

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
30.07.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 1690 का उत्तर

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के अंतर्गत परियोजनाएं

1690. सुश्री इकरा चौधरी:

श्री पुष्पेंद्र सरोजः

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) उत्तरी, उत्तर मध्य और उत्तर पूर्व रेल जोनों के लिए नई रेल लाइनों, आमान परिवर्तन, विद्यमान रेल लाइनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण से संबंधित सभी रेल परियोजनाओं की स्थिति का ब्यौरा क्या है;
- (ख) राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) के अंतर्गत उपर्युक्त तीनों जोनों में सभी परियोजनाओं की स्थिति का ब्यौरा क्या है;
- (ग) उत्तर प्रदेश में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से लैस स्टेशनों की संख्या का जिलेवार ब्यौरा क्या है;
- (घ) इन परियोजनाओं के लिए आवंटित, स्वीकृत और व्यय की गई निधि का वर्षवार ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) क्या उक्त परियोजनाओं में कोई विलंब और लागत में वृद्धि दर्ज की गई है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, साथ ही लागत में अनुमानित वृद्धि कितनी है और इनके पूरा होने की समय-सीमा क्या है?

उत्तर

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

- (क) से (ङ): रेल परियोजनाओं को लाभप्रदता, यातायात अनुमान, अंतिम छोर संपर्कता, मिसिंग लिंक और वैकल्पिक मार्गों, संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन, राज्य सरकारों,

केन्द्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जनप्रतिनिधियों द्वारा की गई मांगों, रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताओं, सामाजिक-आर्थिक महत्व आदि के आधार पर स्वीकृत किया जाता है, जो चालू परियोजनाओं के थ्रो-फॉरवर्ड और निधियों की समग्र उपलब्धता पर निर्भर करता है।

भारतीय रेल की वेबसाइट पर परियोजनाओं का क्षेत्रीय रेलवे-वार ब्यौरा सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया जाता है।

उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे की समस्त बड़ी रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जा चुका है।

पूर्वोत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे में निष्पादित की जा रही स्वीकृति रेल अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं (नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण) का ब्यौरा निम्नानुसार है:

पूर्वोत्तर रेलवे

पूर्वोत्तर रेलवे जोन उत्तर प्रदेश, बिहार और उत्तराखण्ड राज्यों के आर-पार फैला हुआ है।

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, पूर्वोत्तर रेलवे में लगभग 20,466 करोड़ रुपए की लागत पर 1252 किलोमीटर कुल लंबाई की 17 रेल अवसंरचना संबंधी परियोजनाएं (08 नई लाइन, 01 आमान परिवर्तन और 08 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से 354 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च, 2025 तक लगभग 10,485 लाख करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका है। कार्य की संक्षेप में स्थिति निम्नानुसार है:

| कोटि | परियोजनाओं की संख्या | नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण की कुल लंबाई (कि.मी.) | मार्च, 2025 तक कमीशन की गई लंबाई | मार्च, 2025 तक कुल व्यय (करोड़ रुपए में) |
|----------------------------|----------------------|--|----------------------------------|--|
| नई लाइन | 8 | 656 | 48 | 4042 |
| आमान परिवर्तन | 1 | 56 | 0 | 260 |
| दोहरीकरण/ मल्टीट्रैकिंग | 8 | 541 | 306 | 6184 |
| कुल | 17 | 1252 | 354 | 10485 |

उत्तर मध्य रेलवे

उत्तर मध्य रेलवे क्षेत्र उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान और हरियाणा राज्यों के आर-पार फैला हुआ है।

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, उत्तर मध्य रेलवे में, लगभग 25,829 करोड़ रुपए की लागत पर 1874 किलोमीटर कुल लंबाई की 18 रेल अवसंरचना संबंधी परियोजनाएं (03 आमान परिवर्तन और 15 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से 565 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च, 2025 तक लगभग 14,057 लाख करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका है। कार्य की संक्षेप में स्थिति निम्नानुसार है:-

| कोटि | परियोजनाओं की संख्या | नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण की कुल लंबाई (कि.मी.) | मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई | मार्च, 2025 तक कुल व्यय (करोड़ रुपए में) |
|----------------------------|----------------------|--|---------------------------------|--|
| आमान परिवर्तन | 3 | 440 | 97 | 2903 |
| दोहरीकरण/ मल्टीट्रैकिंग | 15 | 1433 | 468 | 11155 |
| कुल | 18 | 1874 | 565 | 14057 |

