

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
17.12.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2960 का उत्तर

रेल संपर्क/संभार तंत्र/यात्री सुरक्षा में सुधार के लिए कार्यक्रम

2960. श्री अ. मनि:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार तमिलनाडु सहित पूरे देश में संपर्क, संभार तंत्र दक्षता और यात्री सुरक्षा में सुधार के लिए राष्ट्रीय रेलवे विकास कार्यक्रमों के तहत सेमी हाइ स्पीड, माल ढुलाई और सुरक्षा गलियारा प्रस्तावों को प्राथमिकता दे रही है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) ऐसे प्रस्तावित या कार्यान्वयनाधीन गलियारों का ब्यौरा क्या है जो प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से धर्मपुरी जिले को लाभान्वित करते हैं और इनके संरेखण, अनुमानित लागत और वर्तमान स्थिति का ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या इन जिलों में सेमी हाई स्पीड/माल ढुलाई गलियारों के लिए संभावित मार्ग चिह्नित करने के लिए व्यवहार्यता अध्ययन/सर्वेक्षण किए गए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (घ) उक्त जिलों में रेल सुरक्षा, आधुनिक सिग्नलिंग प्रणाली और ट्रैक उन्नयन को बढ़ाने के लिए किए जा रहे उपायों का ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) तमिलनाडु में चल रही और प्रस्तावित गलियारा परियोजनाओं को पूरा करने के लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

- (क) से (ङ): धर्मपुरी स्टेशन भारतीय रेल नेटवर्क का एक मौजूदा स्टेशन है। धर्मपुरी में संपर्कता में और सुधार लाने के लिए निम्नलिखित कार्य/सर्वेक्षण पूरे/शुरू किए गए हैं:

क्र. सं.	परियोजना	लागत	स्थिति
1	सेलम-मैग्नेसाइट जंक्शन-ओमालूर दोहरीकरण (11 कि.मी.)	115 करोड़ रु.	परियोजना को पूरा कर लिया गया है।
2	मोराप्पुर-धर्मपुरी नई लाइन (36 कि.मी.)	359 करोड़ रु.	भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाधीन है
3	होसुर-ओमालूर दोहरीकरण (147 कि.मी.)	1,948 करोड़ रु.	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार कर ली गई है

रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने के लिए इसका बड़े पैमाने पर विस्तार शुरू कर दिया गया है।

भारतीय रेल में नए रेलपथ को कमीशन करने/बिछाने का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	7,599 कि.मी.	4.2 कि.मी. प्रतिदिन
2014-25	34,428 कि.मी.	8.57 कि.मी. प्रतिदिन (2 गुना से अधिक)

इसके अलावा, 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में लगभग 6.75 लाख करोड़ रुपये लागत से 35,966 कि.मी. कुल लंबाई वाली 431 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (154 नई लाइन, 33 आमामान परिवर्तन और 244 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं। इसका सार निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण (कि.मी. में)	मार्च, 2025 तक कमीशन की गई लंबाई	मार्च 2025 तक कुल व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	154	16,142	3,036	1,45,318

आमान परिवर्तन	33	4,180	2,997	22,753
दोहरीकरण/ बहुपथन	244	15,644	6,736	1,22,858
कुल	431	35,966	12,769	2,90,929

रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण/स्वीकृति/निष्पादन राज्य-वार/जिला-वार नहीं बल्कि क्षेत्रीय रेल-वार किया जाता है, क्योंकि रेल परियोजनाएं विभिन्न राज्यों/जिलों की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं।

सभी रेल परियोजनाओं का क्षेत्रवार/वर्षवार विवरण भारतीय रेल की वेबसाइट पर सार्वजनिक डोमेन में उपलब्ध कराया गया है।

साथ ही, पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष 2025-26 में कुल लंबाई 64,891 कि.मी. के 952 अदद सर्वेक्षणों (284 नई लाइन, 13 आमान परिवर्तन और 655 दोहरीकरण) को स्वीकृति दी गई है।

भारतीय रेल नेटवर्क पर नए कार्गो टर्मिनलों को तैयार करने और संपर्कता में सुधार लाने के लिए, दिसंबर 2021 में गति-शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल नीति को शुरू किया गया था, जो रेलवे को अतिरिक्त कार्गो व्यवसाय प्रदान करता है।

