

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा  
12.03.2025 के  
तारांकित प्रश्न सं. 196 का उत्तर

शिरडी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में रेल लाइन के विस्तार का प्रभाव

\*196. श्री भाऊसाहेब राजाराम वाकचौरे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या महाराष्ट्र के शिरडी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में रेल लाइन के दोहरीकरण और विस्तार के कारण लाडगांव चौकी में पुराने रेल समपार फाटक संख्या 44 (ओएचई एम 70-404/12-14) के पास एक प्रमुख सड़क बंद हो गई है जो पहले पढेगांव, लाडगांव, मालुंजा, कन्हेगांव और भेरदापुर के ग्रामीणों, विद्यालय जाने वाले छात्रों और किसानों के लिए एक प्रमुख संपर्क मार्ग के रूप में कार्य करती थी, जिसके परिणामस्वरूप अब उपरोक्त गांवों सहित आसपास के क्षेत्रों के स्थानीय निवासियों और यात्रियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है;
- (ख) यदि हां, तो क्या सरकार द्वारा लाडगांव-पढेगांव, श्रीरामपुर में पुराने रेल समपार फाटक संख्या 44 (ओएचई एम संख्या 404/3-4) के पास एक छोटा अंडरपास बनाने के लिए कोई कदम उठाया गया है/उठाए जाने का विचार है;
- (ग) क्या सरकार को इस संबंध में जनप्रतिनिधियों से कोई अभ्यावेदन भी प्राप्त हुए हैं;
- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) इस संबंध में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

\*\*\*\*

दिनांक 12.03.2025 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 196 के भाग (क) से (ड) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (ड): पुराना रेल समपार फाटक सं. 44 (ओएचई एम 70-404/12-14) राहुरी और पढेगांव स्टेशनों के बीच स्थित था। मौजूदा एकल लाइन के लिए समपार फाटक सं. 44 के स्थान पर 2015 में कि.मी. 402/5-6 पर एक निचले सड़क पुल सं. 402/1 का निर्माण किया गया था।

इसके अलावा, दौंड-मनमाड (247 कि.मी.) दोहरीकरण परियोजना के एक हिस्से के रूप में राहुरी और पढेगांव स्टेशनों के बीच दोहरी लाइन के निर्माण कार्य के दौरान, निचले सड़क पुल का विस्तार किया गया था। निचले सड़क पुल के विस्तार के दौरान, निचले सड़क पुल के पहुंच मार्गों को 20 दिनों के लिए अस्थायी रूप से बंद कर दिया गया था। निचले सड़क पुल का विस्तार कार्य पूरा होने के बाद इसे खोल दिया गया था।

मौजूदा नीति के अनुसार, जिन स्थानों पर समपार नहीं हैं तथा यदि वह स्थान रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा, रेलगाड़ियों की गतिशीलता और लोगों के अनधिकृत प्रवेश के कारण अवसंरचना की दशा को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर रहा है, तो वहां रेलवे द्वारा इसकी प्राथमिकता, व्यवहार्यता और निधि की उपलब्धता के आधार पर चरणों में रेलपथ क्रॉसिंग कार्य (सबवे/ऊपरी पैदल पुल) शुरू किए जा सकते हैं।

पुराने समपार फाटक सं. 44 के स्थान पर सबवे/ऊपरी पैदल पुल के निर्माण के लिए तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट/विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का कार्य शुरू कर दिया गया है। आगे की कार्रवाई तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट/विस्तृत परियोजना रिपोर्ट पर निर्भर करती है।

रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों, मंडल कार्यालय आदि सहित विभिन्न स्तरों पर राज्य सरकारों, संसद सदस्यों, केन्द्र सरकार के मंत्रालयों, निर्वाचित प्रतिनिधियों, रेलवे की अपनी

आवश्यकताओं, संगठनों/रेल उपयोगकर्ताओं आदि द्वारा उठाई गई मांगों के आधार पर देश भर में रेल परियोजनाओं/कार्यों के लिए औपचारिक और अनौपचारिक दोनों प्रकार के प्रस्ताव/अनुरोध/सुझाव/अभ्यावेदन प्राप्त होते हैं। चूंकि ऐसे प्रस्तावों/शिकायतों/सुझावों का प्राप्त होना एक सतत और गतिशील प्रक्रिया है, इसलिए ऐसे अनुरोधों का केन्द्रीकृत सार-संग्रह नहीं रखा जाता है। बहरहाल, इनकी जांच की जाती है और व्यवहार्य एवं औचित्यपूर्ण पाए जाने पर समय-समय पर इन पर कार्रवाई की जाती है।

महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली रेल अवसंरचना परियोजनाएं भारतीय रेल के मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे जोनों के अंतर्गत आती हैं। रेल परियोजनाओं का लागत, व्यय और परिव्यय सहित क्षेत्रीय रेल-वार ब्यौरा भारतीय रेल की वेबसाइट पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया गया है।

रेल परियोजनाओं को राज्य-वार नहीं, बल्कि क्षेत्रीय रेल-वार स्वीकृति दी जाती है, क्योंकि भारतीय रेल की परियोजनाएं राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं। बहरहाल, 01.04.2024 की स्थिति के अनुसार, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 41 रेल परियोजनाएं (16 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 23 दोहरीकरण), जिनकी लागत 81,580 करोड़ रु. तथा कुल लंबाई 5,877 किलोमीटर है, योजना तथा कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं, जिनमें से 1,926 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च, 2024 तक 31,237 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

कार्य की स्थिति का सार निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की सं.	कुल लंबाई (कि.मी. में)	कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2024 तक व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	16	2017	166	8,529

आमान परिवर्तन	2	609	312	3,332
दोहरीकरण/ मल्टीट्रैकिंग	23	3,251	1,448	19,376
कुल	41	5,877	1,926	31,237

महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और अन्य कार्यों के लिए औसत बजट आबंटन निम्नानुसार है :-

अवधि	परिव्यय
2009-14	1,171 करोड़ रु. प्रति वर्ष
2024-25	15,940 करोड़ रु. (13 गुना से अधिक)

2009-14 और 2014-2024 के दौरान, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले खंडों (नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण) की कमीशनिंग का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	नए रेलपथ की कमीशनिंग	नए रेलपथ की औसत कमीशनिंग
2009-14	292 किलोमीटर	58.4 किलोमीटर प्रतिवर्ष
2014-24	1,830 किलोमीटर	183 किलोमीटर प्रतिवर्ष (3 गुना से अधिक)

इसके अलावा, महाराष्ट्र में फ्लैगशिप हाई स्पीड बुलेट ट्रेन परियोजना का निर्माण कार्य तेजी से हो रहा है। अब, भूमि अधिग्रहण का 100 प्रतिशत कार्य पूरा कर लिया गया है। पुलों, एक्वेडक्ट आदि कार्य शुरू कर दिए गए हैं। समुद्र के नीचे लगभग 21 कि.मी. सुरंग का कार्य शुरू करने के लिए 3 टीबीएम के ऑर्डर भी दे दिए गए हैं। इस दौरान, शाफ्ट आदि के निर्माण जैसे टीबीएम के कार्य के लिए सभी प्रारंभिक कार्य भी शुरू कर दिए गए हैं।

पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारा महाराष्ट्र से भी होकर गुजरता है। पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे का लगभग 178 मार्ग किलोमीटर महाराष्ट्र में अवस्थित है जो पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे की समग्र मार्ग लंबाई का लगभग 12 प्रतिशत है। महाराष्ट्र में न्यू घोलवड से न्यू वैतरणा तक इस परियोजना का 76 कि.मी. भाग पहले ही कमीशन कर दिया गया है। शेष कार्य शुरू कर दिए गए हैं। पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे से जेएनपीटी तक संपर्कता होने से पत्तन से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली तक कार्गो और कंटेनर यातायात सम्हालने की क्षमता बढ़ जाएगी।

पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाले कुल 7,458 किलोमीटर लंबाई के 91 सर्वेक्षण (नई लाइन, आमामान परिवर्तन और दोहरीकरण/मल्टी ट्रेकिंग) स्वीकृत किए गए हैं।

रेल परियोजनाओं का पूरा होना राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के पदाधिकारियों द्वारा वानिकी स्वीकृतियां, अतिलंघनकारी जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भूविज्ञानी और स्थलाकृतिक परिस्थितियां, परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु परिस्थितियों के कारण परियोजना स्थल विशेष के लिए वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। ये सभी कारक परियोजनाओं के समापन समय को प्रभावित करते हैं।

रेल परियोजनाओं के प्रभावी और त्वरित कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा उठाए जा रहे विभिन्न कदमों में (i) निधि के आवंटन में पर्याप्त वृद्धि, (ii) फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन (iii) विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की गहन निगरानी (iv) शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीवन संबंधी स्वीकृतियों और परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों को सुलझाने के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई करना शामिल है।

\*\*\*\*\*