

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ...ഓർഡർ... ചോദ്യം നം. (\* 121)

ക്ഷീര സംഘങ്ങൾക്ക് ആദായ നികുതി ഏർപ്പെടുത്തിയ  
കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടപടി

- (\*121) ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ:
- ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ:
- ശ്രീ ഒ . ആർ. കേളു:
- ശ്രീ. കെ. എൻ. ഉണ്ണിക്കൃഷ്ണൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

മൃഗസംരക്ഷണ-ക്ഷീരവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കാർഷികോല്പന്നങ്ങൾക്ക് ആദായ നികുതി ഏർപ്പെടുത്താത്തതെന്ന നിയമം നിലനിൽക്കെ പ്രാഥമിക ക്ഷീര സഹകരണസംഘങ്ങളെ ആദായ നികുതിയുടെ പരിധിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടപടിയിന്മേൽ സംസ്ഥാനം സ്വീകരിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന നിലപാട് വ്യക്തമാക്കാമോ?

മൃഗസംരക്ഷണ-ക്ഷീരവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചുറാണി): സർ,

കേന്ദ്ര പ്രത്യക്ഷ നികുതി ബോർഡിന്റെ 30-06-2021-ലെ 13/2021 നമ്പർ സർക്കുലർ പ്രകാരം 1961-ലെ ഇൻകം ടാക്സ് ആക്ടിലെ വകുപ്പ് 194 Q പ്രകാരം പ്രാഥമിക ക്ഷീര സഹകരണ സംഘങ്ങളെയും ആദായ നികുതി പരിധിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇത് ക്ഷീര കർഷകരെ ദോഷകരമായി

ബാധിക്കുമെന്നതിനാൽ സംഘങ്ങളെ ആദായ നികുതിയുടെ പരിധിയിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കുന്നതിനും, ടി. ഡി. എസ് (TDS) ഒഴിവാക്കുന്നതിനും വേണ്ട നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുന്നതിനായി ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര ധനകാര്യ മന്ത്രിക്ക് 01-09-2021ൽ നിവേദനം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ പ്രസ്തുത വിഷയം കേന്ദ്ര ക്ഷീരവികസന വകുപ്പ് മന്ത്രിയെ നേരിൽ കണ്ട് ബോധ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) സംസ്ഥാനത്തെ നാലായിരത്തോളം ക്ഷീര സഹകരണ സംഘങ്ങളെയും രണ്ടുലക്ഷത്തിൽപരം ക്ഷീര കർഷകരെയും ഇത് എത്രമാത്രം ദോഷകരമായി ബാധിക്കുമെന്ന് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ?

ഉണ്ട്. സാധാരണഗതിയിൽ, ഒരു വ്യാപാര സ്ഥാപനത്തിന്റെ ലാഭത്തിൽ നിന്നുമാണ് വരുമാന നികുതി ഈടാക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥയുള്ളത്. ക്ഷീര സംഘങ്ങളുടെ വരുമാനത്തിൽ നിന്നും കർഷകർക്ക് പാൽ വില നൽകുന്നതിനും, സംഘത്തിന്റെ ചെലവുകൾ നടത്തുന്നതിനും ആവശ്യമായ തുക കഴിഞ്ഞ് എഡ്യൂക്കേഷൻ ഫണ്ട്, പ്രൊഫഷണൽ എഡ്യൂക്കേഷൻ ഫണ്ട്, കന്നുകാലി വികസന നിധി, പൊതു നന്മ /

ദാനനിധി എന്നിവ കുറച്ച് ബാക്കി തുക കർഷകർക്ക് ബോണസ്സായി നൽകുന്നു. ഇത്തരത്തിലുള്ള ചെലവുകളെല്ലാം കഴിഞ്ഞ് സംഘങ്ങൾക്ക് യാതൊരു ലാഭവും നീക്കിയിരിപ്പും ഉണ്ടാകാറില്ല. മൊത്തം വിറ്റുവരവ് 50 ലക്ഷത്തിൽ അധികരിക്കുന്ന സംഘങ്ങൾ, ഉറവിടത്തിൽ നിന്നും ആദായ നികുതി ഒടുക്കേണ്ട സാഹചര്യം (ടി.ഡി.എസ്) ഉണ്ടായാൽ അത് സംഘത്തിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയെ ബാധിക്കുകയും കർഷകർക്ക് ബോണസ്സ് പോലും നൽകാനാവാത്ത സാഹചര്യം ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യും. ഇത് ക്ഷീര സംഘങ്ങളുടെ നിലനിൽപ്പിനെ തന്നെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കും. ആയതിനാൽ ഈ വിഷയത്തിൽ അടിയന്തര നടപടി വേണമെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ കേന്ദ്ര ക്ഷീരവികസന വകുപ്പ് മന്ത്രിയെ 01-10-2021-ൽ നേരിൽ കണ്ട് കാര്യങ്ങൾ വിശദമാക്കുകയും, നിവേദനം നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നിവേദനം പരിശോധിച്ച് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണെന്ന് കേന്ദ്ര ക്ഷീരവികസന വകുപ്പ് മന്ത്രി ഉറപ്പ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(സി) ക്ഷീര സംഘങ്ങളിൽ നിന്നാണ് നികുതി ഈടാക്കാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നതെങ്കിലും നികുതിഭാരം കർഷകരുടെ മേലാണ് വരുന്നതെന്ന് സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ഉണ്ട്.

(ഡി) കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഈ തീരുമാനത്തിൽ നിന്ന് ക്ഷീര കർഷകരെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം പദ്ധതികളാണ് ആസൂത്രണം ചെയ്തുവരുന്നതെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

യൂണിയൻ ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന ഈ വിഷയത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരനു മാത്രമാണ് നിയമ നിർമ്മാണം നടത്തുവാൻ ഭരണഘടനാപരമായി അധികാരമുള്ളത്. ആകയാൽ പ്രസ്തുത വിഷയത്തിന്മേൽ അനുകൂലമായ തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുന്നതിന് 01-10-2021-ൽ ബഹുമാന്യ കേന്ദ്ര ക്ഷീരവികസന വകുപ്പ് മന്ത്രിയെ നേരിൽ കണ്ട് വിഷയം ബോധിപ്പിക്കുകയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിവേദനം ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രമന്ത്രിക്ക് നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നിവേദനം പരിശോധിച്ച് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാമെന്ന് കേന്ദ്ര ക്ഷീരവികസന വകുപ്പ് മന്ത്രി ഉറപ്പ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ: സർ, ക്ഷീരകർഷകരുടെ ഉൽപ്പാദക

ബോണസായി നൽകുന്നത് സംഘത്തിന്റെ പ്രവർത്തന ലാഭത്തിന്റെ എത്ര ശതമാനമാണ്; ക്ഷീരകർഷകർ ആദായനികുതിയുടെ പരിധിയിൽ വരുമ്പോൾ ക്ഷീര സംഘങ്ങളിൽ നിന്നും ക്ഷീരകർഷകർക്ക് ലഭിക്കുന്ന ഉൽപ്പാദക ബോണസിനെ ആയത് ബാധിക്കുമോ; വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചുറാണി: സർ, 65 ശതമാനം ക്ഷീരസംഘത്തിൽ

ലഭിക്കുന്ന വരുമാനത്തിൽ നിന്നും പാൽ വിലയും പ്രവർത്തന ചെലവും മറ്റു അനുവദനീയ കിഴിവുകളും കഴിഞ്ഞ് ബാക്കി വരുന്ന തുക കർഷകർക്ക് തന്നെ വിതരണം ചെയ്തുവരികയാണ്. ഇതിനെ ഉൽപ്പാദന ബോണസ് എന്നറിയപ്പെടുന്നു. പുതിയ കേന്ദ്ര നിയമപ്രകാരം ഒരു സാമ്പത്തിക വർഷം 50 ലക്ഷം രൂപയിൽ കൂടുതൽ വരുമാനമുള്ള സംഘങ്ങൾക്ക് പാൽ വില നൽകുന്ന മിതമായ യൂണിയനുകൾ പ്രസ്തുത തുകയിൽ അധികരിക്കുന്ന തുകയ്ക്ക് 0.1 ശതമാനം വീതം ഉറവിടത്തിൽ നികുതി പിടിക്കുകയും ഇൻകം ടാക്സായി സർക്കാരിൽ ഒടുക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഭൂപ്രകൃതിയും മറ്റു സാഹചര്യങ്ങളും വച്ച് ഭൂരിഭാഗം സംഘങ്ങളും വളരെ ചെറിയ സംഘങ്ങളാണ്. എന്നാൽ കാലിത്തീറ്റ വിൽക്കുന്നതു വഴിയും

പാൽവില വഴിയും അവയെല്ലാം 50 ലക്ഷത്തിന് മുകളിൽ വിറ്റുവരവുണ്ടാകും. ദൈനംദിന പ്രവർത്തനത്തിനുപോലും പാടുപെടുന്ന ഇത്തരം സംഘങ്ങളിൽ നിന്നും നികുതി ബാധകമാക്കിയാൽ കർഷകർക്ക് നിലവിൽ ലഭിക്കുന്ന പാൽ വില പോലും നൽകാൻ സാധിക്കുകയില്ല.

ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ: സർ, ഈ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ ക്ഷീര കർഷകർക്കും ക്ഷീര സംഘങ്ങൾക്കും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ വായ്പ ലഭ്യമാക്കാൻ സർക്കാർ ഇടപെടുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചുറാണി: സർ, കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ ക്ഷീര കർഷകർക്കും ക്ഷീര സംഘങ്ങൾക്കും വായ്പ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി കേരള സ്റ്റേറ്റ് ഡയറി ഫിനാൻഷ്യൽ കോർപ്പറേഷൻ എന്ന സംരംഭം ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശം സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്.

ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ: സർ, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന തൊഴിലില്ലായ്മ പരിഹാരം കാണാൻ സാധിക്കുന്ന മേഖലയാണ് കന്നുകാലി വളർത്തലും അനുബന്ധപ്രവർത്തനങ്ങളും. ഈ മേഖലയിലെ നികുതിയുടെ കാര്യമാണ് ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞത്. അതുപോലെ തന്നെ വിഷമം അനുഭവിക്കുന്ന കാര്യമാണ് എപ്പോഴൊക്കെ പാലിന് വില

വർദ്ധിക്കുന്നുവോ അപ്പോഴൊക്കെ കാലിത്തീറ്റയുടെ വിലയും വർദ്ധിപ്പിക്കുകയാണ്. ഫലത്തിൽ കർഷകർക്ക് പാലിന്റെ വില വർദ്ധിപ്പിച്ചതിന്റെ ഗുണം അനുഭവിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. അതിനെതിരെ നമുക്ക് ശക്തമായി പ്രതികരിക്കാൻ സാധിക്കണം. കേരള ഗവൺമെന്റ് അക്കാര്യം പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചുറാണി: സർ, കേരളത്തിൽ 36 രൂപാ മുതൽ 45 രൂപാ വരെ പാലിന് വില കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ഇതരസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ തമിഴ്നാട് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പാലിന്റെ വില (26 രൂപ) വളരെ കുറവാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതരസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും പാൽ കേരളത്തിലേക്ക് വരുന്നവെന്ന് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് പാലിന് അല്പ വില കൂട്ടേണ്ടത്, ഉൽപ്പാദന ചെലവ് എങ്ങനെ കുറയ്ക്കാം എന്നാണ് നോക്കേണ്ടത്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചർച്ച മിർമ്മയും കേളാ ഫീഡ്സും ചേർന്ന് ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതുകൂടാതെ ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രമന്ത്രിയുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ അതാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ചർച്ച നടത്തിയത്. കാലിത്തീറ്റയുള്ള അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾക്ക് നമ്മൾ പലപ്പോഴും ഇതരസംസ്ഥാനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. കാലിത്തീറ്റ

കേരളത്തിൽ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഗുജറാത്ത്, പഞ്ചാബ് തുടങ്ങിയ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നെല്ലുൽപ്പാദനം കഴിഞ്ഞ് കച്ചിൽ കളയുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ആ കച്ചിൽ കൊണ്ടുവന്ന് അതിൽ ചേർക്കാവുന്ന ഇൻക്രീഡിയൻസ് ചേർത്താൽ നമുക്കത് ഫലപുഷ്ടിയോടുകൂടി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയും. ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും കച്ചിൽ റെയിൽവേ വഴി കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന ചർച്ചയാണ് കേന്ദ്രമന്ത്രിയുമായി ചേർന്ന ചർച്ചയിൽ തുടങ്ങിവെച്ചിരിക്കുന്നത്. അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള പരിശ്രമത്തിലാണ്. കാലിത്തീറ്റ വില കുറയ്ക്കുക എന്നതാണ് നമ്മുടെ ലക്ഷ്യം.

ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു: സർ, തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുമായി ക്ഷീരമേഖലയെ ബന്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ പദ്ധതിയിൽ എന്തൊക്കെ പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് ക്ഷീരമേഖലയിൽ നടപ്പാക്കുന്നത്?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചുറാണി: സർ, തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി ക്ഷീരമേഖലയിൽ കാലിത്തൊഴുത്തിന്റെ നിർമ്മാണവും തീറ്റപ്പുൽ കൃഷിയുമുൾപ്പെടെ വളരെ വ്യാപകമായി നടത്തുന്നുണ്ട്. കാർഷിക മേഖലയാണ് തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്.



ക്ഷീരമേഖലയെ കൂടി കാർഷിക വൃത്തിയിൽ ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന നിവേദനം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അത് പ്രാവർത്തികമാക്കിയാൽ കാർഷിക മേഖലയും മൃഗസംരക്ഷണ മേഖലയും ഒരുമിച്ച് ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. കെ. എൻ. ഉണ്ണിക്കൃഷ്ണൻ: സർ, കേരളത്തിലെ നിരവധി ജില്ലകൾ തീരപ്രദേശവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കിടക്കുന്നവയാണ്. സങ്കരയിനം പശുക്കൾക്ക് അന്തരീക്ഷ ഊഷ്മാവ്, പാലുൽപ്പാദന വർദ്ധനവ് എന്നീ സമ്മർദ്ദങ്ങളാൽ രോഗാതുരത വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. തെലോറിയോസിസ്, അനാപ്ലാസ്മോസിസ്, ബബീസിയോസിസ് എന്നീ പ്രോട്ടോസോവൻ രോഗങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നു. ഈ അസുഖങ്ങളെ പ്രതിരോധിക്കാൻ എന്തെല്ലാം മാർഗ്ഗങ്ങൾ കൈക്കൊണ്ടിട്ടുണ്ട്?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചുറാണി: സർ, കന്നുകാലികളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ഒരു വലിയ രോഗമാണ് കുളമ്പുരോഗം. കുളമ്പുരോഗത്തിനെതിരെയുള്ള പ്രതിരോധ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംസ്ഥാനമൊട്ടാകെ നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മിനിഞ്ഞാന്ന് ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ വസതിയിൽ നിന്നും ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് കേരളമൊട്ടാകെ

നടപ്പിലാക്കിയാൽ വരുന്ന നാല് വർഷം കൊണ്ട് പിടിച്ചു നിർത്താൻ സാധിക്കും. കാലികളിൽ രോഗങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ വളരെ പെട്ടെന്ന് പരിശോധന നടത്താൻ നമുക്ക് പാലോട് നല്ലൊരു യൂണിറ്റുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്താനും പുതിയ ചില നിരീക്ഷണങ്ങൾ നടത്താനും കേന്ദ്രവുമായി ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. വരും ദിവസങ്ങളിൽ അതൊക്കെ പ്രാവർത്തികമാക്കാനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താം.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കോവിഡ് കാലഘട്ടത്തിൽ പാവപ്പെട്ട ക്ഷീരകർക്ക് പാൽ വിൽക്കാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥാവിശേഷമുണ്ടായി. പാലെടുക്കാൻ ആളില്ല, പാൽ കൊടുക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല, പട്ടിണിയായി. ഈ പാൽ മുഴുവൻ അവസാനം അവർക്ക് ചരിച്ചുകളയേണ്ടിവന്നു. ഇതിന്റെ ഫലമായി നിരവധി ബുദ്ധിമുട്ടും സാമ്പത്തികക്ഷേമവും അവർക്കുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതേസമയം മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നുവരുന്ന ഗുണമേന്മയില്ലാത്ത പാൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ധാരാളമായി വിനിയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. ആ കമ്പനികളുടെ പേരെനിക്കറിയാം പക്ഷേ നിയമസഭ പോലുള്ള ഒരുസ്ഥലത്ത് ഏതെങ്കിലുമൊരു സ്വകാര്യകമ്പനിയെക്കുറിച്ച് പറയുന്നത് ശരിയല്ല

എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ ആ പേര് വെളിപ്പെടുത്തുന്നില്ല.. അത് അങ്ങേയ്ക്കറിയാമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. അതിന്റെ ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം; ചരിച്ചുകളഞ്ഞ പാലിന് ഏത് രൂപത്തിൽ പാവപ്പെട്ട ക്ഷീരകർഷകർ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻ കഴിയുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കണം. അതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചു റാണി: സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ്

അധികാരത്തിൽവന്ന രണ്ടുദിവസത്തിനുള്ളിലാണ് മലബാർ മേഖലയിൽ കർഷകർ പാൽ ചരിച്ചുകളയുന്നുവെന്ന പ്രശ്നമുണ്ടായത്. ഈ പ്രശ്നമുണ്ടായപ്പോൾതന്നെ മിൽമയുടെ ഡയറക്ടർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള മുഴുവൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും അടിയന്തരമായി വിളിച്ചുചേർക്കുകയും രണ്ട് ദിവസംകൊണ്ട് കേരളത്തിൽ ചരിച്ചുകളയുന്ന പാലിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ സാധിച്ചു. വ്യാപകമായി സംസ്ഥാനത്തുണ്ടായ കോവിഡ്-19 ക്ഷീരകർഷകരെയും ബാധിച്ചെന്നത് ശരിയാണ്. മിൽമ അധികം വരുന്ന പാൽ അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ കൊണ്ടുപോയി പാൽപ്പൊടിയാക്കി മാറ്റുകയാണ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നത്. കോവിഡിന്റെ

സാഹചര്യത്തിൽ കേരളത്തിൽനിന്ന് തമിഴ്നാട്ടിലേയ്ക്ക് മുപ്പതോളം ടാങ്കുകളിൽ പാൽ പോകുകയും അതവിടെ രണ്ടുമൂന്നും ദിവസം ക്യൂവിൽ കിടക്കേണ്ട അവസ്ഥവന്നു. അങ്ങനെയാണ് പാൽ ചരിച്ചുകളയേണ്ട സാഹചര്യമുണ്ടായത്. ഈ പ്രശ്നം രണ്ടുദിവസംകൊണ്ടുതന്നെ മിൽമ പരിഹരിച്ചു. മുഴുവൻ സംഘങ്ങളുടെയും പാൽ മിൽമ ശേഖരിച്ചു. നിലവിൽ അത്തരത്തിലുള്ള പ്രശ്നം നമ്മുടെ മുന്നിലില്ല. അതിനോടൊപ്പം മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ മുർഖനാട് വില്ലേജിൽ 52 കോടി രൂപ ചെലവുവരുന്ന മിൽമയുടെ ഒരു പാൽപ്പൊടി ഫാക്ടറിക്ക് തറക്കല്ലിടുകഴിഞ്ഞു. ഇനി എത്ര പാൽ അധികംവന്നാലും കേരളത്തിൽത്തന്നെ പൊടിയാക്കിമാറ്റാനുള്ള എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും കൊണ്ടുവരുകയാണ്. ഒരു വർഷത്തിനകം അത് പ്രാവർത്തികമാക്കും.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, കേന്ദ്ര മൃഗസംരക്ഷണ ക്ഷീരവികസന വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ചർച്ച നടത്തിയ കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടിയിലൂടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. എന്തെല്ലാം പ്രൊപ്പോസലുകളാണ് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്; പുതിയ പദ്ധതികളെന്തെങ്കിലും ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചു റാണി: സർ, കേന്ദ്രമന്ത്രിയുമായി കൂടിക്കാഴ്ച

നടത്തിയിരുന്നു. ഈ വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന കേന്ദ്ര മന്ത്രി Shri. Parshottam Rupala ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരെ ഞങ്ങൾ നേരിട്ട് കണ്ട് അവരുമായി ചർച്ച നടത്തി. സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഒരു തവണ നേരിട്ടും ഒരുതവണ ഓൺലൈനായും കേന്ദ്ര ക്ഷീരവികസന വകുപ്പുമന്ത്രിയുമൊക്കെയായി കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തി. കാലിത്തീറ്റയുടെ കാര്യമാണ് പ്രധാനമായും ഞങ്ങൾ അവിടെ ചർച്ച ചെയ്തത്. അതിനുള്ള പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ഇതിനാവശ്യമായ ingredients കൊണ്ടുവരാനുള്ള ഒരു സംവിധാനം അവർ ആലോചിക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പാലോട് നമുക്കൊരു വലിയ കേന്ദ്രമുണ്ട്. പശുക്കൾക്ക് രോഗങ്ങളും മറ്റുമുണ്ടാകുമ്പോൾ അവിടെനിന്നാണ് അത്യാവശ്യംവേണ്ട പല മരുന്നുകളും ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്നത്. കന്നുകാലികൾക്ക് പടർന്നുപിടിക്കുന്ന ക്ഷയരോഗത്തിനുവേണ്ട മരന്ന് അവിടെ ഉല്പാദിപ്പിക്കാൻ കേന്ദ്രം സഹായിക്കാമെന്ന് ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അവിടെ ഉല്പാദിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന മരുന്നുകളിൽ കുറച്ച് മരന്ന് എടുക്കാമെന്ന് സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ 30 ലക്ഷം പശുക്കളാണുള്ളത്. ആയിരം പശുക്കൾക്ക് ഒരു ആംബുലൻസ്

എന്ന നിലയിൽ 29 ആംബുലൻസ് നമുക്ക് അനുവദിച്ചുകഴിഞ്ഞു. നാലരക്കോടി രൂപ ഇപ്പോൾ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. രണ്ടര മാസംകൊണ്ട് അതിന്റെ ഉദ്ഘാടന കർമ്മം നിർവ്വഹിക്കുകയാണ്. അതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്രമന്ത്രിയുൾപ്പെടെ കേരളത്തിൽ വരാമെന്നാണ് സമ്മതിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുപോലെ മറ്റ് പല മേഖലകളിലും ഒട്ടനവധി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഞാൻ അവ എടുത്തുപറയുന്നില്ല. വരും ദിവസങ്ങളിൽ അതിന്റെ പ്രോജക്ടുകൾ നമ്മൾ സമർപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് : സർ, മിൽമയുടെ തിരുവനന്തപുരം യൂണിയൻ പിരിച്ചുവിട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ത്യയിലാദ്യമായി തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതി മിൽമയിൽ നടപ്പിലാക്കിയത് തിരുവനന്തപുരം യൂണിയനാണ്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അതിനെ അഭിനന്ദിച്ചുകൊണ്ട് ഇന്ത്യയിലെല്ലായിടത്തും അത് വ്യാപിപ്പിക്കാൻ ആലോചിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് അന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. അത്തരത്തിൽ സ്തുത്യർഹമായി പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന യൂണിയൻ പിരിച്ചുവിടാനുള്ള കാരണമായി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് മൂന്ന് ടോ നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ടാണ്. യൂണിയന്റെ കീഴിലുള്ള പ്രാഥമിക സംഘങ്ങൾക്ക് ടേമില്ല, ഫെഡറേഷൻ ടേമില്ല. രാഷ്ട്രീയമായി അതിനെ പിരിച്ചുവിടുന്നതിനും

പിടിച്ചെടുക്കുന്നതിനുംവേണ്ടി മിൽമയുടെ രൂപീകരണത്തിനോ വളർച്ചയിലോ യാതൊരു വിയർപ്പുമൊഴുക്കാത്ത ആൾക്കാർ അത് പിടിച്ചെടുക്കുന്നതിനുംവേണ്ടിയുള്ള നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അടിയന്തരമായി തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടത്തി ജനാധിപത്യസമിതിയെ അവിടെ കൊണ്ടുവരാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചു റാണി: സർ, ക്ഷീരമേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യമല്ല ഇവിടെ ചോദിച്ചിരിക്കുന്നത്. തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയുടെ കാര്യം ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു. അത് ക്ഷീരമേഖലയിൽകൂടി കൊണ്ടുവരാനുള്ള പ്രവർത്തനത്തിലേയ്ക്കാണ് പോകുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കേന്ദ്രമന്ത്രിയുമായി കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തിയതായി അറിഞ്ഞു. നല്ല പദ്ധതികളും ലഭിച്ചു. പരമാവധി പദ്ധതികൾ കേന്ദ്രത്തിൽനിന്നും ലഭിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. പരമാവധി പദ്ധതികൾ എന്തെല്ലാമാണ്; അവ അതത് പ്രദേശത്തെ കർഷകരുമായി ആശയവിനിമയം നടത്തി മൃഗസംരക്ഷണ വകുപ്പ്, കൃഷി വകുപ്പ്, ക്ഷീരവകുപ്പ് തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളിൽനിന്നുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി പുതിയ പദ്ധതികളാക്കി കേന്ദ്രസർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കുക.

