

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा

11.03.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3147 का उत्तर

पश्चिम बंगाल के लिए बजट आवंटन

3147. श्रीमती जून मालिया:

श्री कल्याण बनर्जी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) वर्ष 2014 और 2026 के दौरान रेल बजट के लिए आवंटित राशि (रुपये में) का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;
- (ख) अन्य राज्यों की तुलना में पश्चिम बंगाल के लिए रेल परियोजनाओं के बजट के कुल आवंटन का ब्यौरा क्या है और साथ ही प्रस्तावित परियोजनाओं/अपेक्षित परियोजना परिणामों और पूर्ण होने के संभावित वर्ष का ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या गुजरात के औसत रेलवे बजट में 29 गुना, दिल्ली में 28 गुना, छत्तीसगढ़ और मध्य प्रदेश में 24 गुना, महाराष्ट्र में 20 गुना, तमिलनाडु में 9 गुना और पश्चिम बंगाल में 3 गुना की वृद्धि हुई है;
- (घ) राज्य से होकर गुजरने वाले उच्च गति गलियारों का ब्यौरा क्या है और उनके पूर्ण होने की संभावित समय-सीमा क्या है;
- (ङ) वर्ष 2020 से पश्चिम बंगाल में कार्यान्वित की जा रही रेलवे परियोजनाओं और विस्तार का ज़ोन-वार ब्यौरा क्या है; और
- (च) राज्य के भीतर प्रमुख मार्गों पर 'कवच' स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली की तैनाती की प्रगति का रेलगाड़ी-वार ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क): रेलवे के लिए सकल बजटीय अनुमान वर्ष 2014-15 में 32,300 करोड़ रु. से लगभग 8 गुना बढ़कर वर्ष 2025-26 में 2,52,200 करोड़ रु. हो गए हैं।

(ख), (ग) एवं (ङ): पूरे भारतीय रेल पर हाल के वर्षों में बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। परियोजनाओं के लिए बजट आबंटन इसकी शीघ्रता से निष्पादन के लिए और परियोजनाओं में हुए प्रगति को ध्यान में रखते हुए किया जाता है।

पश्चिम बंगाल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:-

अवधि	परिव्यय
2009-14	₹4,380 करोड़ प्रति वर्ष
2025-26	₹13,955 करोड़ (3 गुना से अधिक)

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, पश्चिम बंगाल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 67,991 करोड़ रुपए की लागत से कुल 4,402 किलोमीटर लंबाई की 42 परियोजनाएं (12 नई लाइन, 04 आमान परिवर्तन और 26 दोहरीकरण) स्वीकृत हैं, जिनमें से 1,702 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और मार्च 2025 तक 23,410 करोड़ रुपए का व्यय उपगत किया जा चुका है। इसका सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (किलोमीटर में)	मार्च 2025 तक कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइनें	12	1,032	337	11,368
आमान परिवर्तन	4	1,201	854	3,673
दोहरीकरण/बहुपथन	26	2,169	511	8,370
कुल	42	4,402	1,702	23,410

पश्चिम बंगाल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली तथा हाल ही में पूरी की गई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1	रामपुरहाट-मंदारहिल नई लाइन और रामपुरहाट-मुरारई तीसरी लाइन (159 किलोमीटर)	1500
2	आजिमगंज-मुर्शिदाबाद नई लाइन (7 किलोमीटर)	164
3	बर्द्धमान-कटवा आमान परिवर्तन (52 किलोमीटर)	696

