भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

29.07.2026 के

तारांकित प्रश्न सं 151 का उत्तर

बेलापुर-परली रेल लाइन

***151. श्री भाऊसाहेब राजाराम वाकचौरे:**

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या शिरडी लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में 104 वर्ष पुराने बेलापुर (श्रीरामपुर)-परली रेल मार्ग को निलंबित करने का निर्णय लिया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार को उक्त निर्णय के विरुद्ध नेवासा तहसील के कुकाना क्षेत्र में चल रहे जन आंदोलन और भूख हड़ताल की जानकारी है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त रेल लाइन को निलंबित करने के निर्णय के पीछे के मुख्य तकनीकी/वित्तीय कारणों का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या उक्त रेल लाइन को इस क्षेत्र की आर्थिक और सामाजिक जीवन रेखा मानते हुए जनहित में इसका पुनरुद्धार किए जाने की संभावना है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या सरकार का विचार उक्त निर्णय की समीक्षा करने के लिए स्थानीय प्रतिनिधियों के साथ बैठक करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

****

दिनांक 29.07.2026 को लोक सभा में तारांकित प्रश्न सं. 151 के भाग (क) से (ङ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (ङ): बेलापुर स्टेशन मनमाड-बेलापुर-अहिल्यानगर (अहमदनगर) खंड पर एक मौजूदा स्टेशन है और परभणी, जालना और मनमाड के रास्ते परली से जुड़ा हुआ है। हालांकि, बेलापुर और परली के बीच कोई सीधी रेल लाइन मौजूद नहीं है, इस क्षेत्र में संपर्कता में सुधार लाने के लिए निम्नलिखित परियोजनाओं को शुरू किया गया है/पूरा किया गया है।

क्र.सं.	परियोजना	लागत [करोड़ रु. में]	स्थिति
1.	दौंड - मनमाड दोहरीकरण (236 कि.मी.)	3,426	यह परियोजना हाल ही में कमीशन की गई है।
2.	अहिल्यानगर (अहमदनगर) - बीड - परली वैजनाथ (261 कि.मी.)	5,800	अहिल्यानगर (अहमदनगर) - बीड - बड़वानी खंड (201 कि.मी.) को चालू कर दिया गया है। शेष खंड में कार्य शुरू किया गया है
3.	राहुरी - शनि शिंगणापुर नई लाइन (22 कि.मी.)	494	इस परियोजना को भूमि अधिग्रहण के लिए एक विशेष रेलवे परियोजना घोषित किया गया है। भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी (सीएएलए) नामित किया गया है। भूमि अधिग्रहण का कार्य शुरू कर दिया गया है।
4.	पुणतांबा - साईंनगर शिरडी	227	इस परियोजना को भूमि अधिग्रहण के

	दोहरीकरण (17 कि.मी.)		लिए एक विशेष रेलवे परियोजना घोषित किया गया है। भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी (सीएएलए) नामित किया गया है। भूमि अधिग्रहण का कार्य शुरू कर दिया गया है।

इसके अलावा, इस क्षेत्र में संपर्कता में सुधार लाने के लिए निम्नलिखित सर्वेक्षणों को भी मंजूरी दी गई है:-

क्र.सं.	परियोजना	स्थिति
1.	नासिक रोड - साईंनगर शिरडी नई लाइन (95 कि.मी.)	सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार कर ली गई है।
2.	पुणे - अहिल्यानगर नई लाइन (134 कि.मी.)	
3.	धाराशिव - बीड - छत्रपति संभाजीनगर नई लाइन (240 कि.मी.)	डीपीआर तैयार करने के लिए सर्वेक्षण कार्य शुरू किया गया है।
4.	छत्रपति संभाजीनगर (औरंगाबाद) - अहिल्यानगर (अहमदनगर) नई लाइन (110 कि.मी.)	

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के पश्चात, परियोजना को मंजूरी देने के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ परामर्श और आवश्यक अनुमोदन जैसे नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि की मूल्यांकन की आवश्यकता होती है। चूंकि परियोजनाओं की

स्वीकृति सतत और गतिशील प्रक्रिया है, सटीक समय-सीमा विभिन्न हितधारकों द्वारा मूल्यांकन और अनुमोदन पर निर्भर करती है।

महाराष्ट्र

रेल बजट:

पिछले पांच वर्षों के दौरान बजट आवंटन में पर्याप्त वृद्धि हुई 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 रु./वर्ष
2026-27	23,926 करोड़ रु.(20 गुना से अधिक)

रेलपथ निर्माण:

वर्ष 2009-14 और 2014-26 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथ के निर्माण 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
2014-26	2,585 कि.मी.	215.4 कि.मी./वर्ष (लगभग 4 गुना)

