

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
03.12.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 666 का उत्तर

महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश के लिए नई रेल परियोजनाएं

666. डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे:

श्री नरेश गणपत म्हस्के:

श्रीमती भारती पारधी:

श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर:

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार ने यात्री सुरक्षा, समय की पाबंदी और स्वच्छता की वर्तमान स्थिति का आकलन किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा स्टेशनों का आधुनिकीकरण, डिजिटल टिकट शुरू करने और यात्री सुविधाओं में सुधार करने के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं;
- (ग) क्या क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा देने के लिए दूरस्थ, पहाड़ी और सीमावर्ती क्षेत्रों में संपर्क का विस्तार करने की योजना मौजूद है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (घ) किसानों और छोटे व्यवसायों के लिए किफायती परिवहन को बढ़ावा देने और माल ढुलाई में देरी को कम करने के लिए क्या उपाय लागू किए गए/लागू किए जा रहे हैं;
- (ङ) विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान मुंबई उपनगरीय नेटवर्क में बालाघाट लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र सहित महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश को नई परियोजनाओं के लिए परियोजना-वार कितनी निधि आबंटित की गई है; और
- (च) क्या शत-प्रतिशत विद्युतीकरण और कार्बन फुटप्रिंट में कमी सहित स्थायी प्रचालन के लिए एक दीर्घकालिक रूपरेखा मौजूद है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

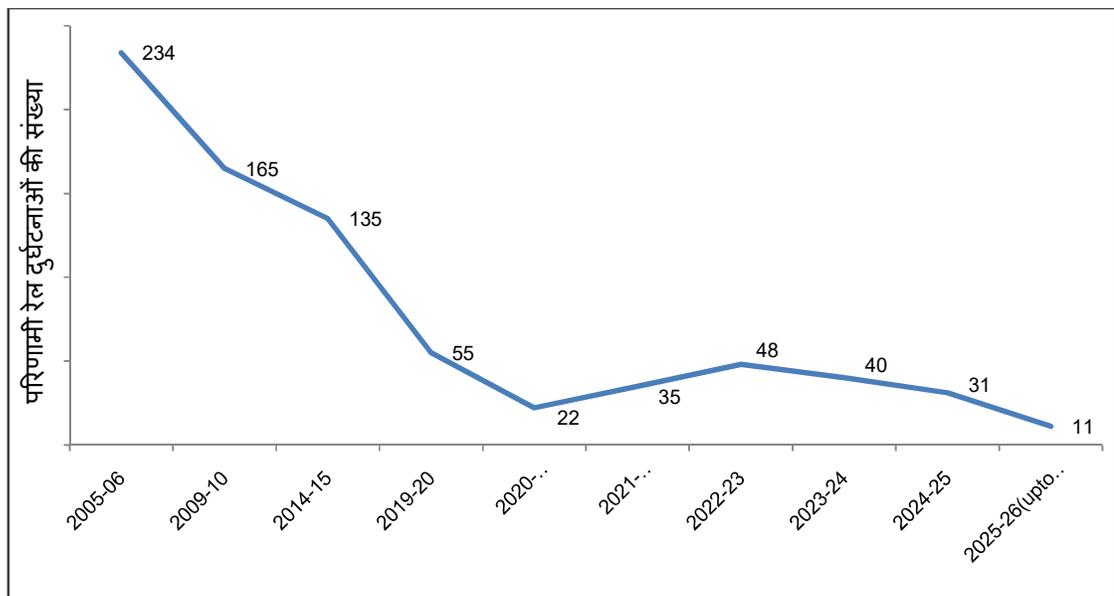
(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (च): 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 भारी गिरावट आई है।

परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाएँ वर्ष 2014-15 में 135 से घटकर वर्ष 2024-25 में 31 रह गई हैं, जैसा कि नीचे दिए गए ग्राफ में दिखाया गया है।

यह नोट किया जाए कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान 1711 (औसत 171 प्रति वर्ष) परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाएं थीं, जो वर्ष 2024-25 में घटकर 31 रह गईं तथा वर्ष 2025-26 (नवंबर, 2025 तक) में और घटकर 11 रह गईं।

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



संरक्षा उपाय:-

गाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए विभिन्न संरक्षा उपाय निम्नानुसार हैं:

1. भारतीय रेल में, पिछले वर्षों में संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय में वृद्धि हुई है, जो निम्नानुसार है:

संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय (करोड़ रुपये में)				
2013-14 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	2024-25	2025-26
39,463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाओं की रोकथाम दूर करने के लिए 31.10.2025 तक 6,656 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 31.10.2025 तक 10,098 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.10.2025 तक 6,661 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अभियोग के सत्यापन द्वारा 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 को चरणबद्ध रूप से उत्तरोत्तर रूप से उपलब्ध कराया जा रहा है शुरुआत में, कवच संस्करण 3.2 को दक्षिण मध्य रेलवे के 1465 मार्ग किलोमीटर और उत्तर मध्य रेलवे के 80 मार्ग किलोमीटर पर लगाया गया था। कवच विशिष्ट संस्करण 4.0 को अ.अ.मा.सं ने दिनांक 16.07.2024 को मंजूरी दी थी। व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के बाद, कवच संस्करण 4.0 को दिल्ली-मुंबई मार्ग पर पलवल-मथुरा-कोटा-नागदा खंड (633 मार्ग किलोमीटर) और दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर हावड़ा-बर्धमान खंड (105 मार्ग किलोमीटर) पर सफलतापूर्वक कमीशन कर दिया गया है। कवच को दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग के शेष खंड में भी लागू किया जाना क्रियान्वयन शुरू कर दिया गया है। इसके अलावा, कवच को भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और पहचाने गए खंड को कवर करते हुए 15,512 मार्ग किलोमीटर पर लागू किया गया है।

6. अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख तैयार करने आदि जैसे सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों पर विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।
7. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन 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 सिगनलों 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 आने वाले मुख्य स्थलों यथा सिगनल, 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, प्रीस्ट्रैस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े स्लीपर, पीएससी स्लीपर्स पर फैनशेपड 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 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।
13. संरक्षा बेहतर करने के लिए रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और ज्वाइंटों की वेल्डिंग 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 वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीक अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग 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 जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।
20. युक्तिसंगत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता और इनपुट के इष्टतमीकरण से संबंधित निर्णय लेने के लिए ट्रेक डाटाबेस और डिजीजन 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, धूमपान 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 फिट्मेन्ट का कार्य भी चल रहा है।
28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
29. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित लाइन) सामान्य 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 सुधारों, 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	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन)	837 स्टेशन	3,691 स्टेशन	4 गुना से अधिक
4	फॉग पास सेफ्टी उपकरण (अदद)	31.03.14 तक 90 अदद	31.03.25 तक 25,939	288 गुना

5	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	28,301 अदद	
बेहतर अनुरक्षण कार्य 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 दरारें (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 कि.मी. (रेलपथ कि.मी.)	14,985 कि.मी.	34,428 कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	फलाईओवर (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

समयपालन:-

भारतीय रेल द्वारा गाड़ियों को समय पर परिचालित करने के लिए सभी संभव प्रयास किए जाते हैं। गाड़ियों के समयबद्ध परिचालन पर कई कारक प्रभाव डालते हैं जिनमें कोहरे का मौसम, मार्ग संबंधी बाधाएं, परिसंपत्तियों की विफलता, अलार्म चैन खींचना, जनता द्वारा विरोध प्रदर्शन, मवेशियों का कुचला जाना और अन्य अप्रत्याशित परिस्थितियां शामिल हैं।

रेलगाड़ियों के समय पर चलने को प्रभावित करने वाले कारकों के आकलन के आधार पर, तात्कालिक और दीर्घकालिक दोनों सुधारात्मक उपाय किए जाते हैं, जिनमें रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाना, रेलपथ और सिगनलिंग प्रणाली का उन्नयन, परिचालन में बाधाओं को दूर करना, यार्ड का पुनः निर्माण आदि शामिल हैं। इन उपायों के कारण, 2025-26 (अक्टूबर, 2025 तक) के दौरान रेलगाड़ियों की कुल समयपालन दर लगभग 80% रही।

स्वच्छता:-

- I. रेलगाड़ियों और स्टेशनों की साफ-सफाई और हाउसकीपिंग सतत प्रक्रिया है और भारतीय रेल रेलगाड़ियों और स्टेशनों के उचित रखरखाव और साफ-सुथरी स्थिति में बनाए रखने के लिए हर संभव प्रयास करती है।
- II. साफ-सफाई सुनिश्चित करने के लिए सामान्य श्रेणी पर विशेष ध्यान देते हुए मंडल, क्षेत्रीय और मुख्यालय स्तर पर पर्यवेक्षकों/वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा नियमित निरीक्षण/औचक निरीक्षण किया जाता है।
- III. भारतीय रेल पर स्वच्छ भारत अभियान के तहत विशिष्ट साफ-सफाई अभियान और सफाई ड्राइव/अभियान नियमित तौर पर चलाए जाते हैं, जिसका उद्देश्य साफ-सफाई में बड़ा और टिकाऊ सुधार लाना है।
- IV. रेल मदद पोर्टल के ज़रिए नियमित निगरानी भी की जाती है। यह पोर्टल इसलिए बनाया गया है ताकि यात्री अपनी ज़रूरतें बता सकें और यात्री सुविधाओं, साफ-सफाई के बारे में मदद ले सकें।

स्टेशन आधुनिकीकरण एवं यात्री सुविधाएं:-

रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण/उन्नयन विभिन्न आधुनिकीकरण योजनाओं के तहत किया जाता है। वर्तमान में, स्टेशनों का विकास 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत किया जाता है, जो लंबी अवधि के दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के सतत विकास की योजना बनाती है। रेल मंत्रालय ने लंबी अवधि के दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए 'अमृत भारत स्टेशन योजना' शुरू की है।

इस योजना में स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उन्हें चरणबद्ध रूप से लागू करना शामिल है। मास्टर प्लानिंग में शामिल हैं:-

- स्टेशन और परिचलन क्षेत्रों तक पहुंच में सुधार
- शहर के दोनों छोरों के साथ स्टेशन का एकीकरण

- स्टेशन भवन का सुधार
- प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, वाटर बूथ में सुधार
- यात्री यातायात के अनुरूप व्यापक पैदल पार पुल/एयर कॉनकोर्स का प्रावधान
- लिफ्ट/एस्केलेटर/रैम्प की सुविधा
- प्लेटफार्म की सतह और प्लेटफार्मों पर कवर का सुधार/प्रावधान
- एक स्टेशन वन उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क का प्रावधान
- पार्किंग क्षेत्र, मल्टीमोडाल एकीकरण
- दिव्यांगजन के लिए सुविधाएँ
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली
- प्रत्येक स्टेशन की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए कार्यकारी लॉन्ज, व्यावसायिक बैठकों के लिए विशिष्ट स्थान, लैंडस्केपिंग आदि की सुविधा।

