भारत सरकार

रेल मंत्रालय

राज्य सभा

13.02.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 1720 का उत्तर

सुरक्षा में सुधार और हाई-स्पीड रेल परियोजना की प्रगति

1720. श्री कपिल सिब्बल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) जनवरी 2026 की स्थिति के अनुसार, रेल नेटवर्क में कवच प्रणाली के संस्थापन की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) समर्पित माल गलियारों और मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल की प्रगति और संशोधित समय-सीमा क्या है; और

(ग) वर्तमान प्राथमिकताओं को देखते हुए यात्रियों की सुरक्षा को बेहतर बनाने और स्टेशन के पुनर्विकास के लिए क्या उपाय हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ग): 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 (31.01.2026 तक)	12 (90% की कमी)

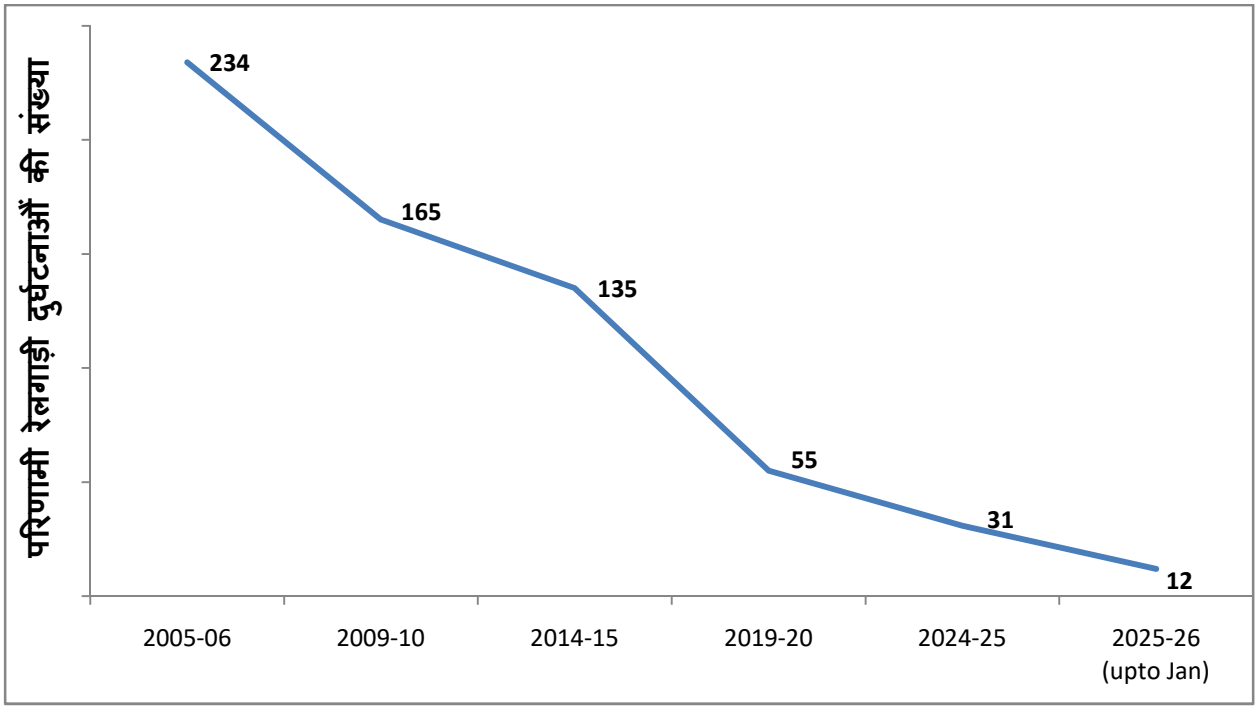
रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा में सुधार दर्शाने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक परिणामी दुर्घटना सूचकांक है, जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है:

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।

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



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

1. पिछले कुछ वर्षों में भारतीय रेल में संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय में वृद्धि हुई है, जो निम्नानुसार हैः

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

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाएं दूर करने के लिए 31.12.2025 तक 6,660 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 31.12.2025 तक 10,097 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.12.2025 तक 6,665 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन द्वारा स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख तैयार करने आदि जैसे सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों 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 लगाने में समर्थ बनाता 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 आदि 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 अधिकतम आपूर्ति 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 की निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण किए जाते हैं।

