

**कॉर्पोरेट योजना**  
**2014-2034**

## 1. परिचय

मुंबई उपनगरीय रेलवे नेटवर्क हर दिन 8 मिलियन यात्रियों को सेवा प्रदान करता है। यह दुनिया में सबसे अधिक यात्री घनत्व है, यहां तक कि टोक्यो और सियोल से भी आगे। संपूर्ण भारतीय रेलवे प्रणाली का उपयोग करने वाले कुल दैनिक यात्रियों में से लगभग आधे अकेले मुंबई उपनगरीय रेलवे प्रणाली (लोकप्रिय बोलचाल में मुंबई स्थानीय) से हैं। इस पर भारी मांगों के बावजूद, रेलवे प्रणाली ने एक कुशल और विश्वसनीय सेवा प्रदान की है। हालांकि, इस पर दबाव है जो खतरनाक अनुपात तक पहुंच गया है। मुंबई लोकल में भीड़भाड़ इस हद तक बढ़ गई है कि व्यस्त समय के दौरान 6,000 से अधिक यात्री 12 कार ट्रेन में यात्रा करते हैं, जबकि इसकी निर्धारित क्षमता 2400 है। इसका परिणाम यह होता है कि फर्श की जगह के प्रति वर्ग मीटर में 16 खड़े यात्रियों के सुपर घने क्रश लोड के रूप में जाना जाता है।



भीड़भाड़ वाली मुंबई उपनगरीय ट्रेन का दृश्य

आबादी के भौगोलिक विस्तार और व्यावसायिक क्षेत्रों के स्थान को देखते हुए, रेल नेटवर्क मुंबई में बड़े पैमाने पर परिवहन का प्रमुख साधन बना रहेगा। मुंबई उपनगरीय रेलवे प्रणाली को लगातार बढ़ते यात्री यातायात की मांगों को पूरा करने में सक्षम बनाने के लिए, रेल मंत्रालय और महाराष्ट्र सरकार ने मुंबई रेलवे विकास निगम लिमिटेड (एमआरवीसी) के माध्यम से हाथ मिलाया है ताकि मुंबई महानगर क्षेत्र (एमएमआर) के नागरिकों के लिए सुरक्षित, तेज और आरामदायक यात्रा संभव बनाने की चुनौती का सामना किया जा सके।

## 2. मुंबई रेलवे विकास निगम लिमिटेड

एमआरवीसी, रेल मंत्रालय (एमओआर) के तहत भारत सरकार का एक पीएसयू है, जिसे 12.07.1999 को कंपनी अधिनियम, 1956 के तहत शामिल किया गया था, जिसमें मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी) नामक एकीकृत रेल-सह-सड़क शहरी परिवहन परियोजना के रेल घटक को लागू करने के लिए रेल मंत्रालय और महाराष्ट्र सरकार के बीच 51:49 के अनुपात में 25 करोड़ रुपये की इक्विटी पूंजी साझा की गई थी। परियोजना के रेल घटक की लागत रेल मंत्रालय और महाराष्ट्र सरकार द्वारा समान रूप से वहन की जानी है।



एमआरवीसी न केवल व्यापक परिवहन अध्ययन (सीटीएस) के तहत पहचान की गई परियोजनाओं को निष्पादित करता है, बल्कि भारतीय रेलवे और महाराष्ट्र सरकार के साथ निकट समन्वय में बेहतर रेल सेवाओं के लिए मुंबई उपनगरीय रेल प्रणाली की आगे की योजना और विकास में भी शामिल है। मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी) के तहत निष्पादित किए जा रहे कार्यों का भौगोलिक अधिकार क्षेत्र पश्चिम रेलवे पर चर्चिंग से दहानु रोड तक और मध्य रेलवे पर सीएसटीएम से कसारा, कर्जत/खोपोली और पनवेल तक है।

## 3. एमआरवीसी का मिशन/विजन –

यात्रियों को आरामदायक और अनुकूल ट्रेन सेवाएं प्रदान करने के लिए मुंबई उपनगरीय खंड में एक कुशल, सुरक्षित और टिकाऊ रेलवे प्रणाली के लिए विश्व स्तरीय बुनियादी ढांचे का विकास करना है।

