भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
17.12.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2913 का उत्तर

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)

2913. श्रीमती भारती पारधी:
श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे:
श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर:
श्री नरेश गणपत म्हस्के:
डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मुम्बई के प्रमुख स्टेशनों (जैसे सीएसएमटी, दादर, ठाणे और कल्याण) पर पुनर्विकास कार्यों की वर्तमान स्थिति और पूर्णता की अपेक्षित समय-सीमा क्या है तथा मुम्बई उपनगरीय स्टेशनों के उन्नयन के लिए अब तक कितना बजट आवंटित और उपयोग किया गया है;
(ख) पांचवीं/छठी लाइन तथा हार्बर लाइन के प्रस्तावित एलिवेटेड कॉरिडोर सहित क्षमता विस्तार परियोजनाओं की स्थिति क्या है, तथा इसमें हुई देरी के क्या कारण हैं;
(ग) मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी) चरण 3 और 3क के अंतर्गत मुंबई उपनगरीय रेल अवसंरचना में सुधार के लिए आवंटित धनराशि तथा लंबित कार्यों (रेक, लाइन, सिगनलिंग इत्यादि) के लिए समय-सीमा क्या है;
(घ) पश्चिम और मध्य रेलवे पर अभी कुल कितनी वातानुकुलित (एसी) लोकल ट्रेनें चल रही हैं और यात्री बढ़ाने के लिए सर्विस बढ़ाने और किराया कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं; और
(ङ) क्या मुंबई लोकल ट्रेनों में भीड़भाड़ का आकलन किया गया है और व्यस्ततम समय के दौरान सुरक्षा और भीड़ प्रबंधन को बढ़ाने के उपायों सहित फेरे और क्षमता बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

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

(क) से (ङ): महाराष्ट्र राज्य में पड़ने वाले छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, दादर, ठाणे और कल्याण रेलवे स्टेशन को अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत पुनर्विकास के लिए चिह्नित किया गया है।

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस स्टेशन के पुनर्विकास के कार्य को स्वीकृति दी गई है। मंडल इंजीनियरिंग प्रशिक्षण केंद्र को वाडी बंदर में स्थानांतरित करने, प्लेटफॉर्म सं. 18 पर पैदल पार पुल सं. 6 की नींव रखने और मेन लाइन भवन के भू-तल और पहली मंजिल के नवीकरण का कार्य पूरा कर लिया गया है। लंबी दूरी के नोड भवन, लंबी दूरी के कॉनकोर्स और पैदल पार पुल सं. 1 और 2 के लिए नींव रखने का कार्य शुरू कर दिया गया है।

कल्याण रेलवे स्टेशन पर कल्याण (पूर्व) में नई 'ए' भवन, प्लेटफॉर्म सं. 4 और 5 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर, एक लिफ्ट और दो स्वचालित सीढ़ियां, परिचलन क्षेत्र में सुधार और जल आपूर्ति बढ़ाने का कार्य पूरा कर लिया गया है। प्लेटफॉर्म 2 और 3 के विस्तार का कार्य, लोकग्राम पैदल पार पुल का निर्माण शुरू किया गया है। 04 अदद स्वचालित सीढ़ियों का प्रावधान, दिव्यांगजन के लिए अतिरिक्त अभिगम्यता सुविधाओं की व्यवस्था और मलजल उपचार संयंत्र की संस्थापना के कार्यों को स्वीकृत किया गया है।

दादर रेलवे स्टेशन पर, प्लेटफॉर्म सं. 8 और 10 को ऊंचा करना, प्लेटफॉर्म सं. 8, 10 और 11 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर, लिफ्ट और स्वचालित सीढ़ियों उपलब्ध कराना, शौचालय ब्लॉक बनाने, दिव्यांगजन सुविधाएं उपलब्ध कराने और जल आपूर्ति में सुधार संबंधी कार्य पूरे कर लिए गए हैं। प्लेटफॉर्म 8 से प्लेटफॉर्म 9 को जोड़ने वाले पैदल पार पुल के लिए प्लेटफॉर्म 4 के विस्तार और प्रतीक्षालय के प्रावधान के लिए कार्यों को स्वीकृति दी गई है।

