

റെയിൽവേയുടെ വിവേചനപരമായ നിലപാട്

ചോദ്യം

മറുപടി

ശ്രീ.ജോർജ്ജ് എം. തോമസ്

ശ്രീ. ജി.സുധാകരൻ

„ ജെയിംസ് മാത്യു

(പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പ് മന്ത്രി)

„ പി.വി. അൻവർ

„ മുരളി പെരുനെല്ലി

(എ) ആവശ്യത്തിന് ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കാതിരിക്കുകയും നിലവിലുള്ളവ സമയക്ലിപ്ത പാലിക്കാതെയും വൃത്തിഹീനവും പഴയതുമായ കോച്ചുകൾ ഉപയോഗിക്കുക വഴിയും സംസ്ഥാനത്തെ ട്രെയിൻ യാത്ര ദുഷ്കരമാക്കുന്ന റെയിൽവേയുടെ നിലപാട് തിരുത്തിക്കാൻ നടത്തിവരുന്ന ഇടപെടലുകൾ എന്തെല്ലാമാണ്;

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനത്തിനായി കേരള സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിരന്തരം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിവരികയാണ്. ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രി പ്രധാന മന്ത്രിക്കും റെയിൽവേ മന്ത്രിക്കും, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റെയിൽവേ വകുപ്പു മന്ത്രി കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പു മന്ത്രിക്കും, ഇത് സംബന്ധിച്ച് നിരവധി കത്തുകൾ അയച്ചിട്ടുണ്ട്. എം.പിമാരുടെ തലത്തിലും ഉദ്യോഗസ്ഥ തലത്തിലും നിരന്തരം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി വരുന്നു. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ദീർഘകാലമായി കേരളത്തോട് കാട്ടുന്ന അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനായി നിയമസഭ പ്രമേയം പാസ്സാക്കുകയും പ്രസ്തുത പ്രമേയം റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന് അയച്ചുകൊടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിന് മുന്നോടിയായി വർഷാവർഷങ്ങളിൽ കേരളത്തിലെ ആവശ്യങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് മെമ്മോറാണ്ടം സമർപ്പിക്കാറുണ്ട്. റെയിൽപാതകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും കാലപ്പഴക്കം വന്ന റെയിൽ പാളങ്ങൾ പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിനും റെയിലുകളുടെ തേയ്മാനവും വിള്ളലുകളും പരിഹരിക്കുന്നതിനും പഴക്കം ചെന്നതും ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലാത്തതും ആയ കോച്ചുകൾ മാറ്റി, ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ കോച്ചുകൾ ഉള്ള ട്രെയിൻ ഓടിക്കുന്നതിനും സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുമുള്ള ടെക്നിക്കൽ വിഭാഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള റെയിൽവേയിലെ നിർണ്ണായക തസ്തികകളിൽ നിലവിലുള്ള മുവായിരത്തോളം ഒഴിവുകളിൽ അടിയന്തിരമായി നിയമനം നടത്തുന്നതിനും റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ, പ്രത്യേകിച്ചും വനിതയാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. വിവിധ ട്രെയിനുകളിൽ ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യയിലധിഷ്ഠിതമായ എൽ.എച്ച് ബി (LHB) കോച്ചുകൾ ഘടിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തിലൂടെ ഓടുന്ന മുഴുവൻ ട്രെയിനുകളിലും ബയോ ടോയ്-ലറുകൾ ഉള്ള

കോച്ചുകൾ ഉപയോഗിച്ച് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

രാജ്യത്ത് ആകെയുള്ള 68 ഡിവിഷനുകളിൽ ട്രെയിൻ സമയക്രമം പാലിക്കുന്നതിൽ ദക്ഷിണരെയിൽവേയ്ക്ക് കീഴിലുള്ള പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ 32-ാം സ്ഥാനത്തും തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ 63-ാം സ്ഥാനത്തുമാണ്. മിക്ക ട്രെയിനുകളും മണിക്കൂറിൽ ശരാശരി 30 കിലോമീറ്ററിലും താഴെ വേഗത്തിലാണ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. ഇത് ദേശീയ ശരാശരിയേക്കാൾ വളരെ താഴെയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ സമയക്രമം പാലിക്കാത്തതുമൂലം സംസ്ഥാന, കേന്ദ്ര സർക്കാർ, പൊതുമേഖല, സ്വകാര്യ മേഖല സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ജോലിചെയ്യുന്ന ജീവനക്കാർക്കും സാധാരണ ജനങ്ങൾക്കും വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ നേരിടുന്നു.

