

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
17.12.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2937 का उत्तर

सेमी-हाईस्पीड रेल गलियारे

2937. श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील:

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे:

श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर:

श्री नरेश गणपत म्हस्के:

श्रीमती भारती पारधी:

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार ने वर्ष 2025 में कोई नई सेमी-हाईस्पीड रेल सेवाओं या गलियारों की शुरुआत की है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) इस नई सेवा के अंतर्गत शामिल मार्गों और शहरों का ब्यौरा क्या है तथा यात्रा समय में अनुमानित कितनी कमी आई है;
- (ग) इन ट्रेनों के सहयोग हेतु रेलवे अवसंरचना के उन्नयन में किए गए निवेश का ब्यौरा क्या है;
- (घ) क्या इन उन्नयनों को लागू करने में किसी प्रकार की चुनौतियाँ देखने को मिली हैं और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा उन्हें किस प्रकार हल किया गया; और
- (ङ) इन पहलों का यात्री सुविधा और माल दक्षता पर अपेक्षित प्रभाव का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ) भारतीय रेल ने वंदे भारत सेवाएं शुरू की हैं जो सेमी हाई स्पीड रेलगाड़ियां हैं और इनका उद्देश्य यात्रियों को बेहतर यात्रा अनुभव और उन्नत संरक्षा प्रदान करना है। ये सेवाएं निम्नलिखित उन्नत संरक्षा विशेषताएं एवं आधुनिक यात्री सुविधाओं से सुसज्जित हैं -

- कवच प्रणाली
- तीव्र गति वृद्धि
- पूर्णतया सीलबंद गैंगवे
- स्वचालित प्लग दरवाजे
- बेहतर सवारी सुविधा
- हॉट केस के प्रावधान सहित मिनी पेंटी
- बोटल कूलर
- डीप फ्रीज और हॉट वॉटर बॉयलर
- रिक्लाइनिंग एर्गोनोमिक सीटें
- एकजीक्यूटिव श्रेणी में घूमने वाली सीटों के साथ आरामदायक बैठने की व्यवस्था
- प्रत्येक सीट के लिए मोबाइल चार्जिंग सॉकेट
- ड्राइविंग ट्रेलर कार (डीटीसी) में दिव्यांगजन यात्रियों के लिए विशेष शौचालय
- सीसीटीवी, इत्यादि

वर्तमान में, भारतीय रेल के बड़ी लाईन विद्युतीकृत नेटवर्क के विभिन्न क्षेत्रों में 164 वंदे भारत गाड़ी सेवाएं परिचालित हैं। इनमें से, निम्नलिखित 62 वंदे भारत गाड़ी सेवाएं 2024-25 और 2025-2026 के दौरान शुरू की गई हैं:

1. 26651/26652 केएसआर बेंगलोर - एर्नाकुलम जंक्शन एक्सप्रेस
2. 26506/26505 बनारस - खजुराहो एक्सप्रेस
3. 26461/26462 दिल्ली - फिरोजपुर कैंट जंक्शन एक्सप्रेस
4. 26503/26504 सहारनपुर - गोमतीनगर एक्सप्रेस
5. 26471/26472 बीकानेर - दिल्ली कैंट एक्सप्रेस
6. 26481/26482 जोधपुर - दिल्ली कैंट. एक्सप्रेस
7. 26301/26302 जोगबनी - दानापुर एक्सप्रेस
8. 26101/26102 पुणे जं. - अजनी (नागपुर) एक्सप्रेस
9. 26751/26752 बेलगावी - केएसआर बेंगलुरु एक्सप्रेस
10. 26405/26406 अमृतसर जं. - श्री माता वैष्णो देवी कटरा एक्सप्रेस

