भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

22.07.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 560 का उत्तर

महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश में रेलवे परियोजनाओं के लिए निधि आवंटन

560. डॉ. शिवाजी बंडाप्पा कालगे:
श्री ज्ञानेश्वर पाटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देशभर में स्वीकृत बड़ी रेल परियोजनाओं की स्थिति की समीक्षा की है;

(ख) यदि हाँ, तो महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश राज्यों में नई लाइनों, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण और स्टेशनों के आधुनिकीकरण कार्यों सहित स्वीकृत परियोजनाओं की सूची क्या है;

(ग) वर्तमान में निष्पादन में लागत वृद्धि, देरी या बाधाओं का सामना कर रही परियोजनाओं का अनुमानित समय और बजटीय वृद्धि के साथ ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त देरी के लिए भूमि अधिग्रहण, पर्यावरणीय स्वीकृतियों, धन जारी करने से संबंधित मुद्दों और ठेकेदार से जुड़े कारकों सहित चुनौतियों के कारण क्या हैं;

(ङ) परियोजनाओं की समय-सीमा को लगातार बढ़ाने के कारण क्या हैं, जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्रीय संपर्क, माल ढुलाई, यात्री परिवहन और आर्थिक विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है; और

(च) सरकार द्वारा मध्य प्रदेश में रेल अवसंरचना को उन्नत करने और परियोजनाओं को समय पर पूरा करना सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (च): पिछले 12 वर्षों के दौरान भारतीय रेल द्वारा रेल नेटवर्क के क्षमता संवर्धन के लिए बड़े पैमाने पर प्रयास शुरू किए गए हैं। भारतीय रेल में नए रेलपथ की कमीशनिंग/बिछाने 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
2014-26	36,429 कि.मी.	8.32 कि.मी. प्रतिदिन (2 गुना से अधिक)

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में लगभग 8.31 लाख करोड़ रुपए की लागत पर 40,000 कि.मी. कुल लंबाई की 514 रेल अवसंरचना परियोजनाएँ (169 नई लाइन, 29 आमान परिवर्तन और 316 दोहरीकरण) को स्वीकृति दी गई है। इनका सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण (कि.मी.)	मार्च 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी.)	मार्च 2026 तक किया गया कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	169	16,634	3,361	1,57,572
आमान परिवर्तन	29	3987	3,045	24,227
दोहरीकरण/बहुपथन	316	19,379	6,177	1,23,454
कुल	514	40,000	12,583	3,05,253

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

पिछले तीन वर्षों अर्थात वित्तीय वर्ष 2023-24, 2024-25 और 2025-26 और वर्तमान वित्तीय वर्ष 2026-27 के दौरान भारतीय रेल में 14,500 कि.मी. की कुल लंबाई की 261 परियोजनाओं (53 नई लाइन, 05 आमान परिवर्तन और 203 दोहरीकरण) को मंजूरी दी गई है।

मध्य प्रदेश

रेल बजट:

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. प्रति वर्ष
2026-27	15,188 करोड़ रु. (24 गुना से अधिक)

रेलपथ निर्माण:

मध्य प्रदेश 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	145 कि.मी.	29 कि.मी. प्रतिवर्ष
2014-26	2,893 कि.मी.	241.1 कि.मी. प्रतिवर्ष (8 गुना से अधिक)

स्वीकृत परियोजनाएं:

01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 5,584 कि.मी. कुल लंबाई वाली 32 रेल परियोजनाएं (10 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 20 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं, जिनकी लागत 1,26,939 करोड़ रु. है। जिसका सारांश निम्नानुसार है:

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2026 तक किया गया कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	10	1,936	621	19,435
आमान	02	809	457	7,771

परिवर्तन				
दोहरीकरण/ बहुपथन	20	2,839	1,037	18,876
कुल	32	5,584	2,115	46,082

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएं :

मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली तथा हाल ही में पूर्ण हुई कुछ परियोजनाओं का विवरण निम्नलिखित है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	नवीनतम लागत (करोड़ रु. में)
1	अनूपपुर-कटनी तीसरी लाइन (166 कि.मी.)	2,311
2	पेंड्रा रोड-अनूपपुर तीसरी लाइन (50 कि.मी.)	394
3	भोपाल-बीना तीसरी लाइन (145 कि.मी.)	1,075
4	बीना-कोटा दोहरीकरण (283 कि.मी.)	2,477
5	जबलपुर-गोंदिया आमान परिवर्तन (300 कि.मी.)	2,005
6	छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन (150 कि.मी.)	1,512
7	छिंदवाड़ा-मंडला फोर्ट आमान परिवर्तन (182 कि.मी.)	1,268
8	इटारसी-बुधनी तीसरी लाइन (25 कि.मी.)	286
9	बरखेड़ा-भोपाल तीसरी लाइन (41 कि.मी.)	473
10	निमाच-चित्तौड़गढ़ दोहरीकरण (56 कि.मी.)	560
11	बुधनी-बरखेड़ा तीसरी लाइन (27 कि.मी.)	1,703
12	इंदौर-देवास-उज्जैन दोहरीकरण (79 कि.मी.)	757
13	गुना- इटावा नई लाइन (348 कि.मी.)	683
14	रामना-सिंगरौली दोहरीकरण (160 कि.मी.)	2,436
15	करैला रोड- शक्तिनगर दोहरीकरण (32 कि.मी.)	763
16	कटनी-बीना तीसरी लाइन (260 कि.मी.)	3,138

