भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

22.07.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 663 का उत्तर

रेलवे के विकास और सुरक्षा वृद्धि के लिए निधि

663. श्री नागेश बापुराव अष्टिकर पाटिल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विगत तीन वर्षों के दौरान देश भर में रेल अवसंरचना के आधुनिकीकरण के लिए कोई नई पहल की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य/संघ राज्यक्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान यात्रियों की सुरक्षा में सुधार लाने और रेल दुर्घटनाओं को कम करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं; और

(घ) विगत तीन वर्षों के दौरान रेलवे के विकास और सुरक्षा में वृद्धि के लिए वर्ष-वार कितनी धनराशि आवंटित की गई और उपयोग की गई?

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 काफी गिरावट आई है।

परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है, जैसा कि निम्नानुसार तालिका में दर्शाया गया है:-

वर्ष	परिणामी रेल दुर्घटनाएं
2014-15	135
2025-26	16 (88% की कमी)
2026-27 (जून 2026 तक)	2

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

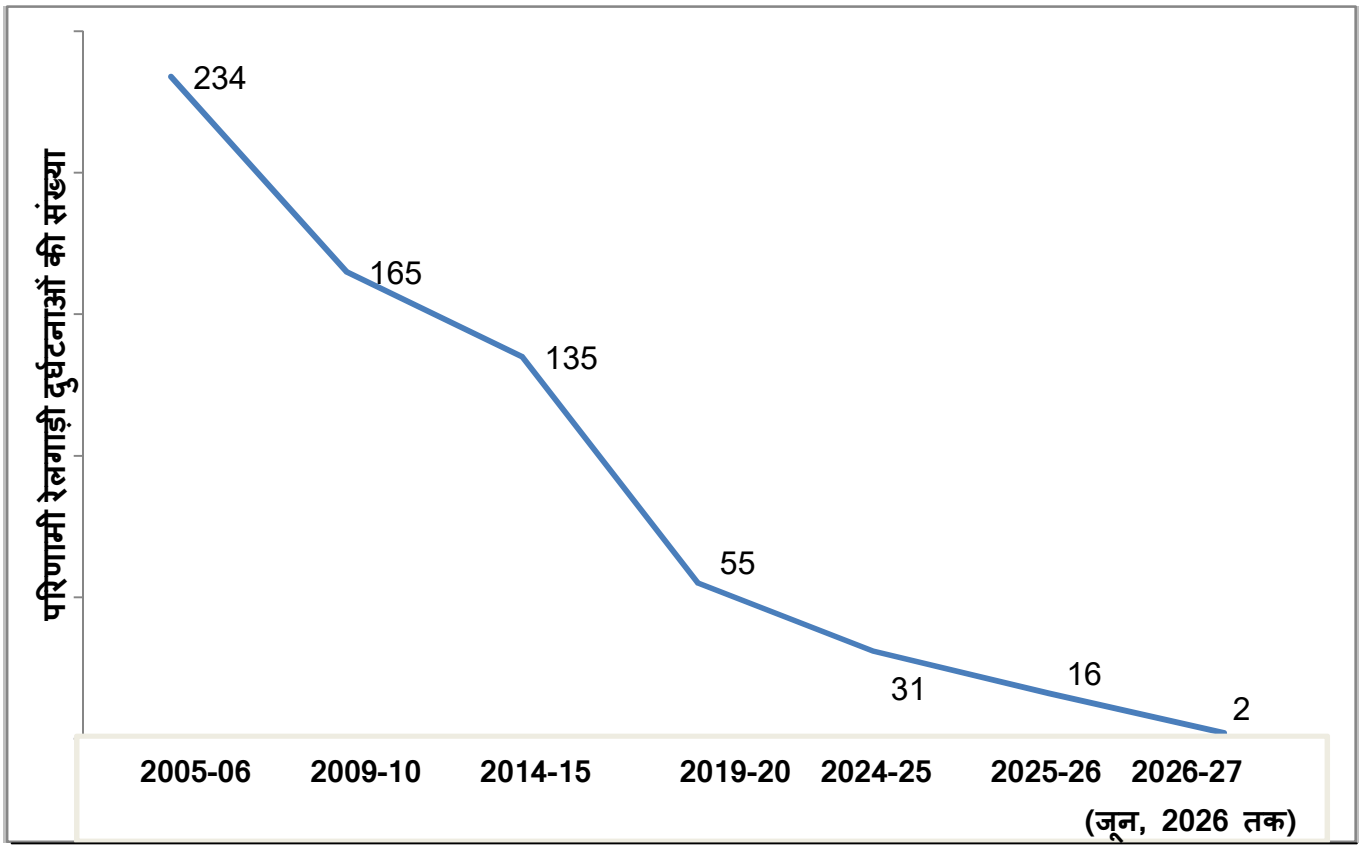
परिणामी दुर्घटना सूचकांक:-

वर्ष	दुर्घटना सूचकांक
2014-15	0.11
2025-26	0.01 (91% कमी)

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

दुर्घटना सूचकांक = <u>परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या</u>

गाड़ियों की संख्या X मिलियन किलोमीटर चालन



रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:-

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

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

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाएं कम करने के लिए 30.06.2026 तक 6,671 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 30.06.2026 तक 10,395 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।

4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 30.06.2026 तक 6,671 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन के लिए स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।

5. 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 अनुदेश जारी किए गए हैं।

6. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः बल दिया गया है।

7. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

8. 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।

9. 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।

10. 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।

11. 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।

12. 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।

13. पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए पटरियों का अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।

14. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।

15. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग यानों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।

16. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।

17. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।

18. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों को निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।

19. 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।

