

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
12.03.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2198 का उत्तर

रेलवे द्वारा भर्ती बढ़ाना

2198. श्रीमती स्मिता उदय वाघ:

डॉ. हेमंत विष्णु सवराः

श्री गोडम नागेशः

डॉ. के. सुधाकरः

श्री दिनेशभाई मकवाणा:

श्री नव चरण माझीः

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) महाराष्ट्र सहित देश भर में भारतीय रेलवे में कुल रिक्तियों का उपक्रम जोन-वार ब्यौरा क्या है तथा उनकी वर्तमान स्थिति क्या है और इन रिक्तियों को भरने की समय-सीमा क्या है;
- (ख) उक्त भर्ती प्रक्रिया में देरी और अनिश्चितताओं को दूर करने के लिए वार्षिक भर्ती कैलेंडर की शुरूआत किस प्रकार की जा रही है;
- (ग) विशेषकर महाराष्ट्र जैसे राज्यों में, जहां चयन दर कम है, वहां रेलवे भर्ती में निष्पक्ष क्षेत्रीय प्रतिनिधित्व सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;
- (घ) क्या सरकार का नए भर्ती किए गए लोगों के लिए तैनाती से पहले उनकी तकनीकी दक्षता बढ़ाने के लिए विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम शुरू करने का विचार है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) रेलवे में यात्री सुरक्षा बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): भारतीय रेल के आकार, भौगोलिक वितरण और परिचालन महत्व को ध्यान में रखते हुए पदों का रिक्त होना और उसे भरा जाना एक सतत् प्रक्रिया है। नियमित परिचालन,

प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों, यंत्रीकरण और नवोन्मेषी पद्धतियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त और उपयुक्त जनशक्ति मुहैया कराई जाती है। रिक्तियों को मुख्यतः परिचालनिक और प्रौद्योगिकी संबंधी आवश्यकताओं तथा विशिष्ट पदों पर लागू भर्ती नियमों के अनुसार भर्ती एजेन्सियों को मांग पत्र भेज कर नियमित आधार पर भरा जाता है।

कोविड-19 के कारण लागू प्रतिबंधों में ढील देने के बाद, दो बड़ी परीक्षाओं जिनमें 2.37 करोड़ से अधिक अभ्यर्थियों ने भाग लिया, का सफलतापूर्वक आयोजन किया गया है।

| परीक्षा | अभ्यर्थी | शहर | केन्द्र | दिवस | पालियां |
|-----------|------------|-----|---------|------|---------|
| एल2 - एल6 | 1.26 करोड़ | 211 | 726 | 68 | 133 |
| एल1 | 1.1 करोड़ | 191 | 551 | 33 | 99 |

इन परीक्षाओं के आधार पर, रेलों में 1,30,581 अभ्यर्थियों की भर्ती की गई है।

वर्ष 2004-2005 से 2013-14 की तुलना में 2014-2015 से 2023-2024 के दौरान भारतीय रेल पर की गई भर्तियों का विवरण निम्नानुसार दिया गया है:-

| अवधि | भर्तियां |
|------------------------|----------|
| 2004-2005 से 2013-14 | 4.11 लाख |
| 2014-2015 से 2023-2024 | 5.02 लाख |

इसके अलावा, प्रणालीगत सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने वर्ष 2024 से समूह 'ग' पदों की विभिन्न कोटियों में भर्ती के लिए इस वर्ष वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की एक प्रणाली शुरू की है। वार्षिक कैलेंडर की शुरुआत करने से अभ्यर्थियों को निम्नानुसार लाभ होगा:

- अभ्यर्थियों के लिए अधिक अवसर;

- प्रतिवर्ष योग्यता प्राप्त करने वालों को अवसर;
- परीक्षाओं की निश्चितता;
- भर्ती प्रक्रिया, प्रशिक्षण और नियुक्तियों में तेज़ी।

