

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
11.02.2026 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2041 का उत्तर

हिमाचल प्रदेश में रेल लाइन का विस्तार

2041. डॉ. राजीव भारद्वाज:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) सरकार द्वारा हिमाचल प्रदेश को बजट 2025-26 में रेल विस्तार के लिए आवंटित निधि का ब्यौरा क्या है; और
- (ख) अमृत भारत स्टेशन के अंतर्गत हिमाचल प्रदेश के अंब-अंदौरा-बैजनाथ-पपरोला और पालमपुर-शिमला स्टेशनों पर प्रस्तावित कार्य कब तक आरंभ होने की संभावना है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) और (ख): रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण/स्वीकृति/निष्पादन क्षेत्रीय रेलवे-वार किया जाता है, न कि राज्य-वार/जिला-वार, क्योंकि रेल परियोजनाएँ राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं।

हिमाचल प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए बजट आबंटन इस प्रकार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	108 करोड़ रु. प्रतिवर्ष
2025-26	2716 करोड़ रु. (25 गुना से अधिक)

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, हिमाचल प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 17,622 करोड़ रुपए की लागत वाली कुल 214 कि.मी. लंबाई की 03 नई लाइनें स्वीकृत हैं, जिनमें से 64 कि.मी. लंबाई कमीशन की जा चुकी है और मार्च 2025 तक 8,280 करोड़ रुपए का व्यय उपगत किया गया है।

हिमाचल प्रदेश में संपर्कता में सुधार लाने के लिए नंगल डैम-तलवाड़ा-मुकेरियां नई लाइन परियोजना के नंगल डैम - ऊना - अंदौरा - दौलतपुर चौक (60 कि.मी.) खण्ड को कमीशन किया जा चुका है। दौलतपुर चौक - कार्तोली पंजाब - तलवाड़ा (52 कि.मी.) खंड का कार्य शुरू कर दिया गया है। इसके अलावा, 1540 करोड़ रुपए की लागत से चंडीगढ़-बद्दी नई लाइन (28 कि.मी.) का कार्य भी शुरू कर दिया गया है।

भानुपल्ली-बिलासपुर-बेरी नई रेल लाइन (63 कि.मी.) परियोजना को लागत में साझेदारी के आधार पर स्वीकृत किया गया है, जिसमें हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार की 25% हिस्सेदारी और केंद्रीय सरकार की 75% हिस्सेदारी है। इसके अलावा, भूमि की 70 करोड़ रुपए से अधिक की पूरी लागत हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार द्वारा वहन की जाएगी। इस परियोजना का विस्तृत अनुमान 6,753 करोड़ रुपए की लागत पर स्वीकृत किया गया था, जिसमें भूमि की 1,617 करोड़ रुपए की लागत शामिल है।

इस परियोजना के निष्पादन हेतु हिमाचल प्रदेश राज्य में कुल 124 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता है। हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार द्वारा अपेक्षित भूमि में से केवल 82 हेक्टेयर भूमि मुहैया कराई गई है। उपलब्ध भूमि पर कार्य शुरू कर दिया गया है। बिलासपुर से बेरी के आगे की भूमि अभी हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार द्वारा सौंपी जानी है। भूमि की अनुपलब्धता के कारण इस परियोजना पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है।

इस परियोजना पर अब तक 7,729 करोड़ रुपए का कुल व्यय उपगत किया गया है। लागत में साझेदारी करने की व्यवस्थाओं के अनुसार हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा 2,781 करोड़ रुपये दिए जाने थे। बहरहाल, उनकी ओर से लागत के हिस्से के रूप में केवल 847 करोड़ रुपए ही जमा किए गए हैं। अतः हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार पर 1,934 करोड़ रुपए बकाया हैं। उनके हिस्से की लागत जमा न कराने के कारण इस परियोजना की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है।

राज्य सरकार द्वारा प्रतिबद्धता पूरा न करने के कारण इस परियोजना की प्रगति प्रभावित हुई है।

भारत सरकार परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए तैयार है, बहरहाल इसकी सफलता हिमाचल प्रदेश सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है।

इसके अलावा, हिमाचल प्रदेश में रेल संपर्कता में सुधार लाने के लिए, बद्दी-घनौली नई लाइन (25 कि.मी.) के लिए सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार कर ली गई है।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के पश्चात, परियोजना को स्वीकृति देने के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ परामर्श और आवश्यक अनुमोदनों यथा नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि के मूल्यांकन की आवश्यकता होती है। चूंकि परियोजनाओं को स्वीकृत करना एक सतत् और गतिशील प्रक्रिया है, इसलिए निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती 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 आवश्यकताएं
- सामाजिक-आर्थिक महत्व
- निधियों की समग्र उपलब्धता

रेल परियोजनाओं का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जो निम्नानुसार हैं:

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी मंजूरी
- बाधक जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां
- क्षेत्र की भू-वैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियां
- परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति
- परियोजना विशेष के स्थल के लिए किसी वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि

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

स्टेशन पुनर्विकास:-

रेल मंत्रालय ने दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की है।

इस योजना में स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और चरणबद्ध तरीके से उनका क्रियान्वयन करना शामिल है। मास्टर प्लानिंग में निम्नलिखित शामिल हैं:

- स्टेशन तक पहुँच और परिचलन क्षेत्रों में सुधार
- शहर के दोनों ओर स्टेशन का एकीकरण
- स्टेशन भवन में सुधार

- प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था और पेयजल-बूथों में सुधार
- यात्री यातायात के अनुरूप चौड़े पैदल पार पुल/एयर कॉन्कोर्स का प्रावधान
- लिफ्ट/एस्केलेटर/रैंप का प्रावधान
- प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार/प्रावधान और प्लेटफॉर्म को ऊपर से कवर करना
- 'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क का प्रावधान
- पार्किंग क्षेत्र, मल्टीमोडल एकीकरण
- दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएँ
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली
- प्रत्येक स्टेशन पर आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए एग्जीक्यूटिव लाउंज, व्यावसायिक बैठकों के लिए निर्दिष्ट स्थान, लैंडस्केपिंग आदि का प्रावधान

इस योजना में आवश्यकतानुसार, चरणबद्ध एवं व्यवहार्य रूप से पर्यावरण अनुकूल समाधान, गिट्टी रहित पटरियों की व्यवस्था आदि और दीर्घावधि में स्टेशन पर सिटी सेन्टरों के निर्माण की भी परिकल्पना की गई है।

अब तक, अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत विकास हेतु 1337 स्टेशनों को चिह्नित किया गया है, जिनमें से 4 स्टेशन जिनमें अंब अंदौरा, बैजनाथ पपरोला, पालमपुर हिमाचल, और शिमला स्टेशन शामिल हैं, हिमाचल प्रदेश राज्य में स्थित हैं।

अंब अंदौरा और बैजनाथ पपरोला स्टेशनों पर विकास कार्य पूरे हो चुके हैं। पालमपुर हिमाचल और शिमला स्टेशनों की मास्टर प्लानिंग की जा रही है।

मास्टर प्लानिंग एक पुनरावर्ती प्रक्रिया है जिसके लिए इष्टतमीकरण अपेक्षित होता है और इस स्तर पर ऐसे इष्टतमीकरण के लिए समय-सीमा और अन्य जानकारी नहीं दी जा सकती।

भारतीय रेल में स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण निरन्तर और सतत प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्यों को पारस्परिक प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता के

अध्यधीन, आवश्यकतानुसार किया जाता है। स्टेशनों के विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण का कार्य स्टेशन की कोटि/स्थिति/स्टेशन में संभाले जाने वाला यातायात आदि के आधार पर किए जाते हैं।

इसके अलावा, रेलवे स्टेशनों का विकास/उन्नयन जटिल प्रकृति का होता है जिसमें यात्रियों और रेलगाड़ियों की संरक्षा शामिल होती है और इसके लिए फायर क्लीयरेंस, धरोहर, पेड़ों की कटाई, विमानपत्तन क्लीयरेंस इत्यादि जैसी विभिन्न सांविधिक स्वीकृतियों की आवश्यकता होती है। इनकी प्रगति जनोपयोगी सेवाओं को स्थानांतरित करने (जिनमें जल/मलजल लाइन, ऑप्टिकल फाइबर केबल, गैस पाइप लाइन, पावर/सिगनल केबल इत्यादि शामिल हैं), अतिलंघन, यात्री संचलन को बाधित किए बिना रेलगाड़ियों का परिचालन, उच्च वोल्टेज बिजली लाइनों के निकट सान्निध्य में किए जाने वाले कार्यों के कारण गति प्रतिबंध आदि जैसी ब्राउन फील्ड संबंधी चुनौतियों के कारण भी प्रभावित होती है और ये कारक कार्य के समापन समय को प्रभावित करते हैं। इसलिए, इस चरण में कोई निश्चित समय-सीमा निर्दिष्ट नहीं की जा सकती है।

अमृत भारत स्टेशन योजना सहित स्टेशनों का विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण सामान्यतः योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएं' के अंतर्गत वित्तपोषित किया जाता है। निधि आबंटन और व्यय का ब्यौरा योजना शीर्ष-53 के अन्तर्गत क्षेत्रीय रेलवे-वार रखा जाता है, न कि कार्य-वार या स्टेशन-वार या राज्य-वार। हिमाचल प्रदेश राज्य उत्तर रेलवे के क्षेत्राधिकार में आता है। इस जोन के लिए, वित्तीय वर्ष 2025-26 में 1,483 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है और अभी तक (दिसंबर, 2025 तक) 1,308 करोड़ रुपए का व्यय उपगत किया गया है।