20. 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।

21. गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।

22. पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाए जा रहे हैं।

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

24. 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।

25. 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।

26. 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 उत्तरोत्तर रूप से फिट्मेन्ट करने का कार्य भी चल रहा है।

27. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।

28. दिनांक 30.11.2023 के राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेले (चालित 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।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधार, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक से संबंधित संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

क्र. सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2025-26	2004-14 की तुलना में 2014-26
	प्रौद्योगिकीय सुधार			
1.	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)	57,450 कि.मी.	1.43 लाख कि.मी.	2.8 गुना से अधिक
2.	लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (कि.मी.)	9,917 कि.मी.	87,219 कि.मी.	लगभग 9 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	31.03.26 तक: 31,693 अदद	352 गुना
5.	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	35,971 अदद	
	बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां			
1.	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ कि.मी.)	32,260 कि.मी.	57,583 कि.मी.	1.78 गुना
2.	यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) वेल्डिंग परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	2.25 करोड़	2.8 गुना से अधिक
3.	वेल्ड संबंधी खराबियां (अदद)	2013-14 में: 3699 अदद	2024-25 में: 272 अदद	93% कमी
4.	पटरियों में दरारें (अदद)	2013-14 में: 2548 अदद	2024-25 में: 208 अदद	92% से ज्यादा कमी
	बेहतर अवसंरचना एवं चल स्टॉक			
1.	जोड़े गए नए रेलपथ कि.मी.	14,985 अदद	36,429 कि.मी.	2.5 गुना से

	(रेलपथ कि.मी.)			अधिक
2.	फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	14,362 अदद	3 गुना से अधिक
3.	बड़ी लाइन पर चौकीदार रहित समपार (अदद)	31.03.14 तक: 8948	31.03.26 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी समाप्त कर दिए गए)	हटा दिए गए
4.	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337	49,366	21 गुना से अधिक

कवच का कार्यान्वयन

1. **कवच स्वदेश विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली (एटीपी) है। कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्चस्तर के संरक्षा प्रमाणन (एसआईएल-4) की आवश्यकता होती है।**
2. **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।**
3. **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।**
4. **कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में अपनाया गया।**
5. **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 साथ-साथ ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना।

    ङ. भारतीय रेल पर चल रहे प्रत्येक रेल इंजन पर लोको कवच का प्रावधान।

6. 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।

7. 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, का परीक्षण किया गया और उसे संस्थापित करना शुरू कर दिया है।