उत्तर रेलवे

उत्तर रेलवे क्षेत्र पंजाब, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखण्ड, उत्तर प्रदेश, दिल्ली, चंडीगढ़, जम्मू एवं कश्मीर और लद्दाख राज्यों के आर-पार फैला हुआ है।

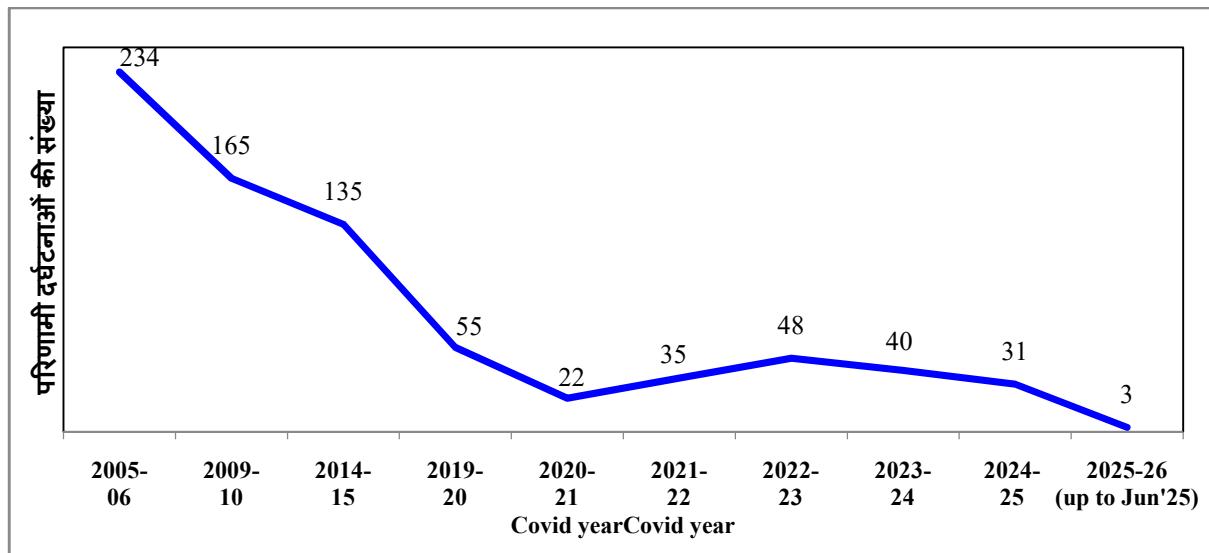
01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, उत्तर रेलवे में, लगभग 69,731 करोड़ रुपए की लागत पर 1169 किलोमीटर कुल लंबाई की 29 रेल अवसंरचना संबंधी परियोजनाएं (08 नई लाइन और 21 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से 344 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च, 2025 तक लगभग 31,625 लाख करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका है। कार्य की संक्षेप में स्थिति निम्नानुसार है:-

| कोटि | परियोजनाओं की संख्या | नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण की कुल लंबाई (कि.मी.) | मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई | मार्च 2025 तक कुल व्यय (रुपए करोड़ में) |
|------------------------|----------------------|--|---------------------------------|---|
| नई लाइन | 8 | 499 | 80 | 28288 |
| दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग | 21 | 670 | 264 | 3337 |
| कुल | 29 | 1169 | 344 | 31625 |

भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। पिछले कुछ वर्षों में किए गए विभिन्न संरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं की संख्या में काफी गिरावट आई है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं वर्ष 2014-15 में 135 से घटकर वर्ष 2024-25 में 31 रह गई हैं, जैसा कि दिए गए ग्राफ में दर्शाया गया है।

