

**ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ**

**(1) വടക്കൻ മലബാറിലെ ട്രെയിൻ യാത്രാ ക്ലേശം**

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, വടക്കൻ കേരളത്തിലെ ട്രെയിൻ യാത്ര ഏറെ ദുരിതമാണ്. ഏത് സമയവും വലിയതോതിലുള്ള അപകടങ്ങൾ വരാനുള്ള സാധ്യതയാണ് ഇന്നത്തെ ട്രെയിൻ യാത്രയിലുള്ളത്. ഈ വിഷയങ്ങൾ പരിഹരിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് വയോജനങ്ങൾ, രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളൊക്കെത്തന്നെ വിവിധ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽ വിവിധ സമയങ്ങളിലായി ഒട്ടേറെ സമരങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഞാനും ആ സമരത്തിൽ പങ്കെടുത്തിരുന്നു. ആ മേഖലയിൽ ദേശീയ പാതയുടെ നിർമ്മാണം കൂടി നടക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ റോഡ് യാത്ര ദുരിത പൂർണ്ണമായതിനാൽ ഇപ്പോൾ ഏറെ പേരും ആശ്രയിക്കുന്നത് തീവണ്ടിയാത്രയാണ്. യാത്രക്കാരുടെ വർദ്ധനവിനനുസരിച്ച് ട്രെയിൻ ഇല്ലെന്നതാണ് പ്രശ്നം. അതോടൊപ്പം നിലവിലുള്ള ട്രെയിനുകളിൽ നിന്നും ജനറൽ കമ്പാർട്ട്മെന്റുകൾ എടുത്തുമാറ്റുകയും ചെയ്തു. രാവിലെയും വൈകിട്ടുമായി ഉദ്യോഗസ്ഥർ, വിദ്യാർത്ഥികൾ മറ്റ് ആശ്രൂപത്രിയിൽ പോകേണ്ടവരൊക്കെ ആശ്രയിച്ചിരുന്നത്

പരശുരാം എക്സ്പ്രസ്സിനെയാണ്. നാട്ടിൻപുറങ്ങളിൽ പണ്ട് ജീപ്പിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നത് പോലെ ഡ്രൈവറുടെ സീറ്റിന്റെ ഭാഗത്ത്, എതിർഭാഗത്ത്, പിന്നിൽ എല്ലാം പിടിച്ച് ഇങ്ങിയുള്ളൊരു യാത്രയാണുള്ളത്. കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം വെട്ടിച്ചുരുക്കിയതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ പ്രതിസന്ധി ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. യാത്രക്കാരുടെ വർദ്ധനവിനനുസരിച്ച് ട്രെയിനിന്റെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. അത് ചെയ്യാതെയാണ് നിലവിലുള്ള കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം വെട്ടിച്ചുരുക്കിയത്. കോവിഡ് കാലത്ത് റെയിൽവേ വെട്ടിച്ചുരുക്കിയ സർവ്വീസുകളും സ്റ്റോപ്പുകളും മുതിർന്ന പൗരന്മാർക്കും കുട്ടികളും നൽകിയ സഹായങ്ങളും വെട്ടിച്ചുരുക്കി. മുതിർന്ന പൗരന്മാർക്ക് ടിക്കറ്റ് നിരക്കിൽ ഇളവുണ്ടായിരുന്നു. അതൊന്നും തന്നെ പുനഃസ്ഥാപിച്ചിട്ടില്ല. പല ശ്രമങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുപോലും പാർലമെന്റിൽ, രാജ്യസഭയിൽ ഈ മേഖലയിൽ നിന്നുള്ള എം.പി.-മാരെന്ന നിലയ്ക്ക് ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം ഈ വിഷയം ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. പക്ഷേ അതിനൊന്നും ഇതുവരെ ഒരു മറുപടിയോ തീരുമാനമോ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. മലബാറിൽ (ഉത്തര കേരളം) കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, ഫറൂക്ക്, പരപ്പനങ്ങാടി, താന്തൂർ, തിരുർ, കുറ്റിപ്പുറം, ഷൊർണൂർ, തൃശ്ശൂർ വരെ വലിയ