11. 26501/26502 गोरखपुर-पाटलिपुत्र एक्सप्रेस
12. 26401/26402 श्री माता वैष्णो देवी कटरा - श्रीनगर एक्सप्रेस
13. 26403/26404 श्री माता वैष्णो देवी कटरा - श्रीनगर एक्सप्रेस
14. 26901/26902 साबरमती-वेरावल एक्सप्रेस
15. 20175/20176 बनारस - आगरा कैंट एक्सप्रेस
16. 21893/21894 टाटानगर-पटना एक्सप्रेस
17. 21895/21896 टाटानगर-पटना एक्सप्रेस
18. 20829/20830 दुर्ग-विशाखापत्तनम एक्सप्रेस
19. 20101/20102 नागपुर-सिकंदराबाद एक्सप्रेस
20. 20673/20674 कोल्हापुर एससीएसएम टर्मिनस - पुणे जंक्शन एक्सप्रेस
21. 20893/20894 टाटानगर-पटना एक्सप्रेस
22. 22303/22304 हावड़ा-गया एक्सप्रेस
23. 20891/20892 टाटानगर-ब्रह्मपुर एक्सप्रेस
24. 20871/20872 हावड़ा-राउरकेला एक्सप्रेस
25. 20669/20670 हुबली - पुणे जंक्शन एक्सप्रेस
26. 22309/22310 हावड़ा-जमालपुर एक्सप्रेस
27. 22499/22500 वाराणसी-देवघर एक्सप्रेस
28. 20671/20672 मदुरै जं. - बेंगलुरु कैंट. एक्सप्रेस
29. 20981/20982 उदयपुर शहर - आगरा कैंट एक्सप्रेस
30. 20627/20628 चेन्नई एगमोर - नागरकोइल जंक्शन एक्सप्रेस
31. 22489/22490 वाराणसी-मेरठ सिटी जं. एक्सप्रेस

रेल परियोजनाएँ:

रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने के लिए बड़े पैमाने पर काम शुरू किया गया है। भारतीय रेल में नए रेलपथों को कमीशन किए जाने/बिछाने संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों का औसत कमीशनिंग
2009-14	7,599 कि.मी.	4.2 कि.मी. प्रतिदिन
2014-25	34,428 कि.मी.	8.57 कि.मी. प्रतिदिन (दो गुना से ज्यादा)

इसके अतिरिक्त, 01.04.2025 के अनुसार, भारतीय रेल पर 6.75 लाख करोड़ की लागत वाली 35,966 कि.मी. की लंबाई की कुल 431 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (154 नई लाइन, 33 आमान परिवर्तन, 244 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं। विवरण निम्नानुसार है।

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण (कि.मी.)	मार्च 2025 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी.)	मार्च 2025 तक कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइनें	154	16,142	3,036	1,45,318
आमान परिवर्तन	33	4,180	2,997	22,753
दोहरीकरण/बहुपथन	244	15,644	6,736	1,22,858
कुल	431	35,966	12,769	2,90,929

इसके अलावा, पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2022-23, 2023-24, 2024-25 और वर्तमान वित्तीय वर्ष 2025-26 के दौरान, भारतीय रेल में कुल 64,891 किमी लंबाई के 952 सर्वेक्षणों (284 नई लाइन, 13 आमान परिवर्तन और 655 दोहरीकरण) को मंजूरी दी गई है।

सिगनल प्रणाली:

पिछले 11 वर्षों में भारतीय रेल के अवसंरचना का बड़े पैमाने पर उन्नयन और सुधार किया गया है। रेलपथ, सिगनलिंग प्रणाली आदि के आधुनिकीकरण और उन्नयन के लिए भारतीय रेल द्वारा निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:

i. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 कि.ग्रा. की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ की पटरियां, लोचदार बंधन वाले चौड़े और भारी प्रीस्ट्रेसड कंक्रीट स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जाता है।

ii. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।

iii. ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे रेल पैनलों की आपूर्ति को बढ़ाना ताकि संरक्षा बेहतर हो।