क्र.सं.	परियोजना का नाम	नवीनतम लागत (करोड़ रु. में)
17	नीमच-रतलाम दोहरीकरण (133 कि.मी.)	1,475

<u>चालू परियोजनाएं</u>

मध्य प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली और शुरू की गई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लागत (₹ करोड़ में)
1	कटनी- ग्रेड सेपरेटर/बाईपास (35 कि.मी.)	2,300
2	कटनी- सिंगरौली दोहरीकरण (257 कि.मी.)	4,377
3	ललितपुर- खजुराहो नई लाइन (541 कि.मी.)	8,914
4	रामगंजमंडी-भोपाल नई लाइन (277 कि.मी.)	5,073
5	इंदौर-बुदनी नई लाइन (198 कि.मी.)	7,474
6	नीमच-बड़ी सदरी नई लाइन (48 कि.मी.)	896
7	ग्वालियर-श्योपुरकलां आमान परिवर्तन (284 कि.मी.)	3,947
8	इटारसी- नागपुर तीसरी लाइन (280 कि.मी.)	2,607
9	झाँसी-बीना तीसरी लाइन (153 कि.मी.)	2,002
10	मथुरा-झाँसी तीसरी लाइन (274 कि.मी.)	5,961
11	झाँसी- मानिकपुर और खिरार-भीमसेन दोहरीकरण (431 कि.मी.)	4,330
12	सतना-रीवा दोहरीकरण (50 कि.मी.)	616
13	मनमाड - इंदौर नई लाइन (360 कि.मी.)	18,529
14	भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	3,285
15	दाहोद-इंदौर नई लाइन (205 कि.मी.)	9,746
16	छोटा उदेपुर-धार नई लाइन (147 कि.मी.)	1,994

क्र.सं.	परियोजना	लागत (₹ करोड़ में)
17	रतलाम-नागदा तीसरी और चौथी लाइन (41 कि.मी.)	964
18	वडोदरा-रतलाम तीसरी और चौथी लाइन (259 कि.मी.)	8,885
19	रतलाम-अकोला आमान परिवर्तन (525 कि.मी.)	18,811
20	बीना-इटारसी चौथी लाइन (237 कि.मी.)	4,329
21	इटारसी-नागपुर चौथी लाइन (297 कि.मी.)	5,010
22	गोंदिया-जबलपुर दोहरीकरण (231 कि.मी.)	5,236
23	नागदा-मथुरा तीसरी और चौथी लाइन (568 कि.मी.)	16403

महाराष्ट्र

रेल बजट:

पिछले 5 वर्षों के दौरान बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचन संबंधी परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:

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

रेलपथ निर्माण:

वर्ष 2009-14 और वर्ष 2014-26 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/अंशत: पड़ने वाले नए रेलपथ निर्माण संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

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

स्वीकृत परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, महाराष्ट्र में पूर्णतः/अंशत: पड़ने वाली 1,42,635 करोड़ रुपए की लागत पर कुल 5,956 कि.मी. लंबाई की 52 परियोजनाओं (13 नई लाइन, 02 आमान परिवर्तन और 37 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है। इसका सार 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 व्यय (करोड़ रुपए 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 में पूर्णतः/अंशत: पड़ने वाली हाल ही में पूरी की गई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार हैः-

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1	पुणे-मिराज-लोंडा दोहरीकरण (467 कि.मी.)	6,463
2	होतगी-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	1,512

	(150 कि.मी.)	
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 अवसंरचनाओं को और बेहतर बनाने के लिए निम्नानुसार कार्य शुरू किए गए हैं:-

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु. में)
1	अहिल्यानगर-पारली 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	जलना-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

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु. में)
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	असगांव-कसारा चौथी लाइन (35 कि.मी.)	794
26	कसार-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

मुंबई उपनगरीय क्षेत्र के लिए क्षमता संवर्धन कार्य:

वर्तमान में, मुंबई क्षेत्र में प्रतिदिन लगभग 120 मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों और लगभग 3200 उपनगरीय गाड़ियों का परिचालन किया जाता है।

मुंबई क्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों पर रेलगाड़ी प्रबंधन क्षमता बढ़ाने के लिए, निम्नलिखित कार्य पूरे किए गए हैं/शुरू किए गए हैं/योजना बनाई गई है:

क्र.सं.	स्थान	ब्यौरा
1	बांद्रा टर्मिनस	3 पिट लाइनों का कार्य पूरा कर लिया गया है
2	मुंबई सेंट्रल	24 एलएचबी सवारी डिब्बों के लिए प्लेटफार्म का विस्तार
3	जोगेश्वरी	5 अतिरिक्त प्लेटफ़ॉर्म, 2 पिट लाइनें
4	दादर	1 अतिरिक्त प्लेटफ़ॉर्म
5	पनवेल-कलंबोली	5 प्लेटफॉर्म, 4 पिट लाइनें और 2 सिक लाइनें
6	कल्याण	6 प्लेटफॉर्म और 4 पिट लाइनें
7	एलटीटी	4 प्लेटफॉर्म और 2 पिट लाइनें
8	परेल	6 प्लेटफॉर्म, 5 पिट लाइनें, 6 स्टेबलिंग लाइनें
9	वसई - विरार क्षेत्र	वसई रोड: 6 प्लेटफॉर्म, 3 पिट लाइनें और 5 स्टेबलिंग लाइन नाइगांव- 30 स्टेबलिंग लाइनें विरार- 2 स्टेबलिंग लाइनें
10	दहानु क्षेत्र	दहानु: 5 स्टेबलिंग लाइनें नया वंगाँव: 30 स्टेबलिंग लाइनें

