ മത്സരം അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നതായി കാണുന്നു. തുറമുഖങ്ങളുടെ ദൈനംദിന നടത്തിപ്പിൽ ഉത്തരവാദിത്തബോധം വളർത്തിയെടുത്തേ മതിയാവൂ. സാധാരണഗതിയിൽ ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവിൽ ഇക്കാര്യങ്ങളുടെ പൂർണ്ണ ഉത്തരവാദിത്തം അവരോധിക്കപ്പെടുന്നുവെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന് പരിമിതമായ അധികാരം മാത്രമാണ് നൽകപ്പെടുന്നത്.

തുറമുഖങ്ങളുടെ ഭരണകാര്യത്തിൽ അധികാരവികേന്ദ്രീകരണത്തിന്റെ അഭാവവും കാർക്കശ്യം നിലനിൽക്കുന്ന അവസ്ഥയും പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് കാരണം ആകുന്നുണ്ട്. അഴിമതി നിരോധന നിയമം 13 (d) തുറമുഖ സംബന്ധമായ തീരുമാനങ്ങൾ കൈക്കൊള്ളുന്നതിന് ഭയാശങ്കകൾ ജനിപ്പിക്കാൻ ഇടയുണ്ട്. ദ്രുതഗതിയിൽ തീരുമാനം എടുക്കുന്നതും, തീരുമാനം മന്ദഗതിയിലാകുന്നതും, ഈ വകുപ്പ് പ്രകാരം വിമർശന വിധേയമാകാവുന്നതാണ്. എന്നാൽ സ്വകാര്യമേഖലയിലെ തുറമുഖം സംബന്ധിച്ച് ഒരു പക്ഷെ ഇങ്ങനെ ഒരു ഭയാശങ്കക്ക് സാദ്ധ്യതയില്ല. ഈ അവസ്ഥാ വിശേഷത്തിന് പരിപൂർണ്ണമായ പരിഹാരം ഇല്ലായിരിക്കാം. എങ്കിലും ഈ പ്രതിസന്ധി ലഘൂകരിക്കാനും അതിലൂടെ പോർട്ടിന്റെ ബിസിനസ്സ് തീരുമാനങ്ങൾ നിർഭയവും സുഗമവും ആക്കുന്നതിനും എല്ലാ സാദ്ധ്യതകളും ഉറപ്പാക്കണം.

തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുന്ന ഇതര കക്ഷികളുടെ പ്രശ്ന പരിഹാരക്ഷമത തുറമുഖങ്ങളുടെ മത്സരക്ഷമതയ്ക്ക് ആക്കം കൂട്ടുന്നതാണ്. അതിനാൽ മികവുറ്റ തുറമുഖങ്ങൾ, റെയിൽവേ, കസ്റ്റംസ്, ആരോഗ്യം, പരിസ്ഥിതി തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളുടെ കൂട്ടായ പരിശ്രമത്തിലൂടെയാണ് കരഗതമാകുക.

സേവനങ്ങളും ഇതര പ്രവർത്തന ഘടകങ്ങളും പ്രദാനം ചെയ്യുന്ന സേവനദാതാക്കൾ തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുണ്ട്. ചരക്ക് കേന്ദ്രങ്ങൾ, ചരക്കുകളുടെ പ്രവാഹരീതി, വാഹനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നവർ, ഫോർവേഡിങ് ഇങ്ങനെ വ്യത്യസ്ത സേവനങ്ങൾ അണിനിരക്കുന്ന വേദിയാണ് തുറമുഖങ്ങൾ. ഇവയുടെ നിരക്കുകൾ മുൻകൂട്ടി തീരുമാനിക്കുന്നതിൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സുതാര്യത സൃഷ്ടിക്കപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്. അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിൽ ഇറക്കുമതിയും കയറ്റുമതിയും ചെയ്യുന്നവർക്ക് ചൂഷണത്തിൽ നിന്നും പരിരക്ഷണം ഉറപ്പാക്കപ്പെടുന്നുണ്ട് എന്നത് സ്മരണീയമാണ്. ഇന്ത്യയിലാകട്ടെ 'വ്യാപാര രീതികളിൽ' വ്യക്തമായ നിയന്ത്രണ നിബന്ധനകൾ ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്ന് വേണം കരുതാൻ. വ്യക്തത കുറഞ്ഞ സംവിധാനങ്ങളിലൂടെ സ്മാർട്ട് തുറമുഖം രൂപപ്പെടുകയില്ല. ഇന്ത്യൻ തുറമുഖങ്ങളിൽ സുതാര്യതയും സചേതനത്വവും ഊട്ടി ഉറപ്പിക്കുന്നതിലേക്കുള്ള നടപടികളിൽ കാലവിളംബം ഉണ്ടാകുന്നത് സാഗർമാല പദ്ധതിക്ക് അനുകൂലമായ ഒന്നല്ല.

സ്മാർട്ട് തുറമുഖങ്ങളുടെ വിഷയത്തിൽ സ്വകാര്യ മേഖലക്ക് സ്ഥാനമുണ്ട്. വലിയ തുറമുഖങ്ങളിൽ Build, Own and transfer എന്ന രീതിയിൽ സ്വകാര്യ ഉദ്യമങ്ങൾ വിജയകരമായി കാണപ്പെടുന്നുണ്ട്. തുറമുഖാശ്രിത വ്യവസായങ്ങൾ കണ്ടെത്തേണ്ടതും അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. നവസേവ മുംബൈ, മുൻദ്രയിലെ അഡാനി, കാൻഡ്ല തുടങ്ങിയ തുറമുഖങ്ങൾ പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖലകൾ മുഖേന ആഗോള വ്യാപകമായ വ്യവസായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംഘടിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു സ്മാർട്ട് തുറമുഖത്തിന്റെ പുതിയ ചട്ടക്കൂട്/ഘടനയെക്കുറിച്ചുള്ള അന്വേഷണം ചെന്നെത്തുന്നത്, അന്തിമ സേവനം ഫലപ്രദമായി പ്രദാനം ചെയ്യാൻ ഉപകരിക്കുന്ന, ഓരോ പ്രത്യേക തുറമുഖത്തിന്റെയും പ്രത്യേക ആവശ്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കപ്പെടുന്ന, ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം രൂപപ്പെടുത്തിയ തുറമുഖ പ്രേരിത വികസനത്തിന്റെ മാതൃകയായ സാഗർമാലയിലാണ്.

(ലേഖകൻ നാഷണൽ ഷിപ്പിങ് ബോർഡിന്റെ അദ്ധ്യക്ഷനാണ്)

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ: മാറ്റത്തിന്റെ പാതയിൽ

സുനിൽ കുമാർ

രാജ്യത്ത് 1850 വരെ റയിൽ പാത ഇല്ലായിരുന്നു. ഈ സ്ഥിതി മാറിയത് 1853 ൽ ആദ്യ റെയിൽ പാതയുടെ കമ്മിഷനിങ്ങോടെയാണ്. ഇന്ന് രാജ്യത്തിന്റെ വിദൂരപ്രദേശങ്ങളെ പോലും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ ഗതാഗതത്തിലൂടെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നു.

വലിപ്പം കൊണ്ട് ലോകത്തിലെ മൂന്നാമത്തെ ഗതാഗത സംവിധാനമാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ. 21,000 ട്രയിനുകളാണ് പ്രതിദിനം സർവീസ് നടത്തുന്നത്. ഇതിൽ 13000 തീവണ്ടികളിലായി 23 ദശലക്ഷം യാത്രക്കാർ 8000 സ്റ്റേഷനുകളിലൂടെ ഈ ഉപഭൂഖണ്ഡത്തിൽ തലങ്ങും വിലങ്ങും യാത്ര ചെയ്യുന്നു. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണമെടുത്താൽ ഓസ്ട്രേലിയയിലെ മൊത്തം ജനസംഖ്യ വരും. ഇതു കൂടാതെ മൂന്നു ദശലക്ഷം ചരക്കുമായി 8000 ചരക്കു വണ്ടികളും പ്രതിദിനം സർവീസ് നടത്തുന്നു. വിവിധ റൂട്ടുകളിൽ കൂടി 65000 കിലോമീറ്ററാണ് ഇത് ഓടുന്നത്. അതായത് ഭൂമിയുടെ ചുറ്റളവിന്റെ ഒന്നര ഇരട്ടി. 2013-14ൽ 1.05 ദശലക്ഷം ടൺ ചരക്കുകളാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ കൈകാര്യം ചെയ്തത്. 2014-15 ൽ 1.1 ദശലക്ഷം ടൺ ആണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കൽ

രാജ്യത്തിന്റെ ജീവനാഡിയാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ. പ്രാദേശിക വികസനവും അഖണ്ഡതയും പരസ്പര ബന്ധവും ലക്ഷ്യമാക്കി രാജ്യത്തിനു നെടുകെയും കുറുകെയും അത് ദിവസവും സഞ്ചരിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ 64 വർഷം കൊണ്ട് ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിൽ 1344% വും യാത്ര

ക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ 1642% വർധനയും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ റൂട്ട് മാത്രം 23% കിലോമീറ്റർ മാത്രമെ വികസിച്ചുള്ളു. പാതയിരട്ടിപ്പിക്കലിലെ വളർച്ചയും കുറവാണ് 289%. പ്രതിദിനം ഓടുന്ന പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ വന്ന വർധനവ് 102% മാണ്.

ശൃംഖല വികസനം

കഴിഞ്ഞ നാലുവർഷം കൊണ്ട് പുത്തൻ പാതകൾ സ്ഥാപിച്ചതിന്റെ വളർച്ചാനിരക്ക് 74 ശതമാണ്. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ എന്നീ ജോലികൾ യഥാക്രമം 167%, 21 % എന്നിപ്രകാരം വളർച്ചാ നിരക്ക് രേഖപ്പെടുത്തി.

പുതിയ ഊന്നൽ

ചരിത്ര നേട്ടം എന്ന നിലയിൽ 2014 -15 ൽ പുതിയ 1983 കിലോമീറ്റർ പാതയാണ് റെയിൽവെ കമ്മിഷൻ ചെയ്തത്. ഇതിൽ 723 കിലോമീറ്റർ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലായിരുന്നു. കൽക്കരി, ഉരുക്ക് എന്നിവയുടെ ചരക്കു നീക്കം കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനായി ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയും കൽക്കരി മന്ത്രാലയവും ജാർക്കണ്ട് ഗവൺമെന്റും തമ്മിൽ കഴിഞ്ഞ മെയ് മാസത്തിൽ ഒരു ധാരണാപത്രം ഒപ്പു വച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ കരാർ പ്രകാരം കൽക്കരി കമ്പനികളും സ്റ്റീൽ കമ്പനികളും സംയുക്തമായി പുതിയ കമ്പനികൾ രൂപീകരിക്കും. സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കി (എസ്പിവി)ളിന് 17 സംസ്ഥാനങ്ങൾ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നല്കിയിട്ടുണ്ട്. വിഷയം ഇപ്പോൾ കാബിനറ്റിന്റെ സാമ്പത്തിക കാര്യ കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയിലാണ്.

തുറമുഖങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതിക്കും മുൻഗണന നല്കിയിട്ടുണ്ട്. ദിഗി - ജെയ്പ്പൂർ തുറമുഖങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് അനുമതി ലഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. കൂടാതെ റേവാസ്, ഛാറ, നാർഗോൾ, അന്തുന എന്നീ തുറമുഖങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതികൾക്കും തത്വത്തിൽ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടൂണ തുറമുഖ പാത 2015 ജൂലൈയിൽ കമ്മിഷൻ ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. ഡിപിആറിന്റെ നാർഗോൾ തുറമുഖവും പൂർത്തിയായി കഴിഞ്ഞു.ഭദ്രക് നാർഗുണ്ടി മൂന്നാം ലൈനിനുള്ള കൺസൾട്ടൻസിയെ നിയമിച്ചു. കാശിപെട്ട് വിജയവാഡ ലൈനിന്റെ ദർഘാസ് തുറന്നു കഴിഞ്ഞു.

സേവന നിലവാരം

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ നേരിടുന്ന ഏറ്റവും വലിയ വെല്ലുവിളി യാത്രക്കാരുടെയും മറ്റ് ചരക്ക് ഇടപാടുകാരുടെയും ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുക എന്നുള്ളതാണ്. മൂലധന നിക്ഷേപത്തിലെ അനുപാതത്തിനുപരി, ഗുണമേന്മയും വലിയ വിഷയം തന്നെ. ശുചിത്വം, സമയനിഷ്ഠ, സുരക്ഷ, ടെർമിനലുകളുടെ നിലവാരം, തീവണ്ടികളുടെ ശേഷി, ഭക്ഷണത്തിന്റെ ഗുണം, യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ, ടിക്കറ്റ് ബുക്കിംങ്ങ് തുടങ്ങിയ വിവിധ വിഷയങ്ങൾ അടിയന്തിരമായി പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ടവ തന്നെ.

ട്രെയിനിന്റെ ഉള്ളിലും പുറത്തുമുള്ള യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് റെയിൽവെ അടുത്തകാലത്ത് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള ചില സംരംഭങ്ങൾ:

1. വൃത്തി -ശുചിത്വം

1.1. സ്വച്ഛ് റെയിൽ, സ്വച്ഛ് ഭാരത് എന്ന പദ്ധതി പ്രകാരം പുതിയ ഹൗസ്കീപ്പിംങ് വകുപ്പ് സ്ഥാപിച്ചു.

1.2 ബയോ ടോയ്‌ലറ്റ് ടാങ്ക്. യാത്രക്കാർക്ക് വൃത്തിയും ശുചിത്വവും ഉള്ള ചുറ്റുപാടുകൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും സ്റ്റേഷൻ പരിസരങ്ങളും റെയിൽവെ ട്രാക്കുകളും വൃത്തിയാക്കുന്നതിനുമായി റെയിൽവെ പരിസ്ഥതി സൗഹൃദ ബയോ ടോയ്‌ലറ്റ് ടാങ്കുകൾ വികസിപ്പിച്ച് കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളിൽ സ്ഥാപിച്ചു വരുന്നു. ഇതിനുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയും ഡിഫൻസ് റിസേർച് ആൻഡ് ഡിവലപ്മെന്റ് ഓർഗനൈസേഷനും സംയുക്തമായി വികസിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2016 -17 കാലഘട്ടത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളിൽ നിന്ന് മാലിന്യങ്ങൾ നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്യാനുള്ള കഠിന പ്രയത്നത്തിലാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവ. ഇതു വിജയിച്ചാൽ

അടുത്ത ഏതാനും വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ രാജ്യത്തെ മുഴുവൻ റെയിൽ കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളിലും ഈ സംവിധാനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തും.

1.3 ചപ്പുചവറുകളും ഭക്ഷ്യാവശിഷ്ടങ്ങളും നിക്ഷേപിക്കാൻ എല്ലാ ട്രെയിനുകളിലും യാത്രക്കാർക്ക് പ്രത്യേകം ബാഗുകൾ നല്കും. ഇത് പിന്നീട് ഹൗസ്കീപ്പിംങ് വിഭാഗം എത്തി ശേഖരിക്കും. പുതിയ നോൺ എസി കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളിൽ ചവറ്റുകുട്ടകൾ വയ്ക്കാനും ആലോചനയുണ്ട്.

1.4 രാജ്യത്തെ 67 സ്റ്റേഷനുകളിൽ 100 ശുചിമുറികളുടെ നിർമ്മാണം 2015 ജൂണിൽ പൂർത്തിയായി. 650 സ്റ്റേഷനുകളിൽ കൂടി പുതിയ ശുചിമുറികൾ നിർമ്മിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത.

1.5 ഈ വർഷം മുതൽ നിർമ്മിക്കുന്ന എല്ലാ ഐസിഎഫ് കോച്ചുകളിലും ബയോ ടോയ്‌ലറ്റുകൾ ഉണ്ടായിരിക്കും.

1.6 രാജ്യത്തെ 500 ട്രെയിനുകളിൽ ശുചീകരണ ജോലിക്കാരെ നിയമിച്ചു കഴിഞ്ഞു. 100 ട്രെയിനുകളിൽ ഈ വർഷം തന്നെ ഈ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തും.

1.7 കിടക്കവിരികൾ അലക്കി വൃത്തിയാക്കുന്നതിന് കൊച്ചുവേളി, മാൽഡ, സാന്ദ്രാഗച്ചി എന്നീ സ്റ്റേഷനുകളിൽ ആധുനിക അലക്കു ശാലകൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

2 ഇലക്ട്രോണിക് സൗകര്യങ്ങൾ

2.1 ടിക്കറ്റ് കൗണ്ടറുകളിലെ നീണ്ട നിര ഒഴിവാക്കുന്നതിന് മൊബൈലിൽ ടിക്കറ്റ് ലഭ്യമാക്കുന്ന സംവിധാനം ചില തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സബ് അർബൻ സ്റ്റേഷനുകളിൽ ആരംഭിച്ചു.

2.2 രാജ്യത്തെ 1000 ട്രെയിനുകളിൽ ഇ-കേറ്ററിങ്ങാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. യാത്രക്കാർക്ക് അവർക്ക് ഇഷ്ടമുള്ള ഭക്ഷണം നെറ്റിലൂടെ മുൻകൂട്ടി ഓർഡർ ചെയ്യാം.

2.3 വിശ്രമമുറികളും ഇനി ഓൺ - ലൈനായി ബുക്കു ചെയ്യാം.

2.4 രാജ്യത്തെ 22 സ്റ്റേഷനുകളിൽ പോർട്ടർമാരുടെ സേവനം ഇലക്ട്രോണിക് ബുക്കിങ്ങിലൂടെ ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

2.5 ഇറങ്ങേണ്ട സ്റ്റേഷനിൽ യാത്രക്കാരെ വിളിച്ചുണർത്തുന്ന സംവിധാനം രാജധാനി, തുരന്തോ ട്രെയിനുകളിൽ 2017 ജൂലൈ 8 മുതൽ നിലവിൽ വന്നു.

2.6 രാജ്യത്തെ 11 സ്റ്റേഷനുകൾ വൈഫൈയാണ്. എല്ലാ എ 1, എ നിലവാരത്തിലുള്ള സ്റ്റേഷനുകളിലും ഈ സൗകര്യം 2016 ഡിസംബറോടെ ലഭ്യമാക്കും.

2.7 എസ്എംഎസ് വഴി യാത്രക്കാർക്ക് പരാതിനൽകാനുള്ള സംവിധാനം നിലവിൽ സെൻട്രൽ, സൗത്ത് ഈസ്റ്റ് സെൻട്രൽ റെയിൽവെകളിൽ ഉണ്ട്. ഈ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ തന്നെ ഇത് എല്ലാ മേഖലകളിലും നടപ്പാക്കും.

3. മറ്റു സൗകര്യങ്ങൾ

3.1 കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ ശുദ്ധമായ കുടിവെള്ളം എല്ലാ സ്റ്റേഷനുകളിലും ലഭ്യമാക്കാൻ കേറ്ററിങ് വിഭാഗം വാട്ടർ വെണ്ടിങ് മെഷീനുകൾ സ്ഥാപിച്ചു വരുന്നു.

3.2 പുതിയ എല്ലാ ജനറൽ കമ്പാർട്ടുമെന്റിലും മൊബൈൽ റീചാർജിങ്ങിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കും.

3.3 ന്യൂഡൽഹി - ചണ്ടിഗഡ് ശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസിൽ കമ്പാർട്ട്മെന്റിൽ വിനോദ സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

3.4 വെയിറ്റിംങ് ലിസ്റ്റുകൾ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കാൻ തിരക്കുള്ള 460 ട്രെയിനുകളിൽ 1000 പുതിയ കമ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ കൂട്ടി ചേർക്കും.

3.5 രാജ്യത്തെ 400 സ്റ്റേഷനുകളിൽ യാത്രക്കാർക്കുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ വർധിപ്പിക്കുന്നതിന് സ്വകാര്യ മേഖലയുടെ സഹകരണത്തോടെയുള്ള(പിപിപി) വികസനം നടപ്പാക്കും.

3.6 തിരക്ക് ഒഴിവാക്കാൻ ന്യൂഡൽഹി, അലഹബാ

ദ്, വരാണാസി, ലക്നോ,ഗുവാഹട്ടി,ജെയ്പ്പൂർ,പൂനെ,ഭോപ്പാൽ,അമൃത്സർ, നാഗപ്പൂർ സ്റ്റേഷനുകളിൽ സാറ്റലൈറ്റ് സ്റ്റേഷനുകൾ കൂടി സ്ഥാപിക്കും.

3.7 പാർസൽ സേവനങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് പാർസൽ മാനേജ്മെന്റ് സംവിധാനത്തിൽ ഓൺലൈൻ ട്രാക്കിംങ്ങ് ഏർപ്പെടുത്തും . ഇപ്പോൾ ഡൽഹി -ഹൗറ, ഡൽഹി -മുബൈ ഇടനാഴികളിൽ മാത്രമാണ് ഇത് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഉടൻ തന്നെ തിരക്കുള്ള മറ്റ് സ്റ്റേഷനുകളിലും പാർസലുകൾ വേഗത്തിൽ തിരിച്ചറിയാനും അന്വേഷിക്കാനുമുള്ള ക്രമീകരണം സ്ഥാപിക്കും.

3.8 ഡൽഹിയിലുള്ള എൻഐഎഫ്ടി സീറ്റുകളുടെ പുതിയ രൂപകല്പനയിൽ താല്പര്യം അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

3.9 മുതിർന്ന യാത്രക്കാർക്ക് ലോവർ ബർത്തുകളുടെ സംവരണം രണ്ടിൽ നിന്ന് നാലാക്കി.

3.10 മുതിർന്ന യാത്രക്കാർക്കും ഗർഭിണികൾക്കും ലോവർ ബെർത്ത് നല്കാൻ ടിടിഇ കൾക്കും നിർദ്ദേശം നല്കിയിട്ടുണ്ട്.

3.11 മുകളിലുള്ള ബെർത്തുകളിലേയ്ക്ക് കയറുന്നതിനുള്ള പടികൾ പുനർ രൂപകല്പന ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മുഴുവൻ സമയവും പ്രവർത്തിക്കുന്ന രണ്ട് ഹെൽപ് ലൈനുകൾ 138,182 എന്നിവ കമ്മിഷൻ ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു.

4. കൃത്യനിഷ്ഠ

യാത്രക്കാർക്ക് ഏറ്റവും സംതൃപ്തി നല്കുന്ന പ്രധാന ഘടകം ട്രെയിനുകളുടെ കൃത്യനിഷ്ഠയാണ്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ 2558 എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകളാണ് ഓടിക്കുന്നത്. 2014 ഡിസംബർ 31 വരെയുള്ള കണക്കാണ് ഇത്. ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് കോച്ചിംങ്ങ് മാനേജ്മെന്റ് സിസ്റ്റം വഴിയാണ് ഇപ്പോൾ ട്രെയിനുകളുടെ ഓട്ടം ഓൺലൈനായി നിരീക്ഷിക്കുന്നത്.

ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിൽ ഓടുന്ന എക്സ്പ്രസ്/മെയിൽ വണ്ടികളുടെ കൃത്യത 80 ശതമാനമാണ്. പ്രകടനംമെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ്.

സുരക്ഷാ താല്പര്യങ്ങൾ

കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ (2013-14) ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയുടെ 21598 ട്രെയിനുകൾ 12961 പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകളടക്കം ദിനംപ്രതി സർവീസ് നടത്തി. 23 ദശലക്ഷം യാത്രക്കാർ ദിവസവും സീറ്റുകൾ ബുക്കുചെയ്തു. 1058.81 ദശലക്ഷം ടൺ ചരക്കാണ് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ ആ വർഷം കയറ്റി ഇറക്കിയത്. ഇത്രമാത്രം ആസ്തികൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുമ്പോൾ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ സുരക്ഷയ്ക്കാണ് കൂടുതൽ പ്രാധാന്യം നല്കുന്നത്. എന്നാൽ ആ രംഗത്ത് ഇനിയും കൂടുതൽ പൂർണത നേടേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. 2015 സെപ്റ്റംബറിൽ റെയിൽവെ മേഖലാ ജനറൽ മാനേജർമാരുടെ യോഗത്തിൽ നമ്മുടെ റെയിൽവെ മന്ത്രി ഊന്നിപ്പറഞ്ഞത് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയും ഒന്നാമത്തെ പരിഗണന എല്ലാ മേഖലകളിലെയും സുരക്ഷയാണ് എന്നത്രെ. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു തരത്തിലുമുള്ള ഒരു വിട്ടുവീഴ്ച്ചയും പാടില്ല. റെയിൽവെയെ ഒരു അപകടരഹിത ദൗത്യമാക്കി മാറ്റണം. അതാണ് ലക്ഷ്യം.

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിൽ 2012 -13 ലും 2013-14 ലും സംഭവിച്ച അപകടങ്ങളും യൂറോപ്പിൽ 2012 ൽ നടന്ന റെയിൽ അപകടങ്ങളും തമ്മിൽ ഒരു താരതമ്യ പഠനം നടത്തുകയുണ്ടായി. ഇതിന് ഉപയോഗിച്ച മാനദണ്ഡം ദശലക്ഷം ട്രെയിൻ കിലോമീറ്ററിലുള്ള അപകട സൂചികയാണ്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിലെ അപകടങ്ങളും വളരെ പുരോഗതി നേടിയ യൂറോപ്യൻ റെയിൽവെയിലെ അപകടങ്ങളും തമ്മിൽ വളരെ വ്യത്യാസമൊന്നും ഇല്ല എന്നതായിരുന്നു പഠന ഫലം. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിലെ 2012-13 ലെ അപകടനിരക്ക് ദശലക്ഷം റെയിൽ കിലോമീറ്ററിന് 0.201 ഉം, 2013 -14 ൽ 0.147 ഉം ആയിരുന്നു. എന്നാൽ യൂറോപ്പിൽ ഇത് 2012 ൽ 0.210 ആയിരുന്നു. യാത്രികരുടെ ദശലക്ഷം കിലോമീറ്ററിന് സംഭവിച്ച മരണം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിൽ 0.240 (2012-13) 0.147(2013-14) എന്ന നിരക്കിലായിരുന്നു. ഇത് യൂറോപ്പിനെ അപേക്ഷിച്ച്

(1.033) കുറവായിരുന്നു എന്നും പഠനം നിരീക്ഷിച്ചു. എന്നാലും ഇനിയും അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറച്ചുകൊണ്ടുവന്ന് ഇല്ലാതാക്കണം. യൂറോപ്യൻ റെയിൽവെയെ അപേക്ഷിച്ച് ഇന്ത്യയിലെ റെയിൽവെ അപകടങ്ങൾ കുറവാണ് എന്നിരുന്നാലും നമ്മുടെ റെയിൽ സംവിധാനം ഇനിയും സുരക്ഷിതമാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

അപകട കാരണം

ലെവൽ ക്രോസ് അപകടങ്ങൾ, പാളം തെന്നൽ, അഗ്നിബാധ, കൂട്ടിമുട്ടൽ എന്നിങ്ങനെ നമുക്ക് അപകടകാരണങ്ങളെ തരംതിരിക്കാം. അപകടങ്ങൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഉണ്ടാകുന്നത് കാവൽക്കാരില്ലാത്ത ലെവൽ ക്രോസുകളിലാണ്. ഈ അപകടങ്ങൾ കൂടുതലും സംഭവിക്കുന്നത് റോഡിൽ നിന്നു വരുന്ന വാഹനത്തിന്റെ ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധ കാരണവും. എന്നിട്ടും കാവൽക്കാരില്ലാത്ത ലെവൽ ക്രോസുകളിലെ അപകട നിരക്ക് കുറഞ്ഞു തന്നെയാണ് വരുന്നത്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ ഇക്കാര്യത്തിൽ വിവിധ പരസ്യപ്രചാരണങ്ങളും സാമൂഹിക ബോധവത്ക്കരണങ്ങളും സ്ഥിരമായി നടത്തിവരുന്നു. മാത്രവുമല്ല പരമാവധി മേൽപ്പാലങ്ങളും അടിപ്പാലങ്ങളും നിർമ്മിച്ച് കാവൽക്കാരില്ലാത്ത ലെവൽ ക്രോസിങ്ങുകളുടെ എണ്ണവും കുറച്ചു കൊണ്ടുവരികയാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകളും ദേശീയ ഹൈവേ അതോറിട്ടിയും റെയിൽവെയുമായി സഹകരിക്കുന്നു.

റെയിൽവെ ക്രോസിങ് നിർമാർജ്ജനം

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിൽ 2015 ഏപ്രിൽ 1-ലെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം 29,487 ലെവൽ ക്രോസിങ്ങുകൾ ഉണ്ട്.ഇതിൽ 35 ശതമാനം അതായത് 10440 കാവൽക്കാർ ഇല്ലാത്തവയാണ്. ബാക്കി 19047 കാവൽക്കാർ ഉള്ളതും. കാവൽക്കാരില്ലാത്ത ലെവൽ ക്രോസിങ്ങുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ഇപ്പോൾ നടന്നുവരുന്ന മേൽപ്പാലങ്ങളുടെയും അടിപ്പാതകളുടെയും നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ റെയിൽവെയ്ക്ക് 39,001 കോടി രൂപ വേണം. ഈ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ മുഴുവൻ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ തന്നെയാണ് വഹിക്കുന്നത്. സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ട് നിയമത്തിലെ ഡീസൽ സെസ് ശേഖരിച്ചാണ് ഇതിന് തുക കണ്ടത്തുന്നത്. മൊത്തം തുകയുടെ 12.5% വിഹിതം മാത്രമെ ഇതിലൂടെ റെയിൽവെയ്ക്ക് ലഭിക്കുകയുള്ളു. അതെ സമയം റോഡുകൾക്ക് 50% ലഭിക്കുന്നു. ബാക്കി സംസ്ഥാനങ്ങൾ വഹിക്കും. അതിനാൽ ബദൽ സംവിധാനങ്ങളിലൂടെ ലെവൽ ക്രോസുകൾ പൂർണമായും ഒഴിവാക്കി വിലപ്പെട്ട മനുഷ്യ ജീവനുകളെ അപകടങ്ങളിൽ നിന്നു രക്ഷിക്കാൻ റെയിൽവെയ്ക്ക് റോഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നുള്ള വിഹിതം വർധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

പാളം നവീകരണം

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയക്ക് 1,14,907 കിലോമീറ്റർ പാളങ്ങൾ ഉണ്ട്. ഇതിൽ 4500 കിലോമീറ്റർ വീതം എല്ലാ വർഷവും പുതുക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടു മൂലം കഴിഞ്ഞ ആറു വർഷമായി ഈ പ്രവർത്തനം അല്പം മന്ദഗതിയിലാണ്. 2014 ജൂലൈ 1 ലെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം 5300 കിലോമീറ്റർ പാളം ഉടൻ നവീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ വർഷത്തെ ലക്ഷ്യം 2100 കിലോമീറ്ററാണ്. ട്രാക്ക് നവീകരണം ഇങ്ങനെ കുടിശികയാകുന്നത് വലിയ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് കാരണമാകും. ആസ്തിയും നഷ്ടമാകും.

മാനുഷികമായ പിഴവുകൾ

ലോക്കോ ഡ്രൈവർമാരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള പിഴവുകൾ മൂലം സംഭവിക്കുന്ന അപകടങ്ങൾ സാങ്കേതിക ഇടപെടലിലൂടെ പരമാവധി കുറച്ചു വരികയാണ്. ഓട്ടോമാറ്റിക് ട്രെയിൻ പ്രൊട്ട്ക്ഷൻ സിസ്റ്റം എന്ന സംവിധാനം ട്രെയിനുകളിൽ ഏർപ്പെടുത്തി അമിത വേഗം മൂലം സംഭവിക്കുന്ന കൂട്ടിയിടി അപകടങ്ങൾ നിയന്ത്രിച്ചു വരുന്നു. പക്ഷെ ഈ സംവിധാനം സബ് അർബൻ മേഖലകളിൽ മാത്രമെ സ്ഥാപിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളു. ട്രെയിൻ പ്രൊട്ടക്ക്ഷൻ ആൻഡ് വാണിംങ്

സിസ്റ്റം ദക്ഷിണ റെയിൽവെയുടെ സബ് അർബൻ മേഖലയിലും കൊൽക്കട്ട മെട്രോയിലും സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സുരക്ഷാ ഫണ്ടുകൾ

സ്പെഷൽ റെയിൽവെ സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് ഘട്ടം -1, 2003 - 2008 ലാണ് നടപ്പിലാക്കിയത്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിൽ സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് 16,318 കോടിയാണ് ഇതുവഴി ലഭ്യമാക്കിയത്. പഴകിയ പാലങ്ങൾ മാറ്റുന്നതിനും സിഗ്നൽ സംവിധാനം, ട്രാക്ക് തുടങ്ങിയവ പുതുക്കുന്നതിനും ഇത് ഉപയോഗിച്ചു.

ശ്രീ.അനിൽ കാക്കോദ്ക്കറിന്റെ അധ്യക്ഷതയിൽ ഒരു ഉന്നതതല സുരക്ഷാ നിരീക്ഷണ കമ്മിറ്റി 2011 സെപ്റ്റംബറിൽ രൂപീകരിക്കുകയും 2012 ഫെബ്രുവരിയിൽ കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. കമ്മിറ്റിയുടെ ശിപാർശകൾ നടപ്പാക്കുന്നതിന് അടുത്ത അഞ്ചു വർഷത്തേയ്ക്ക് 1,03,110 കോടി രൂപ വേണം. അതായത് പ്രതിവർഷം 20,000 കോടി രൂപ.

