

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

03.12.2025 के

तारांकित प्रश्न सं. 45 का उत्तर

पुणे-नासिक सेमी-हाई स्पीड रेल परियोजना

\*45. डॉ. अमोल रामसिंग कोल्हे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) पुणे-नासिक सेमी-हाई-स्पीड रेल परियोजना की वर्तमान स्थिति/प्रगति तथा भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया व इसके समक्ष आ रही अन्य विभिन्न चुनौतियों का ब्यौरा क्या है;
- (ख) विगत तीन केन्द्रीय बजटों के दौरान इस परियोजना के लिए कुल बजटीय आबंटन और अब तक इस संबंध में किए गए वास्तविक व्यय का ब्यौरा क्या है;
- (ग) इस परियोजना को पूरा करने के लिए संशोधित समय-सीमा क्या है और इस कार्य को तेजी से पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और
- (घ) सरकार यह किस प्रकार सुनिश्चित करेगी कि इस परियोजना से न केवल उद्योगों को लाभ हो बल्कि शिखर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र की आम जनता और किसानों के लिए भी परिवहन का एक वहनीय/विश्वसनीय साधन भी उपलब्ध हो सके?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

\*\*\*\*\*

दिनांक 03.12.2025 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 45 के भाग (क) से (घ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (घ): पुणे और नासिक के बीच संपर्कता में सुधार लाने के लिए निम्नलिखित सर्वेक्षण/कार्य शुरू किए गए हैं:-

क्र.सं.	कार्य का नाम	लंबाई कि.मी. में	स्थिति
1	नासिक - साईनगर शिरडी नई दोहरी लाइन	95	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार हो गई है।
2	साईनगर शिरडी- पुणतांबा दोहरीकरण	16	परियोजना हाल ही में स्वीकृत की गई है।
3	पुणतांबा-निम्बलक दोहरीकरण	80	हाल ही में कमीशन की गई है।
4	निम्बलक-अहिल्यानगर दोहरीकरण	6	कार्य प्रगति पर है।
5	अहिल्यानगर-पुणे नई दोहरी लाइन	133	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार हो गई है।

प्रस्तावित अहिल्यानगर-पुणे नई दोहरी लाइन (133 कि.मी.) के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का प्रस्ताव किया गया है। यह लाइन शिरूर निर्वाचन क्षेत्र से होकर गुजर रही है।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार होने के पश्चात, परियोजना को स्वीकृत करने के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों से परामर्श करना आवश्यक होता है और अन्य आवश्यक अनुमोदन जैसे नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि का मूल्यांकन शामिल हैं। चूंकि परियोजनाओं को स्वीकृत करना निरंतर चलने वाली गतिशील प्रक्रिया है, अतः सटीक समय-सीमा तय नहीं की जा सकती।

संगमनेर (अकोले के निकट) के रास्ते पुणे और नासिक के बीच रेल संपर्कता मुहैया कराने के लिए, महाराष्ट्र रेलवे अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (एमआरआईडीसी), जो महाराष्ट्र सरकार (50%) और रेल मंत्रालय (50%) की संयुक्त उद्यम कंपनी है, द्वारा एक और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की गई थी।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में प्रस्तावित संरेखण नारायणगांव से होकर गुजर रहा था, जहां पुणे स्थित नेशनल सेंटर फॉर रेडियो एस्ट्रोफिजिक्स (एनसीआरए) ने जायंट मीटरवेव रेडियो टेलीस्कोप (जीएमआरटी) वेधशाला स्थापित की है। जीएमआरटी में 31 देशों (28वें क्रम तक) के उपयोगकर्ता हैं, जो वैज्ञानिक प्रेक्षण के लिए इसकी सेवाओं का उपयोग करते हैं।

परमाणु ऊर्जा विभाग ने रेल मंत्रालय को सूचित किया है कि यह मार्ग जीएमआरटी वेधशाला के निकट से गुजर रहा है और इसके संचालन पर संभावित हस्तक्षेप और हानिकारक प्रभाव डाल सकता है। इस प्रकार, जीएमआरटी वेधशाला पर नकारात्मक प्रभाव पड़ने के कारण यह मार्ग स्वीकार्य नहीं पाया गया।

### महाराष्ट्र

हाल के वर्षों में बजट आवंटन में काफी वृद्धि हुई है। महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली ऐसी अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नानुसार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	1,171 करोड़ रुपए/वर्ष
2025-26	23,778 करोड़ रुपए (20 गुना से अधिक)

वर्ष 2009-14 और वर्ष 2014-25 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथ की कमीशनिंग/बिछाने के कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	292 कि.मी.	58.4 कि.मी./वर्ष
2014-25	2,292 कि.मी.	208.36 कि.मी./वर्ष (3 गुना से अधिक)

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, 89,780 करोड़ रुपए की लागत पर महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुल 5,098 किलोमीटर लंबाई की 38 परियोजनाओं (11 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 25 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है, जिनमें से 2,360 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च, 2025 तक 39,407 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। इसका सार निम्नानुसार है:-

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	11	1,355	234	10,504
आमान परिवर्तन	2	609	334	4,286
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	25	3,134	1,792	24,617
कुल	38	5,098	2,360	39,407

