

**ORAL ANSWERS TO STARRED QUESTIONS AND  
SUPPLEMENTARY QUESTIONS AND ANSWERS  
THEREON**

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF RAILWAYS

RAJYA SABHA  
STARRED QUESTION NO. 121  
ANSWERED ON 30.07.2021

SABARI RAIL PROJECT IN KERALA

121. SHRI JOHN BRITTAS:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that Kerala Rail Development Corporation Limited (KRDCL) has submitted a project for construction of Sabari railway line connecting Angamaly with Erumeli in the State of Kerala; and
- (b) if so, the details thereof?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF  
RAILWAYS (SHRI DANVE RAOSAHEB DADARAO):

(a) and (b): A Statement is laid on the Table of the House.

\*\*\*\*\*

**STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) AND (b) OF STARRED QUESTION NO. 121 BY SHRI JOHN BRITTAS ANSWERED IN RAJYA SABHA ON 30.07.2021 REGARDING SABARI RAIL PROJECT IN KERALA**

(a) and (b): Angamali-Sabarimala new rail line was sanctioned in 1997-98 at a cost of ₹550 crore. Total length of the project is 116 Km. Anticipated cost of the project at 2017-18 rates is ₹2815 crore.

5 km section of this project was passing through Periyar Tiger Reserve Forest. On the request of State Government, the project was terminated at Erumeli due to reserve forest area. Alignment of the project passes through three Districts i.e. Ernakulam, Idukki and Kottayam districts. Final location survey (FLS) for Angamali-Kaladi-Ramapuram section (70 Km) has been completed in 2002 and further survey in the Kottayam district was stopped by local people in 2007 due to objections on alignment. The final project report can be prepared only after Final Location Survey is completed.

Consequently, in this project, work on Angamali-Kaladi (7 Km) and long lead works on Kaladi-Perumbavoor (10 Km) have been taken up. However, further works on this project could not be taken forward due to protests by local people against land acquisition and fixing of alignment of the line, court cases filed against the project and inadequate response from the State Government of Kerala.

This has delayed the execution of the above project and as a result, project cost has increased from ₹550 crore in 1997 to ₹1566 crore (including land cost of ₹719 crore) in 2011 and further to ₹2,815 crore (including land cost of ₹965 crore) in 2017. As taking forward of this project showing 512% increase in project cost solely with Railway Funds was not possible, Railway had requested Government of Kerala vide letters dated 06.09.2011, 22.12.2011, and 08.10.2012 to share atleast 50% cost of the project.

Government of Kerala vide their letter dated 27.11.2015 agreed to share 50% cost of the project. Government of Kerala had also identified this project for execution under Joint Venture Scheme with Ministry of Railways and therefore, an MoU was also signed on 01.09.2016. Unfortunately, within a year, the State Government vide letter dated 15.11.2016 withdrew their own consent to share 50% cost of the project.

However, given the public demand, Railways again conducted detailed deliberations on the feasibility of taking forward this project vis-à-vis the availability of funds. Due to significant deficit, it was again decided by Railways in December, 2017 that the project should be undertaken on cost sharing basis.

Government of Kerala was again requested vide letters dated 06.02.2018 and 01.03.2018 for their consent to share at least 50% cost of the project for the benefit of the State. There has been no positive response to this offer. As the State Government has withdrawn its own previously sanctioned consent to share 50% cost of the project and is not cooperating in resolving the various obstructions, Railways has decided to freeze further expenditure on this project temporarily, and keep execution of works in abeyance, in September, 2019.

Ministry of Railways vide letter dated 11.01.2020 advised Government of Kerala that it is not feasible for Railways to take the project forward solely with Railway funds, and State Government of Kerala was again requested to share the cost of development of Railway network in the State. This will help Railways to provide the much required rail link for the travelling needs of local people and pilgrims to the Holy Shrine.

After long persuasion, recently Government of Kerala vide letter dated 07.01.2021 has conveyed their decision to share 50% of the total project cost (₹2815 crore) of Angamali – Sabarimala Railway project through Kerala Infrastructure Investment Fund Board (KIIFB), subject to the condition that operation and maintenance of the track shall be done by Ministry of Railways while the stations along the route will be developed by a Special Purpose Vehicle (SPV) (through public private partnership route) and the net revenue realized by the SPV will be shared on a 50:50 basis between State Government and Ministry of Railways, after offsetting the cost of Operation & Maintenance (O&M) as agreed to by Railways. M/S KRDCL has been advised to complete Final Location Survey and to update the project cost. Further implementation of the project will be taken up after examination of complete report on merits including its financial viability.