तदनुसार, सहायक लोको पायलटों, तकनीशियनों, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में उप-निरीक्षक और कांस्टेबल, जूनियर इंजीनियर(जेर्झ)/डिपो सामग्री अधीक्षक (डीएमएस)/रासायनिक एवं धातुकर्म सहायक (सीएमए), पैरामेडिकल कोटियों, गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां(स्नातक) और गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (पूर्व-स्नातक), मिनिस्टीरियल एवं आइसोलेटेड कोटियां और लेवल-1 के पदों को भरने के लिए जनवरी से दिसम्बर 2024 के दौरान 92,116 रिक्तियों के लिए दस केंद्रीकृत अधिसूचनाएं अधिसूचित की गई हैं। 41500 पदों के लिए, प्रथम चरण कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं (सीबीटी) दिनांक 25.11.2024 से 30.12.2024 तक आयोजित की गई हैं।

विवरण निम्नानुसार हैं:-

| परीक्षा | अभ्यर्थी | शहर | केन्द्र | दिवस | पालियां |
|--|-----------|-----|---------|------|---------|
| एएलपी सीईएन सं. 01/2024 (18,799 रिक्तियां) | 18,40,347 | 156 | 346 | 5 | 15 |
| तकनीशियन सीईएन सं. 02/2024 (14,298 रिक्तियां) | 26,99,892 | 139 | 312 | 9 | 27 |
| जेर्झ/डीएमएस/सीएमए सीईएन सं. 03/2024 (7,951 रिक्तियां) | 11,01,266 | 146 | 323 | 3 | 9 |
| र.सु.ब. (एस.आई) सीईएन सं. 01/2024 (452 रिक्तियां) | 15,35,635 | 143 | 306 | 5 | 15 |

इसके अतिरिक्त, कांस्टेबल के पद के लिए आरपीएफ सीईएन संख्या 02/2024 (4208 रिक्तियों) के लिए कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं दिनांक 02.03.2025 से शुरू हो गई हैं। सहायक लोको पायलट के पद के लिए सीईएन संख्या 01/2024 के लिए दूसरे चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं (सीबीटी-II) दिनांक 19.03.2025 और 20.03.2025 को अनुसूचित की गई हैं।

भारतीय रेल, केंद्र सरकार का संगठन होने के कारण अखिल भारतीय स्तर पर भर्तियां आयोजित करती है। यह सार्वजनिक रोजगार के मामलों में समानता के अधिकार के संवैधानिक प्रावधान के अनुरूप है और इस प्रकार के मामलों में भारत सरकार के नोडल विभाग कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग के दिशानिर्देशों के अनुसार है। प्रत्येक उम्मीदवार, चाहे उनका लिंग, भाषा, जन्म स्थान/क्षेत्र आदि कुछ भी हो, जो पात्रता मानदंडों को पूरा करता है, आवेदन करने के लिए स्वतंत्र है। केंद्रीय रोजगार सूचनाओं (सीईएन) के संबंध में आवेदन करने वाले स्थानीय उम्मीदवारों सहित सभी उम्मीदवारों पर रेलवे में भर्ती के लिए समान रूप से विचार किया जाता है। किसी भी राज्य या क्षेत्र के उम्मीदवारों को कोई प्राथमिकता नहीं दी जाती है और न ही भर्ती प्रक्रिया को किसी राज्य या क्षेत्र तक सीमित किया जाता है।

भारतीय रेल के लिए सुरक्षित गाड़ी संचालन सर्वोच्च प्राथमिकता होने के कारण, संरक्षा श्रेणी के कर्मचारियों के प्रशिक्षण पर विशेष बल दिया जाता है। संबंधित कोटियों के लिए प्रारंभिक और पदोन्नति के चरण में निर्धारित अवधि के अनुसार कवच प्रणाली सहित विस्तृत प्रशिक्षण मॉड्यूल मौजूद हैं, साथ ही पुनर्शर्चर्या प्रशिक्षण पाठ्यक्रम और विशेषीकृत प्रशिक्षण पाठ्यक्रम भी हैं, जो व्यावहारिक पहलुओं पर जोर देते हैं ये उनके कौशल उन्नयन में सहायक हैं और संबंधित उन्नत प्रौद्योगिकी को आत्मसात करने में सहायता करते हैं, जो कि समग्र सुरक्षा और यात्री अनुभव पर ध्यान केंद्रित करते हैं। ये मॉड्यूल कार्यप्रणाली में प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों को ध्यान में रखते हुए भी अद्यतन किए जाते हैं।