## 4. एमआरवीसी के उद्देश्य

- मुंबई के लिए शहरी विकास योजना के साथ उपनगरीय रेल क्षमता वृद्धि योजनाओं को एकीकृत करना और निवेश का प्रस्ताव करना।
- मुंबई उपनगरीय खंडों में रेल अवसंरचना परियोजनाओं को कार्यान्वित करना।
- उपनगरीय रेलवे विकास के लिए धन जुटाने के लिए मुंबई क्षेत्र में रेलवे भूमि और ऊपरी खाली क्षेत्र को व्यावसायिक रूप से विकसित करना।
- परियोजना से प्रभावित परिवारों का पुनर्स्थापन और पुनर्वास।

## 5. संगठन

कंपनी को निदेशक मंडल द्वारा शासित किया जाता है जिसमें शामिल हैं:

### भारतीय रेल से

#### ए) पूर्णकालिक निदेशक

- 1) अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक
- 2) निदेशक परियोजना
- 3) निदेशक (तकनीकी)
- 4) निदेशक (वित्त)

- बी) अंशकालिक आधिकारिक निदेशक/नामांकित निदेशक  
5) अंशकालिक आधिकारिक निदेशक, भारतीय रेल से

- सी) अंशकालिक गैर-आधिकारिक निदेशक/स्वतंत्र निदेशक  
6) अंशकालिक गैर-सरकारी निदेशक

#### जीओएम से

ए) पूर्णकालिक निदेशक

- 1) निदेशक (पुनर्स्थापन और पुनर्वास)
- 2) निदेशक (बुनियादी ढांचा और वाणिज्यिक विकास)

बी) अंशकालिक आधिकारिक निदेशक/नामांकित निदेशक

- 3) अंशकालिक आधिकारिक निदेशक, भारतीय रेल से

सी) अंशकालिक गैर-आधिकारिक निदेशक/स्वतंत्र निदेशक

- 4) अंशकालिक गैर-सरकारी निदेशक

#### 6. मुंबई उपनगरीय रेलवे का अवलोकन

मुंबई में उपनगरीय रेलवे प्रणाली दुनिया में सबसे जटिल, अत्यधिक घनत्व वाली एवं भरी हुई और गहन रूप से उपयोग की जाने वाली प्रणालियों में से एक है। 385 किलोमीटर में फैला यह रूट, एक ओवरहेड कैटेनरी से पश्चिम और मध्य रेलवे पर 25 केवी एसी बिजली आपूर्ति पर संचालित होता है। उपनगरीय सेवाएं इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स (ईएमयू) द्वारा चलाई जाती हैं। प्रतिदिन 85 मिलियन यात्रियों को ले जाने के लिए 3000 से अधिक ट्रेन सेवाओं में 12 कारों के लगभग 275 ईएमयू रैकों का उपयोग किया जाता है। दो क्षेत्रीय रेलवे, पश्चिम रेलवे (डब्ल्यूआर) और मध्य रेलवे (सीआर), मुंबई उपनगरीय रेलवे प्रणाली का संचालन करते हैं।

पश्चिम रेलवे पर दो कॉरिडोर (एक स्थानीय और दूसरा अन्य माध्यम से) पश्चिमी तट के समानांतर चर्चिंगट टर्मिनस से विरार (60 किमी) तक उत्तर की ओर चलते हैं और अप्रैल 2013 में दहानु रोड (124 किमी) तक विस्तारित हैं। मध्य रेलवे पर दो कॉरिडोर (एक स्थानीय और दूसरा अन्य माध्यम से) छत्रपति शिवाजी टर्मिनस (सीएसटी) से कल्याण (54 किमी) तक चलते हैं, जहां से वे उत्तर-पूर्व में कल्याण-कसार (67 किमी) और दक्षिण-पूर्व में कल्याण-कर्जत-खपोली (61 किमी) में विभाजित होते हैं। मध्य रेलवे पर एक 5 वां कॉरिडोर हार्बर लाइन के रूप में सीएसटी से शुरू होकर रावली जंक्शन (11 किमी) तक चलता है, जहां से लाइन विभाजित होती है; एक लाइन बांद्रा में पश्चिम रेलवे में शामिल होने के लिए उत्तर-पश्चिम की ओर जाती है और गोरेगांव (16 किमी) तक जाती है और दूसरी पूर्व की ओर जाती है और नई मुंबई के माध्यम से पनवेल (39 किमी) पर समाप्त होती है। ठाणे से तुर्भे (17 किलोमीटर) होते हुए वाशी तक एक अतिरिक्त उपनगरीय लाइन नवंबर 2004 में शुरू की गई थी। वर्तमान में, मध्य रेलवे के साथ-साथ पश्चिम रेलवे पर फास्ट कॉरिडोर लंबी दूरी की यात्री (मुख्य लाइन) और माल गाड़ियों द्वारा साझा किए जाते हैं।

