भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
10.12.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 1656 का उत्तर

महाराष्ट्र में राजधानी एक्सप्रेस

1656. श्री संजय दिना पाटील:
श्री भास्कर मुरलीधर भगरे:
श्री धैर्यशील राजसिंह मोहिते पाटील:
डॉ. अमोल रामसिंग कोल्हे:
प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़:
श्रीमती सुप्रिया सुले:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में महाराष्ट्र से होकर चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों, विशेषकर मुंबई को प्रमुख शहरों से जोड़ने वाली ऐसी रेलगाड़ियों की संख्या कितनी है, उनके मार्ग, ठहराव और आवृत्ति क्या है;
(ख) क्या सरकार ने महाराष्ट्र के उन अन्य जिलों में राजधानी एक्सप्रेस सेवाओं के विस्तार की व्यवहार्यता का आकलन किया है जहाँ वर्तमान में प्रीमियम लंबी दूरी की कनेक्टिविटी का अभाव है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
(ग) क्या नागपुर, औरंगाबाद, नासिक, पुणे और सोलापुर जैसे शहरों से राजधानी सेवाएँ शुरू करने के लिए जनप्रतिनिधियों से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन पर क्या कार्रवाई की गई है;
(घ) नए मार्गों पर राजधानी रेलगाड़ियां शुरू करने के लिए अपनाए गए मानदंडों-जैसे माँग आकलन, ट्रैक क्षमता, विद्युतीकरण, परिचालन व्यवहार्यता और रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता का ब्यौरा क्या है और क्या महाराष्ट्र के उच्च माँग वाले या अल्पसेवित क्षेत्र इन मानदंडों को पूरा करते हैं; और
(ङ) भविष्य में राजधानी रेलगाड़ियों के परिचालन में सहायतार्थ तथा यात्रा समय को कम करने के लिए महाराष्ट्र के प्रमुख स्टेशनों पर स्टेशन, सिग्नलिंग और ट्रैक अवसंरचना को उन्नत करने के लिए उठाए जा रहे कदमों का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): राजधानी एक्सप्रेस सेवाएँ मुख्यतः राष्ट्रीय राजधानी को राज्यों की राजधानियों से जोड़ती हैं। तदनुसार, निम्नलिखित 03 राजधानी एक्सप्रेस सेवाएँ मुंबई को राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से जोड़ रही हैं:

गाड़ी संख्या और नाम	मार्गवर्ती में वाणिज्यिक ठहराव
12951/12952 मुंबई सेंट्रल - दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (दैनिक)	बोरीवली, सूरत, वडोदरा, रतलाम, नागदा, कोटा
12953/12954 मुंबई सेंट्रल - दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (दैनिक)	बोरीवली, वापी, वलसाड, सूरत, भरूच, वडोदरा, दाहोद, रतलाम, कोटा, सवाई माधोपुर, मथुरा
22221/22222 छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस - दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (दैनिक)	कल्याण, नासिक रोड, जलगांव जंक्शन, भुसावल, भोपाल, वीरांगना लक्ष्मीबाई (झांसी), ग्वालियर, आगरा कैंट।

नागपुर स्टेशन दिल्ली से 34 जोड़ी नियमित रेल सेवाओं से जुड़ा है, जिनमें 4 जोड़ी राजधानी और 3 जोड़ी दुरंतो रेल सेवाएँ शामिल हैं, जबकि नासिक स्टेशन दिल्ली से 1 जोड़ी राजधानी सेवा सहित 5 जोड़ी नियमित रेल सेवाओं से जुड़ा है।

इसी प्रकार, पुणे-दिल्ली सेक्टर में 9 जोड़ी रेल सेवाएँ और सोलापुर-दिल्ली सेक्टर में 2 जोड़ी रेल सेवाओं से सेवित हैं। वर्तमान में, औरंगाबाद 60 रेल सेवाओं से सेवित किया जा रहा है।

रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे, मंडल कार्यालय आदि विभिन्न स्तरों पर संसद सदस्यों, निर्वाचित प्रतिनिधियों, संगठनों/रेल उपयोगकर्ताओं आदि द्वारा विभिन्न गाड़ियों जिसमें राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियां और उनके विविध प्रकार की गाड़ियों को प्रारम्भ करने हेतु औपचारिक एवं अनौपचारिक, प्रस्ताव/अनुरोध/सुझाव/अभ्यावेदन प्राप्त होते हैं। चूँकि ऐसे प्रस्ताव/अनुरोध/सुझाव प्राप्त होना एक सतत एवं गतिशील प्रक्रिया है, इसलिए उनका केंद्रीकृत संकलन नहीं रखा जाता। बहरहाल, इनकी जांच की जाती है और समय-समय पर व्यवहार्य एवं उपयुक्त कार्रवाई की जाती है।

