

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

30.07.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 1727 का उत्तर

रेल परियोजनाओं के एकीकरण के लिए प्रधानमंत्री गति शक्ति योजना

1727. श्रीमती भारती पारधी:

श्री ओमप्रकाश भूपालसिंह उर्फ पवन राजेनिंबालकर:

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) पीएम-गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान ने रेलवे परियोजनाओं के एकीकरण और शीघ्रता से पूरा करने में किस प्रकार महत्वपूर्ण योगदान दिया है;
- (ख) इसे अपनाए जाने के बाद से परियोजना कार्यान्वयन, समय-सीमा और लागत दक्षता में देखे गए मापनीय सुधारों का ब्यौरा क्या है;
- (ग) देश भर में लंबित रेलवे परियोजनाओं की वर्तमान संख्या कितनी है और उनकी प्रगति में बाधा डालने वाली प्रमुख समस्याओं का ब्यौरा क्या है; और
- (घ) इन समस्याओं को दूर करने के लिए अपनाई जा रही विशिष्ट रणनीतियों का ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अब तक परियोजना-वार, विशेषकर महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश में, क्या सफलता मिली है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): परिवहन क्षेत्र से संबंधित अवसंरचनात्मक परियोजनाओं के योजना निर्माण और निष्पादन के प्रति दृष्टिकोण में रूपांतरकारी परिवर्तन लाने हेतु अक्टूबर, 2021 में प्रधानमंत्री गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) शुरू किया गया था। पूरे देश में फैले इस राष्ट्रीय

मास्टर प्लान ने संबंधित मंत्रालयों/राज्य सरकारों/विभागों के बीच सहयोग के माध्यम से रेलवे, शिपिंग, सड़क मार्ग, दूरसंचार, पाइपलाइन आदि जैसे अवसंरचनात्मक क्षेत्रों के बीच तालमेल स्थापित किया है, जिससे परियोजनाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक स्वीकृतियों में तेज़ी आई है और साथ ही योजना निर्माण भी तेज़ गति से हुआ है।

भारतीय रेल ने अपनी परियोजना नियोजन प्रक्रिया में गति शक्ति के सिद्धांतों को तुरंत आत्मसात कर लिया है, जिससे परियोजनाओं के मूल्यांकन, स्वीकृति और निष्पादन में तेज़ी आई है। जमीनी सर्वेक्षण, मार्ग संरेखण, वन और वन्यजीवन क्षेत्रों से गुजरने से बचने के लिए वैकल्पिक मार्ग तय करना, पतनों, खदानों, कोयला खदानों से संपर्क स्थापित करना, बीआईएसएजी-एन द्वारा विकसित प्रधानमंत्री गति शक्ति संस्थागत तंत्र के माध्यम से किए जाते हैं। इससे विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने की गुणवत्ता बेहतर हुई है और परियोजना की लागत में कमी आई है।

अब एकीकृत योजना निर्माण, बेहतर संभार तंत्र दक्षता, प्रथम और अंतिम मील संपर्कता, थ्रूपुट में वृद्धि और लोगों, माल/पण्यों जैसे कृषि उत्पादों, उर्वरकों, कोयला, लौह अयस्क, इस्पात, सीमेंट, चूना पत्थर आदि की निर्बाध आवाजाही के लिए बाधाओं को दूर करने के उद्देश्य से सभी नई लाइन, आमामान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं का सर्वेक्षण, विभिन्न आर्थिक क्षेत्रों के लिए मल्टीमोडाल संपर्कता हेतु अवसंरचना के विकास हेतु बीआईएसएजी-एन द्वारा विकसित प्रधानमंत्री गति शक्ति संस्थागत तंत्र के अंतर्गत शुरू किया जाता है

प्रधानमंत्री गति शक्ति संस्थागत तंत्र से अत्यधिक लाभान्वित होने वाली कुछ परियोजनाएँ इस प्रकार हैं:-

- (i) अंबाजी के रास्ते तारंगा हिल-आबू रोड नई लाइन (117 किलोमीटर) - खदानों और आरक्षित वनों से बचते हुए संरेखण को अंतिम रूप दिया गया है;
- (ii) इंदौर-मनमाड नई लाइन (309 किलोमीटर)- प्याज उत्पादक केंद्रों, धार्मिक स्थलों, औद्योगिक समूहों, पिछड़े क्षेत्रों तक पहुँच के लिए संरेखण तय किया गया है;
- (iii) जालना और जलगाँव से अजंता गुफाओं का रेल संपर्क (174 किलोमीटर) - भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण स्थलों और आरक्षित वनों से बचते हुए संरेखण;

(iv) सरडेगा-भालमुंडा नई दोहरी लाइन (37 किलोमीटर) - खनन क्षेत्र से बचते हुए और निकटतम रेल शीर्ष स्टेशन तक पहुँचने के लिए संरेखण तय किया गया है।

