भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

25.03.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 5389 का उत्तर

केरल में तीसरी रेल लाइन हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट

5389. श्री एम. के. राघवन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केरल में तीसरी रेल लाइन की परियोजनाओं के लिए व्यवहार्यता अध्ययन और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (विस्तृत परियोजना रिपोर्ट) पूरी कर ली है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने केरल में तीसरी रेल लाइन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए समय-सीमा निर्धारित की है और यदि हां, तो इसके पूरा होने की संभावित तिथि क्या है; और

(ग) क्या सरकार ने दक्षिण रेलवे के शोरानूर-मंगलौर खंड में स्वचालित सिग्नल प्रणाली लागू करने की योजना बनाई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ग): केरलम में रेल नेटवर्क को सुदृढ़ करने के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु निम्नलिखित सर्वेक्षणों की स्वीकृति दी गई है:

क्र.सं.	परियोजना	स्थिति
1	षोरणूर - कोयंबटूर तीसरी और चौथी लाइन (99 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए सर्वेक्षण स्वीकृत
2	षोरणूर - एरणाकुलम तीसरी लाइन (107 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए सर्वेक्षण स्वीकृत

3	मंगलूरू - षोरणूर तीसरी और चौथी लाइन (307 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए सर्वेक्षण स्वीकृत
4	एरणाकुलम - कायामकुलम तीसरी लाइन (कोट्टयम के रास्ते) (115 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए सर्वेक्षण स्वीकृत
5	तिरुवनंतपुरम - नागारकोविल तीसरी लाइन (71 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए सर्वेक्षण स्वीकृत
6	कायाकुलम - तिरुवनंतपुरम तीसरी लाइन (105 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए सर्वेक्षण स्वीकृत
7	मारारिकुल्लम - आलप्पुष़ा दोहरीकरण (12 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार है।

क्षमता संवर्द्धन कार्य जैसे कि स्वचालित सिगनल प्रणाली कार्य या बहुपथन कार्यों को कई कारकों जैसे कि क्षेत्रों की भौगोलिक स्थिति, परिचालनिक आवश्यकताएं, प्रत्याशित यातायात आदि के आधार पर किए जाते हैं। इसलिए, षोरणूर-मंगलुरु, जो कि पहले से ही दोहरी लाइन खंड है, क्षमता संवर्द्धन के लिए तीसरी और चौथी लाइन (307 कि.मी.) का विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु, जैसा कि उपर उल्लेखित है, अंतिम स्थान सर्वेक्षण स्वीकृत किया गया है।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को अंतिम रूप देने के पश्चात्, परियोजना को स्वीकृति देने के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ परामर्श और आवश्यक अनुमोदन यथा नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि के मूल्यांकन अपेक्षित होता है। चूंकि परियोजनाओं को स्वीकृत करना एक सतत और गतिशील प्रक्रिया है, इसलिए निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती।

केरलम:-

केरलम रेल बजट:-

हाल के वर्षों में बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि की गई है। केरलम राज्य में पूर्णतः/अंशतः आने वाली अवसंरचना परियोजनाओं एवं संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:-

अवधि	परिव्यय
2009-14	372 करोड़ रुपए प्रति वर्ष
2025-26	3,042 करोड़ रुपए (8 गुना से अधिक)

स्वीकृत परियोजनाएं:-

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, केरलम में पूर्णतः/अंशतः आने वाली 9,415 करोड़ रु. की लागत से 266 किलोमीटर लंबी 06 परियोजनाएँ (02 नई लाइन और 04 दोहरीकरण) स्वीकृत हैं। सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई	कमीशन की गई लंबाई	शेष लंबाई जिसे पूरा किया जाना है	मार्च, 2025 तक व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	02	146 कि.मी.	0 कि.मी.	146 कि.मी.	309
दोहरीकरण/ बहुपथन	04	120 कि.मी.	26 कि.मी.	94 कि.मी.	2,941
कुल	06	266 कि.मी.	26 कि.मी.	240 कि.मी.	3,250

रेल परियोजनाओं का क्षेत्रीय रेल-वार ब्यौरा भारतीय रेल की वेबसाइट पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया गया है।

