

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

3 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 437

02-11-2021 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

റെയിൽ മേഖലയിലെ വികസന, നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center"> ശ്രീ പി. നന്ദകുമാർ, ശ്രീ ടി. പി .രാമകൃഷ്ണൻ, ശ്രീ ഡി കെ മുരളി, ശ്രീ ടി.ഐ.മധുസൂദനൻ </p>	<p align="center"> Shri.V. Abdurahiman (കായികം, വവഫ്, ഹജ് തീർത്ഥാടന വകുപ്പ് മന്ത്രി) </p>
<p>(എ) സംസ്ഥാനത്ത് റെയിൽ മേഖലയിൽ എന്തെല്ലാം വികസന, നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് നടന്നുവരുന്നത്; വിശദാംശങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കാമോ;</p>	<p>(എ) സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഗതാഗത വികസനത്തിന്റെ സാധ്യതയനുസരിച്ച് റെയിൽവേ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനും അടിസ്ഥാന സൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പൊതുവികസനത്തിന് കുതിപ്പുണ്ടാക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടും കൂടി ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയും കേരള സർക്കാരും 49:51 അനുപാതത്തിൽ ഓഹരി പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടിയുള്ള ജോയിന്റ് വെഞ്ചർ കമ്പനി, കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ) എന്ന പേരിൽ 2017 ൽ രൂപീകരിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത കോർപ്പറേഷൻ വഴി സംസ്ഥാനത്തിനു ആദായകരമായതും സാധ്യമായതുമായ പദ്ധതികൾ ഏറ്റെടുക്കുകയും, അതിൽ സർവ്വകലാശാലകൾ, സാധ്യതാ പഠനങ്ങൾ, വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് (ഡി.പി.ആർ) തയ്യാറാക്കൽ, ആവശ്യമായ അംഗീകാരങ്ങൾ, പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കൽ, അനുമതിക്കുവേണ്ടിയുള്ള പ്രോസസിംഗ് അംഗീകാരം ലഭിച്ച പദ്ധതികളുടെ നടപ്പാക്കൽ എന്നിവ സാധ്യമാക്കുന്നു. സുസ്ഥിര വികസനം എന്ന ആശയം ലക്ഷ്യമിട്ട് കേരളത്തിന് അനുയോജ്യമായ പദ്ധതികൾ കണ്ടെത്തുന്നതിലേക്കുള്ള നടപടികൾ കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് ആരംഭിക്കുകയും സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്ത് താഴെ പറയുന്ന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുകയുമാണ്: 1. സിൽവർലൈൻ (സെമി ഹൈ സ്പീഡ് റെയിൽ) തിരുവനന്തപുരം - കാസർഗോഡ് 2. തലശ്ശേരി - മൈസൂർ റെയിൽവേ ലൈൻ 3. നിലമ്പൂർ- നഞ്ചൻഗുഡ് റെയിൽ ലൈൻ 4. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽ പദ്ധതി നിർദ്ദിഷ്ട</p>