4	अहमदपुर-कटवा आमान परिवर्तन (52 किलोमीटर)	440
5	पाँशकुड़ा-खड़गपुर दोहरीकरण (45 किलोमीटर)	408
6	लालगोला-जियागंज दोहरीकरण (23 किलोमीटर)	124
7	कृष्णनगर-बेथुयाडहरी दोहरीकरण (28 किलोमीटर)	152
8	नबद्वीपधाम-पाटुली दोहरीकरण (22 किलोमीटर)	170
9	बेथुयाडहरी-पलासी दोहरीकरण (23 किलोमीटर)	132
10	अम्बिका कालना-नबद्वीपधाम दोहरीकरण (23 किलोमीटर)	145
11	नलहाटी-सागरदिघि दोहरीकरण (26 किलोमीटर)	193
12	तमलुक जंक्शन- बासुलिया सुताहाटा दोहरीकरण (24 किलोमीटर)	245
13	पलासी-जियागंज दोहरीकरण (54 किलोमीटर)	234
14	आजिमगंज-मणिग्राम दोहरीकरण (21 किलोमीटर)	150
15	न्यू कूचबिहार-गुमानीहाट दोहरीकरण (29 किलोमीटर)	330
16	न्यू कूचबिहार-सामुकतला रोड दोहरीकरण (29 किलोमीटर)	445
17	सांइथिया-तारापीठ तीसरी लाइन (22 किलोमीटर)	186
18	आमबाड़ी फालाकाटा - न्यू मैनागुड़ी दोहरीकरण (37 किलोमीटर)	843
19	बैण्डेल-बैची-तीसरी लाइन (31 किलोमीटर)	546
20	बैची-शक्तिगढ़ तीसरी लाइन (26 किलोमीटर)	424
21	बाज़ार सौ-आजिमगंज जंक्शन दोहरीकरण (42 किलोमीटर)	343
22	सागरदिघी-मालदा टाउन दोहरीकरण (25 किलोमीटर)	248
23	खड़गपुर-नारायणगढ़ तीसरी लाइन (24 किलोमीटर)	270
24	मनिग्राम-निमतिता दोहरीकरण (24 किलोमीटर)	713
25	पुरुलिया-कोटशिला दोहरीकरण (36 किलोमीटर)	393

पश्चिम बंगाल में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुछ परियोजनाएं, जिन्हें शुरू किया गया है, का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लागत (करोड़ रुपए में)
1	चाण्डिल-पुरुलिया-अनारा-दामोदर तीसरी लाइन (121 कि.मी.)	1,932
2	तारकेश्वर-बिष्णुपुर नई लाइन (83 किलोमीटर)	1542
3	सिवोक-रंगपो नई लाइन (44 किलोमीटर)	11973
4	बालुरघाट-हिली नई लाइन (30 किलोमीटर)	1209
5	कालियागंज-बुनियादपुर नई लाइन (33 किलोमीटर)	1147

6	कटिहार-कुमेदपुर और कटिहार-मुकुरिया दोहरीकरण (65 किलोमीटर)	943
7	खड़गपुर-आदित्यपुर तीसरी लाइन (132 किलोमीटर)	3250
8	नारायणगढ़-भद्रक तीसरी लाइन (153 किलोमीटर)	2136
9	कालीपहाड़ी-बखतरनगर 5वीं लाइन (18 किलोमीटर)	350
10	डानकुनि-बाल्टीकुरी तीसरी और चौथी लाइन (18 किलोमीटर)	429
11	मुरारई-बड़हरवा तीसरी लाइन (49 किलोमीटर)	935
12	राणाघाट-कृष्णानगर सिटी तीसरी लाइन (26 किलोमीटर)	446
13	अलुआबाड़ी रोड-न्यू जलपाईगुड़ी तीसरी और चौथी लाइन (57 किलोमीटर)	1630

पश्चिम बंगाल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजनाओं का निष्पादन भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण रुका हुआ है। पश्चिम बंगाल में भूमि अधिग्रहण की स्थिति निम्नानुसार है:

कुल अपेक्षित भूमि	4,662 हेक्टेयर
अधिगृहीत की गई भूमि	1,273 हेक्टेयर (27%)
अधिग्रहण हेतु शेष भूमि	3,389 हेक्टेयर (73%)