8. 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।

9. 13.07.2026 की स्थिति के अनुसार, व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, कवच संस्करण 4.0 को 2490 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक चालू किया गया है, जिसमें शामिल उच्च घनत्व वाले दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग निम्नानुसार हैः

क्र.सं.	रेल खंड	प्रगति (मार्ग कि.मी.)
(1)	दिल्ली-मुंबई मार्ग: 1344 मार्ग किलोमीटर	
i.	तिलक ब्रिज - जंक्शन केबिन - पलवल - मथुरा - नागदा - वडोदरा - विरार खंड (मंगल महुडी - पंच पिपलिया के अलावा)	1248
ii.	वडोदरा - अहमदाबाद खंड	96
(2)	दिल्ली-हावड़ा मार्ग: 1146 मार्ग किलोमीटर	
I.	चिपियाना - टूण्डला - कानपुर - सुबेदारगंज खंड	563
II.	कानपुर - लखनऊ खंड	71
III.	पंडित दीन दयाल उपाध्याय (एफओसी) -भभुआ रोड खंड	50
IV.	सासाराम - फेसर खंड	43

V.	गया - सरमाटांड़ - निमियाघाट खंड	159
VI.	छोटा अमबाना - बर्द्धमान - हावड़ा खंड	260

10. इसके अलावा, भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और बिहार राज्य से गुजरने वाले खंड सहित चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 21,937 मार्ग किलोमीटर पर कवच के रेलपथ साइड कार्यों का कार्यान्वयन प्रारंभ किया गया है।

11.भारतीय रेल पर कवच के प्रमुख मदों की कुल प्रगति निम्नानुसार है:

क्र.सं.	मदें	प्रगति
i	ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	11,253 कि.मी.
ii	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	1,668 अदद
iii	स्टेशन डेटा सेंटर	958 स्टेशन
iv	रेलपथ साइड उपकरणों का संस्थापन	7,721 मार्ग कि.मी.
v	रेल इंजनों में कवच का प्रावधान	6,045 अदद

12.इसके अलावा, 7,435 रेल इंजनों और 1200 ईएमयू/एमईएमयू में कवच लगाने का कार्य शुरू किया गया है।

13.सभी संबंधित अधिकारियों को प्रशिक्षण देने के लिए भारतीय रेल के केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों में कवच पर विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। अब तक 94,000 से अधिक तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच प्रौद्योगिकी के विषय पर प्रशिक्षित किया जा चुका है। इसमें लगभग 57,000 लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सम्मिलित हैं। यह पाठ्यक्रम इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।

14.जून 2026 तक कवच संबंधी कार्यों पर 3874.9 करोड़ रुपये की निधि का उपयोग किया गया है। वर्ष 2026-27 के दौरान 2066.24 करोड़ रुपये की निधि आबंटित की गई है। कार्यों की प्रगति के अनुसार आवश्यक फंड उपलब्ध कराए जाते हैं।

रेलपथ निर्माण:

पिछले 12 वर्षों के दौरान, भारतीय रेलों द्वारा रेलवे नेटवर्क की क्षमता में वृद्धि को बड़े पैमाने पर प्रारंभ किया गया है। भारतीय रेल पर नए रेलपथों की कमीशनिंग/बिछाने का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथ की औसत कमीशनिंग
2009-14	7,599 कि.मी.	4.2 कि.मी. प्रति दिन
2014-26	36,429 कि.मी.	8.32 कि.मी. प्रति दिन (लगभग 2 गुना)

स्वीकृत परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल पर, लगभग 8.31 लाख करोड़ रुपए की लागत वाली 40,000 कि.मी. की कुल लंबाई वाले 514 रेल अवसंरचनात्मक परियोजनाएं (169 नई लाइनें और 29 आमान परिवर्तन और 316 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई है। सारांश निम्नानुसार है:-

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

सभी रेल परियोजनाओं का क्षेत्रीय रेल-वार/वर्ष-वार ब्यौरा भारतीय रेल की वेबसाइट पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया जाता है।