		<p>സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി കേരള സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കി വരുന്ന ഒരു മുൻനിര പദ്ധതിയാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്നു കാസർഗോഡ് വരെ 4 മണിക്കൂറിൽ എത്തിച്ചേരുന്നത് സാധ്യമാക്കുവാൻ 200 കി.മീ വേഗതയിൽ സെമി ഹൈ സ്പീഡ് ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കുവാനുള്ള ഒരു പദ്ധതിയാണ് സിൽവർലൈൻ. പ്രസ്തുത പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ 11 ജില്ലകളിലൂടെ കടന്നു പോകുകയും 11 സ്റ്റേഷനുകളോടും കൂടിയുള്ളതുമാണ്. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം ഏറ്റവും കുറവുള്ള യാത്രാ മാർഗ്ഗമാണ് റെയിൽഗതാഗതം. ഇത്തരത്തിൽ ഈ പദ്ധതി നിലവിൽ വരുന്നതോടുകൂടി റോഡപകടങ്ങളും റോഡിലെ യാത്രാത്തിരക്കും കുറയും എന്ന് മാത്രമല്ല അക്ഷയോർജ്ജത്തെ പൂർണ്ണമായി ആശ്രയിക്കുന്നതിനാൽ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം വലിയ തോതിൽ കുറയുവാൻ സാധിക്കും. ഒരു വർഷം തന്നെ 2.8 ലക്ഷം ടൺ കാർബൺഡൈ ഓക്സൈഡ് ബഹിർഗമനം കുറയ്ക്കാനാകുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്.</p>
<p>(ബി) തലശ്ശേരി-മൈസൂർ, നിലമ്പൂർ-നഞ്ചങ്കോട്, അങ്കമാലി-ശബരി എന്നീ റെയിൽ പാതകൾക്ക് അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഇതിനായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്;</p>	<p>(ബി) തലശ്ശേരി - മൈസൂർ റെയിൽവേ ലൈൻ കേരളത്തിലെ വടക്കൻ മലബാറിലെ തലശ്ശേരിയിലെ കോസ്റ്റൽ ടൗൺഷിപ്പിനെ മാനന്തവാടി വഴി കർണാടകയിലെ മൈസൂർ പട്ടണവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന തലശ്ശേരി - മൈസൂർ റെയിൽവേ ലൈൻ പദ്ധതി നിലവിൽ വരുന്നതോടെ മലബാറിലെ ജനങ്ങളുടെ യാത്ര സുഗമമാക്കുവാൻ സാധിക്കും. പദ്ധതിയുടെ പ്രാഥമിക റിപ്പോർട്ട് കൊങ്കൺ റെയിൽവേ കോർപ്പറേഷൻ തയ്യാറാക്കുകയും റെയിൽവേ ബോർഡിനു സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡി.പി.ആർ, കൺസൾട്ടൻസിയാക കൊങ്കൺ റെയിൽവേ കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് തയ്യാറാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേരളത്തിലെ സർവ്വേ പ്രവൃത്തികളും മറ്റ് പ്രവർത്തനങ്ങളും പുരോഗമനഘട്ടത്തിലാണ്. കർണാടക ഭാഗത്തുള്ള അലൈൻമെന്റിനു അവിടുത്തെ പ്രാദേശിക ജനങ്ങളുടെ എതിർപ്പ് കണക്കിലെടുത്ത് പ്രസ്തുത ഭാഗത്തുകൂടിയുള്ള അലൈൻമെന്റിനു കർണാടക സർക്കാർ എതിർപ്പ് ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. അതിനാൽ കർണാടക വഴിയുള്ള അലൈൻമെന്റ് പുതുക്കുകയും നിർദ്ദിഷ്ട പുതിയ വിന്യാസം ഏതെങ്കിലും വനമേഖലയിലൂടെ കടന്നുപോകുകയോ ഏതെങ്കിലും സെൻസിറ്റീവ് പ്രദേശത്തെ ബാധിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നില്ല. അങ്ങനെ പരിസ്ഥിതിയെ സമഗ്രമായി തുലനം ചെയ്യുന്നു. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതിക്ക് തത്വത്തിലുള്ള</p>	

