

**15 -ാം കേരള നിയമസഭ**

**3 -ാം സമ്മേളനം**

**നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 449**

**02-11-2021 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

**സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനം**

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center"> <b>ശ്രീ അൻവർ സാദത്ത് ,</b>  <b>ശ്രീ ടി.സിദ്ദിഖ്,</b>  <b>ശ്രീ എം വിൻസെന്റ് ,</b>  <b>ശ്രീ . ഐ .സി .ബാലകൃഷ്ണൻ</b> </p>	<p align="center"> <b>Shri.V. Abdurahiman</b>  <b>(കായികം, വവഫ്, ഹജ് തീർത്ഥാടന വകുപ്പ് മന്ത്രി)</b> </p>
<p>(എ) സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനം വേഗത്തിലാക്കുന്നതിനും അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും കേരള റെയിൽവെ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;</p>	<p>(എ) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഗതാഗത വികസനത്തിന്റെ സാധ്യതയനുസരിച്ച് റെയിൽവേ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനും അടിസ്ഥാന സൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പൊതുവികസനത്തിന് കുതിപ്പുണ്ടാക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടും കൂടി ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയും കേരള സർക്കാരും 49:51 അനുപാതത്തിൽ ഓഹരി പങ്കാളിത്തത്തോടെ രൂപീകരിച്ച കമ്പനിയാണ് കേരള റെയിൽവെ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്. കേരള റെയിൽവെ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് സംസ്ഥാനത്തിനു ആദായകരമായതും സാധ്യമായതുമായ പദ്ധതികളാണ് ഏറ്റെടുക്കുന്നത്, അതിൽ സർവ്വേകൾ, സാധ്യതാ പഠനങ്ങൾ, വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് (ഡി.പി.ആർ) തയ്യാറാക്കൽ, ആവശ്യമായ അംഗീകാരങ്ങൾ, പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കൽ അനുമതിക്കുവേണ്ടിയുള്ള പ്രോസസിംഗ് അംഗീകാരം ലഭിച്ച പദ്ധതികളുടെ നടപ്പാക്കൽ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നു. ജെ.വി.സി ക്ക് പദ്ധതി അധിഷ്ഠിത പ്രത്യേക ദൗത്യ വിഭാഗം (എസ്.പി.വി) രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ് പദ്ധതി നടത്തിപ്പ് സാധ്യമാക്കുന്നത്. സുസ്ഥിര വികസനം എന്ന ആശയം ലക്ഷ്യമിട്ട് കേരളത്തിന് അനുയോജ്യമായ പദ്ധതികൾ കണ്ടെത്തുന്നതിലേക്കുള്ള നടപടികൾ കേരള റെയിൽവെ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവെ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്ത് താഴെ പറയുന്ന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുകയുമാണ്: 1. സിൽവർലൈൻ (സെമി ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽ) തിരുവനന്തപുരം - കാസർഗോഡ് 2. തലശ്ശേരി - മൈസൂർ റെയിൽവേ</p>

