भारत सरकार

रेल मंत्रालय

राज्य सभा

12.12.2025 के

तारांकित प्रश्न सं. 144 का उत्तर

रेलवे पटरियों की सुरक्षा बढ़ाने के उपाय

***144. श्री नीरज डांगी:**

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले दो वर्षों के दौरान रेलवे पटरियों के साथ आपराधिक छेड़छाड़ की घटनाओं में वृद्धि हुई है, यदि हां, तो इस संबंध में गिरफ्तार किए गए अपराधियों के खिलाफ की गई सख्त कार्रवाई का ब्यौरा क्या है;

(ख) पटरियों के साथ बढ़ती छेड़छाड़ की घटनाओं के चलते सरकार द्वारा रेलवे प्रशासन और पुलिस के बीच समन्वय में सुधार के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार का रेलवे पटरियों की निगरानी बढ़ाने हेतु निजी या सार्वजनिक क्षेत्र की संस्थाओं/एजेंसियों से संपर्क स्थापित करने का कोई विचार है; और

(घ) क्या सरकार ने रेलवे पटरियों की सुरक्षा बढ़ाने के लिए कोई विशेष उपाय किए हैं, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

*****

रेलवे पटरियों की सुरक्षा बढ़ाने के उपाय के संबंध में दिनांक 12.12.2025 को राज्य सभा में श्री नीरज डांगी के तारांकित प्रश्न सं. 144 के भाग (क) से (घ) के उत्तर से संबंधित **विवरण।**

(क) से (घ): भारतीय रेल में यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा को उच्च प्राथमिकता दी जाती है। रेल प्रशासन द्वारा किसी भी अप्रिय घटना की गहन जाँच की जाती है। जहाँ-कहीं तकनीकी कारणों से इतर कारण का संदेह होता है, वहाँ राज्य पुलिस की सहायता ली जाती है।

कुछ मामलों में, केंद्रीय अन्वेषण ब्यूरो (सीबीआई) और राष्ट्रीय जाँच एजेंसी (एनआईए) का मार्गदर्शन भी लिया जाता है। बहरहाल, जाँच का प्राथमिक माध्यम राज्य पुलिस ही है। यह संवैधानिक व्यवस्था के अनुरूप है जिसके अंतर्गत आपराधिक गतिविधि की जाँच, कानून एवं व्यवस्था बनाए रखना तथा रेलपथ, पुलों, सुरंगों आदि जैसी रेल अवसंरचना की सुरक्षा करना राज्य सरकार का उत्तरदायित्व है।

2023 और 2024 में रेलपथ के साथ तोड़फोड़/छेड़छाड़ की सभी घटनाओं में, राज्यों की पुलिस/राजकीय रेल पुलिस और अन्य कानून प्रवर्तन एजेंसियों द्वारा मामले दर्ज किए गए हैं, जिसके बाद जांच, अपराधियों की गिरफ्तारी और उनके अभियोजन की प्रक्रिया की गई।

ऐसी घटनाओं की रोकथाम के लिए समन्वित कार्रवाई करने और उनकी निगरानी करने हेतु रेलवे द्वारा राज्य पुलिस/राजकीय रेल पुलिस के साथ बेहतर समन्वय के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं:-

- रेल कर्मियों, रेल सुरक्षा बल, राजकीय रेल पुलिस और सिविल पुलिस द्वारा चिह्नित ब्लैक स्पॉट और संवेदनशील खंडों पर लगातार गश्त की जा रही है।
- उच्च जोखिम वाले क्षेत्रों, संवेदनशील क्षेत्रों में गश्त करने तथा खतरों को प्रभावी ढंग से कम करने के लिए आसूचना जानकारी साझा करने के लिए विशेष दल गठित किए जाते हैं।
- रेलपथ के पास बिखरी हुई सामग्री, जिसका उपयोग अवांछित तत्वों द्वारा रेलपथ को बाधित करने के लिए किया जा सकता है, को हटाने के लिए नियमित अभियान चलाए जाते हैं।
- रेलपथ के पास रहने वाले लोगों को रेलपथ पर कोई अवांछित सामग्री डालने, पटरियों के पुर्जे हटाने, आदि के परिणामों के बारे में जागरूक किया जा रहा है और उनसे अनुरोध किया जाता है कि वे निगरानी रखें और किसी भी संदिग्ध गतिविधि की तुरंत सूचना दें।
- रेल सुरक्षा बल, राजकीय रेल पुलिस और आसूचना इकाइयों के प्रतिनिधियों के साथ रेलवे की राज्य स्तरीय सुरक्षा समिति (एसएलएससीआर), जिनका गठन प्रत्येक राज्य में संबंधित राज्यों/केंद्र शासित प्रदेश के पुलिस महानिदेशकों/पुलिस आयुक्त की अध्यक्षता में किया गया है, की बैठकें आयोजित की जा रही हैं। रेल सुरक्षा बल द्वारा रेल परिसरों तथा चलती गाड़ियों के साथ-साथ रेल परिसरों में अपराध को नियंत्रित