ठाणे रेलवे स्टेशन पर, प्लेटफॉर्म सं. 2 को ऊंचा करने, दो पैदल पार पुलों के पुनर्स्थापन, प्लेटफॉर्म 5 और 6 को चौड़ा करने, नए प्रतीक्षालय, शौचालय ब्लॉक का निर्माण, नए पार्किंग स्थल का प्रावधान, प्लेटफॉर्म शेल्टर का प्रावधान और 2 स्वचालित सीढ़ियों की व्यवस्था संबंधी कार्य पूरा कर लिए गए हैं। एक पैदल पार पुल, अतिरिक्त 02 स्वचालित सीढ़ियों और अतिरिक्त प्लेटफॉर्म शेल्टरों के कार्यों को स्वीकृति दे दी गई है।

अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ सतत आधार पर स्टेशनों के पुनर्विकास की परिकल्पना की गई है। इस योजना में स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उन्हें चरणबद्ध रूप से लागू करना शामिल है। प्रत्येक स्टेशन की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए 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/स्वचालित सीढ़ी/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**
- **कार्यकारी लॉउन्ज, व्यावसायिक बैठकों के लिए विशिष्ट स्थान, लैंडस्केपिंग आदि की सुविधा।**

इस योजना में आवश्यकता, चरणबद्धता और यथा व्यवहार्य, टिकाऊ और पर्यावरण अनुकूल समाधान, गिट्टी रहित रेलपथ आदि का प्रावधान, और दीर्घकाल में स्टेशन पर सिटी सेंटर के निर्माण की भी परिकल्पना की गई है।

अब तक, अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत 1337 स्टेशनों को चिह्नित किया गया है। इनमें से, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, दादर, ठाणे और कल्याण रेलवे स्टेशन सहित 132 स्टेशन महाराष्ट्र में स्थित हैं। अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत महाराष्ट्र राज्य में पुनर्विकास के लिए चिह्नित किए गए स्टेशनों के नाम निम्नानुसार हैं:

राज्य	स्टेशनों की संख्या	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, चांदा 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, हजूर साहिब नान्देड, हिमायत नगर, हिंगनघाट, हिंगोली दक्कन, इगतपुरी, जलगाँव, जालना, जेऊर, जोगेश्वरी, कल्याण जंक्शन, कामटी, कांदिवली, कंजुर मार्ग, कराड, काटोल, केडगाँव, किनवट, कोपरगाँव, कुर्डुवाडी जंक्शन, कुर्ला जंक्शन, लासलगाँव, लातूर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस, लोनंद जंक्शन, लोनावाला, लोअर परेल, मलाड, मलकापुर, मनमाड, मानवत रोड, मरीन लाइन्स, माटुंगा, मिराज जंक्शन, मुदखेड़ जंक्शन, मुंबई सेंट्रल, मुंब्रा, मुर्तिजापुर, नागरसोल, नागपुर, नंदगाँव, नांदुरा, नंदुरबार, नरखेड़ जंक्शन, नासिक रोड, नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, पाचोरा जंक्शन, पालघर, पंढरपुर, पनवेल जंक्शन, परभणी जंक्शन, परेल, परली वैजनाथ, परतूर, फलटाण, प्रभादेवी, पुलगाँव जंक्शन, पुणे जंक्शन, पूर्णा जंक्शन, 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, विद्याविहार, विक्रोली, वडसा, वर्धा, वाशिम, वाठार

अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत महाराष्ट्र राज्य में रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य तेज गति से शुरू किए गए हैं। अब तक, इस योजना के अंतर्गत महाराष्ट्र राज्य में 17 स्टेशनों (आमगांव, चांदा फोर्ट, चिंचपोकली, देवलाली, धुले, केडगांव, लासलगांव, लोनंद जंक्शन, माटुंगा, मुर्तिजापुर जंक्शन, नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, परेल, सावदा, शहद, वाडला रोड, बारामती और नंदुरा) का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है।