इसके अलावा, चूंकि रेलवे नेटवर्क राज्य की सीमाओं के आर-पार फैला होता है, इसलिए नेटवर्क की आवश्यकता के अनुसार, ऐसी सीमाओं के आर-पार रेलगाड़ियां चलाई जाती हैं। बहरहाल, किसी भी मार्ग/रेलखंड पर क्नेक्टिविटि बढ़ाने के लिए राजधानी एक्सप्रेस सेवाएं सहित नई गाड़ियों की सेवाएँ प्रारम्भ करना निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है जो निम्नलिखित कारकों पर निर्भर करता है:

- उस खंड की क्षमता,
- पथ की उपलब्धता,
- अपेक्षित चल स्टॉक की उपलब्धता,
- चल स्टॉक के लिए उपयुक्त अवसंरचना की उपलब्धता,

- **रेलपथ और अन्य परिसंपत्तियों की अनुरक्षण आवश्यकता**

रेलपथ अवसंरचना का सुदृढ़ीकरण, उन्नयन, आधुनिकीकरण और सुधार

महाराष्ट्र में स्थित रेल नेटवर्क सहित भारतीय रेल में रेलपथ का सुदृढ़ीकरण, उन्नयन, आधुनिकीकरण और सुधार एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। रेल पटरियों के उन्नयन के लिए भारतीय रेल द्वारा निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:

i. **प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर 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।**
ii. **टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।**
iii. **ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को बढ़ाना, ताकि संरक्षा बेहतर हो।**
iv. **पारंपरिक/सुधारित स्विच विस्तार जोड़ों के स्थान पर थिक वेब स्विच विस्तार जोड़ों का उपयोग किया जा रहा है।**
v. **रेल के लिए बेहतर वेल्डिंग तकनीक को अपनाना अर्थात फ्लैश बट वेल्डिंग।**
vi. **रेलपथ अनुरक्षण के लिए उच्च आउटपुट प्लेन टैम्पर और पॉइंटों एवं क्रॉसिंग टैम्पर्स का उपयोग करते हुए मशीनीकृत प्रणाली को अपनाना, ताकि रेलपथ की बेहतर अनुरक्षण और विश्वसनीयता सुनिश्चित की जा सके।**
vii. **परिसंपत्ति विश्वसनीयता में और सुधार लाने के लिए रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक आधुनिक मशीनों की तैनाती।**
viii. **पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।**
ix. **समपार फाटकों पर सुरक्षा बढ़ाने के लिए समपारों की इंटरलॉकिंग।**
x. **चरणबद्ध ऐरे तकनीक द्वारा रेल और वेल्ड की उन्नत अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण तकनीक का उपयोग।**
xi. **इष्टतम अनुरक्षण आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए व्यापक स्थिति मूल्यांकन हेतु एकीकृत रेलपथ निगरानी प्रणाली और दोलन निगरानी प्रणाली की तैनाती।**
xii. **यार्डों में रेलपथ मापदंडों की निरंतर रिकॉर्डिंग के लिए पोर्टेबल रेलपथ मापक ट्रॉली को अपनाना।**

xiii. सटीक रखरखाव इनपुट प्राप्त करने के लिए विभिन्न स्रोतों से प्राप्त रेलपथ निरीक्षण रिकॉर्ड के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब सक्षम रेलपथ प्रबंधन प्रणाली का उपयोग करना।