स्वीकृत परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, महाराष्ट्र में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 1,42,635 करोड़ रु. की लागत पर कुल लंबाई 5,956 कि.मी. की 52 परियोजनाओं (13 नई लाइनें, 02 आमान परिवर्तन और 37 दोहरीकरण), स्वीकृत की गई हैं। इसका सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2026 तक किया गया व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	13	1,399	266	13,065
आमान परिवर्तन	02	609	334	5,013
दोहरीकरण/बहुपथन	37	3,948	998	16,704
कुल	52	5,956	1,598	34,782

हाल ही में पूरी की परियोजनाएं

महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली हाल ही में पूरी की गई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लागत [करोड़ रु. में]
1	पुणे-मिराज-लौंडा दोहरीकरण (467 कि.मी.)	6,463
2	होटगी-कुडगि-गदग दोहरीकरण (284 कि.मी.)	2,459
3	मनमाड-जलगांव तीसरी लाइन (160 कि.मी.)	1,677
4	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 कि.मी.)	2,005
5	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 कि.मी.)	1,512
6	पनवेल-पेन दोहरीकरण (35 कि.मी.)	263
7	पेन-रोहा दोहरीकरण (40 कि.मी.)	330
8	उधना-जलगांव दोहरीकरण (307 कि.मी.)	2,448
9	मुदखेड़-परभणी दोहरीकरण (81 कि.मी.)	673

10	भुसावल-जलगांव तीसरी लाइन (24 कि.मी.)	325
11	जलगांव-भुसावल चौथी लाइन (24 कि.मी.)	261
12	दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण (225 कि.मी.)	3,182
13	दौंड-मनमाड दोहरीकरण (236 कि.मी.)	3,426

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 रु. में)
1	अहिल्यानगर-परली वैजनाथ नई लाइन (261 कि.मी.)	5,800
2	बारामती-लोणांद नई लाइन (64 कि.मी.)	1,844
3	वर्धा-नांदेड़ नई लाइन (284 कि.मी.)	5,248
4	इंदौर-मनमाड नई लाइन (360 कि.मी.)	18,529
5	वाडसा-गढ़चिरौली नई लाइन (52 कि.मी.)	1,886
6	जालना-जलगांव नई लाइन (174 कि.मी.)	5,804
7	वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन (76 कि.मी.)	917
8	वर्धा-बल्लारशाह तीसरी लाइन (132 कि.मी.)	1,755
9	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 कि.मी.)	2,607
10	राजनांदगांव-नागपुर तीसरी लाइन (228 कि.मी.)	3,545
11	वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 कि.मी.)	1,215
12	जलगांव-मनमाड चौथी लाइन (160 कि.मी.)	2,574
13	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	3,285

14	सोलापुर-तुलजापुर-उस्मानाबाद नई लाइन (84 कि.मी.)	3,296
15	पनवेल-चौक दोहरी लाइन (17 कि.मी.)	491
16	वर्धा-बल्हारशाह चौथी लाइन (135 कि.मी.)	2,226
17	इटारसी-नागपुर चौथी लाइन (297 कि.मी.)	5,010
18	वर्धा-भुसावल तीसरी और चौथी लाइन (314 कि.मी.)	9,197
19	गोंदिया-डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 कि.मी.)	2,223
20	गोंदिया-बल्हारशाह दोहरीकरण (240 कि.मी.)	4,819
21	कल्याण-कसारा तीसरी लाइन (68 कि.मी.)	1,433
22	नाइगांव-जुइचेंद्र दोहरी कॉर्ड लाइन (5 कि.मी.)	176
23	नीलजे-कोपर दोहरी कॉर्ड लाइन (5 कि.मी.)	338
24	बदलापुर-कर्जत तीसरी और चौथी लाइन (32 कि.मी.)	1,324
25	आसनगांव-कसारा चौथी लाइन (35 कि.मी.)	794
26	कसार-मनमाड तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	10,154
27	गोंदिया-जबलपुर दोहरीकरण (231 कि.मी.)	5,236
28	चालीसगांव रेलोपरि रेल फ्लाईओवर (11 कि.मी.)	264
29	चिखली और सोमताने (4 कि.मी.) के बीच कॉर्ड लाइन	172
30	पुणतांबा - साईनगर शिर्डी दोहरीकरण (17 कि.मी.)	227

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

- प्रस्तावित मार्ग में अनुमानित यातायात संभावनाएं और इसकी लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा प्रदान की गई पहली और अंतिम मील संपर्कता
- अनुपलब्ध कड़ियों का संयोजन और अतिरिक्त मार्ग प्रदान करना

- संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन
- राज्य सरकारों/केंद्रीय मंत्रालयों/जनप्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगें
- रेलवे की अपनी परिचालन संबंधी आवश्यकताएँ
- सामाजिक-आर्थिक महत्व
- निधियों की समग्र उपलब्धता