इस योजना में टिकाऊ और पर्यावरण अनुकूल समाधान, आवश्यकतानुसार गिट्टी रहित रेलपथ आदि का प्रावधान, चरणबद्धता और व्यवहार्यता और लंबी अवधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर के निर्माण की भी परिकल्पना की गई है।

इस योजना के तहत अब तक 1337 स्टेशनों की पहचान की गई है, जिनमें से 132 स्टेशन महाराष्ट्र राज्य में स्थित हैं और 80 स्टेशन मध्य प्रदेश राज्य में स्थित हैं। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत महाराष्ट्र राज्य और मध्य प्रदेश राज्य में विकास के लिए चिह्नित किए गए स्टेशनों के नाम निम्नानुसार हैं:

राज्य	अमृत स्टेशनों की संख्या	अमृत स्टेशनों के नाम
महाराष्ट्र	132	अहमदनगर, अजनी (नागपुर), अक्कलकोट रोड़, अकोला, आकुर्डी, अमलनेर, आमगाँव, अमरावती, अंधेरी, औरंगाबाद, बडनेरा, बल्हारशाह, बांद्रा टर्मिनस, बारामती, बेलापुर, भंडारा रोड, भोकर, भुसावल, बोरीवली, भायखला, चालीसगाँव, चंदा फोर्ट, चंद्रपुर, चर्नी रोड, छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, चिंचपोकली, चिंचवाड, दादर (मध्य रेल), दादर (पश्चिम रेल), दहिसर, दौंड, देहु रोड, देवलाली, धामणगांव, धरणगांव, धर्माबाद, धुले,

		<p>दिवा, दुधनी, गंगाखेर, गोधानी, गोंदिया, ग्रांट रोड, हडपसर, हातकणंगले, हज़ूर साहिब नांदेड़, हिमायत नगर, हिंगनघाट, हिंगोली दक्कन, इगतपुरी, इतवारी, जलगाँव, जालना, जेऊर, जोगेश्वरी, कल्याण, कामटी, कांदिवली, कंजुर मार्ग, कराड, काटोल, केडगाँव, किनवट, कोल्हापुर, कोपरगाँव, कुडुवाडी, कुर्ला, लासलगाँव, लातूर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस, लोनंद, लोनावाला, लोअर परेल, मलाड, मलकापुर, मनमाड, मानवत रोड, मरीन लाइन्स, माटुंगा, मिराज, मुदखेड़, मुंबई सेंट्रल, मुंब्रा, मुर्तिजापुर, नागरसोल, नागपुर, नंदगाँव, नांदुरा, नंदुरबार, नरखेड़, नासिक रोड, उस्मानाबाद, पाचोरा, पालघर, पंढरपुर, पनवेल, परभणी, परेल, परली वैजनाथ, परतूर, फलटाण, प्रभादेवी, पुलगाँव, पुणे जं., पूर्णा, रावेर, रोटेंगांव, साईनगर शिर्डी, सैंडहर्स्ट रोड, सांगली, सतारा, सावदा, सेलू, सेवाग्राम, शहाड, शेगांव, शिवाजी नगर पुणे, सोलापुर, तलेगांव, ठाकुर्ली, ठाणे, टिटवाला, तुमसर रोड, उमरी, उरुली, वडाला रोड, विद्याविहार, विक्रोली, वडसा, वर्धा, वाशिम, वाठार</p>
--	--	---

राज्य	अमृत स्टेशनों की संख्या	अमृत स्टेशनों के नाम
मध्य प्रदेश	80	<p>अकोदिया, अमला, अनूपपुर, अशोकनगर, बालाघाट, बानापुरा, बरगवां, ब्योहारी, बेरछा, बेतूल, भिंड, भोपाल, बिजुरी, बीना, बियावरा राजगढ़, छिंदवाड़ा, डबरा, दामोह, दतिया, देवास, गाडरवारा, गंजबासौदा, घोड़ाडोंगरी, गुना, ग्वालियर, हरदा, हरपालपुर, होशंगाबाद, इंदौर, इटारसी जंक्शन, जबलपुर, जुन्नारदेव, करेली, कटनी जंक्शन, कटनी मुरवारा, कटनी साउथ, खाचरोड, खजुराहो, खंडवा, खिरकिया, लक्ष्मीबाई नगर, मैहर, मक्सी, मंडलाफोर्ट, मंदसौर, एमसीएस छतरपुर, मेघनगर, मुरैना, मुलताई, नागदा, नैनपुर, नरसिंहपुर, नीमच, नेपालनगर, ओरछा, पांडुर्ना, पिपरिया, रतलाम, रीवा, रूठियाई, सांची, संत हिरदाराम नगर, सतना, सागर, सीहोर, सिवनी, शहडोल, शाजापुर, शामगढ़, श्योपुर कलां, शिवपुरी, श्रीधाम, शुजालपुर, सिहोरा रोड, सिंगरौली, टीकमगढ़, उज्जैन, उमरिया, विदिशा, विक्रमगढ़ आलोट</p>

अमृत भारत स्टेशनों योजना के तहत महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश राज्य में रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य तेज गति से जारी हैं। राज्यों में पूरे किए गए चरण-1 कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है।