കാക്കോദ്ക്കർ കമ്മിറ്റി നിർദ്ദേശിച്ച ഈ ജോലികൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ ധനമന്ത്രാലയത്തോട് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ സുരക്ഷാ ഫണ്ടിന്റെ രണ്ടാം ഘട്ടതുക അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട മേഖലകൾ

സുരക്ഷാ സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് ചില പ്രത്യേക മേഖലകളിൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

- പഴകിയ പാലങ്ങളും ട്രാക്കുകളും പുതുക്കുക
- നിലവാരമുള്ള വെബ് സ്വിച്ചുകൾ, നല്ല വെൽഡിംങ് സാങ്കേതിക വിദ്യ, ക്രോസിങ്ങുകൾ എന്നിവ സ്ഥാപിക്കുക
- അപകടസൂചന നല്കുന്ന അൾട്രാസോണിക് സംവിധാനം, ട്രാക്കുകളുടെ അറ്റകുറ്റ പണികൾക്ക് യന്ത്രവത്കരണം.
- പഴകിയ സിഗ്നൽ ക്രമീകരണങ്ങൾ പുതുക്കുക.
- ട്രെയിൻ പ്രൊട്ടെക്ഷൻ സിസ്റ്റം സ്ഥാപിക്കുക
- മൊബൈൽ ട്രെയിൻ റേഡിയോ സ്ഥാപിക്കുക
- കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളിൽ ഫയർ ഡിറ്റക്ഷൻ സിസ്റ്റം സ്ഥാപിക്കുക
- വാഗണുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുക. ട്രെയിൻ പരിശോധനാ സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുക
- ഡീസൽ ജനറേറ്റർ സെറ്റുകൾ പുനസ്ഥാപിക്കുക
- പരിശീലന കേന്ദ്രങ്ങളുടെ പദവി ഉയർത്തുക
- ആഗോള നിലവാരമുള്ള സിഗ്നൽ സംവിധാനം സ്ഥാപിക്കുക

ഉപസംഹാരം

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയിൽ ഇപ്പോൾ ആവശ്യം അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനവും സാങ്കേതിക സംവിധാനങ്ങളുടെ നവീകരണവും ട്രാക്കുകളുടെ വൈദ്യുതീകരണവുമാണ്. പ്രധാന പ്രശ്നം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയുടെ ഭൗതിക ശേഷിക്കുറവാണ്. എല്ലാ റൂട്ടുകളിലും യാത്രക്കാരുടെ വലിയ തിരക്കാണ്. ഇനിയും കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ ആ റൂട്ടിൽ സർവീസ് നടത്താൻ സാധിക്കാത്തവിധം ട്രാക്കുകളും നിറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. അതിനാൽ യാത്രക്കാരെ തൃപ്തിപ്പെടുത്തണമെങ്കിൽ റയിൽ ശ്രൃംഖല വികസിപ്പിക്കുകയേ മാർഗ്ഗമുള്ളു.

എന്നാൽ ശ്രൃംഖല വികസനവും നവീകരണവും നടക്കുന്നില്ല എന്നതാണ് ഇന്ന് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയക്ക് വലിയ ബാധ്യതയായി മാറിയിരിക്കുന്നത്. തന്മൂലം യാത്രക്കാരും ചരക്കു ഗതാഗതവും റെയിൽവെയിൽ നിന്ന് അകന്നു പോവുകയാണ്. രാജ്യത്തിന്റെ ജീവനാഢിയായി സേവനം ചെയ്യുന്ന, ഇന്ത്യയുടെ പുരോഗതിക്കായി മഹത്തായ സംഭാവന നല്കുന്ന ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ സാമ്പത്തികമായും പ്രവർത്തനപരമായും ശക്തി പ്രാപിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഈ യാഥാർത്ഥ്യം നാം തിരിച്ചറിയണം.

(റെയിൽവേ ബോർഡിലെ മുൻ അഡീ. അംഗമാണ് ലേഖകൻ)

നല്ല ഭാവിക്കായി ഹരിതോർജ്ജ ഗതാഗതം

ഡോ. കൃഷ്ണ ദേവ്

ആഗോള കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനത്തിൽ ഗതാഗതത്തിനുള്ള പങ്ക് ഗണനീയമാണ്. പെട്രോളിയം ഇന്ധനങ്ങളാണ് ലോകത്താകമാനമുള്ള കാർബൺഡൈ ഓക്സൈഡ് ഉൽപാദനത്തിന്റെ 23 ശതമാനത്തിനു നിദാനം. ഇതിൽ 75 ശതമാനം റോഡ് ഗതാഗതത്തിൽനിന്നാണെന്നു മാത്രമല്ല, ഇത് അനുദിനം വർധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. റോഡ് ഗതാഗതത്തിന്റെ 95 ശതമാനവും പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങൾ കൊണ്ടാണു നടക്കുന്നത്. ലോകത്ത് ആകെ ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്ന എണ്ണയിൽ 60 ശതമാനം റോഡ് ഗതാഗതത്തിനു വേണ്ടി നീക്കിവെക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഇതെല്ലാം ഹരിതഗൃഹ വാതകം പുറംതള്ളുന്നതു കുറയ്ക്കാനും എണ്ണയുടെ ഉപയോഗം കുറയ്ച്ചുകൊണ്ടുവരാനും ഉതകുന്ന നയങ്ങൾ നടപ്പാക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്ന സമ്മർദം ഗവൺമെന്റുകളിൽ സൃഷ്ടിക്കുന്നു.

സാമ്പത്തിക, പാരിസ്ഥിതിക, സാമൂഹിക രംഗങ്ങളിൽ ഗതാഗതം സ്വാധീനം ചെലുത്തുന്നുണ്ട്. ഗതാഗതത്തിന് ആവശ്യമായിവരുന്ന സമയം കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുന്നതു സാമ്പത്തിക കാര്യശേഷിയുടെ സൂചകമായി കണക്കാക്കപ്പെടുന്നു എന്നതിനാൽ ഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യമാണിത്. എന്തായാലും, ഗതാഗതം ഊർജ ഉപഭോഗത്തിലൂടെയും ഹരിതഗൃഹവാതകം പുറംതള്ളുന്നതിലൂടെയും വായുമലിനീകരണത്തിലൂടെയും പരിസ്ഥിതിക്കു കോട്ടം സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. സാമൂഹിക ഉൾച്ചേർക്കൽ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുകയോ അഥവാ നിരുത്സാഹപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്യുന്നതിലൂടെയും സുരക്ഷ ഉൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റു നേട്ടങ്ങൾ ഉറപ്പാക്കുന്നതിലൂടെയും ഗതാഗതമേഖല സാമൂഹിക സ്ഥിതിയെ സ്വാധീനിക്കുന്നുമുണ്ട്. പാരിസ്ഥിതിക അതിജീവനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള വർധിച്ച ആശങ്ക 'അതിജീവന സാധ്യതയുള്ള ഗതാഗതം', 'ഹരിത ഗതാഗതം' എന്നിവയുടെ പ്രസക്തി വർധിപ്പിക്കുന്നു. ലളിതമായി പറഞ്ഞാൽ കാൽനടയാത്രയും യന്ത്രവൽക്കൃതമല്ലാത്ത സംവിധാനവുമൊഴിച്ചുള്ള ഗതാഗത ഉപാധികളൊന്നും പരിസ്ഥിതിക്ക് ഇണങ്ങുന്നതോ അതിജീവന സാധ്യതയുള്ളതോ അല്ല. ഗതാഗതത്തിൽ ഏറിയ പങ്കും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നത് പെട്രോളിയം ഇന്ധനമാണ്; കുറെയേറെ കാലത്തേക്ക് അതങ്ങനെത്തന്നെ ആയിരിക്കുകയും ചെയ്യും. ആധുനിക നഗര റെയിൽ ഗതാഗതസംവിധാനത്തിനു വൈദ്യുതി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നുണ്ടെങ്കിലും ആ വൈദ്യുതി ഏറെക്കുറെ പെട്രോളിയം ഇന്ധനങ്ങൾ കത്തിച്ചുണ്ടാക്കുന്നവയാണ്. യന്ത്രവൽക്കൃത ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെല്ലാം കൂടുതലായും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നത് പെട്രോളിയം ഇന്ധനങ്ങളാണെങ്കിലും അവയിൽ ചില രീതികൾ മറ്റു രീതികളെ അപേക്ഷിച്ച് കൂടുതൽ പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദപരമാണെന്ന സവിശേഷതയുണ്ട്. ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനം എത്രത്തോളം പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദപരമാണെന്ന് മൂന്നു കാര്യങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കണക്കാക്കാം.

1) ഊർജക്ഷമത
2) കാർബൺ തീവ്രത
3) മനുഷ്യന്റെ ആരോഗ്യത്തിന് ഹാനികരമാകും വിധമുള്ള മലിനീകരണത്തിന്റെ തോത്.

കാറുകളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന കൂടുതൽ പേരെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന പക്ഷം റെയിൽ, ബസ് ഗതാഗതസംവിധാനങ്ങൾക്കു പരിസ്ഥിതിസംരക്ഷണത്തിൽ സഹായിക്കുന്നുവെന്ന് അവകാശപ്പെടാം.

ഒരു പരമ്പരാഗത പെട്രോൾ എൻജിൻ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതിനു പകരം പെട്രോൾ/വൈദ്യുത സങ്കര എൻജിൻ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുക പോലുള്ള രീതി പിൻതുടരുന്നതിലൂടെ ഉണ്ടാകുന്ന ഊർജക്ഷമതയിൽ നിന്നാണ് ഒരു ഗതാഗതസംവിധാനം എത്രത്തോളം പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദപരമാണെന്നറിയാൻ സാധിക്കുക. ഫലപ്രദമായും പ്രവർത്തനക്ഷമതയോടുകൂടിയും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് നല്ല സാമ്പത്തിക നേട്ടങ്ങളുണ്ടാക്കാനും ഊർജത്തിന്റെ ഉപയോഗവും പുറംതള്ളുന്ന മാലിന്യവും കുറയ്ക്കാനും സാധിക്കും.

എന്താണ് ഹരിത ഗതാഗതം?

അതിജീവനാർഹമായ പരിസ്ഥിതി സൃഷ്ടിച്ചെടുക്കുന്നതിലും വായുമലിനീകരണം നിർമാർജനം ചെയ്യുന്നതിലും, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഹരിതഗൃഹ വാതകം പുറംതള്ളുന്ന മേഖലയെന്ന നിലയിൽ ഗതാഗത രംഗം സസൂക്ഷ്മം നിരീക്ഷിക്കപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ചിന്തകൾ കൊണ്ടുചെന്നെത്തിക്കുന്നത് പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദപരമായ ഗതാഗത സംവിധാനമോ വാഹനങ്ങളോ യാഥാർഥ്യമാക്കുന്നതിലേക്കാണ്.

ആരോഗ്യകരമായ ഗതാഗതസംവിധാനം യാഥാർഥ്യമാക്കൽ, ഗതാഗതരംഗത്തിന്റെ ഘടന തന്നെ പരിഷ്കരിക്കൽ, വിഭവങ്ങളുടെ ഫലപ്രദവും പ്രവർത്തനക്ഷമവുമായ വിനിയോഗം ഉറപ്പുവരുത്തൽ എന്നിവ ഹരിതഗതാഗതത്തിന്റെ ഭാഗങ്ങളാണ്.

ഇതു സജീവമായ പൊതുജനബോധവൽക്കരണവും പങ്കാളിത്തവും ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. അതോടൊപ്പം സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗത്തിൽ നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തുകയും സൗരോർജം, കാറ്റിൽ നിന്നുള്ള ഊർജം, വൈദ്യുതി, ജൈവ ഇന്ധനങ്ങൾ തുടങ്ങിയവയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ വികസിപ്പിച്ചെടുക്കുകയും അനിവാര്യമാണ്.

സ്വന്തം വാഹനവുമായി ഓഫീസിലും മാർക്കറ്റിലും പോകുകയെന്നതു സൗകര്യപ്രദമാണെങ്കിലും ഉത്തരവാദിത്തപ്പെട്ട ലോകപൗരന്മാരെന്ന നിലയിൽ എല്ലാവർക്കും പ്രാപ്യമായ ഹരിതഗതാഗത സംവിധാനം ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ നാം തയ്യാറാകണം.

ഭാരതത്തിൽ ഹരിത ഗതാഗതത്തിന്റെ പ്രസക്തി

അതിവേഗമുള്ള സാമ്പത്തിക വളർച്ചയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ കൃഷിയിൽനിന്നു സേവനരംഗത്തേക്കുള്ള ഘടനാപരമായ പറിച്ചുനടൽ ഇന്ത്യൻ സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അനിവാര്യമാണ്.

സാമ്പത്തിക വളർച്ചയുടെ ഫലമായി കഴിഞ്ഞ രണ്ടു ദശാബ്ദത്തിനിടെ സ്വന്തമായി വാഹനമുള്ളവരുടെ എണ്ണം കുതിച്ചുയർന്നിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര റോഡ് ഗതാഗത ഹൈവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ കണക്കു പ്രകാരം 1991ൽ രാജ്യത്ത് 2.1 കോടി വാഹനങ്ങൾ മാത്രമാണു രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിരുന്നത്. പക്ഷേ, 2012 ആയപ്പോഴേക്കും ഇത് 15.9 കോടിയായി ഉയർന്നു. 11ാം പഞ്ചവൽസരപദ്ധതി (2007-08 മുതൽ 2011-12 വരെ)ക്കാലത്തു വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുതിച്ചുയരുകയായിരുന്നു. ഇതാണു രണ്ടാമതായി ചിത്രീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. (അവലംബം: കേന്ദ്ര റോഡ് ഗതാഗത, ഹൈവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഇയർ ബുക്ക് (2011-12))

ഉയർന്ന വളർച്ചാനിരക്കു തുടരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ വാഹന രജിസ്ട്രേഷന്റെ തോതും ഉയർന്നുതന്നെ തുടരുമെന്നാണു പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്നത്. ഈ ദശാബ്ദത്തിന്റെ അവസാനം വരെയെങ്കിലും തൽസ്ഥിതിയിൽ മാറ്റമുണ്ടാവില്ലെന്നു വിദഗ്ധർ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. കഴിഞ്ഞ രണ്ടു ദശാബ്ദത്തിനിടെ, വാഹനങ്ങളിൽനിന്നു പുറംതള്ളുന്ന വിഷവാതകത്തിന്റെ തോത് ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കാൻ സാധിച്ചുവെന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്. എങ്കിലും അന്തരീക്ഷവായു മലിനമായി തുടരുകയാണെന്നതിനാലും പൊതുജനാരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്നതിനാലും പുറംതള്ളുന്ന വാതകത്തിന്റെ അളവ് ഇനിയും കുറച്ചുകൊണ്ടുവരേണ്ടതുണ്ട്. പല ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളും ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ വിഷപ്പുക പുറംതള്ളുന്ന നഗരങ്ങളുടെ പട്ടികയിൽ പെടും. കാർബൺ മോണോക്സൈഡ്, ഹൈഡ്രോകാർബണുകൾ, നൈ

ട്രജന്റെ അർബനോക്സൈഡുകൾ എന്നിവ പുറംതള്ളുന്നതു കാര്യമായും വാഹനങ്ങൾ തന്നെയാണ്. ഡീസൽ സബ്സിഡിയുള്ളതിനാൽ കൂടുതൽ പേർ ഡീസൽ വാഹനങ്ങളിലേക്കു തിരിയുന്നത് മലിനീകരണത്തോത് ഉയരാനിടയാക്കുന്നു. അത്യന്താധുനിക ഡീസൽ കാറുകൾ പോലും മറ്റു വാഹനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ചു കൂടുതൽ വിഷപ്പുക അന്തരീക്ഷത്തിലേക്കു തള്ളുന്നുണ്ട്.

സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയുടെ വളർച്ച നിലനിർത്താൻ ഗതാഗതമേഖലയിൽ പുരോഗതി അനിവാര്യമാണ്. പക്ഷേ, ഭാരതത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ അതു മലിനീകരണം വർധിപ്പിക്കുന്നു എന്നതു വസ്തുതയാണ്. വാഹനങ്ങൾ വായുവിൽ അപകടകരമായ സംയുക്തങ്ങൾ പുറംതള്ളുന്നതു യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയന്ത്രിക്കപ്പെട്ടേ പറ്റൂ.

ആരോഗ്യത്തിനു ഭീഷണി ഉയർത്തുന്ന വാതകങ്ങൾ പരിധിക്കപ്പുറത്തേക്കു പുറത്തുവിടുന്ന എഴുപതോളം നഗരങ്ങളേതെന്നു സെൻട്രൽ പൊല്യൂഷൻ കൺട്രോൾ ബോർഡ് 2008ൽ കണ്ടെത്തിയിരുന്നു. നിരീക്ഷണ വിധേയമാക്കിയ നഗരങ്ങളിൽ 80 ശതമാനത്തിലേറെ ഈ പട്ടികയിൽ പെട്ടുവെന്നതും ഗൗരവമേറിയ വസ്തുതയാണ്. ശുദ്ധവായുവിന്റെ നിലവാരം നിർണയിക്കാൻ 2009ൽ നടപ്പാക്കിയ കടുത്ത മാനദണ്ഡങ്ങൾ അംഗീകരിക്കപ്പെടുന്നതിനു മുമ്പായിരുന്നു ഇതെന്ന് ഓർക്കണം. ക്ളീൻ എയർ ഇനീഷ്യേറ്റീവ് ഏഷ്യ 130 നഗരങ്ങളിൽ നടത്തിയ പഠനത്തിൽ വെളിവായത് മിക്കയിടത്തും കണികാ മലിനീകരണം ദേശീയ ശരാശരിക്കും മുകളിലാണെന്നാണ്. ഈ നഗരങ്ങളിൽ മിക്കതിലും വായു മലിനീകരണത്തിന്റെ തോത് അനുവദനീയമായതിലും എത്രയോ കൂടുതലാണ്. വർഷങ്ങളായി ഈ ലംഘനം തുടർന്നുവരുന്നു. എന്നു മാത്രമല്ല, ദുരവസ്ഥ പരിഹരിക്കാനുള്ള ഒരു പദ്ധതിയും ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നുമില്ല.

വാഹനങ്ങളിൽനിന്നു തള്ളുന്ന പുക വായു മലിനീകരണം വർധിപ്പിക്കുന്നത് പൊതുജനാരോഗ്യത്തിനു വലിയ തിരിച്ചടി സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. ഗതാഗതമേഖല പുറത്തുവിടുന്ന പുക രോഗത്തിനും മരണത്തിനും വരെ കാരണമാകുന്നുണ്ടെന്നതാണു വസ്തുത. 2005ൽ ഭാരതത്തിൽ 1,54,000 പേർ വാഹനഗതാഗതം നിമിത്തം അന്തരീക്ഷത്തിൽ പടർന്ന ഫൈൻ പാർട്ടിക്കുലേറ്റ് മാറ്റർ (പി.എം.2.5) നിമിത്തം മരിച്ചുവെന്നാണ് ലോകാരോഗ്യസംഘടനയുടെ കണക്ക്. ഈ സംഖ്യ തുടർന്നു ഗണ്യമായി വർധിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാവണം.

വ്യാവസായിക മേഖല കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഊർജം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന മേഖല ഗതാഗതമാണ്. ഭാരതത്തിൽ ആകെ ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്ന ഊർജത്തിന്റെ 18 ശതമാനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നത് ഗതാഗത മേഖലയാണ്. ഗതാഗതരംഗത്തെ 98% ആവശ്യങ്ങൾക്കും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതാകട്ടെ, പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങളാണ്. ഭാരതത്തിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന പെട്രോളിയം ഇന്ധനങ്ങളുടെ പകുതിയും ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണു നീക്കിവെക്കപ്പെടുന്നത്. നിയന്ത്രണത്തിന് ഒരു നടപടിയുമുണ്ടാകാത്തപക്ഷം ഇന്ധനത്തിനുള്ള ആവശ്യകത ഇനിയും ഉയർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയേ ഉള്ളൂ.

2007ൽ ഗതാഗതമേഖല പുറംതള്ളിയ 142 മെട്രിക് ടൺ കാർബൺ ഡൈ ഓക്സൈഡിൽ 87 ശതമാനവും റോഡ് ഗതാഗതത്തിൽ നിന്നായിരുന്നു. നിയന്ത്രണമുണ്ടായില്ലെങ്കിൽ 2030 ആകുമ്പോഴേക്കും പുറംതള്ളപ്പെടുന്ന കാർബൺ ഡൈ ഓക്സൈഡിന്റെ അളവ് 2010ലെ നിരക്കായ 260 മെട്രിക് ടണ്ണിൽനിന്ന് 1000 മെട്രിക് ടണ്ണായി ഉയരുമെന്നു കണക്കുകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു

ഇന്ധനങ്ങളുടെ മികവിന്റെ കാര്യത്തിലും പുറംതള്ളുന്ന മാലിന്യത്തിന്റെ തോതിലുമുള്ള മികച്ച ആഗോളനിലവാരവുമായി തട്ടിച്ചുനോക്കുമ്പോൾ ഭാരതം പിറകിലാണ്. ഇന്ധനങ്ങളിലെ സൾഫറിന്റെ അംശം ഗുണമേൻമയാർന്ന വാഹനനിർമാണ സാങ്കേതികവിദ്യയിൽ പരമാവധി അനുവദനീയമായ 10 പി.പി.എമ്മിലും കൂടുതലാണു ഭാരതത്തിൽ. ഇക്കാരണത്താൽ തന്നെ വാഹനങ്ങളിൽനിന്നു പരമാവധി പുറംതള്ളാവുന്ന മാലിന്യത്തിന്റെ തോത് പരിധിക്കുള്ളിൽ നിലനിർത്താൻ സാധിക്കുന്നില്ല. രാജ്യത്തിന്റെ മിക്ക ഭാഗങ്ങളും ഭാരത് III നിലവാരത്തിലുള്ളവയാണ്. ഏതാനും നഗരങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഭാരത് IV നിലവാരത്തിലുള്ളത്.

അതേസമയം, യു.എസ്., യൂറോപ്പ്, സൗത്ത് കൊറിയ, ജപ്പാൻ എന്നിവിടങ്ങളിൽ 10പി.പി.എം. നിലവാരം യാഥാർഥ്യമായിക്കഴിഞ്ഞിട്ട് എത്രയോ വർഷങ്ങളായി. യൂറോപ്പാകട്ടെ, യൂറോ VI നിലവാരത്തിലേക്കു കുതിക്കാൻ തയ്യാറെടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഭാരതത്തിനു സമാനമായി സാമ്പത്തിക വളർച്ചയുള്ള ചൈന, മെക്സിക്കോ, ബ്രസീൽ തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങളും ഇന്ധനങ്ങളുടെ ഗുണമേൻമയുടെ കാര്യത്തിലും പുറംതള്ളുന്ന വിഷപ്പുകയുടെ കാര്യത്തിലും ഫലപ്രദമായ നിയന്ത്രണം കൊണ്ടുവരാനുള്ള നീക്കത്തിലാണ്.

മുന്നോട്ടുള്ള വഴി

നടത്തിപ്പും അനുസരിക്കലും സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങളിൽ ഭാരതം ഏറെ പുരോഗമിക്കാനുണ്ട്. മാനദണ്ഡങ്ങൾ രൂപീകരിക്കുന്നത് അർഥവത്താകണമെങ്കിൽ അവ നടപ്പാക്കപ്പെടണം. പുതിയ വാഹനങ്ങൾക്കു പകരം പഴയ വാഹനങ്ങൾകൂടി പുക പരിശോധനയ്ക്കു വിധേയമാക്കിത്തുടങ്ങിയതോടെ തങ്ങൾ പുറത്തിറക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ കാലാകാലം പുക പുറംതള്ളുന്നത് നിശ്ചിത പരിധിയിൽ ഒതുക്കിനിർത്തേണ്ട ബാധ്യത വാഹനനിർമാതാക്കൾക്കുണ്ടായി.

അതുപോലെ തന്നെ വിതരണശൃംഖലയിൽ പലതവണ മേൻമ പരിശോധന ആവർത്തിക്കുന്നത് മെച്ചപ്പെട്ട ഇന്ധനം വിതരണം ചെയ്യണമെന്ന ബോധം എണ്ണക്കമ്പനികളിൽ വളർത്തുന്നതിനു സഹായകമായി. തകരാറുള്ള വാഹനങ്ങൾ തിരികെ വിളിച്ചു നന്നാക്കിക്കൊടുക്കണമെന്നും നിർമാണത്തിൽ തെറ്റു കണ്ടാൽ ശിക്ഷ ലഭിക്കുമെന്നുമുള്ള സ്ഥിതി സംജാതമായതോടെ തങ്ങളുടെ ഉൽപന്നങ്ങളുടെ മേൻമ ഉറപ്പുവരുത്താൻ കമ്പനികൾ നിർബന്ധിതമായിത്തീർന്നു.

സ്വന്തം നിയന്ത്രണപദ്ധതികൾ ശക്തമാക്കുന്നതിന് ഭാരതത്തിന് യു.എസ്. ഉൾപ്പെടെയുള്ള രാഷ്ട്രങ്ങൾക്ക് ഈ രംഗത്തുള്ള അനുഭവസമ്പത്ത് പഠന വിധേയമാക്കാവുന്നതാണ്. പുറംതള്ളുന്ന മാലിന്യത്തിന്റെ തോത് പരിശോധിക്കപ്പെടുന്നതു പുതിയ വാഹനങ്ങളിൽ മാത്രമാണ്. ഒരു വാഹനം എത്രകാലം ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നുവോ അത്രയും കാലത്തെ പ്രവർത്തനം വിലയിരുത്താനുള്ള സംവിധാനമില്ല. പുറംതള്ളുന്ന വിഷപ്പുക പരിധിയിൽ കീഴെ മാത്രമേ ഉള്ളൂ എന്നു ആദ്യപരിശോധനയിൽ തെളിഞ്ഞേക്കാമെങ്കിലും റോഡിൽ ഇറങ്ങുന്നതോടെ പുത്തൻ വാഹനങ്ങൾ പോലും ഫലത്തിൽ കൂടുതൽ പുക പുറംതള്ളും. ഇന്ധനങ്ങളുടെ മേൻമ പരിശോധിക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന് അധികാരമുണ്ടെങ്കിലും അതൊന്നും ഒരിക്കലും ചെയ്യാറില്ലെന്നതാണു വസ്തുത.

ഗതാഗതരംഗം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന ഇന്ധനങ്ങളുടെ അളവ് ഗണ്യമായി വർധിക്കുകയാണ്. സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ അമിത ഉപയോഗമാണ് ഇതിനു മുഖ്യ കാരണം. വരുന്ന 20 വർഷത്തിനകം ഗതാഗതത്തിനായി മാറ്റിവെക്കേണ്ടിവരുന്ന ഊർജത്തിന്റെ അളവ് രണ്ടു മുതൽ നാലു വരെ മടങ്ങ് ഉയരുമെന്നാണു പഠനങ്ങൾ വെളിവാക്കുന്നത്. നിയന്ത്രണസംവിധാനങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുത്തിയില്ലെങ്കിൽ ഭാരതത്തിന്റെ ഊർജസുരക്ഷയ്ക്കും സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയ്ക്കും ശുദ്ധവായുവിനും ആഗോളതാപനത്തിനും വരെ വലിയ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെട്ടേക്കും.

ദീർഘകാല നയം

ഈ പ്രശ്നത്തിനു പരിഹാരം കണ്ടെത്താൻ കാലാകാലങ്ങളിൽ പല ഉന്നതതല കമ്മിറ്റികളും വിദഗ്ധസമിതികളും രൂപവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. 2013 ജനുവരിൽ പുതിയ ഓട്ടോ ഫ്യൂവൽ പോളിസി കമ്മിറ്റി രൂപീകൃതമായതോടെ മേൽപറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളിലെല്ലാം നേട്ടമുണ്ടാക്കാനുള്ള സാധ്യത ഭാരതത്തിനു മുന്നിൽ തുറന്നിടപ്പെടുകയാണ്. ഈ കമ്മിറ്റി ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾക്കും മുച്ചക്രവാഹനങ്ങൾക്കും നാലു ചക്രങ്ങളുള്ള വാഹനങ്ങൾക്കുമായി പ്രത്യേകംപ്രത്യേകം ദീർഘകാല പദ്ധതികൾ രൂപപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 2025 ആകുമ്പോഴേക്കും നടപ്പാക്കേണ്ട പരിഷ്കാരങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയിട്ടുമുണ്ട്. വാഹനങ്ങൾ അമിതമായി പുക പുറംതള്ളുന്നതു നിയന്ത്രിക്കാനും ഇന്ധന ഉപയോഗം കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിനും കമ്മിറ്റി മുന്നോട്ടുവെച്ച നിർദേശങ്ങൾ ഇവയാണ്.

- 50 പി.പി.എം. സൾഫർ ഇന്ധനങ്ങൾ ഈ ദശാബ്ദത്തിന്റെ പകുതിയോടെ നിർബന്ധമാക്കുകയും 2020 ആകുമ്പോഴേക്കും 10പി.പി.എം. സൾഫർ ഇന്ധനങ്ങൾ നിർബന്ധമാക്കുകയും ചെയ്യുക.
- ഈ ദശാബ്ദത്തിന്റെ പകുതിയോടെ ഭാരത് IV മാനദണ്ഡം രാജ്യവ്യാപകമായി നടപ്പാക്കുകയും 2020 ആകുമ്പോഴേക്കും ഭാരത് VI യാഥാർഥ്യമാക്കുകയും ചെയ്യുക.
- ഈ ദശാബ്ദത്തിന്റെ പകുതിയോടെ ചില്ലറ വിൽപനകേന്ദ്രങ്ങൾക്ക് ഇന്ധനം നൽകുന്നതിൽ സ്റ്റേജ് I നിയന്ത്രണങ്ങൾ നടപ്പാക്കുകയും വാഹനങ്ങളിൽ ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നതിൽ സ്റ്റേജ് II നിയന്ത്രണങ്ങൾ നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്യുക.
- പുതിയ വാഹനങ്ങൾക്കെല്ലാം ഓൺ-ബോർഡ് റിഫ്യുവെല്ലിങ് വേപ്പർ റിക്കവറി സംവിധാനം നിർബന്ധമാക്കണം.

2014 ഏപ്രിലിൽ ഡോ. കിരിത് പരീഖ് ചെയർമാനായി "ലോ കാർബൺ സ്റ്റ്രാറ്റജീസ് ഫോർ ഇൻക്ലൂസീവ് ഗ്രോത്തിനായി രൂപീകരിക്കപ്പെട്ട വിദഗ്ധസമിതി നിർദേശിച്ചത് യന്ത്രവൽകൃതമല്ലാത്ത ഗതാഗതസംവിധാനങ്ങളെ നഗരഗതാഗതത്തിലെ നിർണായക ഘടകമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതു പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കണമെന്നാണ്. യന്ത്രവൽകൃതമല്ലാത്ത ഗതാഗത സംവിധാനം കേവലം കാർബൺ പുറംതള്ളുന്നതു കുറയ്ക്കാനല്ല, മറിച്ച് സാമൂഹികമായി വൻതോതിലുള്ള നേട്ടം പകരാൻകൂടി സഹായകമാണ്. യന്ത്രവൽകൃതമല്ലാത്ത ഗതാഗതസംവിധാനം യാഥാർഥ്യമാക്കുകയും പൊതുഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്നതോടെ, അമിതമായി വാഹനങ്ങൾ നിരത്തിലിറക്കി റോഡിൽ സൃഷ്ടിക്കുന്ന വീർപ്പുമുട്ടലിനെതിരെയുള്ള ബോധവൽക്കരണമെന്ന നിലയ്ക്ക് പാർക്കിങ് ഫീസ് ഉയർത്താവുന്നതാണ്.

വാഹനവുമായി വരുവാനുള്ള അതേ അധികാരം റോഡിൽ കാൽനടയാത്രക്കാരനും ഉണ്ടായിരിക്കണം. യന്ത്രവൽകൃത വാഹനങ്ങൾക്ക് ഓടാനുള്ള സ്ഥലം പരിമിതപ്പെടുത്തുമെന്ന ചിന്ത കൂടാതെ റോഡുകളിൽ നടപ്പാതകളും സൈക്കിൾപാതകളും നിർമിക്കണം. ഇതു യന്ത്രവൽകൃതമല്ലാത്ത വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കാനും പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം ഉപയോഗപ്പെടുത്താനും കൂടുതൽ പേരെ പ്രേരിപ്പിക്കും. ഇത്തരം നയങ്ങൾ നടപ്പാക്കുന്നത് എല്ലാവരെയും ഉൾച്ചേർക്കാൻ സഹായകമാകുമെന്നു മാത്രമല്ല, ഭാരതത്തെ വളരെ കുറച്ചു കാർബൺ മാത്രം പുറംതള്ളുന്ന രാഷ്ട്രമാക്കി മാറ്റാനുള്ള ശ്രമത്തിന് ഊർജം പകരുകയും ചെയ്യും.

