O.I.H.

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF RAILWAYS

RAJYA SABHA
STARRED QUESTION NO. 125
ANSWERED ON 02.08.2024

STATUS OF BULLET TRAIN PROJECT

*125 # SHRI BABURAM NISHAD:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the present status of implementation of bullet train project;

(b) the details of the proposed projects, timeline and actual status;

(c) the expected timeline by when Government intends to run bullet trains in the country along with its coverage network; and

(d) the number of Vande Bharat trains that are operational and number thereof under development, State-wise and region-wise?

ANSWER

MINISTER OF RAILWAYS, INFORMATION & BROADCASTING AND
ELECTRONICS & INFORMATION TECHNOLOGY
(SHRI ASHWINI VAISHNAW)

(a) to (d): A Statement is laid on the Table of the House.

*****

STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (d) OF STARRED QUESTION NO. 125 BY SHRI BABURAM NISHAD ANSWERED IN RAJYA SABHA ON 02.08.2024 REGARDING STATUS OF BULLET TRAIN PROJECT

(a) to (c): Presently construction is going on the Mumbai-Ahmedabad High Speed Rail (MAHSR) Project. The MAHSR Project is passing through the States of Gujarat, Maharashtra and Union Territory of Dadra & Nagar Haveli. The length of the project is 508 Km with 12 stations planned at Mumbai, Thane, Virar, Boisar, Vapi, Billimora, Surat, Bhaurach, Vadodara, Anand, Ahmedabad and Sabarmati.

Entire land (1389.5 Ha) has been acquired for the project. Till now, 350 km of Pier Foundation, 316 km of Pier Construction, 221 km of Girder Casting and 190 km of Girder Launching have been completed. The work of undersea tunnel (approx. 21 Km) has also started.

Bullet train project is a very complex and technology intensive project. Considering the highest level of safety and associated maintenance protocols, Bullet train project has been designed with the support of Japanese railway. It is customised for Indian requirements and climatic conditions.

Timelines for the completion of the project can be reasonably ascertained after the completion of all associated works of Civil Structures, Track, Electrical, Signalling & Telecommunication and supply of Trainsets. The execution of MAHSR Project is monitored/reviewed regularly.

(d): As the Railway network straddles across State boundaries, train services are introduced, as per network requirement, across such boundaries. At present 102 Vande Bharat train services are operational on the Indian Railways network. These are operational on the following sectors: Varanasi - New Delhi, New Delhi - Shri Mata Vaishno Devi Katra, Mumbai Central - Gandhinagar Capital, New Delhi – Amb Andaura , MGR Chennai Central - Mysuru , Bilaspur - Nagpur, Howrah - New Jalpaiguri, Visakhapatnam - Secunderabad, Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus - Sainagar Shirdi, Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus - Solapur , Rani Kamalapati - Hazrat Nizamuddin , MGR Chennai Central - Coimbatore , Secunderabad - Tirupati , Ajmer -

Cont....2/-

Chandigarh, Manglore Central - Thiruvananthapuram Central, Howrah - Puri, Anand Vihar (T) - Dehradun, New Jalpaiguri - Guwahati, Rani Kamalapati - Rewa, KSR Bengaluru - Dharwad, Indore - Nagpur, Patna - Ranchi, Chhatrapati Shivaji Maharaj (T) - Madgaon, Jodhpur - Sabarmati, Gorakhpur - Prayagraj, Kasargod - Thiruvananthapuram Central, Ahmedabad - Okha, Chennai Egmore - Tirunelveli, MGR Chennai Central - Vijayawada, Kacheguda - Yesvantpur, Udaipur City - Jaipur, Howrah - Patna, Rourkela - Puri, Howrah - Ranchi, Banglore Cantt - Coimbatore, Mangalore - Madgaon, Jalna - CSMT Mumbai, Banaras - New Delhi, Anand Vihar (T) - Ayodhya Cantt., Shri Mata Vaishno Devi Katra - New Delhi, Amritsar - Delhi, Mysore - Chennai Central, Secunderabad - Visakhapatnam, Bhubaneswar - Visakhapatnam, Ranchi - Banaras, Kalaburagi - SMV Bengaluru, New Jalpaiguri - Patna, Patna - Gomtinagar, Khajuraho - Hazrat Nizamuddin, Lucknow Jn - Dehradun, Mumbai Central - Ahmedabad. Besides, introduction of new train services including Vande Bharat services, is an ongoing process on Indian Railways subject to traffic justification, operational feasibility, resource constraints, etc.