\*\*\*\*\*

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

राज्य सभा  
30.07.2021 के  
तारांकित प्रश्न सं. 121 का उत्तर

केरल में सबरी रेल परियोजना

\*121 श्री जान ब्रिटास:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या यह सच है कि केरल रेल विकास लिमिटेड (केआरडीसीएल) ने केरल राज्य में अंगमाली को एरुमेली से जोड़ने वाली सबरी रेल लाइन के निर्माण की परियोजना प्रस्तुत की है; और
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री  
(श्री दानवे रावसाहेब दादाराव)

(क) और (ख): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

\*\*\*\*\*

केरल में सबरी रेल परियोजना के संबंध में दिनांक 30.07.2021 को राज्य सभा में श्री जॉन ब्रिटान के तारांकित प्रश्न सं.121 के भाग (क) और (ख) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) और (ख): अंगमालि-सबरीमाला नई रेल लाइन को 550 करोड़ रु. की लागत पर 1997-98 में स्वीकृत किया गया था। परियोजना की कुल लंबाई 116 कि.मी. है। परियोजना की प्रत्याशित लागत 2017-18 की दरों पर 2815 करोड़ रु. है।

इस परियोजना का 5 कि.मी. का खंड पेरियार बाघ संरक्षित वन क्षेत्र से गुजर रहा था। राज्य सरकार के अनुरोध पर संरक्षित वन क्षेत्र होने के कारण इस परियोजना को इरुमेली में टर्मिनेट कर दिया गया था। इस परियोजना का संरेखण तीन जिलों अर्थात् एर्णाकुलम, इडुक्की और कोट्टयम जिलों से गुजरता है। अंगमालि-कलाडी-रामापुरम खंड (70 कि.मी.) के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण 2002 में पूरा हो चुका है और कोट्टयम में इसका सर्वेक्षण 2007 में स्थानीय जनता द्वारा संरेखण पर आपत्तियां दर्ज करने के कारण रोक दिया गया था। अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा होने के बाद ही अंतिम परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा सकती है।

परिणामस्वरूप, इस परियोजना में अंगमालि-कलाडी खंड (7 कि.मी.) पर कार्य और कलाडी-पेरुम्बावूर खंड (10 कि.मी.) पर लंबी गमन दूरी संबंधी निर्माण कार्य शुरू कर दिए गए हैं। बहरहाल, इस परियोजना पर अन्य निर्माण कार्य भूमि अधिग्रहण के विरुद्ध स्थानीय जनता द्वारा विरोध करने और लाइन का संरेखण निर्धारित करने, परियोजना के विरुद्ध अदालती मामले दायर करने और केरल राज्य सरकार की अपर्याप्त प्रतिक्रिया के कारण इसे शुरू नहीं किया जा सका।

इससे परियोजना के कार्य निष्पादन में विलंब हुआ है और परिणामस्वरूप परियोजना की लागत 1997 में 550 करोड़ रु. से बढ़कर 2011 में 1566 करोड़ रु. (719 करोड़ रु. भूमि लागत सहित) और 2017 में 2815 करोड़ रु. (965 करोड़ रु. भूमि लागत सहित) तक बढ़ गई। चूंकि इस परियोजना को शुरू करने के लिए परियोजना की लागत 512 प्रतिशत तक बढ़ गई है इसलिए इसे रेल निधि से पूरा करना संभव नहीं है। रेलवे ने केरल राज्य सरकार से परियोजना की कम-से-कम 50 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए दिनांक 06.09.2011, 22.12.2011 और 08.10.2012 के पत्रों के तहत अनुरोध किया था।

केरल सरकार दिनांक 27.11.2015 के पत्र के तहत परियोजना की 50 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए सहमत हो गई है। केरल सरकार ने इस परियोजना को रेल मंत्रालय के साथ संयुक्त उद्यम के तहत निष्पादन के लिए चिह्नित किया है इसलिए 01.09.2016 को समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर भी किए गए थे। दुर्भाग्यवश, एक वर्ष के भीतर ही राज्य सरकार ने 15.11.2016 के पत्र के तहत परियोजना की 50 प्रतिशत लागत वहन करने की अपनी सहमति वापस ले ली थी।

बहरहाल, जनता की मांग और निधि की उपलब्धता को देखते हुए रेलवे ने इस परियोजना को शुरू करने की व्यवहार्यता पर विस्तृत रूप से विचार-विमर्श किया है। अत्यधिक घाटे के कारण, रेलवे ने दिसंबर 2017 में पुनः विनिश्चय किया था कि परियोजना को लागत में हिस्सेदारी के आधार पर शुरू किया जाए।

केरल सरकार से दिनांक 06.02.2018 और 01.03.2018 के पत्रों के तहत राज्य के हित के लिए परियोजना की न्यूनतम 50 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए सहमति देने का पुनः अनुरोध किया गया था। इस प्रस्ताव पर कोई सकारात्मक प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है। चूंकि राज्य सरकार ने परियोजना की 50 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए अपनी पिछली सहमति वापस ले ली थी और विभिन्न अवरोधों का समाधान करने के लिए सहयोग नहीं कर रही थी इसलिए रेलवे ने इस परियोजना पर अस्थाई रूप से खर्च को रोकने का विनिश्चय किया था और सितंबर 2019 में कार्य निष्पादन स्थगित कर दिया था।