		<p>ലൈൻ 3. നിലമ്പൂർ- നൻജഗുഡ് റെയിൽ ലൈൻ 4. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽ പദ്ധതി സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി യുടെ ഡി.പി.ആർ സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തലശ്ശേരി - മൈസൂർ പദ്ധതിയും നിലമ്പൂർ - നഞ്ചൻകോട് റെയിൽ പദ്ധതിയും ഇപ്പോൾ ഡി.പി.ആർ പഠന ഘട്ടത്തിലാണുള്ളത്. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് പുതുക്കി സമർപ്പിക്കുവാൻ റെയിൽവേ കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ നെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആയതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനം വേഗത്തിലാക്കുന്നതിനും അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നു.</p>
(ബി)	<p>പാലക്കാട് മെറ്റു ഷെഡ് വികസനം, ഗുരുവായൂർ യാർഡ് വികസനം, എറണാകുളം മാർഷലിംഗ് യാർഡിലെ നിർദ്ദിഷ്ട കോച്ചിംഗ് ടെർമിനൽ, കൊച്ചിൻ ഹാർബർ, എറണാകുളം ഓൾഡ് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ, കൊല്ലം മെറ്റു ഷെഡ് വികസനം, കൊച്ചുവേളി ടെർമിനൽ വികസനം, നേമം പുതിയ ടെർമിനൽ തുടങ്ങി ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലിംഗ്, ശബരി പാത, ഗുരുവായൂർ- തിരുനാവായ പാത എന്നീ പദ്ധതികളുടെ പുരോഗതി വിശദമാക്കാമോ?</p>	<p>(ബി) പാലക്കാട് മെറ്റു ഷെഡ് വികസനം മൂന്ന് ഘട്ടങ്ങളിലായിട്ടാണ് നടത്തുന്നത്. ഒന്നും രണ്ടും ഘട്ടങ്ങൾ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചറൽ ഫോർ ഇൻസ്പെക്ഷൻ ക്രമീകരണം, 12 റേക്ക് കപ്പാസിറ്റിക്കായുള്ള മേജർ റിപ്പയേഴ്സ് &amp; മെയിന്റനൻസ് പ്രവർത്തികളാണ് മൂന്നാം ഘട്ടത്തിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഗുരുവായൂർ - തിരുനാവായ റെയിൽവേ ലൈൻ പദ്ധതി റെയിൽവേ ബോർഡ് മരവിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആയതിനാൽ ഗുരുവായൂർ യാർഡ് വികസനം റെയിൽവേ ബോർഡ് നീട്ടിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. കേരള ഹൈക്കോടതിക്ക് സമീപമുള്ള എറണാകുളം പഴയ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ പുനഃവികസനം എന്ന പദ്ധതി ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടേയും കേരള സർക്കാരിന്റേയും സംയുക്ത സംഭരണ കമ്പനിയായ കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് ഏറ്റെടുത്തു നടത്തുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇതു സംബന്ധിച്ച് വിശദ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് റെയിൽവേക്ക് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ മംഗളവനം പക്ഷി സങ്കേതത്തോട് ചേർന്നു വരുന്ന ഭൂമിയിൽ വനേതര പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താതിരിക്കാൻ ബഹു.ദേശീയ ഹരിത ട്രൈബ്യൂണൽ ദക്ഷിണ റെയിൽവേക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയതിനാൽ (OA 587/2018 NGT (SZ, Chennai) പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി തുടർന്ന് ഏറ്റെടുക്കുവാൻ സാധിച്ചില്ല. അതേ സമയം, എറണാകുളം നോർത്ത്, എറണാകുളം സൗത്ത് സ്റ്റേഷനുകളുടെ നവീകരണ പ്രവൃത്തി റെയിൽ ലാൻഡ് ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി (ആർ.എൽ.ഡി.എ) യെ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം കെ-</p>

റെയിൽ, എറണാകുളം മാർഷലിംഗ് യാർഡ് പുനഃവികസനം (കോച്ചിംഗ് ടെർമിനൽ) എന്ന പദ്ധതി ഏറ്റെടുക്കുകയും പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ സാധ്യതാ പഠനം നടത്തുകയും ചെയ്തു. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് വൈറ്റില മൊബിലിറ്റി ഹബ്ബിലേക്ക് ഒരു പുതിയ കണക്ടിവിറ്റി കൊടുക്കുന്നതിനു സാധ്യതയുണ്ടെന്നു കണ്ടെത്തുകയുണ്ടായി. ഇത് നടപ്പിലാക്കിയാൽ മൾട്ടിമോഡൽ ഇന്റഗ്രേഷനു സാധ്യതയേറുകയും ലോകോത്തര നിലവാരത്തിൽ പി.പി.പി മോഡൽ വഴി സ്റ്റേഷൻ രൂപീകരിക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നതുമാണ്. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് ഇപ്പോൾ റെയിൽവേയുടെ പരിഗണനയിലാണ്. 1980 ൽ സ്ഥാപിച്ച കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനസ് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ 1935 ലാണ് ബ്രോഡ്ഗേജായി മാറ്റിയത്. എറണാകുളം - ഷൊർണ്ണൂർ സെക്ഷന്റെ വൈദ്യുതീകരണം പൂർത്തിയായത് 2000 ലും കൊല്ലം - കായംകുളം ജംഗ്ഷൻ വൈദ്യുതീകരണം പൂർത്തിയാക്കിയത് 2003 ലുമാണ്. എന്നാൽ സതേൺ നേവൽ കമാന്റ് അനുമതി നൽകാത്തതിനാൽ എറണാകുളം ജംഗ്ഷൻ മുതൽ കൊച്ചിൻ ഹാർബർ ടെർമിനൽ വരെയുള്ള റെയിൽപാത വൈദ്യുതീകരണം നടത്താൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. 29.07.2004 ൽ HRI പാലത്തിൽ ഡ്രൈഡ്ജർ ഇടിച്ചതിനെ തുടർന്ന് എറണാകുളം കൊച്ചി ഹാർബർ ടെർമിനൽ സ്റ്റേഷനിലേക്കുള്ള ഗതാഗതം തടസ്സപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. ആയത് 20.03.2015 ൽ പുനസ്ഥാപിച്ചുവെങ്കിലും ഈ പാതയിൽ വൈദ്യുതീകരണം നടക്കാത്തതിനാൽ ഇതുവഴിയുള്ള ഗതാഗതത്തിന് നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. 26.09.2018 മുതൽ ശനി, ഞായർ ദിനങ്ങളിലൊഴികെ DEMU സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചുവെങ്കിലും ലാഭകരമല്ലാത്തതിനാൽ 07.10.2018 മുതൽ ഈ സർവ്വീസ് നിർത്തലാക്കി. ഈ പാതയുടെ പൈതൃകം കണക്കിലെടുത്ത് ടൂറിസ്റ്റ് ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് നടത്താൻ ശ്രമിച്ചെങ്കിലും ആയതിന് വേണ്ടത്ര പിന്തുണ ലഭിച്ചില്ല. റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഭാരമേറിയ വസ്തുക്കൾ കൊണ്ട് പോകുന്നതിനും ചങ്ങനാശ്ശേരി റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിലേയ്ക്ക് ഇടയ്ക്കിടെ ഭക്ഷ്യ വസ്തുക്കൾ കൊണ്ടു പോകുന്നതിനാലാണ് നിലവിൽ ഈ സ്റ്റേഷൻ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. കൊല്ലം മെമു ഷെഡിനു നിലവിൽ 8 rakes of 8 car കപ്പാസിറ്റിയുണ്ട്. ആയത് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായുള്ള ശുപാർശ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ, സതേൺ റെയിൽവേ ജനറൽ മാനേജരുടെ

