ഒരു ലക്ഷം കോടിയിലേറെ രൂപ ഒരു ചെറുവിഭാഗം സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി മാത്രം വിനിയോഗിക്കപ്പെടുന്ന, കേരളത്തിന് ഒട്ടും അനുയോജ്യമല്ലാത്ത അതിവേഗ റെയിൽവേ ഇടനാഴി ന്യായീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത പദ്ധതിയാണെന്ന്

പ്രൊഫ. കുസുമം ജോസഫ്, എസ്.പി. രവി

അതിവേഗ റെയിൽ : ആർക്കാണ് ഇത്രയും വേഗത വേണ്ടത്?

നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ സ്വപ്നപദ്ധതികളുടെ പെരുമഴക്കാലമാണ്. പശ്ചാത്തല സൗകര്യവികസനത്തിന്റെ പേരിൽ വൻപദ്ധതികളാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആവിഷ്കരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ സ്വപ്നങ്ങളെ മുൻപിൻ നോക്കാതെ ചായംതേച്ച് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിൽ മാധ്യമങ്ങൾ മത്സരത്തിലുമാണ്.

ആയിരവും പതിനായിരവും കോടി രൂപ അടങ്കലുള്ള പദ്ധതികളെയെല്ലാം പിന്നിലാക്കിക്കൊണ്ട് കേരളം ഇന്നുവരെ കണ്ടതിലേറ്റവും വലിയ സ്വപ്നം അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞു – ഒരു ലക്ഷം കോടിയിലേറെ രൂപ ചെലവുവരുന്ന തിരുവനന്തപുരം – മംഗലാപുരം ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോറിഡോർ. പദ്ധതിക്ക് തത്ത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. അതിവേഗ റെയിൽപാത നിലവിൽ വന്നാൽ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് ഒരു മണിക്കൂറിൽ താഴെ സമയംകൊണ്ട് എറണാകുളത്തും രണ്ടര മണിക്കൂർകൊണ്ട് കാസർകോഡും എത്താനാവുമത്രേ. ഈ വേഗത വൻതോതിലുള്ള വികസനം കൊണ്ടുവരുമെന്നാണ് വക്താക്കൾ അവകാശപ്പെടുന്നത്.

ഒരു ലക്ഷം കോടി എന്ന പതിമൂന്നക്കമുള്ള വലിയ ഭീമമായ സംഖ്യ ചില സന്ദേശങ്ങളുയർത്തുന്നു. ഈ സ്വപ്നത്തിന് തീർച്ചയായും ഒരു മറുവശമുണ്ട്. നേരത്തെ വലിയ മുതൽമുടക്കിൽ കണ്ട സ്വപ്നങ്ങൾ യാഥാർഥ്യമാക്കുന്നതോടൊപ്പം ഉയരുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ ആശങ്കയുണർത്തുന്നവയാണ്. അങ്കമാലി – മണ്ണുത്തി ബിഒടി പാത അത്തരമൊരു സ്വപ്നമാണ്. നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകുന്നതിനുമുമ്പേ തന്നെ ഇത് ജനങ്ങളുടെ മേൽ ഏല്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ആഘാതം പഠനവിധേയമാക്കേണ്ടതുണ്ട്. മാർക്കറ്റ് വിലയുടെ പതിനഞ്ച് ശതമാനത്തോളം മാത്രം വില നഷ്ടപരിഹാരമായി കൈപ്പറ്റി കിടപ്പാടം വിട്ടുകൊടുക്കേണ്ടിവന്ന ആയിരക്കണക്കിനാളുകളുടെ നഷ്ടം വിവരണാതീതമാണ്. ശരാശരി പതിനഞ്ച് മീറ്റർ വീതിയിൽ പുതുതായി സ്ഥലമെടുത്തതായി കണക്കാക്കിയാൽ നാല്പത്തിരണ്ട് കിലോമീറ്ററിന് ഏകദേശം160 ഏക്കർ ഭൂമി എടുത്തിട്ടുണ്ടാവും. നിലവിൽ ഉപയോഗത്തിലുണ്ടായിരുന്ന ദേശീയപാതയുടെ ഇരുവശവും നിറയെ കെട്ടിടങ്ങളും വീടുകളും വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങ

ളും അവയ്ക്കു പിന്നിലുള്ള കൃഷിയിടവുമാണ് ഏറ്റെടുത്തത്. മാർക്കറ്റ് വിലയും നഷ്ടപരിഹാരവും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം സെന്റിന് രണ്ട് ലക്ഷം രൂപയെന്ന് കണക്കാക്കിയാൽപോലും (പത്ത് ലക്ഷം രൂപക്കുമേൽ വ്യത്യാസമുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ ധാരാളമുണ്ട്) സ്ഥല മുടമകളുടെ നഷ്ടം മുന്നൂറ്റിഇരുപതു കോടി രൂപ വരും.