दिवा स्टेशन पर पूर्व दिशा में परिचलन क्षेत्र और पार्किंग में सुधार, पूर्व दिशा में स्टेशन भवन में सुधार, नया प्रवेश द्वार, पूर्व दिशा में पैदल पार पुल में सुधार, पूर्व दिशा में पैदल पार पुल के लिए नई सीढ़ी का निर्माण, प्लेटफॉर्म सं. 7/8 का प्लेटफॉर्म शेल्टर, प्लेटफॉर्म सं. 5/6 और 7/8 पर प्लेटफॉर्म की ऊंचाई बढ़ाने और फर्श में सुधार, पश्चिम की ओर नया शौचालय ब्लॉक और मलजल उपचार संयंत्र का कार्य पूरा कर लिया गया है। सीएसएमटी छोर पर 6 मीटर चौड़े पैदल पार पुल का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है।

मुंब्रा स्टेशन पर, प्लेटफॉर्म सं. 4 की प्लेटफॉर्म सतह में सुधार, प्लेटफॉर्म सं. 1 और 4 की बैठने की व्यवस्था में सुधार, पैदल पार पुल के फर्श में सुधार, नया शौचालय ब्लॉक, मलजल उपचार संयंत्र, परिचलन क्षेत्र में सुधार, टिकट बुकिंग कार्यालय में सुधार और पूर्व दिशा में प्रवेश द्वार के अग्र भाग का कार्य पूरा कर लिया गया है। प्लेटफॉर्म सं. 1 पर स्वचालित सीढ़ी का कार्य शुरू कर दिया गया है।

टिटवाला स्टेशन पर पूर्व और पश्चिम दिशा में दोपहिया वाहनों की पार्किंग और पहुंच मार्ग में सुधार, नया स्टेशन भवन, नया प्रवेश द्वार, टिकट बुकिंग कार्यालय में सुधार, नया शौचालय ब्लॉक,

मलजल उपचार संयंत्र और प्लेटफॉर्म सं. 3 पर प्लेटफॉर्म की सतह का कार्य पूरा कर लिया गया है। 6 मीटर चौड़े नए पैदल पार पुल का कार्य शुरू किया गया है।

विक्रोली स्टेशन पर, प्लेटफॉर्म सतह में सुधार, प्लेटफॉर्म सं. 2/3 और 4 के प्लेटफॉर्म शेल्टर में सुधार, मुंबई छोर पर पैदल पार पुल में सुधार, मुंबई छोर पर नया शौचालय ब्लॉक, कल्याण छोर पर शौचालय ब्लॉक में सुधार और पश्चिम दिशा में स्टेशन भवन में सुधार के कार्य पूरे कर लिए गए हैं। पश्चिम और पूर्व दिशा में परिचलन क्षेत्र के विकास और पूर्व दिशा में नए बुकिंग कार्यालय और पार्किंग का कार्य शुरू किया गया है।

चर्नी रोड स्टेशन पर प्रवेश-निकास द्वार चौड़ा करने का कार्य, प्लेटफॉर्म सं. 1 पर नए बुकिंग कार्यालय का निर्माण, फुटपाथ के फर्श की सतह में सुधार, प्लेटफॉर्म सं. 4 पर बाड़ लगाने और चारदीवारी का कार्य, प्लेटफॉर्म 1, 2 और 3 पर मौजूदा प्लेटफॉर्म शेल्टर में सुधार और उत्तर दिशा में प्रवेश द्वार पर बाड़ लगाने का कार्य पूरा कर लिया गया है। प्लेटफॉर्म सं. 4 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर शीट को बदलने और प्लेटफॉर्म सं. 1 पर सतह निर्माण का कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

मरीन लाइन्स स्टेशन पर, स्टेशन भवन के पश्चिम अग्र भाग के नवीकरण का कार्य पूरा कर लिया गया है। प्लेटफॉर्म सं. 4 पर शौचालय ब्लॉक का कार्य, स्टेशन भवन में सुधार, स्टेशन के किनारे पर प्रवेश-निकास द्वार पर स्थित प्लेटफॉर्म सं. 4 की चौड़ाई बढ़ाना, प्लेटफॉर्म सं. 1 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर में सुधार और प्लेटफॉर्म सं. 4 पर दिव्यांगजन के लिए रैंप का निर्माण कार्य शुरू कर दिए गए हैं। प्लेटफ़ॉर्म के किनारे पर पत्थर/कंक्रीट पट्टियों तथा चारदीवारी में सुधार का कार्य शुरू कर दिया गया है।