പ്രയാസമാണ് യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്നത്. അതുപോലെ തിരിച്ചും. പരശുരാമം എക്സ്പ്രസ്സ് കാസർഗോഡ് നിന്നും പുറപ്പെട്ടുകഴിഞ്ഞ് കണ്ണൂർ എത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ അവിടെ നിന്ന് ഈ അവസ്ഥയാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. നേരത്തെ അതിലുണ്ടായിരുന്ന ജനറൽ കമ്പാർട്ട്മെന്റുടേയും എടുത്തുമാറ്റി. ഇപ്പോൾ ഒരു കാൽ വയ്ക്കാനൊരു അവസരം ലഭിച്ചാൽ അടുത്ത കാല് നിലത്ത് വയ്ക്കാൻ കഴിയാത്തൊരു അവസ്ഥയാണ്. വാഗൺ ദുരന്തം നമ്മൾ കേട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുപോലുള്ള സംഭവങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാനുള്ളൊരു സാഹചര്യമാണ് കാണുന്നത്. പലരും കഴഞ്ഞ് വീഴുകയും മരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ കയറാൻ പിടുത്തംകിട്ടാതെ മറിഞ്ഞ് വീഴുന്നവരുണ്ട്. അതോടൊപ്പം യാത്രയുടെ ആവശ്യം പരിഗണിച്ച് റിസർവ് കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളിൽ കയറി അതിനുശേഷം ജനറൽ കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളിലേക്ക് പോകാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ ആർ.പി.എഫ്. പിടികൂടി ഫൈൻ അടിക്കുന്ന സാഹചര്യവും നിലനിൽക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകളായ നേത്രാവതി, മംഗള, ലക്ഷദ്വീപ്, മലബാർ, മാവേലി തുടങ്ങിയ എക്സ്പ്രസ്സുകൾ ട്രെയിനുകളിലും യാത്ര ദുഷ്കരമാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്.....

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, മാത്രമല്ല വന്ദേഭാരത് വന്നതിനുശേഷം

ബാക്കി എല്ലാ ട്രെയിനുകളും പിടിച്ച് നിർത്തുന്നൊരു സാഹചര്യം കൂടിയുണ്ട്.

അങ്ങനെ വല്ലാതെ താമസിച്ചു പോകുകയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ

സത്യസന്ധമായി പറയുകയാണെങ്കിൽ ഇതൊരു ഭീകരമായ അനുഭവമാണ്

റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഞാൻ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നില്ല.

അതീവ ഗുരുതരമായ ചില ജില്ലകളുടെ കാര്യമാണ് പറയുന്നത്. റെയിൽവേ

നേരത്തെ പറഞ്ഞിരുന്നത് ഇതിന് പരിഹാരം കാണാനായി ഷൊർണ്ണൂർ -

കണ്ണൂർ റൂട്ടിൽ ഇടവിട്ട് മെമു ട്രെയിൻ ഓടിക്കുമെന്നാണ്. എന്നാൽ

പറയുകയല്ലാതെ റെയിൽവേ അതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്... പ്ലീസ്...

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, വളരെ ഗൗരവകരമായൊരു വിഷയമാണ്

ഈ സഭയുടെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടേയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നത്.

കേന്ദ്രഗവൺമെന്റാണ് ഇതിലിടപെടേണ്ടതെന്ന് അറിയാം. ഇതിന് ശാശ്വത

പരിഹാരം കാണാനുള്ള സഹായം, ശ്രദ്ധ ഗവൺമെന്റിന്റെ

ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണമെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ന്യൂനപക്ഷക്ഷേമം, കായികം, വഖഫ്, ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ): സർ, കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ യാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ട്രെയിൻ യാത്രയിൽ ഗുരുതരമായിട്ടുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുകയാണ്. ട്രെയിനുകളുടെ നിലവിലുള്ള അവസ്ഥ പരിശോധിച്ചാൽ കേരളത്തിലോടുന്ന ട്രെയിനുകളിൽ ജനറൽ കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളുടെ കുറവാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ അനുഭവപ്പെടുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇ. കെ. വിജയൻ എം.എൽ.എ. നൽകിയിട്ടുള്ള ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ ലക്ഷക്കണക്കിന് വരുന്ന റെയിൽവേ യാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പ്രതിഫലിക്കുന്നതാണ്. കേരളത്തിലെ ഗതാഗത മേഖലയിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു സംവിധാനമാണ് റെയിൽവേ യാത്ര. കേരളത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗത്തുനിന്നും മറ്റേ അറ്റത്തേക്ക് യാത്രചെയ്യാൻ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ ആശ്രയിക്കുന്നതും ട്രെയിനുകളെയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള ആളുകൾ അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ സുരക്ഷിതമായി യാത്രചെയ്യാനായി ഏറ്റവും അധികം

ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നത് ട്രെയിൻ യാത്രയാണ്. കേരളത്തിലെ റെയിൽ സംവിധാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ കേന്ദ്രത്തിലെ നിലവിലുള്ള ഗവൺമെന്റും അതിന് മുമ്പുള്ള ഗവൺമെന്റും ആവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിൽ പിന്നോക്കമാണെന്നുള്ള കാര്യം നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിലും പുതിയ റെയിൽവേ ലൈനുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിലും അധിക പ്ലാറ്റ്ഫോം നിർമ്മിക്കുന്നതിലുമൊക്കെ നടപടികളെടുക്കുന്നത് വളരെ മന്ദഗതിയിലാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിരന്തരമായ സമ്മർദ്ദത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഇപ്പോൾ കുറെയൊക്കെ കാര്യങ്ങൾ നടന്നുവരുന്നുവെന്നത് ആശ്വാസകരമാണ്. കേരളം മറ്റുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളെപ്പോലെയല്ല. കാസർഗോഡ് ജില്ല മുതൽ പാറശ്ശാല വരെ പൂർണ്ണമായും നോക്കിയാൽ ഒരു പട്ടണമായിട്ടാണ് നമുക്ക് തോന്നുന്നത്. മറ്റുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ധാരാളം ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളൊക്കെയുണ്ട്. അതിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായ രീതിയിലാണ് കേരളത്തിലെ നിലവിലുള്ള ഭൂവിസ്തൃതിയും ജനസംഖ്യയും പരിശോധിക്കുമ്പോൾ നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ദേശീയ പാതയുടെ നിർമ്മാണം നടക്കുന്നതുകൊണ്ട് ധാരാളം ആളുകൾ ട്രെയിനിനെ

ആശ്രയിക്കുന്നതിനാൽ റെയിൽവേയുടെ ആവശ്യകത വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. അതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന തിരക്ക് വളരെ കൂടുതലാണ്. റെയിൽവേ യാത്രയ്ക്കായി കൂടുതൽ ആളുകൾ വരുമ്പോൾ അതിനനുസൃതമായി പുതിയ ട്രെയിനുകൾ വരണം. സ്പെഷ്യൽ ട്രെയിനുകൾ, കമ്പാർട്ട്മെന്റ് കൂട്ടുന്നത്, മറ്റുള്ള സംവിധാനങ്ങളൊക്കെ ചെയ്യാൻ റെയിൽവേ തയ്യാറാകുന്നില്ലായെന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. അതോടൊപ്പം, യാത്രാനിരക്കിന്റെ കാര്യത്തിലും വലിയ തോതിൽ വർദ്ധനവുണ്ടായി. റിസർവേഷൻ ടിക്കറ്റുകൾ, തത്കാൽ, സൂപ്പർ തത്കാൽ എന്നിവയ്ക്ക് വലിയ തോതിൽ പണം ഈടാക്കുന്ന രീതിയിലേയ്ക്ക് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും സ്റ്റോപ്പുകളും കോച്ചുകളും കൂടുതൽ അനുവദിക്കണമെന്ന് നമ്മൾ നിരന്തരമായി ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്രസർക്കാർ കേരളത്തിന് ആദ്യം രണ്ട് വന്ദേഭാരത് എക്സ്പ്രസ്സ് ട്രെയിനും ഇപ്പോൾ പുതുതായി ഒരേണ്ണം കൂടി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും മലബാറിലേയ്ക്കുള്ള ട്രെയിൻ യാത്രാ ദുരിതത്തിന് ഒരു കുറവും വന്നിട്ടില്ല. മംഗളൂർ-നാഗർകോവിൽ പരശുരാം എക്സ്പ്രസ്സ് പോലുള്ള സ്ഥിരം യാത്രക്കാരുള്ള ട്രെയിനുകളിൽ യാത്ര ചെയ്യുകയെന്നത്

പേടിപ്പെടുത്തുന്ന സംവിധാനമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. അതിനെക്കുറിച്ച്  
 ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. കോയമ്പത്തൂർ-കണ്ണൂർ എക്സ്പ്രസ്സ്  
 കോഴിക്കോട് നിന്ന് പുറപ്പെട്ടുകഴിഞ്ഞാൽ, കണ്ണൂർ ഭാഗത്തേയ്ക്കുണ്ടായിരുന്നത്  
 രാത്രി 9.30-നുള്ള എക്സിക്യൂട്ടീവ് എക്സ്പ്രസ്സ് മാത്രമാണെന്നുള്ള കാര്യം അദ്ദേഹം  
 സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ പ്രസക്തമാണ്. ഇക്കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചതിന്റെ  
 അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുതിയ പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻകൂടി ഏർപ്പെടുത്താമെന്ന്  
 റെയിൽവേ ഉറപ്പ് നൽകിയത് ഇപ്പോൾ നടപ്പിലായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ അതിന്റെ  
 സമയക്രമത്തിൽ വ്യത്യാസമുണ്ട്. ആ ട്രെയിനിന്റെ സർവ്വീസ് കാസർഗോഡ്  
 വരെ നീട്ടണമെന്ന് വീണ്ടും അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഷൊർണൂർ-കാസർഗോഡ്  
 ആയി ട്രെയിനിന്റെ സമയം ക്രമീകരിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.  
 യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിനനുസരിച്ച് പുതിയ ട്രെയിനുകളും മെച്ച സർവ്വീസുകളും  
 ആരംഭിക്കാൻ റെയിൽവേ തയ്യാറാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതേ  
 ആവശ്യം വീണ്ടുമുന്നയിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ ഈയാഴ്ച  
 കാണാനിരിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം, റിസർവ് കോച്ചുകൾ കുറച്ചതിലെ  
 ബുദ്ധിമുട്ടുകളും പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നതാണ്. ജനങ്ങളുടെ