2014 ജനുവരിയിൽ ഡോ.രാകേഷ് മോഹൻ ചെയർമാനായുള്ള നാഷണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡെവലപ്മെന്റ് പോളിസി കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഊർജം, പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളിൽ താഴെ പറയുന്ന ശുപാർശകൾ ആ റിപ്പോർട്ട് മുന്നോട്ടുവെച്ചിരുന്നു:

- ഭാരത് IV നിയന്ത്രണങ്ങൾ നടപ്പാക്കുമ്പോൾ ലോകനിലവാരമുള്ള ടെസ്റ്റ് സൈക്കിളുകൾ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുകയും ഭാരത് V നിയന്ത്രണങ്ങൾ നടപ്പാക്കുമ്പോൾ അതു നിർബന്ധമാക്കുകയും ചെയ്യുക
- ഓരോ ഓട്ടോ ഫ്യൂവൽ പോളിസി കമ്മിറ്റിയും പ്രവർത്തനമവസാനിപ്പിച്ച് അഞ്ചു വർഷം തികയുമ്പോൾ അടുത്ത കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കുക
- വാഹനങ്ങൾ പുറംതള്ളുന്ന വസ്തുക്കളെക്കുറിച്ചും ഇന്ധനങ്ങളുടെ മേന്മയെക്കുറിച്ചും പഠിക്കാൻ ചുമതലപ്പെട്ട നാഷണൽ ഓട്ടോമൊബൈൽ പൊല്യൂഷൻ ആൻഡ് ഫ്യുവൽ അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുക
- സുരക്ഷ, റോഡുകളുടെ സഞ്ചാരക്ഷമത, വാഹനങ്ങൾ പുറംതള്ളുന്ന പുകയുടെ തോത് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളുടെ പരിശോധനയും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തലും കർശനമാക്കാൻ പര്യാപ്തമായ സംവിധാനത്തിനു രൂപം നൽകുക.

ആഗോള മാതൃകകളിൽനിന്നു പാഠമുൾക്കൊണ്ട്, നിശ്ചിതകാലത്തിനകം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയില്ലെ

ങ്കിൽ തിരിച്ചെടുക്കുമെന്ന വ്യവസ്ഥകളില്ലാത്തതും വകമാറ്റി ചെലവാക്കാൻ സാധിക്കാത്തതുമായ അർബൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഫണ്ടു(യു.ടി.എഫ്.)കൾ ദേശീയ തലത്തിലും സംസ്ഥാനതലങ്ങളിലും നഗര, പട്ടണ തലങ്ങളിലും ഉണ്ടായിരിക്കണം. മൂലധനാവശ്യത്തിനപ്പുറം, നടത്തിപ്പിനും ചില സംവിധാനങ്ങളെ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതിനും മറ്റും ഈ ഫണ്ട് ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കണം. യു.ടി.എഫിലേക്കു തുക കണ്ടെത്താൻ താഴെ കൊടുത്തിരിക്കുന്ന നിർദേശങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി പാലിക്കപ്പെടണം.

- രാജ്യത്തു വിൽക്കുന്ന ഓരോ ലിറ്റർ പെട്രോളിനും ഹരിത സർച്ചാർജായി രണ്ടു രൂപ വീതം ഈടാക്കുക. ഇതിന്റെ പിന്നിലുള്ള യുക്തി, സ്വകാര്യവ്യക്തികളുടെ വാഹനങ്ങൾ മാത്രമാണ് പെട്രോൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്നതാണ്.
- സ്വകാര്യവ്യക്തികളുടെ കാറുകൾക്കും ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾക്കും വാർഷിക ഇൻഷുറൻസ് തുകയുടെ നാലു ശതമാനം ഹരിത സെസ്സായി ഈടാക്കുക
- വ്യക്തികൾ പുതുതായി വാങ്ങുന്ന ഡീസൽ കാറുകൾക്ക് 20 ശതമാനവും പെട്രോൾ കാറുകൾക്കും ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾക്കും 7.5 ശതമാനവും അർബൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ടാക്സ് ചുമത്തുക
- ഹരിതവാതക ഫുട്പ്രിന്റ് കുറയ്ക്കാനും വേഗത കൂട്ടാനുമായി വാഹനങ്ങളുടെ ഇന്ധനക്ഷമത വർധിപ്പിക്കുക
- പുറംതള്ളാവുന്ന വിഷവാതകത്തിന്റെ തോത്, സുരക്ഷാമാനദണ്ഡങ്ങൾ എന്നിവ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്റ്റിന്റെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരിക

ഹരിത ഹൈവേ നയം ഒട്ടും വൈകരുത്

52 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള ഇന്ത്യൻ റോഡാണ് ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ രണ്ടാമത്തെ റോഡ് ശൃംഖല. ആകെയുള്ള റോഡുകളുടെ 1.5 ശതമാനം വരുന്ന, 79,000 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള ദേശീയപാതകളിലാണ് റോഡ് ഗതാഗതത്തിന്റെ 40 ശതമാനവും നടക്കുന്നത്.

ഹരിത ഹൈവേ എന്നതു പുത്തൻ ആശയമാണ്. ഗതാഗതസൗകര്യത്തിനും പാരിസ്ഥിതിക സന്തുലനത്തിനും ഒരേസമയം പ്രാധാന്യം നൽകിക്കൊണ്ടുള്ള റോഡ് രൂപകൽപനയാണിത്. റോഡുകളുടെ ആസൂത്രണം, രൂപകൽപന, നിർമാണം എന്നിവയെല്ലാം പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ടായിരിക്കും ചെയ്യുന്നത്. പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണവും പൊതുജനാരോഗ്യവുമായി ഇഴചേർന്നുവേണം വളർച്ചയും വികസനവും മുന്നോട്ടുപോകാൻ എന്നതാണ് ഈ ആശയത്തിനു പിന്നിൽ.

ഈയടുത്താണ് കേന്ദ്ര റോഡ് ഗതാഗത, ഹൈവേസ്, ഷിപ്പിംങ് മന്ത്രി ശ്രീ. നിതിൻ ഗഡ്കരി ഗ്രീൻ ഹൈവേസ് (പ്ളാന്റേഷൻ, ട്രാൻസ്പ്ളാന്റേഷൻ, ബ്യൂട്ടിഫിക്കേഷൻ ആൻഡ് മെയ്ന്റനൻസ്) പോളിസി 2015 പുറത്തിറക്കിയത്. ചുറ്റുപാടുമുള്ള സമൂഹം, കർഷകർ, സ്വകാര്യമേഖല, എൻ.ജി.ഒകൾ, ഗവൺമെന്റ് സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവയുടെ സഹായത്തോടെ ദേശീയപാത ഇടനാഴികൾ ഹരിതാഭമാക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുള്ളതാണ് ഈ നയം.

പ്രസ്തുത നയത്തിന്റെ പ്രധാന സവിശേഷതകൾ:

- എല്ലാ ദേശീയപാത നിർമാണ പദ്ധതികളിലും ആകെ പദ്ധതിത്തുകയുടെ ഒരു ശതമാനം ചെടികൾ നടുന്നതിനും സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുമായി നീക്കിവെക്കും.
- ചെടികൾ വച്ചുപിടിപ്പിക്കുന്നതിനായി പ്രതിവർഷം ആയിരം കോടിയോളം രൂപ ലഭ്യമാക്കും.
- നാഷണൽ ഹൈവേസ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.) ഹരിത ഫണ്ട് നിലനിർത്തുകയും അധികാരപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരോ ഏജൻസികളോ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്ന മുറയ്ക്ക് പണം വിതരണം ചെയ്യുകയും ചെയ്യും.
- ഈ പദ്ധതികൾ ഗ്രാമീണ മേഖലയിൽ അഞ്ചു ലക്ഷം പേർക്കു തൊഴിലവസരം നൽകും.

- ഐ.എസ്.ആർ.ഒയുടെ ഭുവൻ, ഗഗൻ ഉപഗ്രഹ സംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി കർശനമായ നിരീക്ഷണം ഏർപ്പെടുത്തും.
- നടുന്ന ഓരോ ചെടിയെക്കുറിച്ചും കണക്കു വെക്കുകയും അവ കൃത്യമായ ഇടവേളകളിൽ പുനഃപരിശോധനയ്ക്കു വിധേയമാക്കുകയും ചെയ്യും.
- മെച്ചപ്പെട്ട നിലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഏജൻസികൾക്കു പാരിതോഷികം നൽകും.
- ഈ നയങ്ങൾ ഭംഗിയായി നടപ്പാക്കാൻ ജനങ്ങളിൽനിന്നു നിർദേശങ്ങൾ ക്ഷണിച്ചിട്ടുണ്ട്.
- യാത്രക്കാർക്കുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന 1,200 വഴിയോരകേന്ദ്രങ്ങൾ തുറക്കും.

ഹരിത ദേശീയപാതാ നയം ഭാരതത്തെ മാലിന്യ വിമുക്തമാക്കും. അതു റോഡപകടങ്ങൾ കുറയുന്നതിനു സഹായകമാകും. തദ്ദേശവാസികൾക്കും തദ്ദേശസമൂഹങ്ങൾക്കും മാന്യമായ തൊഴിൽ ലഭ്യമാക്കുകയെന്നതാണ് ഈ നയങ്ങൾ മുന്നോട്ടു വെക്കുന്ന കാഴ്ചപ്പാട്.

ഹരിത ദേശീയപാതാ നയം നടപ്പാക്കുന്നത് വനമേഖലയിലുണ്ടായിട്ടുള്ള കുറവു നികത്തുന്നതിനും സഹായകമാകും. ദേശീയ വന നയപ്രകാരം ആകെയുള്ള ഭൂപ്രദേശത്തിന്റെ 33% വനമോ മരങ്ങൾ വളരുന്ന പ്രദേശമോ ആയിരിക്കണം. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ വനമുള്ളതാകട്ടെ, കേവലം 22% പ്രദേശങ്ങളിലാണ്. നട്ടുപിടിപ്പിക്കുന്ന മരങ്ങളുടെ എണ്ണമെത്ര എന്നതു മാത്രമല്ല ചോദ്യം; അവയിൽ എത്രയെണ്ണം ബാക്കിയാവുന്നു എന്നതും തദ്ദേശീയർക്കു ഗുണകരമാവുന്നു എന്നതും പ്രധാനമാണ്.

ഇനി നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പദ്ധതികളെല്ലാം വൃക്ഷങ്ങൾ വച്ചുപിടിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള സ്ഥലംകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയായിരിക്കും ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നത്. അതിനാൽ, ചെടികൾ നടാനായി കൂടുതൽ സ്ഥലം പിന്നീട് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുമെന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകില്ല. നയങ്ങളിൽ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നതു പോലെ പ്രാദേശിക സമൂഹത്തിന്റെയും എൻ.ജി.ഒകളുടേയും സ്വകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുടെയും വനംവകുപ്പുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഗവൺമെന്റ് ഏജൻസികളുടെയും പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദപരമായ ദേശീയപാതകൾ യാഥാർഥ്യമാക്കുകയാണു ലക്ഷ്യം. ഓരോ പ്രദേശത്തും ഏതേതു മരങ്ങൾ അനുയോജ്യമാകുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ശാസ്ത്രീയസമീപനവും ആവശ്യമാണ്.

വനവൽക്കരണത്തോടു താൽപര്യമുള്ള എത്രയോ പേർക്കു മുന്നിൽ അവസരങ്ങൾ തുറന്നിടുന്നുമുണ്ട്, പുതിയ നയം. റോഡുകൾ ഹരിതാഭമാക്കുന്ന പ്രവർത്തനം വിലയിരുത്തി, മെച്ചപ്പെട്ട പ്രകടനം നടത്തുന്ന ഏജൻസിക്കു പ്രതിവർഷം അവാർഡുകളും മറ്റു പ്രോൽസാഹനങ്ങളും നൽകും. ഭാവിയിൽ, ദേശീയപാതകളുടെ മേന്മ അളക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങളിൽ ഒന്ന് അതെത്രത്തോളം ഹരിതാഭമാണെന്നതായിരിക്കും. വൃക്ഷങ്ങൾ വെച്ചുപിടിപ്പിക്കുന്നതിനായി 12,000 ഹെക്ടർ സ്ഥലം നീക്കിവെച്ചിട്ടുണ്ട്. ആദ്യവർഷം 6,000 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യം വരുന്ന റോഡുകൾക്കരികിൽ ചെടികൾ നടാനാണു ഗവൺമെന്റിന്റെ പദ്ധതി.

ആകെക്കൂടെ നോക്കുമ്പോൾ ദേശീയപാത ഹരിതാഭമാക്കാനുള്ള പദ്ധതി ഗ്രീൻ ഇന്ത്യ മിഷനുമായി ചേർന്നു പോകുന്നതാണെന്നു മാത്രമല്ല, ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഹരിതഗൃഹ വാതകങ്ങൾ പുറംതള്ളുന്നതു കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ ഉതകുന്നതുമാണ്. ശ്രമകരമെങ്കിലും ദേശീയപാതാ വികസനവും പരിസ്ഥിതിസംരക്ഷണവും സന്തുലിതമായി കൊണ്ടുപോകുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തുടക്കമിട്ട ഈ പദ്ധതി ഏറ്റവും ശുഭസൂചകമായ ഒന്നാണെന്നതിൽ തർക്കമില്ല. പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പ് ഫലപ്രദമാകുന്നതോടെ വളരെ കുറച്ചു മാത്രം കാർബൺ പുറംതള്ളുന്ന ഹരിത ഭാരതം യാഥാർഥ്യമാകും.

(ഗതാഗത മേഖലയിൽ കൺസൽട്ടന്റാണ് ലേഖകൻ)

ഗ്രാമീണ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളും വെല്ലുവിളികളും

അശോക് കെ. സർകാ

ഗ്രാമീണ ജനതയുടെ സാമ്പത്തിക വികസനം, സാമൂഹ്യ ഉന്നമനം, ജീവിതനിലവാരം എന്നിവ കൈവരിക്കുന്നതിനുള്ള അവശ്യഘടകമാണ് ഗതാഗതം. അതിന്റെ അപര്യാപ്തത അടിസ്ഥാനപരവും സാമ്പത്തികവുമായ ആവശ്യങ്ങൾ നേരിടുന്നതിൽനിന്ന് അവരെ പിന്നോട്ട് വലിക്കും. അതായത്, സാംസ്ക്കാരികവും സാമൂഹ്യവുമായ ബന്ധങ്ങൾ കുറയുകയും വ്യാപാര, തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ പരിമിതപ്പെടുകയും ചെയ്യും. 6 ലക്ഷം ഗ്രാമങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന വിശാലമായ രാജ്യമാണ് ഇന്ത്യ. ഓരോ പ്രദേശവും ഭൂമിശാസ്ത്രപരവുമായാലും കാലാവസ്ഥ നോക്കിയാലും വ്യത്യാസപ്പെട്ടിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. പാക്കിസ്ഥാൻ, ചൈന, നേപ്പാൾ, ഭൂട്ടാൻ, ബംഗ്ലാദേശ്, മ്യാൻമാർ, എന്നീ രാജ്യങ്ങളുമായി സുദീർഘമായ അതിർത്തി നമ്മുടെ രാജ്യം പങ്കിടുന്നുണ്ട്. വടക്ക്, വടക്ക്-കിഴക്ക്, പടിഞ്ഞാറ്, തെക്കു-പടിഞ്ഞാറ് മേഖലകൾ മലയോര പ്രദേശങ്ങളാണ്. രാജസ്ഥാൻ, ഗുജറാത്ത്, എന്നിവിടങ്ങളിലായി വിശാലമായ മരുഭൂമിയുണ്ട്. കൂടാതെ നീണ്ടുകിടക്കുന്ന കടലോര മേഖലയും. ചിലയിടങ്ങൾ കനത്ത മഴ ലഭിക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളാണെങ്കിൽ മറ്റ് ചിലയിടത്ത് മഴ തുലോം കുറവാണ്. ഭൗമഘടനയിലും കാലാവസ്ഥയിലും ഉള്ള ഇത്തരം വ്യത്യാസങ്ങൾ ഇന്ത്യയിൽ റോഡ് നിർമ്മാണം വെല്ലുവിളി നിറഞ്ഞതാക്കുന്നു.

ഇന്ത്യയിലെ റോഡ് വികസന പദ്ധതികൾ

രാജ്യ വികസനത്തിനായി ശരിയായ റോഡ് ശൃംഖലയുടെ ആവശ്യം ഇന്ത്യയിൽ വളരെ നേരത്തെ തന്നെ തിരിച്ചറിഞ്ഞിരുന്നു. നാഗ്പൂർ പദ്ധതി എന്ന് പൊതുവെ അറിയപ്പെടുന്ന ആദ്യ റോഡ് വികസന പദ്ധതി (1943-61) ദീർഘ കാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ രാജ്യത്തെ റോഡ് വികസന പരിപാടികൾ തയ്യാറാക്കി. കൂടാതെ ഇതാദ്യമായി റോഡ് ശൃംഖലയെ ദേശീയ പാതകൾ, സംസ്ഥാന പാതകൾ, പ്രധാന ജില്ലാ റോഡുകൾ മറ്റ് ജില്ലാ റോഡുകൾ, ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ, എന്നിങ്ങനെ തരംതിരിച്ചു. ഒടുവിൽപ്പറഞ്ഞ രണ്ട് വിഭാഗങ്ങൾ രാജ്യത്തെ ഗ്രാമീണപാതാ സംവിധാനത്തിന് രൂപം നൽകുന്നു. തുടർന്നുള്ള 20 വർഷം റോഡ് വികസന പദ്ധതികൾ എല്ലാതരത്തിലുമുള്ള റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ച് രാജ്യത്തെ റോഡ് ശൃംഖലയുടെ സാന്ദ്രത വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഊന്നൽ നൽകി. 4.6 ദശലക്ഷം കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യം വരുന്ന ഇന്ത്യയിലെ റോഡ് ശൃംഖലയിൽ 2.6 ദശലക്ഷം കിലോമീറ്റർ ഗ്രാമീണ റോഡുകളാണ്. നൂറിലധികം പേർ വസിക്കുന്ന ഓരോ ഗ്രാമത്തെയും മികച്ച റോഡുകൾ വഴി ബന്ധിപ്പിക്കാൻ ഉതകുന്ന ജില്ലാതല റോഡ് ശൃംഖല വികസിപ്പിക്കാൻ 2021 ലേക്കുള്ള റോഡ് വികസന പദ്ധതി ലക്ഷ്യമിടുന്നു.

ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം

ഭരണഘടനാപരമായി ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകളുടെ ചുമതലയാണ്. അതിനാൽത്തന്നെ ഗ്രാമീണ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് തുക വകയിരുത്തുന്നതിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് നേരിട്ട് പങ്കില്ല. എന്നാൽ, അഞ്ചാം പഞ്ചവൽസര പദ്ധതി മുതൽ പല പരിപാടികൾ മുഖേന കേന്ദ്രം ഗ്രാമീണ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ പങ്കാളിയായി. ദേശീയ ഗ്രാമീണ തൊഴിലവസര പരിപാടി (എൻ. ആർ. ഇ. പി), ഗ്രാമീണ ഭൂരഹിത തൊഴിലുറപ്പ് പരിപാടി (ആർ.എൻ.ഇ.ജി.പി), ജവഹർ തൊഴിൽദാന പദ്ധതി, തുടങ്ങിയവ അവയിൽ ചിലതാണ്. ഗ്രാമീണ ജനതയുടെ ജീവിത നിലവാരം ഉയർത്തുന്നതിൽ മുഖ്യ സംഭാവന നൽകുന്നത് റോഡ് ശൃംഖലയാണെന്ന വസ്തുത പരിഗണിച്ച് ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ ഇന്ത്യയിൽ ഉദ്യമങ്ങൾ ഉണ്ടായി. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾ കാലങ്ങളായി പരിശ്രമിച്ചെങ്കിലും ഇന്ത്യയിലെ ഗ്രാമങ്ങളിൽ 40 ശതമാനവും എല്ലാ കാലാവസ്ഥയിലും ഉപയോഗ യോഗ്യമായ പാതകളാൽ ബന്ധിപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് 2000-ൽ കണ്ടെത്തിയിരുന്നു. കൂടാതെ നിർമ്മാണത്തിലെയും പരിപാലനത്തിലെയും അപാകതകൾ മൂലം ഗ്രാമീണ റോഡുകളിൽ ഏറിയ പങ്കും നല്ല സ്ഥിതിയിലും ആയിരുന്നില്ല. ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ റോഡ് ബന്ധം മെച്ചപ്പെടുത്തുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് 2000-ൽ പ്രധാനമന്ത്രി ഗ്രാമീണ റോഡ് പദ്ധതി (പി.എം.ജി.എസ്.വൈ) ക്ക് തുടക്കമിട്ടു. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ നിന്നുള്ള ബജറ്റ് വിഹിതത്തിന് പുറമെ ലോകബാങ്ക്, ഏഷ്യൻ വികസന ബാങ്ക് പോലുള്ള ബഹുരാഷ്ട്ര ഏജൻസികളും പദ്ധതിക്ക് സഹായം നൽകി. 2003-ന്റെ അവസാനത്തോടെ സമതലങ്ങളിൽ 1000 പേരിൽ കൂടുതൽ ജനസംഖ്യയുള്ള എല്ലാ ഗ്രാമങ്ങളെയും (പർവത, ഗിരിവർഗ മേഖലകളിൽ 500) 3.75 മീറ്റർ വീതിയുള്ള എല്ലാ കാലാവസ്ഥയിലും ഉപയോഗ യോഗ്യമായ റോഡുകൾ വഴി ബന്ധിപ്പിക്കാൻ ലക്ഷ്യമിട്ടാണ് പദ്ധതിക്ക് ആരംഭം കുറിച്ചത്. തുടർന്ന് സമതലങ്ങളിൽ 500 പേരിൽ കൂടുതൽ പേർ വസിക്കുന്ന ഗ്രാമങ്ങളെ (പർവത, ഗിരിവർഗ, മേഖലകൾക്ക് 250) 2007 ഓടെ ഇത്തരത്തിൽ ബന്ധിപ്പിക്കാൻ ലക്ഷ്യമിട്ടു. റോഡുകൾ ഇല്ലാതിരുന്ന ഗ്രാമങ്ങളിൽ പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടിയിരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ യോഗ്യത നേടിയതിൽ 51% ഗ്രാമങ്ങളെ 2013 മാർച്ചോടെ ബന്ധിപ്പിച്ചു. പദ്ധതിയുടെ ആദ്യഘട്ടത്തിൽ നിർമ്മിച്ച ചില റോഡുകൾ ഇതിനകം 12 വർഷം പൂർത്തിയാക്കിക്കഴിഞ്ഞു. ആദ്യ അഞ്ച് വർഷങ്ങളിൽ ബന്ധപ്പെട്ട കരാറുകാർതന്നെ റോഡുകളുടെ പരിപാലനം നിർവ്വഹിച്ചെങ്കിലും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹന ഗതാഗതം, കാലാവസ്ഥാ ഘടകങ്ങൾ എന്നിവമൂലം റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി മോശമായി എന്നത് വസ്തുതയാണ്. ചില റോഡുകളിൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിൽ നിന്ന് വളരെ ഉയർന്ന തോതിലാണ് ഗതാഗതം. അത്തരം ചില ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ വീതി അഞ്ചര മീറ്ററായി ഉയർത്താനും ശക്തിപ്പെടുത്താനും ഇത് വഴിയൊരുക്കി. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ രണ്ട് എന്ന് ഇതറിയപ്പെടുന്നു. പി.എം.ജി .എസ്.വൈ ഒന്ന് പൂർത്തിയാക്കിയ സംസ്ഥാന

ങ്ങൾ മാത്രമെ രണ്ടാം ഘട്ട പദ്ധതിക്ക് യോഗ്യത നേടൂ. റോഡുകളുടെ നിലവാരം ഉയർത്തുന്നതിന് മാനദണ്ഡം നിശ്ചയിക്കാൻ ഒരു രീതിയും വികസിപ്പിച്ചെടുത്തിട്ടുണ്ട്. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തോടെ ഗ്രാമീണ മേഖലകളിൽ ഗതാഗത സൗകര്യം വർദ്ധിച്ചെങ്കിലും അതിന്റെ ഗുണഫലങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് പഠനങ്ങൾ അധികം ഉണ്ടായില്ല.

ഗ്രാമീണ റോഡുകളും ഗതാഗത സൗകര്യവും

ഒരു മേഖലയിലെ ഗതാഗതസൗകര്യം നിശ്ചയിക്കാൻ ലോകബാങ്ക് ഒരു സൂചിക വികസിപ്പിച്ചെടുത്തിട്ടുണ്ട്. റൂറൽ ആക്സസ് ഇൻഡിക്കേറ്റർ (ആർ.എ.ഐ) എന്ന് ഇത് അറിയപ്പെടുന്നു. ഒരു മികച്ച റോഡിന്റെ രണ്ട് കിലോമീറ്റർ പരിധിയിൽ (സാധാരണ നിലയിൽ 20-25 മിനിട്ട് നടത്തം) താമസിക്കുന്ന ഗ്രാമീണ ജനസംഖ്യയും ആകെ ഗ്രാമീണ ജനസംഖ്യയും തമ്മിലുള്ള അനുപാതമാണ് ഇത് എന്ന് അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിൽ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. മാർഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ അനുസരിച്ച് ഗ്രാമത്തിന്റെ 500 മീറ്റർ പരിധിയിൽ (പർവ്വത മേഖലയാണെങ്കിൽ ഒന്നര കിലോമീറ്റർ) മികച്ച റോഡുണ്ടെങ്കിൽ അതിന് ഗതാഗത സൗകര്യമുള്ളതായി കണക്കാക്കും.

രാജസ്ഥാനിലെ ആൽവാർ, ജൂൻജൂനു, ടോങ്ക്, ചുരു, ബിക്കാനെർ എന്നീ ജില്ലകളിൽ അടുത്തിടെ നടന്ന പഠനം കാണിക്കുന്നത് പി.എം.ജി. എസ്.വൈ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ശേഷം ഗതാഗതസൗകര്യം 14 മുതൽ 19 ശതമാനംവരെ മെച്ചപ്പെട്ടുവെന്നാണ്. റായ് അനുസരിച്ച് ഏറ്റവും ഗുണം ലഭിക്കുന്നത് ആൽവാർ ജില്ലയിലാണ്. കൂടുതൽ ജനസാന്ദ്രതയുള്ളത് അവിടെയാണെന്നത് പ്രസ്താവ്യമാണ്. ജനസാന്ദ്രത വർദ്ധിക്കുന്നത് അനുസരിച്ച് കുറച്ച് റോഡുകൾകൊണ്ട് കൂടുതൽ ജനങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുവാൻ സാധിക്കും. ജനസാന്ദ്രതയും റോഡ് ദൈർഘ്യവും തമ്മിലുള്ള ബന്ധം ശ്രദ്ധിക്കുക. ജനസാന്ദ്രത കുറയുന്നതിനനുസരിച്ച് ആ ബ്ലോക്കിന്റെ റോഡ് ദൈർഘ്യം ഉയർന്നിരിക്കും. ഉദാഹരണത്തിന് ജനസാന്ദ്രതകൂടുതലുള്ള ആൽവാർ ജില്ലയിൽ നിർമ്മിച്ച റോഡുകളുടെ ദൈർഘ്യം റായ് വച്ചുനോക്കിയാൽ ജനസാന്ദ്രത കുറവുള്ള ബിക്കാനെർ ജില്ലയെ അപേക്ഷിച്ച് കുറവാണ്.

വാഹനഗതാഗതത്തിന് യോഗ്യമായ റോഡ് ശൃംഖല വികസ്വര രാജ്യങ്ങളിൽ ഗ്രാമീണ മേഖലകളിലേക്ക് മതിയായ യാത്രാസൗകര്യം ഒരുക്കുമെന്ന് 1980 കളുടെ തുടക്കം വരെ പരക്കെ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. എന്നാൽ, കഴിഞ്ഞ ഏതാനും ദശകങ്ങളായി ഈ ചിന്താഗതിയുടെ പരിമിതികൾ പല ഗവേഷകരും എടുത്തുകാട്ടുന്നുണ്ട്. ഏതെങ്കിലും ഒരു പ്രത്യേക ആവശ്യം നിറവേറ്റുന്നത് മാത്രം കണക്കാക്കി ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ വിലയിരുത്തുന്നതിന് പകരം ഓരോ വീടിന്റെയും സമൂഹത്തിന്റെയും ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾക്ക് വേണം ഊന്നൽ നൽകാനെന്ന് അവർ വാദിക്കുന്നു. അതനുസരിച്ച് പല രാജ്യങ്ങളിലും സംയോജിത ഗ്രാമീണ ഗതാഗത ആസൂത്രണം എന്ന തത്വം വികസിപ്പിച്ചെടുത്തു. ടാൻസാനിയ, ഫിലിപ്പീൻസ്, ബംഗ്ലാദേശ്, മലാവി, ഇന്ത്യ, നേപ്പാൾ, സിംബാബ്‌വെ എന്നിവ ഉദാഹരണം. രാജസ്ഥാനിലെ ആൽവാർ ജില്ലയിൽ നടത്തിയ ഒരു പഠനം അനുസരിച്ച് രണ്ട് തരം ഗ്രാമങ്ങളിലെ ആരോഗ്യ സംവിധാനങ്ങളും അവിടെ ലഭ്യമായ ഗതാഗത സൗകര്യവും വിലയിരുത്തി. പ്രധാനമന്ത്രി ഗ്രാമീണ റോഡ് പദ്ധതി മുഖേന ബന്ധിപ്പിക്കപ്പെട്ട ഗ്രാമങ്ങളും റോഡുകൾ ഇല്ലാത്തവയുമാണ് പഠന വിധേയമാക്കിയത്. ദൂരം, റോഡിന്റെ തരം, അതിന്റെ സ്ഥിതി, യാത്രാസമയവും ചെലവും എന്നിവ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ഗതാഗത സൗകര്യം നിർണ്ണയിച്ചത്. ഗ്രാമങ്ങളിൽ നിന്ന് വിവരങ്ങൾ ശേഖരിച്ച് പരമാവധി സ്കോർ അഞ്ച് എന്ന് നിജപ്പെടുത്തി ഗതാഗതസൗകര്യം വിലയിരുത്തി. പി.എം.ജി.എസ്.വൈ മുഖേന ബന്ധിപ്പിക്കപ്പെട്ട എല്ലാ ഗ്രാമങ്ങളും 3.03 മുതൽ 3.69 വരെ സ്കോർ നേടിയപ്പോൾ അല്ലാത്തവർക്ക് 1.42 മുതൽ 2.54 വരെ നേടാനേ കഴിഞ്ഞുള്ളു.

പ്രശ്നങ്ങളും വെല്ലുവിളികളും

രാജ്യത്തെ ഗതാഗത സൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിൽ പി.എം.ജി.എസ്.വൈ സഹായിച്ചെങ്കിലും മുഴുവൻ ഗ്രാമങ്ങളെയും ബന്ധിപ്പിക്കുവാൻ ഏറെ ദൂരം പോകാനുണ്ട്. ചില പ്രശ്നങ്ങൾ

ചർച്ച ചെയ്യാം.

- ജനസംഖ്യയെ അടിസ്ഥാനമാക്കി ഗ്രാമങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന നിലവിലെ മാനദണ്ഡം കുറഞ്ഞ ജനസംഖ്യയുള്ള ഗ്രാമങ്ങളെ കൂട്ടിയിണക്കുവാൻ സഹായകമല്ല. ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ ആവശ്യം മാത്രം മുൻനിർത്തി നിർമ്മിക്കാനാവാത്തതിനാൽ ആവശ്യത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയ സമീപനം വികസിപ്പിച്ചെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്.

- റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം കൊണ്ടുമാത്രം യാത്രാസൗകര്യം ഉറപ്പാക്കാനാവില്ല. ഒരു ഗ്രാമം റോഡ് മുഖേന ബന്ധിപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ എന്നതിന് പി.എം.ജി.എസ്.വൈ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്ന ദൂരപരിധി ശരിയായ യാത്രാസൗകര്യം നൽകുന്നില്ല. പലേടത്തും, പ്രത്യേകിച്ച് മരുപ്രദേശങ്ങൾപോലെ ഒറ്റപ്പെട്ടതും വിദൂരവുമായ പ്രദേശങ്ങളിൽ താങ്ങാവുന്ന ഗതാഗതസൗകര്യങ്ങൾ കൂടാതെ യാത്രാസൗകര്യം നൽകാനാവില്ല. അതിനാൽ, സ്വന്തം വാഹനങ്ങൾ താങ്ങാവുന്നവർക്കുമാത്രമെ ഒരു റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന്റെ ഗുണഫലങ്ങൾ ലഭ്യമാകുന്നുള്ളു.

- ഏതാനും വർഷം മുമ്പ് നിർമ്മിച്ച ചില ഗ്രാമീണ റോഡുകളിൽ ഗതാഗതം പതിൻമടങ്ങ് വർധിച്ചു. അതിനാൽതന്നെ അവയെ ഇനി ഗ്രാമീണറോഡുകൾ എന്ന് വിളിക്കാനാവില്ല. എന്നാൽ അവയെ, പ്രധാനജില്ലാ റോഡ്, സംസ്ഥാനപാത എന്നീ ഗണത്തിൽപ്പെടുത്തിയാൽ അവയുടെ പരിപാലനം ബുദ്ധിമുട്ടാകുകയും ചെയ്യും. കാരണം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾക്ക് പണത്തിന്റെ പരിമിതി ഏറെയാണ്.

