भारतीय रेल

अप्रैल 2026 | मूल्य ₹20

नए भारत का प्रतीक

मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल परियोजना



52 सप्ताह सुधार

5. नमक के परिवहन में सुधार
6. ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट में सुधार
7. निर्माण की गुणवत्ता में सुधार
8. टिकट रद्दीकरण व रिफंड नियम में सुधार
9. ट्रेन के बोर्डिंग पॉइंट में बदलाव

AAL® Autometers Alliance Ltd

Pegasus ◆ UPS®



MAKE IN INDIA COMPANY

POWERING THE **RAIL TRANSPORT** EFFICIENTLY AND INTELLIGENTLY

- POWER ELECTRONICS & PROPULSION SYSTEM
- DATA ACQUISITION AND CONTROL DEVICE
- TRACTION SWITCHGEAR AND PANELS
- DISPLAY AND PASSENGER INFORMATION SYSTEM
- UNINTERRUPTIBLE POWER SUPPLIES

ENERGY & EFFICIENCY
SAFETY & RELIABILITY

ISO 9001:2015
14001:2015
45001:2018

IRIS® Certification

C-60-63, Sector-57, Noida - 201 307 (U.P.) India, mktre@autometers.com, www.autometers.com

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका

आरंभ: अगस्त-1960 | वर्ष: 66 | अंक: 10 | राजभाषा कीर्ति पुरस्कार से सम्मानित पत्रिका | अप्रैल-2026 | मूल्य: ₹20

संपादक मंडल

सतीश कुमार
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

मंजूषा जैन
सदस्य वित्त, रेलवे बोर्ड

देवेंद्र कुमार
सचिव, रेलवे बोर्ड

शिवाजी मारुती सुतार
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार (प्रभार)

योगेश अवस्थी
संपादक

संपादकीय कार्यालय

संपादक, भारतीय रेल,
कमरा नं. 411, रेल भवन,
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
editorbhartiyarailrb@gmail.com

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क
संजीव गुप्ता
व्यापार प्रबंधक
कमरा नं. 310, रेल भवन
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
bmpr310rb@gmail.com



नए भारत का प्रतीक
मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल परियोजना
आवरण

इस पत्रिका में छपी हर सामग्री का सम्बन्ध, जब तक विशेषत: स्पष्ट न लिखा जाए, किसी सरकारी सूत्र से न समझा जाए ।

© भारतीय रेल

संपादकीय

भारतीय रेल : आमजन की सुविधा से वैश्विक नेतृत्व तक

भारतीय रेल आज एक ऐसे दौर से गुजर रही है, जहाँ परंपरा और प्रौद्योगिकी मिलकर परिवर्तन की नई कहानी लिख रहे हैं। लगभग 1,37,000 कि.मी. के विस्तृत रेल नेटवर्क और 25,500 से अधिक ट्रेनों के संचालन के साथ यह केवल एक परिवहन प्रणाली नहीं, बल्कि देश की जीवनरेखा बन चुकी है। यह दूर-दराज के गांवों को महानगरों से जोड़ते हुए न केवल यात्रियों की आवाजाही को सहज बनाती है, बल्कि रोजगार और व्यापार के नए अवसर भी सृजित करती है।

तेजी से बदलते इस दौर में भी भारतीय रेल आम आदमी के प्रति अपनी प्रतिबद्धता को नहीं भूली है। किफायती यात्रा इसकी पहचान रही है और आज भी रेलवे प्रतिवर्ष लगभग ₹60,000 करोड़ की यात्री सब्सिडी प्रदान कर रही है। यह औसतन 45 प्रतिशत किराया छूट के बराबर है, जिससे आधुनिक सुविधाओं के बावजूद यात्रा आम नागरिक की पहुँच में बनी रहती है। मुंबई जैसे उपनगरीय क्षेत्रों में अतिरिक्त ₹3,000 करोड़ की सब्सिडी इस प्रतिबद्धता को और मजबूत करती है। यही कारण है कि लगभग 70 प्रतिशत कोच जनरल और स्लीपर श्रेणी के हैं, जो आम यात्रियों की जरूरतों को प्राथमिकता देते हैं।

तकनीकी नवाचारों ने भारतीय रेल को नई गति दी है। 160 से अधिक वंदे भारत ट्रेनें आधुनिकता और गति का प्रतीक बन चुकी हैं, जबकि 60 अमृत भारत ट्रेनें लंबी दूरी की किफायती यात्रा को नया आयाम दे रही हैं। 133 नई अमृत भारत ट्रेनों का निर्माण कार्य प्रगति पर है और वंदे भारत स्लीपर ट्रेनों को भी यात्रियों से सकारात्मक प्रतिक्रिया मिल रही है।

माल ढुलाई के क्षेत्र में भी भारतीय रेल ने उल्लेखनीय प्रगति की है। 2013-14 के 1,055 मिलियन टन से बढ़कर अब यह आंकड़ा लगभग 1,650 मिलियन टन तक पहुँच गया है, जिससे भारत वैश्विक स्तर पर दूसरा सबसे बड़ा माल वाहक बन चुका है। स्टेशन पुनर्विकास, आधुनिक सुविधाएँ और तकनीक-आधारित रखरखाव यात्रियों के अनुभव को लगातार बेहतर बना रहे हैं।

रेल विद्युतीकरण इस परिवर्तन का एक महत्त्वपूर्ण आधार है। इससे हर साल लगभग ₹6,000 करोड़ की बचत हो रही है और डीजल खपत में भारी कमी आई है। प्रधानमंत्री ने भी हाल ही संसद में कहा कि यदि यह विद्युतीकरण न हुआ होता, तो हर वर्ष लगभग 180 करोड़ लीटर अतिरिक्त डीजल की आवश्यकता पड़ती।

सुधारों की रफ्तार भी कम नहीं है। नमक और ऑटोमोबाइल परिवहन, निर्माण गुणवत्ता, टिकट रद्दीकरण और बोर्डिंग प्वाइंट में बदलाव जैसे नए सुधार भारतीय रेल को अधिक यात्री-हितैषी बना रहे हैं। स्पष्ट है कि 2026 भारतीय रेल के लिए परिवर्तन का वर्ष बनकर उभर रहा है—एक ऐसा वर्ष, जब 'रिफॉर्म एक्सप्रेस' नई ऊँचाइयों की ओर अग्रसर है।

आपको हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें अवश्य बताएं।

विषय सूची



6 **प्रधानमंत्री द्वारा मदुरै में**
आठ अमृत स्टेशनों का उद्घाटन व चेन्नई बीच–चेन्नई एग्मोर चौथी लाइन राष्ट्र को समर्पित

8 **केरल में तीन अमृत स्टेशनों का कायाकल्प**
शोरानूर–नीलांबुर रोड रेल लाइन विद्युतीकरण परियोजना राष्ट्र को समर्पित

9 **असम में बढ़ा रेल नेटवर्क**
प्रधानमंत्री ने किया ₹6146 करोड़ की विभिन्न रेल परियोजनाओं का शिलान्यास व लोकार्पण

10 **पश्चिम बंगाल में प्रधानमंत्री ने किया छह अमृत स्टेशनों का उद्घाटन**
₹634 करोड़ की रेल परियोजनाएँ राष्ट्र को समर्पित

12 **आर्थिक विकास को बनाए रखना और मजबूत करना : बुनियादी ढाँचा, लॉजिस्टिक्स एवं माल ढुलाई**
विषय पर बजट वेबिनार का आयोजन

14 **मंत्रिमंडल ने पश्चिम बंगाल और झारखंड के 5 जिलों को शामिल**
करने वाली दो मल्टीट्रैकिंग परियोजनाओं को दी स्वीकृति

15 **रेल मंत्री ने की यात्री सुविधाओं और सुरक्षा की**
समीक्षा एआई-आधारित सुधार लागू करने एवं समयबद्ध आवागमन हेतु निर्देश

17 **पाँच नए सुधारों की घोषणा**
माल ढुलाई, निर्माण और यात्रियों की सुविधा पर बल



संसद में भारतीय रेल

21 **रेलवे को आम आदमी की आकांक्षाओं का है ख्याल**
आधुनिक, सुरक्षित और सुगम सवारी के लिए प्रतिबद्ध है भारतीय रेल : रेल मंत्री

28 **अमृत भारत एक्सप्रेस से तेज और सुरक्षित हुआ आम आदमी का सफर**

30 **सस्ती, आरामदायक 'वंदे भारत' यात्रा**
से बढ़ा मध्यम वर्ग का आकर्षण

32 **भारतीय रेल ने वर्ष 2014-26 के दौरान**
सुरक्षित रेल संचालन हेतु 54,600 कि.मी. पटरियों का नवीनीकरण

33 **सुरक्षित ट्रेन परिचालन में जुड़ा नया आयाम**
भारतीय रेल ने की 16,398 कि.मी. रेल पटरियों के किनारे फेंसिंग

34 **भारतीय रेल में 128 गति शक्ति मल्टी-मॉडल**
कार्गो टर्मिनल क्रियाशील, 288 के लिए मिली सैद्धांतिक स्वीकृति

35 **एक स्टेशन एक उत्पाद**
भारत की स्थानीय विरासत रेलवे स्टेशनों पर

36 **₹836 करोड़ की कल्याण–मुरबाड नई रेल**
लाइन परियोजना : भूमि अधिग्रहण अंतिम चरण में



37 **मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल परियोजना**
गुजरात में बुनियाद, पियर और गर्डर का अधिकांश कार्य पूर्ण

38 **मुंबई बुलेट ट्रेन स्टेशन बन रहा है अंडरग्राउंड**
10 मंजिला गहराई में होंगे प्लेटफॉर्म



40 **ओडिशा के नक्शे पर बढ़ी रेल के विकास की रफ्तार**

42 **हिमाचल प्रदेश**
रेल संपर्क मजबूत करने और क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा देने के लिए चल रही प्रमुख रेल परियोजनाएँ

44 **24 मंडलों में 90% से अधिक**
तथा 19 मंडलों में 80-90% तक रही समय की पाबंदी

46 **भारतीय रेल ने 1,900 कि.मी. से**
अधिक लंबी अवसंरचना परियोजनाएँ पूरी कीं

49 **विदेशी निवेशकों के भरोसे का प्रतीक बनी भारतीय रेल**

50 **रेल सुरक्षा में बढ़ता भरोसा**
5 वर्षों में 52,000 अपराधी गिरफ्तार

51 **सफर में हर समस्या का समाधान**
रेल मदद व 139 हेल्पलाइन

52 **खानपान सेवाओं की शुद्धता पर**
लगी क्यूआर कोड की मुहर

53 **डिजिटल टिकटिंग में उछाल**
88% टिकट बुकिंग अब ऑनलाइन

55 **भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2024-25 में**
यात्री टिकटों पर दी ₹60,239 करोड़ की सब्सिडी, प्रत्येक रेल यात्री को मिली औसतन 43% की छूट

56 **भारतीय रेल ने प्रदान कीं**
वित्त वर्ष 2025-26 में 41,343 नौकरियाँ

62 **मिजोरम में खाद्यान्न आपूर्ति शृंखला**
में महत्त्वपूर्ण कदम, पंजाब से सायरंग रेल से पहुँचा 25,900 क्विंटल चावल

65 **रेल भवन में मनाया गया अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस**

68 **एआई तकनीक अपनाकर सुरक्षा, गति व**
रोजगार सृजन में नया अध्याय लिख रहा है भारतीय रेल
विनोद कुमार सिंह



तमिलनाडु के मदुरै में आयोजित कार्यक्रम में आठ अमृत स्टेशनों का उद्घाटन एवं चेन्नई बीच-चेन्नई एग्मोर चौथी लाइन राष्ट्र को समर्पित करते हुए प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी

प्रधानमंत्री द्वारा मदुरै में

आठ अमृत स्टेशनों

का उद्घाटन

चेन्नई बीच–चेन्नई एग्मोर चौथी लाइन

राष्ट्र को समर्पित



तमिलनाडु के मदुरै में प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 1 मार्च, 2026 को आयोजित कार्यक्रम में अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत पुनर्विकसित किए गए राज्य के आठ रेलवे स्टेशनों मोरप्पूर, पोल्लाच्चि जंक्शन, बोम्मिडी, करैक्कुडी जंक्शन, श्रीविल्लिपुत्तूर, शोलवंदान, तिरुवारूर जंक्शन और मणप्पारै का उद्घाटन किया। इस अवसर पर उन्होंने चेन्नई बीच–चेन्नई एग्मोर चौथी लाइन (4.3 कि.मी.) का भी लोकार्पण किया।

इस अवसर पर प्रधानमंत्री ने कहा, पिछले एक दशक में, भारतीय रेल में बहुत बड़ा बदलाव आया है। यह एक आधुनिक, कुशल और जन-केंद्रित परिवहन के रूप में उभर रहा है। यह बदलाव विशेष रूप से तमिलनाडु में दिखाई दे रहा है। हमारी सरकार आने के बाद से तमिलनाडु के रेल बजट आवंटन में लगभग नौ गुना वृद्धि हुई है। वर्ष 2009 से 2014 के दौरान, रेलवे का औसत वार्षिक आवंटन ₹880 करोड़ था। वित्त वर्ष 2026-27 में, यह आवंटन बढ़कर ₹7,600 करोड़ हो गया है।

उन्होंने कहा कि तमिलनाडु में 1300 कि.मी. से अधिक नई पटरियाँ बिछाई गई हैं और 97 प्रतिशत विद्युतीकरण का लक्ष्य हासिल कर लिया गया है। सैकड़ों फ्लाईओवर और अंडरपास से सुरक्षा और दक्षता में सुधार हुआ है। प्रधानमंत्री ने कहा कि पिछले वर्ष उन्हें तमिलनाडु में नए पांबन ब्रिज का उद्घाटन करने का सौभाग्य मिला,





बोम्मिडी


करैक्कुडी जंक्शन


श्रीविल्लिपुत्तूर



शोलवंदान


तिरुवारूर जंक्शन


मणप्पारै

जो भारत का पहला वर्टिकल लिफ्ट सी ब्रिज है और इंजीनियरिंग उत्कृष्टता का प्रतीक है। यह ब्रिज अब पर्यटकों के लिए प्रमुख आकर्षण का केन्द्र बन गया है।

प्रधानमंत्री ने बताया कि वर्तमान में 9 वंदे भारत ट्रेनें और 9 अमृत भारत ट्रेनें तमिलनाडु के लोगों को लाभ पहुँचा रही हैं। इन हाई-स्पीड ट्रेनों के कोच चेन्नई की इंटीग्रल कोच फैक्टरी में निर्मित किए जा रहे हैं। 'मेक इन इंडिया' का विजन आत्मनिर्भरता को बढ़ावा दे रहा है और युवाओं के लिए रोजगार सृजित कर रहा है। उन्होंने कहा कि तमिलनाडु में अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत तमिलनाडु के 77 रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा रहा है, जिसमें से आठ पुनर्विकसित स्टेशनों का उद्घाटन किया गया है। चेन्नई बीच–चेन्नई एग्मोर चौथी लाइन के लोकार्पण से चेन्नई में हजारों दैनिक यात्रियों को लाभ होगा। प्रधानमंत्री ने कहा कि तमिलनाडु के बुनियादी ढाँचे के लिए वित्त पोषण पिछले दशक की तुलना में अब तीन गुना हो गया है और वर्ष 2026 का बजट भी तमिलनाडु पर विशेष ध्यान देने के साथ इसी प्रवृत्ति को जारी रखता है। इस बजट में बेंगलुरु–चेन्नई और चेन्नई–हैदराबाद बुलेट ट्रेन कॉरिडोर का प्रस्ताव दिया गया है, जो पूरे क्षेत्र की अर्थव्यवस्था में क्रांति लाएंगे।■

केरल में तीन अमृत स्टेशनों का कायाकल्प

शोरानूर–नीलांबुर रोड रेल लाइन विद्युतीकरण परियोजना राष्ट्र को समर्पित



प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 11 मार्च, 2026 को कोच्चि में आयोजित कार्यक्रम में अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत पुनर्विकसित अमृत स्टेशन—शोरानूर जंक्शन, कुट्टीपुरम और चंगनाश्शेरी का उद्घाटन किया। साथ ही शोरानूर–नीलांबुर रोड रेल लाइन विद्युतीकरण परियोजना (65 कि.मी.) राष्ट्र को समर्पित की। इसी कार्यक्रम में पालक्कड़-पोल्लाच्चि ट्रेन सेवा को हरी झंडी दिखाकर रवाना करते हुए प्रधानमंत्री।



शोरानूर जंक्शन



कुट्टीपुरम

इस वर्ष जो केंद्र सरकार का बजट आया है, उसमें भी इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए रिकॉर्ड फंड रखा गया है। इंफ्रास्ट्रक्चर पर हो रहे इस निवेश का बहुत अधिक फायदा केरल को मिल रहा है। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत शोरानूर जंक्शन, कुट्टीपुरम और चंगनाश्शेरी रेलवे स्टेशनों को आधुनिक बनाया गया है। इसके साथ ही शोरानूर–नीलांबुर रोड रेल लाइन के एक बड़े सेक्शन का विद्युतीकरण भी पूरा किया गया है। आज पालक्कड़–पोल्लाच्चि ट्रेन सेवा की शुरुआत भी हुई है। इससे केरल और तमिलनाडु दोनों राज्यों के लोगों को और अधिक सुविधा होगी।

नरेन्द्र मोदी, प्रधानमंत्री



चंगनाश्शेरी

असम में बढ़ा रेल नेटवर्क

प्रधानमंत्री ने किया ₹6146 करोड़ की विभिन्न रेल परियोजनाओं का शिलान्यास व लोकार्पण

प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 13 मार्च, 2026 को गुवाहाटी से वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से असम के कोकराझार में कामाख्या–चारलापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस, गुवाहाटी–न्यू जलपाईगुड़ी एक्सप्रेस तथा नारंगी–अगरतला एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर पूर्वोत्तर में रेल संपर्क को और सुदृढ़ किया।

प्रधानमंत्री ने कोकराझार के बाशबारी में ₹256 करोड़ की लागत से बनने वाली वैगन पीओएच कार्यशाला की आधारशिला भी रखी, जिससे रखरखाव क्षमता, परिचालन दक्षता और रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। इस अवसर पर प्रधानमंत्री ने कहा कि नई ट्रेनें और परियोजनाएँ व्यापार, पर्यटन, विद्यार्थियों एवं मरीजों के लिए लाभकारी होंगी तथा बेहतर कनेक्टिविटी से क्षेत्रीय अर्थव्यवस्था को मजबूती मिलेगी।

उन्होंने कहा कि रेल संपर्क को मजबूत करने के लिए महत्त्वपूर्ण कदम उठाए जा रहे हैं, जिनमें एक रेलवे वर्कशॉप की स्थापना भी शामिल है। भूटान के लिए आगामी रेल संपर्क और विभिन्न स्टेशनों के आधुनिकीकरण से यह क्षेत्र एक प्रमुख लॉजिस्टिक्स केन्द्र बन जाएगा। कोकराझार में वंदे भारत और राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव इस क्षेत्र की बढ़ती प्रतिष्ठा का प्रतीक है।

इसके अतिरिक्त, प्रधानमंत्री ने रंगिया–मुरकोंगसेलेक (558 कि.मी.), चापरमुख–डिब्रूगढ़ (571 कि.मी.) तथा बदरपुर–सिलचर एवं बदरपुर–चुराईबाड़ी (315 कि.मी.) रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं

कामाख्या–चारलापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस
गुवाहाटी–न्यू जलपाईगुड़ी एक्सप्रेस
नारंगी–अगरतला एक्सप्रेस
का शुभारंभ

वैगन पीओएच वर्कशॉप
की रखी गई आधारशिला

को राष्ट्र को समर्पित किया और फुरकाटिंग–तिनसुकिया डबल लाइन (194 कि.मी.) की आधारशिला रखी, जिनकी कुल लागत ₹5,890 करोड़ है। ये सभी पहल पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल अवसंरचना को सुदृढ़ करते हुए आर्थिक विकास, पर्यटन और क्षेत्रीय एकीकरण को बढ़ावा देंगी।

प्रधानमंत्री ने कहा कि पिछले एक दशक में विदेशी संसाधनों पर रेलवे की निर्भरता कम करने और तेल के आयात को न्यूनतम करने की दिशा में महत्त्वपूर्ण कार्य किया गया है। आज देश का लगभग पूरा रेल नेटवर्क बिजली से चलने वाले मार्गों से जुड़ चुका है और 100 प्रतिशत विद्युतीकरण का लक्ष्य जल्द ही हासिल कर लिया जाएगा। उन्होंने कहा, "रेलवे के विद्युतीकरण के कारण देश लगभग 1.75 अरब लीटर डीजल बचा रहा है और असम का रेल नेटवर्क भी तेजी से विद्युतीकृत किया जा रहा है।"■



गुवाहाटी में आयोजित कार्यक्रम में एक अमृत भारत एक्सप्रेस सहित तीन ट्रेनों को हरी झंडी दिखाकर रवाना करते हुए प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी



पश्चिम बंगाल में प्रधानमंत्री ने किया छह अमृत स्टेशनों का उद्घाटन

₹634 करोड़ की रेल परियोजनाएँ राष्ट्र को समर्पित

दिनांक 14 मार्च, 2026 को प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने पश्चिम बंगाल के कोलकाता में ₹634 करोड़ से अधिक की विभिन्न महत्त्वपूर्ण रेल परियोजनाओं का लोकार्पण और शिलान्यास किया। उन्होंने पुरुलिया-आनंद विहार टर्मिनल (दिल्ली) एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाई।

प्रधानमंत्री ने कामाख्यागुड़ी, अनारा, तमलुक, हल्दिया, बराभूम और सिउड़ी सहित छह पुनर्विकसित 'अमृत स्टेशनों' का उद्घाटन भी किया। इन स्टेशनों के पुनर्विकास से शहर के दोनों हिस्सों का बेहतर एकीकरण, स्टेशन तक आसान पहुँच, सुव्यवस्थित यातायात, आकर्षक और प्रकाशयुक्त प्रवेश द्वार, बेहतर प्रतीक्षालय, लिफ्ट और



कोलकाता में आयोजित एक कार्यक्रम में पुरुलिया-आनंद विहार टर्मिनल एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर शुभारंभ करते हुए प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी

आज देश में रेलवे को आधुनिक बनाने का तेज अभियान चल रहा है। हमारा यह संकल्प है कि पश्चिम बंगाल इस अभियान में पीछे न रहे। इसलिए केंद्र सरकार पश्चिम बंगाल के रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर का तेजी से विस्तार कर रही है। आज कलाईकुंडा और कानिमोहुली सेक्शन में ऑटोमैटिक ब्लॉक सिग्नलिंग प्रणाली को भी राष्ट्र को समर्पित किया गया है। इससे व्यस्त रेल मार्ग की क्षमता बढ़ेगी, यात्रा सुरक्षित होगी और यात्रियों के लिए गति एवं सुविधा में वृद्धि होगी।

कामाख्यागुड़ी, अनारा, तमलुक, हल्दिया, बराभूम और सिउड़ी—इन छह स्टेशनों का अमृत स्टेशन के रूप में उद्घाटन हुआ है। इन स्टेशनों पर अब बंगाल की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत की झलक और अधिक निखर कर सामने आ रही है। इसके अलावा, राज्य में कई अन्य स्टेशनों का भी पुनर्विकास किया जा रहा है।

सड़क, रेल और पोर्ट से जुड़ी नई-नई परियोजनाएँ पश्चिम बंगाल के आधुनिक भविष्य के लिए नए अवसर खोल रही हैं। इससे किसानों, व्यापारियों, उद्यमियों और विद्यार्थियों सहित समाज के सभी वर्गों को लाभ मिलेगा।

नरेन्द्र मोदी, प्रधानमंत्री

एस्केलेटर की सुविधा, उन्नत प्लेटफॉर्म सतह एवं कवर, निःशुल्क वाई-फाई, उन्नत यात्री सूचना प्रणाली और विस्तारित परिसंचरण क्षेत्र जैसी सुविधाएँ उपलब्ध होंगी।

इस अवसर पर प्रधानमंत्री ने दो रेल परियोजनाएँ राष्ट्र को समर्पित कीं, जिनमें बेल्दा–दांतन के बीच 16 कि.मी. लंबी तीसरी रेल लाइन तथा कलाईकुंडा–कानिमोहुली सेक्शन में ऑटोमैटिक ब्लॉक सिग्नलिंग प्रणाली शामिल हैं। बेल्दा–दांतन के बीच तीसरी लाइन से व्यस्त रेल मार्ग पर भीड़भाड़ कम होगी, समयपालन में सुधार आएगा और यात्री तथा मालगाड़ियों की आवाजाही तेज होगी। इससे पश्चिम मेदिनीपुर और आसपास के क्षेत्रों में दैनिक आवागमन सुगम होगा और क्षेत्रीय आर्थिक गतिविधियों को भी बढ़ावा मिलेगा।■


हल्दिया


अनारा


सिउड़ी


कामाख्यागुड़ी



तमलुक

आर्थिक विकास को बनाए रखना और मजबूत करना
बुनियादी ढाँचा, लॉजिस्टिक्स एवं माल ढुलाई
विषय पर बजट वेबिनार का आयोजन

केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण और इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 3 मार्च, 2026 को बजट वेबिनार श्रृंखला के दूसरे भाग को संबोधित किया, जिसका विषय "आर्थिक विकास को बनाए रखना और मजबूत करना : बुनियादी ढाँचा, लॉजिस्टिक्स एवं माल ढुलाई" था। वेबिनार के दौरान, मंत्री ने क्षेत्र के लिए तीन प्रमुख क्षेत्रों पर प्रकाश डाला : समन्वित तरीके से क्षमता बढ़ाना, गुणवत्ता और योग्यता मानकों को मजबूत करना तथा विवादों को कम करने और परियोजनाओं की समय पर डिलीवरी सुनिश्चित करने के लिए दस्तावेजीकरण और संविदात्मक ढाँचे में सुधार।

रेलवे बुनियादी ढाँचे का समन्वित विस्तार

मंत्री ने पिछले एक दशक में भारत के रेल नेटवर्क की अभूतपूर्व वृद्धि पर जोर दिया। लगभग 35,000 कि.मी. नई पटरियाँ जोड़ी गईं, जो जर्मनी के कुल रेल नेटवर्क से अधिक है। इसके अलावा, 55,000 कि.मी. कवर करने वाले नेटवर्क का लगभग 99% विद्युतीकृत हो चुका है, जो जर्मनी, बेल्जियम, स्विट्जरलैंड और डेनमार्क के संयुक्त रेल नेटवर्क से अधिक है।

रेल मंत्री ने कहा कि इतनी तेजी से विस्तार एक प्रमुख चुनौती पैदा करता है- सरकारी विस्तार के साथ उद्योग क्षमता और संसाधनों को तालमेल में बढ़ाना। उन्होंने जोर दिया कि रेलवे विकास मूल रूप से उद्योग और सरकार के बीच साझेदारी है। परियोजना के पैमाने में अचानक वृद्धि या कमी उद्योग की तैयारी पर प्रतिकूल प्रभाव डाल सकती है। इसलिए, कौशल विकास, पर्यवेक्षण, गुणवत्ता मानक और प्रौद्योगिकी अपनाना बुनियादी ढाँचे के विस्तार के साथ तालमेल में बढ़ना चाहिए। उद्योग हितधारकों के इनपुट भविष्य के सुधारों को आकार देने में मदद करेंगे।

हाई-स्पीड रेल दृष्टि और परिवर्तनकारी परियोजनाएँ

हाई-स्पीड रेल विकास पर संबोधित करते हुए, रेल मंत्री ने मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर को एक कठिन सीखने का अनुभव बताया। उन्होंने कहा कि 160 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक गति पर ट्रेन संचालन डिजाइन और परिचालन जटिलता को घातांकीय रूप से बढ़ा देता है।

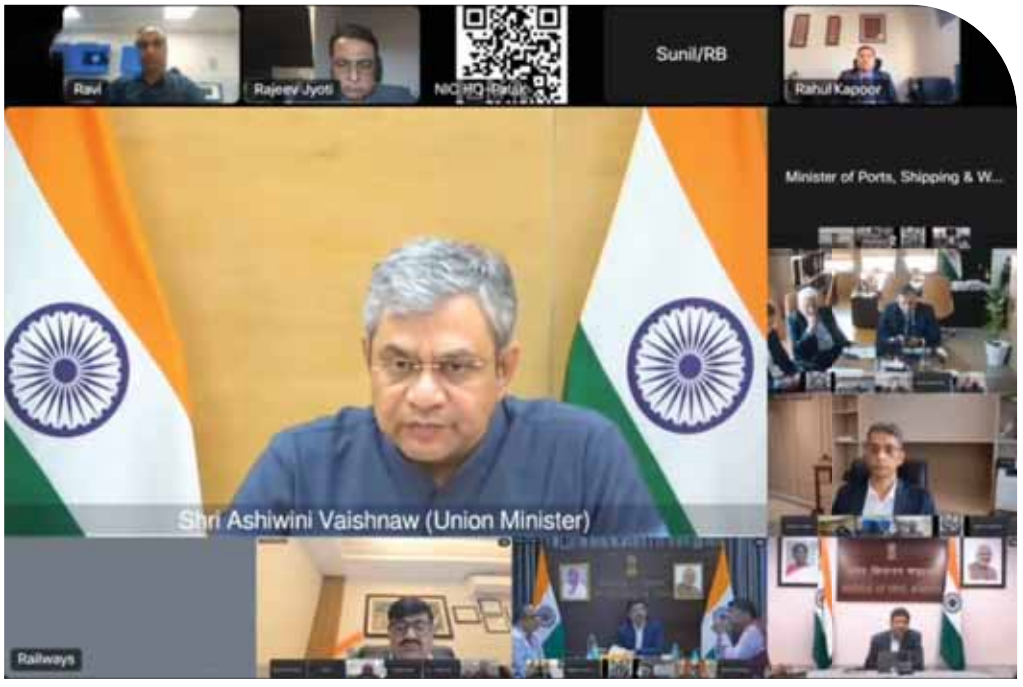
आईआईटी, उद्योग साझेदारों और रेलवे इंजीनियरों के सहयोग से, भारत ने इन चुनौतियों को सफलतापूर्वक पार किया। जापानी साझेदारों ने शुरू में प्रति माह दो कि.मी. निर्माण का अनुमान लगाया था, लेकिन भारत ने 15 कि.मी. प्रति माह हासिल किया, जिससे जापान भविष्य के कॉरिडोरों के लिए रुचि लेने लगा। इस सफलता का उल्लेख करते हुए मंत्री ने बताया कि प्रधानमंत्री ने सात नई हाई-स्पीड पैसेंजर कॉरिडोरों को मंजूरी दी है, जो 4,000 कि.मी. फैले हुए हैं, जो ₹16 लाख करोड़ हैं, जोकि अनुमानित निवेश के साथ अगले 10 वर्षों में पूरे होने वाले हैं। इसके लिए प्रति वर्ष लगभग 500 कि.मी. कमीशनिंग की आवश्यकता है, जो मुंबई-अहमदाबाद कॉरिडोर के पैमाने के बराबर है। अन्य 3,000 कि.मी. को मंजूरी देने की योजनाएं चल रही हैं, जिसका लक्ष्य वर्ष 2039-40 तक 7,000 कि.मी. नेटवर्क है, जबकि लंबी अवधि की दृष्टि 15,000-21,000 कि.मी. हाई-स्पीड रेल की योजना है।

वेबिनार को संबोधित करते हुए प्रधानमंत्री



सात नए हाई स्पीड रेल कॉरिडोर विकास के ग्रोथ कनेक्टर बनने वाले हैं इस वर्ष बजट में रिकॉर्ड कैपिटल एक्सपेंडिचर का प्रस्ताव है। हाई कैपेसिटी ट्रांसपोर्ट सिस्टम का निर्माण, रेलवे, हाईवे, पोर्ट, एयरपोर्ट, वॉटरवे के बीच बेहतर तालमेल, अलग-अलग फ्रेट कॉरिडोर और मल्टी मॉडल कनेक्टिविटी का विस्तार। ये सभी कदम खर्च कम करने और एफिशिएंसी इंप्रूव करने के लिए आवश्यक है।

नरेन्द्र मोदी, प्रधानमंत्री



वेबिनार को संबोधित करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव

इन लक्ष्यों को हासिल करने के लिए रेलवे, उद्योग, आपूर्ति श्रृंखलाओं, उपकरण निर्माताओं, सेवा प्रदाताओं, संचालन और रखरखाव टीमों, सिग्नलिंग विशेषज्ञों, रोलिंग स्टॉक निर्माताओं और विशेष विद्युत चालकों के उत्पादकों के समन्वित प्रयासों की आवश्यकता होगी। मंत्री ने प्रमुख निर्माण और डिजाइन फर्मों को इन चुनौतियों पर विचार-विमर्श के लिए केंद्रित कार्यशालाओं में आमंत्रित किया।

गुणवत्ता, योग्यता और टेंडर मानकों को मजबूत करना

मंत्री ने योग्यता मानदंडों को कड़ा करने और अत्यधिक उप-ठेकेदारी को कम करने की तत्काल आवश्यकता पर जोर दिया। उन्होंने देखा कि व्यापक टेंडर मानक अक्सर 20-30 बोलीदाताओं की भागीदारी का कारण बनते हैं, जिससे रूढ़िगत लागत अनुमानों से 20-30% नीचे बोली लगती है। ऐसी प्रथाएं अक्सर लागत कटौती, विवाद और मध्यस्थता का कारण बनती हैं। मंत्री ने कहा कि उप-ठेकेदारी 40% से अधिक नहीं होनी चाहिए, उन्होंने कहा कि निजी क्षेत्र की परियोजनाओं में यह जटिल कार्यों के लिए आमतौर पर 20-30% तक सीमित रहती है। उन्होंने कहा कि सार्वजनिक परियोजनाओं को गुणवत्ता और जवाबदेही के और भी सख्त मानकों का पालन करना चाहिए, ताकि सरकारी धन का कुशल उपयोग हो और विवाद न्यूनतम रहें।

बहुआयामी जटिलता और डोमेन विशेषज्ञता की आवश्यकता

रेल परियोजनाओं की जटिलता को रेखांकित करते हुए, मंत्री ने समझाया कि राजमार्गों के विपरीत, रेल परियोजनाएँ छह महत्त्वपूर्ण घटकों को समेटती हैं :

- पटरी संरचना
- ओवरहेड विद्युतीकरण प्रणाली (पावर ग्रिड के समकक्ष)
- सिग्नलिंग और ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क (टेलीकॉम इंफ्रास्ट्रक्चर के समान)
- स्टेशन विकास (बड़े रियल एस्टेट इकोसिस्टम के समान)
- रोलिंग स्टॉक संचालन
- एकीकृत संचालन और रखरखाव

उन्होंने जोर दिया कि अनुबंध प्रदान करते समय डोमेन विशेषज्ञता और क्षेत्र-विशिष्ट अनुभव आवश्यक हैं। सिविल एविएशन और जलमार्गों में भी इसी तरह के दृष्टिकोण की आवश्यकता है, क्योंकि प्रासंगिक विशेषज्ञता न होने वाली एजेंसियां देरी, लागत वृद्धि और मुकदमेबाजी का सामना करती हैं।

उद्योग सहयोग और हितधारक संलग्नता

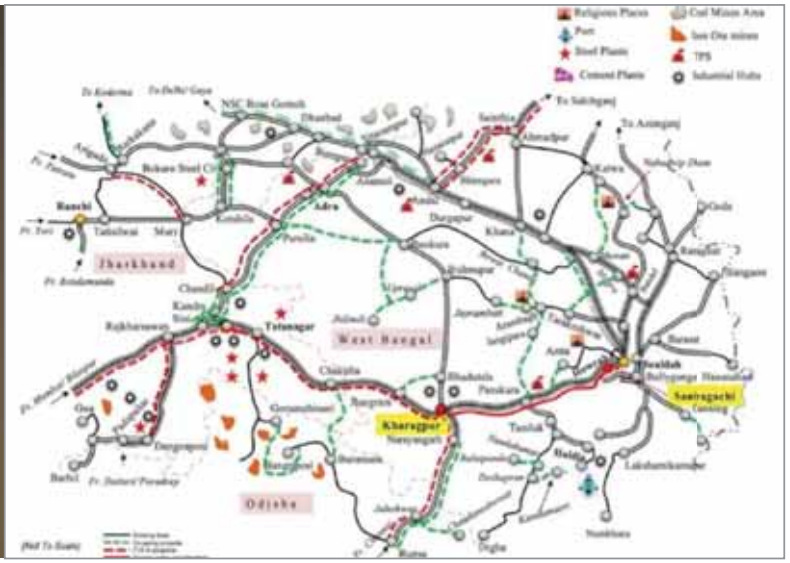
रेल मंत्री ने उद्योग पेशेवरों, विभिन्न मंत्रालयों के प्रतिभागियों, कार्यान्वयन एजेंसियों और हितधारकों को धन्यवाद दिया, जिन्होंने बजट-पूर्व वेबिनार के दौरान अपने-अपने विचार रखे। उन्होंने कहा कि ये सुझाव क्षेत्र भर में सुधारों की नींव बनेंगे।

रेल मंत्री ने बंदरगाह, जहाजरानी एवं जलमार्ग; ऊर्जा; तथा सिविल एविएशन के मंत्रियों मनोहर लाल खट्टर, सरबानंद सोनोवाल और के. राम मोहन नायडू तथा साथ ही उनके सचिवों को भी धन्यवाद दिया। उन्होंने वेबिनार को महत्त्वपूर्ण मुद्दों पर विचार-विमर्श और संघ बजट घोषणाओं के अनुरूप नवीन समाधानों के विकास के लिए प्रभावी मंच बताया।■

मंत्रिमंडल ने पश्चिम बंगाल और झारखंड के 5 जिलों को शामिल करने वाली दो मल्टीट्रैकिंग परियोजनाओं को दी स्वीकृति

भारतीय रेल के नेटवर्क में होगी 192 कि.मी. की वृद्धि





दो रेल परियोजनाओं की विस्तृत जानकारी साझा करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव

प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी की अध्यक्षता में मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्य समिति ने दिनांक 10 मार्च, 2026 को रेल मंत्रालय की लगभग ₹4,474 करोड़ की कुल लागत वाली दो परियोजनाओं को स्वीकृति दी है। इन परियोजनाओं में शामिल हैं :

- **सैंथिया-पाकुड़ चौथी लाइन**
- **सांतरागाछी-खड़गपुर चौथी लाइन**

ये मल्टी-ट्रैकिंग परियोजना से परिचालन को सुव्यवस्थित करने और भीड़भाड़ को कम करने में सहायता मिलेगी। ये परियोजनाएँ प्रधानमंत्री के नए भारत के दृष्टिकोण के अनुरूप हैं। इसका उद्देश्य क्षेत्र के लोगों को व्यापक विकास के माध्यम से आत्मनिर्भर बनाना है, जिससे उनके रोजगार/स्वरोजगार के अवसर बढ़ेंगे।

ये परियोजनाएँ पीएम-गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के अंतर्गत बनाई गई हैं, जिसमें एकीकृत योजना और हितधारकों के परामर्श के माध्यम से मल्टी-मॉडल कनेक्टिविटी और लॉजिस्टिक दक्षता बढ़ाने पर ध्यान केंद्रित किया गया है। पश्चिम बंगाल और झारखंड राज्यों के 5 जिलों को शामिल करने वाली 2 परियोजनाएँ भारतीय रेल के मौजूदा नेटवर्क को लगभग 192 कि.मी. तक बढ़ाएंगी। स्वीकृत मल्टी-ट्रैकिंग परियोजना लगभग 5,652 गांवों को कनेक्टिविटी प्रदान करेगी, जिनकी आबादी लगभग 147 लाख है। प्रस्तावित क्षमता वृद्धि से देश भर के कई प्रमुख पर्यटन स्थलों, जैसे बोलपुर-शांतिनिकेतन, नंदिकेश्वरी मंदिर (शक्तिपीठ), तारापीठ (शक्तिपीठ), पटाचित्र ग्राम, धडिका वन, भीमबंध वन्यजीव अभ्यारण्य, रामेश्वर कुंड आदि के लिए रेल संपर्क में सुधार होगा।

स्वीकृत परियोजनाएँ कोयला, पत्थर, डोलोमाइट, सीमेंट, स्लैग, जिप्सम, लोहा और इस्पात, खाद्यान्न, पीओएल, कंटेनर आदि जैसी वस्तुओं के परिवहन के लिए आवश्यक मार्ग हैं। क्षमता वृद्धि कार्यों के परिणामस्वरूप प्रति वर्ष 31 मिलियन टन माल ढुलाई की अतिरिक्त क्षमता प्राप्त होगी।

रेलवे पर्यावरण के अनुकूल और ऊर्जा दक्ष परिवहन माध्यम होने के नाते, जलवायु लक्ष्यों को प्राप्त करने और देश की रसद लागत को कम करने में सहायता करेगा, तेल आयात (6 करोड़ लीटर) को कम करेगा और कार्बन डाइऑक्साइड उत्सर्जन (28 करोड़ किलोग्राम) को कम करेगा, जो 1 करोड़ पौधारोपण के बराबर है।■



रेल मंत्री ने की यात्री सुविधाओं और सुरक्षा की समीक्षा

एआई-आधारित सुधार लागू करने एवं समयबद्ध आवागमन हेतु निर्देश

76 रेलवे स्टेशनों पर प्रतीक्षा क्षेत्रों के उन्नयन की गई समीक्षा

केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण और इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 20 मार्च, 2026 को रेल भवन में वरिष्ठ रेल अधिकारियों के साथ एक व्यापक समीक्षा बैठक की अध्यक्षता की। इस बैठक का उद्देश्य स्टेशन पहुँच, यात्री सुविधाओं के उन्नयन और यात्री अनुभव को बेहतर बनाने के लिए किए गए अन्य सुरक्षा संबंधी उपायों की प्रगति का आकलन करना था। बैठक में प्रवेश नियंत्रण, भीड़ प्रबंधन, प्रौद्योगिकी आधारित निगरानी और स्टेशन परिसर के भीतर सुगम आवागमन जैसे उपायों पर ध्यान केंद्रित किया गया। ये सुधार सर्वप्रथम नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर लागू किए जाएंगे और प्राप्त अनुभवों के आधार पर इन्हें अन्य स्टेशनों पर भी क्रियान्वित किया जाएगा।

एआई-संचालित कैमरा नेटवर्क चौबीसों घंटे निगरानी : नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर व्यापक एआई-संचालित निगरानी प्रणाली को कैमरों के माध्यम से तैनात किया जाएगा, जो प्लेटफॉर्म, कॉनकोर्स, प्रवेश-निकास बिंदुओं और अनधिकृत प्रवेश की संभावना वाले क्षेत्रों सहित स्टेशन परिसर के हर कोने को कवर करेगी।

एक एक्सेप्शन इवेंट डिस्प्ले आधारित नियंत्रण कक्ष स्थापित किया जाएगा, जहाँ लाइव कैमरा फीड की एआई प्रोसेसिंग द्वारा निगरानी कर्मचारियों को असामान्य या असुरक्षित घटनाओं के बारे में वास्तविक समय में सूचित किया जाएगा। मंत्री ने कैमरों को सिस्टम की 'आंखें' और एआई को 'मस्तिष्क' बताया और इस बात पर बल दिया कि अधिकतम निगरानी प्रभावशीलता सुनिश्चित करने के लिए सभी कैमरा कवरेज क्षेत्रीय रेलवे में पर्याप्त रोशनी होनी चाहिए। रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) को अतिरिक्त रूप से तैनात किया जाएगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि केवल टिकट धारक यात्री ही स्टेशन परिसर में प्रवेश कर सकें और मैनुअल चेकिंग के बजाय निगरानी-आधारित मॉनिटरिंग को अपनाया जाएगा।



प्रतीक्षा क्षेत्र



सीसीटीवी कंट्रोल रूम

सभी स्टेशन कर्मचारियों के लिए कलर-कोडेड वर्दी और पहचान-पत्र : विशाल कार्यबल में एकरूपता और जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए, स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मियों के लिए रंग-आधारित पहचान प्रणाली लागू की गई है। रेलवे कर्मचारी फ्लोरोसेंट जैकेट पहनेंगे, जबकि विक्रेता, स्टेशन सहायक, संविदा कर्मचारी और आईआरसीटीसी कर्मियों सहित गैर-कर्मचारी भी किसी अन्य रंग की जैकेट पहनेंगे। यह कदम स्टेशन परिसर में मौजूद यात्रियों, कर्मचारियों और अन्य गैर-कर्मचारियों जैसे कुली, विक्रेताओं के कर्मचारी, भोजन, सफाई, पार्सल और रखरखाव कर्मियों की त्वरित पहचान सुनिश्चित करने के लिए उठाया जा रहा है, जिनसे सुरक्षा अधिकारी और टिकट जाँच कर्मचारी अपने कर्तव्यों का पालन करते समय संपर्क में रहते हैं। सभी कर्मचारियों और गैर-कर्मचारियों को पहचान-पत्र जारी किए जाएंगे, जिनमें पहचान के लिए आवश्यक सभी विवरण शामिल होंगे। इस एकसमान पहचान प्रणाली को धीरे-धीरे उत्तरी क्षेत्र के सभी स्टेशनों पर लागू किया जाएगा, जिसमें नई दिल्ली स्टेशन को मॉडल के रूप में रखा जाएगा और बाद में इसे देश के अन्य हिस्सों में भी क्रियान्वित किया जाएगा।

नई दिल्ली स्टेशन पर क्यूआर कोड आधारित प्रवेश नियंत्रण प्रणाली : दिवाली और छठ पर्व के दौरान संभावित भीड़भाड़ से पहले, नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में क्यूआर कोड आधारित प्रवेश प्रबंधन प्रणाली शुरू की जा रही है। यह प्रणाली वैध टिकटों के आधार पर प्रवेश को नियंत्रित करेगी, जिससे आरक्षित टिकट धारकों, मासिक सीजन टिकट धारकों और अनारक्षित यात्रियों को बेहतर ढंग से अलग किया जा सकेगा।

'रेलवन' ऐप को 'भारत टैक्सी' के साथ एकीकृत किया जाएगा : नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर आने-जाने वाले यात्रियों के यात्रा अनुभव को बेहतर बनाने के लिए, 'रेलवन' ऐप को 'भारत टैक्सी' के साथ एकीकृत किया जा रहा है। रेलटेल के सहयोग से विकसित किए जा

रहे इस एकीकरण का उद्देश्य स्टेशन परिसर के बाहर की अव्यवस्था को कम करना, यात्रियों की असुविधा को न्यूनतम करना और एक विश्वसनीय, पारदर्शी अंतिम-मील परिवहन विकल्प प्रदान करना है।

'भारत टैक्सी' भारत का पहला सहकारी समिति द्वारा संचालित राइड-हेलिंग प्लेटफॉर्म है। यह भारत सरकार के सहकारी क्षेत्र को मजबूत करने और 'सहकार से समृद्धि' की परिकल्पना के अनुरूप समावेशी, नागरिक-केंद्रित परिवहन समाधानों को बढ़ावा देने के निरंतर प्रयासों में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है।

भीड़ के सुचारू प्रबंधन को सुनिश्चित करने के लिए प्रतीक्षा क्षेत्र

बैठक में 76 रेलवे स्टेशनों पर प्रतीक्षा क्षेत्रों के उन्नयन की स्थिति की भी समीक्षा की गई। अनारक्षित यात्रियों के लिए स्टेशन भवन के बाहर निर्दिष्ट प्रतीक्षा क्षेत्र बनाए जा रहे हैं, जिससे प्लेटफॉर्मों तक नियंत्रित और चरणबद्ध पहुँच सुनिश्चित होगी और कॉनकोर्स में भीड़भाड़ को रोका जा सकेगा, जो ऐतिहासिक रूप से भीड़भाड़ और सुरक्षा जोखिमों का कारण बनती रही है। आवागमन हेतु प्रतीक्षा क्षेत्र से होकर यात्रियों के लिए निर्दिष्ट प्रवेश द्वार उपलब्ध होंगे। सभी स्टेशनों पर साइनेज में सुधार के निर्देश दिए गए हैं, जिनमें आरक्षित और अनारक्षित दोनों टिकट धारकों के लिए स्पष्ट और प्रमुखता से दिखाई देने वाले संकेत शामिल हैं। निर्धारित प्रतीक्षा क्षेत्रों में यात्रियों को बेहतर जानकारी उपलब्ध कराने के लिए ट्रेन सूचना सेवाओं को उन्नत किया जाएगा। रेल मंत्रालय द्वारा प्रत्यक्ष निगरानी जारी रहेगी ताकि नेटवर्क के सभी व्यस्त स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा में निरंतर सुधार सुनिश्चित किया जा सके। ये उपाय भारतीय रेल की देश के सबसे व्यस्त स्टेशनों को सुरक्षित, सुव्यवस्थित और यात्री-अनुकूल स्थानों में बदलने की प्रतिबद्धता को दर्शाते हैं। प्रौद्योगिकी और उन्नत वास्तविक अवसंरचना के संयोजन से, रेलवे का लक्ष्य उन लाखों यात्रियों को स्टेशन में प्रवेश से लेकर अंतिम मील कनेक्टिविटी तक निर्बाध यात्रा अनुभव प्रदान करना है, जो प्रतिदिन इसकी सेवाओं पर निर्भर रहते हैं।■

रेल मंत्री ने की अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पुनर्विकास कार्यों की समीक्षा

गुणवत्ता एवं समयबद्धता सुनिश्चित करने के अधिकारियों को दिए निर्देश



अहमदाबाद रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास कार्यों की समीक्षा करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव

केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण और इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 28 फरवरी, 2026 को अहमदाबाद रेलवे स्टेशन के चल रहे पुनर्विकास कार्यों तथा अन्य रेल परियोजनाओं की प्रगति समीक्षा की। उन्होंने संबंधित अधिकारियों को कार्यों की गुणवत्ता एवं समयबद्धता सुनिश्चित करने के निर्देश दिए।

भारतीय रेल देशभर में 1337 से अधिक स्टेशनों के उन्नयन एवं आधुनिकीकरण का कार्य कर रही है, जिनमें अहमदाबाद स्टेशन एक प्रमुख परियोजना है। परियोजना के अंतर्गत तीन नए प्लेटफॉर्म जोड़े जाएंगे, जिससे ट्रेनों के संचालन की क्षमता में वृद्धि होगी। स्टेशन को कालूपुर एवं सरसपुर दोनों ओर से आधुनिक स्वरूप प्रदान किया जा रहा है तथा इसे विश्वस्तरीय मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट हब के रूप में विकसित किया जा रहा है। समीक्षा के दौरान प्रस्तुत प्रगति विवरण के अनुसार, मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्ट हब (एमएमटीएच) भवन के दक्षिण दिशा के निचले भाग का 58.2% कार्य पूर्ण हो चुका है, जबकि ऊपरी भाग का 24.0% कार्य प्रगति पर है। एमएमटीएच भवन की 7वीं एवं 8वीं मंजिल पर निर्माण कार्य वर्तमान में जारी है। पार्सल भवन टी–6 का 99.0% कार्य पूर्ण कर लिया गया है। एलीवेटेड रोड परियोजना का 67.3% कार्य पूर्ण है तथा पियर संख्या P-1 से P-41 तक के सभी निर्माण कार्य संपन्न हो चुके हैं। स्टेशन भवन (कॉनकोर्स एवं मेजेनाइन/रूफ संरचना) का 20.8% कार्य पूर्ण है तथा कॉनकोर्स संरचना की ऐरेक्शन प्रक्रिया प्रगति पर है।■

52 सप्ताह में सुधार

भारतीय रेल की 'रिफॉर्म एक्सप्रेस' पाँच नए सुधारों की घोषणा

माल ढुलाई, निर्माण और यात्रियों की सुविधा पर बल



भारतीय रेल की 'रिफॉर्म एक्सप्रेस' तेजी से आगे बढ़ रही है। दिनांक 24 मार्च, 2026 को रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव ने पांच नए महत्त्वपूर्ण सुधारों की घोषणा की। इनमें नमक के परिवहन में सुधार, ऑटोमोबाइल परिवहन में सुधार, निर्माण गुणवत्ता में सुधार, टिकट रद्दीकरण एवं रिफंड नियमों में सुधार तथा ट्रेन के बोर्डिंग पॉइंट में बदलाव से जुड़े सुधार शामिल हैं। इन नए उपायों से भारतीय रेल को अधिक व्यावसायिक और यात्री-हितैषी बनाने में मदद मिलेगी।

यहाँ उल्लेखनीय है कि दिनांक 14 और 26 फरवरी, 2026 को भी चार अहम सुधारों की घोषणा की गई थी। इनमें सामान्य श्रेणी के कोचों में ऑन-बोर्ड सफाई व्यवस्था, 'गति शक्ति' कार्गो टर्मिनल का विस्तार, रेल टेक नीति और ई-आरसीटी जैसे महत्त्वपूर्ण सुधार शामिल थे। रेल मंत्री ने इन पांच नए सुधारों के साथ-साथ पूर्व में घोषित चार सुधारों की प्रगति की जानकारी भी साझा की।

- जल्द ही यात्री ट्रेन के रवाना होने से 30 मिनट पहले तक अपना बोर्डिंग स्टेशन बदल सकेंगे।
- रेलवे का लक्ष्य रिफंड के जरिए आखिरी समय में होने वाली अंदाजे वाली बुकिंग को रोकना और असली यात्रियों को बिना किसी अतिरिक्त लागत के टिकट सुनिश्चित करना है।
- ऑटोमोबाइल उद्योग अब ऑटोमोबाइल ले जाने के लिए विशेष कंटेनर डिजाइन कर सकता है।
- रेलवे ने नमक परिवहन में अपनी हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए, ऊपर से लोड होने और बगल से खाली होने की व्यवस्था वाले, जंग-रोधी स्टेनलेस स्टील के कंटेनर पेश किए।
- परियोजना की गुणवत्ता, जवाबदेही और उन्हें समय पर पूरा करने की प्रक्रिया को मजबूत करने के लिए निर्माण नियमों में सात मुख्य बदलावों की घोषणा की गई।

5 नमक के परिवहन में सुधार

6 ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट में सुधार

7 निर्माण की गुणवत्ता में सुधार

8 टिकट रद्द करना और रिफंड

9 ट्रेन के बोर्डिंग पॉइंट में बदलाव

सुधार 5

नमक परिवहन में सुधार

- भारत विश्व के प्रमुख नमक उत्पादक एवं निर्यातक देशों में से एक है
- प्रमुख उत्पादक राज्य - तमिलनाडु, गुजरात और राजस्थान
- भारत में नमक का कुल उत्पादन : लगभग 35 मिलियन टन
- रेलवे द्वारा परिवहन : लगभग 9.2 मिलियन टन प्रति वर्ष
- औद्योगिक नमक के परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी : लगभग 25%
- मानव उपभोग हेतु नमक के परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी: लगभग 65%
- लगभग 62% रेल यातायात 1000 से 2500 कि.मी. दूरी के बीच होता है

मुख्य मुद्दे

- वैगनों का डिजाइन नमक परिवहन के लिए उपयुक्त नहीं है
- नमक के कारण वैगनों में जंग (corrosion) लगना
- लोडिंग एवं अनलोडिंग से संबंधित समस्याएं
- बार-बार हैंडलिंग के कारण नुकसान होना
- खुले वैगनों में तिरपाल लाइनिंग और कवर के साथ लोडिंग

समाधान

- गैर-जंगरोधी विशेष कंटेनरों में कंटेनरीकरण (containerization) की ओर संक्रमण
- यंत्रीकृत (mechanized) लोडिंग एवं अनलोडिंग
- कंटेनरीकृत परिवहन से निर्बाध मल्टीमॉडल परिवहन को बढ़ावा मिलेगा
- उत्पादन और उपभोग स्थलों पर कंटेनरों की उपलब्धता से लोडिंग और अनलोडिंग में सुविधा होगी



सुधार 6

ऑटोमोबाइल परिवहन में सुधार

सिंगल स्टैक



डबल स्टैक



भारतीय ऑटो बाजार

- कुल : प्रति वर्ष 31 मिलियन यूनिट
- यात्री वाहन : 5 मिलियन यूनिट

यात्री वाहनों में रेल का हिस्सा : लगभग 24%

प्रमुख उत्पत्ति स्थल

- महेसाणा (गुजरात)
- चिंचवड एवं बिदादी (पुणे)
- पेनुकोंडा (आंध्र प्रदेश)
- मेलपक्कम (तमिलनाडु)
- वालाजाबाद (तमिलनाडु)
- फर्रुखनगर (गुरुग्राम)

समस्याएं

- सीमित वहन क्षमता वाले वैगन डिजाइन
- परिवहन के दौरान वाहनों को नुकसान की आशंका

उठाए गए कदम

- ऑटो कैरियर के लिए विशेष वैगनों की शुरुआत
- सिंगल स्टैक व्यवस्था
- डबल स्टैक व्यवस्था

सुधार 7

निर्माण की गुणवत्ता में सुधार

पात्रता मानदंड सुदृढ़ किए गए

- एकल कार्य की सीमा 35% से बढ़ाकर 50% (टेंडर लागत का) की गई
- EPC अनुबंधों में 'समान प्रकृति के कार्य' का 20% प्रावधान जोड़ा गया, ताकि रेलवे से संबंधित विशेषज्ञता सुनिश्चित हो सके

निश्चित बोली सुरक्षा (2%)

- केवल गंभीर बोलीदाताओं की भागीदारी सुनिश्चित करता है

बोली क्षमता का निर्धारण

- ₹10 करोड़ से अधिक के सभी परियोजनाओं के लिए बोली क्षमता की गणना अनिवार्य

सख्त प्रतिबंध

- भ्रष्ट, धोखाधड़ी और प्रतिस्पर्धा-विरोधी गतिविधियों पर कड़ा प्रतिबंध
- मजबूत दंडात्मक प्रावधान लागू

अनिवार्य कार्य योजना

- परियोजना के प्रारंभ से विस्तृत कार्यान्वयन योजना आवश्यक
- बेहतर निगरानी और समयबद्ध निष्पादन सुनिश्चित

उप-ठेका में कमी

- ठेकेदार को कुल कार्य का कम से कम 60% स्वयं अपने पर्यवेक्षण में करना अनिवार्य
- उप-ठेका केवल 40% तक सीमित (पहले 70%)

अतिरिक्त प्रदर्शन गारंटी (5%)

- अनुमानित लागत से काफी कम बोली होने पर लागू
- गैर-गंभीर बोलीदाताओं को हतोत्साहित कर गुणवत्ता सुनिश्चित करता है

लाभ

- **पारदर्शिता एवं ईमानदारी :** नैतिक और दंडात्मक प्रावधानों से खरीद और क्रियान्वयन में निष्पक्षता सुनिश्चित
- **गुणवत्ता आश्वासन :** मजबूत पात्रता मानदंड और कम उप-ठेका से कार्य निष्पादन बेहतर
- **समयबद्ध परियोजना पूर्णता :** अतिरिक्त प्रदर्शन गारंटी, निश्चित बोली सुरक्षा और बोली क्षमता जाँच से विलंब की संभावना कम
- मजबूत अवसंरचना निर्माण प्रणाली

सुधार 8

टिकट रद्दीकरण एवं रिफंड नियम

टिकटिंग में सुधार

समस्या

- एजेंट एवं दलाल (touts) द्वारा टिकटों की जमाखोरी

उठाए गए कदम (Tatkal बुकिंग में बदलाव)

- आधार आधारित OTP की शुरुआत
- पहले 30 मिनट तक बुकिंग पर प्रतिबंध (एजेंटों के लिए)
- गैर-प्रामाणिक उपयोगकर्ताओं को फिल्टर करने हेतु एंटी-बॉट समाधान लागू
- 3 करोड़ संदिग्ध यूजर आईडी निष्क्रिय की गईं

टिकट रद्दीकरण एवं रिफंड नियम

पृष्ठभूमि

- चार्ट तैयार करने का समय 4 घंटे से बढ़ाकर 9–18 घंटे पहले किया गया
- इससे यात्रियों को यात्रा योजना बनाने में अधिक सुविधा

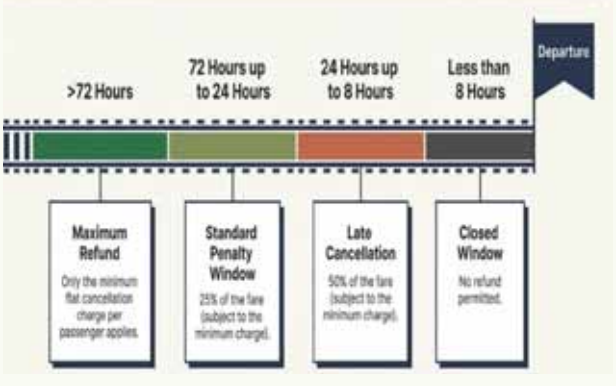
नियमों में संशोधन

- 48/12/4 घंटे की समय-सीमा को बदलकर 72/24/8 घंटे किया गया

यात्रा श्रेणी उन्नयन

- काउंटर टिकट के लिए ट्रेन प्रस्थान से 30 मिनट पहले तक अपग्रेड की अनुमति
- पहले यह सुविधा केवल चार्ट बनने से पहले तक सीमित थी
- यात्रियों को अंतिम समय तक बेहतर यात्रा विकल्प उपलब्ध

नए रद्दीकरण नियम कंफर्म टिकट रेल हेतु



सुधार 9

ट्रेन बोर्डिंग पॉइंट के नियम में सुधार

मुख्य प्रावधान

- यात्री अब निर्धारित प्रस्थान से 30 मिनट पहले तक अपना बोर्डिंग पॉइंट बदल सकते हैं
- विशेष रूप से बहु-स्टेशन वाले बड़े शहरों में उपयोगी

पहले की व्यवस्था

- केवल चार्ट बनने से पहले तक ही बदलाव संभव था

उदाहरण

- यदि किसी यात्री का टिकट स्टेशन A से Z तक है और वह A के बजाय B से चढ़ना चाहता है,
- तो अब वह ट्रेन के मूल स्टेशन A से प्रस्थान से 30 मिनट पहले तक डिजिटल रूप से अपना बोर्डिंग पॉइंट A से B कर सकता है

लाभ

- अंतिम समय में यात्रा योजना में बदलाव की सुविधा
- सुविधाजनक स्टेशन से चढ़ने का विकल्प
- ऑन-बोर्ड प्रबंधन और सीट उपयोग में सुधार





पिछले सुधारों की प्रगति

ऑन-बोर्ड सेवाओं में सुधार

- 86 ट्रेनों की पहचान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में तैनाती हेतु
- पात्रता मानदंड एवं तकनीकी मूल्यांकन 13.03.2026 को जारी
- क्षेत्रीय रेलवे द्वारा एजेंसियों के चयन की प्रक्रिया शुरू

वर्तमान स्थिति

- 5 क्षेत्रीय रेलवे द्वारा EOI जारी
- अन्य क्षेत्रीय रेलवे एक सप्ताह में EOI जारी करेंगे
- सेवा प्रदाताओं का चयन एवं अनुबंध जून 2026 तक पूर्ण होने की संभावना

रेल टेक नीति

- 23-03-2026 तक 123 नवाचार प्रस्ताव प्राप्त
- 29 प्रस्ताव अस्वीकृत
- 94 प्रस्ताव समीक्षा के अंतर्गत



रेल आधारित लॉजिस्टिक्स

- गति शक्ति कार्गो टर्मिनल (GCT) एवं अन्य सुविधाओं के माध्यम से लॉजिस्टिक्स को बढ़ावा
- GCT 2.0 के तहत नए टर्मिनल के लिए उद्योग के साथ परामर्श जारी



रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों (2026-27) पर संसद में हुई चर्चा का जवाब देते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव

रेलवे को आम आदमी की आकांक्षाओं का है ख्याल

आधुनिक, सुरक्षित और सुगम सवारी के लिए प्रतिबद्ध है भारतीय रेल : रेल मंत्री

भारतीय रेल वर्तमान में अभूतपूर्व विस्तार और आधुनिकीकरण के दौर से गुजर रही है, जिसे केंद्रीय बजट 2026-27 में ₹2.78 लाख करोड़ के रिकॉर्ड बजटीय आवंटन से सशक्त बनाया गया है। दिनांक 17 मार्च, 2026 को रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों (2026-27) पर संसद में हुई चर्चा का जवाब देते हुए, रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव ने रेखांकित किया कि रेलवे में एक प्रमुख संरचनात्मक सुधार रेल बजट का आम बजट में विलय था, जिसके परिणामस्वरूप तीन प्रमुख लाभ हुए हैं। उन्होंने भारतीय रेल के वर्तमान रूपांतरण को 'धीमी प्रगति' से 'सुपर-फास्ट ट्रांसफॉर्मेशन' की ओर एक बड़े बदलाव के रूप में वर्णित किया, जो इस राष्ट्रीय परिवहन सेवा के लिए एक नए युग की शुरुआत का प्रतीक है।

सबसे पहले, इसने बजटीय सहायता में व्यापक वृद्धि का मार्ग प्रशस्त किया है, जो पहले के लगभग ₹25,000–30,000 करोड़ से बढ़कर वर्तमान वित्तीय वर्ष में लगभग ₹2.78 लाख करोड़ हो गई है।

दूसरा, इसने वर्ष भर निरंतर निर्णय लेने और आवश्यक स्वीकृतियां प्राप्त करने की प्रक्रिया को सुगम बनाया है, जिसमें परियोजनाओं की मंजूरी, नई सेवाओं की शुरुआत और आधुनिक तकनीक को अपनाना शामिल है।

तीसरा, इससे प्रणाली में बेहतर पारदर्शिता और संस्थागत निगरानी आई है, जहाँ अब परियोजनाओं की समीक्षा वित्त मंत्रालय और नीति आयोग से जुड़ी प्रणालियों के माध्यम से की जा रही है।

ऐतिहासिक बजटीय आवंटन और रेलवे की मजबूत वित्तीय स्थिति

रेल मंत्री ने कहा कि केंद्रीय बजट 2026-27 में भारतीय रेल के

- **भारतीय रेल का 'धीमी प्रगति' से 'सुपर-फास्ट परिवर्तन' की ओर कदम, एक नए युग का सूत्रपात**
- **लगभग 1,37,000 कि.मी. के रेल मार्ग और 25,500 से अधिक ट्रेनों के विशाल नेटवर्क के साथ, भारतीय रेल देश के एक कोने से दूसरे कोने तक यात्रियों के आवागमन और माल ढुलाई को सुगम बनाकर लोगों को रोजगार से जोड़ने और अर्थव्यवस्था के निर्माण में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रही है**
- **अधिक नॉन-एसी कोच के साथ भारतीय रेल आम नागरिकों की जरूरतों को दे रही प्राथमिकता**
- **भारत सरकार देश में भारी सब्सिडी वाली रेल यात्रा प्रदान कर रही है, सरकार प्रत्येक यात्री टिकट की लागत का 45 प्रतिशत हिस्सा स्वयं वहन करती है, जिससे आधुनिक यात्रा अनुभव सुनिश्चित होने के बावजूद यहाँ का किराया पड़ोसी देशों और विकसित देशों की तुलना में काफी कम है**
- **कम दूरी की यात्रा को सुगम बनाने के लिए 200 नई इंटरसिटी ट्रेनें और मुंबई हेतु स्वचालित दरवाजों वाली 238 नई उपनगरीय ट्रेनें जल्द शुरू की जाएंगी**
- **पिछले 10 वर्षों में 5 लाख नौकरियों और बीते 2 वर्षों में 1.43 लाख सीधी नियुक्तियों के अलावा, रेलवे की विभिन्न परियोजनाएँ लाखों अप्रत्यक्ष रोजगार के अवसर भी सृजित कर रही हैं**
- **स्टेशन पर बेहतर सुविधाएँ और तकनीक-आधारित रखरखाव पद्धतियां भारत में यात्रा के अनुभव को नया आयाम दे रही हैं**



लिए रिकॉर्ड आवंटन किया गया है, जो देश भर के सभी राज्यों को लाभान्वित कर रहा है और बुनियादी ढाँचे के त्वरित विकास को गति दे रहा है।

मंत्री ने स्पष्ट किया कि रेलवे के प्रमुख व्यय मदों में लगभग ₹1.19 लाख करोड़ का कार्मिक व्यय, करीब ₹64,000 करोड़ का पेंशन व्यय, लगभग ₹32,000 करोड़ की ऊर्जा लागत और लगभग ₹23,000 करोड़ की वित्त लागत शामिल है। इन भारी खर्चों के बावजूद, रेलवे निरंतर सकारात्मक संतुलन बनाए हुए है।

उन्होंने कहा कि रेल विद्युतीकरण के परिणामस्वरूप लगभग ₹6,000 करोड़ की बचत हुई है और विद्युतीकरण के बढ़ते दायरे के कारण डीजल की खपत में भी निरंतर गिरावट आ रही है।

इन्फ्रास्ट्रक्चर का विस्तार और क्षमता में वृद्धि

मंत्री ने पिछले एक दशक में रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर में हुए महत्त्वपूर्ण विस्तार पर प्रकाश डाला। उन्होंने बताया कि माल ढुलाई 2013-14 के लगभग 1,055 मिलियन टन से बढ़कर अब लगभग 1,650 मिलियन टन हो गई है, जिससे भारतीय रेल वैश्विक स्तर पर दूसरा सबसे बड़ा माल वाहक बन गया है।


विद्युतीकरण करते कर्मी

रेलवे ट्रैक निर्माण की गति में व्यापक तेजी आई है, जिसके तहत लगभग 35,000 कि.मी. नई पटरियाँ बिछाई गई हैं, जबकि इससे पिछली अवधि में यह आंकड़ा लगभग 15,000 कि.मी. था। विद्युतीकरण के क्षेत्र में भी तीव्र प्रगति देखी गई है, जो लगभग 5,200 कि.मी. से बढ़कर करीब 47,000 कि.मी. तक पहुँच गई है। इसके साथ ही भारतीय रेल ने 99 प्रतिशत से अधिक नेटवर्क विद्युतीकरण का लक्ष्य हासिल कर लिया है।

सुरक्षा इंफ्रास्ट्रक्चर के संदर्भ में, रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) और रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) की संख्या लगभग 4,000 से बढ़कर करीब 14,000 हो गई है। इसी तरह, ऑटोमैटिक सिग्नलिंग (स्वचालित सिग्नल प्रणाली) का विस्तार भी लगभग 1,500 कि.मी. से बढ़कर 4,000 कि.मी. से अधिक हो गया है।

एलएचबी कोचों की संख्या में, जो कि अधिक सुरक्षित और आधुनिक हैं, उल्लेखनीय वृद्धि हुई है और हाल के वर्षों में लगभग 48,000 ऐसे कोच जोड़े गए हैं। इसके साथ ही, लोकोमोटिव का उत्पादन बढ़कर लगभग 12,000 यूनिट हो गया है, जबकि वैगन की संख्या 2 लाख यूनिट के आंकड़े को पार कर गई है।

टनल, माल ढुलाई गलियारे और रणनीतिक संपर्क

रेल मंत्री ने रेखांकित किया कि टनल निर्माण के क्षेत्र में एक बड़ी उपलब्धि हासिल की गई है। वर्ष 2014 तक लगभग 125 कि.मी. टनल का निर्माण किया गया था, वहीं उसके बाद 486 कि.मी. अतिरिक्त टनल बनाई गई हैं। इससे पूर्वोत्तर और जम्मू-कश्मीर जैसे कठिन भौगोलिक क्षेत्रों में संपर्क में व्यापक सुधार हुआ है।



डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) के निर्माण में व्यापक प्रगति हुई है, जिसके तहत लगभग 2,800 कि.मी. का कार्य पूर्ण हो चुका है

और इन कॉरिडोर पर प्रतिदिन लगभग 480 मालगाड़ियाँ संचालित हो रही हैं।

परिचालन दक्षता और रेल नेटवर्क में वृद्धि

मंत्री ने बताया कि भारतीय रेल वर्तमान में प्रतिदिन लगभग 25,571 ट्रेनों का संचालन करती है, जिससे होली, दिवाली और छठ जैसे त्योहारों के दौरान यात्रियों की यात्रा अधिक सुगम और सुविधाजनक सुनिश्चित होती है।

कुल रेल नेटवर्क विस्तार बढ़कर लगभग 1,37,522 रूट कि.मी. तक पहुँच गया है, जिसमें निरंतर वार्षिक वृद्धि देखी जा रही है। इसके अतिरिक्त, रेलवे के पास अब लगभग 3.86 लाख वैगन और करीब 98,000 कोच उपलब्ध हैं, जो अपने आप में एक रिकॉर्ड स्तर है।

सुरक्षा व्यवस्था में सुधार

मंत्री ने इस बात पर जोर दिया कि सुरक्षा रेलवे की सर्वोच्च प्राथमिकता बनी हुई है। इसके लिए ट्रैक रखरखाव, रोलिंग स्टॉक के रखरखाव, अत्याधुनिक तकनीक को अपनाने और प्रशिक्षण पद्धतियों पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है।

रेलवे दुर्घटनाओं में लगभग 90 प्रतिशत की कमी आई है, जिसे 'रूट कॉज एनालिसिस' (व्यवस्थित मूल कारण का विश्लेषण) और सुधारात्मक उपायों के माध्यम से संभव बनाया गया है। सुरक्षा में निवेश भी उल्लेखनीय रूप से बढ़ा है, जिसके तहत सुरक्षा संबंधी कार्यों के लिए लगभग ₹1.2 लाख करोड़ आवंटित किए गए हैं।

सुरक्षा तकनीक पर चर्चा करते हुए, उन्होंने स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली 'कवच' की प्रगति पर प्रकाश डाला। उन्होंने बताया कि लगभग 3,000 कि.मी. के नेटवर्क को पहले ही इसके दायरे में लाया जा चुका है, जबकि करीब 20,000 कि.मी. पर



कार्य प्रगति पर है और लगभग 8,000 रेल इंजनों में इसे लगाने की योजना है।

उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि 'कवच' एक व्यापक सुरक्षा प्रणाली है, जिसमें ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क, टेलीकॉम टावर, डेटा सेंटर और ऑनबोर्ड उपकरण शामिल हैं। इसकी जटिलता एक पूर्ण टेलीकॉम इंफ्रास्ट्रक्चर के समान है।

यात्री सेवाएँ और सस्ती यात्रा की सुविधा

मंत्री ने कहा कि रेलवे आम नागरिकों के लिए किफायती यात्रा को प्राथमिकता देना जारी रखे हुए है। लगभग 70 प्रतिशत कोच जनरल और स्लीपर श्रेणी के हैं, जो अधिकांश यात्रियों के लिए सुलभता सुनिश्चित करते हैं।

उन्होंने सूचित किया कि अतिरिक्त जनरल कोच (सामान्य श्रेणी के डिब्बे) शुरू किए गए हैं, जिनमें वित्त वर्ष 2024-25 में लगभग 1,250 कोच और वित्त वर्ष 2025-26 में करीब 860 कोच शामिल हैं।



भारतीय रेल वर्तमान में प्रतिवर्ष लगभग ₹60,000 करोड़ की यात्री सब्सिडी प्रदान कर रही है, जो प्रति यात्री औसतन लगभग 45 प्रतिशत की छूट के बराबर है। इसके अतिरिक्त, मुंबई जैसे उपनगरीय इलाकों में लगभग ₹3,000 करोड़ की अतिरिक्त सब्सिडी प्रदान की जा रही है।

नई रेल सेवाओं की शुरुआत

मंत्री ने आधुनिक रेल सेवाओं की शुरुआत और उनके विस्तार पर प्रकाश डाला। उन्होंने बताया कि वर्तमान में 160 से अधिक वंदे भारत सेवाएँ संचालित हैं, साथ ही किफायती लंबी दूरी की यात्रा की सुविधा प्रदान करने वाली 60 अमृत भारत ट्रेन सेवाएँ भी अपनी सेवाएँ दे रही हैं।