राज्य	जहां कार्य पूरा हो गया है, स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों के नाम
महाराष्ट्र	15	अमगांव, चांदा फोर्ट, चिंचपोखली, देवलाली, धुले, केडगांव, लसलगांव, लोनंद जंक्शन, मातुंगा, मुर्तिजापुर जंक्शन, नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, परेल, सावदा, शाहाद, वाडला रोड
मध्य प्रदेश	06	कटनी दक्षिण, नर्मदापुरम (होशंगाबाद), ओरछा, सिवनी, शाजापुर, श्रीधाम

अन्य स्टेशनों पर भी कार्य तेज गति से शुरू किए गए हैं और उपरोक्त कुछ स्टेशनों की प्रगति इस निम्नानुसार है:-

महाराष्ट्र:-

- वाठार स्टेशन: नए पोर्टिको का कार्य, स्टेशन भवन का सुधार, वाटर बूथ, नया मुख्य प्रवेश द्वार, पार्किंग क्षेत्र, परिचलन क्षेत्र, प्रवेश लॉबी का सुधार, पार्किंग क्षेत्र की चारदीवारी, प्लेटफॉर्म संख्या 1 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर, प्लेटफॉर्म की सतह, प्रतीक्षालय का सुधार, संकेतक और स्टेशन पर प्रकाश की व्यवस्था कार्य पूरे कर लिए गए हैं। फिनिशिंग कार्य शुरू किए जा चुके हैं।
- नंदगांव स्टेशन: प्रवेश और निकास द्वार, प्लेटफॉर्म की सतह, प्लेटफॉर्म शेल्टर, स्टेशन भवन का सुधार, बुकिंग कार्यालय, पैदल पार पुल, चाहरदीवारी, फिनिशिंग क्षेत्र, पार्किंग क्षेत्र, संकेतक और लाइटिंग के कार्य पूरे हो चुके हैं। परिष्करण कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- नांदुरा स्टेशन: प्लेटफार्म सतह, प्लेटफार्म शेल्टर, बुकिंग ऑफिस, प्रवेश द्वार, प्रतीक्षालय का सुधार, शौचालय, स्टेशन भवन, परिचलन क्षेत्र, पार्किंग क्षेत्र, संकेतक, डिब्बा संकेतक पट्टिका, स्टेशन पर प्रकाश की व्यवस्था और चाहरदीवारी के कार्य पूरे हो चुके हैं। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

- हडपसर स्टेशन: नए स्टेशन भवन, प्रतीक्षालय, 12 मीटर पैदल पार पुल, भूमिगत टैंक, प्लेटफॉर्म शल्टर, प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार, परिचलन क्षेत्र, स्टेशन पर प्रकाश की व्यवस्था, संकेतक, लिफ्ट, एस्केलेटर और लैंडस्केपिंग के कार्य पूरे कर लिए गए हैं। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिया गया है।
- बारामती स्टेशन: प्लेटफॉर्म शल्टर, सेप्टिक टैंक, टॉयलेट, चाहरदीवारी, वॉटर बूथ, बुकिंग ऑफिस में सुधार, प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार, प्रतीक्षालय, पोर्टिको, परिचलन क्षेत्र, संकेतक और स्टेशन पर प्रकाश का कार्य पूरा हो गया है। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिया गया है।

मध्य प्रदेश:-

- नैनपुर स्टेशन: स्टेशन भवन, प्रतीक्षालय हॉल, परिचलन क्षेत्र, शौचालय, प्लेटफॉर्म शल्टर्स, प्लेटफॉर्म सतह, डिब्बा संकेतक पट्टिका, और 12 मीटर पैदल पार पुल के सुधार कार्य पूरे कर लिए गए हैं। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- उमरिया स्टेशन: स्टेशन भवन, प्रतीक्षालय, यात्री आरक्षण प्रणाली, पार्किंग क्षेत्र, पहुँच मार्ग, शौचालय, संकेतक, डिब्बा संकेतक पट्टिका, और 12 मीटर पैदल पार पुल के सुधार कार्य पूरे कर लिए गए हैं। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- महाराजा छत्रसाल स्टेशन छतरपुर: स्टेशन भवन, प्रतीक्षालय हॉल, प्लेटफॉर्म शल्टर, प्लेटफॉर्म सतह, शौचालय, परिचलन क्षेत्र, पार्किंग क्षेत्र और 12 पैदल पार पुल के सुधार कार्य पूरे कर लिए गए हैं। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- मंडला फोर्ट स्टेशन: स्टेशन भवन, प्रतीक्षालय हॉल, पार्किंग क्षेत्र, प्लेटफॉर्म शल्टर्स, प्लेटफॉर्म सतह, संकेतक, यात्री सूचना प्रणाली, लिफ्ट और 12 मीटर पैदल पार पुल के सुधार कार्य पूरे कर लिए गए हैं। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- जुन्नार देव स्टेशन: बुकिंग ऑफिस, प्रतीक्षालय, पोर्च, प्लेटफॉर्म शल्टर, स्टेशन भवन का सुधार, परिचलन क्षेत्र, पार्किंग क्षेत्र, लिफ्ट, साइनेज और 12 मीटर फुट ओवर ब्रिज का कार्य पूरा हो चुका है। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

इसके अलावा, भारतीय रेल पर स्टेशनों का विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण निरन्तर और सतत प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्यों को पारस्परिक प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के अध्यक्षीन आवश्यकता के अनुसार किया जाता है, बहरहाल, कार्यों की स्वीकृति देने और निष्पादन के समय निचली कोटि के स्टेशनों की तुलना में उच्च कोटि के स्टेशनों के विकास/उन्नयन को प्राथमिकता दी जाती है।

