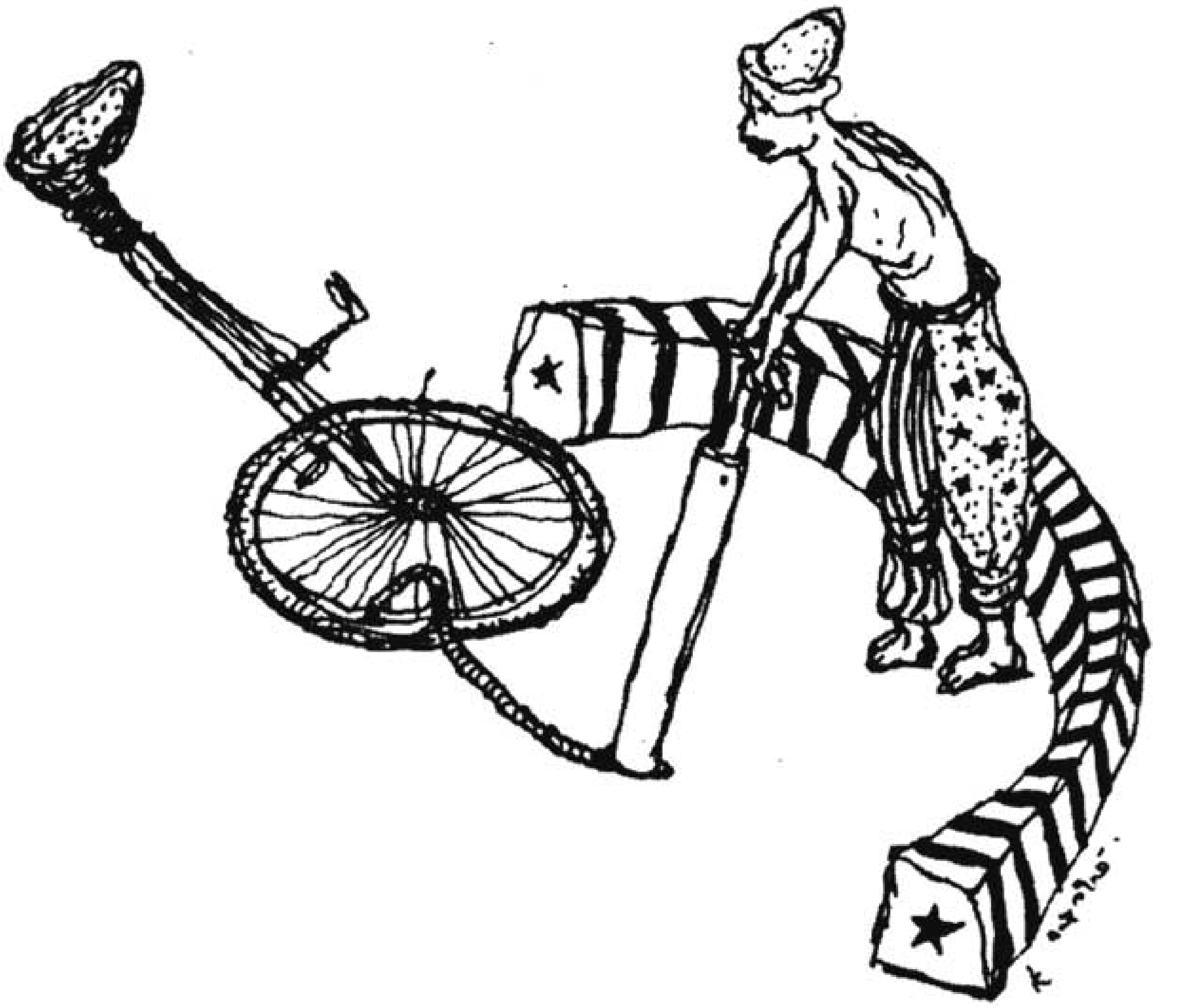

സൈക്കിൾ എന്തിന്റെ ബദലാണ്?