*****

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

राज्य सभा

02.08.2024 के

तारांकित प्रश्न सं. 125 का उत्तर

बुलेट ट्रेन परियोजना की स्थिति

*** 125. श्री बाबू राम निषाद:**

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बुलेट ट्रेन परियोजना के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) प्रस्तावित परियोजनाओं, उनके लिए निर्धारित समय-सीमा और उनकी वास्तविक स्थिति का ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार देश में बुलेट ट्रेन को किन-किन क्षेत्रों में चलाने और इसे कब तक शुरू करने का विचार रखती है; और

(घ) कितनी वंदे भारत रेलगाड़ियाँ चल रही हैं और कितनी विचाराधीन हैं, तत्संबंधी राज्य-वार और क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

******

बुलेट ट्रेन परियोजना की स्थिति के संबंध में दिनांक 02.08.2024 को राज्य सभा में श्री बाबू राम निषाद के तारांकित प्रश्न सं. 125 के भाग (क) से (घ) के उत्तर से संबंधित **विवरण।**

(क) से (ग): वर्तमान में मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना का निर्माण कार्य चल रहा है। एमएएचएसआर परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र राज्यों तथा दादरा और नगर हवेली केंद्र शासित प्रदेश से गुजरती है। इस परियोजना की लंबाई 508 किलोमीटर है, जिसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलीमोरा, सूरत, भरूच, वड़ोदरा, आनंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशनों के निर्माण की योजना बनाई गई है।

इस परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) अधिगृहीत कर ली गई है। अब तक, 350 किलोमीटर पियर फाउंडेशन, 316 किलोमीटर पियर निर्माण, 221 किलोमीटर गर्डर कास्टिंग और 190 किलोमीटर गर्डर लॉन्चिंग का कार्य पूरा कर लिया गया है। समुद्र के अन्दर सुरंग कार्य (लगभग 21 किमी) भी शुरू कर दिया गया है।

बुलेट ट्रेन परियोजना अत्यधिक जटिल और प्रौद्योगिकी प्रधान है। संरक्षा के उच्चतम स्तर और संबंधित अनुरक्षण नयाचारों को ध्यान में रखते हुए, बुलेट ट्रेन परियोजना को जापान रेलवे के सहयोग से डिजाइन किया गया है। इसे भारत की आवश्यकताओं और जलवायु परिस्थितियों के अनुकूल तैयार किया गया है।

परियोजना के पूरा होने की समय-सीमा का निर्धारण सिविल संरचनाओं, रेलपथ, बिजली, सिगनल एवं दूरसंचार तथा ट्रेनसेटों की आपूर्ति से संबंधित सभी कार्यों के पूरा होने होने के बाद ही उचित रूप से किया जा सकता है। एमएएचएसआर परियोजना के निष्पादन की नियमित रूप से निगरानी/समीक्षा की जाती है।

(घ): चूंकि रेल नेटवर्क राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैला हुआ है, इसलिए नेटवर्क की आवश्यकता के अनुसार इन सीमाओं के आर-पार रेलगाड़ी सेवाएं शुरू की जाती हैं। वर्तमान में, भारतीय रेल नेटवर्क पर 102 वंदे भारत रेलगाड़ी सेवाएं परिचालन में हैं। ये निम्नलिखित खण्डों पर परिचालन में हैं: वाराणसी-नई दिल्ली, नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा, मुंबई सेंट्रल-गांधीनगर कैपिटल, नई दिल्ली-अम्ब अंदौरा, एमजीआर चेन्नै सेंट्रल-मैसूरू, बिलासपुर-नागपुर, हावड़ा-न्यू जलपाईगुड़ी, विशाखापत्तनम-सिकंदराबाद, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस-साईनगर शिर्डी, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस-सोलापुर, रानी कमलापति-हज़रत निजामुद्दीन, एमजीआर चेन्नै सेंट्रल-