पिछले तीन वर्षों अर्थात् वित्त वर्ष 2023-24, 2024-25, 2025-26 और चालू वित्त वर्ष 2026-27 के दौरान, भारतीय रेल पर कुल 14,500 किलोमीटर कम लंबाई की 261 परियोजनाएं (53 नई लाइन, 05 आमान परिवर्तन और 203 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं।

पिछले तीन वर्षों अर्थात् वित्त वर्ष 2023-24, 2024-25, 2025-26 और चालू वित्त वर्ष 2026-27 के दौरान, भारतीय रेल पर कुल 45,638 किलोमीटर लंबाई के 571 सर्वेक्षण (166 नई लाइन, 03 आमान परिवर्तन और 402 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं।

स्टेशन पुनर्विकास:

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 इनका चरणों में कार्यान्वयन शामिल है। प्रत्येक स्टेशन की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मास्टर प्लानिंग में 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, मल्टीमोडाल 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।

अब तक, अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत विकास के लिए 1,340 स्टेशन चिहनित किए गए है, जिनमें से 261 स्टेशन पूरे किए जा चुके हैं:

ऐशबाग जंक्शन, अलनावर, अंब अंदौरा, अंबसामुद्रम, अंबिकापुर, अमगांव, आनंदपुर साहिब, अनारा, अंगमाली फर कालडी, अशोकनगर, अयोध्या धाम जंक्शन, बचरावन, बादामी, बागलकोट, बहेरी, बैजनाथ पापरोला, बालाघट, बालांगीर, बालोद, बलरामपुर, बनमनखी, बंटवाला, बरभूम, बरमाटी, बरेली सिटी, बारिपाड़ा, बाड़मेर, बरपाली, बेगमपेट, ब्योहरी, भक्तिनगर, भानुप्रतापपुर, भिलाई, भिंड, बिजनौर, बिमालगढ़, बुम्मिडी, बुंदि, बायकुला, चाईबासा, चलकुड़ी, चंपा, चांदा किला, चांदिल, चंगनसेरी, चेन्नई पार्क, छिंदवाड़ा, चिदंबरंम, चिंचपोकली, चिन्ना सलेम, चिरायिंकिज़, चुना जंक्शन, कुणूर, कुम्बम, कटक, डकोर, दलीगंज, डालिरझारा, दौराम मधेपुरा, दौसा, डीग, डेरेल, देशनोक, देवलाली, धमपुर, धारवाड़, धुले, डिंगा, डोंगरगढ़, एलुरु, फतेहाबाद, फतेहनगर, फतेहपुर, फतेहपुर शेखावाटी, फेरोक, गड़ग, गंगापुर सिटी, गार्बेटा, गौरिगंज, गिरिडीह, गोड्डा, गोधरा जंक्शन, गोगामेड़ी,

