

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
11.03.2026 के
तारांकित प्रश्न सं. 262 का उत्तर

कल्याण-मुरबाड नई रेल लाइन

*262. श्री बाल्या मामा सुरेश गोपीनाथ म्हात्रे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या आंबिवली से होकर जाने वाली 28 किलोमीटर लंबी कल्याण-मुरबाड नई रेल लाइन परियोजना को रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2022-23 के दौरान मंजूरी दी गई थी लेकिन अब तक इसका केवल पांच प्रतिशत कार्य ही पूरा हो पाया है और यह निर्माण कार्य अत्यंत धीमी गति से चल रहा है और यदि हां, तो इस विलंब के प्रमुख कारण क्या हैं;
- (ख) क्या भूमि की लागत में अत्यधिक वृद्धि होने के कारण इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया अभी तक पूरी नहीं हो पाई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ग) क्या सरकार ने इस महत्वपूर्ण परियोजना को निर्धारित समय-सीमा में पूरा किया जाना सुनिश्चित करने के लिए इस मामले को महाराष्ट्र सरकार के साथ उठाया है और यदि हां, तो उक्त परियोजना के निष्पादन हेतु कार्यान्वयन रूपरेखा सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री
(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

दिनांक 11.03.2026 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 262 के भाग (क) से (ग) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (ग): कल्याण-मुरबाड (28 किलोमीटर) नई लाइन परियोजना महाराष्ट्र सरकार के साथ 50:50 लागत भागीदारी आधार पर ₹836 करोड़ की लागत पर स्वीकृत की गई है। इसे भूमि अधिग्रहण के लिए विशेष रेल परियोजना घोषित किया गया है। इस परियोजना के लिए 214 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता है। भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव राज्य सरकार को प्रस्तुत किए गए हैं और यह अधिग्रहण के विभिन्न चरणों में है।

मुंबई क्षेत्र में रेलगाड़ी संभलाई क्षमता का संवर्धन:

वर्तमान में, मुंबई क्षेत्र में प्रतिदिन लगभग 120 आरंभिक मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां और लगभग 3200 उपनगरीय रेलगाड़ियां परिचालित की जाती हैं। मुंबई क्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों पर रेलगाड़ी प्रबंधन क्षमता बढ़ाने के लिए, निम्नलिखित कार्य पूरे किए गए हैं/शुरू किए गए हैं/योजना बनाई गई है:

क्र. सं.	स्थान	विवरण
1	बांद्रा टर्मिनस	3 पिट लाइनों का कार्य पूरा कर लिया गया है
2	मुंबई सेंट्रल	24 एलएचबी सवारी डिब्बों के लिए प्लेटफॉर्म का विस्तार
3	जोगेश्वरी	2 अतिरिक्त प्लेटफॉर्म
4	दादर	1 अतिरिक्त प्लेटफॉर्म
5	वसई रोड	6 प्लेटफॉर्म, 3 पिट लाइनें और 5 स्टेबलिंग लाइनें
6	पनवेल-कलम्बोली	5 प्लेटफॉर्म, 4 पिट लाइनें और 2 सिक लाइनें
7	कल्याण	6 प्लेटफॉर्म और 4 पिट लाइनें
8	एलटीटी	4 प्लेटफॉर्म और 2 पिट लाइनें
9	परेल	6 प्लेटफॉर्म, 5 पिट लाइनें, 6 स्टेबलिंग लाइनें
10	विरार	25 स्टेबलिंग लाइनें
11	दहाणू रोड	11 स्टेबलिंग लाइनें
12	मीरा रोड	25 स्टेबलिंग लाइनें

प्लेटफॉर्म की लंबाई को बढ़ाना:

उपर्युक्त के अतिरिक्त, 15 कार वाली ईएमयू को समायोजित करने के लिए 34 स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म विस्तार का कार्य शुरू किया गया है।