യഥാസമയം ട്രെയിനുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിന് പകരം നിലവിൽ ട്രെയിനുകൾ എത്തിച്ചേരാൻ അധികമായി എടുക്കുന്ന സമയത്തെ (Buffer Time) പ്രസ്തുത ട്രെയിനുകൾ എത്തിച്ചേരേണ്ടുന്ന സമയമായി പുനഃക്രമീകരിക്കുക എന്ന കുറുക്കവഴിയാണ് അറ്റകുറ്റപ്പണിയുടെയും പാതയിരട്ടിപ്പിക്കലിന്റെയും പേരുപറഞ്ഞ് റെയിൽവേ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇതിനെതിരായി എം.പിമാരുടെ തലത്തിലും ഉദ്യോഗസ്ഥ തലത്തിലും നിരന്തരം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയിരുന്നു. കൂടാതെ ഇത്തരത്തിൽ അശാന്തതയും തെറ്റിദ്ധാരണാജനകവുമായ സമയക്രമ നിർണ്ണയം പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിയും, റെയിൽവെയുടെ ചുമതലയുള്ള മന്ത്രിയും കേന്ദ്ര റെയിൽവെ മന്ത്രിക്ക് കത്തുകൾ അയച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) രാജ്യത്താകെ പതിനെട്ട് (ബി) അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അപര്യാപ്തത മൂലവും റെയിൽവേ സോണുകൾ ആവശ്യമായ നിക്ഷേപങ്ങൾ ലഭ്യമാകാത്തതു മൂലവും ആരംഭിച്ചിട്ടും പെനിൻസുലാർ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് വിഘാതം സോൺ എന്ന സ്പഷ്ടീകുന്നു. ചെന്നൈ ആസ്ഥാനമായി മാത്രം സോണൽ ഓഫീസ് ഉള്ളതിനാൽ കേരളത്തിന്റെ പ്രധാന റെയിൽവേ പദ്ധതികൾ ദീർഘകാലമായി നീണ്ടു പോകുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ യഥാകാലം പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി സതേൺ റെയിൽവേയുടെ തിരുവനന്തപുരം - പാലക്കാട് ഡിവിഷനുകളെ ചേർത്ത് എറണാകുളം ആസ്ഥാനമായി ഒരു പെനിൻസുലാർ സോൺ രൂപീകരിക്കുന്ന വിഷയം റെയിൽവേയുടെ ചുമതലയുള്ള മന്ത്രി നിരവധി തവണ ബഹു. പ്രധാനമന്ത്രിയുടെയും റെയിൽവേ മന്ത്രിയുടെയും മുമ്പാകെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. പെനിൻസുലാർ സോണിൽ കന്യാകുമാരി മുതൽ മംഗലാപുരം വരെയുള്ള റെയിൽവേയുടെ ഭാഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്താവുന്നതാണെന്നും ഈ സോണിന്റെ ആസ്ഥാനത്തിനായി എറണാകുളത്തെ ഹൈക്കോർട്ടിന് സമീപമുള്ള റെയിൽവേ വക 42 ഏക്കർ ഭൂമി വിനിയോഗിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഒരു പ്രത്യേക

പതിനെട്ട് (ബി) അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അപര്യാപ്തത മൂലവും ആവശ്യമായ നിക്ഷേപങ്ങൾ ലഭ്യമാകാത്തതു മൂലവും കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് വിഘാതം സ്പഷ്ടീകുന്നു. ചെന്നൈ ആസ്ഥാനമായി മാത്രം സോണൽ ഓഫീസ് ഉള്ളതിനാൽ കേരളത്തിന്റെ പ്രധാന റെയിൽവേ പദ്ധതികൾ ദീർഘകാലമായി നീണ്ടു പോകുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ യഥാകാലം പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി സതേൺ റെയിൽവേയുടെ തിരുവനന്തപുരം - പാലക്കാട് ഡിവിഷനുകളെ ചേർത്ത് എറണാകുളം ആസ്ഥാനമായി ഒരു പെനിൻസുലാർ സോൺ രൂപീകരിക്കുന്ന വിഷയം റെയിൽവേയുടെ ചുമതലയുള്ള മന്ത്രി നിരവധി തവണ ബഹു. പ്രധാനമന്ത്രിയുടെയും റെയിൽവേ മന്ത്രിയുടെയും മുമ്പാകെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. പെനിൻസുലാർ സോണിൽ കന്യാകുമാരി മുതൽ മംഗലാപുരം വരെയുള്ള റെയിൽവേയുടെ ഭാഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്താവുന്നതാണെന്നും ഈ സോണിന്റെ ആസ്ഥാനത്തിനായി എറണാകുളത്തെ ഹൈക്കോർട്ടിന് സമീപമുള്ള റെയിൽവേ വക 42 ഏക്കർ ഭൂമി വിനിയോഗിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഒരു പ്രത്യേക