स्टेशनों का पुनर्विकास

रेल मंत्रालय ने दीर्घकालिक 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 छोर 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 लॉउन्ज, 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 दीर्घकाल 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। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत महाराष्ट्र 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, बडनेरा, बल्हारशाह, बांद्रा टर्मिनस, बारामती, बेलापुर, भंडारा रोड, भोकर, भुसावल, बोरीवली, भायखला, चालीसगाँव, चंदा फोर्ट, चंद्रपुर, चर्नी रोड, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, चिंचपोकली, चिंचवाड, दादर (मध्य रेल), दादर (पश्चिम रेल), दहिसर, दौंड, देहु रोड, देवलाली, धामणगांव, धरणगांव, धाराशिव, धर्माबाद, धुले, दिवा, दुधनी, गंगाखेर, गोधानी, गोंदिया, ग्रांट रोड, हडपसर, हातकणंगले, हज़ूर साहिब नांदेड़, हिमायत नगर, हिंगनघाट, हिंगोली दक्कन, इगतपुरी, जलगाँव, जालना, जेऊर, जोगेश्वरी, कल्याण जं., कामटी, कांदिवली, कंजुर मार्ग, कराड, काटोल, केडगाँव, किनवट, कोपरगाँव, कुर्डुवाडी जं., कुर्ला जं., लासलगाँव, लातूर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस, लोनंद जं., लोनावाला, लोअर परेल, मलाड, मलकापुर, मनमाड, मानवत रोड, मरीन लाइन्स, माटुंगा, मिराज जं., मुदखेड़ जं., मुंबई सेंट्रल, मुंब्रा, मुर्तिजापुर, नागरसोल, नागपुर, नंदगाँव, नांदुरा, नंदुरबार, नरखेड़ जं., नासिक रोड, नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, पाचोरा जं., पालघर, पंढरपुर, पनवेल जं., परभणी जं., परेल, परली वैजनाथ, परतूर, फलटाण, प्रभादेवी, पुलगाँव जं., पुणे जं., पूर्णा जं., रावेर, रोटेगांव, साईंनगर शिर्डी, सैंडहर्स्ट रोड, सांगली, सतारा, सावदा, सेलू, सेवाग्राम, शहाड, शेगांव, शिवाजी नगर पुणे, श्री छत्रपति शाहू महाराज टर्मिनस कोल्हापुर, सोलापुर, तलेगांव, ठाकुर्ली, ठाणे, टिटवाला, तुमसर रोड, उमरी, उरुली, वडाला रोड, विद्यविहार, विक्रोली, वडसा, वर्धा, वाशिम, वाठार

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत महाराष्ट्र राज्य में रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य तेज गति से शुरू किए गए हैं। महाराष्ट्र राज्य में पूरे किए गए कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है।

राज्य	स्टेशनों की संख्या जहां कार्य पूरा हो गया है	स्टेशनों के नाम
महाराष्ट्र	17	आमगांव, बारामती, चांदा फोर्ट, चिंचपोकली, देवलाली, धुले, केडगांव, लासलगांव, लोनंद जंक्शन, माटुंगा, मुर्तिजापुर जंक्शन, नंदुरा, नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, परेल, सावदा, शाहाद, वाडला रोड

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

- 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 प्रकाश व्यवस्था 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, प्लेटफ़ॉर्म शेल्टर, प्लेटफ़ॉर्म 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 दिए गए हैं।

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

अमृत भारत स्टेशन योजना सहित अन्य योजनाओं के तहत स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण कार्य सामान्यत: 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। वित्त वर्ष 2021-22 से 2025-26 तक 11,917 रूपए करोड़ आवंटित किए गए हैं जबकि 2021-22 से अक्टूबर, 2025 तक 9,826 करोड़ रुपए का व्यय किया गया 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। अत: इस स्तर पर कोई समय-सीमा नहीं बताई जा सकती है।

सिगनल प्रणालीः

भारतीय रेल महाराष्ट्र में स्थित रेल नेटवर्क सहित लगातार अपने सिगनल प्रणाली की वर्तमान अवसंरचना ढांचे को निरंतर रूप से आधुनिक बना रहा है, जो निम्नानुसार है:-