गोकक रोड, गोला गोकर्णाथ, गोमतीनगर, गोटान, गोविंदगढ़, गोविंदपुर रोड, गोविंदपुरी, गुरुवायुर, हफीज़पेट, हैबरगाँव, हल्दिया, हल्दिबारि, हापा, हरपालपुर, हड़ावाला, हाथरस सिटी, हाई-टेक सिटी, हिम्मायत नगर, होडल, होसापेटे, इदगाह आगरा जंक्शन, इज्जतनगर, जैसलमेर, जालंधर छावनी जंक्शन, जलपाईगुड़ी रोड, जम जोधपुर, जम वंथाली, जंगाओं, जिंद जंक्शन, जॉयचंडी पहाड़ जंक्शन, जूनोर देवो, कहाँलगाँव, काकिनाडा टाउन जंक्शन, कलका, कल्याणी घोषपारा, कामाख्यागुरी, कनालस जंक्शन, कराइकुड़ी जंक्शन, करमसद, करीमनगर, कटनी साउथ, कट्रसगढ़, केदगांव, केसिंगा, खैरथल, खलीलाबाद, खंभालिया, खरियार रोड, कोप्पल, कोसंबा जंक्शन, कोटद्वार, कुलिट्टुराई, कुट्टिप्पुरम, लसालगांव, लिम्बडी, लोहार्डागा, लोनंद जंक्शन, मधुपुर जंक्शन, महबूबाबाद, माहे, महुवा, मैलानी जंक्शन, मजबत, मालकापुर, मम्बलम, मनपराई, मंडलगढ़, मांडावर महवा रोड, मंडी डबवाली, मंगलगिरी, मन्नारगुड़ी, मतुंगा, मावेलिकरा, एमसीएस छतरपुर, मिथापुर, मोदिनगर, मोहनलालगंज, मोरप्पुर, मोरबी, मुक्तसर, मुनिराबाद मुरी जंक्शन, मुरतिजापुर जंक्शन, नैनपुर जंक्शन, नमक्कल, नंदुरा, नर्मदापुरम, नरवाना जंक्शन, नेताजी सुभाष चंद्र बोस इतवारी जंक्शन, नीडावोलु जंक्शन, नीलाम्बुर रोड, ओखा, ओरी, ऑर्चा, पक्कुर, पलानी, पलिताना, पानगरह, पांकी धाम, परमक्कुड़ी, परप्पनंगड़ी, परेल, परलाखेमुंडी, फफामऊ जंक्शन, पीरपैंती, पिस्का, पोखरायण, पोल्लाची जंक्शन, पोलूर, पोर्बंदर, प्रतापनगर, प्रयाग जंक्शन, राज नंदगांव, राजगढ़, राजमहल, राजुला जंक्शन, रामागुंडम, रामगढ़ छावनी, रामघाट हल्ट, रानीबेननूर, रायनापाडु, सबौर, सहारनपुर जंक्शन, साहिबगंज, सलेमपूर, समखीयाली, समालपति, सांची, संकर्पुर, सरोना, साहिबजादा अजित सिंह नगर मोहाली, सावदा, सिवनी, शाहद, शाजापुर, शामली, शिवनारायणपुर, शिवपुरी, शोलावंदन, शोरणूर जंक्शन, श्रीधाम, सिद्धार्थ नगर, सिहोर जंक्शन, सिमुतला, सिउरी, सोजात रोड, सोमेसर, श्री बाला ब्रह्मेश्वर जोगुलांबा, श्रीरंगम, श्रीविलिपुत्तर, सेंट थॉमस माउंट, सुब्रमण्य रोड, सुल्लुरपेटा, सुरैमानपुर, स्वामीनारायण छपिया, तालचर, तमलुक, तानकपुर, थालासेरी, ठाकवे, तिरुवरूर जंक्शन, टिकमगढ़, तिरुर, तिरुवन्नामलाई, त्रिपुनिथुरा, तुनी, उदगमंडलम, उज्हानी, उरकुरा, उत्रन, वडाकारा, वडाला रोड, विदिशा, विंध्याचल, वृद्धाचलम जंक्शन, वडाकचेरि, वारंगल

अन्य स्टेशनों पर विकास की गतिविधियां भी तीव्र गति से शुरू की गई हैं और कुछ स्टेशनों की प्रगति निम्नानुसार है:

- **भुवनेश्वर स्टेशन: पश्चिम और पूर्व की ओर नए स्टेशन भवन, एयर कॉनकोर्स, पश्चिम और पूर्व की ओर एलिवेटेड ड्राइववे और उपरी पैदल पुल के विस्तार का कार्य पूरा हो चुका है। प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार, परिचलन क्षेत्र में सुधार, प्लेटफॉर्म शेल्टर, लिफ्ट और एस्केलेटर का कार्य शुरू कर दिया गया है।**

- **छत्रपति संभाजीनगर स्टेशन: उत्तर की ओर नए डाकघर भवन और पार्सल कार्यालय, रेल सुरक्षा बल और राजकीय रेल पुलिस के नए भवन का कार्य पूरा हो चुका है। दक्षिण की ओर नए आगमन और प्रस्थान भवन, नया प्रतीक्षालय, शौचालय, एयर कॉनकोर्स, 6 मीटर चौड़ा उपरी पैदल पुल, थ्रू रूफ, उत्तर और दक्षिण की ओर नए भूमिगत टैंक, उत्तर और दक्षिण की ओर नए सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट, नए विद्युत उप-स्टेशन भवन का कार्य शुरू कर दिया गया है।**

