भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
20.08.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 4420 का उत्तर

आंध्र प्रदेश में तटीय रेलवे कॉरिडोर

4420. श्री तंगेला उदय श्रीनिवास:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार आंध्र प्रदेश में, विशेषकर अन्नावरम, काकीनाड़ा, मछलीपट्टनम और बापतला जैसे प्रमुख तटीय शहरों को जोड़ने के लिए एक समर्पित तटीय रेलवे कॉरिडोर के निर्माण की योजना बना रही है;

(ख) यदि हाँ, तो व्यवहार्यता अध्ययन किये गये या स्वीकृत किये गये प्रस्ताव का ब्यौरा और वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या सरकार ने कृषि निर्यात, मत्स्यपालन, पेट्रोलियम लॉजिस्टिक्स और तटीय पर्यटन को सुविधाजनक बनाने के संदर्भ में ऐसे कॉरिडोर के संभावित आर्थिक लाभों का आकलन किया है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) परियोजना के लिए अनुमानित लागत, प्रस्तावित समय-सीमा और वित्तपोषण पैटर्न का, यदि स्वीकृत हो, ब्यौरा क्या है; और

(ङ) आंध्र प्रदेश तटरेखा पर पत्तन संपर्क में सुधार और आर्थिक कार्यकलाप को बढ़ावा देने के लिए रेल अवसंरचना के विकास में तेजी लाने के लिए उठाए जा रहे कदमों का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): आंध्र प्रदेश के तटीय क्षेत्र में संपर्कता को बेहतर बनाने के लिए 2120 करोड़ रुपये की लागत पर 57 किलोमीटर लंबी कोट्टापल्ली-नरसापुर नई लाइन परियोजना को

स्वीकृति दी गई है। महत्वपूर्ण पुलों पर कार्य और भूमि अधिग्रहण का कार्य शुरू कर दिया गया है।

काकिनाडा पहले ही दोहरी लाइन खंड के माध्यम से सामलकोट के रास्ते अन्नवरम से जुड़ा हुआ है।

आंध्र प्रदेश के तटीय क्षेत्र और पत्तनों की संपर्कता को और बेहतर बनाने के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु निम्नलिखित सर्वेक्षणों को स्वीकृति दी गई है:

1. हरिदासपुर-विजयनगरम चौथी लाइन (450 किलोमीटर)
2. बापटला-रेपल्ले नई लाइन (46 किलोमीटर)
3. मचिलीपट्णम-रेपल्ले नई लाइन (45 किलोमीटर)
4. नरसापुर-मचिलीपट्णम नई लाइन (74 किलोमीटर)
5. कोत्तवलसा-अनकापल्ली बाईपास (35 किलोमीटर)
6. निडदवोलु-दुव्वाडा तीसरी और चौथी लाइन (198 किलोमीटर)

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार होने के बाद परियोजना की स्वीकृति के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ परामर्श और नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि से आवश्यक अनुमोदन अपेक्षित होते हैं। चूंकि परियोजनाओं की स्वीकृति एक सतत और गतिशील प्रक्रिया है, इसलिए निश्चित समय-सीमा तय नहीं की जा सकती।

किसी भी रेल परियोजना का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जैसे राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के अधिकारियों द्वारा वन स्वीकृति, लागत भागीदारी परियोजनाओं में राज्य सरकार द्वारा लागत हिस्सेदारी का जमा करना, परियोजनाओं की प्राथमिकता, अतिलंघनकारी जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियां, परियोजना/ओं स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की

स्थिति, जलवायु परिस्थितियों के कारण विशेष परियोजना स्थल के लिए एक वर्ष में कार्य महीनों की संख्या आदि।

<u>आंध्र प्रदेश</u>

हाल के वर्षों में बजट आवंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। आंध्र प्रदेश राज्य में पूर्णत:/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नानुसार है:

वर्ष	बजट परिव्यय	2009-14 के दौरान औसत वार्षिक आवंटन की तुलना में वृद्धि
2009-2014	886 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष (तेलंगाना सहित)	-
2025-2026	9,417 करोड़ रुपए	11 गुना से अधिक

आंध्र प्रदेश राज्य में पूर्णत:/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं की कमीशनिंग से संबंधित आंकड़े निम्नानुसार हैं:

अवधि	कमीशन की गई कुल लंबाई	कमीशन की गई औसत लंबाई	वर्ष 2009-14 के दौरान औसत कमीशनिंग की तुलना में परिवर्तन
2009-14	363 किलोमीटर	72.6 किलोमीटर प्रतिवर्ष	-
2014-25	1,582 किलोमीटर	143.82 किलोमीटर प्रतिवर्ष	4 गुना से अधिक

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, आंध्र प्रदेश राज्य में पूर्णत:/अंशतः पड़ने वाली 70,231 करोड़ रुपए की लागत की 4,498 किलोमीटर कुल लंबाई वाली 39 परियोजनाएं (12 नई लाइनें और 27 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं, जिसमें से

मार्च, 2025 तक 1,179 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और 28,039 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। कार्य की स्थिति का सारांश निम्नानुसार है:

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (किलोमीटर)	कमीशन की गई लंबाई (किलोमीटर)	मार्च 2025 तक किया गया कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइनें	12	1595	199	6413
दोहरीकरण	27	3904	979	21626
कुल	39	4499	1178	28,039

रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण/स्वीकृति/निष्पादन राज्य-वार/मंडल-वार नहीं, बल्कि क्षेत्रीय रेल-वार किया जाता है, क्योंकि रेल परियोजनाएं राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं। रेल परियोजनाओं को लाभप्रदता, यातायात अनुमानों, अंतिम स्थान संपर्कता, मिसिंग लिंक और वैकल्पिक मार्गों, संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन, राज्य सरकारों, केन्द्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जनप्रतिनिधियों द्वारा की गई मांगों, रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताओं, सामाजिक-आर्थिक महत्वों आदि के आधार पर स्वीकृत किया जाता है जो चालू परियोजनाओं के थ्रो-फॉरवर्ड और निधियों की समग्र उपलब्धता पर निर्भर करता है।

******