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 फिट्मेन्ट 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 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित लाइन) सामान्य 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 सुधारों, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि संबंधी संरक्षा 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	57,450 कि.मी.	1.43 लाख कि.मी.	2 गुना से अधिक

	(60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)			
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 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 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 अधिक 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 बिना चौकीदार वाले समपार (अदद)	31.03.14 तक: 8,948	31.03.24 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी समाप्त कर दिए गए)	हटा दिए गए
4	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337 अदद	42,677	18 गुना से अधिक

<u>कवच का कार्यान्वयन:</u>

1. 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।
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 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 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 रेलवे 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 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, कवच संस्करण 4.0 को भारतीय रेल में बड़े पैमाने पर लागू करने की योजना है।

9. व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, कवच संस्करण 4.0 को 1297 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक चालू किया गया है, जिसमें उच्च घनत्व वाले दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग शामिल हैं। दिल्ली-मुंबई मार्ग पर कवच संस्करण 4.0 को जंक्शन केबिन-पलवल- मथुरा- नागदा खंड (667 मार्ग किलोमीटर), वडोदरा-विरार खंड (336 मार्ग किलोमीटर), और वडोदरा-अहमदाबाद खंड (96 मार्ग किलोमीटर) पर कमीशन किया गया है तथा दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर कवच संस्करण 4.0 को गया-सरमाटांड़ (93 मार्ग किलोमीटर) और हावड़ा-बर्धमान खंड (105 मार्ग किलोमीटर) पर कमीशन किया गया है।

10. इसके अलावा भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 23,360 मार्ग किलोमीटर पर कवच के रेलपथ साइड कार्यों का कार्यान्वयन प्रारंभ किया गया है।

11. 30.01.2026 की स्थिति के अनुसार, 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	8570 कि.मी.
ii.	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	938 अदद
iii.	स्टेशन डेटा सेंटर	767 स्टेशन
iv.	रेलपथ साइड उपकरणों का संस्थापन	5672 मार्ग कि.मी.
v.	रेलइंजनों में कवच का प्रावधान	4,154

12. 6,300 विद्युत रेल इंजनों को कवच संस्करण 4.0 से सुसज्जित करने हेतु निविदा को अंतिम रूप दे दिया गया है और 2,679 डीजल रेल इंजनों में सुसज्जित करने के लिए एक अन्य निविदा को अंतिम रूप दिया जा रहा 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 **लगभग** 48,000 तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच प्रौद्योगिकी के विषय पर प्रशिक्षित किया जा चुका है। इसमें लगभग 45,000 लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सम्मिलित हैं। यह पाठ्यक्रम इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।
14. कवच को स्टेशन सहित रेलपथ साइड उपस्करों के प्रावधान की लागत लगभग 50 लाख रुपए/कि.मी. है और इंजनों पर कवच के उपस्करों के लगाए जाने की लागत लगभग 80 लाख रुपए/रेलइंजन है ।
15. दिसंबर, 2025 तक 'कवच' प्रणाली से संबंधित कार्यों पर कुल 2,573.36 करोड़ रुपए व्यय किया गया है। वर्ष 2025-26 के दौरान कुल ₹1673.19 करोड़ की राशि का आवंटन हुआ है। कार्यों की प्रगति के अनुरूप अपेक्षित पूंजी उपलब्ध कराई जाती हैं।

समर्पित माल गलियारा:

रेल मंत्रालय ने दो समर्पित माल गलियारे अर्थात् लुधियाना से सोननगर तक का पूर्वी समर्पित माल यातायात गलियारा (1337 कि.मी.) और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल से दादरी तक का पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारा (1506 कि.मी.) का निर्माण किया है। पूर्वी समर्पित माल यातायात गलियारे का कार्य पूरा हो चुका है और इसे कमीशन कर दिया गया है। पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे में, कुल 1506 मार्ग किलोमीटर में से 1404 मार्ग किलोमीटर का कार्य पूरा हो चुका है और इसे कमीशन कर दिया गया है। वैतरणा-जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल खंड (102 मार्ग किलोमीटर) तक पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे के शेष कार्य को शुरू किया गया है।

