

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

3 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 177

11-10-2021 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി

ചോദ്യം		ഉത്തരം	
<p>ശ്രീ പി എസ് സുപാൽ, ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ, ശ്രീ. വി. ആർ. സുനീൽകുമാർ, ശ്രീ. പി. ബാലചന്ദ്രൻ</p>		<p>Shri. Pinarayi Vijayan (മുഖ്യമന്ത്രി)</p>	
<p>(എ)</p>	<p>സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് ഉന്നയിക്കപ്പെടുന്ന ആക്ഷേപങ്ങൾ വസ്തുതാവിരുദ്ധമാണെന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ;</p>	<p>(എ)</p>	<p>തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്നു കാസർകോട് വരെ 4 മണിക്കൂറിൽ എത്തിച്ചേരുവാൻ സാധ്യമാക്കുന്ന, 200 കി.മീ വേഗതയിൽ സെമി ഹൈ സ്പീഡ് ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കുവാനുള്ള ഒരു പദ്ധതിയാണ് സിൽവർലൈൻ. 63,941 കോടി രൂപയാണ് ഈ പദ്ധതിക്കു ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റേയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേയും സംയുക്ത സംരംഭ കമ്പനിയായ കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ നെയാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ആസൂത്രണവും നടത്തിപ്പും ഏൽപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിനുവേണ്ടിയുള്ള 33,700 കോടി വിവിധ ഉഭയകക്ഷി ബഹുമുഖ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നുമാണ് കണ്ടെത്തുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഈ സോഫ്റ്റ് ലോണുകൾക്ക് 0.5 - 1.5 ശതമാനം വരെയാണ് പലിശ ഈടാക്കുന്നത്. FIRR: 8.49% (CP 50 years) Economic IRR : 24.04 (CP 50 years) ആയിട്ടുള്ള ഈ പദ്ധതിക്കു ലോൺ തുക 50 വർഷത്തിനകം തിരിച്ചടക്കാൻ ആകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം ഏറ്റവും കുറവുള്ള യാത്രാ മാർഗ്ഗമാണ് റെയിൽവേ. ഇത്തരത്തിൽ ചിന്തിക്കുമ്പോൾ ഈ പദ്ധതി നിലവിലുവരുന്നതോടു കൂടി റോഡപകടങ്ങളും റോഡിലെ യാത്രാത്തിരക്കും കുറക്കാം എന്ന് മാത്രമല്ല പുനരുപയോഗ ഊർജ്ജത്തെ പൂർണ്ണമായി ആശ്രയിക്കുന്നതിനാൽ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം വലിയ തോതിൽ കുറക്കുവാനും സാധിക്കും. ഒരു വർഷം തന്നെ 2.8 ലക്ഷം ടൺ കാർബൺഡൈ ഓക്സൈഡ് ബഹിർഗമനം കുറക്കാനാകുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. ഈ പദ്ധതിയുടെ സാധ്യത പഠനത്തിനു വേണ്ടി ഭൂമി ഗവേഷണ പഠനം, ട്രാഫിക് പഠനം, ലിഡാർ സർവ്വേ തുടങ്ങിയവ പൂർത്തിയാക്കി ഡി.പി.ആർ</p>

