भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
22.07.2026 के
अतारांकित प्रश्न सं. 610 का उत्तर

कल्याण-कसारा तीसरी लाइन/कल्याण-आसनगांव चौथी लाइन परियोजनाएं

610. श्री बाल्या मामा सुरेश गोपीनाथ म्हात्रे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में कल्याण-कसारा तीसरी लाइन और कल्याण-आसनगांव चौथी लाइन परियोजनाओं पर हुई वर्तमान प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(ख) एक निश्चित समय-सीमा के भीतर परियोजना को पूरा करने के लिए केंद्र सरकार द्वारा क्या प्रयास किए जा रहे हैं;

(ग) भिवंडी लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में वर्तमान में लंबित रेलवे परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और उन्हें समय पर पूरा करने के लिए सरकार द्वारा तैयार की गई कार्य योजना क्या है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): कल्याण और कसारा (68 किलोमीटर) के बीच तीसरी लाइन का कार्य ₹1,433 करोड़ की लागत से स्वीकृत किया गया है। मार्च, 2026 तक ₹ 1,067 करोड़ का व्यय हुआ है। परियोजना की खंड-वार प्रगति निम्नानुसार है:

क्र.सं.	खंड का नाम	कार्य की स्थिति
1	उबरमाली - खर्डी (13 कि.मी.)	भूमि अधिग्रहण: 5 हेक्टेयर, कार्य पूरा किया गया है। स्टेशन भवन: 01 , कार्य पूरा किया गया है। रेलपथ जोड़ने का कार्य: कार्य पूरा किया गया है।

2	खर्डी-आसनगांव (22 कि.मी.)	भूमि अधिग्रहण: 23 में से 22 हेक्टेयर का अधिग्रहण किया गया और शेष अधिग्रहण शुरू कर दिया गया है। बड़े पुल: 01, कार्य शुरू किया गया है। स्टेशन भवन: 03 , सभी कार्य पूरे किए गए हैं। रेलपथ जोड़ने का कार्य: 22 में से 10 टीकेएम पूरा हो गया है और शेष पर कार्य शुरू किया गया है:
3	आसनगांव-खडावली (14 कि.मी.)	भूमि अधिग्रहण: 11 में से 10 हेक्टेयर का अधिग्रहण किया गया और शेष अधिग्रहण शुरू किया गया है। बड़े पुल: 04 में से 02 कार्य पूरे हो चुके हैं और शेष पर कार्य शुरू किया गया है।
4	खडावली-कल्याण (18 कि. मी.)	भूमि अधिग्रहण: 15 में से 11 हेक्टेयर का अधिग्रहण किया गया और शेष अधिग्रहण शुरू किया गया है। बड़े पुल: 04 में से 02 पूरे हो चुके हैं और शेष पर कार्य शुरू कर दिया गया है। स्टेशन भवन: 01 , कार्य पूरा किया गया।

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-3ए के तहत 1759 करोड़ रु. की लागत से कल्याण और आसनगांव (32.22 कि.मी.) के बीच चौथी लाइन स्वीकृत की गई है। कार्य की स्थिति निम्नानुसार है:

खंड का नाम	कार्य की स्थिति
कल्याण - आसनगांव (32.22 कि.मी.)	भूमि अधिग्रहण: 28 में से 17 हेक्टेयर का कार्य पूरा किया गया है। मिट्टी संबंधी कार्य: 13.32 लाख घन मीटर में से कार्य 2.58 लाख/घन मीटर पूरा किया गया है। महत्वपूर्ण/बड़े पुल: 7 में से 6 पुलों का कार्य प्रगति पर है। छोटे पुल/आरयूबी/एलएचएस: 92 अदद में से 8 अदद का कार्य पूरा हो गया है और शेष 84 में कार्य प्रगति पर है।

