भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

18.03.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 4281 का उत्तर

रेल कर्मचारियों का कौशल विकास

4281. श्री दीपक अधिकारी (देव):

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पिछले दो वर्षों के दौरान सिग्नलिंग प्रणाली सहित रेल अवसंरचना के उन्नयन के लिए कोई पहल की है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी वर्ष-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) क्या सरकार ने कार्य के दौरान लापरवाही से बचने के लिए पिछले दो वर्षों में रेलवे कर्मचारियों के कौशल विकास की दिशा में कोई कदम उठाए हैं और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) और (ख): भारतीय रेल में सिगनल असंरचना को सुदृढ़ करना, उन्नयन करना, आधुनिक बनाना एवं सुधार करना एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। भारतीय रेल अपनी सिगनल प्रणाली के मौजूदा अवसंरचना का निरंतर आधुनिकीकरण करती रहती है:

1. **28.02.2026 तक 6665 स्टेशनों पर पुरानी यांत्रिक सिगनल प्रणाली के स्थान पर पॉइंट्स और सिगनलों के केंद्रीकृत संचालन के साथ इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियां उपलब्ध कराई गई हैं, जिनमें से 3870 स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियां उपलब्ध कराई गई हैं।**
2. **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।**
3. **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।**
4. **ब्लॉक खंड के स्वचालित क्लीयरेंस के लिए एक्सल काउंटर, बीपीएसी (ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर) लगाए गए हैं ताकि अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयरेंस देने से पहले बिना किसी**

मानवीय हस्तक्षेप के गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित किया जा सके और मानवीय हस्तक्षेप को कम किया जा सके। 28.02.2026 तक 6149 ब्लॉक खंडों पर ये प्रणालियाँ उपलब्ध कराई गई हैं।

5. 28.02.2026 तक 6897 मार्ग किलोमीटर पर स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग जो मौजूदा रेलपथ अवसंरचना के भीतर लाइन की क्षमता को बढ़ाती है, प्रदान की गई है।

<u>कवच का कार्यान्वयनः</u>

6. कवच एक स्वदेश विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली (एटीपी) है।कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन (एसआईएल-4) की आवश्यकता होती है।
7. यदि लोको पायलट ब्रेक लगाने में विफल रहता है तो कवच स्वचालित ब्रेक लगाकर लोको पायलट को निर्दिष्ट गति सीमा के भीतर रेलगाड़ी चलाने में सहायता करता है और यह खराब मौसम के दौरान रेलगाड़ी को संरक्षित ढंग से चलाने में भी सहायता करता है।
8. यात्री गाड़ियों पर पहला फील्ड परीक्षण फरवरी 2016 में शुरू किया गया था। इस प्रकार प्राप्त अनुभव और निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकनकर्ता (आईएसए) द्वारा प्रणाली के निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकन के आधार पर, कवच संस्करण 3.2 की आपूर्ति के लिए 2018-19 में तीन फर्मों को अनुमोदित किया गया था।
9. कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में अपनाया गया।
10. कवच प्रणाली के कार्यान्वयन में निम्नलिखित कार्यकलाप शामिल हैं:
    - क. प्रत्येक स्टेशन, ब्लॉक खण्ड पर स्टेशन कवच का संस्थापन।
    - ख. पूरे रेलपथ की लंबाई में आरएफआईडी टैग का संस्थापन।
    - ग. समग्र खंड में दूरसंचार टावरों का संस्थापन।
    - घ. रेलपथ के बगल में ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना।
    - ङ. भारतीय रेल पर चल रहे प्रत्येक रेल इंजन पर लोको कवच का प्रावधान।
11. 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।
12. कवच 4.0 संस्करण में विविध रेल नेटवर्क के लिए आवश्यक सभी प्रमुख विशेषताएं शामिल हैं। यह भारतीय रेल की संरक्षा में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। अल्प अवधि के भीतर, भारतीय रेल ने स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली विकसित की है, कापरीक्षण किया गया और उसे संस्थापित करना शुरू कर दिया है।
13. कवच संस्करण 4.0 में किए गए प्रमुख सुधारों में अवस्थिति सटीकता में वृद्धि, बड़े यार्डों में सिगनल संबंधी पहलुओं की बेहतर जानकारी, ओएफसी पर स्टेशन-से-स्टेशन कवच इंटरफ़ेस और मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से सीधा इंटरफ़ेस शामिल है। इन सुधारों के साथ, कवच संस्करण 4.0 को भारतीय रेल में बड़े पैमाने पर लागू करने की योजना है।

