भारतीय रेल

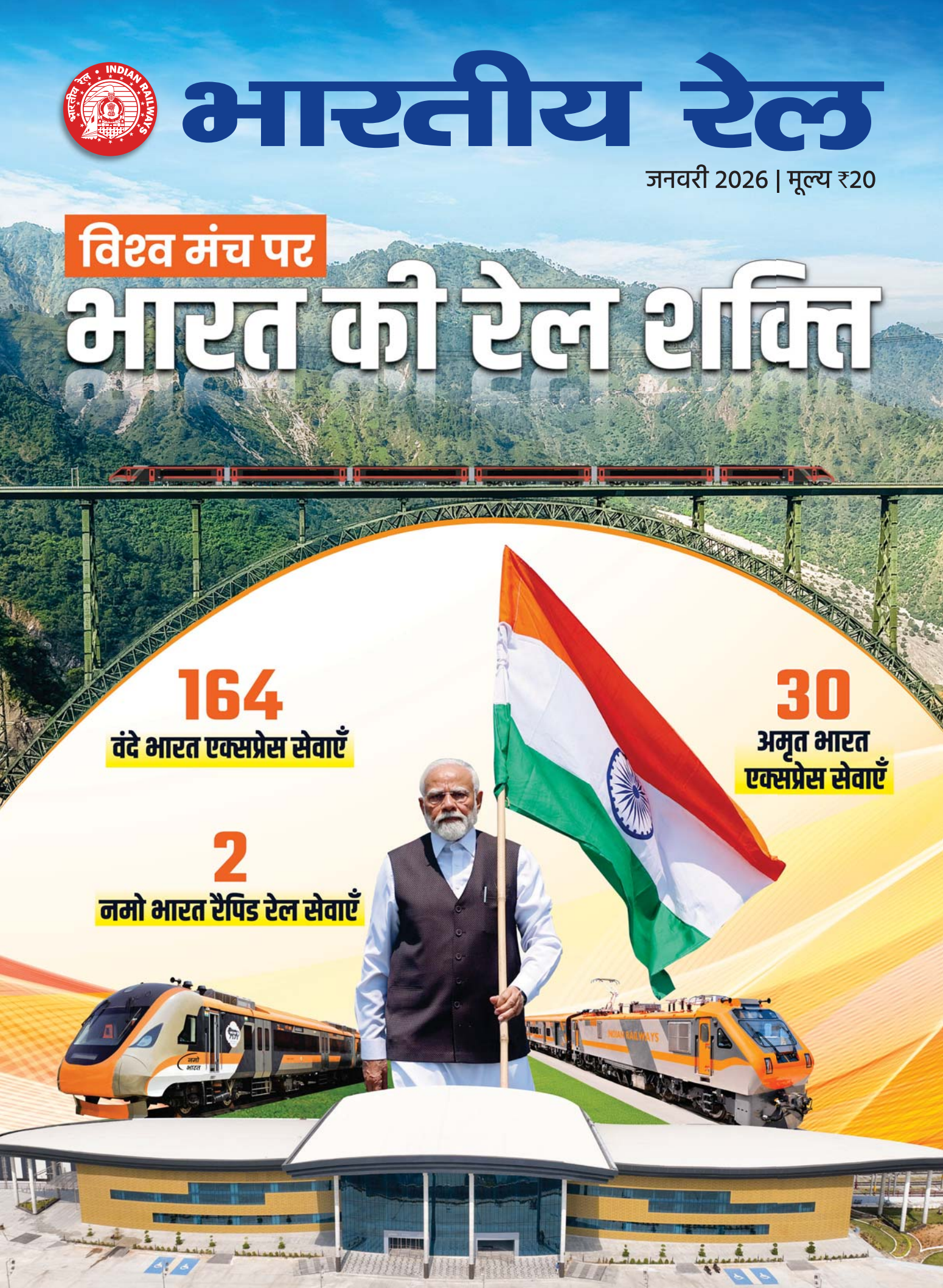
जनवरी 2026 | मूल्य ₹20

विश्व मंच पर
भारत की रेल शक्ति

164
वंदे भारत एक्सप्रेस सेवाएँ

30
अमृत भारत एक्सप्रेस सेवाएँ

2
नमो भारत रैपिड रेल सेवाएँ



AAL®
Autometers Alliance Ltd

MAKE IN INDIA COMPANY

POWERING THE
RAIL TRANSPORT
EFFICIENTLY AND INTELLIGENTLY

Pegasus ◆ UPS®



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

IRIS® Certification

ISO 9001:2015
14001:2015
45001:2018

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 : 07 | राजभाषा कीर्ति पुरस्कार से सम्मानित पत्रिका | जनवरी-2026 | मूल्य : ₹20

संपादक मंडल

सतीश कुमार
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

अर्पणा गर्ग
सदस्य वित्त, रेलवे बोर्ड

अरुणा नायर
सचिव, रेलवे बोर्ड

दिलीप कुमार
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

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



विश्व मंच पर
भारत की रेल शक्ति
आवरण

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

© भारतीय रेल

संपादकीय

वर्ष 2025 : भारतीय रेल की उपलब्धियों का स्वर्णिम अध्याय

नव वर्ष 2026 की आप सभी को हार्दिक शुभकामनाएं प्रेषित करते हुए रेलवे परिवार को गर्व की अनुभूति हो रही है। इसका मुख्य कारण यह है कि देश के आधुनिक रेल बुनियादी ढाँचे के विस्तार की दिशा में बीता वर्ष 2025 भारतीय रेल के इतिहास में स्वर्ण अक्षरों में अंकित हो गया।

किसी भी राष्ट्र की प्रगति का मजबूत आधार उसका इंफ्रास्ट्रक्चर होता है। इस कसौटी पर भारतीय रेल ने वर्ष 2025 में अभूतपूर्व प्रदर्शन किया। 'विकसित भारत' के संकल्प को साकार करते हुए तथा सामरिक दृष्टि से महत्त्वपूर्ण कई रेल परियोजनाएँ प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा राष्ट्र को समर्पित की गईं। इनमें उधमपुर–श्रीनगर–बारामुला रेल लिंक (यूएसबीआरएल), पांबन वर्टिकल-लिफ्ट ब्रिज और पूर्वोत्तर की बइरबी-सायरंग नई रेल लाइन जैसी ऐतिहासिक परियोजनाएँ प्रमुख रहीं। ये सभी उपलब्धियां देश की इंजीनियरिंग क्षमता और दूरदर्शी सोच का प्रतीक बनीं।

वित्त वर्ष 2025-26 में नीतिगत स्वीकृतियां तेजी से जमीनी हकीकत में बदलीं। इस दौरान प्रधानमंत्री ने 42 परियोजनाएँ राष्ट्र को समर्पित कीं, 13 परियोजनाओं का उद्घाटन किया और 21 नई परियोजनाओं की आधारशिला रखी, जिनका कुल निवेश ₹25,000 करोड़ रुपये से अधिक रहा।

प्रधानमंत्री के शब्दों में कहें तो वंदे भारत, नमो भारत और अमृत भारत जैसी ट्रेनें भारतीय रेल की अगली पीढ़ी की नींव तैयार कर रही हैं। ये भारतीय रेल को ट्रांसफॉर्म करने का एक महत्त्वपूर्ण अभियान है। वंदे भारत भारतीयों की, भारतीयों द्वारा, भारतीयों के लिए बनाई हुई ट्रेन है, जिस पर हर भारतीय को गर्व है। वर्ष 2025 में 15 नई वंदे भारत एक्सप्रेस शुरू की गईं, अब इनकी कुल संख्या 164 तक पहुँच गई। इसी अवधि में 13 अमृत भारत एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाई गई और इनकी संख्या बढ़कर 30 हो गई। जल्द ही वंदे भारत का स्लीपर संस्करण भी लंबी दूरी की यात्राओं को नया आयाम देगा।

संरक्षा के क्षेत्र में भी ऐतिहासिक सुधार दर्ज किया गया। वित्त वर्ष 2025-26 (नवंबर 2025 तक) में औसतन ट्रेन दुर्घटनाएं केवल 11 रह गई। 'कवच' 4.0 के विस्तार से रेल संरक्षा को और मजबूती मिली है। विद्युतीकरण मिशन मोड में आगे बढ़ा और अब ब्रॉड गेज नेटवर्क का लगभग 99.2 प्रतिशत हिस्सा विद्युतीकृत हो चुका है। साथ ही 2,628 स्टेशन सौर ऊर्जा से संचालित होकर पर्यावरण संरक्षण में योगदान दे रहे हैं।

माल ढुलाई के क्षेत्र में भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2025-26 में 1 अरब टन लोडिंग का ऐतिहासिक मील का पत्थर पार किया। 25 गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों की शुरुआत और कश्मीर में पहली बार अनंतनाग तक खाद्यान्न मालगाड़ी का पहुँचना, लॉजिस्टिक्स क्रांति के ठोस उदाहरण बने।

वर्ष 2026 का स्वागत करते हुए, भारतीय रेल राष्ट्र के प्रति अपने दायित्व को दोहराती है—सुरक्षित, सुलभ और सतत रेल सेवाओं के माध्यम से देश की प्रगति में सहभागी बनने का संकल्प।

आपको हमारा यह अंक कैसा लगा, अवश्य बताएं।

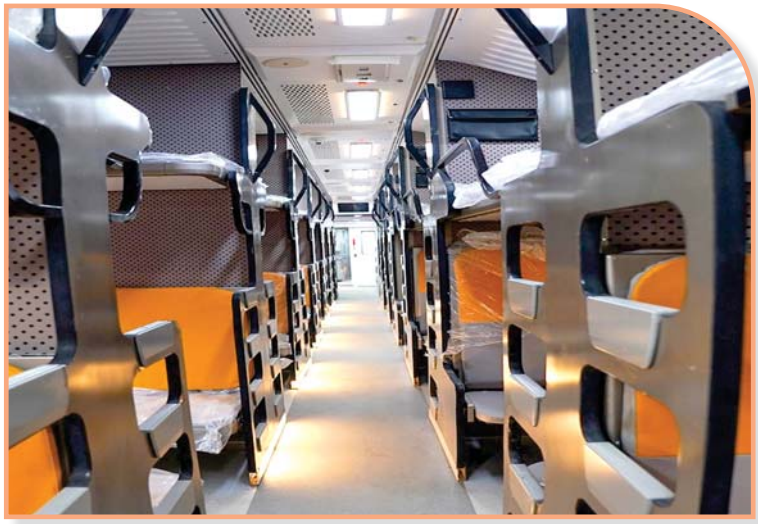
विषय सूची

6

भारतीय रेल का राष्ट्र को नव वर्ष का उपहार

गुवाहाटी और हावड़ा के बीच पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन





8

2025 वर्षांत समीक्षा

भविष्योन्मुखी नेटवर्क का निर्माण

वर्ष 2026 के लिए मंच तैयार करती भारतीय रेल की 2025 की उपलब्धियाँ

संसद में भारतीय रेल

35 **आईआरसीटीसी वेबसाइट का अपटाइम**

अप्रैल-अक्टूबर 2025 के दौरान रहा 99.98%

36 **हर साल 58 करोड़ भोजन परोसती है**

भारतीय रेल

37 **अब वरिष्ठ नागरिकों और 45 से अधिक आयु की**

महिलाओं को स्वतः मिलेगी निचली बर्थ

39 **वंदे भारत एक्सप्रेस में 2019 से अब तक**

7.5 करोड़ यात्रियों ने किया सफर

40 **'आत्मनिर्भर भारत' अभियान के लिए**

प्रतिबद्ध भारतीय रेल

41 **हिमाचल प्रदेश**

रेल बजट 25 गुना बढ़कर हुआ ₹2,716 करोड़

42 **महाराष्ट्र में रिकॉर्ड वित्त पोषण से रेलवे विकास को**

मिली गति ₹89,780 करोड़ के लागत की 38 परियोजनाएँ स्वीकृत

47 **विश्व की दूसरी सबसे बड़ी मालवाहक बनी भारतीय रेल**

1,617 मीट्रिक टन माल ढुलाई का लक्ष्य किया पूर्ण





50 **अगले 5 वर्षों में प्रमुख शहरों में रेलगाड़ियों**
की संचालन क्षमता दोगुनी करेगी भारतीय रेल

51 **वंदे भारत एक्सप्रेस के यात्री चख रहे हैं**
क्षेत्रीय व्यंजनों का स्वाद

52 **मियाना रेलवे स्टेशन**
राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार से सम्मानित

52 **भारतीय रेल ने महापरिनिर्वाण दिवस पर**
डॉ. बाबासाहेब अंबेडकर को अर्पित की पुष्पांजलि

53 **रेल मंत्री ने चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन के**
पुनर्विकास कार्यों का किया निरीक्षण



54 **गति शक्ति विश्वविद्यालय**
की दूसरी कोर्ट बैठक संपन्न



55 **रेल राज्य मंत्री ने तिरुपति-साईनगर**
शिरडी एक्सप्रेस को दिखाई हरी झंडी

56 **सांसदों के साथ पश्चिम मध्य रेलवे**
में मंडलवार उच्च स्तरीय बैठकें संपन्न

56 **केंद्रीय मंत्री ने किया काजीपेट**
स्थित रेलवे उत्पादन इकाई का निरीक्षण

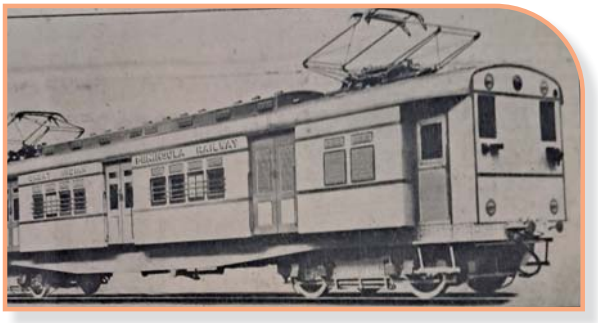
57 **युवा इंजीनियरों को मिलेगा मुंबई–**
अहमदाबाद बुलेट ट्रेन निर्माण स्थलों पर प्रत्यक्ष अनुभव का अवसर

58 **कोटा मंडल में गति शक्ति मल्टी-**
मॉडल कार्गो टर्मिनल सुन्दलक से माल लदान शुरू

59 **वाराणसी रेल इंजन कारखाना**
बना निर्यात का केंद्र

60 **क्षेत्रीय रेल एवं उत्पादन इकाइयों**
के समाचार

67 **भारत में इलेक्ट्रिक ट्रेन सर्विस**
के शुरुआती दिन — *सात्यकि नाथ*



भारतीय रेल का राष्ट्र को नव वर्ष का उपहार

गुवाहाटी और हावड़ा के बीच पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन

केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण, तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 1 जनवरी, 2025 नई दिल्ली के रेल भवन में आयोजित बैठक में नव वर्ष की हार्दिक शुभकामनाएं देते हुए घोषणा की कि असम के गुवाहाटी और पश्चिम बंगाल के हावड़ा के बीच पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का संचालन शुरू होगा। उन्होंने बताया कि वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का संपूर्ण परीक्षण, जाँच और प्रमाणीकरण सफलतापूर्वक संपन्न हो चुका है। जनवरी में प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी इस मार्ग पर पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन को हरी झंडी दिखाएंगे। मंत्री ने कहा कि यह उपलब्धि भारतीय रेल, राष्ट्र और इसके रेल यात्रियों के लिए एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है। 2026 में कई यात्री-केंद्रित पहल शुरू की जाएंगी और यह भारतीय रेल के लिए बड़े सुधारों वाला वर्ष होगा।

वंदे भारत स्लीपर ट्रेन से असम के कामरूप महानगरपालिका और बोंगाई गाँव और पश्चिम बंगाल के कूच बिहार, जलपाईगुड़ी, मालदा, मुर्शिदाबाद, पूर्वी बर्धमान, हुगली और हावड़ा जैसे जिलों को लाभ मिलेगा।

वंदे भारत स्लीपर ट्रेन में यात्रियों को क्षेत्र विशेष व्यंजनों का आनंद मिलेगा। गुवाहाटी से शुरू होने वाली ट्रेन में प्रामाणिक असमिया व्यंजन परोसे जाएंगे, जबकि कोलकाता से शुरू होने वाली ट्रेन में पारंपरिक बंगाली व्यंजन परोसे जाएंगे। इससे रेल में आनंददायक और सांस्कृतिक रूप से समृद्ध भोजन मिलना सुनिश्चित होगा।

नए सस्पेंशन के साथ पूरी तरह नई डिजाइन की बोगी तैयार की गई है। डिजाइन के पैरामीटर्स को एक नए स्तर पर ले जाया गया है। इसकी एर्गोनॉमिक डिजाइन वाले इंटीरियर्स और लैडर्स- हर जगह सेफ्टी और सिक्योरिटी के लिए विशेष पैरामीटर्स रखे गए हैं। विद्युत कैबिनेट और शौचालयों में एरोसोल आधारित अग्नि पहचान और शमन प्रणाली से अग्नि सुरक्षा में सुधार हुआ है।

- कवच एवं इमरजेंसी टॉक-बैक सिस्टम
- डिसइंफेक्टेंट तकनीक
- उन्नत नियंत्रण एवं सुरक्षा प्रणालियों से युक्त ड्राइवर कैब
- एयरोडायनामिक डिजाइन
- कुल कोच: 16
- यात्री क्षमता: 823
- 180 किमी/घंटे तक की रफ्तार
- एर्गोनॉमिकली डिजाइन्ड सीटें



“

वंदे भारत स्लीपर ट्रेन रात्रिकालीन यात्राओं के लिए आरामदायक, सुरक्षित और उच्च गुणवत्ता का अनुभव प्रदान करेगी। वंदे भारत स्लीपर ट्रेन की समय सारिणी इस प्रकार बनाई गई है कि यह शाम को अपने प्रस्थान स्थल से रवाना होकर अगली सुबह अपने गंतव्य पर पहुँचेगी।

अश्विनी वैष्णव
रेल मंत्री

वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का सफल ट्रायल

रेल मंत्री ने सोशल मीडिया पर हाई-स्पीड ट्रायल का एक वीडियो साझा किया, जिसमें कोटा-नागदा खंड पर 180 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार से वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का सफल सीआरएस ट्रायल को दिखाया गया है। वीडियो में पानी से भरे गिलासों की स्थिरता का प्रदर्शन भी किया गया, जिसमें पानी से भरे ये गिलास तेज रफ्तार होने के बावजूद बिना छलके स्थिर रहे। यह इस नई पीढ़ी की ट्रेन की उन्नत सवारी गुणवत्ता, बेहतर सस्पेंशन और तकनीकी मजबूती को दर्शाता है।

रेल मंत्रालय

2025 वर्षांत समीक्षा

भविष्योन्मुखी नेटवर्क का निर्माण

वर्ष 2026 के लिए मंच तैयार करती भारतीय रेल की 2025 की उपलब्धियाँ

- नवाचार, स्वदेशीकरण, ट्रैक का नवीनीकरण और पुनर्विकसित स्टेशनों पर हवाई अड्डे जैसी सुविधाएँ भारत में रेल यात्राओं को नया रूप दे रही हैं।
- कवच, सुरक्षा में एआई का उपयोग और सतर्क लोको पायलटों ने गंभीर रेल दुर्घटनाओं को ऐतिहासिक रूप से कम करने में मदद की।
- आम आदमी के लिए आरामदायक यात्रा की सुविधाएँ बढ़ीं, 2025 में देशभर में 13 नई अमृत भारत ट्रेनें शुरू की गईं, जिससे कुल ट्रेनों की संख्या 30 हुई।
- नियमित सेवाओं के अलावा, रेलवे ने अतिरिक्त भीड़ को संभालने के लिए 2025 में 43,000 से अधिक विशेष ट्रेनें चलाईं, इनमें महाकुंभ के लिए 17,000 से अधिक ट्रेनें शामिल हैं
- बेहतर शौचालयों, लिफ्ट/एस्केलेटर, फूड कोर्ट, आधुनिक प्रतीक्षा क्षेत्रों जैसी सुविधाओं से लैस 155 पूरी तरह से आधुनिक स्टेशन रेल, यात्रियों को विश्व स्तरीय अनुभव प्रदान कर रहे हैं, शेष 1182 अमृत भारत स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा रहा है
- क्षेत्रीय एकता को मजबूत करते हुए सभी मौसमों में चलने वाली, कश्मीर और मिजोरम के लिए यात्री और मालगाड़ियाँ दूरस्थ क्षेत्रों में रहने वाले लोगों की आर्थिक जरूरतों को पूरा कर रही हैं
- नया पांबन ब्रिज तीर्थयात्रा और पर्यटन को बढ़ावा देता है, क्षेत्रीय संपर्क को मजबूत करता है और भविष्य में भारत-श्रीलंका परिवहन संबंधों के द्वार खोलता है
- 2029-30 तक 3000 मीट्रिक टन वार्षिक लोडिंग के लक्ष्य की ओर अग्रसर, भारत विश्व का दूसरा सबसे बड़ा मालवाहक बन गया है
- गति शक्ति कार्गो टर्मिनल और वैगनों के रिकॉर्ड उत्पादन ने माल ढुलाई में वृद्धि को गति दी, समर्पित माल गलियारों पर प्रतिदिन 400 से अधिक ट्रेनें चल रही हैं
- स्वदेशी इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव घरेलू और वैश्विक मांग को पूरा करते हुए आत्मनिर्भर भारत की विचारधारा को दे रहे हैं गति
- उच्च गति वाले कॉरिडोर पर काम में तेजी से प्रगति के लिए उच्च तकनीक का उपयोग सहायक

साल 2025 में ₹25,000 करोड़ से अधिक की 42 परियोजनाएँ राष्ट्र को समर्पित की गईं

वित्त वर्ष 2025-26 में नीतिगत स्वीकृतियाँ वास्तविक परिसंपत्तियों में तब्दील हुईं।
प्रधानमंत्री ने 42 परियोजनाओं को राष्ट्र को समर्पित किया, 13 परियोजनाओं का उद्घाटन किया और 21 परियोजनाओं की आधारशिला रखी, जिनका कुल मूल्य ₹25,000 करोड़ से अधिक है।

केंद्रित प्रयासों, नवाचार और स्वदेशीकरण की मदद से भारतीय रेल को विश्व स्तरीय नेटवर्क में बदलने में मदद मिल रही है। आम आदमी को केंद्र में रखते हुए, रेलवे ने इस वर्ष विश्व स्तरीय नेटवर्क के अपने विजन को साकार करने की दिशा में महत्त्वपूर्ण प्रगति की है। वर्ष 2025 के अंत के साथ, भारतीय रेल नए वर्ष 2026 में आपकी रेल यात्रा को और भी यादगार बनाने के लिए अधिक से अधिक सुविधाएँ देने के लिए तैयार है। अमृत भारत ट्रेनों के जरिए गैर-एसी श्रेणी में सफर करने वाले यात्रियों को आरामदायक यात्रा का अनुभव प्रदान करने के बाद, भारतीय रेल जल्द ही एसी श्रेणी के यात्रियों के लिए पहली वंदे भारत स्लीपर शुरू करने के लिए तैयार है। यह बहुप्रतीक्षित जन-केंद्रित पहल लंबी दूरी की रेल यात्रा को सही मायने में नया रूप देगी और यात्रा के समय को काफी कम करेगी। ये पहले व्यस्त मार्गों पर और फिर धीरे-धीरे सभी मार्गों पर शुरू की जाएगी। भारत भर में पुनर्निर्मित स्टेशन यात्रियों को हवाई अड्डे जैसी सुविधाएँ प्रदान कर रहे हैं, जिनमें आधुनिक और चौड़े प्रवेश द्वार, उन्नत शौचालय, एस्केलेटर, लिफ्ट, फूड कोर्ट और अत्याधुनिक प्रतीक्षा कक्ष आदि शामिल हैं।

खानपान में एक क्रांतिकारी बदलाव लाते हुए रेलवे विभिन्न ट्रेनों में स्थानीय व्यंजनों का स्वाद भी पेश कर रहा है। इससे यात्रा के दौरान भोजन का स्वाद और स्वच्छता दोनों में सुधार होगा। यात्रियों के बेहतर अनुभव के साथ-साथ, रेलवे माल ढुलाई सेवाओं में भी अग्रणी बनने का लक्ष्य रख रहा है। गति शक्ति कार्गो टर्मिनल, रिकॉर्ड संख्या में वैगनों का उत्पादन और हमारे माल ढुलाई मार्गों पर अधिक ट्रेनों का संचालन भारत के विकास की नई कहानी लिख रहा है, जिससे हम अमेरिका को पीछे छोड़ते हुए विश्व के दूसरे सबसे बड़े मालवाहक बन रहे हैं। उन्नत स्टेशन, आधुनिक ट्रेनें और बेहतर सुरक्षा प्रणालियाँ हमारी आधुनिक रेल यात्रा का हिस्सा बन रही हैं। चाहे यात्रियों के बेहतर अनुभव की बात हो या व्यापारियों, परिवहनकर्ताओं और उद्योगों के लिए व्यापार करने में बढ़ती आसानी की, सभी यह बदलाव महसूस कर रहे हैं।

आधुनिक बुनियादी ढाँचे और संपर्क पर खास ध्यान देते हुए, भारतीय रेल बेहतर यात्रा अनुभव, कुशल माल ढुलाई सेवाएँ और आधुनिक तकनीक प्रदान करके राष्ट्रीय विकास को गति दे रहा है। सतत् विकास को प्राथमिकता देते हुए और नवाचार से प्रेरित होकर, रेलवे पर्यावरण के अनुकूल और हरित संचालन की ओर तेजी से अग्रसर है, साथ ही बड़े पैमाने पर बुनियादी ढाँचे में सुधार और क्षमता वृद्धि के जरिए देश की आर्थिक प्रगति को बढ़ावा दे रहा है। इस वर्ष के प्रयास भारतीय रेल की अपने लोगों के लिए एक विश्व स्तरीय परिवहन नेटवर्क बनाने की निरंतर प्रतिबद्धता को दर्शाते हैं, जो नवाचार और परंपरा के बीच संतुलन बनाए रखते हुए तेजी से बढ़ते देश की जरूरतों को पूरा करता है, ताकि वह एक विकसित राष्ट्र बनने की राह पर तेजी से अग्रसर हो सके। वर्ष 2025 ने हमें सुरक्षित, तेज और आरामदायक रेल यात्रा प्रदान करने की मजबूत नींव रखी। नया साल वंदे भारत और अमृत भारत ट्रेनों के माध्यम से लंबी दूरी की यात्राओं में आरामदायक स्लीपर यात्राएं प्रदान करने के लिए पूरी तरह तैयार है, जिससे यात्रा का समय कम होगा, साथ ही यात्रियों को रेलवे स्टेशनों पर ब्रांडेड भोजन और पेय पदार्थों के विकल्प भी मिलेंगे।



किफायती दामों पर तेज, सुरक्षित और आरामदायक यात्रा



वंदे भारत ट्रेन :

- 26 दिसंबर, 2025 तक, भारतीय रेल नेटवर्क पर कुल ***164*** वंदे भारत ट्रेनें चल रही हैं।
- वर्ष 2025 के दौरान, भारतीय रेल ने ***15*** वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेनें शुरू कीं।
- आने वाली वंदे भारत स्लीपर ट्रेनें रात भर की यात्रा को पूरी तरह बदल देंगी। ये लंबी दूरी के यात्रियों के लिए गति, आराम और आधुनिक सुविधाओं का बेहतरीन मेल होंगी।



नमो भारत रैपिड रेल :

- नमो भारत रैपिड रेल सेवाएँ उच्च आवृत्ति और क्षेत्रीय संपर्क के लिए डिजाइन की गई हैं, जिससे उच्च मांग वाले कॉरिडोर में कम और मध्यम दूरी की आवागमन सुविधा बेहतर होती है।
- देश में भुज-अहमदाबाद और जयनगर-पटना के बीच ***2*** नमो भारत रैपिड रेल सेवाएँ संचालित हैं।

अमृत भारत ट्रेन :

- अमृत भारत ट्रेनें, जो पूरी तरह से नॉन-एसी ट्रेनें हैं, वर्तमान में ***12*** स्लीपर और ***8*** जनरल कोचों के साथ यात्रियों को उच्च गुणवत्ता वाली सेवाएँ प्रदान कर रही हैं।
- वर्ष 2025 के दौरान, ***13*** अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनें शुरू की गईं और वे परिचालन में हैं। भारतीय रेल नेटवर्क पर कुल ***30*** अमृत भारत ट्रेनें चल रही हैं।



रिकॉर्ड संख्या में 43,000 से अधिक विशेष रेल संचालन

भारतीय रेल ने प्रमुख धार्मिक आयोजनों और यात्राओं के पीक सीजन के दौरान बड़ी संख्या में विशेष ट्रेन सेवाएँ संचालित कर यात्रियों की सुगम, सुरक्षित और सुविधाजनक यात्रा सुनिश्चित करने के लिए व्यापक कदम उठाए। ये पहल बढ़ती यात्री मांग को पूरा करने और देशभर में निर्बाध संपर्क उपलब्ध कराने के प्रति रेलवे की निरंतर प्रतिबद्धता को दर्शाती हैं। वर्ष 2025 में विशेष ट्रेन परिचालन को उल्लेखनीय रूप से बढ़ाया गया, जो बेहतर योजना और यात्रियों की सुविधा पर पहले से अधिक मजबूत फोकस को रेखांकित करता है।

वर्ष 2025 के दौरान भारतीय रेल ने महा कुंभ के लिए अपने सबसे बड़े विशेष ट्रेन अभियानों में से एक का संचालन किया। 13 जनवरी से दिनांक 28 फरवरी, 2025 के बीच तीर्थयात्रियों की अत्यधिक संख्या की आवाजाही को सुगम बनाने के लिए ***17,340*** विशेष ट्रेन यात्राएँ संचालित की गईं। इसी तरह, होली 2025 के अवसर पर दिनांक 1 मार्च से 22 मार्च 2025 के बीच ***1,144*** विशेष ट्रेन यात्राएँ संचालित की गईं, जो होली 2024 की तुलना में लगभग दोगुनी थीं। इससे यात्रियों को बेहतर उपलब्धता मिली और त्योहार के दौरान यात्रा अधिक सहज और सुव्यवस्थित रही।

समर ट्रैवल सीजन, 2025 यानि गर्मी की छुट्टियों के दौरान, जो 1 अप्रैल से 30 जून तक रहा, यात्रियों की बढ़ी हुई आवाजाही को ध्यान में रखते हुए ***12,417*** समर स्पेशल ट्रेन यात्राओं का संचालन किया गया, जिससे छुट्टियों के पीक महीनों में भी उच्च स्तर की सेवा बनाए रखी जा सकी। इसके अलावा, छठ पूजा 2025 के लिए विशेष इंतजामों को और मजबूत किया गया। दिनांक 1 अक्टूबर से 30 नवंबर 2025 के बीच ***12,383*** विशेष ट्रेन यात्राएँ चलाई गईं, जो पिछले वर्ष की तुलना में एक उल्लेखनीय वृद्धि को दर्शाता है।

साल 2025 में किए गए ये विस्तारित इंतजाम 2024 में तैयार किए गए मजबूत परिचालन आधार पर आधारित थे। दिनांक 30 जनवरी



से 11 मार्च 2024 के बीच संचालित आस्था स्पेशल सेवाओं के दौरान तीर्थयात्रियों की आवाजाही को सुगम बनाने के लिए ***326*** विशेष सर्कुलर ट्रेन यात्राएँ चलाई गईं थी। इसी तरह, होली 2024 के अवसर पर 12 मार्च से 2 अप्रैल 2024 के बीच त्योहारों के दौरान बढ़ने वाली भीड़ को संभालने के लिए भारतीय रेल ने ***604*** विशेष ट्रेन यात्राओं का संचालन किया था।

गर्मियों की छुट्टियों 2024 के दौरान ***12,919*** समर स्पेशल ट्रेन यात्राएँ संचालित की गईं थी। वहीं, छठ पूजा 2024 के लिए दिनांक 1 अक्टूबर से 31 दिसंबर 2024 के बीच ***7,990*** विशेष ट्रेन यात्राओं का संचालन किया गया था।

वर्ष 2025 में विशेष ट्रेन परिचालन में हुई उल्लेखनीय वृद्धि यह दर्शाती है कि भारतीय रेल यात्रियों की सुविधा, प्रभावी भीड़ प्रबंधन और अधिक मांग वाले समय में विश्वसनीय तथा सुचारु यात्रा व्यवस्था सुनिश्चित करने के प्रति लगातार प्रतिबद्ध है।

तर्कसंगत उपायों के चलते दैनिक ट्रेन सेवाओं की औसत संख्या बढ़कर हुई 11,740

भारतीय रेल ने आईआईटी-मुंबई की मदद से समय सारिणी का युक्तिकरण भी वैज्ञानिक तरीके से किया, जिसमें ट्रेन सेवाओं और ठहरावों का समायोजन भी शामिल था। यह प्रक्रिया मुख्य रूप से यात्रियों की सुरक्षा के लिए रखरखाव कॉरिडोर ब्लॉक बनाने, ट्रेन सेवाओं की गति बढ़ाने और समय की पाबंदी में सुधार करने के लिए की गई थी। नवंबर 2021 से, एक्सप्रेस ट्रेनें युक्तिसंगत समय सारिणी और नियमित संख्या के अनुसार चलाई जा रही हैं। रेलवे नेटवर्क पर प्रतिदिन औसतन ***11,740*** ट्रेनें (नवंबर 2025) चलती हैं, जबकि कोविड-19 से पहले यह संख्या ***11,283*** थी। रेलवे नेटवर्क पर प्रतिदिन औसतन 2,238 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें (नवंबर 2025) संचालित हैं, जबकि कोविड-19 से पहले यह संख्या ***1,768*** थी।

रेल ट्रैक अवसंरचना में सुधार

तेज और आरामदायक ट्रेनों और आधुनिक रेलवे स्टेशनों के अलावा, व्यवस्थित रेल पटरियों के नवीनीकरण, खंडीय गति में वृद्धि, आधुनिक ट्रैक मशीनों की स्थापना और उन्नयन, ब्रिजों को मजबूत करने, सुरक्षा बढ़ाने के लिए लेवल क्रॉसिंग को समाप्त करने, रेलवे भूमि के प्रभावी प्रबंधन और संरक्षण की दिशा में केंद्रित प्रयास किए जा रहे हैं। इन क्षेत्रों में प्रमुख उपलब्धियों का विवरण नीचे दिया गया है।

पटरियों का चालू होना

दिनांक 1 अप्रैल से 30 नवंबर, 2025 के बीच, भारतीय रेल ने ***900*** कि.मी. से अधिक नई रेल लाइनें चालू कीं। नई पटरियां बिछाने के अलावा, सुरक्षित, तेज और आरामदायक यात्रा सुनिश्चित करने के लिए मौजूदा रेल पटरियों के नवीनीकरण पर भी ध्यान केंद्रित किया गया है। इसी अनुसार, वर्ष 2025 के लिए, निम्नलिखित कुल नवीनीकरण कार्य किए गए।

पटरियों का नवीनीकरण कार्य

- ***6880*** कि.मी. पटरियों का नवीनीकरण किया गया है।
- ***7051*** कि.मी. पटरियों का पूर्ण नवीनीकरण किया गया है।
- ***9277*** सेटों के थ्रू टर्नआउट का नवीनीकरण किया गया है।

वित्त वर्ष 2014-25 की अवधि के दौरान, भारतीय रेल में कुल ***34,428*** कि.मी. नई पटरी बिछाई गई, जिसकी औसत गति ***8.57*** कि.मी. प्रति दिन थी। यह 2009-14 की अवधि के दौरान चालू करने की औसत दैनिक दर (***4.2*** कि.मी. प्रति दिन) से दोगुने से भी अधिक है।

