

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
20.08.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 4500 का उत्तर

नीलाम्बर-नंजनगुड और थालास्सेरी-मैसूर रेल लाइनें

4500. श्रीमती प्रियंका गांधी वाड़ा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) प्रस्तावित नीलाम्बर-नंजनगुड और थालास्सेरी-मैसूर रेलवे लाइनों की वर्तमान स्थिति क्या है;
- (ख) अंतिम स्थान सर्वेक्षण और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने में देरी के कारणों का ब्यौरा क्या है;
- (ग) शोरानूर-नीलाम्बर खंड पर लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए की जा रही पहलों का ब्यौरा क्या है; और
- (घ) क्या राज्य सरकार ने शोरानूर-नीलाम्बर खंड में अतिरिक्त यात्री रेलगाड़ियाँ शुरू करने के लिए प्रस्ताव भेजे हैं और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): नीलांबुर-नंजनगुड नई लाइन का सर्वेक्षण 2007-08 में किया गया था, लेकिन कम यातायात अनुमानों के कारण परियोजना को आगे नहीं बढ़ाया जा सका। बहरहाल, जनता की मांग पर, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए 2023 में नीलांबुर-नंजनगुड नई लाइन परियोजना (236 किलोमीटर) के लिए एक नए अंतिम स्थान सर्वेक्षण को मंजूरी दी गई है।

थालास्सेरी-मैसूर नई लाइन का सर्वेक्षण 2008-09 में किया गया था, लेकिन कम यातायात अनुमानों के कारण परियोजना को आगे नहीं बढ़ाया जा सका। 2018 में पुनः सर्वेक्षण का प्रयास किया गया, लेकिन संरक्षण के किनारे ग्रामीणों के विरोध के कारण इसे आगे नहीं बढ़ाया जा सका। इसके अतिरिक्त, यह संरक्षण वन और पर्यावरण-संवेदनशील क्षेत्रों से भी

होकर गुजरता है। बहरहाल, जनता की मांग पर, कर्नाटक भाग में नीलाम्बुर-नंजनगूड लाइन के साथ एकीकरण करते हुए अब नए संरेखण की व्यवहार्यता पर विचार किया जा रहा है।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार किए जाने के पश्चात, परियोजना को मंजूरी देने के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ परामर्श और नीति आयोग, वित्त मंत्रालय के मूल्यांकन आदि जैसे आवश्यक अनुमोदनों की आवश्यकता होती है। चूँकि, परियोजनाओं को मंजूरी प्रदान करना सतत एवं निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है, अतः कोई निश्चित सटीक समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती।

शोरणूर-नीलाम्बुर खंड में गति क्षमता बढ़ाने के लिए रेल की पटरियों का उन्नयन और सुधार किया गया है। पटरियों के उन्नयन के उपायों में 60 किलोग्राम की रेल, थिक वेब स्विच, लंबा रेल पैनल, आधुनिक रेलपथ नवीनीकरण और अनुरक्षण प्रणाली आदि का उपयोग शामिल है। उपरोक्त उपायों के परिणामस्वरूप, शोरणूर-नीलाम्बुर खंड की गति क्षमता

2024-25 के दौरान 75 किमी प्रति घंटे से बढ़ाकर 85 किमी प्रति घंटे कर दी गई है, जो इस मौजूदा घाट खंड में अधिकतम प्राप्त करने योग्य गति है।

नीलांबुर-शोरणूर खंड के यात्रियों की सुविधा के लिए, नीलांबुर रोड और शोरनूर के बीच एक नई रेलगाड़ी, 66325/66326 नीलांबुर रोड-शोरनूर मेमू, शुरू करने का निर्णय लिया गया है। किसी भी मार्ग/खंड पर नई रेलगाड़ियों की शुरुआत करना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें शामिल हैं:

- उस खंड की क्षमता,
- पथ की उपलब्धता,
- अपेक्षित चल स्टॉक की उपलब्धता,
- चल स्टॉक के लिए उपयुक्त अवसंरचना की उपलब्धता,
- रेलपथ और अन्य परिसंपत्तियों के अनुरक्षण की आवश्यकता

वर्तमान में, शोरणूर-नीलाम्बुर मार्ग 7 जोड़ी रेल सेवाओं द्वारा सेवित हैं। शोरणूर-नीलाम्बुर खंड की लाइन क्षमता वर्तमान यातायात आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त है।

रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों, मंडल कार्यालयों आदि सहित विभिन्न स्तरों पर राज्य सरकारों, केंद्र सरकार के मंत्रालयों, निर्वाचित प्रतिनिधियों, परामर्शदात्री समितियों से औपचारिक और अनौपचारिक दोनों प्रकार के अभ्यावेदन/अनुरोध प्राप्त होते हैं। चूँकि ऐसे अभ्यावेदनों/अनुरोधों का प्राप्त होना एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है, इसलिए ऐसे अभ्यावेदनों/अनुरोधों का केन्द्रीकृत सार-संग्रह नहीं रखा जाता बहरहाल,