സൗകര്യത്തിനനുസരിച്ചുള്ള റെയിൽവേയുടെ കാറ്ററിംഗ് വിഭാഗത്തിലൊക്കെ ഭക്ഷണത്തിനും ടിക്കറ്റിനും അമിതമായ ചാർജ്ജാണ് ഈടാക്കുന്നത്. മുൻ കാലങ്ങളിൽ റെയിൽവേ എന്നത് സാധാരണക്കാരന്റെ സംവിധാനമെന്നതിനപ്പുറം ഇപ്പോൾ താങ്ങാൻ കഴിയാത്ത ഭാരം റെയിൽ യാത്രയ്ക്ക് വരുന്ന കാലഘട്ടമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകളുടെ കമ്പാർട്ട്മെന്റുകൾ കാലപ്പഴക്കമുള്ളതും വൃത്തിഹീനവുമായ ബോധികളുമാണ്. ഇതെല്ലാം മാറേണ്ടതുണ്ട്. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി റെയിൽവേ മന്ത്രിക്ക് നിവേദനം നൽകുകയും കൂടിക്കാഴ്ചകൾ നടത്തിയപ്പോൾ നിരവധി തവണ ഉന്നയിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത ട്രെയിനുകൾക്ക് കൂടുതൽ സൗകര്യങ്ങളും പുതിയ കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളും ആവശ്യപ്പെട്ട് വർഷങ്ങളായ നമ്മുടെ ആവശ്യം ചെയ്തുതരാൻ റെയിൽവേ തയ്യാറായിട്ടില്ല. കോവിഡ് കാലത്ത് വെട്ടിച്ചുരുക്കിയ സർവ്വീസുകളും സ്റ്റോപ്പുകളും പൗരന്മാർക്ക് നൽകിവന്നിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങളും പുനഃസ്ഥാപിക്കണമെന്ന് നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ലഭിച്ചിട്ടില്ല. മംഗളൂരു-നാഗർകോവിൽ എക്സ്പ്രസ്സ് ട്രെയിനിലെ യാത്രാദുരിതത്തിൽ തിരക്കിൽപ്പെട്ട് ധാരാളം യാത്രക്കാർ കഴഞ്ഞുവീഴുകയും

ഒന്നരണ്ട് യാത്രക്കാർ മരിച്ച സംഭവങ്ങളും റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ട്രെയിനിൽ തിരക്കുകാരണം സ്ഥലമില്ലാതെ പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ വീഴുന്ന സാഹചര്യവും സംഭവമായിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണമനുസരിച്ച് പുതിയ കോച്ചുകൾ അനുവദിക്കുക, കൂടുതൽ മെറ്റ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുക, ട്രെയിനുകളുടെ സുരക്ഷാ സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുക, ആഘോഷ അവധി വേളകളിൽ തിരക്കുള്ള റൂട്ടുകളിൽ പുതിയ ട്രെയിനുകൾ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത, കേരളത്തിലെ രണ്ടാമത്തെ വന്ദേഭാരത് ട്രെയിനിന്റെ കോച്ചുകൾ പതിനാറ് എണ്ണമാക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കുക, വന്ദേഭാരത് ട്രെയിന് വഴിയൊരുക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി മറ്റ് ട്രെയിനുകൾ മണിക്കൂറുകളോളം പിടിച്ചിടുന്നത് ഒഴിവാക്കുക, ജനറൽ കമ്പാർട്ട്മെന്റ് കുറച്ചതിനാൽ അൺ-റിസർവ്ഡ്/റിസർവേഷൻ കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളിൽ വളരെയധികം തിരക്കനുഭവപ്പെടുന്ന അവസ്ഥയ്ക്ക് പരിഹാരം എന്നിങ്ങനെയുള്ള വിവിധ വിഷയങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന് 03-07-2024-ന് ദക്ഷിണ മേഖലാ മാനേജർ, ഡിവിഷണൽ മാനേജർ, തിരുവനന്തപുരം, ഡിവിഷണൽ മാനേജർ, പാലക്കാട്, മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ, കെ.ആർ.ഡി.എസ്.എൽ. (Kerala Rail

