भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

11.02.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 1939 का उत्तर

हाई-स्पीड रेल (बुलेट ट्रेन) परियोजना

1939. श्री पी. सी. मोहन:
श्रीमती माला राय:
डॉ. कलानिधि वीरास्वामी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 15.01.2026 तक सिविल कार्यों, स्टेशनों, डिपो और ट्रैक अवसंरचना में हुई प्रगति/पूर्ण किए गए कार्य के प्रतिशत सहित हाई-स्पीड रेल (बुलेट ट्रेन) परियोजना के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) उक्त परियोजना के पूर्ण होने/संचालन की समय-सीमा का ब्यौरा क्या है;

(ग) परियोजना की शुरुआत से अब तक प्राप्त प्रमुख उपलब्धियां और प्रारंभिक परिचालन गलियारे की स्थिति क्या है;

(घ) क्या उक्त परियोजना के कार्यान्वयन के दौरान कोई विलंब/लागत में वृद्धि/तकनीकी चुनौतियां आई हैं, यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं;

(ङ) क्या रोलिंग स्टॉक, सिग्नलिंग सिस्टम, ट्रैक और विद्युत उपकरण जैसे संघटक "मेक इन इंडिया" पहल के तहत भारत में निर्मित किए जा रहे हैं और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(च) इस परियोजना के लिए प्रौद्योगिकी हस्तांतरण, वित्तपोषण, निधियन, ऋण चुकाने की अवधि और तकनीकी सहायता के मामले में भारत के साथ सहयोग करने वाले देश और अंतर्राष्ट्रीय एजेंसियों के नाम क्या है तथा विशेषकर जापानी ऋण सहायता का हिस्सा कितना है;

(छ) देश में इस परियोजना से घरेलू विनिर्माण क्षमता और हाई-स्पीड रेल विशेषज्ञता किस प्रकार सुदृढ़ होगी;

(ज) परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण के कारण विस्थापित या प्रभावित लोगों की संख्या कितनी है और उनके लिए क्या क्षतिपूर्ति/पुनर्वास उपाय किए गए हैं;

(झ) परियोजना का संचालन आरंभ होने के बाद अपेक्षित यात्री क्षमता, टिकट मूल्य निर्धारण रणनीति और प्रक्षेपित वित्तीय व्यवहार्यता का ब्यौरा क्या है; और

(ञ) इस पहल के परियोजना प्रबंधन में पारदर्शिता, समय पर पूर्णता और जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ञ): वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना (508 कि.मी.) को जापान सरकार की तकनीकी और वित्तीय सहायता से निष्पादित किया जा रहा है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र तथा केंद्र शासित प्रदेश दादरा और नगर हवेली से होकर गुजरती है जिसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलीमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशन बनाए जाने की योजना है।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) अधिगृहीत कर ली गई है। सभी सांविधिक स्वकृतियां प्राप्त कर ली गई हैं। सभी 1651 जनोपयोगी सुविधाओं को स्थानांतरित कर दिया गया है। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण परियोजना 2021 तक प्रभावित रही। महाराष्ट्र में 2022 में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया तेजी से शुरू हुई।

विभिन्न महत्वपूर्ण मदों की अब तक की प्रगति निम्नानुसार है:

गुजरात:

मद	प्रगति
नींव	352 कि.मी.
खम्भे	352 कि.मी.
गर्डर कास्टिंग	342 कि.मी.

गर्डर लॉन्चिंग	331 कि.मी.
रेलपथ तल निर्माण	152 कि.मी.
ओएचई मास्ट निर्माण	121 कि.मी.

महाराष्ट्र:

मद	प्रगति
नींव	74 कि.मी.
खम्भे	65 कि.मी.
गर्डर कास्टिंग	9 कि.मी.
गर्डर लॉन्चिंग	3 कि.मी.

