

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
02.04.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 5159 का उत्तर

पूर्व-पश्चिम और पूर्वी तट डीएफसी की स्थिति

5159. श्री जी. लक्ष्मीनारायण:

श्री अप्पलनायडू कलिसेट्टी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) सभी समर्पित माल ढुलाई गलियारों (डीएफसी) की वर्तमान स्थिति (पूर्ण, चालू, अनुमोदित और प्रस्तावित) सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) प्रत्येक गलियारे की कुल मार्ग लंबाई, निवेश और प्रमुख बुनियादी ढांचा क्या है;
- (ग) पूर्वी डीएफसी और पश्चिमी डीएफसी की वर्तमान परिचालन स्थिति और शेष खंडों के लिए अपेक्षित पूर्णता समय-सीमा क्या है;
- (घ) भूमि अधिग्रहण, वित्तपोषण और निष्पादन प्रगति सहित पूर्व-पश्चिम और पूर्वी तट डीएफसी की स्थिति क्या है;
- (ङ) क्या सरकार ने उत्तर-दक्षिण और दक्षिणी डीएफसी जैसे किसी नए माल ढुलाई गलियारे का प्रस्ताव किया है और यदि हां, तो उनकी व्यवहार्यता अध्ययन और अनुमोदन के लिए अनुमानित समय-सीमा क्या है; और
- (च) संभारतंत्र लागतों, औद्योगिक संपर्क और माल ढुलाई पर इन गलियारों का राज्यवार विशेषकर आन्ध्र प्रदेश में क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (च): रेल मंत्रालय ने दो समर्पित माल गलियारों अर्थात् लुधियाना से सोननगर (1337 कि.मी.) तक पूर्वी समर्पित माल गलियारा और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल से दादरी (1506 कि.मी.) तक पश्चिमी समर्पित माल गलियारे के निर्माण का कार्य शुरू किया है। कुल 2843 कि.मी. में से, 2741 मार्ग किलोमीटर (96.4%) को कमीशन किया गया है और परिचालित किया जा रहा है। शेष खंड का कार्य शुरू कर दिया गया है।

फरवरी, 2025 तक डीएफसी कॉरिडोरों पर ₹ 99,034 करोड़ की राशि खर्च की गई है।

समर्पित माल गलियारा परियोजना का परिवहन और लॉजिस्टिक्स क्षेत्र पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा है क्योंकि इससे डबल स्टैक कंटेनर गाड़ियों की आवाजाही में वृद्धि, उच्च एक्सल लोड गाड़ियां, पश्चिमी बंदरगाहों द्वारा उत्तरी अंतर्देशीय क्षेत्रों तक तेजी से पहुंच और डीएफसी के साथ उद्योगों के साथ नए टर्मिनलों/लिंकेज का विकास संभव हो सका है। पूर्वी डीएफसी मुख्य रूप से पूर्वी भारत से खनिज यातायात की आपूर्ति करता है। इन विकास कार्यों से लॉजिस्टिक्स लागत में कमी लाने में सफलता मिली है।

डीएफसी ने माल यातायात को ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी की ओर मोड़कर पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त मार्ग बनाने में योगदान दिया है। 2024-25 (फरवरी 2025 तक) में डीएफसी पर यातायात औसतन 352 गाड़ियां प्रतिदिन तक पहुंच गया है। फरवरी 2025 में, औसतन 371 गाड़ियां प्रतिदिन चलाई गईं। परिणामस्वरूप, रेलवे अपने नेटवर्क पर बेहतर समयबद्धता के साथ अतिरिक्त माल और सवारी डिब्बों की सेवाएं चलाने में सक्षम हो गया है।

वर्तमान में रेलवे अपने नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने पर काम कर रहा है। कोलकाता से चेन्नई (1685 कि.मी.) तक की लाइन भारत के पूर्वी तट के साथ भारतीय रेल का एक उच्च यातायात घनत्व वाला मार्ग है, जिसे चौगुना करने के लिए चिह्नित किया गया है। परियोजनाओं की स्थिति इस प्रकार है:

रेल खंड	तीसरी और चौथी लाइन की स्थिति
दक्षिण पूर्व रेल	
कोलकाता (हावड़ा)-खड़गपुर (109 कि.मी.)	तीसरी लाइन चालू है। चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।
खड़गपुर-नारायणगढ़ (28 कि.मी.)	तीसरी लाइन चालू है। चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।
नारायणगढ़-भद्रक (152 कि.मी.)	153 कि.मी. में से 35 कि.मी. तीसरी लाइन चालू हो गई है। शेष खंड में काम शुरू हो गया है। चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।
पूर्व तट रेलवे	
भद्रक-निर्गुण्डि (104 कि.मी.)	104 कि.मी. में से 41 कि.मी. तीसरी लाइन चालू हो गई है। शेष खंड में काम शुरू हो

	<p>गया है।</p> <p>चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।</p>
निर्गुण्डि - बारंग(22 कि.मी.)	<p>तीसरी लाइन स्वीकृत हो चुकी है। भूमि अधिग्रहण का काम जारी है।</p> <p>चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।</p>
बारंग - खोरधा रोड (35 कि.मी.)	<p>तीसरी लाइन चालू है।</p> <p>चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।</p>
खोरधा रोड-विजयनगरम (363 कि.मी.)	<p>तीसरी लाइन स्वीकृत हो चुकी है। भूमि अधिग्रहण का काम जारी है।</p> <p>चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।</p>
विजयनगरम-कोतवलसा(35 कि.मी.)	<p>विजयनगरम -कोतवलसा के बीच तीसरी लाइन चालू है।</p> <p>विजयनगरम -कोतवलसा (35 कि.मी.) के बीच चौथी लाइन का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है</p>
कोतवलसा-विशाखपत्तणम(26 कि.मी.)	<p>कोतवलसा-विशाखपत्तणम के बीच तीसरी और चौथी लाइन चालू है।</p>
दक्षिण मध्य रेल	
विशाखपत्तणम - निडदवोलु (223 कि.मी.)	<p>तीसरी और चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।</p>
निडदवोलु-विजयवाड़ा (154 कि.मी.)	<p>निडदवोलु-विजयवाड़ा के बीच 4 लाइनें मौजूद है</p> <p>एलूरु के रास्ते से 2 लाइनें चालू है और भीमावरम जंक्शन के रास्ते से 2 लाइनें चालू है।</p> <p>विजयवाड़ा-एलूरु-निडदवोलु रेलखंड के लिए तीसरी लाइन का सर्वेक्षण शुरू किया गया है।</p>
विजयवाड़ा-गुडूर (292 कि.मी.)	<p>292 कि.मी. में से 241 कि.मी. तीसरी लाइन कमीशन की गई है। शेष खंड में काम शुरू हो गया है।</p>

	चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू किया गया है।
दक्षिण रेल	
गुडूर-अतिपट्ट (115 कि.मी.)	तीसरी और चौथी लाइन का सर्वेक्षण शुरू हो गया है।
अतिपट्ट-चेन्नै (27 कि.मी.)	तीसरी और चौथी लाइन चालू है।

भारतीय रेल ने अपनी परियोजना की योजना निर्माण प्रक्रिया में गति शक्ति के सिद्धांतों को आत्मसात किया है और अब विभिन्न आर्थिक क्षेत्रों में मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी अवसंरचना के विकास के लिए पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) के तहत सभी मल्टीट्रैकिंग परियोजनाओं का सर्वेक्षण किया जा रहा है। इसका उद्देश्य एकीकृत योजना निर्माण, क्षमता वृद्धि, बेहतर लॉजिस्टिक्स दक्षता और लोगों, माल/वस्तुओं जैसे कृषि उत्पादों, उर्वरकों, कोयला, लौह अयस्क, इस्पात, सीमेंट, चूना पत्थर आदि की निर्बाध आवाजाही के लिए अंतराल को दूर करना और रणनीतिक महत्व के स्थानों, सीमावर्ती क्षेत्रों, औद्योगिक समूहों, बंदरगाहों, खदानों, बिजली संयंत्रों, गांवों आदि से संपर्कता सहित सेवाएं प्रदान करना है।