रेलों में स्थित प्रशिक्षण केंद्रों में विभिन्न प्रकार के प्रशिक्षण प्रदान किए जाते हैं, जैसे प्रारंभिक, पदोन्नति, पुनर्शर्चर्या और विशेषीकृत प्रशिक्षण:

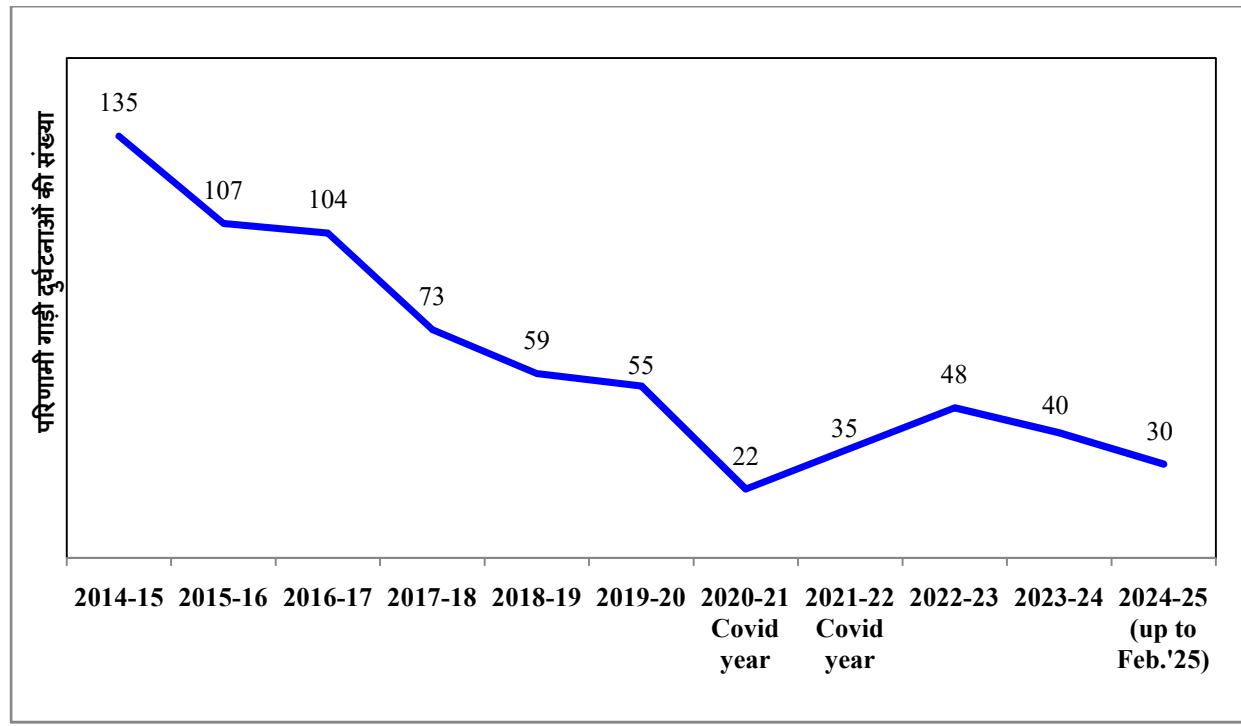
- प्रारंभिक प्रशिक्षण - नए प्रशिक्षणार्थीयों को रेलवे संचालन और प्रबंधन के विभिन्न पहलुओं से परिचित कराने के उद्देश्य से।
- पदोन्नति प्रशिक्षण - अधिक उत्तरदायित्व वाले कार्यों के लिए सेवारत कर्मचारियों को पहले से तैयार करने के उद्देश्य से।
- पुनर्शर्या प्रशिक्षण - सेवारत कर्मचारियों की दक्षता में सुधार के लिए नई अवधारणा और सिद्धांतों के साथ समय-समय पर अद्यतन कराने के उद्देश्य से।
- विशेषीकृत प्रशिक्षण - प्रौद्योगिकीय विकास, मात्रात्मक तकनीकों आदि जैसे यात्री आरक्षण प्रणाली, नए रेलइंजन, सिगनल प्रणाली, रेलपथ प्रौद्योगिकी आदि के जान को अद्यतन करने के उद्देश्य से,