भारतीय रेल में 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 आवश्यकतानुसार किया जाता हैं। स्टेशनों के विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण कार्यों को

स्वीकृति देने और निष्पादन के समय निचली कोटि के स्टेशनों की तुलना में उच्च कोटि के स्टेशनों को प्राथमिकता दी जाती है।

सामान्यतः अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत आने वाले स्टेशनों के विकास/उन्नयन 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 कार्य-वार, स्टेशन-वार या राज्य-वार। सीएसएमटी, दादर, ठाणे और कल्याण स्टेशन मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के अधिकार क्षेत्र में आते हैं। इन ज़ोनों के लिए वित्त वर्ष 2025-26 में योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत कुल ₹2492 करोड़ (बजट अनुमान) का आवंटन किया गया है, जिसमें से अक्टूबर, 2025 तक ₹1,466 करोड़ का व्यय किया गया है।

इसके अलावा, 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/मलजल 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 चरण पर कोई समय-सीमा नहीं बताई जा सकती है।

संपर्कता में सुधार, रेलपथ की क्षमता बढ़ाने, मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में उपनगरीय और लंबी दूरी की रेलगाड़ियों के मार्गों को पृथक करने और भविष्य में यात्रियों की मांगों को पूरा करने के लिए, मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी-II) को ₹8,087 करोड़, एमयूटीपी-III को ₹10,947 करोड़ और

एमयूटीपी-IIIए को ₹33,690 करोड़ की लागत पर स्वीकृत किया गया है। इन परियोजनाओं में मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं:

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

मुंबई सेंट्रल-बोरीवली छठी लाइन में 13.5 किलोमीटर का खंड कमीशन कर दिया गया है और अन्य परियोजनाएं निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। इसके अलावा, एमयूटीपी-III और IIIक के अंतर्गत 12 कारों की 238 रेकों को स्वीकृति दी गई है, जिनकी लागत 19,293 करोड़ रुपए है। इन रेकों के प्रापण की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

सभी एमयूटीपी परियोजनाओं को रेल मंत्रालय और महाराष्ट्र सरकार के बीच 50:50 लागत भागीदारी आधार पर स्वीकृति दी गई है। रेल मंत्रालय ने पिछले पांच वर्षों में मुंबई शहरी परिवहन परियोजनाओं के लिए 5,217 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं।

विरार-अंधेरी खंड पर सभी प्लेटफार्मों के विस्तार के परिणामस्वरूप उन्हें 15-कार सेवाओं को समायोजित करने के अनुरूप बनाया गया है, 15-कार सेवाओं की संख्या को चरणबद्ध तरीके से 79 सेवाओं से बढ़ाकर 211 सेवाओं तक कर दिया गया है। इसके अलावा, मुंबई उपनगरीय खंड में मध्य रेलवे में 15-कार वाली 22 सेवाएं परिचालित की जा रही हैं।

इसके अलावा, यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, वातानुकूलित ईएमयू को पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे दोनों उपनगरीय गलियारों पर भी परिचालित किया जाता है। वर्तमान में, पश्चिम रेलवे में 109 वातानुकूलित ईएमयू सेवाओं सहित 1406 उपनगरीय सेवाओं का परिचालन किया जाता है, जबकि मध्य रेलवे में 80 वातानुकूलित ईएमयू सेवाओं सहित 1810 उपनगरीय सेवाओं का परिचालन किया जाता है।

इसके अलावा, किसी भी मार्ग/खंड पर ईएमयू सेवाओं सहित नई रेलगाड़ियों की शुरुआत करना और उनमें सवारी डिब्बों की संख्या में वृद्धि करना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है जिनमें शामिल हैं:

- रेलखंड 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

<u>उपनगरीय रेलगाड़ियों में किराया:</u>

भारतीय रेल समाज के सभी वर्गों को किफायती सेवाएँ प्रदान करने का प्रयास करती है और इसने 2023-24 में यात्री टिकटों पर 60,466 करोड़ रुपए की सब्सिडी दी। यह रेलवे में यात्रा करने वाले प्रत्येक व्यक्ति के लिए औसतन 45 प्रतिशत रियायत के बराबर है। दूसरे शब्दों में, यदि सेवा प्रदान करने की लागत 100 रुपए है, तो टिकट की कीमत केवल 55 रुपए है। यह सब्सिडी उपनगरीय सहित सभी यात्रियों के लिए जारी है।