इस अवसंरचना विस्तार और रखरखाव को समर्थन देने के लिए, भारतीय रेल पटरियों से संबंधित मशीनों का आधुनिकीकरण कर रहा है। एक टैंपिंग मशीन (एचओटी-3एक्स) को उच्च-उत्पादन क्षमता वाली 3एक्स-डायनेमिक (एचओटी-3एक्स) मशीन में अपग्रेड किया गया है, जिसमें पटरी स्थिरीकरण के साथ तीन स्लीपर गिट्टी पैकिंग की सुविधा एकीकृत है। यह एकीकरण यातायात अवरोधों के उपयोग को बेहतर बनाता है और मानव संसाधन की जरुरत को कम करता है। इसके अलावा, 2025 (नवंबर तक) के दौरान, ***61*** नई पटरी मशीनें शामिल की गई हैं और पटरी रखरखाव दक्षता और विश्वसनीयता को बढ़ाने के लिए आगे अपग्रेड की योजना है।



खंडीय गति में वृद्धि

ट्रेन संचालन और यात्रियों की सुविधा में सुधार के लिए इन आधुनिकीकरण प्रयासों के साथ-साथ खंडीय गति में भी वृद्धि की जा रही है। गोल्डन क्वाड्रिलैटरल, गोल्डन डायग्रल और अन्य बी मार्गों के कुछ हिस्सों को कवर करते हुए ***599*** कि.मी. ट्रैक पर खंडीय गति को ***130*** कि.मी. प्रति घंटे तक बढ़ाया गया है। इसके अलावा, उन्नत ट्रैक मशीनरी के साथ बुनियादी ढाँचे के उन्नयन को मिलाकर ***4,069*** कि.मी. ट्रैक पर ***110*** कि.मी. प्रति घंटे की गति प्राप्त की गई है, जिससे तेज, सुरक्षित और अधिक कुशल ट्रेन संचालन सुनिश्चित होता है।



भारतीय रेल ने तय किया 2030 तक नेट जीरो कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य

भारतीय रेल सुरक्षा, समयबद्धता, विश्वसनीयता और यात्री सुविधा बढ़ाने के लिए नवीनतम प्रौद्योगिकीयों के अंगीकरण के साथ अपनी अवसंरचना और रेलगाड़ियों का निरंतर उन्नयन कर रहा है। ये उन्नयन प्रणाली के आधुनिकीकरण और यात्रियों की बढ़ती अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए किए जा रहे समन्वित प्रयासों को दर्शाते हैं। आधुनिक प्रौद्योगिकी को अपनाने और रेल नेटवर्क के विद्युतीकरण के साथ, कोयला आधारित इंजनों और डीजल इंजनों के उपयोग में कमी आई है।

भारतीय रेल में रेल नेटवर्क के विद्युतीकरण का कार्य मिशन मोड में शुरू किया गया है। अब तक, ब्रॉड गेज नेटवर्क का लगभग **99.2** प्रतिशत विद्युतीकृत हो चुका है। शेष नेटवर्क के विद्युतीकरण का कार्य जारी है। वित्त वर्ष 2014-25 के दौरान और वर्ष 2014 से पहले किए गए विद्युतीकरण का विवरण इस प्रकार है :

अवधि	मार्ग कि.मी.
वर्ष 2014 से पहले (लगभग 60 वर्ष)	21,801
वित्त वर्ष 2014-25	46,900

भारतीय रेल अत्याधुनिक तीन-चरण आईजीबीटी प्रौद्योगिकी आधारित लोकोमोटिव का विनिर्माण और कमीशनिंग कर रही है। इन लोकोमोटिव में रिजेनेरेटिव विशेषताएं हैं, जिसके कारण ये ब्रेकिंग के दौरान खपत होने वाली ऊर्जा के एक हिस्से को पुनः उत्पन्न करने में सक्षम हैं और इस प्रकार अधिक ऊर्जा कुशल हैं।

कोयले से चलने वाले इन भाप इंजनों का उपयोग यूनेस्को द्वारा मान्यता प्राप्त पर्वतीय रेलमार्गों, मौसमी भाप से चलने वाली ट्रेनों और आईसीआरटीसी के सहयोग से किराए पर ली गई रेलगाड़ियों में किया जा रहा है। इनका उपयोग विरासत महत्त्व वाले रेलवे मार्गों पर किया जाता है।

भारतीय रेल ने कार्यनीतिक विद्युत खरीद योजना के आधार पर सौर, पवन और अन्य नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों के संयोजन से कर्षण (ट्रैक्शन) प्रयोजन के लिए अपनी विद्युत शक्ति की आवश्यकता प्रगतिशील तरीके से पूरी करने की योजना बनाई है, जिससे कार्बन उत्सर्जन में कमी आएगी।

नवंबर 2025 तक, लगभग **812** मेगावाट के सौर ऊर्जा संयंत्र और लगभग **93** मेगावाट के पवन ऊर्जा संयंत्र कमीशन हो चुके हैं, जो भारतीय ऊर्जा क्षेत्र की ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त, सोलर एनर्जी कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया से चौबीसों घंटे (आरटीसी) मोड के तहत प्राप्त **100** मेगावाट नवीकरणीय ऊर्जा का प्रवाह भी ट्रैक्शन प्रयोजन के लिए आरंभ हो चुका है।

इसके अतिरिक्त, ट्रैक्शन पावर की आवश्यकता को पूरा करने के लिए आरटीसी मोड के तहत **1,500** मेगावाट नवीकरणीय ऊर्जा क्षमता को भी शामिल किया गया है। यह सौर, पवन और भंडारण घटकों से युक्त एक हाइब्रिड समाधान है।



2,626 सौर ऊर्जा संचालित रेलवे स्टेशन : भारतीय रेल ने अपने रेल नेटवर्क में सौर ऊर्जा के इस्तेमाल में बहुत तेजी से प्रगति की है। वर्तमान में, **2,626** रेलवे स्टेशन सौर ऊर्जा का उपयोग कर रहे हैं। यह व्यापक पैमाने पर अपनाया गया कदम ऊर्जा लागत को कम करने में मदद कर रहा है। यह पूरे देश में स्वच्छ और अधिक संवहनीय रेल परिचालन की ओर बदलाव को भी दर्शाता है।

चालू वित्त वर्ष में इस गति में और वृद्धि हुई है। नवंबर तक **318** स्टेशन सौर ऊर्जा से जोड़े जा चुके हैं। इनके जुड़ने से, सौर ऊर्जा संचालित रेलवे स्टेशनों की कुल संख्या **2,626** तक पहुँच गई है।

रेलवे ने स्वच्छ ऊर्जा के उपयोग में एक बड़ी उपलब्धि हासिल की है। नवंबर 2025 तक, इसने अपने परिचालन के लिए **898** मेगावाट सौर ऊर्जा का इस्तेमाल शुरू कर दिया है। यह 2014 में परिचालन के लिए केवल **3.68** मेगावाट सौर ऊर्जा के मुकाबले तीव्र वृद्धि दर्शाता है। यह 2014 के स्तर की तुलना में लगभग **244** गुना की वृद्धि है। कुल चालू क्षमता में से **629** मेगावाट का उपयोग कर्षण उद्देश्यों के लिए किया जा रहा है। यह सीधे तौर पर इलेक्ट्रिक ट्रेन के परिचालन को बल देता है। बाकी **269** मेगावाट बिजली गैर-कर्षण जरूरतों को पूरा करती है। इनमें स्टेशन की लाइटिंग, वर्कशॉप, सर्विस बिल्डिंग और रेलवे क्वार्टर शामिल हैं। सौर ऊर्जा का यह संतुलित उपयोग पारंपरिक ऊर्जा पर निर्भरता को कम करता है। इससे रेलवे संचालन की कुल दक्षता में भी सुधार होता है।

रेलवे ब्रॉड गेज नेटवर्क का पूर्ण विद्युतीकरण 99.2 प्रतिशत

रेलवे के नेटवर्क के विद्युतीकरण का कार्य मिशन मोड में शुरू किया गया है। अब तक, ब्रॉड गेज (बीजी) नेटवर्क का लगभग ***99.2*** प्रतिशत विद्युतीकरण हो चुका है। शेष नेटवर्क के विद्युतीकरण का कार्य जारी है। वर्ष 2014-25 के दौरान और 2014 से पहले किए गए विद्युतीकरण का विवरण इस प्रकार है :

अवधि	मार्ग कि.मी.
2014 से पहले (लगभग 60 वर्ष)	21,801
2014-25	46,900

रेलवे की विद्युतीकरण में उपलब्धियां वैश्विक स्तर पर उल्लेखनीय हैं। जून 2025 की इंटरनेशनल यूनियन ऑफ रेलवे (यूआईसी) की नवीनतम रिपोर्ट के अनुसार रेल विद्युतीकरण की स्थिति इस प्रकार है :

देश	रेलवे विद्युतीकरण
ब्रिटेन	39 प्रतिशत
फ्रांस	60 प्रतिशत
स्पेन	67 प्रतिशत
रूस	52 प्रतिशत
जापान	64 प्रतिशत
चीन	82 प्रतिशत
स्विट्जरलैंड	100 प्रतिशत

वित्त वर्ष 2023-24 और 2024-25 के दौरान रेलवे का क्रमशः ***7,188*** और ***2,701*** रूट कि.मी. (आरकेएम) विद्युतीकरण किया गया है। इसके अलावा, सभी नई लाइन/मल्टी-ट्रैकिंग परियोजनाओं का निर्माण विद्युतीकरण की स्वीकृति के साथ किया जा रहा है।



क्षेत्रवार विद्युतीकरण की स्थिति निम्नानुसार है :

क्षेत्र	विद्युतीकृत (प्रतिशत में)
मध्य रेल	100 प्रतिशत
पूर्व तट रेलवे	100 प्रतिशत
पूर्व मध्य रेलवे	100 प्रतिशत
पूर्व रेलवे	100 प्रतिशत
कोंकण रेलवे	100 प्रतिशत
कोलकाता मेट्रो	100 प्रतिशत
उत्तर मध्य रेलवे	100 प्रतिशत
उत्तर पूर्वी रेलवे	100 प्रतिशत
उत्तरी रेलवे	100 प्रतिशत
दक्षिण मध्य रेलवे	100 प्रतिशत
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	100 प्रतिशत
दक्षिण पूर्व रेलवे	100 प्रतिशत
पश्चिम मध्य रेलवे	100 प्रतिशत
पश्चिम रेलवे	100 प्रतिशत
उत्तर पश्चिम रेलवे	98 प्रतिशत
दक्षिण रेलवे	98 प्रतिशत
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	95 प्रतिशत
दक्षिण पश्चिम रेलवे	95 प्रतिशत

राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों में विद्युतीकरण की स्थिति

क्र.सं.	राज्य	विद्युतीकृत (प्रतिशत में)
1	आंध्र प्रदेश	100 प्रतिशत
2	अरुणाचल प्रदेश	100 प्रतिशत
3	बिहार	100 प्रतिशत
4	चण्डीगढ़	100 प्रतिशत
5	छत्तीसगढ	100 प्रतिशत
6	दिल्ली	100 प्रतिशत
7	गुजरात	100 प्रतिशत
8	हरियाणा	100 प्रतिशत
9	हिमाचल प्रदेश	100 प्रतिशत
10	जम्मू और कश्मीर	100 प्रतिशत
11	झारखंड	100 प्रतिशत

12	केरल	100 प्रतिशत
13	मध्य प्रदेश	100 प्रतिशत
14	महाराष्ट्र	100 प्रतिशत
15	मेघालय	100 प्रतिशत
16	मिजोरम	100 प्रतिशत
17	नागालैंड	100 प्रतिशत
18	ओडिशा	100 प्रतिशत
19	पुदुचेरी	100 प्रतिशत
20	पंजाब	100 प्रतिशत
21	तेलंगाना	100 प्रतिशत
22	त्रिपुरा	100 प्रतिशत
23	उत्तर प्रदेश	100 प्रतिशत
24	उत्तराखंड	100 प्रतिशत
25	पश्चिम बंगाल	100 प्रतिशत
26	राजस्थान	99 प्रतिशत
27	तमिलनाडु	97 प्रतिशत
28	कर्नाटक	96प्रतिशत
29	असम	92 प्रतिशत
30	गोवा	91 प्रतिशत

पूर्वोत्तर क्षेत्र के अरुणाचल प्रदेश, मेघालय, नागालैंड, त्रिपुरा और मिजोरम राज्यों में मौजूदा बीजी नेटवर्क का शत-प्रतिशत विद्युतीकरण हो चुका है। इसके अलावा, सभी नई लाइन/मल्टी-ट्रैकिंग परियोजनाओं का निर्माण विद्युतीकरण की स्वीकृति के साथ किया जा रहा है। असम में **92** प्रतिशत विद्युतीकरण हो चुका है और शेष नेटवर्क में विद्युतीकरण का कार्य शुरू हो चुका है।

रेलवे के विद्युतीकरण की नवीनतम जानकारी भारतीय रेल की वेबसाइट पर निम्नलिखित लिंक पर उपलब्ध है : https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/ele_engg

विद्युतीकरण परियोजनाओं का पूरा होना वन विभाग के अधिकारियों से वन संबंधी मंजूरी, अतिक्रमण को हटाना, विभिन्न अधिकारियों से वैधानिक मंजूरी, क्षेत्र की भौगोलिक स्थितियां, परियोजना क्षेत्र में कानून व्यवस्था की स्थिति और जलवायु परिस्थितियों के कारण किसी विशेष परियोजना स्थल के लिए एक वर्ष में कार्य करने वाले महीनों की संख्या जैसे कई कारकों पर निर्भर करता है।

सड़क परिवहन की तुलना में रेल परिवहन से कार्बन उत्सर्जन में कमी निम्न प्रकार से होती है (संदर्भ : नीति आयोग की जून 2021 की रिपोर्ट 'भारत में माल ढुलाई को तेजी से सुगम बनाना')।

परिवहन का साधन	1 टन माल के 1 कि.मी. परिवहन में कार्बन उत्सर्जन
सड़क	101 ग्राम
रेल	11.5 ग्राम (लगभग 89 प्रतिशत कम)

रेलवे लगभग पूर्ण विद्युतीकरण के साथ-साथ नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों के उपयोग के माध्यम से सतत संचालन के लिए प्रतिबद्ध है, जिसमें रणनीतिक बिजली खरीद योजना के आधार पर सौर, पवन और अन्य नवीकरणीय स्रोतों का संयोजन शामिल है। इन सभी पहलों से कार्बन फुटप्रिंट को कम करने में मदद मिलती है।

सकलेशपुर-सुब्रमण्य रोड का विद्युतीकरण पूर्ण

भारतीय रेल ने सकलेशपुर-सुब्रमण्य रोड घाट खंड के विद्युतीकरण को पूरा करके इंजीनियरिंग के क्षेत्र में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की है। यह खंड भारतीय रेल नेटवर्क के सबसे कठिन और तकनीकी रूप से चुनौतीपूर्ण भूभागों में से एक है।

दिनांक 28 दिसंबर, 2025 को सफल इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव परीक्षण के साथ यह उपलब्धि हासिल हुई। इसके साथ ही, यह खंड अब इलेक्ट्रिक रेलगाड़ियों के परिचालन के लिए पूरी तरह से तैयार है। इस घाट खंड के विद्युतीकरण के साथ, समूचा बेंगलुरु-मंगलुरु रेल मार्ग अब पूर्णतः विद्युतीकृत हो गया है। इससे क्षेत्र में रेल संपर्क, परिचालन दक्षता और स्थिरता में सुधार होगा। यह परियोजना वंदे भारत और अन्य तीव्र गति वाली इलेक्ट्रिक रेलगाड़ियों के परिचालन को भी सक्षम बनाएगी, जिससे तटीय क्षेत्र में तेज, स्वच्छ और अधिक विश्वसनीय यात्रा संभव हो सकेगी।

सकलेशपुर और सुब्रमण्य रोड के बीच स्थित घाट खंड का विद्युतीकरण **55** कि.मी. तक फैला हुआ है। यह भूभाग अत्यंत जटिल है और रेलवे ट्रैक तक पहुँचने के लिए कोई सड़क नहीं है। इसमें **1:50** की तीव्र ढलान, **57** सुरंगें, **226** ब्रिज और **108** कठिन मोड़ शामिल हैं। यह क्षेत्र मानसून के दौरान भूस्खलन के लिए भी अत्यधिक संवेदनशील है। इसलिए इस खंड का विद्युतीकरण करना एक महत्त्वपूर्ण इंजीनियरिंग चुनौती थी।

विद्युतीकरण का कार्य दिसंबर 2023 में शुरू हुआ। इस परियोजना में पांच स्विचिंग स्टेशनों का निर्माण और पूर्ण ओवरहेड विद्युतीकरण शामिल था। सुरक्षा और विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए, ट्रैक्शन पोल के बीच अधिकतम दूरी **67.5** मीटर रखी गई थी।

सुरंगों के विद्युतीकरण पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता थी। **57** सुरंगों में **427** मुख्य ब्रैकेट और **427** अतिरिक्त ब्रैकेट लगाए गए हैं। राष्ट्रीय रॉक मैकेनिक्स संस्थान और बैंगलोर विश्वविद्यालय के सहयोग से विस्तृत भूवैज्ञानिक अध्ययन किए गए। दीर्घकालिक



सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, एंकरिंग की मजबूती की जाँच करने हेतु प्रत्येक ब्रैकेट के स्थान पर ब्रिज-आउट परीक्षण किए गए।

तीव्र ढलानों के लिए विशेष उपकरणों और मजबूत इंजीनियरिंग समाधानों की आवश्यकता थी। भारी वर्षा, भूस्खलन, मिट्टी के कटाव और चट्टान गिरने से कार्य में कई बार व्यवधान आया। कई स्थानों पर, दूरस्थ और दुर्गम स्थलों तक सामान पहुँचाने के लिए रेल परिवहन का सहारा लेना पड़ा। पूरी परियोजना के दौरान कड़े सुरक्षा उपायों का पालन किया गया। तीव्र ढलानों के कारण, परियोजना के दौरान सुरक्षित और निर्बाध रेल संचालन सुनिश्चित करते हुए, काम को सावधानीपूर्वक योजना बनाकर पूरा किया गया।

विद्युतीकरण पूरा होने और परीक्षणों के सफल होने के साथ, घाट खंड अब पूरी तरह से इलेक्ट्रिक रेलगाड़ियों के लिए तैयार है। इससे ईंधन की खपत कम होगी, उत्सर्जन घटेगा और परिचालन अधिक कुशल होगा। यह क्षेत्र में वंदे भारत सेवाओं सहित आधुनिक इलेक्ट्रिक सुपरफास्ट रेल सेवाओं की शुरुआत में भी सहायक होगा।

घाट के इस महत्त्वपूर्ण हिस्से के विद्युतीकरण से देश की आईटी राजधानी बेंगलुरु और बंदरगाह शहर मंगलुरु के साथ-साथ अन्य तटीय वाणिज्यिक केंद्रों के बीच आर्थिक और वाणिज्यिक संबंध मजबूत होंगे। इलेक्ट्रिक ट्रेनों के शुरू होने से लोगों और व्यावसायिक यात्राओं की सुगमता बढ़ेगी, जिससे तटीय क्षेत्र में व्यापार, सेवाओं और संबंधित आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा मिलेगा।

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए

रेल मंत्रालय द्वारा विगत 69 वर्षों
से भी अधिक समय से प्रकाशित मासिक पत्रिकाओं

अब ई-पत्रिका भी उपलब्ध

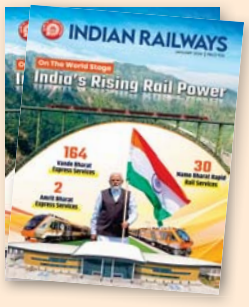
की सदस्यता अब
ऑनलाइन
भी उपलब्ध



भारतीय रेल
(हिन्दी)

क्यू आर कोड स्कैन करें

विज़िट करें



Indian Railways
(English)

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

दरें एवं शर्तें लागू

13,600 से अधिक आरओबी/आरयूबी का निर्माण

भारतीय रेल पर रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडर ब्रिज (आरओबी/आरयूबी) के कार्यों की मंजूरी और क्रियान्वयन एक सतत् प्रक्रिया है। ऐसे कार्यों को ट्रेन संचालन में सुरक्षा और गतिशीलता पर प्रभाव और सड़क उपयोगकर्ताओं पर प्रभाव के आधार पर प्राथमिकता दी जाती है और उन्हें शुरू किया जाता है।

वित्त वर्ष 2004-14 की तुलना में 2014-25 (अक्टूबर 25) की अवधि के दौरान निर्मित आरओबी/आरयूबी की संख्या इस प्रकार है :

अवधि	आरओबी/आरयूबी का निर्माण
2004-14	4,148
2014-25 (अक्टूबर 2025)	13,653

इसके साथ ही, मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग (एमएलसी) को हटाकर सुरक्षा को और मजबूत किया जा रहा है और 2025-26 के दौरान (नवंबर तक) ***268*** एमएलसी हटाए गए हैं। पुनर्निर्माण प्रयासों के माध्यम से रेलवे ब्रिजों की सुरक्षा को और मजबूत किया जा रहा है



और इसी अवधि के दौरान ***1,799*** ब्रिजों की मरम्मत या उन्नयन किया गया है।

पिछले 11 वर्षों में किया 42,677 एलएचबी कोचों का निर्माण

भारतीय रेल ने लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोचों के उत्पादन में लगातार प्रगति की है, जिन्हें यात्रियों के लिए बेहतर सुरक्षा, बेहतर यात्रा आराम और बेहतर परिचालन प्रदर्शन प्रदान करने के लिए डिजाइन किया गया है।

चालू वित्त वर्ष 2025-26 (नवंबर 2025 तक) के दौरान कुल ***4,224*** से अधिक एलएचबी कोचों का निर्माण किया गया है। यह पिछले वर्ष की इसी अवधि में उत्पादित ***3,590*** कोचों की तुलना में ***18%*** की वृद्धि दर्शाता है। उत्पादन में यह वृद्धि रेलवे इकाइयों में विनिर्माण क्षमता के निरंतर सुदृढ़ीकरण और बेहतर उत्पादन नियोजन को प्रदर्शित करती है।

इस अवधि के दौरान कारखानेवार प्रदर्शन की बात करें तो, इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई ने ***1,659*** एलएचबी कोचों का उत्पादन किया है, इसके बाद मॉडर्न कोच फैक्ट्री (एमसीएफ), रायबरेली ने ***1,234*** कोचों का और रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला ने ***1,331*** कोचों का उत्पादन किया है। इन सभी ने मिलकर एलएचबी कोच उत्पादन में समग्र वृद्धि में योगदान दिया है।

दीर्घकालिक तुलना की जाए तो हाल के वर्षों में हासिल की गई उल्लेखनीय प्रगति साफ दिखाई देती है। 2014 और 2025 के बीच, भारतीय रेल ने ***42,677*** से अधिक एलएचबी कोचों का उत्पादन किया, जो 2004 और 2014 के बीच निर्मित ***2,300*** कोचों की



तुलना में ***18*** गुना अधिक है। यह विस्तार एलएचबी कोचों को व्यापक रूप से अपनाकर यात्री परिवहन को आधुनिक बनाने पर निरंतर ध्यान केंद्रित करने को रेखांकित करता है, जो अपने बेहतर सुरक्षा मानकों और कम रखरखाव की जरुरतों के लिए जाने जाते हैं।

घरेलू विनिर्माण क्षमताओं को बढ़ाकर और आयात पर निर्भरता कम करके भारतीय रेल, 'आत्मनिर्भर भारत' और 'मेक इन इंडिया' पहल के लक्ष्यों में लगातार महत्त्वपूर्ण योगदान दे रही है।

महत्त्वपूर्ण रेल परियोजनाएँ

देश भर में कई महत्त्वपूर्ण परियोजनाएँ पूरी हुईं या उद्घाटन हुआ, जो इस प्रगति का उदाहरण पेश करती हैं। विशेष रूप से, भारत ने पांबन में अपना पहला वर्टिकल-लिफ्ट रेल ब्रिज खोला, कश्मीर की कनेक्टिविटी को सभी मौसमों के अनुरुप रेल संपर्कों (जिसमें विश्व का सबसे ऊँचा चिनाब ब्रिज भी शामिल है) से मजबूत किया और नई बइरबी-सायरंग लाइन के साथ पूर्वोत्तर में रेल पहुँच का विस्तार किया। साथ ही, रेलवे ने आधुनिक ट्रेन सेवाओं (वंदे भारत, अमृत भारत, नमो भारत) का विस्तार किया और स्टेशनों और माल ढुलाई गलियारों का तेजी से पुनर्विकास किया, जो आर्थिक विकास और स्थिरता को बढ़ावा देने में इसकी भूमिका को रेखांकित करता है।

सभी मौसमों में रेल संपर्क : यूएसबीआरएल और कश्मीर ब्रिज

हिमालय से होकर गुजरने वाली ***272*** कि.मी. लंबी उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक (यूएसबीआरएल) परियोजना 2025 में बनकर तैयार हुई और इसका उद्घाटन किया गया। इसमें ***36*** प्रमुख सुरंगें और ***943*** ब्रिज शामिल हैं, जो दुनिया के सबसे चुनौतीपूर्ण भूभागों में से एक में असाधारण इंजीनियरिंग का उदाहरण पेश करते हैं। इस परियोजना में कई प्रतिष्ठित इंजीनियरिंग उपलब्धियां शामिल हैं, जिनमें विश्व का सबसे ऊँचा रेलवे मेहराबदार ब्रिज 'चिनाब ब्रिज', चिनाब नदी पर बना ***1,315*** मीटर लंबा स्टील मेहराब (***359*** मीटर ऊँचा), भारत का पहला केबल-स्टे रेलवे ब्रिज 'अंजी ब्रिज' (नदी से ***331*** मीटर ऊपर डेक) और भारत की सबसे लंबी परिचालन योग्य रेलवे सुरंग 'टी-50' शामिल हैं। ये तीनों उपलब्धियां मिलकर कश्मीर के लिए एक सर्व-मौसम रेल मार्ग सक्षम बनाती हैं, जिससे यात्रा का समय घंटों कम हो जाता है। अत्याधुनिक सुरक्षा और पर्यावरण उपायों के साथ निर्मित ये ब्रिज और सुरंगें निर्बाध कनेक्टिविटी के लिए दुर्गम भूभागों को पार करने की भारत की क्षमता का प्रतीक हैं। यह परियोजना ***95*** से अधिक गाँवों में संपर्क को मजबूत करती है, साथ ही विश्वसनीय, हर मौसम में चलने वाले परिवहन को सुनिश्चित करती है और रोजगार, पर्यटन, शिक्षा और क्षेत्रीय अर्थव्यवस्था में वृद्धि को बढ़ावा देती है।





पूर्वोत्तर रेल संपर्क : बइरबी-सायरंग लाइन

मिजोरम में **51** कि.मी. लंबी बइरबी-सायरंग ब्रॉड-गेज लाइन का उद्घाटन सितंबर 2025 में हुआ, जिससे आइजोल पहली बार भारत के रेल मानचित्र पर आ गया। ऊबड़-खाबड़ पहाड़ियों से गुजरने वाली इस लाइन में **45** सुरंगें, **55** बड़े ब्रिज और **88** छोटे ब्रिज शामिल हैं। उद्घाटन के दिन प्रधानमंत्री ने इस मार्ग पर तीन नई ट्रेनों को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया, जिनमें सायरंग-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस भी शामिल है, जो मिजोरम को दिल्ली, गुवाहाटी और कोलकाता से सीधे जोड़ती है। इस रणनीतिक परियोजना से क्षेत्रीय यात्रा और व्यापार में महत्त्वपूर्ण बदलाव आने की उम्मीद है, जिससे पूर्वोत्तर के लोगों के लिए बाजारों, शिक्षा और स्वास्थ्य सेवाओं तक पहुँच में सुधार होगा।



रणनीतिक समुद्री संपर्क : नया पांबन ब्रिज

दिनांक 6 अप्रैल, 2025 को उद्घाटन किया गया नया पांबन ब्रिज भारत का पहला वर्टिकल-लिफ्ट रेलवे समुद्री ब्रिज है। **2.08** कि.मी. की कुल लंबाई वाला यह ब्रिज रामेश्वरम को भारतीय मुख्य भूमि से जोड़ता है। पाक जलडमरूमध्य के ऊपर **2.08** कि.मी. तक फैला यह ब्रिज, **110** साल पुराने कैंटिलीवर ब्रिज की जगह लेता है और आधुनिक डिजाइन के साथ विरासत का अद्भुत संगम पेश करता है। इसका **72.5** मीटर लंबा केंद्रीय भाग जहाजों के आवागमन के लिए **17** मीटर तक ऊपर उठाया जा सकता है और इसका डेक पुराने ब्रिज से **3** मीटर ऊँचा है। स्टेनलेस स्टील की मजबूती, विशेष जंगरोधी कोटिंग और **100** से अधिक वर्षों के डिजाइन जीवन के साथ निर्मित यह ब्रिज रामेश्वरम के लिए महत्त्वपूर्ण रेल संपर्क को बहाल करता है और क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ावा देता है। इसके पूरा होने से न केवल तीर्थयात्रा और पर्यटन में सुगमता आएगी, बल्कि पाक जलडमरूमध्य के पार भविष्य में भारत-श्रीलंका परिवहन संपर्क की संभावनाओं को भी पुनर्जीवित किया गया है।



निम्नलिखित परियोजनाएँ चालू की गई हैं :

- विजापुर-अंबलियासन गेज रूपांतरण
- डोमिंगगढ़-गोरखपुर-गोरखपुर कैंट-कुसुम्ही-तीसरी रनिंग लाइन और गोरखपुर-नकाहा जंगल दोहरीकरण
- बहराइच-नानपारा-नेपालगंज गेज रूपांतरण
- कराइकल बंदरगाह के उत्तरी छोर पर संपर्क प्रदान करना, ताकि पीईएम-केआईके एनएल तक सीधी पहुँच हो और आवागमन सुगम हो सके
- पेद्दापल्ली में बाईपास लाइन का निर्माण, काजीपेट-बल्लारशाह मुख्य लाइन को पेद्दापल्ली-करीमनगर लाइन से जोड़ना
- हिम्मतनगर-खेड़ब्रह्मा गेज रूपांतरण
- छपरा जंक्शन के बीच तीसरी लाइन कनेक्टिविटी छपरा कचहरी तक (***3.0*** कि.मी.)
- अररिया-गलगालिया (ठाकुरगंज) नई लाइन
- सोमनाथ स्टेशन पर अतिरिक्त ट्रैक बिछाने का प्रावधान (***2.5*** कि.मी.)
- बइरबी-सायरंग नई लाइन
- टोरी-शिवपुर तीसरी लाइन
- चूरू-रतनगढ़ का दोहरीकरण
- देवबंद (मुजफ्फरनगर)-रुड़की नई लाइन
- यमुना ब्रिज-आगरा किला- यमुना नदी पर एक बड़े ब्रिज के साथ दोहरी लाइन
- पुणे-मिराज-लोंडा का दोहरीकरण
- मनमाड-जलगाँव तीसरी लाइन

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना



- भारत सरकार ने दिसंबर 2015 में ***508*** कि.मी. लंबी मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना को मंजूरी दी थी, जिसका कार्य जापान सरकार के तकनीकी और वित्त सहयोग से चल रहा है। वर्ष 2025-26 की अवधि के लिए एमएएचएसआर परियोजना की प्रगति इस प्रकार है :-
- **भौतिक प्रगति :** 30 नवंबर 2025 तक कुल भौतिक प्रगति ***55.63%*** प्राप्त की जा चुकी है।
- **वित्त प्रगति :** 30 नवंबर 2025 तक ₹***85,801*** करोड़ के व्यय के साथ कुल वित्त प्रगति ***69.62%*** प्राप्त की जा चुकी है।
- **महत्त्वपूर्ण सिविल इंजीनियरिंग पैमाने :** 30 नवंबर 2025 तक कुल ***412*** कि.मी. नींव, ***405*** कि.मी. पिलर, ***344*** कि.मी. गर्डर कास्टिंग और ***330*** कि.मी. गर्डर लॉन्चिंग का कार्य पूर्ण हो चुका है।

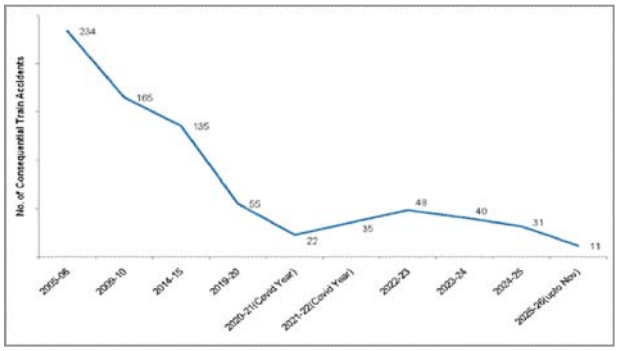


रेल सुरक्षा सुधार में रिकॉर्ड वृद्धि, वार्षिक दुर्घटनाएं घटकर अब रह गईं 11

ट्रेन संचालन में सुरक्षा सुधारने के लिए भारतीय रेल द्वारा कई उपाय किए गए हैं। पिछले कुछ वर्षों में उठाए गए विभिन्न सुरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप, दुर्घटनाओं की संख्या में भारी कमी आई है। नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शाए अनुसार, परिणामी ट्रेन दुर्घटनाओं की संख्या वित्त वर्ष 2014-15 में **135** से घटकर वित्त वर्ष 2024-25 में 31 हो गई है।

गौरतलब है कि वित्त वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या **1711** थी (औसतन **171** प्रति वर्ष), जो वित्त वर्ष 2024-25 में घटकर **31** और वित्त वर्ष 2025-26 में (नवंबर 2025 तक) और भी घटकर **11** रह गई।

पिछले पांच वर्षों के दौरान परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शाई गई है :



रेल संचालन में सुरक्षा बढ़ाने के लिए अपनाए गए विभिन्न सुरक्षा उपाय इस प्रकार हैं :

भारतीय रेल में सुरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय में पिछले कुछ वर्षों में निम्नलिखित रूप से वृद्धि हुई है :

सुरक्षा सम्बंधी गतिविधियों पर व्यय/बजट (₹ करोड़ में)				
2013-14	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26
39,463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

मानव विफलता के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए दिनांक 31 दिसम्बर, 2025 तक **6,656** स्टेशनों पर बिंदुओं और संकेतों के केंद्रीकृत संचालन के साथ विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम लगाए गए हैं।



लेवल क्रॉसिंग (एलसी) गेटों पर सुरक्षा बढ़ाने के लिए दिनांक 31 दिसम्बर, 2025 तक **10,098** लेवल क्रॉसिंग गेटों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।



विद्युत माध्यम से ट्रैक की उपलब्धता की पुष्टि करके सुरक्षा बढ़ाने के लिए दिनांक 31 दिसम्बर, 2025 तक **6,661** स्टेशनों पर पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग की व्यवस्था की गई है।

कवच 4.0
दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर हुआ चालू

कवच एक अत्यंत तकनीकी रूप से उन्नत प्रणाली है। सुरक्षा प्रमाणन (एसआईएल-4) की आवश्यकता होती है।

