**भारत सरकार**
**रेल मंत्रालय**

**लोक सभा**
**01.04.2026 के**
**तारांकित प्रश्न सं. 526 का उत्तर**

**राष्ट्रीय रेल योजना**

***526. श्री थरानिवेंथन एम. एस.:**

**क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:**

**(क) राष्ट्रीय रेल योजना के उद्देश्यों और विशेषताओं का ब्यौरा क्या है;**
**(ख) इस योजना को लागू करने की कुल अनुमानित लागत और इसके तहत अब तक आवंटित की गई/उपयोग में लाई गई धनराशि का ब्यौरा क्या है;**
**(ग) इस योजना के तहत प्रस्तावित नए रेल कॉरिडोर/लाइनों के दोहरीकरण/विद्युतीकरण/क्षमता वृद्धि सहित प्रमुख परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;**
**(घ) रेलवे नेटवर्क के तहत रेल द्वारा माल ढुलाई की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए इस योजना के अंतर्गत निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है; और**
**(ङ) राष्ट्रीय रेल योजना के तहत परिकल्पित परियोजनाओं का समय पर कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों और तमिलनाडु सहित देशभर में आर्थिक विकास, संभार तंत्र दक्षता और क्षेत्रीय संपर्क पर उनके अपेक्षित प्रभाव का ब्यौरा क्या है?**

**उत्तर**

**रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री**
**(श्री अश्विनी वैष्णव)**

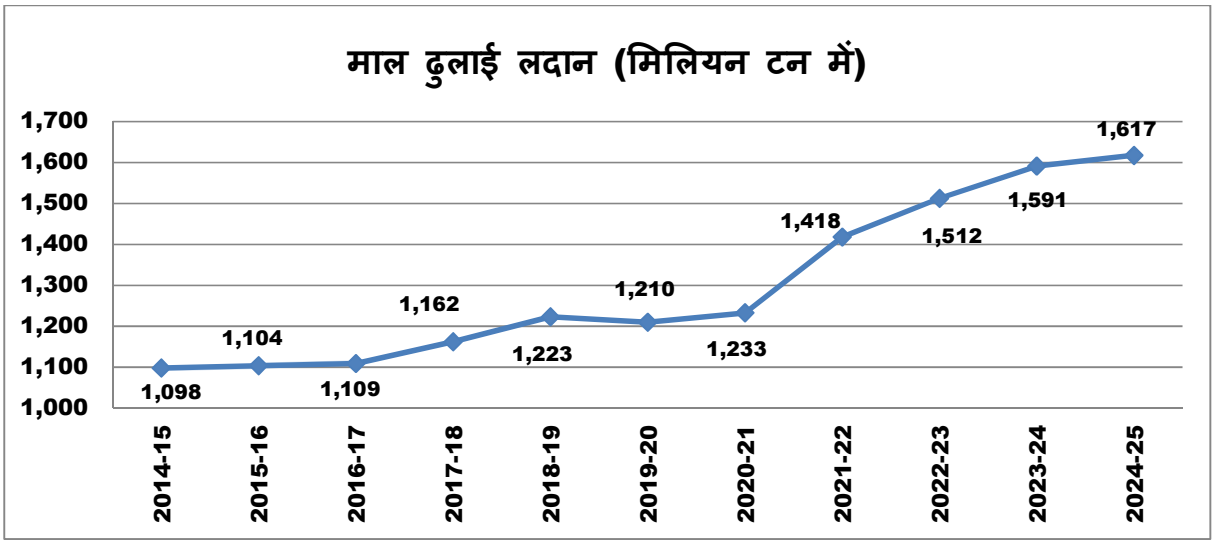
**(क) से (ङ): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।**

********

दिनांक 01.04.2026 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 526 के भाग (क) से (ङ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (ङ): पिछले कुछ वर्षों में भारतीय रेल ने माल ढुलाई लदान और राजस्व बढ़ाने के लिए कई कदम उठाए हैं। क्षमता बढ़ाने के लिए, क्षमता संवर्धन, चल स्टॉक में वृद्धि आदि के लिए योजना बनाई गई है। वर्ष 2014 से माल ढुलाई लदान का ब्यौरा निम्नानुसार है:

| वर्ष | माल ढुलाई लदान (मिलियन टन में) |
|---|---|
| 2014-15 | 1,098 |
| 2015-16 | 1,104 |
| 2016-17 | 1,109 |
| 2017-18 | 1,162 |
| 2018-19 | 1,223 |
| 2019-20 | 1,210 |
| 2020-21 | 1,233 |
| 2021-22 | 1,418 |
| 2022-23 | 1,512 |
| 2023-24 | 1,591 |
| 2024-25 | 1,617 |