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കേന്ദ്രമന്ത്രിയുമായി ചർച്ചകൾ നടത്തി ഇത്തരം പദ്ധതികൾ നേടിയെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചു റാണി: സർ, അതിനുവേണ്ട നടപടികൾ അടിയന്തരമായി സ്വീകരിക്കും. അതിന്റെ ആദ്യനടപടിയെന്ന നിലയ്ക്ക് കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് മൂന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥർ രണ്ടാഴ്ചയ്ക്കകം കേരളത്തിൽ വരാനും ഇവിടത്തെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി ചർച്ച ചെയ്യാനുമുള്ള എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും ഒരുക്കിക്കഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. കുറുക്കോളി മൊയ്തീൻ: സർ, ആലപ്പുഴ ഭാഗത്ത് കുളമ്പുരോഗം പ്രത്യക്ഷപ്പെട്ടതായി മേയ് ജൂൺ മാസങ്ങളിൽ വാർത്തകളുണ്ടായിരുന്നു. അത് മറ്റുഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് വ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അത് പൂർണ്ണമായി തടയാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചു റാണി : സർ, ആലപ്പുഴയിലാണ് ആദ്യമായി കുളമ്പുരോഗം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തത്. ആ സമയത്ത് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് കുളമ്പുരോഗത്തിനാവശ്യമായ വാക്സിൻ നമുക്ക് തന്നിരുന്നില്ല. എന്നാൽ വളരെ അടിയന്തരമായി കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് മൃഗസംരക്ഷണ വകുപ്പുവഴി ഏകദേശം ഒരു ലക്ഷം വാക്സിൻ വിലയ്ക്കെടുത്ത്, റൗണ്ട് വാക്സിൻ



ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ നടപ്പിലാക്കി ഈ രോഗം പരമാവധി മാറ്റാനുള്ള എല്ലാ ശ്രമങ്ങളും ചെയ്തു.

ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ: സർ, ഇന്ന് കേരളത്തിൽ സർക്കാർ സേവനങ്ങൾക്കുള്ള അപേക്ഷകൾക്ക് ഫീസ് സൗജന്യമാക്കുകയും എല്ലാ വിധ സർട്ടിഫിക്കറ്റുകളുടെ നടപടിക്രമങ്ങൾ ലഘൂകരിക്കുകയും ചെയ്തു എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ കേരളം കണി കണ്ടുണരുന്ന നന്മയാണ്. ധവളവിപ്ലവവും ഹരിത വിപ്ലവവും ഇന്ത്യയിൽ എക്കാലവും ആവേശപൂർവ്വം ചർച്ച ചെയ്തിരുന്ന വിഷയങ്ങളാണ്. എന്നാൽ ഈ സഭയിൽ ഹരിതവിപ്ലവം ചർച്ച ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥ കോൺഗ്രസ് ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. ധവള വിപ്ലവവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ് ക്ഷീരസംഘങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച ചർച്ച പുരോഗമിക്കുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങ് ചോദ്യത്തിലേയ്ക്ക് വരൂ.

ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ: കേന്ദ്രം നികുതിയേർപ്പെടുത്തുകയും കോവിഡ് കാലമായതിനാൽ പാലിന് വിലകൂട്ടാൻ സാധിക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ പാലുല്പാദന ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിന് കർഷകർക്ക്

എന്തെങ്കിലും സഹായപദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ;  
അതോടൊപ്പം ചികിത്സാചെലവ് ലഘൂകരിക്കുന്നതിന് എല്ലാ ബ്ലോക്കിലും  
മൊബൈൽ വൈദ്യസഹായം ലഭ്യമാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. ചിഞ്ചു റാണി : സർ, തീറ്റ ഉല്പാദനത്തിന്റെ കാര്യം  
ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു. പരമാവധി തീറ്റ കേരളത്തിൽതന്നെ  
ഉല്പാദിപ്പിക്കാനും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി  
അന്യസംസ്ഥാനത്തുനിന്നും കൊണ്ടുവരാനുമൊക്കെയുള്ള ശ്രമമാണ്  
ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പം കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ  
കന്നുകാലികൾക്കും ഇൻഷുറൻസ് കൊണ്ടുവരുന്നുണ്ട്. ഇതിനായി  
കേന്ദ്രത്തിന്റെ 60 ശതമാനം ലഭിക്കുന്നുണ്ടെന്നത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ബാക്കി  
വിഹിതം കേരളവും വച്ചാൽ അതുൾപ്പെടെ നമുക്ക് നടപ്പിലാക്കാൻ  
സാധിക്കും. കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ബ്ലോക്ക് പഞ്ചായത്തിലും മൊബൈൽ  
ചികിത്സാ സൗകര്യം നടപ്പിലാക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ്. അതിന്റെ  
ആദ്യഘട്ടമെന്നനിലയിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽനിന്നും ലഭിച്ച മൊബൈൽ  
വാഹനങ്ങൾ അടിയന്തരമായി കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 60  
ശതമാനം ഫണ്ട് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് തരാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അത് എല്ലാ

ബ്ലോക്കുകളിലേയ്ക്കും വ്യാപിപ്പിക്കാനുള്ള പരിശ്രമമാണ് നടത്തുന്നത്.

സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനം

(\*122) ഡോ. സുജിത് വിജയൻപിള്ള:

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ:

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി:

ശ്രീ. പി. പി. ചിത്തരഞ്ജൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

കായികം, വഖഫ്, ഹജ് തീർത്ഥാടന വകുപ്പ് മന്ത്രി സദയം മറുപടി പറയാമോ?

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടന്നുവരുന്ന പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പ്രവൃത്തിയുടെ പുരോഗതി വ്യക്തമാക്കുമോ?

റെയിൽവേ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എറണാകുളം, ആലപ്പുഴ, കോട്ടയം ജില്ലകളിൽ താഴെപറയുംപ്രകാരം പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പ്രവർത്തനം നടന്നു വരുന്നു.

ആലപ്പുഴ

എറണാകുളം - അമ്പലപ്പുഴ റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിനായി 32 ഹെക്ടർ 19 ആർസ് 84 ച.മീ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി അർത്ഥന ലഭിച്ചിരുന്നവെങ്കിലും നിലവിൽ കുമ്പളം-തുറവൂർ റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന്റെ ഭാഗമായി 8 ഹെക്ടർ 66 ആർസ് 2 ച.മീ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളാണ് ജില്ലയിൽ നടന്നു വരുന്നത്. കോടത്തുരുത്ത് വില്ലേജിൽ സംയുക്ത സ്ഥലപരിശോധന നടത്തിയിട്ടുള്ളതും, റെയിൽവേ അലൈൻമെന്റ് കല്ലുകൾ പൂർണ്ണമായി സ്ഥാപിച്ച് ബന്ധപ്പെട്ട റിക്കാർഡുകൾ പൂർണ്ണമായി നൽകിയിട്ടില്ലാത്തതുമാണ്.

എറണാകുളം

എറണാകുളം - കുമ്പളം റെയിൽവെപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 5.87 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. റെയിൽവേ എൽ.എ ഫണ്ട് ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യുന്നമുറയ്ക്ക് സർവ്വേ നടപടികളും SIA പഠനത്തിനുള്ള നടപടികൾ തുടങ്ങുന്നതാണ്.

കോട്ടയം

കോട്ടയം ജില്ലയിൽ നാളിതുവരെ 40.7677 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് റെയിൽവേയ്ക്കു കൈമാറി. നിലവിലെ സ്ഥിതി അനുബന്ധമായി +ചേർക്കുന്നു.

---

+ അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു

(ബി) മുൻ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് തീരദേശ പാതകളുടെ ഇരട്ടിപ്പിക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തിയ പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്തെല്ലാമായിരുന്നുവെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

അമ്പലപ്പുഴ

ഹരിപ്പാട് - അമ്പലപ്പുഴ റെയിൽപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, സബ്-വേ നിർമ്മാണം, അരൂർ ബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മാണം എന്നിവയ്ക്ക് വേണ്ടി സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് നഷ്ടപരിഹാരത്തുക ഭൂവുടമകൾക്ക് കൈമാറിയിട്ടുള്ളതാണ്. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ തീരദേശ പാതകളുടെ ഇരട്ടിപ്പിക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ ഉണ്ടായിട്ടില്ലാത്തതാണ്.

(സി) കായംകുളം-എറണാകുളം തീരദേശ പാതയുടെയും കായംകുളം-കോട്ടയം-എറണാകുളം പാതയുടെയും ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ ജോലി എത്ര ശതമാനം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്; വ്യക്തമാക്കുമോ?

കായംകുളം - എറണാകുളം തീരദേശപാതയിൽ കായംകുളം -  
അമ്പലപ്പുഴ വരെയും കായംകുളം - കോട്ടയം - എറണാകുളം  
റെയിൽപ്പാതയിൽ കായംകുളം - ചിങ്ങവനം വരെയും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) പ്രസ്തുത പാതകളിൽ ഏതെല്ലാം ഭാഗങ്ങളിലാണ് പാത  
ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ളത്; ഇത് സമയബന്ധിതമായി  
പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ജില്ല തിരിച്ചിട്ടുള്ള വിവരം ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

ആലപ്പുഴ

അമ്പലപ്പുഴ - എറണാകുളം വരെയുള്ള തീരദേശ റെയിൽപ്പാതയിൽ  
പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ പൂർത്തീകരിക്കാനുണ്ട്. ഇവ സമയബന്ധിതമായി  
പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ  
റെയിൽവേ ആവശ്യപ്പെടുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

കോട്ടയം

കോട്ടയം ജില്ലയിൽ 0.8958 ഹെക്ടർ ഭൂമി മാത്രമാണ് ഏറ്റെടുക്കാൻ  
അവശേഷിക്കുന്നത്. സമയബന്ധിതമായി റെയിൽവേയ്ക്ക് ഏറ്റെടുത്ത്  
കൈമാറുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

എറണാകുളം

തീരദേശ പാത പദ്ധതിയ്ക്കായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. കോട്ടയം-കായംകുളം-എറണാകുളം റെയിൽപാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്.

ഡോ. സുജിത് വിജയൻപിള്ള: സർ, മാറിമാറിവരുന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാർ കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ മേഖലയിലുണ്ടാക്കേണ്ട കാലോചിതമായ വികസനത്തിനുനേരെ മുഖംതിരിഞ്ഞുനിൽക്കുന്നൊരു കാഴ്ചയാണ് നിരന്തരം കണ്ടുവരുന്നത്. പുതിയ പാത നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും സിഗ്നലിംഗ്, അതുപോലെ പുതിയ ട്രെയിൻ അനുവദിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും റെയിൽവെ സ്റ്റേഷൻ നവീകരിക്കുന്ന കാര്യത്തിലുമെല്ലാംതന്നെ കാര്യക്ഷമമായും സമയബന്ധിതമായും തീർക്കുന്നതിന് ഒരു കേന്ദ്ര സർക്കാരും കാര്യക്ഷമമായി ഇടപെടുന്നില്ലെന്ന് കണ്ടുവരുന്നു. റെയിൽവെപ്പാത ഇരട്ടിപ്പിച്ച് ഓട്ടോമാറ്റിക് സിഗ്നലിംഗ് സംവിധം ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ സംസ്ഥാനത്ത് റെയിൽ ഗതാഗത രംഗത്ത് വൻപുരോഗതി സാധ്യമാകും. അതുകൊണ്ട് ഈ പ്രവൃത്തികൾ

അടിയന്തരമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിരന്തരം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുഹിമാൻ: സർ, കരുനാഗപ്പള്ളി-ശങ്കരമംഗലം റെയിൽവെ ലൈൻ ചവറ, KMML (Kerala Minerals and Metals Ltd.) റെയിൽവേയ്ക്ക് പണം നൽകി നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. കെ.എം.എം.ലേയ്ക്കുള്ള ചരക്കുഗതാഗതം ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ച് ഉപയോഗിക്കുന്ന രീതിയിലാണ് ലൈൻ വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ശങ്കരമംഗലത്തുനിന്നും കൊല്ലം പോർട്ടുവരെ ഈ ലൈൻ ദീർഘിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം നിലവിൽ പരിഗണനയിലില്ല.

