भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

12.08.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 4110 का उत्तर

पंढरपुर-शेगांव नई रेलवे लाइन

4110. श्री ओमप्रकाश भूपालसिंह उर्फ पवन राजेनिंबालकर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या धार्मिक/पर्यटन और क्षेत्रीय आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए पंढरपुर, कुर्दुवाड़ी, परंडा, भूम, मंजरसुम्बा, जियोराई, छत्रपति संभाजीनगर और शेगांव देवस्थान को जोड़ने वाली प्रस्तावित नई रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण कराने और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के लिए कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) सर्वेक्षण को शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने और उक्त परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रदान करने तथा आवश्यक सर्वेक्षण कार्य शुरू करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उक्त रेल लाइन के लिए व्यवहार्यता अध्ययन, सर्वेक्षण और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए संभावित समय-सीमा का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

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

(क) से (ग): भारतीय रेल नेटवर्क पर पंढरपुर, कुर्डुवाडी, छत्रपति संभाजीनगर तथा शेगांव रेलवे स्टेशन पहले से विद्यमान स्टेशन हैं तथा दौंड, अहिल्यानगर, मनमाड तथा जलगांव स्टेशन के रास्ते जुड़े हुए हैं।

परांडा स्टेशन, कुर्डुवाडी रेलवे स्टेशन से लगभग 21 कि.मी. दूर है, भूम स्टेशन, बार्शी टाउन रेलवे स्टेशन से लगभग 37 कि.मी. दूर है। मंजरसुम्भा तथा गेवराई स्टेशन, बीड रेलवे स्टेशन से क्रमशः लगभग 20 कि.मी. तथा 31 कि.मी. दूर हैं, जो निकटवर्ती क्षेत्रों के लिए परिवहन केंद्र के रूप में कार्य करते हैं।

क्षेत्र में संपर्कता में सुधार लाने हेतु निम्नलिखित कार्य भी स्वीकृत/पूर्ण किए गए हैं:-

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रु. में)	स्थिति
1.	दौंड-मनमाड दोहरीकरण (236 कि.मी.)	3,426	परियोजना हाल ही में कमीशन की गई है।
2.	अहिल्यानगर-बीड-परली वैजनाथ (261 कि.मी.)	5,800	अहिल्यानगर (अहमदनगर)-बीड-बदवानी खंड (201 कि.मी.) कमीशन किया जा चुका है। शेष खंड में कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है:- 371 हेक्टेयर भूमि में से 366 हेक्टेयर अधिगृहीत की जा चुकी है। 20 में से 19 बड़े पुल पूर्ण किए जा चुके हैं। 23 में से 11 ऊपरी सड़क पुल (आरओबी) पूर्ण किए जा चुके हैं।

क्षेत्र में संपर्क को और बेहतर बनाने के लिए निम्नलिखित अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण (एफएलएस) भी स्वीकृत किए गए हैं:-

क्र.सं.	परियोजना	स्थिति
1.	जालना-खामगांव नई लाइन (162 कि.मी.)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण (एफएलएस) पूर्ण किया जा चुका है तथा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार की जा चुकी है।
2.	पुणे-अहिल्यानगर नई लाइन (134 कि.मी.)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण (एफएलएस) पूर्ण किया जा चुका है तथा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार की जा चुकी है।
3.	धाराशिव-बीड-छत्रपति	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु अंतिम स्थान

	संभाजीनगर नई लाइन (240 कि.मी.)	निर्धारण सर्वेक्षण (एफएलएस) को स्वीकृति दी गई है। प्रस्तावित संरेखण गेवराई से होकर गुजर रहा है।
4.	छत्रपति संभाजीनगर-अहिल्यानगर नई लाइन (110 कि.मी.)	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण (एफएलएस) को स्वीकृति दी गई है।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के पश्चात, परियोजना की स्वीकृति के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों से परामर्श तथा आवश्यक अनुमोदनों जैसे नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि का मूल्यांकन आवश्यक होता है। चूंकि परियोजना की मंजूरी सतत और गतिशील प्रक्रिया है, अतः इसकी सटीक समय-सीमा विभिन्न हितधारकों द्वारा मूल्यांकन और अनुमोदन पर निर्भर करती है।

