भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
18.03.2026 के
अतारांकित प्रश्न सं. 4337 का उत्तर

देश में रेल दुर्घटनाएं

4337. एडवोकेट चन्द्र शेखर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) **देश में पिछले पांच वर्षों के दौरान हुई रेल दुर्घटनाओं का स्थान-वार ब्यौरा क्या है और इनके मुख्य कारणों का ब्यौरा क्या है और इनमें हताहतों की संख्या क्या है;**

(ख) **क्या उक्त दुर्घटनाओं और परिचालन संबंधी समस्याओं के मुख्य कारण रेलपटरियों के रख-रखाव में कमी, सिगनल प्रणाली की विफलता और रिक्त पद हैं;**

(ग) **यदि हां, तो उक्त कमियों को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं और विगत पांच वर्षों के दौरान उक्त प्रयोजनार्थ कितना बजट आवंटित किया गया है; और**

(घ) **क्या सरकार का रेल सुरक्षा और यात्री सुविधाओं में सुधार लाने के लिए समयबद्ध कार्ययोजना लागू करने का विचार है और यदि हां, तो उक्त कार्ययोजना की समय-सीमा सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?**

उत्तर

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

(क) से (घ): 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 दुर्घटनाओं की संख्या कम हो गई है जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

वर्ष	परिणामी दुर्घटनाएं
2014-15	135
2025-26 (28.02.2026 तक)	14 (90% की कमी)

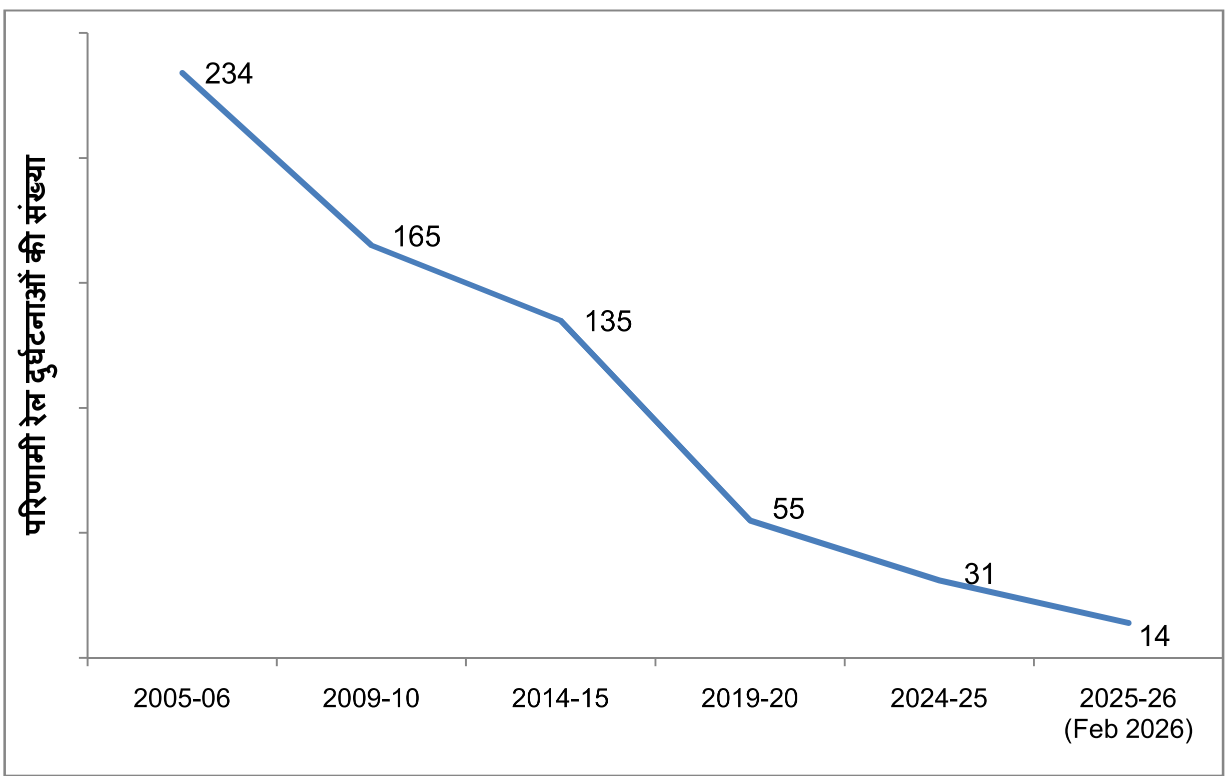
रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा में सुधार दर्शाने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक परिणामी दुर्घटना सूचकांक है, जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है:

परिणामी दुर्घटना सूचकांक:-

वर्ष	दुर्घटना सूचकांक
2014-15	0.11
2024-25	0.03 (73% की कमी)

यह सूचकांक सभी रेलगाड़ियों के कुल चालन किलोमीटर के अनुपात के रूप में परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या को मापता है।

$$\text{दुर्घटना सूचकांक} = \frac{\text{परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या}}{\text{रेलगाड़ियों की संख्या} \times \text{मिलियन किलोमीटर चालन}}$$



भारतीय रेल में होने वाली दुर्घटनाओं के कारणों में सामान्यतः रेलपथ में त्रुटि, रेलइंजन/सवारीडिब्बों में दोष, उपकरण विफलताएँ, मानवीय त्रुटियाँ आदि शामिल हैं।

भारतीय रेल में होने वाली परिणामस्वरूप रेल दुर्घटनाएँ और उसमें होने वाले हताहतों (जिसमें रेलयात्री और रेलकर्मी शामिल हैं) निम्नलिखित हैं:-

अवधि	परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या	हताहतों की संख्या	घायलों की संख्या
2004-05 से 2013-14	1,711	904	3,155
2014-15 से 2023-24	678	748	2,087
2024-25	31	18	92
2025-26 (फरवरी 2026 तक)	14	16	28

रेलपथ अनुरक्षण और सिगनल प्रणाली सहित रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा का संवर्धन करने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:-

1. भारतीय रेल में पिछले कुछ वर्षों में संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय को बढ़ाया गया है, जो निम्नानुसार है:-

संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय/बजट (करोड़ रु. में)					
2013-14	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27
39,200	87,336	1,01,662	1,14,022	1,17,693	1,20,389

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए, 28.02.2026 की स्थिति के अनुसार 6,665 रेलवे स्टेशनों पर कांटों एवं सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन के साथ विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
3. समपार रेलफाटकों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए, 28.02.2026 की स्थिति के अनुसार 10,153 समपार रेलफाटकों पर अंतर्पाशन की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 28.02.2026 की स्थिति के अनुसार 6,669 रेलवे स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन द्वारा रेलवे स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. भारतीय रेल स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली (एटीपी) के संस्थापना के लिए प्रयासरत है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन (एसआईएल-4) की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी

प्रणाली के रूप में अपनाया गया। दक्षिण मध्य रेल के 1465 मार्ग किलोमीटर पर कवच संस्करण 3.2 के संस्थापन और प्राप्त अनुभव के आधार पर आगे और सुधार किए गए। अंततः आरडीएसओ द्वारा दिनांक 16.07.2024 को कवच विशिष्टि संस्करण 4.0 को अनुमोदित किया गया। व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, कवच संस्करण 4.0 को 1,452 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक चालू किया गया है, जिसमें शामिल उच्च घनत्व वाले दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग निम्नानुसार हैः

क्र.सं.	खंड	प्रगति मार्ग (कि.मी.)
(1)	दिल्ली-मुंबई मार्ग:	
i	जंक्शन केबिन - पलवल - मथुरा - नागदा खंड	667
ii	वडोदरा - अहमदाबाद खंड	96
iii	वडोदरा - विरार खंड	336
(2)	दिल्ली-हावड़ा मार्ग:	
i	गया सरमाटांड़ खंड	93
ii	छोटा अमबोना - बर्द्धमान - हावड़ा खंड	260

इसके अलावा, भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 24,427 मार्ग किलोमीटर पर कवच के रेलपथ साइड कार्यों का कार्यान्वयन प्रारंभ किया गया है।

6. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मुद्दों जैसे अनिवार्य समरूपता जांच, परिवर्तन कार्य प्रोटोकॉल, समापन आरेखण तैयार करने आदि के संबंध में विस्तृत अनुदेश 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 रेलइंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

9. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड उपलब्ध कराए जाते हैं, जो विद्‌युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो शिरोपरि उपस्कर मास्ट से पहले मौजूद होता है ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर चालकदल को आगे मौजूद सिगनल के बारे में सचेत किया जा सके।

10. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) उपलब्ध कराया जाता है जो लोको पायलटों को अगले थलचिह्नों यथा सिगनल, समपार रेलफाटकों आदि की दूरी जानने में समर्थ बनाते हैं।

11. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय आधुनिक रेलपथ संरचना इस्तेमाल की जा रही है जिसमें 60 किलोग्राम, 90 चरम तन्य सामर्थ्य पटरियां, लचीले जुड़नारों के साथ प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) सामान्य/चौड़ा आधार स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर पंखानुमा विन्यास के टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर शामिल हैं।

12. मानवीय त्रुटियों का न्यूनीकरण करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग द्‌वारा रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।

13. रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और जोड़ों के वेल्डन से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना, जिसके द्‌वारा संरक्षा में सुधार होता है।

14. दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए पटरियों का पराश्रव्य दोष संसूचन परीक्षण (यूएसएफडी)।

15. अधिक लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डन के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वेल्डन तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डन को अपनाना।

16. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ अभिलेखी यानों) द्‌वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।

17. वेल्डन/पटरियों की दरारों का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।

18. टर्नआउट नवीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्डन योग्य सीएमएस पारणों का उपयोग।

19. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों की निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण किए जाते हैं।

20. रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली अर्थात युक्तिसंगत अनुरक्षण आवश्यकता का निर्णय लेने और साधन-सामग्री को इष्टतम बनाने के लिए रेलपथ डेटाबेस और निर्णय सहायता प्रणाली को अपनाया गया है।

21. रेलपथ की संरक्षा संबंधी मुद्दों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, गलियारा ब्लॉक, कार्यस्थल संरक्षा, मानसून पूर्वोपाय आदि के संबंध में विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

22. रेलगाड़ियों का संरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण किया जाता है।

23. पारंपरिक सडिका डिजाइन के रेल डिब्बों को एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बों से बदला जा रहा है।

24. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को समाप्त कर दिया गया है।

25. पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान आंकी गई दशाओं 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 "अग्नि सूचनाएं" प्रदर्शित की है। प्रत्येक सवारी डिब्बे में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग लगने पर रोकथाम करने के लिए 'क्या करें' और 'क्या न करें' के बारे में शिक्षित और सचेत किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को नहीं ले जाने, धूम्रपान नहीं करने, जुर्माना आदि से संबंधित संदेश शामिल हैं।

27. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और रसोई यानों में आग संसूचन एवं शमन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धूम्र संसूचन प्रणाली उपलब्ध करा रही

हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा सवारी डिब्बों में चरणबद्ध विधि से उत्तरोत्तर फिटमेंट किया जा रहा है।

28. कर्मचारियों को नियमित परामर्श और प्रशिक्षण दिया जा रहा है।

29. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण नियम में चलायमान ब्लॉक प्रत्यय की शुरूआत की गई थी, जिसमें चलायमान आधार पर अग्रिम में 52 सप्ताह तक परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य की योजना बनाई जाती है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधारों, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि के संबंध में संरक्षा संबंधी 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 किलोग्राम) (किलोमीटर)	57,450 किलोमीटर	1.43 लाख किलोमीटर	2 गुना से अधिक
2.	अधिक लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (किलोमीटर)	9,917 किलोमीटर	77,522 किलोमीटर	लगभग 8 गुना
3.	इलेक्ट्रोनिक अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	837 स्टेशन	3,691 स्टेशन	4 गुना से अधिक
4.	कोहरा पास संरक्षा उपकरण (अदद)	31.03.14 तक 90 अदद	31.03.25 तक 25,939	288 गुना
5.	थिकवेब स्विच (अदद)	शून्य	28,301 अदद	
बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां				
1.	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ किलोमीटर)	32,260 किलोमीटर	49,941 किलोमीटर	1.5 गुना