समर्पित माल यातायात गलियारे ने माल यातायात को पूर्वी समर्पित माल यातायात गलियारा और पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारा की ओर मोड़ कर पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त मार्ग बनाने में योगदान दिया है। वर्तमान में, इन गलियारों पर प्रति दिन औसतन 406 गाड़ियां चलाई जा रही हैं।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना:

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना (508 कि.मी.) को जापान सरकार की तकनीकी और वित्तीय सहायता से निष्पादित किया जा रहा है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र तथा केंद्र शासित प्रदेश दादरा और नगर हवेली से होकर गुजरती है जिसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलीमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशन बनाए जाने की योजना है।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) अधिगृहीत कर ली गई है। सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त कर ली गई हैं। सभी 1651 जनोपयोगी सुविधाओं को स्थानांतरित कर दिया गया है। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण परियोजना 2021 तक प्रभावित रही। महाराष्ट्र में वर्ष 2022 में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया तेजी से शुरू हुई है।

विभिन्न महत्वपूर्ण मदों की अब तक की प्रगति निम्नानुसार है:

गुजरात:

मद	**प्रगति**
नींव	352 कि.मी.
खम्भे	352 कि.मी.
गर्डर कास्टिंग	342 कि.मी.
गर्डर लॉन्चिंग	331 कि.मी.
रेलपथ तल निर्माण	152 कि.मी.
ओएचई मास्ट निर्माण	121 कि.मी.

महाराष्ट्र:

मद	**प्रगति**
नींव	74 कि.मी.
खम्भे	65 कि.मी.
गर्डर कास्टिंग	9 कि.मी.
गर्डर लॉन्चिंग	3 कि.मी.

कुल 12 स्टेशनों में से, 8 स्टेशनों (वापी, बीलीमोरा, सूरत, भरुच, आणंद, वडोदरा, अहमदाबाद और साबरमती) पर नींव का कार्य पूरा कर लिया गया है। महाराष्ट्र रेल खंड में, 3 स्टेशनों (ठाणे, विरार, बोईसर) पर नींव का कार्य प्रगति पर है और बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स स्टेशन पर खुदाई का कार्य लगभग पूरा हो चुका है और बेस स्लैब की ढलाई का कार्य शुरू कर दिया गया है।

17 नदी पुलों का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है। गुजरात में 4 बड़े नदी पुलों (नर्मदा, माही, ताप्ती और साबरमती) पर निर्माण कार्य अंतिम चरण में है और महाराष्ट्र में 4 नदी पुलों का कार्य प्रगति पर है। डिपो (ठाणे, सूरत और साबरमती) पर निर्माण कार्य जोरों से चल रहा है।

बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स (बीकेसी) में सिविल कार्य प्रगति पर हैं। खुदाई का कार्य लगभग 91% पूरा किया जा चुका है और कंक्रीटिंग के कार्य विभिन्न चरणों में हैं, जिसमें स्तर-4 पर बेसमेंट स्लैब का कार्य 100% पूरा हो चुका है। समुद्र के नीचे सुरंग (लगभग 21 कि.मी.) का कार्य शुरू हो गया है, इसमें से, महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 कि.मी. लंबी सुरंग का कार्य पूरा कर लिया गया है।

बुलेट ट्रेन परियोजना अत्यंत जटिल और प्रौद्योगिकी प्रधान परियोजना है। परियोजना के पूरा होने की समय सीमा सिविल संरचना, रेलपथ, विद्युत, सिगनल प्रणाली और दूरसंचार और ट्रेनसेट की आपूर्ति के सभी संबंधित कार्यों के पूरा होने के बाद उचित रूप से निर्धारित की जा सकती है।

<u>स्टेशन विकास:</u>

रेल मंत्रालय ने दीर्घावधि दृष्टिकोण के साथ **स्टेशनों के पुनर्विकास हेतु अमृत भारत स्टेशन योजना** शुरू की है।

इस योजना में रेलवे स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उनका 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, बैठक 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 1337 रेलवे स्टेशनों को चिह्नित किया गया है। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत रेलवे स्टेशनों के विकास कार्य अच्छी गति से शुरू किए गए हैं। अभी तक, 172 रेलवे स्टेशनों पर निर्माण-कार्य पूरे हो चुके हैं। अभी तक पूरे हुए रेलवे स्टेशनों के नाम निम्नलिखित 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, चंदा 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. छतरपुर, 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 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, 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।