उपरोक्त दो परियोजनाओं के अलावा, भिवंडी लोकसभा निर्वाचन क्षेत्र में पूर्णतः/अंशतः आने वाली अन्य परियोजनाओं की स्थिति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	परियोजना का नाम (लंबाई)	स्थिति
1.	कल्याण - मुरबाड नई लाइन (28 कि.मी.)	भूमि अधिग्रहण कार्य शुरू किया गया है।
2.	आसनगांव - कसारा चौथी लाइन (35 कि.मी.)	हाल ही में स्वीकृत की गई है।
3.	कसारा - मनमाड तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	हाल ही में स्वीकृत की गई है।

महाराष्ट्र:

रेल बजट:

पिछले पांच वर्षों में बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। महाराष्ट्र राज्य में पूर्णत:/अंशत: पड़ने वाली अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	1,171 करोड़ रुपए/वर्ष
2026-27	23,926 करोड़ रुपए (20 गुना से अधिक)

रेलपथ निर्माणः

वर्ष 2009-14 और वर्ष 2014-26 के दौरान, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशत: पड़ने वाले नए रेलपथ के निर्माण के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

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 राज्य में पूर्णतः/अंशत: पड़ने वाली 1,42,635 करोड़ रुपए की लागत से 5,956 किलोमीटर कुल लंबाई की 52 परियोजनाओं (13 नई लाइनें, 02 आमान परिवर्तन और 37 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है। इसका सार 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 व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	13	1,399	266	13,065
आमान परिवर्तन	02	609	334	5,013
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	37	3,948	998	16,704
कुल	52	5,956	1,598	34,782

हाल ही में पूरी हुई परियोजनाएं:

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

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए मे)
1	पुणे-मिराज-लोंडा दोहरीकरण (467 कि.मी.)	6,463
2	होटगी-कुतगी-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	मुदखेड-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 कार्यों को शुरू किया गया है:-

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रुपए में)
1	अहिल्या नगर-परली वैजनाथ नई लाइन (261 किलोमीटर)	5,800
2	बारामती-लोनंद नई लाइन (64 किलोमीटर)	1,844
3	वर्धा-नांदेड़ नई लाइन (284 किलोमीटर)	5,248
4	इंदौर-मनमाड 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	वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन (76 किलोमीटर)	917
8	वर्धा-बल्हारशाह तीसरी लाइन (132 किलोमीटर)	1,755
9	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 किलोमीटर)	2,607
10	राजनांदगांव-नागपुर तीसरी लाइन (228 किलोमीटर)	3,545
11	वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 किलोमीटर)	1,215
12	जलगांव-मनमाड चौथी लाइन (160 किलोमीटर)	2,574
13	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 किलोमीटर)	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 रेल ओवर रेल फ्लाईओवर (11 कि.मी.)	264
29	चिखली और सोमताने (4 कि.मी.) के बीच कॉर्ड लाइन	172

मुंबई उपनगरीय क्षेत्र के लिए क्षमता संवर्धन कार्य:

वर्तमान में, मुंबई क्षेत्र में प्रतिदिन लगभग 120 मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां तथा 3200 उपनगरीय रेलगाड़ियों की सम्हलाई की जाती हैं।

मुंबई क्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों पर गाड़ी सम्हलाई क्षमता बढ़ाने के लिए, विभिन्न स्टेशनों पर निम्नलिखित निर्माण कार्य पूरे किए गए/शुरू किए गए हैं/नियोजित किए गए हैं:

क्र.सं	स्थान	विवरण
1	बांद्रा टर्मिनस	3 पिट लाइनों को पूरा किया गया।
2	मुंबई सेंट्रल	24 एलएचबी सवारी डिब्बों के लिए प्लेटफॉर्मों का विस्तार
3	जोगेश्वरी	5 अतिरिक्त प्लेटफॉर्म, 2 पिट लाइनें
4	दादर	1 अतिरिक्त प्लेटफॉर्म
5	पनवेल-कलंबोली	5 प्लेटफॉर्म, 4 पिट लाइनें और 2 सिक लाइनें
6	कल्याण	6 प्लेटफॉर्म तथा 4 पिट लाइनें
7	लोकमान्य तिलक (टर्मिनस)	4 प्लेटफॉर्म तथा 2 पिट लाइनें
8	परेल	6 प्लेटफॉर्म, 5 पिट लाइन, 6 स्टेबलिंग लाइन
9	वसई-विरार क्षेत्र	वसई रोड: 6 प्लेटफॉर्म 3 पिट लाइनें तथा 5 स्टेबलिंग लाइन नायगाँव - 30 स्टेबलिंग लाइनें विरार - 2 स्टेबलिंग लाइनें
10	दहाणू क्षेत्र	दहाणू : 5 स्टेबलिंग लाइन न्यू वाणगाँव: 30 स्टेबलिंग लाइनें

