

**15 -ാം കേരള നിയമസഭ**

**4 -ാം സമ്മേളനം**

**നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത പോദ്യം നം. 73**

**22-02-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

**മെട്രോ റെയിൽ വരമാനം**

പോദ്യം		ഉത്തരം	
<b>ശ്രീ . എൻ . ഷംസുദ്ദീൻ</b>		<b>Shri. Pinarayi Vijayan (മുഖ്യമന്ത്രി)</b>	
(എ)	കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ സർവീസ് ആരംഭിച്ചതുമുതൽ നാളിതുവരെ ലഭിച്ച വരുമാനത്തിന്റെ വിശദ വിവരം വർഷാടിസ്ഥാനത്തിൽ ലഭ്യമാക്കുമോ;	(എ)	കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ സർവീസ് ആരംഭിച്ചതു മുതൽ നാളിതുവരെ ലഭിച്ച വരുമാനത്തിന്റെ വിശദവിവരം വർഷാടിസ്ഥാനത്തിൽ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു. സാമ്പത്തിക വർഷം (തുക് കോടിയിൽ) 2017-18 2018-19 2019-20 2020-21 ഫെയർ ബോക്സ് 32.17 41.04 56.77 12.90 നോൺ ഫെയർ ബോക്സ് 12.49 39.05 37.26 27.05 ആകെ 44.66 80.09 94.03 39.95
(ബി)	കെ.എം.ആർ.എൽ. ന് വേണ്ടി ഏതെല്ലാം സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും വായ്പ എടുത്തിട്ടുണ്ട്; വായ്പ തുകയുടെയും തിരിച്ചടവിന്റെയും വിശദവിവരം ലഭ്യമാക്കുമോ;	(ബി)	കെ.എം.ആർ.എൽ. ന് വേണ്ടി എടുത്ത വായ്പ തുകയുടേയും, തിരിച്ചടവിന്റേയും വിശദവിവരം അനുബന്ധമായി ഇതോടൊപ്പം ഉള്ളടക്കം ചെയ്യുന്നു.
(സി)	നിലവിൽ കൊച്ചി മെട്രോയുടെ പ്രതിവർഷ നഷ്ടം എത്രയാണ്; നഷ്ടം സംഭവിച്ചതിന്റെ കാരണം യാത്രക്കാരുടെ കുറവാണെന്ന് കരുതുന്നുണ്ടോ;	(സി)	തുക് കോടിയിൽ 2017-18 2018-19 2019-20 2020-21 167.34 281.23 310.02 334.31 നഷ്ടം സംഭവിച്ചതിന്റെ കാരണം യാത്രക്കാരുടെ കുറവാണെന്ന് പറയുവാൻ സാധ്യമല്ല. കൊച്ചി മെട്രോ ഒരു തീവ്ര മൂലധന അധിഷ്ഠിത പദ്ധതി ആയതിനാലും, ഭീമമായ തുക വായ്പ തിരിച്ചടക്കുവാൻ വേണ്ടി വരുന്നതിനാലും പ്രവർത്തന ലാഭം ഉണ്ടായാൽപ്പോലും നഷ്ടം തുടർന്നുകൊണ്ടേയിരിക്കും.
(ഡി)	വിശദമായ ഡി.പി.ആർ., പഠനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ നടത്തി നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കിയ കൊച്ചി മെട്രോ വൻ നഷ്ടത്തിലായെങ്കിൽ അപൂർണ്ണമായ ഡി.പി.ആർ. ഉം യാതൊരു പാരിസ്ഥിതിക പഠനങ്ങളും ഇല്ലാതെ നടപ്പാക്കുവാൻ ശ്രമിക്കുന്ന സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി വലിയ പരാജയമാകുമോ എന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം നൽകുമോ?	(ഡി)	സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ പൂർണ്ണമായ വിശദ പദ്ധതിരേഖ കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ പൂർത്തീകരിക്കുകയും 11.06.2020-ലെ സ.ഉ(കൈ) നം.18/2020/ഗതാ നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം കേരള സർക്കാർ ഡി.പി.ആർ അംഗീകരിച്ച് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിനും, നീതിആയോഗിനും അന്തിമാനുമതിക്കായി സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. തുടർന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം, ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഓഫ് എക്സ്പെന്റിച്ചർ, നീതി ആയോഗ് എന്നീ വകുപ്പുകളിൽ വിശദ പദ്ധതി രേഖ അവലോകനം ചെയ്യുകയും പദ്ധതി വിദേശ

വായ്പക്കായി പരിഗണിക്കുന്നതിനുള്ള ശുപാർശ കേന്ദ്ര ആസൂത്രണ സാമ്പത്തിക കാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഡി.പി.ആർ ഇപ്പോൾ റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. MOEF വിജ്ഞാപനം 2006 പ്രകാരം റെയിൽവേ പ്രോജക്ടുകൾക്ക് മുൻകൂർ പാരിസ്ഥിതിക അനുമതി നേടേണ്ടതില്ല. MOEFCC, NGT, SZ ചെന്നൈയിൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച സത്യവാങ്മൂലം സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എൻ.എ.ബി.ഇ.ടി അക്രഡിറ്റേഷൻ ലിസ്റ്റിൽ ലിസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു മേഖലയിലും റെയിൽവേ ഉൾപ്പെടാത്തതിനാൽ, അംഗീകൃത കൺസൾട്ടന്റിന്റെ പട്ടികയിൽ റെയിൽവേക്കായി പ്രത്യേകമായി ഇ.ഐ.എ കൺസൾട്ടന്റുമാരെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. എന്നിരുന്നാലും, നിർമ്മാണത്തിലും പ്രവർത്തന ഘട്ടത്തിലും ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും ലഘൂകരണ സംവിധാനങ്ങൾ സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിനുമായി ഡി.പി.ആർ ഘട്ടത്തിൽത്തന്നെ KRDCCL ഒരു ദ്രുത പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം നടത്തി, റിപ്പോർട്ട് ഡി.പി.ആറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. ഇതിന് പുറമേ, ഒരു വർഷത്തെ മുഴുവൻ സാഹചര്യങ്ങളും വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള വായ്പവിന്റെയും വെള്ളത്തിന്റെയും അവസ്ഥകൾ പഠിയ്ക്കുന്ന കോംപ്രിഹെൻസീവ് സ്റ്റഡിയും പുരോഗമിച്ചു വരികയാണ്. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ വിജയ സാധ്യത സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത പദ്ധതിയിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്ന പ്രകാരം തിരുവനന്തപുരം മുതൽ എറണാകുളം വരെയുള്ള യാത്രക്ക് ഒന്നര മണിക്കൂർ സമയവും, കിലോമീറ്ററിന് 2.75 രൂപ യാത്രാ ചെലവുമാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. പദ്ധതിയുടെ ഫിനാൻഷ്യൽ ഇന്റേണൽ റേറ്റ് ഓഫ് റിട്ടേൺ (എഫ്.ഐ.ആർ.ആർ) 8.49 ശതമാനവും, എക്കണോമിക് ഇന്റേണൽ റേറ്റ് ഓഫ് റിട്ടേൺ (ഇ.ഐ.ആർ.ആർ) 24.04 ശതമാനവുമാണ് കണക്കാക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. 14 ശതമാനത്തിന് മുകളിൽ ഇ.ഐ.ആർ.ആർ ഉള്ള പദ്ധതികൾ മികച്ച പദ്ധതികൾ ആയാണ് വിലയിരുത്തപ്പെടുന്നത്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