अभ्यावेदनों/अनुरोधों आदि का निपटान निर्धारित प्रक्रिया/दिशानिर्देशों के आधार पर किया जाता है और समय-समय पर व्यावहारिक और औचित्यपूर्ण कार्रवाई की जाती है।

केरल

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

अवधि	परिव्यय
2009-14	₹372 करोड़/वर्ष
2025-26	₹3,042 करोड़ (8 गुना से अधिक)

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, केरल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 266 किलोमीटर की कुल लंबाई की 06 परियोजनाएं (02 नई लाइनें और 04 दोहरीकरण), जिनकी लागत 9,415 करोड़ रुपए है, योजना और कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं जिनमें से 26 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च, 2025 तक 3,250 करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका है। इसका सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक किया गया व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	2	146	0	309
दोहरीकरण/मल्टी ट्रेकिंग	4	120	26	2,941
कुल	6	266	26	3,250

केरल में पूर्णतः/आंशिक रूप से हाल ही में पूरी हुई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रु. में)
1.	दिंडुक्कल-पोल्लाच्चि-पालघाट और पोल्लाच्चि-कोयम्बतूर आमान परिवर्तन (217 कि.मी)	1360
2.	किलोन-तिरुनेलवेली-तिरुच्चेंदूर आमान परिवर्तन (357 कि.मी.)	1122
3.	मुलंतुरुत्ती-कूरुप्पनतरा दोहरीकरण (24 कि.मी.)	303
4.	चेंगन्नूर-चिगवनम दोहरीकरण (27 कि.मी.)	436
5.	अम्बलप्पुष्पा-हरिप्पाड़ दोहरीकरण (18 कि.मी.)	346
6.	कूरुप्पनतरा-चिगवनम दोहरीकरण (27 कि.मी.)	749

भारत सरकार केरल में रेल नेटवर्क को सुदृढ़ करने के लिए तत्परता से कार्य कर रही है। केरल से गुजरने वाले रेल नेटवर्क को सुदृढ़ करने के लिए, निम्नलिखित सर्वेक्षणों को स्वीकृत किया गया है:

क्र. सं.	रेलमार्ग	लंबाई
1	मंगलुरु-षोरणूर तीसरी और चौथी लाइन	308 किलोमीटर
2	षोरणूर-कोयंबटूर तीसरी और चौथी लाइन	99 किलोमीटर
3	षोरणूर-एरणाकुलम तीसरी लाइन	107 किलोमीटर
4	एरणाकुलम-कायनकुलम तीसरी लाइन (कोट्टायम के रास्ते)	115 किलोमीटर
5	कायनकुलम-तिरुवनंतपुरम तीसरी लाइन	105 किलोमीटर
6	तिरुवनंतपुरम-नागरकोविल तीसरी लाइन	71 किलोमीटर

केरल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली महत्वपूर्ण अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं का निष्पादन भूमि अधिग्रहण में देरी के कारण रूका हुआ है।

केरल राज्य में भूमि अधिग्रहण की स्थिति निम्नानुसार है:

केरल में परियोजनाओं के लिए अपेक्षित कुल भूमि	476 हेक्टेयर
अधिगृहीत की गई भूमि	73 हेक्टेयर (15%)
अधिग्रहण के लिए शेष भूमि	403 हेक्टेयर (85%)

भारत सरकार परियोजनाओं के निष्पादन के लिए पूरी तरह तैयार है, बहरहाल इसकी सफलता केरल सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है। रेलवे ने केरल सरकार को भूमि अधिग्रहण के लिए 2112 करोड़ रुपये जमा किए हैं। भूमि अधिग्रहण कार्यों में तेजी लाने के लिए केरल सरकार के सहयोग की आवश्यकता है। उदाहरण के लिए, भूमि अधिग्रहण के कारण लंबित कुछ प्रमुख परियोजनाओं का विवरण निम्नानुसार है:-

क्र. सं.	परियोजना का नाम	कुल आवश्यक भूमि (हेक्टेयर में)	अधिगृहीत भूमि (हेक्टेयर में)	अधिग्रहण के लिए शेष भूमि (हेक्टेयर में)
1.	अंगमालि - सबरीमाला नई लाइन (111 कि.मी.)	416	24	392
2.	एरणाकुलम-कुम्बलम कहीं - कहीं दोहरीकरण (8 कि.मी.)	4	3	1
3.	कुम्बलम - तुरवुर कहीं-कहीं दोहरीकरण (16 कि.मी.)	10	9	1
4.	तिरुवनंतपुरम-कन्याकुमारी दोहरीकरण (87 कि.मी.)	41	36	5
5.	षोरणूर-वल्लतोल दोहरीकरण (10 कि.मी.)	5	0	5

रेल परियोजना/परियोजनाओं का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण
- वन मंजूरी

- अतिलघनकारी उपयोगिताओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां
- क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक स्थितियाँ
- परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति
- किसी विशेष परियोजना स्थल के लिए वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि।

ये सभी कारक परियोजना/परियोजनाओं के पूरा होने के समय और लागत को प्रभावित करते हैं।