इन प्रशिक्षणों के अलावा, भारतीय रेलों में अराजपत्रित कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण संस्थानों द्वारा कुछ अन्य/विशेष पाठ्यक्रम भी चलाए जाते हैं, जैसे कि अग्रणी कर्मचारियों के लिए सॉफ्ट स्किल्स में प्रशिक्षण, ग्राहक सेवा प्रशिक्षण, आपदा प्रबंधन प्रशिक्षण, सभी पर्यवेक्षकों के लिए दुर्घटना अन्वेषण कार्यक्रम, जेर्झ/एसएसई (रेलपथ) के लिए गाड़ी पटरी से उतरने के संबंध में अन्वेषण कार्यक्रम, चालकों के लिए ट्रेन पार्टिंग कार्यक्रम, खतरे की पहचान और आपातकालीन प्रतिक्रिया, अग्निशामक और प्राथमिक चिकित्सा दक्षता, लैंगिक संवेदीकरण, योग और ध्यान तथा अन्य प्रशिक्षण आदि।

भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। पिछले कुछ वर्षों में किए गए विभिन्न संरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं की संख्या में काफी गिरावट आई है। गाड़ी के पटरी से उतरने की घटना सहित परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं वर्ष 2014-15 में 135 से घटकर 2023-24 में 40 रह गई हैं, जिसे नीचे ग्राफ में दर्शाया गया है। इन दुर्घटनाओं के कारणों में मुख्यतः पटरियों में खराबी, रेल इंजन/सवारी डिब्बों में खराबी, उपकरण की विफलता, मानवीय चूक आदि शामिल हैं।

यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 1711 (औसत 171 प्रतिवर्ष) थी, जो वर्ष 2014-24 की अवधि के दौरान घटकर 678 (औसतन 68 प्रतिवर्ष) रह गई है, जोकि 60% की कमी है।

गाड़ी परिचालन में बेहतर संरक्षा दर्शाने वाला अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक दुर्घटना प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर (एपीएमटीकेएम) है, जो वर्ष 2014-15 में 0.11 से घटकर 2023-24 में 0.03 रह गया है, जो उक्त अवधि के दौरान लगभग 73% का सुधार दर्शाता है।



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

- विगत वर्षों में भारतीय रेल में, संरक्षा से संबंधित कार्यों पर व्यय में वृद्धि हुई है जो निम्नानुसार है:

संरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यय

(करोड़ रु. में)

| | 2013-14 (वास्तविक) | 2022-23 (वास्तविक) | 2023-24 (वास्तविक) | सं.अ. 2024-25 | ब.अ. 2024-25 |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|-----------------|
| रेलपथ और निर्माण कार्य का अनुरक्षण | 9172 | 18,115 | 20,322 | 21,800 | 23,316 |
| रेलइंजन और चल स्टॉक का अनुरक्षण | 14796 | 27,086 | 30,864 | 31,540 | 30,666 |
| मशीनों का अनुरक्षण | 5406 | 9,828 | 10,772 | 12,112 | 12,880 |
| सड़क संरक्षा सम्पार और ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल | 1986 | 5,347 | 6,662 | 8,184 | 7,706 |
| रेलपथ नवीकरण | 4985 | 16,326 | 17,850 | 22,669 | 22,800 |
| पुल संबंधी कार्य | 390 | 1,050 | 1,907 | 2,130 | 2,169 |
| सिगनल एवं दूरसंचार कार्य | 905 | 2,456 | 3,751 | 6,006 | 6,800 |
| उत्पादन इकाइयां सहित कारखाने तथा संरक्षा पर विविध व्यय | 1823 | 7,119 | 9,523 | 9,581 | 10,134 |
| कुल | 39463 | 87,327 | 1,01,651 | 1,14,022 | 1,16,470 |