वर्ष 2024-25 में भारतीय रेल में माल ढुलाई लदान 1,617 एमटी तक बढ़ गया है, इस प्रकार भारतीय रेल माल ढुलाई करने वाली विश्व की दूसरी सबसे बड़ी रेलें बन गई है।

बजट आबंटन और नेटवर्क का विस्तार

वर्ष 2013-14 में बजट आवंटन 29,055 करोड़ रु. से बढ़कर वर्ष 2026-27 में 2,78,000 करोड़ रु. हो गया है। पिछले 11 वर्षों के दौरान भारतीय रेल ने बड़ी संख्या में रेल नेटवर्क की क्षमता में संवर्धन से संबंधित कार्य शुरू किए हैं। संपूर्ण भारतीय रेल में नए रेलपथों की कमीशनिंग/बिछाने से संबंधित ब्यौरा 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. | 8.6 कि.मी. प्रतिदिन (2 गुना से अधिक) |

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में लगभग 6.75 लाख करोड़ रुपए की लागत पर कुल 35,966 किलोमीटर लंबाई की 431 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (154 नई लाइन, 33 आमान परिवर्तन और 244 दोहरीकरण परियोजनाएं) स्वीकृत हैं। जिनका सारांश निम्नानुसार है:

| कोटि | परियोजनाओं की संख्या | कुल लंबाई नई लाइन/ आमान परिवर्तन/ दोहरीकरण (कि.मी. में) | मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में) | मार्च 2025 तक किया गया 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 |

भारतीय रेल की वेबसाइट पर सभी रेल परियोजनाओं का क्षेत्रीय रेल-वार और वर्ष-वार ब्यौरा सार्वजनिक डोमेन में उपलब्ध कराया गया है।

पिछले तीन वर्षों अर्थात वित्तीय वर्ष 2022-23, 2023-24, 2024-25 और मौजूदा वित्तीय वर्ष 2025-26 के दौरान, भारतीय रेल में 13,968 कि.मी. कुल लंबाई की 306 परियोजनाएं (53 नई लाइन, 17 आमान परिवर्तन और 236 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं।

हाल ही में पूरी की गई कुछ परियोजनाएं निम्नानुसार हैं:-

| क्र.सं. | परियोजना का नाम | लंबाई (कि.मी. में) |
|---|---|---|
| 1. | उधमपुर - श्रीनगर - बारामूला नई लाइन | 272 |
| 2. | बइरबी - सैरंग नई लाइन | 51 |
| 3. | देवबंद - रुड़की नई लाइन | 27 |
| 4. | चूरू - रतनगढ़ दोहरीकरण | 43 |
| 5. | टोरी-शिवपुर तीसरी लाइन | 44 |
| 6. | अररिया - गलगलिया नई लाइन | 110 |
| 7. | हिम्मतनगर - खेड़ब्रह्मा आमान परिवर्तन | 55 |
| 8. | बहराइच - नानपारा - नेपालगंज आमान परिवर्तन | 56 |
| 9. | डोमिनगढ़-गोरखपुर-कुसुमी तीसरी लाइन और गोरखपुर-नकहा दोहरीकरण | 21 |
| 10. | विजापुर - अंबालियासन आमान परिवर्तन | 43 |
| 11. | पुणे- मिराज-लोंडा दोहरीकरण | 467 |
| 12. | मनमाड - जलगाँव तीसरी लाइन | 160 |
| 13. | फेफना - इंदारा - मऊ - शाहगंज दोहरीकरण | 150 |
| 14. | अद्रज - मोती - विजापुर आमान परिवर्तन | 40 |
| 15. | कटनी - बीना तीसरी लाइन | 279 |
| 16. | गांधीधाम - आदिपुर चौहरीकरण | 21 |
| 17. | खाटूवास - नारनौल दोहरीकरण | 24 |
| 18. | पेनुकोंडा - धर्मावरम दोहरीकरण | 42 |