कोयंबटूर, सिकंदराबाद-तिरुपति, अजमेर-चंडीगढ़, मंगलोर सेंट्रल-तिरुवनंतपुरम सेंट्रल, हावड़ा-पुरी, आनंद विहार (टी)-देहरादून, न्यू जलपाईगुड़ी-गुवाहाटी, रानी कमलापति-रीवा, के.एस.आर. बेंगलुरु-धारवाड़, इंदौर-नागपुर, पटना-रांची, छत्रपति शिवाजी महाराज (टी)-मडगांव, जोधपुर-साबरमती, गोरखपुर-प्रयागराज, कासरगोड-तिरुवनंतपुरम सेंट्रल, अहमदाबाद-ओखा, चेन्नै एग्मोर-तिरुनेलवेली, एमजीआर चेन्नै सेंट्रल-विजयवाड़ा, काचेगुडा-यशवंतपुर, उदयपुर सिटी-जयपुर, हावड़ा-पटना, राउरकेला-पुरी, हावड़ा-रांची, बेंगलुरु कैंट-कोयंबटूर, मंगलौर-मडगांव, जालना-सी.एस.एम.टी. मुंबई, बनारस-नई दिल्ली, आनंद विहार (टी)-अयोध्या कैंट, श्री माता वैष्णो देवी कटरा- नई दिल्ली, अमृतसर-दिल्ली, मैसूर-चेन्नै सेंट्रल, सिकंदराबाद-विशाखापत्तनम, भुवनेश्वर-विशाखापत्तनम, रांची-बनारस, कलबुर्गी-एस.एम.वी. बेंगलुरु, न्यू जलपाईगुड़ी-पटना, पटना-गोमतीनगर, खजुराहो-हज़रत निजामुद्दीन, लखनऊ जंक्शन-देहरादून, मुंबई सेंट्रल-अहमदाबाद। इसके अलावा, वंदे भारत सेवाओं सहित नई रेलगाड़ी सेवाएं शुरू करना भारतीय रेल पर एक सतत् प्रक्रिया है, जो यातायात के औचित्य, परिचालनिक व्यवहार्यता, संसाधनों की बाध्यताओं आदि पर निर्भर करता है।

*****

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*.)

श्री बाबू राम निषाद: उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी पूछना चाहता हूं कि क्या बुलेट ट्रेन चलाने के लिए रेलवे ट्रैक तैयार है या ऐसी किसी परियोजना पर काम चल रहा है? अगर काम चल रहा है, वे कौन-कौन से ट्रैक हैं और ये ट्रैक कब तक बनकर तैयार हो जाएंगे?

श्री अश्विनी वैष्णव: उपसभापति महोदय, माननीय सांसद महोदय ने बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न पूछा है। महोदय, दुनिया की जितनी भी बड़ी इकोनॉमीज़ हैं, करीब-करीब सभी ने जो उनके बड़े शहर हैं, उन बड़े शहरों को जोड़ने के लिए बुलेट ट्रेन जैसी - यदि generic शब्दावली में कहें, तो हाई स्पीड रेल की व्यवस्था की है। इनमें चाहे चीन हो, जापान हो, साउथ कोरिया हो, ताइवान हो इन सभी कंट्रीज़ ने करीब-करीब ऐसी व्यवस्था की है।

मान्यवर, यह बहुत ही कॉम्प्लेक्स टैक्नोलॉजी होती है। क्योंकि जैसा हम जानते हैं और हम अपने पर्सनल अनुभव से भी देखें, तो जैसे-जैसे किसी भी वाहन की स्पीड बढ़ती है, उसे कंट्रोल करना, उस व्हिकल की जो vibrations होती हैं, उसका जो aerodynamics होता है, उन सभी का ध्यान रखने की बहुत जरूरत होती है। इसीलिए भारत में बुलेट ट्रेन का जो पहला प्रोजेक्ट लिया गया, वह मुंबई से अहमदाबाद के बीच है और इसमें जापान के साथ सहयोग किया गया है। जापान बुलेट ट्रेन की टैक्नोलॉजी में pioneer है। उन्होंने 1964 में यह काम चालू किया था और उनके सहयोग के साथ यह काम चालू हुआ है।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपके साथ बहुत हर्ष के साथ यह बात शेयर करना चाहूंगा कि भारत में इस प्रोजेक्ट के साथ काम करने के तरीके में टैक्नोलॉजी को बहुत अच्छी तरह से आत्मसात किया गया है। इसमें टैक्नोलॉजी को इस तरह से आत्मसात किया गया है कि जो earthquake proof viaduct हैं, यानी elevated track होता है, उसकी earthquake proofing कैसे की जाए, एक साथ 40 मीटर का लंबा girder, जो 1,100 टन का होता है, उसको कैसे एक तरीके से प्लेस किया जाए। महोदय, कई जो बड़ी-बड़ी क्रेन्स हैं और girder को cast करने वाले जो mould होते हैं, उनकी टैक्नोलॉजी भारत में विकसित होने लगी है।