Development Corporation Limited) എന്നിവരെ പങ്കെടുപ്പിച്ചുകൊണ്ട് യോഗം നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-യുടെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ പ്രമേയത്തിൽ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള വിഷയങ്ങളും ഈ യോഗത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്യുകയും ആവശ്യമായ പരിഹാരങ്ങൾ വേണമെന്ന് റെയിൽവേയോട് നിർദ്ദേശിക്കുന്നതുമാണ്.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, നാളെ ചേരുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥതല യോഗത്തിലും അത് കഴിഞ്ഞുള്ള വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായുള്ള ചർച്ചയിലും ഈ വിഷയം ഉന്നയിച്ച് റെയിൽവേ മേഖലയിലെ യാത്രാദുരിതം പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഇടപെടുമെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞത് സ്വാഗതാർഹമാണ്. ആറുമണിക്കുശേഷം കോഴിക്കോടുനിന്ന് കണ്ണൂർ-കാസർഗോഡ് ഭാഗത്തേയ്ക്ക് ട്രെയിനിലൂടെ മെമു സർവ്വീസ് സംബന്ധിച്ച കാര്യം നേരത്തെ പറഞ്ഞതാണ്. ഈ കാര്യംകൂടി ഗൗരവപൂർവ്വം ചർച്ചയിൽ ഉയർത്തികൊണ്ടുവരില്ലേയെന്ന് ചോദിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ: സർ, കേരളത്തിൽ ഇന്ന് അനുഭവിക്കുന്ന യാത്രാദുരിതവും പുതിയ റെയിൽവേ ലൈനുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട

കാര്യങ്ങളുമെല്ലാം ചർച്ച ചെയ്യാൻ വേണ്ടിയാണ് ഈ യോഗം സംഘടിപ്പിക്കുന്നത്.

(2) മൂവാറ്റുപുഴ-പെരിയാർവാലി ജലസേചന കനാലുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, മൂവാറ്റുപുഴ-പെരിയാർ വാലി ജലസേചന

പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായ വിവിധ കനാലുകൾ ഇന്ന് കേരളത്തിലെ കാർഷിക മേഖലയിലെ അഭിവൃദ്ധിക്കും ജലലഭ്യതയ്ക്കും വഹിക്കുന്ന പങ്ക് വളരെ വലുതാണ്. എന്നാൽ വിവിധ കനാലുകൾക്ക് ആവശ്യമായ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്താതെ വളരെ പരിതാപകരമായ അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് നീങ്ങുന്നുവെന്നതാണ് ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കേണ്ടിയിട്ടുള്ള ഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. എം.പി.ഐ.പി., പി.വി.ഐ.പി. കനാലുകൾ രണ്ടും പിറവം നിയോജകമണ്ഡലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പോകുന്ന കനാലുകളാണ്. ഇതിൽ വാർഷിക അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധികാരണം വളരെ കുറച്ച് തുക മാത്രമാണ് അനുവദിക്കുന്നത്. കനാലുകളിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യാതെ വരുമ്പോൾ കനാലുകളിൽനിന്ന് വെള്ളം ലീക്കായി പാറശേഖരങ്ങളിൽ വെള്ളക്കെട്ടുണ്ടാകുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്.

കാർഷിക മേഖലയെ സഹായിക്കാൻ നമ്മൾ കൊണ്ടുവന്ന പദ്ധതികൾ ഇപ്പോൾ വിപരീത ഫലമാണ് നൽകുന്നത്. ഇതൊക്കെ അടിയന്തരമായി ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട വിഷയങ്ങളിലൊന്നാണ്. കനാൽ റോഡുകൾ നേരത്തെ ഇൻസ്പെക്ഷൻ റോഡുകളായിരുന്നു. ആ റോഡുകൾ ആളുകൾ സഞ്ചരിക്കുന്നതിനും ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾക്കുമായി ഉപയോഗിച്ച് തുടങ്ങി. ആ റോഡുകളിൽ യാതൊരു അറ്റകുറ്റപ്പണികളും നടക്കുന്നില്ല. കാട് വെട്ടിത്തെളിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. കാടേന്നു പറയുമ്പോൾ, അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽ അത് കാടായി മാറിയിരിക്കുന്നു. ചെറിയ രീതിയിൽ മരങ്ങൾ വളർന്നുവരുമ്പോൾ അതിനെ അപ്പോൾ നീക്കംചെയ്യാൻ ഫണ്ടില്ലാത്തതിനാൽ ക്ലീൻ ചെയ്യില്ല. അവസാനം വലിയ മരങ്ങളാകുമ്പോൾ സോഷ്യൽ ഫോറസ്റ്റിയുടെ അനുമതി വാങ്ങണം. സോഷ്യൽ ഫോറസ്റ്റി ഒരു കാലത്തും അനുമതി കൊടുക്കാത്തതിനാൽ അത് വലിയ രീതിയിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ കനാലുകളുടെ പല ഭാഗങ്ങളും കാട് കയറിയതിന്റെ ഫലമായി ഇടിയുകയും ചില ഭാഗത്തെ റോഡുകൾ നവീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത നിലയിൽ തകർന്നിരിക്കുകയുമാണ്. ഇതുവഴി

