

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ
പതിനഞ്ചാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നമ്പർ. 2944

18.06.2019 ൽ മറുപടിക്ക്

കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം

ചോദ്യം

മറുപടി

ശ്രീ.കെ.സി.ജോസഫ്

ശ്രീ. ജി.സുധാകരൻ

(പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പ് മന്ത്രി)

(എ) കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം വിശദമാക്കുമോ; പ്രസ്തുത കോർപ്പറേഷൻ നിലവിൽ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്ന പ്രധാന പ്രവൃത്തികൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) കോർപ്പറേഷൻ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്ന ഏതെല്ലാം പദ്ധതികളുടെ സാധ്യതാപഠനം ഇതിനകം പൂർത്തിയാക്കിയെന്നും ഇതിൽ ഏതെല്ലാം പദ്ധതികൾക്ക് റെയിൽവേ ബോർഡ് അംഗീകാരം നൽകിയെന്നും വ്യക്തമാക്കുമോ;

(എ) സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ റെയിൽ ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനായി ഒരു സംയുക്ത സംരംഭക കമ്പനി (JVC) ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശം റെയിൽ (ബി) മന്ത്രാലയം സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് നൽകിയതിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരള സർക്കാരം റെയിൽവേ മന്ത്രാലയവും ചേർന്ന് 51:49 എന്ന മൂലധനത്തിൽ കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ എന്ന ഒരു സംയുക്ത സംരംഭക കമ്പനി ആരംഭിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത കമ്പനി താഴെ പറയുന്ന പദ്ധതികൾ ഘട്ടം ഘട്ടമായി നടപ്പിൽ വരുത്തുവാൻ ഊർജ്ജിത ശ്രമം നടത്തി വരുന്നു.

ഇതിന്റെ ഭാഗമായി താഴെ പറയുന്ന നാലു പദ്ധതികളുടെ വിശദമായ സാധ്യതാ പഠനം നടത്തി റെയിൽവേ ബോർഡിനു സമർപ്പിച്ച് അംഗീകാരം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

1. തലശ്ശേരി- മൈസൂർ ബ്രോഡ് ഗേജ് പാത
2. സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിനുകൾക്കായി തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ നിലവിലുള്ള ഇരട്ട പാതയ്ക്കു പുറമേ മൂന്നും നാലും ലൈനുകൾ
3. നിലമ്പൂർ - നഞ്ചൻ ഗുഡ് ബ്രോഡ് ഗേജ് പാത
4. എറണാകുളത്ത് ഹൈക്കോർട്ടിന് അടുത്തുള്ള പഴയ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ പുനരുജ്ജീവിപ്പിച്ച് ഒരു ഹബ്ബ് ആക്കി പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്ന പദ്ധതി

(സി) തിരുവനന്തപുരം മുതൽ (സി) തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള സെമി യും കി.മീ ദൂരത്തിൽ സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിൻ സർവ്വീസിനുള്ള (ഡി) ട്രെയിനുകൾക്കായി നിലവിലുള്ള ഇരട്ട പാതയ്ക്കു പുറമേ മൂന്നും നാലും പാത എന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അനുമതിയ്ക്കായി റെയിൽവേ യും മുൻഗണനാ പട്ടികയിലുള്ള പദ്ധതിയാണ്. പ്രസ്തുത ബോർഡിനെ സമീപിച്ചിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ പ്രതീക്ഷിത

വരെയുള്ള 532 കി.മീ ദൂരത്തിൽ സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിനുകൾക്കായി നിലവിലുള്ള ഇരട്ട പാതയ്ക്കു പുറമേ മൂന്നും നാലും പാത എന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മുൻഗണനാ പട്ടികയിലുള്ള പദ്ധതിയാണ്. പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് കേരള റെയിൽ

ചെലവ് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ഡി) പദ്ധതിയ്ക്കായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുമോ; എങ്കിൽ അതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ ഏത് ഘട്ടത്തിലാണെന്ന് അറിയിക്കുമോ?

ഡവലപ്മെന്റ് 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 "സിസ്യൂ" എന്ന സ്ഥാപനത്തെ ജനറൽ കൺസൾട്ടന്റായി തിരഞ്ഞെടുക്കുകയും സാധ്യതാ പഠന റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

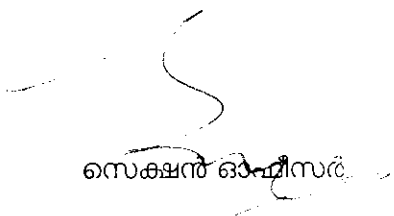
56,442 കോടി രൂപ മതിപ്പു ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിക്ക് റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ 5 വർഷത്തിനകം നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. പൂർത്തിയാക്കുമ്പോൾ 66,405 കോടി രൂപയുടെ ചിലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

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
• Gol	12%	7,720 Cr
<u>Subordinated Debt</u>		
• GoK	5%	3,564 Cr
• Gol	5%	3,564 Cr
<u>Debt</u>		
• JICA or other agency	52%	34,454 Cr
	1%	727 Cr

• IDC		
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. റെയിൽവേ നിർമ്മിക്കേണ്ടത് കീഴ് വഴക്ക പ്രകാരം ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയാണ്. ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ചുമലിൽ ചെലവു ഭാരം ഇറക്കിവയ്ക്കുകയാണ്. നമുക്ക് റെയിൽവേ ആവശ്യമായതിനാൽ ഗത്യന്തരമില്ലാതെ പലതും വഹിയ്ക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഈ പദ്ധതിയുടെ കാര്യം അന്തിമമായി സർക്കാർ തീരുമാനിക്കുന്നതാണ്.


 സെക്ഷൻ ഓഫീസർ.