उपर्युक्त के अतिरिक्त, 15 कार वाली ईएमयू को समायोजित करने के लिए 34 स्टेशनों पर प्लेटफार्म विस्तार कार्य शुरू किया गया है।

क्षमता संवर्धन के लिए नई परियोजनाएं:

मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में रेल नेटवर्क की संपर्कता और क्षमता बढ़ाने के लिए, 4,502 करोड़ रु. की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-I, 8,087 करोड़ रु. की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-II, 10,947 करोड़ रु. की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-III और 33,690 करोड़ की लागत से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-IIIए को स्वीकृति 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 (7 कि.मी.) का विस्तार	826
3.	विरार-दहानू रोड तीसरी और चौथी लाइन (64 कि.मी.)	3,587
4.	5वीं और 6वीं लाइन सीएसटीएम-कुर्ला (18 कि.मी.)	891
5.	पनवेल-कर्जत उपनगरीय कॉरिडोर (30 कि.मी.)	2782
6.	ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) उपनगरीय कॉरिडोर लिंक (3 कि.मी.)	476
7.	5वीं और 6वीं लाइन बोरीवली-विरार (26 कि.मी.)	2,184
8.	कल्याण-आसनगांव (32 कि.मी.) के बीच चौथी लाइन	1,759
9.	कल्याण-बदलापुर के बीच तीसरी और चौथी लाइन (14.05 कि.मी.)	1,510
10.	कल्याण यार्ड-मुख्य लाइन और उपनगरीय का पृथक्करण	866
11.	नाइगांव और जुचंद्रा (5.73 कि.मी.) के बीच वसई बाईपास लाइन (दोहरी लाइन)	176
12.	बदलापुर और कर्जत के बीच तीसरी और चौथी लाइन (32.46 कि.मी.)	1,324

13.	आसनगांव और कसारा के बीच चौथी लाइन (34.97 कि.मी.)	794
14.	अतिक्रमण नियंत्रण (34 स्थान)	551

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

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण
- वन संबंधी 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 करने के 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 शामिल हैं:

- निधियों के आवंटन में पर्याप्त वृद्धि।
- क्षेत्रीय 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 अधिकारियों के साथ नियमित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई।

नई पीढ़ी की रेलगाड़ियां:

यात्री वहन क्षमता बढ़ाने के लिए, एमयूटीपी-III और IIIए के तहत 19,293 करोड़ रुपये की लागत से 12 यानों वाले 238 रेकों को मंजूरी दी गई है। इन रेकों की खरीद की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

बुलेट ट्रेन परियोजना:

वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 कि.मी.) निष्पादित की जा रही है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र और दादरा एवं नगर हवेली के केन्द्र शासित प्रदेश से होकर गुजरती है, जिसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशन बनाए जाने की योजना है।

एमएएचएसआर परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) का अधिग्रहण कर लिया गया है। सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त कर ली गई है। सभी 1651 उपयोगी सुविधाओं को स्थानांतरित कर दिया गया है। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण यह परियोजना वर्ष 2021 तक प्रभावित हुई है। वर्ष 2022 में महाराष्ट्र में भूमि अधिग्रहण कार्यों में तेजी आई।

अभी तक विभिन्न प्रमुख मदों की प्रगति निम्नानुसार है:

मद	प्रगति
पील-पाए	452 कि.मी.
गर्डर	356 कि.मी.
ट्रैक बेड	209 कि.मी.
ओएचई मास्ट	190 कि.मी.

स्टेशनों की प्रगति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	स्टेशन	स्थिति
1	साबरमती	नींव के कार्य पूरे किए जा चुके हैं, प्लेटफॉर्म स्लैब और रूफ

क्र.सं.	स्टेशन	स्थिति
		संरचनात्मक कार्य और फिनिशिंग कार्य प्रगति पर हैं
2	अहमदाबाद	संरचनात्मक कार्य पूरे कर लिए गए हैं और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
3	आनंद/नाडियाड	
4	वडोदरा	नींव कार्य पूरा किए जा चुके हैं, संरचनात्मक कार्य और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
5	भरूच	संरचनात्मक कार्य पूरे कर लिए गए हैं और फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
6	सूरत	
7	बिलीमोरा	
8	वापी	
9	बोइसर	नींव के कार्य शुरू किए जा चुके हैं और अंतिम चरण में है। संरचनात्मक कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
10	विरार	
11	ठाणे	
12	बीकेसी (मुंबई)	यह एक भूमिगत स्टेशन है। नींव के कार्य लगभग पूरे किए जा चुके हैं और बेस स्लैब का कार्य शुरू कर दिया गया है।

नदी पुलों पर कार्यों की प्रगति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	नदी का नाम	स्थिति
1	साबरमती नदी (480 मीटर)	उप-संरचना का कार्य पूरा कर लिया गया है, अधिसंरचना का कार्य शुरू कर दिया गया है।
2	मेशवा नदी (120 मीटर)	पुल निर्माण कार्य पूरा किया गया।
3	वत्रक नदी (280 मीटर)	
4	मोहर (शेढ़ी) नदी (160 मीटर)	