भूमि अधिग्रहण के कारण विलंबित हुई कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	परियोजना का नाम	कुल अपेक्षित भूमि (हेक्टेयर में)	अधिगृहीत भूमि (हेक्टेयर में)	अधिगृहीत की जाने वाली भूमि (हेक्टेयर में)	राज्यों को भुगतान की गई राशि (करोड़ में)
1.	चाण्डिल-अनारा-बर्नपुर तीसरी लाइन	8	0	8	0
2.	नबद्वीपघाट-नबद्वीपधाम नई लाइन	107	0	107	50
3.	साईथियां पर बाईपास	22	0	22	0
4.	नैहाटी-राणाघाट तीसरी लाइन	13	0	13	1.3

5.	सिवोक-रंगपो नई लाइन	135	128	7	7.98
6.	कालियागंज-बुनियादपुर नई लाइन	168	0	168	0
7.	कैनिंग-बागानखाली नई लाइन	18	0	18	0
8.	आद्रा-सांका-रुकनी दोहरीकरण	5	0	5	0
9.	कालीपहाड़ी-बखतारनगर 5वीं लाइन	15	0	15	0
10.	रुकनी से अनारा स्टेशन तक अनारा पर रेल ऊपरीपुल	35	0	35	0
11.	पुरुलिया की ओर गौरीनाथधाम पर रेल ऊपरीपुल	34	0	34	0
12.	चंदनपुर शक्तिगढ़ चौथी लाइन	5	0	5	0

इसके अलावा, तारकेश्वर-बिष्णुपुर (83 किमी) नई लाइन परियोजना 2016 से पश्चिम बंगाल राज्य सरकार के सहयोग न देने के कारण रूकी हुई है। हुगली जिले में 'भावादीघी' तालाब के पास लगभग 900 मीटर लंबाई में स्थानीय ग्रामीणों द्वारा काम रोक दिया गया था। माननीय उच्च न्यायालय, कोलकाता ने मार्च 2025 में पश्चिम बंगाल राज्य सरकार को निर्देश दिया था कि रेलवे को काम शुरू करने में सक्षम बनाने के लिए वह सभी आवश्यक समर्थन प्रदान करे और पर्याप्त पुलिस बल तैनात करे, जिससे कि रेलवे तीन महीनों के भीतर कार्य आरंभ कर सके।

देशप्राण - नंदीग्राम (18.5 किमी) लाइन को 2009-10 में ₹ 121.44 करोड़ की लागत से मंजूरी दी गई थी। पूरे परियोजना की लंबाई पूर्वी मिदनापुर जिले में स्थित है। भूमि अधिग्रहण में समस्याओं के कारण परियोजना आगे नहीं बढ़ पाई और इसे स्थगित रखा गया। अप्रैल 2023 में काम को फिर से शुरू करने का निर्णय लिया गया। बहरहाल, कानून और व्यवस्था की समस्याओं के कारण देशप्राण से 5.0 किमी तक भूमि अधिग्रहण का सर्वेक्षण पूरा नहीं हो सका। चूंकि देशप्राण संपर्कता स्थापित करने वाला स्टेशन है, इस परियोजना को चालू करने के लिए इस भूमि का अधिग्रहण होना आवश्यक है।

उपरोक्त परियोजनाओं हेतु भूमि अधिग्रहण के लिए पश्चिम बंगाल सरकार के अधिकारियों के साथ कई बैठकें आयोजित की गई हैं।

कोलकाता मेट्रो :

कोलकाता में मेट्रो परियोजना 1972 में शुरू की गई। तब से कमीशन की गई मेट्रो का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	कमीशन की गई मेट्रो
1972 से 2014 (42 वर्ष)	28 कि.मी.
2014 से 2025 (11 वर्ष)	45 कि.मी.

वर्तमान में, कोलकाता और उसके आसपास कुल 52 कि.मी. के 4 मेट्रो कॉरिडोर का निर्माण कार्य चल रहा है, जिनमें से 20 कि.मी. भूमि अधिग्रहण और उपयोगिताओं संबंधी समस्याओं के कारण रुके हुए हैं, जो राज्य सरकार से संबंधित हैं। इन कॉरिडोर की वस्तुस्थिति नीचे दी गई है :