अमृत भारत स्टेशन योजना सहित अन्य योजनाओं के तहत स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण कार्य सामान्यतः योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएं' के अंतर्गत वित्तपोषित किए जाते हैं। योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत आबंटन और व्यय का ब्यौरा क्षेत्रीय रेल-वार रखा जाता है, न कि कार्य-वार या स्टेशन-वार।

महाराष्ट्र राज्य चार रेलवे ज़ोनों के अधिकार क्षेत्र में आता है, अर्थात् मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे और पश्चिम रेलवे। पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के लिए 11,190 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है जबकि पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष (अक्टूबर 2025 तक) के दौरान 9,198 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है।

मध्य प्रदेश राज्य सात रेलवे ज़ोनों के क्षेत्राधिकार में आता है, अर्थात् मध्य रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, साउथ मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे। पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के लिए 17,294 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं जबकि पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष (अक्टूबर 2025 तक) में 14,008 करोड़ रुपए का व्यय हुआ है।

रेलवे स्टेशनों का विकास/उन्नयन जटिल प्रकृति का होता है जिसमें यात्रियों और रेलगाड़ियों की संरक्षा शामिल होती है और इसके लिए दमकल क्लीयरेंस, धरोहर, पेड़ों की कटाई, विमानपत्तन क्लीयरेंस इत्यादि जैसी विभिन्न सांविधिक स्वीकृतियों की आवश्यकता होती है। इनकी प्रगति जनोपयोगी सेवाओं को स्थानांतरित करना (जिनमें जल/सीवेज लाइन, ऑप्टिकल फाइबर केबल, गैस पाइप लाइन, पावर/सिगनल केबल इत्यादि शामिल हैं), अतिलंघन, यात्री संचलन को बाधित किए बिना रेलगाड़ियों का परिचालन, उच्च वोल्टेज बिजली लाइनों के निकट सान्निध्य में किए

जाने वाले कार्यों के कारण गति प्रतिबंध आदि जैसी ब्राउन फील्ड संबंधी चुनौतियों के कारण भी प्रभावित होती है और ये कारक कार्य के समापन समय को प्रभावित करते हैं। अतः इस स्तर पर कोई समय-सीमा नहीं बताई जा सकती है।

रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार लाना निरंतर चलने वाली सतत प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्य आवश्यकता, व्यवहार्यता, पारस्परिक प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के अनुसार किए जाते हैं।

डिजिटल टिकटिंग

भारतीय रेल ने 01.07.2025 को रेलवन ऐप लॉन्च किया है, जो भारतीय रेल की सभी जनसंपर्क सेवाओं को एक साथ जोड़ता है और विभिन्न उद्देश्यों के लिए भारतीय रेल के कई ऐप्स डाउनलोड करने की जरूरत को समाप्त करता है। यह ऐप सिंगल साइन-ऑन सुविधा प्रदान करता है, जिसका अर्थ है कि उपयोगकर्ता को भारतीय रेल की विभिन्न सेवाओं का लाभ लेने के लिए कई लॉगिन क्रेडेंशियल याद रखने की आवश्यकता नहीं है। ऐप में अपना ई-वॉलेट (आर-वॉलेट) भी है, जिसका उपयोग आरक्षित, अनारक्षित और प्लेटफॉर्म टिकट खरीदने के लिए किया जा सकता है। ऐप को कमजोरियों और संभावित हमलों से सुरक्षित रखने के लिए विशेष सुरक्षा उपाय बनाए गए हैं। रेलवन ऐप प्रमुख यात्रा ऐप्स के सामान सुचारु भुगतान सुविधा प्रदान करता है।

रेल संपर्कता का विस्तार:-

रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण/स्वीकृति/निष्पादन क्षेत्रीय रेल-वार किया जाता है, न कि राज्य-वार/क्षेत्र-वार/संसदीय निर्वाचन क्षेत्रवार क्योंकि रेल परियोजनाएं राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं। रेल परियोजनाओं को लाभप्रदता, यातायात अनुमानों, अंतिम स्थान संपर्कता, अनुपलब्ध कड़ियों और वैकल्पिक मार्गों, संकुलित/संतृप्त लाइनों के संवर्धन, राज्य सरकारों, केन्द्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जनप्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगों, रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताओं, सामाजिक-आर्थिक महत्वों आदि के आधार पर स्वीकृत किया जाता है जो चालू परियोजनाओं के थ्रो-फॉरवर्ड और निधियों की समग्र उपलब्धता पर निर्भर करता है।

पिछले तीन वर्षों अर्थात् वित्त वर्ष 2022-23, 2023-24, 2024-25 और वर्तमान वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान, पूरे देश में पहाड़ी और सीमावर्ती क्षेत्रों सहित कुल 27,492 कि.मी. लंबाई के 284 नई लाइन सर्वेक्षण स्वीकृत किए गए हैं।

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में कुल 6.75 लाख करोड़ रुपए की लागत वाली 431 रेल अवसंरचना परियोजनाएँ (154 नई लाइन, 33 आमामान परिवर्तन और 244 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है, कुल लंबाई 35,966 कि.मी, अनुमानित लागत लगभग, पहाड़ी और सीमावर्ती क्षेत्रों सहित स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से 12,769 कि.मी. लंबाई कमीशन की चुकी है और मार्च 2025 तक अनुमानित 2.91 लाख करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका है। सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण	मार्च,2025 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	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