अब तक, भारतीय रेल पर 120 गति-शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल को चालू कर दिया गया है और 133 और टर्मिनलों का निर्माण कार्य विभिन्न चरणों में हैं। इनमें से 4 गति-शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनलों को तमिलनाडु में चालू किया गया है और तमिलनाडु में 3 और टर्मिनलों का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है।

संरक्षा उपाय

वर्ष में उठाए गए विभिन्न सुरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं की संख्या में उल्लेखनीय कमी आई है।

परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है, जैसा कि निम्नानुसार तालिका में प्रस्तुत है:-

वर्ष	परिणामी रेल दुर्घटनाओं
2014-15	135
2025-26 (अब तक)	11 (90% कमी)

गाड़ी परिचालन में संरक्षा में सुधार दर्शाने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण परिणामी दुर्घटना सूचकांक है, जिसके विवरण निम्नानुसार हैं:

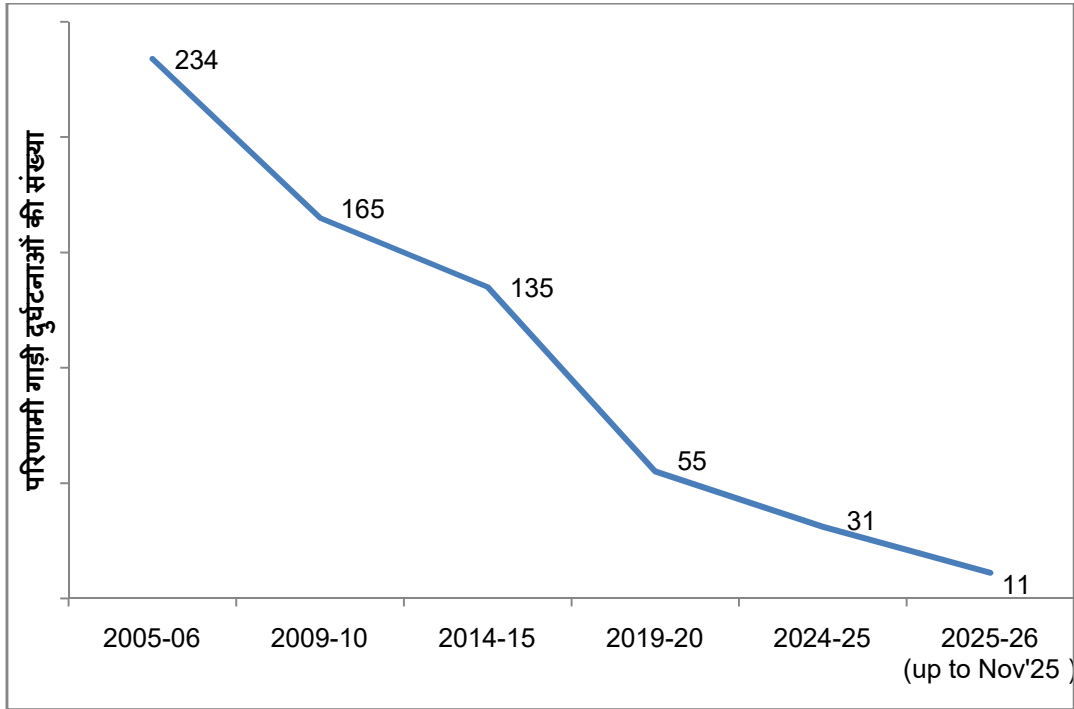
परिणामी दुर्घटना सूचकांक

वर्ष	दुर्घटना सूचकांक
2014-15	0.11
2024-25	0.03 (73% कमी)

यह सूचकांक सभी गाड़ियों की कुल चलित किलोमीटर के अनुपात के रूप में परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या को मापता है।

सूचकांक = परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या

रेलगाड़ियों की संख्या X मिलियन किलोमीटर चलन



भारतीय रेल पर संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:-

1. भारतीय रेल में, पिछले कुछ वर्षों में संरक्षा से संबंधित कार्यकलापों पर व्यय में वृद्धि की गई है, जो निम्नानुसार है:

संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय/बजट (करोड़ रु. में)				
2013-14 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	2024-25	2025-26
39,463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाएं कम करने के लिए 31.10.2025 तक 6,656 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
3. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.10.2025 तक 10,098 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.10.2025 तक 6,661 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन के लिए स्टेशनों के संपूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा (एटीपी) प्रणाली के रूप में अपनाया गया था। कवच को चरणबद्ध रूप से उत्तरोत्तर रूप से उपलब्ध कराया जा रहा है। शुरुआत में, कवच संस्करण 3.2 को दक्षिण मध्य रेलवे के 1465 मार्ग किलोमीटर और उत्तर मध्य रेलवे के 80 मार्ग किलोमीटर पर लगाया गया था। कवच संस्करण 4.0 विशिष्ट को अ.अ.मा.सं ने दिनांक 16.07.2024 को मंजूरी दी थी।

बड़े और व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के बाद, कवच संस्करण 4.0 को दिल्ली-मुंबई मार्ग पर पलवल-मथुरा-कोटा-नागदा खंड (633 मार्ग किलोमीटर) और दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर हावड़ा-बर्धमान खंड (105 मार्ग किलोमीटर) पर सफलतापूर्वक कमीशन कर दिया गया है। कवच को दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग के शेष खंडों में भी कार्यान्वित किया जाना शुरू हो गया है।

इसके अलावा, भारतीय रेल के सभी स्वर्णिम चतुर्भुज, स्वर्णिम विकर्ण, उच्च घनत्व नेटवर्क और चिह्नित किए गए खंड को कवर करते हुए 15,512 मार्ग किलोमीटर पर कवच के कार्यान्वयन का कार्य शुरू कर दिया गया है।

6. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख तैयार करने आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

7. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः बल दिया गया है।
8. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।
9. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए जाने की व्यवस्था है जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो ओएचई मास्ट पहले स्थित होता है ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर क्रू को आगे के संकेत के बारे में चेतावनी मिल सके।
10. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) की व्यवस्था की जाती है जिससे लोको पायलट को आने वाले मुख्य स्थलों यथा सिगनल, समपार फाटकों आदि की दूरी का पता लग जाता है।
11. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेपड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जाता है।
12. मानवीय त्रुटियों को कम करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।
13. संरक्षा बेहतर करने के लिए रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना।
14. पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए पटरियों का अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन (यूएसएफडी) परीक्षण।
15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीक अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।
16. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग यानों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।

17. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।
18. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।
19. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों को निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।
20. युक्तिसंगत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता और इनपुट के इष्टतमीकरण से संबंधित निर्णय लेने के लिए ट्रैक डाटाबेस और डिसीजन सपोर्ट सिस्टम जैसी रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली को अपनाया गया है।
21. रेलपथ की संरक्षा संबंधी मुद्दों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्य स्थल पर संरक्षा, मानसून संबंधी सावधानियों आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।
22. गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।
23. पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाए जा रहे हैं।
24. जनवरी, 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर चौकीदार रहित सभी समपारों (यूएमएलसी) को समाप्त कर दिया गया है।
25. पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान स्थितियों के आकलन के आधार पर पुलों की मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य किया जाता है।
26. भारतीय रेल ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक "आग संबंधी सूचनाएं" लगाई हैं। सभी डिब्बों में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग से बचने के लिए 'क्या करें' और 'क्या न करें' के बारे में सूचित और सतर्क किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूम्रपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।

27. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैन्ट्री कारों में आग संसूचक एवं अवरोधन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धुआं संसूचक प्रणाली की व्यवस्था कर रही हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूद सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीके से प्रोग्रेसिव फिट्मेन्ट का कार्य भी चल रहा है।

28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सिलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।