അംഗീകാരം കർണാടക സർക്കാരിൽ നിന്നും റെയിൽവേയിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്നതിനായി ചർച്ചകളും കത്തിടപാടുകളും നടത്തി വരുന്നു. ചീഫ് സെക്രട്ടറി തലത്തിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തലത്തിലും കത്തിടപാടുകൾ നടത്തിവരികയാണ്. കർണാടക സർക്കാരിൽ നിന്നുമുള്ള അനുമതി ഉടൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാരും കെ-റെയിലും കർണാടക സർക്കാരുമായി ഒരു യോഗം ചേരുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത യോഗത്തിൽ കർണാടക ഭാഗത്തുള്ള സർവ്വേ നടപടികൾക്കായും മറ്റനുബന്ധ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും അനുമതി നൽകുന്നത് പരിഗണിക്കാമെന്നുള്ള തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുകയുണ്ടായി. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിശദമായ പ്രൊപ്പോസൽ കർണാടക സർക്കാരിനു സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. നീലമ്പൂർ- നഞ്ചൻഗുഡ് റയിൽ ലൈൻ തെക്കൻ കേരളം, മൈസൂരു, ബെംഗളൂരു എന്നിവ തമ്മിൽ ബദലും ഹ്രസ്വമായ കണക്ടിവിറ്റി നൽകിയാണ് ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഈ പദ്ധതി വളരെ പ്രാരംഭ ഘട്ടത്തിലാണ്. ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിച്ച വിന്യാസമനുസരിച്ച് തലശ്ശേരി മൈസൂർ പദ്ധതിക്കു റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിൽ നിന്നുമുള്ള അനുമതിയും കർണാടക സർക്കാരിൽ നിന്നുമുള്ള അനുമതിയും കിട്ടിയാൽ മാത്രമേ ഈ പദ്ധതിയുമായി മുമ്പോട്ടു പോകുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാരും കെ-റെയിലും കർണാടക സർക്കാരുമായി ഒരു യോഗം ചേരുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത യോഗത്തിൽ കർണാടക ഭാഗത്തുള്ള സർവ്വേ നടപടികൾക്കായും മറ്റനുബന്ധ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും അനുമതി നൽകുന്നത് പരിഗണിക്കാമെന്നുള്ള തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുകയുണ്ടായി. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിശദമായ പ്രൊപ്പോസൽ കർണാടക സർക്കാരിനു സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽ പദ്ധതി 1997-98 ലെ റെയിൽവെ ബജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച പദ്ധതിയാണ് എരുമേലി വഴിയുള്ള ശബരി റെയിൽ പാത. ശബരിമല ദർശനത്തിന് രാജ്യത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ നിന്നെത്തുന്ന തീർത്ഥാടകരുടെ സൗകര്യവും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തെക്കുകിഴക്ക് ഭാഗങ്ങളുടെ വികസനവും മുന്നിൽ കണ്ടാണ് ഈ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തത്. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽ പാത കൊല്ലം ജില്ലയിലെ പുനലൂർ വരെ ദീർഘിപ്പിക്കുക വഴി തമിഴ് നാട്ടിലേക്ക് നീട്ടാൻ കഴിയും. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പദ്ധതി ചെലവിന്റെ