स्वीकृत की गई कुछ प्रमुख परियोजनाएं निम्नानुसार हैं:

| क्र.सं. | परियोजना का नाम | लागत (करोड़ रु. में) |
|---|---|---|
| 1. | चोपन-चुनार दोहरीकरण (102 कि.मी.) | 1,553 |
| 2. | गुंटूर - बीबीनगर दोहरीकरण (239 कि.मी.) | 3,238 |
| 3. | मुदखेड़ - मेडचल और महबूबनगर - धोने दोहरीकरण (418 कि.मी.) | 5,655 |
| 4. | सामाख्याली - गांधीधाम चौहरीकरण (53 कि.मी.) | 1,571 |
| 5. | मेड़ता सिटी - रास और मेड़ता रोड नई लाइन पर बाइपास (56 कि.मी.) | 1,038 |
| 6. | लामडिंग - फरकाटिंग दोहरीकरण (140 कि.मी.) | 2,334 |
| 7. | अजमेर- चंदेरिया दोहरीकरण (178 कि.मी.) | 1,813 |
| 8. | मोटुमारी - विष्णुपुरम आरओआर दोहरीकरण के साथ (100 कि.मी.) | 1,746 |
| 9. | गंगा नदी पर नए पुल के साथ बिक्रमशिला - कटरिया नई लाइन (26 कि.मी.) | 2,549 |
| 10. | गुनुपुर - थेरुबली नई लाइन (74 कि.मी.) | 1,326 |
| 11. | मलकानगिरी - पांडुरंगपुरम नई लाइन (174 कि.मी.) | 4,109 |
| 12. | बादामपहाड़ - केंदुझारगढ़ नई लाइन (82 कि.मी.) | 2,106 |
| 13. | जूनागढ़ - नबरंगपुर नई लाइन (116 कि.मी.) | 3,274 |
| 14. | बुढ़ामरा - चाकुलिया नई लाइन (60 कि.मी.) | 1,639 |
| 15. | जालना-जलगांव नई लाइन (174 कि.मी.) | 7,105 |
| 16. | बांगिरिपोषी - गोरूमाहिषानी नई लाइन (86 कि.मी.) | 2,549 |
| 17. | चांडिल - अनारा - दामोदर तीसरी लाइन (121 कि.मी.) | 2,170 |
| 18. | बरगढ़ रोड - नुआपड़ा रोड नई लाइन (138 कि.मी.) | 2,926 |
| 19. | सरडेगा - भालूमुड़ा नई दोहरी लाइन (37 कि.मी.) | 1,360 |
| 20. | गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल के साथ वाराणसी - पं. दीन दयाल उपाध्याय बहुपथन (15 कि.मी.) | 2,642 |
| 21. | जलगाँव - मनमाड चौथी लाइन (160 कि.मी.) | 2,773 |
| 22. | भुसावल - खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.) | 3,514 |
| 23. | संबलपुर - जरापाड़ा तीसरी और चौथी लाइन (127 कि.मी.) | 3,916 |
| 24. | झारसुगुड़ा - सासन तीसरी और चौथी लाइन (35 कि.मी.) | 1,181 |
| 25. | गोंदिया - बल्लारशाह दोहरीकरण (240 कि.मी.) | 4,819 |