यह नोट किया जाए कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 1711 (औसतन 171 प्रतिवर्ष) थी, जो वर्ष 2024-25 में घटकर 31 और वर्ष 2025-26 (जून तक) 3 रह गई है।

रेलगाड़ी परिचालन में बेहतर संरक्षा दर्शाने वाला अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक दुर्घटना प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर (एपीएमटीकेएम) है, जो वर्ष 2014-15 में 0.11 से घटकर 2024-25 में 0.03 रह गया है, जो उक्त अवधि के दौरान लगभग 73% का सुधार दर्शाता है।



रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:

- 1 भारतीय रेल में, पिछले कुछ वर्षों में संरक्षा से संबंधित कार्यकलापों पर व्यय में वृद्धि हुई है जो निम्नानुसार है:

संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय (करोड़ रु. में)

| | 2013-14 (वास्तविक) | 2022-23 (वास्तविक) | 2023-24 (वास्तविक) | संशोधित अनुमान 2024-25 | बजट अनुमान 2025-26 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|--------------------------|
| रेलपथ का अनुरक्षण और निर्माण कार्य | 9172 | 18,115 | 20,322 | 21,800 | 23,316 |
| मोटिव पावर और चल स्टॉक का अनुरक्षण | 14796 | 27,086 | 30,864 | 31,540 | 30,666 |
| मशीनों का अनुरक्षण | 5,406 | 9,828 | 10,772 | 12,112 | 12,880 |
| सड़क संरक्षा सम्पार और ऊपरि/निचले सड़क पुल | 1,986 | 5,347 | 6,662 | 8,184 | 7,706 |
| रेलपथ नवीकरण | 4,985 | 16,326 | 17,850 | 22,669 | 22,800 |
| पुल संबंधी कार्य | 390 | 1,050 | 1,907 | 2,130 | 2,169 |
| सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी कार्य | 905 | 2,456 | 3,751 | 6,006 | 6,800 |
| उत्पादन इकाइयों सहित कारखानों तथा संरक्षा पर विविध व्यय | 1,823 | 7,119 | 9,523 | 9,581 | 10,134 |
| कुल | 39,463 | 87,327 | 1,01,651 | 1,14,022 | 1,16,470 |

2 मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाएं कम करने के लिए 30.06.2025 तक
6,635 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली
इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

- 3 समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 30.06.2025 तक 11,096 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
- 4 संरक्षा बढ़ाने के लिए 30.06.2025 तक 6,640 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन के लिए स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
- 5 कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा (एटीपी) प्रणाली के रूप में अपनाया गया था। कवच प्रणाली की उत्तरोत्तर चरणबद्ध रूप में व्यवस्था की जाती है। कवच को पहले ही दक्षिण मध्य रेल और उत्तर मध्य रेल के 1548 मार्ग किलोमीटर पर संस्थापित किया गया है। वर्तमान में, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3000 मार्ग किमी) का कार्य प्रगति पर है। दिनांक 30.06.2025 की स्थिति के अनुसार, इन रेलमार्गों पर लगभग 2200 मार्ग कि.मी. पर रेलपथ साइड कार्य पूरे कर लिए गए हैं। इन खंडों पर नियमित परीक्षण किए जा रहे हैं।
- 6 सिग्नल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख तैयार करने आदि पर विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।
- 7 प्रोटोकॉल के अनुसार सिग्नल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए विसंयोजन और पुनः संयोजन प्रणाली पर पुनः बल दिया गया है।
- 8 लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

- 9 मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए जाने की व्यवस्था है जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिग्नलों से दो ओएचई मास्ट पहले स्थित होता है ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर क्रू को आगे के संकेत के बारे में चेतावनी मिल सके।
- 10 कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) की व्यवस्था की जाती है जिससे लोको पायलट को आगे वाले मुख्य स्थलों यथा सिग्नल, समपार फाटकों आदि की दूरी का पता लग जाता है।
- 11 प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जाता है।
- 12 मानवीय त्रुटियों को कम करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण किया गया है।
- 13 संरक्षा बेहतर करने के लिए रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और ज्वाइंटों की वेलिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना।
- 14 पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए पटरियों का अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
- 15 लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेलिंग के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वैलिंग तकनीक अर्थात् फ्लैश बट वेलिंग अपनाना।