#### 7. मुंबई शहरी परिवहन परियोजना

##### 7.1 एमयूटीपी चरण I (रेल घटक)

एमयूटीपी चरण-I (रेल घटक) का कार्य पूरा हो गया है और मार्च, 2012 को बंद कर दिया गया है।

## एमयूटीपी चरण-I (रेल घटक) में प्रमुख अवसंरचनात्मक इनपुट

- 93 ट्रैक किलोमीटर की वृद्धि
- 101 नए 9-कार रैक शामिल
- 15000 से अधिक परियोजना प्रभावित परिवारों का पुनर्स्थापन और पुनर्वास
- सभी प्लेटफार्मों को लंबा करके सभी लाइनों (हार्बर लाइन को छोड़कर) पर 12-कार रैक चलाना
- सभी लाइनों पर 3 मिनट का लक्ष्य प्राप्त करना (सिमलिंग की रिपेसिंग का काम किया जाना है)।
- ठाणे-सीएसटीएम को छोड़कर सभी उपनगरीय खंडों में डीसी से एसी रूपांतरण (दूसरे चरण में लिया गया)।

## 7.2 एमयूटीपी चरण II (रेल घटक)

एमयूटीपी-II को रेल बजट 2008-09 में स्वीकृत किया गया था। इस परियोजना की वर्तमान अनुमानित लागत 8087 करोड़ रुपये है। इस कार्य में पश्चिम और मध्य रेलवे पर मुंबई उपनगरीय के नेटवर्क विस्तार और क्षमता में वृद्धि शामिल है। एमयूटीपी-II को दो घटकों 2ए, 2बी में विभाजित किया गया है।

### 7.2.1 एमयूटीपी चरण II में प्रमुख अवसंरचनात्मक इनपुट

- 88 ट्रैक किलोमीटर की वृद्धि
- 72/12 कार ईएमयू रैक को शामिल करना
- ठाणे-सीएसटीएम खंड (172 ट्रैक किमी) में डीसी से एसी रूपांतरण, मुंबई उपनगरीय प्रणाली पर डीसी-एसी रूपांतरण को पूरा करना।
- लगभग 2,500 परियोजना प्रभावित परिवारों का पुनर्स्थापन और पुनर्वास

### 7.2.2 एमयूटीपी 2 ए

एमयूटीपी 2 ए को आंशिक रूप से विश्व बैंक ऋण से वित्त पोषित किया गया था। एमयूटीपी 2ए की कुल लागत 4803 करोड़ रुपये थी, जिसमें से 1727 करोड़ रुपये की लागत है। जिसे विश्व बैंक से लिए गए ऋण के माध्यम से वित्त पोषित किया गया था। ऋण भी जीओएम और भारतीय रेल के बीच समान रूप से साझा किया गया था।

एमयूटीपी 2 ए के तहत कार्य थे-

क्र. सं.	कार्य का नाम	निष्पादन की एजेंसी	पूरा करने का लक्ष्य
1	ईएमयू खरीद/विनिर्माण (आईसीएफ)	एमआरवीसी/आरडीएसओ/आईसीएफ	पूरा किया
2	1500 वी डीसी से 25 केवी एसी रूपांतरण	सीआर, एमआरवीसी	पूरा किया
3	ईएमयू रखरखाव सुविधाएं और स्टेबलिंग लाइनें	सीआर, डब्ल्यूआर, एमआरवीसी	पूरा किया
4	अतिचार नियंत्रण उपाय	एमआरवीसी	पूरा किया
5	तकनीकी सहायता और संस्थागत सुदृढीकरण	एमआरवीसी	पूरा किया

एमयूटीपी 2 ए के अधीन सभी कार्य पूर्ण कर लिए गए हैं।

### 7.2.3 एमयूटीपी 2 बी

एमयूटीपी 2बी के अंतर्गत कार्य पूर्णतया महाराष्ट्र सरकार और रेल मंत्रालय दोनों द्वारा 50:50 के आधार पर वित्त पोषित हैं। एमयूटीपी 2 बी के तहत प्रमुख कार्य हैं –