അംഗീകാരത്തോടെ റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അന്തിമാനുമതിക്കായി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. നേമം, കൊച്ചുവേളി ടെർമിനലുകളുടെ വികസനം സംബന്ധിച്ച് പുരോഗതി വിലയിരുത്തുന്നുണ്ട്. നേമം ടെർമിനലിന്റെ കാര്യത്തിൽ 10% ജോലികൾ ഇതിനകം പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ സംബന്ധിച്ച നടപടികൾ നടന്നു വരുന്നു. നേമം കൊച്ചുവേളി വിപുലീകരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ റെയിൽവേ ജനറൽ മാനേജരുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. ഇതിന് അധിക തുക അനുവദിക്കണമെന്നും പ്രസ്തുത യോഗത്തിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവേ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിൽ ഇനി അവശേഷിക്കുന്നത് തിരുവനന്തപുരം കന്യാകുമാരി പാതയിലെ മൂന്ന് സ്ട്രെച്ചും എറണാകുളം തുറവൂർ പാതയിലെ രണ്ട് സ്ട്രെച്ചുമാണ്. ഇതിന് റെയിൽവേ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്ന നടപടികൾ ദ്രുതഗതിയിൽ പുരോഗമിക്കുകയാണ്. 2024 ഓടു കൂടി പാതയിരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തിയാക്കാനാണ് റെയിൽവേ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലിന്റെ കാര്യത്തിൽ റെയിൽവേയ്ക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രോജക്ട് നൽകിയിരുന്നതാണ്. എന്നാൽ മൂന്നോ, നാലോ, ലൈനുകൾ ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രമേ ഈ സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയൂ എന്നും കേരളത്തിലെ പാതകൾ വളവുകളും ചെരിവും കൂടുതലാണെന്നും സ്റ്റേഷനുകളുടെ കപ്പാസിറ്റി വർദ്ധിപ്പിച്ചു മാത്രമേ ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നൽ സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് മാറാൻ കഴിയൂ എന്നാണ് റെയിൽവേ സ്വീകരിച്ച സമീപനം. സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവേ സിസ്റ്റത്തിലേക്ക് മാറാനുള്ള നിർദ്ദേശമാണ് റെയിൽവേ മുന്നോട്ട് വച്ചത്.

അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 50 ശതമാനം കേരള സർക്കാർ വഹിക്കുന്നതാണെന്ന് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിരുന്നു. പ്രസ്തുത തീരുമാനം സംസ്ഥാന റെയിൽ വകുപ്പു മന്ത്രി കേന്ദ്ര റെയിൽ മന്ത്രാലയം മുമ്പാകെ അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. പദ്ധതി തുടർന്ന് പുനരുജ്ജീവിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി ക്രമങ്ങൾ എത്രയും പെട്ടെന്ന് തുടങ്ങണമെന്നും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തോട് ആവശ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അങ്കമാലി - ശബരി പദ്ധതിയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു.