മറ്റൊരു ആഘോഷമായിരുന്ന വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ പ്രവർത്തനം പ്രതീക്ഷിച്ചതിന്റെ വിദൂര പരിസരത്തേക്ക് പോലും എത്തുന്നില്ല. നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകുന്നതുവരെ ഇതില്ലെങ്കിൽ വികസനം വഴിമുട്ടും എന്ന് വിലപിക്കുന്നവർ പൂർത്തിയായതിനുശേഷം എന്ത് സംഭവിക്കുന്നു എന്ന് അന്വേഷിക്കുകയോ പരാജയം വിലയിരുത്തുകയോ ചെയ്യാറില്ല. കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതലായൊന്നും ഒന്നാംഘട്ടത്തിൽ വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിന് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ അപേക്ഷിച്ച് നാല് ശതമാനത്തിന്റെ വർദ്ധനമാത്രമേ കണ്ടെയ്നർ നീക്കത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളൂ. ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം പരിതാപകരമാണെന്നും ടെർമിനൽ പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണെന്നും വാർത്തകൾ വരുന്നു. കണക്കുകൂട്ടിയതിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞ നേട്ടമാണ് ടെർമിനൽ കൈവരിച്ചതെന്ന് കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ചെയർമാൻ പോൾ ആന്റണി തന്നെ കഴിഞ്ഞ ദിവസം തുറന്നുപറഞ്ഞു.

മുഖ്യമന്ത്രി പത്രസമ്മേളനത്തിൽ പറഞ്ഞത് ഇപ്പോൾ തിരുവനന്തപുരത്തിനും കൊച്ചിക്കുമിടയിൽ നിരന്തരം സഞ്ചരിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഒട്ടനവധിയാണ്. അവർക്ക് ഈ ട്രെയിൻ ഉപയോഗപ്പെടുത്താം എന്നാണ്. തിരുവനന്തപുരം–കൊച്ചി യാത്രക്ക് കുറഞ്ഞത് 2000 രൂപയെങ്കിലും വേണ്ടിവരും. അനുദിനം അയ്യായിരത്തിനടുത്ത് രൂപ യാത്രകൂലി കൊടുത്ത് സഞ്ചരിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന എത്ര സർക്കാരുദ്യോഗസ്ഥരുണ്ട് നമുക്ക്?

പദ്ധതിയുടെ ചെലവ്

തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കൊച്ചി വരെയുള്ള ആദ്യഘട്ടത്തിന് നാല്പതിനായിരം കോടി രൂപയും കൊച്ചി മുതൽ കാസർകോഡ് വരെയുള്ള രണ്ടാം ഘട്ടത്തിന് എഴുപത്തയ്യായിരം കോടി രൂപയും ചെലവ് കണക്കാക്കുന്നു. തായ്‌വാനിൽ 2007ൽ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കിയ ഹൈ സ്പീഡ് റെയിലിന് പതിനെട്ട് മില്യൺ ഡോളറാണത്രേ ചെലവു വന്നത് (ഏകദേശം ഒരു ലക്ഷം കോടി രൂപ). ചൈനീസ് തായ്പേയിൽനിന്നാരംഭിക്കുന്ന ഇതിന്റെ നീളം മുന്നൂറ്റിനാല്പത് കിലോമീറ്ററാണ്. അമേരിക്കയിലെ കാലിഫോർണിയ ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ തുടക്കത്തിൽ വിഭാവനം ചെയ്തതിന്റെ ഇരട്ടി തുകക്ക് പുതിയ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയാണ് നിർമ്മാണം തുടർന്നത്. കേരളത്തിൽ സർവ്വകക്ഷികളും ചേർന്ന് തത്ത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ച ഹൈസ്പീഡ് കോറിഡോർ ഇപ്പോൾ നിർദേശിക്കപ്പെട്ടതിനേക്കാൾ എത്ര കൂടുതൽ തുക ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാലാവും പൂർത്തീകരിക്കാനാവുക?

പണം എവിടെനിന്ന്?