- i. जोका - एस्प्लानेड (14 कि.मी.): - जोका - माझेरहाट (7.74 कि.मी.) को कमीशन कर दिया गया है और माझेरहाट से एस्प्लेनेड (6.62 कि.मी.) तक का शेष कार्य शुरू कर दिया गया है। बहरहाल, कार्य की प्रगति निम्नलिखित समस्याओं के कारण प्रभावित है:

क्र.सं.	स्थान	समस्याएं
1.	खिदिरपुर मेट्रो स्टेशन	<p>1. कोलकाता सशस्त्र पुलिस की 837 वर्ग मीटर की स्थायी और 1702 वर्ग मीटर की अस्थायी भूमि को उपयोगिताओं की शिफ्टिंग और सड़क यातायात के डायवर्जन के लिए अपेक्षित थी, जिसके लिए 24.08.2020 को राज्य सरकार को प्रस्ताव भेजा गया था।</p> <p>2. पश्चिम बंगाल सरकार के अधिकारियों के साथ कई बैठकें हुईं।</p> <p>3. राज्य सरकार ने लगभग 5 वर्ष के बाद अंततः 09.07.2025 को अनुमोदन प्रदान किया।</p>
2.	डॉ. बी.सी. रॉय मार्केट	<p>1. एस्प्लेनेड मेट्रो स्टेशन के निर्माण के लिए, रक्षा विभाग की भूमि पर बी.सी. रॉय मार्केट में 528 अवैध दुकानों को अस्थायी रूप से स्थानांतरित करना अपेक्षित था। मार्केट के अस्थायी स्थानांतरण के लिए अनापित प्रमाण-पत्र का प्रस्ताव फरवरी, 2022 में प्रस्तुत किया गया था।</p> <p>2. अस्थायी स्थानांतरण के लिए भी दुकानों का निर्माण किया गया।</p>

		<p>3. राज्य सरकार से स्थानांतरण हेतु सहयोग करने का अनुरोध किया गया है। लोक निर्माण विभाग के साथ नियमित समन्वय भी किया जा रहा है। साथ ही, 30.07.2025 को कोलकाता के माननीय महापौर के साथ बैठक की गई।</p> <p>4. यह मामला 3.5 से अधिक वर्षों से लंबित है।</p>
--	--	---

- ii. न्यू गरिया - दमदम एयरपोर्ट (32 कि.मी.): न्यू गरिया - बेलाघाटा (9.8 कि.मी.) को कमीशन कर दिया गया है और बेलाघाटा से दमदम एयरपोर्ट (22.2 कि.मी.) तक के शेष कार्य को शुरू कर दिया गया है। बहरहाल, कार्य की प्रगति निम्नलिखित समस्याओं के कारण प्रभावित है :

क्र.सं.	स्थान	समस्याएं
1.	चिंगरीघाटा क्रॉसिंग (बेलाघाटा - गौर किशोर घोष स्टेशन के बीच)	<p>1. चिंगरीघाटा क्रॉसिंग पर प्रत्येक साइड पर 3+3 रातों (प्रत्येक 8 घंटे) के लिए वायडक्ट सेगमेंट की लॉन्चिंग के कारण अस्थायी ट्रैफिक डायवर्जन अपेक्षित है। यह प्रस्ताव फरवरी, 2025 में पश्चिम बंगाल सरकार को प्रस्तुत किया गया था।</p> <p>2. कोलकाता यातयात पुलिस की वांछानुसार परिवर्तित मार्ग पहले ही फरवरी, 2025 में निर्मित किया जा चुका है।</p> <p>3. अनापत्ति प्रमाणपत्र के लिए राज्य सरकार और कोलकाता पुलिस अधिकारियों के साथ कई बैठकें की गईं।</p> <p>4. दस माह बीत जाने के बाद भी अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं हुआ है।</p>

- iii. नोआपारा - बारासात (18 कि.मी.): नोआपारा-जय हिन्द एयरपोर्ट (6.77 कि.मी.) को कमीशन कर दिया गया है और जय हिन्द एयरपोर्ट से माइकल नगर तक का कार्य प्रगति पर है। बहरहाल, न्यू बैरकपुर से बारासात (7.5 कि.मी.) तक का कार्य भूमि अधिग्रहण और राज्य अधिकारियों द्वारा अतिक्रमण संबंधी मुद्दों के कारण रोक दिया गया है।