29. दिनांक 30.11.2023 के राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेलें (चालित लाइन) साधारण नियम में रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरुआत की गई है जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य को रोलिंग आधार पर 52 सप्ताह पूर्व ही योजनाबद्ध किया जाता है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधार, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2024-25	2004-14 की तुलना में 2014-25
प्रौद्योगिकीय सुधार				
1	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)	57,450 कि.मी.	1.43 लाख कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (कि.मी.)	9,917 कि.मी.	77,522 कि.मी.	लगभग 8 गुना
3	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन)	837 स्टेशन	3,691 स्टेशन	4 गुना से अधिक

4	फॉग पास सेफ्टी उपकरण (अदद)	31.03.14 तक: 90	31.03.25 तक: 25,939	288 गुना
5	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	28,301 अदद	
बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां				
1	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ कि.मी.)	32,260 कि.मी.	49,941 कि.मी.	1.5 गुना
2	यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) वेल्डिंग परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	2 करोड़	2 गुना से अधिक
3	वेल्ड संबंधी खराबियां (अदद)	2013-14 में: 3699 अदद	2024-25 में: 370 अदद	90% कमी
4	पटरियों में दरारें (अदद)	2013-14 में: 2548 अदद	2024-25 में: 289 अदद	88% से ज्यादा कमी
बेहतर अवसंरचना एवं चल स्टॉक				
1	जोड़े गए नए रेलपथ कि.मी. (रेलपथ कि.मी.)	14,985 कि.मी	34,428 कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	फ्लाइओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	13,808 अदद	3 गुना से अधिक
3	बड़ी लाइन पर चौकीदार रहित समपार (अदद)	31.03.14 तक: 8948	31.03.24 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी बंद कर	हटा दिए गए

			दिए गए)	
4	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337 अदद	42,677	18 गुना से अधिक

तमिलनाडु

हाल के वर्षों में बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाएं और संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए बजट आबंटन इस प्रकार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	879 करोड़ रु. प्रति वर्ष
2025-26	6,626 करोड़ रुपए (7.5 गुना से अधिक)

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 22,808 करोड़ रुपए की लागत से कुल 1,700 किलोमीटर लंबाई की 15 परियोजनाएं (9 नई लाइन, 03 आमान परिवर्तन और 03 दोहरीकरण) स्वीकृत हैं। उनका सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	9	812	24	1,337
आमान परिवर्तन	3	748	604	3471
दोहरीकरण/बहुपथन	3	140	37	2783
कुल	15	1,700	665	7,591

तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुछ परियोजनाएं, जिन्हें हाल ही में पूरा किया गया है, का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रु. में)
1	दिंडुक्कल-पलानी-पोलाची आमान परिवर्तन (121 किलोमीटर)	610
2	पोलाची-पालघाट आमान परिवर्तन (56 किलोमीटर)	350
3	पोलाची-पोत्तनूर आमान परिवर्तन (40 किलोमीटर)	400
4	क्विलोन-तिरुनेलवेली-तिरुचेंदुर आमान परिवर्तन (357 किलोमीटर)	1122
5	मयिलादुतुरई-थिरुवरुर-कराइक्कुडी आमान परिवर्तन (187 किलोमीटर)	1338
6	मदुरै-बोडियाकन्नूर आमान परिवर्तन (90 किलोमीटर)	593
7	चेंगलपट्टूर-विल्लुपुरम दोहरीकरण (102 किलोमीटर)	670
8	तिरुवल्लुर-अराक्कोनम चौथी लाइन (27 किलोमीटर)	83
9	चेन्नई सेंट्रल-बेसिन ब्रिज दोहरीकरण (2 किलोमीटर)	31
10	तंजावूर-पोनमलाई दोहरीकरण (48 किलोमीटर)	370
11	विल्लुपुरम-दिंडुक्कल दोहरीकरण (273 किलोमीटर)	2000
12	चेन्नई बीच-कोरुकुपेट तीसरी लाइन (5 किलोमीटर)	168
13	चेन्नई बीच-अट्टीपट्टूर चौथी लाइन (22 किलोमीटर)	293
14	ओमलुर-मेत्तूरडैम कहीं-कहीं दोहरीकरण (29 किलोमीटर)	327
15	चेंगलपट्टूर-विल्लुपुरम और तांबरम-चेंगलपट्टूर - तीसरी लाइन (133 किलोमीटर)	1122
16	सेलम-मैग्नेसाइट जंक्शन-ओमालुर दोहरीकरण (11 किलोमीटर)	115
17	मदुरै - मनियाची-तूतीकोरिन दोहरीकरण (160 किलोमीटर)	1891