महाराष्ट्र

रेल बजट:

पिछले वर्षों में बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	1,171 करोड़ रु. प्रति वर्ष
2026-27	23,926 करोड़ रुपए (20 गुना से अधिक)

रेलपथ निर्माण:

2009-14 और 2014-26 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथों के निर्माण का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	292 कि.मी.	58.4 कि.मी. प्रति वर्ष
2014-26	2,585 कि.मी.	215.4 कि.मी. प्रति वर्ष (लगभग 4 गुना)

स्वीकृत परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 1,42,635 करोड़ रु. की लागत से 5,956 कि.मी. कुल लंबाई की 52 परियोजनाओं (13 नई लाइनें, 02 आमान परिवर्तन और 37 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है। सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक किया गया व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	13	1,399	266	13,065
आमान परिवर्तन	02	609	334	5,013
दोहरीकरण/बहुपथन	37	3,948	998	16,704
कुल	52	5,956	1,598	34,782

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएं:

महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली और हाल ही में पूरी की गई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र. सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रु. में)
1	पुणे-मिराज-लोंडा दोहरीकरण (467 कि.मी.)	6,463
2	होटगी-कुडगी-गदग दोहरीकरण (284 कि.मी.)	2,459
3	मनमाड-जलगांव तीसरी लाइन (160 कि.मी.)	1,677
4	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 कि.मी.)	2,005
5	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 कि.मी.)	1,512

6	पनवेल-पेन दोहरीकरण (35 कि.मी.)	263
7	पेन-रोहा दोहरीकरण (40 कि.मी.)	330
8	उधना-जलगांव दोहरीकरण (307 कि.मी.)	2,448
9	मुदखेड़-परभणी दोहरीकरण (81 कि.मी.)	673
10	भुसावल-जलगांव तीसरी लाइन (24 कि.मी.)	325
11	जलगांव-भुसावल चौथी लाइन (24 कि.मी.)	261
12	दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण (225 कि.मी.)	3,182
13	दौंड-मनमाड दोहरीकरण (236 कि.मी.)	3,426

चालू परियोजनाएं:

महाराष्ट्र राज्य में रेल अवसंरचना को और बेहतर बनाने के लिए निम्नलिखित कार्य शुरू किए गए हैं:-

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु. में)
1	अहिल्यानगर-परली वैजनाथ नई लाइन (261 कि.मी.)	5,800
2	बारामती-लोणांद नई लाइन (64 कि.मी.)	1,844
3	वर्धा-नांदेड़ नई लाइन (284 कि.मी.)	5,248
4	इंदौर-मनमाड नई लाइन (360 कि.मी.)	18,529
5	वाडसा-गढ़चिरौली नई लाइन (52 कि.मी.)	1,886
6	जालना-जलगांव नई लाइन (174 कि.मी.)	5,804
7	वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन (76 कि.मी.)	917
8	वर्धा-बल्लारशाह तीसरी लाइन (132 कि.मी.)	1,755
9	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 कि.मी.)	2,607

10	राजनांदगांव-नागपुर तीसरी लाइन (228 कि.मी.)	3,545
11	वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 कि.मी.)	1,215
12	जलगांव-मनमाड चौथी लाइन (160 कि.मी.)	2,574
13	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	3,285
14	सोलापुर-तुलजापुर-उस्मानाबाद नई लाइन (84 कि.मी.)	3,296
15	पनवेल-चौक दोहरी लाइन (17 कि.मी.)	491
16	वर्धा-बल्हारशाह चौथी लाइन (135 कि.मी.)	2,226
17	इटारसी-नागपुर चौथी लाइन (297 कि.मी.)	5,010
18	वर्धा-भुसावल तीसरी और चौथी लाइन (314 कि.मी.)	9,197
19	गोंदिया-डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 कि.मी.)	2,223
20	गोंदिया-बल्हारशाह दोहरीकरण (240 कि.मी.)	4,819
21	कल्याण-कसारा तीसरी लाइन (68 कि.मी.)	1,433
22	नाइगांव-जुइचेंद्र दोहरी कॉर्ड लाइन (5 कि.मी.)	176
23	नीलजे-कोपर दोहरी कॉर्ड लाइन (5 कि.मी.)	338
24	बदलापुर-कर्जत तीसरी और चौथी लाइन (32 कि.मी.)	1,324
25	आसनगांव-कसारा चौथी लाइन (35 कि.मी.)	794
26	कसारा-मनमाड तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	10,154
27	गोंदिया-जबलपुर दोहरीकरण (231 कि.मी.)	5,236
28	चालीसगांव रेल ओवर रेल फ्लाईओवर (11 कि.मी.)	264
29	चिखली और सोमताने (4 कि.मी.) के बीच कॉर्ड लाइन	172
30	पुंताम्बा - साईनगर शिर्डी दोहरीकरण (17 कि.मी.)	227