क्र.सं.	स्थान	समस्याएं
1.	न्यू बैरकपुर से बारासात	<p>1. इस खंड में भूमि अधिग्रहण (23,000 वर्ग मीटर) और अत्यधिक अतिक्रमणों (1277 झोपड़ियाँ, 764 दुकानें) को हटाना शामिल है।</p> <p>2. पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा अभी मामले का समाधान नहीं किया गया है।</p>

- iv. वराहनगर - बैरकपुर - दक्षिणेश्वर (14.5 कि.मी.): वराहनगर - दक्षिणेश्वर (2 कि.मी.) का कार्य कमीशन कर दिया गया है और वराहनगर से बैरकपुर (12.5 कि.मी.) तक का शेष कार्य राज्य सरकार प्राधिकारियों द्वारा मार्ग में उपयोगिताओं को स्थानांतरित करने में विलंब के कारण रुका हुआ है।

क्र.सं.	स्थान	समस्याएं
1.	वराहनगर से बैरकपुर	<ol style="list-style-type: none"> बी.टी. रोड के समानांतर मूल संरेखण पर वर्ष 2011 में मेट्रो रेलवे, आरवीएनएल और कोलकाता नगर निगम के बीच समझौता ज्ञापन के अनुसार सहमति बनाई गई थी। समझौता ज्ञापन के अनुसार, राज्य सरकार द्वारा वर्तमान पाइपलाइन को 64 इंच की नई पाइपलाइन से प्रतिस्थापित किया जाना था। 64 इंच पाइपलाइन की शिफ्टिंग का कार्य वर्ष 2012 में पूरा हो गया था। अब, राज्य सरकार 90 इंच की नई पाइपलाइन के निर्माण पर जोर दे रही है जिसकी लागत लगभग 1400 करोड़ रुपए है। इस मांग को परियोजना की लागत और समझौता ज्ञापन के प्रावधान के तहत शामिल नहीं किया गया है। पश्चिम बंगाल सरकार से अभी अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं हुआ है।

ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुल: पश्चिम बंगाल में स्वीकृत कुल 302 अदद ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों में से 99 अदद ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों का कार्य राज्य सरकार की वजह से विलंबित हैं। विवरण निम्नानुसार है:

क्र.सं.	कारण	ऊपरी सड़क पुलों/ निचले सड़क पुलों का कार्य (संख्या में)
1.	संरेखण का अंतिम रूप देना	41
2.	सामान्य व्यवस्था आरेखण की चरण में	14
3.	समपारों को बंद करने के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र	27
4.	भूमि अधीग्रहण	10

5.	कानून एवं व्यवस्था/जन विरोध	7
	पश्चिम बंगाल सरकार के कारण रुके हुए कुल ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों का कार्य	99

ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों के कार्यों का पूरा होना और कमीशनिंग विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है जैसे कि समपारों को बंद करने के लिए के सहमति प्रदान करने में, राज्य सरकारों का सहयोग, पहुँच मार्ग संरेखण का निर्धारण, सामान्य व्यवस्था आरेख (जीएडी) की मंजूरी, भूमि अधिग्रहण, अतिक्रमण हटाना, जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियाँ, जलवायु संबंधी परिस्थितियों के कारण विशिष्ट परियोजना क्षेत्र में वर्ष में कार्यावधि आदि।

भारत सरकार परियोजनाओं को लागू करने के लिए तैयार है, हालाँकि इनकी सफलता पश्चिम बंगाल सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है। किसी भी रेल परियोजना की स्वीकृति कई मापदंडों/कारकों पर निर्भर करती है जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- अनुमानित यातायात अनुमान और प्रस्तावित मार्ग की लाभप्रदता
- परियोजना द्वारा प्रदान की जाने वाली प्रथम और अंतिम छोर संपर्कता
- अनुपलब्ध कड़ियों को जोड़ना और वैकल्पिक मार्गों प्रदान करना
- संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन
- राज्य सरकारों केन्द्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जनप्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगें
- रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताएं
- सामाजिक आर्थिक महत्व
- निधियों की समग्र उपलब्धता