उपरोक्त के अलावा, 15 कार वाले ईएमयू को समायोजित करने के लिए 34 स्टेशनों पर प्लेटफार्म विस्तार संबंधी कार्य शुरू किए गए हैं।

क्षमता संवर्धन के लिए नई परियोजनाएं:

मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में रेल नेटवर्क की सम्पर्कता तथा क्षमता बढ़ाने के लिए मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-I जिसकी लागत 4,502 करोड़ रु. है, एमयूटीपी-II जिसकी लागत 8,087 करोड़ रु. है एमयूटीपी-III जिसकी लागत 10,947 करोड़ रु. है और एमयूटीपी-IIIए जिसकी लागत 33,690 करोड़ रु. है, को मंजूरी दी गई है।

इन परियोजनाओं में मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रुपए में)
1	छठी लाइन मुंबई सेंट्रल-बोरीवली (30 कि.मी.)	919
2	हार्बर लाइन गोरेगांव-बोरीवली (7 कि.मी.) का विस्तार	826
3	विरार-दहानू रोड तीसरी और चौथी लाइन (64 कि.मी.)	3,587
4	5वीं और 6वीं लाइन सीएसटीएम-कुर्ला (18 कि.मी.)	891
5	पनवेल-कर्जत उपनगरीय कॉरिडोर (30 कि.मी.)	2782
6	ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) उपनगरीय कॉरिडोर लिंक (3 कि.मी.)	476
7	5वीं और 6वीं लाइन बोरीवली-विरार (26 कि.मी.)	2,184
8	कल्याण-आसनगांव के बीच चौथी लाइन (32 कि.मी.)	1,759
9	कल्याण-बदलापुर के बीच तीसरी और चौथी लाइन (14.05 कि.मी.)	1,510
10	कल्याण यार्ड-मुख्य लाइन और उपनगरीय का पृथक्करण	866
11	नायगांव और जुचंद्रा के बीच वसई बाईपास लाइन (दोहरी लाइन) (5.73 कि.मी.)	176
12	बदलापुर और कर्जत के बीच तीसरी और चौथी लाइन (32.46 कि.मी.)	1,324
13	आसनगांव और कसारा के बीच चौथी लाइन (34.97 कि.मी.)	794
14	ट्रेसपास नियंत्रण (34 स्थान)	551

नई पीढ़ी की गाड़ियां:

यात्री वहन क्षमता बढ़ाने के लिए, ₹19,293 करोड़ की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-III और IIIए के तहत दरवाजों सहित 12 कारों के 238 रेक स्वीकृत किए गए हैं। इन रेकों की प्रापण प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

बुलेट ट्रेन परियोजना:

वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 कि.मी.) निष्पादन के अधीन है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र और केंद्र शासित प्रदेश दादरा और नगर हवेली से होकर गुजरती है और इसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशनों के निर्माण की योजना बनाई गई है।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) अधिगृहीत कर ली गई है। सभी सांविधिक मंजूरियां प्राप्त कर ली गई है। सभी 1,651 जनोपयोगी सेवाओ को स्थानांतरित कर दिया गया है। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में विलंब से यह परियोजना 2021 तक प्रभावित रही है। महाराष्ट्र में 2022 में भूमि अधिग्रहण में तेजी आई।

अब तक विभिन्न प्रमुख मदों की प्रगति निम्नानुसार है:

मद	प्रगति
पाया	452 कि.मी.
गर्डर	356 कि.मी.
ट्रैक बैड	209 कि.मी.
ओएचईमास्ट	190 कि.मी.