2. मानवीय विफलता के कारण होने वाली दुर्घटना रोकने के लिए 31.01.2025 तक 6,617 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाले इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
3. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.01.2025 तक 11,083 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.01.2025 तक 6,625 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन के लिए स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय स्वचालित रेलगाड़ी रक्षण (एटीपी) प्रणाली के रूप में अपनाया गया था। कवच प्रणाली की उत्तरोत्तर चरणबद्ध रूप में व्यवस्था की जा रही है है। कवच को पहले ही दक्षिण मध्य रेल और उत्तर मध्य रेलवे के 1548 मार्ग किलोमीटर पर संस्थापित किया जा चुका है। वर्तमान में, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3000 मार्ग किमी) पर कार्य प्रगति पर है। इन रेलमार्गों पर लगभग 1969 मार्ग किमी पर रेलपथ साइड कार्य पूरे कर लिए गए हैं। इन खंडों पर नियमित परीक्षण किए जा रहे हैं।
6. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के रेखांकन तैयार करने आदि पर विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।
7. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः जोर दिया गया है।
8. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

9. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए जाने की व्यवस्था है जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिग्नलों से दो ओएचई मास्ट पहले स्थित होता है ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर क्रू को आगे के संकेत के बारे में चेतावनी मिल सके।
10. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) की व्यवस्था की जाती है जिससे लोको पायलट को आने वाले मुख्य स्थलों यथा सिग्नल, रेल फाटकों आदि की दूरी का पता लग जाता है।
11. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़ी सतह के स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जाता है।
12. मानवीय त्रुटियों को कम करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।
13. संरक्षा बेहतर करने के लिए रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना।
14. पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए रेल की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और रेलपथों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीकों अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।
16. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग कारों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।
17. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर पट्रोलिंग।

18. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।
19. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों को निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।
20. युक्तिसंगत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता और इनपुट के इष्टतमीकरण से संबंधित निर्णय लेने के लिए ट्रैक डाटाबेस और डिसीजन सपोर्ट सिस्टम जैसी रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली को अपनाया गया है।
21. रेलपथ की संरक्षा से संबंधित मामलों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्य साइट पर संरक्षा, मानसून संबंधी सावधानियों आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।
22. गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।
23. पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाए जा रहे हैं।
24. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर सभी मानवरहित समपारों (यूएमएलसी) को समाप्त कर दिया गया है।
25. पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान स्थितियों के आकलन के आधार पर पुलों का मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य किया जाता है।
26. भारतीय रेल ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक “आग संबंधी सूचनाएं” लगाई है। सभी डिब्बों में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग से बचने के लिए अनेक ‘क्या करें’ और ‘क्या न करें’ के बारे में सूचित और सर्वक

किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूमपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।

27. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैन्ट्री कारों में आग संसूचक एवं अवरोधन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धुआं संसूचक प्रणाली की व्यवस्था कर रही है। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूद सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीकों से प्रोग्रेसिव फिटमेन्ट का कार्य भी चालू है।
28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सिलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
29. भारतीय रेलों पर (ओपन लाइन) दिनांक 30.11.2023 के सामान्य नियम गजट अधिसूचना के तहत रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरुआत की गई है जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य को रोलिंग आधार पर 52 सप्ताह पूर्व ही नियोजित किया जाता है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