रेल मंत्रालय ने दिनांक 11.01.2020 के पत्र के तहत केरल सरकार को सूचित किया था कि रेलवे के लिए केवल रेल निधि से इस परियोजना को शुरू करना व्यावहारिक नहीं है और राज्य सरकार से राज्य में रेल नेटवर्क के विकास की लागत वहन करने का पुनः अनुरोध किया था। इससे रेलवे को स्थानीय जनता और पवित्र धार्मिक स्थान के लिए जाने वाले तीर्थयात्रियों की यात्रा संबंधी जरूरतों के लिए बहुप्रतीक्षित रेल संपर्क मुहैया कराने में सहायता मिलेगी।

लंबे विचार-विमर्श के बाद, हाल ही में केरल सरकार ने 07.01.2021 के पत्र के तहत अंगमालि-सबरीमाला रेल परियोजना को केरल इन्फ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट फंड बोर्ड (केआईआईएफबी) के माध्यम से कुल परियोजना लागत (2815 करोड़ रु.) की 50 प्रतिशत लागत वहन करने के अपने निर्णय से इस शर्त पर अवगत कराया है कि रेलपथ की प्रचालन और अनुरक्षण लागत रेल मंत्रालय द्वारा वहन की जाएगी जबकि मार्ग के साथ-साथ स्टेशन विशेष प्रयोजन योजना (सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से) द्वारा विकसित किए जाएंगे और एसपीवी द्वारा वसूल किए जाने वाले शुद्ध राजस्व को रेलवे द्वारा यथा सहमत प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत को संतुलित करने के बाद राज्य सरकार और रेल मंत्रालय के बीच 50:50 के अनुपात में बांटा जाएगा। मैसर्स के.आर.डी.सी.एल. को अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा करने और परियोजना लागत को अद्यतन करने के लिए कहा गया है। परियोजना की वित्तीय अर्थक्षमता सहित मेरिट पर संपूर्ण रिपोर्ट की जांच के बाद, परियोजना का आगे क्रियान्वयन शुरू किया जाएगा।

\*\*\*\*\*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: First supplementary. ...(*Interruptions*)... First supplementary, Dr. M. Thambidurai.

DR. M. THAMBIDURAI: Mr. Deputy Chairman, Sir, through you, I request the hon. Railway Minister to take up the New Railway Project, that is, Jolarpettai-Krishnagiri-Hosur in Tamil Nadu as there is a lot of demand for this project. Krishnagiri District has become an industrial sector. It is a defence corridor. ...(*Interruptions*)... Hon. Prime Minister of India also announced it. Therefore, we are grateful to the Government for having announced such kinds of schemes. ...(*Interruptions*)... At the same time, Sir, through you, I request the Government to take up this New Railway Project connecting Jolarpettai-Krishnagiri-Hosur-Bengaluru. ...(*Interruptions*)... I want to know from the hon. Minister the status of the project. Since 1984, we have been requesting for this project but it always got delayed. At least, now, in the present situation prevailing in the area, I request the Railway Minister to take up the project and implement it quickly. ...(*Interruptions*)...

**श्री दानवे रावसाहेब दादाराव:** उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को यह बताना चाहता हूँ कि ...(**व्यवधान**)... यह जो रेल लाइन है, ...(**व्यवधान**)... यह अंगमालि से प्रस्तावित थी। ...(**व्यवधान**)... 1997-98 में 550 करोड़ रुपए की लागत से यह प्रस्तावित थी। ...(**व्यवधान**)... 116 किलोमीटर का यह रास्ता था, ...(**व्यवधान**)... लेकिन स्थानीय लोगों के विरोध के कारण यह सर्वे उस समय नहीं हो सका। ...(**व्यवधान**)... 2017-18 में 2,815 करोड़ रुपए की लागत हो गई। ...(**व्यवधान**)... उपसभापति महोदय, इसमें Tiger Reserve Forest के कारण गाँव के लोगों का विरोध था, शासन का विरोध था। ...(**व्यवधान**)... मैं आपको बताना चाहता हूँ कि केरल सरकार ने 2015 में 50 परसेंट share के साथ यह प्रस्ताव किया था कि हम इसके लिए 50 परसेंट देंगे, ...(**व्यवधान**)... लेकिन केन्द्र सरकार के राज्य सरकार से सम्पर्क करने के बाद भी राज्य सरकार से कोई सहयोग नहीं मिलने के बाद ...(**व्यवधान**)... वापस ...(**व्यवधान**)... राज्य सरकार ने 50 परसेंट देने की बात की, ...(**व्यवधान**)... लेकिन राज्य सरकार द्वारा प्रस्ताव आने के बाद इस पर विचार हो सकता है। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is no other supplementary. Question No. 122.