| | | |
|---|---|---|
| 26. | खरसिया-नया रायपुर-परमालकसा पांचवीं और छठी लाइन (278 कि.मी.) | 8,741 |
| 27. | वर्धा - बल्हारशाह चौहरीकरण (135 कि.मी.) | 2,381 |
| 28. | बल्लारी - चिकजाजुर दोहरीकरण (185 कि.मी.) | 3,342 |
| 29. | कोडरमा - बरकाकाना दोहरीकरण (133 कि.मी.) | 3,063 |
| 30. | इटारसी - नागपुर चौथी लाइन (297 कि.मी.) | 5,451 |
| 31. | डांगोवापोसी - जरोली तीसरी और चौथी लाइन (43 कि.मी.) | 1,752 |
| 32. | सिकंदराबाद - वाडी तीसरी और चौथी लाइन (173 कि.मी.) | 5,012 |
| 33. | फरकाटिंग - न्यू तिनसुकिया दोहरीकरण (194 कि.मी.) | 3,634 |
| 34. | बख्तियारपुर - राजगीर - तिलैया दोहरीकरण (104 कि.मी.) | 2,192 |
| 35. | गोंदिया - डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 किलोमीटर) | 2,223 |
| 36. | वर्धा - भुसावल तीसरी और चौथी लाइन (314 कि.मी.) | 9,197 |
| 37. | होसपेटे - बल्लारी चौहरीकरण (65 कि.मी.) | 2,372 |
| 38. | कसारा - मनमाड तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.) | 10,154 |
| 39. | पुनारख - किऊल तीसरी और चौथी लाइन (50 कि.मी.) | 2,668 |
| 40. | गम्हरिया - चांडिल तीसरी और चौथी लाइन (55 कि.मी.) | 1,168 |
| 41. | सैंथिया - पाखुर चौथी लाइन (81 कि.मी.) | 1,569 |
| 42. | संतरागाछी - खड़गपुर चौथी लाइन (111 कि.मी.) | 2,905 |
| 43. | नेरगुंडी - बारंग और खोरधा रोड - विजियानगरम तीसरी लाइन (385 कि.मी.) | 5,618 |
| 44. | सोन नगर - अण्डाल तीसरी और चौथी लाइन (375 कि.मी.) | 13,606 |
| 45. | गोरखपुर कैंट - वाल्मीकि नगर दोहरीकरण (96 कि.मी.) | 1,270 |
| 46. | जयपुर - सवाई माधोपुर दोहरीकरण (131 कि.मी.) | 1,269 |
| 47. | लूनी - समदड़ी - भीलड़ी दोहरीकरण (272 कि.मी.) | 3,531 |
| 48. | नरकटियागंज - रक्सौल - सीतामढ़ी - दरभंगा और सीतामढ़ी - मुजफ्फरपुर दोहरीकरण (256 कि.मी.) | 4,553 |
| 49. | प्रयागराज (इरादतगंज) - मानिकपुर तीसरी लाइन (84 कि.मी.) | 1,640 |
| 50. | तिरुपति - पकाला - काटपाडी दोहरीकरण (104 कि.मी.) | 1,332 |
| 51. | रतलाम - नागदा तीसरी और चौथी लाइन (41 कि.मी.) | 1,018 |
| 52. | अलुआबारी रोड - न्यू जलपाईगुड़ी तीसरी और चौथी लाइन (57 कि.मी.) | 1,786 |
| 53. | औरंगाबाद (छत्रपति संभाजीनगर) - परभणी (177 कि.मी.) | 2,179 |
| 54. | भागलपुर - दुमका - रामपुरहाट दोहरीकरण (177 कि.मी.) | 3,169 |

| | | |
|---|---|---|
| 55. | इटारसी - बीना चौथी लाइन (237 कि.मी.) | 4,329 |
| 56. | वडोदरा - रतलाम तीसरी और चौथी लाइन (259 कि.मी.) | 8,885 |
| 57. | देवभूमि द्वारका (ओखा) - कनालुस दोहरीकरण (141 कि.मी.) | 1,457 |
| 58. | बदलापुर - कर्जत तीसरी और चौथी लाइन (32 कि.मी.) | 1,324 |
| 59. | दिल्ली - अंबाला कैंट तीसरी और चौथी लाइन (194 कि.मी.) | 5,983 |
| 60. | गोंदिया-जबलपुर दोहरीकरण (231 कि.मी.) | 5,236 |
| 61. | मनमाड-इंदौर नई लाइन (360 कि.मी.) | 18,529 |
| 62. | एरुपालेम - अमरावती - नम्बूर नई लाइन (57 कि.मी.) | 2,245 |
| 63. | वधावन पोर्ट और न्यू पालघर स्टेशन नई दोहरी लाइन (22 कि.मी.) | 1,507 |
| 64. | देशलपार - हाजीपीर - लूना और वायोर - लखपत नई लाइन (145 कि.मी.) | 2,526 |