ഡോ. സുജിത് വിജയൻ പിള്ള: സർ, എല്ലാ ശബരിമല തീർത്ഥാടന കാലത്തും ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നൊരു കാര്യമാണ് ശബരി റെയിൽപ്പാത. സംസ്ഥാന സർക്കാർ, ഈ പദ്ധതിയുടെ പകുതി ചെലവ് വഹിക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പാത യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ചെയ്യാനുദ്ദേശിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണ് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുഹിമാൻ: സർ, ശബരി റെയിൽപ്പാതയുടെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, 2018-2019-ലെ ബഡ്ജറ്റിൽ



ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നതാണ്. സ്ഥലം ഉടമകളിൽനിന്നും ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി സ്ഥലം ഫ്രീസ് ചെയ്ത് വെച്ചതാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ചീഫ് സെക്രട്ടറി തലങ്ങളിലെല്ലാം ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചർച്ചകൾ നടന്നിരുന്നു. അതിനുശേഷവും ബഹുമാനപ്പെട്ട നാല് മന്ത്രിമാരും റെയിൽവെ അധികൃതരുമായി വീണ്ടും ചർച്ച നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ഈ പദ്ധതിയുടെ റിവേഴ്സ് എസ്റ്റിമേറ്റ് സമർപ്പിക്കാൻ റെയിൽവെ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള പണം കേരള സർക്കാർ നൽകാമെന്നും സമ്മതിച്ചതാണ്. എത്രയും പെട്ടെന്നുതന്നെ ശബരി റെയിൽപ്പാത നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ: സർ, ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യയെന്ന സങ്കല്പം നാഴികയ്ക്ക് നാൽപ്പതുവട്ടം വിളിച്ചുപറയുന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാർ, നമ്മൾ ട്രെയിനുകളിൽ യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ മനസ്സിലാകും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെയ്ക്ക് ഹൈടെക്നോളജി ഇനിയും ഒരപാട് ദൂരമുണ്ടെന്ന്. നിരവധി രാജ്യങ്ങളിൽ യാത്ര ചെയ്തിട്ടുള്ള വ്യക്തിയാണ് ഈ വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. സ്ത്രീ സുരക്ഷ

ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നൂതനമായ സംവിധാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ അങ്ങ്, കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ; ഒരു ഉദാഹരണംകൂടിയുണ്ട്, ദീർഘദൂര യാത്രികരായി സ്ത്രീകൾ ട്രെയിനുകളിൽ കയറുമ്പോൾ, പലപ്പോഴും എത്തിച്ചേരുന്ന സ്ഥലങ്ങളെപ്പറ്റി അറിയാൻ കഴിയുന്നില്ല. വെള്ളപ്പാൻകാലത്താണ് യാത്ര ചെയ്യുന്നതെങ്കിൽ.... എന്തെങ്കിലും കാരണവശാൽ ഇന്റർ നെറ്റ് സേവനം ലഭ്യമാകാതെ വരികയാണെങ്കിൽ ട്രെയിൻ എവിടെയെത്തിയെന്ന് അറിയാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമുണ്ട്. അതിനായി ഒരു ഡിസ്പ്ലേ ബോർഡെങ്കിലും വച്ചുകൊണ്ട് ഓരോ സ്റ്റേഷൻ എത്തുമ്പോഴേക്കും അത്തരത്തിലുള്ള ചില സംവിധാനങ്ങൾ, ഇതെല്ലാം സ്ത്രീ സുരക്ഷയ്ക്ക് ഗൗരവകരമായി ഇടപെടേണ്ട ചില നിർദ്ദേശങ്ങളാണ്. അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്കുള്ള സമ്മർദ്ദമുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, രാജധാനി എക്സ്പ്രസ് പോലുള്ള

ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകളിൽ അതാത് സ്റ്റേഷനുകളുടെ പേരുകൾ ഡിസ്പ്ലേയിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തേയ്ക്ക് വരുന്ന ചില എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകളിലും ഈ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ

സംസ്ഥാനത്ത് ഓടുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ ഈ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യം റെയിൽവെ അധികൃതരുമായി സംസാരിക്കുന്നതാണ്. അടുത്ത ദിവസംതന്നെ ഒരു യോഗം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്, ആ യോഗത്തിൽ ഈ വിഷയങ്ങൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി: സർ, റെയിൽവെയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ വിഷയങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്ര റെയിൽവെ മന്ത്രിയും റെയിൽവെ അധികൃതരുമായി ചർച്ച നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, കഴിഞ്ഞ മാസം 4-ാം തീയതിയും 29-ാം തീയതിയിലുമായി രണ്ട് ചർച്ചകൾ നടത്തിയിരുന്നു. കേരളത്തിലെ റെയിൽവെ നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്തു. അതോടൊപ്പംതന്നെ കോവിഡ് പശ്ചാത്തലത്തിനുശേഷം ഫ്ലാറ്റ്ഫോം ടിക്കറ്റടക്കമുള്ള സീസൺ ടിക്കറ്റുകളും അതോടൊപ്പംതന്നെ നിർത്തലാക്കിയ പാസ്സഞ്ചർ ട്രെയിനുകൾ പുനരാരംഭിക്കുന്ന കാര്യങ്ങളിലെല്ലാം നല്ല സമീപനമാണ് റെയിൽവെയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഫ്ലാറ്റ്ഫോം ടിക്കറ്റുകളുടെ നിരക്ക് വലിയ രീതിയിൽ

വർദ്ധനവ് നടത്തിയ ഒരു പ്രശ്നം നിലനിന്നിരുന്നു. ആ കാര്യത്തിൽ കോവിഡിന്റേ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഫ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ കൂടുതൽ ആളുകൾ പ്രവേശിക്കാതിരിക്കാൻവേണ്ടിയാണ് 50 രൂപാ നിരക്ക് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നാണ് റെയിൽവേ അധികൃതർ അറിയിച്ചിരിക്കുന്നത്. തീർച്ചയായും ആ കാര്യത്തിലും മാറ്റമുണ്ടാകുമെന്നാണ് അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. പി. ചിത്തരഞ്ജൻ: സർ, തിരുവനന്തപുരം-കാസർഗോഡ് അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതയുടെ സർവ്വേ നടപടികൾ ഏതു ഘട്ടംവരെ എത്തിയിട്ടുണ്ട്; ശബരി റെയിൽപ്പാതയുടെ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വായ്പയെടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ എന്തുതുടർനടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്; അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇപ്പോൾ നിർമ്മാണത്തിലുള്ള സീസൺ ടിക്കറ്റുകൾ പുന:സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഇടപെടലുകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അതുസംബന്ധിച്ചുള്ള വിശദാംശങ്ങൾ സഭയെ അറിയിക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വളരെ വേഗത്തിലാണ് സംസ്ഥാനം മുന്യോട്ടുപോകുന്നത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 'കിഫ്ബി', 'ഹഡ്കോ' പോലുള്ള നമ്മുടെ ഏജൻസികളും അതുപോലെതന്നെ വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽനിന്നും വായ്പ

സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. അതിന് പ്ലാനിംഗ് വകുപ്പിന്റെ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഈ പദ്ധതിയുടെ സർവ്വേ നടപടികൾ തുടങ്ങുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി എല്ലാ ജില്ലാ ആസ്ഥാനങ്ങളിലും എൽ. എ. ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടർമാരെ നിയമിക്കുന്ന നടപടികൾ പൂർത്തിയായി വരികയാണ്. എത്രയും പെട്ടെന്നുതന്നെ സ്ഥലമെടുക്കുന്ന നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ സീസൺ ടിക്കറ്റുകളുടെ കാര്യത്തിൽ, കോവിഡിനുശേഷമുള്ള അത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ റെയിൽവേ ബോർഡുമായി ചർച്ച നടത്തിയശേഷം കാര്യങ്ങൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ അറിയിക്കാമെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. ജെ. വിനോദ്: സർ, എറണാകുളം ജില്ലയിൽ, എറണാകുളം റൗൺ, എറണാകുളം സെൻട്രൽ എന്നിങ്ങനെ രണ്ട് റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകളാണുള്ളത്. ഈ റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനുകളെ കൂടുതലായി വികസിപ്പിക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾതന്നെ പല ട്രെയിനുകളും ഈ സ്റ്റേഷനുകളിൽ എത്തിച്ചേരാൻ മണിക്കൂറുകളോളം ഔട്ടറിൽ നിർത്തിയിട്ടതിനുശേഷമാണ്

സ്റ്റേഷനുള്ളിലേയ്ക്ക് കടന്നുവരുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് പുതിയൊരു റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനെന്ന ആശയം, അവിടെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അവിടെ പൊന്നുരുത്തിയിൽ 90 ഏക്കർ സ്ഥലത്ത് ഒരു പുതിയ ടെർമിനൽ സ്ഥാപിച്ചാൽ വാട്ടർ മെട്രോ, മെട്രോ, റോഡ് ഗതാഗതം തുടങ്ങി എല്ലാ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെയും സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ട്രാവൽ ഹബ്ബായി ഇതിനെ മാറ്റിയെടുക്കാൻ കഴിയും. ഇതിനുവേണ്ടി കെ-റെയിൽ ഒരു പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി റെയിൽവേയ്ക്ക് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ എന്തുനടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുഹിമാൻ: സർ, എറണാകുളത്ത് കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പുതിയ ഫ്ലാറ്റ്ഫോമുകളും സംവിധാനങ്ങളും നടപ്പിലാക്കും. നിലവിൽ എറണാകുളത്ത് റെയിൽവേ സംവിധാനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പുതിയ സ്റ്റേഷന്റെ നിർമ്മാണത്തെപ്പറ്റി ഇതുവരെയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. ഈ കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന എല്ലാ കാര്യങ്ങളും സംസ്ഥാനം ചെയ്യുമെന്ന് ഉറപ്പ് നൽകുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: മുപ്പതുപേരാണ് ഉപചോദ്യം ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്.

അതുകൊണ്ട് എല്ലാവരുടേയും ചോദ്യങ്ങളനുവദിക്കാൻ ചെയറിന് ബുദ്ധിമുട്ടാണെന്ന കാര്യം മനസ്സിലാക്കണം.

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പിള്ളി: സർ, അതിവേഗ റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, അത് തടസ്സപ്പെടുത്തുന്ന പ്രതിഷേധങ്ങളും നീക്കങ്ങളും ആരംഭിച്ചതായുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ വന്നുതുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം പ്രയാസങ്ങളും എതിർപ്പുകളും നേരിടുന്നതിനാവശ്യമായ നിലയിലുള്ള ജനകീയ സഹകരണം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കാൻ പോകുന്നത്; കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകളിലെ കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളെല്ലാംതന്നെ പഴക്കം ചെന്നതും ദ്രവിച്ചതുമാണ്. അത് പുനഃക്രമീകരിക്കണമെന്ന കേരളത്തിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഇനിയെങ്കിലും സ്വീകരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുഹിമാൻ: സർ, കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു ആശങ്കയുടേയും ആവശ്യം ഇന്ന് നിലനിൽക്കുന്നില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രചരണങ്ങൾ ഇത് കൃത്യമായി പഠിക്കാത്തതുകൊണ്ടാണെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും

പ്രധാനപ്പെട്ട, തലമുറയുടെ ആവശ്യമായിട്ടാണ് സിൽവർലൈൻ സ്ഥാപിക്കാൻ പോകുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള യാത്രയിൽ മനുഷ്യായുസ്സിന്റെ നിരവധി മണിക്കൂറുകളാണ് നമുക്ക് സേവ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുക. അതോടൊപ്പംതന്നെ നമ്മുടെ റോഡുകളിലുള്ള ഗതാഗതത്തെ വലിയതോതിൽ കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നൊരു പദ്ധതിയുമാണ്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഒരാശങ്കയും വേണ്ടെന്നും ആശങ്കകൾക്ക് കൃത്യമായി പരിഹാരം കണ്ടുകൊണ്ട് തന്നെയാണ് മുന്നോട്ട് പോകുന്നതെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ ഇക്കാര്യത്തിൽ പ്രസ്താവന നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പംതന്നെ റെയിൽവേ കോച്ചുകളുടെ കാര്യത്തിൽ കഴിഞ്ഞ 4-ാം തീയതി നടന്ന യോഗത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട സഭതേജസ് റെയിൽവേ ജനറൽ മാനേജരായി സംസാരിച്ചിരുന്നു. നിലവിൽ എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ഒരേ തരത്തിലുള്ള കോച്ചുകളാണെന്നും ഇനി അത്തരത്തിലുള്ള പരാതികളുണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിഹരിക്കാൻ തയ്യാറാണെന്നും അവർ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: റെയിൽവേ എന്നത് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ വകുപ്പാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ മറന്നതായിട്ടാണ് തോന്നുന്നത്. ഒരുപാടുപേർ



ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുന്നതിന്

ആവശ്യമുന്നയിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം: സർ, കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പാതകളിലൊന്നായ നിലമ്പൂർ-ഷൊർണ്ണൂർ പാത ഇന്ന് ഏതാണ്ട് ചരമമണി മുഴങ്ങിയ സ്ഥിതിയിലാണ്. അയ്യായിരത്തോളം ആളുകൾ നിരന്തരമായി ഉപയോഗിച്ചിരുന്നതാണ്. പതിനാലോളം പാസഞ്ചർ സർവ്വീസുകൾ ഇപ്പോൾ പൂർണ്ണമായും നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുന്ന സാഹചര്യമാണ്. പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകൾ അടിയന്തരമായി പുനരാരംഭിക്കാൻവേണ്ടി നടപടിയെടുക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കുമോ; ഇക്കാര്യത്തിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള നീക്കം സംസ്ഥാന സർക്കാർ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, നിലമ്പൂർ-ഷൊർണ്ണൂർ പാതയിൽ കൂടതൽ പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യം 4-ാം തീയതിയിലെ യോഗത്തിൽ ചർച്ചയിൽ വന്നിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. രാജ്യാദാനി എക്സ്പ്രസിന്റെ വിഷയത്തിൽ പുതിയ ടൂറിസ്റ്റ് കോച്ചുകൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളും ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു. നിലവിലെ കോവിഡ് പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഇന്ത്യയിലൊട്ടുക്കും പാസഞ്ചർ ട്രെയിനുകൾ ഇപ്പോൾ ഭാഗികമായി മാത്രമാണ് ഓടുന്നത്. അത് പൂർണ്ണമായും പ്രവർത്തന

സജ്ജമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് തീർച്ചയായും നിലമ്പൂർ റെയിലിൽ പുതിയ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസുകൾ അനുവദിക്കാമെന്ന് അവർ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിലമ്പൂർ-കോയമ്പത്തൂർ പാസഞ്ചർ വേണമെന്ന് നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നുവെങ്കിലും അക്കാര്യം ഇപ്പോൾ പരിഗണിക്കാൻ പറ്റില്ലെന്നും റെയിൽവേ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, ശബരി റെയിൽവേയ്ക്ക് ദീർഘകാലത്തെ അനുഭവമുള്ളതാണ്. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലമുൾപ്പെടെയുള്ള മേഖലയുടെയും മലയോര മേഖലയുടെയും പ്രത്യേകിച്ച് ശബരിമല തീർത്ഥാടനത്തിന്റെയുമൊക്കെ പ്രാധാന്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആദ്യസമയത്തുണ്ടായിരുന്ന ആവേശം പിന്നീട് കുറഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ വീണ്ടും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നു എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഇത്തരം വൻകിട പദ്ധതികൾ കടന്നുവരുമ്പോൾ പ്രാദേശികമായ കുറേ എതിർപ്പുകളും ആശങ്കകളും ഉണ്ടാകും. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളൊരു കാര്യം, ഈ റെയിൽവേ ലൈൻ കടന്നുപോകുന്ന മേഖലയിലെ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾപ്പെടെയുള്ള ജനപ്രതിനിധികളെയും മറ്റുള്ള ആളുകളെയുംകൂടി വിശ്വാസത്തിലെടുത്തുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ കൃത്യമായ കാര്യങ്ങൾ...

ഇപ്പോൾത്തന്നെ ഞങ്ങളുടെ നാട്ടിൽ പല രീതിയിലാണ് ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വാർത്തകൾ വരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ജനങ്ങളുടെ അത്തരം ആശങ്കകൾ പരിഹരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ട് പോയാൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ കുറേക്കൂടി ത്വരിതപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. അക്കാര്യത്തിൽ ജില്ലാ തലത്തിൽ കളക്ടർമാരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ ജനപ്രതിനിധികളുടെകൂടി നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഒരു ഇടപെടലുണ്ടാക്കാൻ ഈ പ്രോജക്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, 07.01.2021-ലെ ജി.ഒ. പ്രകാരം സർക്കാർ ഇത്തരത്തിൽ ഒരു ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഇതുപ്രകാരം എല്ലാ തലങ്ങളിലും ചർച്ച ചെയ്യാൻതന്നെയാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. നിലവിൽ ശബരി റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള റിവേഴ്സ് എസ്റ്റിമേറ്റ് സമർപ്പിക്കാൻ റെയിൽവേ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു നിവേദക സംഘം കഴിഞ്ഞ ദിവസം എന്നെ വന്നുകണ്ടിരുന്നു. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ അവരുമായി ചർച്ച ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കാരണം, സഭയിൽ വരുന്നൊരു ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി വെച്ചൊരു വിഷയം അവരുമായി ചർച്ച ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. എങ്കിലും ഒരിക്കലും ഇത് നഷ്ടപ്പെട്ട് പോകുന്നൊരു അവസ്ഥ ഇപ്പോഴില്ല.

നിലവിൽ ഈ പദ്ധതി സമയബന്ധിതമായിത്തന്നെ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള രീതിയിലേയ്ക്ക് കാര്യങ്ങൾ പോകുകയാണ്. നമ്മൾ റിവേഴ്സ് എസ്റ്റിമേറ്റ് ഹാജരാക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ജില്ലാ കളക്ടർമാരുടെയും ബന്ധപ്പെട്ട പഞ്ചായത്തുകളുടെയും യോഗം വിളിച്ച് കാര്യങ്ങൾ അറിയിച്ച് അവരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്: സർ, തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് ഉച്ചയ്ക്ക് 2.45-ന് പോകുന്ന ജനശതാബ്ദി ട്രെയിൻ ചില സീസൺ സമയങ്ങളിൽ ആലുവയിൽ നിർത്താറുണ്ട്. പക്ഷേ സാധാരണ ഗതിയിൽ പ്രസ്തുത ട്രെയിൻ ആലുവയിൽ നിർത്താത്ത സാഹചര്യവുമുണ്ട്. ആലുവ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട സ്റ്റേഷനാണ്. എല്ലാ എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകളും മറ്റും നിർത്തുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഇടപെട്ട്... ബഹുമാനപ്പെട്ട ബെന്നി ബെഹനാൻ എം.പി.യും ഞങ്ങളുമൊക്കെ പല നിവേദനങ്ങളും അപേക്ഷകളും റെയിൽവേ മന്ത്രിക്കും മറ്റും കൊടുക്കാറുണ്ട്. പക്ഷേ അതുസംബന്ധിച്ച നടപടി ഉണ്ടാകുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടുകൊണ്ട്, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പ്രത്യേക താൽപര്യമെടുത്തുകൊണ്ട് ഉച്ചയ്ക്ക് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് പോകുന്ന ജനശതാബ്ദി ട്രെയിൻ ആലുവയിൽ നിർത്താനുള്ള

സാഹചര്യമുണ്ടാക്കുമോ; അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുഹിമാൻ: സർ, ജനശതാബ്ദി പോലുള്ള അതിവേഗ ട്രെയിനുകൾക്ക് എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും സ്റ്റോപ്പ് അനുവദിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് റെയിൽവേ ഇതുവരെ സമ്മതം അറിയിച്ചിട്ടില്ല. നിലവിൽ ജനശതാബ്ദി രാവിലെ 9.45-ന് എറണാകുളം-ശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ് തിരുവനന്തപുരത്തെത്തുന്ന രീതിയിൽ ക്രമീകരിക്കാമെന്ന് റെയിൽവേ ഇപ്പോൾ സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം ട്രെയിനുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഞങ്ങൾ കൂടുതൽ ചർച്ച നടത്തിയതാണ്. അതിന്റെ വേഗത നിയന്ത്രിക്കുന്ന സംവിധാനത്തിൽ 60 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിലല്ലാതെ പുതിയ സ്റ്റോപ്പുകൾ അനുവദിക്കാൻ സാധിക്കില്ല എന്നാണ് ഇപ്പോൾ റെയിൽവേ അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്. വീണ്ടും ചർച്ചകൾ നടത്താം.

ശ്രീ. തോട്ടത്തിൽ രവീന്ദ്രൻ: സർ, കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനുകളിലൊന്നാണ് ഷൊർണൂർ. ഷൊർണൂർ ജംഗ്ഷനെ ഒരു ട്രയാംഗുലർ സ്റ്റേഷനാക്കണമെന്ന് നിരവധി കാലമായി മലബാറിലെ ജനങ്ങൾ മുഴുവൻ ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മലബാറിലെ യാത്രക്കാർക്ക് തൃശ്ശൂർ ഭാഗത്തുനിന്ന് വരുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ കയറാൻ

സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. പണ്ട് പല ട്രെയിനുകളും ഷൊർണ്ണൂർ ടച്ച് ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് പോയിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ നേരിട്ട് പോകുന്നതുകൊണ്ട് അവയിൽ കയറാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. അതുപോലെ, ഷൊർണ്ണൂർ പാലത്തിന്റെ അവിടെനിന്ന് ഒരു സിംഗിൾ ലൈൻ മാത്രമാണുള്ളത്. അതിനാൽ പല വണ്ടികളും പാലത്തിനപ്പുറത്ത് നിർത്തേണ്ടിവരുന്നത് ഒരുപാട് താമസം വരുന്നുണ്ട്. സർക്കാർ ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി അതൊരു ട്രയാംഗുലർ സ്റ്റേഷനാക്കിയാൽ ഒരുപാട് പേർക്ക് പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്നതാണ്. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിനുംകൂടി വലിയ പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്ന ഒന്നാണ്.

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, ഷൊർണ്ണൂറിലെ മൂന്നാമത് സ്റ്റേഷനെ സംബന്ധിച്ച് പുതിയ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷവും അധികൃതരുമായി ചർച്ച നടത്തിയതാണ്. മുൻപ് അത്തരത്തിലുള്ളൊരു സർവ്വേ സംവിധാനങ്ങളും മറ്റുമുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും നിലവിൽ അത്തരത്തിലുള്ളൊരു പ്ലാൻ റെയിൽവേ ആലോചിക്കുന്നില്ല എന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ പാത ഇരുട്ടിപ്പിക്കൽ പദ്ധതികൾ വേഗത്തിൽ പോകുന്നു. ആവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികളും അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ട് നീങ്ങുകയാണ്. റെയിൽവേ സിഗ്നൽ സംവിധാനങ്ങൾ കൂടുതൽ ശാക്തീകരിക്കുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ

ടെയിൻ യാത്രയുടെ സമയം കുറച്ചുകൂടി വേഗതയിലാകും. ഇപ്പോൾ തന്നെ രാജധാനി, ജനശതാബ്ദി പോലുള്ള എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകൾ വളരെ വേഗതയിൽത്തന്നെ എറണാകുളത്തും മലബാർ പ്രദേശങ്ങളിലുമൊക്കെ എത്തിച്ചേരുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ സിൽവർലൈൻ എന്ന പദ്ധതി വലിയൊരു സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരുകയാണ്. നമ്മുടെ നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ സംവിധാനത്തെ ശാക്തീകരിച്ചാൽതന്നെ യാത്രാ സമയം വളരെയേറെ കുറയാൻ പോകുകയാണ്. മനുഷ്യന്റെ സമയം ട്രെയിൻ യാത്രയിലും റോഡുകളിലുമൊക്കെ ഒരുപാട് നഷ്ടപ്പെടുന്നു എന്നാണ് അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഈ സിൽവർലൈൻ വലിയ രീതിയിലുള്ള സാമ്പത്തിക ബാധ്യത സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടാക്കും. അത് പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാക്കും. ഇതിൽ ലാഭകരമാകുന്ന സാഹചര്യങ്ങൾ കുറവാണ്. അത് സർക്കാർ വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ഒരു വിശദമായ പഠനം ഇക്കാര്യത്തിൽ... ഇതിലൊരു വാശിയുടെ ആവശ്യമില്ല. ഞങ്ങളാരും വികസനത്തിന് എതിരല്ല. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് വിശദമായൊരു പഠനം നടത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ; ഇതൊരു പുനരാലോചനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കുമോ എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, നമ്മുടെ നിലവിലുള്ള പാതയിലൂടെ വേഗത്തിൽ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ വളവുകളുള്ള റെയിൽവേ സംവിധാനമാണ് ഇന്ന് കേരളത്തിലുള്ളത്. അതിവേഗ ട്രെയിനുകൾ അത്തരം റെയിൽവേകളിൽ ഓടിക്കാൻ പ്രയാസമാണ്. മറ്റൊരു വാദമുള്ളത്, പുതിയ സിഗ്നൽ സംവിധാനം കൊണ്ടുവന്നാൽ വേഗത്തിൽ ഓടിക്കാമെന്നാണ്. നിലവിലുള്ള സിഗ്നൽ സംവിധാനം മാറ്റി പുതിയൊരു സംവിധാനം വരുത്താൻ എത്രയോ കാലതാമസമുണ്ട്. അതോടൊപ്പംതന്നെ അത്തരത്തിലുള്ള കാര്യം ഇപ്പോൾ റെയിൽവേ ആലോചിക്കുന്നില്ല. കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യാതൊരു പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളും നിലവിൽ നമ്മുടെ പഠനത്തിൽ കണ്ടെത്തിയിട്ടില്ല. അത്തരത്തിലുള്ള എല്ലാ ആശങ്കകളും പരിഹരിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് നമ്മൾ മുന്നോട്ടുപോകാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കെ.റെയിൽ ഒരിക്കലും യാതൊരു പൊല്യൂഷനും പുറത്തേയ്ക്ക് വിടാത്തതാണ്. ആ രീതിയിൽ ഏറ്റവും നൂതനമായ സാങ്കേതികവിദ്യയാണ് ഇതിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, ശബരി റെയിൽപ്പാത യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കുന്ന പരിശ്രമങ്ങൾ അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. ശബരിമലയുടെ ഒരു കവാടമാണ് പുനലൂർ. ധാരാളം അയ്യപ്പഭക്തരാണ്



പുനലുരത്തി കുളത്തുപ്പുഴ, അച്ചൻകോവിൽ, ആര്യങ്കാവ് അയ്യപ്പ ക്ഷേത്രങ്ങൾ സന്ദർശിച്ച് ശബരിമലയിലേയ്ക്ക് പോകുന്നത്. ശബരി റെയിൽപ്പാത പുനലൂർ വരെ നീട്ടണമെന്നത് വളരെ നാളുകളായുള്ള ആവശ്യമാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ;

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, നിലവിൽ ശബരി റെയിൽപാതയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് പൂർത്തിയായിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. റിവേഴ്സ് എസ്റ്റിമേറ്റ് എടുക്കുന്ന നടപടി മാത്രമാണ് ബാക്കിയുള്ളത്. അതുകൂടി വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ പണി ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കുന്നമെന്നതാണ് നിലവിലെ അവസ്ഥ. അതിനുശേഷം രണ്ടാം ഘട്ടമെന്ന നിലയിൽ അത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങൾ ആലോചിച്ച് മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിയും. കാരണം ആയതിന്റെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങളിൽ സംസ്ഥാനത്തിനാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പങ്കുള്ളത്.