2012–13 ലെ സംസ്ഥാനത്തെ മൊത്തം പദ്ധതി അടങ്കൽ 14000 കോടി രൂപയാണ്. പക്ഷെ ഇവിടെ ഈ ഒറ്റപദ്ധതിക്ക് മാത്രം വേണ്ടിവരുന്നത് ഒരു ലക്ഷം കോടിക്കു മേലാണ്. ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് പത്ത് പന്ത്രണ്ട് വർഷത്തെ മൊത്തം പദ്ധതി അടങ്കലിന് തുല്യമായ തുകയാണ് ഒരൊറ്റപദ്ധതിക്കുവേണ്ടി മാത്രം സംസ്ഥാനത്തിന് കണ്ടെത്തേണ്ടിവരുന്നത്. സ്വാഭാവികമായും ഇത് അസാധ്യമായ കാര്യമാണ്. വിദേശബാങ്കുകളിൽനിന്ന് കടംവാങ്ങിയും സ്വകാര്യപങ്കാളിത്തം ഉൾപ്പെടുത്തിയും പദ്ധതി നടപ്പാക്കാം എന്നാണ് നിർദ്ദേശം. ഏത് വിദേശകടവും തിരിച്ചടക്കേണ്ടതുതന്നെ. അതിന്റെ ബാധ്യത സർക്കാരിനും ഭാരം പൊതുജനത്തിനും തന്നെ. സ്വകാര്യമൂലധനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുമ്പോൾ മുതലും പലിശയും ലാഭവും കിട്ടാവുന്ന തരത്തിലുള്ള കരാറിൽ ഏർപ്പെടേണ്ടിവരും.

പദ്ധതി സാമ്പത്തികമായി ലാഭകരമായിരിക്കുമോ?

തായ്‌വാനിലെ ഹൈസ്പീഡ് റെയിലിന്റെ പ്രവർത്തനം വിലയിരുത്തുന്നത് ഈയവസരത്തിൽ ഉചിതമാണ്. ആദ്യവർഷങ്ങളിൽ പ്രതിദിനം നാല്പതിനായിരംപേർ ഈ ട്രെയിൻ ഉപയോഗിച്ചിരുന്നത്രേ. ഇപ്പോഴത് ഏതാണ്ട് ഒരു ലക്ഷത്തോളമായിട്ടുണ്ട്. ആദ്യവർഷങ്ങളിൽ പ്രവർത്തനചെലവിനുള്ള പണം പോലും ലഭിച്ചിരുന്നില്ല. പ്രവർത്തന ചെലവിനുശേഷം ലഭിക്കുന്ന അധിക തുക കൊണ്ടുവേണം പലിശയും മുതൽമുടക്കും തിരിച്ചുപിടിക്കാൻ. ഇപ്പോഴും പലിശപണം മാത്രം ലഭിക്കു

ന്ന ഈ ഇടനാഴി വലിയ നഷ്ടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്.

ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ എന്ന പേരിൽ ജപ്പാനിലാണ് അതിവേഗ റെയിൽ ആദ്യംവന്നത്. മണിക്കൂറിൽ ശരാശരി 290 കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഇത് നഷ്ടത്തിലായതിനെതുടർന്ന് ബാധ്യത മുഴുവൻ സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്ത് സ്വകാര്യവത്കരിച്ചു. അഞ്ഞൂറു കിലോമീറ്ററിന് ഏകദേശം 9000 രൂപക്ക് തുല്യമായ തുകയാണ് ജപ്പാനിൽ ഈടാക്കുന്നത്.

കേരളത്തിൽ ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിൻ ഓടിത്തുടങ്ങിയാൽ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് കൊച്ചി, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് എന്നിവിടങ്ങളിലേക്ക് പ്രതിദിനം എത്ര യാത്രക്കാരുണ്ടാവും? ദീർഘദൂരവണ്ടികൾ ഉൾപ്പെടെ ട്രെയിനുകളാണ് നിലവിൽ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് വടക്കൻ കേരളത്തിലേക്ക് ഓടുന്നത്. നിലവിലുള്ള യാത്രക്കാരിൽ ഭൂരിപക്ഷവും താരതമ്യേന കുറഞ്ഞ നിരക്കിന്റെകൂടി ആകർഷണത്തിലാണ് ട്രെയിൻയാത്ര തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്. മുഖ്യമന്ത്രി പത്രസമ്മേളനത്തിൽ പറഞ്ഞത് ഇപ്പോൾ തിരുവനന്തപുരത്തിനും കൊച്ചിക്കുമിടയിൽ നിരന്തരം സഞ്ചരിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഒട്ടനവധിയാണ്. അവർക്ക് ഈ ട്രെയിൻ ഉപയോഗപ്പെടുത്താം എന്നാണ്. തിരുവനന്തപുരം-കൊച്ചി യാത്രക്ക് കുറഞ്ഞത് 2000 രൂപയെങ്കിലും വേണ്ടിവരും. അനുദിനം അയ്യായിരത്തിനടുത്ത് രൂപ യാത്രകൂലി കൊടുത്ത് സഞ്ചരിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന എത്ര സർക്കാരുദ്യോഗസ്ഥരുണ്ട് നമുക്ക്?