क्र.सं.	नदी का नाम	स्थिति
5	माही नदी (720 मीटर)	12 में से 11 कुओं का कार्य पूरा कर लिया गया; 5 स्पैन संस्थापित किया गया
6	विश्वामित्री नदी (80 मीटर)	पुल निर्माण पूरा हुआ।
7	धादर नदी (120 मीटर)	
8	नर्मदा नदी (1366 मीटर)	25 में से 21 कुओं को पूरा किया गया; 4 स्पैन लॉन्च किए गए
9	किम नदी (120 मीटर)	पुल निर्माण कार्य पूरा किया गया।
10	तापी नदी (720 मीटर)	नींव कार्य शुरू कर दिया गया है, 12 में से 10 कुओं का कार्य पूरा किया जा चुका है
11	मिंडहोला नदी (240 मीटर)	पुल निर्माण कार्य पूरा किया गया।
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 का कार्य पूरा किया जा चुका है
23	वैतरणा नदी (2320 मीटर)	12 पाइल कैप और 11 पियर (58 में से) पूरे किए गए।

क्र.सं.	नदी का नाम	स्थिति
24	उल्हास नदी शाखा (120 मीटर)	नींव का कार्य शुरू करने के लिए अस्थायी पहुंच पुल (टीएबी) पूरे कर लिए गए।
25	देसाई खाड़ी नदी पुल (400 मीटर)	भू-तकनीकी जांच (जीटीआई) पूरी की जा चुकी है और डिजाइन का कार्य शुरू कर दिया गया है।

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

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

बहरहाल, बुलेट ट्रेन परियोजना काफी जटिल और प्रौद्योगिकी गहन परियोजना है। सिविल संरचनाओं, रेलपथ, इलेक्ट्रिकल, सिगनल प्रणाली और दूरसंचार के सभी संबंधित कार्यों और गाड़ीसेट की आपूर्ति पूरी होने के पश्चात ही संपूर्ण परियोजना के समापन की सटीक समय-सीमा का उचित रूप से पता लगाया जा सकता है।

इसके अलावा, राष्ट्रीय परिवहन अवसंरचना को सुदृढ़ बनाने, क्षेत्रीय संपर्क, आर्थिक विकास, पर्यटन, निवेश और रोजगार सृजन को बढ़ावा देने और सड़क और हवाई परिवहन से रेलों की ओर मोडाल अंतरण को प्रोत्साहित करने के लिए, सरकार ने केंद्रीय बजट 2026-27 में निम्नलिखित सात नए हाई-स्पीड रेल (एचएसआर) गलियारों को विकसित करने की घोषणा की है

(i) मुंबई-पुणे

(ii) पुणे-हैदराबाद

(iii) हैदराबाद-बेंगलुरु

(iv) हैदराबाद-चेन्नई

(v) चेन्नई-बेंगलुरु

(vi) दिल्ली-वाराणसी

(vii) वाराणसी-सिलीगुड़ी

अत्यधिक पूंजी गहन होने के कारण, किसी भी एचएसआर कॉरिडोर/परियोजना को मंजूरी देने का निर्णय कई कारकों पर निर्भर करता है जैसे डीपीआर का परिणाम, तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन और संसाधनों की उपलब्धता जैसे वित्तपोषण के विकल्प आदि ।

समर्पित माल ढुलाई गलियारा:

रेल मंत्रालय द्वारा दो समर्पित माल गलियारों (डीएफसी) का निर्माण शुरू किया गया था। लुधियाना से सोननगर (1337 कि.मी.) तक पूर्वी समर्पित माल गलियारा (ईडीएफसी) और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल (जेएनपीटी) से दादरी (1506 कि.मी) तक पश्चिमी समर्पित माल गलियारा (डब्ल्यूडीएफसी)।

ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी का कार्य पूरा कर लिया गया है और कमीशन कर दिया गया है। डीएफसी पर प्रतिदिन औसतन 443 से अधिक गाड़ियां परिचालित की जाती हैं। पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल गलियारों (ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी) के पूरी तरह से कमीशन किए गए खंडों द्वारा सुदृढ़ परिचालन संबंधी निष्पादन का प्रदर्शन किया गया है। माल यातायात की संख्या में निरंतर वृद्धि हुई है, जिसमें औसत गति अधिक है, तीव्र टर्नअराउंड और बेहतर विश्वसनीयता है। माल गलियारों से कंटेनर, कोयला और थोक कार्गो परिवहन में निरंतर वृद्धि हो रही हैं, जो माल परिवहन में क्षमता संवर्धन में महत्वपूर्ण योगदान प्राप्त हो रहा है।

समर्पित माल गलियारों से माल यातायात को ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी में परिवर्तित करके पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त पथ सृजित करने में योगदान मिला है। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को अपने नेटवर्क पर अतिरिक्त माल और कोचिंग सेवाएं परिचालित करने में सक्षमता प्राप्त हुई है।