ശ്രീ. വി ജോയി: സർ, തിരുവനന്തപുരം സെൻട്രൽ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന്റെ സെക്കന്റ് ടെർമിനലാണ് കൊച്ചുവേളി റെയിൽവേസ്റ്റേഷൻ. അതിന്റെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേന്ദ്രമന്ത്രിമാർ നടത്തുന്ന പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ എന്തെങ്കിലും യാഥാർത്ഥ്യമാകാൻ സാധ്യതയുണ്ടോ;

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, നിലവിൽ അത്തരത്തിലുള്ള പദ്ധതികളൊന്നും സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, റെയിൽവേ

അക്കാര്യം അറിയിച്ചിട്ടില്ല. നിലവിൽ റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും പ്രസ്തുത ഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് പുതിയ പദ്ധതികൾ ഇല്ലെന്നാണ് അറിയാൻ സാധിച്ചത്.

ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ: സർ, നിർദ്ദിഷ്ട തിരുവനന്തപുരം കാസർഗോഡ് സിൽവർ ലൈനിനെപ്പറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അതിന് വലിയ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഇല്ലെന്നാണ് പഠനത്തിൽ കണ്ടെത്തിയതെന്ന് ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടും, റാപ്പിഡ് എൻവയോൺമെന്റ് ഇംപാക്ട് സ്റ്റഡി റിപ്പോർട്ടും സർക്കാരിന് ലഭ്യമായിട്ടുണ്ടോ എങ്കിൽ ആയത് തയ്യാറാക്കാൻ ഏൽപ്പിച്ച ഏജൻസികൾ ഏതാണെന്ന വിവരം ലഭ്യമാക്കുമോ;

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പഠനങ്ങൾ ഇപ്പോഴും നടന്നുവരികയാണ്. പാരിസ്ഥിതിക പഠന റിപ്പോർട്ട് പൂർത്തിയാകുന്ന മുറയ്ക്ക് അടുത്തദിവസം തന്നെ പുറത്തുവിടുന്നതാണ്. നിലവിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ജനങ്ങളിൽ ആശങ്ക പരത്തരുതെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. നിലവിൽ കൃത്യമായ കാര്യങ്ങളോടുകൂടിയാണ് സംസ്ഥാനം മുന്നോട്ട് പോകുകയാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വലിയ രീതിയിലുള്ള പ്രചരണങ്ങളാണ് സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുന്നത്. മലബാർ ഭാഗങ്ങളിൽ കെ-റെയിലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 100 മീറ്റർ സ്ഥലം

പുതിയതായി ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന രീതിയിലുള്ള പ്രചരണമാണ് നടക്കുന്നത്. അതിന്റെ ശരിയായ വസ്തുത എന്താണെന്നുവെച്ചാൽ മലബാർ ഭാഗങ്ങളിലെ റെയിലിനോട് ചേർന്നുള്ള ഇരുപതോ ഇരുപത്തിയഞ്ചോ മീറ്റർ ഭൂമി മാത്രമാണ് ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രചരണങ്ങൾ എല്ലാം അസ്ഥാനത്താണ്, ആരംഭഘട്ടത്തിൽ പഠന റിപ്പോർട്ട് അടുത്ത ദിവസംതന്നെ പുറത്തു വിടുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി ദേശീമ: സർ, എറണാകുളത്തോട് ചേർന്ന് കിടക്കുന്ന ഭാഗങ്ങളാണ് അരൂർ, തുറവൂർ ഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് മെട്രോയിൽ വ്യാപിപ്പിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും സാധ്യതയുണ്ടോ, മൂന്നാംഘട്ടം എടുത്തിട്ടുണ്ടെന്ന് അറിയാൻ സാധിച്ചുവെങ്കിലും ആയതിന്റെ തത്ത്വമിതി എന്താണെന്നതുസംബന്ധിച്ച വ്യക്തമാക്കാമോ;

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, നിലവിൽ മെട്രോയുടെ രണ്ടാംഘട്ട പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പുതിയ പ്ലാനുകൾ ഇപ്പോൾ ആലോചിച്ചിട്ടില്ല, ഭാവിയിൽ അത്തരം കാര്യങ്ങളെസംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കാമെന്നേ പറയാൻ സാധിക്കൂ.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ:സർ, കോവിഡ്-19 സാഹചര്യത്തിൽ റദ്ദാക്കിയ സ്റ്റോട്ട് ടിക്കറ്റ്, സ്റ്റോട്ട് റിസർവേഷൻ, അവയിലബിലിറ്റി അനുസരിച്ച് പെട്ടെന്ന് ടിക്കറ്റ് കൊടുക്കൽ എന്നിവ നാളിതുവരെ പുനഃസ്ഥാപിച്ചിട്ടില്ല. മറ്റു പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഈ സംവിധാനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ പാലക്കാട്

നിന്നും നേരിട്ട് തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് ഒരു ജനശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ്സ്  
വേണമെന്നത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ആവശ്യമാണ്. പാലക്കാടുനിന്നും  
തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് പെട്ടെന്ന് എത്താൻ യാതൊരു മാർഗ്ഗവുമില്ലാത്ത  
അവസ്ഥയാണ്. ആയതിനാൽ ഒരു ഡേ ട്രെയിൻ അനുവദിക്കാൻ കേന്ദ്ര  
സർക്കാരിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമോ;

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, ഞാൻ കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയല്ലെന്ന  
കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം മനസ്സിലാക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ  
ഇവിടെ ഉന്നയിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ കൃത്യമായി റെയിൽവേ ബോർഡുമായി ചർച്ച  
ചെയ്തിട്ടാണ് മറുപടി പറയുന്നത്. ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ അങ്ങ് സംസ്ഥാന യൂത്ത്  
കോൺഗ്രസ്സിന്റെ പ്രസിഡന്റുകൂടിയാണ്, അത് മനസ്സിലാക്കണം. ഈ കാര്യം  
തീർച്ചയായും ആവശ്യമുള്ള സംഭവം തന്നെയാണ്. നിലവിലുള്ള റെയിൽവേ  
ടാക്കുകളിൽ കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. കൂടുതൽ  
ട്രെയിനുകൾ വേണമെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്, പക്ഷെ,  
നിലവിലുള്ള ടാക്കുകളിൽ കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ ഓടിക്കാൻ  
കഴിയുകയില്ലെന്നാണ് റെയിൽവേ അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്. റെയിൽവേ ഡബ്ബിളിംഗ്  
പൂർത്തിയാകുന്ന മുറയ്ക്ക് കൂടുതൽ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കാമെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.  
റിസർവേഷൻ സംവിധാനം പോലുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ഘട്ടം ഘട്ടമായി

പുന:സ്ഥാപിക്കാമെന്ന് റെയിൽവെ കഴിഞ്ഞ 4-ാം തീയതി നടന്ന യോഗത്തിലും അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സാമ്പത്തിക നഷ്ടം

(\*123) ശ്രീ. സി. എച്ച്. കുഞ്ഞമ്പു:

ശ്രീ. വി. കെ. പ്രശാന്ത്:

ശ്രീ. സേവ്യർ ചിറ്റപ്പള്ളി:

ശ്രീ. കെ. പ്രേംകുമാർ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗതവകുപ്പു മന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ?

(എ) സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഉൾപ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്ക് സർവ്വീസ്

നടത്തുന്നതിനായി ഗ്രാമവണ്ടി എന്ന പേരിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.

ആരംഭിക്കുന്ന പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യേകതകൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഉൾപ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്ക് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിനായി ഗ്രാമവണ്ടി എന്ന പേരിൽ പ്രത്യേക ബസ് സർവ്വീസ് പദ്ധതി, തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ചേർന്ന് നടപ്പിലാക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതായി ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ ധനാഭ്യർത്ഥന ചർച്ചയ്ക്കുള്ള മറുപടി പ്രസംഗത്തിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. പ്രസ്തുത പദ്ധതി പ്രകാരമുള്ള സർവ്വീസിന്റെ പ്രത്യേകതകൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്. 1. അതത് തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെടുന്ന റൂട്ടുകളിൽ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന സമയക്രമത്തിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതാണ്. 2.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., നിശ്ചയിക്കുന്ന ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് ഈടാക്കി തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന റൂട്ട്, സമയക്രമം എന്നിവ പാലിച്ചാണ് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുക. 3. റൂട്ടുകളുടെ ഗതാഗതയോഗ്യതയ്ക്കനുയോജ്യമായി 18/24 seater, 28/32 seater / സാധാരണ ബസ്സുകൾ എന്നിങ്ങനെ ആവശ്യമായ ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ച് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതായിരിക്കും. 4. ലഭിക്കുന്ന അപേക്ഷകളിൽ നിന്നും തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നിശ്ചിതക്രമത്തിൽ ബസ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതാണ്. 5. തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുമായി കരാറിൽ ഏർപ്പെടേണ്ടതും, ഓരോ വർഷവും കരാർ പുതുക്കേണ്ടതുമാണ്. കുറഞ്ഞ കരാർ കാലാവധി ഒരു വർഷമായിരിക്കും. 6. ഒരു വാർഷിക കരാർപ്രകാരം ഓരോ ബസിനും നിശ്ചിത തുക മടക്കി നൽകുന്ന ഡെപ്പോസിറ്റായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് നൽകേണ്ടതാണ്. 7. ഓരോ മാസവും ഉപയോഗിച്ച ഡീസലിന്റെ തുക, കണക്കാക്കി നിശ്ചിതദിവസം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി നൽകുന്ന ഇൻവോയിസ് പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ അടയ്ക്കേണ്ടതാണ്. സമയബന്ധിതമായി തുക ഒടുക്കിയില്ലാ എങ്കിൽ സർവ്വീസ് മുടങ്ങുന്നതും ഇതുമൂലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം സെക്യൂരിറ്റി തുകയിൽ നിന്നും ഈടാക്കുന്നതാണ്. 8. ഒന്നോ അതിലധികമോ സ്ഥാപനങ്ങൾ ചേർന്നും

ഗ്രാമവണ്ടി പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാവുന്നതാണ്. 9. അതത് തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുന്ന അപേക്ഷയിൽ MLA-മാർ ശുപാർശ ചെയ്യുന്ന അപേക്ഷകൾക്കായിരിക്കും മുൻഗണന. 10. എം.എൽ.എ. ഫണ്ടിൽ നിന്നും തുക അനുവദിച്ചാൽ എം.എൽ.എ.മാർ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന കാര്യവും പരിഗണിക്കും. 11. പ്രതിദിനം കുറഞ്ഞത് 150 കിലോമീറ്റർ എങ്കിലും സർവ്വീസ് നടത്തേണ്ടതാണ്. 12. ബസ്സുകളുടെ പരിപാലനം / ഇൻഷുറൻസ് / സി.എഫ് പുതുക്കൽ / പെർമിറ്റ് എന്നിവയുടെ ചുമതല കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്കായിരിക്കും. 13. തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെടുന്ന സ്ഥലത്തായിരിക്കും സർവ്വീസ് നടത്തുക. സർവ്വീസ് തുടങ്ങുന്നതും അവസാനിക്കുന്നതും അതതു സ്വയം ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ ഓഫീസ് ആസ്ഥാനത്തോ സ്ഥാപനങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഓഫീസിന് 1 km ഉള്ളിലോ KSRTC ഡിപ്പോകളിലോ ആയിരിക്കും. 14. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകൾക്ക് പുറത്തെ സ്ഥലങ്ങളിൽ നിന്നും ആരംഭിക്കുന്ന സർവ്വീസുകൾക്ക് ആവശ്യമായ ജീവനക്കാർക്കായുള്ള സ്റ്റേറ്റം, സുരക്ഷിതമായ പാർക്കിംഗ് സൗകര്യം എന്നിവ ബന്ധപ്പെട്ട സ്ഥാപനം ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്. 15. സർവ്വീസിന്റെ ഡീസൽ ചെലവ് മാത്രം തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ വഹിക്കേണ്ടിവരും. 16. RTC ആക്ടിനു വിധേയമായി കളർ കോഡ് നിശ്ചയിക്കും.

