

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
11.03.2020 के
तारांकित प्रश्न सं. 247 का उत्तर

उत्तराखंड में रेल परियोजनाएं

*247. एडवोकेट अजय भट्ट:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार ने उत्तराखंड में रेल लाइनों के दोहरीकरण/विद्युतीकरण/नई रेल लाइन बिछाने से संबंधित परियोजनाएं आरंभ की हैं;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या रेल परियोजनाओं के लिये आवश्यकता के अनुरूप धनराशि आवंटित नहीं की गई है और परिणामतः उत्तराखंड में रेल परियोजनाओं में विलंब हो रहा है;
- (घ) यदि नहीं, तो उत्तराखंड में रेल परियोजनाओं में विलंब के क्या कारण हैं; और
- (ङ) उत्तराखंड में बड़ी परियोजनाओं के लिये निर्धारित लक्ष्यों का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

(क) से (ङ.): एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

उत्तराखंड में रेल परियोजनाओं के संबंध में दिनांक 11.03.2020 को लोक सभा में एडवोकेट अजय भट्ट के तारांकित प्रश्न सं.247 के भाग (क) से (ड.) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) और (ख): रेल परियोजनाएं राज्य-वार नहीं बल्कि जोन-वार स्वीकृत की जाती हैं क्योंकि भारतीय रेल नेटवर्क राज्यों की सीमाओं के अनुसार फैला हुआ है। बहरहाल, उत्तराखंड राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली 243 कि.मी. लंबी 18,900 करोड़ रु. की लागत वाली 1 दोहरीकरण और 3 नई लाइन परियोजनाएं योजना/ निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। इन परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(I) दोहरीकरण:

(क): हरिद्वार-लक्सर (27.03 कि.मी.):

हरिद्वार-लक्सर दोहरीकरण परियोजना को बजट 2012-13 में शामिल किया गया था। इस परियोजना की नवीनतम प्रत्याशित लागत 346.63 करोड़ रु. है। मार्च 2019 तक 204.28 करोड़ रु. का व्यय किया गया है। 17 कि.मी. लंबे इक्कर-लक्सर खंड को अक्टूबर 2019 में पूरा कर लिया गया है। शेष खंड में कार्य शुरू कर दिया गया है।

(II) नई लाइनें:

216 कि.मी. लंबी 18554 करोड़ रु. की लागत वाली 3 नई लाइन परियोजनाओं पर मार्च 2019 तक 1849 करोड़ रु. का व्यय किया गया है। इन परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(i) ऋषिकेश-कर्णप्रयाग (125.09 कि.मी.)

ऋषिकेश-कर्णप्रयाग नई लाइन परियोजना को बजट 2010-11 में स्वीकृत किया गया था। इस परियोजना की नवीनतम लागत 16216 करोड़ रु. है, जिसमें से मार्च 2019 तक 1361 करोड़ रु. का व्यय किया गया है। ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन परियोजना की मौजूदा स्थिति नीचे दी गई है।

समूची परियोजना के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण, भूमि अधिग्रहण, वन संबंधी क्लीयरेंस, भू-तकनीकी जांच और पहुंच मार्गों के निर्माण कार्य पूरे कर लिए गए हैं।

वीरभद्र और योगनागरी ऋषिकेश (5.7 कि.मी.) के बीच पहले ब्लॉक खंड का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है। ऋषिकेश में एक निचले सड़क पुल और एक ऊपरी सड़क पुल का कार्य पूरा हो गया है। ऋषिकेश के निकट चंद्रभागा नदी पर महत्वपूर्ण रेल पुल का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है।

बाकी खंडों में लाचमोली में महत्वपूर्ण रेल पुल सं.8 और अलकनंदा नदी पर श्रीनगर में पुल सं.9 का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है। अलकनंदा नदी पर श्रीनगर, गौचर और कालेश्वर में तीन सड़क पुलों का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है। कुल 16 सुरंगों का निर्माण किया जाना है, जिन्हें 10 पैकेजों में बांटा गया है। साथ ही 6 सुरंगों में 6 अदितों का निर्माण कार्य भी शुरू कर दिया गया है। सभी पैकेजों में डिज़ाइन और परियोजना प्रबंधन परामर्श संबंधी ठेके आबंटित कर दिए गए हैं और डिज़ाइन कार्य शुरू कर दिए गए हैं। ठेके देने की कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

(ii) किच्छा-खटीमा (57.70 कि.मी.)