- ഗ്രാമീണറോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് കേന്ദ്രം ഉദാരമായ ധനസഹായം നൽകുന്നതിനാൽ പ്രയാസമില്ല. എന്നാൽ, സംസ്ഥാനങ്ങൾ മതിയായ തുക വകയിരുത്താത്തതിനാൽ നിലവിലെ റോഡുകളുടെ പരിപാലനം വെല്ലുവിളിയാണ്. അതിനാൽ ലഭ്യമായ തുക യഥാവിധി വിനിയോഗിക്കുവാൻ ശരിയായ സംവിധാനം വേണം.

- ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണചെലവ് ഉയരുകയാണ്. അതുപോലെ നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യതക്കുറവും വിലക്കയറ്റവും പ്രശ്നംതന്നെ. പ്രാദേശികമായി ലഭ്യമായ വസ്തുക്കൾ ഉപയോഗിക്കാൻ ശ്രമങ്ങൾ വേണം. കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ പ്രാദേശികമായി ലഭ്യമായ വസ്തുക്കൾ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മാണം ഏറ്റെടുക്കുകയെന്നത് വെല്ലുവിളിയാണ്.

- അരുവികളും നദികളും ഏറെയുള്ള പർവത പ്രദേശങ്ങളിൽ റോഡ് നിർമ്മാണം അങ്ങേയറ്റം പ്രയാസമേറിയതും ചെലവേറിയതുമാണ്. ഓടകളുടെ നിർമ്മാണവും ചെരിവുകളുടെ ഉറപ്പും വെല്ലുവിളി ഉയർത്തുന്നു.

- പി.എം.ജി.എസ്.വൈ യുടെ കീഴിൽ ഉന്നത നിലവാരമുള്ള റോഡുകൾ വ്യാപകമായതോടെ അവയിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ അമിത വേഗതയിൽ പായാൻതുടങ്ങി. റോഡ് സുരക്ഷ അങ്ങനെ മറ്റൊരു വെല്ലുവിളിയായി ഉയർന്നുവരുന്നു.

ഉപസംഹാരം

പി.എം.ജി.എസ്.വൈ ക്ക് തുടക്കം കുറിച്ച 2000 മുതൽ ഗ്രാമീണ റോഡുകൾക്ക് പ്രാധാന്യം കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ലക്ഷ്യങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി നേടാനായില്ലെങ്കിലും രാജ്യത്തെ ഗതാഗത സൗകര്യം മെച്ചപ്പെട്ടു എന്നതിൽ സംശയമില്ല. എന്നാൽ പല കാരണങ്ങളാലും ഈ പുരോഗതി ഒരേ എന്ന് പോലെയല്ല കാണാം. പല പ്രശ്നങ്ങൾ ഇനിയും നേരിടാനുണ്ട്. പ്രധാനമായും പുതിയ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണചെലവ്, റോഡുകളുടെ പരിപാലനം എന്നിവ. പ്രാദേശികമായി ലഭ്യമായ നിർമ്മാണവസ്തുക്കൾ ഉപയോഗിച്ചും റോഡ് ആസ്തി നിയന്ത്രണ സംവിധാനം വികസിപ്പിച്ചും ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളെ അടിയന്തിരമായി നേരിടണം. അതേ പോലെ രാജ്യമെമ്പാടും മുഴുവൻ ഗ്രാമങ്ങളെയും കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുവാൻ തക്ക റോഡ് ശൃംഖല ആസൂത്രണം ചെയ്യുകയും വേണം.

(ബിർള ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ടെക്നോളജി ആന്റ് സയൻസിൽ ഡയറക്ടറാണ് ലേഖകൻ)

വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയും അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനവും

ആനന്ദ് കുമാർ

അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനം തന്നെയാണ് വടക്കു കിഴക്കൻ സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ പുരോഗതിയിലേയ്ക്കുള്ള താക്കോൽ. കാരണം അതിലൂടെ മാത്രമെ ധാതുക്കൾ, വിഭവങ്ങൾ, മാനവശേഷി തുടങ്ങി ഈ മേഖലയുടെ അനന്ത സാധ്യതകളിലേയ്ക്കുള്ള വാതിൽ തുറക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു. അടിസ്ഥാന വികസനത്തിലൂടെ സമൂഹത്തിലെ സമർത്ഥരും, അർദ്ധ സമർത്ഥരും അസമർത്ഥരുമായ എല്ലാവർക്കും ഒരുപോലെ തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുകയും ഇവരെല്ലാം സമഗ്ര വികസനത്തിന്റെ ഉപകരണങ്ങളാവുകയും, പിന്നാക്ക വിഭാഗങ്ങളും അവഗണിത മേഖലകളും മുഖ്യധാരയിലേയ്ക്ക് എത്തിപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നു.

വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയുടെ അടിസ്ഥാന വികസനം എന്നത് അത്ര എളുപ്പമുള്ള കാര്യമല്ല. അതിന് നിർണായകമായ പല വെല്ലുവിളികളും ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. വേഗത്തിൽ ഒന്നും നടക്കില്ല. എന്തിന്, സാധാരണ തരത്തിലുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുക പോലും ക്ലേശകരമാണ്. കേന്ദ്രത്തിലും സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഭരണത്തിൽ വന്ന ഓരോ ഗവൺമെന്റുകളും ഈ മേഖലയുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനായി വിവധ മാർഗ്ഗങ്ങൾ അവലംബിച്ചു നോക്കിയതാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം, 2014 ജൂലൈ 18 ന് കേന്ദ്ര ദേശീയപാത, റോഡ് ഗതാഗത മന്ത്രാലയവും നാഷണൽ ഹൈവേ ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡും ചേർന്ന് ഈ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ദേശീയ പാതകളുടെയും ഇതര അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളുടെയും അതിവേഗ പൂർത്തീകരണത്തിനുള്ള ഒരു പദ്ധതി തയാറാക്കുകയുണ്ടായി. തദ്ദേശിയരായ ജനങ്ങൾക്ക് പരമാവധി പ്രയോജനങ്ങൾ ലഭിക്കുന്ന വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയുടെ സാമ്പത്തിക ഏകീകരണമായിരുന്നു ഇതിലൂടെ ലക്ഷ്യമിട്ടിരുന്നത്. ഈ പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കി റോഡ് ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വർധിപ്പിച്ച് അന്താരാഷ്ട്ര വ്യാപാരം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കാനും, ഇന്ത്യയുടെ രാജ്യാന്തര അതിർത്തി സുരക്ഷിതമാക്കാനുമായിരുന്നു നാം ആഗ്രഹിച്ചത്.

വടക്കു കിഴക്കൻ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന ഫണ്ട് രൂപീകരണം ഒരു പരിധി വരെ ഈ മേഖ

ലയുടെ വികസനത്തിന് സഹായകമാവും. ഇവിടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന കരാറുകാർക്കും പണി ഉപകരണങ്ങൾ നല്കുന്നവർക്കും വേഗത്തിൽ പണം ലഭ്യമാക്കണം; അത് മിതമായ വ്യവസ്ഥകളിൽ ലഭ്യമാക്കണം. പ്രാദേശികമായി തൊഴിലാളികളെ കണ്ടെത്താൻ കരാറുകാരെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കണം. കാരണം രാജ്യത്ത് മൊത്തം നടക്കുന്ന അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ വടക്കു കിഴക്ക് മേഖല മാത്രം പിന്തള്ളപ്പെടാൻ പാടില്ല. വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയുടെ വിവിധ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്യുകയും ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ ഉത്തരവാദിത്തപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ അതിന് ആവശ്യമായ ധന വിഹിതം വർധിപ്പിക്കുന്നതിന് ഇപിസി, ആനുവിറ്റി, അല്ലെങ്കിൽ ഹൈബ്രിഡ് ആനുവിറ്റി പോലെ അനുയോജ്യമായ നിർവഹണ മാർഗ്ഗങ്ങൾ സ്വീകരിക്കണം.

വടക്കു കിഴക്ക് മേഖലയുടെ സമഗ്ര വികസനത്തിന് കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾ സമർത്ഥരും അർദ്ധ സമർത്ഥരുമായ മാനേജർമാർ, ഉപകരണങ്ങൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നവർ തുടങ്ങിയ മനുഷ്യശക്തിക്ക് കൂടുതൽ ഊന്നൽ നല്കുക മാത്രമല്ല ചെയ്യേണ്ടത് മറിച്ച് പ്രാദേശിക കരാറുകാരെ ശാക്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള ഗൗരവമായ ശ്രമങ്ങളും നടത്തണം. അവർക്ക് അനുയോജ്യമായ പ്രവൃത്തി ദർഘാസുകൾ തയാറാക്കിക്കൊണ്ടു വേണം ഇത് നടത്താൻ. അപ്പോൾ അവർക്കും ലേലത്തിൽ പങ്കെടുക്കാൻ സാധിക്കും. ഇതിലൂടെ വളർന്നു വലുതാകുന്ന സാധാരണക്കാരായ വടക്കു കിഴക്കൻ കരാറുകാർ വർഷങ്ങൾ കഴിയുമ്പോൾ വലിയ വികസന ജോലികൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ ശേഷിയുള്ള വലിയ കോൺട്രാക്ടർമാർ ആകും. അങ്ങനെ പ്രാദേശികരായ കരാറുകാരും യുവാക്കളും ഭാവിയിൽ ഈ മേഖലയുടെ സമഗ്രവികസനത്തിനു വലിയ സംഭാവനകൾ നല്കും.

ആസൂത്രണപരവും ഭരണപരവുമായ മറ്റു പ്രശ്നങ്ങൾ കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾക്ക് ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെ സമീപിച്ച് പരിഹരിക്കാവുന്നതേയുള്ളു. ഇത്തരം മാതൃകയ്ക്കായി നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് പോലുള്ള നിർവഹണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായം തേടാവുന്നതാണ്.

നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് 2014 ജൂലൈ 18 ന് സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ടെങ്കിലും 2014 സെപ്റ്റംബർ 24 നാണ് കമ്പനി ആദ്യമായി ജോലി ഏറ്റെടുത്തത്. വടക്കു കിഴക്ക് മേഖലയുടെ വികസനത്തിൽ ഒരു പ്രധാന ഗുണഭോക്താവ് ആകുക എന്നതാണ് കമ്പനിയുടെ കാഴ്ച്ചപ്പാട്. അതുവഴി വടക്കു കിഴക്ക് മേഖലയ്ക്ക് പ്രത്യേക ഉന്നൽ നല്കുന്നതും രാജ്യത്തെ ഉന്നത നിലവാരം പുലർത്തുന്നതുമായ അടിസ്ഥാന വികസന നിർവഹണ സ്ഥാപനമായി മാറുക. ഉദ്ദേശ്യമാകട്ടെ, ഏറ്റവും കാര്യക്ഷമമായും സുതാര്യമായും, പൊതു സമൂഹം ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാ ഗുണഭോക്താക്കൾക്കും പരമാവധി പ്രയോജനം ലഭ്യമാക്കുന്നതുമായ ഒരു പ്രൊഫഷണൽ കമ്പനിയാകുക എന്നതും.

അടിസ്ഥാന വികസന പദ്ധതികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന കമ്പനികൾക്ക് തീർച്ചയായും അവരുടെ പ്രവർത്തന മേഖലകളിൽ നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡിന്റെ മാതൃകയും നയവും പിന്തുടരാവുന്നതാണ്. പ്രധാനമായി ഇ- ഓഫീസ്,ഇ- ടെണ്ടർ, ഇ - മോണിറ്ററിംഗ് , ഇ- ട്രാൻസ്പേരൻസി തുടങ്ങിയ ഇലക്ട്രോണിക് ടൂൾസ് ആണ് അവർ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. രണ്ടാമതായി, എല്ലാ ഗുണഭോക്താക്കളും ഇപ്പോൾ കമ്പനി അനുവർത്തിക്കുന്ന എല്ലാ നടപടികളും പരിപാടികളും നേരിൽ കണ്ട് പഠിക്കണം എങ്ങിനെ അടിസ്ഥാന വികസനമെന്ന വ്യവസായം എളുപ്പത്തിൽ ചെയ്യാം എന്ന്. മൂന്നാമതായി അവർ സ്വന്തമായി ജോലിക്കാരെയും കരാറുകാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഗുണഭോക്താക്കളെയും ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ പരിചയപ്പെടുത്തി ശാക്തീകരിക്കണം. നാലാമത്തെ നയം എന്ന നിലയ്ക്ക് ആധുനിക ഉപകരണങ്ങളും രൂപകല്പനകളും വഴി ചെയ്യുന്ന പ്രവൃത്തിയുടെ ഗുണമേന്മ, ഈട്, നടപ്പാക്കുന്നതിലെ വേഗത, ചെലവ് ചുരുക്കൽ, സുരക്ഷാ നിലാവാരം, പരിസ്ഥിതി പ്രശ്ന പരിഹാരത്തിനുള്ള ശുഷ്കാന്തി എന്നിവ ഉറപ്പാക്കുക. അഞ്ചാം നയം, നാഷണൽ ഹൈവേ

യ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് പോലുള്ള എല്ലാ ഗുണഭോക്താക്കളും രാജ്യത്തെ വിദഗ്ധരും, പ്രധാന ഗവേഷണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി കൈകോർത്ത് ആശയങ്ങൾ പങ്കുവച്ച് ഒന്നാം നിര വ്യവസായ സ്ഥാപനമായി വളരുക. ആറാമത്തെ നയം നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് പോലുള്ള കമ്പനികളുടെ തർക്കപരിഹാര സംവിധാനത്തോടുള്ള പ്രതിബദ്ധതയാണ്. ഇത് അനാവശ്യമായ വ്യവഹാരങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നു. അവസാനമായി ഒരു വീക്ഷണവും ഒരു ലക്ഷ്യവും രൂപീകരിക്കാൻ അവർ എപ്പോഴും ഗുണഭോക്താക്കളുമായി നിരന്തര സമ്പർക്കം പുലർത്തണം.

വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയിലെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന കമ്പനികൾ ചെലവ് വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്നതിന് ജോലികൾ പരസ്പരം പങ്കുവച്ച് എടുക്കണം- അതുവഴി പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ സാങ്കേതിക വിഭവങ്ങളും ഉപകരണങ്ങളും പൊതുവായി ശേഖരിച്ച് ഉപയോഗിക്കാം. വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയിലെ അടിസ്ഥാന നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഊർജ്ജിതപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി അസം, അരുണാചൽ പ്രദേശ്, മണിപ്പൂർ, നാഗാലാൻഡ്, ത്രിപുര, മേഘാലയ, മിസോറാം തുടങ്ങിയ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് ശാഖകൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്ന് 108 ദേശീയ പാതകളുടെ ഏകദേശം 100,000 കോടി രൂപ ചെലവു വരുന്ന 7400 കിലോമീറ്റർ നിർമ്മാണ ജോലികൾ നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തി വരുന്നു. ആദ്യ വർഷം തന്നെ നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ആൻഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് 6,446 കോടി രൂപയുടെ ഉദ്ദേശം 600 കിലോമീറ്റർ നിർമാണ പ്രവൃത്തി വരുന്ന 18 പദ്ധതികളുടെ കരാറാണ് ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തിയത്.

ഈ (2015 -16) സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 8000 കോടി ചെലവു പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന 800 കിലോമീറ്റർ ദേശീയ പാതയുടെ നിർമ്മാണ പദ്ധതിയാണ് ഏറ്റെടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അടുത്ത(2016 -17) സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 50,000കോടി ചെലവു പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന 4900 കിലോമീറ്റർ ദേശീയപാത നിർമ്മാണ പദ്ധതിയും. അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനം കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകളുടെ കൂട്ടുത്തരവാദിത്തമാണ്. ആവശ്യമുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് നല്കൽ, വനം പരിസ്ഥിതി തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളുടെ അനുമതി നല്കൽ എന്നിവ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്. അതേ സമയം ദേശീയ പാതകൾ പോലുള്ള വൻ പദ്ധതികളുടെ ചെലവ് വഹിക്കുക, നിർമ്മാണ സ്ഥാപനത്തെ കണ്ടെത്തുക തുടങ്ങിയ ഉത്തരവാദിത്തങ്ങൾ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റാണ് ഏറ്റെടുക്കുക. ഇപ്രകാരം ഇരു ഗവൺമെന്റുകളും ഒരേ ലക്ഷ്യവും ഒരേ ദൗത്യവും, ഒരേ കാഴ്ച്ചപ്പാടും പുലർത്തിയാൽ മാത്രമെ വടക്കു കിഴക്ക് മേഖലയിൽ എന്നല്ല, എവിടെയും അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനം വേഗത്തിൽ നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കൂ. വടക്കു കിഴക്കൻ മേഖലയുടെ കാലവിളമ്പം കൂടാതെയുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനായി സമയബന്ധിതമായ ആസൂത്രണത്തോടെ ഒന്നിച്ച് പ്രവർത്തിക്കാൻ എല്ലാ ഗുണഭോക്താക്കളും മുന്നോട്ടു വരണം. ഇതിനുള്ള ഒരു മുൻ ഉപാധി കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകളും പൊതു സമൂഹവും തമ്മിലുള്ള ഫലപ്രദമായ ആശയ വിനിമയമാണ്.

ഭൂസമ്പത്ത്, ധാതുനിക്ഷേപം, ഇതര അസംസ്കൃത വിഭവങ്ങൾ, സേവന മേഖല, മനുഷ്യശേഷി തുടങ്ങി ഇനിയും പ്രയോജനപ്പെടുത്താത്ത അനന്ത സാധ്യതകൾ വടക്കു കിഴക്കൻ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കുണ്ട്. രാജ്യത്തിന്റെയും മേഖലയുടെയും തന്നെ സാമ്പത്തിക വികസനത്തിനായി ഉപയോഗിക്കപ്പെടാൻ ഇവ കാത്തു നില്ക്കുകയാണ്. ഇത് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് ക്രാന്തദർശിത്വമുള്ള, ഒറ്റക്കെട്ടായ, സാങ്കേതിക - സാമ്പത്തിക, നൈപുണ്യവികസന പിന്തുണയും ഹ്രസ്വ- മധ്യ-ദീർഘ കാല ലക്ഷ്യങ്ങളുമുള്ള അടിസ്ഥാന വികസന ആസൂത്രണമാണ് കാലഘട്ടത്തിന്റെ ആവശ്യം.

(നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ എം.ഡിയാണ് ലേഖകൻ)

വികസന പാത

ഖനി മേഖലയിൽ ജനക്ഷേമ പദ്ധതികൾക്കു തുടക്കമായി

ഖനനം മൂലം ദുരിതമനുഭവിക്കുന്ന ഖനി മേഖലകളിലെ ജനങ്ങളുടെ ക്ഷേമത്തിനായി പ്രധാനമന്ത്രി ഖനിജ് ക്ഷേത്ര കല്യാൺ യോജന എന്ന പുതിയ പദ്ധതിക്ക് തുടക്കമായി. രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും അധികം ഖനനം നടക്കുന്ന മേഖലകൾ പട്ടിക വർഗ്ഗക്കാർ തിങ്ങി പാർക്കുന്നതും ഭരണഘടനയുടെ അഞ്ചാം പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നതുമായ സ്ഥലങ്ങളാണ്. ഈ മേഖലകളിൽ വിവിധ വികസന, ക്ഷേമ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പാക്കുക, ഇപ്പോൾ നിലവിൽ കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ പൂർത്തിയാക്കുക എന്നിവയാണ് പ്രധാനമന്ത്രി ഖനിജ് ക്ഷേത്ര കല്യാൺ യോജനയുടെ ലക്ഷ്യം. കൂടാതെ ഖനന സമയത്തും അതിനു ശേഷവും പരിസ്ഥിതിക്ക് സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ, ഖനി ജില്ലകളിലെ ജനങ്ങൾ അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ആരോഗ്യ, സാമൂഹിക, സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവ ലഘൂകരിക്കാൻ ശ്രമിക്കുക, ഈ മേഖലകളിലെ ദുരിത ബാധിതരായ ജനങ്ങൾക്ക് സുസ്ഥിര ഉപജീവന മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉറപ്പാക്കുക എന്നിവയാണ് പദ്ധതി കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്.

ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനുള്ള പണം മൈൻസ് ആൻഡ് മിനറൽ അമൻഡ്മെന്റ് ആക്ട് 2015 പ്രകാരം ഖനി ഉടമകൾ ജില്ലാ മിനറൽ ഫൗണ്ടേഷന് നിർബന്ധിത സംഭാവനയായി നല്കേണ്ടതാണ്. ഇതു പ്രകാരം ഏകദേശം 6000 കോടി രൂപ പ്രധാനമന്ത്രി ഖൻജി ക്ഷേത്ര കല്യാൺ യോജന നടപ്പാക്കുന്നതിനായി ലഭിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ അനുസരിച്ച് പ്രധാനമന്ത്രി ഖൻജി ക്ഷേത്ര കല്യാൺ യോജന പ്രകാരം ലഭിക്കുന്ന തുകയുടെ 60 ശതമാനം ദുരിതബാധിത മേഖലകളിൽ കുടിവെള്ളം, പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണം, മലിനീകരണ നിയന്ത്രണ മാർഗ്ഗങ്ങൾ, പ്രാഥമിക ആരോഗ്യ കേന്ദ്രങ്ങൾ, വിദ്യാഭ്യാസം, വനിതാക്ഷേമം, കുട്ടികൾ, വൃദ്ധർ, അംഗവിഹീനർ, നൈപുണ്യ വികസനം, ശുചിത്വ പരിപാലനം എന്നിവയ്ക്കായി ഉപയോഗിക്കണം. തുകയുടെ 40 ശതമാനം അടിസ്ഥാനവികസന പദ്ധതികളായ ജലസേചനം, ഊർജ്ജം, നീർതട വികസനം തുടങ്ങി ഖനി ജില്ലകളിലെ പരിസ്ഥിതിശാക്തീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വിനിയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. ഈ പദ്ധതികളെല്ലാം ഗ്രാമസഭകൾ ചേർന്ന് തീരുമാനിച്ച് പങ്കാളിത്താടിസ്ഥാനത്തിൽ വേണം നടപ്പാക്കാൻ.

ദേശീയപാതകൾക്ക് ഇനി ഹരിതഛായ

ഹരിത ദേശീയപാത(വൃക്ഷങ്ങൾ നട്ടു പിടിപ്പിക്കുക, പറിച്ച് നടുക, സൗന്ദര്യവൽക്കരിക്കുക, പരിപാലിക്കുക) നയം 2015 നടപ്പിലാക്കിയിട്ട് ഏതാനും നാളുകൾ മാത്രമെ ആയിട്ടുള്ളു. ദേശീയപാതയുടെ ഇടനാഴികൾ ഹരിതവത്ക്കരിക്കുക എന്നതാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. പൊതുസമൂഹം, കൃഷിക്കാർ, സ്വകാര്യ മേഖല, സന്നദ്ധ സംഘടനകൾ,ഗവൺമെന്റ് സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവയുടെ സഹകരണത്തോടെയാണ് ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുക. പാതയോരങ്ങളിൽ തണൽമരങ്ങൾ നടുക, അത് പരിപാലിക്കുക, എന്നിവ ലക്ഷ്യമാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള ഈ പദ്ധതിക്കായി വർഷം 1000 കോടി രൂപ നീക്കി വയ്ക്കും. ഈ തുക കണ്ടെത്തുന്നത് എല്ലാ ദേശീയ പാതകളുടെയും പദ്ധതി വിഹിതത്തിൽ നിന്ന് ഒരു ശതമാനം നീക്കി വച്ചുകൊണ്ടാണ്. ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ അഞ്ചു ലക്ഷം പേർക്ക് തൊഴിലവസരം കണ്ടെത്താനുമാകും. നട്ട വൃക്ഷങ്ങൾ എണ്ണിതിട്ടപ്പെടുത്തിയതിനു ശേഷം മാത്രമെ തുക നല്കുകയുള്ളു. ഇതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനായി പാതയോരങ്ങളിൽ 1200

കേന്ദ്രങ്ങൾ തുറക്കും. പദ്ധതി പൂർണമായി നടപ്പാകുന്നതോടെ ഇന്ത്യ മലിനീകരണ വിമുക്തമാകും, റോഡ് അപകടങ്ങൾ ഗണ്യമായി കുറയും.

ദേശീയ വന നയത്തിന്റെ കാഴ്ച്ചപ്പാടു പ്രകാരം രാജ്യത്തെ 33 ശതമാനം ഭൂമിശാസ്ത്ര മേഖല വനമോ വൃക്ഷ നിബിഡമോ ആകണം എന്നാണ്. എന്നാൽ പ്രഖ്യാപിത വന മേഖല 22 ശതമാനം മാത്രമെയുള്ളു. ഇപ്പോൾ നടപ്പാക്കുന്ന ഹരിത ദേശീയപാതാ പദ്ധതി പൂർത്തിയായാൽ ഈ വിടവ് അടയും എന്നു പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

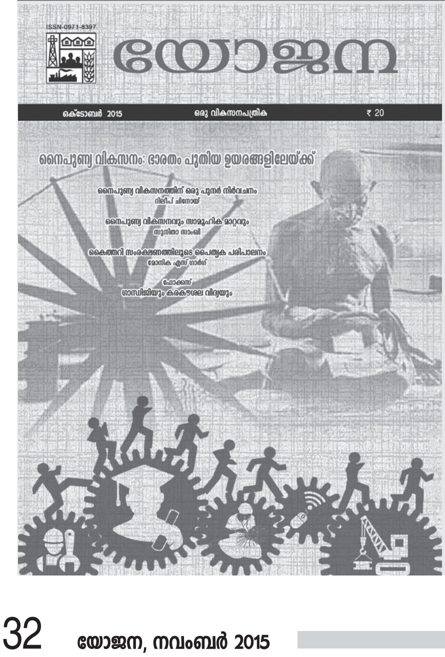
'നിഷ്പാദുക' സാങ്കേതിക വിദഗ്ധ പരിശീലനം ആരംഭിക്കും

രാജ്യത്തെ 10000 യുവ നിഷ്പാദുക സാങ്കേതിക വിദഗ്ധരെ സിവിൽ എൻജിനിയറിങ്ങിന്റെ അടിസ്ഥാന തത്വങ്ങൾ പരിശീലിപ്പിച്ച് ആസൂത്രണത്തിൽ പങ്കാളികളാക്കി വികസനത്തിൽ ഏറ്റവും പിന്നിൽ നില്ക്കുന്ന 2500 ഗ്രാമങ്ങളിലേയ്ക്ക് തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുടെ മേൽനോട്ടക്കാരായി നിയമിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചു.

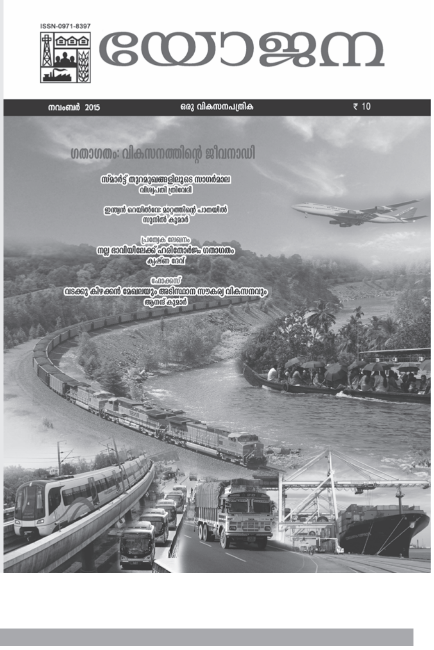
"നിഷ്പാദുക സാങ്കേതിക വിദഗ്ധ പരിശീലനം" എന്നതുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് പട്ടികജാതി/പട്ടിക വർഗ്ഗ/ തൊഴിലുറപ്പ് തൊഴിലാളി കുടുംബാംഗമായ വിദ്യാസമ്പന്നനെ കണ്ടെത്തി സിവിൽ എൻജിനിയറിങ് തത്വങ്ങൾ പരിശീലിപ്പിക്കുക എന്നതാണ്. ഇത്തരത്തിൽ നൂതന പരിശീലനവും നൈപുണ്യ വികസനവും സിദ്ധിക്കുമ്പോൾ ജോലിയിൽ കൂടുതൽ നിലവാരവും ഗുണമേന്മയും ഉണ്ടാകും എന്നു മാത്രമല്ല ആസ്തിയുടെ സുസ്ഥിരമായ പരിപാലനവും നടക്കും. ഇത് തൊഴിലവസരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കും. പാർശ്വവത്ക്കരിക്കപ്പെട്ട വിഭാഗങ്ങളിലെ അംഗങ്ങളായ ഈ ചെറുപ്പക്കാരെ കൂടുതൽ ഊർജ്ജസ്വലരാക്കുകയും ചെയ്യും.

അറിവാണ് ശക്തി

യോജന



വായിക്കുക...
വരിക്കാരാവുക



ഇന്ത്യയിലെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം: ഒരു അവലോകനം

ബി.ഐ സിൻഗാൾ

2031 ആകുമ്പോഴേക്കും ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളുടെ സേവന സൗകര്യങ്ങൾക്കായി 39 ലക്ഷം കോടി രൂപ ചെലവു വരുമെന്നാണ് ഉന്നത അധികാര വിദഗ്ദ്ധ സമിതി റിപ്പോർട്ട് വെളിപ്പെടുത്തുന്നത്. നഗരഗതാഗത–റോഡുവികസനത്തിനായി മൊത്തം തുകയുടെ പകുതിയിലധികം അതായത് ഏതാണ്ട് 23 ലക്ഷം കോടി രൂപ വേണ്ടി വരും.

ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിൽ നാൾക്കുനാൾ വർദ്ധിക്കുന്ന തിക്കുംതിരക്കും മൂലം ഗതാഗതം മന്ദഗതിയിലാണ്. കൂടാതെ ശബ്ദ-വായു മലിനീകരണം വർദ്ധിക്കുകയും റോഡ് സുരക്ഷ ഗണ്യമായ തോതിൽ കുറയുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ഫോസിൽ ഇന്ധനത്തിന്റെ വലിയ ഭാഗം പാഴാവുകയാണ്. ഗ്രീൻ ഹൗസ് വാതകങ്ങളുടെ പ്രസരണം ലോകത്തിന് ഉത്ക്കണ്ഠയുണർത്തുന്നു. അതോടൊപ്പം ജീവിത ഗുണനിലവാരവും അവയുടെ സാമ്പത്തിക സാധ്യതകളും നഗരകാര്യശേഷിയും അധോഗതിയിലാണ്.

എല്ലാ വിഭാഗം റോഡ് ഉപയോക്താക്കളും പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിടുകയാണ്. കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക്, സുരക്ഷിതവും തടസ്സങ്ങളില്ലാത്തതുമായ പാത അന്യമാണ്. സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർക്കാകട്ടെ അതിവേഗ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കിടയിൽ തങ്ങൾക്ക് അനുയോജ്യമായ പാത കണ്ടെത്തുന്നതിന് പലപ്പോഴും ജീവൻ മരണ പോരാട്ടമാണ് നടത്തേണ്ടിവരുന്നത്. പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവർക്ക് യാത്ര പ്രയാസമേറിയതാകുന്നു. പലപ്പോഴും യാത്രാസമയം മുൻകൂട്ടി നിർണ്ണയിക്കാനാവാതെ വാഹനങ്ങൾ

കാത്തുനിന്നു കുഴയുന്നു. സ്വകാര്യ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവരാകട്ടെ, ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകളിൽ കാത്തു കിടന്നും ഇഴഞ്ഞു നീങ്ങുന്ന ഗതാഗത കുരുക്കിൽപ്പെട്ടും വശം കെടുന്നു. അക്ഷമരായ യാത്രക്കാർ തിടുക്കത്തിൽ വണ്ടി ഓടിച്ച് പലപ്പോഴും അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നു. ദുരിതം; നഗരഗതാഗതം ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിൽ തെറ്റായ ദിശയിലാണ് കുതിക്കുന്നത്.