14. व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, कवच संस्करण 4.0 को 1452 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

15. 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।
16. 14.03.2026 के अनुसार दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों समेत उच्च घनत्व वाले मार्गों पर कवच के प्रमुख मदों की प्रगतिनिम्नानुसार है:

क्र.सं.	मदें	प्रगति
i	ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	8570 कि.मी.
ii	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	1100अदद
iii	स्टेशन डेटा सेंटर	767 स्टेशन
iv	रेलपथ साइड उपकरणों का संस्थापन	6776मार्ग कि.मी.
v	रेलइंजनों में कवच का प्रावधान	4,154

17. इसके अलावा, 8,979विद्युत रेल इंजनों और 1200 ईएमयू/एमईएमयूके संस्थापना का कार्य किया गया है।

<u>रेलपथ अवसंरचनाः</u>

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

i. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 कि.ग्रा. की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्साइल स्ट्रेंथ पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े स्लीपर,

पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड लेआउट टर्नआउट और गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जाता है।

ii. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग किया जा रहा है।

iii. ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को बढ़ाना, ताकि संरक्षा और यात्रा की गुणवत्ता बेहतर हो।

iv. पारंपरिक/उन्नत स्विच विस्तार जोड़ों के स्थान पर थिक वेब स्विच विस्तार जोड़ों का उपयोग किया जा रहा है।

v. पटरियों के लिए बेहतर वेल्डिंग प्रौद्योगिकी अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग को अपनाना।

vi. रेलपथ अनुरक्षण के लिए उच्च आउटपुट प्लेन टैम्पर और पॉइंटों एवं क्रॉसिंग टैम्पर्स का उपयोग करते हुए मशीनीकृत प्रणाली को अपनाना, ताकि रेलपथ की बेहतर अनुरक्षण और विश्वसनीयता सुनिश्चित की जा सके।

vii. परिसंपत्ति विश्वसनीयता में और सुधार लाने के लिए रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक आधुनिक मशीनों की तैनाती।

viii. पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।

ix. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग।

x. पटरियों और वेल्डिंग की जाँच के लिए उन्नत फेज़्ड एरे प्रौद्योगिकी का उपयोग।

xi. इष्टतम अनुरक्षण आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए व्यापक स्वास्थ्य मूल्यांकन हेतु एकीकृत रेलपथ निगरानी प्रणाली और दोलन निगरानी प्रणाली की तैनाती।

xii. यार्डों में रेलपथ मानकों के निरंतर रिकॉर्डिंग हेतु वहनीय रेलपथ मापक ट्रॉली का नियोजन

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

<u>अमृत भारत स्टेशन योजनाः</u>

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

इस 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 आवश्यकता, चरणबद्धता एवं व्यवहार्यता के अनुसार दीर्घकालिक और पर्यावरण अनुकूल समाधानों, 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।

<u>जहां कार्य पूरा किया गया स्टेशनः</u>

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, 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, 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।
- नेल्लोर स्टेशन: पूर्व और पश्चित दोनों तरफ की दिशाओं के स्टेशन इमारतों और एयर कॉनकोर्स के संरचनात्मक कार्य पूरे हो गए हैं। पूर्व और पश्चित दोनों तरफ की स्टेशन भवन के सबवे विस्तार, पार्किंग, सीवेज ट्रीटमेंट संयंत्र, जल टैंक 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: अग्र प्रस्थान सदन, अग्र आगमन सदन, पिछली तरफ की स्टेशन इमारत के संरचनात्मक कार्य पूरे गए हैं। नई स्टेशन इमारत परिष्करण, एयर कॉनकोर्स निर्माण, छत संबंधी कार्य, प्लेटफार्म नवीकरण और परिचलन क्षेत्र के विकास के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।**
- **भुवनेश्वर स्टेशन: पश्चिम और पूर्वी दिशा की स्टेशन इमारत का संरचनात्मक कार्य, एयर कॉनकोर्स के 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 केकार्य एवं 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 रुपए का निधि आवंटन किया गया है और अभी तक (फरवरी, 2026 तक) 11,892 करोड़ रुपए का व्यय उपगत किया गया है।

