

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा

03.12.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 641 का उत्तर

चेतक और मेवाड़ एक्सप्रेस का विस्तार

641. श्री राजकुमार रोटः

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या उदयपुर और दिल्ली के बीच चलने वाली चेतक एक्सप्रेस और मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेनों का उदयपुर रेलवे स्टेशन पर आठ घंटे से अधिक समय तक ठहराव है;
- (ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार डूंगरपुर तक अपनी सेवा का विस्तार करने का है;
- (ग) यदि हाँ, तो इसे कब तक कार्यान्वित किए जाने की संभावना है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;
- (घ) क्या बांसवाड़ा-डूंगरपुर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में दिल्ली, मुंबई और अन्य प्रमुख शहरों के लिए सीधी ट्रेन संपर्क का अभाव है;
- (ङ) यदि हाँ, तो बांसवाड़ा-डूंगरपुर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र को सीधे दिल्ली और मुंबई से जोड़ने के सरकार के प्रयासों का ब्यौरा क्या है;
- (च) 2012 में स्वीकृत बांसवाड़ा रेल परियोजना के माध्यम से डूंगरपुर-रतलाम का कार्य कब तक पूर्ण होने की अपेक्षा है और अब तक पूर्ण किए गए कार्य का ब्यौरा क्या है; और
- (छ) शेष कार्य को पूर्ण करने के लिए समय-सीमा क्या है और लोगों द्वारा प्राप्त मुआवजे की धनराशि का ब्यौरा क्या है और इसमें से कितनी धनराशि का भुगतान नहीं किया गया है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (छ) चेतक एक्सप्रेस 20473/20474 दिल्ली सराय रोहिला और उदयपुर के बीच चलती है और इसका उदयपुर में लगभग नौ घंटे का पड़ाव होता है। मेवाड़ एक्सप्रेस 12963/12964 हज़रत निज़ामुद्दीन और उदयपुर के बीच चलती है और इसका उदयपुर में लगभग ग्यारह घंटे का ठहराव होता है, जिसके दौरान इसका प्राथमिक अनुरक्षण किया जाता है।

वर्तमान में, चेतक और मेवाड़ एक्सप्रेस की दोनों दिशा में अधिभोगिता लगभग 100% है।

भारतीय रेल अपनी परिसंपत्तियों की यथेष्ट उपयोगिता के लिए निरंतर प्रयासरत रहती है, जिसके लिए गाड़ियों की पड़ाव अवधि का लाभदायक उपयोग किया जाता है। गाड़ियों की पड़ाव अवधि का उपयोग संरक्षा और सफाई सुनिश्चित करने के लिए सवारी डिब्बों के अनुरक्षण (प्राथमिक और द्वितीयक) और/या साफ-सफाई के कार्य में किया जाता है। विशेष रेलगाड़ियों के परिचालन में भी गाड़ियों की पड़ाव अवधि का उपयोग किया जाता है।

हाल ही में, उदयपुर-डूंगरपुर-हिम्मतनगर खंड का आमान परिवर्तन पूरा किया गया है। आमानपरिवर्तन के बाद, डूंगरपुर को कोटा, इंदौर, उदयपुर, अहमदाबाद, जयपुर आदि जैसे महत्वपूर्ण शहरों से जोड़ने वाली 5 जोड़ी रेलगाड़ियां शुरू की गई हैं।

संपर्कता को बढ़ाने के लिए मौजूदा रेलगाड़ी सेवाओं का विस्तार सहित नई रेलगाड़ी सेवाओं की शुरुआत करना, भारतीय रेल में किसी मार्ग/खंड पर परिचालनिक व्यवहार्यता के अध्यधीन, एक सतत प्रक्रिया है। यह विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें शामिल हैं-

- रेलखंड की क्षमता
- पथ की उपलब्धता,
- अपेक्षित चल स्टॉक की उपलब्धता,
- चल स्टॉक के लिए एकसमान अवसंरचना की उपलब्धता,
- रेलपथ और अन्य परिसंपत्तियों की अनुरक्षण आवश्यकता