		<p>50 ശതമാനം കേരള സർക്കാർ വഹിക്കുന്നതാണെ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിരുന്നു. പ്രസ്തുത തീരുമാനം സംസ്ഥാന റെയിൽ വകുപ്പു മന്ത്രി കേന്ദ്ര റെയിൽ മന്ത്രാലയം മുന്പാകെ അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. പദ്ധതി തുടർന്ന് പുനരുജ്ജീവിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി ക്രമങ്ങൾ എത്രയും പെട്ടെന്ന് തുടങ്ങണമെന്നും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തോട് ആവശ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അങ്കമാലി - ശബരി പദ്ധതിയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു.</p>
<p>(സി) പ്രസ്തുത പാതകൾ പ്രാവർത്തികമാകുന്നതോടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനത്തിൽ എന്തെല്ലാം മാറ്റങ്ങളാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?</p>	<p>(സി) സിൽവർലൈൻ പാത കേരളത്തിലെ ഹൈവേയിലും റെയിൽവേയിലും നമുക്ക് ആർജ്ജിക്കാവുന്ന സുരക്ഷിത വേഗം ഇപ്പോൾ ശരാശരി 40-60 കിലോമീറ്ററാണ്. നിലവിലുള്ള റോഡുകളും റെയിൽപാതകളും വികസിപ്പിച്ച് വേഗം കൂട്ടാനുള്ള സാധ്യത ജനസാന്ദ്രതയേറിയ കേരളത്തിൽ കുറവാണ്. ഇനിയും വേഗത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യണമെങ്കിൽ ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ പുതിയ ഗതാഗത മാർഗങ്ങൾ അവലംബിക്കേണ്ടതുണ്ട്. റോഡ് ഗതാഗതത്തിലെ സമയനഷ്ടം പരിഹരിക്കാനുള്ള ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ ശ്രമമാണ് ഇപ്പോൾ സിൽവർ ലൈൻ എന്ന പേരിട്ടിരിക്കുന്ന അർദ്ധ അതിവേഗ പാത എന്ന പദ്ധതിയിലൂടെ കേരളം ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. 200 കിലോമീറ്റർ വേഗത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ തെക്കുവടക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഇന്നത്തെ ഈണുപോക്ക് അവസാനിപ്പിക്കാനാവും. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള 530 കിലോമീറ്റർ നാലു മണിക്കൂർ കൊണ്ട് സഞ്ചരിക്കാനായാൽ മലയാളിയുടെ യാത്രാരീതിയിൽ വൻമാറ്റമാണുണ്ടാകുക. സിൽവർലൈനിനെ ആശ്രയിക്കുന്ന യാത്രക്കാർ വർദ്ധിക്കുന്നതോടെ യാഥാർത്ഥ്യമാവുന്ന ആദ്യവർഷം തന്നെ ഏകദേശം 2.8 ലക്ഷം ടൺ കാർബൺ ഡയോക്സൈഡ് ബഹിർഗമനം കുറയ്ക്കാനാവും. 2052-ഓടെ വർഷത്തിൽ 5,94,636 ടണ്ണോളം കാർബൺ ഡയോക്സൈഡ് അന്തരീക്ഷത്തിൽ നിന്ന് കുറയാൻ സിൽവർലൈൻ നിമിത്തമാവും. കേരളവികസനത്തിന്റെ മുഖച്ഛായ മാറ്റുന്നതിനൊപ്പം അങ്ങിനെ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണത്തിന്റെ തോത് ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കാനും ഈ ഹരിതപദ്ധതി വഴിയൊരുക്കും. റോ-റോ സർവ്വീസ് വഴി അഞ്ഞൂറോളം ചരക്കുവാഹനങ്ങൾ റോഡിൽനിന്ന് പിന്മാറ്റം. ഇത് സംസ്ഥാനത്തെ രൂക്ഷമായ ഗതാഗതത്തിരക്ക് മാത്രമല്ല ദിനപ്രതി വർദ്ധിക്കുന്ന റോഡപകടങ്ങളും കുറയ്ക്കും. കേരളത്തിന്റെ</p>	

