भारत सरकार

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 1992

11 दिसम्बर, 2025 को उत्तर दिये जाने के लिए

दक्षिणी राज्यों में मेट्रो रेल परियोजनाएं

1992. श्री सु. वेंकटेशनः
थिरु दयानिधि मारनः
श्री सुरेश कुमार शेटकरः
श्री बी. मणिक्कम टैगोरः
श्री विजयकुमार उर्फ विजय वसंतः
श्री के. ई. प्रकाशः
डॉ. गणपथी राजकुमार पी.:
डॉ. टी. सुमति उर्फ तामिझाची थंगापंडियनः
श्री डी. एम. कथीर आनंदः

क्या आवासन और शहरी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार ने कोयम्बटूर और मदुरै मेट्रो रेल परियोजनाओं के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) सहित दक्षिणी राज्यों द्वारा प्रस्तुत किए गए अनेक मेट्रो रेल प्रस्तावों को 2017 की मेट्रो रेल नीति और उस क्षेत्र की जनसंख्या बीस लाख से कम होने का हवाला देते हुए अस्वीकार कर दिया है, और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और आगरा, भोपाल, इंदौर और नागपुर जैसे समान या उससे भी कम आबादी वाले कई उत्तरी और पश्चिमी टियर-।। शहरों में इसी प्रकार की मेट्रो परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान करने के कारणों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) लागू किए गए तुलनात्मक मानदण्डों का ब्यौरा क्या है और इस प्रकार की क्षेत्रीय भिन्नता के क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह सच है कि सरकार मेट्रो रेल नीति के अंतर्गत पात्रता निर्धारित करने के लिए वर्ष 2011 की जनगणना के आंकड़ों पर निर्भर है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार देश के तेजी से विकसित हो रहे दक्षिणी शहरों के लिए वर्तमान जनसांख्यिकीय अनुमानों पर विचार कर रही है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और मूल्यांकन के लिए उपयोग किए गए अद्यतन आंकड़े क्या हैं;

(ङ) क्या तमिलनाडु सहित दक्षिणी राज्यों द्वारा प्रस्तुत यात्रियों की संख्या के अनुमानों को स्वतंत्र या तीसरे पक्ष के मूल्यांकन के बिना अस्वीकृत कर दिया गया था और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो ऐसी जांच किए बिना विस्तृत परियोजना रिपोटों को अस्वीकृत करने का क्या औचित्य है;

(च) क्या तमिलनाडु सहित दक्षिणी राज्यों द्वारा प्रस्तुत 50:50 इक्विटी शेयरिंग प्रस्तावों को अन्य क्षेत्रों में इसी प्रकार के वित्तपोषण मॉडल को अनुमोदित किए जाने के बावजूद अस्वीकार कर दिया गया था और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में क्या पूर्वोदाहरण हैं और यदि नहीं, तो पूर्व के निर्णयों से विचलन के क्या कारण हैं;

(छ) क्या इन प्रस्तावों को अस्वीकार करने से पूर्व चरणबद्ध मेट्रो प्रणालियों, लाइट-मेट्रो विकल्पों अथवा बस रैपिड ट्रांजिट सिस्टम को मेट्रो सेवाओं के साथ जोड़ने वाले हाइब्रिड मॉडल की जांच की गई थी और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ज) क्या कोयम्बटूर और मदुरै मेट्रो के प्रस्तावों को अस्वीकृत किए जाने के मद्देनजर, जिससे जनता में “गहरा जन आक्रोश” उत्पन्न हुआ है, सरकार का इन विस्तृत परियोजना रिपोटों पर पुर्विवचार करने का विचार है और यदि हां, तो क्या उनकी समीक्षा और आगे की प्रक्रिया के लिए कोई नियत समय-सीमा निर्धारित की जाएगी और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

आवासन और शहरी कार्य राज्य मंत्री

(श्री तोखन साहू)