- कवच, लोको पायलट द्वारा ब्रेक लगाने में असफल रहने की स्थिति में स्वचालित ब्रेक लगाकर रेलगाड़ियों को निर्दिष्ट गति सीमा के अंदर चलाने में लोको पायलट की सहायता करता है तथा खराब मौसम के दौरान रेलगाड़ियों को सुरक्षित रूप से चलाने में भी मदद करता है।
- यात्री ट्रेनों पर कवच का पहला परीक्षण फरवरी 2016 में शुरू किया गया था। प्राप्त अनुभव और स्वतंत्र सुरक्षा निर्धारक (आईएसए) द्वारा प्रणाली के स्वतंत्र सुरक्षा मूल्यांकन के आधार पर, कवच संस्करण ***3.2*** की आपूर्ति के लिए वित्त वर्ष 2018-19 में तीन फर्मों को मंजूरी दी गई थी।
- कवच को जुलाई 2020 में राष्ट्रीय स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली के रूप में अपनाया गया था।
- दक्षिण मध्य रेलवे के ***1465*** मार्ग कि.मी. पर कवच संस्करण ***3.2*** की तैनाती और प्राप्त अनुभव के आधार पर इसमें और सुधार किए गए। अंततः, कवच विनिर्देश संस्करण ***4.0*** को अनुसन्धान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा दिनांक 16 जुलाई, 2024 को अनुमोदित किया गया।
- कवच संस्करण ***4.0*** में विविध रेलवे नेटवर्क के लिए आवश्यक सभी प्रमुख विशेषताएँ शामिल हैं। यह भारतीय रेल की सुरक्षा में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है। भारतीय रेल ने बहुत कम समय में ही स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली विकसित, परीक्षण और लागू करना शुरू कर दिया है।
- संस्करण ***4.0*** में प्रमुख सुधारों में स्थान सटीकता में वृद्धि, बड़े यार्डों में सिग्नल संबंधी पहलुओं की बेहतर जानकारी, ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) पर स्टेशन-से-स्टेशन कवच इंटरफेस और मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम से सीधा इंटरफेस शामिल हैं। इन सुधारों के साथ, कवच संस्करण ***4.0*** को भारतीय रेल में बड़े पैमाने पर लागू करने की योजना है।
- व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के बाद, कवच संस्करण ***4.0*** को दिल्ली-मुंबई मार्ग पर पलवल-मथुरा-नागदा खंड (***633*** मार्ग कि.मी.) और दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर हावड़ा-बर्धमान खंड (***105*** मार्ग कि.मी.) पर ***738*** मार्ग कि.मी. पर सफलतापूर्वक चालू कर दिया गया है। कवच का कार्यान्वयन दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा कॉरिडोर के शेष खंडों में भी शुरू किया गया है।
- दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा कॉरिडोर सहित उच्च घनत्व वाले मार्गों पर कवच की प्रमुख वस्तुओं की प्रगति



कवच प्रणाली में प्रमुख गतिविधियाँ

- **15,512 मार्ग कि.मी. पर कवच भारतीय रेल के सभी स्वर्णिम चतुर्भुज, स्वर्णिम विकर्ण, उच्च घनत्व नेटवर्क और चिन्हित खंड शामिल हैं**
- **प्रत्येक स्टेशन, ब्लॉक सेक्शन पर कवच की स्थापना।**
- **संपूर्ण ट्रैक लंबाई में रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन टैग की स्थापना।**
- **पूरे खंड में दूरसंचार टावरों की स्थापना।**
- **ट्रैक के साथ ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना।**
- **भारतीय रेल पर चलने वाले प्रत्येक लोकोमोटिव पर लोको कवच का प्रावधान।**

निम्नानुसार है :

मद	प्रगति
ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	7129 कि.मी.
दूरसंचार टावरों की स्थापना	860 टॉवर
स्टेशनों पर कवच का प्रावधान	549 संख्या
ट्रैक साइड उपकरणों की स्थापना	2674 मार्ग कि.मी.
लोको पर कवच का प्रावधान	4,154

- भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और चिन्हित खंडों को कवर करते हुए ***15,512*** रूट कि.मी. पर ट्रैक साइड कवच कार्यान्वयन कार्य शुरू किया गया है।
- कवच संस्करण ***4.0*** से अन्य ***9,069*** इंजनों को सुसज्जित करने के लिए बोलियाँ आमंत्रित की गई हैं। कवच को चरणबद्ध तरीके से इंजनों में उपलब्ध कराया जा रहा है।
- सभी संबंधित अधिकारियों को प्रशिक्षित करने के लिए भारतीय रेल के केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों में कवच पर विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। अब तक ***40*** हजार से ज्यादा तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच तकनीक का प्रशिक्षण दिया जा चुका है। इनमें ***30*** हजार लोको पायलट और सहायक लोको पायलट शामिल हैं। ये पाठ्यक्रम भारतीय रेल सिंगनल इंजीनियरी और दूरसंचार संस्थान के सहयोग से तैयार किए गए हैं।
- कवच के स्टेशन उपकरण सहित ट्रैक साइड के प्रावधान की लागत लगभग ***₹50*** लाख/कि.मी. है और इंजनों पर कवच उपकरण के प्रावधान की लागत लगभग ***₹80*** लाख/लोको है।
- अक्टूबर 2025 तक कवच कार्यों पर उपयोग की गई धनराशि ***₹2,354.36*** करोड़ है। वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान धनराशि का आवंटन ***₹1673.19*** करोड़ है। कार्य की प्रगति के अनुसार आवश्यक धनराशि उपलब्ध कराई जाती है।

कोहरे से बचाव के उपकरणों की संख्या 288 गुना बढ़ी



भारतीय रेल द्वारा 25,939 लोकोमोटिव में लोको पायलटों की सतर्कता बढ़ाने के लिए विजिलेंस कंट्रोल डिवाइस (वीसीडी) लगाए गए हैं। कोहरे के कारण कम दृश्यता होने पर चालक दल को आगे के सिग्नल के बारे में सूचित करने के लिए विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिग्नल से दो ओएचई मास्ट आगे स्थित मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए गए हैं।

लोको पायलटों को सिग्नल, लेवल क्रॉसिंग गेट आदि जैसे निकटवर्ती स्थलों की दूरी का पता चल सके। इसके लिए कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों को जीपीएस आधारित कोहरे से सुरक्षा उपकरण (एफएसडी) प्रदान किया जाता है।

खेलकूद में भारतीय रेल

भारतीय रेल ने भारत की खेल प्रतिभाओं को प्रोत्साहित करने में लंबे समय से महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई है, जिसके चलते खिलाड़ियों ने विभिन्न विधाओं में देश का नाम रोशन किया है। उनकी उत्कृष्ट उपलब्धियों को मान्यता और पुरस्कार देते हुए, रेलवे ने इस वर्ष प्रतिका रावल, स्नेह राणा और रेणुका सिंह ठाकुर को ग्रुप 'बी' श्रेणी के अधिकारी पद (खेल) पर पदोन्नति दी है। यह पदोन्नति उन्हें आईसीसी महिला विश्व कप 2025 में भारत की विजयी टीम के लिए उनके असाधारण प्रदर्शन के बावत प्रदान की गई है।



अमृत भारत स्टेशन योजना
प्रगति पर है 1,337 स्टेशनों का पुनर्विकास कार्य

रेल मंत्रालय ने दीर्घावधि दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए अमृत भारत स्टेशन योजना की शुरुआत की है। इस योजना में स्टेशनों में सुधार के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उन्हें चरणबद्ध तरीके से लागू करना शामिल है।

अब तक, इस योजना के तहत ***1337*** स्टेशनों को विकास के लिए चिन्हित किया गया है। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य अच्छी गति से चल रहा है। अब तक ***155*** स्टेशनों के कार्य पूरे किए जा चुके हैं।

स्टेशनों का चयन मंडल रेलवे से प्राप्त प्रस्तावों, प्रमुख शहरों में स्थित स्टेशनों और पर्यटन तथा तीर्थस्थल महत्त्व वाले स्थानों के आधार पर किया जाता है।

स्टेशनों का विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण, जिसमें अमृत भारत स्टेशन योजना शामिल है, को सामान्यत: योजना शीर्षक-***53*** 'ग्राहक सुविधाएँ' के अंतर्गत वित्तपोषित किया जाता है। योजना शीर्षक-***53*** के अंतर्गत आवंटन और व्यय का विवरण कार्य, स्टेशन या राज्य के अनुसार नहीं, बल्कि मंडल रेलवे के अनुसार रखा जाता है। वित्त वर्ष 2025-26 के लिए योजना शीर्षक-***53*** के अंतर्गत ₹***12,118*** करोड़ का आवंटन किया गया है और अब तक (अक्टूबर, 2025 तक) ₹***7,253*** करोड़ का व्यय हुआ है।

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत स्टेशन विकास परियोजनाओं की रूपरेखा मुख्य रूप से बजट समर्थन के साथ तैयार की जाती है। हालांकि, ऐसे ***15*** स्टेशनों की पहचान की गई है, जिनका सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) के तहत विकास किया जाएगा और इससे प्राप्त अनुभव के आधार पर योजना को आगे बढ़ाया जाएगा।

रेल मंत्रालय स्टेशन के पुनर्विकास/आधुनिकीकरण की योजना बनाने और निष्पादन के दौरान धरोहर मूल्य वाली वस्तुओं के संरक्षण के लिए प्रतिबद्ध है। संरचना/कलाकृति की स्थिति और संदर्भ के अनुसार स्थल-विशेष उपाय किए जाते हैं।

भारतीय रेल में स्टेशन सहित तकनीकी सुधार एक सतत प्रक्रिया है और इसका उद्देश्य प्रौद्योगिकी के उपयोग को लोकतांत्रिक बनाना है। इसका लक्ष्य भारत-केंद्रित चुनौतियों का समाधान करना, सभी भारतीयों के लिए आर्थिक व रोजगार के अवसर सृजित करना है।



इसके अलावा, भारतीय रेल में स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण एक सतत और जारी प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्य के चयन आवश्यकतानुसार, प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के आधार पर किए जाते हैं। स्टेशनों के विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण के लिए प्राथमिकता, निचली श्रेणी के स्टेशन की तुलना में उच्च श्रेणी के स्टेशन को दी जाती है तथा कार्यों को स्वीकृत और निष्पादित किया जाता है।

रेलवे स्टेशनों का विकास/ उन्नयन प्रकृति में जटिल होता है, जिसमें यात्रियों और ट्रेनों की सुरक्षा शामिल होती है और इसके लिए विभिन्न वैधानिक मंजूरी की आवश्यकता होती है, जैसे अग्निशमन मंजूरी, धरोहर, वृक्ष काटने की अनुमति, हवाई अड्डा मंजूरी आदि। प्रगति पर ब्राउनफील्ड से संबंधित चुनौतियों का भी प्रभाव पड़ता है, जैसे उपयोगी आपूर्तियों का स्थानांतरण (जिसमें पानी/सीवेज लाइनों, ऑप्टिकल फाइबर केबल, गैस पाइपलाइन, बिजली/सिग्नल केबल आदि शामिल हैं), अतिक्रमण, यात्री आवागमन में बाधा डाले बिना ट्रेनों का संचालन, ट्रैक और उच्च वोल्टेज पावर लाइन के पास किए जाने वाले कार्यों के कारण गति पर प्रतिबंध आदि। ये सभी कारक कार्य पूरे होने के समय को प्रभावित करते हैं। इसलिए, इस चरण में किसी समय सीमा का संकेत नहीं दिया जा सकता।

मास्टर प्लान में शामिल हैं :

- स्टेशन और उसके आसपास के क्षेत्रों तक पहुँच में सुधार
- स्टेशन का शहर के दोनों किनारों के साथ एकीकरण
- स्टेशन भवन में सुधार
- प्रतीक्षा कक्ष, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, पानी की व्यवस्था जैसी सुविधाओं में सुधार
- यात्री आवाजाही के अनुरूप चौड़ी फुटओवर ब्रिज/ हवाई मार्गदर्शन क्षेत्र (एयर कॉनकोर्स) का प्रावधान
- लिफ्ट/एस्केलेटर/रैंप की व्यवस्था
- प्लैटफॉर्म की सतह और इसके ऊपर के ढाँचे में सुधार/प्रावधान
- 'एक स्टेशन, एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क का प्रावधान
- पार्किंग क्षेत्र, बहुमोडल एकीकरण
- दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएँ
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली
- प्रत्येक स्टेशन की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए कार्यकारी लाउंज, व्यावसायिक बैठकों के लिए चिन्हित स्थान, परिदृश्य निर्माण आदि की व्यवस्था
- योजना में आवश्यकता, चरण और व्यवहार्यता के अनुसार सतत और पर्यावरण अनुकूल समाधान, बैलेस्टलेस ट्रैक का प्रावधान और लंबी अवधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर का निर्माण आदि भी शामिल हैं।

6,117 रेलवे स्टेशनों पर मुफ्त वाई-फाई सुविधा उपलब्ध

रेलवे के ***6,117*** रेलवे स्टेशनों पर मुफ्त वाई-फाई सेवाएँ उपलब्ध कराई गई हैं। रेल मंत्रालय को इन वाई-फाई सेवाओं के लिए अलग से धनराशि स्वीकृत नहीं की गई है।

रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध वाई-फाई सेवा का उपयोग करने के लिए ओटीपी के लिए मोबाइल नंबर के अलावा कोई भी व्यक्तिगत जानकारी नहीं मांगी जाती है। स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा से संबंधित समस्या होने पर रेलवे प्रशासन द्वारा तुरंत उचित कार्रवाई की जाती है।



1,731 स्टेशनों व 11,953 कोचों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली

स्टेशनों और डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे लगाने की प्रक्रिया जारी है। अब तक, रेल यात्रियों की सुरक्षित यात्रा के लिए ***1731*** स्टेशनों और ***11,953*** डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं। सीसीटीवी निगरानी प्रणाली का खर्च पूंजीगत व्यय के अंतर्गत आता है।

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर प्रवेश/निकास द्वार, फुट ओवर ब्रिज, प्लेटफॉर्म जैसे बाहरी क्षेत्रों और प्रतीक्षा कक्ष, टिकट काउंटर जैसे आंतरिक क्षेत्रों में पहले से ही सीसीटीवी कैमरे लगे हुए थे। हालांकि, दिनांक 15 फरवरी, 2025 के बाद नई दिल्ली स्टेशन परिसर में कुछ नए क्षेत्रों के लिए अतिरिक्त सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं। वर्तमान में, नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर ***250*** सीसीटीवी कैमरे हैं।



रेल सुरक्षा बल के प्रमुख अभियान और उपलब्धियाँ

(नवंबर 2025 तक)

रेलवे यात्रियों को सुरक्षा और सुविधा प्रदान करने के लिए, आरपीएफ ने यात्रियों के आत्मविश्वास और सुरक्षा की भावना को बढ़ाने हेतु निम्नलिखित पहल की हैं :

आरपीएफ द्वारा यात्रियों को निरंतर सहायता :

ट्विटर पर प्राप्त शिकायतों की संख्या	हेल्पलाइन नंबर 182/139 पर प्राप्त शिकायतों की संख्या	कुल
54648	321557	376205

विशिष्ट मुद्दों पर आधारित अभियान

ऑपरेशन नन्हे फरिश्ते और बच्चों का बचाव :

रेलवे सेवाओं द्वारा बचाए गए देखभाल और संरक्षण की जरुरत वाले बच्चों का विवरण
आरपीएफ द्वारा बचाए गए बच्चों की संख्या : 17,231

ऑपरेशन 'जीवन रक्षा' :

रेलवे में जीवन बचाना		
पुरुष	महिला	कुल
1894	974	2868

ऑपरेशन अमानत और सामान की पुनर्प्राप्ति :

यात्रियों के छूटे हुए सामान की पुनर्प्राप्ति और वापसी के मामलों की संख्या	पुनर्प्राप्त संपत्ति का मूल्य (रुपये में)
53607	79,85,11,140

मातृशक्ति अभियान :

मामलों की संख्या और प्रसव में दी गई सहायता		
ट्रेन में	रेलवे परिसर में	कुल
198	105	303

महिला सुरक्षा :

महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बे या अन्य स्थान में अवैध रूप से प्रवेश करने वाले यात्रियों के खिलाफ की गई कार्रवाई।

पंजीकृत मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
107606	110940



ऑपरेशन 'उपलब्ध' और दलालों के खिलाफ कार्रवाई :

पंजीकृत मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या	जब्त किए गए भविष्य यात्रा टिकटों की संख्या	जब्त किए गए भविष्य यात्रा टिकटों का मूल्य	ब्लॉक किए गए आईआरसीटीसी यूजर आईडी की संख्या
2449	2690	7974	1,98,92,275	8905

ऑपरेशन 'सेवा' :

उन व्यक्तियों (बुजुर्ग/महिलाएँ/दिव्यांगजन/बीमार/घायल/शिशु) की संख्या, जिन्हें आरपीएफ ने यात्रा के दौरान चढ़ने और उतरने में और अन्य सुविधाएँ जैसे व्हीलचेयर, स्ट्रेचर, चिकित्सा सहायता, एम्बुलेंस, दवा, शिशु आहार आदि उपलब्ध कराने/उपलब्ध कराने में सहायता की।
10146

ऑपरेशन एएएचटी और मानव तस्करी :

आरपीएफ द्वारा बचाए गए तस्करी पीड़ितों की संख्या					आरपीएफ द्वारा गिरफ्तार तस्करों की संख्या
किशोर		वयस्क		कुल	
लड़के	लड़कियाँ	पुरुष	महिला		
783	88	14	93	978	292

ऑपरेशन 'नारकोस' :

पता चले मामलों की संख्या	बरामद एनडीपीएस का मूल्य	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
1980	2,08,52,03,671	1601

ऑपरेशन 'वाइलेप' :

पता चले मामलों की संख्या		गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
जीव-जंतु	वनस्पति	
43	19	44

ऑपरेशन 'सतर्क' :

तंबाकू उत्पाद			शराब उत्पाद		
पता चले मामले	मूल्य	गिरफ्तार व्यक्ति	पता चले मामले	मूल्य	गिरफ्तार व्यक्ति
140	8,25,05,340	97	4044	6,01,64,423	3356

एआई और प्रौद्योगिकी के नेतृत्व में सिग्नलिंग और दूरसंचार

भारतीय रेल परिचालन सुरक्षा बढ़ाने, संचार की विश्वसनीयता सुधारने और यात्री सूचना प्रणालियों को मजबूत करने के लिए उन्नत दूरसंचार और डिजिटल प्रौद्योगिकियों का लाभ उठा रहा है। इस क्षेत्र में प्रमुख पहलों में एआई-सक्षम घुसपैठ का पता लगाना, नेटवर्क-व्यापी वीडियो निगरानी, डिजिटल रेडियो संचार, ऑप्टिकल फाइबर विस्तार और आधुनिक यात्री मार्गदर्शन प्रणाली शामिल हैं। प्रमुख विकासों का विवरण नीचे दिया गया है।

घुसपैठ का पता लगाने की प्रणाली : भारतीय रेल ने रेलवे ट्रैक पर हाथियों और अन्य जंगली जानवरों की मौजूदगी का पता लगाने के लिए डिस्ट्रीब्यूटेड एकॉस्टिक सेंसिंग (डीएएस) तकनीक पर आधारित एक एआई-सक्षम समाधान विकसित किया है। यह प्रणाली ऐसे जानवरों की आवाजाही के बारे में अग्रिम चेतावनी प्रदान करती है, जिससे समय पर निवारक कार्रवाई करने और लोको पायलटों, स्टेशन मास्टरों और नियंत्रण कक्षों को चेतावनी भेजने में मदद मिलती है, जिससे दुर्घटनाओं का जोखिम कम होता है। वर्तमान में, यह प्रणाली पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के 141 कि.मी. क्षेत्र में कार्यरत है। (

वीडियो निगरानी प्रणाली : भारतीय रेल ने अपने पूरे रेलवे नेटवर्क के 1731 रेलवे स्टेशनों पर वीडियो निगरानी प्रणाली (वीएसएस) स्थापित की है। यह प्रणाली, स्वचालित घटना पहचान (जैसे घुसपैठ का पता लगाना, अनावश्यक गतिविधियों का पता लगाना) के लिए कृत्रिम बुद्धिमत्ता आधारित वीडियो विश्लेषण (वीए) और वास्तविक समय में पहचान और निगरानी के लिए चेहरे की पहचान सॉफ्टवेयर (एफआरएस) से सुसज्जित है।

भारतीय रेल में डिजिटल वीएचएफ सेटों का उपयोग : लोको पायलट और गार्ड के बीच संचार सुरक्षा की दृष्टि से बेहद जरुरी है। यह संचार विश्वसनीय और स्पष्ट होना चाहिए। डिजिटल तकनीक आधारित वीएचएफ सेटों के लाभों को प्राप्त करने के लिए, रेलवे बोर्ड ने यह मंजूरी दी है कि भारतीय रेल में केवल डिजिटल 5W वॉकी-टॉकी सेट ही खरीदे जाएंगे।



सुरंग संचार प्रणाली : सुरंग के अंदर से मुख्यालय और संचालन नियंत्रण केंद्रों तक निर्बाध रेडियो संचार सुनिश्चित करने के लिए, यूएसबीआरएल परियोजना सहित विभिन्न रेलवे में सुरंग संचार प्रणाली उपलब्ध कराने की परियोजना शुरू की गई है।

ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) : भारतीय रेल ने अक्टूबर 2025 तक 619 कि.मी. ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाई है। इसके साथ ही, कुल मिलाकर लगभग 67233 कि.मी. ऑप्टिकल फाइबर केबल का नेटवर्क बन चुका है।

कोच मार्गदर्शन प्रणाली : कोच मार्गदर्शन प्रणाली (सीजीएस) प्लेटफॉर्म पर निर्धारित ट्रेन के कोच की स्थिति दर्शाती है। यह प्रणाली यात्रियों को अपने कोच को जल्दी और आसानी से ढूंढने में मदद करके उनकी सुविधा को काफी बढ़ाती है। अब तक 1064 स्टेशनों पर कोच मार्गदर्शन प्रणाली स्थापित की जा चुकी है।

ट्रेन संकेत बोर्ड : ट्रेन संकेत बोर्ड ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान का समय, ट्रेन संख्या, नाम, आगमन/प्रस्थान का समय और प्लेटफॉर्म संख्या प्रदर्शित करता है। अब तक 1449 स्टेशनों पर ट्रेन संकेत बोर्ड स्थापित किए जा चुके हैं।

आर्थिक गलियारे

रेल नेटवर्क में क्षमता, दक्षता और स्थिरता बढ़ाने के लिए भारतीय रेल कई परिवर्तनकारी अवसंरचनात्मक पहल कर रहा है। प्रमुख फोकस क्षेत्रों में पारंपरिक नेटवर्क पर भीड़ कम करने के लिए समर्पित माल ढुलाई गलियारों का निर्माण और सार्वजनिक निवेश को पूरक बनाने के लिए सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडल को बढ़ावा देना शामिल है। निम्नलिखित अनुभाग इन प्रमुख पहलों की प्रगति और स्थिति का विवरण देते हैं।

तीन प्रमुख आर्थिक गलियारे

तीन आर्थिक गलियारों के तहत ₹**11.17** लाख करोड़ की लागत से **434** परियोजनाओं की पहचान की गई है।

ऊर्जा, खनिज और सीमेंट गलियारा : **192** परियोजनाएँ

उच्च यातायात घनत्व वाले मार्ग : **200** परियोजनाएँ

बंदरगाह संपर्क : **42** परियोजनाएँ

सभी **434** परियोजनाओं को पीएम गतिशक्ति पोर्टल पर मैप किया गया है। इनमें से वर्तमान में **12,133** कि.मी. ट्रैक लंबाई वाली **121** परियोजनाएँ, जिनकी लागत ₹**2,02,551** करोड़ है, स्वीकृत हो चुकी हैं और **16,910** कि.मी. ट्रैक लंबाई वाली **162** परियोजनाएँ, जिनकी अनुमानित लागत ₹**3,30,545** करोड़ है, मूल्यांकन/अंतर-मंत्रालयी परामर्श के विभिन्न चरणों में हैं।

कॉरिडोर-आधारित कार्यक्रम का मकसद लॉजिस्टिक दक्षता में सुधार करना और लॉजिस्टिक लागत को कम करना है।

इस वृद्धि को संरचनात्मक सुधारों और क्षमता वृद्धि का समर्थन मिला है, जिसमें थोक सीमेंट परिवहन के लिए ₹**0.90** प्रति टन प्रति कि.मी. की सरलीकृत फ्लैट दर लागू करना शामिल है। इससे लागत का पूर्वानुमान बेहतर हुआ है और रेल परिवहन को बढ़ावा मिला है। साथ ही, चालू वर्ष के दौरान **25** गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों के चालू होने से प्रथम और अंतिम मील कनेक्टिविटी मजबूत हुई है, टर्मिनल की दक्षता बढ़ी है और माल ढुलाई का पारगमन समय कम हुआ है



अनंतनाग के लिए पहली खाद्यान्न मालगाड़ी

कश्मीर घाटी के इतिहास में पहली बार, एक खाद्यान्न मालगाड़ी अनंतनाग माल टर्मिनल पहुँची। यह ट्रेन पंजाब के अजीत वाल रेलवे स्टेशन से रवाना हुई थी, जिसमें लगभग **1,384** टन खाद्यान्न था। यह जम्मू-कश्मीर के अनंतनाग रेलवे स्टेशन के लिए रेल द्वारा खाद्यान्न की पहली थोक आपूर्ति थी।



इस विकास से घाटी औपचारिक रूप से राष्ट्रीय माल ढुलाई रेल नेटवर्क से जुड़ गई है, जिससे खाद्य आपूर्ति प्रणाली मजबूत हुई है, परिवहन का समय और लागत कम हुई है और क्षेत्रीय रसद क्षमता में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है।

पूर्वोत्तर में रेल द्वारा सीमेंट परिवहन

बइरबी-सायरंग लाइन पर माल ढुलाई परिचालन इसके उद्घाटन के तुरंत बाद शुरू हो गया। 14 सितंबर 2025 को पहली माल ढुलाई में असम से आइजोल तक ***21*** सीमेंट वैगन ले जाए गए। तब से, इस मार्ग पर सीमेंट, निर्माण सामग्री, वाहन, रेत और पत्थर के टुकड़े जैसी आवश्यक वस्तुओं का परिवहन किया जा रहा है, जिससे क्षेत्र में बुनियादी ढाँचे के विकास और बाजार तक पहुँच को बढ़ावा मिल रहा है।



रेल द्वारा मिजोरम को कारों की आपूर्ति

पहली बार, रेल द्वारा मिजोरम को कारों की आपूर्ति की गई है, जो एक ऐतिहासिक लॉजिस्टिक्स उपलब्धि है। गुवाहाटी के पास चांगसारी से ***119*** मारुति कारों से भरी एक रेलगाड़ी आइजोल के पास सायरंग रेलवे स्टेशन पहुँची।



इस विकास से आइजोल और आसपास के क्षेत्रों में वाहनों की उपलब्धता बढ़ने, लंबी दूरी के सड़क परिवहन पर निर्भरता कम होने और डीलरों, सेवा प्रदाताओं और उपभोक्ताओं को लाभ होने की उम्मीद है।

एकीकृत लॉजिस्टिक्स हब और नई माल ढुलाई सेवाएँ

भारतीय रेल ने एकीकृत लॉजिस्टिक्स को मजबूत करने के लिए नई डोर-टू-डोर माल ढुलाई और पार्सल सेवाएँ भी शुरू की हैं, जिनमें शामिल हैं :

- दिल्ली और कोलकाता के बीच सुनिश्चित ट्रांजिट कंटेनर रेल सेवा
- मुंबई-कोलकाता मार्ग पर डोर-टू-डोर पार्सल सेवा

वैगन उत्पादन

भारतीय रेल में नए वैगनों की अधिकतम संख्या शामिल करके माल ढुलाई से होने वाली आय को बढ़ाने के मकसद से, 2029-30 तक ***3000*** मीट्रिक टन लोडिंग के लक्ष्य को पूरा करने के लिए, पिछले तीन वर्षों में वैगन उत्पादन को बढ़ाया गया। इसी को ध्यान में रखते हुए, वैगनों के उत्पादन को और मजबूत किया गया, जिसके परिणामस्वरूप जनवरी, फरवरी और मार्च 2025 में क्रमशः ***3651, 3880*** और ***4135*** वैगनों का उत्पादन हुआ। इसके नतीजतन वित्त वर्ष 2024-25 में वैगनों का अधिकतम उत्पादन यानी ***41,929*** वैगन (पिछले तीन वर्षों में सबसे अधिक) हुआ।



चालू कैलेंडर वर्ष (जनवरी 2025 से नवंबर 2025) के दौरान वैगनों का उत्पादन ***33,703*** रहा, जिससे वैगनों की आपूर्ति में निरंतर सुधार देखा गया।

इन सभी विकासों के चलते भारतीय रेल न केवल अधिक माल ढुलाई को कुशलतापूर्वक संभालने में सक्षम हुआ है, बल्कि विशेष रूप से दूरस्थ और रणनीतिक रूप से महत्त्वपूर्ण क्षेत्रों में क्षेत्र-विशिष्ट, अपनी तरह की पहली माल ढुलाई सेवाएँ भी शुरू कर पाया है। निम्नलिखित उदाहरण दर्शाते हैं कि कैसे बढ़ी हुई माल ढुलाई क्षमता, किराया युक्तिकरण और बुनियादी ढाँचे के विस्तार का लाभ उठाकर वर्ष के दौरान महत्त्वपूर्ण लॉजिस्टिक्स समाधान प्रदान किए गए हैं।

समर्पित माल ढुलाई कॉरिडोर परियोजना



समर्पित माल ढुलाई कॉरिडोर एक मेगा रेलवे अवसंरचना परियोजना है। दो समर्पित माल ढुलाई कॉरिडोर (डीएफसी) हैं, जिनमें शामिल हैं, लुधियाना से सोननगर (**1337** कि.मी.) तक पूर्वी समर्पित माल ढुलाई गलियारा (ईडीएफसी) और जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह टर्मिनल (जेएनपीटी) से दादरी (**1506** कि.मी.) तक पश्चिमी समर्पित माल ढुलाई गलियारा (डब्ल्यूडीएफसी) चालू और कार्यरत हो चुके हैं (**102** कि.मी. वैतरणा-जेएनपीटी मुंबई खंड को छोड़कर, जो प्रगति पर है)।

डीएफसी ने मालगाड़ियों को ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी की ओर मोड़कर पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त मार्ग बनाने में योगदान दिया है। नवंबर 2025 में औसतन प्रतिदिन **403** ट्रेनें चलाई गईं। इसके नतीजतन, रेलवे अपने नेटवर्क पर अतिरिक्त माल और कोच सेवाएँ बेहतर समयबद्धता के साथ चलाने में सक्षम हुआ है।

चालू किए गए खंडों में ट्रेन संचालन निम्न प्रकार से चल रहा है :

कॉरिडोर	चलाई गईं ट्रेनों की संख्या		एनटीकेएम (मिलियन)		जीटीकेएम (मिलियन)	
	अक्टूबर 2025	संचयी (वित्त वर्ष 2025-2026)	अक्टूबर 2025	संचयी (वित्त वर्ष 2025-2026)	अक्टूबर 2025	संचयी (वित्त वर्ष 2025-2026) 25-26)
ईडीएफसी	5960	44,094	5,363	41,974	9,855	75,262
डब्ल्यूडीएफसी	5979	38,624	3,260	22,138	6,217	40,480
कुल	11,939	82,718	8,623	64,111	16,072	1,15,743

वर्ष के दौरान माल ढुलाई के रिकॉर्ड प्रदर्शन और लक्षित नीतिगत हस्तक्षेपों से मिली गति का असर सभी क्षेत्रों में जमीनी स्तर पर लॉजिस्टिक्स के ठोस परिणामों के रूप में सामने आया है। वित्त वर्ष 2025-26 में, भारतीय रेल ने **1** अरब टन माल ढुलाई का ऐतिहासिक मील का पत्थर हासिल किया, जिसमें दैनिक लोडिंग **44** लाख टन तक पहुँच गई। यह वृद्धि कोयला, लौह अयस्क, सीमेंट और कंटेनर यातायात की मजबूत मांग के कारण हुई।

भारतीय रेल में सार्वजनिक-निजी भागीदारी



प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी दाहोद लोकोमोटिव संयंत्र का दौरा करते हुए। साथ में रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव व भूपेन्द्रभाई पटेल, मुख्यमंत्री गुजरात

तेजी से विकसित हो रही अर्थव्यवस्था में, आर्थिक और पर्यावरणीय दोनों लक्ष्यों को पूरा करने के लिए रेलवे की भूमिका बेहद अहम है। पिछले कुछ वर्षों में, सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के माध्यम से नेटवर्क विस्तार के लिए अधिक धनराशि उपलब्ध कराई गई है। लेकिन यह अकेले आर्थिक विस्तार की गति के लिए काफी नहीं है। इसके लिए सरकार और निजी क्षेत्र दोनों के निवेश की जरुरत है। रेलवे में पीपीपी परियोजनाएँ वर्तमान में 2012 की पीपीपी नीति के तहत कार्यान्वित की जा रही हैं।

अब तक, पीपीपी मॉडल के माध्यम से ₹***16,686*** करोड़ की ***18*** परियोजनाएँ पूरी हो चुकी हैं।

कोयला कनेक्टिविटी और बंदरगाह कनेक्टिविटी परियोजनाओं सहित ₹***16,362*** करोड़ की ***7*** परियोजनाओं का कार्यान्वयन जारी है। इस नीति को आकर्षक बनाने के लिए पीपीपी मॉडल का पुनर्गठन और संशोधन किया जा रहा है।

मेक इन इंडिया कार्यक्रम के तहत पीपीपी-आधारित लोकोमोटिव निर्माण

1 जनवरी से 30 नवंबर 2025 के बीच, भारतीय रेल ने ***1,542*** इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव का उत्पादन किया। लोकोमोटिव निर्माण में आत्मनिर्भरता बढ़ाने और ढुलाई क्षमता को बढ़ाने के लिए, भारतीय रेल ने देश में अत्याधुनिक लोकोमोटिव निर्माण इकाइयाँ स्थापित करने के लिए उन्नत सार्वजनिक-निजी भागीदारी मॉडल अपनाए हैं। ये पहल 'मेक इन इंडिया' कार्यक्रम का समर्थन करती हैं, स्वदेशी आपूर्ति श्रृंखलाओं को बढ़ावा देती हैं और दीर्घकालिक रखरखाव विश्वसनीयता तय करती हैं। प्रमुख लोकोमोटिव निर्माण परियोजनाओं की स्थिति नीचे दी गई है।

मधेपुरा इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव फैक्ट्री

भारतीय रेल ने बिहार के मधेपुरा कारखाने से पीपीपी मॉडल के तहत ***576*** उच्च क्षमता वाले ***12,000*** एचपी इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव की आपूर्ति की है, जिनमें अप्रैल-नवंबर 2025 के दौरान वितरित किए गए ***76*** लोकोमोटिव शामिल हैं। एल्सटॉम ट्रांसपोर्ट इंडिया लिमिटेड के साथ साझेदारी में स्थापित यह सुविधा ***11*** वर्षों में ***800*** लोकोमोटिव का निर्माण कर रही है, जिसमें ***90%*** से अधिक स्वदेशी सामग्री का उपयोग किया गया है, जिससे मेक इन इंडिया को मजबूती मिल रही है और माल ढुलाई क्षमता में वृद्धि हो रही है।

