

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

പതിനാറാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിട്ട
ചോദ്യം നമ്പർ : *48

09-02-2016-ൽ ചോദ്യം ചെയ്തത്

ഹൈസ്‌പീഡ് റെയിൽപാത നിർമ്മാണം

ചോദ്യം

ഉത്തരം

ശ്രീ. പി.ഉബൈദുള്ള
ശ്രീ. കെ.മുഹമ്മദുണ്ണി ഹാജി
ശ്രീ. എൻ.എ.നെല്ലിക്കുന്ന്
ശ്രീ. സി.മമ്മൂട്ടി

ശ്രീ.പി.കെ.കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി
(വ്യവസായവും വിവരസാങ്കേതികവും
വകുപ്പു മന്ത്രി)

(എ) തെക്ക് വടക്ക് ഹൈസ്‌പീഡ് റെയിൽ പാത നിർമ്മാണം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ബോധ്യമായിട്ടുണ്ടോ ;

(എ) ഉണ്ട്.

(ബി) എന്തൊക്കെ അടിസ്ഥാന കാരണങ്ങളാണ് അതിന് അനുകൂലമായി പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ;

(ബി) കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളിൽ ജനങ്ങൾ കൂടുതലായി ആശ്രയിക്കുന്നത് റോഡ്, റെയിൽ ഗതാഗതത്തെയാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള രണ്ട്വരി റെയിൽപ്പാത 100 ശതമാനത്തിലധികം ഉപയോഗിച്ചു വരികയുമാണ്. എന്നാൽ ഈ പാതയിലുള്ള ധാരാളം വളവുകളും തിരിവുകളും കാരണം 100 കി.മീറ്ററിലധികം വേഗത അനുവദനീയമല്ല. രണ്ടുവരിപ്പാതയിലുള്ള റോഡുകളിൽ 10 മുതൽ 12 ശതമാനം വരെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ വാർഷിക വർദ്ധനവ് കാരണം തിരക്ക് കൂടുന്നതിനാൽ യാത്രയ്ക്ക് കൂടുതൽ സമയവും വേണ്ടിവരുന്നു. കൂടാതെ

മഴക്കാലത്ത് റോഡിന്റെ പ്രതലം മോശമാകുന്നതിനാൽ യാത്ര കൂടുതൽ ദുഃസ്സഹമായിത്തീരുന്നു. ഉടമസ്ഥർ സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതിന് വിമുഖത കാണിക്കുന്നതിനാൽ നാഷണൽ ഹൈവെയുടെ വീതികൂട്ടൽ നടപടി എവിടെയുമെത്തിയിട്ടുണ്ടില്ല. ജലഗതാഗതം വളരെ ചെലവ് കുറഞ്ഞതാണെങ്കിലും യാത്രയ്ക്ക് കൂടുതൽ സമയം വേണ്ടതിനാലും നഗരങ്ങൾ തമ്മിൽ ബന്ധപ്പെടാനുള്ള സംവിധാനം ഇപ്പോൾ ഇല്ലാത്തതിനാലും അഭികാമ്യവുമല്ല. വിമാനയാത്ര വളരെ ചെലവ് കൂടിയതാണ്. കൂടാതെ എയർപോർട്ടിൽ നേരത്തേ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടതിനാലും, സുരക്ഷാപരിശോധനയ്ക്കും ബോർഡിംഗിനും സമയമെടുക്കുന്നതുകൊണ്ടും നഗരകേന്ദ്രം എയർപോർട്ടിൽ നിന്നും താരതമ്യേന അകലെ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നതിനാലും ഒരു നഗരത്തിൽ നിന്നും മറ്റൊരു നഗരത്തിലേക്ക് എത്തുന്നതിന് വിമാനയാത്രയ്ക്കും കൂടുതൽ സമയം വേണ്ടിവരുന്നു. ഇതുകാരണം കേരളത്തിൽ കുറച്ചു യാത്രക്കാർ മാത്രമേ ഒരു നഗരത്തിൽ നിന്ന് മറ്റൊരു നഗരത്തിലേക്ക് വിമാന യാത്ര ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. ആയതിനാൽ ഭൂമിയുടെ ആവശ്യകത പരിമിതമായതും, പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദപരവും താരതമ്യേന അപകടവും മലിനീകരണവും കുറഞ്ഞതുമായ അതിവേഗ റെയിലാണ് ഇതിനുള്ള പരിഹാരം.