- **गया स्टेशन: दूसरे प्रवेश द्वार पर नए आगमन भवन का कार्य पूरा हो गया है। दूसरे प्रवेश द्वार पर नए प्रस्थान भवन, मुख्य प्रवेश द्वार पर नए आगमन और प्रस्थान भवन, नया प्लेटफॉर्म संख्या 8, नए प्लेटफॉर्म शेल्टर, एयर कॉनकोर्स और परिचलन क्षेत्र के सुधार कार्य किए गए हैं।**

- **नागपुर जंक्शन स्टेशन: यात्री आरक्षण प्रणाली भवन और बुकिंग कार्यालयों के पुनर्वास का कार्य और मुख्य प्रवेश द्वार की ओर पार्किंग में सुधार का कार्य पूरा हो चुका है। नए प्रशासनिक भवन, प्रस्थान भवन और बेसमेंट पार्किंग के निर्माण का कार्य, मुख्य प्रवेश द्वार पर प्रस्थान भवन और संगठित बेसमेंट का निर्माण, नया एयर कॉनकोर्स, प्लेटफॉर्म सं 8 पर प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार, और नए प्लेटफॉर्म शेल्टरों का कार्य शुरू किया गया है।**

- **रामेश्वरम स्टेशन: मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स भवन को रिटायरिंग रूम का पुनर्निर्माण कार्य, पूर्व और उत्तर टर्मिनल भवन के संरचनात्मक कार्य, पार्सल कार्यालय, प्रस्थान फोरकोर्ट, आगमन फोरकोर्ट, सबस्टेशन भवन और सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट के कार्य पूरे हो चुके हैं। पूर्व टर्मिनल भवन, उत्तर टर्मिनल भवन, प्रस्थान फोरकोर्ट, सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट, आगमन फोरकोर्ट, प्लेटफॉर्म शेल्टर का फिनिशिंग कार्य और प्रतीक्षालय के सुधार लाने का कार्य शुरू किया गया है।**

- **तिरुपति स्टेशन: दक्षिण की ओर नए स्टेशन भवन (जी+3+बेसमेंट), उत्तर की ओर नए स्टेशन भवन के संरचनात्मक कार्य, एयर कॉनकोर्स, भूमिगत और ओवरहेड पानी की टंकियाँ, सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट, वर्षा जल संचयन, उपरी पैदल पुल के लिए रैंप, लिफ्ट और एस्केलेटर का कार्य पूरा हो चुका है। स्टेशन भवन, कनेक्टिंग ब्रिज, पहूँच मार्ग और प्लेटफॉर्म शेल्टर के फिनिशिंग कार्य शुरू कर दिए गए हैं।**

इसके अलावा, भारतीय रेल में स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है और इस संबंध में निर्माण कार्य परस्पर प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता के अध्यधीन आवश्यकतानुसार किए जाते हैं। स्टेशन का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण स्टेशन की कोटि/अवस्था/संभाले जाने वाले यातायात आदि के आधार पर किया जाता है।

सामान्यतः अमृत भारत स्टेशन योजना सहित अन्य योजनाओं के अंतर्गत 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 रेलवे स्टेशन-वार या राज्य-वार। योजना शीर्ष - 53 के तहत वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए ₹11,972 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है, जिसमें से अब तक (जून, 2026 तक) 4,633 करोड़ रुपए का व्यय उपगत किया गया है।

ऊपरी पुल और निचले सड़क पुल:

रेलगाड़ी परिचालन की संरक्षा और दक्षता में सुधार लाने के लिए समपारों को या तो समपारों के बदले ऊपरी पुल और निचले सड़क पुल बनाकर करके या सीधे बंद करके (कम यातायात समपारों के लिए) या साइट की स्थिति के आधार पर आस-पास के ऊपरी/निचले सड़क पुल/समपार में सड़क यातायात को पथातंरण के माध्यम से समाप्त कर दिया जाता है।