इसके अलावा, पिछले तीन वर्षों अर्थात 2023-24, 2024-25, 2025-26 और मौजूदा वित्त वर्ष 2026-27 के दौरान, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले कुल लंबाई 6,872 कि.मी. के 60 सर्वेक्षण कार्य (21 नई लाइन और 39 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं।

किसी भी रेल परियोजना की स्वीकृति कई मापदंडों/कारकों पर निर्भर करती है जिसमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- **प्रत्याशित यातायात संभावनाएं और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता**
- **परियोजना द्वारा मुहैया कराई गई प्रथम और अंतिम स्थान संपर्कता**
- **अनुपलब्ध कड़ियों का संयोजन और अतिरिक्त मार्ग प्रदान करना**
- **संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन**
- **राज्य सरकारों/केंद्रीय मंत्रालयों/जन प्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगें**
- **रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताएँ**
- **सामाजिक-आर्थिक महत्व**
- **निधियों की समग्र उपलब्धता**

रेल अवसंरचना परियोजनाएं क्षेत्र के सामाजिक-आर्थिक विकास को सक्षम बनाती हैं, जिसमें शामिल हैं:

- **देश के अन्य हिस्सों के साथ क्षेत्र का बेहतर एकीकरण**
- **वस्तुओं और सेवाओं की तीव्र आवाजाही**
- **संभार तंत्र दक्षता में सुधार लाना**
- **लाइन क्षमता बढ़ाना**
- **क्षेत्र के लोगों के लिए प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार के अवसरों में वृद्धि करना**
- **परिचालनिक बाधाएं कम करना**
- **क्षेत्र में पर्यटन उद्योग का विकास और औद्योगिक गतिविधियों में वृद्धि।**

रेल परियोजना/परियोजनाओं का पूरा होना कई कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण
- वानिकी स्वीकृति
- अतिलंघनकारी जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियाँ
- क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियाँ
- परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति
- परियोजना स्थल विशेष के लिए वर्ष में कार्य अनुकूल महीनों की संख्या आदि।

ये सभी कारक परियोजना/परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।

रेल परियोजनाओं के प्रभावी और त्वरित कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा किए गए विभिन्न उपायों में निम्नानुसार है:

- निधियों के आबंटन में पर्याप्त वृद्धि।
- फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन।
- विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की कड़ी निगरानी।
- परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों के समाधान के लिए भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीव संबंधी मंजूरी के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई।

बुलेट ट्रेन परियोजनाः

वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद उच्च गति रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 कि.मी.) का निष्पादन किया जा रहा है। मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरुच, वडोदरा,

आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशनों के निर्माण की योजना सहित यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र राज्यों और केंद्र शासित प्रदेश दादरा और नगर हवेली से होकर गुजर रही है।

एमएएचएसआर परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) का अधिग्रहण कर लिया गया है। सभी सांविधिक स्वीकृतियाँ प्राप्त कर ली गई हैं। सभी 1651 जनोपयोगिताओं को स्थानांतरित कर दिया गया है। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण यह परियोजना 2021 तक प्रभावित रही है। महाराष्ट्र में 2022 से भूमि अधिग्रहण में तेजी आई है।

अभी तक विभिन्न प्रमुख मदों की प्रगति निम्नानुसार है:

मद	प्रगति
पियर्स	452 किलोमीटर
गर्डर	356 किलोमीटर
ट्रैक बेड	209 किलोमीटर
ओएचई मास्ट	190 किलोमीटर

स्टेशनों की प्रगति नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	स्टेशन	स्थिति
1	साबरमती	नींव संबंधी कार्य पूरा किया जा चुका है, प्लेटफॉर्म स्लैब और छत की संरचना संबंधी और फिनिशिंग के कार्य प्रगति पर हैं।
2	अहमदाबाद	संरचना संबंधी कार्य पूरा कर लिया गया है। फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिया गया है।
3	आणंद/नडियाद	
4	वडोदरा	नींव संबंधी कार्य पूरा कर लिया गया है, संरचना संबंधी और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिया गया है।
5	भरुच	संरचनात्मक कार्य पूरा कर लिया गया है और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिया गया है।
6	सूरत	

7	बिलीमोरा	
8	वापी	
9	बोईसर	नींव संबंधी कार्य शुरु किया गया है और अंतिम चरण में है। संरचना संबंधी कार्य शुरु हो चुके हैं।
10	विरार	
11	ठाणे	
12	बीकेसी (मुंबई)	यह एक भूमिगत स्टेशन है। नींव संबंधी कार्य लगभग पूरा किया जा चुका है और बेस स्लैब का कार्य शुरू कर दिया गया है।

नदी पुलों के कार्यों की प्रगति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	नदी का नाम	स्थिति
1	साबरमती नदी (480 मीटर)	उप-संरचना का कार्य पूरा हो गया है, अधिसंरचना का कार्य शुरू कर दिया गया है।
2	मेशवा नदी (120 मीटर)	पुल निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है।
3	वत्रक नदी (280 मीटर)	
4	मोहर (शेढ़ी) नदी (160 मीटर)	
5	माही नदी (720 मीटर)	12 में से 11 कुओं के कार्य पूरे कर लिए गए हैं, 5 स्पैन संस्थापित कर दिए गए हैं।
6	विश्वामित्री नदी (80 मीटर)	पुल निर्माण का कार्य पूरा किया जा चुका है।
7	धादर नदी (120 मीटर)	
8	नर्मदा नदी (1366 मीटर)	25 में से 21 कुओं का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है; 4 स्पैन लाँच किए गए हैं।
9	किम नदी (120 मीटर)	पुल निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है।
10	तापी नदी (720 मीटर)	नींव संबंधी कार्य शुरु कर लिया गया है, 12 में से 10 कुओं का कार्य पूरा किया जा चुका है।
11	मिंडहोला नदी (240 मीटर)	पुल निर्माण कार्य पूरा किया जा चुका है।
12	पूर्णा नदी (360 मीटर)	
13	अंबिका नदी (200 मीटर)	

14	वेंगनिया नदी (200 मीटर)	
15	कावेरी नदी (120 मीटर)	
16	खरेरा नदी (120 मीटर)	
17	औरंगा नदी (320 मीटर)	
18	पार नदी (320 मीटर)	
19	कोलक नदी (160 मीटर)	
20	दमन गंगा नदी (360 मीटर)	
21	डारोथा नदी (80 मीटर)	
22	जगनी नदी (360 मीटर)	नींव संबंधी कार्य पूरा कर लिया गया है।
23	वैतरणा नदी (2320 मीटर)	12 पाइल कैप और 11 पियर (58 में से) का कार्य पूरा कर लिया गया है।
24	उल्हास नदी शाखा (120 मीटर)	नींव संबंधी कार्य शुरू करने के लिए अस्थायी पहुंच पुल (टैब) का कार्य पूरा कर लिया गया है।
25	देसाई खाड़ी नदी पुल (400 मीटर)	भू-तकनीकी जांच (जीटीआई) का कार्य पूरा किया जा चुका है और डिजाइन का कार्य शुरू कर दिया गया है।

समुद्र के नीचे सुरंग (लगभग 21 कि.मी.) का कार्य शुरू किया गया है, जिसमें से महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 किलोमीटर सुरंग का कार्य पूरा किया जा चुका है।

सूरत-वापी रेलखंड (97 कि.मी.) पर नदी पुल निर्माण सहित सभी सिविल निर्माण कार्य पूरे किए जा चुके हैं और 87% ट्रैक बेड बिछा दिया गया है।