मरहोरा डीजल लोकोमोटिव कारखाना

बिहार के मरहोरा स्थित डीजल लोकोमोटिव कारखाने ने वैबटेक लोकोमोटिव प्राइवेट लिमिटेड के साथ पीपीपी समझौते के तहत अब तक ***773*** लोकोमोटिव (***4,500*** एचपी के ***569*** और ***6,000*** एचपी के ***204***) वितरित किए हैं, जिनमें वित्त वर्ष 2025-26 (नवंबर तक) में आपूर्ति की गई ***73*** इकाइयां शामिल हैं। लगभग ***65%*** पुर्जे भारत में ही निर्मित किए गए हैं। निर्यात के क्षेत्र में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि के रूप में, कारखाने ने अफ्रीका के गिनी को ***150*** लोकोमोटिव के लिए ***400*** मिलियन अमेरिकी डॉलर के निर्यात ऑर्डर प्राप्त किए हैं, जिनमें से ***14*** लोकोमोटिव पहले ही भेजे जा चुके हैं, जो वैश्विक रेल बाजार में भारत की बढ़ती उपस्थिति को दर्शाता है।

दाहोद इलेक्ट्रिक मालगाड़ी लोकोमोटिव संयंत्र

गुजरात में सीमेंस लिमिटेड के सहयोग से स्थापित दाहोद लोकोमोटिव विनिर्माण संयंत्र, एक दीर्घकालिक विनिर्माण और रखरखाव समझौते के तहत ***9,000*** एचपी क्षमता वाले ***1,200*** इलेक्ट्रिक मालगाड़ी लोकोमोटिव का उत्पादन करेगा। मई 2025 में राष्ट्र को समर्पित इस संयंत्र ने आरडीएसओ परीक्षण और वैधानिक सुरक्षा निरीक्षण पूरे कर लिए हैं, जिससे लगभग ***90%*** स्वदेशी घटकों वाले उच्च-शक्ति इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के बड़े पैमाने पर उपयोग का मार्ग प्रशस्त हो गया है। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने इस संयंत्र से पहले नए डी9 श्रृंखला के ***9,000*** एचपी क्षमता वाले इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया।

भारतीय रेल ने 11 वर्षों में प्रदान की 5.08 लाख नौकरियाँ

भारतीय रेल के आकार, स्थानिक वितरण और संचालन की गंभीरता को देखते हुए, रिक्तियों का उत्पन्न होना और भरना एक सतत प्रक्रिया है। नियमित संचालन, प्रौद्योगिकी में परिवर्तन, मशीनीकरण और नवीन प्रक्रियाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त और उपयुक्त जनशक्ति उपलब्ध कराई जाती है। रिक्तियों को मुख्य रूप से रेलवे द्वारा परिचालन और तकनीकी आवश्यकताओं के अनुसार भर्ती एजेंसियों के माध्यम से नियुक्तियाँ करके भरा जाता है।

वर्तमान में वार्षिक कैलेंडर 2024 और 2025 के अनुसार भारतीय रेल में ***1,20,579*** रिक्तियों की भर्ती की प्रक्रिया जारी है।

जनवरी से दिसंबर 2024 के दौरान, सहायक लोको पायलट (एएलपी), तकनीशियन, उप-निरीक्षक, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में कांस्टेबल, जूनियर इंजीनियर (जेई)/डिपो सामग्री अधीक्षक (डीएमएस)/रासायनिक और धातुकर्म सहायक (सीएमए), पैरामेडिकल श्रेणियाँ, गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियाँ (स्नातक), गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियाँ (स्नातक), मंत्रिस्तरीय और पृथक श्रेणियाँ और लेवल-***1*** श्रेणियाँ जैसे सहायक, ट्रैक मेंटेनर और पॉइंट्समैन के पदों को भरने के लिए ***92,116*** रिक्तियों के लिए दस केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएं (सीईएन) अधिसूचित की गईं।



59,678 पदों के लिए प्रथम चरण/एकल चरण कंप्यूटर आधारित परीक्षा (सीबीटी) पूरी हो चुकी है। इनका विवरण इस प्रकार है-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
एएलपी के पद के लिए प्रथम चरण सीबीटी (18,799 रिक्तियाँ)	18,40,347	156	15
तकनीशियन पद के लिए सीबीटी (14,298 रिक्तियाँ)	26,99,892	139	15
जेई/डीएमएस/सीएमए के पद के लिए प्रथम चरण सीबीटी (7,951 रिक्तियाँ)	11,01,266	146	15
आरपीएफ-एसआई पद के लिए सीबीटी (452 रिक्तियाँ)	15,35,635	143	15
आरपीएफ-कांस्टेबल पद के लिए सीबीटी (4208 रिक्तियाँ)	45,30,288	147	15
पैरामेडिकल श्रेणियों के लिए सीबीटी (1,376 रिक्तियाँ)	7,08,321	143	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणी (स्नातक) के लिए प्रथम चरण सीबीटी (8,113 रिक्तियाँ)	58,41,774	141	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणी (स्नातक) के लिए प्रथम चरण सीबीटी (3,445 रिक्तियाँ)	63,27,473	157	15
मंत्रिस्तरीय एवं पृथक श्रेणियों के लिए सीबीटी (1,036 रिक्तियाँ)	4,46,013	139	15

एएलपी, जेई/डीएमएस/सीएमए और गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियों (स्नातक) के पदों के लिए द्वितीय चरण की सीबीटी भी पूरी हो चुकी है। विवरण निम्नानुसार हैं :

परीक्षा	उम्मीदवार	शहर	भाषाएं
एएलपी के पद के लिए द्वितीय चरण सीबीटी (18,799 रिक्तियाँ)	2,66,363	112	15
जेई/डीएमएस/सीएमए के पद के लिए द्वितीय चरण सीबीटी (7,951 रिक्तियाँ)	1,17,339	118	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणी (स्नातक) के लिए द्वितीय चरण सीबीटी (8,113 रिक्तियाँ)	1,21,931	129	15

एएलपी पद के लिए कंप्यूटर आधारित योग्यता परीक्षा (सीबीएटी) भी पूरी हो चुकी है। इसका विवरण इस प्रकार है :

परीक्षा	उम्मीदवार	शहर	भाषाएं
एएलपी के पद के लिए सीबीएटी (18,799 रिक्तियाँ)	1,32,044	84	2

लेवल-1 श्रेणियों के लिए ***32,438*** रिक्तियों के लिए सीबीटी दिनांक 27 नवम्बर, 2025 से ***140*** शहरों में ***15*** भाषाओं में शुरू हुई। कांस्टेबल (आरपीएफ) के ***4,208*** रिक्तियों के लिए शारीरिक दक्षता परीक्षा (पीईटी) दिनांक 13 नवम्बर, 2025 से शुरू हुई।

तकनीशियन, जूनियर इंजीनियर, पैरामेडिकल, सब-इंस्पेक्टर (आरपीएफ) और सहायक लोको पायलट सहित विभिन्न पदों के लिए ***23,000*** से ज्यादा अभ्यर्थियों के पैनल को अंतिम रूप दे दिया गया है। इनमें से ज्यादातर पद सुरक्षा श्रेणियों में हैं।

इसके अलावा, वर्ष 2025 के वार्षिक कैलेंडर के अनुसार, ***28,463*** रिक्तियों के लिए सात केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएं (सीईएन) भी जारी की गई हैं :

सीईएन सं.	पद का नाम	अधिसूचित रिक्तियों की संख्या	अधिसूचना का महीना
01/2025	सहायक लोको पायलट	9,970	मार्च 2025
02/2025	तकनीशियनों	6,238	जून 2025
03/2025	पैरा मेडिकल	434	जुलाई 2025
04/2025	अनुभाग नियंत्रक	368	अगस्त 2025
05/2025	जूनियर इंजीनियर/ डिपो सामग्री अधीक्षक	2,585	अक्टूबर 2025
06/2025	एनटीपीसी (स्नातक)	5,810	अक्टूबर 2025
07/2025	एनटीपीसी (स्नातक)	3,058	अक्टूबर 2025

रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) परीक्षाएँ काफी तकनीकी प्रकृति की होती हैं, जिनमें बड़े पैमाने पर कर्मचारियों और संसाधनों का उपयोग और जनशक्ति का प्रशिक्षण शामिल होता है।

रेलवे ने इन सभी चुनौतियों का सामना किया और सभी निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन करते हुए पारदर्शी तरीके से भर्ती प्रक्रिया सफलतापूर्वक संपन्न की। पूरी प्रक्रिया के दौरान पेपर लीक या इसी तरह की कोई गड़बड़ी नहीं हुई।

भारतीय रेल में वित्त वर्ष 2004-2005 से 2013-2014 तथा 2014-2015 से 2024-2025 के दौरान की गई भर्तियों का विवरण निम्नानुसार है :

अवधि	भर्ती
2004-05 से 2013-14	4.11 लाख
2014-15 से 2024-25	5.08 लाख

इसके अलावा, व्यवस्था में सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने समूह 'ग' के विभिन्न पदों पर भर्ती के लिए 2024 से वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की व्यवस्था शुरू की है। वार्षिक कैलेंडर लागू होने से उम्मीदवारों को निम्नलिखित लाभ हो रहे हैं :

- उम्मीदवारों के लिए अधिक अवसर;
- हर साल पात्र बनने वालों को अवसर;
- परीक्षा की निश्चितता;
- तीव्र भर्ती प्रक्रिया, प्रशिक्षण और नियुक्तियाँ।

कार्य की अनिवार्यता के कारण, नियमित पदाधिकारियों के पदों पर नियुक्त होने तक अस्थायी व्यवस्था के रूप में संविदात्मक नियुक्ति का सहारा लिया जाता है।

ऐसी संविदात्मक नियुक्ति पूर्णतः अस्थायी और समयबद्ध होती है और यह व्यवस्था रेलवे परिचालन के सुचारु संचालन को सुनिश्चित करने के लिए तब तक ही की जाती है, जब तक कि मौजूदा नियमों और प्रक्रियाओं के अनुसार नियमित चयन के माध्यम से पदों को नहीं भरा जाता।

अनुबंध के आधार पर नियुक्ति पूरी तरह से संविदात्मक प्रकृति की होती है और ऐसे कर्मियों को रेलवे सेवा में नियमित रोजगार, समाहित करना या निरंतरता का कोई अधिकार नहीं देती। चूँकि संविदात्मक नियुक्ति केवल तत्काल परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए की जाती है, इसलिए भारतीय रेल में ऐसे संविदा कर्मचारियों के नियमितीकरण का कोई प्रावधान नहीं है।■

ऑनलाइन तत्काल टिकट बुकिंग के लिए आधार-आधारित ओटीपी सत्यापन लागू



भारतीय रेल की आरक्षण टिकट बुकिंग प्रणाली एक मजबूत और अत्यधिक सुरक्षित आईटी प्लेटफॉर्म है, जो उद्योग-मानक और अत्याधुनिक साइबर सुरक्षा नियंत्रणों से सुसज्जित है। भारतीय रेल ने आरक्षण प्रणाली के प्रदर्शन और नियमित/तत्काल टिकटों की उपलब्धता बढ़ाने के लिए कई उपाय किए हैं। इन उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं :

- उपयोगकर्ता खातों का कड़ा पुर्नमूल्यांकन और सत्यापन किया गया है। जनवरी 2025 से अब तक लगभग ***3.02*** करोड़ संदिग्ध उपयोगकर्ता आईडी निष्क्रिय कर दी गई हैं।
- अकामाई जैसे एंटी-बॉट समाधानों को फर्जी उपयोगकर्ताओं को हटाने और वैध यात्रियों के लिए सुचारु बुकिंग सुनिश्चित करने के लिए लाया गया है।
- तत्काल बुकिंग में दुरुपयोग को रोकने और निष्पक्षता सुनिश्चित करने के लिए, ऑनलाइन तत्काल टिकट बुकिंग हेतु आधार आधारित वन-टाइम पासवर्ड (ओटीपी) सत्यापन को चरणबद्ध तरीके से लागू किया गया है। दिनांक 4 दिसंबर, 2025 तक यह सुविधा ***322*** रेलगाड़ियों में पहले से ही मिल रही है। उपरोक्त उपायों के परिणामस्वरूप, उपर्युक्त ***322*** रेलगाड़ियों में से लगभग ***65*** प्रतिशत रेलगाड़ियों में तत्काल टिकट की उपलब्धता का समय बढ़ गया है।
- आरक्षण काउंटरों पर तत्काल बुकिंग के लिए आधार-आधारित ओटीपी को भी चरणबद्ध तरीके से शुरू किया गया है और दिनांक 4 दिसम्बर, 2025 तक इसे ***211*** रेलगाड़ियों में लागू किया गया है।
- इन और अन्य उपायों के परिणामस्वरूप, ***96*** लोकप्रिय रेलगाड़ियों में से लगभग ***95*** प्रतिशत रेलगाड़ियों में तत्काल टिकट की उपलब्धता का समय बढ़ गया है।
- संदिग्ध रूप से बुक किए गए पीएनआर के संबंध में राष्ट्रीय साइबर अपराध पोर्टल पर शिकायतें दर्ज की गई हैं।

परिवर्तन का वर्ष, आश्वासन का भविष्य
2026 के लिए भारतीय रेल का संदेश

2025 के समाप्ति के अवसर पर, भारतीय रेल देशवासियों को नव वर्ष की हार्दिक शुभकामनाएं देता है और निरंतर प्रगति तथा सार्थक बदलावों के इस वर्ष पर गर्व व्यक्त करता है। स्टेशन पुनर्निर्माण, सुदृढ़ सुरक्षा प्रणाली, डिजिटल एवं सतत् प्रौद्योगिकियों को व्यापक रूप से अपनाना तथा माल ढुलाई गलियारों का निरंतर विकास, इन सभी अहम उपलब्धियों ने भारतीय रेल को राष्ट्रीय विकास के एक प्रमुख चालक के रूप में स्थापित किया है। इन प्रयासों ने एक ऐसे रेल नेटवर्क की मजबूत नींव रखी है, जो भविष्य के लिए तैयार है तथा तेज, सुरक्षित, पर्यावरण के अनुकूल और अधिक समावेशी है।

नए आत्मविश्वास और प्रतिबद्धता के साथ 2026 का स्वागत करते हुए, भारतीय रेल राष्ट्र से किए अपने वादे को दोहराता है कि वह पूरी निष्ठा और समर्पण के साथ रेल सेवाएँ प्रदान करेगा। स्पष्ट दृष्टिकोण और निरंतर निवेश के साथ, भारतीय रेल लोगों को जोड़ने, क्षेत्रों को सशक्त बनाने, बुनियादी ढाँचे को मजबूत करने, सुरक्षा बढ़ाने, प्रौद्योगिकी को उन्नत करने और यात्रियों के समग्र अनुभव को बेहतर बनाने के लिए प्रतिबद्ध है, इसके साथ ही वह विश्वसनीयता और उत्कृष्टता के साथ राष्ट्र को आगे बढ़ाने का प्रयास भी लगातार जारी रखेगा।



संसद में भारतीय रेल

संसद सत्र के दौरान सांसदों द्वारा भारतीय रेल के संबंध में पूछे गए विभिन्न प्रश्नों के उत्तर में रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव ने निम्नलिखित जानकारियाँ दीं :

(प्रस्तुत हैं संकलित अंश)

आईआरसीटीसी वेबसाइट का अपटाइम अप्रैल-अक्टूबर 2025 के दौरान रहा 99.98%



आईआरसीटीसी वेबसाइट का अपटाइम अप्रैल 2025, अक्टूबर 2025 के दौरान 99.98% था, जबकि वित्त वर्ष 2024-25 में यह 99.86% था। भारतीय रेल ने सिस्टम को आधुनिक बनाने के लिए प्रशासनिक और प्रौद्योगिकीय दोनों तरह के उपाय किए हैं। प्रशासनिक उपायों में संदिग्ध उपयोगकर्ता आईडी को निष्क्रिय करना, संदिग्ध रूप से बुक किए गए पीएनआर के लिए राष्ट्रीय साइबर अपराध पोर्टल पर शिकायत दर्ज करना, उपयोगकर्ता आईडी का पुनर्मूल्यांकन आदि शामिल हैं।

सिस्टम सुधार उपायों में जाँच और सत्यापन, वास्तविक उपयोगकर्ताओं द्वारा सुचारु बुकिंग सुनिश्चित करने के लिए अग्रणी सामग्री वितरण नेटवर्क और अत्याधुनिक तकनीक के साथ एंटी बीओटी एप्लिकेशन की भागीदारी शामिल है। इसके अलावा, सिस्टम में सुधार के लिए आईआरसीटीसी के प्रौद्योगिकी बुनियादी ढाँचे के नियमित रूप से तृतीय पक्ष ऑडिट किए जा रहे हैं।

तब से भारतीय रेल पर बुक किए गए कुल आरक्षित टिकटों में ई-टिकटिंग की हिस्सेदारी बढ़कर 87% से अधिक हो गई है। हालांकि, विफल लेनदेन/विलंबित रिफंड/बुकिंग त्रुटियों के बारे में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं, जिनके त्वरित समाधान के लिए नियमित आधार पर निगरानी की जा रही है।

आईआरसीटीसी वेबसाइट और मोबाइल ऐप एप्लिकेशन प्रोग्रामिंग इंटरफेस (API) इसके अलावा, आईआरसीटीसी ने एडवांस्ड कंटेंट डिलीवरी नेटवर्क (CDN) समाधान लागू किए हैं। यह सर्वर का ग्लोबल नेटवर्क है, जो यूजर्स तक स्टैटिक कंटेंट ज्यादा तेजी से और भरोसेमंद तरीके से पहुँचाता है।

भारतीय रेल में क्षमता बढ़ाना और टेक्नोलॉजिकल अपग्रेडेशन लगातार चलने वाली प्रक्रिया है, जो संसाधनों की उपलब्धता और तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता पर निर्भर करता है।

हर साल 58 करोड़ भोजन परोसती है भारतीय रेल

गुणवत्ता और साफ-सफाई का रखा जाता है पूरा ध्यान

भारतीय रेल हर साल औसतन लगभग 58 करोड़ भोजन परोसती है। औसतन लगभग 0.0008% शिकायतें ही मिलती हैं। इन शिकायतों की जाँच के आधार पर, पिछले चार वर्षों में ₹2.8 करोड़ का जुर्माना लगाया गया है।

भारतीय रेल की लगातार कोशिश रहती है कि सफर करने वाले यात्री को अच्छी गुणवत्ता और हाइजीनिक खाना मिले। इसलिए भारतीय रेल समय-समय पर यात्रियों को मिलने वाले भोजन और सेवा की गुणवत्ता को बेहतर बनाने के लिए जरूरी कदम उठाता है। गुणवत्ता, हाइजीन और खाद्य सुरक्षा को बेहतर बनाने के लिए ये उपाय किए गए हैं :

- विशेष बेस किचन से भोजन की आपूर्ति।
- पहचानी गई जगहों पर मॉडर्न बेस किचन शुरू करना।
- खाना बनाने की बेहतर निगरानी के लिए बेस किचन में CCTV कैमरे लगाना।
- खाना बनाने के लिए कुकिंग ऑयल, आटा, चावल, दालें, मसाला आइटम, पनीर, डेयरी प्रोडक्ट वगैरह जैसे पॉपुलर और ब्रांडेड रॉ-मटीरियल को शॉर्टलिस्ट करना और उनका इस्तेमाल करना।
- बेस किचन में फूड सेफ्टी और साफ-सफाई के तरीकों पर नजर रखने के लिए फूड सेफ्टी सुपरवाइजर तैनात करना।
- ट्रेनों में आईआरसीटीसी सुपरवाइजर तैनात करना।
- खाने के पैकेट पर QR कोड लगाना, जिससे किचन का नाम, पैकेजिंग की तारीख वगैरह जैसी जानकारी दिखाई दे।





- बेस किचन और पेंट्री कार में नियमित रूप से पूरी सफाई और समय-समय पर पेस्ट कंट्रोल करना।
- फूड सेफ्टी नॉर्म्स का पालन पक्का करने के लिए, हर केटरिंग यूनिट के लिए तय खाद्य सुरक्षा अधिकारी से फूड सेफ्टी एंड स्टैंडर्ड्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया (FSSAI) सर्टिफिकेशन जरूरी कर दिया गया है।
- ट्रेनों में खाने की क्वालिटी पक्का करने के लिए इंस्पेक्शन और मॉनिटरिंग सिस्टम के तहत रेगुलर फूड सैंपलिंग।
- पेंट्री कार और बेस किचन में खाने की साफ-सफाई और क्वालिटी की जाँच के लिए थर्ड पार्टी ऑडिट किया जाता है। कस्टमर सैटिस्फैक्शन सर्वे भी किया जाता है।
- फूड सेफ्टी ऑफिसर समेत रेलवे/आईआरसीटीसी अधिकारियों द्वारा नियमित और औचक निरीक्षण किया जाता है।
- आईआरसीटीसी कैटरिंग स्टाफ की स्किल्स को बढ़ाने के लिए रेगुलर ट्रेनिंग देता है, जिसमें कस्टमर सर्विस एरिया जैसे कम्युनिकेशन, अच्छा व्यवहार, सर्विस स्टैंडर्ड, पर्सनल ग्रूमिंग और हाइजीन पर ध्यान दिया जाता है।

यात्रियों का फीडबैक लेने के लिए, पिछले कुछ वर्षों में रेलमदद पोर्टल शुरू करके भारतीय रेल की शिकायत प्रबंधन प्रणाली को मजबूत, सुगम और ज्यादा आसान बनाया गया है। रेलमदद पोर्टल शुरू होने के साथ, भारतीय रेल ने पैसेंजर को कंप्लेंट और सुझाव दर्ज करने के लिए सिंगल विंडो सिस्टम दिया गया है।

अगर ट्रेन में खाने की क्वालिटी से जुड़ी कोई भी पैसेंजर कंप्लेंट रिपोर्ट की जाती है, तो सर्विस में कमी के लिए सर्विस प्रोवाइडर के खिलाफ तुरंत और उचित सजा वाली कार्रवाई की जाती है।

अब वरिष्ठ नागरिकों और 45 से अधिक आयु की महिलाओं को स्वतः मिलेगी निचली बर्थ

भारतीय रेल वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांगजनों सहित यात्रियों की सुविधा के लिए विभिन्न सुविधाएँ प्रदान करने के लिए निरंतर प्रयासरत है। वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांगजनों को दी जाने वाली कुछ सुविधाएँ इस प्रकार हैं :

- वरिष्ठ नागरिकों, 45 वर्ष या उससे अधिक आयु की महिला यात्रियों को निचली बर्थ का आवंटन स्वतः रूप से किया जाएगा, भले ही कोई विकल्प न दिया गया हो, यह सीट उपलब्धता के अधीन होगा।
- वरिष्ठ नागरिकों, 45 वर्ष या उससे अधिक आयु की महिला यात्रियों और गर्भवती महिलाओं के लिए स्लीपर श्रेणी में प्रत्येक कोच में छह से सात निचली बर्थ, वातानुकूलित 3 टियर (3एसी) में प्रत्येक कोच में चार से पांच निचली बर्थ और वातानुकूलित 2 टियर (2एसी) श्रेणियों में प्रत्येक कोच में तीन से चार निचली बर्थ (ट्रेन में उस श्रेणी के कोचों की संख्या के आधार पर) का संयुक्त कोटा निर्धारित करना।
- राजधानी/शताब्दी प्रकार की ट्रेनों सहित सभी मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में दिव्यांगजनों और उनके परिचारकों के लिए आरक्षण कोटा निम्नानुसार निर्धारित किया गया है :
- स्लीपर क्लास में चार बर्थ (दो निचली और दो मध्य बर्थ सहित)
- 3एसी/3ई में चार बर्थ (दो निचली और दो मध्य बर्थ सहित)
- आरक्षित द्वितीय श्रेणी (2एस)/वातानुकूलित चेयर कार (सीसी) में चार सीटें
- ट्रेन में खाली होने वाली निचली बर्थ को वरिष्ठ नागरिकों, दिव्यांग व्यक्तियों या गर्भवती महिलाओं (जिन्हें मध्य/ऊपरी बर्थ आवंटित किया गया है) को प्राथमिकता के आधार पर आवंटित किया जाएगा।

इसके अतिरिक्त, सुरक्षा और यात्री अनुभव को बेहतर बनाने के लिए डिजाइन और विकसित किए गए विभिन्न प्रकार के कोच उपलब्ध कराए गए हैं। आरक्षित डिब्बों में प्रवेश और निकास द्वार चिह्नित होते हैं। 'प्रवेश' और 'निकास' के ये संकेत बॉडी साइड प्रवेश द्वारों के पास लगाए गए हैं। सामान्य डिब्बों में, किसी भी द्वार से प्रवेश और निकास किया जा सकता है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल सभी यात्रियों के लिए कई प्रकार की सुविधाएँ प्रदान करता है, जिसका उद्देश्य उनकी यात्रा के दौरान आराम और सुविधा को बढ़ाना है, जिसमें शामिल हैं :

- लगभग सभी मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में दिव्यांगजन के लिए एक



अलग कोच की व्यवस्था की गई है। इन डिब्बों में चौड़े प्रवेश द्वार, चौड़ी बर्थ, चौड़े डिब्बे, चौड़े दरवाजों वाला बड़ा शौचालय, व्हीलचेयर पार्किंग क्षेत्र आदि होते हैं। शौचालयों के भीतर सहारे के लिए दीवारों पर अतिरिक्त ग्रैब रेल लगाए गए हैं तथा वॉशबेसिन और दर्पण को उपयुक्त ऊँचाई पर स्थापित किया गया है, जिससे दिव्यांग यात्रियों को अधिक सुविधा और सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।

- दृष्टिबाधित यात्रियों की सुविधा के लिए एकीकृत ब्रेल साइनेज अर्थात ब्रेल लिपि के साथ अंकित साइनेज भी उपलब्ध कराए गए हैं।
- आधुनिक अमृत भारत और वंदे भारत ट्रेनों को दिव्यांगजनों की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए डिजाइन किया गया है। वंदे भारत ट्रेनों के पहले और आखिरी डिब्बों में व्हीलचेयर, ज्यादा जगह वाले दिव्यांगजनों के अनुकूल शौचालय आदि के लिए विशेष प्रावधान हैं। इसके अलावा, वंदे भारत ट्रेनों के इन डिब्बों और अमृत भारत के सामान-सह-दिव्यांगजन डिब्बों में मॉड्यूलर रैंप की व्यवस्था की गई है ताकि कोच के अंदर सीमित गतिशीलता वाले व्यक्तियों को आसानी से चढ़ना और उतरना पड़े।

दिव्यांगजनों और वरिष्ठ नागरिकों हेतु 5,868 रेलवे स्टेशनों पर व्हीलचेयर सुविधा उपलब्ध

भारतीय रेल द्वारा दिव्यांगजनों, वरिष्ठ नागरिकों आदि के परिचारकों को रेलगाड़ियों से आने-जाने के लिए निःशुल्क व्हीलचेयर उपलब्ध कराई जाती है। हालांकि, परिचारक उपलब्ध न होने पर, दिव्यांगजनों आदि को लाने-ले जाने के लिए पूर्व निर्धारित मामूली दर पर लाइसेंस प्राप्त सहायक (पोर्टर) किराए पर लिए जा सकते हैं। इस संबंध में जानकारी रेलवे स्टेशन परिसर में प्रमुख स्थानों पर प्रदर्शित की जाती है। वर्तमान में, भारतीय रेल के 5868 स्टेशनों पर व्हीलचेयर सुविधा उपलब्ध हैं।

दिव्यांगजनों के लिए रियायती सुविधाओं की उपलब्धता के बावजूद, राजधानी/शताब्दी सहित सभी मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में निम्नलिखित आरक्षण कोटा आरक्षित किया गया है :-

- स्लीपर श्रेणी में चार बर्थ (दो लोअर और दो मिडिल)।
- 3ई या 3ए श्रेणी में चार बर्थ (दो लोअर और दो मिडिल)। (इन दोनों श्रेणियों में से, यानी 3ई/3ए में, किस श्रेणी के लिए कोटा आरक्षित किया जाना है, यह संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेलगाड़ियों में उस श्रेणी के उपलब्ध कोचों की संख्या को ध्यान में रखते हुए तय किया जा सकता है)।
- गरीब रथ एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के विशेष रूप से विकलांगों के लिए आरक्षित (एसएलआरडी) कोच में चार बर्थ।
- उन रेलगाड़ियों में आरक्षित द्वितीय सीटिंग (2एस)/ वातानुकूलित चेयर कार (सीसी) में चार सीटें जिनमें इन श्रेणियों के दो से अधिक कोच हैं।
- निर्देश जारी किए गए हैं कि सभी मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों (पूरी तरह से आरक्षित रेलगाड़ियों को छोड़कर) में, एसएलआरडी कोचों को दिव्यांगजनों के विशेष उपयोग के लिए आरक्षित अनारक्षित कोचों के रूप में माना जाना चाहिए।
- गरीब रथ एक्सप्रेस रेलगाड़ियों और अन्य पूर्णतः आरक्षित रेलगाड़ियों के मामले में, ये कोच दिव्यांगजनों के लिए आरक्षित माने जाएंगे, जो विकलांग रियायत पर यात्रा कर रहे हैं और उन्हें उस श्रेणी का किराया पहले आओ पहले पाओ के आधार पर देना होगा।
- यह भी निर्देश जारी किए गए हैं कि कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली के माध्यम से जारी टिकटों में, जहाँ तक संभव हो, एक निचली बर्थ दिव्यांगजनों को आवंटित की जाए और उनके साथ यात्रा करने वाले व्यक्ति को, सीट की उपलब्धता के अधीन, दिव्यांगजन के पास मध्य/ऊपरी बर्थ आवंटित की जाए।
- रेलगाड़ियों के प्रस्थान के बाद, यदि रेलगाड़ियों में खाली लोअर बर्थ उपलब्ध हैं और यदि दिव्याँग रियायती टिकट पर बुकिंग



कराने वाले किसी दिव्यांगजन को ऊपरी/मध्य बर्थ आवंटित की गई है और वह खाली लोअर बर्थ के आवंटन के लिए आता है, तो रेलगाड़ियों में मौजूद टिकट चेकिंग स्टाफ को चार्ट में आवश्यक प्रविष्टियाँ करते हुए उन्हें खाली लोअर बर्थ आवंटित करने का अधिकार दिया गया है।

- विभिन्न यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) केंद्रों पर दिव्यांगजनों, वरिष्ठ नागरिकों, पूर्व सांसदों, विधायकों, मान्यता प्राप्त पत्रकारों और स्वतंत्रता सेनानियों से प्राप्त आरक्षण अनुरोधों के निपटान के लिए अलग-अलग काउंटर निर्धारित किए गए हैं, यदि प्रति शिफ्ट औसत मांग 120 टिकटों से कम न हो। यदि दिव्यांगजनों सहित इनमें से किसी भी श्रेणी के व्यक्तियों के लिए एक अलग काउंटर निर्धारित करने का कोई औचित्य नहीं है, तो कुल मांग के आधार पर एक या दो काउंटर इन सभी श्रेणियों के व्यक्तियों के आरक्षण अनुरोधों के निपटान के लिए निर्धारित किए जाते हैं।
- क्षेत्रीय रेलवे द्वारा जारी फोटो पहचान-पत्र के आधार पर दिव्यांगजनों और कुछ बीमारियों से पीड़ित रोगियों को रियायती ऑनलाइन टिकट बुकिंग सुविधा प्रदान की गई है। दिव्यांगजनों और कुछ बीमारियों से पीड़ित रोगियों के साथ आने वाला एक सहायक भी इस रियायत का पात्र है।
- प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को 'पहले आओ पहले पाओ' के आधार पर बैटरी से चलने वाले वाहन (बीओवी) उपलब्ध कराए जाते हैं, जिनमें दिव्यांगजनों, वरिष्ठ नागरिकों, बीमार यात्रियों और गर्भवती महिलाओं को प्राथमिकता दी जाती है। यह सुविधा कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व/प्रायोजन के माध्यम से निःशुल्क और सेवा प्रदाता के माध्यम से शुल्क के आधार पर प्रदान की जाती है। वर्तमान में, 79 स्टेशनों पर 196 बीओवी उपलब्ध हैं, जिनमें से 165 शुल्क के आधार पर, 10 प्रचार के माध्यम से निःशुल्क और 21 सीएसआर के माध्यम से निःशुल्क हैं।■

वंदे भारत एक्सप्रेस में 2019 से अब तक 7.5 करोड़ यात्रियों ने किया सफर

सुसज्जित भारतीय रेल नेटवर्क पर चेयर कार वाली *164* वंदे भारत ट्रेनें चल रही हैं।

वंदे भारत एक्सप्रेस ने फरवरी 2019 में अपनी शुरुआत के बाद से भारत में रेल यात्रा को पूरी तरह से बदल दिया है। आज, 164 विश्वस्तरीय वंदे भारत सेवाएँ देश भर के प्रमुख शहरों को जोड़ती हैं। ये सेवाएँ तेज, सुरक्षित और अधिक आरामदायक यात्राएं प्रदान करती हैं। वंदे भारत एक्सप्रेस की लोकप्रियता इसके यात्रियों की संख्या से स्पष्ट है। 2019 से अब तक 7.5 करोड़ से अधिक यात्री इस अत्याधुनिक ट्रेन का अनुभव कर चुके हैं।

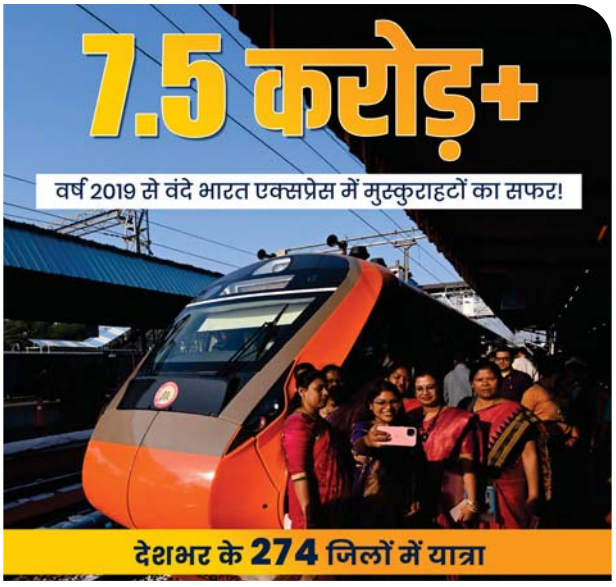
'मेक इन इंडिया' पहल के तहत निर्मित, प्रत्येक ट्रेन अत्याधुनिक सुविधाओं से सुसज्जित है। इनमें स्वचालित प्लग वाले दरवाजे, घूमने वाली सीटें और बायो-वैक्यूम शौचालय शामिल हैं। इनमें जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली और पूर्ण सीसीटीवी कवरेज भी है। ये सुविधाएँ प्रत्येक यात्री के लिए विश्व स्तरीय यात्रा अनुभव सुनिश्चित करती हैं।

वंदे भारत एक्सप्रेस, रेल सेवा यात्रियों और पर्यटकों के लिए एक बड़ा वरदान साबित हुई है। ये ट्रेनें भारत के सांस्कृतिक, आध्यात्मिक और आर्थिक केंद्रों को गति और आराम से जोड़ती हैं। ये देश भर के 274 जिलों में चलती हैं। इस व्यापक नेटवर्क से पूरे देश में यात्रा, पर्यटन और क्षेत्रीय संपर्क में सुधार हो रहा है।

दिल्ली-वाराणसी मार्ग राष्ट्रीय राजधानी को भारत के आध्यात्मिक केंद्र से जोड़ता है। यह तीर्थयात्रियों और पर्यटकों को एक सुविधाजनक और विश्वसनीय यात्रा विकल्प प्रदान करता है। इसी प्रकार, श्रीनगर-श्री माता वैष्णो देवी कटरा मार्ग देश के सबसे पवित्र तीर्थ स्थलों में से एक तक पहुँच को बेहतर बनाता है। इस मार्ग का उद्घाटन दिनांक 6 जून, 2025 को प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा किया गया था।