पिछले 3 वर्षों (2022-23, 2023-24, 2024-25) और चालू वित्त वर्ष के दौरान, भारतीय रेल में कुल 61,462 किलोमीटर लंबाई के 892 अदद सर्वेक्षण (267 नई लाइनें, 11 आमामान परिवर्तन और 614 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं और यह कार्य प्रधानमंत्री गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के तहत किया गया है।

पिछले तीन वर्षों अर्थात् वित्त वर्ष 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष के दौरान, प्रधानमंत्री गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के तहत भारतीय रेल में कुल 9,703 किलोमीटर लंबाई की 237 परियोजनाओं (40 नई लाइनें, 17 आमामान परिवर्तन और 180 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है, जिनकी लागत लगभग ₹1,90,333 करोड़ है।

रेल परियोजनाओं को लाभप्रदता, यातायात अनुमानों, अंतिम स्थान पहुंच संपर्कता, अनुपलब्ध कड़ियों और वैकल्पिक मार्गों, संकुलित/संतृप्त लाइनों के विस्तार, राज्य सरकारों, केंद्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जन प्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगों, रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताओं, सामाजिक-आर्थिक महत्व आदि के आधार पर स्वीकृत किया जाता है, जो चालू परियोजनाओं की प्रगति और निधियों की समग्र उपलब्धता पर निर्भर करता है।

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में, कुल 35,966 किलोमीटर लंबाई की 431 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (154 नई लाइन, 33 आमामान परिवर्तन और 244 दोहरीकरण) जिनकी लागत लगभग 6.75 लाख करोड़ रुपए है, स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से

मार्च, 2025 तक 12,769 किलोमीटर लंबाई को कमीशन किया जा चुका है और लगभग 2.91 लाख करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। इसका सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण (किलोमीटर)	मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (किलोमीटर)	मार्च 2025 तक कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइनें	154	16,142	3,036	1,45,318
आमान परिवर्तन	33	4,180	2,997	22,753
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	244	15,644	6,736	1,22,858
कुल	431	35,966	12,769	2,90,929

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

भारतीय रेल पर कमीशन किए गए/बिछाए गए नए रेलपथ का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ की लंबाई	कमीशन किए गए नए रेलपथ की औसत लंबाई
2009-2014	7,599 किलोमीटर	4.2 कि.मी/दिन
2014-2025	34,428 किलोमीटर	8.57 कि.मी/दिन (2 गुना से अधिक)

मध्य प्रदेश

मध्य प्रदेश राज्य में रेल अवसंरचना परियोजनाएँ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे, मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे द्वारा कवर की जाती हैं।

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

पिछले तीन वर्षों अर्थात् वित्त वर्ष 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष के दौरान, प्रधानमंत्री गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के तहत मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुल 5,523 किलोमीटर लंबाई के 59 सर्वेक्षण (17 नई लाइन और 42 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं।

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 89,543 करोड़ रुपये की लागत वाली कुल 4,740 किलोमीटर लंबाई की 24 रेल परियोजनाओं (08 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 14 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है जिनमें से मार्च, 2025 तक 2092 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और 41,401 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है। इसका सारांश निम्नानुसार है: -

योजना शीर्ष	परियोजनाओं की सं.	कुल लंबाई (किलोमीटर में)	कमीशन की गई लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च, 2025 तक व्यय (करोड़ रुपये में)
नई लाइन	8	1914	544	15069
आमान परिवर्तन	2	809	430	6766
दोहरीकरण/ मल्टीट्रैकिंग	14	2017	1118	19566
कुल	24	4,740	2,092	41,401

मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	परिव्यय
2009-14	632 करोड़ रुपये प्रति वर्ष

2025-26	14,745 करोड़ रुपए (23 गुना से अधिक)
---------	-------------------------------------

2009-14 और 2014-25 के दौरान मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथ की कमीशनिंग/बिछाने का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ की लंबाई	कमीशन किए गए नए रेलपथ की औसत लंबाई
2009-14	145 किलोमीटर	29 किलोमीटर प्रति वर्ष
2014-25	2,651 किलोमीटर	241 किलोमीटर प्रति वर्ष (8 गुना से अधिक)