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

भारतीय रेल में नए रेलपथ के कमीशनिंग/निर्माण का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	7,599 कि.मी	4.2 कि.मी. प्रतिदिन
2014-25	34,428 कि.मी	8.57 कि.मी. प्रतिदिन (2 गुना से अधिक)

भारतीय रेल में वित्त वर्ष 2024-25 में, 3248 कि.मी. रेलखंड चालू किए गए और वर्तमान वित्त वर्ष 2025-26 में, 895 कि.मी. रेलखंड चालू किए गए हैं।

मध्यप्रदेश

जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन परियोजना (300 कि.मी.), जो बालाघाट संसदीय क्षेत्र से होकर गुजरती है, हाल ही में कमीशन कर दी गई है। बालाघाट लोकसभा क्षेत्र में संपर्कता सुधारने के लिए, जबलपुर-गोंदिया लाइन (231 कि.मी.) के दोहरीकरण के लिए सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है। परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की गई है, जिसकी अनुमानित लागत 4,671 करोड़ रुपए है।

हाल के वर्षों में बजट आवंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नानुसार है:-

अवधि	परिव्यय
2009-14	632 करोड़ रु./प्रतिवर्ष
2025-26	14,745 करोड़ (23 गुना से अधिक)

वर्ष 2009-14 और 2014-25 के दौरान मध्य प्रदेश राज्य में राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथ की कमीशनिंग/बिछाई जाने का ब्यौरा इस प्रकार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	145 कि.मी.	29 करोड़ रु. प्रतिवर्ष
2014-25	2651 कि.मी.	241 कि.मी प्रतिवर्ष (8 गुना से अधिक)

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, 24 रेलवे परियोजनाएँ (08 नई लाइनें, 02 गेज रूपांतरण और 14 दोहरीकरण), जिनकी कुल लंबाई 4,740 किलोमीटर है और लागत ₹89,543 करोड़ है, जो पूर्णतः/अंशतः मध्य प्रदेश राज्य में आती हैं, स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से 2,092 किलोमीटर लाइन को कमीशन कर दिया गया है और मार्च 2025 तक ₹41,401 करोड़ का खर्च किया गया है। कार्य की स्थिति का सारांश निम्नलिखित है:

योजना शीर्ष	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक व्यय (करोड़ रु में)
नई लाइन	8	1914	544	15,069

आमान परिवर्तन	2	809	430	6,766
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	14	2017	1118	19,566
कुल	24	4,740	2,092	41,401

मध्य प्रदेश में पूर्णतः/आंशिक रूप से आने वाली हाल ही में पूरी हुई कुछ परियोजनाओं का विवरण निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	नवीनतम लागत (करोड़ रु. 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.	घाट पिंडारी-बलखेड़ा दोहरीकरण (6 कि.मी.)	29
6.	गुना-रुठियाई दोहरीकरण (20 कि.मी.)	175
7.	खोदड़ी-अनूपपुर दोहरीकरण (62 कि.मी.)	489
8.	झुखेई कॉर्ड लाइन, कटनी यार्ड को बाई पास करते हुए (2 कि.मी.)	12
9.	सोनतलाई-बगरातावा दोहरीकरण (7 कि.मी.)	110
10.	इटारसी-बुधनी तीसरी लाइन (25 कि.मी.)	286
11.	टीगांव-चिचौडा घाट सेक्शन तीसरी लाइन (17 कि.मी.)	176
12.	भोपाल-बीना तीसरी लाइन (145 कि.मी.)	1075
13.	बरखेड़ा-हबीबगंज तीसरी लाइन (41 कि.मी.)	473
14.	नागदा-उज्जैन गंभीर ब्रिज का दोहरीकरण (2 कि.मी.)	28
15.	पेंडा रोड-अनूपपुर तीसरी लाइन (50 कि.मी.)	394
16.	बीना-कोटा दोहरीकरण (283 कि.मी.)	2477
17.	नीमच-चित्तौड़गढ़ दोहरीकरण (56 कि.मी.)	560
18.	खोदरी-अनूपपुर दोहरीकरण बिलासपुर में फ्लाईओवर के साथ (72 कि.मी.)	792
19.	बुधनी-बरखेड़ा तीसरी लाइन (27 कि.मी.)	1703
20.	इंदौर-देवास-उज्जैन दोहरीकरण (79 कि.मी.)	757
21.	पावरखेड़ा-जुझारपुर रेल फ्लाईओवर (16 कि.मी.)	443
22.	अनूपपुर-कटनी तीसरी लाइन (165 कि.मी.)	2311
23.	रमना-सिंगरौली दोहरीकरण (160 कि.मी.)	2436
24.	करैला रोड- शक्तिनगर दोहरीकरण (32 कि.मी.)	763
25.	मालखेड़ी-महादेवखेड़ी दोहरीकरण (12 कि.मी.)	59

मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः शुरू की गई कुछ अन्य परियोजनाएँ निम्नानुसार हैं:-