उन्होंने यह भी सूचित किया कि 133 अमृत भारत ट्रेनों का मैन्युफैक्चरिंग कार्य प्रगति पर है। इसके अतिरिक्त, वंदे भारत स्लीपर ट्रेनें भी शुरू की गई हैं और उनके प्रदर्शन को लेकर सकारात्मक फीडबैक प्राप्त हुआ है।

रेलवे मुंबई के लिए ऑटोमैटिक डोर-क्लोजिंग सिस्टम (स्वचालित द्वार बंद होने की प्रणाली) वाली 238 नई उपनगरीय (सबअर्बन) ट्रेनों और कम दूरी की यात्रा के लिए लगभग 200 नई मेमू ट्रेनों के उत्पादन का कार्य कर रही है, जिन्हें 'इंटरसिटी' के नाम से जाना जाएगा।

विशेष रेलगाड़ियाँ और यात्रियों की सुलभता

मंत्री ने बताया कि पीक सीजन की मांग को पूरा करने के लिए विशेष ट्रेनों के संचालन का व्यापक विस्तार किया गया है। जहाँ पहले प्रतिवर्ष लगभग 2,000-2,500 विशेष ट्रेनें चलाई जाती थीं, वहीं इस बार लोगों की सुविधा के लिए रिकॉर्ड संख्या में विशेष ट्रेनों का संचालन किया जा रहा है।



दिवाली और छठ जैसे प्रमुख त्योहारों के दौरान लगभग 12,383 विशेष ट्रेनें संचालित की गईं, जबकि होली के दौरान अब तक 1,500 से अधिक ट्रेनें चलाई जा चुकी हैं।

75 प्रमुख स्टेशनों पर होल्डिंग एरिया (प्रतीक्षा क्षेत्र) विकसित किए जा रहे हैं और यात्रियों की सुविधा बढ़ाने के लिए 1,200 से अधिक नई ईएमयू/मेमू सेवाएँ शुरू की गई हैं।

रेलवे में रोजगार के अवसर और पारदर्शी भर्ती प्रक्रिया

रोजगार के विषय पर मंत्री ने बताया कि पिछले एक दशक में रेलवे में लगभग 5 लाख नौकरियां प्रदान की गई हैं, जबकि 1.43 लाख भर्तियों की प्रक्रिया वर्तमान में जारी है।



उन्होंने एक व्यवस्थित वार्षिक भर्ती कैलेंडर की शुरुआत पर प्रकाश डाला, जो पूर्वानुमान और पारदर्शिता सुनिश्चित करता है। रेलवे की भर्ती परीक्षाएं 15 भाषाओं में और 150 शहरों में आयोजित की जा रही हैं, जिनमें लगभग 3.6 करोड़ उम्मीदवारों की भागीदारी देखी गई है। शिकायतों के त्वरित निवारण और परीक्षाओं का सुचारु संचालन सुनिश्चित करने के लिए एक केंद्रीय निगरानी प्रणाली (वार रूम) स्थापित की गई है।

रेलवे में तकनीक, नवाचार और 'मेक इन इंडिया'

रेल मंत्री ने परिचालन, रखरखाव, बुनियादी ढाँचे और यात्री सेवाओं सहित भारतीय रेल के सभी क्षेत्रों में तकनीक और 'मेक इन इंडिया' की बढ़ती भूमिका पर प्रकाश डाला।

उन्होंने कहा कि जुलाई 2025 में लॉन्च किए गए रेलवन (RailOne) ऐप ने व्यापक लोकप्रियता हासिल की है, जिसके अब तक 2.5 करोड़ से अधिक डाउनलोड हो चुके हैं और इसके माध्यम से प्रतिदिन लगभग 9.5 लाख टिकटों का सफल ट्रांजैक्शन हो रहा है। यह ऐप आरक्षित और अनारक्षित टिकट, प्लेटफॉर्म टिकट, ट्रेन पूछताछ, पीएनआर स्थिति और शिकायत निवारण जैसी कई यात्री सेवाओं को एक ही प्लेटफॉर्म पर एकीकृत करता है।

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) को कई दशकों के बाद व्यापक रूप से आधुनिक बनाया गया है। इस उन्नत प्रणाली को अलग-अलग चरणों में लागू किया जा रहा है और इससे बुकिंग की दक्षता एवं पारदर्शिता में उल्लेखनीय सुधार होने की उम्मीद है। इसके साथ



ही, तत्काल बुकिंग प्रणाली में भी सुधार लागू किए गए हैं ताकि ऑटोमेटेड बॉट्स और अनधिकृत सॉफ्टवेयर के माध्यम से होने वाले दुरुपयोग पर रोक लगाई जा सके, जिसके परिणामस्वरूप वास्तविक उपयोगकर्ताओं के लिए टिकटों की उपलब्धता बेहतर हुई है।

रेल मंत्री ने वन्यजीव संरक्षण के लिए कैमरों सहित एआई आधारित प्रणालियों की तैनाती और पूरे नेटवर्क में प्रेडिक्टिव मेंटेनेंस के लिए आईओटी, आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस और मशीन लर्निंग जैसी उन्नत तकनीकों के उपयोग को भी रेखांकित किया।

'मेक इन इंडिया' पहल के तहत, भारतीय रेल एक प्रमुख निर्यातक के रूप में उभरा है, जिसके तहत रेलवे निर्यात ₹24,000 करोड़ के पार पहुँच गया है। भारतीय रेल तकनीक और उत्पादों का निर्यात जर्मनी, अमेरिका, फ्रांस, ब्रिटेन, ऑस्ट्रेलिया और अन्य देशों को किया जा रहा है।

स्टेशनों का कायाकल्प और क्षमता में वृद्धि

रेल मंत्री ने बताया कि भारतीय रेल ने वैश्विक स्तर पर स्टेशन पुनर्विकास के सबसे बड़े कार्यक्रमों में से एक शुरू किया है, जिसके तहत लगभग 1,300 स्टेशनों को कवर किया जा रहा है। इनमें से लगभग 180 स्टेशनों का कार्य पूरा हो चुका है, जबकि करीब 500 स्टेशन पूर्ण होने के उन्नत चरण में हैं।

उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि वैश्विक प्रथाओं के विपरीत, जहाँ पुनर्निर्माण के दौरान स्टेशनों को अक्सर बंद कर दिया जाता है, भारतीय रेल निरंतर ट्रेन संचालन को बनाए रखते हुए पुनर्विकास कार्य कर रही है। इससे सुरक्षा सुनिश्चित होने के साथ-साथ यात्रियों को होने वाली असुविधा को न्यूनतम रखा जा रहा है।

इसके अतिरिक्त, 48 अधिक मांग वाले शहरों में क्षमता विस्तार के कार्य शुरू किए गए हैं, जिनमें अतिरिक्त प्लेटफॉर्मों, स्टेबलिंग लाइनों, पिट लाइनों और कोचिंग टर्मिनलों का निर्माण शामिल है। ये कार्य आने वाले वर्षों में परिचालन दक्षता में उल्लेखनीय वृद्धि करेंगे।

पीएम गति शक्ति-रेल परियोजनाओं का एकीकृत एवं त्वरित कार्यान्वयन



मंत्री ने रेखांकित किया कि रेलवे विस्तार की योजना अब पीएम गति शक्ति नेशनल मास्टर प्लान के माध्यम से बनाई जा रही है, जो एकीकृत इंफ्रास्ट्रक्चर प्लानिंग के लिए जियोस्पेशियल मैपिंग का उपयोग करता है।

जमालपुर जंक्शन





उद्योगों, शहरी केंद्रों और लॉजिस्टिक्स नोड्स से जुड़ी मांग के वैज्ञानिक आकलन के माध्यम से, नई रेल परियोजनाओं की व्यवस्थित रूप से पहचान की गई है। वर्ष 2014 से अब तक, लगभग 27,000 कि.मी. की नई रेल परियोजनाएँ स्वीकृत की गई हैं, जिनमें कुल निवेश लगभग ₹4.27 लाख करोड़ है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में विस्तार

मंत्री ने बताया कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल कनेक्टिविटी में सुधार की दिशा में महत्त्वपूर्ण प्रगति हुई है। मिजोरम जैसे राज्यों को रेलवे नेटवर्क से जोड़ा जा चुका है, जबकि मणिपुर, नागालैंड और सिक्किम में कनेक्टिविटी परियोजनाओं का कार्य तीव्र गति से चल रहा है।

बेहतर रेल कनेक्टिविटी ने क्षेत्र में परिवहन लागत को कम करने, लॉजिस्टिक्स में सुधार और पहुँच को सुगम बनाने में महत्त्वपूर्ण योगदान दिया है।

रेलवे और सांस्कृतिक जुड़ाव

रेल मंत्री ने देश भर के प्रमुख सांस्कृतिक और धार्मिक केंद्रों के लिए रेल कनेक्टिविटी को मजबूत करने के प्रयासों पर प्रकाश डाला।

नासिक, उज्जैन, हरिद्वार, राजमुंदरी और कुंभकोणम जैसे शहरों में होने वाले कुंभ आयोजनों जैसे बड़े कार्यक्रमों के लिए व्यापक इंफ्रास्ट्रक्चर विकास योजनाएं तैयार की गई हैं। इनमें यात्रियों की भारी संख्या को कुशलतापूर्वक संभालने के लिए स्टेशनों का अपग्रेडेशन, अतिरिक्त ब्रिज, अंडरपास, पटरियों का दोहरीकरण और सिग्नलिंग में सुधार शामिल हैं।

परियोजना कार्यान्वयन और भूमि अधिग्रहण की चुनौतियाँ

मंत्री ने कहा कि रेल परियोजनाओं के समयबद्ध कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकारों के सक्रिय सहयोग की आवश्यकता है, विशेष रूप से भूमि अधिग्रहण के मामले में।

कुछ क्षेत्रों में भूमि अधिग्रहण में होने वाले विलंब ने परियोजनाओं की प्रगति को प्रभावित किया है। संघीय ढाँचे के तहत रेलवे का विकास एक सहयोगात्मक प्रयास है और भूमि अधिग्रहण में तेजी आने से सभी राज्यों में परियोजनाओं के क्रियान्वयन में तेजी लाने में मदद मिलेगी।

विश्वस्तरीय यात्री सुविधाएँ और स्वच्छता सुधार

रेल मंत्री ने यात्री अनुभव, विशेष रूप से स्वच्छता में सुधार लाने के उद्देश्य से चल रहे सुधारों पर प्रकाश डाला। लंबी दूरी की ट्रेनों में पायलट आधार पर एक नई पहल शुरू की गई है, जहाँ सामान्य कोचों सहित सभी श्रेणियों में प्रस्थान से गंतव्य तक निरंतर सफाई सुनिश्चित की जाती है। यह पहल विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे की चुनिंदा ट्रेनों में लागू की जा रही है और इससे यात्रियों की समग्र संतुष्टि में वृद्धि होने की उम्मीद है।

सीमावर्ती बुनियादी ढाँचे और सामरिक संपर्क

अपने उत्तर के समापन में, रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव ने सीमावर्ती और सामरिक क्षेत्रों में रेल कनेक्टिविटी पर दिए जा रहे विशेष बल को रेखांकित किया।

उन्होंने बताया कि सीमावर्ती क्षेत्रों में संपर्क को मजबूत करने के लिए कई परियोजनाएँ शुरू की गई हैं, जो सामरिक आवाजाही और क्षेत्रीय विकास दोनों को बढ़ावा देंगी। जम्मू-कश्मीर में बारामूला-उरी विस्तार (डीपीआर चरण), काजीगुंड-बडगाम दोहरीकरण और जम्मू-राजौरी-पुंछ कनेक्टिविटी के लिए सर्वेक्षण जैसे कार्यों को आगे बढ़ाया जा रहा है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में कई परियोजनाएँ प्रगति पर हैं, जिनमें लंका-सिलचर, डेकरगांव-सिलघाट और अन्य सामरिक मार्गों जैसी नई लाइनों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करना और उन्हें पूरा करना शामिल है। क्षमता वृद्धि के लिए सर्वेक्षण और निर्माण गतिविधियां भी चल रही हैं, जिनमें न्यू जलपाईगुड़ी और कामाख्या के बीच अतिरिक्त लाइनें बिछाने का कार्य शामिल है।



चिनाब ब्रिज



साबरमती बुलेट स्टेशन

अंतरराष्ट्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाओं, जिसमें भूटान जैसे पड़ोसी देशों के साथ संपर्क स्थापित करना भी शामिल है।

उत्तरी और पश्चिमी सीमावर्ती क्षेत्रों में, अनुपगढ़-खाजूवाला, जैसलमेर-बाड़मेर-भीलडी और भारत-पाकिस्तान सीमा के साथ अन्य मार्गों जैसी परियोजनाओं को पहुँच और लॉजिस्टिक्स में सुधार के लिए विकसित किया जा रहा है।

हिमाचल प्रदेश और आसपास के क्षेत्रों में, बेरी-मनाली-लेह (डीपीआर चरण) और घनाउली-बद्दी लाइन जैसे कार्य प्रगति पर हैं। इसी प्रकार, पंजाब और अन्य उत्तरी राज्यों में नई लाइनों और क्षमता विस्तार की परियोजनाएँ चल रही हैं।

उन्होंने सिलीगुड़ी कॉरिडोर में एक रणनीतिक रूप से महत्त्वपूर्ण परियोजना पर भी प्रकाश डाला, जहाँ महत्त्वपूर्ण स्थितियों में निर्बाध संपर्क सुनिश्चित करने के लिए 30 कि.मी. लंबे भूमिगत डबल-लाइन कॉरिडोर की योजना विकसित की जा रही है।

इसके अतिरिक्त, भारत-नेपाल सीमा पर क्रॉस-बॉर्डर कनेक्टिविटी और क्षेत्रीय विकास को मजबूत करने के लिए नरकटियागंज-रक्सौल-सीतामढ़ी-दरभंगा-मुजफ्फरपुर जैसे खंडों सहित कई दोहरी रेल लाइन परियोजना और क्षमता वृद्धि की परियोजनाएँ क्रियान्वित की जा रही हैं।

हाई-स्पीड रेल और बुलेट ट्रेन की प्रगति

रेल मंत्री ने बताया कि मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल (बुलेट ट्रेन) परियोजना का निर्माण कार्य तीव्र गति से चल रहा है।

प्रमुख उपलब्धियाँ

- 300 कि.मी. से अधिक वायाडक्ट निर्माण का कार्य पूर्ण।
- पिलर निर्माण, ट्रैक बिछाने और स्टेशनों के विकास में उल्लेखनीय प्रगति।
- कई नदियों पर ब्रिजों का निर्माण कार्य संपन्न।
- भारत की पहली समुद्र के नीचे की रेल सुरंग पर कार्य जारी, जिसमें महत्त्वपूर्ण प्रगति हासिल की गई है।

उन्होंने बताया कि इस परियोजना को 2027 से चरणों में शुरू करने का लक्ष्य रखा गया है, जिसमें ट्रेनों के 350 कि.मी./घंटा तक की गति से चलने की उम्मीद है। इससे मुंबई और अहमदाबाद के बीच यात्रा का समय घटकर 2 घंटे से भी कम हो जाएगा।

मंत्री ने कहा कि सात अतिरिक्त हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर की घोषणा की गई है, जो भविष्य में भारत के हाई-स्पीड नेटवर्क को लगभग 4,000 कि.मी. तक विस्तारित करेंगे।

रेल कर्मचारियों की सराहना और भविष्य के लक्ष्य

रेल मंत्री ने लगभग 12.5 लाख रेल कर्मचारियों के अमूल्य योगदान की सराहना की, जिनमें लोको पायलट, ट्रैक मेंटेनर, स्टेशन स्टाफ और तकनीकी कर्मी शामिल हैं। उन्होंने रेखांकित किया कि ये कर्मचारी त्योहारों और कठिन परिस्थितियों की परवाह किए बिना देश भर में निर्बाध रेल परिचालन सुनिश्चित करते हैं।

भारतीय रेल का यह कायाकल्प इसके समस्त कर्मचारियों के सामूहिक प्रयासों का परिणाम है, जिसे सरकार की मजबूत नीतियों और निवेश का पूरा साथ मिला है।

अनुदान की मांगों के माध्यम से रेल मंत्रालय के विस्तृत व्यय प्रस्तावों पर संसद की स्वीकृति मांगी गई। भारत की संचित निधि से होने वाले इस खर्च में मुख्य रूप से क्षमता विस्तार, सुरक्षा में सुधार, रेल नेटवर्क पर भीड़ कम करने और यात्री सुविधाओं जैसी प्राथमिकताओं को शामिल किया गया है, साथ ही रेलवे की परिचालन प्रतिबद्धताओं के बीच एक संतुलन बनाने का प्रयास किया गया है।■

अमृत भारत एक्सप्रेस से तेज और सुरक्षित हुआ आम आदमी का सफर

निम्न और मध्यम आय वर्ग के परिवारों को कम कीमत पर परिवहन साधन उपलब्ध कराने के लिए भारतीय रेल ने अमृत भारत सेवा शुरू की है। यह पूरी तरह से गैर-वातानुकूलित आधुनिक रेलगाड़ियाँ हैं। अमृत भारत में वर्तमान में 11 सामान्य कोच, 8 शयनयान कोच, 1 पैंट्री कार और 2 सामान कम दिव्यांगजन कोच शामिल हैं।

अमृत भारत ट्रेन की विशेषताएं

- वंदे भारत स्लीपर की तरह बेहतर साफ सुथरी सीटों और बर्थों का उन्नत रूप और अनुभव।
- झटके रहित अर्ध-स्वचालित कपलर।
- क्रैश ट्यूब की व्यवस्था करके कोचों में दुर्घटना-सुरक्षा में सुधार।
- सभी कोचों और सामान रखने के कमरे में सीसीटीवी प्रणाली की व्यवस्था।
- शौचालयों के बेहतर डिजाइन।
- बर्थ पर चढ़ने में आसानी के लिए सीढ़ी के डिजाइन में सुधार किया गया है।
- बेहतर एलईडी लाइट फिटिंग और चार्जिंग सॉकेट।
- ईपी असिस्टेड ब्रेकिंग सिस्टम का प्रावधान।
- शौचालयों और विद्युत कक्षों में अति सूक्ष्म द्रव्य कणों पर आधारित अग्नि शमन प्रणाली।
- यूएसबी टाइप-ए और टाइप-सी मोबाइल चार्जिंग सॉकेट।
- यात्री और गार्ड/रेल मैनेजर के बीच दो-तरफा संचार के लिए आपातकालीन टॉक बैक सिस्टम।
- उन्नत ताप क्षमता वाली नॉन-एसी पेंट्री।
- आसानी से लगने और हटाने के लिए क्विक रिलीज मैकेनिज्म के साथ पूरी तरह से सीलबंद गैंगवे।

संचालित 60 अमृत भारत एक्सप्रेस सेवाएँ (दिनांक 18 मार्च, 2026 तक)

ट्रेन संख्या और नाम
11015/11016 लोकमान्य तिलक (टी)-सहरसा अमृत भारत एक्सप्रेस
13697/13698 गया- दिल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस
15293/15294 मुजफ्फरपुर- चार्लापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस
15557/15558 दरभंगा-आनंद विहार (टी) अमृत भारत एक्सप्रेस
15561/15562 दरभंगा-गोमतीनगर अमृत भारत एक्सप्रेस
15567/15568 बापूधाम मोतिहारी-आनंद विहार (टी)
22361/22362 राजेंद्रनगर (टी)-नई दिल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस
13433/13434 एसएमवीटी बेंगलुरु-मालदा टाउन
13435/13436 मालदा टाउन-गोमतीनगर अमृत भारत एक्सप्रेस
15133/15134 छपरा-आनंद विहार (टी) अमृत भारत एक्सप्रेस
14047/14048 सीतामढ़ी-दिल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस
14627/14628 सहरसा-छेहरटा अमृत भारत एक्सप्रेस
19623/19624 मदार-दरभंगा अमृत भारत एक्सप्रेस
16601/16602 इरोड-जोगबनी अमृत भारत एक्सप्रेस
19021/19022 उधना-ब्रह्मपुर अमृत भारत एक्सप्रेस
15671/15672 कामाख्या-रोहतक अमृत भारत एक्सप्रेस
20609/20610 न्यू जलपाईगुड़ी- तिरुचिरापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस
16597/16598 एसएमवीटी बेंगलुरु-अलीपुरदुआर
11031/11032 पनवेल-अलीपुरदुआर अमृत भारत एक्सप्रेस
16107/16108 तांबरम-संतरागाछी अमृत भारत एक्सप्रेस
13065/13066 हावड़ा-आनंद विहार (टी) अमृत भारत एक्सप्रेस
22587/22588 सियालदह-बनारस अमृत भारत एक्सप्रेस
20603/20604 न्यू जलपाईगुड़ी-नागरकोइल अमृत भारत एक्सप्रेस
15949/15950 डिब्रूगढ़-गोमती नगर अमृत भारत एक्सप्रेस
16121/16122 तांबरम-तिरुवनंतपुरम सेंट्रल अमृत भारत एक्सप्रेस
16329/16330 नागरकोइल-मंगलुरु अमृत भारत एक्सप्रेस
17041/17042 चार्लापल्ली-तिरुवनंतपुरम उत्तर अमृत भारत एक्सप्रेस
16619/16620 पोदनूर-धनबाद अमृत भारत एक्सप्रेस
16357/16358 नागरकोइल-चार्लापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस
15673/15674 चार्लापल्ली-कामाख्या अमृत भारत एक्सप्रेस



सीटों की उपलब्धता

भारतीय रेलगाड़ियों में सीटों के भरने का तरीका पूरे वर्ष एक समान नहीं रहता। व्यस्त समय में, विशेष रूप से लोकप्रिय मार्गों पर, रेलगाड़ियों में सीटें पूरी रहती है, जबकि कम व्यस्त समय में और कम व्यस्त मार्गों पर ऑक्यूपेंसी संतोषजनक नहीं रहती। हालांकि, वित्त वर्ष 2023-24 से 2025-26 (जनवरी 2026 तक) की अवधि के दौरान, स्लीपर क्लास में अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत ऑक्यूपेंसी 100% से अधिक रही है।

सामान्य डिब्बे

अनारक्षित डिब्बों के यात्रियों की मांग को पूरा करने के उद्देश्य से, रेलवे ने सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए सुविधाओं में उल्लेखनीय वृद्धि की है। पिछले वित्तीय वर्ष 2024-25 में ही विभिन्न लंबी दूरी की ट्रेनों में 1250 सामान्य डिब्बे उपयोग में लाए गए। चालू वित्तीय वर्ष 2025-26 (फरवरी 2026 तक) में 860 डिब्बों को स्थायी रूप से विस्तारित किया गया है। निम्न और मध्यम आय वर्ग के परिवारों की यात्रा संबंधी मांग को पूरा करने के लिए भारतीय रेल ने 17,000 ग़ैर वातानुकूलित कोच (सामान्य/शयनयान) के निर्माण का कार्य शुरू किया है।

भारतीय रेल समाज के सभी वर्गों की यात्रा संबंधी जरूरतों को पूरा करने के लिए निरंतर प्रयासरत है और इसके लिए वह विभिन्न प्रकार के कोच उपलब्ध कराती है, जिनमें ग़ैर वातानुकूलित और वातानुकूलित दोनों प्रकार के कोच शामिल हैं। भारतीय रेल में ग़ैर वातानुकूलित कोचों का प्रतिशत लगभग 70% है, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :

कोचों का वितरण

गैर वातानुकूलित कोच (सामान्य और शयनयान)	~ 62,000	~ 70%
वातानुकूलित कोच	~ 27,000	~ 30%
कुल कोच	~ 89,000	100%

सामान्य डिब्बों की अधिक उपलब्धता के कारण, सामान्य/अनारक्षित कोचों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में नीचे दिखाए अनुसार वृद्धि का रुझान देखा गया है :

सामान्य/अनारक्षित डिब्बों में यात्री

वित्त वर्ष	यात्रियों की संख्या
2020-21	99 करोड़ (कोविड वर्ष)
2021-22	275 करोड़ (कोविड वर्ष)
2022-23	553 करोड़
2023-24	609 करोड़
2024-25	651 करोड़

ग़ैर वातानुकूलित यात्रियों के लिए उपलब्ध सीटों की संख्या में भी वृद्धि हुई है। वर्तमान स्थिति इस प्रकार है :

सीटों का वितरण

नॉन-एसी सीटें	~ 54 लाख	~ 78%
एसी सीटें	~ 15 लाख	~ 22%
कुल	~ 69 लाख	100%

इसके अलावा, अनारक्षित सीटों का लाभ उठाने के इच्छुक यात्रियों की जरूरतों को पूरा करने के लिए, भारतीय रेल किफायती यात्रा के लिए अनारक्षित ग़ैर वातानुकूलित यात्री रेल/एमईएमयू/ईएमयू आदि संचालित करती है, जो मेल/एक्सप्रेस सेवाओं में उपलब्ध अनारक्षित सीटों (डिब्बों) के अतिरिक्त हैं।

विशेष रेलगाड़ियाँ

यात्रियों की अतिरिक्त जरूरतों को पूरा करने और नियमित सेवाओं द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाओं की पूर्ति के लिए, ग्रीष्म/शीतकालीन अवकाशों, होली, दुर्गा पूजा, दिवाली, छठ, क्रिसमस, सबरीमाला, ईद-उल-फितर आदि त्योहारों के दौरान यात्रियों की सुविधा के लिए भारतीय रेल नेटवर्क पर संचालित विशेष रेलगाड़ियों की संख्या निम्न प्रकार है :

वर्ष	यात्राओं की संख्या
2023-24	~40,500
2024-25	~85,400
2025-26 (जनवरी 2026 तक)	~70,300

जनरल और ग़ैर वातानुकूलित शयनयान कोचों का उपयोग करने वाले यात्रियों के लिए अधिक सुविधा प्रदान करने के लिए, मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों की संरचना संबंधी मौजूदा नीति में 22 डिब्बों वाली एक रेलगाड़ी में 12 जनरल क्लास और शयनयान क्लास ग़ैर वातानुकूलित कोच और 8 वातानुकूलित कोच का प्रावधान है, जिससे जनरल और ग़ैर वातानुकूलित स्लीपर कोचों का उपयोग करने वाले यात्रियों के लिए अधिक सुविधा उपलब्ध हो सके।

सामान्य डिब्बों में स्वच्छता

सामान्य डिब्बों सहित सभी डिब्बों की सफाई दोनों तरफ से की जाती है, जिसमें मशीनीकृत सफाई भी शामिल है। शौचालयों की नियमित सफाई की जाती है और ट्रेन के संचालन के दौरान स्वच्छता संबंधी समस्याओं के निवारण के लिए एक सुस्थापित व्यवस्था मौजूद है। चिन्हित रेलगाड़ियों की सीमित मशीनीकृत सफाई के लिए स्वच्छ रेलवे स्टेशन (सीटीएस) की व्यवस्था की गई है। सभी रेलगाड़ियों में जैव-शौचालय लगाए गए हैं, जो रेलगाड़ियों के साथ-साथ पटरियों/स्टेशनों पर भी स्वच्छता बनाए रखने में सहायक होते हैं। स्वच्छता की निगरानी के लिए नियमित निरीक्षण किए जाते हैं।■

सस्ती, आरामदायक 'वंदे भारत' यात्रा से बढ़ा मध्यम वर्ग का आकर्षण

सेमी-परमानेंट कपलर, एंटी-क्लाइम्बिंग फीचर्स और एआई-आधारित सिस्टम से सुसज्जित वंदे भारत ट्रेनें देश भर में यात्रियों की सुरक्षा को बढ़ावा देती हैं : रेल मंत्री



भारतीय रेल समाज के सभी वर्गों को सस्ती और गुणवत्तापूर्ण सेवाएँ प्रदान करने पर ध्यान केंद्रित कर रही है। यात्रियों के यात्रा अनुभव को बेहतर बनाने के उद्देश्य से भारतीय रेल ने स्वदेशी रूप से डिजाइन और निर्मित वंदे भारत (स्लीपर एवं चेयर कार) एक्सप्रेस सेवाएँ शुरू की हैं, जिनमें आधुनिक कोच, उन्नत सुरक्षा विशेषताएं और यात्री सुविधाएँ उपलब्ध हैं।

वंदे भारत ट्रेन की विशेषताएं

- झटके रहित सेमी-परमानेंट कपलर।
- कवच प्रणाली से सुसज्जित।
- सेंट्रल कंट्रोल वाले ऑटोमैटिक प्लग डोर और पूरी तरह सीलबंद चौड़े गैंगवे।
- सभी कोचों में इमरजेंसी अलार्म पुश बटन और टॉक-बैक यूनिट।
- बेहतर अग्नि सुरक्षा–इलेक्ट्रिकल कैबिनेट और शौचालयों में एयरोसोल आधारित फायर डिटेक्शन एवं सप्रेशन सिस्टम।
- 180/160 कि.मी. प्रति घंटा की डिजाइन/संचालन गति के साथ त्वरित गति प्राप्त क्षमता।
- ड्राइवर-गार्ड के बीच संचार के लिए वॉयस रिकॉर्डिंग सुविधा एवं दुर्घटना सुरक्षित मेमोरी।
- एयर कंडीशनिंग यूनिट में स्वदेशी यू वी–सी लैम्प आधारित डिसइन्फेक्शन सिस्टम, जिससे 99% हानिकारक बैक्टीरिया निष्क्रिय होते हैं और स्वच्छता स्तर बेहतर होता है।
- यात्रा के दौरान बेहतर आराम।
- सभी कोचों में सीसीटीवी।
- दिव्यांग यात्रियों के लिए दोनों सिरों पर ड्राइविंग कोच में विशेष शौचालय।
- कोच कंडीशन मॉनिटरिंग सिस्टम (सीसीएमएस) डिस्प्ले के साथ रिमोट मॉनिटरिंग।

दिनांक 12 मार्च, 2026 तक भारतीय रेल नेटवर्क पर कुल 162 वंदे भारत (चेयर कार) सेवाएँ संचालित की जा रही हैं, जो इस प्रकार हैं :

सेवारत वंदे भारत (चेयर कार) के नंबर एवं नाम
22435/22436 नई दिल्ली-वाराणसी वंदे भारत एक्सप्रेस
22439/22440 श्री माता वैष्णो देवी कटरा-नई दिल्ली
20901/20902 गांधीनगर कैपिटल-मुंबई सेंट्रल वंदे भारत
22447/22448 अंब अंदुरा-नई दिल्ली वंदे भारत एक्सप्रेस
20607/20608 मैसूर-MGR चेन्नई सेंट्रल वंदे भारत एक्सप्रेस
20825/20826 नागपुर-बिलासपुर वंदे भारत एक्सप्रेस
22301/22302 न्यू जलपाईगुड़ी-हावड़ा वंदे भारत एक्सप्रेस
20833/20834 सिकंदराबाद-विशाखापत्तनम वंदे भारत
22223/22224 साईंनगर शिरडी-छत्रपति शिवाजी महाराज (T) वंदे भारत एक्सप्रेस
22225/22226 सोलापुर-छत्रपति शिवाजी महाराज (T)

20171/20172 निजामुद्दीन-रानी कमलापति वंदे भारत एक्सप्रेस
20701/20702 तिरुपति-सिकंदराबाद वंदे भारत एक्सप्रेस
20643/20644 कोयंबटूर-चेन्नई वंदे भारत एक्सप्रेस
20977/20978 चंडीगढ़-अजमेर वंदे भारत एक्सप्रेस
20633/20634 तिरुवनंतपुरम- कासरगोड वंदे भारत एक्सप्रेस
22895/22896 पुरी-हावड़ा वंदे भारत एक्सप्रेस
22457/22458 देहरादून-आनंद विहार वंदे भारत एक्सप्रेस
22227/22228 गुवाहाटी-न्यू जलपाईगुड़ी वंदे भारत एक्सप्रेस
20911/20912 नागपुर-इंदौर वंदे भारत एक्सप्रेस
22229/22230 मडगांव-छत्रपति शिवाजी महाराज (T)
22349/22350 रांची-पटना वंदे भारत एक्सप्रेस
20661/20662 धारवाड़-बेंगलुरु वंदे भारत एक्सप्रेस
20173/20174 रीवा-रानी कमलापति वंदे भारत एक्सप्रेस
22549/22550 गोरखपुर-प्रयागराज वंदे भारत एक्सप्रेस
12461/12462 साबरमती-जोधपुर वंदे भारत एक्सप्रेस
22925/22926 ओखा-अहमदाबाद वंदे भारत एक्सप्रेस
20665/20666 तिरुनेलवेली-चेन्नई एग्मोर वंदे भारत एक्सप्रेस
20677/20678 नरसापुर-चेन्नई वंदे भारत एक्सप्रेस
20703/20704 यशवंतपुर-काचीगुडा वंदे भारत एक्सप्रेस
20631/20632 तिरुवनंतपुरम- मंगलुरु वंदे भारत एक्सप्रेस
26963/26964 उदयपुर-असरवा वंदे भारत एक्सप्रेस
22347/22348 पटना-हावड़ा वंदे भारत एक्सप्रेस
20835/20836 पुरी-राउरकेला वंदे भारत एक्सप्रेस
20897/20898 रांची-हावड़ा वंदे भारत एक्सप्रेस
22415/22416 नई दिल्ली-वाराणसी वंदे भारत एक्सप्रेस
20641/20642 कोयंबटूर-बेंगलुरु कैंट वंदे भारत एक्सप्रेस
20645/20646 मंगलुरु-मडगांव वंदे भारत एक्सप्रेस
20705/20706 छत्रपति शिवाजी महाराज (टी)-नांदेड़
22477/22478 श्री माता वैष्णो देवी कटरा-नई दिल्ली
22425/22426 आनंद विहार-अयोध्या कैंट. वंदे भारत
22487/22488 अमृतसर-दिल्ली वंदे भारत एक्सप्रेस
22962/22961 मुंबई सेंट्रल-अहमदाबाद वंदे भारत एक्सप्रेस
20707/20708 विशाखापत्तनम-सिकंदराबाद वंदे भारत
20663/20664 चेन्नई-मैसूर वंदे भारत एक्सप्रेस
22233/22234 पटना-न्यू जलपाईगुड़ी वंदे भारत एक्सप्रेस
22470/22469 खजुराहो-निजामुद्दीन वंदे भारत एक्सप्रेस
22231/22232 बेंगलुरु-कलबुर्गी वंदे भारत एक्सप्रेस
20841/20842 विशाखापत्तनम-भुवनेश्वर वंदे भारत एक्सप्रेस
22345/22346 गोमती नगर-पटना वंदे भारत एक्सप्रेस
20887/20888 वाराणसी-रांची वंदे भारत एक्सप्रेस
22545/22546 देहरादून-लखनऊ जंक्शन वंदे भारत एक्सप्रेस
22490/22489 वाराणसी-मेरठ सिटी वंदे भारत एक्सप्रेस
20627/20628 नागरकोइल-चेन्नई एग्मोर वंदे भारत एक्सप्रेस
20671/20672 बेंगलुरु कैंट-मदुरै वंदे भारत एक्सप्रेस
22500/22499 देवघर-वाराणसी वंदे भारत एक्सप्रेस
22309/22310 जमालपुर-हावड़ा वंदे भारत एक्सप्रेस
20871/20872 राउरकेला-हावड़ा वंदे भारत एक्सप्रेस
20893/20894 पटना-टाटानगर वंदे भारत एक्सप्रेस
20892/20891 टाटानगर-ब्रह्मपुर वंदे भारत एक्सप्रेस
22303/22304 गया-हावड़ा वंदे भारत एक्सप्रेस
20669/20670 पुणे-हुबली वंदे भारत एक्सप्रेस
20673/20674 पुणे-छत्रपति शाहू महाराज (T) वंदे भारत
20101/20102 सिकंदराबाद-नागपुर वंदे भारत एक्सप्रेस
20829/20830 विशाखापत्तनम-दुर्ग वंदे भारत एक्सप्रेस
21893/21894 पटना-टाटानगर वंदे भारत एक्सप्रेस
21895/21896 पटना-टाटानगर वंदे भारत एक्सप्रेस
20176/20175 बनारस-आगरा कैंट. वंदे भारत एक्सप्रेस
26901/26902 वेरावल-साबरमती वंदे भारत एक्सप्रेस
26401/26402 श्रीनगर-श्री माता वैष्णो देवी कटरा वंदे भारत
26403/26404 श्रीनगर-श्री माता वैष्णो देवी कटरा वंदे भारत
26502/26501 पाटलिपुत्र-गोरखपुर वंदे भारत एक्सप्रेस
26751/26752 केएसआर बेंगलुरु-बेलगावी वंदे भारत एक्सप्रेस
26406/26405 अमृतसर-श्री माता वैष्णो देवी कटरा वंदे भारत
26101/26102 पुणे-अजनी वंदे भारत एक्सप्रेस
26302/26301 जोगबनी-दानापुर वंदे भारत एक्सप्रेस
26481/26482 दिल्ली कैंट-जोधपुर वंदे भारत एक्सप्रेस
26471/26472 दिल्ली कैंट-बीकानेर वंदे भारत एक्सप्रेस
26462/26461 दिल्ली-फिरोजपुर कैंट वंदे भारत एक्सप्रेस
26651/26652 एर्नाकुलम-केएसआर बेंगलुरु वंदे भारत
26506/26505 खजुराहो-बनारस वंदे भारत एक्सप्रेस
26504/26503 सहारनपुर-गोमतीनगर वंदे भारत एक्सप्रेस

वंदे भारत [स्लीपर]

लंबी दूरी की यात्रा के लिए स्लीपर वंदे भारत एक्सप्रेस को स्वदेशी रूप से डिजाइन एवं विकसित किया गया है। दो स्लीपर वंदे भारत ट्रेनें पहले ही निर्मित की जा चुकी हैं। व्यापक परीक्षणों के बाद इन ट्रेनों को भारतीय रेल में शामिल किया गया है। पहली वंदे भारत स्लीपर सेवा अर्थात 27575/27576 हावड़ा-कामाख्या वंदे भारत स्लीपर एक्सप्रेस का नियमित संचालन दिनांक 22 जनवरी, 2026 से प्रारंभ हो चुका है।

वंदे भारत स्लीपर ट्रेन जैसी नई रोलिंग स्टॉक के विकास की प्रक्रिया में एक समग्र दृष्टिकोण की आवश्यकता होती है, जिसमें तकनीकी नवाचार, रणनीतिक योजना और निर्माण शामिल होते हैं, ताकि सुरक्षित, विश्वसनीय और आरामदायक यात्रा सुनिश्चित की जा सके। इसमें प्रोटोटाइप का विकास, व्यापक परीक्षण एवं ट्रायल और उसके बाद शृंखलाबद्ध उत्पादन शामिल होता है। यात्रियों के यात्रा अनुभव को बेहतर बनाने तथा सुरक्षित और आरामदायक यात्रा के नए मानक स्थापित करने के लिए इन ट्रेनों में आधुनिक कोच उपलब्ध कराए गए हैं, जिनमें एयर कंडीशनिंग यूनिट में स्वदेशी यू वी–सी लैम्प आधारित डिसइन्फेक्शन सिस्टम, जो 99% हानिकारक बैक्टीरिया को निष्क्रिय करता है और स्वच्छता स्तर में सुधार करता है। इसमें उन्नत सुरक्षा विशेषताएं और यात्री सुविधाएँ शामिल हैं।■

भारतीय रेल ने वर्ष 2014-26 के दौरान सुरक्षित रेल संचालन हेतु 54,600 कि.मी. पटरियों का नवीनीकरण

पटरियों के नवीनीकरण कार्यों की योजना और क्रियान्वयन पटरियों की स्थिति और अन्य विभिन्न कारकों को प्राथमिकता देते हुए किया जाता है, ताकि यह निश्चित किया जा सके कि पटरियाँ अनुमति के मुताबिक गति से चलने के लिए सुरक्षित हैं।

वर्ष 2014-26 (फरवरी 2026 तक) के दौरान पूरे रेल नेटवर्क में किए गए पटरियों के नवीनीकरण का विवरण इस प्रकार है :

नवीनीकृत पटरियाँ	~ 54600 कि.मी.