iv. पूर्व में उपयोग किए जाने वाले पारंपरिक/बेहतर एसईजे के स्थान पर थिक वेब स्विच एक्सपैशन ज्वाइंट्स का उपयोग किया जा रहा है।

v. पटरियों के लिए बेहतर वेल्डिंग तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डिंग को अपनाना।

vi. रेलपथ अनुरक्षण के लिए उच्च आउटपुट प्लेन टैम्पर और पॉइंटों एवं क्रॉसिंग टैम्पर्स का उपयोग करते हुए मशीनीकृत प्रणाली को अपनाना, ताकि रेलपथ की बेहतर अनुरक्षण और विश्वसनीयता सुनिश्चित की जा सके।

vii. परिसंपत्ति विश्वसनीयता में और सुधार लाने के लिए रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक आधुनिक मशीनों की तैनाती।

viii. पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।

ix. रेल और वेल्ड के परीक्षण के लिए उन्नत फेज़ड ऐरे तकनीक का उपयोग।

x. इष्टतम अनुरक्षण आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए व्यापक स्थिति मूल्यांकन हेतु एकीकृत रेलपथ निगरानी प्रणाली और दोलन निगरानी प्रणाली की तैनाती।

xi. यार्डों में रेलपथ मापदंडों की निरंतर रिकॉर्डिंग के लिए पोर्टेबल रेलपथ मापक ट्रॉली को अपनाना।

xii. सटीक रखरखाव इनपुट प्राप्त करने के लिए विभिन्न स्रोतों से प्राप्त रेलपथ निरीक्षण रिकॉर्ड के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब सक्षम रेलपथ प्रबंधन प्रणाली का उपयोग करना।

xiii. पुराने यांत्रिक सिगनल प्रणाली के स्थान पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की दिनांक 31.10.2025 तक 6656 स्टेशनों पर व्यवस्था की गई है।

xiv. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए दिनांक 31.10.2025 तक 10,098 समपार फाटकों पर समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।

xv. ब्लॉक सेक्शन की स्वचालित क्लीयरेंस के लिए एक्सल काउंटर, बीपीएसी (ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर) की व्यवस्था की गई है ताकि अगली ट्रेन के आगमन के लिए लाइन क्लियर देने से पूर्व पूरी गाड़ी के आगमन को बिना किसी हस्तक्षेप के सुनिश्चित किया जा सके और मानवीय तत्व को कम किया जा सके। इस प्रणाली की दिनांक 31.10.2025 तक 6142 ब्लॉक सेक्शनों पर व्यवस्था की गई है।

xvi. स्वचालित ब्लॉक सिगनल प्रणाली (एबीएस) जो मौजूदा रेलपथ अवसंरचना ढांचे के भीतर लाइन क्षमता को बढ़ाती है, 31.10.2025 तक 6341 मार्ग किलोमीटर पर प्रदान की गई है।

उपरोक्त उपायों के परिणामस्वरूप, रेल नेटवर्क की गति क्षमता में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। 2014 की तुलना में 2025 के दौरान भारतीय रेल के संपूर्ण रेल नेटवर्क की गति क्षमता का विवरण निम्नानुसार है:

खंडीय गति (कि.मी. प्रति घंटा)	2014		2025 (नवंबर 2025 तक)	
	रेलपथ कि.मी.	%	रेलपथ कि.मी.	%
130 और इससे अधिक	5,036	6.3	23,010	21.8
110-130	26,409	33.3	60,726	57.5
<110	47,897	60.4	21,936	20.8
कुल	79,342	100	1,05,672	100

स्टेशनों का पुनर्विकास:

रेल मंत्रालय ने स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए दीर्घकालिक दृष्टिकोण से अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की है।

इस योजना में स्टेशनों में सुधार लाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और इन्हें चरणबद्ध रूप में कार्यान्वित करना शामिल है। मास्टर प्लान में निम्नलिखित शामिल है:-