रेलवे द्वारा किए गए संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

| क्र.सं. | मद्दें | 2004-05 से 2013-14 | 2014-15 से 2023-24 | 2004-14 की तुलना में 2014-24 |
|----------------|--|--------------------|--------------------|------------------------------|
| रेलपथ अनुरक्षण | | | | |
| 1. | रेलपथ नवीकरण पर व्यय (करोड़ रुपये में) | 47,038 | 1,09,577 | 2.33 गुना |
| 2. | रेल नवीकरण प्राथमिक (रेलपथ किमी.) | 32,260 | 43,335 | 1.34 गुना |

| | | | | |
|----|--|-------------------|---|-------------|
| 3. | उच्च-गुणवत्ता की पटरियों का उपयोग (60 किग्रा.) (किमी.) | 57,450 | 1,23,717 | 2.15 गुना |
| 4. | लंबे रेल पैनल (260मी.) (किमी.) | 9,917 | 68,233 | 6.88 गुना |
| 5. | पटरियों की यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) जांच (रेलपथ किमी.) | 20,19,630 | 26,52,291 | 1.31 गुना |
| 6. | वेल्डिंग की यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) जांच (अदद) | 79,43,940 | 1,73,06,046 | 2.17 गुना |
| 7. | नए जोड़े गए रेलपथ किमी. (रेलपथ किमी.) | 14,985 | 31,180 | 2.08 गुना |
| 8. | वेल्ड संबंधी विफलताएं (अदद) | 2013-14 में: 3699 | 2023-24 में: 481 | 87% कमी |
| 9. | पटरियों में दरारें (अदद) | 2013-14 में: 2548 | 2023-24 में: 383 | 85% कमी |
| 10 | थिक वेब स्विच (अदद) | शून्य | 21,127 | |
| 11 | रेलपथ मशीन (अदद) | 31.03.14 तक = 748 | 31.03.24 तक = 1,661 | 122% वृद्धि |
| | समपार फाटकों को समाप्त करना | | | |
| 1. | मानव रहित समपार फाटकों को समाप्त करना (अदद) | 31.03.14 तक: 8948 | 31.03.24 तक : शून्य (31.01.19 तक सभी बंद कर दिए गए) | 100% कमी |
| 2. | मानव युक्त समपार फाटकों को समाप्त करना (अदद) | 1,137 | 7,075 | 6.21 गुना |

| | | | | |
|----|---|--------------------|------------------------|-----------|
| 3. | रोड ओवर ब्रिज (आरओबी)/ रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) (अदद) | 4,148 | 11,945 | 2.88 गुना |
| 4. | समपार समाप्त करने पर व्यय (एलसी+आरओबी+आरयूबी) | 8,825 | 41,957 | 4.75 गुना |
| | पुल पुनर्स्थापन | | | |
| 1. | पुल पुनर्स्थापन पर व्यय (करोड़ रुपये में) | 3,924 | 8,255 | 2.10 गुना |
| | सिगनल कार्य | | | |
| 1. | इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन) | 837 | 2,964 | 3.52 गुना |
| 2. | स्वचालित ब्लॉक सिगनल (किमी.) | 1,486 | 2,497 | 1.67 गुना |
| 3. | फॉग पास सेफ्टी डिवाइस (अदद) | 31.03.14 तक: 90 | 31.03.24 तक: 19,742 | 219 गुना |

| | | | | |
|----|--|-------|--------|------------|
| | चल स्टॉक | | | |
| 1. | एलएचबी डिब्बों का विनिर्माण (अदद) | 2,337 | 36,933 | 15.80 गुना |
| 2. | वातानुकूलित डिब्बों में अग्नि और धूमन संसूचक प्रणाली का प्रावधान (डिब्बों की संख्या) | 0 | 19,271 | |

| | | | | |
|----|---|---|---------------|--|
| 3. | पेंट्री और पावर कारों में अग्नि संसूचन एवं अग्निशमन प्रणाली का प्रावधान (डिब्बों की संख्या) | 0 | 2,991 | |
| 4. | गैर-वातानुकूलित डिब्बों में अग्नि शामकों का प्रावधान (डिब्बों की संख्या) | 0 | 66,840 | |