വാഹനങ്ങൾ പോകുമ്പോൾ കനാലിലെ ബണ്ടുകൾക്ക് സ്വാഭാവികമായും ബലക്ഷയമുണ്ടാകുന്നു. ഈ വിഷയങ്ങളെല്ലാം നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ കാര്യങ്ങൾ ആവശ്യങ്ങൾക്കും ഈ കനാലുകൾ വിനിയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്.

മൂവാറ്റുപുഴവാലി കനാലിന് ഈ വർഷം ആമ്പൽ മെയ്ന്റനൻസിനായി അനുവദിച്ചത് 75 ലക്ഷം രൂപയാണ്. 351 കിലോമീറ്റർ കനാലുള്ളതിനാൽ 75 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് എന്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആലോചിക്കണം. കാട് വെട്ടിത്തെളിക്കാനുള്ള കാശെങ്കിലുമുണ്ടോ? അതുകൊണ്ട് ഇതിനാവശ്യമുള്ള തുക അടിയന്തരമായി നൽകേണ്ടതായുണ്ട്.

പെരിയാർവാലിയെ സംബന്ധിച്ച് 8 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. 8 കോടിയെന്നത് വലിയ സംഖ്യയായി തോന്നാമെങ്കിലും 19 കോടിയോളം രൂപ ആമ്പൽ മെയ്ന്റനൻസിനുവേണ്ടി ആവശ്യപ്പെട്ട സ്ഥാനത്താണ് 8 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. റീ-വാമ്പിംഗ് ആവശ്യമായുള്ള പ്രോജക്ടാണ് പെരിയാർ വാലി പദ്ധതി. അത് പൂർണ്ണമായും പ്രവർത്തനക്ഷമമായിട്ട് 50 വർഷം പിന്നിടുന്നതിനാൽ പൂർണ്ണമായും റീ-വാമ്പിംഗ് ആവശ്യമാണ്. റീ-വാമ്പിംഗ്

ആവശ്യമായ കനാലിന് 8 കോടി രൂപ മാത്രം അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത് സ്വാഭാവികമായും ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ വലിയ ആശങ്കകളുണ്ടാക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ ഏതാനും മാസങ്ങൾക്കുമുമ്പ് പണ്ടപ്പള്ളി ഭാഗത്ത് മൂവാറ്റുപുഴ വാലി പൂർണ്ണമായും പൊട്ടിയൊലിച്ചപ്പോൾ അടിയന്തരമായി തുക അനുവദിച്ചാണ് റീ-സ്റ്റോർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഇതേ സ്ഥിതിയാണ് പല സ്ഥലങ്ങളിലുമുള്ളത്. അതിനാൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ ആവശ്യമായ തുക അടിയന്തരമായി നൽകി പെരിയാർവാലി, മൂവാറ്റുപുഴവാലി കനാലുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്താനും കനാലുകൾ കൃത്യമായി അതിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കുന്ന നിലയിൽ കൊണ്ടുവരാനും ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്.

ജലവിഭവ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ): സർ, ഇടുക്കി, എറണാകുളം, കോട്ടയം ജില്ലകളിലെ 8 നിയമസഭാ മണ്ഡലങ്ങളിൽ വരുന്ന 36 പഞ്ചായത്തുകൾക്കും 5 മുനിസിപ്പാലിറ്റികൾക്കും ജലസേചന സൗകര്യം ഒരുക്കുന്നതിനായി MVIP-യുടെ കീഴിൽ 65.437 കി.മീ. മെയിൻ കനാലും 57.154 കി.മീ. ബ്രാഞ്ച് കനാലും 212.997 കി.മീ. ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടറികളുമുൾപ്പെടെ ആകെ 335.588 കി. മീ. കനാൽ ശൃംഖലയാണുള്ളത്. വാർഷിക

അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കും അടിയന്തരസാഹചര്യങ്ങളിൽ ചെയ്യേണ്ട പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തികൾക്കുമായി ബഡ്ജറ്റിൽ വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ള തുകയ്ക്കനുസരിച്ച് ആക്ഷൻ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കി കനാലുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള നടപടിയാണ് ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്. 2023-24 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ MVIP-യുടെ 31 പ്രവൃത്തികൾക്കുള്ള ആക്ഷൻ പ്ലാനിന് അംഗീകാരം നൽകുകയും അതിൽ 22 പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. MVIP-യുടെ കീഴിലുള്ള 335.588 കി.മീ. കനാൽ ശൃംഖലയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ യഥാസമയം പൂർത്തിയാക്കുക വഴി 12943.63 ഹെക്ടർ സ്ഥലത്ത് ജലസേചന സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്താൻ സാധിച്ചു. മാറാടി, ആരക്കുഴ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്ക് വെള്ളമെത്തിക്കുന്ന മാറാടി ബ്രാഞ്ച് കനാലിന്റെ പ്രവൃത്തി 35.5 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിട്ട് അടിയന്തരമായി പൂർത്തീകരിച്ച് ജലവിതരണം പുനരാരംഭിച്ചു. ഇതിനപുറമെ കല്ലൂർക്കാട്, മഞ്ഞളൂർ, ആയവന, ആവോലി ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിലേയ്ക്ക് വെള്ളമെത്തിക്കുന്നതിനുള്ള മൂവാറ്റുപുഴ ബ്രാഞ്ച് കനാലിന്റെ ബണ്ട് 2023 ജനുവരി മാസം 24.3 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിട്ട് അടിയന്തരമായി പ്രവൃത്തി



പൂർത്തീകരിച്ച് ജലവിതരണം പുനരാരംഭിച്ചു. 2024-25 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ MVIP-യുടെ 32 അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യുന്നതിനായി ഭരണാനുമതിയും സാങ്കേതികാനുമതിയും നൽകുന്നതിന് ടെണ്ടർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. കാരിക്കോട് ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടറിയുടെ 4 റീച്ചുകളും പിറവം ബ്രാഞ്ച് കനാലിന്റെ ബാക്കി പ്രവൃത്തികളും പൂർത്തിയാക്കാനായി 36.5 കോടി രൂപയുടെ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കി നബാർഡിന്റെ അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്.

പെരിയാർവാലി ജലസേചന പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, പെരിയാർവാലി നദീതട ജലസേചന പദ്ധതിയുടെ കീഴിലുള്ള വലുതും ചെറുതുമായ 760 കി.മീ. നീളമുള്ള കനാൽ ശൃംഖലയിലൂടെ സുഗമമായ ജലവിതരണത്തിനുവേണ്ടി വാർഷിക അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തികൾ എന്നിവ നടത്തിയാണ് എല്ലാ വർഷവും 32800 ഹെക്ടർ സ്ഥലത്ത് ജലവിതരണം നടത്തിവരുന്നത്.

2021-22-ൽ ഈ പദ്ധതിയിൽ 150 പ്രവൃത്തികൾക്കും 2022-23-ൽ 160 പ്രവൃത്തികൾക്കും 2023-24-ൽ 205 പ്രവൃത്തികൾക്കും അനുമതി

നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ബഡ്ജറ്റിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്ന തുകയുപയോഗിച്ച് കനാലിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളുടെ നവീകരണപ്രവൃത്തി നടപ്പിലാക്കി ജലവിതരണം സാധ്യമാക്കാറുണ്ട്. പെരിയാർവാലി കനാലുകളുടെ റീ-വാമ്പിംഗ് പ്രവൃത്തികൾ നബാർഡ് സ്കീമായ RIDF-30-ലുൾപ്പെടുത്തി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമായത് പരിശോധിച്ചുവരുന്നു. റീ-വാമ്പിംഗ് പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നമുറയ്ക്ക് കനാലുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഗണ്യമായ മാറ്റം വരുത്തുന്നതാണ്. നിലവിൽ ലഭ്യമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഫണ്ട് നദികളിൽ വാർഷിക അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ കാര്യക്ഷമമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനും അടിയന്തരസ്വഭാവമുള്ള കനാൽ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും മുൻഗണന നൽകിവരുന്നു. ജലവിതരണ വേളയിൽ കനാലിൽ വന്നടിയുന്ന മാലിന്യങ്ങൾ യഥാസമയം നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനായി കരാറുകാരും SLR-HR ജീവനക്കാരും ശ്രദ്ധപുലർത്തുന്നുണ്ട്. ജലവിതരണത്തിന് തടസ്സമുണ്ടാക്കുന്ന എല്ലാ വൃക്ഷങ്ങളും ആയതിന്റെ ശിഖരങ്ങളും വാർഷിക അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടപ്പിലാക്കുന്ന വേളയിൽ നീക്കം ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, മരങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്ന് മന്ത്രി