भारतीय रेल में रेल संचालन की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। भारतीय रेल स्थायी मार्ग नियमावली के अनुसार रेलवे पटरियों के निरीक्षण और रखरखाव के लिए एक सुस्थापित प्रणाली है।

भारतीय रेल पर पटरियों का निरीक्षण निर्धारित समय सारणी के अनुसार नामित अधिकारियों द्वारा नियमित रूप से किया जाता है। इसमें दैनिक गश्त, पैदल निरीक्षण, ट्रॉली निरीक्षण और संबंधित अधिकारियों द्वारा फुट प्लेट/रियर विंडो निरीक्षण शामिल हैं। इसके अलावा, पटरी की ज्यामिति की स्थिति का गहनता से आकलन करने के लिए, निर्धारित अंतराल पर ट्रैक रिकॉर्डिंग कार (टीआरसी) और ऑसिलेशन मॉनिटरिंग सिस्टम (ओएमएस) का संचालन किया जाता है। टीआरसी और ओएमएस संचालन के जरिए भारतीय रेल का संपूर्ण रेलवे नेटवर्क कवर किया जाता है। विभिन्न निरीक्षणों के आधार पर, पटरी की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए समयबद्ध तरीके से जरूरी कार्रवाई की जाती है।

भारतीय रेल में पटरियों की संरचना का सुदृढ़ीकरण, उन्नयन, आधुनिकीकरण और सुधार एक सतत् प्रक्रिया है। भारतीय रेल द्वारा रेलवे पटरियों के उन्नयन के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं :

- प्राथमिक ट्रैक नवीनीकरण के दौरान 60 किलोग्राम भार और 90 मीटर अल्टीमेट टेन्साइल स्ट्रेंथ (यूटीएस) वाली आधुनिक ट्रैक संरचना, चौड़े और भारी प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) जिनमें इलास्टिक फास्टनिंग लगी है, पीएससी स्लीपरों पर फैन-शेप्ड लेआउट टर्नआउट और गर्डर ब्रिजों पर एच-बीम स्लीपर का उपयोग किया जा रहा है।
- टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग किया जा रहा है।
- जोड़ों की वेल्डिंग से बचने के लिए 260 मीटर लंबे रेल पैनलों की आपूर्ति बढ़ा दी गई है, जिससे सुरक्षा और सवारी की गुणवत्ता में सुधार हुआ है।
- पहले के पारंपरिक/उन्नत एसईजे के स्थान पर थिक वेब स्विच एक्सपेंशन जॉइंट का उपयोग किया जा रहा है।
- रेल के लिए बेहतर वेल्डिंग तकनीक, जैसे फ्लैश बट वेल्डिंग को अपनाया जा रहा है।
- ट्रैक की बेहतर रखरखाव क्षमता और विश्वसनीयता के लिए उच्च आउटपुट वाले प्लेन टैम्पर और पॉइंट्स और क्रॉसिंग टैम्पर का उपयोग करते हुए ट्रैक रखरखाव के लिए मशीनीकृत प्रणाली को अपनाया जा रहा है।
- परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता में और सुधार करने के लिए रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक आधुनिक मशीनों की तैनाती।
- पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी ट्रैक मशीनों के उपयोग से ट्रैक बिछाने की गतिविधियों का मशीनीकरण।
- लेवल क्रॉसिंग (एलसी) गेटों पर सुरक्षा बढ़ाने के लिए उनमें इंटरलॉकिंग की व्यवस्था।



- रेल और वेल्ड की जाँच के लिए उन्नत फेज्ड ऐरे तकनीक का उपयोग।
- उचित रखरखाव की जरुरतों का पता लगाने के लिए व्यापक स्वास्थ्य मूल्यांकन हेतु एकीकृत ट्रैक निगरानी प्रणाली (आईटीएमएस) और ऑसिलेशन मॉनिटरिंग सिस्टम (ओएमएस) की तैनाती।
- यार्ड में ट्रैक मापदंडों की निरंतर रिकॉर्डिंग के लिए पोर्टेबल ट्रैक मापन ट्रॉली को अपनाना।
- सटीक रखरखाव इनपुट को सक्षम करने के लिए विभिन्न स्रोतों से प्राप्त ट्रैक निरीक्षण रिकॉर्ड के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब-सक्षम ट्रैक प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) का उपयोग।

उपरोक्त उपायों की वजह से पटरियों की गति क्षमता में खासी वृद्धि हुई है। 2014 के मुकाबले 2026 के दौरान रेलवे पटरियों की गति क्षमता का विवरण इस प्रकार है :

खंडीय गति (कि.मी./घंटा)	2014		2026 (फरवरी 2026 तक)	
	ट्रैक कि.मी.	%	ट्रैक कि.मी.	%
130 और उससे अधिक	5,036	6.3	23,713	22.4
110-130	26,409	33.3	62,036	58.7
< 110	47,897	60.4	19,923	18.9
कुल	79,342	100	1,05,672	100

सुरक्षित ट्रेन परिचालन में जुड़ा नया आयाम

भारतीय रेल ने की 16,398 कि.मी. रेल पटरियों के किनारे फेंसिंग



भारतीय रेल में ट्रेन संचालन की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। एक महत्त्वपूर्ण सुरक्षा उपाय के रूप में, उन मार्गों पर जहाँ ट्रेनों की तय गति 110 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक है, साथ ही अन्य संवेदनशील स्थानों पर अतिक्रमण को रोकने और सुरक्षित ट्रेन संचालन सुनिश्चित करने के लिए सुरक्षा घेराबंदी (फेंसिंग) का प्रावधान किया गया है। इसके अलावा, मवेशियों, पैदल यात्रियों और छोटे वाहनों को रेलवे लाइन पार करने में सुविधा देने के लिए सुरक्षा फेंसिंग के साथ पैदल यात्री सबवे भी बनाए जा रहे हैं।

पूरे लोनावला-पुणे-दौंड मार्ग पर सुरक्षा घेराबंदी प्रदान करने के लिए ₹209.38 करोड़ की लागत का कार्य स्वीकृत किया गया है। इस कार्य में पैदल यात्री सबवे के साथ लगभग 290 कि.मी. फेंसिंग का निर्माण शामिल है। खंड की पूरी लंबाई के लिए निविदा आवंटित कर दी गई है और अभी तक लगभग 150 कि.मी. फेंसिंग का कार्य पूरा हो चुका है।

अब तक विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में की गई सुरक्षा फेंसिंग का विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लगाई गई बाड़ की लंबाई
मध्य रेल	966
पूर्व रेलवे	754
पूर्व मध्य रेलवे	730
पूर्व तट रेलवे	533
उत्तर रेलवे	736
उत्तर मध्य रेलवे	2721
उत्तर पूर्व रेलवे	613
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	153
उत्तर पश्चिम रेलवे	1539
दक्षिण रेलवे	827
दक्षिण मध्य रेलवे	2326
दक्षिण पूर्व रेलवे	209
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	365
दक्षिण पश्चिम रेलवे	255
पश्चिम रेलवे	2257
पश्चिम मध्य रेलवे	1415
कुल	16398

(कि.मी. में)

भारतीय रेल में 128 गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल क्रियाशील, 288 के लिए मिली सैद्धांतिक स्वीकृति



केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण और इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने लोकसभा में प्रश्न के उत्तर में जानकारी दी कि भारतीय रेल ने माल ढुलाई प्रचालन क्षमता और क्षेत्रीय संपर्क मजबूत करने के लिए, ढुलाई दक्षता बढ़ाने, निर्बाध क्षेत्रीय संपर्क सुनिश्चित करने और निर्धारित स्थल से अंतिम गंतव्य तक माल पहुँचाने की कुशल सुविधा के लिए बहुआयामी रणनीति लागू की है।

भारतीय रेल ने टर्मिनलों पर रेल माल ढुलाई क्षमता में सुधार के लिए, गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल नीति के तहत आधुनिक रेल माल टर्मिनलों के विकास को प्रोत्साहित करने और रेलवे माल गोदामों में बुनियादी ढाँचे मजबूत/उन्नत बनाने की दोहरी रणनीति अपनाई है। दिनांक 5 मार्च, 2026 तक, भारतीय रेल में 128 गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल क्रियाशील हो गए हैं और ऐसे 288 कार्गो टर्मिनल के लिए सैद्धांतिक स्वीकृति दी गई है। इसके अतिरिक्त, देश भर के माल और पार्सल टर्मिनलों पर ग्राहकों की सुविधाओं में सुधार के लिए, वित्तीय वर्ष 2023-24, 2024-25 और 2025-26 के लिए ₹14,500 करोड़ आवंटित किए गए हैं।

रेल मंत्रालय के अधीन सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनी, भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर), दिल्ली-कोलकाता और मुंबई-कोलकाता मार्गों पर संयुक्त पार्सल उत्पाद-तीव्र कार्गो सेवा-जेपीपी-आरसीएस का उपयोग कर घर तक पार्सल सेवाएँ प्रदान कर रहा है। कॉनकोर पायलट परियोजना के तहत सोनिक गुड्स शेड में डोर-टू-डोर लॉजिस्टिक्स सेवाएँ भी मुहैया करा रहा है।

भारतीय डाक के साथ संयुक्त पार्सल उत्पाद पहल को वर्ष 2022 में कुछ मार्गों पर पायलट आधार पर आरंभ किया गया था। इसका उद्देश्य ई-कॉमर्स और सुक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम बाजार पर विशेष ध्यान केंद्रित करते हुए बिजनेस-टू-कस्टमर (बी2सी) और बिजनेस-टू-बिजनेस (बी2बी) बाजारों को लक्षित करना था, जिसमें 35 किलोग्राम से 100 किलोग्राम तक के भार वर्ग के लिए बाजार के रुझानों के अनुसार किफायती मूल्य उपलब्ध कराया गया। इस योजना के तहत भारतीय डाक ने निर्धारित से अंतिम गंतव्य तक पार्सल सेवा प्रदान कीं, जबकि भारतीय रेल ने उपकेंद्रों तक इन्हें पहुँचाने की सेवाएँ दीं।

पायलट परियोजना के अनुभव के आधार पर, संयुक्त पार्सल योजना अन्य पार्सल सेवा प्रदाताओं के लिए भी उपलब्ध कराई गई और इसका नाम बदलकर जॉइंट पार्सल प्रोडक्ट–रैपिड कार्गो सर्विस कर दिया गया। इस योजना के तहत, पंजीकृत पार्सल प्रदाता भारतीय रेल द्वारा विकसित 'वर्चुअल एग्रीगेशन प्लेटफॉर्म' के माध्यम से जेपीपी-आरसीएस की ऑनलाइन बुकिंग करते हैं। अभी बाजार की मांग और परिचालन व्यवहार्यता के आधार पर निर्धारित विशिष्ट स्थानों के बीच (समय सारणीबद्ध) 7 जोड़ी निर्धारित सेवाएँ संचालित हो रही हैं। मौजूदा वर्ष फरवरी 2026 तक जेपीपी-आरसीएस से लगभग ₹56 करोड़ का राजस्व अर्जित हुआ है।

रेलवे पार्सल प्रचालन के लिए 'रेल पार्सल' ऐप विकसित

दक्षिण मध्य रेलवे ने दिनांक 25 फरवरी, 2026 को एक वर्ष की अवधि के लिए रेलवे पार्सल प्रचालन के लिए व्यापक 'ऐप-आधारित प्लेटफॉर्म' विकसित करने हेतु पायलट परियोजना आरंभ की। इसके तहत, प्रचालन सेवा प्रदाताओं के सहयोग से डोर-टू-डोर पार्सल सेवा प्रदान की जा रही है। एकीकृत पार्सल लॉजिस्टिक्स ऐप, 'रेल पार्सल', को डिजिटल मार्केटप्लेस के रूप में विकसित किया गया है, जिसमें चयनित लॉजिस्टिक्स सेवा प्रदाताओं को भागीदार के रूप में शामिल किया गया है। ये प्रचालन भागीदार निर्धारित स्थल से माल उठाने, गंतव्य तक इसे पहुँचाने और पैकेजिंग जैसी सेवाओं सहित अन्य सेवाएँ प्रदान करते हैं, जबकि भारतीय रेल, रेल सेवाओं द्वारा मिड-माइल परिवहन (उपकेंद्रों तक माल पहुँचाने की सुविधा) प्रदान करती है। यह परियोजना हैदराबाद, विशाखापत्तनम, विजयवाड़ा, गुंटूर, राजमुंद्री, बेंगलुरु और चेन्नई सहित सात शहरों में सत्रह स्टेशनों पर कार्यान्वित की जा रही है।■

एक स्टेशन एक उत्पाद
भारत की स्थानीय विरासत रेलवे स्टेशनों पर



देश भर में रेलवे स्टेशनों पर आमूल-चूल बदलाव देखा जा रहा है। इस बदलाव के माध्यम से स्थानीय शिल्प कौशल को रोजमर्रा की यात्राओं के केंद्र में लाया जा रहा है। केंद्रीय बजट 2022-23 में पेश की गई भारतीय रेल की एक स्टेशन एक उत्पाद यानी वन स्टेशन वन प्रोडक्ट (ओएसओपी) पहल, समर्पित रिटेल स्पेस बनाकर स्वदेशी उत्पादों को बढ़ावा देती है, जो स्थानीय कारीगरों और स्वयं सहायता समूहों (एसएचजी) को बाजार पहुँच प्रदान करते हैं, स्थायी आजीविका उत्पन्न करते हैं और क्षेत्रीय विविधता को दर्शाते हैं। आज, 2,000 से अधिक रेलवे स्टेशन लगभग 2,326 ओएसओपी आउटलेट की मेजबानी करते हैं, जो स्थानीय उत्पादकों को लाखों यात्रियों से जोड़ते हैं और 1.32 लाख से अधिक व्यक्तियों को लाभान्वित करते हैं (19 जनवरी, 2026 तक)।

दिनांक 25 मार्च, 2022 को शुरू की गई यह पहल स्टेशनों को क्षेत्रीय उत्पादों के लिए सुलभ बाजारों में बदलने के लिए भारतीय रेल की व्यापक पहुँच का लाभ उठाती है। 19 स्टेशनों पर 15-दिवसीय सफल पायलट के बाद, ओएसओपी को एक सुव्यवस्थित रोलआउट के माध्यम से बढ़ाया गया था, जिसमें व्यापक भागीदारी सुनिश्चित करने के लिए मामूली शुल्क पर रोटेशनल आधार पर स्टॉल आवंटित किए गए थे। रेलवे मंडल राज्य एजेंसियों, एसएचजी और सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यमों (एमएसएमई) के समन्वय से इस योजना को लागू करते हैं, जिससे सुचारू संचालन और व्यापक समावेशन संभव हो सके।


तेनकासी जंक्शन, तमिलनाडु

ओएसओपी के तहत प्रदर्शित उत्पाद प्रत्येक क्षेत्र की विशिष्ट पहचान को दर्शाते हैं। तमिलनाडु के तेनकासी जंक्शन में, कौशल द्वारा तैयार किए गए गन्ना उत्पाद स्वदेशी कौशल और शिल्प कौशल को उजागर करते हैं, जो स्थानीय रूप से निहित परंपराओं की ओर ध्यान आकर्षित करते हैं। पटना रेलवे स्टेशन पर, स्टॉल में विश्व प्रसिद्ध मधुबनी पेंटिंग हैं, जो स्थानीय कलाकारों और कारीगरों को इस पारंपरिक कला को व्यापक दर्शकों तक पहुँचाने के लिए एक मंच प्रदान करते हैं।


पटना जंक्शन, बिहार में मधुबनी पेंटिंग

समावेशन पर ध्यान देते हुए, ओएसओपी कारीगरों, बुनकरों, किसानों और एसएचजी के सदस्यों, विशेष रूप से महिलाओं के नेतृत्व वाले समूहों को प्राथमिकता देता है। औपचारिक बाजारों तक सीमित पहुँच वाले लोगों को लक्षित करके और आउटरीच और संस्थागत समन्वय के माध्यम से उनका समर्थन करके, ओएसओपी जमीनी स्तर के समुदायों को उनकी पारंपरिक आजीविका को बनाए रखते हुए व्यापक ग्राहक आधार से जुड़ने में सक्षम बनाता है।

क्षेत्रीय पहचान का प्रदर्शन : ओएसओपी आउटलेट यात्रियों को स्मृति चिन्ह के रूप में प्रामाणिक स्थानीय उत्पादों को खरीदने का मौका प्रदान करते हैं, जो प्रत्येक राज्य की अनूठी सांस्कृतिक और आर्थिक पहचान को दर्शाते हैं और साथ ही जमीनी स्तर की आजीविका का भी समर्थन करते हैं।■

महाराष्ट्र

₹836 करोड़ की कल्याण–मुरबाड नई रेल लाइन परियोजना

भूमि अधिग्रहण अंतिम चरण में

भारतीय रेल में नेटवर्क विस्तार का कार्य व्यापक स्तर पर किया जा रहा है, जिसमें महाराष्ट्र राज्य में स्थित रेल नेटवर्क भी शामिल है। पिछले दस वर्षों में बजट आवंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः या आंशिक रूप से आने वाली अवसंरचना परियोजनाओं तथा सुरक्षा संबंधी कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नलिखित है :

अवधि	व्यय
2009-14	₹1,171 करोड़ प्रति वर्ष
2025-26	₹23,778 करोड़ (20 गुना अधिक)

₹836 करोड़ की लागत वाली कल्याण–मुरबाड (28 कि.मी.) नई रेल लाइन परियोजना को स्वीकृति दी गई है। इस परियोजना में 50% लागत महाराष्ट्र सरकार जबकि 50% भारतीय रेल उठाएगी। भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया को सुगम बनाने के लिए इसे विशेष रेल परियोजना घोषित किया गया है। इस परियोजना के लिए कुल 214 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता है। भूमि अधिग्रहण के प्रस्ताव राज्य सरकार को भेज दिए गए हैं और वर्तमान में यह प्रक्रिया विभिन्न चरणों में जारी है।

मुंबई क्षेत्र में ट्रेनों के संचालन की क्षमता में वृद्धि : वर्तमान समय में मुंबई क्षेत्र में प्रतिदिन मुंबई से चलने वाली लगभग 120 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें तथा लगभग 3200 उपनगरीय ट्रेनें संचालित और प्रबंधित की जाती हैं। मुंबई क्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों पर ट्रेनों के संचालन की क्षमता बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कार्य विभिन्न स्टेशनों पर या पूर्ण हो चुके हैं या प्रगति पर हैं :

स्थान	विवरण
बांद्रा टर्मिनस	3 पिट लाइन पूर्ण हो चुकी हैं
मुंबई सेंट्रल	24 अल एच बी कोच के लिए प्लेटफॉर्म बढ़ाना
जोगेश्वरी	2 और प्लेटफॉर्म
दादर	1 और प्लेटफॉर्म
वासी रोड	6 प्लेटफॉर्म, 3 पिट लाइन और 5 स्टेबलिंग लाइन
पनवेल-कलमबोली	5 प्लेटफॉर्म, 4 पिट लाइन और 2 सिक लाइन
कल्याण	6 प्लेटफॉर्म और 4 पिट लाइन
अल टी टी	4 प्लेटफॉर्म और 2 पिट लाइन
परेल	6 प्लेटफॉर्म, 5 पिट लाइन, 6 स्टेबलिंग लाइन
विरार	25 स्टेबलिंग लाइन
दहानु रोड	11 स्टेबलिंग लाइन
मीरा रोड	25 स्टेबलिंग लाइन



प्लेटफॉर्म लंबाई विस्तार : उपरोक्त कार्यों के अतिरिक्त, 15-कोच वाली ईएमयू ट्रेनों का संचालन शुरू करने के लिए 34 स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म विस्तार का कार्य भी शुरू किया गया है।

क्षमता वृद्धि हेतु नई परियोजनाएँ : मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी)-II की लागत ₹8,087 करोड़ है, एमयूटीपी-III की लागत ₹10,947 करोड़ है तथा एमयूटीपी-IIIए की लागत ₹33,690 करोड़ है, जिसे स्वीकृति दी गई है। इन परियोजनाओं के अंतर्गत मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं :

परियोजना का नाम	लागत (₹करोड़ में)
सीएसएमटी-कुर्ला 5वीं और 6ठी लाइन (एमयूटीपी-II) (17.5 कि.मी.)	891
मुंबई सेंट्रल-बोरीवली 6ठी लाइन (एमयूटीपी-II) (30 कि.मी.)	919
गोरेगांव-बोरीवली से हार्बर लाइन का एक्सटेंशन (एमयूटीपी -IIIA) (7 कि.मी.)	826
बोरीवली-विरार 5वीं और 6ठी लाइन (एमयूटीपी-IIIA) (26 कि.मी.)	2,184
विरार-दहानू रोड 3rd और 4थी लाइन (एमयूटीपी-III) (64 कि.मी.)	3,587
पनवेल-कर्जत सबअर्बन कॉरिडोर (एमयूटीपी-III) (29.6 कि.मी.)	2,782
ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) सबअर्बन कॉरिडोर लिंक	476
(एम यू टी पी -III) (3.3 कि.मी.)	1,759
कल्याण-आसनगांव 4थी लाइन (एमयूटीपी-IIIए) (32 कि.मी.)	1,510
कल्याण-बदलापुर 3 और 4थी लाइन (एमयूटीपी -IIIA) (14 कि.मी.)	793
कल्याण-कसारा तीसरी लाइन (67 कि.मी.)	176
नायगांव-जुईचंद्र डबल कॉर्ड लाइन (6 कि.मी.)	338
निलाजे-कोपर डबल कॉर्ड लाइन (5 कि.मी.)	866

मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल परियोजना

गुजरात में बुनियाद, पियर और गर्डर का अधिकांश कार्य पूर्ण

मुंबई–अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 कि.मी.) वर्तमान में निर्माणाधीन एकमात्र हाई स्पीड रेल परियोजना है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र राज्यों तथा दादरा और नगर हवेली केंद्र शासित प्रदेश से होकर गुजरने वाली है।

इस परियोजना के अंतर्गत मुंबई, ठाणे, विरार, बोइसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में कुल 12 स्टेशन प्रस्तावित हैं।

एमएएचएसआर परियोजना के लिए आवश्यक कुल 1389.5 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण पूरा किया जा चुका है। सभी वैधानिक स्वीकृतियाँ प्राप्त कर ली गई हैं और कुल 1651 उपयोगिताओं (यूटिलिटीज) को स्थानांतरित किया जा चुका है।

महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में हुई देरी के कारण वर्ष 2021 तक परियोजना की प्रगति प्रभावित रही। वर्ष 2022 से महाराष्ट्र में भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया में तेजी आई।

अब तक प्रमुख कार्यों की प्रगति

गुजरात (352 कि.मी.)

कार्य	प्रगति
बुनियाद	352 कि.मी.
खंभों का निर्माण	352 कि.मी.
गर्डर की ढलाई का कार्य	342 कि.मी.
गर्डर स्थापना का कार्य	331 कि.मी.
ट्रैक बेड का निर्माण कार्य	152 कि.मी.
ओवरहेड विद्युत लाइन के मस्तों की स्थापना का कार्य	121 कि.मी.

महाराष्ट्र (156 कि.मी.)

कार्य	प्रगति
बुनियाद	84 कि.मी.
खंभों का निर्माण	75 कि.मी.
गर्डर की ढलाई का कार्य	12 कि.मी.
गर्डर स्थापना का कार्य	5 कि.मी.

कुल 12 स्टेशनों में से 8 स्टेशनों (वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, आणंद, वडोदरा, अहमदाबाद और साबरमती) पर नींव का कार्य पूरा हो चुका है। महाराष्ट्र खंड में 3 स्टेशनों (ठाणे, विरार और बोइसर) पर नींव का कार्य प्रगति पर है, जबकि बीकेसी स्टेशन पर खुदाई का



सूरत बुलेट ट्रेन स्टेशन

कार्य लगभग पूरा हो चुका है और बेस स्लैब की ढलाई शुरू कर दी गई है।

अब तक 17 नदी ब्रिजों का निर्माण पूरा हो चुका है। गुजरात में 4 प्रमुख नदी ब्रिजों (नर्मदा, माही, तापी और साबरमती) पर कार्य उन्नत चरण में है, जबकि महाराष्ट्र में 4 नदी ब्रिजों पर कार्य प्रगति पर है। इसके अतिरिक्त डिपो (ठाणे, सूरत और साबरमती) के निर्माण का कार्य भी तेजी से चल रहा है।

बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स (बीकेसी) में सिविल निर्माण कार्य संतोषजनक प्रगति के साथ आगे बढ़ रहा है। खुदाई का कार्य लगभग 91 प्रतिशत पूरा हो चुका है और कंक्रीट का कार्य विभिन्न चरणों में जारी है। लेवल-4 पर बेसमेंट स्लैब का कार्य 100 प्रतिशत पूरा कर लिया गया है। अंडर-सी टनल (लगभग 21 कि.मी.) के निर्माण का कार्य भी शुरू हो चुका है। इसमें से महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4.8 कि.मी. टनल का निर्माण पूरा कर लिया गया है।

यात्रियों की निर्बाध आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने बुलेट ट्रेन स्टेशनों को मुंबई की मौजूदा उपनगरीय रेलवे नेटवर्क तथा आगामी मेट्रो लाइनों के साथ मल्टी-मॉडल एकीकरण के माध्यम से जोड़ने की योजना बनाई है। इसके अंतर्गत बीकेसी स्टेशन पर सुविधाजनक पैदल मार्ग के जरिए मेट्रो लाइन–2बी और मेट्रो लाइन–3 से यात्री संपर्क सुनिश्चित किया जाएगा। बुलेट ट्रेन परियोजना अत्यंत जटिल और अत्याधुनिक तकनीक पर आधारित परियोजना है। परियोजना की सटीक समय-सीमा का आकलन सभी संबंधित कार्यों—जैसे सिविल संरचनाएँ, ट्रैक, विद्युत व्यवस्था, सिग्नलिंग एवं दूरसंचार प्रणाली तथा ट्रेनसेट की आपूर्ति—के पूर्ण होने के बाद ही उचित रूप से किया जा सकेगा।■

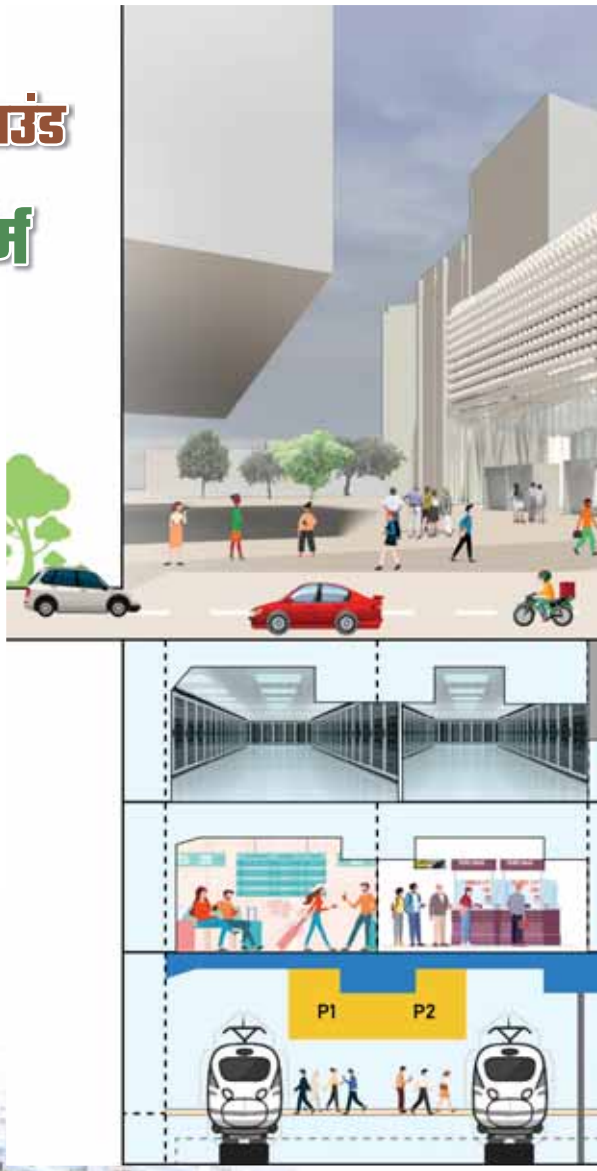
मुंबई बुलेट ट्रेन स्टेशन बन रहा है अंडरग्राउंड

10 मंजिला गहराई में होंगे प्लेटफॉर्म

मुंबई के बांद्रा कुर्ला कॉम्प्लेक्स (BKC) में स्थित यह स्टेशन मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन कॉरिडोर का एकमात्र अंडरग्राउंड स्टेशन है। स्टेशन का प्लेटफॉर्म जमीन से लगभग 26 मीटर गहराई पर बनाया गया है। इसमें प्लेटफॉर्म, कॉन्कोर्स और सर्विस फ्लोर सहित तीन मंजिलें होंगी। इस कार्य के लिए खुदाई जमीन से लगभग 32 मीटर (लगभग 100 फीट) गहराई तक की जा रही है, जो लगभग 10 मंजिला इमारत के बराबर है।

स्टेशन में छह प्लेटफॉर्म होंगे और प्रत्येक प्लेटफॉर्म की लंबाई लगभग 415 मीटर है (जो 16 कोच वाली बुलेट ट्रेन के लिए पर्याप्त है)। स्टेशन मेट्रो और सड़क नेटवर्क से भी जुड़ा होगा।

दो एंट्री/एक्जिट पॉइंट बनाए जा रहे हैं—एक नजदीकी मेट्रो लाइन 2B स्टेशन तक पहुँच के लिए और दूसरा MTNL बिल्डिंग की ओर।





निर्माणाधीन मुंबई बुलेट ट्रेन स्टेशन

मुंबई
बुलेट ट्रेन स्टेशन



स्टेशन को इस तरह डिजाइन किया गया है कि कॉन्कोर्स और प्लेटफॉर्म लेवल पर यात्री चलने और सुविधाओं के लिए पर्याप्त जगह हो। प्राकृतिक रोशनी के लिए स्काइलाइट की विशेष व्यवस्था की गई है।

स्टेशन की प्रगति

- खुदाई का लगभग 94% कार्य (यानी 17.51 लाख घन मीटर) पूरा हो चुका है। इस साइट से कुल 18.7 लाख घन मीटर मिट्टी निकालनी है।
- साइट पर तीन बैचिंग प्लांट काम कर रहे हैं, जिनकी क्षमता 120 घन मीटर प्रति घंटे की है। इन प्लांट्स में आइस प्लांट और चिलर प्लांट भी हैं, जो कंक्रीट के तापमान को नियंत्रित करने में मदद करते हैं।
- साइट पर आधुनिक कंक्रीट लैब है, जिसमें वॉटर पर्मिएबिलिटी टेस्ट और रैपिड क्लोराइड पेनिट्रेशन टेस्ट जैसी सुविधाएँ हैं। सभी कंक्रीट संबंधित टेस्ट साइट पर ही किए जाते हैं और नमूने समय-समय पर प्रतिष्ठित लैब्स को भेजे जाते हैं।
- बेस स्लैब के लिए M60-ग्रेड और कॉलम्स के लिए M80-ग्रेड कंक्रीट का उपयोग किया जाएगा। बेस स्लैब बुलेट ट्रेन स्टेशन के लिए सबसे गहरा निर्माण स्तर होगा। बेस स्लैब कास्टिंग के लिए लगभग 2 लाख घन मीटर कंक्रीट डाला जाएगा। अब तक 84,349 घन मीटर कंक्रीट डाला जा चुका है।
- बेस स्लैब M60-ग्रेड, तापमान नियंत्रित कंक्रीट से कास्ट किया जा रहा है। प्रत्येक बेस स्लैब कास्टिंग में 3,000–4,000 घन मीटर कंक्रीट की आवश्यकता होती है, जो साइट पर बैचिंग और चिलर प्लांट द्वारा नियंत्रित तापमान पर तैयार किया जाता है।
- साइट पर सेकेंट पाइलिंग (3384 संख्या), कैपिंग बीम (2203 रैखिक मीटर) और फ्लड वॉल (2078 रैखिक मीटर) के सभी कार्य 100% पूरे हो चुके हैं।■

ओडिशा के नक्शे पर बढ़ी रेल के विकास की रफ्तार



नए रेलवे ट्रैक की कमीशनिंग में हुई 3.5 गुना से अधिक की वृद्धि

वर्ष 2009–14 के 267 कि.मी. की तुलना में 2014–25 के दौरान 2,150 की हुई कमीशनिंग

भारतीय रेल ने ओडिशा में अवसंरचना के उन्नयन का काम बड़े पैमाने पर शुरू किया है। हाल के वर्षों में बजट आवंटन में काफी वृद्धि हुई है। ओडिशा में पूर्णतः या अंशतः आने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और सुरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नानुसार है :

अवधि	परिव्यय
2009-14	₹838 करोड़/वर्ष
2025-26	₹10,599 करोड़ (लगभग 13 गुना)

ट्रैक निर्माण

अवधि	कमीशन किए गए नए ट्रैक	प्रति वर्ष नए ट्रैक की औसत कमीशनिंग
2009-14	267 कि.मी.	53 कि.मी.
2014-25	2,150 कि.मी.	195 कि.मी. (3.5 गुना से अधिक)

परियोजना स्वीकृत

दिनांक 1 अप्रैल, 2025 तक, कुल 4,010 कि.मी. लंबाई वाली 49 परियोजनाएँ (19 नई लाइनें और 30 दोहरीकरण), जिनकी लागत ₹67,496 करोड़ है और जो पूर्णतः या आंशिक रूप से ओडिशा में आती हैं, स्वीकृत की गई हैं। इनमें से 1,429 कि.मी. लंबाई का कार्य पूरा हो चुका है और मार्च 2025 तक ₹28,043 करोड़ का व्यय किया जा चुका है। इसका संक्षिप्त-विवरण इस प्रकार है :

श्रेणी	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई एनएल/ जीसी/ डीएल (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक कुल व्यय (₹करोड़ में)
नई लाइन	19	1,544	256	6,270
दोहरीकरण/ मल्टी-ट्रैकिंग	30	2,466	1,173	21,773
कुल	49	4,010	1,429	28,043

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएँ

परियोजनाएँ	लागत (₹करोड़ में)
दैतारी-बांसपानी नई लाइन और जखापुरा-हरिदासपुर तीसरी लाइन (179 कि.मी.)	1,317
झारसुगुड़ा- सरडेगा नई लाइन (50 कि.मी.)	1,598
हरिदासपुर-पारादीप नई लाइन (82 कि.मी.)	2,397
अंगुल-सुकिंदा नई लाइन (104 कि.मी.)	2,834
चंपा-झारसुगुड़ा तीसरी लाइन (152 कि.मी.)	1,227
संबलपुर-टिटलागढ़ दोहरीकरण (182 कि.मी.)	2,262
राउरकेला-झारसुगुडा तीसरी लाइन (101 कि.मी.)	1,313
बांसपानी-दैतारी-तोमका-जखापुरा दोहरीकरण (164 कि.मी.)	1,827
संबलपुर-तालचेर दोहरीकरण (174 कि.मी.)	1,539
रायपुर-टिटलागढ़ दोहरीकरण (203 कि.मी.)	1,171
झारसुगुडा-सरडेगा दोहरीकरण (50 कि.मी.)	3,200

वर्तमान में चल रही परियोजनाएँ

परियोजनाएँ	लागत (₹करोड़ में)
जूनागढ़-नबरंगपुर नई लाइन (116 कि.मी.)	2,865
नबरंगपुर-जेपोर नई लाइन (41 कि.मी.)	748
जेपोर-मलकानगिरी नई लाइन (130 कि.मी.)	2,344
मलकानगिरी-पांडुरंगपुरम नई लाइन (174 कि.मी.)	3,592
बुरामारा-चाकुलिया नई लाइन (60 कि.मी.)	1,459
गुनुपुर-थेरुबली नई लाइन (74 कि.मी.)	1,166
पुरी-कोणार्क नई लाइन (32 कि.मी.)	492
बादामपहाड़-केंदुझारगढ़ नई लाइन (82 कि.मी.)	1,876
बांगरीपोसी-गोरुमहिसानी नई लाइन (86 कि.मी.)	2,269
बरगढ़ रोड-नवापारा रोड नई लाइन (138 कि.मी.)	2,622
विजयनगर-टिटलागढ़ तीसरी लाइन (265 कि.मी.)	6,996