रेल परियोजनाओं का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण,
- वन संबंधी मंजूरी,
- अतिलंघनकारी साधनों का स्थानांतरण,
- विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियाँ,
- क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियाँ,
- परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति,
- परियोजना स्थल विशेष के लिए वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या,

ये सभी कारक परियोजना(ओं) के पूरा होने के समय और लागत को प्रभावित करते हैं। बजटीय आबंटन इन कारको को ध्यान में रखकर किया जाता है।

(घ): वर्तमान में, मुंबई - अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना (508 कि.मी.) जापान सरकार से प्राप्त तकनीकी और वित्तीय सहायता से निष्पादनाधीन है।

इसके अलावा, राष्ट्रीय परिवहन अवसंरचना को मजबूत करने और क्षेत्रीय आर्थिक विकास को प्रोत्साहन देने के लिए, सरकार ने संघीय बजट 2026-27 में निम्नलिखित सात नए उच्च-गति रेल कॉरिडोर के विकास का प्रस्ताव रखा है:-

- i. मुंबई-पुणे
- ii. पुणे-हैदराबाद
- iii. हैदराबाद-बेंगलुरु
- iv. हैदराबाद-चेन्नै
- v. चेन्नै-बेंगलुरु
- vi. दिल्ली-वाराणसी
- vii. वाराणसी-सिलिगुड़ी

उपरोक्त में से, वाराणसी-सिलिगुड़ी कॉरिडोर पश्चिम बंगाल राज्य से होकर गुजरता है। बहरहाल, किसी भी हाई स्पीड रेल कॉरिडोर/परियोजना, जो बहुत अधिक पूंजीसाध्य है, को अनुमोदित करने का निर्णय कई कारकों जैसे कि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का परिणाम, तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन और संसाधनों की उपलब्धता जैसे वित्तीय विकल्प आदि पर निर्भर करता है।

(च):

1. कवच एक स्वदेश विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली (एटीपी) है। कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन (एसआईएल-4) की आवश्यकता होती है।
2. यदि लोको पायलट ब्रेक लगाने में विफल रहता है तो कवच स्वचालित ब्रेक लगाकर लोको पायलट को निर्दिष्ट गति सीमा के भीतर रेलगाड़ी चलाने में सहायता करता है और यह खराब मौसम के दौरान रेलगाड़ी को संरक्षित ढंग से चलाने में भी सहायता करता है।
3. यात्री गाड़ियों पर पहला फील्ड परीक्षण फरवरी 2016 में शुरू किया गया था। इस प्रकार प्राप्त अनुभव और निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकनकर्ता (आईएसए) द्वारा प्रणाली के निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकन के आधार पर, कवच संस्करण 3.2 की आपूर्ति के लिए 2018-19 में तीन फर्मा को अनुमोदित किया गया था।

4. कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में अपनाया गया।
5. कवच प्रणाली के कार्यान्वयन में निम्नलिखित कार्यकलाप शामिल हैं:
 - क. प्रत्येक स्टेशन, ब्लॉक खण्ड पर स्टेशन कवच का संस्थापन।
 - ख. पूरे रेलपथ की लंबाई में आरएफआईडी टैग का संस्थापन।
 - ग. समग्र खंड में दूरसंचार टावरों का संस्थापन।
 - घ. रेलपथ के बगल में ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना।
 - ङ. भारतीय रेल पर चल रहे प्रत्येक रेल इंजन पर लोको कवच का प्रावधान।
6. दक्षिण मध्य रेल के 1465 मार्ग किलोमीटर पर कवच संस्करण 3.2 के संस्थापन और प्राप्त अनुभव के आधार पर आगे और सुधार किए गए। अंततः आरडीएसओ द्वारा दिनांक 16.07.2024 को कवच विशिष्ट संस्करण 4.0 को अनुमोदित किया गया।
7. कवच 4.0 संस्करण में विविध रेल नेटवर्क के लिए आवश्यक सभी प्रमुख विशेषताएं शामिल हैं। यह भारतीय रेल की संरक्षा में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। अल्प अवधि के भीतर, भारतीय रेल ने स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली विकसित की गई, परीक्षण किया गया और उसे संस्थापित करना शुरू कर दिया है।
8. कवच संस्करण 4.0 में किए गए प्रमुख सुधारों में अवस्थिति सटीकता में वृद्धि, बड़े यार्डों में सिगनल संबंधी पहलुओं की बेहतर जानकारी, ओएफसी पर स्टेशन-से-स्टेशन कवच इंटरफ़ेस और मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से सीधा इंटरफ़ेस शामिल है। इन सुधारों के साथ, कवच संस्करण 4.0 को भारतीय रेल में बड़े पैमाने पर लागू करने की योजना है।
9. व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, कवच संस्करण 4.0 को 1452 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक चालू किया गया है, जिसमें उच्च घनत्व वाले दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग शामिल हैं। दिल्ली-मुंबई मार्ग पर कवच संस्करण 4.0 को जंक्शन केबिन-पलवल-मथुरा-नागदा खंड (667 मार्ग किलोमीटर) और वडोदरा-विरार खंड (336 मार्ग किलोमीटर) पर, और वडोदरा-अहमदाबाद खंड (96 मार्ग किलोमीटर) तथा दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर कवच संस्करण 4.0 को गया-सरमाटांड खंड (93 मार्ग किलोमीटर) और हावड़ा-बर्धमान-छोटा अंबोना खंड (260 मार्ग किलोमीटर) पर कमीशन किया गया है।
10. पश्चिम बंगाल राज्य में, कवच 4.0 संस्करण हावड़ा से बराकर (229 मार्ग किलोमीटर) में कमीशन किया गया है जो महत्वपूर्ण दिल्ली-हावड़ा मार्ग में आता है।
11. इसके अलावा, भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 24,427 मार्ग किलोमीटर पर कवच के रेलपथ साइड कार्यों का कार्यान्वयन प्रारंभ किया गया है।
12. दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों समेत उच्च घनत्व वाले मार्गों पर कवच के प्रमुख मर्दों की प्रगति 28.02.2026 तक निम्नानुसार है:

क्र.सं.	मर्दे	प्रगति
i	ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	8570 कि.मी.
ii	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	1100 अदद
iii	स्टेशन डेटा सेंटर	767 स्टेशन
iv	रेलपथ साइड उपकरणों का संस्थापन	6776 मार्ग कि.मी.
v	रेलइंजनों में कवच का प्रावधान	4,154 अदद

13. इसके अतिरिक्त, 8,979 विद्युत रेल इंजनों और 1200 ईएमयू/एमईएमयू में कवच का संस्थापना का कार्य शुरू किया गया है।
14. सभी संबंधित अधिकारियों को प्रशिक्षण देने के लिए भारतीय रेल के केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों में कवच पर विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। अब तक 55,000 से अधिक तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच प्रौद्योगिकी के विषय पर प्रशिक्षित किया जा चुका है। इसमें लगभग 47,500 लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सीएलआई और प्रशिक्षक सम्मिलित हैं। यह पाठ्यक्रम इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।
15. कवच को स्टेशन सहित रेलपथ साइड उपस्करों के प्रावधान की लागत लगभग 50 लाख रुपए/कि.मी. है और इंजनों पर कवच के उपस्करों के लगाए जाने की लागत लगभग 80 लाख रुपए/रेलइंजन है।
16. फरवरी, 2026 तक 'कवच' प्रणाली से संबंधित कार्यों पर कुल 2,763.90 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। वर्ष 2025-26 के दौरान कुल ₹1673.19 करोड़ की राशि का आवंटन हुआ है। कार्यों की प्रगति के अनुरूप अपेक्षित पूंजी उपलब्ध कराई जाती हैं।