स्टेशनों पर कार्य की प्रगति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	स्टेशन	स्थिति
1	साबरमती	नींव का कार्य पूरा कर लिया गया है, प्लेटफॉर्म स्लैब, छत का संरचनात्मक कार्य और फिनिशिंग कार्य प्रगति पर है।
2	अहमदाबाद	संरचनात्मक कार्य पूरा कर लिया गया है और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिया गया है।
3	आणंद/नडियाद	
4	वडोदरा	नींव का कार्य पूरा कर लिया गया है, संरचनात्मक कार्य और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिया गया है।

5	भरूच	संरचनात्मक कार्य पूरा कर लिया गया है और फिनिशिंग का कार्य शुरू कर दिया गया है।
6	सूरत	
7	बिलिमोरा	
8	वापी	
9	बोईसर	नींव का कार्य शुरू कर दिया गया है और यह अंतिम चरण में है। संरचनात्मक कार्य भी शुरू कर दिया गया है।
10	विरार	
11	ठाणे	
12	बीकेसी (मुंबई)	यह एक भूमिगत स्टेशन है। नींव का कार्य लगभग पूरा हो गया है और बेस स्लैब का कार्य शुरू कर दिया गया है।

नदी पुलों पर कार्य की प्रगति इस प्रकार 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 कर लिया गया है।
3	वात्रक नदी (280 मीटर)	
4	मोहर (शेढ़ी) नदी (160 मीटर)	
5	माही नदी (720 मीटर)	12 में से 11 कुओं का कार्य पूरा कर लिया गया है; 5 स्पैन लॉन्च कर दिए गए हैं।
6	विश्वामित्री नदी (80 मीटर)	पुल का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है।
7	ढाढर नदी (120	

	मीटर)	
8	नर्मदा नदी (1366 मीटर)	25 में से 21 कुओं का कार्य पूरा कर लिया गया है; 4 स्पैन लॉन्च कर दिए गए हैं।
9	किम नदी (120 मीटर)	पुल का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है।
10	तापी नदी (720 मीटर)	नींव का कार्य शुरू कर दिया गया है, 12 में से 10 कुओं का कार्य पूरा कर लिया गया है।
11	मिंधोला नदी (240 मीटर)	पुल का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है।
12	पूर्णा नदी (360 मीटर)	
13	अंबिका नदी (200 मीटर)	
14	वेंगानिया 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	दारोथा नदी (80 मीटर)	
22	जगनी नदी (360 मीटर)	नींव का कार्य पूरा कर लिया गया है।
23	वैतरणा नदी (2320 मीटर)	12 पाइल कैप और 11 पायों (58 में से) के कार्य पूरे कर लिए गए हैं।
24	उल्हास नदी (120 मीटर)	नींव का कार्य शुरू करने के लिए अस्थाई पहुंच पुल का कार्य पूरा कर लिया गया है।
25	देसाई खाड़ी नदी पुल (400 मीटर)	भू-तकनीकी जांच पूरी कर ली गई है और डिज़ाइन का कार्य शुरू कर दिया गया है।

समुद्र के नीचे सुरंग (लगभग 21 कि.मी.) का कार्य शुरू कर दिया गया है, जिसमें से महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 कि.मी. लंबी सुरंग का कार्य पूरा कर लिया गया है।

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

बहरहाल, बुलेट ट्रेन परियोजना एक बहुत ही जटिल और तकनीकी रूप से गहन परियोजना है। सिवल संरचनाओं, रेलपथ, बिजली, सिगनल एवं दूरसंचार के सभी कार्यों और ट्रेनसेट की आपूर्ति पूरा होने के बाद समग्र परियोजना के पूरा होने की सटीक समय सीमा का उचित रूप से पता लगाया जा सकता है।