महाराष्ट्र में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली तथा हाल ही में पूरी हुई कुछ परियोजनाओं का विवरण निम्नानुसार है:

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1	पुणे-मिराज-लोंडा दोहरीकरण (467 कि.मी.)	4,670
2	मनमाड-जलगांव तीसरी लाइन (160 कि.मी.)	2,574
3	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 किलोमीटर)	2,005
4	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 किलोमीटर)	1,512
5	पनवेल-पेन दोहरीकरण (35 किलोमीटर)	263
6	पेन-रोहा दोहरीकरण (40 किलोमीटर)	330
7	उधना-जलगांव दोहरीकरण (307 किलोमीटर)	2,448

8	मुदखेड-परभणी दोहरीकरण (81 किलोमीटर)	673
9	भुसावल-जलगांव तीसरी लाइन (24 किलोमीटर)	325
10	जलगांव-भुसावल चौथी लाइन (24 किलोमीटर)	261
11	दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण (225 किलोमीटर)	3,182

महाराष्ट्र में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली और शुरू की गई कुछ मुख्य परियोजनाएं निम्नानुसार हैं:

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रुपए में)
1	अहिल्यानगर-बीड-परली वैजनाथ नई लाइन (261 किलोमीटर)	4,957
2	बारामती-लोनंद नई लाइन (64 किलोमीटर)	1,844
3	वर्धा-नांदेड़ नई लाइन (284 किलोमीटर)	3,445
4	मनमाड-इंदौर नई लाइन (360 किलोमीटर)	18,529
5	वडसा-गढ़चिरौली नई लाइन (52 किलोमीटर)	1,886
6	जालना-जलगांव नई लाइन (174 किलोमीटर)	5,804
7	दौंड-मनमाड दोहरीकरण (236 किलोमीटर)	3,037
8	कल्याण-कसारा - तीसरी लाइन (68 किलोमीटर)	1,433
9	वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन (76 किलोमीटर)	698
10	वर्धा-बल्हारशाह तीसरी लाइन (132 किलोमीटर)	1,385
11	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 किलोमीटर)	2,450
12	राजनांदगांव-नागपुर तीसरी लाइन (228 किलोमीटर)	3,545
13	वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 किलोमीटर)	1,137
14	जलगांव-मनमाड चौथी लाइन (160 किलोमीटर)	2,574
15	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 किलोमीटर)	3,285

पिछले तीन वित्त वर्षों 2022-23, 2023-24, 2024-25 में और वर्तमान वित्त वर्ष 2025-26 में महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 8603 कि.मी. की कुल लंबाई वाले 98 सर्वेक्षण कार्यों (29 नई लाइन, 2 आमान परिवर्तन और 67 दोहरीकरण) को प्रधानमंत्री गति शक्ति एनएमपी के तहत स्वीकृत किया गया है।

किसी भी रेल परियोजना की स्वीकृति कई मानदंडों/कारकों पर निर्भर करती है, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- प्रत्याशित यातायात पूर्वानुमान और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा प्रदान की गई पहली और अंतिम मील कनेक्टिविटी
- अनुपलब्ध कड़ियों को जोड़ना और अतिरिक्त मार्ग प्रदान करना
- संकुलित/संतृप्त लाइनों का विस्तार
- राज्य सरकारों/केंद्रीय मंत्रालयों/सार्वजनिक प्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगें
- रेलवे की अपनी परिचालन संबंधी आवश्यकताएँ
- सामाजिक-आर्थिक महत्व
- कुल निधियों की उपलब्धता

इसके अलावा, महाराष्ट्र में फ्लैगशिप हाई स्पीड बुलेट ट्रेन परियोजना के निर्माण कार्य में गति आई है। अब भूमि अधिग्रहण का 100% कार्य पूरा हो गया है। पुलों, एक्वाडक्ट आदि का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है।

पश्चिमी डीएफसी महाराष्ट्र से भी होकर गुज़र रहा है। पश्चिमी डीएफसी का लगभग 178 मार्ग कि.मी. महाराष्ट्र में स्थित है, जो पश्चिमी डीएफसी के कुल मार्ग का लगभग 12% है। महाराष्ट्र में न्यू घोलवड़ से न्यू वैतरना तक इस परियोजना के 76 कि.मी. मार्ग को कमीशन कर दिया गया है। शेष निर्माण कार्य शुरू कर दिए गए हैं। पश्चिमी डीएफसी को जेएनपीटी

से जोड़ने से पतन से दिल्ली एनसीआर तक कार्गो और कंटेनर यातायात संभालने की क्षमता में संवर्धन होगा।

रेल परियोजना/परियोजनाओं का पूरा होना कई कारकों पर निर्भर करता है जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी मंजूरी
- बाधक जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक मंजूरियाँ
- क्षेत्र की भूविज्ञानी और स्थलाकृतिक स्थिति
- परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति
- विशिष्ट परियोजना स्थल के लिए वर्ष में कार्य करने वाले महीनों की संख्या आदि

ये सभी कारक परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।

\*\*\*\*\*