

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

06.08.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2803 का उत्तर

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल सुरंग

2803. श्री सुधीर गुप्ता:

श्री धैर्यशील संभाजीराव माणे:

श्री मनीष जायसवाल:

श्री चव्हाण रविन्द्र वसंतराव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के हिस्से के रूप में, महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 7 किलोमीटर समुद्र के नीचे के मार्ग वाली 21 किलोमीटर लंबी भूमिगत सुरंग का पहला परिचालन खंड अब शुरू हो गया है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है;
- (ख) क्या उक्त समुद्र के नीचे के खंड में, खुदाई और निर्माण के दौरान, विशेष रूप से आस-पास के मैंगोव और ठाणे क्रीक पारिस्थितिकी की सुरक्षा के लिए, कोई सुरक्षा और पर्यावरण निगरानी प्रणाली ठीक से कार्यान्वित की गई है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है;
- (ग) मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के कुल खंड का जो हिस्सा पूरा हो चुका है, उसकी लम्बाई कितनी है और शेष हिस्सा कब तक पूरा हो जाएगा/आवागमन के लिए चालू हो जाएगा; और
- (घ) उक्त गलियारे के पूरा होने के कार्य पर हुए व्यय सहित इसके निर्माण पर कुल व्यय का व्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 किलोमीटर) को जापान सरकार की तकनीकी और वित्तीय सहायता से निष्पादित किया जा रहा है। यह

परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र राज्यों तथा केंद्र शासित प्रदेश दादरा और नगर हवेली से होकर गुजर रही है और मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलीमोरा, सूरत, भरच्च, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशन बनाए जाने की योजना बनाई गई है।

एलिवेटेड वायडक्ट्स, प्रमुख नदी पुलों, स्टेशन भवनों और सुरंगों का निर्माण कार्य प्रगति पर है। कुल 393 किलोमीटर के पाया निर्माण, 311 किलोमीटर के गर्डर लॉन्चिंग (सुपरस्ट्रक्चर) और 333 किलोमीटर के गर्डर कास्टिंग का कार्य पूरा किया जा चुका है। कुल 127 किलोमीटर का वायाडक्ट्स रेलपथ ठेकेदार को सौंप दिया गया है। पटरी बिछाने और ओवरहेड उपकरण (ओएचई) मास्टों का निर्माण कार्य शुरू हो गया है। गुजरात में एकमात्र सुरंग का कार्य पूरा किया जा चुका है। एमएएचएसआर परियोजना की कुल अनुमानित लागत लगभग 1,08,000 करोड़ रुपए है। दिनांक 30.06.2025 तक परियोजना पर 78,839 करोड़ रुपये का संचयी वित्त व्यय किया जा चुका है।

समुद्र के नीचे सुरंग (लगभग 21 कि.मी.) का निर्माण कार्य शुरू हो गया है, जिसमें 7 कि.मी. लंबी समुद्री मार्ग भी शामिल है। महाराष्ट्र में घणसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 कि.मी. में से 4 कि.मी. का हिस्सा पूरा हो चुका है।

नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने विस्तृत पर्यावरण प्रभाव आकलन अध्ययन के साथ-साथ व्यापक पर्यावरण प्रबंधन एवं निगरानी योजना (ईएमएमओपी) भी तैयार की है। इसके अतिरिक्त, एक व्यापक संरक्षा, स्वास्थ्य एवं पर्यावरण (एसएचई) नियमावली भी तैयार की गई है। वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद (सीएसआईआर) द्वारा ठाणे क्रीक के मड फ्लैट्स पर पड़ने वाले प्रभाव का एक अध्ययन किया गया और निष्कर्ष निकाला गया कि तल स्तर से 20 मीटर की गहराई पर हाई-स्पीड रेल सुरंग निर्माण का कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। सुरंग निर्माण के दौरान, सीएसआईआर की सभी सिफारिशों की निरंतर निगरानी के साथ कार्यान्वयन किया जाएगा।

वापी और साबरमती के बीच कॉरिडोर का गुजरात वाला भाग दिसंबर, 2027 तक पूरा किए जाने की योजना है। पूरी परियोजना (बीकेसी से साबरमती खंड) दिसंबर, 2029 तक पूरी होने की संभावना है। बहरहाल, बुलेट रेलगाड़ी परियोजना एक बहुत ही जटिल और तकनीकी रूप से गहन परियोजना है। परियोजना के पूरा होने की सटीक समय-सीमा और लागत का अनुमान सिविल संरचनाओं, रेलपथ, विद्युत, सिगनलिंग और दूरसंचार तथा ट्रैनसेट की आपूर्ति से जुड़े सभी संबंधित कार्यों के पूरा होने के बाद ही लगाया जा सकता है।