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

- भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी स्वीकृति
- अतिलंघनकारी जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक मंजूरी
- क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक स्थितियाँ
- परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति
- किसी विशेष परियोजना स्थल आदि के लिए एक वर्ष में कार्य अनुकूल महीनों की संख्या।

बुलेट ट्रेन परियोजना:

वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 कि.मी.) का निष्पादन किया जा रहा है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र और दादरा एवं नगर हवेली केन्द्र शासित प्रदेश से होकर गुजरती है, जिसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशन बनाए जाने की योजना है।

एमएएचएसआर परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) का अधिग्रहण कर लिया गया है। सभी सांविधिक मंजूरी प्राप्त कर ली गई हैं। सभी 1651 जनोपयोगी सुविधाओं को स्थानांतरित

कर दिया गया है। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण कार्य में विलंब के कारण यह परियोजना वर्ष 2021 तक प्रभावित हुई है। वर्ष 2022 में महाराष्ट्र में भूमि अधिग्रहण कार्यों में तेजी आई।

अभी तक विभिन्न प्रमुख मदों की प्रगति निम्नानुसार है:

मदें	प्रगति
पियर्स	452 कि.मी.
गर्डर	356 कि.मी.
ट्रैक बेड	209 कि.मी.
ओएचई मास्ट	190 कि.मी.

स्टेशनों पर कार्यों की प्रगति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	स्टेशन	स्थिति
1	साबरमती	नींव का कार्य पूरा कर लिया गया है, प्लेटफॉर्म स्लैब और रूफ से संबंधित संरचना कार्य और फिनिशिंग कार्य प्रगति पर हैं
2	अहमदाबाद	संरचना संबंधी कार्य पूरे कर लिए गए हैं और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
3	आणंद/नाडियाड	
4	वडोदरा	नींव संबंधी कार्य पूरे किए जा चुके हैं, संरचना संबंधी कार्य और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
5	भरूच	संरचना संबंधी कार्य पूरे कर लिए गए हैं और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
6	सूरत	
7	बिलीमोरा	
8	वापी	
9	बोइसर	नींव संबंधी कार्य शुरू किए जा चुके हैं और अंतिम चरण में हैं।

10	विरार	संरचना संबंधी कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
11	ठाणे	
12	बीकेसी (मुंबई)	यह एक भूमिगत स्टेशन है। नींव संबंधी कार्य लगभग पूरा किया जा चुका है और बेस स्लैब का कार्य शुरू कर दिया गया है।

नदी पुलों पर कार्यों की प्रगति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	नदी का नाम	स्थिति
1	साबरमती नदी (480 मीटर)	उप-संरचना का कार्य पूरा कर लिया गया है, अधिसंरचना का कार्य शुरू कर दिया गया है।
2	मेशवा नदी (120 मीटर)	पुल का निर्माण कार्य पूरा किया गया।
3	वत्रक नदी (280 मीटर)	
4	मोहर (शेढ़ी) नदी (160 मीटर)	
5	माही नदी (720 मीटर)	12 में से 11 कुओं के कार्य पूरे कर लिए गए हैं; 5 स्पैन स्थापित किए गए हैं
6	विश्वामित्री नदी (80 मीटर)	पुल का निर्माण कार्य पूरा किया गया।
7	धादर नदी (120 मीटर)	
8	नर्मदा नदी (1366 मीटर)	25 में से 21 कुओं के निर्माण का कार्य पूरा कर लिया गया है; 4 स्पैन स्थापित किए गए हैं
9	किम नदी (120 मीटर)	पुल का निर्माण कार्य पूरा किया गया।
10	तापी नदी (720 मीटर)	नींव संबंधी कार्य शुरू कर दिया गया है, 12 में से 10 कुओं के निर्माण का कार्य पूरा किया जा चुका है।
11	मिंडहोला नदी (240	पुल का निर्माण कार्य पूरा किया गया।

	मीटर)	
12	पूर्णा नदी (360 मीटर)	
13	अंबिका नदी (200 मीटर)	
14	वेंगनिया नदी (200 मीटर)	
15	कावेरी नदी (120 मीटर)	
16	खरेरा नदी (120 मीटर)	
17	औरंगा नदी (320 मीटर)	
18	पार नदी (320 मीटर)	
19	कोलक नदी (160 मीटर)	
20	दमन गंगा नदी (360 मीटर)	
21	डारोथा नदी (80 मीटर)	
22	जगनी नदी (360 मीटर)	नींव संबंधी कार्य पूरा कर लिया गया है
23	वैतरणा नदी (2320 मीटर)	12 पाइल कैप और 11 पियर (58 में से) के कार्य पूरे किए गए।
24	उल्हास नदी शाखा (120 मीटर)	नींव संबंधी कार्य शुरू करने के लिए अस्थायी पहुंच पुल (टीएबी) का कार्य पूरा कर लिया गया है।
25	देसाई खाड़ी नदी पुल (400 मीटर)	भू-तकनीकी जांच (जीटीआई) पूरी की जा चुकी है और डिजाइन का कार्य शुरू कर दिया गया है।