പറഞ്ഞത് പൂർണ്ണമായും ശരിയല്ല. കാരണം അവ അതുപോലെ

നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ വലിയ വൃക്ഷങ്ങളായി മാറിക്കഴിയുമ്പോൾ സോഷ്യൽ

ഹോറസ്ട്രിയുടെ അനുമതിക്കായി പോകേണ്ടതായി വരും. പ്രോജക്ടിനെക്കുറിച്ചും

അതിന്റെ കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റിയുമാണ് മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. ഞാൻ പറഞ്ഞ

വിഷയം അതൊന്നുമല്ല; ഈ രണ്ട് കനാലിന്റെയും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി

ഗവൺമെന്റ് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്ന തുക പര്യാപ്തമല്ലെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ

പ്രധാനപ്പെട്ട പോയിന്റ്. അക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം. കൂടാതെ,

ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പ്രോജക്ടുകൾ വൈദ്യുതി ബിൽ അടയ്ക്കാത്തതിനാൽ ഫ്യൂസ്

ഊരിക്കൊണ്ടുപോകുകയാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ വെള്ളം കർഷകർക്ക്

ആവശ്യമുള്ള സമയമായ വേനൽക്കാലത്താണ് ഇപ്രകാരം ഫ്യൂസ് ഊരുന്നത്.

എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ ആലുവ ഇലക്ട്രിക്കൽ ഡിവിഷന്റെയും

മുളത്തുരുത്തി സബ് ഡിവിഷന്റെയും കീഴിൽവരുന്ന ഏതാനും

പ്രോജക്ടുകൾക്കാണ് കുടിശ്ശികയുള്ളത്. വേനൽക്കാലത്ത് ഈ കുടിശ്ശികയുള്ള

സ്ഥലങ്ങളിലെ ഫ്യൂസ് ഊരി കർഷകരെ വലിയരീതിയിൽ പ്രയാസപ്പെടുത്തുന്ന

സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നതിനാൽ അങ്ങനെയുള്ള സന്ദർഭങ്ങൾ  
ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള നടപടി സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുമോ  
എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ: സർ, പ്ലാൻ ഫണ്ടുപയോഗിച്ചുള്ള

പ്രവൃത്തികളെക്കുറിച്ചാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്. സാമ്പത്തികമായി മേൽപ്പറഞ്ഞ  
പ്രശ്നങ്ങൾ വകുപ്പ് നേരിടുന്നതുകൊണ്ട് രണ്ട് പദ്ധതികൾ ആവശ്യമായ തുക  
നബാർഡ് സ്കീമിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇവയെല്ലാം വളരെ കാലപ്പഴക്കം  
ചെന്നിട്ടുള്ള പദ്ധതികളാണ്. കുറ്റ്യാടിയുൾപ്പെടെയുള്ള നിരവധി കനാൽ  
ശൃംഖലകൾ വളരെ കാലപ്പഴക്കം ചെന്നിട്ടുള്ളവയായതിനാൽ ഇവയെല്ലാം  
പുനരുദ്ധരിക്കേണ്ടതായുണ്ട്. ഇതിനാവശ്യമായ മറ്റൊരു സ്കീം നടപ്പിലാക്കി  
ആവശ്യമായ ഫണ്ട് സമാഹരിക്കാനുള്ള നടപടികളും ഇതിനോടനുബന്ധമായി  
നിൽക്കുന്നുണ്ട്. വളരെ പെട്ടെന്ന് വരുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിച്ച്  
ജലസേചനത്തിന് തടസ്സമുണ്ടാകാതിരിക്കാനും അപകടമുണ്ടാകാതിരിക്കാനും  
ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതിനാൽ അതിന് പ്രയോദിട്ടി നൽകിക്കൊണ്ട് വർക്ക്  
മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നുവെന്ന് മാത്രമേയുള്ളൂ. ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ സ്കീമിനെ

സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ തുകയടയ്ക്കാത്തതിനാൽ വൈദ്യുതി വകുപ്പ് ഫ്യൂസ് ഊരുന്ന രീതി നേരത്തെയും ഉണ്ടായപ്പോൾ ജലസേചനവകുപ്പ് അതിലിടപെടുകയും ആയത് പരിഹരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

വൈദ്യുതി വകുപ്പുമന്ത്രി കൃഷിയുടെ കാര്യത്തിൽ വളരെ തല്പരനായ വ്യക്തിയായതിനാൽ അതിനനുയോജ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഗവൺമെന്റും കൂട്ടായ ആലോചനയിലൂടെ അത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനും അത് ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതാണ്.