18	मनियाची-नागरकोइल दोहरीकरण (102 किलोमीटर)	1752
19	चेन्नई बीच- चेन्नई एगमोर दोहरीकरण (4 किलोमीटर)	272
20	कारैक्काल परलम नई लाइन -(23 किलोमीटर)	373
21	कारैक्काल पोर्ट से उत्तरी छोर बंदरगाह तक सम्पर्कता (1 किलोमीटर)	18

तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुछ परियोजनाएँ, जिन्हें शुरू किया गया है, का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रु. में)
1	टिंडीवनम-नगरी नई लाइन (184 किलोमीटर)	3631
2	मोरप्पुर-धर्मपुरी नई लाइन (36 किलोमीटर)	359
3	नागपट्टिनम - तिरुतुरईपुंडी नई लाइन (43 किलोमीटर)	742
4	तिरुवनंतपुरम - कन्याकुमारी दोहरीकरण (87 किलोमीटर)	3785
5	अराक्कोनम यार्ड तीसरी और चौथी लाइन (6 किलोमीटर)	98

पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष 2025-26 में, तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुल 2,493 कि.मी. लंबाई वाले 28 सर्वेक्षणों (05 नई लाइन और 23 दोहरीकरण) को चेन्नै - बंगलुरु (350 कि.मी.) के लिए एक सर्वेक्षण सहित स्वीकृत किया गया है, जिसकी गति क्षमता 220 कि.मी. प्रति घंटे है।

तमिलनाडु राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजनाओं का निष्पादन भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण रुका हुआ है। तमिलनाडु में भूमि अधिग्रहण की स्थिति निम्नानुसार है:

तमिलनाडु में परियोजनाओं के लिए कुल अपेक्षित भूमि	4,326 हेक्टेयर
अधिगृहीत की गई भूमि	1052 हेक्टेयर (24%)
अधिग्रहण हेतु शेष भूमि	3274 हेक्टेयर (76%)

भूमि अधिग्रहण में तेजी लाने के लिए तमिलनाडु सरकार के सहयोग की आवश्यकता है।

भूमि अधिग्रहण के कारण विलंबित हुई कुछ मुख्य परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

क्र. सं.	परियोजना का नाम	कुल अपेक्षित भूमि (हेक्टेयर में)	अधिगृहीत की गई भूमि (हेक्टेयर में)	अधिग्रहण हेतु शेष भूमि (हेक्टेयर में)
1.	तिंडीवनम-तिरुवण्णामलै नई लाइन (71 किलोमीटर)	276	33	243
2.	अत्तिपट्टुपुत्तुर नई - लाइन (88 किलोमीटर)	189	0	189
3.	मोरप्पुरधर्मपुरी नई - लाइन (36 किलोमीटर)	92	45	47
4.	मन्नारगुडी-पट्टुकोट्टई नई लाइन (41 किलोमीटर)	196	0	196
5.	तंजावूर-पट्टुकोट्टई नई लाइन (52 किलोमीटर)	152	0	152

इसके अलावा, रामेश्वरम - धनुषकोडि नई लाइन (18 कि.मी.) को 734 करोड़ रुपए की लागत से स्वीकृत किया गया था। इस परियोजना की आधारशिला 01.03.2019 को की गई थी। बहरहाल, तमिलनाडु राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण नहीं किए जाने के कारण परियोजना को शुरू नहीं किया गया है।

भारत सरकार इन परियोजनाओं के निष्पादन के लिए तैयार है, तथापि इनकी सफलता तमिलनाडु सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है।

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

- यातायात अनुमान और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली आरंभिक और अंतिम छोर संपर्कता
- मिसिंग लिंकों का संयोजन और वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध कराना
- संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्द्धन
- राज्य सरकारों/केन्द्रीय मंत्रालयों, अन्य जन प्रतिनिधियों द्वारा की गई मांगें
- रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताओं
- सामाजिक-आर्थिक महत्व
- निधियों की समग्र उपलब्धता