कुल 12 स्टेशनों में से, 8 स्टेशनों (वापी, बीलीमोरा, सूरत, भरुच, आणंद, वडोदरा, अहमदाबाद और साबरमती) पर नींव का कार्य पूरा कर लिया गया है। महाराष्ट्र रेल खंड में, 3 स्टेशनों (ठाणे, विरार, बोईसर) पर नींव का कार्य प्रगति पर है और बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स स्टेशन पर खुदाई का कार्य लगभग पूरा हो चुका है और बेस स्लैब की ढलाई का कार्य शुरू कर दिया गया है।

17 नदी पुलों का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है। गुजरात में 4 बड़े नदी पुलों (नर्मदा, माही, ताप्ती और साबरमती) पर निर्माण कार्य अंतिम चरण में है और महाराष्ट्र में 4 नदी पुलों का कार्य प्रगति पर है। डिपो (ठाणे, सूरत और साबरमती) पर कार्य जोरों से चल रहा है।

बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स (बीकेसी) में सिविल कार्य संतोषजनक प्रगति पर हैं। खुदाई का कार्य लगभग 91% पूरा किया जा चुका है और कंक्रीटिंग के कार्य विभिन्न चरणों में हैं, जिसमें स्तर-4 पर बेसमेंट स्लैब का कार्य 100% पूरा हो चुका है। समुद्र के नीचे सुरंग (लगभग 21 कि.मी.) का कार्य शुरू हो गया है, इसमें से, महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 कि.मी. लंबी सुरंग का कार्य पूरा कर लिया गया है।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के माध्यम से प्राप्त अनुभवों और विकसित की जा रही तकनीकी क्षमताओं, विशेष रूप से रेलपथ निर्माण, उन्नत सिगनल प्रणाली, चल-स्टॉक विनिर्माण एवं अनुरक्षण, परियोजना प्रबंधन आदि से देश में भावी उच्च गति रेल गलियारों के विकास के लिए एक मजबूत आधार प्रदान होने की संभावना है। इस तरह की विशेषज्ञता प्राप्त होने से, भारत हाई स्पीड रेल के क्षेत्र में योजना और निर्णय लेने के लिए अपनी स्थिति को सुदृढ़ करेगा।

मेक इन इंडिया और आत्मनिर्भर भारत पहल के अनुरूप, भारतीय रेल आयात निर्भरता को कम करने के लिए उच्च गति रेल प्रणालियों और घटकों के स्वदेशी विनिर्माण को प्रोत्साहित कर रही है। वंदे भारत की सफलता के आधार पर, सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ), मैसर्स भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड (बीईएमएल) के सहयोग से 280 किमी/घंटा की गति वाले हाई स्पीड रेल सेट का डिजाइन और निर्माण कर रहा है।

इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण लागू नियमों के अनुसार किया गया है और प्रभावित व्यक्तियों को भूमि अधिग्रहण, पुनर्वासन और पुनर्व्यवस्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता अधिकार अधिनियम और प्रासंगिक राज्य नीतियों के अनुसार मुआवजा प्रदान किया गया है। अतिरिक्त लाभ और क्षतिपूर्ति सहित पुनर्वासन और पुनर्व्यवस्थापन के उपाय राज्य सरकारों के समन्वय में किए गए हैं।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर को पर्याप्त यात्री-वहन क्षमता के साथ उच्च-आवृत्ति परिचालन के लिए डिज़ाइन किया गया है।

टिकट मूल्य निर्धारण मौजूदा रेल/हवाई यात्रा विकल्पों की तुलना में प्रतिस्पर्धी किए जाने का प्रस्ताव है।

परियोजना की व्यवहार्यता का आकलन अनुमानित यात्री मांग, आर्थिक लाभ, समय की बचत और क्षेत्रीय विकास को ध्यान में रखते हुए दीर्घकालिक आधार पर किया गया है।

बुलेट ट्रेन परियोजना एक बहुत ही जटिल और प्रौद्योगिकी प्रधान परियोजना है। उच्चतम स्तर की संरक्षा और संबंधित अनुरक्षण प्रोटोकॉल को ध्यान में रखते हुए, बुलेट ट्रेन परियोजना को जापानी रेलवे के सहयोग से डिजाइन किया गया है। इसे भारतीय आवश्यकताओं और जलवायु परिस्थितियों के लिए अनुकूलित किया गया है। परियोजना के पूरा होने की समय सीमा सिविल संरचना, रेलपथ, विद्युत, सिगनल प्रणाली और दूरसंचार और ट्रेनसेट की आपूर्ति के सभी संबंधित कार्यों के पूरा होने के बाद उचित रूप से निर्धारित की जा सकती है।

******