2.	यूएसएफडी (पराश्रव्य दोष संसूचन) वेल्डन परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	2 करोड़	2 गुना से अधिक
3.	वेल्डन की 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 और चल स्टॉक				
1.	जोड़े गए नए रेलपथ किलोमीटर (रेलपथ किलोमीटर)	14,985 किलोमीटर	34,428 किलोमीटर	2 गुना से अधिक
2.	फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	13,808 अदद	3 गुना से अधिक
3.	बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले समपार (अदद)	31.03.14 तक: 8948	31.03.24 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी समाप्त कर दिए गए)	समाप्त कर दिए गए
4.	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337 अदद	42,677	18 गुना से अधिक

भर्ती

रिक्तियों को भरने हेतु, वर्ष 2004-2005 से 2013-14 की तुलना में 2014-2015 से 2025-2026 के दौरान भारतीय रेल में की गई भर्तियों का विवरण निम्नानुसार दिया गया है:-

अवधि	भर्तियां
2004-2005 से 2013-2014 तक	4.11 लाख
2014-2015 से 2024-2025 तक	5.08 लाख
2025-26 से अब तक	41,343

भारतीय रेल के आकार, स्थानिक वितरण और परिचालन महत्व को ध्यान में रखते हुए पदों का रिक्त होना और उन्हें भरा जाना एक सतत् प्रक्रिया है। नियमित परिचालन, प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों, यंत्रीकरण और नवोन्मेषी पद्धतियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त

और उपयुक्त जनशक्ति मुहैया कराई जाती है। इन रिक्तियों को मुख्यतः परिचालनिक और प्रौद्योगिकीय संबंधी आवश्यकताओं के अनुसार रेलवे द्वारा भर्ती एजेन्सियों को मांग पत्र भेजकर भरा जाता है।

रेलवे भर्ती बोर्ड की परीक्षाएं काफी तकनीकी प्रकृति की होती हैं, जिनमें बड़े पैमाने पर कर्मियों और संसाधनों को जुटाने तथा जनशक्ति के प्रशिक्षण की आवश्यकता होती है। रेलवे ने इन सभी चुनौतियों का सामना किया और सभी निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन करते हुए पारदर्शी तरीके से भर्ती का सफलतापूर्वक संचालन किया। पूरी प्रक्रिया के दौरान पेपर लीक होने या इसी तरह के कदाचार की कोई घटना सामने नहीं आई है।

इसके अलावा, प्रणालीगत सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने समूह 'ग' पदों की विभिन्न कोटियों में भर्ती के लिए वर्ष 2024 से वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की एक प्रणाली शुरू की है। वार्षिक कैलेंडर शुरू होने से अभ्यर्थी निम्नानुसार लाभान्वित हो रहे हैं:

- अभ्यर्थियों के लिए अधिक अवसर;
- प्रति वर्ष योग्यता प्राप्त करने वालों को अवसर;
- परीक्षाओं की निश्चितता;
- भर्ती प्रक्रिया, प्रशिक्षण और नियुक्तियों में तेज़ी।

वार्षिक कैलेंडर 2024 और 2025 के अनुसार क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों सहित भारतीय रेल में 1,43,086 रिक्तियों पर भर्तियां शुरू की गई।

सहायक लोको पायलटों (एएलपी), तकनीशियन, रेलवे सुरक्षा बल (रे.सु.ब.) में उप-निरीक्षक और कांस्टेबल, जूनियर इंजीनियर (जेई)/डिपो सामग्री अधीक्षक (डीएमएस)/रसायन एवं धातुकर्म सहायक (सीएमए), पैरामेडिकल कोटियों, गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक-स्टेशन मास्टर सहित), गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (पूर्व-स्नातक), अनुसचिवीय एवं पृथक कोटियों और लेवल-1 कोटियों जैसे सहायक, ट्रैक मेंटेनर और पॉइंट्समैन के पदों को भरने के लिए जनवरी से दिसम्बर 2024 के दौरान 92,116 रिक्तियों के लिए दस केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएं (सीईएन) अधिसूचित की गई थीं।