तालचेर में फ्लाईओवर के साथ जरापाड़ा-बुधपंक तीसरी और चौथी लाइन (101 कि.मी.)	810
बुधपंक-सालेगांव वाया रजथगढ़ तीसरी और चौथी लाइन (170 कि.मी.)	2,023
निर्गुंडी-विजयनगरम तीसरी लाइन (385 कि.मी.)	4,963
कोट्टावलसा-कोरापुट दोहरीकरण (189 कि.मी.)	2,500
कोरापुट-सिंगापुर रोड दोहरीकरण (165 कि.मी.)	2,362
जगदलपुर-कोरापुट दोहरीकरण (107 कि.मी.)	1,547
झारसुगुड़ा-बिलासपुर चौथी लाइन (206 कि.मी.)	2,596
बोंडामुंडा-रांची दोहरीकरण (159 कि.मी.)	3,029
नारायणगढ़-भद्रक तीसरी लाइन (153 कि.मी.)	2,136
भद्रक- निर्गुंडी तीसरी लाइन (92 कि.मी.)	1,284

कुछ प्रमुख परियोजनाओं की प्रगति इस प्रकार है

खुर्दा रोड-बोलंगीर (301 कि.मी.) नई लाइन : इस परियोजना की नवीनतम लागत ₹5,089 करोड़ है। मार्च, 2025 तक इस परियोजना पर ₹4,311 करोड़ का व्यय किया जा चुका है। वित्तीय वर्ष 2025-26 में ₹1,938 करोड़ का परिव्यय भी प्रदान किया गया है। परियोजना की स्थिति निम्नानुसार है :-

- खुर्दा रोड- दसपल्ला (106 कि.मी.) : शुरू किया गया।
- दसपल्ला– पुरुनाकटक (75 कि.मी.) : कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- पुरुनाकटक- बोलंगीर (120 कि.मी.) : शुरू किया गया।

दसपल्ला-पुरुनाकटक (75 कि.मी.) की स्थिति इस प्रकार है :-

कार्यकलाप	कार्यक्षेत्र	स्थिति
सुरंग	7 (11.96 कि.मी.)	6 सुरंग के कार्य पूरे हो चुके हैं (7.7 कि.मी.)। शेष 1 सुरंग में कार्य शुरू कर दिया गया है।
महत्त्वपूर्ण ब्रिज	5	सभी का कार्य पूरा हो चुका है।
स्टेशन भवन	5	कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

सालेगांव-बुधपंक (85 आरकेएम) के बीच तीसरी और चौथी लाइन का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है। स्थिति इस प्रकार है :-

सालेगांव- रजथगढ़ (23 कि.मी.) : शुरू किया गया

रजथगढ़– ढेंकनाल (20 कि.मी.) : भूमि अधिग्रहण और वन भूमि का डायवर्जन पूरा हो गया है। 4 बड़े ब्रिजों का निर्माण पूरा हो चुका है। शेष कार्य शुरू कर दिया गया है।

ढेंकनाल- मेरामुंडली (34 कि.मी.) : शुरू किया गया

मेरामुंडली–बुधपंक (8 कि.मी.): भूमि अधिग्रहण और वन भूमि का



डायवर्जन पूरा हो गया है। 2 बड़े ब्रिज और 2 स्टेशन का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है। शेष कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

वर्तमान में, भुवनेश्वर–रायगढ़–जेपोर–कोरापुट सेक्टर में 18447/18448 भुवनेश्वर-जगदलपुर हीराखंड एक्सप्रेस की दैनिक सेवा उपलब्ध है। इसके अलावा, कोरापुट 3 जोड़ी ट्रेन सेवाओं के माध्यम से कोट्टावलसा से जुड़ा हुआ है, जबकि कोट्टावलसा आगे 6 जोड़ी ट्रेन सेवाओं के माध्यम से भुवनेश्वर से जुड़ा है। इन ट्रेन सेवाओं की सूची नीचे दी गई है:

कोरापुट-कोट्टावलसा सेक्टर में चलने वाली ट्रेनें

ट्रेन संख्या और नाम
18515/18516 किरंदुल-विशाखापत्तनम एक्सप्रेस
58501/58502 किरंदुल-विशाखापत्तनम पैसेंजर
58537/58538 कोरापुट-विशाखापत्तनम पैसेंजर

कोट्टावलसा-भुवनेश्वर सेक्टर में चलने वाली ट्रेनें

ट्रेन संख्या और नाम
16107/16108 तांबरम-सांतरागाछी की अमृत भारत एक्सप्रेस
16597/16598 एसएमवीटी बेंगलुरु-अलीपुरद्वार अमृत भारत एक्सप्रेस
16523/16524 एसएमवीटी बेंगलुरु- बालुरघाट एक्सप्रेस
16223/16224 एसएमवीटी बेंगलुरु- राधिकापुर एक्सप्रेस
17015/17016 सिकंदराबाद- भुवनेश्वर विशाखा एक्सप्रेस
18045/18046 चार्लापल्ली- शालीमार ईस्ट कोस्ट एक्सप्रेस

हिमाचल प्रदेश

रेल संपर्क मजबूत करने और क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा देने के लिए चल रही प्रमुख रेल परियोजनाएँ

हिमाचल प्रदेश में पूर्णतः/आंशिक रूप से आने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और सुरक्षा कार्यों के लिए बजट आवंटन निम्नानुसार है :

अवधि	व्यय
2009-14	₹108 करोड़ प्रति वर्ष
2025-26	₹2716 करोड़ (25 गुना से अधिक)

स्वीकृत परियोजनाएँ

दिनांक 1 अप्रैल, 2025 की स्थिति के अनुसार, कुल 214 कि.मी. लंबाई की 3 नई रेल लाइनें, जिनकी लागत ₹17,622 करोड़ है और जो पूरी तरह या आंशिक रूप से हिमाचल प्रदेश में पड़ती हैं, निर्माण के चरण में हैं; इनमें से 64 कि.मी. लंबाई को चालू कर दिया गया है और मार्च, 2025 तक ₹8,280 करोड़ का व्यय किया जा चुका है। अंब अंदौरा, मोरिंडा–रूपनगर–आनंदपुर साहिब–दौलतपुर चौक लाइन पर स्थित एक मौजूदा स्टेशन है, जिसका विस्तार किया जा रहा है ताकि यह जालंधर–जम्मू मार्ग पर स्थित मुकेरियां से जुड़ सके। इस परियोजना का नांगल बांध–दौलतपुर चौक (60 कि.मी.) वाला हिस्सा चालू हो चुका है। दौलतपुर चौक–मुकेरियां (42 कि.मी.) वाले हिस्से में भी काम चल रहा है। खंडवार प्रगति इस प्रकार है :

- **दौलतपुर चौक- करटोली पंजाब (10.5 कि.मी.)**
  (सभी कार्य पूर्ण हो चुके हैं।)
- **कार्तोली पंजाब-तलवाड़ा (13.65 कि.मी.)**

गतिविधि	दायरा	स्थिति
ब्रिज	9.2 कि.मी.	कार्य शुरू हो चुका है, लगभग 25% कार्य पूरा हो चुका है।
बड़े ब्रिज	1	शुरू किए गए कार्य
छोटे ब्रिज	7	शुरू किए गए कार्य
आरओबी	2	शुरू किए गए कार्य
आरयूबी	8	शुरू किए गए कार्य

- **तलवाड़ा–मुकेरियां (28.70 कि.मी.):**

गतिविधि	दायरा	स्थिति
बड़े ब्रिज	13	काम शुरू हो चुका है, लगभग 70% पूरा हो चुका है
आरयूबी	40	29 कार्य पूर्ण हो चुके हैं, शेष 11 आरबी के कार्य लंबित हैं
स्टेशन भवन	3	2 पूरे हो चुके हैं, शेष 1 स्टेशन भवन में कार्य शुरू किए गए हैं



चंडीगढ़-बद्दी नई लाइन (33 कि.मी.)

चंडीगढ़-बद्दी (33 कि.मी.) नई रेल लाइन परियोजना को हिमाचल प्रदेश सरकार के साथ 50:50 लागत साझाकरण के आधार पर ₹1540 करोड़ की लागत से स्वीकृत किया गया है। चंडीगढ़-बद्दी (30 कि.मी.) नई रेल लाइन परियोजना का काम शुरू हो चुका है। फरवरी 2026 तक इस पर ₹1068.88 करोड़ खर्च हो चुके हैं।

हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा परियोजना लागत में अपने हिस्से का भुगतान न करने के कारण परियोजना की प्रगति प्रभावित हुई है। विवरण इस प्रकार हैं :

कुल व्यय (₹करोड़)	हिमाचल प्रदेश सरकार का हिस्सा (50%) (₹करोड़)	हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा जमा की गई राशि (₹करोड़)	बाकी (₹करोड़)
1069	534	348	186

परियोजना की स्थिति निम्न प्रकार है:

गतिविधि	दायरा	स्थिति
भूमि अधिग्रहण	97 हेक्टेयर	कार्य पूरा
वन निकासी	-	कार्य पूरा
ब्रिज	9 कि.मी.	कार्य शुरू हो चुका है, 75% कार्य पूरा हो चुका है
बड़े ब्रिज	15	शुरू किए गए कार्य
आरओबी	2	शुरू किए गए कार्य
स्टेशन भवन	3	शुरू किए गए कार्य

इसके अलावा, हिमाचल प्रदेश में रेल संपर्क को बेहतर बनाने के लिए, बद्दी-घानाउली नई लाइन (25 कि.मी.) का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार कर ली गई है।

भानुपल्ली-बिलासपुर-बेरी नई लाइन (63 कि.मी.)

भानुपल्ली-बिलासपुर-बेरी (63 कि.मी.) नई रेल लाइन परियोजना को लागत साझाकरण के आधार पर स्वीकृत किया गया है, जिसमें हिमाचल प्रदेश सरकार की 25% और केंद्र सरकार की 75% हिस्सेदारी है। इसके अलावा, ₹70 करोड़ से अधिक की भूमि की पूरी लागत हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा वहन की जाएगी। परियोजना का विस्तृत अनुमान ₹6753 करोड़ की लागत पर स्वीकृत किया गया था, जिसमें ₹1617 करोड़ की भूमि लागत शामिल है।

भूमि अधिग्रहण की स्थिति

हिमाचल प्रदेश में इस परियोजना के लिए 124 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता है। इस आवश्यकता के मुकाबले हिमाचल प्रदेश सरकार ने केवल 82 हेक्टेयर भूमि ही उपलब्ध कराई है। उपलब्ध भूमि पर कार्य शुरू कर दिया गया है। बिलासपुर से बेरी तक की भूमि अभी तक हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा नहीं सौंपी गई है। भूमि की अनुपलब्धता परियोजना को बुरी तरह प्रभावित कर रही है।

इस मद में ₹7,729 करोड़ का व्यय हुआ है। विवरण इस प्रकार है :

कुल व्यय (करोड़)	हिमाचल प्रदेश सरकार का हिस्सा	दायरा	स्थिति
7,729	2,781	847	1,934

परियोजना की स्थिति

गतिविधि	दायरा	स्थिति
सुरंग	16	15 सुरंगें पूरी हो चुकी हैं, शेष 1 सुरंग पर काम चल रहा है
बड़े ब्रिज	27	10 ब्रिजों का निर्माण पूरा हो चुका है, 14 ब्रिजों पर काम जारी है
आरओबी	8	6 कार्य पूरे हो चुके हैं, शेष 2 आरओबी में कार्य जारी हैं
आरयूबी	5	4 कार्य पूर्ण हो चुके हैं, शेष कार्य 1 आरयूबी में लंबित हैं
स्टेशन भवन	6	3 स्टेशन पूरे हो चुके हैं, शेष 3 स्टेशनों पर काम जारी है

राज्य सरकार द्वारा अपनी प्रतिबद्धताओं को पूरा न करने के कारण इस परियोजना की प्रगति प्रभावित हुई है।



भारत सरकार परियोजनाओं को क्रियान्वित करने के लिए पूरी तरह से तैयार है, हालांकि इसकी सफलता हिमाचल प्रदेश सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है।

बिलासपुर-मनाली-लेह नई लाइन (489 कि.मी.)

बिलासपुर-मनाली-लेह नई पाइपलाइन को रक्षा मंत्रालय द्वारा रणनीतिक पाइपलाइन के रूप में चिह्नित किया गया है। सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार कर ली गई है। यह परियोजना हिमालय के दुर्गम भूभाग से होकर गुजरती है, जो भूवैज्ञानिक आश्चर्यों और अनेक समस्याओं से भरा हुआ है। परियोजना की कुल लंबाई 489 कि.मी. है, जिसमें 270 कि.मी. लंबी सुरंगें भी शामिल हैं। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार, परियोजना की अनुमानित लागत ₹1,31,000 करोड़ है।

यह रेल मार्ग बेरी, सुंदरनगर, मंडी, मनाली, सिस्सू, दारचा, कीलोंग, सरचू, पांग, रुमत्से, उप्शी, खारू से होकर गुजरता है और लेह टर्मिनस पर समाप्त होता है, जो हिमाचल प्रदेश और लद्दाख के महत्त्वपूर्ण शहरों को जोड़ता है।

पठानकोट-जोगिंदर नगर गेज परिवर्तन (200 कि.मी.)

पठानकोट-जोगिंदर नगर के मौजूदा नैरो गेज खंड (200 कि.मी.) के गेज रूपांतरण के सर्वेक्षण को मंजूरी दे दी गई है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के लिए क्षेत्र सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है।

डीपीआर तैयार होने के बाद, परियोजना की मंजूरी के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों से परामर्श और नीति आयोग, वित्त मंत्रालय, रक्षा मंत्रालय आदि से आवश्यक अनुमोदन की आवश्यकता होती है। चूंकि परियोजनाओं की मंजूरी एक सतत और गतिशील प्रक्रिया है, इसलिए सटीक समयसीमा तय नहीं की जा सकती।■

24 मंडलों में 90% से अधिक तथा 19 मंडलों में 80-90% तक रही समय की पाबंदी

अत्याधुनिक तकनीकों के इस्तेमाल से हुआ समय की पाबंदी में सुधार



ट्रेन सेवाओं की समय की पाबंदी का मापन समाप्त होने के आधार पर किया जाता है और इसे निर्धारित समय सीमा के भीतर गंतव्य स्टेशन पर पहुँचने वाली ट्रेनों के प्रतिशत के तौर पर व्यक्त किया जाता है।

समय की पाबंदी की निगरानी

- भारतीय रेल में समय की पाबंदी को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। भारतीय रेल ट्रेनों को समय पर चलाने के लिए हर संभव प्रयास करती है। ट्रेनों की समय पर पाबंदी की नियमित, लगातार और वास्तविक समय में निगरानी सुनिश्चित करने के लिए तकनीकी उपकरण और आईटी सिस्टम स्थापित किए गए हैं।
- भारतीय रेल (इंजीनियरिंग अथॉरिटी) ट्रेनों के संचालन की निगरानी के लिए एक एकीकृत डिजिटल प्लेटफॉर्म का इस्तेमाल कर रही है, जिसमें एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) और नियंत्रण कार्यालय का इस्तेमाल (सीओए) शामिल हैं, जो राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) से एकीकृत हैं।
- ट्रेनों की चाल से समय की स्वचालित प्राप्ति के लिए लगातार प्रगति की जा रही है, जिसके लिए लोकोमोटिव में जीपीएस उपकरण लगे हैं {त्वरित समय पर ट्रेन सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) और लोकोमोटिव और ट्रेनों की दूरस्थ निगरानी और प्रबंधन (आरईएमएमएलओटी)} और स्टेशन सिग्नलिंग प्रणाली से एकीकृत डेटा लॉगर का इस्तेमाल किया जा रहा है।
- डेटा लॉगर स्टेशनों पर यात्री ट्रेनों के आगमन/ प्रस्थान की त्वरित समय पर और सटीक रिपोर्टिंग सुनिश्चित करते हैं।
- भारतीय रेल पारंपरिक डिब्बों (आईसीएफ डिब्बों) को अत्याधुनिक तकनीक से लैस आधुनिक हल्के एलएचबी डिब्बों से बदल रहा है। भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयां अप्रैल 2018 से केवल एलएचबी डिब्बों का निर्माण कर रही हैं। एलएचबी डिब्बों का निर्माण कई वर्ष से लगातार बढ़ रहा है और अब तक 50,000 से अधिक एलएचबी डिब्बों का निर्माण हो चुका है। भारतीय रेल वंदे भारत, नमो भारत रैपिड रेल और अमृत भारत जैसी त्वरित आधार पर गति बढ़ाने और कम करने वाली ट्रेनों का भी तेजी से संचालन कर रहा है।
- समय की पाबंदी में सुधार लाने के लिए, भारतीय रेल समय सारणी का युक्तिकरण भी करता है। ऐसा ही एक वैज्ञानिक अभ्यास आईआईटी-मुंबई की सहायता से उनके ट्रैफिक सिमुलेटर का इस्तेमाल करके किया गया। इस अभ्यास का उद्देश्य सभी खंडों पर निश्चित एकीकृत रखरखाव ब्लॉक स्थापित



करना भी था, जिससे देरी को कम किया जा सके और समय की पाबंदी में सुधार किया जा सके।

- ट्रेनों को सही ढंग से चलाने के लिए नई पीढ़ी के उच्च क्षमता वाले लोकोमोटिव का इस्तेमाल किया जा रहा है।
- इसके साथ ही, कोहरे के असर को कम करने और लोको पायलटों को कोहरे की स्थिति में ट्रेन चलाने में सहायता करने के लिए भारतीय रेल की ओर से निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :

जीपीएस पर आधारित कोहरे से सुरक्षा वाला उपकरण : लोको पायलटों को ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित पोर्टेबल 'कोहरे से सुरक्षा उपकरण' (एफएसडी) प्रदान किया जा रहा है, जो कोहरे जैसी कम दिखने वाली स्थिति में आने वाले महत्त्वपूर्ण स्थलों जैसे कि सिग्नल, लेवल क्रॉसिंग गेट, स्थायी गति प्रतिबंध आदि को पहले से प्रदर्शित करता है। इस उपकरण का इस्तेमाल विशेष रूप से सर्दियों के मौसम में सुरक्षित ट्रेन संचालन के लिए और कम दिखने की स्थिति में लोको पायलटों पर तनाव कम करने में सहायक होता है। दिनांक 31 जनवरी, 2026 तक, भारतीय रेल में 29848 कोहरे से सुरक्षा उपकरण उपलब्ध हैं।

संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल (एमएएसएस) प्रणाली : कोहरे और खराब मौसम जैसी असामान्य स्थितियों में, जब दिखना कम हो जाता है, तो स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में एमएएसएस प्रणाली लागू की गई है। यह प्रणाली कोहरे वाले मौसम में ट्रेनों के संचालन में होने वाली देरी को कम करने में सहायक होती है। कोहरे और कम दिखने की स्थिति में ट्रेन का संचालन प्रशिक्षण पाठ्यक्रम का एक अनिवार्य घटक है और इसे लोको पायलटों (एलपी) और सहायक लोको पायलटों (एएलपी) के लिए निर्धारित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के परिवहन मॉड्यूल और तकनीकी मॉड्यूल में पहले ही शामिल कर लिया गया है।

परिणाम

इन पहलों के चलते, भारतीय रेल ने 2025-26 के दौरान (फरवरी 2026 तक) 77% से अधिक की कुल समय की पाबंदी दर्ज की।

मंडल की संख्या	समय की पाबंदी का प्रतिशत
24	90% से अधिक
19	80% से 90% के मध्य

चुनौतियां

ट्रेनों के समय पर चलने को कई आंतरिक और बाहरी कारक प्रभावित करते हैं, जिनमें कोहरा, मार्ग संबंधी बाधाएं, संपत्ति रखरखाव, अलार्म चेन का टूटना, आंदोलन, मवेशियों का कुचल जाना और अन्य अप्रत्याशित परिस्थितियाँ शामिल हैं। ट्रेनों के संचालन को प्रभावित करने वाली प्रमुख चुनौतियां इस प्रकार हैं:

मिश्रित यातायात-एक ही पटरी पर अलग-अलग गति वाली कई प्रकार की ट्रेनें चलती हैं। वंदे भारत, मेल/ एक्सप्रेस, यात्री ट्रेनें, उपनगरीय ट्रेनें, मालगाड़ियां, सैन्य साजो-सामान, इंजीनियरिंग मशीनें आदि अलग-अलग गति वाली ट्रेनें एक ही पटरी का इस्तेमाल करती हैं। इससे मालगाड़ियों और अन्य ट्रेनों की तुलना में यात्री ट्रेनों को प्राथमिकता देने की जरूरत पैदा होती है, जिससे ट्रेनों के सुचारू संचालन में बाधा आती है।

भारतीय रेल मालगाड़ियों को विशेष पहुँच प्रदान करने के लिए पूर्वी समर्पित माल गलियारा (ईडीएफसी) और पश्चिमी समर्पित माल गलियारा (डब्ल्यूडीएफसी) जैसी इंफ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं सहित कई तरीके अपना रहा है, जिससे माल लाने ले जाने के लिए मार्ग बनाए जा सकें।

भारी यातायात भार-भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 25,000 ट्रेनें चलाता है, जिनमें उपनगरीय और मालगाड़ियां शामिल हैं। दिल्ली-हावड़ा, मुंबई-कोलकाता आदि प्रमुख मार्ग अत्यधिक भीड़भाड़ वाले होते हैं, जिससे ट्रेनों के समय पर चलने में बाधा आती है।■

भारतीय रेल
पत्रिका

अब
सोविनियर शॉप
राष्ट्रीय रेल संग्रहालय
चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

रेल संपर्क को मिली मजबूती

भारतीय रेल ने 1,900 कि.मी. से अधिक लंबी अवसंरचना परियोजनाएँ पूरी कीं

बीते 5 वर्ष में नेटवर्क क्षमता विस्तार के लिए ₹2,93,000 करोड़ की लागत से 308 नई लाइन, गेज रूपांतरण और दोहरीकरण परियोजनाओं को मिली मंजूरी



परिवहन क्षेत्र से जुड़े इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स की योजना और उन्हें लागू करने में एक क्रांतिकारी परिवर्तन लाने के उद्देश्य से अक्टूबर, 2021 में प्रधानमंत्री गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) का शुभारंभ किया गया था। संपूर्ण देश में विस्तृत इस मास्टर प्लान ने संबंधित मंत्रालयों, राज्य सरकारों और विभागों के बीच सहयोग के माध्यम से रेलवे, शिपिंग, सड़क मार्ग, दूरसंचार और पाइपलाइन जैसे इंफ्रास्ट्रक्चर क्षेत्रों के बीच एक सकारात्मक तालमेल स्थापित किया है। इससे न केवल परियोजनाओं की योजना बनाने की गति तेज हुई है, बल्कि परियोजना पूर्ण करने के लिए आवश्यक मंजूरियों/स्वीकृतियों की प्रक्रिया में भी अभूतपूर्व तेजी आई है।

भारतीय रेल ने अपनी प्रोजेक्ट प्लानिंग प्रक्रिया में गति शक्ति के सिद्धांतों को तत्काल आत्मसात किया है, जिससे परियोजनाओं के मूल्यांकन, स्वीकृति और उन्हें लागू करने की प्रक्रिया में तेजी आई है। BISAG-N द्वारा विकसित पीएम गति शक्ति संस्थागत तंत्र के माध्यम से जमीनी सर्वेक्षण, रूट अलाइनमेंट और वन एवं वन्यजीव क्षेत्रों से बचने के लिए वैकल्पिक मार्गों का निर्धारण किया जा रहा है। इसके साथ ही बंदरगाहों, खदानों और कोयला क्षेत्रों तक कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने का कार्य भी इसी तंत्र के माध्यम से संपन्न हो रहा है। इसके परिणामस्वरूप, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने की गुणवत्ता में उल्लेखनीय सुधार हुआ है और परियोजना लागत में कमी आई है।

अब सभी नई लाइनों, गेज कन्वर्जन और दोहरीकरण परियोजनाओं का सर्वेक्षण BISAG-N द्वारा विकसित पीएम गति शक्ति संस्थागत तंत्र के अंतर्गत किया जा रहा है। इसका मुख्य उद्देश्य विभिन्न आर्थिक क्षेत्रों के लिए मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी बुनियादी ढाँचे का विकास करना है। इस पहल के माध्यम से एकीकृत योजना, बेहतर लॉजिस्टिक्स दक्षता और फर्स्ट एवं लास्ट माइल कनेक्टिविटी सुनिश्चित की जा रही है। साथ ही, इसका लक्ष्य क्षमता में वृद्धि करना और लोगों एवं वस्तुओं जैसे—कृषि उत्पादों, उर्वरकों, कोयला, लौह अयस्क, स्टील, सीमेंट और चूना पत्थर आदि के निर्बाध आवागमन के बीच आने वाली बाधाओं को दूर करना है।

पिछले तीन वर्षों, यानी वित्त वर्ष 2022-23, 2023-24, 2024-25 और वर्तमान वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान, पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के अंतर्गत भारतीय रेल में कुल 13,808 कि.मी. लंबाई की 300 परियोजनाओं (51 नई लाइनें, 17 गेज कन्वर्जन और 232 दोहरीकरण) को मंजूरी प्रदान की गई है।

बीते 11 वर्ष में मौजूदा रेल नेटवर्क की क्षमता में व्यापक बढ़ोतरी की गई है। चालू की गई नई पटरियों का विवरण इस प्रकार है :-

अवधि	शुरू किए गए नए ट्रैक	नए ट्रैक शुरू करने का औसत
2009-14	7,599 कि.मी.	4.2 कि.मी./ दिन
2014-25	34,428 कि.मी.	8.6 कि.मी./ दिन (2 बार से अधिक)

इसके साथ ही, दिनांक 1 अप्रैल 2025 तक, भारतीय रेल में कुल 35,966 कि.मी. लंबाई की 431 रेल इंफ्रास्ट्रक्चर परियोजनाएँ (154 नई लाइनें, 33 गेज रूपांतरण और 244 दोहरीकरण) मंजूर की गई हैं, जिनकी लागत लगभग ₹6.75 लाख करोड़ है। सारांश इस प्रकार है :-

श्रेणी	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई एनएल/जीसी/डीएल (कि.मी.)	मार्च 25 तक शुरू की गई कुल लंबाई (कि.मी.)	मार्च 25 तक कुल खर्च (₹करोड़ में)
नई लाइनें	154	16,142	3,036	1,45,318
गेज परिवर्तन	33	4,180	2,997	22,753
दोहरीकरण / बहुपथ निर्माण	244	15,644	6,736	1,22,858
कुल	431	35,966	12,769	2,90,929

हाल ही में पूरी की गई रेल परियोजनाएँ

परियोजना का नाम	लंबाई (कि.मी. में)
उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई लाइन	272
बइरबी-सायरंग नई लाइन	51
देवबंद-रुड़की नई लाइन	27
चूरू-रतनगढ़ का दोहरीकरण	43
टोरी-शिवपुर तीसरी लाइन	44
अररिया-गलगलिया नई लाइन	110
हिम्मतनगर-खेडब्रह्मा गेज रूपांतरण	55
बहराईच-नानपारा-नेपालगंज गेज परिवर्तन	56
डोमिनगढ़-गोरखपुर- कुसुमी तीसरी लाइन और गोरखपुर-नकहा का दोहरीकरण	21
विजापुर-अंबालियासन गेज रूपांतरण	43
पुणे-मिराज-लोंडा का दोहरीकरण	467
मनमाड-जलगांव तीसरी लाइन	160
फेफना-इंदारा-मऊ-शाहगंज का दोहरीकरण	150
अदराज-मोती-विजापुर गेज परिवर्तन	40
कटनी-बीना तीसरी लाइन	279
गांधीधाम-आदिपुर चतुर्भुज	21
खाटूवास-नारनौल का दोहरीकरण	24
पेनुकोंडा- धर्मावरम का दोहरीकरण	42

बीते 5 वर्ष में भारतीय रेल पर लगभग ₹2,93,000 करोड़ की लागत से 308 परियोजनाएँ (नई लाइन, गेज रूपांतरण और दोहरीकरण) मंजूर की गई हैं। इससे रेलवे नेटवर्क की ट्रेनों की संख्या बढ़ाने की क्षमता में बढ़ोतरी होगी

स्वीकृत प्रमुख परियोजनाएँ

परियोजना का नाम	लागत (₹करोड़ में)
चोपन-चुनार का दोहरीकरण (102 कि.मी.)	1,553
गुंटूर-बीबीनगर का दोहरीकरण (239 कि.मी.)	3,238
मुदखेड-मेडचल और महबूबनगर-धोण का दोहरीकरण (418 कि.मी.)	5,655
सामाखियाली-गांधीधाम चौगुना करना (53 कि.मी.)	1,571
मेड़ता सिटी-मेड़ता रोड पर रास एवं बाईपास नई लाइन (56 कि.मी.)	1,038
लुमडिंग-फुर्केटिंग का दोहरीकरण (140 कि.मी.)	2,334
अजमेर-चंदेरिया का दोहरीकरण (178 कि.मी.)	1,813
मोटुमारी-विष्णुपुरम आरओआर के दोहरीकरण के साथ (100 कि.मी.)	1,746
गंगा नदी पर नए ब्रिज के साथ बिक्रमशिला-कटरेहा नई लाइन (26 कि.मी.)	2,549
गुनुपुर-थेरुबली नई लाइन (74 कि.मी.)	1,326
मल्कानगिरि-पांडुरंगपुरम नई लाइन (174 कि.मी.)	4,109
बादामपहाड़-केंदुझारगढ़ नई लाइन (82 कि.मी.)	2,106
जूनागढ़-नबरंगपुर नई लाइन (116 कि.मी.)	3,274
बुरमारा–चाकुलिया नई लाइन (60 कि.मी.)	1,639
अजंता गुफाओं के लिए रेल कनेक्टिविटी (174 कि.मी.)	7,105
बंग्रिपोसी-गोरुमहिसानी नई लाइन (86 कि.मी.)	2,549
चांडिल-अनारा-दामोदर तीसरी लाइन (121 कि.मी.)	2,170
बरगढ़ रोड-नवापारा रोड नई लाइन (138 कि.मी.)	2,926
सरडेगा-भालूमुड़ा नई दोहरी लाइन (37 कि.मी.)	1,360
वाराणसी-पं. गंगा नदी पर रेल सह सड़क ब्रिज के साथ दीन दयाल उपाध्याय मल्टीट्रैकिंग (15 कि.मी.)	2,642
जलगांव-मनमाड चौथी लाइन (160 कि.मी.)	2,773
भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	3,514
संबलपुर-जरापाड़ा तीसरी और चौथी लाइन (127 कि.मी.)	3,916
झारसुगुड़ा-सासोन तीसरी और चौथी लाइन (35 कि.मी.)	1,181
गोंदिया-बल्लारशाह का दोहरीकरण (240 कि.मी.)	4,819
खरसिया-नया रायपुर-परमलकसा 5वीं और 6वीं लाइन (278 कि.मी.)	8,741
वर्धा-बल्हारशाह चौगुनी करना (135 कि.मी.)	2,381
बल्लारी-चिकजाजुर का दोहरीकरण (185 कि.मी.)	3,342

कोडरमा-बरकाकाना का दोहरीकरण (133 कि.मी.)	3,063
इटारसी-नागपुर चौथी लाइन (297 कि.मी.)	5,451
डांगोआपोसी-जारोली तीसरी और चौथी लाइन (43 कि.मी.)	1,752
सिकंदराबाद-वाडी तीसरी और चौथी लाइन (173 कि.मी.)	5,012
फुर्केटिंग-न्यू तिनसुकिया का दोहरीकरण (194 कि.मी.)	3,634
बख्तियारपुर-राजगीर-तिलैया का दोहरीकरण (104 कि.मी.)	2,192
गोंदिया-डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 कि.मी.)	2,223
वर्धा-भुसावल तीसरी और चौथी लाइन (314 कि.मी.)	9,197
होसपेटे-बेल्लारी चौगुनी (65 कि.मी.)	2,372
कसारा-मनमाड तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	10,154
पुनारख-किऊल तीसरी और चौथी लाइन (50 कि.मी.)	2,668
गम्हरिया-चांडिल तीसरी और चौथी लाइन (55 कि.मी.)	1,168
सैंथिया-पाखुर चौथी लाइन (81 कि.मी.)	1,569
संतरागाछी-खड़गपुर चौथी लाइन (111 कि.मी.)	2,905
नेरगुंडी-बारंग और खुर्दा रोड-विजयनगरम तीसरी लाइन (385 कि.मी.)	5,618
सोन नगर-अंडाल मल्टी ट्रैकिंग (375 कि.मी.)	13,606
गोरखपुर कैंट-वाल्मीकि नगर का दोहरीकरण (96 कि.मी.)	1,270
जयपुर-सवाई माधोपुर का दोहरीकरण (131 कि.मी.)	1,269
लूनी-समदड़ी-भीलड़ी का दोहरीकरण (272 कि.मी.)	3,531

नरकटियागंज-रक्सौल-सीतामढ़ी-दरभंगा और सीतामढी-मुजफ्फरपुर का दोहरीकरण (256 कि.मी.)"	4,553
प्रयागराज (इरादतगंज)-मानिकपुर तीसरी लाइन (84 कि.मी.)	1,640
तिरूपति-पकाला-काटपाडी का दोहरीकरण (104 कि.मी.)	1,332
रतलाम-नागदा तीसरी और चौथी लाइन (41 कि.मी.)	1,018
अलुआबारी रोड-न्यू जलपाईगुड़ी तीसरी और चौथी लाइन (57 कि.मी.)	1,786
औरंगाबाद (छत्रपति संभाजीनगर)-परभणी (177 कि.मी.)	2,179
भागलपुर-दुमका-रामपुरहाट का दोहरीकरण (177 कि.मी.)	3,169
इटारसी-बीना चौथी लाइन (237 कि.मी.)	4,329
वडोदरा-रतलाम तीसरी और चौथी लाइन (259 कि.मी.)	8,885
देवभूमि द्वारका (ओखा)-कनालस का दोहरीकरण (141 कि.मी.)	1,457
बदलापुर-कर्जत तीसरी और चौथी लाइन (32 कि.मी.)	1,324
दिल्ली-अंबाला कैंट तीसरी और चौथी लाइन (194 कि.मी.)	5,983
गोंदिया-जबलपुर का दोहरीकरण (231 कि.मी.)	5,236
मनमाड-इंदौर नई लाइन (360 कि.मी.)	18,529
एर्रुपेलम-अमरावती-नंबूर नई लाइन (57 कि.मी.)	2,245
वधावन बंदरगाह और न्यू पालघर स्टेशन नई दोहरी लाइन (22 कि.मी.)	1,507
देशलपर-हाजीपीर-लूना और वायोर-लखपत नई लाइन (145 कि.मी.)	2,526

भारतीय रेल / Indian Railways

पत्रिका की सदस्यता एवं पत्रिका नहीं मिलने की शिकायत हेतु

फोन या व्हाट्सएप करें

92205 05349

सोमवार से शुक्रवार (सुबह 10 से 5 बजे तक)

Email: bmpr310rb@gmail.com, irbrhelp@gmail.com

विदेशी निवेशकों के भरोसे का प्रतीक बनी भारतीय रेल

11 वर्षों में रेलवे अवसंरचना को बढ़ावा देने के लिए मिला US$ 942 मिलियन का एफडीआई इक्विटी इनफ्लो

भारत सरकार की विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफडीआई) नीति के दिनांक 15 अक्टूबर, 2020 के परिपत्र को समय-समय पर बदला गया है। इसके अनुसार रेलवे अवसंरचना क्षेत्र में स्वचालित मार्ग से 100% एफडीआई की अनुमति दी जाती है। अनुमत क्षेत्रों में निम्नलिखित का निर्माण, संचालन और रखरखाव शामिल है :-

- पीपीपी के माध्यम से उपनगरीय गलियारा परियोजनाएँ,
- हाई स्पीड ट्रेन परियोजनाएँ;
- समर्पित माल ढुलाई लाइनें;
- ट्रेनसेट और लोकोमोटिव/कोच विनिर्माण और रखरखाव सुविधाओं सहित रोलिंग स्टॉक;
- रेलवे विद्युतीकरण;
- सिग्नलिंग प्रणालियां;
- फ्रेट टर्मिनल;
- यात्री टर्मिनल;
- रेलवे लाइन/साइडिंग से संबंधित औद्योगिक भाग में अवसंरचना जिसमें विद्युतीकृत रेलवे लाइनें और मुख्य रेलवे लाइन से संपर्क शामिल है; और
- मास रैपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम।

रेलवे क्षेत्र में वित्तीय वर्ष 2014-15 से 2025-26 (दिसंबर 2025 तक) तक कुल विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफडीआई) इक्विटी इनफ्लो US$ 942 मिलियन है।

रेलवे में वित्तीय वर्ष 2013-14 में पूंजी निवेश के लिए सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) ₹29,055 करोड़ था। नेटवर्क बढ़ाने, रोलिंग स्टॉक बढ़ाने, सुरक्षा में सुधार, यात्री सुविधाओं, सड़क सुरक्षा के कार्यों और प्रौद्योगिकी उन्नयन के लिए प्रचुर सहायता देने के लिए, भारत सरकार ने हर वर्ष सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) को लगातार बढ़ाया है और वित्तीय वर्ष 2026-27 के लिए ₹2.78 लाख करोड़ दिए गए हैं। प्रचुर घरेलू फंडिंग ने भारतीय रेल क्षेत्र को वैश्विक बाजार के साथ स्पर्धा करने के लिए अवसंरचना और प्रौद्योगिकी में ज्यादा निवेश करने में सहायता की है।