		<p>തയ്യാറാക്കുകയും സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച് റെയിൽവേ ബോർഡിനു സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. പദ്ധതി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉയർന്നു വരുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറയുവാനും സംശയങ്ങൾ ദൂരീകരിക്കുവാനും കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ വെബിനാറുകളും മറ്റും സംഘടിപ്പിച്ചു വരികയാണ്.</p>
<p>(ബി) പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദ യാത്രാ സംവിധാനം എന്ന നിലയിൽ സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ പ്രാധാന്യം വെളിപ്പെടുത്താമോ;</p>	<p>(ബി) പൂർണ്ണമായും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായാണ് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നത്. ഏറ്റവും സാങ്കേതികമായും സാമ്പത്തികമായും അതിലുപരി സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങൾക്കു മുൻനിർത്തി നൽകിക്കൊണ്ട് ജനസാന്ദ്രത കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ് സിൽവർലൈനിന്റെ നിർദ്ദിഷ്ട അലൈൻമെന്റ് കടന്നു പോകുന്നത്. 74% ഭൂപ്രതലത്തിലൂടെയും 26% ആകാശപാത അല്ലെങ്കിൽ തുരങ്കപാത ആയി ആണ് പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ പൂർണ്ണമായും പുനരുപയോഗ ഊർജ്ജം, (അക്ഷയോർജ്ജം തുടങ്ങിയവ) ഉപയോഗിച്ചും ഉരുക്കും കോൺക്രീറ്റും പുനഃചംക്രമണം ചെയ്ത് ഉപയോഗിച്ചും നിർമ്മാണത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്ന പാഴ്വസ്തുക്കൾ പുനർസംസ്കരിച്ചുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുവാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. മലിനീകരണ മൂക്തമായ യന്ത്രങ്ങളാണ് നിർമ്മാണഉപയോഗത്തിനായി വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ഹരിതമാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടാകും സിൽവർലൈനിന്റെ എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും നടപ്പാക്കുക. ആയതിനാൽ സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി ഒരു തരത്തിലും വൻതോതിലുള്ള പാരിസ്ഥിതിക നാശം ഉണ്ടാക്കുന്നില്ല. ചരക്കു ഗതാഗതത്തിനായി റോറോ സർവ്വീസ് രീതി സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുവഴി നിരത്തിലുള്ള ഗുഡ്സ് വാഹനങ്ങളെ സിൽവർലൈനിലേക്ക് മാറ്റാനും റോഡിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് മാറ്റുന്നതോടൊപ്പം മലിനീകരണം ഇതുവഴി കുറയ്ക്കാനും സാധിക്കും. പാസഞ്ചർ ചരക്കു ഗതാഗതമാർഗ്ഗം കഴിയുന്നതും വേഗം വൈദ്യുതീകരിച്ച റെയിലിലേക്ക് മാറുക എന്നതാണ് ഐ.ഡി.സി.സി നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി സംരക്ഷിത വനപ്രദേശങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നില്ല. ഇതുകൂടാതെ കോസ്റ്റൽ റെഗുലേഷൻ സോൺ (സി.ആർ.ഇസെഡ്) ക്ലിയറൻസ് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ എജൻസിയായ NCSCM നെ</p>	

		<p>നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതോടൊപ്പം തന്നെ കണ്ടൽകാടുകളുടെ സംരക്ഷണത്തിനായുള്ള ഒരു സമഗ്ര പദ്ധതി ആവിഷ്കരിക്കുകയും പാത കടന്നുപോവുന്ന പ്രധാന നദികളിൽ ഹൈഡ്രോജനിക്കൽ സർവ്വേ നടത്തുകയും ചെയ്യും. കൃഷിഭൂമിയും ജനവാസമേഖലകളും ഒഴിവാക്കാനാവാത്ത മേഖലകളിൽ ഒരു തരത്തിലും സ്വാഭാവിക ആവാസവ്യവസ്ഥയ്ക്ക് കോട്ടം തട്ടാത്ത വിധത്തിലുള്ള ബദൽ നിർമ്മാണ മാർഗ്ഗങ്ങളാണ് അവലംബിക്കുന്നത്. സിൽവർലൈൻ പാത കടന്നു പോകുമ്പോൾ ഉണ്ടാകാവുന്ന പ്രകമ്പനം ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി വൈബ്രേഷൻ അറസ്റ്റർ, ശബ്ദ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുന്നതിനായി സൗണ്ട് പ്രൂഫിങ്ങ്, നോയിസ്സ് ബാരിയർ എന്നിവ സ്ഥാപിക്കുന്നതാണ്. വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും പരമാവധി ഒഴിവാക്കാനുള്ള നടപടികളും വീടുകൾ അഥവാ കെട്ടിടങ്ങൾ പൊളിക്കാതെ മാറ്റിസ്ഥാപിക്കാവുന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യയും പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കട്ട് ആന്റ് കവർ നിർമ്മാണരീതിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ വീടുകൾക്ക് ഒരു തരത്തിലുള്ള ഭീഷണിയുണ്ടാകുന്നില്ല.</p>
(സി)	<p>പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ സാമ്പത്തിക കാര്യക്ഷമത പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ;</p>	<p>(സി) വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയ്ക്കായി 63,941 കോടി രൂപയാണ് ആവശ്യമായി വരിക. ഇതിൽ തിരുവനന്തപുരം - കാസർകോട് അതിവേഗ റെയിൽപാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി വിദേശ വായ്പയായി സമാഹരിക്കുന്ന മുപ്പത്തിമൂവായിരം കോടി രൂപയ്ക്ക് പുറമെ 2150 കോടി രൂപയാണ് റെയിൽവേ വിഹിതമായി വരിക. 975 കോടി രൂപ റെയിൽവേ ഭൂമിയുടെ വിലയാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ 3253 കോടി രൂപയാണ് വഹിക്കുക. 4252 കോടി രൂപ പൊതുജന ഓഹരി പങ്കാളിത്തത്തിലൂടെ സമാഹരിക്കും. വിശദാംശങ്ങൾ അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് ആവശ്യമായ 13,265 കോടി രൂപ ഹഡ്കോ, കിഫ്ബി, ഐ.ആർ.എഫ്.സി തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നാണ് സമാഹരിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്. നിലവിൽ നിക്ഷേപ സൗഹൃദ അന്തരീക്ഷം നിലനിൽക്കുന്ന കേരളത്തിൽ വിവിധ തലങ്ങളിലുള്ള ധനസമാഹരണത്തിലൂടെ സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനാവുന്ന സാഹചര്യമാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്.</p>
(ഡി)	<p>സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് നിതി ആയോഗ് ആവശ്യപ്പെട്ട വിവരങ്ങൾ സംസ്ഥാനം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ;</p>	<p>(ഡി) സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയ്ക്കായി 33,700 കോടി രൂപയുടെ വിദേശവായ്പ എടുക്കുന്നതിന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തികകാര്യ</p>