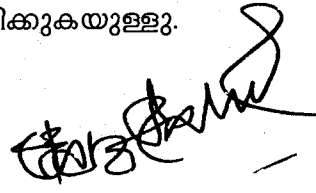
(സി) ഈ പദ്ധതിക്ക് വരുന്ന മുതൽ മുടക്കിനെക്കുറിച്ചും സ്ഥല ലഭ്യതയെ കുറിച്ചും പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; ഫലം ആശാവഹമാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ടോ ; വിശദമാക്കുമോ ?

(സി) പദ്ധതിയുടെ സാധ്യതാ പഠനം നടത്തിയ ഡി.എം.ആർ.സി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതു പ്രകാരം പദ്ധതി ആശാവഹമാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്.

നിർദ്ദിഷ്ട അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത നിലവിലുള്ള റെയിൽ/നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ നിന്നും മാറി അധികം ജനവാസമില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിലൂടെയാണ് കടന്ന് പോകുന്നത്. ജനവാസം കൂടിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ ഭൂഗർഭത്തിലൂടെ ആയിരിക്കുമെന്നതിനാൽ അതിനായി സ്ഥലമുടുക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത കൂടുതൽ ഭാഗവും പില്ലറുകളിൽ സ്ഥാപിക്കുന്ന ഗർഡറുകളിലൂടെയാണ് കടന്ന് പോകുന്നത്. ആകെ ദൈർഘ്യത്തിന്റെ 10 മുതൽ 12%വരെ മാത്രമേ ഉപരിതലത്തിലൂടെ കടന്ന് പോവുകയുള്ളൂ. സ്റ്റേഷന്റെ സ്ഥലമൊഴിച്ച് മറ്റിടങ്ങളിൽ 20 മീറ്റർ വീതിയിൽ മാത്രമേ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുള്ളൂ. അതിവേഗ റെയിലിന് എട്ടുവരിപ്പാതയിലൂടെ പോകുന്ന മോട്ടോർവാഹനങ്ങളുടെ capacity ഉണ്ടായിരിക്കും. എന്നാൽ 8 വരിപ്പാതയ്ക്ക് ഉദ്ദേശം 60 മുതൽ 80 മീറ്റർ വരെ വീതിയുള്ള സ്ഥലമാവശ്യമാണ്. ആയതിനാൽ റോഡുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതമൂലം ബാധിക്കുന്ന ജനങ്ങളുടെ എണ്ണം 1/10 മാത്രമായിരിക്കും.

തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കണ്ണൂർ വരെ അതിവേഗ റെയിലിന്റെ യാത്രാ സമയം 2 മണിക്കൂറായി കുറയുകയും റോഡിൽ ഇപ്പോൾ സംഭവിക്കുന്ന അപകടങ്ങൾ 50% തോളം കുറയുന്നതുമാണ്.

തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതയ്ക്ക് ഉദ്ദേശം 65000 കോടി രൂപാ ചെലവ് വരുന്നതാണ്. അതിവേഗ റെയിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള ചെലവ് ഭീമമാണെങ്കിലും അതിന്റെ മെയിന്റനൻസിനാവശ്യമായ ചെലവ് നിലവിലുള്ള റെയിൽവേയ്ക്ക് തുല്യമായിരിക്കുന്നതാണ്. ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ചെലവിന്റെ 85% തോളം ഇപ്പാൻ സർക്കാരിൽ നിന്നും സ്റ്റേറ്റ് ലോൺ ആയി ലഭിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. ഇതിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്കായി 600 ഹെക്ടർ സ്ഥലം വേണ്ടിവരുന്നതാണ്. (സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടെ 450 ഹെക്ടറും സർക്കാരിന്റെ 150 ഹെക്ടറും). നിർദ്ദിഷ്ട അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത നിർമ്മാണത്തിൽ നിലവിലുള്ള 4000-ൽ താഴെ കെട്ടിടങ്ങളേയും 40,000 ൽ താഴെ വ്യക്തങ്ങളേയുമേ ബാധിക്കുകയുള്ളൂ.



സെക്ഷൻ ഓഫീസർ