क्षमता संवर्धन के लिए नई परियोजनाएं:

मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने के लिए, ₹8,087 करोड़ की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-II, ₹10,947 करोड़ की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-III और ₹33,690 करोड़ की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-IIIए को स्वीकृति दी गई है। इन परियोजनाओं में मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं:

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (₹ करोड़ में)
1	सीएसएमटी-कुर्ला पांचवीं और छठी लाइन (एमयूटीपी-II) (17.5 किलोमीटर)	891
2	मुंबई सेंट्रल-बोरीवली छठी लाइन (एमयूटीपी-II) (30 किलोमीटर)	919
3	गोरेगांव-बोरीवली से हार्बर लाइन का विस्तार (एमयूटीपी-IIIए) (7 किलोमीटर)	826
4	बोरीवली-विरार पांचवीं और छठी लाइन (एमयूटीपी-IIIए) (26 किलोमीटर)	2,184
5	विरार-दहाणू रोड तीसरी और चौथी लाइन (एमयूटीपी-III) (64 किलोमीटर)	3,587
6	पनवेल-कर्जत उपनगरीय गलियारा (एमयूटीपी-III) (29.6 किलोमीटर)	2,782
7	ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) उपनगरीय गलियारा लिंक (एमयूटीपी-III) (3.3 किलोमीटर)	476
8	कल्याण-आसनगांव चौथी लाइन (एमयूटीपी-IIIए) (32 किलोमीटर)	1,759
9	कल्याण-बदलापुर तीसरी और चौथी लाइन (एमयूटीपी-IIIए) (14 किलोमीटर)	1,510
10	कल्याण-कसारा तीसरी लाइन (67 किलोमीटर)	793
11	नायगांव-जूचन्द्र डबल कॉर्ड लाइन (6 किलोमीटर)	176

12	निलजे-कोपर डबल कॉर्ड लाइन (5 किलोमीटर)	338
13	कल्याण यार्ड रीमॉडलिंग का कार्य	866

नई पीढ़ी की रेलगाड़ियां:

यात्री वाहक क्षमता बढ़ाने के लिए, ₹19,293 करोड़ लागत पर एमयूटीपी-III और IIIए के अंतर्गत 12 कारों वाले 238 रैक जिनमें प्रत्येक में दरवाजे होंगे, स्वीकृत किए गए हैं। इन रैकों के प्रापण की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

महाराष्ट्र के लिए रेल बजट:

पिछले पांच वर्षों के दौरान बजट आवंटन में उल्लेखनीय वृद्धि की गई है। महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नानुसार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	₹1,171 करोड़ प्रतिवर्ष
2025-26	₹23,778 करोड़ (20 गुना से अधिक)

रेलपथ का निर्माण:

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

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	292 किलोमीटर	58.4 किलोमीटर प्रतिवर्ष
2014-25	2,292 किलोमीटर	208.4 किलोमीटर प्रतिवर्ष (3 गुना से अधिक)

स्वीकृत परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, महाराष्ट्र में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली ₹89,780 करोड़ की लागत पर कुल 5,098 किलोमीटर लंबाई की 38 परियोजनाओं (11 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 25 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है। इसका सार निम्नानुसार है:-

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च, 2025 तक व्यय (₹ करोड़ में)
नई लाइन	11	1,355	234	10,504
आमान परिवर्तन	02	609	334	4,286
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	25	3,134	1,792	24,617
कुल	38	5,098	2,360	39,407

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएं:

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

क्र. सं.	परियोजना	लागत (₹ करोड़ में)
1	पुणे-मिरज-लोंडा दोहरीकरण (467 किलोमीटर)	4,670
2	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 किलोमीटर)	2,005
3	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 किलोमीटर)	1,512
4	पनवेल-पेन दोहरीकरण (35 किलोमीटर)	263
5	पेन-रोहा दोहरीकरण (40 किलोमीटर)	330
6	उधना-जलगांव दोहरीकरण (307 किलोमीटर)	2,448
7	मुदखेड़-परभणी दोहरीकरण (81 किलोमीटर)	673
8	भुसावल-जलगांव तीसरी लाइन (24 किलोमीटर)	325