<u>प्रशिक्षण/कौशल विकासः</u>

भारतीय रेल ने संरचित क्षमता निर्माण और उन्नत प्रशिक्षण के माध्यम से रेल कर्मचारियों की कार्य उत्पादकता, अभिप्रेरणा और व्यावसायिक दक्षता बढ़ाने के लिए कई उपाय किए हैं। भारतीय रेल में क्षमता निर्माण और कौशल उन्नयन हेतु सुस्थापित प्रशिक्षण ढांचे द्वारा समर्थित निरंतर और संस्थागत प्रक्रियाएं हैं।

भारतीय रेल ने रेल कर्मचारियों हेतु एक व्यापक प्रशिक्षण परितंत्र विकसित किया है, जिसमें कर्मचारियों को करियर के विभिन्न चरणों में उनका कौशल सुनिश्चित करने, कौशल पुनः सिखाने और कौशल बढ़ाने के लिए विभिन्न प्रकार के प्रशिक्षण प्रदान किए जाते हैं। इस उद्देश्य के लिए, केंद्रीय प्रशिक्षण संस्थान, बहु-विषयक क्षेत्रीय प्रशिक्षण संस्थान, बहु-विषयक मंडल प्रशिक्षण संस्थान और विशेष प्रशिक्षण केंद्रों के रूप में व्यापक प्रशिक्षण अवसंरचना बनाई गई है जिसमें कर्मचारियों की सेवा के विभिन्न चरणों में प्रवेशन, पुनश्चर्या, पदोन्नति और तकनीकी प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाए जाते हैं।

कर्मचारियों की क्षमताएं सुदृढ़ करने और रेल कर्मियों को आधुनिक, प्रौद्योगिकी-गहन रेल परिचालन के लिए अपेक्षित कौशल से लैस करने के लिए प्रशिक्षण मॉड्यूल बनाए गए हैं। रेल परिचालन और अनुरक्षण में नई प्रौद्योगिकियाँ शामिल करने के लिए इन मॉड्यूल को समय-समय पर अद्यतन भी किया जाता है।

इरीसेट में कवच उत्कृष्टता केंद्र, जैसी विशेषज्ञता पहलकदमियां, सी-डैक के समन्वय से आने वाली प्रौद्योगिकियों (डाटा साइंस, एआई एप्लीकेशन, बिग डाटा एनालिटिक्स, ब्लॉक चेन और क्लाउड कंप्यूटिंग आदि सहित) के लिए पाठ्यक्रम और फ्रंटलाइन कार्मिकों के लिए व्यवहारिक तथा सेवा अभिविन्यास प्रशिक्षण के लिए मिशन रेल कर्मयोगी कार्यक्रम उत्पादकता और कुशलता संवर्धन में और अधिक योगदान देते हैं। कर्मचारियों के निरंतर कौशल बढ़ाने और उन्हें पुन: कौशल सिखाने के लिए आई-जीओटी कर्मयोगी पोर्टल जैसे डिजिटल प्लेटफॉर्म के माध्यम से ऑनलाइन सीखने के लिए भी प्रोत्साहित किया जाता है।

इसके अलावा, कर्मचारियों की भलाई और मनोबल बढ़ाने के लिए प्रशिक्षण के दौरान और कार्यस्थलों पर योग सत्र, शारीरिक फिटनेस गतिविधियों और तनाव प्रबंधन कार्यक्रमों सहित प्रेरक और कल्याणकारी पहलों को बढ़ावा दिया जाता है।

*****