

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

11.12.2024 के

तारांकित प्रश्न सं. 230 का उत्तर

सेमी हाई-स्पीड और हाई-स्पीड रेल परियोजनाओं की स्थिति

*230. श्री थरानिवेंथन एम. एस.:

श्री सी. एन. अन्नादुरई:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) तमिलनाडु सहित देश में सेमी हाई-स्पीड और हाई-स्पीड रेल परियोजनाओं, इनके रेलमार्गों, इन परियोजनाओं के पूर्ण होने की संभावित तिथियों और अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है;
- (ख) क्या सरकार की उक्त रेल नेटवर्क का देश के अन्य हिस्सों तक विस्तार करने की योजना है और यदि हां, तो इन मार्गों के चयन के लिए अपनाए गए मानदंडों सहित विचाराधीन प्रस्तावित मार्गों का ब्यौरा क्या है;
- (ग) उक्त रेल परियोजनाओं से यात्रा के समय को कम करने, कनेक्टिविटी बढ़ाने और आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के मामले में तमिलनाडु सहित देश को क्या विशिष्ट लाभ मिलने की संभावना है;
- (घ) क्या उक्त रेल परियोजनाओं के लिए अंतर्राष्ट्रीय वित्तपोषण या सहयोग की मांग की गई है और यदि हां, तो इसमें शामिल देशों या एजेंसियों का ब्यौरा क्या है और किए गए समझौतों की शर्तें क्या हैं;
- (ङ) इन रेल परियोजनाओं के विकास के लिए केंद्र सरकार, राज्य सरकारों और निजी कंपनियों से वित्तपोषण स्रोतों की हिस्सेदारी सहित कुल कितनी धनराशि आवंटित की गई है;
- (च) तमिलनाडु में सेमी हाई-स्पीड और हाई-स्पीड रेल परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं तथा इनमें होने वाले विलंब और उनके कारण क्या हैं; और
- (छ) क्या सरकार ने उक्त रेल गलियारों के लिए विस्तृत लागत-लाभ अध्ययन या व्यवहार्यता अध्ययन कराया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (छ): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

दिनांक 11.12.2024 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 230 के भाग (क) से (छ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (छ): रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण/स्वीकृति/निष्पादन राज्य-वार नहीं बल्कि क्षेत्रीय रेल-वार किया जाता है क्योंकि रेल परियोजनाएं राज्य की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं। रेल परियोजनाओं को लाभप्रदता, अंतिम छोर संपर्कता, मिसिंग लिंक और वैकल्पिक मार्गों, संकुलित/संतृप्त लाइनों के संवर्धन, राज्य सरकारों, केन्द्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जन प्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगों, रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताओं, सामाजिक-आर्थिक महत्व आदि के आधार पर शुरू किया जाता है, जो चालू परियोजनाओं के थोफॉरवर्ड और निधियों की समग्र उपलब्धता पर निर्भर करता है।

तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली रेल अवसंरचना परियोजनाएं भारतीय रेल के दक्षिण रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे जोनों में आती हैं। रेल परियोजनाओं का क्षेत्रीय रेल वार ब्यौरा, जिसमें लागत, व्यय और परिव्यय शामिल है, भारतीय रेल की वेबसाइट पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया गया है।

01.04.2024 की स्थिति के अनुसार, तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 22 रेल अवसंरचना परियोजनाएँ (10 नई लाइन, 03 आमान परिवर्तन और 09 दोहरीकरण) जिनकी कुल लंबाई 2,587 किलोमीटर तथा लागत 33,467 करोड़ रुपए है, जिनमें से 665 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च 2024 तक 7,153 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। इसका सारांश निम्नानुसार है:-

योजना शीर्ष	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी.)	कमीशन की गई लंबाई (कि.मी.)	मार्च, 2024 तक किया गया व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	10	872	24	1,223
आमान परिवर्तन	03	748	604	3,267
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	09	967	37	2,664
कुल	22	2,587	665	7,153

तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:-

अवधि	परिव्यय
2009-14	879 करोड़ रु. प्रति वर्ष
2024-25	6,362 करोड़ रु. (7 गुना से अधिक)