- स्टेशन तक पहुंच और परिचलन क्षेत्र में सुधार
- शहर के दोनों ओर से स्टेशन का एकीकरण
- स्टेशन भवन में सुधार
- प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, पेयजल बूथों में सुधार
- यात्री यातायात के अनुरूप चौड़े पैदल पार पथ/एयर कॉन्कोर्स का प्रावधान
- लिफ्ट/एस्केलेटर/रैंप का प्रावधान
- प्लेटफार्म की सतह और प्लेटफार्म के कवर में सुधार/प्रावधान
- 'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क का प्रावधान
- पार्किंग क्षेत्र, मल्टीमॉडल एकीकरण
- दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली
- प्रत्येक स्टेशन पर आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए एकजीक्यूटिव लाउंज, व्यावसायिक बैठकों के लिए निर्दिष्ट स्थान, लैंडस्केपिंग आदि का प्रावधान

इस योजना में आवश्यकतानुसार, चरणबद्ध तरीके से तथा यथा व्यवहार्य स्थायी और पर्यावरण अनुकूल समाधान, गिट्टी रहित रेलपथ आदि का प्रावधान और दीर्घावधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर का निर्माण भी शामिल है।

अब तक, अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत विकास के लिए 1337 रेलवे स्टेशनों को चिह्नित किया गया है। देश भर में अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत रेलवे स्टेशनों का विकास संबंधी कार्य अच्छी गति में शुरू किए गए हैं। अभी तक, 160 स्टेशनों का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है।

अन्य स्टेशनों पर भी कार्य तेज़ गति से शुरू किए गए हैं तथा कुछ स्टेशनों की प्रगति निम्नानुसार है:

- तिरुपति स्टेशन: दक्षिण दिशा की ओर नए मुख्य प्रवेश स्टेशन भवन और दो एयर कॉन्कोर्स के संरचनात्मक ढांचे का कार्य पूरा हो चुका है। दक्षिण दिशा की ओर नए मुख्य प्रवेश

स्टेशन भवन का फिनिशिंग का कार्य और उत्तर दिशा की ओर एयर कॉनकोर्स, स्टेशन भवन का संरचनात्मक कार्य, प्लेटफार्म शेल्टर संबंधी कार्य, लिफ्ट, एस्केलेटर आदि का कार्य शुरू कर दिया गया है।