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1.	मनमाड-इंदौर नई लाइन (360 कि.मी.)	18529
2.	रामगंजमंडी-भोपाल नई लाइन (277 कि.मी.)	5073
3.	इंदौर-बुदनी नई लाइन (198 कि.मी.)	7,474
4.	ललितपुर-सतना, रीवा-सिंगरौली और महोबा-खजुराहो नई लाइन (541 किलोमीटर)	8,914
5.	नीमच-बड़ी सादड़ी नई लाइन (48 कि.मी.)	495
6.	ग्वालियर-शयोपुरकलां आमान परिवर्तन कोटा तक एक्सटेंशन के साथ (284 कि.मी.)	2,913
7.	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 कि.मी.)	2,450
8.	झांसी-बीना तीसरी लाइन (153 कि.मी.)	2,002
9.	मथुरा-झांसी तीसरी लाइन (274 कि.मी.)	5,924
10.	कटनी - बीना तीसरी लाइन (260 कि.मी.)	3,138
11.	कटनी- ग्रेड सेपरेटर / बाईपास (35 कि.मी.)	2,300
12.	कटनी-सिंगरौली दोहरीकरण (257 कि.मी.)	4,377
13.	सतना-रीवा दोहरीकरण (50 कि.मी.)	590
14.	शहडोल-सिंहपुर दोहरीकरण (6 कि.मी.)	54
15.	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 किलोमीटर)	3,285

पिछले तीन वर्षों आर्थत् 2022-23, 2023-24, 2024-25 और वर्तमान वित्त वर्ष 2025-26 में, 61 सर्वेक्षण (18 नई लाइन और 43 दोहरीकरण) जो कुल 5,901 कि.मी. लंबाई को कवर करते हैं, मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः रूप से स्वीकृत किए गए हैं।

महाराष्ट्र:-

हाल के वर्षों में बजट आवंटन में महत्वपूर्ण 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 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 (नई लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण) का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ की लंबाई	कमीशन किए गए नए रेलपथ की औसत लंबाई
2009-14	292 कि.मी.	58.4 किलोमीटर प्रति वर्ष
2014-25	2,292 कि.मी	208.36 किलोमीटर प्रति वर्ष (3 गुना से अधिक)

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 -

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण की कुल लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च'25 तक कमीशन की गई लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च 2025 तक कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	11	1,355	234	10,504
आमान परिवर्तन	02	609	334	4,286
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	25	3,134	1,792	24,617
कुल	38	5,098	2,360	39,407

महाराष्ट्र में पूर्णतः/अंशतःपड़ने वाली तथा हाल ही में पूरी हुई कुछ परियोजनाओं का विवरण निम्नानुसार

है:

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1.	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 किलोमीटर)	2,005
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)	2,448
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 (24 किलोमीटर)	261
10.	दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण (225 किलोमीटर)	3,182
11.	पुणे-मिरज-लोंडा दोहरीकरण (466 किलोमीटर)	6,463
12.	मनमाड-जलगांव तीसरी लाइन (160 किलोमीटर)	1,677

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

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1.	अहल्यानगर-बीड-परली वैजनाथ नई लाइन (261 किलोमीटर)	4,957
2.	बारामती-लोनंद नई लाइन (64 किलोमीटर)	1,844
3.	वर्धा-नांदेड़ नई लाइन (284 किलोमीटर)	3,445
4.	मनमाड-इंदौर नई लाइन (360 Km.)	18,529
5.	वडसा-गढ़चिरोली नई लाइन (52 किलोमीटर)	1,886
6.	जालना और जलगांव नई लाइन (174 किलोमीटर)	5,804
7.	दौंड मनमाड दोहरीकरण (236 किलोमीटर)	30,376
8.	कल्याण-कसारा - तीसरी लाइन (68 किलोमीटर)	1,433
9.	वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन (76 किलोमीटर)	698
10.	वर्धा-बल्हारशाह तीसरी लाइन (132 किलोमीटर)	1,385
11.	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन दोहरीकरण (280 किलोमीटर)	2,450
12.	राजनांदगांव-नागपुर तीसरी लाइन (228 किलोमीटर)	3,545
13.	वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 किलोमीटर)	1,137
14.	जलगांव-मनमाड चौथी लाइन (160 किलोमीटर)	2,574

पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष अर्थात् 2025-26 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले 8603 किलोमीटर लंबाई के 98 सर्वेक्षण कार्य (29 नई लाइन, 2 आमान परिवर्तन और 67 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं।

मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में संपर्क मार्ग को बेहतर बनाने और यात्रियों की भविष्य की मांगों को पूरा करने के लिए, 8,087 करोड़ रुपए की लागत से मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट (एमयूटीपी)-II, 10,947 करोड़ रुपए की लागत से मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट-III और 33,690 करोड़ रुपए की लागत से मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट-IIIक को मंजूरी दी गई है। इन परियोजनाओं में मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु. में)
1.	छठी लाइन मुंबई सेंट्रल-बोरीवली (30 कि.मी.)	919
2.	हार्बर लाइन गोरेगांव-बोरीवली का विस्तार (7 कि.मी.)	826
3.	विरार-दहानू रोड तीसरी और चौथी लाइन (64 कि.मी.)	3587
4.	पांचवीं और छठी लाइन सीएसटीएम-कुर्ला(17.5 कि.मी.)	891
5.	पनवेल-कर्जत उपनगरीय कॉरिडोर (29.6 कि.मी.)	2782
6.	ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) उपनगरीय कॉरिडोर लिंक (3.3 कि.मी.)	476
7.	पांचवीं और छठी लाइन बोरीवली-विरार (26 कि.मी.)	2184
8.	कल्याण-आसनगांव के बीच चौथी लाइन (32 कि.मी.)	1759
9.	कल्याण-बदलापुर के बीच तीसरी और चौथी लाइन (14.05 कि.मी.)	1510
10.	कल्याण यार्ड-मुख्य लाइन और उपनगरीय का पृथक्करण	866
11.	नायगांव और जुचंद्रा (5.73 कि.मी.) के बीच वसई बाइपास लाइन (दोहरी लाइन)	176
12.	अनधिकृत प्रवेश नियंत्रण जैसे एफओबी आदि (34 स्थानों पर)	551