മന്ത്രാലയത്തിൽ വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. നീതി ആയോഗ് പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് പരിശോധിച്ച് ആസൂത്രണ സാമ്പത്തികകാര്യ വകുപ്പിന് ശുപാർശ ചെയ്യേണ്ടതാണ്. കൂടാതെ കേന്ദ്ര സാമ്പത്തികകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ സ്ക്രീനിംഗ് കമ്മിറ്റി പദ്ധതികൾ പരിശോധിച്ച് വിദേശധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് വായ്പകൾക്കായി ശുപാർശ ചെയ്യേണ്ടതുമാണ്. ജെ.കെ.എ.ഡി.ബി, എ.ഐ.ഐ.ബി, കെ.എഫ്.ഡബ്ല്യു എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും വായ്പ എടുക്കാനാണ് പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം, നീതി ആയോഗ്, ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഓഫ് എക്സ്പെന്റീച്ചർ വിഭാഗങ്ങൾ പദ്ധതി വിദേശവായ്പക്കായി പരിഗണിക്കുന്നതിനുള്ള ശുപാർശ കേന്ദ്രധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് നീതി ആയോഗ് റിവ്യൂ ചെയ്യുകയും അതിനോടനുബന്ധിച്ച് ചില അഭിപ്രായങ്ങൾ മുന്നോട്ടു വയ്ക്കുകയും ചെയ്യും. ഒന്നാമതായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ വില കുറച്ചാണ് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതായത് ദേശീയ പാതയുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനു ലാന്റ് കോസ്റ്റ് ഏതാണ്ട് 18 കോടിയോളമാണ് എന്നും സിൽവർലൈനിനു അത് 9 കോടി ആയി മാറി എന്നുമാണ്. കേരളത്തിലെ ദേശീയപാത (തിരുവനന്തപുരം - മംഗലാപുരം വരെ) യിലെ ചുറ്റുമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ധാരാളം വികസനം വന്നിട്ടുണ്ട്. ആയതിനാൽ അവിടെയുള്ള സ്ഥലത്തിന് താരതമ്യേന വില കൂടുതലായിരിക്കും. സിൽവർലൈനിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അലൈൻമെന്റ് ദേശീയപാതയിൽ നിന്നും മാറി ജനവാസം കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിൽ കൂടിയാണ് പോകുന്നത്. മാത്രവുമല്ല അലൈൻമെന്റിന്റെ ഭൂരിഭാഗവും വികസനം നടക്കാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ കൂടിയാണ്. അതിനാൽ ഭൂമിയുടെ വില നന്നേ കുറവായിരിക്കും. പ്രസ്തുത വിവരങ്ങൾ നീതി ആയോഗിനു കൈമാറുകയും അതംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. രണ്ടാമതായി പദ്ധതിയുടെ കോസ്റ്റ് കുറച്ചു കാണിച്ചു എന്നതാണ്. മുംബൈ-അഹമ്മദാബാദ് ഹൈസ്പീഡ് റെയിലിന്റെ കോസ്റ്റ് താരതമ്യം ചെയ്തു കൊണ്ടാണ് ഇത്തരത്തിലൊരു പരാമർശം ഉന്നയിച്ചത്. മണിക്കൂറിൽ 350 കി.മീ വേഗതയിൽ ആസൂത്രണം ചെയ്തിരിക്കുന്ന മുംബൈ-അഹമ്മദാബാദ് ഹൈസ്പീഡ് റെയിലിന് കി.മീറ്ററിന് 230 കോടി രൂപയാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ നിലവിലുള്ള ടാക്കുകളിൽ മണിക്കൂറിൽ 160 കി.മീറ്റർ വേഗതയിൽ ട്രെയിൻ

