Malayala Manorama
29 August 2018
Kochi, Flood, Kochi Metro

പ്രളയമേഖലയിൽ വിതരണം ചെയ്യാൻ ആലുവ മെട്രോ സ്റ്റേഷനിലെത്തിച്ച സാധനങ്ങൾ താഴേക്കിറക്കുന്നു.

പ്രളയകാലം തെളിയിച്ചു;
മെട്രോയുടെ കരുത്ത്

■ എന്തുകൊണ്ടു മെട്രോ ട്രെയിൻ എന്നതിന് ഉത്തരമായിരുന്നു പ്രളയകാലത്തെ കെഎംആർഎല്ലിന്റെ പ്രവർത്തനം

മനോരമ ലേഖകൻ

കൊച്ചി ● പ്രളയം വന്നപ്പോൾ കൊച്ചി മെട്രോമുകളിൽ കയറ്റിയതു 16 ട്രെയിനുകളാണ്. റോഡും ട്രെയിൻ സർവീസും നിശ്ചലമായപ്പോൾ നാലുദിവസം മൂന്നു ലക്ഷത്തോളം ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞത് മെട്രോയുടെ മുൻകരുതൽ കൊണ്ടാണ്. നല്ല റോഡ് പോരേ, നാലുവരിപ്പാത പോരേ, മെട്രോ പണിയാൻ ഇത്ര പണം മുടക്കണോ തുടങ്ങിയ ചോദ്യങ്ങൾ അപ്രസക്തമായ ദിവസങ്ങളായിരുന്നു പ്രളയകാലം.

ആലുവയിൽ നിന്ന് എറണാകുളത്തേക്കു മെട്രോയിൽ അഭയാർഥികളെപ്പോലെ ക്യാംപുകളിലേക്കു പോകുന്ന ജനം. തിരിച്ചുള്ള യാത്രയിൽ ആലുവയിലേക്കു ദുരിതാശ്വാസ സാമഗ്രികൾ. പ്രളയകാലത്തു 500 ടൺ ദുരിതാശ്വാസ സാധനങ്ങളാണ് ഈ നാലു ദിവസം മെട്രോയിലൂടെ ആലുവയിലെത്തിച്ചത്. ആലുവ മെട്രോ സ്റ്റേഷൻ ഒരു ക്യാംപ് പോലെ പ്രവർത്തിച്ചു. വെള്ളം മുങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിലേക്കു ദുരിതാശ്വാസ സാമഗ്രികളുടെ വിതരണം ഇവിടെ നിന്നായിരുന്നു.

വെള്ളം ഉയരാൻ തുടങ്ങിയ ഓഗസ്റ്റ് 15നു രാത്രി 9.30നു കൊച്ചി മെട്രോയുടെ ഡിസാസ്റ്റർ മാനേജ്മെന്റ് കമ്മിറ്റി ചേരുമ്പോൾ മുട്ടം യാഡിലെ സബ് സ്റ്റേഷനിലേക്കു വെള്ളം കയറാൻ 41 മില്ലിമീറ്റർ വ്യത്യാസം മാത്രമായിരുന്നു ഉണ്ടായിരുന്നത്. ട്രെയിനുകളിൽ വെള്ളം കയറിയാൽ കോടികളുടെ നഷ്ടമുണ്ടാകും. യാഡിലുണ്ടായിരുന്നതടക്കം 16 ട്രെയിനുകളും ഫിറ്റ്നസ് പരിശോധന നടത്തി ട്രാക്കിലേക്കും ട്രാക്കിലേക്കുള്ള വഴിയിലേക്കും കയറ്റിയിട്ടു. 16നു വൈകിട്ടു നാലിനു സബ് സ്റ്റേഷനിൽ വെള്ളം കയറിയതോടെ സർവീസ് നിറുത്തി. മുട്ടം സബ് സ്റ്റേഷൻ തകരാറിലായാൽ കലൂർ സബ് സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നായിരുന്നു വൈദ്യുതി. അവിടെയും വെള്ളം കയറി.

ഇതിനിടെ കമ്പനിപ്പടിയിലും അമ്പാട്ടുകാവിലും വെള്ളം കയറി റോഡ് ഗതാഗതം നിശ്ചലമായി. എന്തുവില കൊടുത്തും മെട്രോ സർവീസ് ആരംഭിക്കാൻ ശ്രമം തുടങ്ങി.

ചീഫ് സെക്രട്ടറിയും സർവീസ് ആരംഭിക്കാൻ അഭ്യർഥിച്ചു. കെഎംആർഎൽ എൻജിനീയർമാരും സഹകരിച്ചതോടെ കലൂർ സബ് സ്റ്റേഷനിലെ തകരാർ പരിഹരിച്ചു.

മെട്രോയുടെ മുട്ടത്തെ സിഗ്നലിങ് കേന്ദ്രവും സെർവർ റൂമും വെള്ളത്തിലായിരുന്നു. ഭൂരിഭാഗം ജീവനക്കാരും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. 40% ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിച്ചു മെട്രോ ഓടിക്കാൻ തുടങ്ങി. മുട്ടം, പത്തടിപ്പാലം, പാലാരിവട്ടം സ്റ്റേഷനുകളി[illegible] താൽക്കാലിക സിഗ്നലിങ് സംവിധാന[illegible] ഏർപ്പെടുത്തി. ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ വേഗമാ[illegible] യിരുന്നു തുടക്കത്തിൽ. ഓട്ടോമാറ്റിക് ട്രെ[illegible] യിൻ പ്രൊട്ടക്ഷൻ സംവിധാനം ഉണ്ടായി[illegible] രുന്നില്ല.

ട്രെയിൻ ഡ്രൈവർ കൺട്രോളറുമായ[illegible] ഫോണിൽ സംസാരിച്ചുവേണം സിഗ്ന[illegible] ശരിയാക്കാൻ. മണിക്കൂറിൽ പത്തു കിലോ[illegible] മീറ്റർ തുടങ്ങി പിന്നീട് 25 കിലോമീറ്റർ വ[illegible] യായി വേഗം വർധിപ്പിച്ചു. ജോലിക്കെത്ത[illegible] യ ജീവനക്കാരെ എംജി റോഡിൽ മെട്രോ[illegible] ഡോർമിറ്ററിയിൽ താമസിപ്പിച്ചു. എല്ലാ[illegible] രും തുടർച്ചയായി 16 മണിക്കൂർ ജോല[illegible] ചെയ്തു.

പ്രളയകാലത്തു മെട്രോയും കൂടി ഓട[illegible] യില്ലായിരുന്നെങ്കിൽ എന്താകുമായിരുന്ന[illegible] അവസ്ഥ. ദുരിതം ഇതിലും ഇരട്ടിയാവുമാ[illegible] യിരുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പ്.