**भारत सरकार**

**रेल मंत्रालय**

**राज्‍य सभा**

**23.03.2018 के**

**अतारांकित प्रश्‍न सं. 3345 का उत्‍तर**

**द्रुत गति वाली पटरियों का निर्माण**

**3345. डा. टी. सुब्बारामी रेड्डीः**

**क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः**

(क) क्या सरकार की ट्रेन, विशेषतौर पर अंतर-शहरीय ट्रेन 200-250 किलोमीटर/घंटा की गति से, चलाने के लिए नए द्रुत गति गलियारे को आरंभ करने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या रेलवे एकल स्तंभों का निर्माण करने, राष्ट्रीय राजमार्गों के ऊपर दो ट्रैक के गलियारे बनाने आदि जैसे द्रुत गति के ट्रैक का निर्माण करने की लागत को कम करने की संभावना तलाश रहा है, और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) पारंपरिक तरीके से ट्रैक बिछाने की तुलना में प्रति किलोमीटर द्रुत गति ट्रैक के निर्माण की लागत का ब्यौरा क्या है?

**उत्‍तर**

**रेल मंत्रालय में राज्‍य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)**

1. और (ख): इस समय, मुंबई-अहमदाबाद रेल गलियारा देश में स्‍वीकृत एकमात्र हाई स्‍पीड रेल परियोजना है। देश के महानगरों और विकास केन्‍द्रों (दिल्‍ली, मुंबई, चेन्‍नै एवं कोलकाता) को जोड़ने वाले डायमंड चतुर्भुज पर छह गलियारों अर्थात् (i) दिल्‍ली-मुंबई, (ii) मुंबई-चेन्‍नै, (iii) चेन्‍नै-कोलकाता, (iv) कोलकाता-दिल्‍ली, और दोनों विकर्णों अर्थात् (v) दिल्‍ली-चेन्‍नै तथा (vi) मुंबई-कोलकाता मार्गों को उच्‍च गति रेल संपर्कता हेतु व्‍यवहार्यता अध्‍ययन के लिए चिह्नित किया गया है। चूंकि हाई स्‍पीड परियोजनाएं अत्‍यधिक पूंजी निवेश वाली प्रौद्योगिकी परक परियोजनाएं होती हैं इसलिए, तकनीकी व्‍यवहार्यता, वित्‍तीय अर्थक्षमता और संसाधनों की उपलब्‍धता को ध्‍यान में रखते हुए हाई स्‍पीड परियोजनाएं स्‍वीकृत की जाती हैं।
2. : निर्माण लागत में कमी प्रौद्योगिकी में सुधार और मौजूदा स्‍वीकृत परियोजना के निष्‍पादन के दौरान प्राप्‍त अनुभव पर निर्भर करती है। जहां-कहीं व्‍यावहारिक हो, राष्‍ट्रीय राजमार्ग के मार्ग के अधिकार का उपयोग करके भूमि की लागत में कमी करने की संभाव्‍यता है।
3. : मुंबई-अहमदाबाद के बीच 508 किमी लम्‍बे डबल-लाइन हाई स्‍पीड गलियारे की अनुमानित लागत 1,08,000 करोड़ रु. है। इसमें निर्माण के दौरान अभिरूचि (आईडीसी) आकस्मिकताएं आदि शामिल हैं, जिनके बारे में सामान्‍यत: सरकार द्वारा वित्‍तपोषित परियोजनाओं में विचार नहीं किया जाता। इसके अलावा, डिज़ाइन और मानकों/विशिष्टियों में भिन्‍नता के कारण हाई स्‍पीड रेल परियोजनाओं और परंपरागत परियोजनाओं की तुलना नहीं की जा सकती।

**\*\*\*\*\***