പ്രവർത്തന ചെലവിനുള്ള സംഖ്യ മാത്രം ലഭിക്കണമെങ്കിൽ തന്നെ ഇപ്പോഴുള്ള മൊത്തം ട്രെയിൻ യാത്രക്കാരും ഹൈസ്പീഡിൽ സഞ്ചരിക്കേണ്ടിവരും. മുടക്കുമുതലിന്റെ തിരിച്ചടവ് പണംകൂടി കണ്ടെത്തണമെങ്കിൽ ആവർത്തനചെലവിനു പുറമെ പ്രതിദിനം നാല്പത് കോടിയോളം രൂപ വരുമാനം ഉണ്ടായിരിക്കണം. ഓരോ ദിവസവും അമ്പതിനായിരം യാത്രക്കാർ ടിക്കറ്റെടുത്ത് സഞ്ചരിച്ചാൽ തന്നെ എണ്ണായിരം മുതൽ പതിനായിരം വരെ ടിക്കറ്റ് ചാർജിനത്തിൽ നല്കേണ്ടിവരും. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവുവന്നാൽ ടിക്കറ്റ് വിലയിൽ വർദ്ധന വരുത്തേണ്ടിവരും. ആവർത്തനചെലവിന് ഉതകുന്ന തരത്തിൽ നിരക്ക് നല്കി യാത്രചെയ്യാവുന്നവരെപ്പോലും കണ്ടെത്താൻ കേരളത്തിലെ അവസ്ഥയിൽ എളുപ്പമാവില്ല. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ മുടക്കുമുതലിന്റെ തിരിച്ചടവ്-വിദേശപണമായാലും സ്വകാര്യപങ്കാളിത്തമായാലും - സംസ്ഥാന ഖജനാവിൽനിന്ന് വേണ്ടിവരും.

മറ്റു പ്രശ്നങ്ങൾ

പഴയ റെയിലുമായി ഒരു നിലക്കും ബന്ധപ്പെടാത്ത, പൂർണ്ണമായി പുതുതായി നിർമ്മിക്കേണ്ട ഈ ഇടനാഴിക്കായി വൻതോതിൽ ഭൂമി വേണ്ടിവരും. ശരാശരി ഇരുപത് മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലമെടുത്താൽ തന്നെ മൂവായിരം ഏക്കറിലധികം വേണ്ടിവരും. ഇത് സൃഷ്ടിക്കുന്ന സാമൂഹ്യ, പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ അതീവ ഗുരുതരമായിരിക്കും. ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനുകൾ ഓടുന്ന ഇടങ്ങളിൽ അവ സൃഷ്ടിക്കുന്ന ശബ്ദമലിനീകരണം ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഗൗരവമായി ചർച്ചചെയ്തുതുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ സർവീസുകൾക്ക് വ്യോമയാനമേഖലയുമായാണ് മത്സരിക്കേണ്ടത്. ജപ്പാനിലെ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനുകളിൽ ഒന്ന്-ഒന്നര മണിക്കൂർ സഞ്ചരിക്കേണ്ട ദൂരത്തേക്ക് അവ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന യാത്രക്കാർ അതിലും കൂടിയ ദൂരങ്ങളിലേക്ക് വിമാനസർവീസുകളെയാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. സമ്പന്നരാജ്യങ്ങളിൽപോലും ദീർഘദൂര യാത്രകൾക്ക് അതിവേഗപാത അഭികാമ്യമായി കരുതുന്നില്ല.

നമ്മുടെ ആവശ്യങ്ങളെന്ത്?