92,116 पदों के लिए प्रथम/एकल चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षा (सीबीटी) पूरी की जा चुकी है। इनका ब्यौरा निम्नानुसार हैः-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
सहायक लोको पायलट के पद (18,799 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	18,40,347	156	15
तकनीशियन के पद (14,298 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	26,99,892	139	15
जेई/डीएमएस/सीएमए के पद (7,951 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	11,01,266	146	15
रे.सु.ब.- एस.आई के पद (452 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	15,35,635	143	15
रे.सु.ब. - कांस्टेबल के पद (4,208 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	45,30,288	147	15
पैरामेडिकल कोटियों (1,376 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	7,08,321	143	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक-स्टेशन मास्टर सहित) (8,113 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	58,41,774	141	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (पूर्व-स्नातक) (3,445 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	63,27,473	157	15
अनुसचिवीय एवं पृथक कोटियों हेतु सीबीटी (1,036 रिक्तियां)	4,46,013	139	15
लेवल-1 पदों हेतु सीबीटी (32,438 रिक्तियां)	1,08,28,261	152	15
कुल अभ्यर्थी	3,58,59,270		

सहायक लोको पायलट, जेई/डीएमएस/सीएमए और गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक एवं स्नातक-पूर्व) के पदों के लिए द्वितीय चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षा (सीबीटी) भी पूरी कर ली गई है। इनका ब्यौरा इस प्रकार है:-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
सहायक लोको पायलट के पद (18,799 रिक्तियां) हेतु द्वितीय चरण सीबीटी	2,66,363	112	15
जेई/डीएमएस/सीएमए के पद (7,951 रिक्तियां) हेतु द्वितीय चरण सीबीटी	1,17,339	118	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक) (8113 रिक्तियां) हेतु द्वितीय चरण सीबीटी	1,21,931	129	15

गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक-पूर्व) (3,445रिक्तियां) हेतु द्वितीय चरण सीबीटी	51,978	79	15
कुल अभ्यर्थी	5,57,611		

सहायक लोको पायलट और गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक) के पदों के लिए कंप्यूटर आधारित योग्यता परीक्षा और गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक और स्नातक-पूर्व) और अनुसचिवीय एवं आईसोलेटेड कोटियों के पदों के लिए कंप्यूटर आधारित दक्षता परीक्षा भी पूरी की जा चुकी है। विवरण निम्नानुसार है:-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
सहायक लोको पायलट के पद हेतु कंप्यूटर आधारित योग्यता परीक्षा	1,32,044	84	2
लिपीकीय एवं आईसोलेटेड कोटियों के लिए अनुवाद परीक्षा	1,233	8	2
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक) के लिए कंप्यूटर आधारित योग्यता परीक्षा	13,616	38	2
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक स्तर) के लिए कंप्यूटर आधारित टंकण दक्षता परीक्षा	30,341	58	2
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक-पूर्व स्तर) के लिए कंप्यूटर आधारित टंकण दक्षता परीक्षा	13,145	44	2
कुल अभ्यर्थी	1,90,379		

41,000 से अधिक अभ्यर्थियों के लिए पैनल, जिसमें तकनीशियन, जूनियर इंजीनियर, पैरा मेडिकल कोटियों, उप-निरीक्षक एवं कांस्टेबल (आरपीएफ) और सहायक लोको पायलट के विभिन्न पद शामिल हैं, को अंतिम रूप दिया गया है। इनमें से अधिकांश संरक्षा कोटियों की हैं।

इसके अतिरिक्त, वर्ष 2025 के वार्षिक कैलेंडर के अनुसार, 50,970 रिक्तियों के लिए नौ केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएँ भी जारी की गई हैं। जिनका ब्यौरा निम्नानुसार है:-

केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचना संख्या	पद का नाम	अधिसूचित की गई रिक्तियों की संख्या	अधिसूचना जारी करने का माह
01/2025	सहायक लोको पायलट	9,970	मार्च,2025
02/2025	तकनीशियन	6,238	जून,2025
03/2025	पैरा मेडिकल कोटि	434	जुलाई,2025

04/2025	सेक्शन कंट्रोलर	368	अगस्त,2025
05/2025	जूनियर इंजीनियर/डिपो सामग्री अधीक्षक	2,585	अक्टूबर,2025
06/2025	गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक)	5,810	अक्टूबर,2025
07/2025	गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (पूर्व-स्नातक)	3,058	अक्टूबर,2025
08/2025	आईसोलेटेड कोटियां	312	दिसम्बर,2025
09/2025	स्तर-1	22,195	दिसम्बर,2025

2,953 पदों के लिए प्रथम/एकल चरण के लिए कंप्यूटर आधारित परीक्षा (सीबीटी) पूरी कर ली गई है। इसका ब्यौरा निम्नानुसार है:-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
सेक्शन कंट्रोलर के पद (368 रिक्तियां) हेतु सीबीएटी	4,33,748	131	15
जे.ई./डीएमएस के पद (258 5रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीएटी	5,74,351	133	15
कुल अभ्यर्थी	10,08,099		

यात्री सुविधाएं

जहां तक यात्री सुविधाओं का संबंध है, रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार लाना एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है जो आवश्यकता, यात्री यातायात की मात्रा और कार्यों की प्राथमिकता, निधि की उपलब्धता के अध्यधीन निर्भर करती है। इसके अलावा, वर्तमान में, स्टेशनों के आधुनिकीकरण को 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत किया जा रहा है, जो स्टेशनों के दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ सतत् विकास की कल्पना करता है, जैसा कि नीचे विस्तार से बताया गया है:

अमृत भारत स्टेशन योजनाः

रेल मंत्रालय द्वारा दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास हेतु अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की गई है।

अमृत भारत स्टेशन योजना में रेलवे स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और चरणों में उनका कार्यान्वयन करना शामिल हैं। मास्टर प्लान बनाने में निम्नलिखित शामिल हैं:

- **रेलवे स्टेशन और परिचलन क्षेत्रों तक पहुँच में सुधार**
- **रेलवे स्टेशन का शहर के दोनों तरफ के साथ एकीकरण**
- **रेलवे स्टेशन इमारत में सुधार**
- **प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, वाटर-बूथों में सुधार**
- **यात्री यातायात के अनुरूप चौड़े ऊपरी पैदल पुल/एयर कॉन्कोर्स की व्यवस्था**
- **लिफ्ट/एस्केलेटर/रैम्प की व्यवस्था**
- **प्लेटफ़ॉर्म की सतह में सुधार/निर्माण और प्लेटफ़ॉर्म पर कवर की व्यवस्था**
- **'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क की व्यवस्था**
- **पार्किंग क्षेत्र, यातायात के विभिन्न साधनों का एकीकरण**
- **दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएँ**
- **बेहतर यात्री सूचना प्रणाली**
- **प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर आवश्यकता को देखते हुए एक्ज़ीक्यूटिव लाउंज, व्यावसायिक बैठकों के लिए निर्दिष्ट स्थान, भूसुदर्शनीकरण आदि की व्यवस्था।**

इस योजना में दीर्घकालिक और पर्यावरण अनुकूल समाधानों; आवश्यकता, चरणबद्धता एवं व्यवहार्यता के लिए गिट्टी रहित पटरियों की व्यवस्था आदि और दीर्घावधि में रेलवे स्टेशन पर सिटी सेन्टरों के निर्माण की संकल्पना भी की गई है।

अभी तक, अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत विकास के लिए 1,338 रेलवे स्टेशनों को चिह्नित किया गया है।

स्टेशन जहां कार्य पूरे किए जा चुके हैः

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत रेलवे स्टेशनों के विकास कार्य तीव्र गति से शुरू किए गए हैं। अभी तक, 180 रेलवे स्टेशनों पर निर्माण-कार्य पूरे हो चुके हैं। अभी तक निम्नलिखित रेलवे स्टेशनों पर कार्य पूरे किए गए हैं:

अलनावर, अंब अंदौरा, अंबिकापुर, आमगांव, आनंदपुर साहिब, अनारा, अयोध्या धाम, बादामी, बागलकोट, बैजनाथ पपरोला, बलरामपुर, बंतावाला, बाराभूम, बारामती, बरेली सिटी, बारीपदा, बाड़मेर, बरपाली, बेगमपेट, ब्योहारी, भानुप्रतापपुर, भिलाई, भिण्ड, बिजनौर, बिमलगढ़, बोम्मिडी, बूंदी, चांदा फोर्ट, चालक्कुडि, चंगनास्सेरी, चेन्नै पार्क, छिंदवाड़ा, चिदंबरम, चिंचपोकली, चिन्नसेलम, चिरयिनकीष़, कटक, डाकोर, डेरोल, देशनोक, देवलाली, धारवाड़, धुले, डोंगरगढ़, फतेहाबाद, फतेहपुर, फतेहपुर शेखावाटी, गडग, गंगापुर सिटी, गोड्डा, गोधरा जंक्शन, गोगामेरी, गोकक रोड, गोला गोकर्णनाथ, गोमती नगर, गोवर्धन, गोविंद गढ़, गोविंदपुरी, गोविंदपुर रोड, हफिजपेट, हैबरगांव, हल्दिया, हापा, हरपालपुर, हाथरस सिटी, होडल, ईदगाह आगरा जंक्शन, इज्जतनगर, जैसलमेर, जाम जोधपुर, जाम वनथली, जयचण्डी पहाड़, जुन्नार देव, काकीनाडा टाउन, कल्याणी घोषपारा, कामाख्यागुड़ी, कनालुस जंक्शन, कराईकुडी जंक्शन, करमसद, करीमनगर, कटनी साउथ, केडगांव, खैरथल, खंभालिया, खलीलाबाद, कोप्पल, कोसंबा जंक्शन, कुलितुरई, कुट्टीपुरम, लासलगांव, लिम्बडी, लोहरदगा, लोणंद जंक्शन, माहे, महुवा, मैलानी,

मंडल गढ़, मंडावर महवा रोड, मधुपुर, मनापराई, मंडी डबवाली, मंगलागिरी, मन्नारगुडी, माटुंगा, एम.सी.एस. छत्तरपुर, मीठापुर, मोरप्पुर, मोरबी, मुक्तसर, मुनिराबाद, मूरी जंक्शन, मुर्तिजापुर जंक्शन, नैनपुर जंक्शन, नंदुरा, नर्मदापुरम (होशंगाबाद), नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, ओखा, ओरछा, पालीताणा, पानागढ़, पनकी धाम, परेल, परलाखेमुंडी, पीरपैंती, पिस्का, पुखरायां, पोलाची जंक्शन, पोलूर, पोरबंदर, राजगढ़, राजमहल, राजुला जंक्शन, रामघाट हाल्ट, रायनपाडु, सहारनपुर जंक्शन, साहिबजादा अजीत सिंह नगर मोहाली, साहेबगंज, समखियाली, समलपट्टी, सांची, शंकरपुर, सावदा, सिवनी, शहद, शाजापुर, शोलावंदन, षोरणूर जंक्शन, श्रीधाम, सिद्धार्थ नगर, सीहोर जंक्शन, सिउरी, श्री बाला ब्रह्मेश्वर जोगुलम्बा, श्रीरंगम, श्रीविल्लिपुत्तूर, सेंट थॉमस माउंट, सुल्लुरपेटा, सुरैमंपुर, स्वामीनारायण छपिया, तालचेर, तामलुक, थावे, थिरुवरूर जंक्शन, तिरुवन्नामलाई, टूनि, उझानी, उरकुरा, उत्राण, वडकरा, वडाला रोड, विदिशा, वृद्धाचलम जंक्शन, वडक्कांचेरि, वारंगल।