ഗതാഗത കുരുക്കിന്റെ പ്രാഥമികമായ കാരണം റോഡ് വിസ്തൃതിയിലുള്ള അസന്തുലിതാവസ്ഥയാണ്. കൂടുതൽ പേർക്ക് യാത്രചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന ബസ്സുകളും, ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗതങ്ങളും വളരെ കുറവാണ്. എന്നാൽ കുറച്ചുപേർക്കു മാത്രം യാത്ര ചെയ്യാവുന്ന കാറുകൾ, മുച്ചക്ര വാഹനങ്ങൾ തുടങ്ങിയ പൊതു/സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുവരുന്നു. ഇത്തരം ലാഭകരമല്ലാത്തതും റോഡ് വിസ്താരം കൈയ്യടക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഗതാഗതങ്ങളാണ് ഗതാഗതകുരുക്കിന് മറ്റൊരു കാരണം. മിക്ക നഗരങ്ങളും റോഡ് പരിധി ഏതാണ്ട് നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ട അവസ്ഥയിലോ, നാമമാത്രമായ മെച്ചപ്പെടൽ സാധ്യതയുള്ളതോ ആണ്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ, ലഭ്യമായ റോഡ് സൗകര്യങ്ങളെ ശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് നഗരഗതാഗതം സുഗമമാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

വെല്ലുവിളി

നഗരങ്ങൾ മൂന്നുതരം വെല്ലുവിളികളാണ് നേരിടുന്നത്. വർദ്ധിച്ച നഗരവത്ക്കരണവും ഗ്രാമങ്ങളിൽ നിന്ന് നഗരങ്ങളിലേക്കും ചെറിയ പട്ടണങ്ങളിൽ നിന്ന് വലിയ പട്ടണങ്ങളിലേക്കുള്ള കുടിയേറ്റവുമാണ് ഏറ്റവും പ്രധാന വെല്ലുവിളി. നഗരഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളിൽ നിലനിൽക്കുന്ന കമ്മി ഈ രംഗത്തെ വെല്ലുവിളികളെ ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്ന സാഹചര്യമാണ് സൃഷ്ടിക്കുക. നഗരപാതകളിൽ 50 മുതൽ 80 % വരെ ഗതാഗത തടസ്സങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്നുവെന്നാണ് കേന്ദ്ര നഗരവികസന മന്ത്രാലയം നിയോഗിച്ച ഉന്നത അധികാര വിദഗ്ദ്ധ സമിതി കണക്കാക്കുന്നത്. നാൾക്കുനാൾ വർദ്ധിക്കുന്ന ആവശ്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ചു നഗര ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഈ മേഖലയിൽ നിലനിൽക്കുന്ന ന്യൂനതകൾ തുടച്ചു മാറ്റേണ്ടതുണ്ട്. മൂന്നാമതായി അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും സേവനങ്ങളും മെച്ചപ്പെടുത്തുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്. ഇവയ്ക്കൊക്കെ വേണ്ടിവരുന്ന നിക്ഷേപം വളരെ ഭീമമാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇവ എളുപ്പത്തിൽ സാധ്യമാക്കാവുന്ന കാര്യങ്ങളുമല്ല.

2031 ആകുമ്പോഴേക്കും ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളുടെ സേവന സൗകര്യങ്ങൾക്കായി 39 ലക്ഷം കോടി രൂപ ചെലവു വരുമെന്നാണ് ഉന്നത അധികാര വിദഗ്ദ്ധ സമിതി റിപ്പോർട്ട് വെളിപ്പെടുത്തുന്നത്. നഗരഗതാഗത-റോഡുവികസനത്തിനായി മൊത്തം തുകയുടെ പകുതിയിലധികം അതായത് ഏതാണ്ട് 23 ലക്ഷം കോടി രൂപ വേണ്ടി വരും. സമാനമായ തുകയാണ് മെക്കിൻസേ ഗ്ലോബൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടും കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. അടുത്ത 20 വർഷത്തിനുള്ളിൽ ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന സാമ്പത്തിക വളർച്ച കൈവരിക്കണമെങ്കിൽ നഗരങ്ങളുടെ സേവന വികസനത്തിനായി ഏതാണ്ട് 53 ലക്ഷം കോടി രൂപ (1182 ബില്ല്യൺ യു.എസ് ഡോളർ) വകയിരുത്തണമെന്നാണ് റിപ്പോർട്ട് കണക്കാക്കുന്നത്. നഗര ഗതാഗത-റോഡ് വികസനത്തിന് ഏതാണ്ട് 26 ലക്ഷം കോടി രൂപ (591 ബില്യൺ യു.എസ് ഡോളർ) ആവശ്യമായി വരും.

ഈ ഭീമമായ തുക ചെലവഴിക്കുന്നതിന് കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്ഥാപന സംവിധാനങ്ങൾ ആവശ്യമാണ്. ജലം, വൈദ്യുതി, പാർപ്പിടം എന്നീ നഗരസേവന സംവിധാനങ്ങളെ പോലെ നഗര-ഗതാഗതം കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് പ്രത്യേക ഏജൻസികൾ ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല.

പൊതു ഗതാഗതത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം

റോഡുപയോഗത്തിന്റെ സന്തുലിതാവസ്ഥ പുന

സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് പൊതു ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് ആശാസ്യമായത്. ദശലക്ഷത്തിൽ താഴെ മാത്രം ജനസംഖ്യയുള്ള ചെറുതോ ഇടത്തരം വലിപ്പമുള്ളതോ ആയ നഗരങ്ങൾ സിറ്റി ബസ് സർവീസുകളുടെ എണ്ണം അവശ്യം വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. എന്നാൽ വലിയ നഗരങ്ങൾ (ദശലക്ഷത്തിൽ അധികം ജനസംഖ്യയുള്ളവ) മെട്രോ റെയിൽ, ലഘു റെയിൽ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ, ദ്രുത ബസ് ഗതാഗതം, മോണോ റെയിലുകൾ തുടങ്ങിയവ നഗരത്തിന്റെ ആവശ്യമറിഞ്ഞ് നടപ്പിലാക്കുകയോ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയോ വേണം.

സിറ്റി ബസ് സർവീസ്

റെയിൽ ഗതാഗതവും മറ്റു ഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങളും നിലവിലുള്ളപ്പോഴും നഗരത്തിന്റെ നല്ലൊരുഭാഗം ഗതാഗതാവശ്യങ്ങളും നിറവേറ്റുന്നത് സിറ്റി ബസ് ട്രിപ്പുകളാണ്. വാസ്തവത്തിൽ വലിയ ഗതാഗത സർവീസുകളായ റെയിൽവേ പോലെയുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ ലാഭകരമല്ലാത്ത സാഹചര്യത്തിലാണ് ചെറിയ നഗരങ്ങളിലും ഇടത്തരം വലിപ്പവുമുള്ള നഗരങ്ങളിലും ബസ് സർവീസുകൾ ആവശ്യമായി വരുന്നത്. വലിയ നഗരങ്ങളിൽ ബസ് സർവീസുകൾ നഗരത്തിലുടനീളമുള്ള പൊതു ഗതാഗത ശൃംഖലയുടെ ഭാഗമായിരിക്കും. സിറ്റി ബസ് സർവീസുകളുടെ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് കേന്ദ്രസർക്കാർ അടുത്തകാലത്തായി പൊതുഗതാഗത ഉപയോഗം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന് ഇന്ത്യയിലെ 170 നഗരങ്ങൾക്ക് 26000 പുത്തൻ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള സഹായം നൽകുകയുണ്ടായി. ഇങ്ങനെയൊക്കെയാണെങ്കിലും സിറ്റി ബസ് സർവ്വീസുകളുടെ കാര്യത്തിൽ രണ്ടു പ്രധാന കാര്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധയർഹിക്കുന്നു; സേവനവും ആദായവും.

ബസ് സർവീസുകളുടെ ഗുണമേൻമ

ബസ് സർവീസുകൾ തിരക്കേറിയതാണ്, സൗഹൃദപരവുമല്ല. അവയെ ആശ്രയിക്കാവുന്നതുമല്ല. ബസ്സിന്റെ ഘടന വൃദ്ധർക്കും സ്ത്രീകൾക്കും ശാരീരിക വെല്ലുവിളികൾ നേരിടുന്നവർക്കും കയറുവാനും ഇറങ്ങുവാനും പ്രയാസമേറിയതാണ്. അത് കാഴ്ചയ്ക്കും അത്ര സുന്ദരമല്ല. അതുകൊണ്ടു തന്നെ ബസ് യാത്രക്ക് പ്രിയമുള്ള ഒരു വാഹനമല്ല. മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങളില്ലാത്തപ്പോഴാണ് പലപ്പോഴും യാത്രയ്ക്കായി ബസ് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്.

ബസ് സർവീസുകളുടെ കൃത്യതയില്ലായ്മയും ഷെഡ്യൂൾ വിവരങ്ങളുടെ ലഭ്യതകുറവുമാണ് ബസ് സർവീസുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും തീവ്ര വിമർശനങ്ങളായി ചൂണ്ടിക്കാട്ടാറുള്ളത്. എന്നിരുന്നാലും സർവീസ് ഷെഡ്യുളുകൾ പാലിക്കപ്പെടുന്നതായല്ല മറിച്ച് ലംഘിക്കുന്ന പ്രവണതയാണ് കണ്ടുവരാറുള്ളത്. വൈകിയതോ തടസ്സപ്പെട്ടതോ ആയ ബസ് സർവീസുകളുടെ വിവരങ്ങൾ യാത്രക്കാർക്ക് നൽകാതിരിക്കുന്നതു വഴി കൂടുതൽ പരിഭ്രാന്തിക്ക് വഴിവെയ്ക്കുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. എന്നാൽ റദ്ദുചെയ്തോ വൈകിയതോ ആയ സർവീസുകളുടെ വിവരങ്ങൾ നൽകുന്നതിലൂടെ യാത്രക്കാർ സഹകരിക്കുകയും മനസ്സിലാക്കുകയും ചെയ്യുകയാണ് സാധാരണ കണ്ടുവരാറ്.

സാമ്പത്തികം

മിക്ക സിറ്റി ബസ് സർവീസുകളും നഷ്ടത്തിലാണ് എന്ന സാഹചര്യത്തിൽ മൂലധനത്തിലും ആദായത്തിലും സർക്കാർ സബ്സിഡി ആവശ്യമാണ്. സബ്സിഡി നൽകാൻ കഴിയാത്തതിനാലും സാമ്പത്തിക ക്ഷമത കുറവായതിനാലും പല നഗരങ്ങളിലും തുടങ്ങിവച്ച സർവീസുകൾ നിർത്തിവയ്ക്കേണ്ട സാഹചര്യം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. യാത്രാകൂലി വർദ്ധന ജനങ്ങൾക്ക് താങ്ങാനാവാത്തതിനാൽ കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ സർവ്വീസ് നടത്തേണ്ടിവരുന്നതാണ് ഇതിനു ഒരു പ്രധാന കാരണം. എന്നാൽ സബ്സിഡി ഇല്ലാതെ ബസ് സർവീസ് നടത്തുന്ന ചുരുക്കം ചില നഗരങ്ങളും ഇന്ത്യയിലുണ്ട്. സ്വകാര്യ പൊതുമേഖലാ പങ്കാളിത്തത്തോടെ സർവീസുകൾ നടത്തുന്നവയ്ക്കും ചില ഉദാഹരണങ്ങളുമുണ്ട്. സർക്കാരിന് നിശ്ചിത തുക

പ്രീമിയം ആയി അടച്ചുകൊണ്ട് പാട്ടവ്യവസ്ഥയിലാണ് സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ നഗര ബസ് സർവീസുകൾ നടത്തുന്നത്. ഇത്തരം മാതൃകകളിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാകുന്നത് മികച്ച ആസൂത്രണത്തിലൂടെയും മാനേജ്മെന്റിലൂടെയും ബസ് സർവീസ് ലാഭകരമായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും എന്നുതന്നെയാണ്.

നഗരങ്ങളിലെ ബസ് സർവീസുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ താഴെ പറയുന്ന നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി സാമ്പത്തിക സഹായം നല്കുന്നു.

- നഗര ഗതാഗതം ഒരു പ്രത്യേക നോഡൽ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ കീഴിലാക്കുക.
- നഗര ഗതാഗത പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിക്കുന്നതിന് ഏകീകൃത മെട്രോപൊളിറ്റൻ ഗതാഗത അതോറിറ്റി (Unified Metropolitan Trasport Authority) രൂപീകരിക്കുക.
- ബസ് സർവീസുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിന് ഒരു സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ രൂപീകരിക്കുക.
- ജംഗ്ഷനുകളിലും മറ്റും ബസുകൾക്ക് മുൻഗണന നൽകി പ്രത്യേക പാതകൾ ഒരുക്കുക
- നഗര ഗതാഗത ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കുക
- സംസ്ഥാന-പ്രാദേശിക നികുതികൾ എഴുതിതള്ളുകയോ തിരിച്ചടയ്ക്കുകയോ ചെയ്യുക
- പൊതുഗതാഗത യാത്രാക്കൂലി കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുക
- പരസ്യത്തിനുള്ള പ്രത്യേക നയം രൂപീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്യുക
- ട്രാൻസിറ്റ് ഓറിയന്റ്ട് വികസനത്തിനായി നയം രൂപീകരിക്കുക
- പാർക്കിംഗ് നയം രൂപീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്യുക

ഇന്റലിജന്റ് ട്രാൻസ്പൊട്ടേഷൻ സിസ്റ്റം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ട്രാഫിക് വിവരങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിന് ട്രാഫിക് ഇൻഫർമേഷൻ ആന്റ് മാനേജ്മെന്റ് സെന്റർ രൂപീകരിക്കുക

സ്വകാര്യ ഓപ്പറേറ്റർമാർക്ക് കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ റൂട്ട് പെർമിറ്റുകൾ നല്കുകയും ആദായം മുഴുവൻ ഓപ്പറേറ്റർമാർക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടും ചില നഗരങ്ങളിൽ ബസ് സർവീസുകൾ മെച്ചപ്പെട്ട രീതിയിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഇരുകൂട്ടരും പരാജയപ്പെട്ടു. ബസുകൾ നല്ല രീതിയിൽ സംരക്ഷിക്കപ്പെട്ടില്ല എന്നു മാത്രമല്ല കണ്ടക്ടറും ഡ്രൈവറും വേണ്ട വിധത്തിൽ പരിശീലനം സിദ്ധിച്ചവരും ആയിരുന്നില്ല. ബസ് യാത്രാകൂലി ഒരു നിശ്ചിത തുകയ്ക്ക് മേലെ ഉയർത്താൻ കഴിയില്ല എന്ന സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുന്നതുകൊണ്ടു തന്നെ കുറഞ്ഞ വരുമാനത്തിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ഗുണമേന്മ കുറഞ്ഞ ബസ് സർവീസുകൾ മാത്രമാണ് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. ചുരുക്കത്തിൽ ഇവയുടെ ബലിയാടുകളായി തീർന്നത് പൊതുജനങ്ങളാണ്.

മികച്ച ബസ് സർവീസുകൾ ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് നഗരങ്ങളുടെ വരുമാന ഭയം ഇല്ലാതാക്കുകയും സ്വകാര്യ സർവീസ് നടത്തുന്നവർക്ക് കിലോമീറ്റർ നിരക്കിൽ (Gross cost model) തുക നൽകുകയും ചെയ്യണം. ഈ മാതൃകയിൽ പ്രതീക്ഷിച്ച പ്രകടനം കൈവരിക്കാത്ത പക്ഷം പിഴ ഈടാക്കുകയും മെച്ചപ്പെട്ട് പ്രകടനത്തിന് പ്രോത്സാഹനം നൽകുകയും വേണം. ബസ് സർവീസുകൾ മെച്ചപ്പെട്ട രീതിയിൽ കൈകാര്യം ചെയ്താൽ കൂടുതൽ ആളുകൾ അവയുടെ സേവനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയും സിറ്റി ബസ് സർവീസുകൾ ആദായകരമാവുകയും ചെയ്യും.

ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗതം (Mass Rapid Transit)

12-ാം പഞ്ചവത്സര പദ്ധതിയുടെ നഗര ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വർക്കിംഗ് ഗ്രൂപ്പ് റിപ്പോർട്ടിൽ ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് സാമ്പ

ത്തിക സഹായം നൽകുന്നതിന് താഴെ പറയുന്ന മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുന്നു.

● സംസ്ഥാന തലസ്ഥാനങ്ങളിലും രണ്ട് ലക്ഷത്തിലധികം ജനസംഖ്യയുള്ള നഗരങ്ങളിലും അനുശാസിക്കുന്ന പ്രത്യേക നഗരബസ് നഗര വികസന മന്ത്രാലയം നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കനുസൃതമായി സർവീസുകൾ നടപ്പിലാക്കുക.

● ജനസംഖ്യ ദശലക്ഷം കവിയുന്ന ഇന്ത്യയിലെ 51 നഗരങ്ങളിൽ ഒരോ 20 കിലോമീറ്ററിലിടയിൽ ബസ് റാപിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് സംവിധാനം (BRT) ഏർപ്പെടുത്തുക.

● ദശലക്ഷം ജനസംഖ്യയുള്ള നഗരങ്ങളിൽ ഓരോ 10 കിലോമീറ്റർ എന്ന കണക്കിൽ റെയിൽ ട്രാൻസിറ്റ് അനുവദിക്കുക; 2 ദശലക്ഷം ജനസംഖ്യയുള്ള നഗരങ്ങളിൽ റെയിൽ ഗതാഗതസൗകര്യങ്ങൾക്ക് വേണ്ട പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്യുക. മൂന്നു ദശലക്ഷത്തിലധികം ജനസംഖ്യയുള്ള നഗരങ്ങളിൽ റയിൽ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉടൻ നിർമ്മിക്കുക. മൊത്തം പദ്ധതി തുകയുടെ 25% 12-ാം പഞ്ചവത്സരകാലത്ത് തന്നെ വിനിയോഗിക്കണം.

● 4 ദശലക്ഷത്തിലധികം ജനസംഖ്യയുള്ള മെഗാസിറ്റികളിൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽ ഗതാഗതം വർഷത്തിൽ 10 കി.മി എന്ന നിരക്കിൽ വികസിപ്പിക്കുക.

● 4 ദശലക്ഷത്തിലധികം ജനസംഖ്യയുള്ള നഗരസഞ്ചയങ്ങളിൽ റെയിൽ സംവിധാനങ്ങൾ സജ്ജമാക്കുക.

പല നഗരങ്ങളും ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി റോഡ്-റെയിൽ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങൾ അവലംബിച്ചിട്ടുണ്ട്. കുറഞ്ഞത് 19 നഗരങ്ങളിലെങ്കിലും മെട്രോ റെയിൽ നിർമ്മാണ പദ്ധതികളുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങൾ പുരോഗമിക്കുകയാണ്. മുംബൈയിൽ ഈ അടുത്ത കാലത്തായി ഒരു മോണോറെയിൽ പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. കോഴിക്കോട്, ചെന്നൈ, ഡൽഹി തുടങ്ങിയ നഗരങ്ങളിൽ മോണോറെയിൽ പദ്ധതി പരിഗണയിലാണ്. 500 കി.മി. ൽ അധികം ദൂരം സഞ്ചരിക്കുന്ന (BRT) സംവിധാനം പലയിടങ്ങളിലും നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ചിലയിടങ്ങളിൽ അവ പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. പ്രാദേശിക ബന്ധം ഇവമൂലം മെച്ചപെട്ടു വരുന്നു.

ഭീമമായ നിക്ഷേപം ആവശ്യമായ ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗത സംവിധാനം പൂർണ്ണരീതിയിൽ ഫലപ്രദമാകണമെങ്കിൽ ചില അടിസ്ഥാന സേവനങ്ങൾ നഗരം നൽകേണ്ടതുണ്ട്. വ്യാപകമായ റോഡ് ശൃംഖല, ട്രാഫിക് എഞ്ചിനിയറിംഗും മാനേജ്മെന്റും, റോഡ് ഉപയോക്താക്കളുടെ ബോധവത്ക്കരണം, നിയമ നിർവ്വഹണം, ഡ്രൈവർമാർക്കും മറ്റു റോഡ് ഉപയോക്താക്കൾക്കുമുള്ള ബോധവത്ക്കരണം, അനധികൃത കൈയേറ്റങ്ങൾ ഒഴിവാക്കൽ, ലൈസൻസ് നൽകൽ, വാഹന പരിശോധനയും പരിശോധനാ സംവിധാനങ്ങളും, ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യൽ എന്നിവയാണവ. ഇവയിൽ ഏറ്റവും പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നത് റോഡ് ശൃംഖലയും ട്രാഫിക് എൻഞ്ചിനിയറിംഗും മാനേജ്മെന്റുമാണ്.

റോഡ് ശൃംഖലയുടെ ഘടന, സ്ട്രീറ്റ് ഫർണീച്ചറുകൾ, ജംഗ്ഷനുകൾ, ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകൾ, കവലകൾ, റോഡ് വിഭജകങ്ങൾ, റയിൽവേ, ഓവുചാൽ, പുഴകൾ എന്നിവയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള പാലങ്ങൾ, റോഡ് ബൈപാസുകൾ, ബസ് ടെർമിനലുകൾ, വിവിധ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ ലഭ്യമാകുന്ന ജംഗ്ഷനുകൾ, പാർക്കിംഗ്, കാൽനടയാത്രക്കാർ, സൈക്കിൾ സവാരിക്കാർ, ബസ് മുൻഗണനാ സ്കീമുകൾ എന്നിവയും അവയുടെ അനുബന്ധ ഘടകങ്ങളും ചേർന്നതാണ് നഗര ഗതാഗതത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ. എല്ലാ ഗതാഗത സമ്പ്രദായങ്ങളും റോഡ് ശൃംഖല ഉപയോഗിക്കുന്നു. ഓരോ സമ്പ്രദായങ്ങൾക്കും, അതിന്റേതായ പ്രവർത്തന ആവശ്യങ്ങളുമുണ്ട്. വിവിധ തരം ചരക്കുകൾ വഹിക്കുന്നതിനാൽ ചരക്കു വാഹനങ്ങളുടെ ഗതാഗതം വളരെയേറെ പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നു. റെയിൽവേയ്ക്ക് പ്രത്യേക

പാതകളും ടെർമിനലുകളും ഉണ്ടെങ്കിലും യാത്രക്കാർ സ്റ്റേഷനിൽ എത്തുവാനും അവിടെ നിന്ന് നിശ്ചിത സ്ഥലങ്ങളിൽ എത്തിച്ചേരുവാനും റോഡ് സൗകര്യങ്ങളാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ എല്ലാത്തരം ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളും ഒരു പോലെ ആസൂത്രണം ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. ഒരു പ്രത്യേക സ്ഥലത്തെയോ ഇടവഴികളിലെയോ ട്രാഫിക് മാനേജുമെന്റ് റോഡുകളിലെ തിക്കും തിരക്കിനെയും സ്വാധീനിക്കുമെന്നതിനാൽ അവ ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് അനുയോജ്യമായ രീതിയിൽ ആസൂത്രണം ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്.

വരുംകാല സാങ്കേതികവിദ്യകൾ

സാങ്കേതിക വിദ്യ വളരെ വേഗം പുരോഗമിക്കുകയാണ്. ഭാവിയിൽ വന്നേക്കാവുന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യകൾക്കൊപ്പം പ്രത്യേക ഇന്ധന സൗകര്യങ്ങൾ, പ്രവർത്തന പരിപാലന സംവിധാനങ്ങൾ, അനുയോജ്യമായ കാര്യനിർവ്വഹണ മാർഗ്ഗങ്ങൾ എന്നിവ വരുംകാലങ്ങളിൽ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിലായിരിക്കണം അവ ആസൂത്രണം നടത്തേണ്ടത്. അത്തരം ടെക്നോളജികൾ സുസ്ഥിര ഇന്ത്യൻ കമ്പനികളുടെയും സാങ്കേതികവിദ്യാ ദാതാക്കളുടെയും സംയുക്തതയിൽ രാജ്യത്ത് നിലവിൽ വരും. എന്നാലും പുതിയ സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ വ്യവസ്ഥാപിതമായ ഒരു മാർക്കറ്റിൽ ഇടം കണ്ടെത്തുക എന്നത് പ്രയാസകരമായ കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ, വ്യവസ്ഥാപിത ടെക്നോളജികളുമായി കിടപിടിക്കുന്നതിന് അത്തരം സംവിധാനങ്ങൾക്ക് ഇളവുകളും ആനുകൂല്യങ്ങളും നൽകേണ്ടതുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ പുതിയവയുമായി കിടപിടിക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥാപിത സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെട്ട നിലകൈവരിക്കുന്നതിന് ശ്രമിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

പൊതുഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക

ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത് പൊതുഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ആദ്യ ചുവട് മാത്രമാണ്. ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെ ആദ്യ അവസാന മൈലുകൾ പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതും, ബഹു ഗതാഗത സമ്പ്രദായ ഏകീകരണവും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിൽക്കുന്ന രണ്ട് പ്രധാന ചുവടുകളാണ്.

പൊതു ഗതാഗതം പരമ്പരാഗതമായി തന്നെ ബഹുസാമ്പ്രദായകമാണ്. നൂറുകണക്കിനു തുടങ്ങി ആയിരക്കണക്കിനു ട്രിപ്പുകൾ വരെ ആവശ്യമായി വരുന്ന ധാരാളം പാതകൾ നഗരങ്ങളിലുണ്ട്. സമാനമായി മിനി ബസ്സു മുതൽ റെയിൽ ഗതാഗതം വരെയുള്ള ഓരോ സംവിധാനത്തിന്റെയും ആവശ്യം നാൾക്കു നാൾ വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടേ ഇരിക്കും. അതുപോലെതന്നെ ഒരു നടവഴിയിലെ എല്ലാ ആവശ്യങ്ങളും നിറവേറ്റാൻ ഒരു ബസിന് കഴിയണമെന്നില്ല. തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന ഗതാഗതമാർഗ്ഗം നടവഴിയിലെ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് അനുയോജ്യമാകേണ്ടത് ലാഭകരമായ ഗതാഗത ശൃംഖലയ്ക്ക് അത്യാവശ്യമാണ്. ഒരു പാതയിൽ അധിക വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത് ലാഭകരമായിരിക്കില്ല. അതുകൊണ്ട്തന്നെ, ബഹു സംവിധാന ഗതാഗത ഏകീകരണം സുസ്ഥിരവും സാമ്പത്തിക മെച്ചമുള്ളതുമായിരിക്കും.

ബഹു സംവിധാന ശൃംഖലയിൽ സ്ഥിര യാത്രക്കാരന് ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ ഇടയ്ക്കുവച്ചു മാറേണ്ട ആവശ്യം ഉണ്ടായെന്നുവരാം. എന്നാൽ അത്തരം മാറി കയറലുകൾ സ്ഥിരയാത്രക്കാരന് സമയ നഷ്ടം ഉണ്ടാക്കുന്നതുമാണ്. അത്തരം മാറി കയറലുകൾ പൂർണ്ണമായി ഒഴിവാക്കാനാവില്ലെങ്കിലും, സമയ നഷ്ടം പരമാവധി കുറച്ചുകൊണ്ട് അത്തരം സംവിധാനങ്ങൾ രൂപകൽപ്പന ചെയ്യാവുന്നതാണ്. യാത്രയിൽ ഉടനീളം ഒറ്റ ടിക്കറ്റ് ഉപയോഗിക്കുന്നതും, വിവിധ ഷെഡ്യൂളുകൾ, സേവനങ്ങൾ എന്നിവ ഏകീകരിക്കുന്നതും, യാത്രക്കാരുടെ വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിലൂടെയും, ജനങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന സേവനങ്ങൾ കാര്യക്ഷമമാക്കാനും സമയ നഷ്ടം പരമാവധി കുറയ്ക്കുവാനും സാധിക്കും. സ്ഥിരയാത്രക്കാർക്ക് ഒരിക്കൽ മാത്രം ഇറങ്ങി കയറുന്ന രീതിയിൽ, പൊതു ഗതാഗത ശൃംഖല നഗരം മുഴുവനും വ്യാപിക്കുക എന്നത് ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ

മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് അനിവാര്യമാണ്.

ആദ്യ അവസാന മൈലുകൾ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന നഗര പൊതുഗതാഗതം

പൊതുഗതാഗതം ആകർഷകവും കാര്യക്ഷമവുമാകണമെങ്കിൽ യാത്രക്കാരന് ന7ഗരം മുഴുവൻ വ്യാപിക്കുന്ന ഗതാഗത ശൃംഖലയിലൂടെ തന്റെ യാത്ര പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന ഉറപ്പു നൽകാൻ കഴിയണം. ഒന്നോ രണ്ടോ ഇടങ്ങളിലുള്ള നഗര ഗതാഗത സംവിധാനം നഗരത്തിലെ യാത്രാ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം കണ്ടെത്താനാവില്ല. റോഡ് വഴിയോ റെയിൽ വഴിയോ ഉള്ള ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾക്ക് വീടുവീടാന്തരം സേവനങ്ങൾ നൽകാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ട് തന്നെ, കാൽനടപാത, സൈക്കിൾ, സ്വകാര്യ ഓട്ടോകൾ എന്നിവയുടെ സേവനങ്ങൾ നഗരത്തിന്റെ ആദ്യ അവസാന മൈലുകൾക്കിടയിൽ ലഭ്യമാക്കേണ്ടത് പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് പ്രയോജനം ചെയ്യും. ഇത്തരം സംവിധാനങ്ങൾ അപര്യാപ്തമാണെന്ന ഭീതിയാണ് പലപ്പോഴും പൊതുജനങ്ങളെ പൊതു ഗതാഗതസംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് പിന്നോട്ട് വലിക്കുന്നത്. നഗര ഗതാഗത ശൃംഖല വികസിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെ ഒരോ വീട്ടിലും ഗതാഗത സേവനങ്ങൾ പ്രാപ്യമാവുന്ന സാഹചര്യമൊരുക്കും. പൊതു ഗതാഗതം യാത്രക്കാർക്ക് ഗുണകരമാകേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇത് പൊതുഗതാഗതം ഉപയോഗിക്കുന്നവരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും അതുവഴി പൊതു ഗതാഗതം ലാഭകരമാവുകയും ചെയ്യും.

നിർവ്വഹണം

സിറ്റി ബസ് സർവീസുകളും ബഹുജന ദ്രുത ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ധാരാളം പ്രവർത്തനങ്ങൾ കാര്യക്ഷമമായി ആസൂത്രണം ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. വാഹനങ്ങളുടെ റൂട്ട് നിർണ്ണയം, അടിസ്ഥാനസൗകര്യ ആസൂത്രണം, പ്രവർത്തനവും പരിപാലനവും, ഇന്റെലിജന്റ് ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളുടെ ഉപയോഗം, യാത്രാകൂലി നിർണ്ണയം, ആദായ വരുമാന വിശകലനം തുടങ്ങി ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ സൂക്ഷ്മമായി നടപ്പിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതിനായി നൈപുണ്യശേഷിയുള്ള ഒരു ടീമിന്റെ കാര്യക്ഷമമായ പ്രവർത്തനം അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. സ്ഥിരയാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യങ്ങളറിഞ്ഞ് ഉപഭോക്തൃ സൗഹൃദ മാതൃകകൾ അവലംബിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരം പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കേണ്ടത്. എങ്കിൽ മാത്രമേ കൂടുതൽ ഉപഭോക്താക്കളെ ആകർഷിക്കുവാൻ നമുക്ക് കഴിയുകയുള്ളു. അതോടൊപ്പം തന്നെ യാത്രക്കാരുടെ മാറിവരുന്ന ആവശ്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് മാറ്റം വരുത്തുവാനുള്ള സാധ്യതകളും ഈ സംവിധാനങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകണം. എല്ലാ നഗരങ്ങളും ഈ ശേഷിയുള്ളവയല്ല. നഗരങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡ്-റെയിൽ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ സമഗ്രമായ പരിജ്ഞാനം രാജ്യത്തിനുണ്ട്. എന്നാൽ നഗര ഗതാഗതങ്ങളുടെ സർവീസുകൾ ആവശ്യങ്ങൾ അവ നഗരങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്ഥമാണ്. അവയ്ക്ക് വേഗത കുറവാണ്; സർവീസ് തവണകൾ കൂടുതലാണ്; കൂടാതെ നിന്നു യാത്രചെയ്യുന്നവർ സിറ്റി ബസുകളിൽ ഉണ്ടാകാം. ഗുണമേൻമയുള്ള സേവനങ്ങൾ ഉറപ്പു നൽകുന്ന പ്രത്യേക സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത് ഇവിടെ ഏറെ പ്രയോജനം ചെയ്യും.

റോഡ് ശൃംഖല വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഗതാഗത കുരുക്ക് കുറയ്ക്കുവാനാവില്ല. കുറച്ചു വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് അതേപടിയാകുന്ന അനുഭവങ്ങളാണ് പലയിടങ്ങളിലും കണ്ടുവരുന്നത്. എന്നാൽ ഗതാഗതകുരുക്ക് നിയന്ത്രിക്കാവുന്നതാണ്. സമയ കൃത്യതപാലിക്കുകയും പൊതുഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിലൂടെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഗണ്യമായി നിയന്ത്രിക്കാവുന്നതാണ്.

(ലേഖകൻ കേന്ദ്ര നഗര വികസന മന്ത്രാലയത്തിൽ സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാവാണ്.)

വായനക്കാർക്ക് യോജനയുടെ
കേരള പിറവി ആശംസകൾ

മലയാളത്തിന്റെ മാറിൽ

ഡോ. എഴുമറ്റൂർ രാജരാജവർമ്മ

1956 നവംബർ 1 ന് ഐക്യ കേരളം പിറന്നു. ആ ദിനമാണ് മലയാള ദിനമായി നാം ആഘോഷിക്കുന്നത്. ആ ആഘോഷം കേവലം ആചരണമായി മാറുന്നു എന്നത് ഖേദകരമാണ്. പുനഃസംഘടനാകമ്മീഷൻ ലക്ഷ്യമിട്ട കാര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ, ഇത്രയും കൊല്ലം കഴിഞ്ഞിട്ടും നമുക്കെന്നല്ല, ഭാരതീയ ഭാഷകൾക്കും സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല.