समर्पित माल गलियारों से तीव्र पारगमन समय, उच्चतर थ्रूपुट और डबल-स्टैक कंटेनर संचालन (विशेष रूप से पश्चिमी डीएफसी पर) को सक्षम बनाया गया है। इन सुधारों से समग्र संभार तंत्र की लागत को कम करने, आपूर्ति श्रृंखला दक्षता में सुधार करने और भारतीय उद्योगों की प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने में योगदान प्राप्त हुआ है।

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

<u>रेल विद्युतीकरण:</u>

भारतीय रेल पर रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण मिशन मोड में किया गया है। अभी तक, लगभग 99.6% बड़ी लाइन (बीजी) नेटवर्क का विद्युतीकरण किया जा चुका है। शेष नेटवर्क में विद्युतीकरण का कार्य किया गया है। वर्ष 2014-26 के दौरान और 2014 से पहले किया गया विद्युतीकरण निम्नानुसार है:

अवधि	मार्ग किलोमीटर
2014 से पहले (लगभग 60 वर्ष)	21,801
2014-26	48,072

महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश में, संपूर्ण मौजूदा बड़ी लाइन नेटवर्क का विद्युतीकरण किया गया है। इसके अलावा, सभी नई लाइन/मल्टी-ट्रैकिंग परियोजनाओं को मंजूरी दी जा रही है और विद्युतीकरण सहित उनका निर्माण किया जा रहा है।

<u>स्टेशन पुनर्विकास:</u>

रेल मंत्रालय ने दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की है।

इस योजना में भारतीय रेल के स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उन्हें चरणबद्ध रूप में कार्यान्वित करना शामिल है। प्रत्येक स्टेशन की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मास्टर प्लानिंग में निम्नानुसार शामिल हैं:

- स्टेशन और परिचलन क्षेत्रों तक पहुंच में सुधार
- शहर के दोनों किनारों के साथ स्टेशन का एकीकरण
- स्टेशन भवन का सुधार कार्य
- प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, पानी बूथ में सुधार कार्य

- यात्री यातायात के अनुरूप चौड़े ऊपरी पैदल पुल/सबवे का प्रावधान
- लिफ्ट/एस्केलेटर/रैंप का प्रावधान
- प्लेटफॉर्म सतह में सुधार/प्लेटफ़ॉर्म शेल्टर का प्रावधान
- एक स्टेशन एक उत्पाद जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क का प्रावधान
- पार्किंग विकास
- दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली
- एयर कॉनकोर्स, एग्जीक्यूटिव लाउंज, मल्टीमॉडल एकीकरण, भूसुदर्शनीकरण आदि का प्रावधान।

इस योजना में आवश्यकता, चरणबद्धता और व्यवहार्यता के अनुसार संवहनीय और पर्यावरण अनुकूल समाधानों और दीर्घकालिक आधार पर स्टेशन पर सिटी सेंटर के निर्माण की भी परिकल्पना की गई है।

अभी तक अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत विकास के लिए 1340 स्टेशनों को चिह्नित किया गया है, जिनमें से 132 स्टेशन महाराष्ट्र राज्य में और 80 स्टेशन मध्य प्रदेश राज्य में स्थित हैं। महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश राज्यों में अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत विकास के लिए चिह्नित स्टेशनों के नाम निम्नानुसार हैं:

राज्य	स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों के नाम
महाराष्ट्र	132	अहमदनगर, अजनी (नागपुर), अकालकोट रोड, अकोला, अकुर्डी, अमलनेर, आमगांव, अमरावती, अंधेरी, बडनेरा, बल्हारशाह, बांद्रा टर्मिनस, बारामती, बेलापुर, भंडारा रोड, भोकर, भुसावल, बोरीवली, भायखला, चालीसगांव, चंदा फोर्ट, चंद्रपुर, चरनी रोड, छत्रपति संभाजीनगर, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, चिंचपोकली, चिंचवाड़, दादर (मध्य रेलवे), दादर (पश्चिम रेलवे),

राज्य	स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों के नाम
		दहिसर, दौंड, देहू रोड, देवलाली, धामणगांव, धरणगांव, धाराशिव, धर्माबाद, धुले, दिवा, दुधनी, गंगाखेड़, गोधनी, गोंदिया, ग्रांट रोड, हडपसर, हतकणंगले, हजूर साहिब नांदेड, हिमायतनगर, हिंगनघाट, हिंगोली डेक्कन, इगतपुरी, जलगांव, जालना, जेऊर, जोगेश्वरी, कल्याण जंक्शन, कामठी, कांदिवली, कांजुर मार्ग, कराड, कटोल, केडगांव, किनवट, कोपरगांव, कुर्दुवाडी जंक्शन, कुर्ला जंक्शन, लासलगांव, लातूर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस, लोणांद जंक्शन, लोनावला, लोअर परेल, मालाड, मलकापुर, मनमाड जंक्शन, मनवत रोड, मरीन लाइन्स, माटुंगा, मिराज जंक्शन, मुदखेड जंक्शन, मुंबई सेंट्रल, मुंब्रा, मुर्तिजापुर जंक्शन, नगरसोल, नागपुर जंक्शन, नांदगांव, नांदुरा, नांदुरबर, नरखेड़ जंक्शन, नाशिक रोड, नेताजी सुभाषचंद्र बोस इतवारी जंक्शन, पचौरा जंक्शन, पालघर, पंढरपुर, पनवेल जंक्शन, परभणी जंक्शन, परेल, पारली वैजनाथ, परतुर, फलटण, प्रभादेवी, पुलगांव जंक्शन, पुणे जंक्शन, पूर्णा जंक्शन, रावेर, रोटेगांव, साईनगर शिर्डी, सेंडहर्स्ट रोड, सांगली, सातारा, सावदा, सेलू, सेवाग्राम, शहाड, शेगांव, शिवाजी नगर पुणे, श्री छत्रपति शाहू महाराज टर्मिनस कोल्हापुर, सोलापुर, तालेगांव, ठाकुर्ली, ठाणे, टीटवाला, तुमसर रोड, उमरी, उरुली, वडाला रोड, विद्याविहार, विक्रोळी, वडसा, वर्धा, वाशिम, वाठार
मध्य प्रदेश	80	अकोदिया, अमला, अनूपपुर, अशोकनगर, बालाघाट, बाणपुरा, बरगवां, ब्योहारी, बैरछा, बैतूल, भिंड, भोपाल, बिजुरी, बीना, बियावरा राजगढ़, छिंदवाड़ा, डाबरा, दामोह, दतिया, देवास,