अन्य रेलवे स्टेशनों पर भी विकास संबंधी कार्य तीव्र गति से शुरू किए गए हैं और इनमें से कुछ रेलवे स्टेशनों की प्रगति नीचे दी गई है:

- तिरुपति रेलवे स्टेशन: दक्षिण दिशा में नया द्वितीय प्रवेश स्टेशन भवन, 2 अदद एयर कॉनकोर्स और सीवेज ट्रीटमेंट संयत्र के संरचनात्मक कार्य पूरे हो गए हैं। दक्षिण दिशा में नया द्वितीय प्रवेश स्टेशन भवन और एयर कॉनकोर्स, उत्तर दिशा में स्टेशन भवन का संरचनात्मक कार्य, प्लेटफ़ॉर्म शेल्टर, लिफ्ट और एस्केलेटर के कार्य शुरू किए गए हैं।

- नेल्लूर स्टेशन: पूर्व और पश्चिम दोनों तरफ की दिशाओं के स्टेशन इमारतों और एयर कॉनकोर्स के संरचनात्मक कार्य पूरे हो गए हैं। पूर्व और पश्चिम दोनों तरफ की स्टेशन भवन के सबवे विस्तार, पार्किंग, जल टैंक सीवेज ट्रीटमेंट संयंत्र, और एयर कॉनकोर्स के परिष्करण कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

- बैंगलोर कैंटोंमेंट स्टेशन: दक्षिण की ओर डायवर्जन रोड, प्रशिक्षण केंद्र, उत्तर की ओर छात्रावास, इलेक्ट्रिक सबस्टेशन भवन के कार्य पूरे हो गए हैं। दक्षिण दिशा की ओर का स्टेशन भवन, उत्तर दिशा की ओर का स्टेशन भवन, परिचलन क्षेत्र और पैदल पार पुल के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

- कोटा जंक्शन स्टेशन: फ्रंट प्रस्थान हॉल, फ्रंट आगमन हॉल, पिछली ओर स्टेशन बिल्डिंग के संरचनात्मक कार्य पूरे गए हैं। फ्रंट प्रस्थान हॉल, पिछली ओर स्टेशन बिल्डिंग एयर कॉनकोर्स निर्माण, पूर्ण छत कार्य, परिचलन क्षेत्र के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

- भुवनेश्वर स्टेशन: पश्चिम और पूर्वी दिशा की स्टेशन इमारत परिष्करण और, एयर कॉनकोर्स का संरचनात्मक कार्य पूरे हो गए हैं। स्टेशन के पूर्व और पश्चिम दिशा की ओर का उत्थापित ड्राइववे, ऊपरी पैदल पुल के विस्तार, प्लेटफॉर्म शेल्टर का कार्य शुरु किया गया है। पूर्व और पश्चिम दिशा की ओर का स्टेशन भवन, एमईपी (यांत्रीक, बिजली एवं प्लंबिंग) का कार्य, एचवीएसी (तापन, वेंटिलेशन और एयर कंडिशनींग) और एस्केलेटर्स के परिष्करण कार्य शुरू किए गए हैं।

इसके अलावा, भारतीय रेल में रेलवे स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण सतत और चलायमान प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्य सापेक्ष प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के अध्यधीन आवश्यकता के अनुसार शुरू किए जाते हैं। रेलवे स्टेशनों के विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण कार्य स्टेशन की कोटि/दशा/यातायात संभलाई आदि के आधार पर निष्पादित किए जाते हैं।

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

इसके अलावा, सामान्यतः अमृत भारत स्टेशन योजना सहित रेलवे स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण का वित्तपोषण योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएँ' के अंतर्गत किया जाता है। योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत आबंटन और व्यय का ब्यौरा क्षेत्रीय रेल-वार रखा जाता है, न कि कार्य-वार या रेलवे स्टेशन-वार या राज्य-वार। वित्त वर्ष 2025-26 के लिए योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत 12,120 करोड़ रुपये का निधि आवंटन किया गया है और अभी तक (फरवरी, 2026 तक) 11,892 करोड़ रुपये का व्यय उपगत किया गया है।

****