इसके अलावा, राष्ट्रीय परिवहन अवसंरचना को सुदृढ़ करने और क्षेत्रीय संपर्कता, आर्थिक वृद्धि, पर्यटन, निवेश और रोजगार सृजन को प्रोत्साहित करने और सड़क एवं हवाई यातायात को रेल की ओर स्थानांतरित करने को बढ़ावा देने के लिए, सरकार ने केंद्रीय बजट 2026-27 में निम्नलिखित सात नए उच्च-गति रेल गलियारे विकसित करने की घोषणा की है:-

i. **मुंबई- पुणे**
ii. **पुणे-हैदराबाद**
iii. **हैदराबाद-बेंगलूरु**
iv. **हैदराबाद-चेन्नै**
v. **चेन्नै-बेंगलूरु**
vi. **दिल्ली-वाराणसी**
vii. **वाराणसी-सिलीगुड़ी**

उच्च गति रेल गलियारे/परियोजना के अत्यधिक पूंजी-साध्य होने के कारण, किसी भी उच्च गति रेल गलियारे/परियोजना को स्वीकृत करने का निर्णय विस्तृत परियोजना रिपोर्ट, तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन के परिणाम और वित्तपोषण विकल्पों जैसे संसाधनों की उपलब्धता आदि जैसे कई कारकों पर निर्भर करता है।

समर्पित माल गलियारा:

रेल मंत्रालय ने दो समर्पित माल गलियारों अर्थात पूर्वी समर्पित माल गलियारा (ईडीएफसी) लुधियाना से सोननगर (1337 कि.मी.) और पश्चिमी समर्पित माल गलियारा (डब्ल्यूडीएफसी) जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल (जेएनपीटी) से दादरी (1506 कि.मी.) का निर्माण का कार्य शुरू किया है।

पूर्वी समर्पित माल गलियारा और पश्चिमी समर्पित माल गलियारा पर कार्य पूरा हो गया है और इनकी कमीशनिंग कर दी गई है। समर्पित माल गलियारे पर औसतन प्रतिदिन 443 से अधिक गाड़ियों का परिचालन किया जाता है। पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल गलियारों के पूरी तरह से परिचालित खंडों ने सुदृढ़ परिचालनिक कार्य निष्पादन का प्रदर्शन किया है। माल ढुलाई की मात्रा

में औसत लगातार वृद्धि हुई है, जिसमें औसत गति अधिक है, तीव्र बदलाव और विश्वसनीयता में वृद्धि हुई है। गलियारों में कंटेनर, कोयला और थोक माल ढुलाई में लगातार वृद्धि देखी जा रही है, जो माल ढुलाई परिवहन में क्षमता वृद्धि में महत्वपूर्ण योगदान दे रही है।

समर्पित माल गलियारा ने माल ढुलाई यातायात को पूर्वी समर्पित माल गलियारा और पश्चिमी समर्पित माल गलियारा में अंतरित कर पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त रेलपथ बनाने में योगदान दिया है। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे अपने नेटवर्क पर अतिरिक्त माल और कोचिंग सेवाएं चलाने में सक्षम रही है। समर्पित माल गलियारे ने तेज़ पारगमन समय, उच्च थ्रूपुट और डबल-स्टैक कंटेनर संचालन (विशेष रूप से पश्चिमी डीएफसी पर) को सक्षम किया है। इन सुधारों ने समग्र लॉजिस्टिक्स लागत को कम करने, आपूर्ति श्रृंखला दक्षता में सुधार करने और भारतीय उद्योगों की प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने में योगदान दिया है।

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

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

- **राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण**
- **वन मंजूरी**
- **अतिलंघनकारी जनोपयोगिताओं का हस्तांतरण**
- **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 करने वाले महीनों की संख्या।**

ये सभी कारक परियोजना/परियोजनाओं के पूरा होने के समय और लागत को प्रभावित करते हैं।

रेल परियोजनाओं के प्रभावी और त्वरित कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा उठाए गए विभिन्न कदमों में शामिल हैं:

- **निधियों के आबंटन में पर्याप्त वृद्धि।**
- **फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन।**
- **विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की कड़ी निगरानी।**
- **परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों के समाधान हेतु भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीव मंजूरी के लिए राज्य सरकारों और संबंधित अधिकारियों के साथ नियमित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई करना।**

****