उप-नगरीय रेल क्षमता बढ़ाने के लिए, एमयूटीपी-III और IIIए के तहत 19,293 करोड़ रूपए की लागत से 12 डिब्बों वाले कुल 238 रैकों को स्वीकृत किया गया है। इन रैकों के प्रापण की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

माल ढुलाई में विलंब को कम करने हेतु उपाय:-

मालगाड़ियों के संचलन को अधिक सुचारु एवं तीव्र बनाने तथा उनका टर्नअराउंड समय कम करने के उद्देश्य से भारतीय रेल ने नेटवर्क क्षमता बढ़ाने हेतु विभिन्न उपाय किए हैं, जिनमें इस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (ईडीएफसी) एवं वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डब्ल्यूडीएफसी) जैसे अवसंरचना परियोजनाएँ शामिल हैं, जिनका उद्देश्य मालगाड़ियों को विशिष्ट पहुँच प्रदान करते हुए एक पृथक माल मार्ग का निर्माण करना है।

इसके अतिरिक्त, क्षमता वर्धन कार्य तथा रोलिंग स्टॉक कार्यक्रमों की योजना बनाई गई है और इन्हें क्रियान्वित किया जा रहा है, जो पूर्ण होने पर मालगाड़ियों के पारगमन समय में कमी लाएँगे और गति में सुधार सुनिश्चित करेंगे। विवरण निम्नानुसार है:-

- (क) महत्वपूर्ण खंडों एवं उच्च घनत्व वाले नेटवर्क पर दोहरीकरण/मल्टी-ट्रैकिंग।
- (ख) जंक्शन स्टेशनों पर रेल फ्लाईओवर तथा बाइपास लाइनों की व्यवस्था।
- (ग) उच्च हॉर्सपावर वाले इंजनों का समावेशन।
- (घ) उच्च क्षमता एवं उच्च गति वाले मालडिब्बों का समावेशन।
- (ङ) टर्मिनलों में सुधार और मुख्य मार्गों से संयोजन में संवर्द्धन।

किफायती परिवहन:-

किफायती परिवहन को बढ़ावा देने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:-

- I. संयुक्त पार्सल उत्पाद-रैपिड कार्गो सेवा (जेपीपी-आरसीएस) योजना:- यह योजना ग्राहकों की विशिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु अनुकूलित लॉजिस्टिक्स प्रदान करती है तथा घर-घर तक पार्सल सेवा उपलब्ध कराती है। इस योजना के अंतर्गत, इन सेवाओं में पार्सल स्थान के ऑनलाइन बुकिंग की सुविधा 'वर्चुअल एग्रीगेशन प्लेटफॉर्म (विएपी)' के माध्यम से एग्रीगेटर्स (भारत पोस्ट के अतिरिक्त) द्वारा उपलब्ध कराई गई है।
- II. पट्टे पर ली गई एसएलआर और पट्टे पर ली गई वीपी की अल्पकालिक लीजिंग ई-नीलामी के माध्यम से अनुमति प्राप्त है।
- III. पार्सल वाहनों की अनुपलब्धता की स्थिति में, पार्सल यातायात के परिवहन हेतु निष्क्रिय पड़ी बीसीएन/बीसीएनए स्टॉक को 'डीड वीपीयू' के रूप में उपयोग करने की अनुमति दी गई है।

मिश्रित नश्यवान वस्तुओं सहित फल और सब्जियों के पार्सल यातायात के परिवहन हेतु पार्सल रेक की संरचना कम करने का अधिकार क्षेत्रीय रेलवे को सौंपा गया है, जिसमें मानक संरचना 20 पार्सल वैगन एवं 1 एसएलआर के बजाय 15 पार्सल वैगन एवं 1 एसएलआर तक की अनुमति दी गई है। संतरा, आम और केला का यातायात जब बीसीएन/ बीसीएनए/ बीसीएक्स/ बीसीएक्सएन रेक में परिवहित किया जाता है, तो इसे स्केल-पी में 50% की कटौती के साथ प्रभारित किया जाता है।

विद्युतीकरण और कार्बन उत्सर्जन में कमी:-

भारतीय रेल पर रेल नेटवर्क के विद्युतीकरण को मिशन मोड में शुरू किया गया है। अब तक लगभग 99.1% बड़ी आमान (बीजी) नेटवर्क का विद्युतीकरण किया जा चुका है। शेष नेटवर्क का विद्युतीकरण किया जा रहा है। 2014-25 के दौरान तथा 2014 से पहले किए गए विद्युतीकरण का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	मार्ग किलोमीटर
2014 से पहले (लगभग 60 वर्ष)	21,801
2014-25	46,900

महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश में, समस्त मौजूदा बड़ी आमान नेटवर्क का विद्युतीकरण पूर्ण हो चुका है। इसके अतिरिक्त, सभी नई लाइन/मल्टीट्रैकिंग परियोजनाओं को विद्युतीकरण के साथ मंजूरी दी जा रही है और निर्माण कार्य प्रगति पर है।

भारतीय रेल पूर्ण रेल विद्युतीकरण के साथ-साथ अक्षय ऊर्जा स्रोतों, जैसे सौर, पवन और अन्य अक्षय स्रोतों के उपयोग के माध्यम से सतत संचालन के लिए प्रतिबद्ध है, जो रणनीतिक ऊर्जा खरीद योजना पर आधारित है। इस प्रकार, यह कार्बन उत्सर्जन में कमी में योगदान करता है।