9	जलगांव-भुसावल चौथी लाइन (24 किलोमीटर)	261
10	दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण (225 किलोमीटर)	3,182

चालू परियोजनाएं:

महाराष्ट्र राज्य में रेल अवसंरचना को और बेहतर बनाने के लिए निम्नलिखित कार्य शुरू किए गए हैं:-

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (₹ करोड़ में)
1	अहिल्यानगर (अहमदनगर)-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	इंदौर-मनमाड नई लाइन (360 किलोमीटर)	18,529
5	वडसा-गढ़चिरौली नई लाइन (52 किलोमीटर)	1,886
6	जालना-जलगाँव 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-बल्लारशाह 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
16	सोलापुर-तुलजापुर-उस्मानाबाद नई लाइन (95 किलोमीटर)	2,933
17	पनवेल-चौक दोहरी लाइन (17 किलोमीटर)	491
18	वर्धा-बल्लारशाह चौथी लाइन (135 किलोमीटर)	2,226
19	इटारसी-नागपुर चौथी लाइन (297 किलोमीटर)	5,010
20	वर्धा-भुसावल तीसरी और चौथी लाइन (314 किलोमीटर)	9,197
21	आसनगांव-कसारा चौथी लाइन (35 किलोमीटर)	794

22	बदलापुर-कर्जत तीसरी और चौथी लाइन (32 किलोमीटर)	1,324
23	गोंदिया-डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 किलोमीटर)	2,223
24	गोंदिया-बल्हारशाह दोहरीकरण (240 किलोमीटर)	4,819

बुलेट ट्रेन परियोजना:

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएचएसआर) परियोजना (508 किलोमीटर) एकमात्र एचएसआर परियोजना है जो निष्पादनाधीन है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र राज्यों और दादरा और नगर हवेली केंद्र शासित प्रदेश से होकर गुजर रही है, जिसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशनों के निर्माण की योजना है।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) का अधिग्रहण कर लिया गया है। सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त कर ली गई हैं। सभी 1651 जनोपयोगिताओं को स्थानांतरित कर दिया गया है। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण यह परियोजना वर्ष 2021 तक प्रभावित हुई है। महाराष्ट्र में 2022 में भूमि अधिग्रहण कार्य में गति आई।

अब तक विभिन्न प्रमुख मदों की प्रगति इस प्रकार है:

गुजरात (352 किलोमीटर):

मद	प्रगति
नींव	352 किलोमीटर
पियर	352 किलोमीटर
गर्डर कास्टिंग	342 किलोमीटर
गर्डर लॉन्चिंग	331 किलोमीटर
ट्रैक बैड का निर्माण	152 किलोमीटर
ओएचई मास्ट का उत्थापन	121 किलोमीटर

महाराष्ट्र (156 किलोमीटर):

मद	प्रगति
नींव	84 किलोमीटर
पियर	75 किलोमीटर
गर्डर कास्टिंग	12 किलोमीटर
गर्डर लॉन्चिंग	5 किलोमीटर

कुल 12 स्टेशनों में से, 8 स्टेशनों (वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, आणंद, वडोदरा, अहमदाबाद और साबरमती) पर नींव संबंधी कार्य पूरे कर लिए गए हैं। महाराष्ट्र खंड में, 3 स्टेशनों (ठाणे, विरार, बोईसर) पर नींव संबंधी कार्य प्रगति पर हैं और बांद्रा कुर्ला कॉम्प्लेक्स स्टेशन पर खुदाई का कार्य पूरा होने वाला है तथा बेस स्लैब की कास्टिंग का कार्य शुरू कर दिया गया है।