यह धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा देता है और क्षेत्रीय संपर्क को मजबूत करता है। वहीं दूसरी ओर, बेंगलुरु-हैदराबाद ट्रेन सेवा कई यात्रियों की पसंदीदा विकल्प बन गई है। आईटी पेशेवरों और व्यावसायिक यात्रियों द्वारा इसका व्यापक रूप से उपयोग किया जाता है। यह सेवा भारत के दो प्रमुख प्रौद्योगिकी केंद्रों को जोड़ती है।



इस जबरदस्त प्रतिक्रिया से पूरे भारत में विश्व स्तरीय रेल अवसंरचना की बढ़ती मांग का पता चलता है। वंदे भारत एक्सप्रेस, अमृत भारत एक्सप्रेस और नमो भारत रैपिड रेल जैसी उच्च तकनीक वाली ट्रेनें लोकप्रिय हो रही हैं। भविष्य में, आने वाली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन यात्रा में क्रांतिकारी बदलाव लाने के लिए तैयार है। यह लंबी दूरी के यात्रियों के लिए गति, आराम और आधुनिक सुविधाओं का बेहतरीन संयोजन प्रदान करेगी।

'आत्मनिर्भर भारत' अभियान के लिए प्रतिबद्ध भारतीय रेल

देश का पहला हाइड्रोजन ट्रेन सेट बन कर तैयार

भारतीय रेल ने हाइड्रोजन संचालित ट्रेन प्रौद्योगिकी के उपयोग को प्रदर्शित करने के लिए अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा निर्धारित निर्देशों के अनुसार, प्रायोगिक आधार पर अपनी पहली हाइड्रोजन ट्रेन चलाने के लिए एक अत्याधुनिक परियोजना शुरू की है।

हाइड्रोजन ट्रेन-सेट का निर्माण पूरा हो चुका है। इस ट्रेन-सेट में उपयोग के लिए हाइड्रोजन की आपूर्ति हेतु जींद में एक हाइड्रोजन संयंत्र स्थापित किया गया है। इस संयंत्र में विद्युत अपघटन प्रक्रिया का उपयोग करके हाइड्रोजन का उत्पादन किया जा रहा है, जो हरित हाइड्रोजन उत्पादन का एक प्रमुख तत्व है।

इस परियोजना में शुरूआती चरण से लेकर प्रोटोटाइप निर्माण और भारतीय रेल में पहली बार हाइड्रोजन कर्षण प्रौद्योगिकी के विकास तक का डिजाइन शामिल है। चूंकि हाइड्रोजन ट्रेन और इसके बुनियादी ढाँचे को प्रायोगिक आधार पर विकसित किया गया है, इसलिए इस स्तर पर हाइड्रोजन-ईंधन वाली ट्रेनों की लागत की तुलना, स्थापित कर्षण प्रणालियों से करना उचित नहीं होगा।

हाइड्रोजन ट्रेन-सेट की प्रमुख विशेषताएं

- भारत में डिजाइन और विकसित की गई यह ट्रेन आत्मनिर्भर भारत के प्रति भारतीय रेल की प्रतिबद्धता को दर्शाती है।
- वर्तमान में, यह ब्रॉड गेज प्लेटफॉर्म पर चलने वाली दुनिया की सबसे लंबी (**10** कोच) और सबसे शक्तिशाली (**2400** किलोवाट) हाइड्रोजन ट्रेन है।
- इस ट्रेन में **1200** किलोवाट की दो ड्राइविंग पावर कार (डीपीसी) हैं, जिनकी कुल क्षमता **2400** किलोवाट है, साथ ही आठ यात्री कारें भी हैं।
- इससे कार्बन डाइऑक्साइड का उत्सर्जन शून्य है, केवल जल वाष्प का उत्सर्जन होता है।
- रेलवे में अगली पीढ़ी की ईंधन प्रौद्योगिकी के विकास में यह एक महत्त्वपूर्ण कदम है।

यह परियोजना वैकल्पिक ऊर्जा से चलने वाली रेल यात्राओं में प्रगति के प्रति भारतीय रेल की प्रतिबद्धता को दर्शाती है, जिससे देश के परिवहन क्षेत्र के लिए एक स्वच्छ और हरित भविष्य मुमकिन हो पाएगा।



हिमाचल प्रदेश
रेल बजट 25 गुना बढ़कर हुआ ₹2,716 करोड़



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

हिमाचल प्रदेश में परियोजना के कार्यान्वयन के लिए 124 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता है। इस आवश्यकता के मुकाबले, हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा केवल 82 हेक्टेयर भूमि ही उपलब्ध कराई गई है। परियोजना का 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 प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर रही है।

परियोजना पर अब तक कुल व्यय ₹5,252 करोड़ है। लागत-साझाकरण व्यवस्था के अनुसार, हिमाचल प्रदेश सरकार को ₹2,711 करोड़ देने थे। हालांकि, उन्होंने लागत में अपना हिस्सा ₹847 करोड़ हिस्से के रूप में जमा कर दिया है। इस प्रकार, हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार के पास ₹1,863 करोड़ शेष हैं और इस कारण परियोजना की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। राज्य सरकार द्वारा अपनी प्रतिबद्धताओं का पालन न करने के कारण इस परियोजना की प्रगति प्रभावित हुई है। परियोजना को गति देने के लिए राज्य सरकार के सहयोग की आवश्यकता है। केंद्र सरकार परियोजनाओं को क्रियान्वित करने के लिए तत्पर है, हालांकि सफलता हिमाचल प्रदेश सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है।

हिमाचल प्रदेश में कनेक्टिविटी में सुधार के लिए, नांगल बांध-ऊना-अंब अंदौरा-दौलतपुर चौक (60 कि.मी.) खंड के नांगल बांध-तलवारा-मुकेरियां नई लाइन परियोजना का काम शुरू कर दिया गया है। दौलतपुर चौक-करतोली पंजाब-तलवारा (52 कि.मी.) खंड का काम भी शुरू कर दिया गया है। इसके अलावा, चण्डीगढ़-बद्दी नई लाइन (28 कि.मी.) का काम भी ₹1540 करोड़ की लागत से शुरू किया गया है।

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

रक्षा मंत्रालय द्वारा बिलासपुर-मनाली-लेह नई रेल लाइन की रणनीतिक लाइन के रूप में पहचान की गई है। इसका सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार कर ली गई है। यह परियोजना भूवैज्ञानिक आश्चर्यों और अनेक समस्याओं से भरे हिमालय के दुर्गम भू-भाग से होकर गुजरती है। 270 कि.मी. लंबी सुरंगों सहित परियोजना की कुल लंबाई 489 कि.मी. है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार परियोजना की अनुमानित लागत ₹1,31,000 करोड़ है।

महाराष्ट्र में रिकॉर्ड वित्त पोषण से रेलवे विकास को मिली गति

₹89,780 करोड़ के लागत की 38 परियोजनाएँ स्वीकृत

केंद्र सरकार ने महाराष्ट्र में रेलवे नेटवर्क के विकास और विस्तार के लिए अपनी प्रतिबद्धता दोहराई है। रेल, सूचना एवं प्रसारण, तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री, अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 3 दिसम्बर, 2025 को राज्यसभा में एक प्रश्न के उत्तर में हाल के वर्षों में बढ़े हुए बजटीय समर्थन, तेज परियोजना क्रियान्वयन और व्यापक स्टेशन पुनर्विकास पहलों के माध्यम से हुई उल्लेखनीय प्रगति का उल्लेख किया।

उन्होंने बताया कि पिछले एक दशक में महाराष्ट्र के रेलवे बुनियादी ढाँचे में निवेश कई गुना बढ़ा है। वर्ष 2009-14 के दौरान जहाँ वार्षिक व्यय औसतन ₹1,171 करोड़ था, वहीं वित्त वर्ष 2025-26 में यह 20 गुना से भी ज्यादा बढ़कर ₹23,778 करोड़ हो गया है, जिससे राज्य में बड़े पैमाने पर विस्तार और आधुनिकीकरण कार्य संभव हो पा रहे हैं।

वित्त वर्ष 2009-14 और 2014-25 के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से आने वाले नए ट्रैक के चालू होने/बिछाने का विवरण निम्नानुसार है :

अवधि	नया ट्रैक शुरू किया गया	नए ट्रैकों के शुरू होने का औसत
वित्त वर्ष 2009-14	292 कि.मी.	58.4 कि.मी./वर्ष
वित्त वर्ष 2014-25	2,292 कि.मी.	208.36 कि.मी./वर्ष (3 गुना से अधिक)

दिनांक 1 अप्रैल, 2025 तक, ₹89,780 करोड़ की लागत से कुल 5,098 कि.मी. लंबी 38 परियोजनाएँ (11 नई लाइनें, 02 गेज परिवर्तन और 25 दोहरीकरण) पूरी तरह/आंशिक रूप से महाराष्ट्र में



- **वित्त वर्ष 2009-14 से बजट परिव्यय *20* गुना से अधिक बढ़ा**
- **महाराष्ट्र में 2022-23 से 2025-26 के दौरान *8,603* कि.मी. की नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण के *98* सर्वेक्षण स्वीकृत किए गए**
- **यात्री परिवहन क्षमता बढ़ाने के लिए, एमयूटीपी-III और III ए के तहत *₹19,293* करोड़ की लागत से दरवाजों सहित *12* डिब्बों वाले *238* रेक स्वीकृत किए गए**

महाराष्ट्र में पूर्णतः/आंशिक रूप से शुरू की गई कुछ मुख्य परियोजनाएँ :

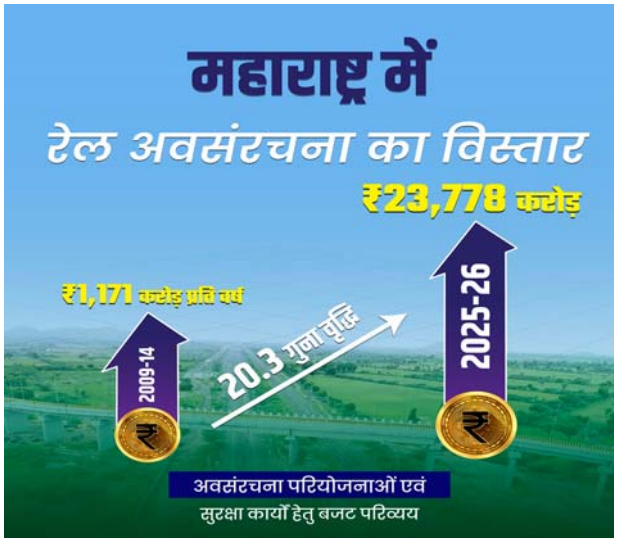
परियोजनाएँ	लागत (₹ करोड़ में)
अहिल्यानगर-बीड-परली वैजनाथ नई लाइन (261 कि.मी.)	4,957
बारामती-लोणंद नई लाइन (64 कि.मी.)	1,844
वर्धा-नांदेड़ नई लाइन (284 कि.मी.)	3,445
इंदौर-मनमाड नई लाइन (360 कि.मी.)	18,529
वडसा-गढ़चिरौली नई लाइन (52 कि.मी.)	1,886
जालना-जलगाँव नई लाइन (174 कि.मी.)	5,804
दौंड-मनमाड दोहरीकरण (236 कि.मी.)	3,037
कल्याण-कसारा तीसरी लाइन (68 कि.मी.)	1,433
वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन (76 कि.मी.)	698
वर्धा-बल्लारशाह तीसरी लाइन (132 कि.मी.)	1,385
इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 कि.मी.)	2,450
राजनांदगाँव-नागपुर तीसरी लाइन (228 कि.मी.)	3,545
वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 कि.मी.)	1,137
जलगाँव-मनमाड चौथी लाइन (160 कि.मी.)	2,574
भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	3,285

इसके अलावा, पिछले तीन वित्त वर्षों 2022-23, 2023-24, 2024-25 और चालू वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान, महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से आने वाले कुल 8,603 कि.मी. लंबाई के 98 सर्वेक्षण (29 नई लाइन, 2 गेज परिवर्तन और 67 दोहरीकरण) स्वीकृत किए गए हैं।

रेल मंत्री ने इस बात पर भी उल्लेख किया कि पटरियों का उन्नयन और नवीनीकरण एक सतत और जारी रहने वाली प्रक्रिया है। पटरियों का नवीनीकरण, उनकी समयावधि, यातायात, स्थिति आदि के आधार पर निर्धारित मानदंडों के अनुसार किया जाता है। वित्त वर्ष 2025-26 (नवंबर 2025 तक) के दौरान, महाराष्ट्र राज्य सहित लगभग 5,100 कि.मी. पटरियों का नवीनीकरण पूरा हो चुका है। 2014-25 (नवंबर 2025 तक) के दौरान, लगभग 52,000 कि.मी. पटरियों का नवीनीकरण किया जा चुका है।

महाराष्ट्र राज्य में पूर्णतः या आंशिक रूप से आने वाली रेलवे आधारभूत ढाँचा परियोजनाएँ भारतीय रेल के मध्य रेल, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे और पश्चिमी रेलवे क्षेत्रों के अंतर्गत आती हैं। इन क्षेत्रीय रेलवे में चालू वित्त वर्ष 2025-26 (नवंबर 2025 तक) के दौरान बदली गई पटरियों की लंबाई इस प्रकार है :

क्षेत्र	चालू वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान बदली गई पटरियों की लंबाई (नवंबर 2025 तक कि.मी. में)
मध्य रेल	271
दक्षिण मध्य रेलवे	505
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	196
पश्चिम रेलवे	345
दक्षिण पश्चिम रेलवे	155



मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में क्षमता बढ़ाने हेतु कार्य

वर्तमान में, मुंबई क्षेत्र में प्रतिदिन लगभग 120 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें और लगभग 3200 उपनगरीय ट्रेनें संचालित हो रही हैं। भारतीय रेल ने क्षमता बढ़ाने और सुरक्षा में सुधार के लिए कई कदम उठाए है :

मुंबई क्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों पर ट्रेनों की संचालन क्षमता बढ़ाने के लिए, निम्नलिखित कार्य विभिन्न स्टेशनों पर पूरे किए जा चुके हैं/शुरू किए गए हैं/योजना बनाई गई है :

स्थान	विवरण
बांद्रा टर्मिनस	3 पिट लाइनों का काम पूरा
मुंबई सेंट्रल	24 एलएचबी कोचों के लिए प्लेटफॉर्म का विस्तार
जोगेश्वरी	2 अतिरिक्त प्लेटफॉर्म
दादर	1 अतिरिक्त प्लेटफॉर्म
वसई रोड	6 प्लेटफॉर्म, 3 पिट लाइन और 5 स्टेबलिंग लाइन
पनवेल-कलम्बोली	5 प्लेटफॉर्म, 4 पिट लाइन और 2 सिक लाइन
कल्याण	6 प्लेटफॉर्म और 4 पिट लाइनें
एलटीटी	4 प्लेटफॉर्म और 2 पिट लाइन
परेल	6 प्लेटफॉर्म, 5 पिट लाइन, 6 स्टेबलिंग लाइन
विरार	25 स्टेबलिंग लाइन
दहानू सड़क	11 स्टेबलिंग लाइन
मीरा रोड	25 स्टेबलिंग लाइन

उपरोक्त के अतिरिक्त, 15 डिब्बों वाली ईएमयू ट्रेनों को समायोजित करने के लिए 34 स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म विस्तार का काम शुरू कर दिया गया है।

मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने के लिए, मुंबई शहरी परिवहन परियोजना ₹8,087 करोड़ की लागत की (एमयूटीपी)-II, ₹10,947 करोड़ की लागत की एमयूटीपी-III और ₹33,690 करोड़ की लागत की एमयूटीपी-IIIए को मंजूरी दी गई है। इन परियोजनाओं में मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं :

परियोजनाएँ	लागत (₹ करोड़ में)
सीएसएमटी-कुर्ला 5वीं और 6वीं लाइन (एमयूटीपी-II) (17.5 कि.मी.)	891
मुंबई सेंट्रल-बोरीवली 6वीं लाइन (एमयूटीपी-II) (30 कि.मी.)	919
गोरेगाँव-बोरीवली से हार्बर लाइन का विस्तार (एमयूटीपी-IIIए) (7 कि.मी.)	826
बोरीवली-विरार 5वीं और 6वीं लाइन (एमयूटीपी-IIIए) (26 कि.मी.)	2,184
विरार-दहाणू रोड तीसरी और चौथी लाइन (एमयूटीपी-III) (64 कि.मी.)	3,587
पनवेल-कर्जत उपनगरीय गलियारा (एमयूटीपी-III) (29.6 कि.मी.)	2,782
ऐरोली-कलवा (ऊपर) उपनगरीय गलियारा लिंक (एमयूटीपी-III) (3.3 कि.मी.)	476
कल्याण-आसनगाँव चौथी लाइन (एमयूटीपी-IIIए) (32 कि.मी.)	1,759
कल्याण-बदलापुर तीसरी और चौथी लाइन (एमयूटीपी-IIIए) (14 कि.मी.)	1,510
कल्याण-कसारा तीसरी लाइन (67 कि.मी.)	793
नायगाँव-जुईचंद्र डबल कॉर्ड लाइन (6 कि.मी.)	176
निलाजे-कोपर डबल कॉर्ड लाइन (5 कि.मी.)	338
कल्याण यार्ड के नवीनीकरण का काम	866



यात्री परिवहन क्षमता बढ़ाने के लिए ₹19,293 करोड़ की लागत से एमयूटीपी-III और IIIए के तहत दरवाजों सहित 12 डिब्बों वाली 238 रेक स्वीकृत की गई हैं। इन रेकों की खरीद प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

महाराष्ट्र में पूर्णतः/आंशिक रूप से आने वाली हाल ही में पूर्ण हुई कुछ परियोजनाओं का विवरण निम्नलिखित है :

परियोजनाएँ	लागत (₹ करोड़ में)
पुणे-मिरज-लोंडा का दोहरीकरण (467 कि.मी.)	4,670
मनमाड-जलगाँव तीसरी लाइन (160 कि.मी.)	2,574
जबलपुर-गोंदिया का गेज परिवर्तन (300 कि.मी.)	2,005
छिंदवाड़ा-नागपुर का गेज परिवर्तन (150 कि.मी.)	1,512
पनवेल-पेण का दोहरीकरण (35 कि.मी.)	263
पेण-रोहा का दोहरीकरण (40 कि.मी.)	330
उधना-जलगाँव का दोहरीकरण (307 कि.मी.)	2,448
मुदखेड-परभणी का दोहरीकरण (81 कि.मी.)	673
भुसावल-जलगाँव तीसरी लाइन (24 कि.मी.)	325
जलगाँव-भुसावल चौथी लाइन (24 कि.मी.)	261
दौंड-गुलबर्गा का दोहरीकरण (225 कि.मी.)	3,182

महाराष्ट्र में पूर्णतः या आंशिक रूप से आने वाली कुछ प्रमुख परियोजनाएँ जिन पर काम शुरू किया जा चुका है, निम्नलिखित है :

परियोजनाएँ	लागत (₹ करोड़ में)
गोंदिया-बल्लारशाह (चंदा किला) का दोहरीकरण (240 कि.मी.)	4,373
होटगी बाइपास लाइन (6 कि.मी.)	177
पनवेल-चौक का दोहरीकरण खंड (17 कि.मी.)	491
पनवेल-सोमटने कॉर्ड लाइन और पनवेल-चिखली कॉर्ड लाइन (8 कि.मी.)	445
मिराज कॉर्ड लाइन (2 कि.मी.)	129
वर्धा-बल्हारशाह का चौगुना (135 कि.मी.)	2,226
पुणतांबा-साईंनगर शिरडी का दोहरीकरण (17 कि.मी.)	227
इटारसी-नागपुर चौथी लाइन (297 कि.मी.)	5,010
छत्रपति संभाजीनगर-परभणी का दोहरीकरण (177 कि.मी.)	2,006

गोंदिया-डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 कि.मी.)	1,985
वर्धा-भुसावल तीसरी और चौथी लाइन (314 कि.मी.)	8,199
जलगाँव-भाडली 5वीं लाइन (9 कि.मी.)	114
गोंदिया बाइपास लाइन (19 कि.मी.)	354
जलगाँव-मनमाड चौथी लाइन (160 कि.मी.)	2,574
भुसावल-खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	3,285
मुदखेड-मेडचल और महबूबनगर-धोन का दोहरीकरण (417 कि.मी.)	4,686
छत्रपति संभाजीनगर-अंकई का दोहरीकरण (98 कि.मी.)	961
नीलाजे और कोपर की दोहरी कॉर्ड लाइन (5 कि.मी.)	338
मुदखेड़ जंक्शन बाइपास लाइन (3 कि.मी.)	62
पूर्णा बाइपास लाइन (3 कि.मी.)	72
अंकाई बाइपास लाइन (2 कि.मी.)	29
परभणी-परली वैजनाथ का दोहरीकरण (65 कि.मी.)	770
लातूर रोड स्टेशन बाइपास लाइन (2 कि.मी.)	47
परली-वैजनाथ स्टेशन बाइपास लाइन (2 कि.मी.)	56
पैचोरा-जैमनर का गेज परिवर्तन और मलकापुर तक विस्तार (84 कि.मी.)	955
वधावन पोर्ट-न्यू पालघर का दोहरीकरण (22 कि.मी.)	1,423
अहिल्यानगर-बीड-परली वैजनाथ नई लाइन (261 कि.मी.)	4,957
बारामती-लोणंद नई लाइन (64 कि.मी.)	1,844
वर्धा-नांदेड़ नई लाइन (284 कि.मी.)	3,445
इंदौर-मनमाड नई लाइन (360 कि.मी.)	18,529
वाडसा-गडचिरोली नई लाइन (52 कि.मी.)	1,886
जालना-जलगाँव नई लाइन (174 कि.मी.)	5,804
दौंड-मनमाड का दोहरीकरण (236 कि.मी.)	3,037
कल्याण-कसारा तीसरी लाइन (68 कि.मी.)	1,433
वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन (76 कि.मी.)	698
वर्धा-बल्लारशाह तीसरी लाइन (132 कि.मी.)	1,385
इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 कि.मी.)	2,450
राजनांदगाँव-नागपुर तीसरी लाइन (228 कि.मी.)	3,545
वर्धा-नागपुर चौथी लाइन (79 कि.मी.)	1,137

इसके अलावा, महाराष्ट्र में प्रमुख हाई-स्पीड बुलेट ट्रेन परियोजना के निर्माण कार्यों में तेजी आई है। अब तक 100% भूमि अधिग्रहण पूरा हो चुका है। ब्रिजों, कृत्रिम जलमार्गों आदि का निर्माण कार्य शुरू हो चुका है।

पश्चिमी डीएफसी भी महाराष्ट्र से होकर गुजरता है। पश्चिमी डीएफसी का लगभग 178 कि.मी. मार्ग महाराष्ट्र में स्थित है। यह इसकी कुल लंबाई का लगभग 12% है। इस परियोजना का 76 कि.मी. का हिस्सा, न्यू घोलवण से न्यू वैतरणा तक महाराष्ट्र में पहले ही शुरू हो चुका है। शेष निर्माण कार्य जारी है। डब्ल्यूएफडीसी को जेएनपीटी से जोड़ने से बंदरगाह से दिल्ली एनसीआर तक माल और कंटेनर यातायात को संभालने की क्षमता बढ़ेगी।

किसी भी रेलवे परियोजना की मंजूरी कई मानदंडों/कारकों पर निर्भर करती है जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

प्रस्तावित मार्ग के संभावित यातायात अनुमान और लाभप्रदता, परियोजना से प्रथम और अंतिम मील तक कनेक्टिविटी, लापता कड़ियों को जोड़ना और अतिरिक्त मार्ग प्रदान करना, भीड़भाड़ वाली/घनी लाइनों का विस्तार, राज्य सरकारों/केंद्रीय मंत्रालयों/जन प्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगें, रेलवे की परिचालन संबंधी आवश्यकताएँ, सामाजिक-आर्थिक विचार, निधि की समग्र उपलब्धता, भूमि अधिग्रहण, वन अनापत्ति, उल्लंघनकारी उपयोगिताओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से वैधानिक अनापत्तियाँ, क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक स्थितियाँ, परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति, किसी विशेष परियोजना स्थल आदि के लिए एक वर्ष में कार्य योग्य महीनों की संख्या।

पालघर के यात्रियों के लिए सुविधा

मुंबई रेल सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए 238 नई रेलगाड़ियों में स्वचालित द्वार प्रणाली लगाने की खरीद प्रक्रिया जारी साथ ही पालघर के यात्रियों की सुविधा के लिए, हाल ही में निम्नलिखित रेलगाड़ियों के पालघर में रुकने की व्यवस्था की गई है।

22955/56 बांद्रा (टी)-भुज कच्छ एक्सप्रेस 12489/90 श्री गंगानगर-दादर एक्सप्रेस। इसी प्रकार, 22927/28 बांद्रा (टी)-अहमदाबाद लोकशक्ति एक्सप्रेस का सफाले स्टेशन (पालघर के पास स्थित) पर ठहराव प्रदान किया गया है।

वर्तमान में, पालघर और बोइसर स्टेशनों पर क्रमशः 104 (जिनमें 46 मेल/एक्सप्रेस, 16 पैसेंजर और 42 उपनगरीय सेवाएँ शामिल हैं) और 99 (जिनमें 41 मेल/एक्सप्रेस, 16 पैसेंजर और 42 उपनगरीय सेवाएँ शामिल हैं) ट्रेन सेवाएँ उपलब्ध हैं।

स्टेशन विकास

रेल मंत्रालय ने दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास हेतु अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की है। इस योजना में मास्टर प्लान तैयार करना और स्टेशनों के सुधार हेतु क्रम से उनका कार्यान्वयन शामिल है। इस योजना में स्थायी और पर्यावरण अनुकूल समाधान, आवश्यकतानुसार गिट्टी रहित ट्रैक आदि का प्रावधान, चरणबद्ध तरीके से स्टेशनों का चयन और व्यवहार्यता, तथा लंबी अवधि तक स्टेशनों पर सिटी सेंटर का निर्माण भी शामिल है। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत अब तक 1337 स्टेशनों की पहचान विकास के लिए की गई है, जिनमें से 132 स्टेशन महाराष्ट्र राज्य में स्थित हैं।

महाराष्ट्र में अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य अच्छी तरह से शुरू हैं। महाराष्ट्र राज्य में पूर्ण किए गए कार्यों का विवरण इस प्रकार है :

पूर्ण किए गए स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों के नाम
17	आमगाँव, बारामती, चंदा किला, चिंचपोकली, देवलाली, धुले, केडगाँव, लासलगाँव, लोणंद जंक्शन, माटुंगा, मुर्तिजापुर जंक्शन, नेताजी सुभाष चंद्र बोस नांदुरा, इतवारी जंक्शन, परेल, सावडा, शहड, वडाला रोड

अन्य स्टेशनों पर भी कार्य सुचारु रूप से किया गया है। इसका विवरण नीचे दिया गया है :

- **वाठार स्टेशन :** नए पोर्टिको, स्टेशन भवन में सुधार, वाटर बूथ, नया मुख्य प्रवेश द्वार, पार्किंग क्षेत्र, सर्कुलेटिंग एरिया, प्रवेश लॉबी में सुधार, पार्किंग क्षेत्र की कंपाउंड वॉल, प्लेटफॉर्म नंबर 1 पर प्लेटफॉर्म शेल्टर, प्लेटफॉर्म की सतह, प्रतीक्षालय में सुधार, साइनेज और स्टेशन की रोशनी का काम पूरा हो चुका है। फिनिशिंग का काम शुरू हो चुका है।
- **नांदगाँव स्टेशन :** प्रवेश एवं निकास द्वार, प्लेटफॉर्म की सतह, प्लेटफॉर्म शेल्टर, स्टेशन भवन का सुधार, बुकिंग कार्यालय, फुट ओवर ब्रिज, चारदीवारी, परिभ्रमण क्षेत्र, पार्किंग क्षेत्र, साइनेज और प्रकाश व्यवस्था का कार्य पूरा हो चुका है। फिनिशिंग का काम शुरू हो चुका है।
- **हडपसर स्टेशन :** नए स्टेशन भवन, प्रतीक्षालय, 12 मीटर फुट ओवर ब्रिज, भूमिगत टैंक, प्लेटफॉर्म शेल्टर, प्लेटफॉर्म सतह सुधार, परिभ्रमण क्षेत्र, स्टेशन प्रकाश व्यवस्था, साइनेज, लिफ्ट, एस्केलेटर और भू-दृश्यांकन का कार्य पूरा हो चुका है। फिनिशिंग का काम शुरू हो चुका है।









दुनिया की दूसरी सबसे बड़ी मालवाहक बनी भारतीय रेल
1,617 मीट्रिक टन माल ढुलाई का लक्ष्य किया पूर्ण

भारतीय रेल यात्रियों और माल दोनों के लिए किफायती परिवहन सेवाएँ प्रदान करने के प्रति प्रयासरत है। यात्री किराया और माल ढुलाई शुल्क को युक्तिसंगत बनाने के लिए कई विकल्पों का मूल्यांकन एक लगातार चलने वाली प्रक्रिया है।

माल ढुलाई दरों को प्रतिस्पर्धी बनाए रखने के लिए, इनपुट लागत में सालों से बढ़ोतरी के बाद भी, वर्ष 2018 से माल ढुलाई दरों में कोई संशोधन नहीं किया गया है।

5 वर्ष से अधिक के अंतराल के बाद, दिनांक 1 जुलाई, 2025 से यात्री किराए को युक्तिसंगत बनाया गया। प्रीमियम श्रेणियों के लिए किराए में बढ़ोतरी बेहद कम है, जो प्रति कि.मी. आधा पैसे से लेकर दो पैसे तक है। किराया संशोधन का विवरण इस प्रकार है:

- सामान्य श्रेणी में 500 कि.मी. तक कोई बढ़ोतरी नहीं, उसके बाद प्रति यात्री प्रति कि.मी. किराए में आधा पैसे की बढ़ोतरी।
- सामान्य स्लीपर क्लास और सामान्य फर्स्ट क्लास में प्रति यात्री प्रति कि.मी. किराए में आधा पैसे की बढ़ोतरी।
- मेल एक्सप्रेस के नॉन-एसी श्रेणी में प्रति यात्री प्रति कि.मी. 1 पैसे की बढ़ोतरी।
- आरक्षित एसी श्रेणी में प्रति यात्री प्रति कि.मी. 2 पैसे की बढ़ोतरी।
- कम और मध्यम आय वर्ग के परिवारों के लिए किराया देने की क्षमता बनाए रखने के लिए, एमएसटी (मासिक सीजन टिकट) और उपनगरीय यात्रा के किराए में कोई संशोधन नहीं किया गया है।



- **भारतीय रेल ने यात्रियों के सफर को किफायती बनाए रखने के लिए ₹60,000 करोड़ की सब्सिडी बढ़ाई**
- **बढ़ती लागत के बावजूद 2018 से माल ढुलाई दरों में कोई बदलाव नहीं**
- **पांच साल के अंतराल के बाद दिनांक 1 जुलाई, 2025 से यात्री किराए तर्कसंगत बनाए गए**
- **500 कि.मी. तक सामान्य श्रेणी के किराए में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है**



माल ढुलाई बढ़ाने के लिए उठाए गए कदम

भारतीय रेल ने माल ढुलाई और राजस्व बढ़ाने के लिए कई कदम उठाए हैं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने के लिए, नई लाइनें बिछाकर, मौजूदा लाइनों को मल्टीट्रैक करके और मौजूदा लाइनों के गेज में बदलाव करके रेल नेटवर्क में बड़ा विस्तार किया गया है। बीते 10 वर्ष में बिछाई गई नई पटरियों का विवरण इस प्रकार है :-

अवधि	कमीशन किए गए नए ट्रैक
2009-14	7,599 कि.मी.
2014-25	34,428 कि.मी.