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

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रुपए में)
1.	गुना-इटावा नई लाइन (348 किलोमीटर)	683
2.	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 किलोमीटर)	2005
3.	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 किलोमीटर)	1512
4.	छिंदवाड़ा-मंडला फोर्ट आमान परिवर्तन (182 किलोमीटर)	1268
5.	खोदरी-अनूपपुर दोहरीकरण (62 किलोमीटर)	489
6.	इटारसी-बुदनी तीसरी लाइन (25 किलोमीटर)	286
7.	भोपाल-बीना तीसरी लाइन (145 किलोमीटर)	1075
8.	बरखेड़ा-हबीबगंज तीसरी लाइन (41 किलोमीटर)	473
9.	पेंड्रा रोड-अनूपपुर तीसरी लाइन (50 किलोमीटर)	394
10.	बीना-कोटा दोहरीकरण (283 किलोमीटर)	2477
11.	नीमच-चित्तौड़गढ़ दोहरीकरण (56 किलोमीटर)	560
12.	बिलासपुर में फलाईओवर के साथ खोदरी-अनूपपुर दोहरीकरण (72 किलोमीटर)	792
13.	बुदनी-बरखेड़ा तीसरी लाइन (27 किलोमीटर)	1703

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रुपए में)
14.	इंदौर-उज्जैन दोहरीकरण (79 किलोमीटर)	757
15.	अनुपपुर-कटनी तीसरी लाइन (165 किलोमीटर)	2311
16.	रमना-सिंगरौली दोहरीकरण (160 किलोमीटर)	2436
17.	करैला रोड- शक्तिनगर दोहरीकरण (32 किलोमीटर)	763

मध्य प्रदेश में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुछ मुख्य परियोजनाएं जो शुरू की गई हैं, इस प्रकार हैं:

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1.	मनमाड-इंदौर नई लाइन (309 किलोमीटर) धुले-नरदाना को छोड़कर (51कि.मी.)-अलग से स्वीकृत	16320
2.	रामगंजमंडी-भोपाल नई लाइन (189 किलोमीटर)	5073
3.	इंदौर-बुदनी नई लाइन (198 किलोमीटर)	7474
4.	ललितपुर-सतना, रीवा-सिंगरौली और महोबा-खजुराहो नई लाइन (541 किलोमीटर)	8914
5.	दाहोद-इंदौर नई लाइन (205 किलोमीटर)	4095
6.	छोटा उदेपुर-धार नई लाइन (147 किलोमीटर)	1794
7.	नीमच-बड़ी सादड़ी नई लाइन (48 किलोमीटर)	495
8.	कोटा तक विस्तार के साथ ग्वालियर-श्यामपुरकलां आमान परिवर्तन (284 किलोमीटर)	2913
9.	रतलाम-अकोला आमान परिवर्तन (525 किलोमीटर)	6384
10.	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 किलोमीटर)	2450
11.	झाँसी-बीना तीसरी लाइन (153 किलोमीटर)	2002
12.	मथुरा-झाँसी तीसरी लाइन (274 किलोमीटर)	5924
13.	झाँसी- मानिकपुर और खिरार-भीमसेन दोहरीकरण (431 किलोमीटर)	4330
14.	कटनी-बीना तीसरी लाइन (260 किलोमीटर)	3138

15.	कटनी- ग्रेड सेपरेटर/बायपास (35 किलोमीटर)	2300
16.	कटनी-सिंगरौली दोहरीकरण (257 किलोमीटर)	4377
17.	सतना-रीवा दोहरीकरण (50 किलोमीटर)	590
18.	नीमच-रतलाम दोहरीकरण (133 किलोमीटर)	1096
19.	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 किलोमीटर)	3285

महाराष्ट्र:

महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली रेल अवसंरचना परियोजनाएँ भारतीय रेल के मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे और पश्चिम रेलवे ज़ोन के अंतर्गत आती हैं।

पिछले तीन वर्षों अर्थात वित्त वर्ष 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष के दौरान, प्रधानमंत्री गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के अंतर्गत महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 7979 किलोमीटर कुल लंबाई के 94 सर्वेक्षण (26 नई लाइन, 2 आमान परिवर्तन और 66 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं।

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुल 5,098 किलोमीटर लंबाई की 38 परियोजनाएं (11 नई लाइनें, 02 आमान परिवर्तन और 25 दोहरीकरण) जिनकी लागत 89,780 करोड़ रुपए है, स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से मार्च, 2025 तक 2,360 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और 39,407 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। कार्य की स्थिति संक्षेप में निम्नानुसार है:

योजना शीर्ष	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (किलोमीटर में)	कमीशन की गई लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च 2025 तक व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	11	1355	234	10504
आमान परिवर्तन	2	609	334	4286
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	25	3134	1792	24617
कुल	38	5098	2360	39407

महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है :-

अवधि	परिव्यय
2009-14	1,171 करोड़ रुपए प्रति वर्ष
2025-26	23,778 करोड़ रुपए (20 गुना से अधिक)

2009-14 और 2014-25 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथ की कमीशनिंग/बिछाने का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ की लंबाई	कमीशन किए गए नए रेलपथ की औसत लंबाई
2009-14	292 किलोमीटर	58.4 किलोमीटर प्रति वर्ष
2014-25	2,292 किलोमीटर	208.36 किलोमीटर प्रति वर्ष (लगभग 4 गुना)