- नेल्लोर स्टेशन: पूर्व और पश्चिम दोनों ओर स्टेशन भवनों के संरचनात्मक ढांचे, ईंटों और प्लस्टर का कार्य और एयर कॉनकोर्स का संरचनात्मक कार्य पूरा हो चुका है। पूर्व और पश्चिम दोनों दिशाओं में स्टेशन भवन और एयर कॉनकोर्स पार्ट के फिनिशिंग कार्य, अंडरपास का विस्तार कार्य, पानी की टंकियों और सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- यशवंतपुर स्टेशन: पूर्व दिशा के स्टेशन भवन के संरचनात्मक कार्य, पूर्व दिशा के सब-स्टेशन के सिविल कार्य, पूर्व दिशा पर एलिवेटेड सड़क और मल्टी-लेवल कार पार्किंग के कार्य पूरे हो गए हैं। पूर्व दिशा के स्टेशन भवन, पूर्व दिशा में एलिवेटेड सड़क और मल्टी-लेवल कार पार्किंग, सीवेज ट्रीटमेंट संयंत्र का फिनिशिंग कार्य, पश्चिम दिशा के स्टेशन भवन और एयर कॉनकोर्स के संरचनात्मक कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- बंगलुरु कैंट स्टेशन: दक्षिण दिशा में 24 मीटर चौड़े डायवर्जन रोड, प्रशिक्षण केंद्र, उत्तर दिशा में छात्रावास और दक्षिण दिशा की ओर स्टेशन भवन की ओर के संरचनात्मक कार्य पूरे कर लिए गए हैं। दक्षिण दिशा के स्टेशन भवन का फिनिशिंग कार्य, उत्तर दिशा के स्टेशन भवन का संरचनात्मक कार्य और पैदल पार पुल का कार्य शुरू किया गया है।
- रामेश्वरम स्टेशन: पूर्व/उत्तर टर्मिनल भवन, प्रस्थान प्रांगण, आगमन प्रांगण, आवासीय टॉवर, सब-स्टेशन भवन, जल निष्कर्षण संयंत्र और सीवेज ट्रीटमेंट संयंत्र के संरचनात्मक कार्य पूरे हो चुके हैं। पूर्व टर्मिनल भवन के चिनाई संबंधी कार्य, उत्तर टर्मिनल भवन, प्रस्थान प्रांगण, आगमन प्रांगण, आवासीय टॉवर के फिनिशिंग कार्य, प्लेटफार्म उन्नयन जिसमें प्लेटफार्म शेल्टर शामिल है और मौजूदा प्रतीक्षा कक्ष के नवीनीकरण के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
- सफदरजंग स्टेशन: सिगनल भवन, स्टेशन भवन, प्लम्बिंग और फायर फाइटिंग, परिचालन भवन की छत तक संरचनात्मक कार्य, एयर कॉनकोर्स की नींव और पेडेस्टल्स के कार्य पूरे हो चुके हैं। स्टेशन भवन में इलेक्ट्रिकल और लो वोल्टेज कार्य, प्लेटफार्म नवीनीकरण कार्य, परिचालन भवन के फिनिशिंग कार्य, ओवरहेड टैंक और एयर कॉनकोर्स के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल में स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण सतत् और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्यों की पारस्परिक प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता के अध्यधीन, आवश्यकतानुसार कार्य शुरू किए जाते हैं। स्टेशनों के विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण कार्यों को स्वीकृति देने और निष्पादन के समय निचली कोटि के स्टेशनों की तुलना में उच्चतर कोटि के स्टेशनों को प्राथमिकता दी जाती है।

रेलवे स्टेशनों का विकास/उन्नयन जटिल प्रकृति का होता है जिसमें यात्रियों और रेलगाड़ियों की संरक्षा शामिल होती है और इसके लिए फायर क्लीयरेंस, धरोहर, पेड़ों की कटाई, विमानपत्तन संबंधी स्वीकृति इत्यादि जैसी विभिन्न सांविधिक स्वीकृतियों की आवश्यकता होती है। इनकी प्रगति जनोपयोगी सेवाओं को स्थानांतरित करना, (जिनमें जल/सीवेज लाइन, ऑप्टिकल फाइबर केबल, गैस पाइप लाइन, पावर/सिगनल केबल इत्यादि शामिल हैं) अतिलंघन, यात्री संचलन को बाधित किए बिना रेलगाड़ियों का परिचालन, रेलपथ एवं उच्च वोल्टेज बिजली लाइनों के नजदीक किए जाने वाले कार्यों के कारण गति प्रतिबंध आदि जैसी ब्राउन फील्ड संबंधी चुनौतियों के कारण भी प्रभावित होती है और ये कारक कार्य को पूरा करने के समय को प्रभावित करते हैं। अतः, इस समय कोई समय-सीमा नहीं बताई जा सकती है।

अमृत भारत स्टेशन योजना सहित स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण का वित्तपोषण सामान्यतः योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएँ' के अंतर्गत किया जाता है। योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत आबंटन और व्यय का ब्यौरा क्षेत्रीय रेल-वार रखा जाता है, न कि कार्य-वार या स्टेशन-वार या राज्य-वार। वित्त वर्ष 2025-26 के लिए योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत 12,118 करोड़ रुपये की निधि आवंटित की गई है और अब तक (अक्टूबर, 2025 तक) 7,253 करोड़ रुपये का व्यय उपगत किया गया है।