1. **पुराने यांत्रिक सिगनल प्रणाली के स्थान पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की दिनांक 31.10.2025 तक 6656 स्टेशनों पर व्यवस्था की गई है।**
2. **समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए दिनांक 31.10.2025 तक 10,098 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।**
3. **संरक्षा बढ़ाने के लिए दिनांक 31.10.2025 तक 6,661 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अभियोग के सत्यापन के माध्यम से स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।**
4. **ब्लॉक सेक्शन की स्वचालित क्लीयरेंस के लिए एक्सल काउंटर, बीपीएसी (ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर) की व्यवस्था की गई है ताकि अगली ट्रेन के आगमन के लिए लाइन क्लियर देने से पूर्व पूरी गाड़ी के आगमन को बिना किसी हस्तक्षेप के सुनिश्चित किया जा सके और मानवीय तत्व को कम किया जा सके। इस प्रणाली की दिनांक 31.10.2025 तक 6142 ब्लॉक सेक्शनों पर व्यवस्था की गई है।**
5. **स्वचालित ब्लॉक संकेत प्रणाली (एबीएस) जो मौजूदा रेलपथ अवसंरचना ढांचे के भीतर लाइन क्षमता को बढ़ाती है, 31.10.2025 तक 6341 मार्ग किलोमीटर पर प्रदान की गई है।**
6. **भारतीय रेल ने अग्रिम प्रौद्योगिकी प्रणाली "कवच" को एक स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली के रूप में लागू करने का भी निर्णय लिया है। कवच स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली है, जिसमें उच्चतम स्तर की संरक्षा प्रमाणन की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में भी अपनाया गया है।**

रेल परियोजनाएं

रेल परियोजनाएं क्षेत्रीय रेलवे-वार स्वीकृत की जाती हैं न कि राज्य-वार क्योंकि भारतीय रेल की परियोजनाएं राज्यों के आर-पार फैली हो सकती हैं। बहरहाल, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली रेल परियोजनाएँ निम्नानुसार हैः

पिछले पांच वर्षों के दौरान बजट आवंटन में उल्लेखनीय 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 रु./वर्ष
2025-26	23,778 करोड़ रु. (20 गुना से अधिक)

वर्ष 2009-14 और 2014-25 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशत: पड़ने वाले नए रेलपथ को कमीशन करने/बिछाने का विवरण निम्नानुसार है:

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	292 कि.मी.	58.4 कि.मी./वर्ष
2014-25	2,292 कि.मी.	208.4 कि.मी/वर्ष (3 गुना से अधिक)

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 89,780 करोड़ रुपए की लागत वाली कुल 5,098 किलोमीटर लंबाई की 38 रेल परियोजनाओं (11 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 25 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है। इसका सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 25 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी.)	मार्च, 2025 तक व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	11	1,355	234	10,504
आमान परिवर्तन	02	609	334	4,286

दोहरीकरण/ बहुपथन	25	3,134	1,792	24,617
कुल	38	5,098	2,360	39,407

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	पुणे-मिरज-लोंडा दोहरीकरण (467 किलोमीटर)	4,670
2	मनमाड-जलगांव तीसरी लाइन (160 किलोमीटर)	2,574
3	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 किलोमीटर)	2,005
4	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 किलोमीटर)	1,512
5	पनवेल-पेन दोहरीकरण (35 किलोमीटर)	263
6	पेन-रोहा दोहरीकरण (40 किलोमीटर)	330
7	उधना-जलगांव दोहरीकरण (307 किलोमीटर)	2,448
8	मुदखेड-परभणी दोहरीकरण (81 किलोमीटर)	673
9	भुसावल-जलगांव तीसरी लाइन (24 किलोमीटर)	325
10	जलगांव-भुसावल चौथी लाइन (24 किलोमीटर)	261
11	दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण (225 किलोमीटर)	3,182

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

क्र. सं.	परियोजना का नाम	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	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	दौंड मनमाड दोहरीकरण (236 किलोमीटर)	3,037
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 (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
15	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 किलोमीटर)	3,285

इसके अलावा, पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष 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।

किसी भी रेल परियोजना की स्वीकृति कई मानदंडों/कारकों पर निर्भर करती है, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- प्रत्याशित यातायात अनुमान और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली आरंभिक और अंतिम छोर संपर्कता
- अनुपलब्ध कड़ियों को जोड़ना और अतिरिक्त मार्ग उपलब्ध कराना
- संकुलित/संतृप्त लाइनों के संवर्द्धन
- राज्य सरकारों/ केन्द्रीय मंत्रालयों/ जन प्रतिनिधियों द्वारा की गई मांगें,
- रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताएं

- **सामाजिक-आर्थिक महत्व**
- **निधियों की समग्र उपलब्धता**

रेल परियोजनाओं की पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें निम्नलिखित शामिल है:

- **राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण**
- **वन संबंधी मंजूरी**
- **बाधक जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण**
- **विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां**
- **क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियां**
- **परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति**
- **परियोजना विशेष के स्थल के लिए किसी वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि।**

ये सभी कारक परियोजना/(ओं) के समापन अवधि और लागत को प्रभावित करते हैं।

****