समुद्र के भीतर सुरंग (लगभग 21 कि.मी.) का कार्य शुरू किया गया है, जिसमें से महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 कि.मी. सुरंग का कार्य पूरा किया जा चुका है।

सूरत-वापी खंड (97 कि.मी.) पर नदी पुल निर्माण सहित सभी सिविल कार्य पूरे किए जा चुके हैं और 87% ट्रैक बेड बिछा दिया गया है।

बहरहाल, बुलेट ट्रेन परियोजना काफी जटिल और प्रौद्योगिकी गहन परियोजना है। सिविल संरचनाओं, रेलपथ, इलेक्ट्रिकल, सिगनल प्रणाली और दूरसंचार के सभी संबंधित कार्यों और गाड़ीसेट की आपूर्ति पूरी होने के पश्चात ही संपूर्ण परियोजना के समापन की सटीक समय-सीमा का उचित रूप से पता लगाया जा सकता है।

इसके अलावा, राष्ट्रीय परिवहन अवसंरचना को सुदृढ़ बनाने, क्षेत्रीय संपर्क, आर्थिक विकास, पर्यटन, निवेश और रोजगार सृजन को बढ़ावा देने और सड़क और हवाई परिवहन से रेलों की ओर मोडल शिफ्ट को प्रोत्साहित करने के लिए, सरकार ने केंद्रीय बजट 2026-27 में निम्नलिखित सात नए हाई-स्पीड रेल (एचएसआर) गलियारों को विकसित करने की घोषणा की है

(i) मुंबई-पुणे

(ii) पुणे-हैदराबाद

(iii) हैदराबाद-बेंगलुरु

(iv) हैदराबाद-चेन्नै

(v) चेन्नै-बेंगलुरु

(vi) दिल्ली-वाराणसी

(vii) वाराणसी-सिलीगुड़ी

अत्यधिक पूंजी गहन होने के कारण, किसी भी हाई स्पीड रेल कॉरिडोर/परियोजना को मंजूरी देने का निर्णय कई कारकों पर निर्भर करता है जैसे विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के परिणाम, तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन और संसाधनों की उपलब्धता जैसे वित्तपोषण के विकल्प आदि ।

समर्पित माल गलियारा:

रेल मंत्रालय द्वारा दो समर्पित माल गलियारों (डीएफसी) का निर्माण शुरू किया गया था यथा लुधियाना से सोननगर (1337 कि.मी.) तक पूर्वी समर्पित माल गलियारा (ईडीएफसी) और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल (जेएनपीटी) से दादरी (1506 किमी.) तक पश्चिमी समर्पित माल गलियारा (डब्ल्यूडीएफसी)।

ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी का कार्य पूरा कर लिया गया है और कमीशन कर दिया गया है। डीएफसी पर प्रतिदिन औसतन 443 से अधिक गाड़ियां परिचालित की जाती हैं। पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल गलियारों (ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी) के पूरी तरह से कमीशन किए गए खंडों पर सुदृढ़ परिचालनिक निष्पादन देखा गया है। औसत गति बढ़ने, तीव्र टर्नअराउंड और बेहतर विश्वसनीयता से माल यातायात की संख्या में निरंतर वृद्धि हुई है। माल गलियारों से कंटेनर, कोयला और थोक कार्गो परिवहन में निरंतर वृद्धि हो रही हैं और माल परिवहन में क्षमता संवर्धन से महत्वपूर्ण योगदान प्राप्त हो रहा है।

समर्पित माल गलियारों से माल यातायात को ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी में परिवर्तित करके पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त पथ सृजित करने में योगदान मिला है। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे अपने नेटवर्क पर अतिरिक्त माल और कोचिंग सेवाएं परिचालित करने में सक्षम हुई है। समर्पित माल गलियारों को तीव्र पारगमन समय, उच्चतर थ्रूपुट और डबल-स्टैक कंटेनर संचालन (विशेष रूप से पश्चिमी डीएफसी पर) में सक्षम बनाया गया है। इन सुधारों से समग्र संभार तंत्र की लागत कम करने, आपूर्ति श्रृंखला दक्षता में सुधार लाने और भारतीय उद्योगों की प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने में योगदान प्राप्त हुआ है।

केंद्रीय बजट 2026 में पूर्व में डानकुनी और पश्चिम में सूरत से जोड़ने वाले एक नए समर्पित माल गलियारे की घोषणा की गई है। इस गलियारे के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने/अद्यतन बनाने का कार्य शुरू कर दिया गया है।

*****