जिन रेलवे स्टेशनों पर कार्य शुरू किया गया है, वहां अच्छी प्रगति हासिल की गई है और इनमें से कुछ रेलवे स्टेशनों की प्रगति नीचे दी गई है:

- **तिरुपति रेलवे स्टेशन:** नए द्वितीय प्रवेश (दक्षिण दिशा) स्टेशन इमारत और एयर कॉनकोर्स के संरचनात्मक कार्य पूरे हो हैं। नए मुख्य प्रवेश (उत्तर दिशा) स्टेशन इमारत के संरचनात्मक कार्य, दक्षिण दिशा स्टेशन इमारत में परिष्करण कार्य, एयर कॉनकोर्स, प्लेटफ़ॉर्म शेल्टर, लिफ्ट और एस्केलेटर के कार्य शुरू किए गए हैं।

- **नेल्लोर स्टेशन:** दोनों तरफ स्टेशन इमारतों और एयर कॉनकोर्स के संरचनात्मक कार्य पूरे हो गए हैं। सबवे विस्तार, मलशोधन संयंत्र निर्माण, शिरोपरि जल टैंक और स्टेशन इमारतों एवं एयर कॉनकोर्स के परिष्करण कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- **पुरी स्टेशन:** नई स्टेशन इमारत का संरचनात्मक कार्य पूरा हो गया है। परिचलन क्षेत्र के विकास और नई स्टेशन इमारत के परिष्करण कार्य शुरू किए जा चुके हैं।
- **कोटा जंक्शन स्टेशन:** स्टेशन के अग्र प्रस्थान सदन, अग्र आगमन सदन, पिछली तरफ की स्टेशन इमारत के संरचनात्मक कार्य पूरे गए हैं। नई स्टेशन इमारत परिष्करण, एयर कॉनकोर्स निर्माण, पूर्ण छत कार्य, प्लेटफार्म नवीकरण और परिचलन क्षेत्र विकास के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- **भुवनेश्वर स्टेशन:** पश्चिम और पूर्वी दिशा की स्टेशन इमारत का संरचनात्मक कार्य, एयर कॉनकोर्स का संरचनात्मक कार्य, मलशोधन संयंत्र और भूमिगत सम्प टैंक के कार्य पूरे हो गए हैं। उत्थापित ड्राइववे, ऊपरी पैदल पुल के विस्तार, प्लेटफॉर्म नवीकरण, लिफ्ट, एस्केलेटर के कार्य एवं परिष्करण कार्य शुरू किए गए हैं।

इसके अलावा, भारतीय रेल पर स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण एक सतत और निरंतर प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्य आवश्यकता के अनुसार, पारस्परिक प्राथमिकता और निधि की उपलब्धता के अध्यधीन किए जाते हैं। स्टेशन का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/ आधुनिकीकरण स्टेशन की श्रेणी/स्थिति/संभाले गए यातायात आदि के आधार पर किया जाता है।

रेलवे स्टेशनों का विकास/उन्नयन जटिल स्वरूप का होता है जिसमें यात्रियों और रेलगाड़ियों की संरक्षा अंतर्ग्रस्त होती है और इसके लिए दमकल विभाग की स्वीकृति, धरोहर, पेड़ों की कटाई, विमानपत्तन संबंधी स्वीकृति इत्यादि जैसी विभिन्न सांविधिक स्वीकृतियों की आवश्यकता होती है। इनकी प्रगति जनोपयोगी सेवाओं (जिनमें जल/सीवेज लाइन, ऑप्टिकल फाइबर केबल, गैस पाइप लाइन, पावर/सिगनल केबल इत्यादि शामिल हैं) अतिलंघनों को स्थानांतरित करहे, यात्री संचलन को बाधित किए बिना रेलगाड़ियों के परिचालन, रेलपथ एवं उच्च वोल्टेज बिजली लाइनों के नजदीक किए जाने वाले कार्यों के कारण गति प्रतिबंध आदि जैसी ब्राउन फील्ड संबंधी चुनौतियों के कारण भी प्रभावित होती है और ये कारक कार्य समापन के समय को प्रभावित करते हैं।

इसके अलावा, अमृत भारत स्टेशन योजना सहित रेलवे स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण का वित्तपोषण सामान्यतः 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 आबंटन किया गया है और अभी तक (दिसंबर, 2025 तक) 9,660 करोड़ रुपये का व्यय उपगत किया गया है।

*****