സമൂഹത്തിന്റെ ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ചുള്ളതും പരിസ്ഥിതിക്ക് ഇണങ്ങുന്നതും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സ്ഥായിയായ പുരോഗതിക്ക് ഉതകുന്നതുമായ ഗതാഗതസംവിധാനമാണ് നടപ്പാക്കേണ്ടത്. ഇതിന് അനുയോജ്യമായ വിധത്തിലുള്ള നയങ്ങൾ വിഭാവനം ചെയ്യാനാവണം. ഗതാഗതരംഗത്ത് ഇപ്പോഴുള്ള ആവശ്യവും ഭാവിയിൽ ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുള്ള ആവശ്യവും വസ്തുനിഷ്ഠമായി പരിശോധിച്ചുവേണം നമ്മുടെ ഗതാഗതനയം രൂപപ്പെടുത്താൻ. നമ്മുടെ നാട്ടിൽനിന്ന് പുറത്തേക്കുള്ള തൊഴിലന്വേഷണയാത്രകളും ഉപജീവനോപാധി തേടി ഇങ്ങോട്ടുള്ള സഞ്ചാരവും ഭാവിയിലും തുടരുമോ? തുടരേണ്ടതുണ്ടോ? ഗതാഗതരംഗത്തെ പഴയതും പുതിയതുമായ എല്ലാ സാധ്യതകളും വിലയിരുത്തിവേണം അനുയോജ്യമായത് കണ്ടെത്താൻ.

സമൂഹത്തിലെ ചെറിയൊരു സമ്പന്ന ന്യൂനപക്ഷത്തിനുവേണ്ടി ബൃഹത് പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നതിനുമുമ്പ് സാധാരണക്കാരന്റെ ജീവിത സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഒരു ലക്ഷം കോടിയിലേറെ രൂപ ഒരു ചെറുവിഭാഗം സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി മാത്രം വിനിയോഗിക്കപ്പെടുന്നതിനെ എങ്ങനെയാണ് ന്യായീകരിക്കാനാവുക? ഇതുയർത്തുന്ന സാമൂഹ്യസമത്വം ചർച്ചചെയ്യപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്.

നിർദേശിക്കപ്പെട്ട ഭീമൻപദ്ധതിയുടെ ചെലവിന്റെ വളരെ ചെറിയൊരു ഭാഗമുണ്ടെങ്കിൽ തന്നെ സാധാരണക്കാരുടെ യാത്രാപ്രശ്നങ്ങൾ ഒരളവുവരെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. നിലവിലുള്ള റെയിൽപാതകൾ ഘട്ടംഘട്ടമായി നാലുവരി മാറ്റേണ്ടതുണ്ട്. മധ്യപാതയിലൂടെ ദീർഘദൂര എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കുകയും ഇരുവശങ്ങളിലുമുള്ളവ ഹ്രസ്വദൂര പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകൾക്കായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയും വേണം. ഹ്രസ്വദൂര പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണവും സർവീസുകളുടെ എണ്ണവും കൂട്ടേണ്ടതുണ്ട്. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളെ മറ്റു നഗരങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന അനുബന്ധ ബസ് സർവീസുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കണം. നിലവിലുള്ള റെയിൽപാതകൾ പൂർണ്ണതോതിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയും ആവശ്യാനുസരണം പുതിയ ട്രെയിനുകൾ ഏർപ്പെടുത്തിയും റെയിൽ ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്തുകയാണ് അടിയന്തരമായി ചെയ്യേണ്ടത്. പുതിയ ട്രെയിനുകൾക്ക് പണം കണ്ടെത്താൻ റെയിൽവേക്ക് സാധിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആ രംഗത്ത് മുതൽമുടക്കാനുള്ള സാധ്യത ആലോചിക്കണം. റെയിൽ ഗതാഗതം വർദ്ധിക്കുന്നതോടെ റോഡ് ഗതാഗതത്തിൽ ഗണ്യമായ കുറവുണ്ടാകും. കുറഞ്ഞ ഇന്ധനച്ചെലവ്, കുറഞ്ഞ അന്തരീക്ഷമലിനീകരണം എന്നിവ ഈ സംവിധാനത്തിന്റെ ബോണസ്സാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നികുതിപണം വർഷങ്ങളോളം ഒരേ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ചെലവഴിക്കുന്നത് മറ്റു പദ്ധതികൾക്ക് പണം കണ്ടെത്താൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകും. ജനാധിപത്യ സർക്കാരുകൾ സാധാരണക്കാരുടെ ക്ഷേമത്തിനുതകുന്ന പദ്ധതികൾക്ക് മുൻഗണന നൽകേണ്ടതുണ്ട്.