उपसभापति महोदय, इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहूंगा कि हमें इस प्रोजेक्ट को केवल एक transportation project की तरह भी नहीं देखना चाहिए। हमें इस बात को समझना चाहिए कि जब भी बुलेट ट्रेन का कोई प्रोजेक्ट आता है, तो वह प्रोजेक्ट चार, पाँच शहरों की अर्थव्यवस्था को जोड़कर एक अर्थव्यवस्था बनाता है। मैं इसका उदाहरण जापान की अर्थव्यवस्था से देता हूं, जहाँ सबसे पहली बुलेट ट्रेन लगी थी, तो टोक्यो, नागोया, कोबे, ओसाका और क्योटो - इन पाँचों शहरों की अर्थव्यवस्था एक हो जाती है, यानी 100-150 किलोमीटर की जर्नी 15-20 मिनट या 30 मिनट की जर्नी हो जाती है। इससे लोगों के जीवन में बहुत बड़ा परिवर्तन आता है। एक व्यक्ति एक शहर में रह रहा है, तो वह दूसरे शहर में काम करके शाम को वापस अपने घर आ सकता है। उसका एक बहुत बड़ा इम्पैक्ट आता है।

माननीय उपसभापति महोदय, इस प्रोजेक्ट पर बहुत तेजी से काम चल रहा है। करीब 320 किलोमीटर का पिलर्स का काम कम्प्लीट हुआ है, viaduct बनाने का काम कम्प्लीट हुआ है। एक under sea tunnel in Thane Creek जमीन से करीब 30 मीटर गहरी है, समुद्र के नीचे से उस

टनल का काम भी चालू हुआ है। आठ नदियों पर ब्रिज का काम बहुत अच्छी एडवांस स्टेज पर है। स्टेशन्स का काम भी बहुत अच्छी एडवांस स्टेज में है और करीब-करीब सारी दुनिया में इस बात की चर्चा भी है कि भारत में यह काम बहुत अच्छा और तेजी से चल रहा है और इसमें कई नए इन्नोवेशन्स भी हुए हैं।

श्री उपसभापतिः माननीय बाबू राम निषाद जी, आप अपना सेकंड सप्लीमेंटरी प्रश्न पूछिए।

श्री बाबू राम निषाद: माननीय उपसभापति जी, मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि मुंबई से अहमदाबाद तक चलने वाली बुलेट ट्रेन में कितनी श्रेणियाँ होंगी एवं इनका अनुमानित किराया कितना-कितना होगा?

श्री अश्विनी वैष्णवः उपसभापति महोदय, अगर हम थोड़ा सा इतिहास में पीछे जाएं, तो डा. ई श्रीधरन साहब, जो कि रेलवे के सेक्टर में one of the finest authority माने जाते हैं, उन्होंने एक बहुत अच्छी व्यवस्था की थी कि मेट्रो के अंदर क्लास का कोई डिफरेंस नहीं होना चाहिए। मैं तब तत्कालीन प्रधान मंत्री, श्रद्धेय अटल जी के कार्यालय में काम करता था। मुझे उस समय का भी अनुमान है, ध्यान है। इसी बात को ध्यान में रखते हुए, बुलेट ट्रेन में भी केवल दो श्रेणियाँ रहेंगी - एक नॉर्मल चेयर कार की और दूसरी एक्जीक्यूटिव क्लास की। वंदे भारत में भी इसीलिए केवल दो श्रेणियाँ रखी गई थीं। एक्चुअली, प्रेफरेंस तो यही है कि केवल एक श्रेणी रहे, कोई भी व्यक्ति कहीं भी आकर बैठे। हम जिस तरह के समरस समाज की व्यवस्था करना चाहते हैं, उस विचार के अनुसार उसमें श्रेणियाँ नहीं आती हैं, उसमें हम अलग-अलग श्रेणियाँ नहीं देखते हैं।

SHRI MOHAMMED NADIMUL HAQUE: Sir, I have a very pointed question. Is it true that the deadline for the completion of the first Bullet Train project has been extended several times from the initially stated deadline of 2022 to the current deadline of 2027? If yes, please state the number of times the deadlines for completion of the first Bullet Train has been extended and the reasons for missing the deadlines.