क्र. सं.	कार्य का नाम	निष्पादन की एजेंसी	पूरा करने का लक्ष्य
1	सीएसटीएम-कुर्ला के बीच 5 वीं और 6 वीं लाइन	सीआर	मार्च 2025
2	ठाणे-दिवा के बीच 5 वीं और 6 वीं लाइनें	एमआरवीसी	फरवरी 2022 में पूरा हुआ
3	हार्बर लाइन का विस्तार	एमआरवीसी	दिसंबर 2017 में पूरा हुआ
4	मुंबई सेंट्रल-बोरिवली के बीच छठी लाइन	डब्ल्यूआर	मार्च 2025
5	स्टेशन सुधार और अतिचार नियंत्रण	सीआर, डब्ल्यूआर, एमआरवीसी	दिसंबर 2018 में पूरा हुआ
6	पुनर्स्थापन और पुनर्वास	एमएमआरडीए	परियोजना के साथ-साथ

### 7.2.4 एमयूटीपी 2 सी - हार्बर लाइन पर 12 कारों का संचालन

हार्बर लाइन (एमयूटीपी 2सी) पर 714.10 करोड़ रुपये की लागत से 12 डिब्बों वाली इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) ट्रेनों को चलाने के कार्य को रेल बजट 2012-13 के दौरान मंजूरी दी गई थी। परियोजना को पूरी तरह से जीओएम और एमओआर द्वारा 50:50 के आधार पर वित्त पोषित किया गया था। परियोजना के तहत सभी बुनियादी ढांचे के काम और सभी 13 नए ईएमयू रैकों की आपूर्ति पूरी हो गई है, जिसके परिणामस्वरूप जून 2016 से इस खंड में सभी सेवाओं को 9 कार रैक से बढ़ाकर 12 कार रैक कर दिया गया है।

### 7.3 एमयूटीपी III

एमयूटीपी III को रेल बजट 2015-16 में शामिल किया गया था और केंद्रीय मंत्रिमंडल द्वारा 30.11.2016 को मंजूरी दी गई थी। एमयूटीपी III के तहत प्रमुख कार्य निम्नानुसार हैं-

क्र. सं.	एमयूटीपी III कॉरिडोर	समय	अनुमानित लागत
1	पश्चिम रेलवे पर विरार-दहानु रोड का चौगुना	लागत (मार्च 2016)	2868
		पूरा होने की लागत	3578
2	मध्य रेलवे पर पनवेल-कर्जत के बीच नया उपनगरीय रेलवे कॉरिडोर (डबल लाइन)	लागत (मार्च 2016)	2272
		पूरा होने की लागत	2783
3	मध्य रेलवे पर ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) के बीच नया उपनगरीय कॉरिडोर लिंक	लागत (मार्च 2016)	399
		पूरा होने की लागत	476
4	रोलिंग स्टॉक की खरीद (565 कोच)	लागत (मार्च 2016)	2635
		पूरा होने की लागत	3491
5	मध्य और पश्चिम रेलवे के मध्य खंड पर अतिचार नियंत्रण	लागत (मार्च 2016)	449
		पूरा होने की लागत	551
6	तकनीकी सहायता	लागत (मार्च 2016)	56
		पूरा होने की लागत	69
	<b>महायोग</b>	<b>लागत (मार्च 2016)</b>	<b>8679</b>
		<b>पूरा होने की लागत</b>	<b>10947</b>



परियोजना की लागत एमओआर और जीओएम द्वारा साझा की जाएगी। अगस्त 2020 में 500 मिलियन अमरीकी डालर के एशियाई इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बैंक (एआईआईबी) ऋण के लिए ऋण और परियोजना समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए हैं। ठेके दिए जा चुके हैं और कार्य प्रगति पर है।

### 7.3.1 प्रस्तावित एमयूटीपी III के लाभ

एमयूटीपी III के पूरा होने के बाद निम्नलिखित लाभ की उम्मीद है-

- 300 अतिरिक्त उपनगरीय ट्रेन सेवाओं की शुरूआत।
- वातानुकूलित ट्रेनों की शुरूआत के कारण सेवाओं की गुणवत्ता में वृद्धि।
- अतिचार नियंत्रण उपायों और ईएमयू रेकों पर स्वचालित दरवाजा बंद करने की प्रणाली के प्रावधान के कारण यात्रियों की सुरक्षा में सुधार।
- ऐरोली-कल्वा एलिवेटेड लिंक के कारण ठाणे स्टेशन पर भीड़ कम हुई। यह ठाणे स्टेशन को बाईपास करते हुए कल्याण/डोंबिवली से नवी मुंबई की निर्बाध कनेक्टिविटी प्रदान करेगा।
- नए मार्ग की उपलब्धता के कारण मुंबई सीएसटी से कर्जत तक लगभग आधे घंटे की यात्रा के समय की बचत हुई।
- परियोजना द्वारा प्रदान किए जा रहे क्षेत्र जैसे बोईसर, पालघर, नैना (नवी मुंबई हवाई अड्डा प्रभाव अधिसूचित क्षेत्र) आदि के तेजी से आर्थिक विकास को सक्षम करना।

