भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

04.02.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 697 का उत्तर

माल ढुलाई संभारतंत्र और क्षेत्रीय संपर्क का विस्तार

697. श्री काली चरण सिंह:
श्री भर्तृहरि महताब:
श्री अनन्त नायक:
श्री विजय कुमार दूबे:
श्री रमेश अवस्थी:
श्री नलिन सोरेन:
श्री चंदन चौहान:
श्री सुकान्त कुमार पाणिग्रही:
श्री जुगल किशोर:
डॉ. हेमांग जोशी:
श्री शंकर लालवानी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में, विशेषकर झारखंड और जम्मू-कश्मीर संघ राज्यक्षेत्र में, माल ढुलाई संभारतंत्र और क्षेत्रीय संपर्क को सुदृढ़ करने की और माल गोदाम, निजी साइडिंग और समयबद्ध मालगाड़ियां जैसे प्रथम और अंतिम-छोर तथा डोर-टू-डोर सेवाएं जैसी समाधान की पहल की है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या बोगी उत्पादन उन्नयन और माल ढुलाई क्षमता वृद्धि में प्रगति हुई है, यदि हां, तो किए गए सुधारों और इस प्रक्रिया में आने वाली चुनौतियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सुदूर और जनजातीय क्षेत्रों, विशेषकर ओडिशा के कंधमाल जिले में, फूलबनी होते हुए नई लाइन सहित, रेल परियोजनाएं कार्यान्वयनाधीन हैं, यदि हां, तो डीपीआर समीक्षा की स्थिति क्या है और कृषि-माल ढुलाई के लिए माल गोदाम/साइडिंग के क्या प्रस्ताव हैं;

(घ) क्या सरकार ने प्रधानमंत्री गति शक्ति के अंतर्गत कंधमाल जैसे रेल संपर्क से वंचित आकांक्षी और जनजातीय जिलों को रेल संपर्क प्रदान करने के लिए कदम उठाए हैं/उठाए जा

रहे हैं, यदि हां, तो संपर्क अंतर को दूर करने के उपाय क्या है और समय-सीमा क्या है; और

(ङ) बिहार के गया को झारखंड के चतरा से जोड़ने वाली नई रेल लाइन परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है, अब तक की प्रगति क्या है, स्वीकृत निधि कितनी है, भूमि अधिग्रहण और अपेक्षित समय-सीमा संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): भारतीय रेल द्वारा माल यातायात संभार-तंत्र और क्षेत्रीय रेलसंपर्क के सुदृढ़ीकरण के लिए, माल यातायात दक्षता का संवर्धन करने, निर्बाध क्षेत्रीय रेलसंपर्क सुनिश्चित करने और ठोस प्रथम-एवं-अंतिम मील समाधान उपलब्ध कराने के लिए एक बहुमुखी कार्यनीति का कार्यान्वयन किया गया है। प्रमुख पहलों को निम्नानुसार वर्गीकृत किया गया है -

(i) टर्मिनल विकास: टर्मिनलों पर रेल माल यातायात सम्हलाई की दक्षता में सुधार लाने के लिए, भारतीय रेल द्वारा दोमुखी विधि अपनाई गई है: गति शक्ति मल्टी-मोडाल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) नीति के तहत आधुनिक रेल माल टर्मिनलों के विकास को प्रोत्साहित करना और रेल के स्वामित्व वाले माल शेडों में अवसंरचना का संवर्धन/ग्रेडोन्नयन करना। अब तक, 124 जीसीटी पहले ही चालू किए जा चुके हैं (जिसमें झारखंड में 11 जीसीटी तथा जम्मू और कश्मीर के केंद्रशासित प्रदेश में 1 जीसीटी शामिल है) जिनकी अनुमानित यातायात क्षमता प्रति वर्ष 198 मिलियन टन (एमटीपीए) है। इसके अतिरिक्त, देश भर में सर्वत्र माल और पार्सल टर्मिनलों पर ग्राहक सुविधाओं को बेहतन बनाने के लिए, वित्त वर्ष 2023-24, 2024-25 और 2025-26 के लिए 14,500 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है।