इसके अतिरिक्त, दिनांक 1 मार्च, 2025 तक 431 परियोजनाओं (154 नई लाइन, 33 गेज रूपांतरण और 244 दोहरीकरण) को मंजूरी दी गई है। इनका संक्षिप्त विवरण इस प्रकार है :

श्रेणी	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2025 तक किया गया काम (कि.मी. में)	बकाया (कि. मी. में)	लागत (₹ करोड़ में)
नई लाइन	154	16,142	3,036	13,105	3,77,389
गॉज में बदलाव	33	4,180	2,997	1,183	43,820
डबलिंग/ मल्टी ट्रैकिंग	244	15 644	6,736	8,909	2,53,711
कुल	431	35,966	12,769	23,197	6,74,920

- यार्ड के पुनर्निर्माण, बाईपास/ कॉर्ड लाइनों के निर्माण, रेल फ्लाईओवर आदि के जरिए कार्यान्वयन में आने वाली परेशानियों को दूर करना।
- लुधियाना से सोननगर (1337 कि.मी.) तक पूर्वी समर्पित माल गलियारा (ईडीएफसी) और जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह टर्मिनल (जेएनपीटी) से दादरी (1506 कि.मी.) तक पश्चिमी समर्पित माल गलियारा (डब्ल्यूडीएफसी) का निर्माण कार्य शुरू हो चुका है। कुल 2843 कि.मी. में से 2741 कि.मी. (96.4%) मार्ग चालू और कार्यरत है।
- भारतीय रेल ने मिशन मोड में रेलवे लाइनों के इलेक्ट्रिफिकेशन का काम शुरू किया है। अब तक, ब्रॉड गेज (बीजी) नेटवर्क का लगभग 99.1% भाग इलेक्ट्रिफाइड हो चुका है। वर्ष 2014 से पहले और बाद के इलेक्ट्रिफिकेशन की तुलना इस प्रकार है :-

समय	रूट कि.मी.
2014 से पहले	21,801
2014-25	46,900

- **वैगनों और लोकोमोटिवों की खरीद :** माल ढुलाई क्षमता बढ़ाने के लिए, बड़ी संख्या में औद्योगिक वैगनों की खरीद की गई है और लोकोमोटिवों का निर्माण किया गया है। 2014 से 2025 के दौरान, माल ढुलाई क्षमता और गतिशीलता बढ़ाने के लिए लगभग 2 लाख वैगनों की खरीद की गई और 10,000 से अधिक लोकोमोटिव शामिल किए गए।
- सीमेंट, तेल, इस्पात, फ्लाई ऐश, ऑटोमोबाइल आदि के लिए सामान्य काम के लिए वैगनों, विशेष काम के लिए/ उच्च क्षमता वाले वैगनों और ऑटोमोबाइल वाहक वैगनों में निवेश में उद्योग की हिस्सेदारी है। अब तक, लगभग 240 रेक विशेष काम के लिए वैगन, 374 रेक सामान्य काम के लिए वैगन और 48 रेक ऑटोमोबाइल वैगन शामिल किए जा चुके हैं।



- 'गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' नीति के अंतर्गत अब तक 118 नए जीसीटी चालू किए जा चुके हैं, जिनकी अनुमानित यातायात क्षमता 192 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) है। इसके साथ ही, वित्त वर्ष 2023-24 से माल और पार्सल टर्मिनलों के सुधार के लिए ₹14,500 करोड़ आवंटित किए गए हैं।
- थोक सीमेंट परिवहन को सरल बनाने के लिए रेलवे सुधारों के अंतर्गत रेलवे की जमीन पर टर्मिनल स्थापित करने हेतु हाल ही में एक "थोक सीमेंट टर्मिनल नीति" शुरू की गई है।
- मांग के अनुरूप रेक/ वैगनों की उपलब्धता बढ़ाना सुनिश्चित करना।
- प्रति वैगन अतिरिक्त यातायात ढोने की क्षमता में बढ़ोतरी। प्रति ट्रेन मालगाड़ियों की क्षमता बढ़ाने के लिए मालगाड़ियों की लंबाई भी बढ़ाई गई है।
- माल ढुलाई कार्यों में सूचना प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल परिसंपत्ति की निगरानी और काम में सुधार के लिए किया गया है।
- अधिक हॉर्सपावर वाले लोकोमोटिव को शामिल किया गया है।
- वैगनों और लोकोमोटिव के रखरखाव में सुधार से यातायात इस्तेमाल के लिए लोकोमोटिव और रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता में बढ़ोतरी हुई है।
- अधिक यातायात भार ढोने करने के लिए ट्रैक और सिग्नलिंग मानकों में सुधार किया गया है।
- कर्मचारियों और अधिकारियों को नई तकनीक और प्रबंधन पद्धतियों को अपनाने के लिए प्रशिक्षित किया गया है।

उपरोक्त उपायों के चलते, माल ढुलाई वित्त वर्ष 2020-21 में 1,233 मीट्रिक टन से बढ़कर वित्त वर्ष 2024-25 में 1617 मीट्रिक टन हो गई है। वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल ने 1617 मीट्रिक टन माल का परिवहन किया, जिससे यह विश्व की दूसरी सबसे बड़ी मालवाहक रेलवे बन गई है।■

रिकॉर्ड माल ढुलाई, गत वर्ष की अपेक्षा 4.2% की वृद्धि

भारत जैसे-जैसे 5 ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था बनने की अपनी आकांक्षा की ओर बढ़ रहा है, कुशल, विश्वसनीय और स्केलेबल लॉजिस्टिक्स की आवश्यकता इसके लिए अहम बनी हुई है। देश के सबसे महत्त्वपूर्ण आर्थिक मार्गों में से एक भारतीय रेल, अभूतपूर्व पैमाने पर माल और लोगों को ले जाकर, लॉजिस्टिक्स लागत को कम करके एवं उद्योगों को तेजी से और अधिक टिकाऊ रूप से विकसित करने में सक्षम बनाकर एक महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। साथ ही रेलवे प्रतिदिन दो करोड़ से अधिक यात्रियों को ले जाकर एक बड़ी और बढ़ती आबादी की आवागमन आवश्यकताओं को पूरा कर रही है। इससे भारत के परिवहन इकोसिस्टम की रीढ़ मजबूत हो रही है।

नवंबर 2025 तक संचयी आधार पर माल ढुलाई 3.3% बढ़कर 1,070.8 मिलियन टन हो गई है। यह विशेष रूप से महत्त्वपूर्ण है क्योंकि रेलवे ने वित्त वर्ष 2025-26 के केवल आठ महीनों में 2013-14 के पूरे वर्ष की तुलना में अधिक माल ढुलाई की है, जब कुल ढुलाई 1,055 मिलियन टन थी।

यह निरंतर वृद्धि औद्योगिक आपूर्ति श्रृंखलाओं को मजबूत कर रही है। घरेलू और अंतरराष्ट्रीय व्यापार दोनों को सहारा दे रही है और एक अधिक टिकाऊ, लागत-कुशल लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम प्रदान कर रही है। रेल परिवहन की लागत सड़क परिवहन की तुलना में लगभग आधी होने के कारण, लाभ का प्रभाव और भी बढ़ जाता है। इससे व्यवसायों के लिए पर्याप्त बचत होती है और व्यापक आर्थिक लाभ होता है।

जैसे-जैसे अधिक से अधिक थोक माल रेलवे की ओर बढ़ रहा है, इसके लाभ वाणिज्यिक प्रदर्शन से कहीं आगे तक बढ़ रहे हैं। रेल परिवहन कार्बन उत्सर्जन को कम करता है, राजमार्गों पर भीड़भाड़ कम करता है। यह एमएसएमई सहित उद्योगों को एक अधिक हरित और विश्वसनीय लॉजिस्टिक्स विकल्प प्रदान करता है। यह बदलाव सतत विकास के प्रति भारत की प्रतिबद्धता को पुष्ट करता है। माल ढुलाई को देश के शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन लक्ष्यों के साथ जोड़ता है और रेलवे को आर्थिक और पर्यावरणीय प्रगति के एक प्रमुख चालक के रूप में स्थापित करता है। नवंबर 2025 में रेलवे ने 135.7 मिलियन टन माल ढुलाई दर्ज की। यह पिछले वर्ष इसी महीने के 130.2 मिलियन टन से 4.2% अधिक है।

यह वृद्धि मुख्य रूप से प्रमुख वस्तु खंडों के परिवहन में उल्लेखनीय वृद्धि के कारण हुई है। इसमें पिग आयरन और तैयार स्टील (16%), लौह अयस्क (9.7%), उर्वरक (10.6%), कंटेनर (6.8%) और शेष अन्य सामान (23.6%) शामिल हैं। यह माल ढुलाई में स्वस्थ विविधीकरण को दर्शाता है।

किसान हितैषी भारतीय रेल उर्वरक लोडिंग में 11.7 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज

भारतीय रेल भारत की कृषि अर्थव्यवस्था को सहयोग देने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाती है। यह पूरे देश में उर्वरकों की सुचारु और समय पर आवाजाही सुनिश्चित करता है। इस वर्ष 30 नवंबर तक उर्वरक की लोडिंग 17,168 रेक तक पहुँच गई। यह पिछले वर्ष की इसी अवधि के 15,369 रेक की तुलना में 11.7 प्रतिशत की वृद्धि है। यह वृद्धि रेलवे नेटवर्क के कुशल संचालन को दर्शाती है।

कृषि भारत की अर्थव्यवस्था की रीढ़ है। किसानों को बुवाई के लिए समय पर उर्वरकों की आवश्यकता होती है। इसे ध्यान में रखते हुए, भारतीय रेल ने उर्वरक और खाद्यान्न ले जाने वाली ट्रेनों को प्राथमिकता दी है। इससे देश भर के राज्यों में निर्बाध आपूर्ति सुनिश्चित हुई है। आवश्यक माल ढुलाई सेवाओं को मजबूत करके रेलवे लाखों किसानों की मदद कर रहा है। यह ग्रामीण आजीविका, खाद्य सुरक्षा और समग्र आर्थिक स्थिरता को भी बढ़ावा दे रहा है। यह प्रदर्शन भारतीय रेल की राष्ट्र निर्माण के प्रति संकल्प और भारत की कृषि आपूर्ति श्रृंखला को समर्थन देने में उसकी महत्त्वपूर्ण भूमिका को उजागर करता है।



अगले 5 वर्षों में प्रमुख शहरों में रेलगाड़ियों की संचालन क्षमता दोगुनी करेगी भारतीय रेल

यात्रा की मांग में लगातार हो रही तीव्र वृद्धि को देखते हुए, अगले 5 वर्षों में प्रमुख शहरों की नई रेलगाड़ियों के संचालन की क्षमता को वर्तमान स्तर से दोगुना करना आवश्यक है। आगामी वर्षों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वर्तमान बुनियादी ढाँचे को मजबूत करना होगा। वर्ष 2030 तक संचालन क्षमता को दोगुना करने के लिए निम्नलिखित कार्य शामिल होंगे :

- मौजूदा टर्मिनलों को अतिरिक्त प्लेटफॉर्म, स्टेबलिंग लाइन, पिट लाइन और पर्याप्त शंटिंग सुविधाओं से सुसज्जित करना।
- शहरी क्षेत्र में और उसके आसपास नए टर्मिनलों की पहचान और निर्माण करना।
- मेगा कोचिंग कॉम्प्लेक्स सहित रखरखाव सुविधाएँ।
- विभिन्न स्थानों पर रेलगाड़ियों की बढ़ती संख्या की व्यवस्था करने के लिए यातायात सुविधा कार्यों, सिग्नलिंग उन्नयन और मल्टीट्रैकिंग के माध्यम से अनुभागीय क्षमता में वृद्धि करना।

टर्मिनलों की क्षमता बढ़ाने की योजना बनाते समय, टर्मिनलों के आसपास के स्टेशनों को भी ध्यान में रखा जाएगा ताकि क्षमता में संतुलन बना रहे। उदाहरण के लिए, पुणे के लिए, पुणे स्टेशन पर प्लेटफॉर्म और स्टेबलिंग लाइनों को बढ़ाने के साथ-साथ हडपसर, खड़की और आलंदी स्टेशनों की क्षमता बढ़ाने पर विचार किया गया है।

उपरोक्त प्रक्रिया उपनगरीय और गैर-उपनगरीय दोनों प्रकार के यातायात के लिए की जाएगी, जिसमें दोनों खंडों की विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखा जाएगा। 48 प्रमुख शहरों की एक व्यापक योजना विचाराधीन है। इस योजना में निर्धारित समय सीमा के भीतर रेलगाड़ियों की संचालन क्षमता को दोगुना करने के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए नियोजित, प्रस्तावित या पहले से स्वीकृत कार्यों को शामिल किया जाएगा।

> ***"हम यात्रियों की बढ़ती मांग को पूरा करने और भीड़भाड़ को कम करने के लिए विभिन्न शहरों में कोचिंग टर्मिनलों का विस्तार कर रहे हैं और अनुभागीय एवं परिचालन क्षमताओं को बढ़ा रहे हैं। इस कदम से हमारे रेलवे नेटवर्क का उन्नयन होगा और राष्ट्रव्यापी संपर्क सुविधा में सुधार होगा।"***
>
> 
>
> **अश्विनी वैष्णव**
> रेल मंत्री

क्षमता को वर्ष 2030 तक दोगुना करने की योजना है, लेकिन यह आशा है कि अगले 5 वर्षों में क्षमता में क्रमिक वृद्धि की जाएगी ताकि क्षमता वृद्धि के लाभ तुरंत प्राप्त किए जा सकें। इससे आने वाले वर्षों में यातायात की बढ़ती आवश्यकता को पूरा करने में सहायता मिलेगी। योजना में कार्यों को तीन श्रेणियों, अर्थात् तत्काल, अल्पकालिक और दीर्घकालिक में वर्गीकृत किया जाएगा। प्रस्तावित योजनाएँ विशिष्ट होंगी, जिनमें स्पष्ट समयसीमा और परिभाषित परिणाम होंगे। यद्यपि यह अभ्यास विशिष्ट स्टेशनों पर केंद्रित है, प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे को अपने-अपने मंडलों में रेलगाड़ियों की संचालन क्षमता बढ़ाने की योजना बनाने के लिए कहा गया है, यह सुनिश्चित करते हुए कि न केवल टर्मिनल क्षमता में वृद्धि हो, बल्कि स्टेशनों और यार्डों पर अनुभागीय क्षमता और परिचालन संबंधी बाधाओं का भी प्रभावी ढंग से समाधान किया जाए।



वंदे भारत एक्सप्रेस के यात्री चख रहे हैं क्षेत्रीय व्यंजनों का स्वाद

महाराष्ट्र, गुजरात, ओडिशा, पश्चिम बंगाल, केरल, बिहार और कश्मीर के क्षेत्रीय व्यंजनों का आनंद ले रहे हैं यात्री

केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण, तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 13 दिसम्बर, 2025 को रेल भवन में अधिकारियों के साथ एक समीक्षा बैठक की थी। इस बैठक में रेल एवं खाद्य प्रसंस्करण उद्योग राज्य मंत्री रवनीत सिंह बिट्टू भी उपस्थित थे।

इस बैठक रेल मंत्री ने अधिकारियों को वंदे भारत ट्रेनों में संबंधित क्षेत्र के स्थानीय व्यंजन उपलब्ध कराने का निर्देश दिए। स्थानीय व्यंजन शुरू करने से यात्रियों का अनुभव काफी बेहतर होगा, क्योंकि इससे यात्रा के दौरान मिलने वाले भोजन में उस क्षेत्र की संस्कृति और स्वाद की झलक मिलेगी। यह सुविधा भविष्य में धीरे-धीरे सभी ट्रेनों में लागू की जाएगी। रेल मंत्री के निर्देश पर अमल करते हुए रेलवे ने आईआरसीटीसी के माध्यम से वंदे भारत ट्रेनों में क्षेत्रीय व्यंजनों की सेवा शुरू की है।

यात्री 20101/02 नागपुर-सिकंदराबाद वंदे भारत एक्सप्रेस में महाराष्ट्र के कांदा पोहा, दक्षिण भारतीय डोन्डाकाया 'करम' पोडी फ्राई और आंध्र प्रदेश के आंध्र कोडी कुरा का स्वाद ले सकते हैं। गुजराती व्यंजन जैसे मेथी थेपला 20901 एमएमसीटी-जीएनसी वंदे भारत एक्सप्रेस में और मसाला लौकी 26902 एसबीआईबी-वीआरएल वंदे भारत एक्सप्रेस में परोसी जा रही हैं। यात्री ओडिशा की आलू फुलकोपी का आनंद 22895 हावड़ा-पुरी वंदे भारत एक्सप्रेस में ले सकते हैं।





सफेद चावल, पचक्का चेरुपयार, मेझुक्कू पेराती, कडाला करी, केरल पराठा, सादा दही और अप्पम के साथ पलाडा पायसम सहित केरल का पारंपरिक व्यंजन 20633/34 कासरगोड-त्रिवेंद्रम वंदे भारत एक्सप्रेस और 20631/32 मैंगलोर-त्रिवेंद्रम वंदे भारत एक्सप्रेस में उपलब्ध है, जबकि पश्चिम बंगाल का कोशा पनीर 20872 पर परोसा जा रहा है। यात्री आरओयू-एचडब्ल्यूएच वंदे भारत एक्सप्रेस और 22895 एचडब्ल्यूएच-पुरी वंदे भारत एक्सप्रेस में आलू पोटोल भाजा का स्वाद ले सकते हैं।

कटरा से श्रीनगर (डोगरी संस्कृति का स्वाद) : जब ट्रेन श्री माता वैष्णो देवी कटरा से श्रीनगर की ओर प्रस्थान करती है, तो यात्रियों को पारंपरिक डोगरी व्यंजन जैसे राजमा, हॉक साग, कश्मीरी कदम, हॉक पनीर आदि परोसे जाते हैं। श्रीनगर से कटरा (कश्मीरी जायका) : वापसी की यात्रा में, जब ट्रेन श्रीनगर से चलती है, तो यात्रियों को विश्व प्रसिद्ध कश्मीरी व्यंजनों जैसे कश्मीरी पुलाव, कश्मीरी कदम, जीरा आलू, हॉक पनीर, केसर फिरनी आदि का आनंद लेने का मौका मिलता है। केसर की खुशबू और कश्मीरी मसालों से तैयार यह भोजन यात्रियों को घाटी की मेहमाननवाजी का अहसास कराता है।

चंपारण पनीर जैसे बिहार के विशिष्ट व्यंजन 22349 पीएनबीई-आरएनसी वंदे भारत एक्सप्रेस पर परोसे जा रहे हैं, जबकि चंपारण चिकन 22348 पीएनबीई-एचडब्ल्यूएच वंदे भारत एक्सप्रेस पर उपलब्ध है। महाराष्ट्र का मसाला उपमा 22229 सीएसएमटी-एमएओ वंदे भारत एक्सप्रेस में उपलब्ध है, जबकि पश्चिम बंगाल का मुर्गिर झोल 22302 एनजेपी-एचडब्ल्यूएच वंदे भारत एक्सप्रेस में परोसा जा रहा है। इस पहल के माध्यम से भारतीय रेल भारत की समृद्ध पाक विविधता के साथ रेल यात्राओं को यादगार और सांस्कृतिक रूप से समृद्ध बना रही है।

मियाना रेलवे स्टेशन
राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार से सम्मानित

भारतीय रेल ने ऊर्जा संरक्षण के क्षेत्र में एक नया मुकाम हासिल किया है। राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण दिवस के अवसर पर, राष्ट्रपति द्रौपदी मुर्मु ने मध्य प्रदेश के गुना स्थित मियाना रेलवे स्टेशन को राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार, 2025 प्रदान किया। यह पुरस्कार पश्चिम मध्य रेलवे की महाप्रबंधक शोभना बंदोपाध्याय ने ग्रहण किया। स्टेशन को परिवहन श्रेणी (रेलवे स्टेशन) में सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाली इकाई के रूप में मान्यता दी गई है।

ऊर्जा दक्षता ब्यूरो (बीईई) द्वारा दिया जाने वाला यह पुरस्कार ऊर्जा संरक्षण में उत्कृष्ट प्रयासों को मान्यता देता है। मियाना रेलवे स्टेशन को एलईडी लाइटिंग, बीएलडीसी पंखों और 30-70 प्रतिशत स्मार्ट लाइटिंग सर्किट संचालन प्रणालियों के प्रभावी इस्तेमाल के लिए चुना गया है। इन उपायों से स्टेशन को 9,687 यूनिट बिजली की बचत करने में मदद मिली है, जो ऊर्जा दक्षता और सतत विकास पर रेलवे के मजबूत फोकस को दर्शाता है।



भारतीय रेल ऊर्जा बचत, किफायती और पर्यावरण के अनुकूल संचालन के लिए प्रतिबद्ध है तथा मियाना रेलवे स्टेशन अपने प्रभावी कार्यान्वयन और सतत विकास के एक मॉडल के रूप में उभर रहा है।

भारतीय रेल ने महापरिनिर्वाण दिवस पर
डॉ. बाबासाहेब अंबेडकर को अर्पित की पुष्पांजलि



रेल भवन में डॉ. बाबासाहेब अंबेडकर के 70वें महापरिनिर्वाण दिवस पर उन्हें श्रद्धांजलि अर्पित करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार

डॉ. बाबासाहेब अंबेडकर के 70वें महापरिनिर्वाण दिवस के अवसर पर केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण, तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 6 दिसम्बर, 2025 को नई दिल्ली स्थित रेल भवन में पुष्पांजलि अर्पित कर उन्हें श्रद्धांजलि दी।

रेल मंत्री ने एक्स पर एक पोस्ट में भारत रत्न डॉ. बाबासाहेब अंबेडकर को नमन करते हुए उन्हें समानता और न्याय का मार्गदर्शक बताया।

इस कार्यक्रम में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार, वरिष्ठ अधिकारी, रेलवे बोर्ड के सदस्य और अखिल भारतीय अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति रेलवे कर्मचारी संघ के प्रतिनिधि उपस्थित थे। कार्यक्रम में बाबासाहेब के योगदान संविधान निर्माण में उनकी महत्त्वपूर्ण भूमिका और समानता, न्याय एवं निष्पक्षता पर आधारित उनके विचारों को याद किया गया।

महापरिनिर्वाण दिवस प्रतिवर्ष 6 दिसंबर को भारत रत्न डॉ. भीमराव रामजी अंबेडकर, जिन्हें बाबासाहेब अंबेडकर के नाम से भी जाना जाता है की पुण्यतिथि के उपलक्ष्य में मनाया जाता है। वे भारतीय संविधान के मुख्य शिल्पी थे। देश में लाखों लोग इस पावन दिवस पर उनकी शिक्षाओं और एक न्यायपूर्ण एवं समावेशी समाज के निर्माण के प्रति उनकी प्रतिबद्धता पर विचार करके उनकी विरासत को श्रद्धांजलि अर्पित करते हैं।

रेल मंत्री ने चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास कार्यों का किया निरीक्षण



चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन पर चल रहे पुनर्विकास कार्यों का निरीक्षण करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव, साथ में हैं रेल राज्य मंत्री रवनीत सिंह बिट्टू

केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण, तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 28 नवम्बर, 2025 को चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन पर चल रहे पुनर्विकास कार्यों का निरीक्षण किया। निरीक्षण के दौरान, रेलवे और फूड प्रोसेसिंग इंडस्ट्रीज के राज्य मंत्री रवनीत सिंह, उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक अशोक कुमार वर्मा और अन्य वरिष्ठ अधिकारी मौजूद थे।



दिल्ली–चण्डीगढ़ मार्ग पर विंडो ट्रेलिंग इंस्पेक्शन करते हुए रेल मंत्री एवं रेल राज्य मंत्री। इस दौरान उन्होंने सिग्नल और ट्रैक मेंटेनेंस स्टाफ से संवाद किया

चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन पर मीडिया से बात करते हुए, रेल मंत्री ने कहा, 'चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड-क्लास स्टेशन के तौर पर पुनर्विकसित किया जा रहा है। कई इनोवेशन किए गए हैं, जिनमें से एक मॉड्यूलर डिजाइन है, जिसमें प्री-फैब्रिकेटेड डिजाइन का इस्तेमाल किया गया है। यह स्टेशन रूफ प्लाजा के जरिए पंचकूला और चण्डीगढ़ शहर के दो सिरों को जोड़ेगा। स्टेशन को ₹462 करोड़ की लागत से पुनर्विकसित किया जा रहा है। काम तेजी से चल रहा है। टीम स्टेशन को तेजी से पुनर्विकसित करने के लिए अपनी पूरी कोशिश कर रही है।'

चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन को पुनर्विकसित कर इसका मकसद स्टेशन को विश्व-स्तरीय सुविधाएँ प्रदान करना है। चण्डीगढ़ स्टेशन एक मुख्य गेटवे के तौर पर बहुत अहमियत रखता है, जो हिमाचल प्रदेश और पंजाब की प्रसिद्ध जगहों पर जाने वाले ज्यादातर पर्यटकों और यात्रियों को सेवाएँ प्रदान करता है।

तेजी से किए जा रहे इन प्रयासों का फोकस पैसेंजर सुविधाओं को बढ़ाना, कनेक्टिविटी में सुधार करना और एक मॉडर्न, आसान और कुशल ट्रैवल हब बनाना होगा जो शहर के प्लान किए गए आर्किटेक्चर को दिखाए और इसके उपयोगकत्ताओं की बढ़ती मांगों को पूरा करे।

गति शक्ति विश्वविद्यालय की दूसरी कोर्ट बैठक संपन्न

गति शक्ति विश्वविद्यालय समुद्री क्षेत्र, ब्रिज एवं टनल इंजीनियरिंग, रक्षा लॉजिस्टिक्स और मल्टीमॉडल परिवहन योजना को आगे बढ़ाएगा : रेल मंत्री



गति शक्ति विश्वविद्यालय (जीएसवी) ने दिनांक 18 दिसम्बर, 2025 को नई दिल्ली स्थित रेल भवन में अपनी दूसरी कोर्ट मीटिंग आयोजित की। विश्वविद्यालय के कुलाधिपति के रूप में अश्विनी वैष्णव (केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण, तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री) ने बैठक की अध्यक्षता करते हुए कहा कि जीएसवी ने अपने परिचालन के तीन वर्षों के अंदर ही उद्योग-उन्मुख दृष्टिकोण के साथ अभूतपूर्व प्रगति की है और देश के लिए एक आदर्श संस्थान बन गया है। रेलवे और विमानन क्षेत्रों पर अपना मजबूत ध्यान केंद्रित करते हुए, जीएसवी ब्रिज और सुरंग इंजीनियरिंग, समुद्री क्षेत्र (जहाज निर्माण पर विशेष) के पाठ्यक्रम को और अधिक व्यापक बनाएगा, रक्षा बलों और रेलवे के कौशल विकास में अधिक योगदान देगा और एकीकृत परिवहन योजना के लिए व्यावहारिक अनुसंधान करेगा।

इस बैठक में शुभांगिनी राजे गायकवाड़ (बड़ौदा की राजमाता), सतीश कुमार (अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड), लेफ्टिनेंट जनरल पुष्पेंद्र सिंह (सेना के उप प्रमुख), अमरदीप सिंह भाटिया (सचिव, डीपीआईआईटी), टीपी सिंह (डीजी-बीआईएसएजी), प्रोफेसर रजत मूना (निदेशक, आईआईटी जीएन), नागरिक उड्डयन मंत्रालय, एमओआरटीएच, एल एंड टी, एएमडी जैसे प्रमुख उद्योगों के प्रतिनिधि और गति शक्ति विश्वविद्यालय के पदाधिकारी उपस्थित थे। प्रोफेसर मनोज चौधरी (कुलपति, जीएसवी) ने प्रगति और स्थिति पर विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत की।

इस अवसर पर, भास्कराचार्य अंतरिक्ष अनुप्रयोग, भू-सूचना संस्थान (बीआईएसएजी) और गति शक्ति विश्वविद्यालय ने पीएम गति शक्ति को और गति देने के लिए समझौता ज्ञापन की घोषणा की, जबकि एडवांस्ड माइक्रो डिवाइसेस (एएमडी) ने गति शक्ति विश्वविद्यालय में इनक्यूबेशन सुविधा के लिए वित्त सहायता की घोषणा की।

अतिरिक्त कैंपस इंफ्रास्ट्रक्चर का निर्माण किया जा रहा है और अतिरिक्त कैंपस के लिए एक मास्टर प्लान तैयार किया जाएगा, जिसके लिए भूमि का अधिग्रहण पहले ही किया जा चुका है। विश्वविद्यालय की वित्त वर्ष 2024-2025 की वार्षिक रिपोर्ट और वार्षिक लेखा को भी संसद के समक्ष प्रस्तुत करने की मंजूरी दी गई।

जीएसवी और अमेजन के बीच एमओयू

दिनांक 10 दिसम्बर, 2025 को विश्वविद्यालय गति शक्ति विश्वविद्यालय (जीएसवी) और विश्व की अग्रणी ई-कॉमर्स कंपनी अमेजन के बीच एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए। इस एमओयू के तहत ज्ञान साझा करना, शैक्षणिक पाठ्यक्रम का संयुक्त विकास और संयुक्त अनुसंधान गतिविधियाँ संचालित की जाएंगी। एमओयू के सबसे महत्त्वपूर्ण पहलुओं में से एक है जीएसवी में अमेजन चेयर प्रोफेसरशिप की स्थापना करना और डेटा-आधारित निर्णय लेने की पद्धतियों का उपयोग करते हुए वेयरहाउसिंग क्षेत्र में अनुसंधान करना।

रेल राज्य मंत्री ने तिरुपति-साईनगर शिरडी एक्सप्रेस को दिखाई हरी झंडी

रेल और जल शक्ति राज्यमंत्री वी. सोमन्ना ने तिरुपति-साईनगर शिरडी एक्सप्रेस का दिनांक 9 दिसम्बर, 2025 को नई दिल्ली स्थित रेल भवन से वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से हरी झंडी दिखा कर शुभारंभ किया।

तिरुपति-साईनगर शिरडी एक्सप्रेस शुरू किए जाने से कई दूरगामी लाभ होंगे। इससे आंध्र प्रदेश, तेलंगाना, कर्नाटक और महाराष्ट्र के बीच रेल संपर्क को काफी मजबूती मिलेगी। यह श्रद्धालुओं के लिए आंध्र प्रदेश की दक्षिण तटीय पट्टी से शिरडी के लिए पहली सीधी ट्रेन सेवा है। यह ट्रेन भारत के दो प्रमुख तीर्थ स्थलों, तिरुपति और शिरडी को सीधे जोड़ कर तीर्थयात्रियों की सुविधा बढ़ाएगी। इस साप्ताहिक ट्रेन से तीर्थयात्री निर्बाध यात्रा कर सकेंगे। ट्रेन को एक तरफ की यात्रा पूरी करने में लगभग 30 घंटों का समय लगेगा।

मंत्री ने तिरुपति-साईनगर शिरडी एक्सप्रेस के शुभारंभ को चार राज्यों के श्रद्धालुओं के लिए एक ऐतिहासिक दिन बताया। उन्होंने कहा कि भारतीय रेल सिर्फ परिवहन का माध्यम नहीं है। यह देश की जीवन रेखा के रूप में क्षेत्रों और संस्कृतियों को जोड़ती भी है। अब तिरुपति और शिरडी सीधी ट्रेन सेवा से जुड़ गए हैं। यह ट्रेन नेल्लोर, गुंटूर, सिकंदराबाद, बीदर और मनमाड़ समेत 31 महत्त्वपूर्ण स्थानों पर रुकेगी।

रेल राज्य मंत्री ने कहा कि आंध्र प्रदेश में 2014 से रेल अवसंरचना में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। वर्ष 2009 से 2014 तक आंध्र प्रदेश और तेलंगाना का साझा औसत रेल बजट ₹886 करोड़ का था। यह 11 गुना बढ़कर वित्त वर्ष 2025-26 में ₹9,417 करोड़ का हो गया।





राज्य में ₹93,000 करोड़ से ज्यादा की परियोजनाओं पर काम जारी है। आंध्र प्रदेश में 2014 से अब तक 1580 कि.मी. नई रेल पटरियाँ बिछाई गईं और 100 प्रतिशत विद्युतीकरण पूरा किया गया। राज्य में वर्तमान में 73 अमृत स्टेशन हैं। उन्होंने 800 फ्लाईओवरों और ब्रिजों के निर्माण, 110 लिफ्ट और 40 एस्केलेटर लगाए जाने तथा 16 वंदे भारत (8 जोड़ी) और 6 अमृत भारत (3 जोड़ी) ट्रेन सेवाओं की शुरुआत का भी जिक्र किया।

उन्होंने बताया कि भारतीय रेल तिरुपति में तिरुपति अमृत स्टेशन समेत ₹312 करोड़ की परियोजनाओं का क्रियान्वयन कर रही है। प्रमुख जारी परियोजनाओं में तिरुपति-पकाला-कटपड़ी मार्ग पर 105 कि.मी. का दोहरीकरण ₹1,215 करोड़ के खर्च से किया जा रहा है। कुल 83 कि.मी. की गुडूर-रेनिगुंटा तीसरी लाइन पर ₹875 करोड़ खर्च होंगे। नादिकुड़ी-श्रीकालाहस्ती 310 कि.मी. नई लाइन पर ₹5,900 करोड़ का खर्च आएगा। इसके अलावा, 287 कि.मी. की विजयवाड़ा-गुडूर तीसरी लाइन पर ₹6,235 करोड़ और 25 कि.मी. की येरपेडु-पुडी बाईपास लाइन पर ₹490 करोड़ खर्च होंगे।

आंध्र प्रदेश के सड़क और भवन तथा अवसंरचना और निवेश मंत्री बीसी जनार्दन रेड्डी ने मुख्य अतिथि के तौर पर समारोह में हिस्सा लिया। इसमें उपस्थित गणमान्य व्यक्तियों में तिरुपति के सांसद डॉ मदिला गुरुमूर्ति, विधान परिषद सदस्य बी कल्याण चक्रवर्ती, तिरुपति से विधानसभा सदस्य ए श्रीनिवासुलु तथा तिरुमला तिरुपति देवस्थानम (टीटीडी) बोर्ड के सदस्य भानु प्रकाश रेड्डी भी शामिल थे।

सांसदों के साथ पश्चिम मध्य रेलवे में मंडलवार उच्च स्तरीय बैठकें संपन्न



पश्चिम मध्य रेलवे में तीनों मंडलों—जबलपुर, भोपाल और कोटा—में सांसदों के साथ उच्च स्तरीय बैठकें रचनात्मक वातावरण में संपन्न हुईं। बैठकों की अध्यक्षता विभिन्न लोकसभा क्षेत्रों के सांसदों द्वारा की गई। सभी बैठकों में महाप्रबंधक शोभना बंदोपाध्याय की उपस्थिति रही। जनप्रतिनिधियों के मार्गदर्शन, यात्री सुविधाओं के उन्नयन, ट्रेनों के संचालन, अधोसंरचना वृद्धि और नई परियोजनाओं पर व्यापक विचार-विमर्श किया गया।

जबलपुर मंडल की बैठक में सांसद गणेश सिंह, आशीष दुबे, दर्शन सिंह चौधरी, राहुल सिंह लोधी, डॉ. राजेश मिश्रा, तथा राज्यसभा सांसद माया नारोलिया उपस्थित रहे। भोपाल मंडल की बैठक दिनांक 31 अक्टूबर, 2025 को आयोजित हुई, जिसकी अध्यक्षता सांसद रोडमल नागर ने की। कोटा मंडल की बैठक दिनांक 20 नवम्बर, 2025 को आयोजित हुई, जिसमें सांसदों ने कोटा मंडल में यात्रियों और माल ग्राहकों के लिए हुई प्रगति और सुविधाओं की सराहना की। तीनों मंडलों में आयोजित बैठकों में जनप्रतिनिधियों ने रेलवे के विकास कार्यों की प्रशंसा करते हुए कई रचनात्मक सुझाव दिए। महाप्रबंधक ने आश्वस्त किया कि सांसदों के सुझाव रेलवे प्रशासन के लिए अत्यंत महत्त्वपूर्ण हैं और यात्रियों व माल ग्राहकों को सुरक्षित, आधुनिक और विश्वसनीय सेवाएँ उपलब्ध कराने के लिए पश्चिम मध्य रेलवे प्रतिबद्ध है।

केंद्रीय मंत्री ने किया काजीपेट स्थित रेलवे उत्पादन इकाई का निरीक्षण

जी. किशन रेड्डी, केंद्रीय कोयला एवं खान मंत्री ने दिनांक 29 नवंबर, 2025 को अन्य गणमान्य व्यक्तियों और जन प्रतिनिधियों के साथ काजीपेट स्थित रेलवे उत्पादन इकाई का निरीक्षण किया। उन्होंने कार्यों की प्रगति की समीक्षा की और निर्माण स्थल पर संरक्षा पहलुओं का निरीक्षण किया। इस अवसर पर संजय कुमार श्रीवास्तव/महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे, विजय कुमार रथ, अन्य वरिष्ठ अधिकारी भी उपस्थित थे।

केंद्रीय मंत्री ने इस अवसर पर मीडिया को संबोधित करते हुए कहा कि प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने 2023 में काजीपेट में रेलवे उत्पादन इकाई के निर्माण की आधारशिला रखी थी और कार्य तेजी से प्रगति कर रहा है। रेल विकास निगम लिमिटेड ₹521 करोड़ की लागत से इस परियोजना का क्रियान्वयन कर रहा है।

75% कार्य पूर्ण हो चुके हैं और परियोजना को अगले वर्ष तक पूरा करने का लक्ष्य है। उन्होंने आगे बताया कि आरएमयू में 16 कोच



वाले एमईएमयू रेक का निर्माण प्रस्तावित है। आगामी रेलवे उत्पादन इकाई नवीनतम तकनीक से सुसज्जित होगी। परियोजना से क्षेत्र के युवाओं को प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार के अवसर भी मिलेंगे। इससे पहले सुबह में, जी. किशन रेड्डी ने वारंगल रेलवे स्टेशन का भी निरीक्षण किया।

अपर्णा गर्ग ने सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड का पदभार संभाला



भारतीय रेल की वर्ष 1987 बैच के लेखा सेवा (आईआरएएस) अधिकारी, अपर्णा गर्ग ने दिनांक 1 दिसम्बर, 2025 को रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) के रूप में कार्यभार संभाला। वे भारत सरकार के वरिष्ठतम सिविल सेवकों में से एक हैं, जिनके पास 36 वर्षों से अधिक का अनुभव है।

गर्ग ने कई प्रमुख पदों पर कार्य किया है, जिनमें मैसूर में मंडल रेल प्रबंधक, रेल व्हील फैक्ट्री में प्रधान वित्तीय सलाहकार तथा आईआरआईएफएम में महानिदेशक शामिल हैं।