		<p>ഓടിക്കവാൻ സാധിക്കും. ഇതിന് കി.മീറ്ററിന് 40 കോടി രൂപയാണ് ചിലവാകുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള റെയിൽവേ സിസ്റ്റത്തിൽ ടാക്ക് ഘടന, റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക്, സിഗ്നലിംഗ് തുടങ്ങിയവയിൽ മണിക്കൂറിൽ 220 കി.മീറ്റർ വേഗതയിൽ ട്രെയിൻ ഓടിക്കുവാനുള്ള മെച്ചപ്പെടുത്തലുകൾ നടത്തി കി.മീറ്ററിന് 120 കോടി ചെലവിൽ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാനാകും. മേൽ വിഷയങ്ങൾക്ക് പുറമെ ഉന്നയിച്ച മറ്റ് ചോദ്യങ്ങൾക്കും കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ മറുപടി നൽകിയിരുന്നു. ഇതിന്റെ ഫലമായി നീതി ആയോഗ് ടി മറുപടികൾ അംഗീകരിക്കുകയും പദ്ധതി വിദേശ വായ്പയ്ക്കായി പരിഗണിക്കുന്നതിന് കേന്ദ്ര-ധനകാര്യ ആസൂത്രണ വകുപ്പിന് ശുപാർശ ചെയ്യുകയും ചെയ്തു.</p>
(ഇ)	<p>പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്കായി ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് വായ്പയെടുക്കാനുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ നീതി ആയോഗ് സംസ്ഥാനത്തിന് അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കാമോ?</p>	<p>(ഇ) ഉണ്ട്. കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം, ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഓഫ് എക്സ്പെന്റിചർ എന്നീ വിഭാഗങ്ങളും പദ്ധതിക്ക് വിദേശവായ്പ പരിഗണിക്കുന്നതിനുള്ള ശുപാർശ കേന്ദ്രധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.</p>

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

വിശദാംശങ്ങൾ	തുക	ശതമാനം
മൂലധനം		
റെയിൽ മന്ത്രാലയം	Rs.3,125 Cr	4.89%
കേരള സർക്കാർ	Rs.3,253 Cr	5.09%
പബ്ലിക്	Rs 4,252 Cr	6.65%)
അന്താരാഷ്ട്ര വായ്പ	Rs.33,700 Cr	52.70%
സബോർഡിനേറ്റ് ഡബ്ല്യു-		
കേന്ദ്ര സർക്കാർ (നികുതി ഇളവ്)	Rs.3189 Cr	4.99%
കേരള സർക്കാർ (നികുതി ഇളവ്)	Rs.2896 Cr	4.53%
കേരള സർക്കാർ - സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പിനുള്ള ചിലവ് (land, EIA and R&R) -	Rs.11,837 Cr	18.51%
JDA (ഭൂമിമേഖലകൾക്കായുള്ള ഡെവലപ്മെന്റ് പദ്ധതി സർക്കിൾ)	Rs.1,525 Cr	2.39%
നിർമ്മാണ കാലഘട്ടത്തിലെ വായ്പ പലിശ കേരള സർക്കാർ	Rs.164 Cr	0.26%
<u>ആകെ</u>	Rs. 63,941/-	100%

ഈ പദ്ധതിയുടെ FIRR : 8.49% (CP 50 yrs)
 Economic IRR : 24.04 (CP 50 yrs)