(ii) मालडिब्बा निवेश योजनाएँ: भारतीय रेल द्वारा विभिन्न योजनाएं पहले ही कार्यान्वित की गई हैं, ताकि निजी क्षेत्र मालडिब्बा क्षेत्र में निवेश कर सके। इनमें पण्य केंद्रित विशेषीकृत मालडिब्बे शामिल हैं, जैसे कि सीमेंट, तेल, स्टील, फ्लाई-ऐश आदि के लिए मालडिब्बे। अभी तक, लगभग 243 विशेष प्रयोजन मालडिब्बे और 383 सामान्य प्रयोजन मालडिब्बे परिचालित किए जा रहे हैं, जिनसे सीमेंट, फ्लाई-ऐश, स्टील उत्पाद, लौह अयस्क और कोयला जैसी पण्यों में मोडाल शेयर बढ़ना अपेक्षित है। इसके

अलावा, मोटरवाहन परिवहन के लिए एक अलग योजना है, जिसके तहत उद्योग के स्वामित्व वाले लगभग 51 मालडिब्बे परिचालित किए जा रहे हैं।

(iii) संयुक्त पार्सल उत्पाद-तीव्र कार्गो सेवा (जेपीपी-आरसीएस) योजना: यह योजना ग्राहकों की निर्दिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने और द्वार-दर-द्वार पार्सल सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए अनुकूलीकृत संभार-तंत्र सेवाएं उपलब्ध कराती है। इस योजना के तहत, इन सेवाओं में 'वर्चुअल एग्रीगेशन प्लेटफ़ॉर्म (वीएपी)' पर एग्रीगेटर्स (भारतीय डाक के अलावा) के माध्यम से पार्सल स्थान की ऑनलाइन बुकिंग के लिए व्यवस्था की गई है।

(iv) जम्मू और कश्मीर केंद्रशासित प्रदेश में द्वार-दर-द्वार पार्सल सेवा उपलब्ध कराने के लिए, 13.09.2025 से जेपीपी-आरसीएस योजना के तहत आदर्श नगर (दिल्ली) और बडगाम (जम्मू और कश्मीर केंद्रशासित प्रदेश) के बीच 192 पार्सल रेलगाड़ी सेवाएँ परिचालित की गई हैं - लगभग 9,800 टन पार्सल परेषणों का परिवहन किया गया है।

(v) कॉनकोर द्वारा भी, रेल मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक उपक्रम, दिल्ली-कोलकाता और मुंबई-कोलकाता सेक्टरों में जेपीपी-आरसीएस का उपयोग करके द्वार-दर-द्वार पार्सल सेवाएँ उपलब्ध कराई जा रही हैं। कॉनकोर सोनिक गुड्स शेड में एक पायलट परियोजना के तहत द्वार-दर-द्वार संभार-तंत्र सेवाएं भी उपलब्ध करा रहा है।

मालडिब्बा उत्पादन के संबंध में, रेल मंत्रालय द्वारा माल यातायात क्षमता का संवर्धन करने के लिए निम्नलिखित पहलें की गई हैं-

(i) प्वाइंट लदान पण्यों जैसे स्टील कॉयल के साथ-साथ थोक पण्यों के परिवहन के लिए नए डिजाइन के बीओएसएम मालडिब्बों की शुरूआत और मोटरवाहनों, विशेषत: एसयूवी के परिवहन के लिए एसीटी-1।

(ii) लौह अयस्क परिवहन के लिए प्रयुक्त स्टेनलेस स्टील बॉडी बीओबीएसएनएस माल डिब्बों का नियमित उत्पादन शुरू हो गया है, जो मौजूदा बीओबीएसएन रेक की तुलना में 11% उच्चतर प्रवाह-क्षमता रखते हैं।

(iii) मोटरवाहनों, ट्रकों, सैन्य उपकरणों, स्टील कॉयल आदि के परिवहन के लिए सपाट बहुउद्देशीय मालडिब्बों को शुरू किया गया है।

(iv) डबल स्टैक कंटेनर के ऊपरी डेक में लदान में संवर्धित लदान अनुमेय किया गया है, जिससे ऊपरी डेक में लदान लगभग 26 टन से बढ़कर 30.5 टन हो गया है।

(v) कुल मालडिब्बा संख्या के 50 प्रतिशत से अधिक को शामिल करने वाले 54 मालडिब्बा वेरीएंट्स की गति संभाव्यता को 100 किमी प्रति घंटा तक बढ़ाने के लिए कदम उठाए गए हैं।