- 16 ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग यानों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।
- 17 वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।
- 18 टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।
- 19 संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों को निगरानी और शिक्षित करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।
- 20 युक्तिसंगत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता और इनपुट के इष्टतमीकरण से संबंधित निर्णय लेने के लिए ट्रैक डाटाबेस और डिसीजन सपोर्ट सिस्टम जैसी रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली को अपनाया गया है।
- 21 रेलपथ की संरक्षा संबंधी मुद्दों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्य स्थल पर संरक्षा, मानसून संबंधी सावधानियों आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।
- 22 गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।
- 23 पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाए जा रहे हैं।
- 24 जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर चौकीदार रहित सभी समपारों (यूएमएलसी) को समाप्त कर दिया गया है।

- 25 पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान स्थितियों के आकलन के आधार पर पुलों की मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य किया जाता है।
- 26 भारतीय रेल ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक “आग संबंधी सूचनाएं” लगाई हैं। सभी डिब्बों में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग से बचने के लिए ‘क्या करें’ और ‘क्या न करें’ के बारे में सूचित और सतर्क किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूम्रपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।
- 27 उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैन्ट्री कारों में आग संसूचक एवं अवरोधन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धुआं संसूचक प्रणाली की व्यवस्था कर रही हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूद सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीके से प्रोग्रेसिव फिटमेन्ट का कार्य भी चल रहा है।
- 28 कर्मचारियों की नियमित काउन्सिलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
- 29 दिनांक 30.11.2023 के राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेलें (चालू लाइन) साधारण नियम में रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरुआत की गई है जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य को रोलिंग आधार पर 52 सप्ताह पूर्व ही योजनाबद्ध किया जाता है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधार, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि संबंधी संरक्षा कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

| क्र.सं. | मद | 2004-05 से 2013-14 | 2014-15 से 2024-25 | 2004-14 की तुलना में 2014-25 |
|------------------------------------|---|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| प्रौद्योगिकीय सुधार | | | | |
| 1 | उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.) | 57,450 कि.मी. | 1.43 लाख कि.मी. | 2 गुना से अधिक |
| 2 | लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (कि.मी.) | 9,917 कि.मी. | 77,522 कि.मी. | लगभग 8 गुना |
| 3 | इलेक्ट्रोनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन) | 837 स्टेशन | 3,691 स्टेशन | 4 गुना से अधिक |
| 4 | फॉग पास सेफ्टी उपकरण (अदद) | 31.03.14 तक: 90 | 31.03.25 तक: 25,939 | 288 गुना |
| 5 | थिक वेब स्विच (अदद) | शून्य | 28,301 अदद | |
| बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां | | | | |
| 1 | प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ कि.मी.) | 32,260 कि.मी. | 49,941 कि.मी. | 1.5 गुना |
| 2 | यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) वेल्डिंग परीक्षण (अदद) | 79.43 लाख | 2 करोड़ | 2 गुना से अधिक |
| 3 | वेल्ड संबंधी खराबियां (अदद) | 2013-14 में: 3699 अदद | 2024-25 में: 370 अदद | 90% कमी |
| 4 | पटरियों में दराएं (अदद) | 2013-14 में: 2548 अदद | 2024-25 में: 289 अदद | 88% से ज्यादा कमी |
| बेहतर अवसंरचना एवं चल स्टॉक | | | | |
| 1 | जोड़े गए नए रेलपथ | 14,985 अदद | 34,428 कि.मी. | 2 गुना से अधिक |

| | कि.मी. (रेलपथ कि.मी.) | | | |
|---|--|-------------------|--|-----------------|
| 2 | फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद) | 4,148 अदद | 13,808 अदद | 3 गुना से अधिक |
| 3 | बड़ी लाइन पर चौकीदार रहित समपार (अदद) | 31.03.14 तक: 8948 | 31.03.24 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी बंद कर दिए गए) | हटा दिए गए |
| 4 | एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद) | 2,337 अदद | 42,677 | 18 गुना से अधिक |