श्री अश्विनी वैष्णवः उपसभापति महोदय, जैसा कि मैंने कहा कि बुलेट ट्रेन बहुत ही कॉम्प्लेक्स प्रोजेक्ट है और हर देश की परिस्थितियों के हिसाब से उसका डिजाइन बनाना जरूरी होता है। उसका डिजाइन भी अपने आप में एक बहुत ही स्पेशियलाइज्ड डिजाइन होता है। अगर मैं उदाहरण दूँ, तो कई देश ऐसे हैं, जिन्हें बुलेट ट्रेन के प्रोजेक्ट को करने में 20-20 वर्ष लगे हैं। इतनी कॉम्प्लेक्सिटी और कोविड के दो वर्षों के बावजूद भी, इतने कम समय में 320 किलोमीटर बन पाना, यह भी अपने आप में एक बहुत अच्छी उपलब्धि है और बहुत बड़ी रिकॉर्ड उपलब्धि है।

श्री राजीव शुक्लाः महोदय, सरकार का तीसरा टर्म है, लेकिन 2014 में घोषित बुलेट ट्रेन मुंबई से अहमदाबाद चलेगी, यह अभी भी शुरू नहीं हो पाई है। मैं समझता हूँ कि उसमें दिक्कतें हैं। मैं भी जापान में बुलेट ट्रेन में गया हूँ। वे सिंगल ट्रेक रूट बनाते हैं और उसके ऊपर ट्रेन चलती है, तो इस

पर अलग ट्रेक बिछाना पड़ता है। आपकी बात सही है। मेरा अपना मानना है कि what are the major impediments in delay of this project? Secondly, if Ahmedabad-Mumbai route is difficult and you need to build a tunnel beneath the ocean, then, why don't you pick up another project also simultaneously where this can be made easily and where the surface is plain?

श्री अश्विनी वैष्णवः इस प्रोजेक्ट में इस तरह का कोई impediment नहीं है। प्रोजेक्ट कॉम्प्लेक्स है। उसे डिजाइन करने के टाइम में सावधानियाँ बरतनी पड़ती हैं और उन सावधानियों को बरत करके, उसके डिजाइन को प्रॉपर्ली करके काम बहुत तेजी से आगे चल रहा है।

डा. सरफराज़ अहमदः उपसभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने हम लोगों को बुलेट ट्रेन की बड़ी विस्तृत जानकारी दी है। मैं इनसे केवल यह पूछना चाहता हूँ कि जो हमारे देश के पिछड़े राज्य हैं, बिहार, झारखंड, बंगाल, ओडिशा, क्या सरकार की यह प्लानिंग है कि आने वाले दिनों में इन राज्यों में भी बुलेट ट्रेन चलाई जाएगी? अगर है, तो यह कब तक हो सकता है?

श्री अश्विनी वैष्णवः माननीय उपसभापति महोदय, इस कॉम्प्लेक्स और एडवांस टेक्नोलॉजी को अभी आत्मसात करने पर, समझकर अपने इंजीनियर्स को ट्रेन करने पर और अपने पूरे देश में इसका इंडस्ट्रिअल ईको-सिस्टम बनाने पर फोकस है। जो बड़ी वाली क्रेंस होती हैं, जिनसे गर्डर उठाकर वाया डक्ट के ऊपर रखना होता है। मैं बहुत हर्ष के साथ आपके साथ यह शेयर भी करना चाहूँगा कि शूरू-शुरू में क्रेन को लाने के बाद, आगे सारी की सारी क्रेंस के डिजाइन भारत में बनीं। वैसे ही, जो मोल्ड होता है, उस मोल्ड की initial टेक्नोलॉजी बाहर से आई, लेकिन उसके बाद भारत में ही बनने लगीं। कोयम्बटूर, तमिलनाडु में बहुत अच्छी फोर्जिंग और फाउंड्री वाली इंडस्ट्री है, उस इंडस्ट्री का इसमें अच्छा उपयोग हुआ। अभी सारा फोकस इस बात पर है कि किस तरह से इस टेक्नोलॉजी को समझें और आत्मसात करें। माननीय उपसभापति जी, जितनी भारत की जनसंख्या है और जिस तरह से हमारी इकोनॉमी ग्रो हो रही है, उसके हिसाब से आगे भविष्य में हमें इस तरह के बहुत सारे elevated corridors बनाने ही पड़ेंगे। जब surface पर कोई भी ट्रेन चलती है, तो उसके सामने बहुत सारे challenges होते हैं, कभी cattle आता है, आसपास के गांव के लोगों की भी तकलीफ होती है, तो हमारी जितनी जनसंख्या के समकक्ष देशों ने यही strategy अपनाई कि elevated passenger corridors बनाए जाएं। यह पहला अच्छा प्रयोग है और इसमें देश को अच्छा सीखने को मिला है। भविष्य में जो जनसंख्या बाहुल्य क्षेत्र हैं, उनमें elevated passenger corridors, जो कि हाई स्पीड पर ऑपरेट करेंगे, ऐसा देश को निर्णय लेना होगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Q.No. 126, Shri Babubhai Jesangbhai Desai.