डूंगरपुर-बांसवाड़ा क्षेत्र की रेल संपर्कता को सुदृढ़ बनाना

रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर (188 कि.मी.) नई लाइन परियोजना को 2083 करोड़ रुपए की लागत पर स्वीकृत किया गया था, जिसमें राजस्थान सरकार और रेल मंत्रालय के बीच 50:50 लागत साझा की जाएगी। इस परियोजना के लिए भूमि राजस्थान राज्य सरकार द्वारा स्वयं की लागत पर उपलब्ध कराई जाएगी। अब तक कुल अपेक्षित 1,736 हेक्टेयर भूमि में से 646 हेक्टेयर भूमि अधिग्रहीत की जा चुकी है।

रेलवे द्वारा संबंधित राज्य/ज़िला प्राधिकारियों के माध्यम से भूमि अधिग्रहण किया जाता है। भूमि अधिग्रहण से संबंधित सभी कार्यकलापों, जैसे भू-स्वामियों को मुआवज़े की राशि का आकलन व मुआवज़े का संवितरण आदि राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में आते हैं।

भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार के राजस्व विभाग द्वारा अंतिम भू-स्वामियों को रेलवे से मुआवज़े की माँग करने के पश्चात मुआवजा प्रदान किया जाता है। यह प्रक्रिया भूमि अर्जन,

पुनर्वासन और पुनर्व्यवस्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता अधिकार अधिनियम, 2013 के उपबंधों का पालन करते हुए, राज्य सरकारों के समन्वय से की जाती है।

बांसवाड़ा और आसपास के क्षेत्र को मुंबई और दिल्ली से जोड़ने के लिए, नीमच बांसवाड़ा दाहोद-अलीराजपुर-नंदुरबार नई लाइन (380 किलोमीटर) के लिए भी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु सर्वेक्षण को स्वीकृति दे दी गई है।

इसके अलावा, मंदसौर-प्रतापगढ़-घटोल-बांसवाड़ा (168 किलोमीटर) नई लाइन के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु सर्वेक्षण को स्वीकृति दे दी गई है। फील्ड सर्वेक्षण का कार्य पूरा कर लिया गया है।

बांसवाड़ा-रतलाम क्षेत्र की संपर्कता को बेहतर करने के लिए, हाल ही में निम्नलिखित परियोजनाओं को स्वीकृति दी गई है:-

क्र. सं.	परियोजना	लंबाई (किलोमीटर में)	लागत (करोड़ रुपए में)
1.	रतलाम-नागदा तीसरी और चौथी लाइन	41	964
2.	रतलाम-वडोदरा तीसरी और चौथी लाइन	259	8387

चंदेरिया (चित्तौड़गढ़) - झूगरपुर - हिम्मतनगर (326 किलोमीटर) के दोहरीकरण से संबंधित व्यवहार्यता सर्वेक्षण को भी स्वीकृति दे दी गई है।

इसके अलावा, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार होने के बाद, परियोजना को स्वीकृति देने के लिए राज्य सरकारों समेत विभिन्न हितधारकों से परामर्श करना और आवश्यक अनुमोदन जैसे नीति आयोग, वित्त मंत्रालय का मूल्यांकन आदि अपेक्षित होते हैं। चूंकि परियोजना को स्वीकृति देना एक निरंतर चलने वाली और सतत प्रक्रिया है, इसलिए सटीक समय-सीमा विभिन्न हितधारकों द्वारा मूल्यांकन व अनुमोदन पर निर्भर करती है।

किसी भी रेल परियोजना की मंजूरी कई मानदंडों/कारकों पर निर्भर करती है, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- अनुमानित यातायात पूर्वानुमान और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा प्रदान की गई पहली और अंतिम स्थान पहुंच संपर्कता
- अनुपलब्ध कड़ियों को जोड़ना और अतिरिक्त मार्ग प्रदान करना

- संकुलित/संतृप्त लाइनों का विस्तार
- राज्य सरकारों/केंद्रीय मंत्रालयों/जनप्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगें
- रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताएँ
- सामाजिक-आर्थिक महत्व
- निधियों की समग्र उपलब्धता

रेल परियोजना(ओं) का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जैसे

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी मंजूरी
- अतिलंघनकारी जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक मंजूरी
- क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक स्थितियां,
- परियोजना/परियोजनाओं के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति
- विशिष्ट परियोजना स्थल के लिए एक वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि।

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