उत्तर प्रदेश के 535 स्टेशनों में एलेक्ट्रोनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली प्रदान की गई है।

उत्तर प्रदेश

उत्तर प्रदेश राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली रेल अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं को भारतीय रेल के उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे क्षेत्रों के अंतर्गत आती हैं। रेल परियोजनाओं का क्षेत्रीय रेलवे-वार विवरण भारतीय रेल की वेबसाइट पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया जाता है।

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, उत्तर प्रदेश राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली लगभग 62,360 करोड़ रुपए की लागत पर 3,808 किलोमीटर की कुल लंबाई की 49 रेल परियोजनाएं (10 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 37 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से मार्च, 2025 तक 1,323 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और लगभग 30,611 लाख करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका है।

कार्य की संक्षेप में स्थिति निम्नानुसार है :-

| योजना शीर्ष | परियोजना ओं की संख्या | कुल लंबाई (कि.मी. में) | कमीशन कि गई लंबाई (कि.मी. में) | मार्च, 2025 तक किया गया व्यय (करोड़ रुपए में) |
|------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------------|---|
| नई लाइन | 10 | 1227 | 340 | 10517 |
| आमन परिवर्तन | 2 | 67 | 0 | 281 |
| दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग | 37 | 2513 | 983 | 19813 |
| कुल | 49 | 3808 | 1323 | 30611 |

उत्तर प्रदेश में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नानुसार है:

| अवधि | परिव्यय |
|---------|----------------------------------|
| 2009-14 | 1,109 करोड़ रुपए/वर्ष |
| 2025-26 | 19,858 करोड़ रुपए (लगभग 18 गुना) |

2009-14 और 2014-2025 के दौरान उत्तर प्रदेश राज्य में पूर्णतः/आंशिक पड़ने वाले नए रेलपथ की कमीशनिंग/बिछाने का ब्यौरा निम्नानुसार है:

| अवधि | कमीशन किए गए नए रेलपथ | नए रेलपथ की औसत कमीशनिंग |
|---------|-----------------------|--|
| 2009-14 | 996 कि.मी. | 199.2 कि.मी./वर्ष |
| 2014-25 | 5272 कि.मी. | 479.3 कि.मी. प्रति वर्ष (2 गुना से अधिक) |

उत्तर प्रदेश में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली हाल ही में पूरी की गई परियोजनाओं का विवरण निम्नानुसार है:

| क्र.सं. | परियोजना | वर्तमान लागत (करोड़ रुपए में) |
|---------|--|----------------------------------|
| 1 | आगरा-इटावा नई लाइन (110 कि.मी.) | 427 |
| 2 | गुना-ग्वालियर-भिंड-इटावा नई लाइन (348 कि.मी.) | 683 |
| 3 | ललितपुर खजुराहो/टीकमगढ़ (मवई)-खजुराहो खंड नई लाइन (165 कि.मी.) | 800 |
| 4 | इटावा-मैनपुरी नई लाइन (58 कि.मी.) | 313 |
| 5 | गाज़ीपुर सिटी-तारीघाट नई लाइन (17 कि.मी.) | 1766 |
| 6 | गोण्डा-गोरखपुर लूप आमान परिवर्तन (260 कि.मी.) | 863 |
| 7 | कानपुर-कासगंज-मथुरा एवं कासगन-बरेली आमान परिवर्तन (545 कि.मी.) | 1790 |
| 8 | कप्तानगंज-थावे-छपरा आमान परिवर्तन (234 कि.मी.) | 819 |
| 9 | बरेली-पीलीभीत-टनकपुर आमान परिवर्तन (102 कि.मी.) | 313 |
| 10 | गोण्डा-बहराइच आमान परिवर्तन (60 कि.मी.) | 318 |
| 11 | पीलीभीत-शाहजहांपुर आमान परिवर्तन (83 कि.मी.) | 589 |
| 12 | इंदारा-दोहरीघाट आमान परिवर्तन (34 कि.मी.) | 213 |
| 13 | लखनऊ-पीलीभीत आमान परिवर्तन (263 कि.मी.) | 1634 |
| 14 | उत्तरेटिया-जफराबाद - दोहरीकरण (148 कि.मी.) | 890 |
| 15 | भदोई-जंघई दोहरीकरण (31 कि.मी.) | 168 |
| 16 | बानूपुर-पनकी दोहरीकरण (11 कि.मी.) | 55 |
| 17 | लहोटा-भदोई दोहरीकरण (39 कि.मी.) | 184 |
| 18 | ऑडिहार-मंडुवाडीह दोहरीकरण (39 कि.मी.) | 200 |
| 19 | मेरठ-मुजफ्फरनगर दोहरीकरण (55 कि.मी.) | 430 |
| 20 | गाज़ीपुर-ऑडिहार दोहरीकरण (40 कि.मी.) | 371 |
| 21 | फाफा मऊ-प्रयागराज दोहरीकरण (14 कि.मी.) | 212 |
| 22 | मुजफ्फरनगर-टपरी दोहरीकरण (52 कि.मी.) | 525 |
| 23 | मथुरा-पलवल दोहरीकरण (80 कि.मी.) | 669 |
| 24 | उत्तरेटिया-रायबरेली दोहरीकरण (66 कि.मी.) | 662 |