വിയോജിപ്പ്

കെ.ആർ. രൺജിത്

കേരളീയത്തിന്റെ 2005 ഒക്ടോബർ ലക്കത്തിൽ സൈക്കിൾ മഹോത്സവത്തിന്റെ പരസ്യം. മനുഷ്യൻ കണ്ടെത്തിയതിൽ വെച്ചേറ്റവും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദവും അനുയോജ്യവുമായ കണ്ടുപിടുത്തവും വാഹനവുമാണ് സൈക്കിൾ. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം മൂലവും മറ്റുമുണ്ടായ ട്രാഫിക് തകരാറുകളും മാലിന്യ-സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങളും ഒരു പരിധിവരെ കുറയ്ക്കാൻ സൈക്കിൾ സവാരി ശീലം കൊണ്ട് കഴിയും എന്ന് പറയുന്നു. പൂജയും കൂട്ടുകാരും നടത്തിയ സഞ്ചാരം പരിപാടിയിലേക്കുള്ള ക്ഷണക്കത്തിലും ഇതുതന്നെ പറയുന്നു. അസാധ്യമായവ സാധ്യമാക്കാനാവും എന്ന സത്യത്തിന്റെ ഹൃദയസ്പർശിയും ഊർജ്ജസ്വലവുമായ ഉദാഹരണമാകണം ഈ സൈക്കിൾ യാത്ര എന്ന് ആശിക്കുന്നു. സ്വയം വ്രണപ്പെടാനും ഏറ്റവും ലളിതമായി സഞ്ചരിക്കുവാനുമുള്ള ആ ക്ഷണം ഇത്രകൂടി പറയുന്നു. സൈക്കിൾ സവാരി രസകരവും സുസ്ഥിരവുമായ സഞ്ചാര മാർഗ്ഗമാണ്.

ഇത്രയും പറഞ്ഞ ശേഷം സൈക്കിളിന്റെ പരിസ്ഥിതിപക്ഷം പറയേണ്ടി വരുമ്പോൾ, ഞാൻ കൂടുതലൊന്നും പറയാനില്ലാതെ ഉപന്യാസമത്സരത്തിന് നിർബന്ധിച്ചിരുത്തിയ സ്കൂൾ കുട്ടിയെപ്പോലെ പതറുന്നു.

സൈക്കിളിന്റെ പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമുഖം ഇത്രയുമാണ്: പെട്രോളിയം ഇന്ധനങ്ങൾ വേണ്ട. ശബ്ദം ഉണ്ടാക്കുന്നില്ല. ചവിട്ടുന്നവളുടെ/ചവിട്ടുന്നവന്റെ ഊർജ്ജം മാത്രം മതി. ഇന്ധനം ആവശ്യമില്ലാത്ത ഏറ്റവും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ വാഹനം. ഹ്രസ്വദൂര യാത്രകൾക്ക് അനുയോജ്യം. രസകരം.

ഇതിലപ്പുറം എന്തെങ്കിലും മഹത്വം സൈക്കിളിന് അവകാശപ്പെടാനുണ്ടോ?

ഈ പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദത്വത്തിന്റെ മറുവശം ബോധ്യപ്പെട്ടത് ഡൽഹിയിൽ പോയപ്പോഴാണ്. തലസ്ഥാന നഗരം ഗ്രീൻ സിറ്റി എന്നാണറിയപ്പെടുന്നത്. പൊതുവാഹനങ്ങളിൽ ഗ്രീൻ ഫ്യുവൽ. തികച്ചും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ മെന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കാവുന്ന മറ്റൊരു പൊതുഗതാഗത മാർഗ്ഗം കൂടി അവിടെ കണ്ടു. സൈക്കിൾ റിക്ഷ. വളരെ ലളിതമായി സഞ്ചരിക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗം. വാക്കുകൾ കടമെടുത്തുപറയട്ടെ, സ്വയം വ്രണപ്പെട്ടുത്തുന്നതും എന്നാൽ ഒട്ടും രസകരമല്ലാത്തതുമാണ് സൈക്കിൾ റിക്ഷയുടെയും അത് വലിച്ചുനീങ്ങുന്ന മനുഷ്യരുടെയും കാഴ്ച. പാഞ്ഞുപോകുന്ന വാഹനക്കൂട്ടങ്ങൾക്കിടയിൽ സൈക്കിൾ റിക്ഷാക്കാരും ആഞ്ഞുവലിക്കുന്നു. ഏത് തിരക്കിട്ട റോഡിലും വളയ്ക്കാനും തിരിക്കാനും സ്വന്തം വഴി കണ്ടെത്താനും കഴിയുന്ന ഓട്ടോറിക്ഷാ ഡ്രൈവർമാരുടെ അതേ വൈദഗ്ധ്യത്തോടെ. രാത്രികളിൽ വഴിയോരത്ത് റിക്ഷ ചേർത്ത് അതിൽ തന്നെ ചുരുണ്ടു കൂടുന്നു.

