भारत सरकार

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 4518

19 मार्च, 2026 को उत्तर दिए जाने के लिए

केरल में आरआरटीएस/हाई-स्पीड रेल

4518. श्री कोडिकुन्नील सुरेशः

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

(क) क्या सरकार को विगत एक वर्ष के दौरान केरल राज्य में रैपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम (आरआरटीएस), सेमी-हाई-स्पीड रेल या हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर के कार्यान्वयन के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है या उसने ऐसे किसी प्रस्ताव की जांच की है और यदि हां, तो उक्त प्रस्तावों की वर्तमान स्थिति सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त परियोजनाओं के संबंध में प्रस्तावित संरेखण, अनुमानित परियोजना लागत, वित्तपोषण पैटर्न तथा व्यवहार्यता अध्ययन की स्थिति और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन (डीएमआरसी) को केरल में ऐसी किसी परियोजना के संबंध में डीपीआर तैयार करने, परामर्श सेवाएं देने या कोई तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए शामिल किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या पूर्व में कार्यरत डीएमआरसी के कोई प्रबंध निदेशक उक्त किसी भी परियोजना के साथ किसी आधिकारिक सलाहकार या परामर्शदाता की हैसियत से जुड़े रहे हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या सरकार ने मौजूदा रेलवे नेटवर्क के विस्तार तथा मौजूदा रेल अवसंरचना के साथ रैपिड/सेमी-हाई-स्पीड/हाई-स्पीड रेल प्रणालियों के एकीकरण के लिए केरल राज्य के लिए कोई व्यापक योजना तैयार की है और यदि हां, तो कार्यान्वयन के लिए प्रस्तावित समय-सीमा सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

आवासन और शहरी कार्य राज्य मंत्री

(श्री तोखन साहू)

(क) से (ख): 'शहरी नियोजन' राज्य का विषय है। इसलिए, संबंधित राज्य सरकारें/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन आरआरटीएस परियोजनाओं की योजना तैयार करने, शुरुआत और विकास के लिए जिम्मेदार हैं। केन्द्र सरकार संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा प्रस्तुत किए जाने पर प्रस्ताव की व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर आरआरटीएस परियोजनाओं को वित्तीय सहायता देने पर विचार करती है। वर्तमान में, केरल राज्य सरकार द्वारा आरआरटीएस कनेक्टिविटी की कोई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) केन्द्र सरकार को प्रस्तुत नहीं की गई है।

(ग) से (घ) :दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (डीएमआरसी) द्वारा दी गई सूचना के अनुसार उसे त्रिवेंद्रम से कासरगोड के बीच हाई-स्पीड कॉरिडोर के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के लिए नियुक्त किया गया था, जिसे डीएमआरसी द्वारा 2019 में केरल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड को प्रस्तुत किया गया था। डीएमआरसी के पूर्व प्रबंध निदेशक श्री ई. श्रीधरन को प्रधान सलाहकार के रूप में इससे जोड़ा गया।

(ड.): रेल मंत्रालय ने सूचित किया है कि उसने गति बढ़ाने के लिए ट्रैक अवसंरचना के उन्नयन के लिए विभिन्न कार्यकलापों की पहचान की है, जो अनुलग्नक-I में सूचीबद्ध हैं। इसके अलावा, केरल राज्य को कवर करने वाले दक्षिण रेलवे में पिछले तीन वर्षों (अर्थात 2022-23, 2023-24, 2024-25) में गति वृद्धि का विवरण अनुलग्नक-II में दिया गया है।

*****

अनुलग्नक-I

I. प्राइमेरी ट्रैक रिनूअल करते समय 60किलोग्राम, 90 अल्टीमेट टेन्साइल स्ट्रेंथ (यूटीएस) रेल, इलास्टिक फास्टनिंग के साथ चौड़े और भारी प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी), पीएससी स्लीपरों पर पंखे के आकार का लेआउट टर्नआउट और गर्डर ब्रिज पर एच-बीम स्लीपर से युक्त आधुनिक ट्रैक संरचना का उपयोग किया जा रहा है।

II. थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग टर्नआउट रिनूअल कार्यों में किया जा रहा है।

III. जोड़ों की वेल्डिंग से बचने के लिए 260 मीटर लंबे रेल पैनलों की आपूर्ति बढ़ाई गई है, जिससे सुरक्षा और सवारी की गुणवत्ता में सुधार हुआ है।

IV. पहले के पारंपरिक/उन्नत एसईजे के स्थान पर थिक वेब स्विच एक्स्पैन्श्न जॉइंट्स का उपयोग किया जा रहा है।

V. रेल के लिए फ्लैश बट वेल्डिंग जैसी बेहतर वेल्डिंग प्रौद्योगिकी को अपनाना।

VI. ट्रैक की बेहतर रखरखाव और विश्वसनीयता के लिए उच्च आउटपुट प्लेन टैम्पर्स और पॉइंट्स और क्रॉसिंग टैम्पर्स का उपयोग करके ट्रैक रखरखाव के लिए मशीनीकृत प्रणाली को अपनाना।

VII. परिसंपत्ति की विश्वसनीयता को और बेहतर बनाने के लिए रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक मशीनों का उपयोग।

VIII. पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी ट्रैक मशीनों के उपयोग के माध्यम से ट्रैक बिछाने की गतिविधियों का मशीनीकरण।

IX. समपार फाटकों पर सुरक्षा बढ़ाने के लिए समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग करना।

X. रेल और वेल्ड के परीक्षण के लिए उन्नत फेज्ड ऐरे टेक्नोलॉजी का उपयोग।

XI. इष्टतम अनुरक्षण आवश्यकताओं का पता लगाने हेतु व्यापक स्वास्थ्य मूल्यांकन के लिए एकीकृत ट्रैक निगरानी प्रणाली (आईटीएमएस) और ऑसिलेशन मॉनीटरिंग सिस्टम (ओएमएस) का उपयोग।

XII. यार्ड में ट्रैक पैरामीटरों की निरंतर रिकॉर्डिंग के लिए पोर्टेबल ट्रैक मापने वाली ट्रॉली को अपनाना।

XIII. सटीक अनुरक्षण इनपुट को संभव बनाने के लिए विभिन्न स्रोतों के माध्यम से प्राप्त ट्रैक निरीक्षण रिकॉर्ड के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब आधारित ट्रैक प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) का उपयोग करना।

अनुलग्नक-II

क्रं.सं.	खंड का नाम	बढ़ाने से पहले की गति (किमी प्रति घंटा)	बढ़ाने के बाद की गति (किमी प्रति घंटा)
1	अरक्कोणम जंक्शन-जोलारपेट्टई जंक्शन	110	130
2	चेन्नई सेंट्रल -गुडूर	110	130
3	चेन्नई सेंट्रल -रेनिगुंटा	110	130
4	अरक्कोणम-जोलारपेट	110	130
5	नागरकोइल जंक्शन-अरलवायमोली डीएन	90	110
6	मेलापालयम-तिरुनेलवेली जंक्शन, यूपी	90	110
7	नागपट्टिनम - वेलंकन्नी	80	110
8	थिरुथुरैपूंडी-अगस्तियामपल्ली	80	110
9	विरुदुनगर-तेनकासी	100	110
10	मदुरै- बोडिनायककनूर	100	110
11	मनमदुरै-विरुदुनगर	80	110
12	मंडपम- रामेश्वरम	90	110
13	नागरकोइल जंक्शन-केप अप	75	110
14	कोरकुपेट-अट्टीपट्टू III और IV लाइन	70/85	110
15	चेन्नई सेंट्रल-अरक्कोणम स्लो लाइन	105	110
16	करूर-डिंडुगुल	100	110
17	पोल्लाची-पलक्कड़	100	110
18	अरलवैमोली-मेलाप्पलायम नई लाइन	90	110
19	नागरकोइल- केप	90	110
20	कायमकुलम-तिरुवनंतपुरम	100	110
21	एर्नाकुलम-अलेपी-कायनकुलम	80/90	110
22	विल्लुपुरम-तंजावुर	100	110
23	मयिलादुथुराई-तिरुवरूर	100	110
24	तिरुवरूर-कराईकुडी	60/75	110