"എന്തൊക്കെ വൈകല്യങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും മാതൃഭാഷയോട് അമ്മയുടെ മാറിലേക്കെന്നപോലെ ഞാൻ ചേർന്നു നിൽക്കും. എന്റെ ജീവൻ നിലനിർത്താൻ വേണ്ട പാലു തരാൻ അതിനു മാത്രമേ കഴിയൂ." ഭാഷാപ്രശ്നം ദേശീയ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാഗമാക്കി വളർത്തിയ മഹാത്മാഗാന്ധിയുടെ വാക്കുകളാണിവ.

പശ്ചാത്തലം

"ഞാൻ ഭാരതത്തിലെമ്പാടും യാത്ര ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഒരു യാചകനെയോ ഒരു മോഷ്ടാവിനെയോ എനിക്കു കാണാൻ സാധിച്ചില്ല. അത്രമാത്രം സമ്പത്ത് ഈ രാജ്യത്തുണ്ട്. അത്രയ്ക്ക് മൂല്യബോധം ഭാരതീയ ജനങ്ങൾക്കുണ്ടെന്ന് ഞാൻ മന

സ്സിലാക്കുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ, ഭാരതത്തിന്റെ ആധ്യാത്മികവും സാംസ്കാരികവുമായ പാരമ്പര്യം എന്ന നട്ടെല്ലു തകർക്കാതെ നമുക്ക് അവരുടെമേൽ അധീശത്വം നേടാൻ സാധ്യമല്ല. അതിനാൽ ഭാരതത്തിന്റെ പ്രാചീനവും പരമ്പരാഗതവുമായ വിദ്യാഭ്യാസ സമ്പ്രദായത്തെ പാടേ തുടച്ചുനീക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. വൈദേശികവും ആംഗലേയവുമായതെല്ലാം തങ്ങളുടേതിനേക്കാൾ ശ്രേഷ്ഠവും ഉന്നതവുമാണെന്നുള്ള ചിന്ത വളർത്തിയാൽ അവരുടെ ആത്മവിശ്വാസം നഷ്പ്പെടുകവഴി അവർ എന്താകണമെന്ന് നാം ആഗ്രഹിക്കുന്നുവോ അതാക്കാനും, ഭാരതത്തെ നമ്മുടെ ഭരണത്തിലാക്കാനും കഴിയും.''

ബ്രിട്ടീഷ് പാർലമെന്റിൽ 1886 ഫെബ്രുവരി 2ന് മെക്കാളെ പ്രഭു ചെയ്ത പ്രസംഗത്തിലെ ഒരു വാക്യത്തിന്റെ മലയാള പരിഭാഷയാണിത്. ബ്രിട്ടീഷ് ആധിപത്യത്തിനും ഇംഗ്ലീഷ് ഭാഷയ്ക്കും നാം എങ്ങനെ കീഴ്പ്പെട്ടു എന്നതിന്റെ ചരിത്രം ഇവിടെ നിന്ന് ആരംഭിക്കുന്നു. നൂറ്റാണ്ടുകളിലൂടെ ഭാരതം നേടിയ സാംസ്കാരിക സമ്പത്ത് നമുക്ക് അന്യമായതെങ്ങനെയെന്ന് നാം മെക്കാളെയിലൂടെ തിരിച്ചറിയുന്നു. ഈ മാനസികമായ അടിമത്തവും തന്മൂലമുണ്ടായ സാംസ്കാരികമായ അധഃപതനവും, രാഷ്ട്രീയമായ കീഴടങ്ങലിനേക്കാൾ ഗാന്ധിജിയെ ദുഃഖാകുലനാക്കി. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു, "ജനലക്ഷങ്ങൾക്കു പ്രാഥമിക വിദ്യാഭ്യാസത്തിനു പോലും ഏർപ്പാടുകളില്ലാതിരിക്കുമ്പോൾ, ഇംഗ്ലീഷ് പഠിക്കാൻ നമുക്കെങ്ങനെ ഏർപ്പാടുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും ? റഷ്യയ്ക്ക് ഇംഗ്ലീഷിന്റെ സഹായമില്ലാതെയാണ് ഇത്രയും ശാസ്ത്രപുരോഗതി ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. ഇംഗ്ലീഷില്ലാതെ കഴിയില്ല എന്നു നമുക്കു തോന്നാം. അത് നമ്മുടെ മാനസിക അടിമത്തം കാരണമാണ്. എനിക്ക് ഈ പരാജയബോധത്തിലടിയുറച്ച മതം അഭിമതമല്ല.'' ഇംഗ്ലീഷിനെ പൂർണമായി വർജിക്കണമെന്നല്ല ഗാന്ധിജി പറഞ്ഞത്. മറ്റൊരിക്കൽ അദ്ദേഹം അതിങ്ങനെ വ്യക്തമാക്കുന്നു. "ഇംഗ്ലീഷുകാരനായ അപഹർത്താവിന്റെ രാഷ്ട്രീയഭരണത്തെ നാം വിജയപൂർവ്വം ബഹിഷ്കരിച്ചുതുപോലെ ഒരു സാംസ്കാരിക അപഹർത്താവെന്ന നിലയിൽ ഇംഗ്ലീഷ് ഭാഷയെയും നാം ബഹിഷ്കരിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ആംഗലേയ ഭാഷ വാണിജ്യത്തിനും നയതന്ത്രത്തിനുമുള്ള രാഷ്ട്രാന്തരഭാഷ എന്ന പദവി മാത്രം നിലനിർത്തേണ്ടതാണ്.''

ബംഗാൾ വിഭജനമുണ്ടായതിനെത്തുടർന്നാണ് (1905) ഭാഷാപ്രശ്നം ദേശീയതലത്തിൽ ചർച്ചാവിഷയമായത്. ഭാരതീയ ഭാഷകളെ നിലനിർത്തുകയും പോഷിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക, അവയുടെ മേലുള്ള കടന്നാക്രമണങ്ങളെ ചെറുക്കുക- ഇതെല്ലാം സ്വാതന്ത്ര്യസമരത്തിന്റെ ലക്ഷ്യങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരുന്നു. ഭാഷാപ്രവിശ്യാ കമ്മീഷനും (1927) ഭാഷാപ്രശ്നം വിശദമായി പഠിച്ചു. രാജാറാംമോഹൻറായുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഭാഷാപോഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഊർജ്ജസ്വലമായി നടന്നു. ഭാരതീയ ഭാഷകളുടെയും ഭാരത സംസ്കാരത്തിന്റെയും ഉണർവ്വും വളർച്ചയും ചർച്ചയുമാണ് സ്വാതന്ത്ര്യസമരത്തിനും ആക്കം വർധിപ്പിച്ചത്.

സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തരം

ഗാന്ധിജിയെത്തന്നെ ഇല്ലായ്മ ചെയ്യാൻ ആളുണ്ടായി. സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തര ഭാരതത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ദുരന്തമാണത്. ഗാന്ധിജിയുടെ ഭാഷാ ചിന്തകൾക്കും അർഹിക്കുന്ന പ്രാധാന്യം ലഭിച്ചില്ല എന്നതാണ് സത്യം. തുടക്കത്തിൽ കുറെയധികം പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു. 1950-ൽ നിലവിൽ വന്ന ഭരണഘടനയിൽ 343 മുതൽ 351 വരെയുള്ള അനുച്ഛേദനങ്ങളിൽ ഭാഷാവ്യവസ്ഥകൾ ചർച്ചചെയ്യുന്നു. ലോകത്തിലുള്ള ഭരണഘടനകളിൽ ഭാഷാപ്രശ്നം ഏറ്റവും വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്യുന്ന ഭരണഘടന എന്ന ബഹുമതിയും നമ്മുടെ ഭരണഘടനയ്ക്കുണ്ട്.

കിഴക്കൻ പാകിസ്ഥാനിൽ (പിന്നീട് ബംഗ്ലാദേശ്) ഉർദു ഭരണഭാഷയാക്കിയത് വലിയ പ്രക്ഷോഭങ്ങൾക്ക് ഇടയാക്കി. ധാക്ക സർവകലാശാലയിൽ 1952 ഫെബ്രുവരി 21 ന് വിദ്യാർത്ഥി സമരവും വെടിവയ്പും ഉണ്ടായി. ഈ സംഭവത്തിന്റെ ഓർമ്മയ്ക്കാണ് ഫെബ്രുവരി 21 ലോകഭാഷാ ദിനമായി

1999 നവംബർ 17ന് യുനെസ്കോ പ്രഖ്യാപിച്ചത്. 1952 ഒക്ടോബർ 29 ന് തെലുങ്കുഭാഷയ്ക്ക് ഒരു സംസ്ഥാനം വേണം എന്ന് ആവശ്യം ഉന്നയിച്ചു കൊണ്ട് പോറ്റി ശ്രീരാമുലുവിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ഭാഷാപ്രവർത്തകർ മദ്രാസിൽ നിരാഹാര സത്യാഗ്രഹം തുടങ്ങി. 58 ദിവസത്തെ നിരാഹാര സത്യാഗ്രഹത്തെത്തുടർന്ന് ഡിസംബർ 15 ന് ശ്രീരാമുലു ജീവത്യാഗം ചെയ്തു. ഇത് പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ ആക്കം വർധിപ്പിച്ചു. തുടർന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാർ സംസ്ഥാന പുനഃസംഘടന കമ്മീഷൻ രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഉത്തരവു പുറപ്പെടുവിച്ചു (1953). ഒറീസാ ഗവർണറായിരുന്ന ഫസൽ അലി അധ്യക്ഷനും എച്ച്. എൽ കുണ്‌ഡ്രറും സർദാർ കെ. എം. പണിക്കരും അംഗങ്ങളായിട്ടുള്ള കമ്മീഷൻ ഭാഷാടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾ പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ സർക്കാരിനു സമർപ്പിച്ചു. ജനാധിപത്യം സാർഥകമാകണമെങ്കിൽ ജനങ്ങൾക്കു ഭരണത്തിൽ പങ്കാളിത്തമുണ്ടാകണമെന്നും ജനങ്ങളുടെ ഭാഷയിൽതന്നെ ഭരണകാര്യങ്ങൾ നടക്കണമെന്നും കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടിൽ അസന്ദിഗ്ധമായി പറയുന്നുണ്ട്. കമ്മീഷൻ ശിപാർശ ചെയ്തപ്രകാരം 1956 നവംബർ 1 ന് പതിനാറു സംസ്ഥാനങ്ങൾ നിലവിൽ വന്നു.

ഐക്യകേരള പിറവി

1956 നവംബർ 1 ന് ഐക്യക്കേരളം പിറന്നു. ആ ദിനമാണ് മലയാള ദിനമായി നാം ആഘോഷിക്കുന്നത്. ആ ആഘോഷം കേവലം ആചരണമായി മാറുന്നു എന്നത് ഖേദകരമാണ്. പുനഃസംഘടനാ കമ്മീഷൻ ലക്ഷ്യമിട്ട കാര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ, ഇത്രയും കൊല്ലം കഴിഞ്ഞിട്ടും നമുക്കെന്നല്ല, ഭാരതീയ ഭാഷകൾക്കും സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഏറെ മുൻപിലെത്തി മാതൃകയായി വർത്തിക്കുന്നത് തമിഴ്നാട് മാത്രമാണ്.

തിരുവിതാംകൂർ-കൊച്ചി സംയോജനം 1949 ജൂലായ് 1 ന് നടന്നിരുന്നു. തിരുവിതാംകൂറിന്റെ ഭാഗമായിരുന്ന തോവാള, അഗസ്തീശ്വരം, കൽക്കുളം, വിളവംകോട് താലൂക്കുകളും ചെങ്കോട്ടയുടെ ഏതാനും ഭാഗങ്ങളും മദ്രാസ് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാഗമായിത്തീർന്നു. മദ്രാസിന്റെ ഭാഗമായിരുന്ന മലബാറും തെക്കൻ കർണാടക ജില്ലയിലെ കാസർകോടു താലൂക്കും നമുക്കു ലഭിക്കുകയും കന്യാകുമാരിയും ഗോകർണ്ണവും നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്തു.

ഭാരതീയ ഭാഷകളുടെയും അവ സംസാരിക്കുന്ന ജനങ്ങളുടെ സംസ്കാരങ്ങളുടെയും സ്വതന്ത്രമായ വികാസം സംസ്ഥാനപുനഃസംഘടന ലക്ഷ്യമിട്ടിരുന്നു. ഭാഷയുടെ പേരിൽ ജനങ്ങൾ തമ്മിൽത്തല്ലരുതെന്ന് സംസ്ഥാന പുനസംഘടനാ കമ്മീഷൻ ആഗ്രഹിച്ചിരുന്നു. ഓരോ സംസ്ഥാനത്തും അവിടത്തെ ജനങ്ങളുടെ ഭാഷ ഭരണനിർവഹണത്തിനു പൂർണമായും ഉപയോഗിക്കണമെന്ന് കമ്മീഷൻ നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. ഭാഷയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ യോജിച്ച ജനങ്ങളുടെ ഐക്യത്തിലൂടെ ഭാരതത്തിന്റെ അഖണ്ഡത - അതും കമ്മീഷന്റെ പ്രതീക്ഷയായിരുന്നു. വിദ്യാഭ്യാസം വിശേഷിച്ചും പ്രാഥമിക വിദ്യാഭ്യാസം പ്രാദേശിക ഭാഷയിൽ തന്നെയാവുമെന്ന് ഗാന്ധിജിയും കോൺഗ്രസ്സും കമ്മീഷനും സ്വപ്നം കണ്ടിരുന്നു. സ്വാതന്ത്ര്യം ലഭിച്ച് 68 വർഷങ്ങൾ കഴിഞ്ഞു തിരിഞ്ഞുനോക്കുമ്പോൾ സംതൃപ്തിയല്ല, അസ്വസ്ഥതയാണു മിച്ചം!

ഭരണ ഭാഷ

ഭാരതത്തിലെ ഔദ്യോഗിക ഭാഷാ ആക്ട് 1963-ൽ പാസായി. 1967 ൽ അതിനു ഭേദഗതിയും ഉണ്ടായി. ഇംഗ്ലീഷും ഹിന്ദിയും ഭാരതത്തിലെ ഔദ്യോഗിക ഭാഷകളായി. കേന്ദ്രസർക്കാരും ഒരു സംസ്ഥാനവും തമ്മിലോ രണ്ടു സംസ്ഥാനങ്ങൾ തമ്മിലോ ഇരുവരും സമ്മതിക്കുന്ന പക്ഷം ഹിന്ദിയിൽ മാത്രം ആശയവിനിമയം നടത്താം എന്ന വ്യവസ്ഥയും ഉണ്ടായി. ഓരോ സംസ്ഥാനത്തും ഉള്ള ബഹുഭൂരിപക്ഷമുള്ള ജനങ്ങൾ സംസാരിക്കുന്ന ഭാഷ ആ സംസ്ഥാനത്തെ ഭരണഭാഷയാക്കി നിയമനിർമ്മാണം നടത്തുന്നതിനുള്ള അധികാരവും സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾക്ക് നല്കി.

കേരളത്തിലെ ഔദ്യോഗിക ഭാഷകൾ ആക്ട് 1969 ൽ പാസായി. 1973-ൽ അതിനു ഭേദഗതിയും

ഉണ്ടായി. ഇവ അനുസരിച്ച് കേരളത്തിൽ മലയാളവും ഇംഗ്ലീഷും ഔദ്യോഗിക ഭാഷകളാണ്. ഒരു വകുപ്പിൽ മലയാളം ഭരണഭാഷയാക്കിക്കൊണ്ട് ഉത്തരവു പുറപ്പെടുവിക്കുന്നതിന് സർക്കാരിന് അധികാരം നൽകുന്ന 1 ബി വകുപ്പും കൂട്ടിച്ചേർത്തു. 1 ബി നൽകുന്ന അധികാരം വിനിയോഗിച്ചുകൊണ്ട് 2014 ഡിസംബർ 31 വരെ, പല കാലങ്ങളിലായി 77 സർക്കാർ വകുപ്പുകളിലും സെക്രട്ടറിയേറ്റിലെ അവയുടെ ഭരണവകുപ്പുകളിലും, കേരള പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷൻ, കേരള പിന്നാക്ക വിഭാഗ കമ്മീഷൻ, കേരള വനിതാ കമ്മീഷൻ, ലോകായുക്ത, ഓംബുഡ്സ്മാൻ, ധനകാര്യ കോർപ്പറേഷൻ തുടങ്ങി 96 അർധസർക്കാർ സ്വയം ഭരണ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലും ഭരണഭാഷ മലയാളമാക്കിക്കൊണ്ട് ഉത്തരവു പുറപ്പെടുവിച്ചു. തിരുവനന്തപുരം, പാലക്കാട്, ഇടുക്കി, ജില്ലകളിൽ തമിഴും കാസർകോഡ് ജില്ലയിൽ കന്നഡയും ന്യൂനപക്ഷ ഭാഷയായി പ്രഖ്യാപിച്ചു. 2015 ജനുവരി 13 ന് സ.ഉ.(അ)നം. 13/2015/ ഉ.ഭ.പ.വ. ഉത്തരവു പ്രകാരം മലയാളം ഭരണഭാഷയാക്കി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടില്ലാത്ത വകുപ്പുകളിലും സ്ഥാപനങ്ങളിലും കൂടി മലയാളം ഭരണഭാഷയായിരിക്കും എന്നു വ്യവസ്ഥ ചെയ്തു. നിയമപരമായി ഇംഗ്ലീഷും ന്യൂനപക്ഷ ഭാഷകളായ തമിഴ്, കന്നഡ എന്നിവയും ഉപയോഗിക്കണമെന്നും വ്യവസ്ഥചെയ്തിട്ടുള്ള സംഗതികളിൽ ഒഴികെ എല്ലാ ഔദ്യോഗികാര്യങ്ങൾക്കും മലയാളം മാത്രം ഉപയോഗിക്കണമെന്നാണ് നിയമം അനുശാസിക്കുന്നത്. വിദേശത്തേക്കും കേന്ദ്രസർക്കാരിനും അന്യസംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും സംസ്ഥാനത്തിനകത്തുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഓഫീസുകൾക്കും സുപ്രീംകോടതിക്കും ഹൈക്കോടതിക്കും ഭരണഭാഷ മലയാളമാക്കിയിട്ടില്ലാത്ത സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും ഉള്ള കത്തിടപാടുകൾക്ക് ഇംഗ്ലീഷ് തുടരേണ്ടതാണ്. എന്നാൽ ഇംഗ്ലീഷിൽ കത്തിടപാടുകൾ നടത്തുന്ന ഫയലുകളിലും കുറിപ്പുഫയൽ മലയാളത്തിലായിരിക്കേണ്ടതാണ്. ഈ നിയമവും ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുള്ള ഉത്തരവും പൂർണ്ണമായി പാലിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ കേരളത്തിലെ ഭരണഭാഷ എന്നേ മലയാളമായേനേ ! അന്യഭാഷകളെ അകറ്റിനിർത്തുന്നതല്ല ഭരണഭാഷാ നയവും നിയമവും എന്ന് ഇതിൽ നിന്നും വ്യക്തമാണല്ലോ. തിരുവിതാംകൂറിലും കൊച്ചിയിലും മലബാറിലും ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണകാലത്തും ഭരണഭാഷ മലയാളം ആയിരുന്നു എന്നും 1897-ൽ ആണ് ഇംഗ്ലീഷ് ഭരണഭാഷ ആയത് എന്നും ഓർമ്മിക്കാം.

കോടതി ഭാഷ

കേരളത്തിൽ സിവിൽ, ക്രിമിനൽ കീഴ്ക്കോടതികളിൽ മലയാളം ഉപയോഗിക്കാം എന്ന വ്യവസ്ഥയുണ്ടായത് 1973 ലാണ്. ഇന്നും കീഴ്ക്കോടതികളിൽ മലയാളത്തിന്റെ ഉപയോഗം സാർവ്വത്രികമായിട്ടില്ല. ഹൈക്കോടതി ഉൾപ്പെടെ എല്ലാ കോടതികളിലെയും വ്യവഹാര ഭാഷയും ഭരണഭാഷയും മലയാളമാക്കുന്നതിന് പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാൻ 1985 -ൽ സർക്കാർ, ജസ്റ്റീസ് കെ. കെ. നരേന്ദ്രനെ അധ്യക്ഷനാക്കിക്കൊണ്ട് ഒരു കമ്മിറ്റിക്കു രൂപം നൽകി. കമ്മിറ്റി 1987-ൽ റിപ്പോർട്ടു നല്കി. രണ്ടുവർഷം കൊണ്ട് കോടതി ഭാഷ മലയാളമാക്കുന്നതിനുള്ള പ്രായോഗിക നിർദ്ദേശങ്ങളടങ്ങിയ റിപ്പോർട്ട് ഇന്നും നടപ്പിലാക്കാതെ കിടക്കുകയാണ്. കുറെ നിയമ ഗ്രന്ഥങ്ങൾ മലയാളത്തിലാക്കി, നിയമ ജേർണൽ മലയാളത്തിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കാൻ തുടങ്ങി എന്നീ രണ്ടു കാര്യങ്ങൾ മാത്രമാണ് 28 വർഷത്തെ പുരോഗതി. 1731 ൽ ഇംഗ്ലണ്ടിൽ ഒരു ബഹുജനപ്രക്ഷോഭത്തെത്തുടർന്നാണ് ജോർജ് രണ്ടാമൻ കോടതി ഭാഷ ഇംഗ്ലീഷ് ആക്കിയത്. അതുവരെ അവിടെ ലാറ്റിൻ ആയിരുന്നു കോടതി ഭാഷ. കോടതി നടപടികൾക്ക് ഇംഗ്ലീഷ് അല്ലാതെ അന്യഭാഷകൾ ഉപയോഗിച്ചാൽ അയാൾ അമ്പതുപവന്റെ പിഴ ശിക്ഷയ്ക്കു വിധേയനായിരിക്കും എന്നും ജോർജ് രണ്ടാമന്റെ നിയമത്തിൽ പറഞ്ഞിരുന്നു. 1731 നു മുമ്പ് ഇംഗ്ലണ്ടിൽ എന്തായിരുന്നുവോ സ്ഥിതി, അതാണ് ഇന്ത്യയിൽ ഇന്നും നിലനിൽക്കുന്നത്. ചുരുക്കം ചില സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ മാത്രമാണ് പ്രാദേശികഭാഷയിൽ കേസുവിസ്താരം നടക്കുന്നത്. കേട്ടു നിന്നിട്ടും വാദമോ വിധിപ്രസ്താവമോ

മനസ്സിലാകാത്ത വാദിയും പ്രതിയും എന്തു ജനാധിപത്യമാണ് അനുഭവിക്കുന്നത്!

ആശയവിനിമയം അപൂർണം

ഭാഷയുടെ അടിസ്ഥാനലക്ഷ്യം ആശയവിനിമയമാണ്. ആശയവിനിമയം എല്ലാ രംഗങ്ങളിലും പൂർണ്ണമാകുമ്പോഴാണ് ജനാധിപത്യം സാർഥകമാകുന്നത് അഥവാ അനുഭവവേദ്യമാകുന്നത്. ഇത് കോടതികാര്യം മാത്രമല്ല. വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്ത് അന്യഭാഷകളിൽ പഠിക്കുകയും പരീക്ഷ എഴുതുകയും ചെയ്യേണ്ടിവരുന്ന വിദ്യാർത്ഥികൾ പിന്തള്ളപ്പെടുക സ്വാഭാവികം. ഒരുവന് ആശയവിനിമയം പൂർണമാക്കാൻ കഴിയുന്നത് മാതൃഭാഷയിൽ മാത്രമാണ്. ഇന്നും നമ്മുടെ വിദ്യാഭ്യാസരംഗം നേരിടുന്ന പ്രധാന വെല്ലുവിളി അന്യഭാഷയുടെ ആധിപത്യത്തിന്റെ ഫലമായിട്ടുള്ളതാണ്. കോടതിയും വിദ്യാഭ്യാസവും ഭരണവുംപോലെതന്നെ ജീവിതത്തിന്റെ ഏതു രംഗവും എടുക്കൂ, അന്യഭാഷയായ ഇംഗ്ലീഷിന്റെ ഉപയോഗം നമ്മെ എത്രമാത്രം തളർത്തിയിരിക്കുന്നു, നമ്മെ നാം അല്ലാതാക്കിയിരിക്കുന്നു. 'നമസ്കാരം' പറയുന്നത് മോശമാണെന്നും നാം ധരിക്കുന്നു. 'ഗുഡ് മോണിങ്'-ൽ തുടങ്ങുന്നതാണ് മാന്യത എന്നും നാം കരുതുന്നു. കത്തുകൾ ഇംഗ്ലീഷിൽ എഴുതണമെന്നും ഇംഗ്ലീഷിൽ എഴുതുന്നതും പറയുന്നതുമാണ് അന്തസ്സ് എന്നും നാം വിചാരിക്കുന്നു. തിരുവനന്തപുരമല്ല, ട്രിവാൻഡ്രമാണ് നമുക്കു മാന്യത. മലയാളത്തിൽ മേൽവിലാസം എഴുതാൻ നാം മടിക്കുന്നു. ചായക്കടയിൽ, പലചരക്കുകടയിൽ, ബസ്സിൽ എല്ലാം കിട്ടുന്ന ബില്ല് ഇംഗ്ലീഷിലായിരിക്കണം, ഡോക്ടർമാർ മലയാളത്തിൽ കുറിപ്പെഴുതുന്നില്ല. സിവിൽ സപ്ലൈസിന്റെ പലചരക്കുകടയിൽ Uppu, Mulaku എന്ന് അച്ചടിച്ച ബില്ലു തരുന്നു. കല്യാണക്കുറി ഇംഗ്ലീഷിൽ അച്ചടിക്കുന്നു. ചരമക്കുറിപ്പ് മലയാളത്തിലാക്കും. സങ്കടം വരുമ്പോൾ മാത്രമേ നമുക്കു മാതൃഭാഷ വരുന്നുള്ളൂ. കടകളുടെ പേര്, സിനിമകളുടെ പേര്, വീടുകളുടെ പേര്, റോഡുകളുടെ പേര്, എല്ലാം ഇംഗ്ലീഷിലായാലേ നമുക്കു സന്തോഷമുള്ളൂ. ലോകത്തിൽ ഒരു ദേശവുമില്ല, ഇങ്ങനെ പ്രാഥമികമായ എല്ലാ കാര്യങ്ങൾക്കും അന്യഭാഷ ഉപയോഗിക്കുന്നതായിട്ട്. മാതൃഭാഷ പഠിപ്പിക്കുന്ന സ്കൂളുകൾ പൂട്ടുന്ന ഒരു ദേശം ഈ ലോകത്തിലുണ്ടെങ്കിൽ അതു കേരളം മാത്രമാണ്. അല്പം വിദ്യാഭ്യാസം ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ വീടു വേണ്ട, വീട്ടുകാർ വേണ്ട, നാടു വേണ്ട, നാടൻ വേഷം വേണ്ട, നാടൻ ഭക്ഷണം വേണ്ട, നാട്ടു മര്യാദകൾ വേണ്ട, നാട്ടിലെ ആചാരങ്ങളോ വിശ്വാസങ്ങളോ അനുഷ്ഠാനങ്ങളോ മര്യാദകളോ വേണ്ട എന്നു ധരിക്കുകയും അതാണു പുരോഗതിയുടെ മാനദണ്ഡം എന്ന് ഊറ്റം കൊള്ളുകയും ചെയ്യുന്ന ജനങ്ങൾ പെരുകുന്നത് ഭാഷയുടെയും സംസ്കാരത്തിന്റെയും നിലനില്പിനും വളർച്ചയ്ക്കും ഭീഷണിയാണ്. ഭാരതീയഭാഷകൾ നേരിട്ടിട്ടുള്ള പ്രധാന വെല്ലുവിളി ബാഹ്യശക്തികളിൽ നിന്നല്ല, മറിച്ച് ഭാഷയോടും സംസ്കാരത്തോടും കൂറില്ലാത്ത ആന്തരിക ശക്തികളിൽ നിന്നാണ് എന്നും തിരിച്ചറിയാൻ ഈ അന്വേഷണം സഹായിക്കും.

പുനരർപ്പണ പ്രതിജ്ഞ അനിവാര്യം

മലയാള ദിനത്തിൽ അഥവാ ഐക്യകേരളപ്പിറവിദിനത്തിൽ നാം പുനരർപ്പണ പ്രതിജ്ഞ എടുക്കേണ്ടതിന്റെ അനിവാര്യതയാണ് ഈ സംഭവവികാസങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത്. ആപത്കരമായ, ആത്മ

ഹത്യാപരമായ പോക്കിനെ അറിവുകൊണ്ടു നാം തടുത്തു നിർത്തണം. വികസിത രാജ്യങ്ങളെല്ലാം പുരോഗതി കൈവരിച്ചത് ഭാഷയുടെയും സംസ്കാരത്തിന്റെയും സംരക്ഷണത്തിലും പോഷണത്തിലും കൂടിയാണ്. ഫ്രാൻസ്, ജർമ്മനി, ജപ്പാൻ, സ്പെയിൻ, റഷ്യ, തുടങ്ങി ഏതു രാജ്യത്തിന്റെയും ചരിത്രം പഠിക്കുക, ബഹിരാകാശയാത്രയ്ക്കുള്ള പരിശീലനത്തിന് റഷ്യയിലെത്തിയ രാകേശ് ശർമ്മയ്ക്കും കൂട്ടർക്കും ആദ്യം നൽകിയത് റഷ്യൻ ഭാഷാപരിശീലനം ആയിരുന്നു. ബഹിരാകാശത്തു ചെല്ലുമ്പോൾ അവർ നിർദേശം നൽകുന്നത് റഷ്യൻ ഭാഷയിലാണ്. ജപ്പാനിൽ നിന്നു വരുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ പേരുകൾ ശ്രദ്ധിക്കൂ. അവരുടെ കൃഷിയുമായി, കൃഷിസ്ഥലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പേരുകളാണ് അവയ്ക്കുള്ളത്. ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസത്തിനും ഉദ്യോഗത്തിനും അവിടെ എത്തുന്ന നമ്മൾ ആ ഭാഷ പഠിച്ച് കാര്യങ്ങൾ നിർവഹിക്കുന്നു. ഇതൊക്കെ നമുക്ക് പാഠമാകണം. തൊഴിൽ സാധ്യത ഇല്ലാഞ്ഞിട്ടാണ് ഇംഗ്ലീഷിന് പിറകേ പോകുന്നത് എന്നതിലെ വിവരക്കേടും മനസ്സിലാക്കുന്നില്ലല്ലോ. തൊഴിൽ ചെയ്യാൻ തൊഴിൽ പഠിക്കുക. മലയാളികൾ എന്ന നിലയിൽ മലയാളത്തെ സംരക്ഷിക്കുക എന്നത് നമ്മുടെ ധാർമ്മികമായ കടമയാണ്. ഭാഷാ സംബന്ധമായ നിയമങ്ങളും ഉത്തരവുകളും പാലിക്കുക എന്നത് നമ്മുടെ നിയമപരമായ ബാധ്യതയാണ്. ഈ നിയമപരമായ ബാധ്യതയും ധാർമ്മികമായ കടമയും മനസ്സിലാക്കി അതിനനുസരിച്ച് ജനങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുമ്പോഴാണ്, ഭാഷയും സംസ്കാരവും വളരുന്നതും ജനാധിപത്യം അനുഭവവേദ്യമാകുന്നതും. ഭരണകർത്താക്കളെക്കാൾ ഉത്തരവാദിത്തം ഇക്കാര്യത്തിൽ ജനങ്ങൾക്കുണ്ട് എന്നു ചുരുക്കം.

മാതൃഭാഷയോടുള്ള സമീപനത്തിൽ ആരോഗ്യകരമായ മാറ്റം ഉണ്ടാകണം. മനോഭാവമാണ് വളർച്ചയുടെ ആദ്യപടി.

"ഭടജനങ്ങളെ നടുവിലുള്ളൊരു
പടയണിക്കിഹചേരുവാൻ
വടിവിയന്നൊരു ചാരുകേരളഭാഷതന്നെ
ചിതം വരൂ.
കടുപടെക്കടുകഠിന സംസ്കൃത വികടക്കടുകവി
കേറിയാൽ
ഭടജനങ്ങൾ ധരിക്കയില്ല തിരിക്കു
മൊക്കെയുമേറ്റുടൻ"

എന്ന് മഹാകവി കുഞ്ചൻ നമ്പ്യാർ നൂറ്റാണ്ടുകൾക്കു മുൻപു പറഞ്ഞത് ഇന്നും നമുക്കു പാഠമാണ്. അന്ന് സംസ്കൃതമെങ്കിൽ ഇന്ന് ഇംഗ്ലീഷ് എന്നതേ മാറ്റമുള്ളൂ.

"മറ്റുള്ള ഭാഷകൾ കേവലം ധാത്രിമാർ
മർത്ത്യനു പെറ്റമ്മ തൻഭാഷതാൻ
മാതാവിൻ വാത്സല്യദുഗ്ധം നുകർന്നാലേ
പൈതങ്ങൾ പൂർണ വളർച്ച നേടൂ."