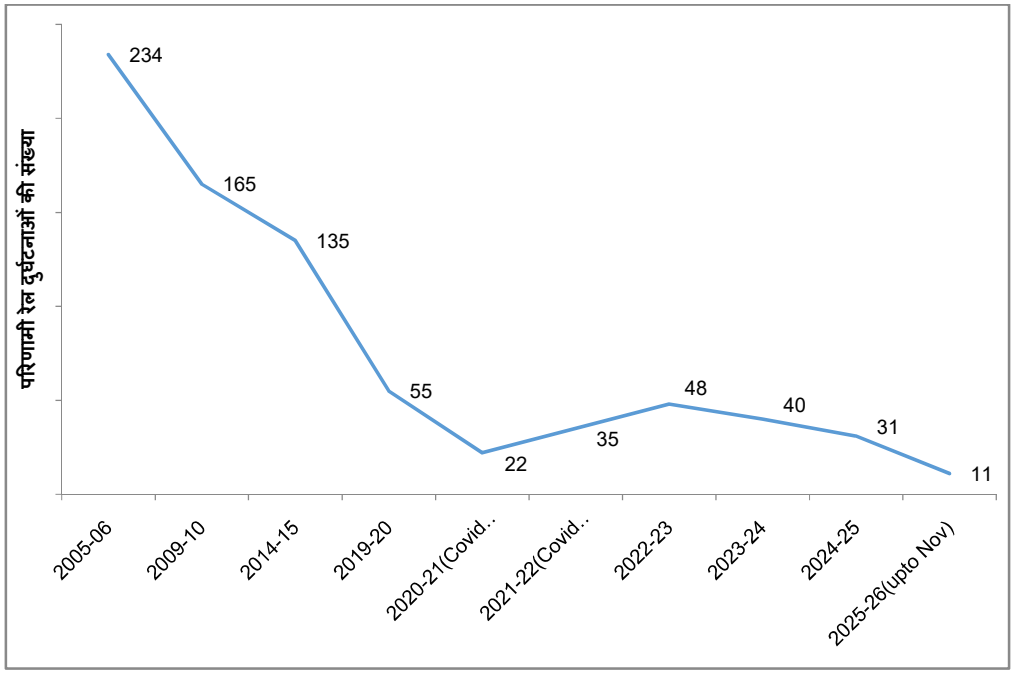
करने, मामलों को दर्ज करने, उनकी जांच करने और कानून एवं व्यवस्था बनाए रखने के साथ-साथ तोड़फोड़ की घटनाओं, आसूचना जानकारी साझा करने आदि पर ध्यान केंद्रित करने के लिए सभी स्तरों पर राज्य पुलिस/राजकीय रेल पुलिस अधिकारियों के साथ सक्रिय रूप से निकट संपर्क रखा जाता है। ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाए जा रहे हैं। उपर्युक्त के अलावा, परिस्थितियों के अनुसार राष्ट्रीय जांच एजेंसी (एनआईए), केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो (सीबीआई) जैसी विशेष एजेंसियों को भी शामिल किया जाता है।

- केन्द्रीय एवं राज्य आसूचना एजेंसियों के अलावा, रेल सुरक्षा बल की आसूचना इकाई अर्थात् सीआईबी एवं एसआईबी को संवेदनशील बनाया जाता है तथा किसी भी तोड़फोड के प्रयासों का पता लगाने और उनकी रोकथाम करने के लिए आसूचना जानकारी एकत्रित करने के लिए पुलिस अधिकारियों के साथ समन्वय करके अपेक्षित कार्रवाई करने के अनुदेश दिए जाते हैं।

गाड़ी परिचालन में संरक्षा को बेहतर बनाने के लिए, भारतीय रेल द्वारा कई उपाय किए गए हैं। पिछले कुछ वर्षों में किए गए विभिन्न संरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं की संख्या में काफी गिरावट आई है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं वर्ष 2014-15 में 135 से घटकर वर्ष 2024-25 में 31 रह गई हैं, जैसा कि नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शाया गया है।