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

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1	बालाघाट-कटंगी सहित जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 किलोमीटर)	2005
2	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 किलोमीटर)	1512
3	पनवेल-पेन दोहरीकरण (35 किलोमीटर)	263
4	पनवेल-रोहा भूमि अधिग्रहण दोहरीकरण (75 किलोमीटर)	31
5	पेन-रोहा दोहरीकरण (40 किलोमीटर)	330
6	उधना-जलगांव दोहरीकरण (307 किलोमीटर)	2448
7	मुदखेड-परभणी दोहरीकरण (81 किलोमीटर)	673
8	भुसावळ-जलगांव तीसरी लाइन (24 किलोमीटर)	325

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
9	जलगांव-भुसावल के बीच चौथी लाइन दोहरीकरण (24 किलोमीटर)	261
10	दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण (225 किलोमीटर)	3182

महाराष्ट्र में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुछ परियोजनाएं जो शुरू की गई हैं, वे इस प्रकार हैं:

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1	अहमदनगर-बीड- परली वैजनाथ नई लाइन (261 किलोमीटर)	4957
2	बारामती-लोनंद नई लाइन (64 किलोमीटर)	1844
3	वर्धा-नांदेड़ (येवतमाल-पुसूद के रास्ते) नई लाइन (284 किलोमीटर)	3445
4	दिघी पोर्ट-रोहा नई लाइन (34 किलोमीटर)	725
5	सोलापुर-तुलजापुर-उस्मानाबाद नई लाइन (84 किलोमीटर)	2933
6	धुले (बोरविहिर) - नरदाना नई लाइन (51 किलोमीटर)	1171
7	उल्हासनगर के रास्ते कल्याण-मुरबाद नई लाइन (28 किलोमीटर)	836
8	मनमाड-इंदौर नई लाइन (309 किलोमीटर)	16321
9	वडसा-गढ़चिरौली नई लाइन (52 किलोमीटर)	1886
10	जालना और जलगांव से अजंता गुफा रेल संपर्कता नई लाइन (174 किलोमीटर)	5804
11	मलकापुर तक विस्तार सहित पचोरा-जामनेर आमान परिवर्तन (84 किलोमीटर)	2094
12	रतलाम-महू-खंडवा-अकोला और फतेहाबाद-चंद्रावतीगंज-उज्जैन आमान परिवर्तन (525 किलोमीटर)	6384
13	कल्याण-कसारा - तीसरी लाइन (68 किलोमीटर)	1436
14	वर्धा (सेवाग्राम) - नागपुर तीसरी लाइन (76 किलोमीटर)	698
15	वर्धा-बल्हारशाह तीसरी लाइन (132 किलोमीटर)	1385

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
16	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 किलोमीटर)	2450
17	पुणे-मिरज-लॉंडा दोहरीकरण (466 किलोमीटर)	6463
18	दौंड मनमाड दोहरीकरण (236 किलोमीटर)	3037
19	मनमाड जलगाँव तीसरी लाइन (160 किलोमीटर)	1677
20	वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 किलोमीटर)	1137
21	काजीपेट - बल्हारशाह - तीसरी लाइन (202 किलोमीटर)	3183
22	मुदखेड़-मेडचल और महबूबनगर-डोन दोहरीकरण (417 किलोमीटर) के बीच	4686
23	राजनांदगांव-नागपुर तीसरी लाइन (228 किलोमीटर)	3545
24	होटगी-कुडगि-गदग दोहरीकरण (284 किलोमीटर)	2459
25	औरंगाबाद-अंकाई दोहरीकरण (98 किलोमीटर)	961
26	परभणी-परली वैजनाथ स्टेशनों का दोहरीकरण (65 किलोमीटर)	770
27	जलगांव-मनमाड चौथी लाइन (160 किलोमीटर)	2574
28	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 किलोमीटर)	3285

रेल परियोजना/ओं का पूरा होना राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के अधिकारियों द्वारा वन संबंधी स्वीकृति, अतिलंघनकारी जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियां, परियोजना/ओं के क्षेत्र में कानून-व्यवस्था की स्थिति, परियोजना कार्य स्थल विशेष 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 व लागत को प्रभावित करते हैं।

रेल परियोजनाओं के त्वरित अनुमोदन और कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा किए गए विभिन्न उपायों में शामिल हैं (i) गति शक्ति इकाइयों की स्थापना (ii) परियोजनाओं का

प्राथमिकीकरण (iii) प्राथमिकता वाली परियोजनाओं पर निधियों के आवंटन में पर्याप्त वृद्धि (iv) फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन (v) विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की गहन निगरानी, और (vi) भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीवन संबंधी स्वीकृतियों में तेजी लाने और परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों का समाधान करने के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकरणों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2014 से कमीशनिंग की दर में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है।