राज्य	स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों के नाम
		गाडरवारा, गंजबासौदा, घोड़ाडोंगरी, गुना, ग्वालियर, हरदा, हरपालपुर, इंदौर जं, इटारसी जं, जबलपुर, जुन्नार देव, करेली, कटनी जं, कटनी मुरवारा, कटनी साउथ, खाचरौद, खजुराहो जं, खंडवा, खिरकिया, लक्ष्मीबाई नगर, मइहर, मक्सी जं, मंडला फोर्ट, मंदसौर, एमसीएस छतरपुर, मेघनगर, मुरैना, मुलताई, नागदा जं, नैनपुर जं, नर्मदापुरम, नरसिंहपुर, नेपानगर, नीमच, ओरछा, पंधुर्ना, पिपरिया, रतलाम, रीवा, रुठियाई, सांची, संत हिरदाराम नगर, सतना, सौगढ़, सिवनी, शहडोल, शाजापुर, शामगढ़, श्योपुर कलां, शिवपुरी, श्रीधाम, शुजालपुर, सिहोरा रोड, सिंगरौली, टीकमगढ़, उज्जैन, उमरिया, विदिशा, विक्रमगढ़ अलोट

<u>कार्य संपन्न स्टेशन:</u>

महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश में अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य तेज गति से किए जा रहे हैं। महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश में कार्य संपन्न किए गए स्टेशनों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

राज्य	स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों के नाम
महाराष्ट्र	20	अमगांव, बारामती, भायखला, चांदा फोर्ट, चिंचपोकली, देवलाली, धुले, हिमायतनगर, केडगांव, लासलगांव, लोणांद जंक्शन, मलकापुर, माटुंगा, मुर्तिजापुर जंक्शन, नंदुरा, नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, परेल, सावदा, शहाद, वडाला रोड

राज्य	स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों के नाम
मध्य प्रदेश	19	अशोकनगर, बालाघाट, ब्योहारी, भिंड, छिंदवाड़ा, हरपालपुर, जुन्नार देव, कटनी दक्षिण, एमसीएस छतरपुर, नैनपुर जंक्शन, नर्मदापुरम, ओरछा, सांची, सिवनी, शाजापुर, शिवपुरी, श्रीधाम, टीकमगढ़, विदिशा

अन्य स्टेशनों पर भी विकास के कार्यकलाप तेज गति से शुरू किए गए हैं और कुछ स्टेशनों पर कार्यों की प्रगति नीचे दी गई है:

<u>महाराष्ट्र:</u>

- छत्रपति संभाजीनगर स्टेशन: उत्तर की ओर नए डाकघर भवन और पार्सल कार्यालय, नए रेल सुरक्षा बल (आरपीएफ) और राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) भवन का कार्य पूरा कर लिया गया है। दक्षिण की ओर नए आगमन और प्रस्थान भवन, नया प्रतीक्षालय, शौचालय, एयर कॉनकोर्स, 6 मीटर चौड़ा ऊपरी पैदल पुल, थ्रू रूफ, उत्तर और दक्षिण की ओर नए भूमिगत जलाशय, उत्तर और दक्षिण की ओर नया अपशिष्ट उपचार संयंत्र, नए विद्युत सब-स्टेशन भवन का कार्य शुरू किया गया है।
- जालना स्टेशन: दक्षिण की ओर नए आगमन भवन और प्रस्थान भवन, उत्तर की ओर नए आगमन भवन, उत्तर की ओर नए प्रस्थान भवन, प्लेटफॉर्म शेल्टर, एयर कॉनकोर्स, 6 मीटर चौड़ा ऊपरी पैदल पुल, थ्रू रूफ, उत्तर और दक्षिण की ओर नए भूमिगत जलाशय, उत्तर और दक्षिण की ओर नए अपशिष्ट उपचार संयंत्र, नया डाकघर और पार्सल कार्यालय भवन, नया रेल सुरक्षा बल (आरपीएफ) और राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) भवन और विद्युत सब-स्टेशन का कार्य शुरू किया गया है।
- नागपुर स्टेशन: यात्री आरक्षण प्रणाली भवन और बुकिंग कार्यालयों का निर्माण कार्य और मुख्य प्रवेश द्वार पर पार्किंग में सुधार का कार्य पूरा किया जा चुका है। नए प्रशासनिक भवन, प्रस्थान भवन और मुख्य प्रवेश द्वार की ओर भूमिगत पार्किंग के निर्माण कार्य, प्रस्थान भवन और एकीकृत भूमिगत स्थान के दूसरे प्रवेश द्वार की ओर निर्माण कार्य, नए एयर कॉनकोर्स, प्लेटफॉर्म 8 पर प्लेटफॉर्म की सतह संबंधी में सुधार कार्य और नए प्लेटफॉर्म शेल्टर का कार्य किया गया है।