| | | |
|----|--|-------|
| 25 | रायबरेली-अमेठी दोहरीकरण (60 कि.मी.) | 668 |
| 26 | आलमनगर- उत्तरेटिया दोहरीकरण (20 कि.मी.) | 358 |
| 27 | भीमसेन-झाँसी दोहरीकरण (206 कि.मी.) | 2620 |
| 28 | भाऊपुर-पनकी दोहरीकरण (11 कि.मी.) | 97 |
| 29 | बलिया-गजीपुर शहर दोहरीकरण (65 कि.मी.) | 650 |
| 30 | ऑँडिहार-जौनपुर दोहरीकरण (60 कि.मी.) | 405 |
| 31 | मल्हौर-डालीगंज दोहरीकरण (13 कि.मी.) | 183 |
| 32 | खमा चकेरी-चंदारी दोहरीकरण (13 कि.मी.) | 177 |
| 33 | चिपियाना बुजुर्ग-दादरी दोहरीकरण (12 कि.मी.) | 129 |
| 34 | बाराबंकी-अकबरपुर दोहरीकरण (161 कि.मी.) | 1700 |
| 35 | रोजा-सीतापुर कैंट-बुढ़वल दोहरीकरण (181 कि.मी.) | 2094 |
| 36 | पूर्वी समर्पित माल गलियारा (1756 कि.मी.) | 51219 |
| 37 | जौनपुर-अकबरपुर (टांडा) दोहरीकरण (77 कि.मी.) | 676 |
| 38 | दैलवारा-बिराई दोहरीकरण (7.55 कि.मी.) | 77 |
| 39 | रमना-सिंगराँली दोहरीकरण (160 कि.मी.) | 2436 |
| 40 | जंघई-फाफा मऊ दोहरीकरण (47 कि.मी.) | 414 |
| 41 | वाराणसी-माधोसिंह-प्रयागराज दोहरीकरण (120 कि.मी.) | 2018 |
| 42 | करैला रोड-शक्तिनगर दोहरीकरण (32 कि.मी.) | 763 |
| 43 | देवबंद-रुड़की नई लाइन (29 कि.मी.) | 1289 |

उत्तर प्रदेश में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली कुछ परियोजनाएं जो शुरू की गई हैं, निम्नानुसार हैं:

| क्र.सं. | परियोजना | अनुमानित लागत (करोड़ रुपए में) |
|---------|--|--------------------------------|
| 1 | छितौनी-तुमकुही रोड नई लाइन (59 कि.मी.) | 1731 |
| 2 | आनंदनगर-घुघली नई लाइन (53 कि.मी.) | 958 |
| 3 | सहजनवा-दोहरीघाट नई लाइन (81 कि.मी.) | 1320 |
| 4 | बहराईच-खलीलाबाद नई लाइन (240 कि.मी.) | 4940 |
| 5 | एटा-कासगंज नई लाइन (29 कि.मी.) | 389 |
| 6 | ऊंचाहार-अमेठी नई लाइन (66 कि.मी.) | 1229 |