അടിസ്ഥാന വികസന മേഖലയിൽ വൻ കുതിപ്പുണ്ടാക്കുന്ന പദ്ധതിയാണ് സിൽവർ ലൈൻ. ഒരു മണിക്കൂർ സമയംകൊണ്ട് കോഴിക്കോട് നിന്നും, ഒന്നരമണിക്കൂർ കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്നും ഒരാൾക്ക് കൊച്ചിയിൽ എത്താൻ കഴിയുമെങ്കിൽ അത് മലയാളികളുടെ സാമൂഹിക ജീവിതത്തിലും തൊഴിൽമേഖലയിലും കേരളത്തിന്റെ വാണിജ്യരംഗത്തും ഉണ്ടാക്കുന്ന മാറ്റം അഭൂതപൂർവമായിരിക്കും. സിൽവർ ലൈൻ യാഥാർഥ്യമായാൽ നിരത്തിലെ വാഹനപ്പെരുപ്പം നിയന്ത്രിക്കുവാനും അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുവാനും കഴിയും. മാത്രമല്ല തിരക്കുകൊണ്ട് വീർപ്പുമുട്ടുന്ന സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽപാതകളിലെ തിരക്ക് ഒഴിവാക്കാനും ഈ പാതകളിലൂടെയുള്ള ഗതാഗതം സുഗമമാക്കാനും കഴിയും. ഇപ്പോഴത്തെ വിലനിലവാരമനുസരിച്ചുതന്നെ 530 കോടി രൂപയുടെ പെട്രോളും, ഡീസലും തന്തുലമുണ്ടാകുന്ന മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുവാനും കഴിയും. സിൽവർ ലൈൻ വഴി നഗരകേന്ദ്രങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള പ്രവേശനം എളുപ്പമാകുന്നതുവഴി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള സാമ്പത്തികവും വ്യവസായികവുമായ വളർച്ച സാധ്യമാകും. നഗരകേന്ദ്രീകരണം വൻതോതിൽ ഒഴിവാക്കപ്പെടും. ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിൽനിന്നുപോലും എളുപ്പത്തിൽ നഗരങ്ങളിലെത്താൻ ജനങ്ങൾക്ക് കഴിയുന്നതുകൊണ്ട് താമസം, ഭക്ഷണം എന്നിവ വഴിയുള്ള ജീവിതച്ചെലവ് വൻതോതിൽ കുറയും. ഇതു കൂടാതെയാണ് പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമ്പോൾ ലഭിക്കുന്ന സാമ്പത്തിക ഉണർവും ജോലികളും. 2025ൽ പൂർത്തിയാകുമെന്നു പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ സമയത്ത് നേരിട്ടും അല്ലാതെയും 50,000 പേർക്കും, പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കുമ്പോൾ 10,000 പേർക്കും ജോലി ലഭിക്കും. തലശ്ശേരി - മൈസൂർ റെയിൽവേ ലൈൻ പ്രസ്തുത പദ്ധതി കേരളത്തിലെ വടക്കൻ മലബാറിലെ തലശ്ശേരിയിലെ കോസ്റ്റൽ ടൗൺഷിപ്പിനെ മാനന്തവാടി വഴി കർണാടകയിലെ മൈസൂർ പട്ടണവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നു. പ്രസ്തുത പദ്ധതി നിലവിൽ വരുന്നതോടെ മലബാറിലെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ സുഗമമാക്കുവാൻ സാധിക്കും. അതായത് മലബാറിൽ നിന്നും മൈസൂരിലേക്ക് 16 മണിക്കൂറു കൊണ്ടും ബാംഗ്ലൂരിലേക്ക് 13 മണിക്കൂറുകൊണ്ടും എത്തിച്ചേർന്നിടത്ത് 5 മണിക്കൂറുകൊണ്ട് മൈസൂരിലേക്കും 8 മണിക്കൂറുകൊണ്ട് ബാംഗ്ലൂരിലേക്കും യാത്രാ സമയം കുറച്ചു കൊണ്ട് എത്തിച്ചേരാൻ പ്രസ്തുത പദ്ധതി സഹായകമാകുന്നു. നിലമ്പൂർ- നൻജഗുഡ് റെയിൽ

ലൈൻ തെക്കൻ കേരളം, മൈസൂരു, ബെംഗളൂരു എന്നിവ തമ്മിൽ ബദലും ഹ്രസ്വമായ കണക്ടിവിറ്റി നൽകിയാണ് ഈ പദ്ധതി നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഈ ലൈൻ 6 മണിക്കൂറിനുള്ളിൽ മൈസൂരിനെ കൊച്ചിയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുകയും മൈസൂർ വഴി നേരിട്ടും ചെറുതുമായ ബാംഗ്ലൂർ-കേരള കണക്ടിവിറ്റി നൽകുകയും ചെയ്യും. കർണാടക, കേരളം, തമിഴ്നാട് എന്നിവിടങ്ങളിലെ പ്രദേശത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനത്തിന് റെയിൽവേ ലൈൻ സഹായിക്കും. വയനാട് ജില്ലയും റെയിൽവേ ഭൂപടത്തിൽ ഇടം പിടിക്കും എന്നതാണ് ഈ പദ്ധതി വഴിയുള്ള മറ്റൊരു വലിയ നേട്ടം. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽ പദ്ധതി 1997-98 ലെ റെയിൽവെ ബജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച പദ്ധതിയാണ് എരുമേലി വഴിയുള്ള ശബരി പാത. ശബരിമല ദർശനത്തിന് രാജ്യത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ നിന്നെത്തുന്ന തീർത്ഥാടകരുടെ സൗകര്യവും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തെക്കുകിഴക്ക് ഭാഗങ്ങളുടെ വികസനവും മുന്നിൽ കണ്ടാണ് ഈ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തത്. അങ്കമാലി - ശബരി റെയിൽ പാത കൊല്ലം ജില്ലയിലെ പുനലൂർ വരെ ദീർഘിപ്പിക്കുക വഴി തമിഴ് നാട്ടിലേക്ക് നീട്ടാൻ കഴിയും.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