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएं:-

केरलम राज्य में पूर्णत:/अंशत: आने वाली हाल ही में संपन्न की गई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रु. में)
1	दिंडुक्कल-पोल्लाच्चि-पालघाट और पोल्लाच्चि-कोयम्बतूर आमान परिवर्तन (217 किलोमीटर)	1,360
2	कोल्लम-तिरुनेलवेली-तिरूच्चेंदूर आमान परिवर्तन (357 किलोमीटर)	1,122
3	मुलंतुरुत्ती-कुरूप्पनत्तरा दोहरीकरण (24 किलोमीटर)	303
4	चेंगन्नूर-चिंगवनम दोहरीकरण (27 किलोमीटर)	436
5	अम्बलप्पुष़ा-हरिप्पाड दोहरीकरण (18 किलोमीटर)	346
6	कुरूप्पनतरा-चिंगवनम दोहरीकरण (27 किलोमीटर)	749

चालू परियोजनाएं:-

केरलम राज्य में पूर्णत:/अंशत: आने वाली कुछ परियोजनाएं जिन्हें शुरू किया गया है, का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रु. में)
1	तिरुन्नावाया - गुरुवायूर नई लाइन (35 किलोमीटर)	138
2	अंगमालि - सबरीमाला नई लाइन (111 किलोमीटर)	3,801
3	एरणाकुलम - कुम्बलम दोहरीकरण (8 किलोमीटर)	595
4	कुम्बलम - तुरवूर कहीं-कहीं दोहरीकरण (16 किलोमीटर)	803
5	तिरुवनंतपुरम - कन्याकुमारी दोहरीकरण (87 किलोमीटर)	3,786
6	षोरणूर - वल्लत्तोल दोहरीकरण (10 किलोमीटर)	367
7	पलक्कड टाउन से पार्ली बाइपास लाइन (2 किलोमीटर)	164
8	आलप्पुष़ा - अम्बलप्पुष़ा दोहरीकरण (13 किलोमीटर)	324
9	तूरवुर - मारारिक्कुलम दोहरीकरण (21 किलोमीटर)	451

केरलम राज्य में पूर्णत:/अंशत: आने वाली महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजनाओं का निष्पादन भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण रुका हुआ है। केरलम राज्य में भूमि अधिग्रहण की स्थिति निम्नानुसार है:

केरलम में परियोजनाओं के लिए अपेक्षित कुल भूमि	476 हेक्टेयर
अधिगृहीत की गई भूमि	65 हेक्टेयर (14%)
अधिग्रहण के लिए शेष भूमि	411 हेक्टेयर (86%)

रेलवे ने केरलम सरकार के पास भूमि अधिग्रहण के लिए 1,975 करोड़ रुपए जमा किए हैं। भूमि अधिग्रहण कार्यों में तेजी लाने के लिए केरलम सरकार के सहयोग की आवश्यकता है। उदाहरण के लिए, भूमि अधिग्रहण के कारण विलंबित कुछ प्रमुख परियोजनाओं का विवरण

निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	परियोजना का नाम	अपेक्षित कुल भूमि (हेक्टेयर में)	अधिगृहीत की गई भूमि (हेक्टेयर में)	अधिगृहीत किए जाने हेतु शेष भूमि (हेक्टेयर में)
1.	अंगमालि-सबरीमाला नई लाइन (111 किलोमीटर)	416	24	392
2.	एरणाकुलम-कुम्बलम कहीं-कहीं दोहरीकरण (8 किलोमीटर)	4	3	1
3.	कुम्बलम-तुरवूर कहीं-कहीं दोहरीकरण (16 किलोमीटर)	10	9	1
4.	षोरणूर - वल्लत्तोल दोहरीकरण (10 किलोमीटर)	5	0	5

भारत सरकार परियोजनाओं के निष्पादन के लिए पूर्ण रूप से तैयार है, बहरहाल इसकी सफलता केरलम सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है।