ഡൽഹി വരെ പോകണമെന്നില്ല. നാട്ടിലെ പൂച്ചകൾക്കെല്ലാം പരിചിതമായ സൈക്കിൾ ബെല്ലിന്റെ യഥാർത്ഥ കഥ ഒന്നറിയാൻ ശ്രമിച്ചാൽ മതി, സൈക്കിൾ സവാരി അത്രയൊന്നും രസകരമല്ലെന്ന് നേരിട്ടറിയാൻ. ശങ്കരേട്ടൻ രാവിലെ നാലുമണിക്ക് എഴുന്നേറ്റ് സൈക്കിളെടുക്കും. ശബരിമല വ്രതമെടുക്കുന്ന കാലമായാലും അതിരാവിലെ എഴുന്നേറ്റ് കുളിച്ച് തൊഴുത് മീൻ കുട്ടയും പുറകിൽ കെട്ടിവെച്ച് തൃശ്ശൂർ മീൻ മാർക്കറ്റിലേക്ക് ചവിട്ടും. ഒമ്പത് കിലോമീറ്ററുണ്ട് മാർക്കറ്റിലേക്ക്. തിരികെ മീനുമായി വളഞ്ഞവഴികളിലൂടെ. പഞ്ചായത്തുറോഡുകളിലൂടെയും കുണ്ടനിടവഴികളിലൂടെയും ഉന്തിയും ചവിട്ടിയും മീൻവിൽക്കും. തിരിച്ചുള്ള യാത്ര ഇരുപതുകിലോമീറ്ററെങ്കിലും ചുറ്റിയാവും. പുലർച്ചെ നാലുമണിക്ക് തിരിക്കുന്ന അദ്ദേഹം വിയർപ്പുനാറ്റവും മീൻഗന്ധവുമായി തിരിച്ചെത്തുമ്പോൾ നട്ടുച്ചയോടടുത്തിട്ടുണ്ടാവും. ശങ്കരേട്ടനോട് സൈക്കിളിലെ രസകരമായ യാത്രയെക്കുറിച്ച് ചോദിക്കാൻ എനിക്ക് ധൈര്യമില്ല. (ശങ്കരേട്ടൻ *മീൻ എയ്റ്റി* (എം 80) വാങ്ങാൻ തീരുമാനിച്ചതുമുതൽ കഥ മറ്റൊന്നായി. മീൻ 80 യുടെ പതിഞ്ഞ ശബ്ദം പൂച്ചകൾ പോലും ഇപ്പോൾ തിരിച്ചറിയുന്നു.) സൈക്കിൾ യാത്രയെക്കുറിച്ച് റൊമാന്റിക്കാവാൻ സമയമായിട്ടില്ല എന്ന് സൂചിപ്പിക്കാൻ മാത്രമാണ് ഇത്രയും പറഞ്ഞത്. നമ്മുടെ ദരിദ്രജീവിതങ്ങളുടെ ദുഃഖസൂചിക വരയ്ക്കുമ്പോൾ അത് സൈക്കിൾ രൂപത്തിൽ അസറികൂടങ്ങൾ വരച്ചുവെയ്ക്കുന്നുവെന്ന് പറയാൻ മാത്രമാണ്. സൈക്കിൾ വംശനാശം സംഭവിച്ചുപോവുന്ന ജനുസ്സായിട്ടില്ല എന്നുകൂടി പറയാനാണ്. സൈക്കിൾ പലരൂപത്തിലും വേഷത്തിലും പുനരവതരിക്കുകയും ജീവിതാഘോഷങ്ങളുടെയും ആർഭാടങ്ങളുടെയും രൂപമായി പ്രത്യക്ഷപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നത് അറിഞ്ഞുകൊണ്ടുകൂടിയാണ്. അങ്ങനെയായിരിക്കുമ്പോഴും വട്ടത്തിൽ ചവിട്ടുമ്പോൾ നീളത്തിൽ പോകുന്ന ഈ ലഘുയന്ത്രം പ്രതിനിധീകരിക്കുന്നത് സമൂഹത്തിന്റെ താഴെക്കിടയിലുള്ളവരെയാണ്. പാവപ്പെട്ടവരുടെ യാത്രാമാർഗ്ഗവും ഉപജീവനസഹായിയും ആയി സൈക്കിൾ ഇന്നും നിലനിൽക്കുന്നു.

