भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
10.12.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 1652 का उत्तर

वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियां

1652. श्री राजेशभाई नारणभाई चुड़ासमा:
डॉ. राजकुमार सांगवान:
श्री उत्कर्ष वर्मा मधुर:
श्री नलिन सोरेन:
श्री जुगल किशोर:
श्री दर्शन सिंह चौधरी:
श्री प्रवीण पटेल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की देश में वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियां शुरू करने की योजना है और यदि हाँ, तो प्रस्तावित मार्गों का ब्यौरा क्या है और इन रेलगाड़ियों को शुरू करने की समय-सीमा क्या है;

(ख) पारंपरिक स्लीपर रेलगाड़ियों की तुलना में वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियों की विशेषताएँ क्या हैं और इनके लाभ क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियों के लिए कोई व्यवहार्यता अध्ययन किया है या प्रायोगिक परियोजनाएँ संचालित की हैं और यदि हाँ, तो उसका ब्यौरा क्या है;

(घ) देश में राज्यवार, विशेषकर गुजरात में, लंबी दूरी के लिए वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियों को शुरू करने की समय-सीमा क्या है;

(ङ) वर्तमान में उत्तर प्रदेश के बागपत स्टेशन से गुजरने वाली वंदे भारत रेलगाड़ियों के नाम क्या हैं और भविष्य में किन रेलगाड़ियों के संचालन का प्रस्ताव है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर में संशोधित समय-सीमा में पूरा किए जाने संबंधी वर्तमान प्रगति क्या है;

(छ) क्या दिल्ली-वाराणसी हाई-स्पीड रेल परियोजना के चालू होने के लिए कोई निश्चित समय सारणी घोषित की गई है;

(ज) वंदे भारत रेलगाड़ियों की निर्माण प्रक्रिया में स्वदेशी सिग्नलिंग और पावर सिस्टम को किस प्रकार एकीकृत किया जा रहा है;

(झ) तीन नए स्वीकृत हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर के लिए वित्तपोषण और भूमि अधिग्रहण की कार्यनीति क्या है;

(ञ) क्या सरकार का निकट भविष्य में उत्तर प्रदेश में लखीमपुर खीरी से होकर गुजरने वाली बुलेट ट्रेन चलाने का विचार है और यदि हाँ, तो उक्त रेलगाड़ी कब तक चलने की संभावना है;

(ट) होशंगाबाद-नरसिंहपुर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में अमृत भारत योजना के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों के पूरा होने एवं उनके विकास की वर्तमान प्रगति और समय-सीमा क्या है; और

(ठ) क्या सरकार का देश में कोविड-19 महामारी के दौरान निलंबित की गई रेलगाड़ियों, विशेषकर झारखंड में दुमका और जम्मू-कश्मीर में जम्मू से होकर गुजरने वाली रेलगाड़ियों का संचालन शीघ्र ही फिर से शुरू करने का विचार है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और समय-सीमा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ठ): वर्तमान में, भारतीय रेल नेटवर्क पर चेयर कार वाली 164 वंदे भारत रेलगाड़ियां परिचालन में हैं। वर्तमान में, बागपत रोड 28 पैसेंजर गाड़ी सेवाओं द्वारा सेवित हैं। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल पर वंदे भारत एक्सप्रेस सेवाओं और उसके विभिन्न प्रकारों सहित नई गाड़ी सेवाओं की शुरुआत सतत प्रक्रिया है जो विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है, जिनमें शामिल हैं-

- उस खंड की क्षमता
- मार्ग की उपलब्धता
- अपेक्षित चल स्टॉक की उपलब्धता
- चल स्टॉक के लिए समान अवसंरचना की उपलब्धता
- रेलपथों और अन्य परिसंपत्तियों की रखरखाव आवश्यकता

कोविड-19 महामारी के प्रसार को रोकने के उद्देश्य से, भारतीय रेल ने 23 मार्च, 2020 से सभी नियमित यात्री रेलगाड़ियों का परिचालन बंद कर दिया था और केवल स्पेशल रेलगाड़ी सेवाएं ही परिचालित की जा रही थीं। भारतीय रेल ने बेहतर यात्री संरक्षा प्रदान करने के लिए अनुरक्षण कॉरिडोर ब्लॉक बनाने और समयपालन में सुधार करने हेतु रेलगाड़ी सेवाओं के युक्तिकरण सहित समय-सारणी का युक्तिकरण भी आरंभ किया। नवंबर 2021 से, एक्सप्रेस रेलगाड़ी सेवाएं युक्तिसंगत समय-सारणी और नियमित संख्या के अनुसार परिचालित की जा रही हैं। तदनुसार, दुमका 26 रेलगाड़ी सेवाओं द्वारा सेवित है, जबकि जम्मू तवी 110 रेलगाड़ी सेवाओं द्वारा सेवित है।