भारतीय रेल के बड़ी लाइन नेटवर्क पर सभी चौकीदार रहित समपार को 2019 में समाप्त कर दिया गया है।

2004-14 की तुलना में 2014-26 (मई 2026) की अवधि के दौरान भारतीय रेल में निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुलों की संख्या निम्नानुसार है:-

अवधि	निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुल
2004-14	4,148
2014-26 (मई, 2026)	14,451

भारतीय रेल में समपारों के स्थान पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों (आरओबी/आरयूबी) के निर्माण के प्रस्तावों की स्वीकृति और निष्पादन एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। ऐसे कार्यों की

प्राथमिकता निर्धारण और उन्हें शुरू करने का कार्य रेल परिचालन में संरक्षा गाड़ियों की गतिशीलता तथा सड़क उपयोगकर्ताओं पर इसके प्रभाव और व्यवहार्यता के आधार पर किया जाता है।

01.06.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में ₹1,17,492 करोड़ रु. की लागत से 4,993 ऊपरी/निचले सड़क पुल स्वीकृत किए गए हैं, जो योजना निर्माण और क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं।

'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)

निजी निवेश के माध्यम से कार्गो टर्मिनलों की स्थापना को प्रोत्साहित करने के लिए, 'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' नीति शुरू की गई है। उद्योग की मांग, कार्गो यातायात की क्षमता, रेल अवसंरचना की उपलब्धता और क्षेत्र की समग्र संभार तंत्र क्षमता के आधार पर जीसीटी का स्थान निर्धारित किया जाता है।

अब तक, 142 गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों को चालू किया गया है। इसके अलावा, 310 और स्थानों पर जीसीटी के विकास के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान कर दिया है। 142 चालू जीसीटी की अनुमानित माल ढुलाई क्षमता 224 मिलियन टन प्रति वर्ष है। इस नीति ने इन जीसीटी के माध्यम से लगभग 10,000 करोड़ रुपये का निजी निवेश जुटाया है। 2025-26 के दौरान इन जीसीटी पर 146 मिलियन टन सम्हलाई की गई है।

गति शक्ति कार्गो टर्मिनल सीमेंट, स्टील, खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, फ्लाई ऐश, खनिज, कंटेनर, ऑटोमोबाइल, कृषि उपज और अन्य थोक और गैर-थोक वस्तुओं सहित विभिन्न प्रकार की वस्तुओं की आवश्यकताओं को पूरा करते हैं। इस नीति ने बेहतर रेल संपर्क और आधुनिक कार्गो सम्लहाई अवसंरचना प्रदान कर सीमेंट, इस्पात, बिजली, खनन, कृषि, लॉजिस्टिक्स और विनिर्माण जैसे प्रमुख क्षेत्रों को लाभान्वित किया है। गति शक्ति कार्गो टर्मिनल के विकास ने तीव्र और अधिक कुशल लदान/उतराई के माध्यम से रेल माल ढुलाई आवाजाही को बढ़ाया है, पहले-मील और अंतिम-मील लॉजिस्टिक्स लागत को कम किया है, वैगन टर्नअराउंड में सुधार किया है, और माल ढुलाई को सड़क

से रेल में मोडल शिफ्ट की सुविधा प्रदान की है, जिससे रेल-आधारित लॉजिस्टिक्स की समग्र दक्षता और प्रतिस्पर्धात्मकता में सुधार हुआ है।

गति शक्ति कार्गो टर्मिनल नीति ने उत्पादन और खपत केंद्रों के निकट आधुनिक मल्टीमॉडल कार्गो टर्मिनलों के विकास को सुगम बनाया है, जिससे स्थानीय उद्योगों, कृषि उत्पादों और अन्य वस्तुओं के लिए रेल संपर्क में सुधार हुआ है। इस नीति ने भण्डारण, साइलो, शीत भण्डारण और अन्य मूल्य वर्धित लॉजिस्टिक्स सुविधाओं के सृजन को सक्षम किया है। इससे स्थानीय उद्योगों और किसानों की प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ी है, साथ ही रोजगार सृजन और क्षेत्रीय आर्थिक विकास को बढ़ावा मिला है।

******