बहरहाल, बुलेट ट्रेन परियोजना अत्यंत जटिल और प्रौद्योगिकी प्रधान परियोजना है। सिविल संरचनाओं, रेलपथ, विद्युतीय, सिगनल प्रणाली और दूरसंचार के सभी संबंधित कार्यों और ट्रेनसेट की आपूर्ति के पूरा होने के बाद ही संपूर्ण परियोजना के समापन की सटीक समय-सीमा का उचित रूप से निर्धारण किया जा सकता है।

इसके अलावा, राष्ट्रीय परिवहन अवसंरचना को सुदृढ़ बनाने, क्षेत्रीय संपर्कता, आर्थिक विकास, पर्यटन, निवेश और रोजगार सृजन को बढ़ावा देने तथा सड़क और हवाई परिवहन से रेल में मोडल शिफ्ट को प्रोत्साहित करने हेतु सरकार ने केंद्रीय बजट 2026-27 में निम्नलिखित सात नए उच्च गति रेल (एचएसआर) कॉरिडोरों के विकास की घोषणा की है:-

(i) मुंबई-पुणे
(ii) पुणे-हैदराबाद
(iii) हैदराबाद-बेंगलूरु
(iv) हैदराबाद-चेन्नै
(v) चेन्नै-बेंगलूरु
(vi) दिल्ली-वाराणसी
(vii) वाराणसी-सिलीगुड़ी

अत्यधिक पूंजी प्रधान होने के कारण, किसी भी हाई स्पीड रेल कॉरिडोर/परियोजना को स्वीकृति देने का निर्णय कई कारकों जैसे विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का परिणाम, तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन और वित्तपोषण विकल्पों आदि जैसे संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर:

रेल मंत्रालय ने दो समर्पित माल यातायात कॉरिडोरों यथा लुधियाना से सोननगर तक ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (1337 कि.मी.) और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल (जेएनपीटी) से दादरी तक वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (1506 कि.मी.) का निर्माण कार्य शुरू किया है।

ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी का कार्य पूरा कर लिया गया है और इसे कमीशन कर दिया गया है। औसतन डीएफसी पर प्रतिदिन 443 से अधिक गाड़ियां परिचालित की जाती हैं। पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल ढुलाई कॉरिडोरों (ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी) के पूरी तरह से चालू खंडों में सुदृढ़ परिचालनिक निष्पादन हो रहा है। माल ढुलाई की मात्रा में लगातार वृद्धि हुई है, जिसमें उच्चतर औसत गति, तीव्र टर्नअराउंड और विश्वसनीयता में वृद्धि हुई है। कॉरिडोर में कंटेनर, कोयला और थोक कार्गो की आवाजाही में लगातार वृद्धि हो रही हैं, जो माल ढुलाई परिवहन में क्षमता वृद्धि में महत्वपूर्ण योगदान प्रदान कर रहे हैं।

समर्पित माल कॉरिडोरों द्वारा माल यातायात को पूर्वी समर्पित माल कॉरिडोरों और पश्चिमी समर्पित माल कॉरिडोरों की ओर डायवर्ट कर पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त मार्ग सृजित करने में योगदान दिया है। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को अपने नेटवर्क पर अतिरिक्त माल और कोचिंग सेवाओं के परिचालन में सफलता प्राप्त हुई है। डीएफसी ने तीव्र पारगमन समय, उच्च थ्रूपुट और डबल-स्टैक कंटेनर संचालन (विशेष रूप से पश्चिमी डीएफसी पर) को सक्षम किया है। इन सुधारों ने समग्र लॉजिस्टिक्स लागत को कम करने, आपूर्ति श्रृंखला दक्षता में सुधार लाने और भारतीय उद्योगों की प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने में योगदान दिया है।

केंद्रीय बजट 2026 में पूर्व में डानकुनि को पश्चिम में सूरत से जोड़ने वाले एक नए समर्पित माल कॉरिडोर की घोषणा की गई है। इस कॉरिडोर के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने/अद्यतन करने का कार्य शुरू कर दिया गया है।

*****