സോൺ രൂപവൽക്കരിക്കാനുള്ള സ്ഥിതി വിശേഷം ഇപ്പോൾ ഇല്ല എന്ന നിലപാടാണ് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നും ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്.

(സി) കേരള സർക്കാർ-റെയിൽവേ സംയുക്ത സംരംഭമായ കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ തിരുവനന്തപുരം-കാസർകോട് സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽപാതയുടെ സാധ്യതാപഠനം പൂർത്തിയാക്കിയോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം അറിയിക്കാമോ? ആവശ്യപ്പെടുമോ;

(സി) സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നിലവിലുള്ള റെയിൽ പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി ഇരട്ടപ്പാത നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള 532 കി.മീ ദൂരത്തിൽ സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിനുകൾക്കായി നിലവിലുള്ള ഇരട്ട പാതയ്ക്കുപുറമേ മൂന്നും നാലും പാത എന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മുൻഗണനാ പട്ടികയിലുള്ള പദ്ധതിയാണ്. പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ തയ്യാറാക്കുകയും 2017 ഡിസംബർ അവസാനത്തോടുകൂടി റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ ചെലവും, സങ്കീർണ്ണതയും കണക്കിലെടുത്ത് വിശദമായ ഒരു പഠനം നടത്തി വീണ്ടും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനു സമർപ്പിക്കുവാൻ റെയിൽവേ ബോർഡ് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിശദമായ പഠനം നടത്തുന്നതിലേക്കായി "സിന്ധു" എന്ന സ്ഥാപനത്തെ ജനറൽ കൺസൾട്ടന്റായി തിരഞ്ഞെടുക്കുകയും സാധ്യതാ പഠന റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

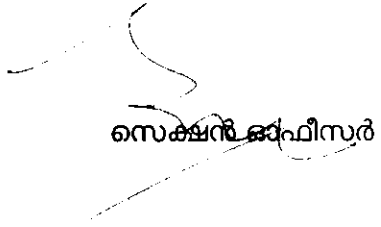
56,442 കോടി രൂപ മതിപ്പു ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിക്ക് റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ 5 വർഷത്തിനകം നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. പൂർത്തിയാക്കുമ്പോൾ 66,405 കോടി രൂപയുടെ ചിലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

പദ്ധതിയുടെ ധന ശേഖരണ രൂപം ചുവടെ വിവരിക്കുന്നു

Parties	% contribution	Amount
<u>Equity</u>		
• GoK	12%	7,720 Cr
• Land EIA & R&R (GoK)	13%	8,656 Cr
• GoI	12%	7,720 Cr
<u>Subordinated Debt</u>		
• GoK	5%	3,564 Cr
• GoI	5%	3,564 Cr

<u>Debt</u>		
• JICA or other agency	52%	34,454 Cr
• IDC	1%	727 Cr
Total	100%	66,405 Cr

ഇതു പ്രകാരം കേരള സർക്കാരിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു നൽകുന്നതിനുള്ള 8650/- കോടി രൂപയടക്കം 19,940/- കോടി രൂപ ചെലവ് വരുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇത് പ്രതീക്ഷിത ചെലവിന്റെ 30% ആണ്. കേരളം വിപുലമായ റെയിൽവേ വികസനം ആഗ്രഹിക്കുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലെ അടിസ്ഥാന റെയിൽ വികസന മേഖലയിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിനോട് അവഗണനയാണ് ഉള്ളത്. സെമീ ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ കോറിഡോർ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പ് ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് തുടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.


 സെക്ഷൻ ഓഫീസർ