यद्यपि निधि आवंटन में कई गुना वृद्धि हुई है, किंतु परियोजना के निष्पादन की गति त्वरित भूमि अधिग्रहण पर निर्भर करती है। रेलवे, राज्य सरकार के माध्यम से भूमि अधिग्रहण करती है और रेल परियोजनाओं का पूरा होना भूमि अधिग्रहण पर निर्भर करता है। बहरहाल, तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजनाओं का निष्पादन भूमि अधिग्रहण में देरी के कारण रुका हुआ है। तमिलनाडु में भूमि अधिग्रहण की स्थिति इस प्रकार है:

तमिलनाडु में परियोजनाओं के लिए अपेक्षित कुल भूमि	3389 हेक्टेयर
अधिगृहीत भूमि	866 हेक्टेयर (26%)
अधिग्रहण हेतु शेष भूमि	2523 हेक्टेयर (74%)

भारत सरकार परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए प्रतिबद्ध है, बहरहाल इसकी सफलता तमिलनाडु सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है। उदाहरण के लिए, भूमि अधिग्रहण के कारण लंबित कुछ मुख्य परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है :-

क्र.सं.	परियोजना का नाम	कुल अपेक्षित भूमि (हेक्टेयर में)	अधिगृहीत भूमि (हेक्टेयर में)	अधिग्रहण हेतु शेष भूमि (हेक्टेयर में)
1	टिंडीवनम-तिरुवनमलाई नई लाइन (71 कि.मी.)	273	33	240
2	अट्टीपट्टूर-पुत्तूर नई लाइन (88 कि.मी.)	189	0	189
3	मोराप्पुर-धर्मापुरी (36 कि.मी.)	93	0	93
4	मन्नारगुडी-पट्टूकोट्टाई (41 कि.मी.)	152	0	152
5	तंजावूर- पट्टूकोट्टाई (52 कि.मी.)	196	0	196

किसी रेल परियोजना का पूरा होना विभिन्न कारकों जैसे राज्य सरकार द्वारा त्वरित भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के अधिकारियों द्वारा वन संबंधी मंजूरी, लागत वहन परियोजनाओं में राज्य सरकार द्वारा लागत के हिस्से को जमा कराने, परियोजनाओं की प्राथमिकता, बाधक जनोपयोगिताओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक मंजूरी, क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियां, परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति, किसी परियोजना स्थल विशेष के लिए एक वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि पर निर्भर करता है।

वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 किलोमीटर) भारत में हाई स्पीड रेल की एकमात्र स्वीकृत परियोजना है, जिसे जापान सरकार की तकनीकी और वित्तीय सहायता से निष्पादित किया जा रहा है। संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) अधिगृहीत की जा चुकी है। अब तक, 368 किलोमीटर पियर फाउंडेशन, 346 किलोमीटर पियर निर्माण, 274 किलोमीटर गर्डर कास्टिंग और 234 किलोमीटर गर्डर लॉन्चिंग का कार्य पूरा कर लिया गया है। समुद्र के नीचे सुरंग (लगभग 21 किलोमीटर) का कार्य भी शुरू कर दिया गया है।

अत्यधिक पूंजी प्रधान होने के कारण, किसी भी हाई स्पीड रेल परियोजना को स्वीकृति देने का निर्णय विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के निष्कर्ष, तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता, वित्तपोषण विकल्पों जैसे संसाधनों की उपलब्धता आदि जैसे कई कारकों पर निर्भर करता है।

इसके अलावा, बेहतर यात्रा अनुभव और बेहतर संरक्षा प्रदान करने के उद्देश्य से, भारतीय रेल वंदे भारत गाड़ियां शुरू कर रही है, जिनमें बेहतर संरक्षा विशेषताएँ और आधुनिक यात्री सुविधाएँ हैं। वर्तमान में, 136 वंदे भारत सेवाएं, जिनमें 16 वंदे भारत गाड़ियां शामिल हैं, जो तमिलनाडु राज्य में स्थित विभिन्न स्टेशनों को आरंभिक/अंतिम आधार पर सेवित करती हैं। इसके अलावा, भारतीय रेल में वंदे भारत सेवाओं सहित, गाड़ी सेवाओं की शुरुआत करना यातायात औचित्य, परिचालनिक व्यवहार्यता, संसाधनों की उपलब्धता आदि के अध्यधीन एक सतत प्रक्रिया है। बहरहाल, चूँकि रेल नेटवर्क राज्य की सीमाओं के आर-पार फैला होता है, इसलिए नेटवर्क की आवश्यकता के अनुसार, ऐसी सीमाओं के आर-पार गाड़ियां शुरू की जाती हैं।