किच्छा-खटीमा नई लाइन परियोजना को उत्तराखंड सरकार द्वारा निशुल्क भूमि मुहैया कराए जाने की शर्त पर 165.67 करोड़ रु. की मूल लागत पर बजट 2003-04 में शामिल किया गया था। तदुपरांत, राज्य सरकार के अनुरोध के आधार पर लालकुआं-सितारगंज-खटीमा के नए वैकल्पिक संरेखण का सर्वेक्षण किया गया था। संशोधित सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, 63 कि.मी. लंबी लाइन की लागत 1546.24 करोड़ रु. आंकी गई थी, जिसमें से केवल भूमि की लागत ही 528.69 करोड़ रु. थी। उत्तराखंड राज्य सरकार से संरेखण को अनुमोदित करने और संशोधित संरेखण के लिए भूमि निशुल्क मुहैया कराने का अनुरोध किया गया है।

(iii) देवबंद (मुजफ्फरनगर)-रूड़की (27.45 कि.मी.)

देवबंद (मुजफ्फरनगर)-रूड़की (27.45 कि.मी.) नई लाइन परियोजना को बजट 2007-08 में शामिल किया गया था। इस परियोजना की प्रत्याशित लागत 791.36 करोड़ रु. है। यह उत्तराखंड सरकार के साथ साझा परियोजना है, जिसमें उत्तराखंड सरकार परियोजना की 50% लागत वहन करेगी। उत्तराखंड और उत्तर प्रदेश में भूमि अधिग्रहण का कार्य शुरू कर दिया गया है। उपलब्ध भूमि में निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है।

(III) रेल विद्युतीकरण:

उत्तराखंड राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली 197 कि.मी. लंबी 2 रेल विद्युतीकरण परियोजनाएं भी योजना/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। इनका ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	खंड	कुल मार्ग किलोमीटर	उत्तराखंड राज्य में पड़ने वाला मार्ग किलोमीटर
1	मुरादाबाद-काशीपुर-रामनगर, रामपुर-लालकुआं-काशीपुर और बरेली-लालकुआं	309	160
2	शाहजहांपुर-पीलीभीत, पीलीभीत-टनकपुर	145	37

(ग) से (ड.): बजट परिव्यय (उत्तराखंड राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली परियोजनाओं के लिए)

उत्तराखंड राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली रेल परियोजनाओं के लिए पर्याप्त निधि आबंटित की गई है।

उत्तराखंड राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए औसत वार्षिक बजट आबंटन 187 करोड़ रु. प्रति वर्ष (2009-14 के दौरान) से 2014-19 के दौरान 672 करोड़ रु. प्रति वर्ष तक बढ़ा दिया गया है। इस प्रकार, 2014-19 के दौरान औसत वार्षिक बजट आबंटन 2009-14 के औसत वार्षिक बजट आबंटन (187 करोड़ रु. प्रति वर्ष) से 259% अधिक है।

वित्त वर्ष 2019-20 के लिए उत्तराखंड राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए कुल बजट आबंटन 903 करोड़ रु. है, जो 2009-14 के औसत बजट परिव्यय से 383% अधिक है।

इसके अलावा, उत्तराखंड राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए 2020-21 में 1780 करोड़ रु. के बजट परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है, जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय (187 करोड़ रु.) से 852% अधिक है और 2014-19 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय (672 करोड़ रु.) से 165% अधिक है।

किसी भी परियोजना का पूरा होना राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के पदाधिकारियों द्वारा वन संबंधी स्वीकृति, बाधक जनोपयोगी सेवाओं (भूमिगत और भूमि के ऊपर दोनों) का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियों, परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु परिस्थितियों के कारण परियोजना विशेष के स्थल के लिए किसी वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या, परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए राज्य सरकार का सहयोग और तत्परता, भूकंप, बाढ़, अत्यधिक वर्षा, श्रमिकों की हड़ताल जैसी अप्रत्याशित परिस्थितियों का प्रकोप, माननीय न्यायालयों के आदेशों, कार्यरत एजेंसियों/ठेकेदारों की स्थिति और शर्तों आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। ये सभी कारक परियोजना-दर-परियोजना और साइट-से-साइट के आधार पर घटते-बढ़ते हैं तथा परियोजना के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं, जिसकी अंतिम रूप से गणना परियोजना के समापन के चरण में ही की जा सकती है। इस प्रकार, इस समय इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई निश्चित समय-सीमा नहीं दी जा सकती।