**समर्पित माल यातायात गलियारा (डीएफसी):**

**रेल मंत्रालय ने दो समर्पित माल गलियारे अर्थात् लुधियाना से सोननगर तक का पूर्वी समर्पित माल यातायात गलियारा (1337 कि.मी.) और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल से दादरी तक का पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारा (1506 कि.मी.) का निर्माण शुरू किया है। पूर्वी समर्पित माल यातायात गलियारे का कार्य पूरा हो चुका है और इसे चालू कर दिया गया है। पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे में, कुल 1506 मार्ग किलोमीटर में से 1404 मार्ग किलोमीटर का कार्य पूरा किया जा चुका है और इसे कमीशन कर दिया गया है। वैतरणा-जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल खंड (102 मार्ग किलोमीटर) तक पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे के शेष कार्य अंतिम चरण में हैं।**

**इसके अलावा, बजट 2026-27 के दौरान दानकुनी और सूरत के बीच नए डीएफसी गलियारे के निर्माण की घोषणा भी की गई है।**

**रेल विद्युतीकरण:**

**भारतीय रेल में रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण मिशन मोड में शुरू किया गया है। अभी तक बड़ी लाइन नेटवर्क का लगभग 99.4% विद्युतीकृत किया जा चुका है और शेष नेटवर्क में विद्युतीकृत कार्य शुरू किया गया है। वर्ष 2014-25 के दौरान और वर्ष 2014 से पहले किए गए विद्युतीकरण कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है:**

| अवधि | विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर |
|---|---|
| 2014 से पहले | 21,801 कि.मी. |
| 2014-25 | 46,900 कि.मी. |

**माल ढुलाई विकास पहलें:**

**रेल कार्गो की सम्हलाई के लिए अतिरिक्त टर्मिनलों का विकास करने में उद्योगों से निवेश करने हेतु बढ़ावा देने के लिए, गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) नीति शुरू की गई है। गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों (जीसीटी) को निजी निवेश द्वारा विकसित किया जा रहा है, और इन्हें गैर-रेल भूमि पर अथवा पूर्णतः/अंशतः रेल भूमि पर विकसित किया जा सकता है। गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल का स्थान उद्योगों की मांग और कार्गो यातायात की क्षमता के आधार पर तय किया जा रहा है। अभी तक, 128 जीसीटी (तमिलनाडु में 4 सहित) को कमीशन किया जा चुका है जिसकी अनुमानित यातायात क्षमता 198 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) है। इसके अलावा 292 जीसीटी स्थानों (तमिलनाडु में 11 स्थानों सहित) के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन (आईपीए) पहले ही स्वीकृत किया जा चुका है।**

**माल डिब्बों और रेलइंजनों का प्रापण:**

**माल ढुलाई परिवहन क्षमता में बढ़ोतरी करने के लिए, बड़ी संख्या में रेल माल डिब्बों का प्रापण किया गया है और रेलइंजनों का विनिर्माण किया गया है। वर्ष 2014 से 2025 के दौरान, लगभग 2 लाख माल डिब्बों का प्रापण किया गया और माल ढुलाई लदान और आवागमन में वृद्धि करने के लिए 10,000 से अधिक रेलइंजनों को शामिल किया गया है।**

सीमेंट, तेल, स्टील, फ्लाई-एश, ऑटोमोबाइल आदि के लिए सामान्य प्रयोजन मालडिब्बों, विशेष प्रयोजन/उच्च क्षमता वाली मालडिब्बों और ऑटोमोबाइल वाहक मालडिब्बों में निवेश में उद्योगों की भागीदारी हुई है। वित्त वर्ष 2024-25 तक, विशेष प्रयोजन मालडिब्बों के लगभग 240 रेकों, सामान्य प्रयोजन मालडिब्बों के 374 रेकों और ऑटोमोबाइल मालडिब्बों के 48 रेकों को शामिल किया गया है।

इसके अलावा, भारतीय रेल ने माल ढुलाई खंड में सुधार को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न उपाय किए हैं, जैसे माल ढुलाई का युक्तिकरण, थोक और छोटे कार्गो के परिवहन के लिए माल ढुलाई संबंधी विभिन्न प्रोत्साहन योजनाओं को अपनाना और विभिन्न रियायतें और सेवाएँ प्रदान करना।

<u>तमिलनाडु में परियोजनाएं:-</u>

पिछले कुछ वर्षों में बजट आबंटन में महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है। तमिलनाडु राज्य में पूर्णत:/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:

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

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, तमिलनाडु राज्य में पूर्णत:/अंशतः पड़ने वाली 22,808 करोड़ रुपए की लागत पर 1,700 किलोमीटर लंबाई वाली 15 परियोजनाओं (09 नई लाइन, 03 आमान परिवर्तन और 03 दोहरीकरण) को स्वीकृति प्रदान की गई है।