25	निदामंगलम-मन्नारगुडी	80	110
26	थिरुचिररप्पाली-कराइकुडी	100	110
27	कराईकुडी-मनमदुरै	100	110
28	मनमदुरै-मंडपम	90	110
29	मदुरै-मनमदुरै	100	110
30	मदुरै-थिरुमंगलम	90/100	110
31	वांचिमनियाची-तूतीकोरिन	90	110
32	चेंगलपट्टू-ठक्कोलम	90	110
33	ठक्कोलम-अरक्कोणम	75	110
34	तांबरम- चेंगलपट्टू-III लाइन	90	110
35	सलेम जंक्शन - विरुधाचलम जंक्शन	80	110
36	कोयंबटूर नॉर्थ जंक्शन - मेट्टुपालयम	100	110
37	सलेम - करूर (नामक्कल से होते हुए)	100	110
38	नागरकोइल जंक्शन - तिरुनेलवेली	100	110
39	पोनमलाई--तंजावुर (यूपी) लाइन	100	110
40	विल्लुपुरम--वेल्लोर	80	110
41	वेल्लोर-काटपाडी	50	110
42	तंजावुर-तिरुवरूर	90	110
43	तिरुवरूर-नागौर	75	110
44	नागौर-कराईकल	50	110
45	विल्लुपुरम-पुडुचेरी	100	110
46	कुड्डालोर पोर्ट जंक्शन- वडालूर	60	110
47	वड्डालूर-विरुधाचलम जं.	75	110
48	तिरुनेलवेली-तेनकासी	70	110
49	तिरुनेलवेली-तिरुचेंदूर	70	110
50	डिंडुगुल-पलानी-पोल्लाची	100	110
51	थिरुमंगलम-वंचिमनियाची-तिरुनेलवेली	100	110
52	एर्नाकुलम-कोट्टायम-कायमकुलम	90	100
53	नागरकोइल जेएन-तिरुवनंतपुरम	80	100
54	पोदनूर-किनाथुकादावु	80	100

55	मदुरै-टेनी	80	100
56	टेनी-बोडिनायककनूर	90	100
57	तांबरम- चेंगलपट्टू-III लाइन	90	100
58	कोयंबटूर नॉर्थ जंक्शन - मेट्टुपालयम	90	100
59	तिरुचिरापल्ली-पुदुक्कोट्टई	90	100
60	गंगैकोंडन-तिरुनेलवेली	90	100
61	थिरुमंगलम-थुलुक्कापाडी	90	100
62	कोविलपट्टी-कदंबूर	90	100
63	थुलुक्कापाडी-कोविलपट्टी	90	100
64	पलानी-पोलाची	70	100
65	किनाथुकादावु-पोलाची	80	90
66	एट्टुमानुर-सिंगवनम डीएन	80	90
67	एट्टुमानुर-सिंगवनम यूपी	80	90
68	तेनी-बोडिनायककनूर	80	90
69	एर्नाकुलम-मुलानतुरुट्टी डीएन	70	90
70	एर्नाकुलम-मुलंतुरुट्टी यूपी	70	90
71	पिरवमरोड़-कुरुपांटरा यूपी	80	90
72	चेंगानाचेरी-चेंगानूर डीएन	80	90
73	मावेलिकारा-कायनकुलम डीएन	70	90
74	कुट्टुपपंडारा-एट्टुमानूर यूपी	85	90
75	सिंगावनम-चेंगानाचेरी डीएन	85	90
76	तत्तापराई-मिलाविट्टन	75	90
77	शोरानूर-नीलांबुर रोड	75	85
78	मैंगलोर सेंट्रल-मैंगलोर जंक्शन (एनटीवीटी लिंक से होते हुए)	50	80
79	पुनालूर-कोल्लम	70	80
80	जोकटी-पनाम्बूर	65/75	80
81	मैंगलोर जंक्शन- जोक्कट्टे डीएन	65	80
82	थिरुथिरायपूंडी-अगस्तियामपल्ली	70	80
83	एट्टुमानुर-सिंगवनम डीएन	50/70	80

84	एट्टुमानुर-सिंगवनम यूपी	50	80
85	पादिल-जोकाटे	60	80
86	ओमालुर-मेचेरी रोड	60	75