5 वर्षों से अधिक के अंतराल के बाद, 01 जुलाई 2025 से यात्री किरायों का युक्तिकरण किया गया है। बहरहाल, निम्न और मध्यम आय वाले परिवारों के लिए वहनीय बनाए रखने के लिए एमएसटी (मासिक सीजन टिकट) और उपनगरीय यात्रा के किराए में संशोधन नहीं किया गया है।

मुंबई उपनगरीय खंड सहित भारतीय रेल पर उपनगरीय रेलगाड़ियों की अधिभोगिता का स्वरूप एकसमान नहीं है और यह दिन के विभिन्न समय के दौरान बदलता रहता है। कार्यालय के व्यस्ततम घंटों के दौरान, उपनगरीय खंड पर लोकल रेलगाड़ियों की अधिभोगिता पूर्ण होती है जबकि गैर-व्यस्त अवधि के दौरान, अधिभोगिता इतनी अधिक नहीं होती है।

यात्री होल्डिंग एरिया की योजना में बैठने की व्यवस्था, पेयजल, शौचालय, टिकट की सुविधा, सूचना प्रदर्शन और सुरक्षा जांच आदि जैसी आधारभूत सुविधाओं के साथ एक आरामदायक, सुव्यवस्थित स्थान की परिकल्पना की गई है। इन सुविधाओं का नियोजन व्यस्ततम अवधि के दौरान बड़ी संख्या में यात्रियों की आवाजाही को कुशलतापूर्वक प्रबंधित करने के लिए किया जाता है।

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, दादर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस और बांद्रा टर्मिनस स्टेशनों को यात्री होल्डिंग एरिया के विकास के लिए चिह्नित किया गया है। इस होल्डिंग एरिया का विकास नियोजन के चरण में है, जो एक पुनरावर्ती प्रक्रिया है जिसके लिए इष्टतमीकरण अपेक्षित होता है और ऐसे इष्टतमीकरण के लिए इस चरण में कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है।

रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा

भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। भारतीय रेल द्वारा रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार है:-

1. **भारतीय रेल में, पिछले कुछ वर्षों में संरक्षा से संबंधित कार्यकलापों पर व्यय में वृद्धि हुई है, जो निम्नानुसार हैः**

संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय/बजट (करोड़ रुपए 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 दुर्घटनाएं कम 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 अधिभोग के सत्यापन के लिए 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। शुरूआत 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 संस्करण विशिष्टि 4.0 को अ.अ.मा.सं ने दिनांक 16.07.2024 को मंज़ूरी 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 खंडों में भी कार्यान्वित किया जाना शुरू हो 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 कार्य शुरू कर दिया गया है।

6. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख तैयार करने आदि 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, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) 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।

12. मानवीय त्रुटियों को कम करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 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 अर्थात 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 ट्रैक डाटाबेस और डिसीजन 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, धूम्रपान 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 काउन्सिलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।

29. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के अंतर्गत भारतीय रेलें (चलित लाइन) साधारण नियम में रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरूआत 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।

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 (अब तक)	11 (90% कम)

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% कम)

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

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

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधारों, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि 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 कि.ग्रा.) (किलोमीटर)	57,450 किलोमीटर	1.43 लाख किलोमीटर	2 गुना से अधिक
2.	लंबी रेल पटरियां	9,917	77,522 किलोमीटर	लगभग 8

	(260 मीटर) (किलोमीटर)	किलोमीटर		गुना
3.	इलेक्ट्रोनिक 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 अदद	288 गुना
5.	थिक वेब 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 (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 किलोमीटर (रेलपथ किलोमीटर)	14,985 अदद	34,428 किलोमीटर	2 गुना से अधिक
2.	फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी)	4,148 अदद	13,808 अदद	3 गुना से अधिक

	(अदद)			
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

*****