(क) से (ज) शहरी परिवहन, जो शहरी विकास का एक अभिन्न अंग है, राज्य का विषय है। अत: मेट्रो रेल परियोजनाओं सहित शहरी परिवहन इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास की योजना बनाने के लिए संबंधित सरकार/संघ राज्य क्षेत्र ज़िम्मेदार हैं। मेट्रो परियोजनाएं गहन लागत वाली होती हैं, इसलिए दीर्घावधि स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए सावधानीपूर्वक योजना बनाने की आवश्यकता है। इसलिए, जब भी राज्य सरकार कोई परियोजना प्रस्तावित करती है तो मौजूदा नीति दिशानिर्देशों के अनुसार केंद्र सरकार में मेट्रो परियोजनाओं की विभिन्न स्तर पर गहन जांच होती है। परियोजना का अनुमोदन प्रस्ताव की पूरी जांच करने के बाद किया जाता है (जरूरी नहीं एक ही मानदंड पर),

हालांकि यह हमेशा प्रस्ताव की व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, ऐसी बड़ी परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए कोई समयसीमा निर्धारित नहीं की जा सकती।

कोयंबटूर और मदुरै मेट्रो रेल परियोजनाओं के प्रस्ताव मुख्य रूप से नीचे दिए गए कारणों से लौटाए गए हैं:

<u>कोयंबटूर</u>

- कम औसत यात्रा दूरी और सड़क पर मौजूदा औसत गति को ध्यान में रखते हुए, समय की बहुत कम बचत होने के कारण मेट्रो प्रणाली से इसे बदलना अपेक्षित नहीं है।

- कोयंबटूर नगर निगम (सीएमसी) क्षेत्र के अलावा, स्थानीय नियोजन क्षेत्र (एलपीए) के लोगों को भी मेट्रो प्रणाली से सेवा दी जाएगी। एलपीए में रहने वाले लोगों के लिए, जो सीएमसी क्षेत्र से 5 गुना बड़ा है, प्रस्तावित मेट्रो प्रणाली का उपयोग करना कठिन है।
- कोयंबटूर मेट्रो के 34 किमी के प्रस्तावित नेटवर्क के लिए प्रति दिन 5.9 लाख यात्रियों का अनुमानित आंकड़ा, चेन्नई मेट्रो चरण-1 के 54.10 किमी के परिचालित नेटवर्क पर प्रति दिन 4 लाख यात्रियों के वास्तविक आंकड़े से अधिक है, जबकि ये नेटवर्क अधिक जनसंख्या को सेवा दे रहा है। इसलिए, डीपीआर में यात्रियों के अनुमानित आंकड़े वास्तविक नहीं हैं।

- कई स्थानों पर, पर्याप्त मार्ग अधिकार (आरओडब्ल्यू) उपलब्ध न होने के कारण स्टेशन बनाना संभव नहीं है।

<u>मदुरै</u>

तमिलनाडु सरकार द्वारा प्रस्तुत व्यापक गतिशीलता योजना (सीएमपी) में यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि वर्तमान यात्री संख्या, बस रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (बीआरटीएस) के लिए तर्कसंगत है।

कोयंबटूर और मदुरै मेट्रो परियोजनाओं की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) में, 2011 की जनगणना के अनुसार नगरपालिका क्षेत्र की जनसंख्या क्रमशः 15.84 लाख और 10.18 लाख बताई गई है। हालांकि, मदुरै शहर की व्यापक गतिशीलता योजना (सीएमपी) में जनसंख्या 15 लाख बताई गई है।

दक्षिणी राज्यों में मेट्रो परियोजनाओं की प्रचालनरत लंबाई और निर्माणाधीन नेटवर्क की लंबाई की जानकारी नीचे दी गई है:

राज्य	मेट्रो परियोजनाएँ	प्रचालनरत लंबाई (किमी)	निर्माणाधीन(किमी)
तमिलनाडु	चेन्नई मेट्रो रेल परियोजना	54.10	119
कर्नाटक	बैंगलोर मेट्रो परियोजनाएँ	96.1	121.16
तेलंगाना	हैदराबाद मेट्रो परियोजनाएँ	69.0	--
केरल	कोच्चि मेट्रो परियोजनाएँ	28.48	11.2
	कुल	247.68	251.36

मेट्रो रेल परियोजनाओं के अलावा, केंद्र सरकार ने 10,000 वातानुकूलित ई-बसें चलाने के लिए 20,000 करोड़ रुपये के परिव्यय के साथ पीएम ई-बस सेवा योजना शुरू की है। दक्षिणी राज्यों जैसे आंध्र प्रदेश, कर्नाटक और तेलंगाना ने इस योजना में हिस्सा लिया है। तथापि, तमिलनाडु और केरल ने इस योजना में हिस्सा नहीं लिया।

******