എന്ന് മഹാകവി വള്ളത്തോൾ. അമ്മയിൽ നിന്ന് മുലപ്പാലെന്ന പോലെ മാതൃഭാഷയിൽ നിന്ന് സംസ്കാരം നുകർന്ന് വളരണം. എങ്കിൽ മഹാകവി ഉള്ളൂരിന്റെ

"അടിയനിനിയുമുണ്ടു ജന്മമെന്നാലതെല്ലാം
അടിമുതൽ മുടിയോളം നിന്നിലാകട്ടെ തായേ
അടിമലരിണ വേണം താങ്ങുവാൻ മറ്റൊരേട-
ത്തടിയുവതു ഞെരുക്കം മുക്തിസിദ്ധിക്കുവോളം"

എന്നീ വരികൾ നാം ഏറ്റു ചൊല്ലും.

മാതൃഭാഷാ പഠനത്തിന്റെ അനിവാര്യത പറയുമ്പോൾ, അന്യഭാഷകൾ പഠിക്കരുത് എന്ന് നിർബന്ധിക്കുന്നു എന്നാണ് ചിലരുടെ ധാരണ. ത്രിഭാഷാ പദ്ധതി അംഗീകരിച്ച ദേശമാണ് നമ്മുടേത്. മലയാളവും ഹിന്ദിയും ഇംഗ്ലീഷും നന്നായി പഠിക്കണം. പോരാ, ഭാരത സംസ്കാരത്തിന്റെ കലവറ തുറന്നുതരുന്ന സംസ്കൃതവും നാം പഠിക്കണം. മാതൃഭാഷ ഒരുവന്റെ ഉടുപ്പല്ല, തൊലിയല്ല, പ്രാണൻ തന്നെയാണ്. അമ്മയുടെ മാറിലേക്കെന്ന പോലെ മാതൃഭാഷയോടു ഞാൻ ചേർന്നു നില്ക്കും എന്ന് മഹാത്മാഗാന്ധി പറഞ്ഞു തന്നത് മനസ്സിൽ ആവർത്തിച്ചുറപ്പിക്കാനുള്ള സുദിനമാണ്, ഐക്യകേരളപ്പിറവി ആഘോഷിക്കുന്ന, മലയാള ദിനമായ നവംബർ ഒന്ന്.

(സാഹിത്യകാരനും മലയാള ഭാഷാപണ്ഡിതനും കേരള സർക്കാരിന്റെ മുൻ ഭാഷാ വിദഗ്ധനുമാണ് ലേഖകൻ)

പഞ്ചായത്തീരാജ്: ജനപങ്കാളിത്ത വികസനത്തിന്റെ ഇരുപതാണ്ട്

അനിൽകുമാർ പി.വൈ.
ഡോ. ബിജു എസ്. കെ.

പ്രകടമായ മാറ്റങ്ങളുടെ ദിശ നിർണ്ണയിക്കുന്നതിൽ നിർണ്ണായക പങ്കു വഹിച്ച പ്രാദേശിക സർക്കാരുകളുടെ സംസ്ഥാനമെന്ന ഖ്യാതിയോടെ കേരളം ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് ഭരണ സംവിധാനത്തിൽ രണ്ട് പതിറ്റാണ്ട് പിന്നിടുകയാണ്. പഞ്ചായത്തീരാജ് ഭരണസംവിധാനത്തിലേക്ക് മറ്റൊരു തെരഞ്ഞെടുപ്പിന് തയ്യാറെടുക്കുന്ന കേരളത്തിന്റെ 20 വർഷം ഈ ഭരണസംവിധാനത്തെ വിലയിരുത്താനും നേട്ട കോട്ടങ്ങൾ വിശകലനം ചെയ്യാനും അനുയോജ്യമായ കാലയളവ് തന്നെയാണ്. പൊതുസമൂഹത്തിന് ഒരു പക്ഷേ അപ്രാപ്യമെന്ന് കരുതിയിരുന്ന ഒരു പിടി കാര്യങ്ങൾ ജനകേന്ദ്രീകൃതമാക്കി ആസൂത്രണത്തിന് പുതിയൊരു പരിപ്രേക്ഷ്യം സൃഷ്ടിക്കാൻ ഈ കാലയളവിൽ കഴിഞ്ഞുവെന്നതാണ് ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായ നേട്ടം. ഇന്ത്യയുടെ ആത്മാവ് ഗ്രാമങ്ങളിലാണെന്നും ഗ്രാമസ്വരാജിലാണ് ഇന്ത്യയുടെ ബഹുസ്വരത പ്രതിഫലിക്കുന്നത് എന്നുമുള്ള മഹാത്മാഗാന്ധിയുടെ ദർശനം ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് അധികാരം കൈമാറിയത് 1995 ഒക്ടോബർ രണ്ടിലെ ഗാന്ധിജയന്തി ദിനത്തിലായിരുന്നു. 2015 ലെത്തുമ്പോൾ പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങൾ ഇരുപതിന്റെ യൗവ്വനം തുടിക്കുന്ന മനസുമായി സമൂഹത്തിന്റെ സമഗ്രവികസനത്തിന് നെടുംതൂണുകളായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ഓരോ വ്യക്തിയുടെയും കുടുംബത്തിന്റേയും ജീവിത ചക്രം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിൽ പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നിർണ്ണായകമായ പങ്കുണ്ട്. ജനനം രജിസ്റ്റർചെയ്യുന്നതിൽ തുടങ്ങി ഒരു വ്യക്തിയുടെ ജീവിതത്തിലെ നിർണ്ണായക ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുന്നതും നിർവ്വഹിക്കുന്നതും ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്, മുൻസിപ്പാലിറ്റി, കോർപ്പറേഷനുകളിലൂടെയാണ്. അങ്കണവാടി മുഖേന കുഞ്ഞുങ്ങൾക്കും കൗമാരപ്രായക്കാരായ പെൺകുട്ടികൾക്കും നൽകുന്ന പോഷകാഹാരം, ഗർഭിണികൾക്കും മുലയൂട്ടുന്ന അമ്മമാർക്കുമുള്ള പരിചരണം, പ്രതിരോധ കുത്തിവയ്പ്, പൂരകപോഷകാഹാരം, പ്രാഥമിക വിദ്യാഭ്യാസം എന്നിവ പ്രാദേശിക സർക്കാരുകളുടെ കീഴിലുള്ള വിലപ്പെട്ട സംഭാവനകളാണ്. വിവാഹം, വീടുവെയ്ക്കാൻ അനുവാദം, വൈദ്യുതി, ജലം, വിവിധ ക്ഷേമ പെൻഷനുകൾ, തൊഴിൽ നൽകൽ, ജീവിത നൈപുണ്യ വികസനം എന്നിങ്ങനെ മരണം വരെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തു നീളുന്ന സേവനങ്ങൾ നൽകുന്ന സ്ഥാപനമാണ് പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങൾ.

പ്രാദേശിക ആസൂത്രണം-പ്രവൃത്തിപഥത്തിൽ

1994 ഏപ്രിൽ 23 നാണ് നിയമസഭ 73, 74 ഭരണഘടനാ ഭേദഗതിക്കനുസൃതമായി കേരള പഞ്ചായത്തീരാജ്-മുനിസിപ്പൽ ആക്ടുകൾ പാസ്സാക്കിയത്. അതനുസരിച്ചുള്ള കേവലം അധികാരം മാത്രമായിരുന്നില്ല, 4 എ(ഇ) നാല് - എഫ് കളിൽ പ്രവർത്തനങ്ങൾ (Functions) പ്രവർത്തിക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥർ (Functionaries) പ്രവർത്തിക്കാൻ ഫണ്ട് (Funds) ഒപ്പം സ്വാതന്ത്ര്യം (Freedom) എന്നിവ പഞ്ചായത്തിരാജ് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നൽകികൊണ്ടാണ് നിലവിൽ വന്നത്.

ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെ ആവശ്യവികസനവും സേവനങ്ങളും എവിടെ, എപ്പോൾ, എങ്ങിനെ വേണമെന്ന് തീരുമാനമെടുക്കാൻ ഒരോ പൗരനും അവ

സരം ലഭിക്കുമ്പോഴാണ് അധികാരം ജനങ്ങളി ലേക്ക് എന്ന പ്രയോഗം യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നത്. അതിനു സഹായകമാകുന്ന ജനാധിപത്യത്തിന്റെ അഞ്ചാംതൂണാണ് പ്രത്യക്ഷ ജനാധിപത്യത്തിന്റെ പ്രകടവേദിയായ ഗ്രാമസഭ.

ആസൂത്രണം എട്ടാം പഞ്ചവത്സരപദ്ധതിവരെ ഉയർന്ന തലത്തിൽ കേന്ദ്രീകരിക്കപ്പെട്ട ഒരു പ്രക്രിയ ആയിരുന്നു. മേഖലാടിസ്ഥാനത്തിൽ മുകൾത്തട്ടിൽ തയ്യാറാക്കുന്ന പദ്ധതികൾ വിവിധ വകുപ്പുകളിലൂടെ താഴേത്തട്ടിൽ നടപ്പിലാക്കുകയാ യിരുന്നു. ഈ രീതിയിൽ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കി യതിലൂടെ രാജ്യത്ത് വികസനവും പുരോഗതിയും ഉണ്ടായെങ്കിലും അടിസ്ഥാനപരമായ പല പ്രശ്ന ങ്ങൾക്കും പരിഹാരം കാണാനായില്ല. അവയിൽ ചിലത് ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

- സാമ്പത്തിക വികസനത്തിന്റെ നേട്ടം എല്ലാ വർക്കും ലഭ്യമായില്ല.
- പാർപ്പിടം, കുടിവെള്ളം, ആരോഗ്യം, വിദ്യാ ഭ്യാസം തുടങ്ങിയ അടിസ്ഥാനാവശ്യങ്ങൾ എല്ലാവർക്കും ലഭ്യമാക്കാനായില്ല
- സ്ത്രീകൾ, പട്ടികജാതി പട്ടികവർഗക്കാർ തുടങ്ങി പാർശ്വവൽക്കരിക്കപ്പെട്ട വിഭാഗ ങ്ങളുടെ, സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക പിന്നാക്കാവ സ്ഥയിൽ പ്രതീക്ഷിച്ച മാറ്റമുണ്ടാക്കാനായില്ല.
- വികസന പരിപാടികൾ നടപ്പിലാക്കിയിരുന്ന വകുപ്പുകളിൽ മേൽ-കീഴ് ശ്രേണീബന്ധമി ല്ലാതെ പദ്ധതികൾക്ക് സംയോജനമോ സമഗ്ര തയോ സാധ്യമായിരുന്നില്ല.
- പ്രാദേശികാവശ്യങ്ങളോ, സവിശേഷതകളോ പരിഗണിക്കാനായില്ല.
- കാലതാമസം, വിഭവചോർച്ച, പദ്ധതികളുടെ സംരക്ഷണം, തുടർ നടത്തിപ്പ്, മേൽനോട്ടം എന്നിവ കാര്യക്ഷമമായില്ല.

വികേന്ദ്രീകൃതാസൂത്രണം - സവിശേഷതകൾ

- പരിമിത വിഭവങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമവും ഫല പ്രദവുമായ വിനിയോഗത്തിലൂടെ വികസനം സാധ്യമാക്കാനായി.
- ആവശ്യങ്ങൾ, പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവയുടെ കൃത്യമായ തിരിച്ചറിവ് താഴേത്തട്ടിൽ തന്നെ ഉണ്ടാകുന്നു.
- പ്രാദേശിക ആസൂത്രണത്തിന് ആവശ്യമായ സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകളും വിവരങ്ങളും പ്രാദേശികമായിതന്നെ ലഭ്യമാക്കാനാകുന്നു.
- ആസൂത്രണത്തിലും നിർവഹണത്തിലും മേൽനോട്ടത്തിനും ജനപങ്കാളിത്തം ഈ കാല യളവിൽ ഉറപ്പിക്കാനായി.
- ഭരണ-വികസനകാര്യങ്ങളിൽ ഒരു പരിധിവരെ യെങ്കിലും സുതാര്യത കൈവരിക്കാനായി
- വസ്തു നിഷ്ഠമായ മുൻഗണന ഉറപ്പുവരുത്താ നായി.
- പ്രാദേശിക വിഭവസാധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെ ടുത്താനായി.
- സാമൂഹ്യനീതി ഉറപ്പാക്കി ജനപ്രതിനിധി, ഉദ്യോ ഗസ്ഥ, പൊതുസമൂഹബന്ധം ദൃഢവും പങ്കാ ളിത്താധിഷ്ഠിതമാക്കാനും കഴിഞ്ഞു

ഈ ആസൂത്രണ വികസന പരിപ്രേക്ഷ്യത്തിൽ വിദഗ്ധർ, സ്റ്റേക്ക് ഹോൾഡർ, സന്നദ്ധപ്രവർത്ത കർ എന്നിവരുടെ കൂട്ടായ്മയിലൂടെ പ്രാദേശിക വികസനം സാധ്യമാക്കി അവ സോഷ്യൽ ഓഡി റ്റിങ്ങിലൂടെ വിലയിരുത്താനായത് പ്രാദേശിക സർക്കാരുകളുടെ മേൻമതന്നെയാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ പിന്തുണ ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ ഉണ്ടായതാണ് പഞ്ചാത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് വികസനത്തിന്റെ വിജയം കൊയ്യാൻ സഹായമാ യത്. ഇവിടെ കക്ഷിരാഷ്ട്രീയത്തിന്റെ അതിപ്രസ രമില്ല; പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങളിൽ എല്ലാ ജനപ്രതിനിധികളും ഭരണത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്.

പദ്ധതി ആസൂത്രണം അധികാര വികേന്ദ്രീകരണ ത്തിലൂടെ

ആസൂത്രണം ഒരു ബൗദ്ധികതല പ്രക്രിയയാ ണെന്നും അതിൽ പൊതു സമൂഹത്തിന് ഒരു പങ്കു മില്ലെന്ന മുൻവിധിയും ചേർന്ന ചില വാർപ്പ് മാതൃ കകളുടെ ചട്ടക്കൂട്ടിലായിരുന്നു മുൻകാല പദ്ധതി ആസൂത്രണം. എന്നാൽ കാര്യങ്ങൾ തിരിച്ചറിയു

ന്നതിലും സാധ്യതകൾ കണ്ടെത്തുന്നതിലും പ്രശ്നപരിഹാരത്തിനും അനുഭവസ്ഥരുടെ സംഭാവന അളവറ്റതാണെന്നും, നാട്ടറിവും, കേട്ടറിവും തിരിച്ചറിവാണെന്നും കഴിഞ്ഞ 20 വർഷത്തെ പ്രവർത്തനങ്ങളിലേക്ക് പഞ്ചായത്തീരാജ് തിരിഞ്ഞുനോക്കുമ്പോൾ നമ്മെ ഓർമ്മപ്പെടുത്തുന്നു.

ജനപങ്കാളിത്തം ആസൂത്രണ പ്രക്രിയയിൽ ഉറപ്പുവരുത്തുന്ന ക്രിയാത്മക ജനകീയവേദിയാണ് ഗ്രാമസഭ. ഭരണഘടന നൽകുന്ന പിൻബലം ഗ്രാമസഭാംഗമെന്ന നിലയിൽ ഉത്തരവാദിത്തം, നിറവേറ്റുന്നതിൽ ജനപ്രതിനിധികളെ കൂടുതൽ ജാഗരൂകരാക്കി. ജനപ്രതിനിധിയെ അയോഗ്യനാക്കാനുള്ള അധികാരംവരെ ഗ്രാമസഭകൾക്കുണ്ടെന്ന ചില ബോധ്യപ്പെടുത്തലുകൾ ഈ കാലയളവിൽ ഉണ്ടായി എന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ആസൂത്രണത്തിൽ ജനങ്ങൾ കൂടി പങ്കാളികളായതിലൂടെ ഉടമസ്ഥാവബോധവും ചുമതലാബോധവും അവരിൽ ഉണ്ടാക്കാനും മെച്ചപ്പെട്ടരീതിയിൽ പദ്ധതിയുടെ കാര്യനിർവ്വഹണം നടപ്പാക്കാനുമായി.

കേന്ദ്രീകൃത സംവിധാനത്തിൽ ന്യൂനപക്ഷം ഭരണക്കാരും ഭൂരിപക്ഷം ഭരിക്കപ്പെടുന്നവരുമെന്നായിരുന്നു ധാരണ. ഇതാണ് 73, 74 ഭരണഘടനാഭേദഗതിയിലൂടെ മാറ്റി മറിക്കപ്പെട്ടത്. മുകൾത്തട്ടിൽനിന്നുള്ള തീരുമാനമെടുക്കൽ സ്വേച്ഛാധിപത്യത്തിലും, മേധാവിത്വത്തിലും അധിഷ്ഠിതമായിരുന്നു. എന്നാൽ കീഴ്തട്ടിൽനിന്നും മുകൾത്തട്ടിലേക്കുള്ള തീരുമാനമെടുക്കൽ പ്രായോഗികതലത്തിലുള്ള സൈദ്ധാന്തീകരണമായി കാണാം. ഇതിലൂടെ തീരുമാനമെടുക്കലും നടപ്പിലാക്കലും ജനകീയവൽക്കരിക്കാനും ഉദ്യോഗസ്ഥവൃന്ദത്തിന്റെ അപ്രമാദിത്വം ഒഴിവാക്കാനുമായി എന്നത് ചെറിയ കാര്യമല്ല. തീരുമാനമെടുക്കലിന്റെ ഉടമസ്ഥതയും ഉത്തരവാദിത്തവും ജനകേന്ദ്രീകൃതമായപ്പോൾ വൈവിധ്യമാർന്ന സ്വതന്ത്രചിന്തകൾ രൂപപ്പെട്ടു. സാമൂഹ്യനീതി ഉറപ്പാക്കാൻ സംയോജിത പഞ്ചായത്തീരാജ് പ്രവർത്തനത്തിന്. കഴിഞ്ഞുവെന്നതിന് ഉദാഹരണങ്ങൾ നിരവധിയാണ്.

സദ്ഭരണം - പഞ്ചായത്തീരാജിലൂടെ

20 വർഷത്തിന് മുൻപുള്ള പഞ്ചായത്തുകളല്ല ഇന്ന് ഗ്രാമ പഞ്ചായത്തുകളായി രൂപാന്തരം പ്രാപിച്ച സ്വയം-ഭരണ പ്രാദേശിക സർക്കാർ സ്ഥാപനങ്ങൾ. പ്രകടമായ മാറ്റം ആഫീസിന്റെ ഫ്രണ്ട് ഓഫീസ് സംവിധാനത്തിലൂടെ തന്നെ കൈവന്നിരുന്നു. പൊതുജനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സേവനങ്ങൾക്ക് ജീവനക്കാരുടെ മേശക്ക് ചുറ്റും കൂടാതെ ഏറെക്കുറെ കാര്യങ്ങൾ ഈ ഫ്രണ്ട് ഓഫീസിലെ ഏകജാലക സംവിധാനത്തിലൂടെ നിർവ്വഹിക്കുന്നു. പൊതുജന-ഇന്റർ ശിശു-വയോജന സൗഹൃദത്തിലധിഷ്ഠിതമായതാണ് കേരളത്തിലെ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്.

പൗരാവകാശരേഖയും സേവനാവകാശ നിയമവും

ഭരണഘടനാ സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകുന്ന സേവനങ്ങൾ ഔദാര്യമല്ല മറിച്ച് പൗരന്റെ അവകാശമാണെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതാണ് പൗരാവകാശരേഖയും, സേവനാവകാശനിയമവും പൗരന്മാർക്ക് ഇവ സമയബന്ധിതമായി ലഭ്യമാക്കാമെന്ന് പഞ്ചായത്ത് സ്വമേധയാ വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്നതും അർഹമായ സേവനങ്ങളും അവയെ സംബന്ധിച്ച വ്യവസ്ഥകളും ലഭ്യമാക്കുന്ന സമയപരിധിയും വിവരിച്ച് പഞ്ചായത്ത് അംഗീകരിച്ച് പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തുന്ന പത്രികയാണ് പൗരാവകാശ രേഖ. ഇത് പുതിയ ഭരണസമിതി അധികാരത്തിലെത്തി ആറുമാസത്തിനുള്ളിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തുന്നു. അതു പ്രകാരം സേവനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് നവംബർ ഒന്നിന് നിലവിൽ വന്ന നിയമമാണ്.

സേവനാവകാശനിയമം ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത് ഇതനുസരിച്ച് 16 സേവനങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

2005 ൽ വിവരാവകാശ നിയമം പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ 1993-ൽ അറിയാനുള്ള അവകാശം പഞ്ചായത്തീരാജ് ആക്ടിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. അതിൽ പഞ്ചായത്തുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവരങ്ങളായിരുന്നു. ഇങ്ങനെ പ്രാദേശിക ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുണ്ടായ നൂറുകണക്കിനു നിയമ ഭേദഗതികൾ ഈ സംവിധാനത്തെ ശക്തിപ്പെടു

ത്തി. ഇന്ന് ഗുണമേന്മ ഉറപ്പാക്കുന്ന സർട്ടിഫിക്കേഷൻ നേടിയ ഒരുപിടി ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾ കേരളത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെന്നതും അധികാര വികേന്ദ്രീകരണത്തിന്റെ/സദ്ഭരണ മാതൃകകളാണ്.

പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങൾ - 2015 -ൽ

ക്രമ നമ്പർ	പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനം	എണ്ണം
1	ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്	941
2	ബ്ലോക്ക് പഞ്ചായത്ത്	152
3.	ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത്	14
4.	മുനിസിപ്പാലിറ്റി	86
5.	കോർപ്പറേഷൻ	6
	ആകെ	1199

പ്രാദേശിക വികസന മാതൃകകൾ

വികേന്ദ്രീകൃതാസൂത്രണത്തിന്റെ അനുഭവ പാഠത്തിലൂടെ നിരവധി നൂതന വികസനമാതൃകാ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ചു വിജയിച്ച ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. കാർഷിക മേഖലയിൽ സംയോജിത നീർത്തട പരിപാലന സമീപനത്തിലൂടെ വിളവിസ്തൃതി, ഉത്പാദനക്ഷമത എന്നിവ ത്വരിതപ്പെടുത്തിയതും, മഹാത്മാഗാന്ധി ദേശീയ ഗ്രാമീണ തൊഴിലുറപ്പു പദ്ധതിയിലൂടെ സമഗ്ര കാർഷിക പരിപാടികൾ നടപ്പിലാക്കിയതും ശ്രദ്ധേയനേട്ടങ്ങളാണ്. പഴം, പച്ചക്കറി മേഖലയിൽ കേരളം സ്വയം പര്യാപ്തതയോടടുക്കുകയാണ്. മൃഗസംരക്ഷണം, ക്ഷീരവികസനം, പാൽ, മുട്ട, മാംസം എന്നിവയുടെ ഉത്പാദനം ക്രമാനുഗതമായി വർദ്ധിക്കാനിടയായി. മത്സ്യവിഭവത്തിന്റെ സുസ്ഥിരതയും പരിപോഷണവും പരമ്പരാഗത മത്സ്യ ഗ്രാമങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന പഞ്ചായത്തീരാജ് സ്ഥാപനങ്ങളിൽ സാമൂഹിക, സാമ്പത്തിക വികസനം ഉറപ്പാക്കി. വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്ത് പ്രാഥമിക വിദ്യാഭ്യാസ ഗുണനിലവാരം വർദ്ധിപ്പിക്കാനും, കുട്ടികളുടെ സർഗാത്മകശേഷി വികസിപ്പിക്കാനും വിവിധ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. സർവ്വശിക്ഷാ അഭിയാൻ, മദ്ധ്യാമിക് ശിക്ഷാ അഭിയാൻ തുടങ്ങിയ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതിയിൽ ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത്, മുനിസിപ്പാലിറ്റി, കോർപ്പറേഷനുകൾ, ജില്ലാ പഞ്ചായത്തുകൾ, എന്നിവ സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുന്ന തുക വകയിരുത്തി വിദ്യാഭ്യാസ പ്രവർത്തന കമ്മിറ്റികളുടെ പങ്കാളിത്തത്തോടെ അവ വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കി വരുകയാണ്. സ്കൂൾ ഉച്ചഭക്ഷണപരിപാടിയിലും തുടർവിദ്യാഭ്യാസ പ്രവർത്തനങ്ങളിലും ത്രിതല സ്ഥാപനങ്ങൾ സജീവമാണ്. സമഗ്ര ആരോഗ്യപദ്ധതി കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതിയായ ദേശീയ ആരോഗ്യ ദൗത്യവുമായി സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ആരോഗ്യസ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഭൗതിക അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനും പാലിയേറ്റീവ് പരിചരണം തുടങ്ങിയവ നിർവഹിക്കുന്നതിലും ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾ ജാഗ്രത പുലർത്തി വരുന്നുണ്ട് മാലിന്യ നിർമ്മാർജ്ജനം ഭവനരഹിതർക്കുള്ള ധനസഹായം, സാമൂഹിക സുരക്ഷിതത്ത്വം ഉറപ്പാക്കുന്ന ക്ഷേമ വികസന പുനരധിവാസപ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയവയും പഞ്ചായത്തിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽപ്പെടുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ബഡ്ജറ്റ് അനുച്ഛേദം നാലിൽപ്പെടുത്തി 30% ലേറെ നൽകുന്ന പദ്ധതി തുകയാണ് ഈ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി ഉപയോഗിക്കുന്നത്.

ശാക്തീകരിക്കപ്പെട്ട ജനതയും ജനപ്രതിനിധികളും

വികേന്ദ്രീകൃത പദ്ധതി ആസൂത്രണം 1995-ൽ തുടക്കമിട്ടപ്പോൾ അനുകരിക്കാൻ മാതൃകകൾ ഇല്ലായിരുന്നു. സ്വയം പഠനത്തിന്റേയും അനുഭവങ്ങളുടേയും പുതിയൊരു ജനകീയ വിദ്യാഭ്യാസ പരിപാടിയായിരുന്നു അത്. പ്രയോഗത്തിലൂടെ പഠിക്കുക തെറ്റു തിരുത്തി മുന്നേറുക എന്നീ രണ്ട് മാർഗങ്ങളായിരുന്നു അന്നു മുന്നിലുണ്ടായിരുന്നത്. ഓരോ അഞ്ചു വർഷം കൂടുമ്പോഴും ഇരുപതിനായിരത്തിലധികം ജനപ്രതിനിധികൾ വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണത്തിന്റെ വക്താക്കളായി. ഒപ്പം ജനപങ്കാളിത്തമുള്ള ജനകീയ സമിതികളായ പി.ടി.എ, പാടശേഖരസമിതികൾ, അങ്കണവാടി വെൽഫയർ കമ്മിറ്റി, കുടുംബശ്രീ, അയൽക്കൂട്ടം, എ.ഡി.എസ്, സി.ഡി.എസ്, ഗുണഭോക്തൃസമിതികൾ, ടെന്റർ പ്രവർത്തിക്കുള്ള മോണിറ്ററിംഗ് സമി

തികൾ, പദ്ധതി ആസൂത്രണ വർക്കിംഗ് ഗ്രൂപ്പുകൾ, ഇക്കോ ഡവലപ്മെന്റ് സൊസൈറ്റികൾ, ജന ജാഗ്രതാസമിതികൾ, വാർഡ് തല ആരോഗ്യ-ശുചിത്വ-പോഷണ സമിതികൾ, റസിഡന്റ്സ് അസോസിയേഷനുകൾ, ക്ലബുകൾ, വായനശാലകൾ, യുവജന സംഘടനകൾ, തൊഴിലാളി-കർഷക-സർവ്വീസ്, പെൻഷനേഴ്സ് സംഘടനകൾ, മറ്റു സർക്കാരിത സന്നദ്ധ സംഘടനകൾ ഇവയെല്ലാം ഉൾക്കൊള്ളുന്ന പ്രാദേശിക ഭരണസംവിധാനം യാഥാർത്ഥ്യമായി എന്നത് എടുത്തുപറയേണ്ട കാര്യമാണ്. ഇത് സാമാന്യജനതയുടെയും ജനപ്രതിനിധികളുടെയും ശേഷി വർദ്ധനവിന് കാരണമായി. വികസനപ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഇടപെടുമ്പോൾ കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിനുപരിയായി ചിന്തിക്കാനുള്ള മാനസിക വലുപ്പം ജനപ്രതിനിധികൾക്കും മറ്റു രാഷ്ട്രീയ പ്രവർത്തകർക്കും ഉണ്ടായി എന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്.

ആഗോളവൽക്കരണത്തിന്റെ ദോഷവശങ്ങൾക്ക് ഒരു പരിധിവരെയുള്ള ചെറുത്തുനിൽപ്പാണ് കുടുംബശ്രീ സംവിധാനത്തിലൂടെ ഉയർന്നുവന്ന മൈക്രോ സംരംഭങ്ങൾ.

നേതൃപാടവം ജനപ്രതിനിധികളിൽ ഗുണവിശേഷമാകണം. ഐക്യരാഷ്ട്രസംഘടനയുടെ മനുഷ്യാധിവാസ പഠന കേന്ദ്രം പരിശീലനത്തിന്റെ ആവശ്യകതയെക്കുറിച്ച് അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിൽ നടത്തിയ പഠനത്തിൽ, പരിശീലനം ഏറെ ആവശ്യമുള്ളവരും എന്നാൽ വളരെ കുറച്ച് മാത്രം ലഭിക്കുന്നവരുമാണ് ജനപ്രതിനിധികൾ എന്ന് കണ്ടെത്തുന്നത്. ഒരു നല്ല ജനപ്രതിനിധിയ്ക്ക് വേണ്ട പതിനൊന്ന് പ്രധാന സവിശേഷതകൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

- ഒരു ജനപ്രതിനിധി എന്ന നിലയിൽ ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെ സമൂഹത്തെ സഹായിക്കാൻ സാധിക്കണം.
- തീരുമാനമെടുക്കുന്നയാൾ (Decision Maker) എന്ന നിലയിൽ തീരുമാനം, സ്വതന്ത്രവും നിഷ്പക്ഷവും പ്രതിബദ്ധതയുള്ളതും ആയിരിക്കണം.
- ഫലപ്രദമായി വിവരങ്ങൾ കൈമാറുന്ന ആശയദാതാവ് (Communicator) എന്ന നിലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുമ്പോഴും പൊതുജന പക്ഷത്തു നിന്നുള്ള ആശയങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന നല്ലൊരു ശ്രോതാവ് കൂടി ആകണം ഒരു യഥാർത്ഥ ജനപ്രതിനിധി.
- ഒരു പരിപോഷകന്റെ (Facilitator) പങ്ക് നിർവ്വഹിക്കുമ്പോൾ കാര്യങ്ങളുടെ ലളിതവത്ക്കരണത്തിന് ഊന്നൽ നല്കണം.
- പ്രാപ്തി ദായകൻ (Enabler) എന്ന നിലയിൽ സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ നൈപുണ്യം (Skill) വികസിപ്പിക്കുവാൻ സാധിക്കണം.
- മധ്യസ്ഥൻ (Negotiator) എന്ന നിലയിൽ വിരുദ്ധ ഗ്രൂപ്പുകൾ ഒരു പോലെ വിജയിക്കുന്ന രീതി അവലംബിക്കാൻ ശ്രമിക്കണം.
- പൊതുഫണ്ട് വിനിയോഗം ചെയ്യുന്ന ആൾ (Finacer) എന്ന നിലയിൽ സുതാര്യമായ പ്രവർത്തനത്തിന് ഊന്നൽ നൽകണം.
- മേൽനോട്ടക്കാരൻ (overseer) എന്ന നിലയിൽ ശരിയായ നടത്തിപ്പിലൂടെ തെറ്റുകൾ തിരുത്തി മുന്നോട്ടുപോകണം.
- അധികാരം കൈയാളുന്ന ആൾ (Power Broker) എന്ന നിലയിൽ അധികാരം പൊതുജനസേവനത്തിനായി വിനിയോഗിക്കണം.
- സ്ഥാപനശില്പി (Institution Builder) എന്ന നിലയിൽ ക്രിയാത്മകവും സഹകരണാധിഷ്ഠിതവുമായ പ്രവർത്തനം ആവശ്യമാണ്.
- നേതാവ് (Leader) എന്ന നിലയിൽ സമൂഹത്തിൽ ഓരോ പൗരന്റേയും ജീവിതത്തിൽ ഗുണപരമായ മാറ്റം ഉണ്ടാകുവാൻ കഴിവുകൾ വിനിയോഗിക്കണം.

(ലേഖകർ യഥാക്രമം മാധ്യമ പ്രവർത്തകനും തിരുവനന്തപുരം ഗവ. ആർട്ട്സ് കോളേജിലെ പ്രൊഫസറുമാണ്.)

സ്ത്രീ സുരക്ഷയും നിയമങ്ങളും

അഡ്വ. ലൈലാ അഷ്റഫ്

സ്ത്രീകളും കുട്ടികളും രാജ്യത്ത് അനുദിനം അപായപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നിയമങ്ങളുടെ പോരായ്മയോ ദുർബലതയോ കൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെ സംഭവിക്കുന്നതെന്ന് തീർത്തുപറയാനാവുകയില്ല. അങ്ങനെ തോന്നിയ സന്ദർഭങ്ങളിലൊക്കെയും നമ്മുടെ നിയമ വൃത്തങ്ങൾ അവ ഭേദഗതി ചെയ്ത് ശക്തിപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്നിട്ടും എന്തുകൊണ്ടാണ് സ്ത്രീകൾക്കും കുട്ടികൾക്കും നേരെയുള്ള പീഡന കേസുകളുടെ എണ്ണം അതിവേഗം വർദ്ധിക്കുന്നത്! അവരുടെ സംരക്ഷണം മുൻനിർത്തി ഒട്ടേറെ നിയമ നിർമ്മാണങ്ങൾ ഇന്ത്യൻ പാർലമെന്റ് അംഗീകരിക്കുകയുണ്ടായി; കോടതി വിധികൾ അതോർമിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുമിരിക്കുന്നു.