- **हाई-स्पीड रेल, फ्रेट और पैसेंजर ऑपरेशन्स और टेक्निकल सहयोग से एडवांस्ड आईटी सॉल्यूशंस के लिए स्विट्जरलैंड, जर्मनी, रूस और स्पेन के साथ समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए**
- **लोकोमोटिव, कोच, वैगन, मेट्रो कार और जरूरी कलपुर्जों के घरेलू विनिर्माण के समर्थन से, भारतीय रेल का निर्यात पिछले 9 वर्ष में ₹26,000 करोड़ तक पहुँचा**
- **भारतीय रेल के रोलिंग स्टॉक्स अमरीका, ब्रिटेन, जर्मनी, ऑस्ट्रेलिया, कनाडा, फ्रांस, स्पेन, इटली, मोजाम्बिक, मैक्सिको, बांग्लादेश, श्रीलंका और रोमानिया जैसे विकसित और विकासशील देशों को निर्यात किए गए**

इसके अलावा, अंतरराष्ट्रीय तकनीकी सहयोग की लगातार प्रक्रिया के तौर पर, रेल मंत्रालय ने स्विट्जरलैंड, जर्मनी, रूस, स्पेन वगैरह के साथ समझौतों पर हस्ताक्षर किए हैं। ये समझौते माल और यात्री ऑपरेशन (मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट), हाई-स्पीड रेल डेवलपमेंट और रेलवे ऑपरेशन और प्रशासनिक उद्देश्यों के लिए आईटी सॉल्यूशन, एसेट्स के प्रेडिक्टिव मेंटेनेंस वगैरह के क्षेत्र में तकनीकी सहयोग के लिए किए गए हैं।

अन्य देशों को निर्यात

पिछले दस वर्ष में, भारत ने मजबूत और विविधीकृत रेल विनिर्माण पारिस्थितिकी विकसित की है, जिसमें भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयां और इंडस्ट्री बेस शामिल हैं।

अभी, यह उद्योग भारत में रेलवे रोलिंग स्टॉक्स की लगभग पूरी रेंज जैसे लोकोमोटिव, पैसेंजर कोच, वैगन और जरूरी कंपोनेंट्स जैसे ट्रैक्शन मोटर्स, गियर बॉक्स, मोटराइज्ड बोगी, ट्रैक्शन ट्रांसफॉर्मर, मेट्रो कार, प्रोपल्शन सिस्टम, ट्रैक्शन और ऑक्सिलरी कन्वर्टर्स, केबल हार्नेस, इलेक्ट्रॉनिक कार्ड, मैग्नेटिक्स इत्यादि बनाता है।

ये मद ऑस्ट्रेलिया, कनाडा, ब्रिटेन, अमरीका, फ्रांस, जर्मनी, मोजाम्बिक, मैक्सिको, बांग्लादेश, श्रीलंका, रोमानिया, स्पेन और इटली जैसे विकसित और विकासशील देशों में किए जाते हैं। इस समर्थक पारिस्थितिकी के साथ, वित्तीय वर्ष 2016-17 से 2025-26 (जनवरी 2026 तक) के दौरान, भारत से रेल क्षेत्र में निर्यात कुल US$ 3355 मिलियन (~₹26,000 करोड़) तक पहुँच गया है।■

रेल सुरक्षा में बढ़ता भरोसा : 5 वर्षों में 52,000 अपराधी गिरफ्तार

सख्त कार्रवाई से पूरे नेटवर्क पर सफर हुआ और सुरक्षित

रेलवे की संपत्ति की सुरक्षा का दायित्व रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) को सौंपा गया है। आरपीएफ को चोरी, बेईमानी से गबन, उकसावे, मिलीभगत और साजिश जैसे अपराधों में रेलवे संपत्ति (अनाधिकृत कब्जा) अधिनियम, 1966 के प्रावधानों के तहत मामले दर्ज करने का अधिकार प्राप्त है। अपराधी के खिलाफ मामला दर्ज किया जाता है और जाँच की जाती है, जिसके बाद सक्षम न्यायालय अर्थात विशेष रेलवे मजिस्ट्रेट की अदालत में, तथा कुछ राज्यों में, जहाँ विशेष रेलवे न्यायालय स्थापित नहीं हैं, वहाँ जिला न्यायालयों में शिकायत दर्ज की जाती है।

पिछले पाँच वर्षों (2021–2025) के दौरान कुल 52,494 व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया। इनमें से 50,432 आरोपियों के खिलाफ संबंधित न्यायालयों में शिकायतें दर्ज की गईं तथा पत्थरबाजी की कुल 12,157 घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 8,441 व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया।

पिछले पाँच वर्षों के दौरान भारतीय रेल में शरारती तत्वों की गतिविधियों के कारण ट्रेन के पटरी से उतरने की केवल तीन घटनाएँ हुईं। पूर्वी तट रेलवे के वाल्टेयर मंडल, उत्तर मध्य रेलवे के झांसी मंडल और दक्षिण रेलवे के चेन्नई मंडल में ट्रेन के पटरी से उतरने की एक-एक घटना हुई। इसके अलावा, रेलवे की पटरियों के साथ किसी भी प्रकार की आपराधिक छेड़छाड़ की घटनाओं को रोकने के लिए रेलवे द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं :-

रेलवे की राज्य स्तरीय सुरक्षा समिति (एसएलएससीआर) की नियमित बैठकें आयोजित की जा रही हैं। ये समितियाँ प्रत्येक राज्य में संबंधित राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के पुलिस महानिदेशक (डीजीपी) या पुलिस आयुक्त की अध्यक्षता में गठित की गई हैं, जिनमें आरपीएफ, जीआरपी और खुफिया इकाइयों के प्रतिनिधि शामिल होते हैं। इसके अतिरिक्त, तोड़फोड़ की घटनाओं पर विशेष रूप से ध्यान देते हुए अपराधों पर नियंत्रण, मामले दर्ज करने, उनकी जाँच और ट्रेनों का सुरक्षित संचालन सुनिश्चित करने के लिए तथा खुफिया जानकारी के आदान-प्रदान हेतु, आरपीएफ द्वारा राज्य पुलिस/जीआरपी प्राधिकरणों के साथ सभी स्तरों पर घनिष्ठ समन्वय बनाए रखा जाता है।

केंद्रीय एवं राज्य खुफिया एजेंसियों के अलावा, आरपीएफ की खुफिया इकाइयाँ, अर्थात अपराध खुफिया शाखा (सीआईबी) और विशेष खुफिया शाखा (एसआईबी) को तैनात किया गया है ताकि खुफिया जानकारी एकत्र की जा सके और संबंधित प्राधिकरणों के साथ समन्वय कर किसी भी आपराधिक गतिविधि की पहचान और रोकथाम के लिए आवश्यक कार्रवाई की जा सके।

रेलवे, आरपीएफ, जीआरपी एवं सिविल पुलिस द्वारा चिन्हित ब्लैक स्पॉट्स और संवेदनशील क्षेत्रों में नियमित गश्त की जा रही है।

रेलवे की पटरियों के पास पड़े ढीले और बिखरे हुए सामान हटाने के लिए नियमित अभियान चलाए जाते हैं, जिनका उपयोग शरारती तत्व पटरियों पर अवरोध पैदा करने के लिए कर सकते हैं।

रेलवे की पटरियों के आसपास रहने वाले लोगों को पटरियों पर बाहरी वस्तुएँ रखने, रेल के पुर्जे हटाने, रील बनाने आदि के दुष्परिणामों के बारे में जागरूक किया जा रहा है तथा उनसे सतर्क रहने और किसी भी संदिग्ध गतिविधि की तुरंत सूचना देने का अनुरोध किया जाता है।

निगरानी के लिए ड्रोन का उपयोग किया जा रहा है तथा सौर ऊर्जा से संचालित स्टैंड-अलोन सीसीटीवी कैमरे भी लगाए जा रहे हैं।



3 वर्षों में 4328 नशीली दवाओं की तस्करी के मामलों का पर्दाफाश

तीन वर्षों में आरपीएफ ने क्रमशः 1,220, 1,392 और 1,716 एनडीपीएस मामले का पता लगाया और आगे की कानूनी कार्रवाई के लिए सशक्त एलईए को सौंप दिया। ट्रेनों और स्टेशनों पर नशीली दवाओं की तस्करी के खिलाफ आरपीएफ द्वारा निम्नलिखित उपाय अपनाए जा रहे हैं :

एनसीबी, जीआरपी और स्थानीय पुलिस के साथ नियमित समन्वय बैठकें आयोजित की जाती हैं ताकि नशीली दवाओं से संबंधित आपराधिक गतिविधियों की पहचान, अवरोधन और विघटन में परिचालन दक्षता बढ़ाई जा सके। आरपीएफ नार्को कोऑर्डिनेशन सेंटर (एनकोर्ड) का हिस्सा है और नशीली दवाओं की तस्करी के खिलाफ कार्रवाई में सक्रिय रूप से शामिल है।■

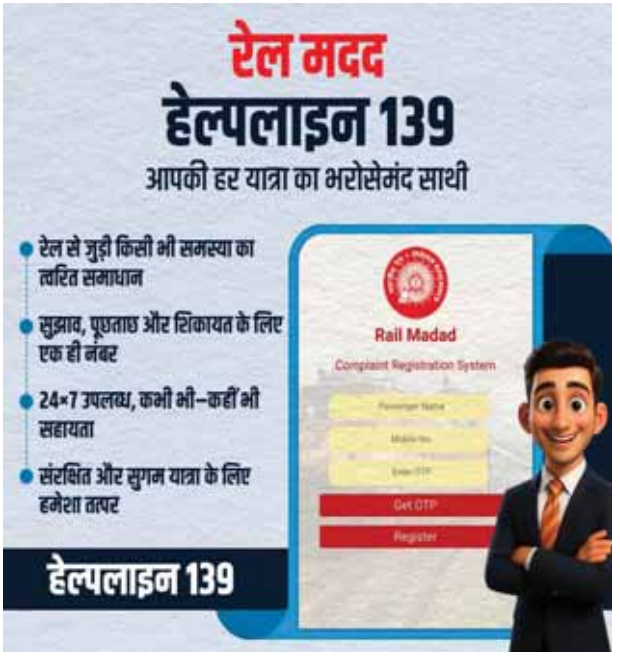
सफर में हर समस्या का समाधान : रेल मदद व 139 हेल्पलाइन

रेल मदद भारतीय रेल की शिकायत निवारण प्रणाली है, जो यात्रियों को शिकायत, सहायता और पूछताछ के लिए एक एकीकृत प्लेटफॉर्म प्रदान करती है। रेलमदद के माध्यम से यात्री हेल्पलाइन नंबर 139, रेलमदद वेब, ऐप और एसएमएस जैसे कई माध्यमों से अपनी शिकायत दर्ज करा सकते हैं। रेलमदद यात्रियों को उनकी शिकायत के समाधान पर फीडबैक देने की सुविधा भी प्रदान करता है।

भारतीय रेल अपनी ट्रेनों में हर साल लगभग 58 करोड़ भोजन परोसता है, जिनमें शिकायतों की औसत दर केवल लगभग 0.0008% है, जिसमें अधिक वसूली (ओवरचार्जिंग) से संबंधित शिकायतें भी शामिल हैं। इन शिकायतों की जाँच के बाद पिछले तीन वर्षों में ₹2.6 करोड़ का जुर्माना लगाया गया है। वर्ष 2025 के दौरान पैंट्री कार स्टाफ द्वारा रेल यात्रियों पर हमले की 3 घटनाएं रिपोर्ट हुई हैं। संबंधित सरकारी रेलवे पुलिस द्वारा पैंट्री कार स्टाफ के खिलाफ कानूनी कार्रवाई की गई है।

भारतीय रेल लगातार यह प्रयास कर रहा है कि यात्रियों को निर्धारित दरों पर खाद्य पदार्थ उपलब्ध कराए जाएं। इसे सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर आवश्यक कदम उठाए जाते हैं। ट्रेनों में ओवरचार्जिंग रोकने के लिए रेलवे द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :

- यात्रियों को मेन्यू और दरों की जानकारी देने के लिए लिंक सहित एसएमएस भेजा जाता है।
- बिलिंग और कैशलेस भुगतान के लिए पॉइंट ऑफ सेल (पीओएस) मशीनों की स्थापना।
- बिलिंग को बढ़ावा देने और ओवरचार्जिंग रोकने के लिए जागरूकता अभियान।
- पैकेज्ड ड्रिंकिंग वाटर (पीडीडब्ल्यू) बाल्टी और चाय/कॉफी कंटेनरों पर रेट स्टिकर।
- मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में ई-पैंट्री सेवा शुरू, जिससे यात्री ऑनलाइन भोजन बुक कर सकें।
- कैटरिंग स्टाफ के लिए क्यूआर कोड आधारित पहचान-पत्र।
- कैटरिंग आइटम और पैकेज्ड ड्रिंकिंग वाटर की दरों की जानकारी के लिए पंपलेट वितरण।
- ओवरचार्जिंग और बिलिंग की जाँच के लिए विशेष निरीक्षण अभियान।
- ओवरचार्जिंग पाए जाने पर उचित जुर्माना लगाया जाता है।
- ट्रेनों में ऐसी कोई घटना रिपोर्ट होने पर सेवा प्रदाताओं के खिलाफ तुरंत और उचित दंडात्मक कार्रवाई की जाती है।



ट्रेनों में क्षेत्रीय व्यंजन

रेल मंत्रालय ने वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 25/2022 के माध्यम से आईआरसीटीसी को ट्रेनों के मेन्यू को क्षेत्रीय व्यंजनों, मौसमी पकवानों और हेल्दी फूड विकल्पों (जिसमें मिलेट आधारित उत्पाद शामिल हैं) के अनुसार अनुकूलित करने की अनुमति दी है।

उपरोक्त निर्देश के अनुसार आईआरसीटीसी ने यात्रियों के फीडबैक के आधार पर मेन्यू तैयार किया है।

राज्य	व्यंजन सामग्री
ओडिशा	दलमा, चेन्ना पोडा
तमिलनाडु	सेट दोसाई, पालकट्टी चेट्टीनाड
कर्नाटक	मेदू वड़ा
राजस्थान	प्याज कचौरी
महाराष्ट्र	वड़ा पाव
पश्चिम बंगाल	माछेर झोल
गुजरात	थेपला
झारखंड	सिंगारा, फुलुरी, आलू चोखा, आलू परवल
मध्य प्रदेश	कांदा पोहा, इंदौरी पोहा, सेव टमाटर सब्जी, अजवाइन पराठा, रागी भाखरी, पात्रा भागर, खोया चिकन, रागी थेपला, भे

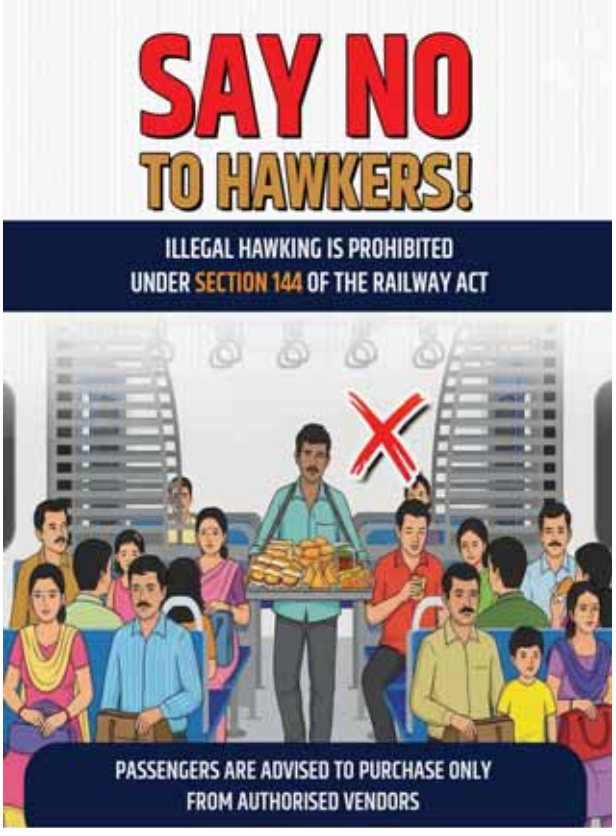
इन क्षेत्रीय/स्थानीय व्यंजनों को शामिल करने से यात्रियों को प्रामाणिक स्थानीय स्वादों का आनंद लेने और स्थानीय संस्कृति से जुड़ने का अवसर मिलता है।■

खानपान सेवाओं की शुद्धता पर लगी क्यूआर कोड की मुहर

बहुआयामी तकनीकी और प्रशासनिक सुधारों से यात्रियों को मिल रहा है स्वच्छ और उच्च गुणवत्तापूर्ण भोजन

भारतीय रेल के यात्रियों के बीच अनधिकृत रूप से सामान बेचना और फेरी लगाना प्रतिबंधित है। यह रेल अधिनियम, 1989 की धारा 144 के तहत दंडनीय अपराध है। ट्रेनों में अनधिकृत विक्रेताओं के प्रवेश को रोकने के लिए नामित अधिकारियों और रेल सुरक्षा बल (आरपीएफ) द्वारा नियमित निरीक्षण किए जाते हैं। रेलवे परिसर में अनधिकृत बिक्री पर अंकुश लगाने के लिए रेलवे और आईआरसीटीसी के अधिकारियों द्वारा समय-समय पर विशेष अभियान भी चलाए जाते हैं।

ट्रेनों में अधिकृत विक्रेताओं की पहचान सुनिश्चित करने के लिए, ट्रेन में खानपान सेवाओं के प्रबंधन हेतु तैनात प्रत्येक विक्रेता/सहायक/कर्मचारी के नाम पर क्यूआर कोड युक्त पहचान-पत्र जारी करना अनिवार्य कर दिया गया है। यह क्यूआर कोड विक्रेता का नाम, आधार नंबर, मेडिकल फिटनेस, पुलिस सत्यापन का विवरण आदि प्रदर्शित करके कर्मचारी की प्रामाणिकता को सुनिश्चित करता है।



अनधिकृत बिक्री पर अंकुश लगाने के लिए अन्य उपायों में खाद्य पैकेटों पर क्यूआर कोड लगाना शामिल है, जिसमें रसोई का नाम और निर्माण की तिथि आदि प्रदर्शित होती है।

गुणवत्ता, स्वच्छता और खाद्य सुरक्षा में सुधार के लिए उपाय

- निर्धारित बेस किचन से भोजन की आपूर्ति।
- चिन्हित स्थानों पर आधुनिक बेस किचन की स्थापना।
- भोजन तैयार करने की प्रक्रिया की बेहतर निगरानी के लिए बेस किचन में सीसीटीवी कैमरे लगाए जाएंगे।
- खाना पकाने के तेल, आटा, चावल, दालें, मसाला सामग्री, पनीर, डेयरी उत्पाद आदि जैसे लोकप्रिय और ब्रांडेड कच्चे माल का चयन और खाद्य उत्पादन के लिए उनका उपयोग।
- खाद्य सुरक्षा और स्वच्छता प्रणालियों की निगरानी के लिए मुख्य रसोईघरों में खाद्य सुरक्षा पर्यवेक्षकों की तैनाती।
- ट्रेनों में आईआरसीटीसी के पर्यवेक्षकों की तैनाती।
- बेस किचन और पैंट्री कारों में नियमित रूप से गहन सफाई और समय-समय पर कीट नियंत्रण।
- खाद्य सुरक्षा मानदंडों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए, प्रत्येक खानपान इकाई के नामित खाद्य सुरक्षा अधिकारियों से भारतीय खाद्य सुरक्षा और मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई) का प्रमाणन अनिवार्य कर दिया गया है।
- ट्रेनों में भोजन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए निरीक्षण और निगरानी प्रणाली के हिस्से के रूप में नियमित रूप से भोजन के नमूने लेना।
- पेंट्री कारों और बेस किचन में भोजन की स्वच्छता और गुणवत्ता की जाँच के लिए तृतीय-पक्ष ऑडिट किया जाता है। ग्राहक संतुष्टि सर्वेक्षण भी आयोजित किया जाता है।
- खाद्य सुरक्षा अधिकारियों द्वारा औचक निरीक्षण।
- आईआरसीटीसी द्वारा खानपान कर्मचारियों के कौशल को बढ़ाने के लिए नियमित प्रशिक्षण आयोजित किया जाता है, जिसमें ग्राहक सेवा क्षेत्रों जैसे संवाद, विनम्र व्यवहार, सेवा मानक, व्यक्तिगत साज-सज्जा और स्वच्छता पर ध्यान केंद्रित किया जाता है।■

डिजिटल टिकटिंग में उछाल : 88% टिकट बुकिंग अब ऑनलाइन

आईआरसीटीसी की एंटी-बॉट तकनीक ने 64% दुर्भावनापूर्ण ट्रैफिक को रोका, ताकि वास्तविक उपयोगकर्ता आसानी से टिकट बुक कर सकें

फर्जी या संदिग्ध आईडी के कारण 2025 में 3.04 करोड़ यूजर किए गए अकाउंट बंद;

पुनः सत्यापन के बाद 2025 से अब तक 1,80,474 यूजर अकाउंट फिर से सक्रिय किए गए : रेल मंत्री

इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन (आईआरसीटीसी) ने आरक्षित टिकटों की ऑनलाइन बुकिंग की सुविधा प्रदान की है, जिससे यात्रियों को टिकट बुक करने के लिए रिजर्वेशन काउंटरों पर जाने की परेशानी से मुक्ति मिली है। इससे यात्रियों के यात्रा समय और परिवहन लागत दोनों की बचत हुई है।

ऑनलाइन टिकटिंग सुविधा प्रदान करने पर आईआरसीटीसी को काफी व्यय करना पड़ता है। टिकटिंग बुनियादी ढाँचे के रखरखाव, अपग्रेडेशन और विस्तार पर होने वाली लागत की भरपाई के लिए, आईआरसीटीसी द्वारा बहुत ही मामूली 'सुविधा शुल्क' लिया जाता है।

आईआरसीटीसी द्वारा प्रदान की गई ऑनलाइन टिकट बुकिंग सुविधा भारतीय रेल की सबसे यात्री-अनुकूल पहलों में से एक है। इसकी लोकप्रियता का अंदाजा इसी बात से लगाया जा सकता है कि वर्तमान में लगभग 88% आरक्षित टिकट ऑनलाइन बुक किए जाते हैं।

राजपत्र अधिसूचना के माध्यम से अधिसूचित और समय-समय पर संशोधित 'रेलवे यात्री (टिकट रद्दीकरण और किराया वापसी) नियम, 2015' के अनुसार, आईआरसीटीसी वेबसाइट के माध्यम से रद्द किए गए प्रतीक्षा सूची वाले टिकटों सहित सभी टिकटों के रद्दीकरण पर 'क्लर्केज शुल्क' लिया जाता है। नीति की समीक्षा और युक्तिकरण एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है।

आरक्षण सुविधा का दुरुपयोग रोकने और पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए, भारतीय रेल ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

- दिनांक 1 जुलाई, 2025 से, तत्काल योजना के तहत टिकट सिर्फ आधार प्रमाणित उपयोगकर्ता ही इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) की वेबसाइट/इसके ऐप से बुक कर सकते हैं।
- अग्रिम आरक्षण अवधि के सामान्य आरक्षण के पहले दिन, आरक्षित सामान्य टिकट केवल आधार प्रमाणित उपयोगकर्ता ही आईआरसीटीसी की वेबसाइट या इसके ऐप से बुक कर सकते हैं।



इस संबंध में किए गए उपायों से टिकटों की तात्कालिक बुकिंग कम होने से बुकिंग में आसानी हुई है। नकली अकाउंट का उपयोग करके कई बुकिंग पर रोक लगाकर इस प्रणाली को और न्यायसंगत बनाया गया है। आधार लिंक न होने की वजह से कोई भी उपयोगकर्ता अकाउंट निष्क्रिय नहीं हुआ है।

वित्त वर्ष 2025-26 (फरवरी, 26 तक) के दौरान ऑनलाइन और काउंटर से बुक किए गए टिकटों का तुलनात्मक ब्यौरा निम्नानुसार है:

वित्त वर्ष	ऑनलाइन बुक किए गए टिकटों की संख्या (करोड़ में)	काउंटर के माध्यम से बुक किए गए टिकटों की संख्या (करोड़ में)
2025-26 (26 फरवरी तक)	48.25	6.15

आईआरसीटीसी ने नकली / गलत इरादे वाले उपयोगकर्ता आईडी/ उपयोगकर्ता अकाउंट की पहचान करने के लिए, जैसे नकली मोबाइल नंबर, डिस्पोजेबल ईमेल डोमेन, आईपी एड्रेस, सीक्वेंशियल और अस्पष्ट उपयोगकर्ता आईडी आदि जैसे कई बड़े मानदंड अपनाए हैं। कैलेंडर वर्ष 2025 के दौरान, 3.04 करोड़ उपयोगकर्ता अकाउंट

निष्क्रिय कर दिए गए और 2.94 करोड़ उपयोगकर्ता अकाउंट को पुनर्वेधीकरण के विकल्प के साथ अस्थायी तौर पर बंद कर दिया गया। बहरहाल, 01.01.2025 से 28.02.2026 की अवधि के दौरान, 1,80,474 उपयोगकर्ता अकाउंट पुनः सक्रिय कर दिए गए हैं।

आधार प्रमाणन उपयोगकर्ता की विशिष्टता का तात्कालिक सत्यापन करता है, जो तत्काल टिकट बुकिंग के समय-संवेदनशील स्वरूप को देखते हुए अति आवश्यक है। आधार प्रमाणन की शुरुआत से विशिष्टता संबंधी कमी होने से नकली या अनधिकृत एजेंट-नियंत्रित बहु उपयोगकर्ता अकाउंट बनाने और चलाने को रोकने में मदद मिली है।

यह उपाय कई अकाउंट खोलने और उनके स्वचालित दुरुपयोग के खिलाफ एक प्रभावी सुरक्षा के रूप में कार्य करता है, जिससे तत्काल टिकटों का उचित आवंटन सुनिश्चित होता है। परिणामस्वरुप, आधार प्रमाणन ने अनुचित बुकिंग पद्धतियों को कम करके और ऑनलाइन तत्काल बुकिंग प्रणाली में पारदर्शिता बढ़ाकर वास्तविक यात्रियों के लिए टिकट की उपलब्धता को बेहतर बनाने में योगदान दिया है।

इसके अलावा, आईआरसीटीसी ने टिकट कालाबाजारी के नेटवर्क को समाप्त करके यह सुनिश्चित करने के लिए कि वास्तविक उपयोगकर्ताओं को टिकट उपलब्ध हो, इसके लिए निम्नलिखित कदम भी उठाए हैं:

प्रणाली कार्य-निष्पादन को बेहतर बनाने के लिए, आईआरसीटीसी ने पहले ही एक कंटेंट डिलीवरी नेटवर्क (सीडीएन) लागू किया है ताकि स्टैटिक कंटेंट को हटाया जा सके और एनजीईटी वेबसाइट सर्वरों पर डायरेक्ट ट्रैफिक को कम किया जा सके। इसके अलावा, एंटी बॉट प्रौद्योगिकी भी है, जो गलत इरादे / संदिग्ध प्रयासों को कम करने में सहायता करती है, जो औसतन 64% तक कम हो जाती है।

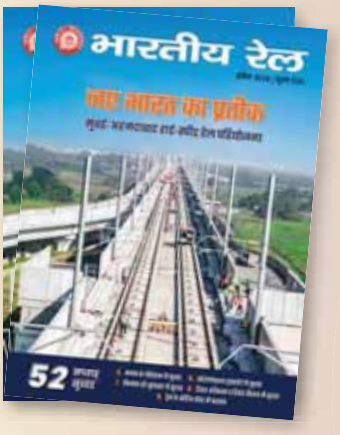
यह गलत इरादे वाले ट्रैफिक को कम करने और स्टैटिक कंटेंट प्रदान करने में सहायता करती है, जिससे सिस्टम पर लोड कम होता है और इस तरह वास्तविक और सत्यापित उपयोगकर्ताओं के अनुभव को बढ़ाता है।

प्रायः गलत इरादे वाले ट्रैफिक की पर्याप्त मात्रा इंटरसेप्ट की जाती है।

28 फरवरी, 2026 तक नेशनल साइबर अपराध पोर्टल पर 4.07 लाख संदिग्ध पीएनआर से संबंधित 408 शिकायतें दर्ज की गई हैं।

वर्ष 2025-26 में 28 फरवरी, 2026 तक 13,023 संदिग्ध ईमेल डोमेन ब्लॉक किए गए हैं।

इसके अलावा, आईआरसीटीसी बुकिंग पैटर्न और उपयोगकर्ता पंजीकरण का पूरा डेटा विश्लेषण करके धोखाधड़ी वाली गतिविधियों को रोकने के लिए निरंतर निगरानी करती है। ऐसे विश्लेषण के दौरान संदिग्ध पाए जाने वाले उपयोगकर्ता आईडी को निवारक उपाय के तौर पर निष्क्रिय कर दिया जाता है। आईआरसीटीसी वेबसाइट और मोबाइल एप्लिकेशन पर शिकायत निवारण तंत्र उपलब्ध है। उपयोगकर्ताओं से उनके पंजीकृत ईमेल आईडी और मोबाइल नंबर से प्राप्त हुए अनुरोधों के ब्यौरों की जाँच की जाती है और ऐसे विश्लेषण के परिणाम के आधार पर वास्तविक उपयोगकर्ता आईडी को पुनः सक्रिय किया जाता है। विभिन्न प्लेटफॉर्मों पर मिले फीडबैक के आधार पर सामान्य और तत्काल टिकटों की बुकिंग में पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाना एक निरंतर और सतत् प्रक्रिया है।■



आपको यह **अंक कैसा लगा**
हमें जरूर बताएं

ई-मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

पत्र लिखें ▶ **संपादक,** भारतीय रेल, कमरा नं. 411, रेल भवन, नई दिल्ली-110 001

भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2024-25 में यात्री टिकटों पर दी ₹60,239 करोड़ की सब्सिडी, प्रत्येक रेल यात्री को मिली औसतन 43% की छूट



रेल मंत्रालय टिकट किराए को 'व्यापारिक गोपनीयता' नहीं मानता। सभी श्रेणियों के यात्रियों की सेवाओं के किराए से संबंधित जानकारी सार्वजनिक क्षेत्र में व्यापक रूप से प्रकाशित उपलब्ध है। भारतीय रेल ने 2024-25 में यात्रियों के टिकटों पर ₹60,239 करोड़ की सब्सिडी दी। यह रेलवे पर यात्रा करने वाले प्रत्येक व्यक्ति को औसतन 43% की छूट के बराबर है। दूसरे शब्दों में, यदि सेवा प्रदान करने की लागत ₹100 है, तो टिकट की कीमत केवल ₹57 है।

यह सब्सिडी सभी यात्रियों के लिए जारी है। इसके अलावा, इस सब्सिडी राशि से परे कई श्रेणियों जैसे 4 श्रेणियों के दिव्यांगजनों, 11 श्रेणियों के रोगियों और 8 श्रेणियों के छात्रों के लिए छूट जारी है।

अधिकतम पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए, यात्रियों के किराए के विभिन्न घटकों (मूल किराया, आरक्षण शुल्क, सुपरफास्ट शुल्क, जीएसटी आदि) की जानकारी यात्रियों के टिकटों पर प्रदर्शित की जाती है, भौतिक और डिजिटल रूप में किराया तालिकाओं के रूप में प्रकाशित की जाती है, कंप्यूटरीकृत टिकटिंग सिस्टम (यात्री आरक्षण प्रणाली, अनारक्षित टिकटिंग सिस्टम), मोबाइल एप्लीकेशन (रेलवन) आदि पर उपलब्ध/प्रदर्शित की जाती है।

इसके अलावा, समय-समय पर किए गए यात्रियों के किराए में तर्कसंगतकरण, संशोधन आदि से संबंधित जानकारी भी व्यापक रूप से प्रकाशित की जाती है। भारतीय रेल एक सार्वजनिक स्वामित्व वाली उद्यम के रूप में वित्तीय रूप से टिकाऊ तरीके से सेवाओं की डिलीवरी के लिए लोगों और संसद के प्रति पूर्ण रूप से उत्तरदायी है।

यात्रियों के किराए सेवा की लागत, अन्य परिवहन माध्यमों से प्रतिस्पर्धा, वहन क्षमता आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किए जाते हैं।भारतीय रेल वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांगजनों सहित यात्रियों की सुविधा के लिए विभिन्न सुविधाएँ प्रदान करने का निरंतर प्रयास करता है। वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का किराया संरचना प्रति यात्री-प्रति कि.मी. दर पर आधारित है, अर्थात 3एसी के लिए जीएसटी को छोड़कर ₹2.40 है। 1000 कि.मी. की दूरी के लिए संकेतक किराया जीएसटी को छोड़कर 3एसी के लिए ₹2400 है। वंदे भारत स्लीपर ट्रेन एक अलग श्रेणी की यात्री सेवा है जिसमें समग्र किराया है और इस ट्रेन में आरएसी टिकट का प्रावधान नहीं है। वेटिंग लिस्ट में यात्रियों को कन्फर्म यात्रियों द्वारा टिकट रद्द करने पर कन्फर्मेशन मिल जाता है। इसलिए सेवाएँ यात्रियों के लिए सुलभ हैं।

रेलवे हमेशा समाज के सभी वर्गों को किफायती सेवाएँ प्रदान करने का प्रयास करता है। तदनुसार, यह समाज के विभिन्न वर्गों की यात्रा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विभिन्न श्रेणियों की ट्रेन सेवाएँ संचालित करता है जिसमें समाज के कमजोर वर्ग को लाभ देने के लिए कम किराए वाली ट्रेनें और उन्नत सुविधाओं वाली ट्रेनें शामिल हैं।

भारतीय रेल के किराए विश्व के अन्य देशों की तुलना में सबसे कम में से हैं। वंदे भारत स्लीपर का किराया ₹2.40 से ₹3.80 प्रति पीकेएम के बीच है, जो चीन, जापान और फ्रांस जैसे देशों में समान सेवाओं के किराए से बहुत कम है, जहाँ यह ₹7.00 से ₹20.00 प्रति पीकेएम के बीच है।

वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांगजनों को प्रदान की गई सुविधाएँ

- दिव्यांगजनों (पीडब्ल्यूडी), वरिष्ठ नागरिकों, 45 वर्ष और उससे अधिक आयु की महिला यात्रियों को निचले बर्थ का आवंटन स्वचालित रूप से किया जाता है, भले ही कोई विकल्प न दिया गया हो, उपलब्धता के अधीन।
- स्लीपर क्लास में प्रति कोच 6-7 निचले बर्थ का संयुक्त कोटा, एयर कंडीशन्ड 3-टियर (3एसी) में प्रति कोच 4-5 निचले बर्थ, एयर कंडीशन्ड 2-टियर (2एसी) में प्रति कोच 3-4 निचले बर्थ (ट्रेन में उस क्लास के कोचों की संख्या के आधार पर) वरिष्ठ नागरिकों, 45 वर्ष और उससे अधिक आयु की महिला यात्रियों तथा गर्भवती महिलाओं के लिए आरक्षित।
- मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों सहित राजधानी/शताब्दी प्रकार की ट्रेनों में दिव्यांगजनों और उनके परिचारकों के लिए आरक्षण कोटा निम्नानुसार आरक्षित :
  - स्लीपर क्लास में 4 बर्थ (2 निचले और 2 मध्य बर्थ सहित)
  - 3एसी/3ई में 4 बर्थ (2 निचले और 2 मध्य बर्थ सहित) आरक्षित
  - सेकंड सिटिंग (2एस)/एयर कंडीशन्ड चेयर कार (सीसी) में 4 सीटें जहाँ ट्रेन में उस क्लास के दो से अधिक कोच उपलब्ध हों।
- ट्रेन में रिक्त होने वाले निचले बर्थ को प्राथमिकता से वरिष्ठ नागरिकों, दिव्यांगजनों या गर्भवती महिलाओं (जिन्हें मध्य/ऊपरी बर्थ आवंटित किया गया हो) को आवंटित किया जाता है।■

भारतीय रेल ने प्रदान कीं
वित्त वर्ष 2025-26 में 41,343 नौकरियाँ

जनवरी से दिसंबर 2024 के दौरान, 92,116 रिक्तियों के लिए दस केंद्रीकृत रोजगार सूचनाएँ (सीईएन) अधिसूचित की गईं, जिनके लिए पहले चरण/एकल चरण कंप्यूटर आधारित परीक्षण (सीबीटी) का विवरण इस प्रकार है :-

परीक्षा	उम्मीदवार	शहर
एएलपी पद के लिए प्रथम चरण सीबीटी (18,799 रिक्तियां)	18,40,347	156
तकनीशियन पद के लिए सीबीटी (14,298 रिक्तियां)	26,99,892	139
जेई/डीएमएस/सीएमए पद के लिए प्रथम चरण सीबीटी (7,951 रिक्तियां)	11,01,266	146
आरपीएफ-एसआई पद के लिए सीबीटी (452 रिक्तियां)	15,35,635	143
आरपीएफ -कांस्टेबल पद के लिए सीबीटी (4,208 रिक्तियां)	45,30,288	147
पैरामेडिकल श्रेणियों के लिए सीबीटी (1,376 रिक्तियां)	7,08,321	143
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक) के लिए प्रथम चरण सीबीटी (8,113 रिक्तियां)	58,41,774	141
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक-पूर्व) के लिए प्रथम चरण सीबीटी (3,445 रिक्तियां)	63,27,473	157
मंत्रालय और पृथक श्रेणियों के लिए सीबीटी (1,036 रिक्तियां)	4,46,013	139
स्तर-1 पदों के लिए सीबीटी (32,438 रिक्तियां)	1,08,28,261	152
कुल उम्मीदवार	3,58,59,270	

(15 भाषा में)

निम्नलिखित पदों के लिए दूसरे चरण के सीबीटी भी पूरे हो चुके हैं :

परीक्षा	उम्मीदवार	शहर
एएलपी पद के लिए दूसरे चरण का सीबीटी (18,799 रिक्तियां)	2,66,363	112
जेई/डीएमएस/सीएमए पद के लिए दूसरे चरण का सीबीटी (7,951 रिक्तियां)	1,17,339	118
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक) के लिए दूसरे चरण का सीबीटी (8,113 रिक्तियां)	1,21,931	129
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक-पूर्व) के लिए दूसरे चरण का सीबीटी (3,445 रिक्तियां)	51,978	79
कुल उम्मीदवार	5,57,611	

