

भारत सरकार
पोत परिवहन मंत्रालय
राज्यर सभा

मौखिक प्रश्नय सं.*उजिसका उत्तर
सोमवार, 24 नवम्बोर, 2014/ 3 अग्रहायण 1936 (शक) को दिया जाना है

सेतुसमुद्रम् पोत परिवहन नहर परियोजना

*3. श्री रंगासायी रामाकृष्णाो

क्या3 पोत परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्याह रेल इंडिया टेक्नीककल एण्ड इकोनॉमिक सर्विस (राइट्स) ने सेतुसमुद्रम् पोत परिवहन नहर परियोजना के निर्माण हेतु राम सेतु ढांचे को बनाए रखने के संबंध में प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है: और
(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौारा क्या? है

उत्तर

पोत परिवहन मंत्री
(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) और (ख) एक विवरण सदन के पटल पर रखा गया है।

सेतुसमुद्रम् पोत परिवहन नहर परियोजना के संबंध में श्री रंगासायी रामाकृष्णा, माननीय संसद सदस्य (राज्य सभा) द्वारा दिनांक 11.2.2014 के लिए पूछे गए राज्य सभा मौखिक प्रश्न सं. 3 के भाग (क) और (ख) से संदर्भित विवरण (क) और (ख) रेल इंडिया टेक्निकल एंड आर्थिक सेवा (राइट्स) ने राम सेतु/एडम ब्रिज को प्रभावित किए बिना पंजन पास के जरिए सेतुसमुद्रम शिप चैनल परियोजना के वैकल्पिक मार्ग की संभावनाओं का पता लगाने के संबंध में नवम्बर 2014 में पूर्व-व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुति की है। इस रिपोर्ट के प्रमुख निष्कर्ष संलग्न हैं।

अनुबंध

सेतुसमुद्रम् पोत परिवहन नहर परियोजना के संबंध में श्री रंगासायी रामाकृष्णा, माननीय संसद सदस्यप (राज्यत सभा) द्वारा दिनांक 11.2.2014 के लिए पूछे गए राज्य सभा मौखिक प्रश्न सं. 3 के भाग (क) और (ख) में उत्तर का अनुबंध पंजन पास के जरिए सेतुसमुद्रम शिप चैनल परियोजना के वैकल्पिक मार्ग की संभावनाओं पर रेल इंडिया टेक्निकल एंड आर्थिक सेवा (राइट्स) की पूर्व-व्यवहार्यता रिपोर्ट के मुख्य निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:-

- (i) पंजन नहर में पोल्लीलवसाल और करूसदाई की कोरल रीफ द्वीप के बीचहर का संकीर्ण और उथला होना मुख्य बाधा है। मन्नार की खाड़ी और पाल्क स्ट्रेट के मध्य लंबे तटीय तलछट में परिवहन के जाल के कारण यह संकीर्ण नहर गादयुक्तत है। इस स्थाओंन पर नहर की चौड़ाई करीब 125 मीटर है और चार्ट डटूम (सीडी) के नीचे 2.13 मीटर गहराई है। केवलच्चा ज्वार भाटा के दौरान ही इस महत्वरपूर्ण नहर का पराक्रामण किया जा सकता है।
- (ii) बैथिमेट्रिक सर्वेक्षण किए जाने के बाद ही पता चला कि पंजन ब्रिज के नीचे 5.5 से 5.6 मीटर गहराई है। पंजन ब्रिज के निकट बिना ड्रेजिंग के जलयान के डुवाब को पंजन और कोरल द्वीप के बीच को जोड़ने वाली संकीर्ण नहर को गहरा और चौड़ा करने से 4.5 मीटर से 5.5 मीटर तक गहरा किया जा सकता है।
- (iii) रेलवे ब्रिज में मैन्युअल रूप से संचालित लिफ्ट स्पाक्ने स्वीावेल प्रकार लेंब्र से प्रतिस्था)पित किया जा सकता है जिससे ब्रिज क्षैतिजरूप से खुल जाएगा और जलयानों को निकाला जा सकेगा। चूंकि यह क्षैतिज रूप खुलताहै, इसलिए जहां तक रेलवे ब्रिज का संबंध है वायु ड्राफ्ट के लिए कोई प्रतिबंध नहीं होगा। तथापिपंजन पास के पार सड़क ओवर ब्रिज के कारण वायु ड्राफ्ट को 21 मीटर तक प्रतिबंधित किया जा सकता है।
- (iv) यदि नहर में 12 मीटर तक ड्रेजिंग की गई है (अर्थात् लगभग 36 मिलियन सह निकर्षण मात्रा), लगभग 30,000 डेड वेट टन (डीडब्यूाटी) आकार के जलयान पंजन नहर में नौचालन कर सकते हैं।
- (v) पंजन नहर संरेखण की 136 किलोमीटर की नौवहन लंबाई होगी जिसमें से पाल्कर स्ट्रेट में 54 किलोमीटर की गिरावट है। यह 54 किलोमीटर नहर मुख्यत सेतुसमुद्रम शिप नहर परियोजना (एसएससीपी) के अंतर्गत पहले से ही निकर्षित की गई है और