വ്യക്തികളോ, സ്ഥാപനങ്ങളോ ബസ് സ്റ്റോൺസർ ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ ആ സ്ഥാപനത്തിന്റെയോ, വ്യക്തിയുടെയോ പേരു പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നതും പരിഗണനയിലാണ്.

(ബി) ഇത് പൊതുഗതാഗത രംഗത്ത് ഗുണകരമായ മാറ്റത്തിന് തുടക്കം കുറിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ടോ?

പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്. ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്കും, സാമൂഹ്യമായി പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന മേഖലകളിലേയ്ക്കും പൊതുഗതാഗത സൗകര്യം ലഭ്യമാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ പുതിയ പദ്ധതി പൊതുഗതാഗത രംഗത്ത് ഗുണകരമായ മാറ്റത്തിന് തുടക്കം കുറിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

(സി) പ്രസ്തുത പദ്ധതി ഇതിനകം എവിടെയെല്ലാം ആരംഭിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നും അവയുടെ പുരോഗതിയും അറിയിക്കാമോ?

തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിലോ മറ്റ് ധനാഗമ മാർഗ്ഗങ്ങളിലൂടെയോ ആവിഷ്കരിക്കേണ്ട ബൃഹത്തായ പദ്ധതി ആയതിനാൽ തദ്ദേശ സ്വയം ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ 2021-22-ലെ ബഡ്ജറ്റ് അംഗീകരിച്ച ശേഷമേ അപേക്ഷ ക്ഷണിക്കാനും പദ്ധതി തുടങ്ങാനും സാധിക്കുകയുള്ളൂ.



(ഡി) ഇന്ധന വിലക്കയറ്റത്തിന്റെയും പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതത്തിന്റെയും സാഹചര്യത്തിൽ പൊതു ഗതാഗതം ശക്തിപ്പെടുത്തി വാഹനപ്പെരുപ്പം കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഗ്രാമീണ ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനും ഗ്രാമവണ്ടികൾ വ്യാപകമാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; വ്യക്തമാക്കുമോ?

പൊതുഗതാഗതം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനും, ഗതാഗത സൗകര്യം ഇനിയും എത്തിപ്പെടാത്ത മേഖലകളിൽ ഗതാഗത സൗകര്യം ഒരുക്കുന്നതിനും ഗ്രാമീണ ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനും തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുന്നോട്ടു വന്നാൽ ഗ്രാമവണ്ടികൾ വ്യാപകമാക്കുവാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. സി. എച്ച്. കുഞ്ഞമ്പു: സർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ കോവിഡിന് മുമ്പ് 92 ഷെഡ്യൂളുകളാണ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നത്. എന്നാലിപ്പോൾ 65 ഷെഡ്യൂളുകൾ മാത്രമാണുള്ളത്. പല ബസുകളും കോമൺ പൂളിൽ കട്ടപ്പനത്ത് കിടത്തിയിരിക്കുകയാണ്. കാഞ്ഞങ്ങാട്-ചന്ദ്രഗിരി-കാസർഗോഡ് റൂട്ട് ദേശസാൽകൃത റൂട്ടാണ്. കാസർഗോഡ്-മംഗലാപുരം ഇന്റർസ്റ്റേറ്റ് റൂട്ടാണ്, രണ്ടു സംസ്ഥാനങ്ങളുടെയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകൾ മാത്രമേ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുള്ളൂ. സ്കൂൾ തുറക്കുന്നതോടെ യാത്രാപ്രശ്നം അതീവ സങ്കീർണ്ണമാകാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട്

നിർത്തലാക്കിയ എല്ലാ ഷെഡ്യൂളുകളും പുനഃസ്ഥാപിച്ച് നേരത്തേ ഓടിയതും അതിനുപുറമേ പുതിയ ബസുകളും അനുവദിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, കോവിഡ് മഹാമാരിയെത്തുടർന്ന് നമ്മുടെ ബസ് സർവ്വീസുകളിൽ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ അതിനുശേഷം ചെലവ് വളരെയേറെ വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഡീസലിന്റെ ഇന്നത്തെ വില 99.09 രൂപയാണ്. യാത്രക്കാരുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ബസുകൾ നിർത്തിയിട്ടില്ല. എന്നാൽ ഭീമമായ നഷ്ടമാണുള്ളത്. കോവിഡ് മഹാമാരിക്ക് മുമ്പുണ്ടായിരുന്നതിന്റെ പകുതിപോലും കളക്ഷൻ ഇല്ലാത്ത അവസ്ഥയിൽ അത്തരം സർവ്വീസുകൾ നമുക്ക് ഇപ്പോൾ തുടങ്ങാൻ കഴിയില്ല. യാത്രക്കാർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസിനെ കൂടുതലായി ആശ്രയിക്കുന്ന ഘട്ടംവന്നാൽ എല്ലാ ബസുകളും പുനഃസ്ഥാപിക്കുമെന്ന് മാത്രമല്ല, കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ നടത്താനും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. സി. എച്ച്. കുഞ്ഞമ്പു: സർ, 'ഗ്രാമവണ്ടി' എന്ന പദ്ധതി നല്ലൊരു ആശയമാണ്, അതുനടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ എല്ലാവരും ആവശ്യപ്പെടുന്നതത്രയും വണ്ടികൾ നമ്മുടെ കൈവശമുണ്ടാകുമോ; തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളാണ്

ഇതിന്റെ ഏജൻസികളെങ്കിലും വ്യക്തികളോ മറ്റ് സ്ഥാപനങ്ങളോ കൂട്ടായ്മകളോ ഇതിൽ പങ്കാളികളാകാൻ മുമ്പോട്ടുവന്നാൽ അംഗീകരിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തയ്യാറാകുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഗ്രാമവണ്ടി പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ഗോവിന്ദൻ മാസറ്റുമായി ചർച്ച നടത്തിയതിനുശേഷമാണ് ഞാൻ ഇവിടെ ഇതുസംബന്ധിച്ച പ്രഖ്യാപനം നടത്തിയത്. ഈ മാസം 13-ാം തീയതി തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പും ഗതാഗത വകുപ്പും ഇതുസംബന്ധിച്ച് വിശദമായ ചർച്ച നടത്തുന്നുണ്ട്. വാഹനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച ലഭ്യതയ്ക്ക് കുറവൊന്നുമുണ്ടാകില്ല. നമുക്കറിയാം, കേരളത്തിൽ സ്വകാര്യ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ആയിരക്കണക്കിന് വാഹനങ്ങൾക്ക് സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. -യെ സംബന്ധിച്ചിടത്താളും പുതുതായി വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങാതെ സ്വകാര്യ വ്യക്തികളുടെ വാഹനങ്ങൾ വാർഷിക കരാറടിസ്ഥാനത്തിൽ വെറ്റ് ലീസിനെടുത്തുകൊണ്ട് ആവശ്യമുള്ളത്രയും വാഹനങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് നൽകാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. വി. കെ. പ്രശാന്ത്: സർ, വളരെ നൂതനമായ പദ്ധതി

ആവിഷ്കരിച്ചതിന് അങ്ങേയ്ക്കും വകുപ്പിനും അഭിനന്ദനങ്ങൾ അർപ്പിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ സംസ്ഥാനത്ത് ആയിരക്കണക്കിന് ടെമ്പോ ട്രാവലർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാഹനങ്ങൾ സമാന്തര സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. അവരൊക്കെ ഇപ്പോൾ ഒളിച്ചുപാത്തുമൊക്കെയാണ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. അത്തരം പാരലൽ സർവ്വീസുകാരെ ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കി മാറ്റാൻ നമുക്ക് കഴിയുമോ; ഇതിന്റെ ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് സംബന്ധിച്ചുകൂടി വിശദീകരിക്കാമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, സ്വാതന്ത്ര്യംകിട്ടി 75 വർഷം പിന്നിട്ടിട്ടും

ഇന്നും ഗതാഗത സൗകര്യം ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയാത്ത നൂറുകണക്കിന് ഗ്രാമങ്ങൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. അവർക്കൊക്കെ യാത്രാ സൗകര്യമൊരുക്കേണ്ട ബാധ്യത എല്ലാവർക്കുമുണ്ട്, കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾക്കും തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ യാത്രാസൗകര്യം ഒരുക്കുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം എല്ലാവരും ചേർന്ന് പങ്കുവയ്ക്കുന്നതായിരിക്കും പ്രായോഗികം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാത്രം ആ നഷ്ടം വഹിക്കണമെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട വി.കെ. പ്രശാന്ത് പറഞ്ഞതുപോലെ

ഈ സ്വപ്നപദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമായാൽ ഭീമമായ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി നേരിടുന്ന കേരളത്തിലെ ആയിരക്കണക്കിന് സ്വകാര്യ വാഹന ഉടമകളുടെ വാഹനങ്ങൾക്കുടി വെറ്റ് ലീസിന് എടുത്തുകൊണ്ട് ഈ സർവ്വീസുകൾ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിയും. പല മേഖലകളിലും പാരലൽ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നത് അവർക്കാവശ്യമായ ബസ് സർവ്വീസ് കൊടുക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്കുടി സഹകരിച്ചാൽ ആവശ്യമായ എല്ലാ മേഖലകളിലും ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി ഗ്രാമവണ്ടിയെന്ന പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ച സംസ്ഥാനമായി കേരളം മാറുകയാണ്. എല്ലാ മുക്കിലും മൂലയിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് വാഹനമെത്തിക്കാൻ കഴിയും, എല്ലാ യാത്രക്കാരുടെയും ആവശ്യം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനും കഴിയും.

ശ്രീ. സേവ്യർ ചിറ്റിലപ്പള്ളി: സർ, കോവിഡ് പ്രതിസന്ധിക്കിടയിലും പുതിയ പദ്ധതികളുമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മുന്നേറുകയാണ്. ഗ്രാമീണമേഖലയിലെ യാത്രാപ്രശ്നങ്ങളുടെ പരിഹാരമായി കൊണ്ടുവന്ന ഗ്രാമവണ്ടി പദ്ധതി അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. ഇത്തരമൊരു ആശയം അവതരിപ്പിച്ച ഗതാഗത വകുപ്പിനെയും ഗവൺമെന്റിനെയും അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ഗ്രാമവണ്ടിയുടെ ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടേത്

തന്നെയൊക്കുമോ; അന്തർ ജില്ലാ സർവ്വീസുകൾ ഗ്രാമവണ്ടി പദ്ധതിയിലുണ്ടാകുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ചോദ്യമാണിത്. ഗ്രാമവണ്ടിയുടെ നിരക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇന്ന് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നിരക്ക് മാത്രമായിരിക്കും. മാത്രമല്ല, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നൽകുന്ന എല്ലാ ഇളവുകളും ഗ്രാമവണ്ടിയിലുമുണ്ടാകും. അന്തർജില്ലകളെ സംബന്ധിച്ചാണെങ്കിൽ ഉദാഹരണത്തിന് പത്തനംതിട്ട ജില്ല രണ്ടുമൂന്ന് ജില്ലകളാൽ ചുറ്റപ്പെട്ടതാണ്. അതിന്റെ അതിർത്തിയിലുള്ള ഏതെങ്കിലുമൊരു പഞ്ചായത്തിന് അടുത്ത ജില്ലയിലേയ്ക്കാണ് വാഹന സൗകര്യം വേണ്ടതെങ്കിൽ അടുത്ത ജില്ലകളിലേയ്ക്കും ഗ്രാമവണ്ടി സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിന് തടസ്സമൊന്നുമില്ല, അക്കാര്യവും സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്.