### 7.4 एमयूटीपी IIIए -

चूंकि एमएमआर क्षेत्र नवी मुंबई में नए हवाई अड्डे सहित उत्तरी और पूर्वी भाग में तेजी से विस्तार कर रहा है, इसलिए द्वीप शहर में उपनगरीय परिवहन का उन्नयन और उत्तरी भाग में नेटवर्क का विस्तार आवश्यक है। एमआरवीसी ने मुंबई शहर में सतत शहरी परिवहन के लिए सभी रेल परियोजनाओं की संकल्पना की थी और इसे 54,777 करोड़ रुपये की कुल लागत पर एमयूटीपी IIIए नामक एक टोकरी में रखा था, जिसकी लागत रेल मंत्रालय और महाराष्ट्र सरकार के बीच समान रूप से साझा की जानी थी। 7 मार्च 2019 को, 33690 करोड़ रुपये की लागत वाले एमयूटीपी IIIए को केंद्रीय मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित किया गया था और रेलवे बोर्ड को मंजूरी दे दी गई थी।

क्र.सं.	एमयूटीपी IIIए कॉरिडोर	मार्ग किमी	करोड़ में पूर्णता लागत	निष्पादन एजेंसी
1	गोरेगांव-बोरिवली के बीच हार्बर लाइन का विस्तार	7	826	पश्चिम रेलवे
2	बोरीवली-विरार के बीच 5 वीं और 6 वीं लाइनें	26	2184	एमआरवीसी
3	कल्याण-आसनगांव के बीच चौथी लाइन	32	1759	मध्य रेलवे
4	कल्याण-बदलापुर के बीच तीसरी और चौथी लाइन	14	1510	एमआरवीसी
5	कल्याण यार्ड - लंबी दूरी और उपनगरीय यातायात का पृथक्करण		866	मध्य रेलवे
6	क) हार्बर लाइन पर सीएसएमटी-पनवेल पर सीबीटीसी	49	1391	एमआरवीसी

	ख) मध्य रेलवे पर सीएसएमटी-कल्याण पर सीबीटीसी	53	2166	एमआरवीसी
	ग) पश्चिम रेलवे पर सीसीजी-वीआर पर सीबीटीसी	60	2371	एमआरवीसी
7	स्टेशन सुधार		947	एमआरवीसी
8	रोलिंग स्टॉक की खरीद – 191/12 कार एसी ईएमयू रेक		15802	एमआरवीसी/आईसीएफ/एम सीएफ
9	रोलिंग स्टॉक के लिए रखरखाव सुविधाएं		2353	एमआरवीसी
10	स्टेवलिंग लाइन		557	सीआर और डब्ल्यूआर
11	विद्युत आपूर्ति व्यवस्था में वृद्धि		708	सीआर और डब्ल्यूआर
12	तकनीकी सहायता		250	एमआरवीसी
	<b>कुल</b>		<b>33690</b>	

एशियाई इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बैंक (एआईआईबी) और न्यू डेवलपमेंट बैंक (एनडीबी) को 500 मिलियन अमरीकी डालर के दो ऋणों के लिए डीईए द्वारा 30.08.2019 को नामांकन किया गया है। प्रारंभिक कार्य प्रगति पर है।

#### 7.4.1 एमयूटीपी चरण IIIए के पूरा होने के बाद अपेक्षित प्रमुख लाभ हैं –

- बेहतर नेटवर्क कनेक्टिविटी और सेवा की गुणवत्ता
- मौजूदा भीड़भाड़ वाले कॉरिडोर और स्टेशनों पर भीड़ कम करना
- उपनगरीय प्रणाली पर सुरक्षा बढ़ना
- पीक टाइम ओवरलोडिंग को कम करने के लिए प्रति घंटे सेवाओं की संख्या में वृद्धि
- आधुनिक ईएमयू रेक के कारण यात्री सुविधा में वृद्धि