സൈക്കിൾ ഒരു ബദൽ ആണോ?

ഇതൊക്കെ നിലനിൽക്കുമ്പോഴും കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക ഭൂമിശാസ്ത്രപരിസ്ഥിതിക്ക് സൈക്കിൾ എത്രത്തോളം യോജിച്ചതാണ് എന്ന ഒരു കുനുഷ്ട് ചോദ്യം ഉയർന്നുവരുന്നുണ്ട്. മലനാട്, ഇടനാട്, തീരപ്രദേശം എന്നിങ്ങനെ തിരിക്കാവുന്ന ഭൂപ്രകൃതിയിൽ മലനാടും തീരദേശവും യഥാർത്ഥത്തിൽ സൈക്കിളിനെ അത്രയൊന്നും സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നില്ല. ഹൈറേഞ്ചുകളിൽ സൈക്കിൾ സവാരി സുസാധ്യമല്ല. ഇടുക്കിക്കാരനായ സുഹൃത്ത് പറയുമ്പോലെ, വലിയ കയറ്റങ്ങൾ ഉന്തിക്കയറ്റിയാൽ കുറച്ചു നേരം സൈക്കിളിൽ കയറിയിരിക്കാം. സൈക്കിൾ ഇവിടെ കൂടെ നടത്താനുള്ള വാഹനമാണ്. തീരപ്രദേശത്തെ പൂഴിമണൽ പ്രദേശങ്ങൾക്കും പൂർണമായി യോജിച്ച വാഹനമല്ല സൈക്കിൾ. നാടൻ കുണ്ടനിടവഴികളിലും സൈക്കിൾ യാത്ര അത്ര രസകരമൊന്നുമല്ല. സ്വയം വ്രണപ്പെടാമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ സഹിക്കാവുന്നതാണെന്ന് മാത്രം. നിരപ്പും ഉറപ്പുമുള്ള വഴികൾ തന്നെയാണ് സൈക്കിളിന് യോജിച്ചത്. ടാർ ചെയ്ത റോഡുകൾ തന്നെ ഏറ്റവും അനുയോജ്യം. കുണ്ടും കുഴിയും കയറ്റങ്ങളും സൈക്കിളിന്റെയും സഞ്ചാരിയുടെയും ആരോഗ്യത്തിന് ഹാനികരം തന്നെ. നിരന്തരമായ സൈക്കിൾ യാത്രകളും ഇതേ ഫലമുണ്ടാക്കും.

അല്ലെങ്കിൽ തന്നെ സൈക്കിൾ എന്തിനുള്ള ബദലാണ്?