वर्तमान में लगभग 1 मीटर अतिरिक्त अतिकर्षण अपेक्षित है। इस संरेखण में पंबन नहर में 43 किलोमीटर शामिल है जिसमें 12 मीटर गहराई प्राप्त करने के लिए निर्धारित निकर्षण की आवश्यकता है। नहर की शेष लम्बाई में निकर्षण की आवश्यकता नहीं होगी क्योंकि 300 डीडब्ल्यूक्यूटी जलयानों के नौचालन के लिए प्राकृतिक गहराई उपलब्ध है।

(vi) रेलवे ब्रिज स्थापना का प्रतिस्थापन और उसमें वृद्धि करने के लिए 24 महीनों की अवधि के लिए रेल गतिविधियों को रोकना पड़ेगा।

(vii) पंबन संरेखण के माध्यम से 30000 डीडब्ल्यूक्यूटी जलयानों के लिए नौचालन नहर उपलब्ध करवाए जाने के लिए अनुमानित व्यय लगभग 2350 करोड़ रु. है जिसमें रेलवे ब्रिज के लिए स्थापना के प्रतिस्थापन की लागत 66 मिलियन सह की निकर्षण लागत, जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली (वीटीएमएस) की लागत और इस परियोजना के लिए अन्य तट पर आधारित सहायता शामिल है।

(viii) 30,000 डीडब्ल्यूक्यूटी आकार से बड़े जलयानों जैसे केपसाइज जलयान (80 से 2.0 लाख डीडब्ल्यू निटी) के नौचालन सुविधा के लिए 21 मीटर के वायु ड्राफ्ट तक प्रतिबंधित करने के लिए अतिरिक्त निकर्षण लागत के अलावा सड़क ब्रिज को हटाने की आवश्यकता है। एक विकल्प यह भी लिया जा सकता है कि रामेश्वरम द्वीप तक समुद्र के अंदर एक सुरंग बनाई जाए जिसमें सड़क और रेलवे आवजाही की जाए। समुद्र के अंतर सुरंग रेल और सड़क ब्रिज की जरूरत को दूर करेगा। सुरंग निर्माण की अनुमानित लागत लगभग 15,000 करोड़ रु. है। निकर्षण लागत अतिरिक्त होगी और जैसे-जैसे डुवाब में बढ़ोत्तरी होगी उसमें उत्तरोत्तर वृद्धि होगी।

(ix) लागत अनुमान केवल मोटा अनुमान है और निश्चित अनुमान विस्तृत तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययनों के उपरान्त ही उपलब्ध होगा।

(x) राइट्स द्वारा बताया गया पंबन पास से सेतुसमुद्रम पोत परिवहन नहर परियोजना के लिए वैकल्पिक रास्ता तमिलनाडु सरकार को पर्यावरण अनापत्ति और सहमति पर निर्भर करता है, जिसके तहत पंबन नहर फॉल्सर अधिकार क्षेत्र में आता है।