- **दिवा स्टेशन: कल्याण और मुंबई छोर पर स्टेशन भवन और ऊपरी पैदल पुल का सुधार, प्लेटफॉर्म सतह, पार्किंग, नए प्रवेश द्वार, नए प्लेटफॉर्म शेल्टर, नए शौचालय ब्लॉकों और प्लेटफॉर्म की सतह की ऊंचाई बढ़ाने का कार्य पूरा किया जा चुका है। नए ऊपरी पैदल पुल का कार्य शुरू कर दिया गया है।**

- **शेगांव स्टेशन: नए प्लेटफॉर्म शेल्टर का कार्य, स्टेशन भवन का सुधार, प्लेटफॉर्म सतह का सुधार और नए 12 मीटर चौड़े ऊपरी पैदल पुल का कार्य पूरा कर लिया गया है। नए बुकिंग कार्यालय का कार्य, परिचलन क्षेत्र का सुधार, पार्किंग, स्टेशन पर प्रकाश व्यवस्था, लिफ्टों और 12 मीटर चौड़े ऊपरी पैदल पुल के लिए एस्केलेटरों का कार्य शुरू किया गया है।**

<u>मध्य प्रदेश:</u>

- **सिहोरा रोड स्टेशन: स्टेशन भवन का सुधार, प्लेटफॉर्म संख्या 1 और 2 के सतह की ऊंचाई बढ़ाने, नए शौचालय ब्लॉक, प्रतीक्षालय का सुधार, परिचलन क्षेत्र और पार्किंग का सुधार, 12 मीटर चौड़े ऊपरी पैदल पुल का प्रावधान, परिचलन क्षेत्र और पार्किंग में सुधार और दिव्यांगजनों के लिए सुविधाओं में सुधार का कार्य पूरा किया जा चुका है। लिफ्टों और एस्केलेटरों का कार्य शुरू कर दिया गया है।**

- **नरसिंहपुर स्टेशन: स्टेशन भवन का सुधार, नए प्रवेश द्वार, 12 मीटर चौड़े ऊपरी पैदल पुल, परिचलन क्षेत्र का सुधार, पार्किंग, प्रतीक्षालय, प्लेटफॉर्म संख्या 1 और 2 के प्लेटफॉर्म की सतह की ऊंचाई बढ़ाने, प्लेटफॉर्म संख्या 1 और 2 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर, नए शौचालय ब्लॉक और दिव्यांगजनों की सुविधाओं के लिए सुधार का कार्य पूरा किया जा चुका है। लिफ्टों और एस्केलेटरों का कार्य शुरू कर दिया गया है।**

- **हरदा स्टेशन: नए स्टेशन भवन का निर्माण, परिचलन क्षेत्र का सुधार, पार्किंग, प्लेटफॉर्म संख्या 1 और 2 पर प्लेटफॉर्म की सतह का सुधार, प्रतीक्षालय और शौचालय का सुधार, प्लेटफॉर्म शेल्टर, नया शौचालय ब्लॉक, 12 मीटर चौड़ा ऊपरी पैदल पुल और दिव्यांगजनों के लिए सुविधाओं में सुधार का कार्य पूरा किया जा चुका है। लिफ्टों और एस्केलेटरों का कार्य शुरू कर दिया गया है।**

- **गाडरवारा स्टेशन: स्टेशन भवन का सुधार, नए प्रवेश द्वार, प्लेटफॉर्म संख्या 1 और 2 के प्लेटफॉर्म की सतह की ऊंचाई बढ़ाने, प्लेटफॉर्म संख्या 1 और 2 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर, नए शौचालय ब्लॉक, परिचलन क्षेत्र और पार्किंग में सुधार, प्रतीक्षालय और दिव्यांगजनों के लिए सुविधाओं का कार्य पूरा किया जा चुका है। 12 मीटर चौड़े ऊपरी पैदल पुल, लिफ्टों और एस्केलेटरों के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।**

- **अनूपपुर स्टेशन: स्टेशन भवन का सुधार, परिचलन क्षेत्र का सुधार, पार्किंग, प्लेटफॉर्म सतह का सुधार, भूसुदर्शनीकरण, प्रवेश प्रांगण, प्रवेश/निकास द्वार, संकेतक, नए शौचालय ब्लॉक और प्लेटफॉर्म शेल्टर के कार्य पूरे किए जा चुके हैं। 12 मीटर चौड़े ऊपरी पैदल पुल का कार्य शुरू कर दिया गया है।**

इसके अलावा, भारतीय रेल पर स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्यों को आवश्यकता के अनुसार, प्राथमिकता और निधि की उपलब्धता के अध्यधीन शुरू किया जाता है। स्टेशन की कोटि/स्थिति/प्रबंधित यातायात आदि के आधार पर स्टेशन का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण किया जाता है।