वे शेवनिंग फेलो हैं और उन्होंने यूनिवर्सिटी ऑफ लीड्स, ब्रिटेन से परिवहन अर्थशास्त्र में एडवांस्ड मास्टर डिग्री प्राप्त की है। उन्होंने बोकोनी स्कूल ऑफ मैनेजमेंट, मिलान; आईएनएसईएडी, सिंगापुर; और इंडियन स्कूल ऑफ बिजनेस, हैदराबाद से एग्जीक्यूटिव प्रशिक्षण भी प्राप्त किया है।

रेलवे बोर्ड, सदस्य द्वारा भोपाल मंडल में यात्री सुविधाओं की समीक्षा

पश्चिम मध्य रेलवे के भोपाल मंडल में दिनांक 28 नवम्बर, 2025 को सदस्य (परिचालन एव व्यवसाय विकास), रेलवे बोर्ड, हितेन्द्र मल्होत्रा द्वारा भोपाल, रानी कमलापति, निशातपुरा एवं मंडीदीप रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का विस्तृत निरीक्षण किया गया। इस दौरान उन्होंने यात्री सुविधाओं, सुरक्षा प्रबंधन, स्टेशन विकास, स्वच्छता, चल रहे परियोजना कार्यों एवं मंडल स्तर पर संचालित परिचालन व्यवस्थाओं का गहन अवलोकन किया।



युवा इंजीनियरों को मिलेगा मुंबई–अहमदाबाद बुलेट ट्रेन निर्माण स्थलों पर प्रत्यक्ष अनुभव का अवसर



मुंबई–अहमदाबाद बुलेट ट्रेन निर्माण स्थलों के शैक्षणिक दौरे के लिए, इंजीनियरिंग और तकनीकी संस्थानों को प्रत्यक्ष अनुभव के लिए आमंत्रित किया गया है।

इस कार्यक्रम के तहत, युवा इंजीनियरों को बुलेट ट्रेन परियोजना की निर्माण पद्धति की प्रत्यक्ष समझ मिलेगी, साथ ही वे जारी कार्यों जैसे वायाडक्ट निर्माण, स्टेशन निर्माण, ब्रिज निर्माण, ओवरहेड विद्युतीकरण, ट्रैक कार्य आदि का अवलोकन भी कर सकेंगे। यह अनुभव उन्हें भारत की पहली बुलेट ट्रेन परियोजना के निर्माण में लगने वाले पैमाने, जटिलताओं और सटीकता को समझने में मदद करेगा।

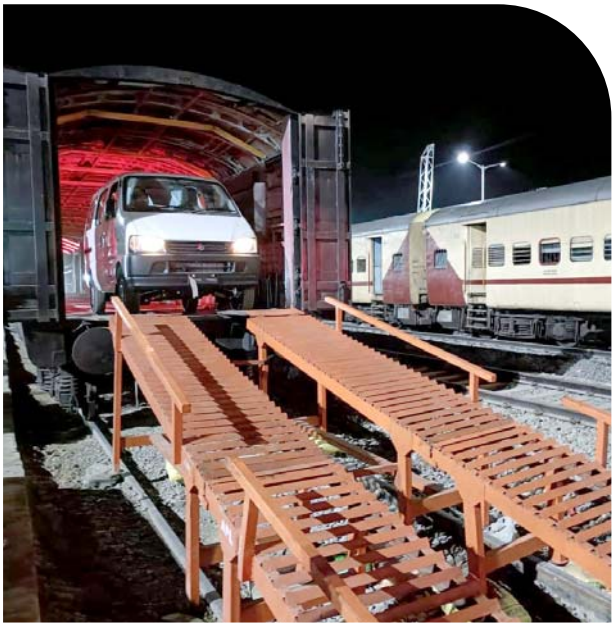
निर्माण स्थलों के दौरे और इंजीनियरों व साइट प्रबंधन टीम के साथ संवाद सम इस पहल का मुख्य घटक हैं। इन संवादों से युवा इंजीनियरों को ऐसी बड़ी परियोजना को बेहतर समझने में मदद मिलेगी। यह पहल शैक्षणिक ज्ञान और वास्तविक अनुभव के बीच का अंतर समझने का अवसर प्रदान करेगी। इस पहल में बुलेट ट्रेन निर्माण स्थलों पर अपनाई जा रही गुणवत्ता और सुरक्षा व्यवस्थाओं पर खास ध्यान दिया जाएगा।

कोटा मंडल में गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल सुन्दलक से माल लदान शुरू

पश्चिम मध्य रेल के कोटा मंडल में कोटा-गुना रेलखंड पर स्थित सुन्दलक स्टेशन पर विकसित गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल सुन्दलक में दिनांक 9 सितम्बर, 2025 को प्रथम गुड्स रेक लदान का शुभारंभ किया गया। यह टर्मिनल 'भगवत प्रॉपर्टीज लिमिटेड' द्वारा विकसित किया गया है, जिसका संचालन 'जीसीटी सुन्दलक' (BGPS) के नाम से किया जा रहा है। इस सुविधा के माध्यम से खाद्यान्न, उर्वरक एवं अन्य आवश्यक सामग्रियों की लदान एवं अनलोडिंग की प्रक्रिया को गति प्रदान की जाएगी। यह नया GCT टर्मिनल रेलवे की माल ढुलाई क्षमता को सुदृढ़ करेगा तथा क्षेत्रीय रोजगार, औद्योगिक गतिविधियों और व्यापारिक विकास को महत्त्वपूर्ण गति प्रदान करेगा।



असम में गति शक्ति कार्गो टर्मिनल परियोजना के निर्माण कार्य ने पकड़ी रफ्तार



पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (एनएफआर) असम में गति शक्ति कार्गो इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास को तेजी से आगे बढ़ा रहा है, छह नए कार्गो टर्मिनल निर्माणाधीन हैं। कामरूप ग्रामीण जिले में स्थित बाईहाटा गति शक्ति कार्गो टर्मिनल, जिसे बीआर ट्रांसकॉन लिमिटेड द्वारा लगभग ₹245 करोड़ की लागत से बनाया जा रहा है, लगभग पूरा हो चुका है और वैधानिक स्वीकृतियों के बाद शीघ्र ही चालू होने की उम्मीद है। 25 फरवरी, 2025 को रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव द्वारा घोषित इन छह टर्मिनलों में हावाईपुर (लंका), जोगीघोपा, बाईहाटा, केन्दुकोना (एमएमएलटी), बासुगाँव (एचपीसीएल) और छयगाँव (एमएमसीटी) शामिल हैं। चालू होने के बाद केवल बाईहाटा टर्मिनल से ही प्रति माह 25 से अधिक मालगाड़ी रेक संभालने की क्षमता होगी, जिससे पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र में लॉजिस्टिक्स दक्षता बढ़ेगी और परिवहन लागत में कमी आएगी। ये परियोजनाएँ पीएम गति शक्ति नेशनल मास्टर प्लान के अनुरूप हैं और आधुनिक, मल्टीमॉडल फ्रेट इंफ्रास्ट्रक्चर तथा मजबूत क्षेत्रीय कनेक्टिविटी के प्रति एनएफआर की प्रतिबद्धता को दर्शाती हैं।

भारतीय रेल
पत्रिका

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

वाराणसी रेल इंजन कारखाना बना निर्यात का केंद्र

बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) ने दिनांक 15 दिसंबर, 2025 को मोजाम्बिक के लिए स्वदेशी रूप से निर्मित छठे 3300 हॉर्स पावर एसी-एसी डीजल-इलेक्ट्रिक रेल इंजन का सफल प्रेषण कर रेल इंजन विनिर्माण के क्षेत्र में एक बार फिर अंतरराष्ट्रीय मंच पर भारत का परचम लहराया है। यह एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है कि बीएलडब्ल्यू ने मोजाम्बिक के लिए दस 3300 हॉर्स पावर एसी-एसी डीजल-इलेक्ट्रिक रेल इंजन को निर्यात का ऑर्डर हासिल किया है। इन रेल इंजनों की आपूर्ति मेसर्स आरआईटीईएस के माध्यम से 10 रेल इंजन निर्माण एवं निर्यात संबंधी अनुबंध के तहत की जा रही है। पहले दो रेल इंजन जून 2025 में भेजे गए, इसके बाद तीसरा सितंबर में और चौथा अक्टूबर में भेजा गया। पांचवां रेल इंजन 12 दिसंबर को और छठा 15 दिसंबर को भेजा गया। यह निर्यात वैश्विक मंच पर रेल इंजन निर्माण में भारत की बढ़ती क्षमताओं को दर्शाता है।

बीएलडब्ल्यू द्वारा निर्मित ये अत्याधुनिक 3300 एचपी केप गेज (1067 मिमी) रेल इंजन 100 कि.मी. प्रति घंटे तक की गति से चलने में सक्षम हैं। इनमें अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप चालक-अनुकूल सुविधाएँ जैसे रेफ्रिजरेटर, हॉट प्लेट, मोबाइल होल्डर और आधुनिक कैब डिजाइन मौजूद हैं, जो बेहतर आराम और परिचालन दक्षता सुनिश्चित करते हैं।

वाराणसी स्थित बीएलडब्ल्यू भारतीय रेल के अंतर्गत एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है, जो रेल इंजन विनिर्माण के क्षेत्र में एक प्रमुख निर्यात केंद्र के रूप में उभर रहा है। स्वदेशी डिजाइन और उन्नत रेल प्रौद्योगिकी के निर्माण में अपनी विशेषज्ञता का उपयोग करते हुए बीएलडब्ल्यू वैश्विक रेलवे बाजारों में भारत की उपस्थिति को सशक्त बना रहा है। बीएलडब्ल्यू ने 2014 से श्रीलंका, म्यांमार और मोजाम्बिक जैसे देशों को रेल इंजन निर्यात किए हैं, जिससे उनकी रेलवे प्रणालियों के विकास में सहायता मिली है।

'मेक इन इंडिया' और 'मेक फॉर द वर्ल्ड' की परिकल्पना के अनुरूप ये निर्यात भारतीय रेल की उस क्षमता को प्रदर्शित करते हैं, जिसके अंतर्गत वो विश्व में प्रचलित विभिन्न गेज प्रणालियों के लिए रोलिंग स्टॉक का डिजाइन, निर्माण और आपूर्ति कर सकता है। इन पहलों के माध्यम से भारतीय रेल भागीदार देशों को उनके रेल अवसंरचना उन्नयन में सहयोग दे रहा है, साथ ही रेलवे रोलिंग स्टॉक और संबंधित सेवाओं के एक विश्वसनीय निर्यातक के रूप में भारत की स्थिति को और सुदृढ़ कर रहा है।

भारत ने अब तक मेट्रो कोच, बोगियां, यात्री कोच, रेल इंजन तथा अन्य महत्त्वपूर्ण रेलवे उपकरणों का निर्यात यूनाइटेड किंगडम, फ्रांस, स्पेन, जर्मनी, इटली आदि यूरोपीय देशों को किया है। अफ्रीका में मोजाम्बिक, गिनी गणराज्य, दक्षिण अफ्रीका आदि देश शामिल हैं। इसके अलावा अन्य प्रमुख देशों में म्यांमार, बांग्लादेश, श्रीलंका, ऑस्ट्रेलिया, कनाडा और मैक्सिको जैसे देशों को भी रेलवे उपकरणों का निर्यात किया गया है।

रेल इंजन निर्यात के क्षेत्र में बीएलडब्ल्यू की ये उपलब्धियां भारत की बढ़ती प्रौद्योगिकीय आत्मनिर्भरता और वैश्विक रेलवे उपकरण बाजार में उसके विस्तारित पदचिन्ह को दर्शाती हैं।



ब्लू लाइन पर अतिरिक्त नौ ट्रैक्शन सब-स्टेशन

स्टेशनों की बेहतर कूलिंग के लिए डायरेक्शनल एक्सियल पंखों का प्रावधान

मेट्रो रेलवे कोलकाता अपनी सेवाओं, सुविधाओं और सुरक्षा प्रणाली को बेहतर बनाने के लिए अपने अलग-अलग प्रणाली को अपग्रेड कर रहा है। इस पहल के तहत, पावर सप्लाई सिस्टम, ट्रैक्शन सब-स्टेशन, टनल वेंटिलेशन सिस्टम, एनवायरनमेंट कंट्रोल सिस्टम (जिसे आमतौर पर एयर-कंडीशनिंग सिस्टम कहा जाता है), सिग्नलिंग सिस्टम, थर्ड रेल सिस्टम, रेल ट्रैक सिस्टम को बहुत जल्द अपग्रेड किया जाएगा ताकि ब्लू लाइन को भविष्य के लिए तैयार किया जा सके। यहाँ ट्रेनों को कम हेडवे के साथ चलाया जाएगा ताकि 90 सेकंड का अंतिम लक्ष्य हासिल किया जा सके, जिस पर अभी लंदन और मॉस्को में मेट्रो चल रही हैं। रेल मंत्रालय ने इन महत्त्वाकांक्षी प्रोजेक्ट को लागू करने के लिए पहले ही अंब्रेला वर्क को मंजूरी दे दी है।

ब्लू लाइन में ट्रेन ऑपरेशन को बेहतर बनाने के लिए, 41 साल पुराने और देश के सबसे पुराने मेट्रो कॉरिडोर, के पूरे रास्ते में सात और ट्रैक्शन सब-स्टेशन बनाए जाएंगे। स्वीकृत अंब्रेला वर्क के तहत यह काम प्रस्तावित किया गया है। सात अतिरिक्त सब-स्टेशन कालीघाट, नेताजी भवन, मैदान, एस्प्लानेड, महात्मा गांधी रोड, शोभाबाजार-सुतानुटि, बेलगछिया और श्यामबाजार के बीच बनाए जाएंगे। इससे, ब्लू लाइन में पर्पल लाइन और ऑरेंज लाइन की तरह हर स्टेशन पर ट्रैक्शन सब-स्टेशन होंगे। इसके अलावा, आग से सुरक्षा के साथ अतिरिक्त ट्रैक्शन पावर की मांग को पूरा करने के लिए, चांदनी चौक में दो ट्रैक्शन सब-स्टेशन (TSS) के लिए ऑर्डर पहले ही दिया जा चुका है ताकि एस्प्लानेड और सेंट्रल स्टेशनों के बीच रेक की भीड़भाड़ से बचा जा सके, जहाँ चार स्टेशनों के लिए दो TSS हैं।

इसके अलावा, स्टेशनों के साथ-साथ टनल के वेंटिलेशन और कूलिंग सिस्टम को भी अपग्रेड किया जा रहा है। 41 साल पुराने मौजूदा सिस्टम में, टनल को भी ठंडा किया जाता था क्योंकि रेक नॉन-एयरकंडीशन्ड थे। लेकिन मेट्रो रेलवे, कोलकाता के अब सभी रेक AC फ्लीट से लैस है, सभी नॉन AC रेक को हटाकर, यह स्टेट-ऑफ-द-आर्ट TVS (टनल वेंटिलेशन सिस्टम) पर शिफ्ट होने का मौका देता है ताकि स्टेट-ऑफ-द-आर्ट स्मोक एक्सट्रैक्शन सिस्टम भी हो सके। वर्तमान सिस्टम में, चौदह मिडपॉइंट पर 110 kW के सेंट्रीफ्यूगल पंखों का इस्तेमाल करके फोर्स्ड वेंटिलेशन का इस्तेमाल किया जा रहा है। ये पंखे 24X7 घंटे घूमते हैं और सालाना ₹21 करोड़ की लागत से कुल 3 करोड़ यूनिट एनर्जी खर्च करते हैं। 2021-



2022 में मिडपॉइंट में वेरिएबल फ्रीक्वेंसी ड्राइव लगाकर यह खपत आधी कर दी गई। ये पंखे एग्जॉस्ट पंखे के तौर पर काम करने के लिए एक दिशा में घूम सकते हैं। इन सभी पंखों को अब एक्सियल पंखों से बदल दिया जाएगा जो दो घंटे तक चल सकते हैं, भले ही हवा का तापमान 250°C तक पहुँच जाए। ये पंखे अपने आप तब घूमेंगे जब टनल में आग/धुआँ होगा या टनल का तापमान तय लिमिट से ज्यादा हो जाएगा या CO_2 का कंसंट्रेशन या टनल के अंदर मिट्टी का तापमान तय लिमिट से ज्यादा हो जाएगा।

ब्लू लाइन के स्टेशनों के एनवायरनमेंटल कंट्रोल सिस्टम (ECS) को अपग्रेड करने और टनल वेंटिलेशन सिस्टम (TVS) को अपग्रेड करने के लिए एक जापानी कंपनी की भारतीय सब्सिडियरी को पहले ही वर्क ऑर्डर दिया जा चुका है। इस होल्डिंग कंपनी ने सिंगापुर मेट्रो में सौ से ज्यादा अंडरग्राउंड मेट्रो स्टेशनों में ECS और TVS सिस्टम पहले ही लगाए हैं। जापानी इंजीनियरों की टीम पहले ही यतीन दास पार्क स्टेशन के एयर कंडीशनिंग प्लांट और दूसरे इलाकों का दौरा कर चुकी है।

उक्त कार्य एक बार पूरा होने के पश्चात, यात्रियों को एशिया के पांचवें मेट्रो नेटवर्क, कोलकाता मेट्रो रेलवे में ज्यादा आरामदायक यात्रा का अनुभव मिलेगा। स्टेट-ऑफ-द-आर्ट टेक्नोलॉजी वाला यह अपग्रेड बेहतर फायर सेफ्टी भी सुनिश्चित करेगा और सालाना ₹11 करोड़ की बिजली बिल बचाएगा, साथ ही सालाना 12,300 मीट्रिक टन कार्बन फुटप्रिंट भी कम करेगा।

नवनिर्मित बघवार-रामपुर नैकिन खंड का रेल संरक्षा आयुक्त ने किया सघन निरीक्षण

पश्चिम मध्य रेल में भी न्यू रेललाइन, दोहरीकरण एवं तिहरीकरण जैसे विभिन्न अधोसंरचना के निर्माण कार्य को तेजी से पूर्ण करने के निरंतर प्रयास जारी है। इसी कड़ी में अधोसरंचनात्मक रेल परियोजनाओं को महाप्रबंधक शोभना बंदोपाध्याय के सतत निगरानी में तेज गति के साथ किया जा रहा है। जिसके चलते नवनिर्मित बघवार से रामपुर नैकिन के मध्य कमीशनिंग के उद्देश्य से सेंट्रल सर्कल (मुंबई) के रेल संरक्षा आयुक्त मनोज अरोरा द्वारा दिनांक 29 सितंबर, 2025 को सघन निरीक्षण किया गया।



नवनिर्मित बघवार से रामपुर नैकिन तक 8 कि.मी. के ट्रैक का रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा विस्तृत निरीक्षण किया गया। निरीक्षण के दौरान पॉइंट की हाउसिंग एवं टंग रेल, ब्रिज लेआउट की ड्राइंग, गर्डर एवं ब्रिज और रेलवे मानक मापदण्ड पर आधारित स्पान का अवलोकन, ब्रिज के बेरिंग, प्लेट, चैनल स्लीपर, बालस्ट, स्लीपर, ग्लूड जॉइंट, ट्रॉली घर, कुशन, इंप्रूव्ड एस ई जे, ओएचई लाइन, चेयरप्लेट, कर्ब, लेवल क्रॉसिंग एवं समपार फाटक इत्यादि का गहनता से परीक्षण किया। इसके पश्चात संरक्षा की दृष्टि से नवनिर्मित रेल लाइन का रेल संरक्षा आयुक्त ने रामपुर नैकिन से बघवार तक पुरे सेक्शन में अधिकतम 105 कि.मी./घंटा की गति से सफल स्पीड ट्रायल किया।

सांस्कृतिक, ऐतिहासिक और राष्ट्रीय महत्त्व का बटेश्वर स्टेशन 'बी' श्रेणी के स्टेशन में परिवर्तित

आगरा मंडल ने बटेश्वर (बीएएसआर) को 'डी' श्रेणी के हॉल्ट स्टेशन से 'बी' श्रेणी के क्रॉसिंग स्टेशन में परिवर्तित करने का प्रस्ताव दिया है। वर्तमान में, बटेश्वर (बीएएसआर) भंडाई-उदीमोर खंड में बाह (एचएबी) और फतेहाबाद (एफएबी) स्टेशनों के बीच स्थित एक 'डी' श्रेणी का हॉल्ट स्टेशन है।

बटेश्वर का सांस्कृतिक, ऐतिहासिक और राष्ट्रीय महत्त्व बहुत अधिक है। यह पूर्व प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी की जन्मस्थली है, जो इस स्थान के महत्त्व को और भी बढ़ा देती है। बटेश्वर अपनी प्राचीन विरासत के लिए भी प्रसिद्ध है, जिसमें यमुना नदी के किनारे स्थित प्रमुख और ऐतिहासिक शिव मंदिर शामिल हैं।

यह क्षेत्र अपने धार्मिक महत्त्व के अलावा प्रसिद्ध बटेश्वर पशु मेले की मेजबानी के लिए भी जाना जाता है, जो हर साल पूरे क्षेत्र से बड़ी संख्या में आगंतुकों को आकर्षित करता है।

प्रस्तावित रूपांतरण में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं :

- 750 मीटर लंबाई की दो लूप लाइनें
- स्टेशन भवन, जिसमें एल भवन भी शामिल है
- उच्च-स्तरीय प्लेटफॉर्म की संख्या 1
- परिसंचरण क्षेत्र का विकास
- जल टैंक, बोरवेल और पंप हाउस
- दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएँ और अन्य न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं का निर्माण कार्य
- सिग्नलिंग और दूरसंचार उपकरण और इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग
- लूप लाइनों की 2 संख्याओं के लिए ओएचई संशोधन

मानव तस्करी की रोकथाम के लिए पश्चिम रेलवे द्वारा कार्यशाला का आयोजन



पश्चिम रेलवे द्वारा दिनांक 15 दिसंबर, 2025 को मानव तस्करी विरोधी विषय पर एक क्षमता निर्माण कार्यशाला का आयोजन किया गया। यह कार्यशाला महिलाओं एवं बच्चों की सुरक्षा, बचाव, पुनर्वास तथा उन्हें उनके परिवारों से पुनर्मिलन सुनिश्चित करने पर केंद्रित थी। यह पहल रेलवे परिसरों को अधिक सुरक्षित, संवेदनशील एवं मानवीय बनाने की दिशा में एक महत्त्वपूर्ण कदम है।

इस क्षमता निर्माण कार्यशाला का आयोजन रेलवे सुरक्षा बल (RPF), पश्चिम रेलवे द्वारा राष्ट्रीय महिला आयोग (NCW) के सहयोग से संयुक्त रूप से किया गया।

इस कार्यशाला में राष्ट्रीय महिला आयोग, नई दिल्ली की अध्यक्षा विजया किशोर रहाटकर; पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक विवेक कुमार गुप्ता; मुंबई पुलिस की उपायुक्त रागसुधा आर. (IPS); वरिष्ठ सलाहकार निशिता दुबे; रेलवे सुरक्षा बल के महानिरीक्षक-सह-प्रमुख मुख्य सुरक्षा आयुक्त अजय सदानी; पश्चिम रेलवे, मुंबई सेंट्रल मंडल के मंडल रेल प्रबंधक पंकज सिंह सहित पश्चिम रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी, कर्मचारी तथा विशिष्ट संसाधन व्यक्ति उपस्थित थे।

आरडीएसओ एवं सीआईआई द्वारा आयोजित संयुक्त कॉन्फ्रेंस सम्पन्न

अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) ने भारतीय उद्योग परिसंघ (सीआईआई) के साथ सम्मिलित रूप से, दिनांक 28 नवंबर, 2025 को लखनऊ में, रेलवे में नवीन प्रौद्योगिकियों पर एक सम्मेलन का आयोजन किया। सम्मेलन में उपस्थित उद्योग विशेषज्ञों ने रेल क्षेत्र में नवाचार, नवीनतम तकनीकों, सहयोग और विचार-सृजन पर विस्तृत विचार-विमर्श किया।

उद्घाटन सत्र के साथ-साथ सम्मेलन में रेलवे प्रगति के प्रमुख क्षेत्रों पर केंद्रित तीन तकनीकी सत्र भी आयोजित किए गए जिसमें भारतीय रेल की गति एवं थ्रूपुट बढ़ाने, रेलवे वैल्यू चेन में उभरते अवसरों, 'बिजनेस फॉर द बिजनेस' तथा कंडीशन मॉनिटरिंग एवं प्रेडिक्टिव



मेंटेनेंस विषय शामिल हैं, जिन्होंने सभी प्रतिभागियों को महत्त्वपूर्ण एवं उपयोगी अंतर्दृष्टियाँ प्रदान कीं।



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

यौन उत्पीड़न की रोकथाम पर जागरूकता संबंधी कार्यशाला का आयोजन

दिनांक 24 नवम्बर, 2025 को डॉ. अर्चना मजूमदार, सदस्य, राष्ट्रीय महिला आयोग, मेट्रो रेलवे में यौन उत्पीड़न की रोकथाम (POSH) पर जागरूकता कार्यशाला को संबोधित करने और POSH एक्ट के कार्यान्वयन की समीक्षा करने के लिए मेट्रो रेल भवन में आईं। इस कार्यशाला की अध्यक्षता सुभ्रांशु एस. मिश्रा, महाप्रबंधक, मेट्रो रेलवे द्वारा की गई।

अपने संबोधन में, मिश्रा ने इस बात पर जोर दिया कि महिला कर्मचारियों को बिना किसी कठिनाई के अपनी ड्यूटी निभाने के लिए सभी जरूरी सुविधाएँ और एक अनुकूल माहौल दिया जाए। उन्होंने एक आरामदायक, सम्मानजनक और लैंगिक समानता वाले वर्कप्लेस को बढ़ावा देने के महत्त्व पर जोर दिया। अपने संबोधन में, डॉ. अर्चना मजूमदार ने यौन उत्पीड़न रोकथाम (POSH) अधिनियम के प्रावधानों, इंटरनल कमेटी की भूमिकाओं और जिम्मेदारियों और महिला कर्मचारियों के लिए एक सुरक्षित कार्यस्थल सुनिश्चित करने के लिए उपलब्ध तरीकों पर बहुमूल्य जानकारी साझा की। दीपाली श्रीवास्तव, एडवोकेट, राष्ट्रीय महिला आयोग ने कार्यस्थल



पर महिलाओं के यौन उत्पीड़न (रोकथाम, निषेध और निवारण) अधिनियम, 2013 और मातृत्व लाभ (संशोधन) अधिनियम, 2017 पर एक संक्षिप्त प्रेजेंटेशन दिया, जिसमें महिलाओं के लिए इनके मुख्य प्रावधानों और इन कानूनों को कैसे लागू किया जाए, इस पर व्यावहारिक मार्गदर्शन दिया गया। इस वर्कशॉप में मेट्रो रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी और महिला कर्मचारी भी मौजूद थे।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में चलने वाली 10 जोड़ी ट्रेनों का एलएचबी में परिवर्तन

भारतीय रेल, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (एनएफआर) के अंतर्गत, वर्ष 2025 – 26 के दौरान 10 जोड़ी यात्री ट्रेनों को पारंपरिक आईसीएफ कोचों से उन्नत एलएचबी रेक में परिवर्तित कर रही है। इस पहल का उद्देश्य यात्रियों की सुरक्षा, यात्रा सुविधा तथा परिचालन दक्षता को और बेहतर बनाना है। अब तक जून से अगस्त 2025 के बीच 5 जोड़ी ट्रेनों का सफलतापूर्वक उन्नयन किया जा चुका है। इसके अलावा 3 जोड़ी ट्रेनों का उन्नयन नवंबर 2025 तक तथा शेष 2 जोड़ी ट्रेनों का उन्नयन जनवरी 2026 में किया जाएगा। यह कदम भारतीय रेल के निरंतर आधुनिकीकरण अभियान का हिस्सा है, जिसके माध्यम से पूर्वोत्तर क्षेत्र में यात्रियों को अधिक सुरक्षित, तेज और भरोसेमंद रेल सेवाएँ उपलब्ध कराई जा रही हैं।



माथेरान रेलवे स्टेशन हुआ 178 साल का

मध्य रेल ने दिनांक 13 दिसम्बर, 2025 को माथेरान स्टेशन महोत्सव का आयोजन किया। इस महोत्सव में माथेरान लाइट रेलवे की गौरवशाली विरासत को प्रदर्शित किया गया, जिसने 118 वर्ष पूरे कर लिए हैं। इस अवसर पर माथेरान स्टेशन परिसर में एक भव्य प्रदर्शनी लगाई गई, जिसमें विरासत से संबंधित जानकारी और कलाकृतियों को भौतिक और वर्चुअल दोनों माध्यमों से प्रदर्शित किया गया, जिससे आगंतुकों को माथेरान लाइट रेलवे के इतिहास और विरासत की जानकारी मिली।

इस प्रदर्शनी में निम्नलिखित चीजें प्रदर्शित की गईं

मूल विरासत और मौजूदा रोलिंग स्टॉक आइटम, जिनमें स्टीम लोको 794B, 4 व्हीलर बोगी फ्लैट रेल (BFR) वैगन, डीएचआर बोगी (विशेष रूप से नैरो गेज रेलवे के लिए प्रयुक्त) और माथेरान लाइट रेलवे (एमएलआर) बोगी शामिल हैं।

नेरल-माथेरान लाइट रेलवे-इतिहास और विकास

नेरल-माथेरान रेलवे का निर्माण 1904 में शुरू हुआ और नैरो गेज लाइन अंततः 1907 में यातायात के लिए खोली गई। मध्य रेल नेरल से माथेरान तक पहाड़ों से होकर गुजरने वाली इस नैरो गेज लाइन पर रेल सेवाएँ संचालित करती है। एहतियात के तौर पर, मानसून के दौरान यह लाइन बंद रहती है, हालांकि, दिनांक 29 सितम्बर, 2012 से अमन लॉज और माथेरान के बीच शुरू की गई शटल सेवाएँ मानसून के दौरान भी चलती हैं।

वर्तमान में मध्य रेल नेरल-माथेरान-नेरल के बीच प्रतिदिन 4 ट्रेनें और अमन लॉज-माथेरान-अमन लॉज के बीच 16 ट्रेनें चलाती है, जिनमें से 12 ट्रेनें प्रतिदिन चलती हैं और 4 विशेष ट्रेनें केवल सप्ताहांत (शनिवार और रविवार) को चलती हैं।

मध्य रेल ने नेरल-माथेरान रेलवे लाइन पर यात्रियों को सुरक्षित और आरामदायक यात्रा सुनिश्चित करने के लिए इस खंड पर कई अवसंरचनात्मक कार्य किए हैं।

नवंबर 2025 माह के दौरान नेरल-माथेरान लाइन और अमन लॉज-माथेरान लाइन से कुल 38,164 यात्रियों ने यात्रा की, जिससे मध्य रेल को ₹29.18 लाख का राजस्व प्राप्त हुआ।

मध्य रेल ने इन मार्गों पर बेहतर माहौल वाले नए सुसज्जित कोच भी शुरू किए हैं।

इन कोच की विशेषताएं इस प्रकार हैं:

- विंटेज रंग योजना में बाहरी पेंटिंग
- लकड़ी की फिनिश वाली आंतरिक फॉल्स सीलिंग
- पीवीसी फर्श को लकड़ी की फिनिश में बदला गया
- भूरे रंग की नई रेक्सिन लेदर सीटें
- प्रथम श्रेणी के कोच में सामान रखने के लिए रैक की व्यवस्था।
- लकड़ी की फिनिश वाले इंटीरियर पैनल

मध्य रेल इस जगह को न केवल एक प्रमुख पर्यटन स्थल के रूप में लोकप्रिय बना रहा है, बल्कि एक ऐसे स्थान के रूप में भी लोकप्रिय बना रहा है, जो प्रकृति को करीब से देखने का रोमांच और टॉय ट्रेन में एक यादगार सफर प्रदान करे, जिससे माथेरान के प्राकृतिक वातावरण की शांति में डूबने का अनुभव मिलता है।

इससे न केवल पर्यटकों का समग्र अनुभव बेहतर होगा, बल्कि पर्यटन को बढ़ावा देकर और रोजगार के अवसर प्रदान करके स्थानीय अर्थव्यवस्था में भी महत्त्वपूर्ण योगदान मिलेगा।



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने 80वीं अखिल भारतीय फुटबॉल चैंपियनशिप का खिताब अपने नाम किया



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे मुख्यालय फुटबॉल टीम ने र 80वीं अखिल भारतीय इंटर रेलवे फुटबॉल चैंपियनशिप 2025 का खिताब अपने नाम किया है। पूर्व रेलवे खेल संघ, कोलकाता द्वारा दिनांक 22 अक्टूबर से 7 नवम्बर, 2025 तक यह चैंपियनशिप कोलकाता में आयोजित की गई। जिसमें देश भर से भारतीय रेल की कुल 24 क्षेत्रीय रेलवे टीमों ने भाग लिया। फाइनल मुकाबला कोलकाता में खेला गया, जिसमे दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे मुख्यालय टीम ने गतवर्ष के चैंपियन सेंट्रल रेलवे को 1–0 से पराजित कर दिया।

दिनांक 14 नवम्बर, 2025 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे की टीम ने महाप्रबंधक तरुण प्रकाश से शिष्टाचार भेंट की।

अखिल भारतीय रेल पावरलिफ्टिंग चैंपियनशिप दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे की महिला टीम चैंपियनशिप में प्रथम रनर-अप

देहरादून (उत्तराखंड) में दिनांक 20 से 24 नवम्बर, 2025 तक नॉर्दर्न रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन द्वारा आयोजित 21वीं पुरुष एवं 15वीं महिला अखिल भारतीय रेल पावरलिफ्टिंग चैंपियनशिप 2025-26 में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे खेल संघ की महिला पावरलिफ्टिंग टीम ने शानदार प्रदर्शन करते हुए चैंपियनशिप में प्रथम रनर-अप का गौरव प्राप्त किया। टीम की खिलाड़ियों ने एक स्वर्ण, दो रजत एवं दो कांस्य पदक जीते। 57 किलोग्राम भार वर्ग में जे. रामलक्ष्मी ने कुल 485 किग्रा भार उठाकर स्वर्ण पदक जीता, जबकि इसी वर्ग में ममता रजक ने 450 किग्रा भार के साथ रजत पदक प्राप्त किया। 63 किलोग्राम भार वर्ग में संतोषी मांझी ने कुल 432.5 किग्रा भार उठाकर कांस्य पदक अर्जित किया। 84 किलोग्राम



वर्ग में प्रीति ने 510 किग्रा भार के साथ रजत तथा जान्हवी जगदीश ने 507.5 किग्रा भार के साथ कांस्य पदक जीता।



ट्रैकिंग गति और सफलता!

