

**പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ  
രണ്ടാം സമ്മേളനം**

നക്ഷത്ര ചിഹ്നഭിടാതത  
ചോദ്യം നമ്പർ : 76

26-09-2016-ൽ മറുപടിക്ക്

**തിരുവനന്തപുരം - കണ്ണൂർ അതിവേഗ റെയിൽ ഇടനാഴി പദ്ധതി**

ചോദ്യം

മറുപടി

ശ്രീ. എ.എൻ.ഷംസീർ  
ശ്രീ. സി.കെ.ഹരീന്ദ്രൻ  
ശ്രീ. എ.പ്രദീപ്കുമാർ  
ശ്രീ. വി.അബ്ദുറഹിമാൻ

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ  
(മുഖ്യമന്ത്രി)

(എ) തിരുവനന്തപുരം-കണ്ണൂർ അതിവേഗ റെയിൽ ഇടനാഴി പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് പഠനം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടോ ;

(എ) ഇല്ല.

(ബി) പദ്ധതിയുടെ വിശദമായ കരടു രേഖ ലഭ്യമാകുമോ ; പ്രധാന നിർദ്ദേശങ്ങളും സാധ്യതകളുമെന്തൊക്കെയാണ് ; പദ്ധതിയുടെ ചെലവ് എത്രയാകുമെന്നാണ് നിഗമനം ;

(ബി) തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതയുടെ 430 കി.മീറ്റർ ദൂരത്തിൽ 180 കി.മീ തൂണിന് മുകളിലും, 105 കി.മീ ഭൂമിക്കടിയിൽ കൂടിയും ബാക്കിദൂരം ഭൂമിക്ക് മുകളിൽ കൂടിയും ആയിരിക്കും പൂർത്തിയാക്കുക. റെയിൽപ്പാത ഉണ്ടാക്കാൻ വേണ്ടി 20 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്താൽ മതിയാകും. നിർദ്ദിഷ്ട റെയിൽപ്പാത കടന്നുപോകുന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ ഭൂരിഭാഗവും ജനവാസം കുറഞ്ഞതും ചതുപ്പു പ്രദേശങ്ങളുമാണ്. ജനങ്ങൾക്കോ ആവാസ വ്യവസ്ഥക്കോ, കെട്ടിടങ്ങൾക്കോ വലിയ നഷ്ടങ്ങളോ ക്ഷതമോ വരുത്താതെയുള്ള പദ്ധതികാണ് രൂപം നൽകിയിട്ടുള്ളത്. മണിക്കൂറിൽ 300 മുതൽ 350 കിലോ മീറ്റർ വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കാവുന്ന അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതയാണ് നിർമ്മിക്കാൻ ആലോചിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള അതിവേഗ പാതയ്ക്ക് 9 സ്റ്റേഷനുകൾ ഉണ്ടായിരിക്കും. തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, ചെങ്ങന്നൂർ, കോട്ടയം, കൊച്ചി, തൃശ്ശൂർ, വളാഞ്ചേരി, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ എന്നിവയാണ് നിർദ്ദിഷ്ട സ്റ്റേഷനുകൾ. തിരുവനന്തപുരം കൊച്ചുവേളിക്കു സമീപമായിരിക്കും പ്രധാന ഡിപ്പോയും സ്റ്റേഷനും നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഓരോ ട്രെയിനിലും 8 കോച്ചുവീതം

ഉണ്ടാകും. 817 പേർക്ക് സഞ്ചരിക്കാനാവും. അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതയ്ക്ക് ഉദ്ദേശം 90,663 കോടി രൂപ (എല്ലാ നികുതിയും ഉൾപ്പെടെ) ചെലവ് വരുന്നതാണെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഈ പദ്ധതിക്കായി ഏകദേശം 1160.77 ഹെക്ടർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരും. അതിനുമുമ്പായി സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിച്ചുള്ള നിർമ്മാണ പ്രക്രിയകളാണ് ഈ പദ്ധതിക്കായി നടപ്പാക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്.

(സി) റെയിൽ - റോഡ് ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾക്ക് പകരമെന്ന നിലയിലാണോ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത് ; വിമാന നിരക്കിന്റെ ഇരട്ടിയിലധികം യാത്രാ നിരക്ക് ഉണ്ടാകാനിടയുള്ള പദ്ധതി നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന് അനുയോജ്യമാണോ എന്ന കാര്യം പരിശോധിക്കുമോ ;

(സി) കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ മുഖ്യമായും റോഡ്, റെയിൽ, ജലം എന്നിവയാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള രണ്ട് വരിപ്പാത റെയിൽ 100% ഉപയോഗിച്ച് വരികയുമാണ്. എന്നാൽ ഈ പാതയിലുള്ള ധാരാളം വളവുകളും തിരിവുകളും കാരണം 100 കി.മീറ്ററിലധികം വേഗത അനുവദനീയമല്ല. റോഡുകളിൽ, 10 മുതൽ 12 ശതമാനം വരെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ വാർഷിക വർദ്ധനവ് കാരണം തിരക്ക് കൂടുന്നതിനാൽ യാത്രയ്ക്ക് കൂടുതൽ സമയവും വേണ്ടിവരുന്നു. കൂടാതെ മഴക്കാലത്ത് റോഡിന്റെ പ്രതലം മോശമാകുന്നതിനാൽ യാത്ര കൂടുതൽ ദുഃസ്സഹമായിത്തീരും. ജലഗതാഗതം വളരെ ചെലവ് കുറഞ്ഞതാണെങ്കിലും, യാത്രയ്ക്ക് കൂടുതൽ സമയം വേണ്ടതിനാലും നഗരങ്ങൾ തമ്മിൽ ബന്ധപ്പെടാനുള്ള സംവിധാനം ഇപ്പോൾ ഇല്ലാത്തതിനാലും അഭികാമ്യമല്ല. വിമാനയാത്ര വളരെ ചെലവ് കൂടിയതാണ്. കൂടാതെ എയർപോർട്ടിൽ നേരത്തെ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടതിനാലും, സുരക്ഷാ പരിശോധനയ്ക്കും ബോർഡിംഗിനും സമയമെടുക്കുന്നത് കൊണ്ടും നഗരകേന്ദ്രം എയർപോർട്ടിൽ നിന്നും ദൂരെ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നതിനാലും ഒരു നഗരത്തിൽ നിന്ന് മറ്റൊരു നഗരത്തിലേക്ക് എത്തുന്നതിന് വിമാനയാത്രയ്ക്കും കൂടുതൽ സമയം വേണ്ടിവരുന്നു. ഇതുകാരണം കേരളത്തിൽ കുറച്ച് യാത്രക്കാർ മാത്രമേ ഒരു നഗരത്തിൽ നിന്ന് മറ്റൊരു

നഗരത്തിലേക്ക് വിമാനയാത്ര ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. ആയതിനാൽ ഭൂമിയുടെ ആവശ്യകത കുറഞ്ഞതും, പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദപരവും അപകടവും മലിനീകരണവും കുറവുമായ അതിവേഗരെയിലാണ് കേരളത്തിലെ സാഹചര്യത്തിന് അഭികാമ്യം.

(ഡി) പദ്ധതിക്കു വേണ്ടി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ അളവെത്രയായിരിക്കും ?

(ഡി) ഈ പദ്ധതിക്കായി 20 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഏകദേശം 1160.77 ഹെക്ടർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുമെന്ന് കണക്കാക്കുന്നു.

54

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