| | | |
|----|---|------|
| 7 | ललितपुर-सतना, रीवा-सिंगरौली और महोबा-खजुराहो नई लाइन (541 कि.मी.) | 8914 |
| 8 | बहराईच-नानपारा-नेपाल गंज गेज परिवर्तन (56 कि.मी.) | 342 |
| 9 | पंडित दीन दयाल उपाध्याय-प्रयागराज तीसरी लाइन (150 कि.मी.) | 2649 |
| 10 | झाँसी-बीना तीसरी लाइन (153 कि.मी.) | 2002 |
| 11 | मथुरा-झांसी तीसरी लाइन (274 कि.मी.) | 5924 |
| 12 | झाँसी-खैरार-मानिकपुर और खिरार-भीमसेन दोहरीकरण (431 कि.मी.) | 4330 |
| 13 | अलीगढ़ फ्लाईओवर (22 कि.मी.) | 1179 |
| 14 | आगरा फोर्ट-बांदीकुई दोहरीकरण (150 कि.मी.) | 988 |
| 15 | अलीगढ़ - दाउद खान तीसरी लाइन (18 कि.मी.) | 452 |
| 16 | बिल्ली- चुनार दोहरीकरण(102 कि.मी.) | 1424 |
| 17 | छपरा-बलिया कुछ-कुछ हिस्से में दोहरीकरण (65 कि.मी.) | 1046 |
| 18 | डोमिनगढ़-गोरखपुर-गोरखपुर कैट-कुसुम्ही - तीसरी लाइन (21 कि.मी.) | 508 |
| 19 | बुढ़वल गोंडा तीसरी लाइन (62 कि.मी.) | 1118 |
| 20 | फेफना-इंदारा, मऊ-शाहगंज दोहरीकरण (150 कि.मी.) | 1778 |
| 21 | भटनी-ऑर्निहार दोहरीकरण (117 कि.मी.) | 2529 |
| 22 | गोरखपुर-वाल्मीकिनगर दोहरीकरण (96 कि.मी.) | 1120 |
| 23 | उत्तरेटिया-जफराबाद दोहरीकरण (263 कि.मी.) | 1582 |
| 24 | जंघई-प्रतापगढ़-अमेठी दोहरीकरण (87 कि.मी.) | 1197 |
| 25 | बाराबंकी-मल्हौर तीसरी और चौथी लाइन (33 कि.मी.) | 407 |
| 26 | फाफा मऊ-ऊंचाहार दोहरीकरण (72 कि.मी.) | 971 |
| 27 | बाराबंकी-बुढ़वल तीसरी लाइन (27 कि.मी.) | 426 |
| 28 | प्रयागराज (इरादतगंज)-माणिकपुर तीसरी लाइन (84 कि.मी.) | 1508 |

रेल परियोजना/ओं का पूरा होना राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के अधिकारियों द्वारा वन संबंधी स्वीकृति, बाधक जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक स्थितियां,

परियोजना/ओं के क्षेत्र में कानून-व्यवस्था की स्थिति, परियोजना विशेष स्थल के लिए एक वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। ये सभी कारक परियोजना(ओं) के पूरा होने के समय को प्रभावित करते हैं।

रेल परियोजनाओं के त्वरित अनुमोदन और कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा उठाए जा रहे विभिन्न कदमों में (i) गति शक्ति इकाइयां स्थापित करना (ii) परियोजनाओं की प्राथमिकता निर्धारित करना (iii) प्राथमिकता वाली परियोजनाओं पर निधि के आबंटन में पर्याप्त वृद्धि (iv) फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन (v) विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की गहन निगरानी (vi) शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीव संबंधी मंजूरियों और परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों को सुलझाने के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई करना शामिल है। इससे वर्ष, 2014 से कमीशनिंग की दर में पर्याप्त वृद्धि हुई है।