കാലുകളുടെ എക്സ്റ്റെൻഷനായാണ് ഏതൊരു വാഹനവും വരുന്നത്. കാലുകൾക്ക് ഒരു ബദൽ. നടത്തത്തിന്റെ ഉപകരണത്താൽ മീഡിയേറ്റ് ചെയ്യപ്പെട്ട മറ്റൊരവതാരം. സൈക്കിൾ പ്രാഥമികമായി ബദൽ ആവുന്നത് നടത്തത്തിനാണ്. സൈക്കിളിൽ നിന്ന് മോട്ടോർസൈക്കിളിലേക്കും നാൽച്ചക്രവാഹനങ്ങളിലേക്കും അങ്ങിനെയങ്ങിനെ വ്യവസായവിപ്ലവം, സാങ്കേതികമുന്നേറ്റം, പുതിയ ഊർജ്ജ-ഇന്ധനരൂപങ്ങളുടെ കണ്ടെത്തൽ തുടങ്ങി നിരവധി സാമൂഹിക-ശാസ്ത്രീയ-രാഷ്ട്രീയ ചലനങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നു. പെട്രോളിയം ഇന്ധനങ്ങൾ, അവ കത്തിക്കുന്നതുമൂലമുള്ള പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ, സാങ്കേതികപുരോഗതി, അമിത ഉപഭോഗം തുടങ്ങി മാനുഷിക പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഭാഗമായുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരമായി നാം അന്വേഷിക്കേണ്ട ബദലുകളുടെ ഗണത്തിൽ പക്ഷേ, സൈക്കിൾ എങ്ങിനെയാണ് പ്രസക്തമാകുന്നത്? ഇന്ധനം ആവശ്യമില്ലാത്ത ഗതാഗതമാർഗ്ഗം എന്ന നിലയിൽ മാത്രം. പക്ഷേ, സൈക്കിൾ മോട്ടോർ സൈക്കിളിനും ബസിനും പകരമാവുന്നില്ല. മീൻകാരൻ ഉപയോഗിക്കുന്ന മോപ്പെഡിന് പകരമായി സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കണം എന്ന് പറയാനാവില്ല. ബദൽ എന്നത് മാറിവരുന്ന ജീവിതസാഹചര്യങ്ങളേയും സാമൂഹികനീതിയെയും അഭിസംബോധന ചെയ്യുന്നതാവണം.

നിരപ്പും ഉറപ്പുമുള്ള റോഡുകളും നാം സൃഷ്ടിച്ചെടുക്കുന്ന പുതിയ പുതിയ ഗൃഹാതുരമേഖലകളും സൈക്കിളിന്റെ ഉപയോഗം മുൻപെന്നത്തേക്കാളേറെ വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. സൈക്കിളിന്റെ കാൽപനിക മൂല്യവും സൈക്കിളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഗൃഹാതുരതകളും *(പാൽക്കാരൻ, തപാൽക്കാരൻ, മീൻകാരൻ, പ്രണയിനിയോടൊത്തുള്ള സൈക്കിൾ ഉന്തൽ, സൈക്കിൾ ബെൽ നൽകുന്ന സൂചനകളും രഹസ്യസന്ദേശങ്ങളും അങ്ങനെയങ്ങനെ നിരവധി കാൽപനിക സ്മരണകൾ വേണമെങ്കിൽ സൗകര്യപൂർവ്വം സൈക്കിളിനോടുചേർത്തുകെട്ടാം.)* വളർത്തുന്നതിലാണ്, ദൗർഭാഗ്യകരമെന്നു പറയട്ടെ, സൈക്കിൾ മഹോത്സവവും സഞ്ചാരം പോലുള്ള സൈക്കിൾ യാത്രകളും ചുറ്റിക്കറങ്ങുന്നത്.