ശ്രീ. കെ. പ്രേംകുമാർ: സർ, കേരളത്തിൽ ഗതാഗത വകുപ്പ് സമൂഹത്തിനാകെ മാതൃകയാകുന്ന നിലയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് നേതൃത്വം കൊടുക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള ഗ്രാമവണ്ടി എന്ന പുതിയ പദ്ധതിക്ക് എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും മുൻകൈയെടുത്ത വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് അഭിനന്ദനങ്ങൾ അർപ്പിക്കുകയാണ്. പ്രസ്തുത ബസുകളിലെ സീറ്റുകളുടെ

എണ്ണം 18, 24, 32 എന്നീ നിലയിലുള്ളതാണെന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. ഗ്രാമമേഖലയിലേയ്ക്ക് ഈ സീറ്റ് നിലയിൽ നമുക്ക് വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുമോ, ഇതിന് പ്രയാസങ്ങളുണ്ടാകുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, വലിയ വാഹനങ്ങൾ പോകാൻ കഴിയാത്ത മേഖലകളിൽ നമുക്ക് 18 സീറ്റുള്ളതോ, 24 സീറ്റുള്ളതോ, 32 സീറ്റുള്ളതോ ആയ ചെറിയ വാഹനങ്ങൾ കൊടുക്കാം. വലിയ വാഹനങ്ങൾ മാത്രം പോകുന്ന മേഖലകളിൽ വലിയ സീറ്റുള്ള വാഹനങ്ങളും കൊടുക്കാം. ഇതിന്റെ പ്രത്യേകത നേരത്തെ ചോദിച്ച സ്പോൺസറിംഗാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പല ആളുകൾക്കും ജന്മദിന ചടങ്ങുകളും, വിവാഹ വാർഷികം തുടങ്ങിയവ വരുമ്പോഴും അപ്പൂപ്പന്മാരുടെയോ, അമ്മമ്മമാരുടെയോ ചരമവാർഷികം വരുമ്പോൾ നാട്ടിൽ എന്തെങ്കിലും ചെയ്യണമെന്ന ആഗ്രഹമുണ്ടാകും. അവർക്ക് ഇതിനോടനുബന്ധിച്ച് ഒരു ദിവസത്തെ സർവ്വീസ് സ്പോൺസർ ചെയ്യാൻ തയ്യാറായാൽ അവരുടെ പേരൊക്കെ പ്രദർശിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സർവ്വീസ് നടത്തും. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം സ്പോൺസർഷിപ്പ് നമുക്ക് ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ: സർ, അങ്ങിവിടെ ഗ്രാമവണ്ടി

സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചു, ഗ്രാമങ്ങളിലെ ഉൾപ്രദേശത്തേക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസ് നടത്തുമ്പോൾ ലാഭകരമല്ലെന്ന കാരണത്താൽ സർവ്വീസുകൾ നിർത്താറുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു മാറ്റ വരുത്തിക്കൂടെ; ചില റൂട്ടുകളിൽ ലാഭമുണ്ടാകും. മറ്റു ചില റൂട്ടുകളിൽ നഷ്ടമായിരിക്കാം. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ വിദൂരപ്രദേശങ്ങളിലേക്ക് സർവ്വീസ് നടത്തുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന ചുരുക്കംചില നഷ്ടങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് വഹിച്ചുകൂടെ?

മി. സ്റ്റീക്കർ: ഇക്കാര്യത്തിൽ നേരത്തെ മറുപടി പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞതാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ: സർ, അങ്ങ്ങനെയല്ല, മന്ത്രി പറഞ്ഞത് 150 കി.മീ. എന്ന വിഷയമാണ്, ഞാൻ ചോദിച്ചത് മറ്റൊന്നാണ്. ഗ്രാമവണ്ടിയെന്ന പേരിട്ടത് ബഹുമാനപ്പെട്ട എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിലാണെന്നുകൂടി ഈ സഭയെ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഏതായാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സഭയിലില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് അക്കാര്യം കേൾക്കാതെ പോയത്. എന്റെ മറുപടിയിൽ ഞാനത് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. എന്റെ മനസിലുണ്ടായിരുന്ന പേര് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ഞാനത് സ്വീകരിച്ചു.



ഗ്രാമങ്ങളിലേയ്ക്ക് ആളില്ലെങ്കിലും വണ്ടി ഓടണമെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞു.  
ഗ്രാമവണ്ടി ഇതിനെല്ലാമുള്ള മറുപടിയാകാൻ പോകുകയാണ്.  
അങ്ങയെപ്പോലുള്ള ആളുകൾ സഹകരിച്ചാൽ മതിയാകും.

ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം: സർ, ഗ്രാമവണ്ടി നല്ലൊരു ആശയമാണ്,  
തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി യോജിച്ചാണ് ഇത്  
പ്രാവർത്തികമാക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് പറയുന്നു. ഇപ്പോൾ പല  
സ്കൂളുകളിലും വണ്ടികൾ കേടുവന്ന് കിടക്കുകയാണ്. പി.ടി.എ.കളുമായി  
സഹകരിച്ചും അൺഎയിഡഡ് സ്കൂളുകളുമായി സഹകരിച്ചും ഈ പദ്ധതി  
നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, സ്റ്റുഡന്റ്സ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ  
പ്രോട്ടോക്കോൾ എന്ന ബൃഹത്തായ പദ്ധതി സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിക്കുകയും  
എല്ലാ സ്കൂളുകളിലേയ്ക്കും നടപ്പിലാക്കുകയും ചെയ്യും. വാഹനങ്ങളുടെ ചുമതല  
സ്കൂളുകൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെയാണ്, ഗതാഗത വകുപ്പിനെയാണ്  
ഏൽപ്പിക്കേണ്ടത്. വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനത്തിന്റെ ചുമതല വിദ്യാർത്ഥികളെ  
പഠിപ്പിക്കലാണ്. ഞങ്ങൾ എല്ലാ സ്കൂളുകളിലേയ്ക്കും ആവശ്യമുള്ള സ്റ്റുഡന്റ്സ്  
ഓൺലി ബോണ്ട് സർവ്വീസ് ഏർപ്പെടുത്താൻ തയ്യാറാണ്. ഇപ്പോൾത്തന്നെ

പലമേഖലകളിലും ഈ സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യങ്ങൾ വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായും സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കമ്പനികൾക്ക് ഈ സേവനം പ്രയോജനപ്പെടുത്താം. കമ്പനികളിലെ ഷിഫ്റ്റ് യഥാസമയം കമ്പനികളിലേയ്ക്കും തിരിച്ചുമെത്തിക്കാൻ സാധിക്കും. അതുപോലെ എവിടെനിന്നുവേണമെങ്കിലും സ്കൂളുകളിലേയ്ക്ക് വിദ്യാർത്ഥികളെ എത്തിക്കുകയും വൈകുന്നേരം മടക്കിക്കൊണ്ടുപോകുകയും ചെയ്യാം. ബോണ്ട് സർവ്വീസിന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തയ്യാറാണ്, ഇതിലേയ്ക്കായി എത്രബസുകൾ വേണമെങ്കിലും നൽകാൻ തയ്യാറാണ്.

എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ: സർ, വിപ്ലവകരമായ മാറ്റമാണ് ഗതാഗതമേഖലയിൽ ഗ്രാമവണ്ടി എന്ന പദ്ധതിയിലൂടെ നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുന്നത്, അങ്ങനെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കുടുംബശ്രീയുടെ ഒരു ഔട്ട്ലെറ്റ് ഗ്രാമവണ്ടികളിൽ കൊണ്ടുവന്നാൽ കുറേയേറെ കുടുംബശ്രീ ഉത്പന്നങ്ങൾകൂടി വിറ്റഴിക്കാൻ സാധിക്കും. അതും ഒരു വരുമാനമാർഗ്ഗമാണ്, ആ രീതിയിലുള്ള ഒരു പ്രോജക്ടുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഏതായാലും ഇപ്പോൾ അക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചിട്ടില്ല. ഗ്രാമവണ്ടി ഇറങ്ങിത്തുടങ്ങുമ്പോൾ

ഇതുപോലുള്ള നൂതനമായ ആശയങ്ങൾ വന്നാൽ അതുൾക്കൊള്ളാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: വളരെ ചുരുക്കി ചോദിക്കുക..

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ: സർ, 150 കി.മീ. ഒരു ഗ്രാമവണ്ടിക്ക് വേണമെന്ന് പറഞ്ഞു. ചില തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ഒന്നോ രണ്ടോ സമയത്ത് മാത്രമായി ചുരുക്കേണ്ടിവരും. ചിലപ്പോൾ 25-30 കിലോമീറ്റർ മാത്രമായിരിക്കും അവർക്ക് ആവശ്യമായി വരുന്നത്. 150 കി. മീ.ന്റെ ഡീസലിന് പണമടയ്ക്കാതെ ഭാഗികമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമോ; ഇതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, അങ്ങനെയുള്ള ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്ക് സമീപപ്രദേശങ്ങളിലെ പഞ്ചായത്തുമായി കൈകോർത്തുകൊണ്ട് ഈ ലക്ഷ്യത്തിലേയ്ക്ക് എത്താൻ കഴിയും. ഒരു ദിവസം 25 കി.മീ. മാത്രം വണ്ടി ഓടിച്ചാൽ വെറ്റ് ലീസിന് എടുത്താൽപ്പോലും വാഹനം തരുന്നയാൾക്ക് അത് മുതലാകില്ല. അതുകൊണ്ട് ഒരു മിനിമം കി.മീ. എങ്കിലും ഓടിച്ചാൽ മാത്രമേ ഈ സ്വപ്നം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിയൂ.

ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം: സർ, കാലിക്കറ്റ് എയർപോർട്ടിൽ

വിമാനസർവ്വീസുകൾ കൂടുതലായുള്ളത് അർധരാത്രിയിലാണ്. ജോലി ഒഴിവാക്കി തിരിച്ചുവരുന്ന ആളുകളടക്കമുണ്ടാകും. അവർക്കെല്ലാം പ്രധാനപ്പെട്ട ാണുകളിലേയ്ക്കും വീടുകളിലേയ്ക്കും പോകുന്നതിനുവേണ്ടി എയർപോർട്ടിൽ നിന്നും ലോഹ്ലോർ വണ്ടികൾ കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം, പാലക്കാട്, തൃശ്ശൂർ ഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ആർ.ടി.സി. തന്നെ കഴിഞ്ഞ ദിവസം നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽനിന്നും ബൾക്കായി 50 മുതൽ 100 പേർക്ക് പോകാനായി വണ്ടി ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. നേരത്തേ ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ എയർപോർട്ടിൽനിന്നും എവിടേയ്ക്ക് വേണമെങ്കിലും ബോണ്ട് സർവ്വീസ് നൽകാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ: സർ, തൃശ്ശൂർ, പാലക്കാട്, മലപ്പുറം ജില്ലകളിലെ ഏറ്റവും വലിയ കണക്ടിവിറ്റിയാണ് പട്ടാമ്പി. പട്ടാമ്പിയിൽ നേരത്തേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് സ്റ്റാന്റ് ഉണ്ടായിരുന്നെങ്കിലും ഇപ്പോൾ അതില്ല. സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ അത് കൊണ്ടുവരാൻ തയ്യാറാകുമോ;

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഈ വിഷയം പ്രത്യേകമായി

എഴുതിത്തന്നാൽ ആ കാര്യം പരിശോധിച്ച് മറുപടി പറയുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ.എം. അഷ്റഫ്: സർ, കാസർഗോഡുനിന്നും മംഗലാപുരത്തേയ്ക്ക് പഠിക്കാൻ പോകുന്ന കുട്ടികൾക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കൺസഷൻ അനുവദിക്കുമോ, മംഗലാപുരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഈ സംവിധാനം നൽകുന്നുണ്ട്, നമ്മൾ ഇതുവരെ നൽകിയിട്ടില്ല. സൂളുകളും കോളേജുകളും തുറക്കുമ്പോൾ ആ പ്രയാസം കുട്ടികൾ അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കുമോ?

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, കാസർഗോഡ് മേഖലയിലെ വിദ്യാർത്ഥികൾ നേരിടുന്ന ഈ പ്രശ്നം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതെങ്ങനെ പരിഹരിക്കാമെന്ന് സർക്കാർ പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)

**അനുബന്ധം**

ക്രമ നം	നിലവിലെ സ്ഥിതി	വില്ലേജ്	വിസ്തീർണ്ണം (ഹെക്ടറിൽ)
1	19(1) വിജ്ഞാപനം പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തി	കടുത്തുരുത്തി അതിരമ്പുഴ	0.21.94
2	11(1) വിജ്ഞാപനം പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തി	കുറിച്ചി, മാഞ്ഞൂർ, അതിരമ്പുഴ, നാട്ടകം, മുട്ടമ്പലം, പെരുമ്പായിക്കാട്	0.50.29
3	11(1) വിജ്ഞാപനം പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തി	മുട്ടമ്പലം, മാഞ്ഞൂർ, അതിരമ്പുഴ	0.17.35
ആകെ വിസ്തീർണ്ണം			0.89.58