498എ (1983), സ്ത്രീധന നിരോധന നിയമം (1961), പ്രൊട്ടക്ഷൻ ഓഫ് വുമൺ ഫ്രം ഡൊമസ്റ്റിക് വയലൻസസ് ആക്ട് (2005), ദ കമ്മീഷൻ ഫോർ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ഓഫ് ചൈൽഡ് റൈറ്റ് ആക്ട് (2005), പ്രൊട്ടക്ഷൻ ഓഫ് ചിൽഡ്രൻ ഫ്രം സെക്ഷ്വൽ ഒഫൻസ് ആക്ട് (2012) തുടങ്ങിയ നിയമങ്ങൾ ഇതിൽ ചിലതാണ്. നിർഭാഗ്യകരമെന്നുപറയട്ടെ, ഈ നിയമങ്ങൾക്കൊന്നും സ്ത്രീകൾക്കും കുട്ടികൾക്കുമെതിരെ നടക്കുന്ന അതിക്രമങ്ങൾ പൂർണമായും തടയാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല.

നാഷണൽ ക്രൈം റിക്കോർഡ്സ് ബ്യൂറോ (എൻ.സി.ആർ.ബി)യുടെ 2011 ലെ കണക്കുപ്രകാരം, 8570 ലൈംഗികാതിക്രമ കേസുകളും 24206 ബലാത്സംഗ കേസുകളും 8618 സ്ത്രീധന മരണ

കേസുകളും 99135 ഭർതൃ-കുടുംബ പീഡന കേസുകളും രാജ്യത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. മുൻ വർഷങ്ങളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾക്കൊന്നും സ്ത്രീകൾക്കെതിരെയുള്ള അതിക്രമങ്ങൾ തടയാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ലെന്ന് ബോധ്യമാകും. 1953ൽ നിന്ന് 2011 വർഷമായപ്പോൾ ബലാത്സംഗ കേസുകൾ 873 ശതമാനം ഉയരുകയാണുണ്ടായത്.

ഓരോ 22 മിനിറ്റിലും ഇന്ത്യയിൽ ഒരു സ്ത്രീ മാനഭംഗം ചെയ്യപ്പെടുന്നു. ഓരോ 58 മിനിറ്റിലും ഒരു സ്ത്രീ സ്ത്രീധനത്തിന്റെ പേരിൽ ഉപദ്രവിക്കപ്പെടുന്നു. ഓരോ 51 മിനിറ്റിലും ഒരു സ്ത്രീയെങ്കിലും പൊതു ഇടങ്ങളിൽ പീഡനത്തിന് വിധേയയാക്കപ്പെടുന്നു എന്നും കണക്കുകൾ വെളിപ്പെടുത്തുന്നു. 2011ലെ എൻ.സി.ആർ.ബിയുടെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം 7112 ബലാത്സംഗ കേസുകൾ കുട്ടികൾക്കെതിരെ മാത്രം ഇവിടെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

ഡൽഹിയിൽ നിർഭയ എന്ന പെൺകുട്ടി ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന ബസിൽ വച്ച് കൂട്ട ബലാത്സംഗത്തിനിരയായി കൊല്ലപ്പെട്ടപ്പോൾ നാടെങ്ങും ജനരോഷം അണപൊട്ടി. 2012 ഡിസംബർ 16ലെ ഈ സംഭവത്തെ തുടർന്ന് നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ പഴുതുകളടച്ച് ആവശ്യമായ പരിഷ്കരണങ്ങളോടെ നടപ്പിൽ വരുത്താൻ മുൻ ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് വർമ്മയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ മൂന്നംഗ ജുഡീഷ്യൽ കമ്മിറ്റിക്ക് രൂപംകൊടുത്തു. ജസ്റ്റിസ് ലീല സേത്, ജസ്റ്റിസ് ഗോപാൽ സുബ്രഹ്മണ്യം എന്നിവരായിരുന്നു മറ്റ് രണ്ട് അംഗങ്ങൾ.

ഇന്ത്യൻ പീനൽകോഡ് (1860), കോഡ് ഓഫ് ക്രിമിനൽ പ്രൊസീജർ (1973), ഇന്ത്യൻ എവിഡൻസ് ആക്ട് (1872), പ്രൊട്ടക്ഷൻ ഓഫ് ചിൽഡ്രൻ ഫ്രം സെക്ഷ്വൽ ഒഫൻസ് ആക്ട് (2012) എന്നീ നിയമങ്ങൾ സമിതിയുടെ നിർദേശങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ച് ക്രിമിനൽ നിയമ ഭേദഗതി ബിൽ (2013), കഴിഞ്ഞ മാർച്ചിൽ പാർലമെന്റ് പാസാക്കുകയുണ്ടായി. എന്നിട്ടും എന്ത് സംഭവിച്ചു എന്നത് 2013നു ശേഷമുണ്ടായ അനേകം സംഭവങ്ങളിൽനിന്ന് നമുക്ക് വിലയിരുത്താവുന്നതാണ്.

സ്ത്രീകൾക്കെതിരെയുള്ള അതിക്രമങ്ങൾക്ക് മുഖ്യ കാരണമായി ജസ്റ്റിസ് വർമ്മ കമ്മിറ്റി പ്രധാനമായും ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയത് ഭരണ നിർവ്വഹണ രംഗത്തുണ്ടാവുന്ന വീഴ്ചകളാണ്. നിലവിലെ പൊലീസ് നിയമങ്ങൾ പ്രാകൃതമാണെന്നും നിലവിലുള്ള സ്ത്രീ സംരക്ഷണ നിയമങ്ങളിൽ സമൂല മാറ്റങ്ങൾ വേണമെന്നും എങ്കിൽ മാത്രമെ സ്ത്രീകൾക്കെതിരെയുള്ള അതിക്രമങ്ങൾ തടയാനാകൂ എന്നും കമ്മിറ്റി നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. നിയമവിദഗ്ദ്ധർ, സ്ത്രീ സംഘടനകൾ, സാംസ്കാരിക പ്രവർത്തകർ, എൻ.ജി.ഒകൾ തുടങ്ങിയവരിൽ നിന്ന് ഇ-മെയിൽ, ഫാക്സ്, കത്തുകൾ എന്നിവ വഴി ലഭിച്ച അഭിപ്രായങ്ങൾകൂടി പരിഗണിച്ചാണ് കമ്മിറ്റി നിർദ്ദേശങ്ങൾ ക്രോഡീകരിച്ചത്.

കമ്മിറ്റിയുടെ നിർദേശങ്ങൾ പരിഗണിച്ച് നിലവിൽ വന്ന ക്രിമിനൽ നിയമ ഭേദഗതി ബില്ല് (2013), സ്ത്രീകൾക്കെതിരെയുള്ള അതിക്രമങ്ങളിൽ നിലവിലുള്ള ശിക്ഷാ കാലയളവ് വർധിപ്പിക്കുകയും, തെളിവ് നിയമങ്ങളിൽ സമൂല പരിഷ്കരണങ്ങൾ കൊണ്ടുവരികയും ചെയ്തു.

ഇത്തരം കേസുകളിൽ എഫ്.ഐ.ആർ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യാതിരിക്കുന്ന പൊലീസ് ഓഫീസർമാർക്കെതിരെ കേസെടുക്കാനും കുറ്റം തെളിയിക്കപ്പെട്ടാൽ ആറുമാസം മുതൽ രണ്ടുവർഷം വരെ തടവ് കിട്ടാ

വുന്ന കുറ്റമായി വകുപ്പുകൾ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുകയുമുണ്ടായി. ലൈംഗികാതിക്രമം മരണത്തിന് കാരണമായാൽ ഏഴുവർഷം തടവ് എന്ന നിലവിലെ നിയമം 20 വർഷമോ മരണശിക്ഷയോ ലഭിക്കാവുന്ന കുറ്റമാക്കി. ഒന്നിൽ കൂടുതൽ ആളുകൾ ഒരുമിച്ച് ബലാത്സംഗത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന കേസുകളിൽ പ്രതിക്ക് 10 വർഷംവരെ തടവ് എന്നത് 20 വർഷമായി ശിക്ഷാ കാലയളവ് വർധിപ്പിച്ചു.

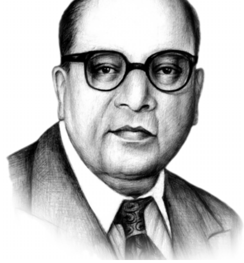
സ്ത്രീകൾക്കെതിരെയുള്ള ശാരീരികാതിക്രമ കേസുകളിൽ ആശുപത്രി അധികൃതരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുന്ന വീഴ്ചകൾ നിലവിലെ നിയമത്തിൽ കുറ്റകൃത്യമായി കണക്കാക്കിയിരുന്നില്ല. പുതിയ നിയമത്തിൽ അത് മാറ്റുകയും അധികൃതരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുന്ന വീഴ്ചകൾക്ക് ഒരു വർഷം വരെ തടവും പിഴയും കിട്ടാവുന്ന കുറ്റമാക്കി ഭേദഗതി ചെയ്യുകയുമുണ്ടായി. നേരത്തെ സമാനമായ കേസുകളിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളവരുടെ ശിക്ഷാ കാലയളവ് ജീവപര്യന്തമാക്കുകയും, ബലാത്സംഗക്കേസുകളിൽ പെൺകുട്ടിയുടെ അനുവാദത്തോടുകൂടിയാണെന്ന വാദം നിലനിൽക്കണമെങ്കിൽ പെൺകുട്ടിയുടെ പ്രായപരിധി 16 എന്നുള്ളത് 18 ആക്കി ഉയർത്തുകയും ചെയ്തു.

ലൈംഗിക സ്പർശനം ഒന്നു മുതൽ അഞ്ചുവർഷം വരെ തടവ് ലഭിക്കാവുന്ന കുറ്റമാക്കുകയും ലൈംഗിക ചുവയുള്ള വാക്കുകളും ആംഗ്യങ്ങളും ഒരു വർഷംവരെ തടവുശിക്ഷ ലഭിക്കാവുന്ന കുറ്റമാക്കി മാറ്റുകയും ചെയ്തു. സ്ത്രീകളുടെ സ്വകാര്യതകളിലേക്ക് ഒളിഞ്ഞുനോക്കുന്നത് നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ ശിക്ഷ ലഭിക്കാവുന്ന കുറ്റമായി കണ്ടിരുന്നില്ല. എങ്കിലും പുതിയ ആക്ട് പ്രകാരം ഇത് ഒന്നുമുതൽ മൂന്നുവർഷംവരെ തടവ് ലഭിക്കാവുന്ന കുറ്റമാക്കി മാറ്റി. വിവാഹിതയായ പെൺകുട്ടിയാണെങ്കിലും കുട്ടിയുടെ പ്രായം 16 വയസ്സിന് താഴെയെങ്കിൽ നിർബന്ധിച്ച് ലൈംഗിക ബന്ധത്തിലേർപ്പെടുന്നത് പുതിയ ആക്ട് പ്രകാരം കടുത്ത ശിക്ഷ ലഭിക്കാവുന്ന കുറ്റമാണ്.

ലൈംഗികാതിക്രമത്തിനു വിധേയമായ സ്ത്രീകളുടെയും കുട്ടികളുടെയും മൊഴി ജുഡീഷ്യൽ മജിസ്ട്രേട്ട് രേഖപ്പെടുത്തണമെന്നും ഇത് തെളിവായി സ്വീകരിക്കപ്പെടുമെന്നും പുതിയ നിയമം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. സ്ത്രീകൾക്കെതിരെയുള്ള കേസുകളിൽ പബ്ലിക് സർവന്റിനെ സാക്ഷിയാക്കി വിചാരണ ചെയ്യുന്നതിന് മുൻകാലങ്ങളിൽ അനുവാദം ആവശ്യമായിരുന്നെങ്കിൽ പുതിയ നിയമത്തിൽ അതിന്റെ ആവശ്യമില്ല. ഇത്തരം കേസുകളിൽ സ്ത്രീക്ക് സമ്മതമായിരുന്നു എന്ന് തെളിയിക്കേണ്ട ബാധ്യത പ്രതിയിലേക്കുമാറ്റി. 1872 ലെ ഇന്ത്യൻ എവിഡൻസ് ആക്ട് പ്രകാരം ലൈംഗിക ബന്ധത്തിന് തനിക്ക് സമ്മതമായിരുന്നില്ല എന്ന് തെളിയിക്കേണ്ട ബാധ്യത കേസിലുൾപ്പെട്ട സ്ത്രീയുടേതായിരുന്നു.

പഴുതടച്ചുള്ള പരിഷ്കരണങ്ങൾ നമ്മുടെ നിയമത്തിലുണ്ടായിരുന്നിട്ടും സ്ത്രീകൾക്കും കുട്ടികൾക്കും നേരെയുണ്ടാവുന്ന പീഡന കേസുകളിൽ വളരെ കുറച്ചുപേർ മാത്രമേ ശിക്ഷിക്കപ്പെടുന്നുള്ളൂ. സംഭവങ്ങൾക്കും കോടതി വിധികൾക്കുമിടയിലെവിടെയോവെച്ച് വഴിത്തിരിവുകളുണ്ടാവുന്നുണ്ട്. അത് കണ്ടെത്തേണ്ടത് ഭരണകൂടവും ഉദ്യോഗസ്ഥരുമാണ്.

(കോഴിക്കോട് ആസ്ഥാനമായ ലൈഫ് കൗൺസിലിംഗ് സെന്റർ ഡയറക്ടറാണ് ലേഖിക)



മഹദ് വചനം

"സ്വാതന്ത്ര്യവും സമത്വവും സാഹോദര്യവും പഠിപ്പിക്കുന്ന ഏതൊരു മതവും എനിക്ക് പ്രിയങ്കരം ആണ്."

ഡോ. ബി.ആർ. അംബേദ്കർ

നിങ്ങൾക്കറിയാമോ?

ഇ-ഹസ്താക്ഷർ അഥവാ ഇ-ഒപ്പ്

രേഖകളിൽ ഡിജിറ്റൽ ആയി ഒപ്പ് പതിപ്പിക്കാൻ പൗരന്മാരെ അനുവദിക്കുന്ന പൗര സേവനമാണ് "ഇ-ഹസ്താക്ഷർ". ആധാർ കാർഡ് ഉള്ള പൗരന് മൊബൈൽ നമ്പർ ഉപയോഗിച്ച് രേഖകൾ ഡിജിറ്റൽ ആയി ഒപ്പിടാൻ ഈ ഓൺ ലൈൻ സേവനം സൗകര്യം ഒരുക്കുന്നു. രേഖകളിൽ ഇലക്ട്രോണിക് രീതിയിൽ ഒപ്പിടാൻ കഴിയുന്ന സംവിധാനം വരുന്നതോടെ നിലവിലെ രീതിയിൽ ഉള്ള കൈ കൊണ്ടുള്ള ഒപ്പ് വഴി മാറും. ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യ പരിപാടിയുടെ ഭാഗമായാണ് ഈ സേവനം ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ മേൽനോട്ടം തിരുവനന്തപുരം ആസ്ഥാനമായ സി-ഡാക് ആയിരിക്കും വഹിക്കുക.

ആധാർ "e-KYC" സേവനത്തിലൂടെ ഉപഭോക്താവിന്റെ വിവരങ്ങൾ പരിശോധിച്ച ശേഷം ഓൺ ലൈൻ ഇലക്ട്രോണിക് ഒപ്പ് സൗകര്യം പ്രയോജനപ്പെടുത്താം. 2000ലെ ഇന്ത്യൻ ഐടി നിയമവും അതിന്റെ ചട്ടങ്ങളും അനുസരിച്ച് ഇത് നിയമപരമായി അംഗീകൃതമാണ്. ഡിജിറ്റൽ ഒപ്പ് രേഖപ്പെടുത്തി സമയവും പ്രയത്നവും ലാഭിക്കാൻ ഇത് സഹായിക്കും. പരമ്പരാഗത രീതിയിലെ ഒപ്പിനെ അപേക്ഷിച്ച് ഈ സേവനത്തിനു പല നേട്ടങ്ങളും ഉണ്ട്. ഡിജിറ്റൽ ഒപ്പ് എവിടെയും രേഖപ്പെടുത്താം എന്നത് അതിന്റെ മേന്മയാണ്. ആധാർ തിരിച്ചറിയൽ കാർഡ് അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതിനാൽ ഇതിന്റെ സുരക്ഷയും സ്വകാര്യതയും ഉറപ്പാണ്. വിരലടയാളം അഥവാ കൃഷ്ണമണി പരിശോധന അല്ലെങ്കിൽ ആധാറിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത മൊബൈൽ നമ്പർ വഴിയുള്ള ഒറ്റ തവണ പാസ്‌വേർഡ് എന്നീ മാർഗങ്ങളിലൂടെ ഒപ്പിന്റെ ആധികാരികത ഉറപ്പിക്കാം.

ദശലക്ഷക്കണക്കിനു വരുന്ന ആധാർ ഉടമകൾക്ക് നിയമാനുസൃതമായ ഡിജിറ്റൽ ഒപ്പ് സേവനം ലഭ്യമാക്കാൻ ഇ-ഒപ്പ് വഴിയൊരുക്കുന്നു. അനായാസം രേഖപ്പെടുത്താവുന്ന ഇ-ഒപ്പ് ഉപയോഗങ്ങൾക്ക് അനുസരിച്ച് സംയോജിപ്പിക്കാം. പാസ്‌വേർഡ് ഒരു തവണ ഉപയോഗത്തിന് ശേഷം നശിപ്പിക്കുന്നതിനാൽ ഒപ്പിന്റെ സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ചും ആശങ്കകൾ വേണ്ട.

വജ്ര ചതുഷ്കോണം

ഇന്ത്യയിലെ നാല് മഹാ നഗരങ്ങളായ ഡൽഹി, മുംബൈ, കൊൽക്കത്ത, ചെന്നൈ എന്നിവയെ അതിവേഗ റെയിൽ ശൃംഖല വഴി ബന്ധിപ്പിക്കാനുള്ള ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ വൻ പദ്ധതിയാണ് വജ്രചതുഷ്കോണം. നാല് മഹാ നഗരങ്ങളെയും അതിവേഗ റോഡ് ശൃംഖല വഴി കൂട്ടി ഇണക്കുന്ന സുവർണ ചതുഷ്കോണം പദ്ധതിക്ക് സമാനമാണ് വജ്ര ചതുഷ്കോണവും. ഇതിനകം ഒൻപത് സെക്ടറുകൾ പദ്ധതിക്കായി തിരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ദൽഹി-ആഗ്ര, ദൽഹി-ചണ്ഡിഗഡ്, ദൽഹി-കാൻപൂർ, നാഗ്പൂർ-ബിലാസ്പൂർ, മൈസൂർ-ബാംഗ്ലൂർ-ചെന്നൈ, മുംബൈ-ഗോവ, മുംബൈ-അഹമ്മദാബാദ്, ചെന്നൈ-ഹൈദരാബാദ്, നാഗ്പൂർ-സെകന്ദരാബാദ് എന്നിവയാണവ. അതിവേഗ ട്രെയിനുകൾക്ക് തുടക്കം കുറിക്കാനുള്ള ആദ്യ ഇടനാഴിയായി ഫ്രാൻസ്, ജപ്പാൻ എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള വിദഗ്ദർ നടത്തിയ പ്രാഥമിക പഠനങ്ങൾക്ക് ശേഷം മുംബൈ-അഹമ്മദാബാദ് പാതയെ തിരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇരു നഗരങ്ങൾക്കും ഇടയിലെ ദൂരം ഒരു മണിക്കൂർ സമയം കൊണ്ട് പിന്നിടാനാണ് ലക്ഷ്യം. മുംബൈ അഹമ്മദാബാദ് 543 കി.മീറ്റർ ദൂരത്തിൽ ഏറിയ പങ്കും ഗുജറാത്തിൽ കൂടിയാണ് കടന്നു പോകുന്നത്.

ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനുകൾക്ക് സമ്പൂർണമായി പുതിയ പാതകളും മറ്റു സൗകര്യങ്ങളും വേണം എന്നിരിക്കെ നിലവിലെ പാതകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തി കൊണ്ട് ഇപ്പോഴുള്ള ട്രെയിനുകളുടെ വേഗത കൂട്ടാൻ കഴിയും. തിരഞ്ഞെടുത്ത റൂട്ടുകളിൽ ട്രെയിനുകളുടെ വേഗം മണിക്കൂറിൽ 160-200 കിലോമീറ്റർ ആയി ഉയർത്തികൊണ്ടു ഈ പ്രധാന നഗരങ്ങൾക്കിടയിലെ യാത്രാ സമയം ഗണ്യമായി കുറക്കാൻ പരിശ്രമങ്ങൾ വേണം. ഗവൺമെന്റ് പിന്തുണ, പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം (പിപിപി) ഉൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റു ബഹുരാഷ്ട്ര-ഉഭയ കക്ഷി ഫണ്ടിംഗ് രീതികൾ എന്നിവയുടെ ഉചിതമായ മിശ്രണത്തിലൂടെ മാത്രമേ അതിവേഗ റയിൽ പദ്ധതി ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയൂ. അതിവേഗ റെയിൽ ഇടനാഴി പദ്ധതിക്കായി കേന്ദ്ര ബജറ്റിൽ 100 കോടി രൂപ ഇതിനകം നീക്കി വച്ചു കഴിഞ്ഞു.

കൂടുതൽ ദേശീയ ജലപാതകൾ ഉണ്ടാകേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത

ഉൾനാടൻ ജലപാതകളുടെ വികസനത്തിനായി ഗവൺമെന്റ് ഒരു നയം രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടിക പ്രകാരം പാർലമെന്റ് ഒരു ജലപാതയെ ദേശീയ ജലപാതയായി പ്രഖ്യാപിച്ചാൽ മാത്രമെ ഗവൺമെന്റിന് അത് ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു. അതിനാൽ നിലവിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള 101 ജലപാതകളെ ദേശീയ ജലപാതകളായി പാർലമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചാൽ മാത്രമേ ഗതാഗത ഉപയോഗത്തിനായി അവയെ വികസിപ്പിക്കാനാകൂ.

രാജ്യത്തിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ ബദൽ യാത്രാമാർഗ്ഗത്തിനുള്ള അടിയന്തിര ആവശ്യം പരിഗണിച്ച് ഇതിനുള്ള കാലതാമസം ഒഴിവാക്കേണ്ടതാണ്. നിയമനിർമ്മാണത്തിലൂടെ നിലവിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള എല്ലാ ജലപാതകളെയും ദേശീയ ജലപാതകളായി പ്രഖ്യാപിക്കുക എന്നതാണ് എളുപ്പ മാർഗം. അപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിന് ആവശ്യാനുസരണം ഇവ വികസിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കും. ദേശീയ ജലപാതകളായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടാൽ പിന്നെ അതുവഴിയുള്ള യാനങ്ങളുടെ ഗതാഗത നിയന്ത്രണം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനാണ്. എന്നാൽ വെള്ളം, ഭൂമി, ധാതുക്കൾ,മണൽ തുടങ്ങിയവയുടെ അവകാശം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനുള്ളതുമാണ്.

സാമൂഹ്യ സാമ്പത്തിക പ്രയോജനങ്ങൾ

റോഡ് ഗതാഗത മേഖലയിലെ ദേശീയ പാതകൾ പോലെ ജലപാതകളുടെ കാര്യത്തിലും ദേശീയ ജലപാതാ സങ്കല്പമുണ്ട്. ദേശീയ പാതകൾക്ക് അനുബന്ധമായി സംസ്ഥാന പാതകളും ജില്ലാ ഗ്രാമീണ റോഡുകളും ഉള്ളതിനാൽ അവയുടെ സാധ്യതകൾ പൂർണമായി ചൂഷണം ചെയ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ ജലഗതാഗതത്തിൽ ഇങ്ങനെയുള്ള ഒരു ശൃംഖലയുടെ അഭാവം നിലനില്ക്കുന്നു. അതിനാൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾ സമാനമായ ഒരു ശൃംഖല വികസിപ്പിക്കണം എന്ന നിർദ്ദേശം ഉണ്ട്. എങ്കിൽ മാത്രമേ ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യതകൾ പൂർണമായി ഉപയോഗപ്രദമാകൂ.

അങ്ങനെ വന്നാൽ ഇതുമായി അന്താരാഷ്ട്ര ചരക്കു ഗതാഗത രംഗത്തെ കൂടി ബന്ധിപ്പിക്കാം. ഇത് രാജ്യത്തിന്റെ മൊത്ത ആഭ്യന്തര ഉത്പാദനം വർധിപ്പിക്കാനുള്ള അവസരങ്ങൾ തുറക്കും. കപ്പൽ, ബോട്ട് നിർമാണം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, തുറമുഖ പരിപാലനം, ചരക്ക് സംഭരണം തുടങ്ങി ചരക്കു നീക്കവുമായി മാത്രമല്ല വിനോദ സഞ്ചാരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മേഖലകളിലും ധാരാളം അവസരങ്ങളും തൊഴിൽ സാധ്യതകളും ഉണ്ടാകും. ഉപരിതല ഗതാഗതത്തിലെ തിരക്കുകളിൽ നിന്ന് ചരക്കു നീക്ക മേഖല മോചിതമാകുമെന്നു മാത്രമല്ല, വലിയ സാമ്പത്തിക വളർച്ചയും ഇതുവഴി രാജ്യത്തിന് ലഭിക്കും. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വ്യവസായ വികസന സാധ്യതകൾ, മൂലധന നിക്ഷേപം, തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ എന്നിവ ഗവൺമെന്റിന്റെ ജൽമാർഗ് വികാസ് പ്രോജക്ട് പരിശോധിച്ച് വരികയാണ്.

ഈ മേഖല വികസിച്ചാൽ സ്വകാര്യ സംരംഭകർക്കും അത് വലിയ നേട്ടമാകും. ചുവടെ പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുള്ള മേഖലകളിൽ അത് വലിയ മാറ്റങ്ങളുണ്ടാക്കും.

- പത്തേമാരികളുടെ നടത്തിപ്പ്
- സംഭരണ കേന്ദ്രങ്ങളുടെ നിർമ്മാണവും പരിപാലനവും
- കപ്പൽ നിർമ്മാണം
- കപ്പലുകളുടെ കേട് പോക്കൽ
- തുറമുഖ പരിപാലനം
- വ്യവസായ വികസനം

ഒരു പത്തേമാരിയുടെ നടത്തിപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രത്യക്ഷത്തിൽ 20 പേർക്ക് തൊഴിൽ ലഭിക്കും. കഴിഞ്ഞ അഞ്ചാറു വർഷങ്ങൾ കൊണ്ട് നമുക്ക് ഇപ്പോൾ 1000 പത്തേമാരികൾ ഉണ്ട്. അതായത് 20000 പേർക്ക് തൊഴിൽ. കൂടാതെ ഇതിന്റെ നിർമ്മാണം, പരിപാലനം തുടങ്ങിയ മേഖലകളിലെ സ്വയം തൊഴിലുകൾ വേറെ. ജലപാതകൾ വികസിച്ചാൽ രാജ്യത്ത് ഭാവിയിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മേഖലകളിൽ മാത്രം ഒരു ലക്ഷം കോടിയുടെ മൂലധന നിക്ഷേപവും ഒരു ലക്ഷംപേർക്ക് നേരിട്ടുള്ള തൊഴിലും ഉണ്ടാകും എന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്.

Yojana (Malayalam) November 2015 Rs. 10 RNI. 22588/72 Postal Regn. Regd. KL/TV (S) 29/2015-17
Licensed to post without pre-payment : KL/TV(S)/WPP/172/2015-17
Published on 1/11/2015

ജനങ്ങൾക്കൊപ്പം എന്നും
ദേശീയ ആരോഗ്യ ദൗത്യം

സർക്കാർ ആശുപത്രികളിൽ നിങ്ങൾക്ക് ലഭ്യമാകുന്ന പ്രധാന സൗജന്യസേവനങ്ങൾ

അമ്മയും കുഞ്ഞും പദ്ധതി

ഭാരത സർക്കാർ അമ്മയുടെയും കുഞ്ഞിന്റെയും ആരോഗ്യസംരക്ഷണത്തിനായി രാജ്യത്ത് ഏർപ്പെടുത്തിയ സൗജന്യചികിത്സാ പദ്ധതിയാണ് ജനനി ശിശു സുരക്ഷാ കാര്യക്രം (ജെ എസ് എസ് കെ). സർക്കാർ ആശുപത്രിയിൽ ചികിത്സ തേടുന്ന എല്ലാ ഗർഭിണികൾക്കും ഒരു വയസ്സുവരെയുള്ള നവജാത ശിശുക്കൾക്കും ആവശ്യമായ ചികിത്സാച്ചെലവ്, ലാബ് പരിശോധന, രക്തം വേണ്ടിവരുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ സൗജന്യമായി രക്തം നൽകൽ, പ്രസവത്തിനായി വീട്ടിൽ നിന്നും ആശുപത്രിയിലേക്കും തിരിച്ചുമുള്ള സൗജന്യ യാത്രാസൗകര്യം, പ്രസവത്തിനായി ആശുപത്രിയിൽ കഴിയുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ സൗജന്യ ഭക്ഷണം എന്നിവ ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാണ്

ആരോഗ്യകിരണം പദ്ധതി

18 വയസ്സുവരെയുള്ള കുട്ടികൾക്ക് അർബുദം, ഹൃദ്രോഗം, വൃക്കരോഗം തുടങ്ങിയ എല്ലാ രോഗങ്ങൾക്കും സർക്കാർ ആശുപത്രികളിൽ വരുമാന ഭേദമന്യേ പൂർണ്ണമായും സൗജന്യചികിത്സ ലഭ്യമാക്കുന്ന ബൃഹത്പദ്ധതിയാണ് ആരോഗ്യകിരണം. കേന്ദ്രപദ്ധതിയായ രാഷ്ട്രീയ സ്വാസ്ഥ്യ കാര്യക്രമിലൂടെ 30 രോഗങ്ങൾക്കും, താലോലം, ആർ എസ് ബി വൈ, ചിസ് പ്ലസ്സ്, കാൻസർ സുരക്ഷാ പദ്ധതികളിലൂടെ കാൻസർ, വൃക്കരോഗങ്ങൾ തുടങ്ങിയ മാരക രോഗങ്ങൾക്കുമുള്ള ചികിത്സകൾ സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടാണ് ആരോഗ്യകിരണം പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്.

സുകൃതം പദ്ധതി

ബി പി എൽ കുടുംബങ്ങളിലെ കാൻസർ രോഗികൾക്ക് സമ്പൂർണ്ണ സൗജന്യ കാൻസർ ചികിത്സ സുകൃതം പദ്ധതിയിലൂടെ നടപ്പിലാക്കുന്നു.

സൗജന്യ മരുന്നു വിതരണ പദ്ധതി

സംസ്ഥാനത്തെ സർക്കാർ ആശുപത്രികളിൽ ചികിത്സയ്ക്കെത്തു മുഴുവൻ രോഗികൾക്കും എ.പി.എൽ, ബി.പി.എൽ വ്യത്യാസമില്ലാതെ ജനറിക് മരുന്നുകൾ സൗജന്യമായി വിതരണം ചെയ്യുന്നു. 2012 നവംബർ മുതൽ ആരംഭിച്ച ഈ പദ്ധതി പ്രാഥമികാരോഗ്യകേന്ദ്രങ്ങൾവരെ ലഭ്യമാണ്. 494 ഇനം മരുന്നുകൾ ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ കേരള മെഡിക്കൽ സർവ്വീസസ് കോർപ്പറേഷൻ വഴി നൽകിവരുന്നു.

സർക്കാർ നൽകുന്ന ആനുകൂല്യം നിങ്ങളുടെ അവകാശമാണ്... അത് ചോദിച്ചു വാങ്ങൂ...

ആരോഗ്യ സംബന്ധമായ സംശയങ്ങൾക്കും നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കുമായി സൗജന്യ ടെലിഫോൺ സഹായി 1056 ലേയക്ക് വിളിക്കൂ.

nhm/bcc3/15/jul/2015

ആരോഗ്യകേരളം ഐശ്വര്യകേരളം

ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ പബ്ലിക്കേഷൻസ് ഡിവിഷനുവേണ്ടി **അഡീഷണൽ ഡയറക്ടർ ജനറൽ ഡോ. സാധനാ റാവുത്** സെന്റ് ജോസഫ്സ് പ്രസിൽ അച്ചടിച്ച് തിരുവനന്തപുരത്തെ ഗവ. പ്രസ് റോഡിലുള്ള യോജന ഓഫീസിൽ നിന്ന് പ്രസാധനം ചെയ്യുന്നത്.
ചീഫ് എഡിറ്റർ – ദീപിക കച്ചൽ, സീനിയർ എഡിറ്റർ – ഡോ. നീതു സോണ എം.