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

- प्रत्याशित यातायात अनुमान और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा प्रदान की गई पहली और अंतिम स्थान संपर्कता
- अनुपलब्ध कड़ियों को जोड़ना और अतिरिक्त मार्ग प्रदान करना
- संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन
- राज्य सरकारों/केंद्रीय मंत्रालयों/जनप्रतिनिधियों द्वारा उठाई गईं मांगें
- रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताएँ
- सामाजिक-आर्थिक महत्व
- निधियों की समग्र उपलब्धता

रेल परियोजना/परियोजनाओं का पूरा होना कई कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी स्वीकृति
- अतिलंघनकारी जनोपयोगी साधनों का स्थानांतरण

- **विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियाँ**
- **क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियाँ**
- **परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति**
- **परियोजना स्थल विशेष के लिए वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि।**

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

<u>ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुलः-</u>

भारतीय रेल में समपारों के स्थान पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों के निर्माण कार्यों की स्वीकृति देना एक सतत् और गतिशील प्रक्रिया है। ऐसे कार्यों की प्राथमिकता रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा, गाड़ियों की गतिशीलता एवं सड़क उपयोगकर्ताओं पर पड़ने वाले प्रभाव और व्यवहार्यता आदि के आधार पर निर्धारित की जाती है।

वर्ष 2004-14 की अवधि की तुलना में 2014-26 (जनवरी, 2026 तक) के दौरान भारतीय रेल में निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुलों की संख्या निम्नानुसार है:

अवधि	निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुल
2004-14	4,148 अदद
2014-25 (जनवरी, 2026 तक)	14,024 अदद (केरलम राज्य में 121 अदद सहित)

दिनांक 01.02.2026 तक, केरलम राज्य में 4,835 करोड़ रुपए की लागत से 138 अदद ऊपरी/निचले सड़क पुलों के निर्माण-कार्यों सहित भारतीय रेल में 1,14,196 करोड़ रुपए की लागत से कुल 4,802 अदद ऊपरी/निचले सड़क पुलों को स्वीकृत किया गया है जो योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

106 अदद ऊपरी/निचले सड़क पुल राज्य सरकार के कारण विलंबित हैं। विवरण निम्नानुसार हैं:

क्र.सं.	कारण	ऊपरी/निचले सड़क पुल (संख्या में)
1.	राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण में विलंब	38
2.	राज्य सरकार द्वारा संरेखण को अंतिम रूप देना	63
3.	कानून एवं व्यवस्था/जनविरोध/न्यायिक मामलें आदि	2
4.	एजेंसी अभी निर्धारित किए जाने हैं	3

किसी ऊपरी/निचले सड़क पुल संबंधी कार्य का पूरा होना पहुँच संरेखण को अंतिम रूप देने, सामान्य आरेखण व्यवस्था की स्वीकृति, भूमि अधिग्रहण, अतिक्रमण हटाना, अतिलंघी सेवाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, परियोजना/कार्यस्थल क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु परिस्थितियों के कारण परियोजना विशेष/कार्य स्थलों के लिए वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। ये सभी कारक परियोजनाओं/कार्यों के पूरा होने के समय को प्रभावित करते हैं।

इसके अलावा, रेलवे ने कार्य की प्रगति में तेजी लाने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं:

i. **सुचारू निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए सामान्य व्यवस्था आरेख को अंतिम रूप देने से पहले संबंधित राज्य सरकार/सड़क स्वामित्व प्राधिकरण के साथ संयुक्त सर्वेक्षण किया जाता है।**
ii. **ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल कार्यों से संबंधित विभिन्न मुद्दों के समाधान के लिए रेलवे और राज्य सरकार के अधिकारियों की आवधिक बैठकें आयोजित की जाती हैं।**
iii. **डिजाइन अनुमोदन के दौरान देरी से बचने के लिए रेलवे के हिस्से में सड़क विस्तार, तिरछापन और चौड़ाई के विभिन्न संयोजनों के लिए अधिसंरचना आरेखों का मानकीकरण किया गया है। इसे एक सार-संग्रह के रूप में जारी किया गया है जिसे शीघ्र योजना निर्माण के लिए रेल लाइनों पर ऊपरी सड़क पुल के लिए सीधे अपनाया जा सकता है।**

******