17 नदी पुलों का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है। गुजरात में 4 प्रमुख नदी पुलों (नर्मदा, माही, ताप्ती और साबरमती) के लिए कार्य अंतिम चरण में है और महाराष्ट्र में 4 नदी पुलों में कार्य प्रगति पर है। डिपो (ठाणे, सूरत और साबरमती) पर कार्य तीव्र गति से चल रहा है।

बांद्रा कुर्ला कॉम्प्लेक्स (बीकेसी) में सिविल कार्य संतोषजनक ढंग से चल रहे हैं। खुदाई कार्यों में लगभग 91% प्रगति की गई है, और कंक्रीट कार्य विभिन्न चरणों में हैं, जिसमें लेवल-4 पर बेसमेंट स्लैब का 100% कार्य पूरा कर लिया गया है। समुद्र के नीचे सुरंग (लगभग 21 किलोमीटर) का कार्य शुरू कर दिया गया है, जिसमें से महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 किलोमीटर सुरंग का कार्य पूरा कर लिया गया है।

निर्बाध यात्री संपर्कता सुनिश्चित करने के लिए, सरकार ने बुलेट ट्रेन स्टेशनों के मौजूदा मुंबई उपनगरीय रेलवे नेटवर्क और आगामी मेट्रो लाइनों के साथ मल्टीमॉडल एकीकरण की योजना बनाई है। एकीकरण में बांद्रा कुर्ला कॉम्प्लेक्स स्टेशन पर सुविधाजनक पैदल यात्री पहुंच के माध्यम से मेट्रो लाइन-2बी और मेट्रो लाइन-3 के साथ यात्री संपर्कता शामिल है।

बुलेट ट्रेन परियोजना एक अत्यंत जटिल और प्रौद्योगिकी प्रधान परियोजना है। सिविल संरचनाओं, रेलपथ, बिजली, सिगनल व्यवस्था और दूरसंचार के सभी संबद्ध कार्यों के पूरा होने और ट्रेन सेटों

की आपूर्ति के बाद ही परियोजना को पूरा करने की सटीक समय-सीमा का यथोचित निर्धारण किया जा सकता है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर:

पश्चिमी समर्पित माल गलियारा महाराष्ट्र से भी होकर गुज़रता है। पश्चिमी समर्पित माल गलियारे का लगभग 178 मार्ग किलोमीटर महाराष्ट्र में है, जो पश्चिमी समर्पित माल गलियारे के मार्ग की कुल लंबाई का लगभग 12% है। महाराष्ट्र में न्यू घोलवड़ से न्यू वैतरना तक इस परियोजना के 76 किलोमीटर को पहले ही कमीशन कर दिया गया है। शेष कार्यों को शुरू कर दिया गया है। पश्चिम समर्पित माल गलियारे को जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट से जोड़ने से बंदरगाह से दिल्ली एनसीआर तक कार्गो और कंटेनर यातायात संभालने की क्षमता में संवर्धन होगा।

इसके अलावा, पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2022-23, 2023-24, 2024-25 और वर्तमान वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 8,615 किलोमीटर कुल लंबाई वाले 98 सर्वेक्षण कार्यों (29 नई लाइन, 2 आमान परिवर्तन और 67 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है।

रेल परियोजना/ओं का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी मंजूरी
- बाधक जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां
- क्षेत्र की भू-वैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियां
- परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति
- परियोजना स्थल विशेष के लिए किसी वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि।

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

- अनुमानित यातायात पूर्वानुमान और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली आरंभिक और अंतिम गंतव्य स्थान पहुंच संपर्कता
- अनुपलब्ध कड़ियों को जोड़ना और वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध कराना
- संकुलित/संतृप्त लाइनों का विस्तार
- राज्य सरकारों/केन्द्रीय मंत्रालयों/जन प्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगें
- रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताएं
- सामाजिक-आर्थिक महत्व
- निधियों की समग्र उपलब्धता