(15 भाषा में)



एएलपी और गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक) के पद के लिए कंप्यूटर आधारित योग्यता परीक्षण (सीबीएटी) और गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक स्तर) तथा मंत्रालय और पृथक श्रेणियों के पद के लिए कंप्यूटर आधारित कौशल परीक्षण भी पूरा कर दिया गया है। विवरण इस प्रकार हैं :

परीक्षा	उम्मीदवार	शहर
एएलपी पद के लिए सीबीएटी (18,799 रिक्तियां)	1,32,044	84
मंत्रालय और पृथक श्रेणियों के लिए अनुवाद परीक्षा	1,233	8
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक) पद के लिए सीबीएटी	13,616	38
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक) पद के लिए कंप्यूटर आधारित टाइपिंग कौशल परीक्षा (सीबीटीएसटी)	30,341	58
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक-पूर्व स्तर) पद के लिए कंप्यूटर आधारित टाइपिंग कौशल परीक्षा (सीबीटीएसटी)	13,145	44
कुल उम्मीदवार	1,90,379	

(2 भाषा में)

तकनीशियन, जूनियर इंजीनियर, पैरा मेडिकल श्रेणियों, उप-निरीक्षक और कांस्टेबल (आरपीएफ) तथा सहायक लोको पायलट के पदों सहित विभिन्न पदों के लिए 43,000 से अधिक उम्मीदवारों के पैनल तय कर दिए गए हैं। इनमें से अधिकांश सुरक्षा श्रेणियों में हैं।

इसके अतिरिक्त, वर्ष 2025 के वार्षिक कैलेंडर के अनुसार, 50,970 रिक्तियों के लिए नौ केंद्रीयकृत रोजगार सूचनाएं (सीईएन) भी जारी की गई हैं। विवरण इस प्रकार हैं:

सीईएन सं	पद का नाम	अधिसूचित रिक्तियों की संख्या	अधिसूचना का महीना
01/2025	सहायक लोको पायलट	9,970	मार्च, 2025
02/2025	तकनीशियन	6,238	जून, 2025
03/2025	पैरा मेडिकल श्रेणियां	434	जुलाई, 2025
04/2025	खंड नियंत्रक	368	अगस्त, 2025
05/2025	जूनियर इंजीनियर / डिपो सामग्री अधीक्षक	2,585	अक्टूबर, 2025
06/2025	गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियां (स्नातक)	5,810	अक्टूबर, 2025
07/2025	गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियां (स्नातक-पूर्व)	3,058	अक्टूबर, 2025
08/2025	पृथक श्रेणियां	312	दिसंबर, 2025
09/2025	स्तर-1	22,195	दिसंबर, 2025
	कुल	50,970	

12,923 पदों के लिए पहला चरण/एकल चरण कंप्यूटर आधारित परीक्षण (सीबीटी) पूरा हो चुका है। विवरण इस प्रकार हैं :-

परीक्षा	उम्मीदवार	शहर
एएलपी पद के लिए प्रथम चरण का सीबीटी (9,970 रिक्तियां)	10,03,719	141
खंड नियंत्रक पद के लिए सीबीटी (368 रिक्तियां)	4,33,748	131
जेई/डीएमएस S पद के लिए प्रथम चरण का सीबीटी (2,585 रिक्तियां)	5,74,351	133
तकनीशियन पद के लिए सीबीटी (6238 रिक्तियां)	8,41,525	117
पैरामेडिकल श्रेणियों के पदों के लिए सीबीटी (434 रिक्तियां)	3,19,396	106
कुल	31,72,739	

(15 भाषा में)

रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) परीक्षाओं की प्रकृति तकनीकी होती है, जिनमें बड़े पैमाने पर लोगों और संसाधनों की तैनाती और मानव संसाधन का प्रशिक्षण शामिल होता है। रेलवे ने इन सभी चुनौतियों को पार करते हुए तथा सभी निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन करते हुए भर्ती को पारदर्शी तरीके से सफलतापूर्वक आयोजित किया। पूरी प्रक्रिया के दौरान पेपर लीक या इस प्रकार की कोई अन्य अनैतिक घटना नहीं हुई है।

भारतीय रेल में 2004-2005 से 2013-2014 के दौरान और 2014-2015 से 2025-26 के दौरान हुई भर्ती निम्नलिखित है :-

अवधि	भर्ती
2004-2005 से 2013-2014	4.11 लाख
2014-2015 से 2023-2024	5.08 लाख
2025-26 से अब तक	41,343

इसके अलावा, एक प्रणालीगत सुधार के रूप में, रेल मंत्रालय ने 2024 से विभिन्न श्रेणियों के 'सी' पदों की भर्ती के लिए वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की प्रणाली शुरू की है। यह निम्नलिखित तरीके से उम्मीदवारों के लिए लाभकारी हो रही है :

- उम्मीदवारों के लिए अधिक अवसर;
- हर साल योग्य होने वाले उम्मीदवारों के लिए अवसर;
- परीक्षाओं की निश्चितता;
- तेज भर्ती प्रक्रिया, प्रशिक्षण और नियुक्तियाँ

चिकित्सा लापरवाही और अस्पताल के संचालन में कमियों से संबंधित प्राप्त शिकायतों को संभालने के लिए निर्दिष्ट रूपरेखा के अनुसार उचित प्रशासनिक ध्यान दिया जाता है और आवश्यक कार्रवाई की जाती है।

नए स्वास्थ्य सेवा केन्द्रों की स्थापना और मौजूदा संस्थानों का उन्नयन एक सतत प्रक्रिया है, जो लाभार्थियों की आवश्यकताओं और चिकित्सा विज्ञान के क्षेत्र में हुए विकास पर निर्भर करती है।

राष्ट्रीय चिकित्सा विज्ञान परीक्षा बोर्ड (एनबीईएमएस) द्वारा संचालित पोस्ट ग्रेजुएट चिकित्सा शिक्षा कार्यक्रम का हिस्सा बनकर, भारतीय रेल चिकित्सा शिक्षा में भी योगदान देता है। इस कार्यक्रम के तहत रेलवे और गैर-रेलवे चिकित्सकों के लिए पोस्ट ग्रेजुएट डिप्लोमा, डॉक्टरेट और फेलोशिप चिकित्सा पाठ्यक्रम चलाए जा रहे हैं।

भारतीय रेल ने अब रेलवे अस्पतालों से जुड़े स्नातकोत्तर चिकित्सा संस्थान स्थापित करने का निर्णय लिया है। इससे भारत में विशेषज्ञ चिकित्सा पेशेवरों की संख्या बढ़ाने में भी योगदान मिलेगा। पहला संस्थान उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल, नई दिल्ली में शुरू किया गया है।■

भारतीय रेल की 582 स्वास्थ्य इकाइयों और 128 अस्पतालों से रेल कर्मियों को मिल रही व्यापक स्वास्थ्य सेवाएँ

भारतीय रेल अपने कर्मचारियों को, जो सेवा में हैं या सेवानिवृत्त हो चुके हैं, साथ ही उनके योग्य आश्रितों को व्यापक स्वास्थ्य देखभाल सेवा प्रदान करती है। स्वास्थ्य देखभाल सुविधाएँ रेलवे स्वास्थ्य संस्थानों के नेटवर्क के माध्यम से उपलब्ध कराई जाती हैं। वर्तमान में, भारतीय रेल में 582 स्वास्थ्य इकाइयाँ और 128 रेलवे अस्पताल मौजूद हैं। इन रेल अस्पतालों में रेल लाभार्थियों को व्यापक स्वास्थ्य देखभाल सेवा प्रदान करने के लिए आवश्यक अवसंरचना, जरूरी चिकित्सा उपकरण और प्रशिक्षित स्वास्थ्य कर्मी मौजूद हैं।



रेलवे के आकार, भौगोलिक उपस्थिति और परिचालन की महत्ता को ध्यान में रखते हुए, भारतीय रेल में रिक्तियों का होना और उन्हें भरना, जिसमें चिकित्सा कर्मियों की रिक्तियाँ भी शामिल हैं, एक सतत प्रक्रिया है। नियमित परिचालन, तकनीक में बदलाव, यांत्रिकीकरण और नवोन्मेषी प्रथाओं के लिए पर्याप्त और उपयुक्त मानव संसाधन प्रदान किया जाता है। रिक्तियों को प्राथमिक रूप से रेलवे द्वारा भर्ती एजेंसियों के साथ संचालनात्मक और तकनीकी आवश्यकताओं के अनुसार मांग के आधार पर भरा जाता है। भारतीय रेल स्वास्थ्य सेवा (आईआरएचएस) में भर्ती केंद्रीय लोक सेवा आयोग (यूपीएससी) के माध्यम से पूरे मंत्रालय के लिए की जाती है। 2004–2013 और 2014–2025 की अवधि के दौरान, क्रमशः 2277 और 5,140 डॉक्टरों की भर्ती की गई। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2025 और 2026 के लिए 620 डॉक्टरों के लिए यूपीएससी के पास मांग प्रस्तुत की गयी है। एक केंद्रीय सरकार का संगठन होने के नाते, रेलवे गैर-राजपत्रित कर्मचारियों की भर्ती पूरे भारत स्तर पर करती है। वर्तमान में, भारतीय रेल में 2024 और 2025 के वार्षिक कैलेंडर के अनुसार 1,43,086 गैर-राजपत्रित कर्मचारियों की रिक्तियों की भर्ती के लिए प्रक्रिया शुरू की गयी है।■

रेल यात्रियों का साथी बनता रेलवन ऐप

यात्रियों को आरक्षित और अनारक्षित, दोनों तरह के टिकट बुक करने में सुविधा प्रदान करने के उद्देश्य से, भारतीय रेल ने विभिन्न तकनीकी समाधान पेश किए हैं, जैसे रेलवन ऐप; यह भारतीय रेल के काउंटरों के माध्यम से बुकिंग के पारंपरिक तरीकों के अतिरिक्त है। इस ऐप के माध्यम से, यात्री अपने मोबाइल फोन पर आरक्षित और अनारक्षित, दोनों तरह के टिकट बुक कर सकते हैं। रेलवन ऐप में उन्नत सुरक्षा और गोपनीयता उपाय शामिल हैं।

यह ऐप भारतीय रेल की सभी यात्री-उन्मुख सेवाओं, जैसे आरक्षित टिकटिंग, अनारक्षित टिकटिंग और प्लेटफॉर्म टिकटिंग, ट्रेन पूछताछ, पीएनआर पूछताछ, रेलमदद, आदि को एक ही प्लेटफॉर्म पर एकीकृत करता है। उपयोगकर्ता एक ही लॉगिन के माध्यम से इन सभी सेवाओं का लाभ एकीकृत रूप से उठा सकते हैं। रेलवन ऐप को एंड्रॉयड प्ले स्टोर और एप्पल ऐप स्टोर से डाउनलोड किया जा सकता है और इसका पंजीकरण उपयोगकर्ता के लिए बेहद आसान है। इसके अतिरिक्त, यात्रियों के पास भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) के ऐप/वेबसाइट के माध्यम से भी आरक्षित टिकट बुक करने की सुविधा उपलब्ध है। वर्तमान में, लगभग 88% आरक्षित टिकट ऑनलाइन बुक किए जा रहे हैं।

इसके अलावा, भारतीय रेल कई तरह के एजेंट भी नियुक्त करती है, जो इस प्रकार हैं :

बिना आरक्षण वाले टिकट

- हॉल्ट एजेंट
- जन साधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस)
- स्टेशन टिकट बुकिंग एजेंट (एसटीबीए)
- एम-यूटीएस सहायक

आरक्षण और बिना आरक्षण वाले टिकट

- यात्री टिकट सुविधा केंद्र लाइसेंसधारी (वाईटीएसकेएल)

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) रिजर्व ई-टिकट जारी करने के लिए ई-टिकटिंग एजेंट नियुक्त करता है। हॉल्ट एजेंट, जेटीबीएस, एसटीबीए और एम-यूटीएस सहायक के तौर पर नियुक्त होने के लिए रेल टिकट जारी करने का अनुभव होना जरूरी नहीं है। इसलिए, ये योजनाएँ योग्य व्यक्तियों के लिए खुली हैं, जिनमें शिक्षित बेरोजगार युवा भी शामिल हैं; इस तरह ये स्वरोजगार को बढ़ावा देती हैं और खासकर ग्रामीण और अर्ध-शहरी इलाकों में रेल टिकटिंग सुविधाओं तक पहुँच को बेहतर बनाती हैं। चूँकि बिना रिजर्वेशन वाले टिकटों के अलावा, वाईटीएसकेएल रिजर्व टिकट भी जारी करते हैं—जिसके लिए रेल टिकटिंग की बुनियादी समझ जरूरी होती है—इसलिए वाईटीएसकेएल के लिए रेल टिकटिंग में कम से कम 02 वर्ष का अनुभव होना जरूरी है।■

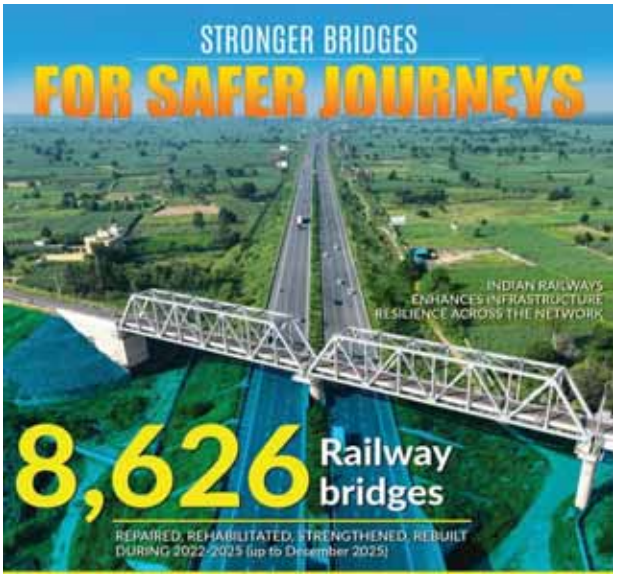
सभी रेल ब्रिजों का निरीक्षण वर्ष में दो बार करती है भारतीय रेल



अंजी खड्ड ब्रिज

भारतीय रेल द्वारा देशभर के ब्रिजों की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। ब्रिजों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, आईआर में रेलवे ब्रिजों के निरीक्षण की एक सुस्थापित प्रणाली है। सभी ब्रिजों का निरीक्षण वर्ष में दो बार नामित अधिकारियों द्वारा किया जाता है, एक बार मानसून शुरू होने से पहले और एक बार मानसून के बाद विस्तृत निरीक्षण। इसके अतिरिक्त, मुख्य ब्रिज अभियंता (सीबीई) द्वारा निर्धारित स्थिति के आधार पर कुछ ब्रिजों का निरीक्षण अधिक बार भी किया जाता है। प्रति वर्ष 20 प्रतिशत महत्त्वपूर्ण और बड़े ब्रिजों का व्यापक तकनीकी निरीक्षण किया जाता है।

ब्रिजों की मरम्मत/मजबूतीकरण/पुनर्वास/पुनर्निर्माण एक सतत और निरंतर प्रक्रिया है और यह ब्रिजों के निरीक्षण के आधार पर की जाती है। 2022-2025 (दिसंबर 2025 तक) के दौरान, भारतीय रेल में 8,626 रेलवे ब्रिजों की मरम्मत/पुनर्वास/मजबूतीकरण/पुनर्निर्माण किया गया है।



इसके अतिरिक्त, कुछ रेलवे ब्रिजों की स्थिति के आधार पर उनका निरीक्षण अधिक बार किया जाता है। रेलवे ब्रिजों की मरम्मत/मजबूतीकरण/पुनर्निर्माण एक सतत प्रक्रिया है और निरीक्षण के दौरान उनकी भौतिक स्थिति के आधार पर आवश्यकतानुसार की जाती है। विशेष तकनीकी ऑडिट भी किया जाता है और अनुवर्ती कार्रवाई की जाती है। सबवे/आरयूबी का निरीक्षण मानसून शुरू होने से पहले और बाद में किया जाता है। रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) और सबवे में जलभराव को कम करने के लिए कई कदम उठाए गए हैं, जैसे कि नए डिजाइनों में बेहतर जल निकासी व्यवस्था, पानी को प्राकृतिक नालियों में मोड़ना, हंप और क्रॉस-ड्रेन बनाना, जोड़ों को सील करना और संवेदनशील स्थानों पर उच्च क्षमता वाले पंप लगाना।

भारतीय रेल ब्रिज नियमावली (आईआरबीएम) में ब्रिज पुनर्निर्माण कार्यों की कार्यप्रणाली दी गई है। अनुबंध प्रबंधन और अनुबंध की सामान्य एवं विशेष शर्तों के माध्यम से गुणवत्ता आश्वासन योजना (क्यूएपी) और निरीक्षण एवं परीक्षण योजना (आईटीपी) का अनुपालन सुनिश्चित किया जाता है।

निष्पादन एजेंसी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए दोष दायित्व अवधि तक सुरक्षा जमा राशि को रोके रखने और अनुबंध समाप्त करने जैसे दंडात्मक प्रावधानों को शामिल किया गया है। ब्रिज निर्माण कार्य का पूरा होना स्थान, प्रकार, योजनाओं की स्वीकृति, पहुँच मार्ग की उपलब्धता, जलवायु परिस्थितियों के कारण वर्ष में कार्य मौसम की अवधि, ब्लॉकों की उपलब्धता, गति प्रतिबंध आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है।■

इस्पात, लौह अयस्क और उर्वरक यातायात में मजबूत वृद्धि

भारतीय रेल को फरवरी में मिला ₹14,571 करोड़ माल ढुलाई राजस्व

- **माल ढुलाई में पिछले वर्ष फरवरी 2025 के 132.48 मीट्रिक टन से फरवरी 2026 में लगभग 4 प्रतिशत की वृद्धि होकर 137.72 मीट्रिक टन हो गई है**
- **वित्तीय वर्ष 2025-26 के 11 महीनों में अब तक कुल माल ढुलाई 1,503.8 मीट्रिक टन तक पहुँच गई है और राजस्व ₹1.61 लाख करोड़ हो गया है**

भारतीय रेल कोयला, इस्पात, उर्वरक, सीमेंट, अनाज और कंटेनर जैसी आवश्यक वस्तुओं के कुशल परिवहन को सुनिश्चित करके देश की आर्थिक गतिविधियों को समर्थन देने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। फरवरी 2026 में माल ढुलाई परिचालन में पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में स्थिर वृद्धि दर्ज की गई। इससे विभिन्न क्षेत्रों में रेल-आधारित रसद की निरंतर मांग का पता चलता है।

फरवरी 2026 के दौरान, भारतीय रेल ने 137.72 मिलियन टन माल ढुलाई की। फरवरी 2025 में 132.48 मिलियन टन की तुलना में 3.96 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इस माह के दौरान माल ढुलाई से प्राप्त राजस्व ₹14,571.99 करोड़ रहा। यह पिछले वर्ष के इसी माह के ₹14,151.96 करोड़ से 2.97 प्रतिशत अधिक है।

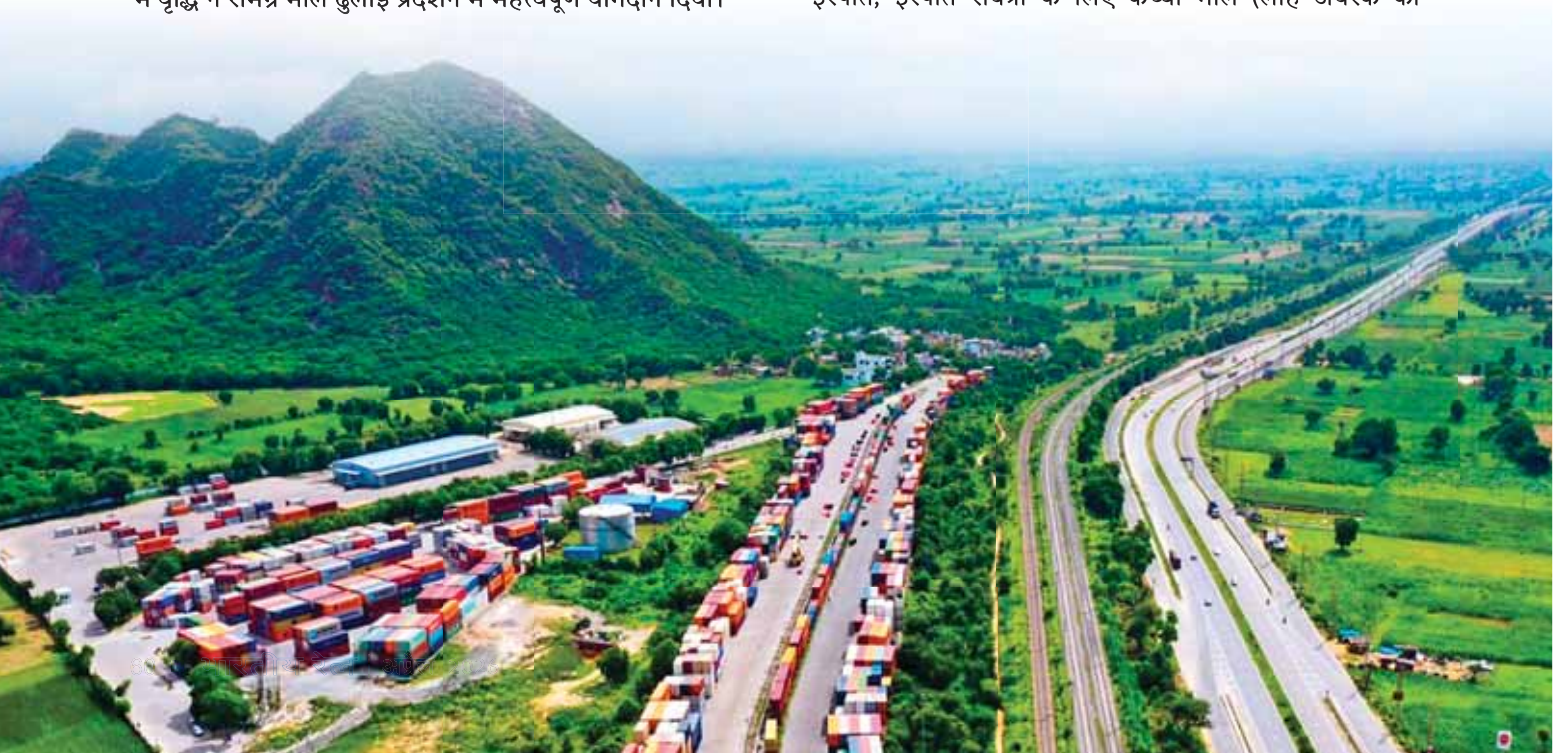
परिवहन उत्पादन के मामले में भारतीय रेल के प्रदर्शन में भी मजबूती दर्ज की गई है। माल ढुलाई का एक प्रमुख सूचक, नेट टन कि.मी. (एनटीकेएम) , फरवरी 2026 में 76,007 मिलियन एनटीकेएम तक पहुँच गया, जबकि फरवरी 2025 में यह 72,955 मिलियन एनटीकेएम था। इसमें 4.18 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

प्रमुख वस्तुओं से संचालित वृद्धि

माल ढुलाई का एक महत्त्वपूर्ण हिस्सा अभी भी प्रमुख क्षेत्र की वस्तुओं द्वारा संचालित है। इस माह के दौरान, भारतीय रेल ने बड़ी मात्रा में कोयला, लौह अयस्क, तैयार इस्पात, उर्वरक, सीमेंट और कंटेनर ढुलाई की। तैयार इस्पात, लौह अयस्क और उर्वरक जैसी वस्तुओं में वृद्धि ने समग्र माल ढुलाई प्रदर्शन में महत्त्वपूर्ण योगदान दिया।



प्रमुख वस्तुओं के क्षेत्र में भी प्रदर्शन उत्साहजनक बना रहा। दैनिक माल ढुलाई की स्थिति में, लौह अयस्क, कच्चा लोहा और तैयार इस्पात, इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा माल (लौह अयस्क को



छोड़कर), उर्वरक, खनिज तेल और कंटेनर ईएक्सआईएम यातायात जैसी वस्तुओं में साल-दर-साल उल्लेखनीय वृद्धि दर्ज की गई। लौह अयस्क का लदान पिछले वर्ष के 0.529 मिलियन टन की तुलना में इस वर्ष 0.675 मिलियन टन रहा (27.6 प्रतिशत की वृद्धि), जबकि कच्चा लोहा और तैयार इस्पात का लदान पिछले वर्ष के 0.284 मिलियन टन की तुलना में 0.343 मिलियन टन रहा (20.8 प्रतिशत की वृद्धि)। इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चे माल (लौह अयस्क को छोड़कर) का लदान 0.096 मिलियन टन से बढ़कर 0.141 मिलियन टन हो गया (46.9 प्रतिशत की वृद्धि)। इसी प्रकार, उर्वरक का लदान 0.167 मिलियन टन से बढ़कर 0.184 मिलियन टन (10.2 प्रतिशत की वृद्धि), खनिज तेल का लदान 0.146 मिलियन टन से बढ़कर 0.172 मिलियन टन (17.8 प्रतिशत की वृद्धि) और कंटेनर एक्सआईएम यातायात 0.213 मिलियन टन से बढ़कर 0.251 मिलियन टन (17.8 प्रतिशत की वृद्धि) हो गया।

फरवरी के मासिक संचयी प्रदर्शन में, कई वस्तुओं ने पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में मजबूत वृद्धि दर्ज की गई है। उर्वरक का लदान 4.224 मिलियन टन से बढ़कर 5.396 मिलियन टन (27.7 प्रतिशत की वृद्धि) हो गया है, जबकि क्लिंकर 5.421 मिलियन टन से बढ़कर 6.508 मिलियन टन (20.1 प्रतिशत की वृद्धि) हो गया। पिग आयरन (कच्चा लोहा) और तैयार स्टील का लदान 5.522 मिलियन टन से बढ़कर 6.237 मिलियन टन (12.9 प्रतिशत की वृद्धि) हो गया और लौह अयस्क 14.925 मिलियन टन से बढ़कर 16.370 मिलियन टन (9.7 प्रतिशत की वृद्धि) हो गया। कंटेनर एक्स-इम यातायात (5.432 मिलियन टन बनाम 5.142 मिलियन टन, 5.6 प्रतिशत की वृद्धि) और कंटेनर घरेलू यातायात (2.015 मिलियन टन बनाम 1.970 मिलियन टन, 2.3 प्रतिशत की वृद्धि) में भी वृद्धि देखी गई। यह प्रमुख औद्योगिक और लॉजिस्टिक्स क्षेत्रों में निरंतर मांग को दर्शाता है।

रेल माल ढुलाई थोक वस्तुओं के परिवहन के सबसे किफायती और पर्यावरण के अनुकूल साधनों में से एक बनी हुई है। इससे उद्योगों को कच्चे माल और तैयार उत्पादों को लंबी दूरी तक विश्वसनीय और लागत प्रभावी तरीके से ले जाने में मदद करती है।

वित्त वर्ष 2025-26 में माल ढुलाई का संचयी प्रदर्शन मजबूत रहा।

भारतीय रेल ने चालू वित्त वर्ष के दौरान संचयी माल ढुलाई प्रदर्शन में भी सकारात्मक वृद्धि दर्ज की है।

दिनांक 1 अप्रैल 2025 से 28 फरवरी 2026 की अवधि के दौरान, भारतीय रेल ने 1,503.80 मिलियन टन माल ढुलाई की। पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान यह 1,456.07 मिलियन टन थी, यानी 3.28 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है। इस अवधि के दौरान माल ढुलाई से होने वाली आय ₹1,60,987 करोड़ तक पहुँच गई, जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में यह ₹1,58,539.86 करोड़ थी, यानी यह 1.54 प्रतिशत की वृद्धि है। एनटीकेएम में मापी गई कुल माल ढुलाई 840,000 मिलियन रही, जबकि पिछले वर्ष यह 826,586 मिलियन एनटीकेएम थी, जो 1.62 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाती है।

आर्थिक विकास और राष्ट्रीय रसद का समर्थन करना

भारतीय रेल क्षमता वृद्धि, बेहतर टर्मिनल बुनियादी ढाँचे, समर्पित माल गलियारों और डिजिटल माल प्रबंधन प्रणालियों के माध्यम से माल ढुलाई व्यवस्था को मजबूत करने के लिए निरंतर प्रयासरत है। इन पहलों से उद्योगों और व्यवसायों को माल की आवाजाही अधिक कुशलतापूर्वक करने और साथ ही माल ढुलाई लागत को कम करने में मदद मिल रही है। बुनियादी ढाँचे और माल ढुलाई संचालन में निरंतर निवेश के साथ, भारतीय रेल देश के लॉजिस्टिक्स नेटवर्क की रीढ़ के रूप में अपनी भूमिका को बढ़ाने और देश के आर्थिक विकास का सहयोग करने के लिए प्रतिबद्ध है।■

फार्म-IV

घोषणा

'भारतीय रेल' पत्रिका के स्वामित्व एवं अन्य विवरण के संबंध में घोषणा

1-	प्रकाशन	:	नई दिल्ली
2-	प्रकाशन की अवधि	:	मासिक
3-	मुद्रक का नाम	:	**संजीव गुप्ता**
	राष्ट्रीयता	:	भारतीय
	पता	:	व्यापार प्रबंधक, कमरा नं- 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
4-	प्रकाशक का नाम	:	**संजीव गुप्ता**
	राष्ट्रीयता	:	भारतीय
	पता	:	व्यापार प्रबंधक, कमरा नं- 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
5-	संपादक का नाम	:	**योगेश अवस्थी**
	राष्ट्रीयता	:	भारतीय
	पता	:	संपादक, कमरा नं- 411, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
6-	इन व्यक्तियों के नाम व पते, जो समाचार पत्र की कुल पूंजी के एक प्रतिशत से अधिक के स्वामी हैं	:	रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) कमरा नं- 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

मैं, संजीव गुप्ता, एतद् द्वारा घोषणा करता हूँ कि उपरोक्त विवरण मेरी जानकारी व विश्वास के अनुसार सही है।

हस्ताक्षर
संजीव गुप्ता
प्रकाशक

मिजोरम में खाद्यान्न आपूर्ति श्रृंखला में महत्त्वपूर्ण कदम

पंजाब से सायरंग रेल से पहुँचा 25,900 क्विंटल चावल

मिजोरम में यात्री और मालगाड़ी सेवाओं की शुरुआत के साथ यात्री परिवहन और माल ढुलाई में महत्त्वपूर्ण परिवर्तन आया है। इस क्षेत्र में विकास होने से पर्यटन बढ़ने के साथ-साथ संपर्क में सुधार हुआ है और आर्थिक विकास में भी योगदान मिला है।

एक महत्त्वपूर्ण ऐतिहासिक उपलब्धि के रूप में, भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) की पहली खाद्यान्न मालगाड़ी दिनांक 3 मार्च, 2026 को सायरंग रेलवे स्टेशन पर पहुँची। इस मालगाड़ी में पंजाब से लगभग 25,900 क्विंटल चावल से भरे 42 डिब्बे थे। यह राज्य में रेल आधारित माल ढुलाई संपर्क को मजबूत करने और आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति श्रृंखला को बेहतर बनाने की दिशा में एक महत्त्वपूर्ण कदम है। सायरंग में एफसीआई की खाद्यान्न मालगाड़ी के सफलतापूर्वक पहुँचने से बढ़ती परिचालन क्षमता का पता चलता है। इससे मिजोरम के रसद एवं खाद्य वितरण नेटवर्क को सहयोग देने में रेलवे अवसंरचना की बढ़ती भूमिका स्पष्ट होती है।

यह उल्लेख करना आवश्यक है कि दिनांक 13 सितंबर, 2025 को प्रधानमंत्री द्वारा 51.38 कि.मी. लंबी बइरबी-सायरंग रेलवे लाइन का उद्घाटन मिजोरम के लोगों के लिए एक ऐतिहासिक उपलब्धि थी। इस महत्त्वपूर्ण अवसंरचना परियोजना ने राज्य की राजधानी आइजोल को भारत के रेलवे मानचित्र पर ला खड़ा किया है। इससे राज्य सीधे राष्ट्रीय रेलवे नेटवर्क से जुड़ गया है।

मिजोरम में माल ढुलाई का प्रदर्शन

यह उल्लेखनीय है कि उद्घाटन के तुरंत बाद 21 सीमेंट से भरे डब्बों वाली पहली मालगाड़ी को सफलतापूर्वक सायरंग ले जाने से राज्य में नियमित माल ढुलाई की शुरुआत हुई। अप्रैल 2025 से मार्च 2026 तक, सायरंग टर्मिनल ने 30 से अधिक मालगाड़ियों का संचालन किया गया। इस अवधि के दौरान, टर्मिनल पर 3.5 रेक सीमेंट उतारी गई। सीमेंट के अलावा, रेल द्वारा संचालित अन्य वस्तुओं में ऑटोमोबाइल (2 रेक), उर्वरक (0.5 रेक), पत्थर के टुकड़े (20.5 रेक) और रेत (4 रेक) शामिल हैं।

गौरतलब है कि दिसंबर 2025 में सायरंग में 119 यात्री वाहनों को ले जाने वाली पहली मालगाड़ी पहुँची थी। इससे रेलवे लाइन की उच्च मूल्य वाले थोक माल को संभालने की क्षमता का पता चलता है। भारतीय रेल ने पार्सल लॉजिस्टिक्स को मजबूत करने के लिए भी कई उपाय शुरू किए हैं। इनमें बागवानी और नाशवान उत्पादों के परिवहन को सुविधाजनक बनाने के लिए रेफ्रिजरेटेड पार्सल वैन सेवाओं की शुरुआत शामिल है। इसका उद्देश्य स्थानीय किसानों और व्यापारियों के लिए बाजार तक पहुँच का विस्तार करना है।

मिजोरम में पर्यटन को गति मिल रही है

मिजोरम में नवनिर्मित रेलवे लाइन ने पर्यटन को बढ़ावा दिया है, इसके फलस्वरूप पिछले छह महीनों में राज्य में पर्यटकों की संख्या



सायरंग रेलवे स्टेशन पर पहली खाद्यान्न मालगाड़ी के साथ भारतीय खाद्य निगम एवं रेलवे की टीम

में लगातार वृद्धि देखी गई है। दिनांक 12 फरवरी, 2026 को 'नॉर्थ ईस्ट डिस्कवरी' सर्किट के तहत भारत गौरव डीलक्स एसी पर्यटक ट्रेन पहली बार सायरंग रेलवे स्टेशन पर पहुँची तो मिजोरम में रेलवे सेवाओं ने एक नया मुकाम हासिल किया।

भारत के विभिन्न हिस्सों के साथ-साथ अमेरिका और नेपाल जैसे अन्य देशों से आए 81 पर्यटकों को ले जा रही यह प्रीमियम पर्यटक ट्रेन, राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय पर्यटन मानचित्र पर मिजोरम की बढ़ती लोकप्रियता को रेखांकित करती है। बेहतर पहुँच ने घरेलू और अंतरराष्ट्रीय पर्यटकों को आकर्षित किया है। इससे आतिथ्य और संबद्ध क्षेत्रों में रोजगार सृजन हो रहा है। पर्यावरण-पर्यटन और सांस्कृतिक पर्यटन को बढ़ावा मिलने के साथ-साथ समावेशी विकास और क्षेत्रीय एकीकरण की व्यापक दृष्टि के तहत पूर्वोत्तर में मिजोरम एक उभरते हुए पर्यटन स्थल के रूप में स्थापित हो रहा है।

यात्रियों की संख्या में वृद्धि

सितंबर 2025 में बइरबी-सायरंग मार्ग पर रेल सेवाओं के प्रारंभ होने के बाद से, जनता की प्रतिक्रिया जबरदस्त रही है। सायरंग-आनंद विहार राजधानी एक्सप्रेस में दोनों दिशाओं में 150 प्रतिशत से अधिक सीटें भरी गई हैं। इसी प्रकार, सायरंग-गुवाहाटी एक्सप्रेस और सायरंग-कोलकाता एक्सप्रेस में भी 100 प्रतिशत से अधिक सीटें भरी गई हैं। इससे, सायरंग से रेल सेवाओं की मजबूत मांग और जनता की व्यापक स्वीकृति का स्पष्ट रूप से पता चलता है। 9 फरवरी 2026 को, सायरंग से सिलचर के लिए एक नई रेल सेवा को



हरी झंडी दिखाकर शुरू किया गया। इससे क्षेत्रीय परिवहन को और मजबूती मिली और मिजोरम असम की महत्त्वपूर्ण शैक्षिक, चिकित्सा और वाणिज्यिक केंद्र बराक घाटी से जुड़ गया।

रेल संपर्क का विस्तार मिजोरम के लिए एक महत्त्वपूर्ण कदम है। परिवहन में सुधार, आर्थिक विकास को बढ़ावा देने और पर्यटन को प्रोत्साहित करने में रेलवे राज्य के परिवर्तन में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है। बुनियादी ढाँचे के निरंतर विकास के साथ, मिजोरम उत्तर-पूर्वी भारत में एक सुलभ और आकर्षक पर्यटन स्थल के रूप में उभर रहा है।■

हम सभी का **भारतीय रेल** के साथ अटूट रिश्ता है

भारतीय रेल के साथ आप अपने संस्मरण, यात्रा वृत्तांत, लेख आदि हिन्दी में हमें भेज सकते हैं। पसंद आने पर रचनाओं को हम रेल मंत्रालय की आधिकारिक मासिक पत्रिका

भारतीय रेल

में प्रकाशित करेंगे

ई-मेल editorbhartiyarailrb@gmail.com

चयनित सामग्री/लेख की जानकारी ई-मेल द्वारा दी जाएगी,
प्रकाशित रचनाओं के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित मानदेय भी दिया जाएगा

केंद्रीय मंत्री ने हैदराबाद रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास कार्यों का किया निरीक्षण

जी. किशन रेड्डी, केंद्रीय कोयला और खान मंत्री ने दिनांक 5 मार्च, 2026 को हैदराबाद (नामपल्ली) रेलवे स्टेशन पर चल रहे पुनर्विकास कार्यों की प्रगति का निरीक्षण किया। उनके साथ संजय कुमार श्रीवास्तव, महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे और अन्य वरिष्ठ पदाधिकारी भी उपस्थित थे।