इसके अलावा, सुदूर और जनजातीय क्षेत्रों में रेल परियोजनाओं के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण/मंजूरी/निर्माण क्षेत्रीय रेल-वार किया जाता है, न कि राज्य/जिला/क्षेत्र-वार, क्योंकि रेल परियोजनाएं राज्य/जिला की सीमाओं/क्षेत्रों के आर-पार भी फैली हो सकती हैं।

हाल के वर्षों में बजट आवंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। ओडिशा राज्य में पूर्णतः/अंशतः स्थित अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन इस प्रकार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	838 करोड़ रु. प्रति वर्ष
2025-26	10,599 करोड़ रु. (लगभग 13 गुना)

वर्ष 2009-14 और 2014-25 के दौरान ओडिशा राज्य में पूर्णत:/अंशत: स्थित नए रेलपथों को चालू करने/बिछाने का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	चालू किए गए नए रेलपथ	प्रति वर्ष नए रेलपथों की औसत कमीशनिगं
2009-14	267 कि.मी.	53.4 कि.मी.
2014-25	2,150 कि.मी.	195.45 कि.मी. (3.5 गुना से अधिक)

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, ओडिशा में पूर्णतः/अंशतः स्थित 4,010 किलोमीटर की कुल लंबाई के साथ 67,496 करोड़ रुपये की लागत पर 49 परियोजनाएं (19 नई लाइन और 30 दोहरीकरण) स्वीकृत हैं, जिनमें से 1,429 किलोमीटर लंबाई को चालू किया जा चुका है और मार्च 2025 तक 28,043 करोड़ रुपये का व्यय उपगत किया गया है। सारांश इस प्रकार है:-

कोटि	स्वीकृत 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 कुल व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	19	1,544	256	6,270
दोहरीकरण/बहुपथन	30	2,466	1,173	21,773
कुल	49	4,010	1,429	28,043

कंधमाल/बौध क्षेत्र में रेल संपर्क:

इस क्षेत्र में रेल-संपर्क को बेहतर बनाने के लिए 5,089 करोड़ रुपये की अद्यतन स्वीकृत लागत खोरधा रोड - बोलनगीर (301 किमी) नई लाइन का कार्य स्वीकृत किया गया है। अब तक कुल 226 किलोमीटर (खोरधा रोड - दस्पल्ला (106 किमी) और पुराना कटक - बौध - बोलनगीर (120 किमी)) को चालू किया जा चुका है। शेष खंड पर निर्माण-कार्य शुरू किए गए हैं।

फूलबनी (कंधमाल जिला) तक रेल-संपर्क का विस्तार करने के लिए बौध - फूलबनी (59 किमी) नई लाइन का सर्वेक्षण शुरू किया गया है।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार होने के बाद, परियोजना की स्वीकृति के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों से परामर्श और आवश्यक अनुमोदन जैसे कि नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि का मूल्यांकन आवश्यक होता है। चूंकि परियोजनाओं की स्वीकृति एक सतत और गतिशील प्रक्रिया है, अत: सटीक समय-सीमा तय नहीं की जा सकती है।

गया-छत्रा रेल लाइन:
गया-छत्रा (99 किमी) नई लाइन परियोजना को पहले रोक दिया गया था। बहरहाल, इस क्षेत्र की माल लदान संभाव्यता को देखते हुए, इस परियोजना को आगे बढ़ाने का निर्णय लिया गया है। इसके अनुसार, संशोधित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट और संशोधित अनुमान तैयार करना शुरू किया गया है।

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

- **प्रस्तावित मार्ग के प्रत्याशित यातायात अनुमान और लाभप्रदता**
- **परियोजना द्वारा उपलब्ध कराया गया प्रथम एवं अंतिम मील रेल-संपर्क**
- **अनुपलब्ध कड़ियों को जोड़ना और अतिरिक्त मार्ग उपलब्ध कराना**
- **संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन**
- **राज्य सरकारों/केंद्रीय मंत्रालयों/जन प्रतिनिधियों द्वारा की गई मांगें**
- **रेल की अपनी परिचालनिक आवश्यकताएँ**
- **सामाजिक-आर्थिक महत्व**
- **धन की कुल उपलब्धता**

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

- **भूमि अधिग्रहण**
- **वानिकी स्वीकृति**

- **जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण**
- **विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां**
- **क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक स्थिति**
- **परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति**
- **विशिष्ट परियोजना स्थल के लिए एक वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि।**

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

****