यह नोट किया जाए कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 1711 (औसतन 171 प्रतिवर्ष) थी, जो वर्ष 2024-25 में घटकर 31 और वर्ष 2025-26 (नवंबर 2025 तक) में 11 रह गई है।

पिछले पांच वर्षों के दौरान परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या नीचे दर्शाई गई है:-



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 की गई है, जो निम्नानुसार हैः

संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय/बजट (करोड़ रु. 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 संपूर्ण 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। शुरुआत 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 4.0 विशिष्टि को अ.अ.मा.सं ने दिनांक 16.07.2024 को मंज़ूरी दी थी। बड़े और 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, भारतीय रेल के सभी स्वर्णिम चतुर्भुज, स्वर्णिम विकर्ण, उच्च घनत्व नेटवर्क और चिह्नित किए गए खंड को कवर करते हुए 15,512 मार्ग किलोमीटर पर कवच के कार्यान्वयन का 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 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 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 आदि 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 (यूएसएफडी) परीक्षण।
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 के राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेलें (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 आदि संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	**मद**	**2004-05 से 2013-14**	**2014-15 से 2024-25 (मार्च, 25 तक)**	**2004-14 की तुलना में 2014-25**
	प्रौद्योगिकीय सुधार			
1	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)	57,450 कि.मी.	1.43 लाख कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (कि.मी.)	9,917 कि.मी.	77,522 कि.मी.	लगभग 8 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	31.03.25 तक: 25,939	288 गुना
5	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	28,301 अदद	
	बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां			
1	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ कि.मी.)	32,260 कि.मी.	49,941 कि.मी.	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 कि.मी. (रेलपथ कि.मी.)	14,985 कि.मी	34,428 कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	13,808 अदद	3 गुना से अधिक
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

कवच का कार्यान्वयन

1. कवच एक स्वदेश में 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।
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 तीसरे पक्ष (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 बगल में 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 को 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 अपेक्षित सभी प्रमुख विशेषताएं शामिल हैं। यह भारतीय रेल की संरक्षा में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। अल्प अवधि के

भीतर, भारतीय रेल द्वारा स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली विकसित की गई, 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, भारतीय रेल में कवच संस्करण 4.0 को बड़े पैमाने पर लागू करने की योजना है।
9. विस्तृत एवं व्यापक परीक्षणों के उपरांत, कवच के 4.0 संस्करण को दिल्ली-मुंबई मार्ग पर पलवल-मथुरा-नागदा रेलखंड (633 मार्ग किलोमीटर) तथा दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर हावड़ा-बर्दवान रेलखंड (105 मार्ग किलोमीटर) सहित कुल 738 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक कमीशन कर दिया गया है। दिल्ली-मुंबई एवं दिल्ली-हावड़ा गलियारों के शेष रेलखंडों पर कवच के कार्यान्वयन का कार्य प्रगति पर है।
10. दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों समेत उच्च घनत्व वाले मार्गों पर कवच के प्रमुख मदों की प्रगति निम्नानुसार है:

क्र.सं.	मदें	प्रगति
i	ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	7129 कि.मी.
ii	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	860 अदद
iii	स्टेशनों पर कवच का प्रावधान	549 अदद
iv	रेलपथ साइड उपकरणों का संस्थापन	2674 मार्ग कि.मी.
v	रेलइंजनों में कवच का प्रावधान	4,154

11. इसके अलावा, भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 15,512 मार्ग किलोमीटर पर कवच के रेलपथ साइड कार्यों का कार्यान्वयन प्रारंभ किया गया है।
12. कवच के 4.0 संस्करण से 9,069 अन्य रेल इंजनों को सुसज्जित करने हेतु बोलियां आमंत्रित की गई हैं। रेल इंजनों में चरणबद्ध तरीके से उत्तरोत्तर कवच की व्यवस्था की जा रही 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 40,000 से अधिक तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच प्रौद्योगिकी के विषय पर प्रशिक्षित किया जा चुका है। इसमें 30,000 लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सम्मिलित हैं। यह पाठ्यक्रम इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।
14. अक्टूबर 2025 तक 'कवच' प्रणाली से संबंधित कार्यों पर कुल 2,354.36 करोड़ रुपए व्यय किए गए हैं। वर्ष 2025-26 के दौरान कुल ₹1673.19 करोड़ राशि का आवंटन हुआ है। कार्यों की प्रगति के अनुरूप अपेक्षित पूंजी उपलब्ध कराई जाती हैं।

******