तमिलनाडु राज्य में पूर्णत:/अंशतः पड़ने वाली हाल ही में पूरी की गई परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

| क्र.सं. | परियोजना | लागत (करोड़ रु. में) |
|---|---|---|
| 1 | दिंडुक्कल-पलनि-पोल्लाच्चि आमान परिवर्तन (121 कि.मी.) | 610 |
| 2 | पोल्लाच्चि-पालघाट आमान परिवर्तन (56 कि.मी.) | 350 |

| | | |
|---|---|---|
| 3 | पोल्लाच्चि-पोत्तनूर आमान परिवर्तन (40 कि.मी.) | 400 |
| 4 | कोल्लम-तिरुनेलवेली-तिरुच्चेंदुर आमान परिवर्तन (357 कि.मी.) | 1,122 |
| 5 | मयिलाडुतुरै-तिरुवारूर-कारैक्कुडि आमान परिवर्तन (187 कि.मी.) | 1,338 |
| 6 | मदुरै-बोडिनायक्कनूर आमान परिवर्तन (90 कि.मी.) | 593 |
| 7 | चेंगलपट्टु-विल्लुपुरम दोहरीकरण (102 कि.मी.) | 670 |
| 8 | तिरुवल्लूर-अरक्कोणम चौथी लाइन (27 कि.मी.) | 83 |
| 9 | चेन्नै सेंट्रल-बेसिन ब्रिज दोहरीकरण (2 कि.मी.) | 31 |
| 10 | तंजावूर-पोन्मल्लै दोहरीकरण (48 कि.मी.) | 370 |
| 11 | विल्लुपुरम-दिंडुक्कल दोहरीकरण (273 कि.मी.) | 2,000 |
| 12 | चेन्नै बीच-कोरुक्कुपेट्टै तीसरी लाइन (5 कि.मी.) | 168 |
| 13 | चेन्नै बीच-अत्तिपट्टु चौथी लाइन (22 कि.मी.) | 293 |
| 14 | ओमलूर-मैट्टूरडैम कहीं-कहीं दोहरीकरण (29 कि.मी.) | 327 |
| 15 | चेंगलपट्टु-विल्लुपुरम और तांबरम-चेंगलपट्टु तीसरी लाइन (133 कि.मी.) | 1,122 |
| 16 | सेलम-मैगनेसाइट जं.-ओमलूर दोहरीकरण (11 कि.मी.) | 115 |
| 17 | मदुरै- मणियाच्चि-तुतुक्कुडि दोहरीकरण (160 कि.मी.) | 1,891 |
| 18 | मणियाच्चि-नागरकोविल दोहरीकरण (102 कि.मी.) | 1,752 |
| 19 | चेन्नै बीच-चेन्नै ऐषुंबूर दोहरीकरण (4 कि.मी.) | 272 |
| 20 | कारैक्काल-पेरलम नई लाइन (23 कि.मी.) | 373 |
| 21 | नॉर्दन एंड पोर्ट से कारैक्कल पोर्ट तक संपर्कता (1 कि.मी.) | 18 |

तमिलनाडु राज्य में पूर्णत:/अंशतः आने वाली कुछ परियोजनाओं, जिन्हें हाल ही में शुरू किया गया है, का विवरण निम्नानुसार है:

| क्र.सं. | परियोजना | लागत (करोड़ रु. में) |
|---|---|---|
| 1 | तिण्डिवनम-नागरि नई लाइन (184 कि.मी.) | 3,631 |
| 2 | मोरप्पुर-धर्मपुरि नई लाइन (36 कि.मी.) | 359 |
| 3 | नागप्पट्टिनम-तिरुतुरैपुंडि नई लाइन (43 कि.मी.) | 742 |
| 4 | तिरुवनंतपुरम-कन्याकुमारी दोहरीकरण (87 कि.मी.) | 3,785 |
| 5 | अरक्कोणम यार्ड तीसरी और चौथी लाइन (6 कि.मी.) | 98 |
| 6 | पेरम्बूर - अम्बत्तुर पांचवीं और छठी लाइन (6 कि.मी.) | 178 |
| 7 | इरुगुर-पोदनूर दोहरीकरण (11 कि.मी.) | 277 |
| 8 | तांबरम-चेंगलपट्टू चौथी लाइन (30 कि.मी.) | 757 |
| 9 | अट्टीपट्टू-गुम्मिडिपंडी तीसरी और चौथी लाइन (23 कि.मी.) | 375 |
| 10 | तिरुपति-पकाला-कटपाडी दोहरीकरण (105 कि.मी.) | 1332 |