केंद्रीय मंत्री ने स्टेशन पर निर्माण कार्यस्थल का दौरा किया और पुनर्विकास कार्यों की प्रगित का जायजा लिया। उन्होंने स्टेशन बिल्डिंग के कार्य, बेसमेंट पार्किंग, सर्कुलेटिंग एरिया आदि का निरीक्षण किया। उन्होंने कार्यस्थल पर किए जा रहे संरक्षा उपायों का भी समीक्षा की।

मीडियाकर्मियों से केंद्रीय मंत्री ने कहा, प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में तेलंगाना राज्य में रेल इंफ्रास्ट्रक्चर का तेजी से विकास हो रहा है। तेलंगाना राज्य को वित्तीय वर्ष 2026-27 के लिए ₹5,454 करोड़ का रेलवे बजट आवंटित किया गया है। राज्य में ₹47,984 करोड़ की नई लाइनें, दोहरीकरण, तीसरी लाइन, बाईपास लाइन, स्टेशन पुनर्विकास और संरक्षा बढ़ाने के कार्य आदि जैसी अवसंरचना



परियोजनाएँ प्रगति पर हैं। राज्य में 346 कि.मी. की नई लाइनें और 513 कि.मी. दोहरी लाइन, तीसरी लाइन, चौथी लाइन और बाईपास का कार्य पूरा हो चुका है। स्वदेशी स्वचालित ट्रेन संरक्षा प्रणाली कवच 3.2 को तेलंगाना के 63 स्टेशनों को कवर करते हुए 639 रूट कि.मी. पर लगाया गया है। बजट में घोषित सात हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर में से तीन तेलंगाना से संबंधित हैं, अर्थात्- हैदराबाद-चेन्नई वाया विजयवाड़ा, हैदराबाद-बेंगलुरु वाया महबूबनगर और हैदराबाद-पुणे।■

खड़गपुर एवं आद्रा मंडल की मंडलीय समिति के सांसदों की दक्षिण पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक के साथ बैठक



दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर एवं आद्रा मंडलों की मंडलीय समिति के सांसदों ने दिनांक 18 फरवरी, 2026 को कोलकाता में दक्षिण पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक, अनिल कुमार मिश्रा के साथ बैठक की।

इस बैठक में कुल 10 सांसद उपस्थित रहे। मंडलीय समिति की बैठक की अध्यक्षता सांसद शत्रुघ्न प्रसाद सिन्हा ने की। बैठक में सांसद सौमेंदु अधिकारी, अभिमन्यु सेठी, अभिजीत गंगोपाध्याय, प्रताप चंद्र सारंगी, प्रसून बनर्जी, चंद्र प्रकाश चौधरी, साजदा अहमद, कालीपद सरन एवं जून मालिया भी उपस्थित थीं।

बैठक के दौरान सांसदों ने यात्रियों के हित में ट्रेन सेवाओं, ठहराव, स्वच्छता, रेलवे परियोजनाओं के शीघ्र निष्पादन आदि से जुड़े विभिन्न विषयों पर रेलवे प्रशासन को सुझाव दिए। महाप्रबंधक ने कहा कि यात्री सुविधाओं एवं रेलवे अवसंरचना के विकास के संबंध में सांसदों द्वारा दिए गए सुझावों की सर्वोच्च प्राथमिकता के साथ समीक्षा की जाएगी। बैठक में खड़गपुर मंडल के मंडल रेल प्रबंधक ललित मोहन पांडेय, आद्रा मंडल के मंडल रेल प्रबंधक मुकेश गुप्ता, अपर महाप्रबंधक/दक्षिण पूर्व रेलवे, सौमित्र मजूमदार तथा दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रधान विभागाध्यक्ष भी उपस्थित थे।■

रेल भवन में मनाया गया अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस



अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस पर रेल भवन में आयोजित कार्यक्रम में उपस्थित रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार एवं अन्य उच्च अधिकारीगण

रेल मंत्रालय ने दिनांक 13 मार्च, 2026 को नई दिल्ली स्थित रेल भवन में अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस मनाया। इस अवसर पर महिला कर्मियों को उनकी उपलब्धियों के लिए सम्मानित किया गया, साथ ही लैंगिक समानता का आह्वान दोहराया गया। आयोजन में लगभग 350 महिला कर्मियों ने भाग लिया।

रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार ने मुख्य अतिथि के तौर पर समारोह की अध्यक्षता की। रेलवे बोर्ड की वित्त सदस्य मंजूषा जैन ने कार्यक्रम में विशिष्ट अतिथि के रूप में भाग लिया। समारोह में विभिन्न मनोरंजक गतिविधियां आयोजित की गईं, जिनमें लघु नाट्य प्रस्तुति, स्वास्थ्य चर्चा, योग प्रदर्शन, नृत्य और गीत प्रस्तुति, प्रश्नोत्तरी और मनोरंजक खेल आदि शामिल रहे।

विभिन्न क्षेत्रों में महिला कर्मियों और अधिकारियों की उत्कृष्टता को सम्मानित करते हुए निबंध लेखन और मिट्टी के पात्र सजाने की प्रतियोगिताओं के विजेताओं तथा सर्वश्रेष्ठ महिला खिलाड़ी और सर्वश्रेष्ठ सांस्कृतिक कलाकारों को योग्यता प्रमाण-पत्र और नकद पुरस्कार प्रदान किए गए। ये प्रतियोगिताएं 26 फरवरी, 2026 को आयोजित की गई थी। पुरस्कार विजेताओं के नाम इस प्रकार हैं :



रेल भवन में आयोजित विशेष स्वास्थ्य जाँच शिविर का उद्घाटन करती हुईं मंजूषा जैन सदस्य वित्त, रेलवे बोर्ड

निबंध प्रतियोगिता विजेता

- प्रथम पुरस्कार : एलिस आर. टिर्की, निदेशक
- द्वितीय पुरस्कार : सुनीता स्वामी, सहायक अनुभाग अधिकारी
- तृतीय पुरस्कार : रश्मी सैनी, स्टेनोग्राफर

मिट्टी के पात्र साज-सज्जा प्रतियोगिता की विजेता

- प्रथम पुरस्कार : खुशबू वार्ष्णेय, निजी सहायक
- द्वितीय पुरस्कार : नीतू वर्मा, निजी सहायक
- तृतीय पुरस्कार : हर्षिता सिंह, निजी सहायक

सर्वश्रेष्ठ महिला खेल पुरस्कार विजेता

- प्रथम पुरस्कार : बिधिशा भट्टाचार्जी, सांख्यिकी निरीक्षक
- द्वितीय पुरस्कार : दीपा अरोड़ा, निजी सचिव
- तृतीय पुरस्कार : चंचल रानी, जूनियर सचिवालय सहायक

सर्वश्रेष्ठ सांस्कृतिक कलाकार पुरस्कार विजेता

- प्रथम पुरस्कार : शिवंगी तोमर, स्टेनोग्राफर
- द्वितीय पुरस्कार : जे. निरुपमा, प्रधान स्टाफ अधिकारी
- जी. विजया लक्ष्मी, प्रधान निजी सचिव
- निधि चौहान, निजी सहायक
- तृतीय पुरस्कार : नेहा मान, अनुभाग अधिकारी

इस अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस पर भारतीय रेल के सभी भवनों एवं स्टेशनों पर विविध कार्यक्रमों का आयोजन किया गया। अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस समारोह के उपलक्ष्य में, उत्तरी रेलवे केंद्रीय अस्पताल के सहयोग से 9 मार्च 2026 को रेलवे बोर्ड कार्यालय की महिला कर्मियों के लिए विशेष स्वास्थ्य जाँच शिविर का आयोजन किया गया। इसमें कुल 116 महिला कर्मचारियों ने स्वास्थ्य जाँच करवाई। ■

सीबीसी और गति शक्ति विश्वविद्यालय के बीच हुआ समझौता



सरकार के क्षमता विकास आयोग (सीबीसी) ने दिनांक 10 मार्च, 2026 को वडोदरा में प्रशिक्षण संस्थानों के लिए सतत वित्तपोषण, शासन और संसाधन जुटाने पर एक पश्चिमी क्षेत्रीय परामर्श कार्यशाला का आयोजन किया। गति शक्ति विश्वविद्यालय द्वारा आयोजित इस कार्यशाला में पश्चिमी राज्यों के सिविल सेवा प्रशिक्षण संस्थानों (सीएसटीआई) के 26 प्रतिभागियों ने संस्थागत वित्तपोषण और शासन में प्रमुख सुधारों पर विचार-विमर्श किया।

इस कार्यक्रम में सीबीसी और गति शक्ति विश्वविद्यालय के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए। यह सहयोगात्मक क्षमता निर्माण प्रयासों के प्रति एक प्रतिबद्धता को दर्शाता है। कार्यशाला सत्रों में मसौदा रूपरेखा संरचना और नीति दिशा पर एक साझा सहमति स्थापित हुई। कार्यशाला में दो विषयगत समूहों ने प्रमुख मुद्दों पर चर्चा की। कार्यशाला का शुभारंभ सीबीसी की प्रधान सलाहकार चंद्रलेखा मुखर्जी के स्वागत भाषण से हुआ। इसके बाद गति शक्ति विश्वविद्यालय के कुलपति प्रोफेसर मनोज चौधरी ने उभरते क्षमता निर्माण परिदृश्य में जीएसवी की भूमिका का उल्लेख किया। सीबीसी की अध्यक्ष एस. राधा चौहान ने संस्थागत सुदृढ़ीकरण के माध्यम से सीएसटीआई को भविष्य के लिए तैयार करने पर संबोधित किया और विकसित भारत@2047 की दिशा में एक सशक्त सीएसटीआई इकोसिस्टम के निर्माण में सीबीसी की सहायक भूमिका पर बल दिया।■

बिल्ड इंडिया इंफ्रा अवॉर्ड्स 2026 में पश्चिम रेलवे दो पुरस्कारों से सम्मानित

पश्चिम रेलवे ने बिल्ड इंडिया इंफ्रा अवॉर्ड्स 2026 में दो प्रतिष्ठित पुरस्कार प्राप्त किया। पुरस्कार समारोह का आयोजन दिनांक 24 फरवरी, 2026 को नई दिल्ली में किया गया। समारोह में मुख्य अतिथि के रूप में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी, जल शक्ति मंत्री सी. आर. पाटिल, पॉर्ट्स, शिपिंग एवं जलमार्ग मंत्री सर्बानंद सोनोवाल, रेल एवं जल शक्ति राज्य मंत्री वी. सोमन्ना तथा ऊर्जा, नवीन एवं नवीकरणीय ऊर्जा राज्य मंत्री श्रीपाद नाइक उपस्थित थे।

रेलवे क्षेत्र के लिए यह सम्मान वी. सोमन्ना, रेल एवं जल शक्ति राज्य मंत्री द्वारा प्रदान किया गया, जिसे पश्चिम रेलवे के मुख्य जनसंपर्क अधिकारी विनीत अभिषेक द्वारा प्राप्त किया गया। यह पुरस्कार पश्चिम रेलवे की दो महत्त्वपूर्ण पहलों के लिए प्रदान किए गए-गुजरात के दाहोद में भारत का पहला 9000 एचपी विद्युत इंजन निर्माण तथा मुंबई सेंट्रल स्टेशन पर अत्याधुनिक डिजिटल लाउंज एवं को-वर्किंग



स्पेस की स्थापना। बिल्ड इंडिया इंफ्रा अवॉर्ड्स ऐसे परिवर्तनकारी अवसंरचना परियोजनाओं को सम्मानित करते हैं, जो नवाचार और सतत विकास को बढ़ावा देते हुए सामाजिक एवं आर्थिक प्रभाव उत्पन्न करती हैं।■

समयसीमा और उच्च गुणवत्ता बनी बरेका की पहचान
वित्तीय वर्ष 2025–26 का 500वां विद्युत लोकोमोटिव टर्न-आउट

बनारस रेल इंजन कारखाना ने वित्तीय वर्ष 2025–26 में निर्मित 500वें विद्युत लोकोमोटिव WAP7 का सफलतापूर्वक टर्न-आउट कर एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की। यह कार्यक्रम बरेका के महाप्रबंधक आशुतोष पंत तथा रेलवे बोर्ड के अतिरिक्त सदस्य (कर्षण) सोमेश कुमार की गरिमामयी उपस्थिति में संपन्न हुआ। पर्यावरण अनुकूल डिजाइन एवं उन्नत सुरक्षा सुविधाओं से युक्त WAP7 लोकोमोटिव संख्या 45002 को पूर्व रेलवे के हावड़ा लोको शेड के लिए रवाना किया गया। इस अवसर पर अतिरिक्त सदस्य (कर्षण) सोमेश कुमार ने बरेका के अधिकारियों एवं कर्मचारियों की कर्तव्यनिष्ठा और समर्पण की सराहना करते हुए कहा कि कर्मचारियों की मेहनत के कारण ही चालू वित्तीय वर्ष में 500 लोकोमोटिव का उत्पादन संभव हो सका है। महाप्रबंधक आशुतोष पंत ने बरेका टीम की कार्यक्षमता पर विश्वास व्यक्त करते हुए कहा कि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित सभी उत्पादन लक्ष्यों को समयबद्ध एवं उच्च गुणवत्ता के साथ पूरा किया जाएगा।

उल्लेखनीय है कि वर्ष 2017 में विद्युत लोकोमोटिव निर्माण प्रारंभ करने के बाद मात्र नौ वर्षों में बरेका ने 2855 विद्युत लोकोमोटिव का निर्माण किया है। वर्तमान में बरेका यात्री सेवा के लिए WAP7 तथा मालवाहक सेवा के लिए WAG9 लोकोमोटिव का निर्माण कर रहा



है। अब तक बरेका कुल 11187 लोकोमोटिव का निर्माण कर चुका है तथा 11 देशों को 182 लोकोमोटिव का निर्यात कर भारत की वैश्विक पहचान को मजबूत किया है।

लोकार्पित WAP7 एक 6000 अश्वशक्ति का उच्च गति विद्युत लोकोमोटिव है, जिसकी अधिकतम गति 140 कि.मी. प्रति घंटा है तथा यह 24 कोच तक खींचने में सक्षम है। इसमें Co-Co पहिया विन्यास, वातानुकूलित ड्राइवर कैब, हेड-ऑन जेनरेशन प्रणाली, रिजेनेरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम, होटल लोड सुविधा तथा कंप्यूटर नियंत्रित ब्रेकिंग प्रणाली जैसी आधुनिक तकनीकी विशेषताएं उपलब्ध हैं।■

कारगर रही सिंगल विंडो प्रणाली
पश्चिम रेलवे ने फिल्म शूटिंग से अर्जित की ₹1.72 करोड़ की रिकॉर्ड आय



पश्चिम रेलवे ने वित्त वर्ष 2025–26 के दौरान फिल्म शूटिंग से आय अर्जित करने में एक नया कीर्तिमान स्थापित किया है। इस अवधि में दिनांक 15 फरवरी, 2026 तक पश्चिम रेलवे ने फिल्म शूटिंग से अब तक की सर्वाधिक लगभग ₹1.72 करोड़ की आय अर्जित की है, जो पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 25% अधिक है। इससे पहले वित्त वर्ष 2022–23 में पश्चिम रेलवे ने फिल्म शूटिंग से लगभग ₹1.64 करोड़ की आय अर्जित की थी। यह इस क्षेत्र में निरंतर वृद्धि को दर्शाता है तथा इस प्रकार की आय अर्जित करने में पश्चिम रेलवे को देश के अग्रणी क्षेत्रीय रेलवे में स्थान दिलाता है। पश्चिम रेलवे ने शूटिंग अनुमति प्रदान करने की प्रक्रिया को सरल और सुव्यवस्थित किया है, जिससे प्रोडक्शन हाउस और फिल्म निर्माताओं को निर्धारित समय में आवश्यक स्वीकृतियाँ प्राप्त करना आसान हो गया है। अब सिंगल विंडो प्रणाली के माध्यम से प्रोडक्शन हाउस को केवल शूटिंग के लिए आवेदन करना होता है तथा अन्य सभी रेलवे स्वीकृतियाँ जनसंपर्क विभाग द्वारा प्राप्त कर अनुमति जारी की जाती है।

यह उल्लेखनीय है कि पहली बार भारत की सबसे आधुनिक और प्रीमियम ट्रेन वंदे भारत एक्सप्रेस के अंदर फिल्म शूटिंग की अनुमति पश्चिम रेलवे द्वारा प्रदान की गई। पश्चिम रेलवे के विभिन्न स्थानों पर जिन फिल्मों की शूटिंग की गई, उनमें ओ रोमियो, फतेह, तेरा यार हूँ मैं, सिकंदर तथा लिजोल, पेटीएम, कोलगेट जैसे अनेक विज्ञापन शामिल हैं। पश्चिम रेलवे भविष्य में भी फिल्म उद्योग के साथ समन्वय को और सुदृढ़ करने, नए अवसर सृजित करने तथा गैर-किराया राजस्व में वृद्धि करने के लिए प्रतिबद्ध है।■

एआई तकनीक अपनाकर सुरक्षा, गति व रोजगार सृजन में नया अध्याय लिख रही है भारतीय रेल

विनोद कुमार सिंह

भारत की विकासगाथा में यदि किसी एक संस्था को 'राष्ट्र की जीवनरेखा' कहा जाए तो वह है भारतीय रेल। यह केवल एक परिवहन तंत्र नहीं, बल्कि भारत की आर्थिक धुरी, सामाजिक एकता और सांस्कृतिक समन्वय का आधार है। लगभग 68,000 कि.मी. से अधिक विस्तृत रूट नेटवर्क, 7,000 से अधिक स्टेशन, प्रतिदिन 13,000 से अधिक यात्री गाड़ियाँ और लाखों टन माल परिवहन—इन सबके बीच भारतीय रेल आज तकनीकी पुनर्जागरण के दौर से गुजर रही है।इन दिनों रेल मंत्रालय चहुंमुखी सुधारों के लिए प्रतिबद्ध दिखाई देता है। केंद्रीय रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव के विकास दृष्टिकोण के साथ भारतीय रेल नई तकनीकी संरचना की ओर बढ़ रही है। हाल के वर्षों में मीडिया संवादों और बजट घोषणाओं में जिस आधुनिक, सुरक्षित और तेज रेल व्यवस्था की झलक दिखाई गई थी, वह अब पटरियों, इंजनों, डिब्बों और स्टेशनों पर साकार होती दिख रही है।

रक्षा (सुरक्षा) में एआई की निर्णायक भूमिका

रेल सुरक्षा भारतीय रेल की सर्वोच्च प्राथमिकता रही है। पिछले एक दशक में सुरक्षा संकेतकों में उल्लेखनीय सुधार दर्ज किया गया है। रेल मंत्रालय के आँकड़ों के अनुसार 2014–15 में जहाँ 135 परिणामी रेल दुर्घटनाएँ दर्ज हुई थीं, वहीं हाल के वर्षों में यह संख्या घटकर लगभग 30–35 वार्षिक के स्तर तक पहुँच गई है।

'कवच' : स्वदेशी सुरक्षा कवच

रेल विकास निगम लिमिटेड के सहयोग से विकसित 'कवच' प्रणाली भारतीय रेल की सुरक्षा रणनीति का महत्त्वपूर्ण स्तंभ है। यह एक स्वदेशी ऑटोमैटिक ट्रेन प्रोटेक्शन (ATP) प्रणाली है, जो सिग्नल पासिंग एट डेंजर (SPAD) जैसी मानवीय त्रुटियों को रोकने में सक्षम है।





कवच प्रणाली ट्रेन की गति की निगरानी करती है और यदि चालक सिग्नल की अवहेलना करता है तो स्वतः ब्रेक लगाकर टक्कर की संभावना को समाप्त कर देती है। उच्च घनत्व वाले मार्गों पर इसे चरणबद्ध रूप से लागू किया जा रहा है।

ट्रैक और इंजन निगरानी में एआई

ड्रोन सर्विलांस,अल्ट्रासोनिक ट्रैक परीक्षण और सेंसर-आधारित इंजन मॉनिटरिंग प्रणाली से संभावित दोषों की पहचान पहले ही कर ली जाती है। इससे दुर्घटनाओं की आशंका कम होती है और मानवीय भूलों से निजात मिलती है।

रेल मंत्रालय के अनुसार सभी मानवरहित लेवल क्रॉसिंग समाप्त की जा चुकी हैं।इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग और आधुनिक सिग्नलिंग हजारों स्टेशनों पर लागू की जा चुकी है।

रफ्तार : गति और दक्षता का नया युग

भारतीय रेल अब केवल सुरक्षा ही नहीं, बल्कि गति और समयबद्धता में भी नए मानक स्थापित कर रही है।पटरियों और इंफ्रास्ट्रक्चर में सुधार ट्रैक नवीनीकरण की वार्षिक गति में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। 90% से अधिक ब्रॉडगेज मार्गों का विद्युतीकरण पूर्ण हो चुका है। हाई-स्पीड और सेमी-हाई स्पीड कॉरिडोर पर कार्य जारी है।

नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा संचालित बुलेट ट्रेन परियोजना में एआई आधारित सिग्नलिंग और नियंत्रण प्रणाली उच्च गति पर भी सुरक्षा सुनिश्चित करेगी।

समर्पित माल गलियारे

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के माध्यम से विकसित पूर्वी और पश्चिमी माल गलियारों से मालगाड़ियों की गति और समयबद्धता में सुधार हुआ है। इससे औद्योगिक आपूर्ति श्रृंखला को मजबूती मिली है।

आधुनिक कोच और इंजन

नई पीढ़ी के एलएचबी कोच, अत्याधुनिक इंजन और वातानुकूलित, आरामदायक सीटिंग व्यवस्था यात्रियों को बेहतर अनुभव दे रही है।जैव-शौचालय, स्वचालित दरवाजे और ऑनबोर्ड सूचना प्रणाली से यात्रा अधिक सुरक्षित और सुविधाजनक बनी है।

रोजगार : एआई से अवसरों का विस्तार

तकनीकी आधुनिकीकरण केवल मशीनों का विस्तार नहीं, बल्कि रोजगार के नए अवसरों का सृजन भी है।

एआई आधारित डेटा विश्लेषण, साइबर सुरक्षा और सॉफ्टवेयर विकास में नई विशेषज्ञता की आवश्यकता बढ़ी है।डिजिटल टिकटिंग और स्मार्ट स्टेशन परियोजनाओं से आईटी, प्रबंधन और सेवा क्षेत्र में रोजगार के अवसर बढ़े हैं।माल गलियारों और हाई-स्पीड रेल परियोजनाओं ने निर्माण, इंजीनियरिंग और लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रोजगार उत्पन्न किया है।सेंटर फॉर रेलवे इंफॉर्मेशन सिस्टम्स जैसे संस्थान डिजिटल नवाचार को बढ़ावा दे रहे हैं।

रेल बजट और निवेश : परिवर्तन की आर्थिक नींव

हाल के वर्षों में रेल अवसंरचना और सुरक्षा पर निवेश में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। रेल बजट में पूंजीगत व्यय को कई गुना बढ़ाया गया है। सुरक्षा और अवसंरचना पर निवेश पिछले दशक की तुलना में उल्लेखनीय रूप से बढ़ा है।

- ट्रैक दोहरीकरण, विद्युतीकरण और सिग्नलिंग आधुनिकीकरण पर विशेष बल दिया गया है।

- स्टेशन पुनर्विकास और स्मार्ट स्टेशन परियोजनाओं के लिए बड़े पैमाने पर संसाधन आवंटित किए गए हैं।
- इन निवेशों का उद्देश्य केवल वर्तमान आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं, बल्कि भविष्य की मांग को ध्यान में रखते हुए संरचना का निर्माण है।

यात्री सुविधा : डिजिटल और मानवीय स्पर्श

रेल आरक्षण टिकटिंग प्रणाली अब अधिक पारदर्शी और त्वरित हो चुकी है।इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन के डिजिटल प्लेटफॉर्म ने ऑनलाइन टिकटिंग को सरल बनाया है।एआई आधारित चैटबॉट, वॉयस असिस्टेंट और शिकायत निवारण प्रणाली यात्रियों को त्वरित सेवा प्रदान कर रहे हैं।खान-पान सेवाओं में गुणवत्ता सुधार,स्वच्छता पर बल और ऑनबोर्ड हाउसकीपिंग प्रणाली ने यात्रा को अधिक आरामदायक बनाया है।

भविष्य की रूपरेखा : स्मार्ट, सुरक्षित और आत्मनिर्भर रेलआने वाले वर्षों में भारतीय रेल की रणनीति स्पष्ट है—100% विद्युतीकरण पूर्ण डिजिटल सिग्नलिंग

एआई आधारित परिचालन नियंत्रण

हरित ऊर्जा और कार्बन न्यूट्रल लक्ष्य ,स्मार्ट स्टेशन,हाई-स्पीड रेल, स्वचालित मेंटेनेंस और डेटा-ड्रिवन निर्णय प्रणाली भारतीय रेल को विश्वस्तरीय मानकों की ओर ले जा रही है।भारतीय रेल की नई तकनीकी संरचना में एआई केवल एक उपकरण नहीं, बल्कि परिवर्तन का आधार है।रक्षा (सुरक्षा)में दुर्घटनाओं में कमी,रफ्तार में वृद्धि और रोजगार सृजन में नए अवसर—इन तीनों आयामों में एआई निर्णायक भूमिका निभा रहा है।

केंद्रीय रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव के विकास विजन के साथ भारतीय रेल आत्मनिर्भर,आधुनिक और तकनीक- संपन्न भविष्य की ओर अग्रसर है।

रेल की पटरी,इंजन और डिब्बे ही नहीं,बल्कि आरक्षण प्रणाली, खान-पान और यात्री सुविधा—हर क्षेत्र में परिवर्तन की स्पष्ट तस्वीर दिखाई दे रही है।निस्संदेह,आने वाले दशक में भारतीय रेल केवल दूरी नहीं घटाएगी,बल्कि विकास की नई पटरियाँ बिछाते हुए राष्ट्र की प्रगति को और गति देगी—जहाँ एआई रक्षा,रफ्तार और रोजगार तीनों का सशक्त सहायक सिद्ध होगा।■



अपना ज्ञान टटोलें

1. **52 रिफॉर्म्स में से अब तक कितने रिफॉर्म्स की घोषणा की जा चुकी है?**

(क) 5 (ख) 3

(ग) 9 (घ) 7

2. **अब यात्री ट्रेन के रवाना होने से कितने समय पहले तक अपना बोर्डिंग स्टेशन बदल सकते हैं?**

(क) 72 मिनट (ख) 30 मिनट

(ग) 24 मिनट (घ) दो दिन

3. **रेल टेक नीति के तहत अब तक कितने प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं?**

(क) 0 (ख) 100

(ग) 250 (घ) 123

4. **सुरक्षित ट्रेन परिचालन हेतु कितने कि.मी. ट्रैक के किनारे फेंसिंग की गई है?**

(क) 16,398 (ख) 1,532

(ग) 18,746 (घ) 73,655

5. **वर्तमान में कितने गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल प्रारंभ हो चुके हैं?**

(क) 300 (ख) 128

(ग) 120 (घ) 288

6. **आरक्षित और अनारक्षित टिकट बुकिंग के लिए मोबाइल ऐप कौन-सा है?**

(क) हॉल्ट एजेंट (ख) रेल मदद

(ग) रेलवन (घ) उपरोक्त में से कोई नहीं



7. **भारतीय रेल में विद्युतीकरण से प्रति वर्ष लगभग कितने लीटर डीजल की बचत हो रही है?**

(क) 50 करोड़ (ख) 100 करोड़

(ग) 320 करोड़ (घ) 180 करोड़

8. **देश की पहली सड़क-सह-रेल सुरंग किस नदी के नीचे बनाने की योजना है?**

(क) गंगा (ख) ब्रह्मपुत्र

(ग) यमुना (घ) साबरमती

9. **भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग कितनी ट्रेनों का संचालन करती है**

(क) 15,000 (ख) 7,250

(ग) 19,000 (घ) 25,571

10. **वैश्विक स्तर पर भारत सबसे अधिक माल परिवहन करने वाले देशों में किस स्थान पर है?**

(क) दूसरा (ख) पाँचवाँ

(ग) सातवाँ (घ) 12वाँ

1. (ग) 2. (ख) 3. (घ) 4. (क) 5. (ख) 6. (ग) 7. (घ) 8. (ख) 9. (घ) 10. (क)

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए
रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका



भारतीय रेल

की सदस्यता
अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn

अब ई-पत्रिका भी उपलब्ध

क्यू आर कोड स्कैन करें

सदस्यता शुल्क

मद		ऑफलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ऑनलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ई-पत्रिका सदस्यता शुल्क (₹)
एक प्रति (मासिक अंक)		20	-	-
एक प्रति (विशेषांक)		70	-	-
वार्षिक सदस्यता (सर्व साधारण)	एक वर्ष	250	263	130
	दो वर्ष	460	483	230
	तीन वर्ष	675	709	340
वार्षिक सदस्यता (रेलकर्मी)	एक वर्ष	200	210	100
	दो वर्ष	370	389	190
	तीन वर्ष	540	567	270
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) सी-मेल द्वारा		1, 250	1, 313	----
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) एयर-मेल द्वारा		2, 500	2, 625	----

(सदस्यता शुल्क में वार्षिक विशेषांक भी शामिल है।)

सदस्यता फॉर्म

नाम .....

पता .....

..... पिन कोड .....

मोबाइल ..... ई-मेल .....

पहचान पत्र संख्या (यदि रेल कर्मचारी है तो): ..... वैधता की तारीख .....

ऑफलाइन भुगतान का माध्यम

I) एम.ओ./आई.पी.ओ/डी.डी. व्यापार प्रबंधक के पक्ष में कमरा नं0 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
II) नगद जमा कराने हेतु : कमरा नं0 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें: व्यापार प्रबंधक, कमरा नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001,
टेलीफोन: 011-47845089, 45089 (रेल) **bmpr310rb@gmail.com**



विज्ञापन दरें

विवरण	सामान्य अंक (मासिक दरें)		विशेष अंक (वार्षिक अंक)
	सामान्य दरें	अनुबंधित दरें*	
बैक कवर	₹22,000	₹20,000	₹25,000
सेकेण्ड कवर	₹19,000	₹17,000	₹22,000
थर्ड कवर	₹19,000	₹17,000	₹22,000
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति, जैसे टेक्स्ट के बाद में)	₹16,000	₹15,000	₹18,000
पूरा पृष्ठ	₹15,000	₹14,000	₹17,000
आधा पृष्ठ	₹9,000	₹8,000	₹11,000
सेंटर स्प्रेड (दो पेज इकट्ठे)	₹28,000	₹25,000	₹32,000

* तीन महीने या इससे अधिक अवधि के लिए विज्ञापन प्रकाशित करवाने का अनुबंध करने पर लागू।

- उपरोक्त दरों के साथ 5% जीएसटी, आइजीएसटी प्राप्य होगी।

भुगतान का माध्यम

'व्यापार प्रबंधक, भारतीय रेल, नई दिल्ली'
के पक्ष में डिमाण्ड ड्राफ्ट, चेक लिखें अथवा एनईएफटी के द्वारा

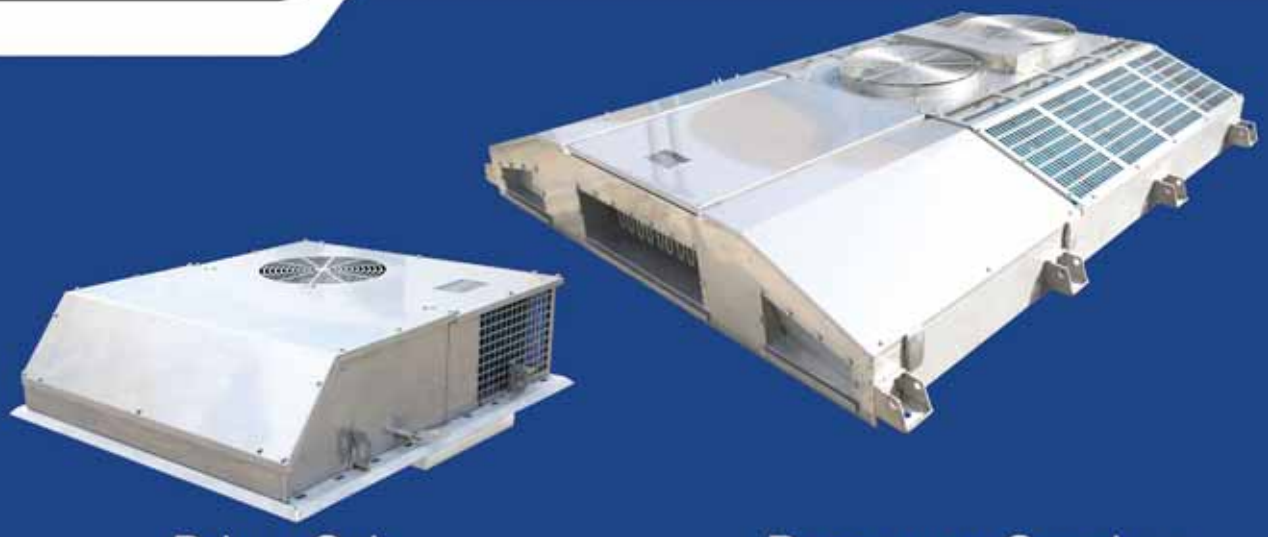
तकनीकी विवरण

पत्रिका का आकार : 28X20.5 सेमी, छपाई क्षेत्र : 23X16.5 सेमी

अधिक जानकारी केलिए संपर्क करें

संजीव गुप्ता, व्यापार प्रबंधक
310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
टेलीफोन : 011- 47845378, 23382531, email : bmpr310rb@gmail.com, **02205 05349**

IRIS Certification
AAR M-1003
Daulat Ram ENGINEERING



Driver Cab
Passenger Coaches

ROOF MOUNTED
AIR CONDITIONERS
FOR VANDE BHARAT

10/2, NH-12, Simrai, District Raisen, 464993, Near Bhopal, India
+91 7480 350001
+91 8889983336
info@daulatram.org
www.daulatram.com

देश-विदेश के हर क्षेत्र में फैले प्रवासी राजस्थानियों तक ई पेपर के माध्यम से सर्वाधिक पहुंचने वाला राजस्थान का अपना अखबार ई-पेपर लिंक Epaper.dainikjaltedeep.com से नि:शुल्क प्राप्त करें।



दैनिक
जलते दीप
जोधपुर-जयपुर से प्रकाशित

सकारात्मक खबरों के साथ आपका अपना अखबार

-56वर्षों से विश्वसनीयता की कसौटी पर खरा अखबार
-प्रतिदिन विषय विशेष पर ज्ञानवर्द्धक, पठनीय सामग्री
-राजस्थान के सभी संभागों से जुड़े जिलों के समाचार
-देश-विदेश में फैले प्रवासी राजस्थानियों के समाचार
-धर्म-आध्यात्म, खेल, वाणिज्य सहित और भी बहुत कुछ

नहीं छापते हैं इस तरह के विज्ञापन

'दैनिक जलते दीप' एवं 'माणक' में जनवरी 1997 से जर्दा, गुटखा, तम्बाकू, पान मसाला, पजल्स, ऑफसीन अभद्र, अपसंस्कृति सूचक एवं पाठकों को भ्रमित करने वाले विज्ञापन नहीं छापते हैं।

देस रा खूणा-खूणा में फैल्योड़ा राजस्थानियां सारू मातृभाषा राजस्थानी मांय

ऐकमात्र पारिवारिक राजस्थानी मासिक

माणक

आपरा नजदीकी बुक स्टॉल सूं ताजी अंक खरीदी सा या म्हाणी वेबसाईट सूं ऑनलाईन सबस्क्राइब करावी सा

हरेक अंक राजस्थानी भाषा, साहित्य, संस्कृति नै समर्पित,
रंगरंगीला चितरामां, ज्ञानवर्धक, रोचक रचनावां रौ संग्रै

विद्यादान/महादान
राजस्थान रै किणी ई स्कूल रा पुस्तकालय में 'माणक' रा ३३ सजिल्द सेट भेंट कर'र विद्यादान रौ लाभ उठावौ सा!
कीमत मात्र ११ हजार रु.

'माणक' रौ हर अंक आप डिजिटल रूप में आखै संसार रा किणी ई छेत्र में विराज्योड़ा इंटरनेट माथै खरीद सकौ हौ सा। अबै Magzter.com माथै 'माणक' सर्च करावौ अर आपरौ पसंदीदौ अंक सबस्क्राइब कर'र घरै बैठां माणक बांचौ अर बंचावौ सा। आप आपरा, किणी मित्र, रिस्तेदार नै ई 'माणक' भेंट कर सकौ हौ।

संपर्क करें

माणक प्रकासण जलते दीप भवन, मानजी का हत्था, पावटा, जोधपुर-342006 (फोन 0291-2546896, 2556900)
ईमेल- : info@manak.org jaltedeep.mdoffice@gmail.com वेबसाइट : www. manak.org dainikjaltedeep.com

आवश्यकता 'दैनिक जलते दीप' एवं 'माणक' के लिए सभी प्रान्तों के अप्रतिनिधित्व क्षेत्रों में मार्केटिंग प्रतिनिधि के लिए आकर्षक कमीशन एवं मानदेय पर आवेदन करें। 'दैनिक जलते दीप' मानजी का हत्था, पावटा, जोधपुर-342006

पंजीयन संख्या : दिल्ली पोस्टल नं. डी.एल. (एन.डी.)-11/6031/2024-25-2026
आर.एन.आई नं. 14427/1960
ISSN 2457-0001
दिनांक 3-4 को प्रकाशित तथा दिनांक 6-7 को प्रेषित



मुद्रक व प्रकाशक : **संजीव गुप्ता** द्वारा रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के लिए मैसर्स विबा प्रेस प्रा. लि., सी-66/3, ओखला इंडस्ट्रियल एरिया, फेज-2, नई दिल्ली-110020 में मुद्रित व 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001 से प्रकाशित। संपादक : **योगेश अवस्थी**