स्टेशनों का विकास/उन्नयन जटिल प्रकृति का होता है जिसमें यात्रियों और रेलगाड़ियों की संरक्षा शामिल है और इसके लिए दमकल विभाग, धरोहर, पेड़ों की कटाई, विमानपत्तन संबंधी स्वीकृति इत्यादि जैसी विभिन्न सांविधिक स्वीकृतियों की आवश्यकता होती है। ये स्टेशन काफी लंबे समय से परिचालित किए जा रहे हैं अतः इनकी प्रगति जनोपयोगी सेवाओं को स्थानांतरित करने, (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, रेलपथ एवं 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।

सामान्यतः अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत आने वाले स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण के कार्य योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएँ' के अंतर्गत वित्तपोषित किए जाते हैं। योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत आवंटन का विवरण क्षेत्रीय रेलवे-वार रखा जाता है और न कि स्टेशन-वार या राज्य-वार।

महाराष्ट्र राज्य चार रेलवे जोन अर्थात्, मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के अधिकार क्षेत्र में आता है। इन जोन के लिए, वित्तीय वर्ष 2026-27 के लिए 3,543 करोड़ रु. का आवंटन किया गया है, जिसमें से अब तक (जून, 2026 तक) 1,671 करोड़ रु. का व्यय उपगत किया गया है।

मध्य प्रदेश सात रेलवे जोन अर्थात् मध्य रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे के अधिकार क्षेत्र में आता है। इन जोन के लिए, वित्तीय वर्ष 2026-27 के लिए 5,285 करोड़ रु. का आवंटन किया गया है, जिसमें से अब तक (जून, 2026 तक) 2,318 करोड़ रु. का व्यय उपगत किया गया है।

ऊपरी सड़क पुल और निचले सड़क पुल:
रेलवे फाटक (एलसी) के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल (आरओबी)/निचले सड़क पुल (आरयूबी) के कार्यों की स्वीकृति भारतीय रेल में सतत और गतिशील प्रक्रिया है। इस प्रकार के कार्यों को प्राथमिकता दी जाती है और गाड़ी परिचालन में संरक्षा, गाड़ियों की गतिशीलता और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए प्रभाव और व्यवहार्यता आदि के आधार पर शुरू किया जाता है।

वर्ष 2004-14 की तुलना में 2014-26 (मई 2026 तक) की अवधि के दौरान भारतीय रेल पर निर्मित आरओबी/आरयूबी की संख्या निम्नानुसार है:

अवधि	निर्मित किए गए आरओबी/आरयूबी
2004-14	4,148 अदद
2014-26 (मई 2026 तक)	14,451 अदद (मध्य प्रदेश राज्य में 1,361 अदद और महाराष्ट्र राज्य में 1,277 अदद)

दिनांक 01.06.2026 की स्थिति के अनुसार भारतीय रेल पर लगभग 1,17,492 करोड़ रुपये की लागत से 4,993 अदद आरओबी/आरयूबी के कार्य स्वीकृत किए गए हैं, जिनमें मध्य प्रदेश राज्य में लगभग 8,018 करोड़ रु. की लागत पर 313 अदद आरओबी/आरयूबी के निर्माण कार्य तथा लगभग 5,167 करोड़ रु. की लागत से 238 आरओबी/आरयूबी के कार्य शामिल हैं, जो कि योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

आरओबी/आरयूबी कार्यों का समापन और कमीशनिंग विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है जैसे समपार को बंद करने के लिए सहमति प्रदान करने में राज्य सरकारों का सहयोग, पहुंच संरेखण का निर्धारण, सामान्य व्यवस्था आरेख (जीएडी) की स्वीकृति, भूमि अधिग्रहण, अतिक्रमण को हटाना, अतिलंघनकारी उपयोगिताओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक मंजूरी, परियोजना/कार्य स्थलों के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति, जलवायु परिस्थितियों आदि के कारण किसी विशेष परियोजना/क्षेत्र के लिए एक वर्ष में कार्य की अवधि। ये सभी कारक परियोजनाओं/कार्यों के पूरा होने के समय को प्रभावित करते हैं।

इसके अलावा, रेलवे ने कार्यों की प्रगति में तेजी लाने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं:

i. **सामान्य व्यवस्था आरेखण (जीएडी) को अंतिम रूप देने से पहले संबंधित राज्य सरकार/सड़क स्वामित्व प्राधिकरण के साथ संयुक्त सर्वेक्षण किया जाता है ताकि सुचारू रूप से निष्पादन सुनिश्चित किया जा सके।**

ii. **आरओबी/आरयूबी कार्यों से संबंधित विभिन्न मुद्दों का समाधान करने के लिए रेलवे और राज्य सरकार के अधिकारियों की समय-समय पर बैठकें की जाती हैं।**

iii. **डिज़ाइन अनुमोदन के दौरान विलंब से बचने के लिए रेलवे के भाग पर सड़क के स्पैन, तिरछेपन और चौड़ाई के विभिन्न संयोजनों के लिए अधिसंरचना और उपसंरचना आरेखों का मानकीकरण किया गया है। इसे एक संकलन के रूप में जारी किया गया है, जिसे त्वरित योजना के लिए रेल लाइनों पर ऊपरी सड़क पुल के लिए सीधे अपनाया जा सकता है।**

*****