दिनांक 19-23 दिसंबर, 2025 तक रुद्रपुर, उत्तराखंड में आयोजित 77वीं सीनियर नेशनल ट्रैक साइक्लिंग चैंपियनशिप में चैंपियन बनने पर भारतीय रेल की पुरुष और महिला ट्रैक साइक्लिंग टीमों को बधाई।

रेलवे सुरक्षा बल की 36वीं अखिल भारतीय कुश्ती प्रतियोगिता संपन्न

36 वीं अखिल भारतीय रेल सुरक्षा बल कुश्ती प्रतियोगिता का समापन रेलवे स्टेडियम जबलपुर में हुआ। मुख्य अतिथि महाप्रबंधक शोभना बंदोपाध्याय एवं वरिष्ठ अधिकारियों की उपस्थिति में इस कुश्ती प्रतियोगिता के फाइनल मुकाबले संपन्न हुए।

ओवरऑल विजेता – रेलवे सुरक्षा विशेष बल (RPSF) ने प्रथम स्थान प्राप्त किया, जबकि उत्तर रेलवे ने उपविजेता और उत्तर पूर्व रेलवे ने तृतीय स्थान प्राप्त किया।

79 व 86 किग्रा फाइनल परिणाम

- 79 किग्रा – जगमेन्दर (RPSF)
- 86 किग्रा – नाहरदेव (NER)

प्रतियोगिता के प्रमुख विजेता खिलाड़ी

- महिला फ्रीस्टाइल वर्ग – शिवानी (NR), सविता पटेल (WCR), रूपा गर्ग (WCR)



- पुरुष फ्रीस्टाइल वर्ग – 57, 61, 65, 70, 74, 79, 86, 92, 97 एवं 125 किग्रा वर्ग में RPSF, उत्तर रेलवे, उत्तर पूर्व रेलवे एवं पश्चिम रेलवे के पहलवानों ने पदक जीते।



दिनांक 12-14 दिसंबर, 2025 को अहमदाबाद, गुजरात में आयोजित सीनियर राष्ट्रीय कुश्ती चैंपियनशिप में उत्कृष्ट प्रदर्शन के लिए भारतीय रेल के कुश्ती टीमों को बधाई। भारतीय रेल के पुरुष टीम ओवरऑल चैंपियन बने (फ्री स्टाइल और ग्रीको रोमन वर्ग में स्वर्ण) तथा महिला टीम उपविजेता रही।

दक्षिण मध्य रेलवे की महिला टीम ने 48वीं अखिल भारतीय अंतर रेलवे बास्केटबॉल चैंपियनशिप में स्वर्ण पदक जीता

दक्षिण मध्य रेलवे (एससीआर) की महिला बास्केटबॉल टीम ने मालीगाँव, गुवाहाटी में 3 से 11 नवंबर, 2025 तक आयोजित 48वीं महिला अखिल भारतीय अंतर-रेलवे चैंपियनशिप में जीत हासिल की। विजेता टीम के सदस्यों को संजय कुमार/ महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे ने बधाई दी। फाइनल मैच में, दक्षिण मध्य रेलवे टीम ने पूर्व रेलवे को हराया, जिसके खिलाड़ी प्रशंसित थे। दमरे के खिलाड़ियों ने उत्कृष्ट प्रदर्शन करते हुए स्वर्ण पदक हासिल किया। दक्षिण मध्य रेलवे की पुष्पा को टुर्नामेंट की सर्वश्रेष्ठ खिलाड़ी चुना गया।

चैंपियनशिप में कुल 14 क्षेत्रीय रेलवे टीमों ने भाग लिया। टीमों को चार पूलों में विभाजित किया गया। दक्षिण मध्य रेलवे ने पूल मैचों में



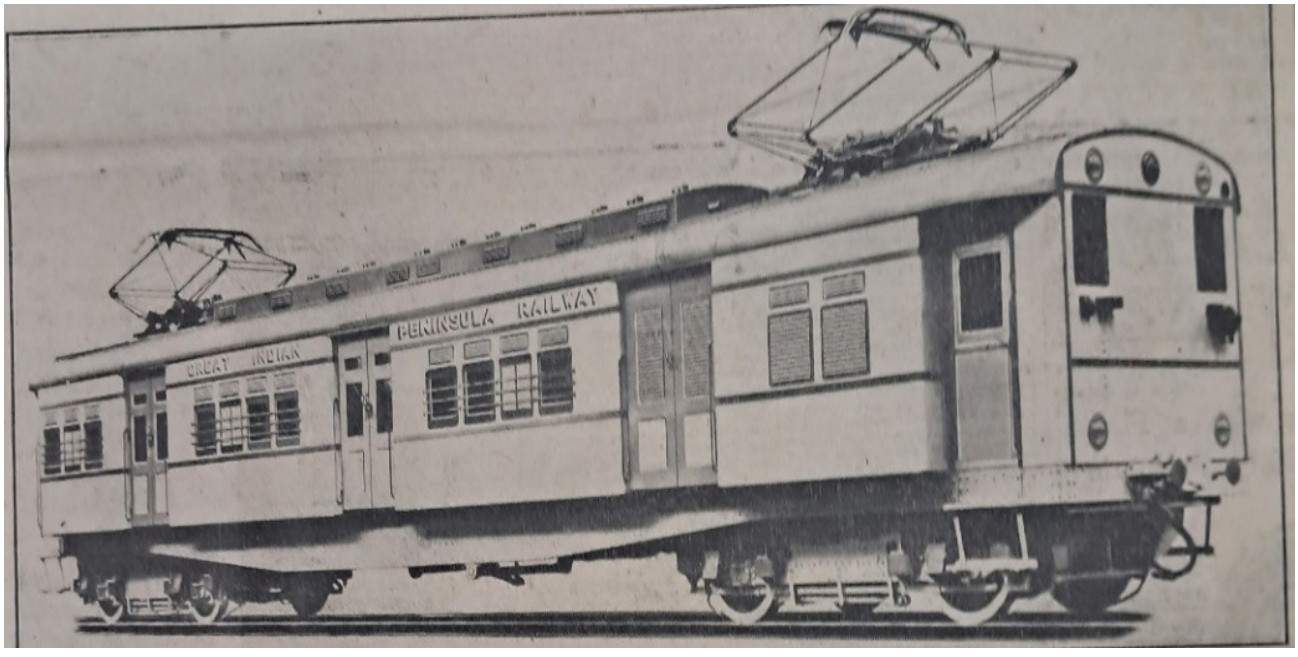
आईसीएफ और पूर्व रेलवे के साथ खेला, क्वार्टर फाइनल में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का सामना किया और सेमीफाइनल में दक्षिण रेलवे को हराकर फाइनल में प्रवेश किया।

भारत में इलेक्ट्रिक ट्रेन सर्विस के शुरुआती दिन

सात्यकि नाथ
प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक,
मेट्रो रेलवे, कोलकाता

रेलवे और संचार सदस्य सर चार्ल्स अलेक्जेंडर इनेस ने दिनांक 19 फरवरी, 1925 को रेल बजट पेश करते हुए कहा ““सदस्यों ने निस्संदेह हाल ही में प्रेस में ग्रेट इंडियन रेलवे की हार्बर शाखा के पुनः उद्घाटन के बारे में पढ़ा होगा।” सर चार्ल्स, भारतीय सिविल सेवा (आईसीएस) के एक विशिष्ट सदस्य, जिन्होंने बर्मा के गवर्नर के रूप में अपना भारतीय करियर पूर्ण किया, वे भारत में उद्घाटित इलेक्ट्रिक ट्रेन का जिक्र कर रहे थे और उन्होंने आगे कहा “मुझे यकीन है कि यह भारतीय रेल के इतिहास में एक मील का पत्थर साबित होगा, क्योंकि यह भारत में पहली इलेक्ट्रिक रेलवे है।” सदस्यों ने सर चार्ल्स के शब्दों में निहित गर्व की भावना को गर्मजोशी से स्वीकार किया, जो पिछले वर्ष आम बजट से अलग होने के बाद दूसरा रेल बजट पेश कर रहे थे। बम्बई के गवर्नर सर लेस्ली विल्सन द्वारा ग्रेट इंडियन पेनिनसुलर रेलवे की बंदरगाह शाखा में विक्टोरिया टर्मिनस और कुर्ला के बीच पहली विद्युत रेलगाड़ी का उद्घाटन किए हुए मुश्किल से दो सप्ताह ही बीते थे। उसी बजट भाषण के दौरान, उन्होंने ग्रेट इंडियन पेनिनसुलर उपनगरीय लाइन के विद्युतीकरण के लिए ₹103 लाख और बॉम्बे-बड़ौदा एवं मध्य भारत उपनगरीय लाइन के बॉम्बे में विद्युतीकरण के लिए ₹77 लाख प्रदान करने के भारत सरकार के निर्णय की घोषणा की। सर चार्ल्स ने, जिन्हें सदन ध्यानपूर्वक सुन रहा था, अपने पचास मिनट के भाषण के समापन में कहा, “मुझे डर है कि मैंने सदन को थका दिया है।” “नहीं, नहीं,” विभिन्न पक्षों से जोरदार आश्वासन आया और इस कोलाहल ने सदन में व्याप्त शांति हर्षोल्लास में बदल गई।

वर्ष 1925 रेलवे के लिए ऐतिहासिक उपलब्धियों से भरा हुआ है। दुनिया 'रेलवे से रोमांस' के शताब्दी वर्ष का जश्न मना रही थी। दिनांक 27 सितंबर, 1825 को, इसके मालिकों ने 'स्टॉकटन और डार्लिंगटन रेलवे के उस महान उपलब्धि' को जनता के उपयोग के



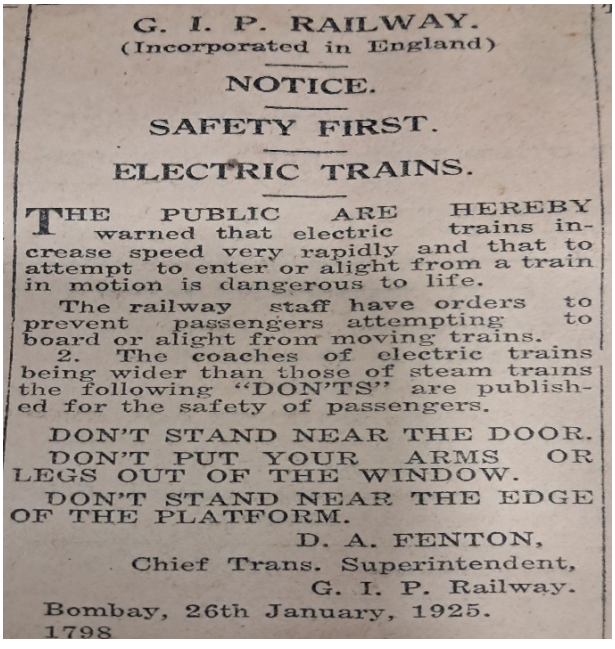
पहला इलेक्ट्रिक कोच जीआईपी रेलवे नवंबर, 1924



जीआईपी रेलवे का पहला इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव - अप्रैल, 1928 - सर लेस्ली विल्सन

लिए औपचारिक रूप से खोला। इस मार्ग पर एक ट्रेन चलाई गई, जिसके किनारे महिलाएँ आश्चर्यचकित होकर कतार में खड़ी थीं। इंजन चालक जॉर्ज स्टीफेंसन और उनके सहायक लोकोमोटिव के टेंडर पर खड़े थे और पहले छह वैगनों में कोयला और आटा ढोया जा रहा था और यात्री उसमें बैठे थे। संबंधित सामानों के मालिक एक ढके हुए डिब्बे में बैठे थे, जिसके बाद सीटों से सुसज्जित इक्कीस वैगन लगाए गए थे। इनमें से पहले वैगन में एक ब्रास बैंड और एक झंडा था, जिस पर आदर्श वाक्य 'पेरिकुलम प्राइवटम यूटिलिटास पब्लिक' लिखा था। इस समारोह पूर्ण वर्ष में, भारतीय रेल ने बंबई के विक्टोरिया टर्मिनस से कुर्ला तक ग्यारह मील लंबे मार्ग पर पहली विद्युत रेलगाड़ी चलाकर एक नई यात्रा शुरू की। बंबई के गवर्नर सर जॉर्ज विल्सन और लेडी विल्सन, रेलवे के मुख्य आयुक्त क्लेमेंट डैनियल मैग्स हिंडले और ग्रेट इंडियन पेनिनसुलर (जीआईपी) रेलवे के एजेंट रॉबर्ट मैकलीन के साथ, वर्ष की 3 फरवरी को इस महत्त्वपूर्ण अवसर के साक्षी बने। सर जॉर्ज द्वारा सेवा का उद्घाटन करने से पहले, मैकलीन ने उपस्थित लोगों को बताया कि अब शहर के व्यापारिक केंद्र से व्यापार के नए केंद्र तक एक आधुनिक परिवहन सेवा उपलब्ध होगी। इसकी योजना दो दशक पहले तब शुरू हुई थी जब लोक निर्माण विभाग और चैंबर ऑफ कॉमर्स ने पोर्ट ट्रस्ट रेलवे के माध्यम से मझगाँव तक विद्युत सेवा शुरू करने के बारे में सोचा था। पहले युद्ध और फिर वित्त कठिनाइयों के कारण इस परियोजना में देरी हुई, हालाँकि बाद में इसे दूर कर लिया गया। मैकलीन ने प्रसन्नता पूर्वक कहा कि शहर को इस नए कार्य का सौभाग्य प्राप्त हुआ है, जिसका श्रेय मेसर्स टाटा एंड संस को जाता है, जिन्होंने अपनी जलविद्युत परियोजना शुरू करके आवश्यक विद्युत शक्ति प्रदान की है। उन्होंने खेद व्यक्त किया कि रेलवे का बांद्रा खंड विद्युतीकरण के साथ तैयार था, लेकिन बॉम्बे बड़ौदा और मध्य रेलवे (बीबीसीआई) का निकटवर्ती खंड अभी तक तैयार नहीं हुआ था। बम्बई के नागरिकों को रेलवे की विद्युतीकरण योजना के बारे में जानकर खुशी हुई, जिसका विस्तार उत्तर में इगतपुरी और पूर्व में पूना तक किया जाएगा। समापन से पहले, एजेंट ने पूर्व गवर्नर सर जॉर्ज लॉयड के योगदान की सराहना की, जिनके अथक प्रयास के बिना यह परियोजना आगे नहीं बढ़ पाती। इसके बाद गवर्नर प्लेटफॉर्म 2 पर गए, जहाँ लाल रंग का कालीन बिछा था और झंडे लगे थे। उन्होंने विद्युत सेवा के उद्घाटन की घोषणा की।

उद्घाटन से पहले एक सफल परीक्षण किया गया जिसमें बड़ी संख्या में रेलवे अधिकारियों ने आश्चर्य और उल्लास की भावना के साथ यात्रा की। प्रत्येक ट्रेन चार डिब्बों वाली थी, जिसमें एक मोटर कोच के साथ तीन ट्रेलर लगे थे, जिन्हें प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी, द्वितीय श्रेणी महिला, तृतीय श्रेणी और सामान सहित तृतीय श्रेणी महिला के



G. I. P. RAILWAY.
(Incorporated in England)

NOTICE.

SAFETY FIRST.

ELECTRIC TRAINS.

THE PUBLIC ARE HEREBY warned that electric trains increase speed very rapidly and that to attempt to enter or alight from a train in motion is dangerous to life.

The railway staff have orders to prevent passengers attempting to board or alight from moving trains.

2. The coaches of electric trains being wider than those of steam trains the following "DON'TS" are published for the safety of passengers.

DON'T STAND NEAR THE DOOR.

DON'T PUT YOUR ARMS OR LEGS OUT OF THE WINDOW.

DON'T STAND NEAR THE EDGE OF THE PLATFORM.

D. A. FENTON,
Chief Trans. Superintendent,
G. I. P. Railway.

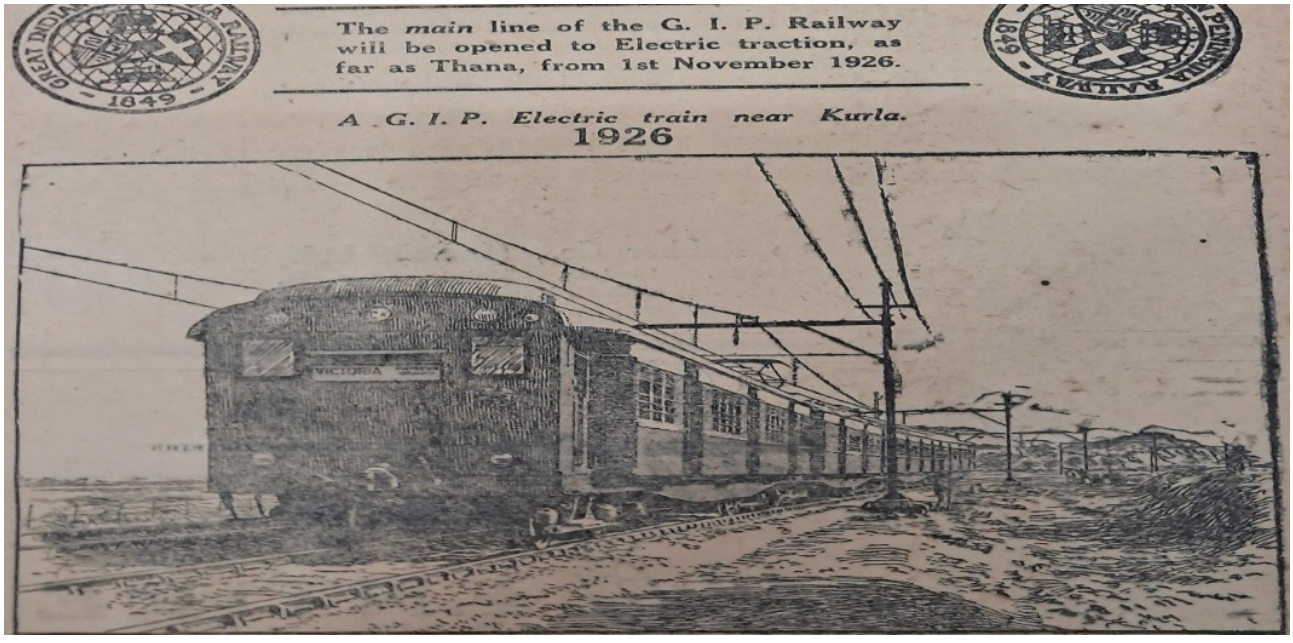
Bombay, 26th January, 1925.
1798

लिए उपयुक्त रूप से आवंटित किया गया था। दिन के व्यस्त समय में, दो चार डिब्बों वाली इकाइयों को जोड़कर आठ डिब्बों वाली ट्रेन बनाई गई थी। अन्य खूबियों के साथ-साथ, इलेक्ट्रिक ट्रेन का एक फायदा तेज त्वरण था, जिससे औसत गति अधिक प्राप्त करने में मदद मिली।

पूरी तरह से स्टील से बनी और अग्निरोधी फर्श वाली इस ट्रेन की लंबाई और चौड़ाई क्रमशः 68 फीट और 12 फीट थी। 12 फीट की चौड़ाई को मौजूदा चौड़ाई से एक नवाचार बताया गया, जिससे यात्रियों के लिए ज्यादा जगह की व्यवस्था हो सकी। हालांकि, इससे प्लेटफॉर्म पर 5 इंच का अतिरिक्त भार पड़ गया, जिसके लिए यात्रियों को दरवाजे के पास खड़े होने या खिड़की से बाहर हाथ निकालने से मना किया गया। ओवरहेड केबल के जरिए 22000V पर अल्टरनेटिंग करंट से बिजली दी गई, जिसे 1500V पर डायरेक्ट करंट में बदलकर ट्रेनों तक पहुँचाया गया। कुर्ला और मझगाँव में दो ट्रांसफार्मर लगाए गए थे। विद्युतीकरण परियोजना के लिए ₹8 करोड़ देने के लिए भारत सरकार का धन्यवाद करते हुए, बॉम्बे के गवर्नर सर लेस्ली विल्सन ने कहा कि साधारण भाप इंजन से आधुनिक विद्युत कर्षण विधियों में परिवर्तन, किसी भी कल्पनाशील व्यक्ति की कल्पना को प्रभावित करेगा। सर लेस्ली को उम्मीद थी कि कुछ वर्षों में बॉम्बे के नागरिक तीन घंटे की सीधी रेलगाड़ी से पूना पहुँच सकेंगे। इस ग्यारह मील की यात्रा का किराया एक आना तय किया गया। शुरुआती दिनों में कुछ मौकों पर सर्विस में रुकावट आई क्योंकि जनरेटर कार में हॉट बेयरिंग की वजह से रेक को सर्विस से बाहर कर दिया गया था। 1 जुलाई, 1925 को जीआईपी रेलवे का राज्य द्वारा अधिग्रहण किए जाने के बाद विद्युतीकरण की गति तेज हो गई और 3 फरवरी, 1926 को विद्युत सेवा का विस्तार बांद्रा तक कर दिया गया। ठेकेदार इंजीनियर मेसर्स मर्ज और मैकलारेन ने रावली जंक्शन से निकलकर माहिम से बांद्रा तक बीबीसीआई ट्रैक के समानांतर एक नई लाइन का निर्माण किया। एक हफ्ते पहले ट्रायल रन के दौरान, बांद्रा के पास जौली हट के निवासी बिना इंजन वाली ट्रेन देखकर बेहद उत्साहित थे। वे तटबंध पर खुशी और उत्साह से उछल रहे थे और हैरानी से हाथ हिला रहे थे। विक्टोरिया टर्मिनस से बांद्रा तक की दूरी 23 मिनट की थी, जिससे भाप इंजन पर स्विच करने की आवश्यकता नहीं पड़ी। 1 नवंबर, 1926 को मुख्य लाइन पर थाना तक के विस्तार का उद्घाटन हुआ। अंततः नवंबर, 1929 में पूना तक विद्युतीकरण का कार्य पूरा हुआ। रेलवे द्वारा बॉम्बे-पूना और बॉम्बे-इगतपुरी खंडों पर विद्युतीकृत परिचालन के लिए 41 मालवाही इंजन और 29 यात्री इंजन खरीदे गए।

बीबीसीआई रेलवे ने अपनी ओर से तेजी से काम किया और बांद्रा से अंधेरी के बीच 22 मील लंबे हिस्से का विद्युतीकरण किया गया एवं 4 जनवरी, 1928 को धुआँ रहित सेवा का उद्घाटन किया गया। इस प्रकार उस रेलवे पर बॉम्बे और साल्सेट क्षेत्र के विद्युतीकरण परियोजना की शुरुआत हुई। इस अवसर पर, सर लेस्ली के उत्तराधिकारी गवर्नर सर फ्रेडरिक साइक्स ने अपना भाषण समाप्त करने के बाद, इलेक्ट्रिक ट्रेन के ड्राइवर केबिन में प्रवेश किया और उसे अंधेरी तक चलाया फिर वापस लाए।

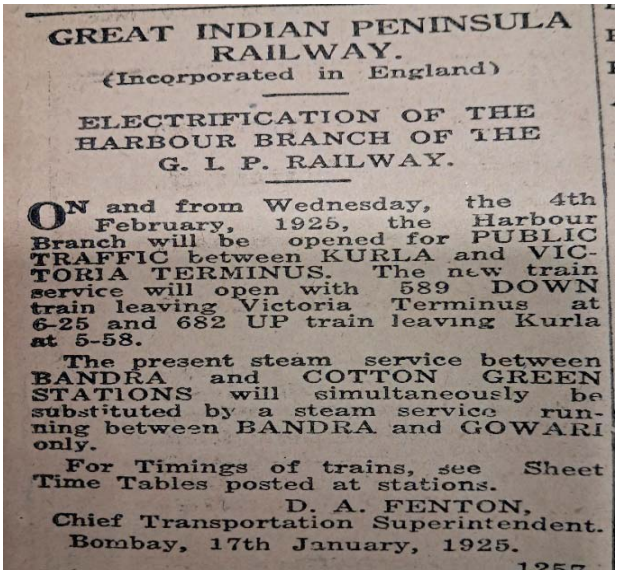
दक्षिणी प्रेसीडेंसी मद्रास में, दक्षिण भारतीय रेल (SIR) को पहली इलेक्ट्रिक ट्रेन सेवा शुरू करने का गौरव प्राप्त हुआ। गवर्नर सर जॉर्ज स्टेनली ने 2 अप्रैल, 1931 को मद्रास समुद्र तट और तांबरम के बीच इस सेवा का उद्घाटन समारोह किया। 1923 की शुरुआत में रेलवे ने मद्रास को दक्षिणी उपनगरीय क्षेत्र से जोड़ने के लिए एक उपनगरीय प्रणाली विकसित करने का निर्णय लिया, जो विशाल आबादी वाला एक आवासीय क्षेत्र बन रहा था। यह परियोजना मीटर गेज (एमजी)



खंड में पहली और देश में तीसरी इलेक्ट्रिक सेवा होने के कारण उल्लेखनीय थी। शुरुआत में बिजली और भाप की मिश्रित सेवा संचालित की गई और 1 मई, 1931 से भाप सेवा धीरे-धीरे समाप्त कर दी गई। मद्रास इलेक्ट्रिक सप्लाई कॉर्पोरेशन द्वारा एग्मोर और मीनम्बकम में क्रमशः दो ट्रांसफार्मर लगाकर बिजली की आपूर्ति की जाती थी। विद्युत सेवा को अंततः चिंगलपुट तक बढ़ा दिया गया, जिससे यात्री और माल सेवा दोनों के लिए उस स्टेशन के उत्तरी छोर पर भाप से काम करने की आवश्यकता समाप्त हो गई। देश के तीसरे प्रेसीडेंसी में उपनगरीय सेवा के विद्युतीकरण पर भी 1924 में ही विचार किया गया था, जब पूर्व बंगाल रेलवे एवं एक राज्य रेलवे ने उत्तर और दक्षिण उपनगर को कलकत्ता से जोड़ने के लिए दो खंडों का व्यवहार्यता अध्ययन पूरा किया था। मेजर आरएच स्टालार्ड, ओबीई को सियालदह–कांचरापाड़ा और सियालदह-डायमंड हार्बर, कुल 150 मील के विद्युतीकरण के लिए विशेषज्ञों की सिफारिश की व्यावहारिकता का अध्ययन करने के लिए नियुक्त किया गया था। जब दिनांक 1 जनवरी, 1925 को ईस्ट इंडियन रेलवे को राज्य द्वारा अपने अधीन कर लिया गया, तो हावड़ा–बैंडेल का एक और खंड भी कलकत्ता उपनगरीय सेवा के विद्युतीकरण परियोजना में जोड़ा गया। शहर के केन्द्रीय व्यापारिक जिले तक भूमिगत और ओवरहेड दोनों विकल्पों के साथ विद्युत सेवा का विस्तार करने की व्यवहार्यता पर भी विचार किया गया।

हालाँकि, विद्युतीकरण के मार्ग में वित्त की कमी के आड़े आई, क्योंकि भारत सरकार ने प्रांत को परियोजना के वित्त पोषण की सलाह दी तथा भारत के स्वतंत्र होने तक इस पर काम नहीं किया गया।

विद्युत सेवा शुरू होने से टर्मिनल स्टेशन पर भीड़भाड़ कम हुई और परिचालन में तेजी आई तथा उत्तर पूर्व रेलवे को भी लाभ हुआ। ब्रिटेन में रेलवे उस समय 2 मिनट के अंतराल पर ट्रेनें भेजने में सक्षम था। ब्यूनस आयर्स और सेंट्रल अर्जेंटीना रेलवे ने इलेक्ट्रिक ऑपरेशन के साथ ट्रेन की माइलेज में 40 फीसदी की बढ़ोतरी की सूचना दी थी। फिर भी ट्रैक का विद्युतीकरण एक कठिन कार्य था क्योंकि कई स्थानों पर मौजूदा ब्रिजों को कैटनरी तार के लिए जगह बनाने के लिए ऊँचा किया गया था। इलेक्ट्रिक ट्रेन की शुरुआत के बाद, विक्टोरिया टर्मिनस स्टेशन की इमारत खराब वेंटिलेशन से ग्रस्त पाई गई क्योंकि इलेक्ट्रिक ट्रेन द्वारा किया गया वायु संचार भाप के संचलन के बेहतर स्तर से मेल नहीं खाता था। हवा के आवागमन को बेहतर बनाने के लिए इमारत की छत बदल दी गई। धुआँ रहित सेवा की शुरुआत ने भले ही रेल यात्रा के रोमांच को तोड़ दिया, लेकिन तकनीकी प्रगति की गवाही देने वाले इंजीनियरिंग के कई चमत्कार देखने को मिले। यात्रा के समय की बचत के साथ आराम तो बढ़ा, लेकिन सुकून भरी यात्रा के सुखद किस्से कम हो गए।



GREAT INDIAN PENINSULA RAILWAY.
(Incorporated in England)

ELECTRIFICATION OF THE HARBOUR BRANCH OF THE G. I. P. RAILWAY.

ON and from Wednesday, the 4th February, 1925, the Harbour Branch will be opened for PUBLIC TRAFFIC between KURLA and VICTORIA TERMINUS. The new train service will open with 589 DOWN train leaving Victoria Terminus at 6-25 and 682 UP train leaving Kurla at 5-58.

The present steam service between BANDRA and COTTON GREEN STATIONS will simultaneously be substituted by a steam service running between BANDRA and GOWARI only.

For Timings of trains, see Sheet Time Tables posted at stations.

D. A. FENTON,
Chief Transportation Superintendent.
Bombay, 17th January, 1925.

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

अपना ज्ञान टटोलें

1. **हाल ही में किस रेलवे स्टेशन को राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार 2025 प्राप्त हुआ है?**

(क) मियाना (ख) इंदौर

(ग) नाशिक (घ) पुणे

2. **भारतीय रेल नेटवर्क पर प्रतिदिन औसतन कितनी ट्रेनें चलती हैं?**

(क) 1 लाख (ख) 17000

(ग) 15000 (घ) 11740

3. **अमृत भारत स्टेशन योजना में कितने रेलवे स्टेशनों को शामिल किया गया है?**

(क) 1302 (ख) 1337

(ग) 1508 (घ) 1400

4. **मेट्रो रेलवे कोलकाता एशिया का कौन-से नंबर पर आता है?**

(क) पांचवें (ख) पहले

(ग) सातवें (घ) 15वें

5. **164 वंदे भारत ट्रेनें देश के कितने जिलों को जोड़ती हैं?**

(क) 274 (ख) 1250

(ग) 133 (घ) 432

6. **प्रथम वंदे भारत एक्सप्रेस किस वर्ष में चली थी?**

(क) 2014 (ख) 2016

(ग) 2019 (घ) 2021



7. **रेलकर्मी महिला क्रिकेटर को भारतीय रेल ने कौन-से पद पर पदोन्नत किया है?**

(क) विशेष कार्य अधिकारी (ख) अनुभाग अधिकारी

(ग) उपनिदेशक (घ) संयुक्त निदेशक

8. **खुदीराम बोस पुसा रेलवे स्टेशन किस राज्य में है?**

(क) बिहार (ख) पश्चिम बंगाल

(ग) ओड़िशा (घ) गुजरात

9. **कितने रेलवे स्टेशन पर फ्री वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध है?**

(क) 1250 (ख) 5432

(ग) 4050 (घ) 6117

10. **भारतीय रेल के ब्रॉड़गेज नेटवर्क का कितने प्रतिशत का विद्युतीकरण हो चुका है?**

(क) 88 (ख) 99.2

(ग) 90 (घ) 70

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

पेज 1 पर वापस

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

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



भारतीय रेल

की सदस्यता
अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

अब ई-पत्रिका भी उपलब्ध

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

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 के लिए संपर्क करें

संजीव गुप्ता, व्यापार प्रबंधक
310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
टेलीफोन : 011- 47845378, 23382531, email : bmpr310rb@gmail.com, 92205 05349



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

अेकमात्र पारिवारिक राजस्थानी मासिक

माणक

आपरा नजदीकी बुक स्टॉल सूं ताजो अंक खरीदो सा या म्हाणी वेबसाईट सूं ऑनलाईन सबस्क्राइब करावो सा

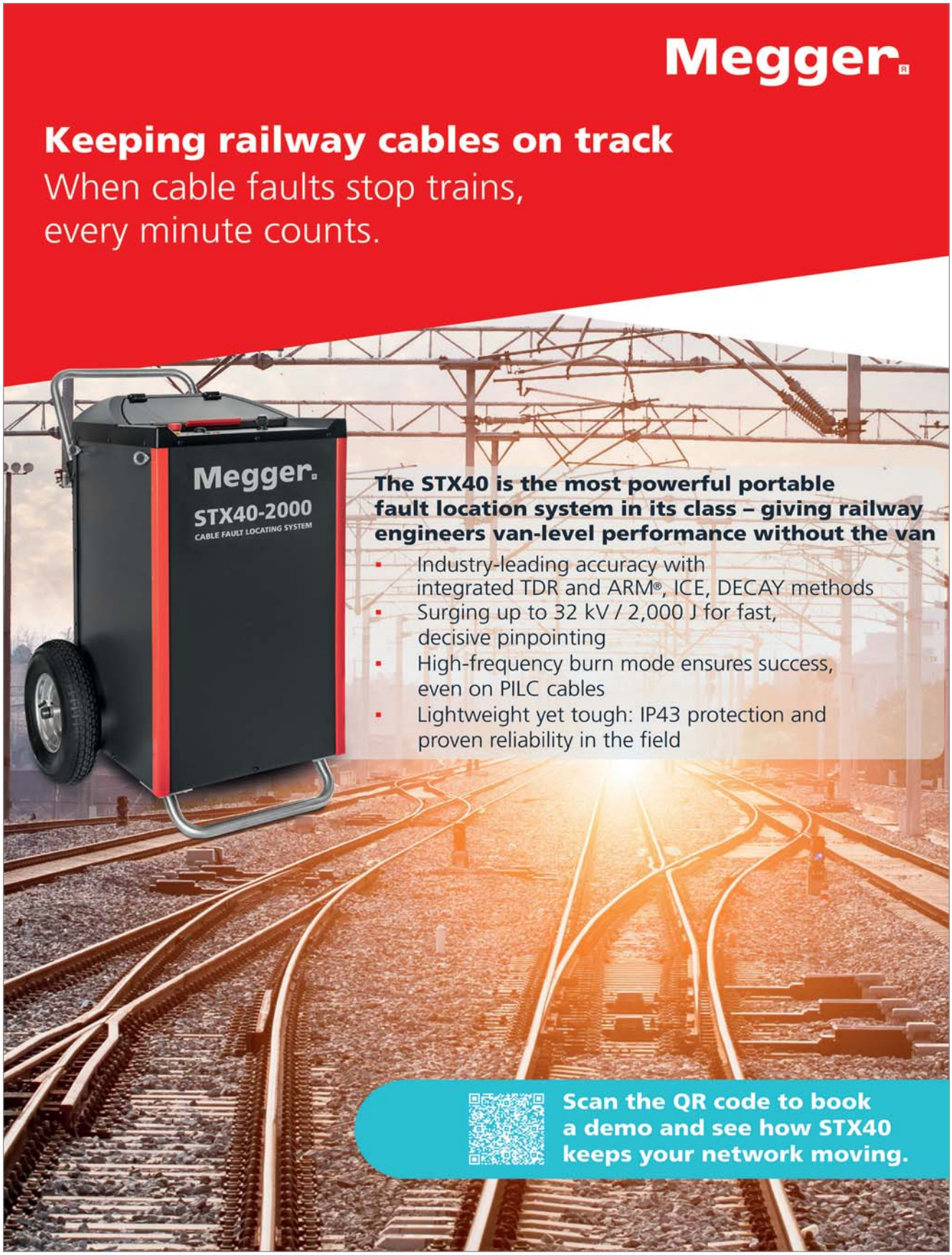
हरेक अंक राजस्थानी भाषा, साहित्य, संस्कृति नै समर्पित,
रंगरंगीला चितरामां, ज्ञानवर्धक, रोचक रचनावां रौ संग्रै

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

'माणक' रौ हर अंक आप डिजिटल रूप में आखै संसार रा किणी ई छेत्र में बिराज्योड़ा इंटरनेट माथै खरीद सको हो सा। अबै Magzter.com माथै 'माणक' सर्च करावो अर आपरी पसंदीदी अंक सबस्क्राइब कर'र घरै बैठां माणक बांचो अर बंचावो सा। आप आपरा, किणी मित्र, रिस्तैदार नै ई 'माणक' भेंट कर सको हो।

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.ए ल. (ए न.डी.)-11/6031/2024-25-2026
आर.ए न.आई रजिस्टर्ड 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**