ലോകത്താകമാനം നൂറ് കോടി സൈക്കിളുകൾ ഉണ്ടെന്ന് ഏകദേശ കണക്ക്. സൈക്കിളുകൾ പലതരത്തിലും രൂപത്തിലും അവതരിക്കുന്നുണ്ട്. പുതിയ തലമുറയുടെ അഭിരുചികൾക്കനുസരിച്ചുള്ള ആഡംബര സൈക്കിളുകളുടെ കാലം മൂന്നാംലോകരാജ്യങ്ങളിലും അവതരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഉയർന്ന മധ്യവർഗത്തിന്റെ ഗൃഹാതുര-കാല്പനിക സ്മരണകൾ ഈ ആഡംബര സൈക്കിളുകളുടെ വില്പനയിൽ വളരെ പ്രധാനമായി വരുന്നത് ഈ ഘട്ടത്തിലാണ്. ലോഡ് എടുക്കാവുന്ന, എന്തും താങ്ങുന്ന താഴേക്കു വളഞ്ഞ ബ്രേക്കുള്ള സൈക്കിളുകൾ ഇന്ന് അപൂർവ്വമായിരിക്കുന്നു, പുതിയ കാലത്തിൽ അപ്രസക്തവും. ഭാരവണ്ടികളുടെ ഗണത്തിലേക്ക് ഈ സൈക്കിളുകളെ വീണ്ടും തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരണമെന്ന് പറയാൻ ആർക്കാണ് കഴിയുക? സുസ്ഥിര സഞ്ചാരമാർഗ്ഗമെന്ന രീതിയിൽ സൈക്കിളിനെ അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ ആഞ്ഞുചവിട്ടുന്ന സൈക്കിൾ റിക്ഷക്കാരനെ ഓർമ്മ വരുന്നു, വിയർത്തൊലിക്കുന്ന മീൻവിൽപനക്കാരെയും പാഞ്ഞുവരുന്ന പട്ടിയേക്കാൾ ഒരുമുഴം മുമ്പേ പായാൻ ശ്രമിക്കുന്ന തപാൽക്കാരനേയും.

സൈക്കിളിന് സുസ്ഥിരസഞ്ചാര മാർഗ്ഗമെന്ന പദവി നൽകുമ്പോൾ അത് നിരവധി വസ്തുതകളും സാമൂഹിക യാഥാർത്ഥ്യങ്ങളും വിസ്മരിക്കുന്നുണ്ട്. ഗാന്ധി ചർക്ക ഉപയോഗിച്ച അതേ ന്യായം വെച്ച് നമുക്ക് സൈക്കിളിനെ ന്യായീകരിക്കാനാവില്ല. അത്തരം ആദർശാത്മക ന്യായീകരണത്തിന്റെ പരിസരവുമല്ല ഇപ്പോഴുള്ളത്. പാരിസ്ഥിതികമായ ആകുലതകൾ നിലനിൽക്കുമ്പോൾ തന്നെ സുസ്ഥിരസഞ്ചാരമാർഗ്ഗങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഊന്നൽ സൈക്കിളിൽ വന്നുനിൽക്കുന്നത് മുന്നോട്ടുള്ള ചുവടല്ല എന്ന് പറയേണ്ടിവരുന്നു. ഊർജ്ജക്ഷമതയും കാര്യക്ഷമതയും കൂടിയ വാഹനങ്ങൾക്കായുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ലോകമെമ്പാടും നടന്നുവരുന്ന സമയത്താണ് നാം സൈക്കിളിലേക്ക് മടങ്ങുന്നത് എന്നതാണ് മറ്റൊരു വസ്തുത.

ഇത്രകൂടി: പരിസ്ഥിതി ചൂഷണത്തിനും ദൂഷണത്തിനും എതിരെ അവബോധം ഉണർത്തുമ്പോൾ തന്നെ പരിസ്ഥിതിവാദത്തിന്റെ കാൽപനികമായ ഭൂതാവേശങ്ങളിലേക്ക് ചെന്നുവീഴാതിരിക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ, അവയെ എങ്ങിനെ മറികടക്കാം എന്നതും, ഒട്ടും കാൽപനികമല്ലാത്ത യഥാർത്ഥ ജീവിത പ്രശ്നങ്ങൾ തന്നെയാണ്. അവയ്ക്ക് കാര്യക്ഷമവും മൂർത്തവുമായ ഉത്തരങ്ങളും പോംവഴികളുമാണ് വേണ്ടത്. അവ സാമൂഹിക യാഥാർത്ഥ്യങ്ങളെ ഉൾക്കൊള്ളുന്നവയും നീതിയിൽ അധിഷ്ഠിതവുമായിരിക്കണം. വൈകാരികവും കാൽപനികവുമായ പാരിസ്ഥിതികവുമായ ഉൽക്കണ്ഠകളുടെ കാലം കഴിഞ്ഞു. ●