| | | |
|---|---|---|
| 11 | तिण्डिवनम-गिंगी-तिरुवन्नामलाई नई लाइन (71 कि.मी.) | 1400 |
| 12 | अट्टीपट्टू - पुत्तूर नई लाइन (88 कि.मी.) | 1700 |
| 13 | महाबलीपुरम के रास्ते चेन्नई - कुड्डुलोर नई लाइन (179 कि.मी.) | 2670 |

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

| | |
|---|---|
| तमिलनाडु में परियोजनाओं के लिए कुल अपेक्षित भूमि | 4,326 हेक्टेयर |
| अधिगृहीत की गई भूमि | 1,052 हेक्टेयर (24%) |
| अधिग्रहण हेतु शेष भूमि | 3,274 हेक्टेयर (76%) |

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

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

| क्र.सं. | परियोजना का नाम | कुल आवश्यक भूमि (हेक्टेयर में) | अधिगृहीत भूमि (हेक्टेयर में) | अधिगृहीत की जाने वाली शेष भूमि (हेक्टेयर में) |
|---|---|---|---|---|
| 1. | तिण्डिवम्नम-तिरुवण्णामलै नई लाइन (71 कि.मी.) | 276 | 33 | 243 |
| 2. | अत्तिपट्टु-पुत्तूर नई लाइन (88 कि.मी.) | 189 | 0 | 189 |
| 3. | मोरप्पूर-धर्मपुरि नई लाइन (36 कि.मी.) | 92 | 45 | 47 |
| 4. | मन्नारगुडि-पट्टुक्कोट्टै नई लाइन (41 कि.मी.) | 196 | 0 | 196 |
| 5. | तंजावुर-पट्टुक्कोट्टै नई लाइन (52 कि.मी.) | 152 | 0 | 152 |

इसके अलावा, रामेश्वरम-धनुषकोडि नई लाइन (18 कि.मी.) को 734 करोड़ रुपए की लागत पर स्वीकृत किया गया था। परियोजना का शिलान्यास दिनांक 01.03.2019 को किया गया था। बहरहाल, परियोजना शुरू नहीं की जा सकी क्योंकि तमिलनाडु राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण नहीं किया गया। भारत सरकार परियोजनाओं के निष्पादन के लिए तैयार है, बहरहाल इनकी सफलता तमिलनाडु सरकार के सहयोग पर निर्भर है।

रेल अवसंरचना परियोजनाएँ क्षेत्र के सामाजिक और आर्थिक विकास को सक्षम बनाती हैं, जिनमें शामिल हैं:

• देश के अन्य भागों के साथ क्षेत्र की बेहतर संपर्कता

• माल और सेवाओं का तेज़ी से परिवहन

• संभार तंत्र संबंधी दक्षता में सुधार और परिवहन लागत में कमी

• लाइन क्षमता बढ़ाना

• क्षेत्र के लोगों के लिए प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार के अवसर बढ़ाना

• परिचालन संबंधी बाधाओं में कमी

• पर्यटन उद्योग का विकास और क्षेत्र में औद्योगिक गतिविधियों में वृद्धि

रेल परियोजनाओं का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें निम्नलिखित शामिल है:

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी मंज़ूरी
- अतिलंघनकारी जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां
- क्षेत्र की भूविज्ञानी 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

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

रेल परियोजनाओं के प्रभावी और तेज़ कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा किए गए विभिन्न उपायों में निम्नानुसार शामिल हैं:

- निधियों के आवंटन में पर्याप्त वृद्धि।

- **फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन।**
- **विभिन्न चरणों में परियोजना की प्रगति की गहन निगरानी।**
- **भूमि अधिग्रहण, वन और वन्यजीव स्वीकृति के त्वरित निपटान और परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों के समाधान के लिए राज्य सरकारों और संबंधित अधिकारियों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई।**

*****