भारतीय रेल नेटवर्क पर रेलगाड़ी सेवाओं की दैनिक औसत संख्या 11740 (नवंबर, 2025) है, जबकि कोविड-19 से पहले 11283 सेवाएँ परिचालन में थीं। भारतीय रेल नेटवर्क पर मेल/एक्सप्रेस सेवाओं की दैनिक औसत संख्या 2238 (नवंबर, 2025) है, जबकि कोविड-19 से पहले 1768 सेवाएँ परिचालन में थीं।

वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियां

लंबी और मध्यम दूरी की रात्रिकालीन यात्राओं के लिए, वंदे भारत रेलागाड़ी का स्लीपर वेरिएंट स्वदेशी रूप से डिज़ाइन किया गया है। ऐसे दो रेक निर्मित किए जा चुके हैं और परीक्षण/कमीशनिंग के चरण में हैं।

वंदे भारत स्लीपर गाड़ियों में मुहैया कराई गई व्यापक प्रौद्योगिकीय रूप से उन्नत और संरक्षा विशेषताएं निम्नानुसार हैं:

- कवच से सुसज्जित।
- 180/160 किमी प्रति घंटे के डिजाइन/परिचालन गति के साथ उच्चतर त्वरण।
- दुर्घटना-रोधी एवं जर्क फ्री सेमी परमामेंट कपलर एवं एंटी-क्लाइम्बर्स।
- ईएन मानकों के अनुरूप कारबॉडी का दुर्घटना-रोधी डिज़ाइन।
- ईएन-45545 एचएल3 अग्नि संरक्षा मानक।
- प्रत्येक सवारी डिब्बे के अंत में अग्नि अवरोधक दरवाजे
- बेहतर अग्नि संरक्षा - विद्युत कैबिनेटों और शौचालयों में एरोसोल आधारित अग्नि पहचान और शमन प्रणाली।
- ऊर्जा दक्षता के लिए रिजेनरेटिव ब्रेकिंग प्रणाली।

- एयर कंडीशनिंग इकाइयों में स्वदेशी रूप से विकसित यूवी-सी लैंप आधारित विसंक्रमण प्रणाली लगाई गई है।
- केंद्रीय रूप से नियंत्रित स्वचालित प्लग दरवाजे और पूरी तरह से सीलबंद चौड़े गैंगवे।
- सभी सवारी डिब्बों में सीसीटीवी।
- आपातकालीन स्थिति में यात्री और गाड़ी प्रबंधक/लोको पायलट के बीच संचार के लिए आपातकालीन टॉक-बैक इकाई।
- दिव्यांग यात्रियों के लिए ड्राइविंग कोच में दोनों तरफ विशेष शौचालय।
- यात्री सुविधाओं जैसे वातानुकूलन, सैलून प्रकाश व्यवस्था आदि की बेहतर स्थिति की निगरानी के लिए केंद्रीकृत कोच मॉनिटरिंग प्रणाली।
- ऊपर की बर्थ पर चढ़ने में आसानी के लिए एर्गोनॉमिक रूप से डिज़ाइन की गई सीढ़ी।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना (508 कि.मी.) जापान सरकार की तकनीकी और वित्तीय सहायता से निष्पादनाधीन है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र और केंद्र शासित प्रदेश दादरा एवं नगर हवेली से होकर गुजरेगी और इसके 12 स्टेशन मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में प्रस्तावित हैं।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हैक्टेयर) का अधिग्रहण कर लिया गया है। वन्यजीवन, तटीय विनियमन क्षेत्र (सीआरजेड) और वन स्वीकृति से संबंधित सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त कर ली गई हैं। परियोजना के सभी सिविल ठेके दे दिए गए हैं।

विभिन्न प्रमुख मदों की अब तक की प्रगति इस प्रकार है:

मद	प्रगति		
	गुजरात	महाराष्ट्र	कुल
नींव	352 किलोमीटर	62 किलोमीटर	414 किलोमीटर
पाया	351 किलोमीटर	55 किलोमीटर	406 किलोमीटर
गर्डर कास्टिंग	339 किलोमीटर	5 किलोमीटर	344 किलोमीटर
गर्डर लॉचिंग	328 किलोमीटर	1 किलोमीटर	329 किलोमीटर
रेलपथ बिछाना	124 किलोमीटर		124 किलोमीटर
ओएचई मास्ट का उत्थापन	80 किलोमीटर		80 किलोमीटर

कुल 12 स्टेशनों में से 9 स्टेशनों (भीकमकोर, वापी, बिलीमोरा, सूरत, भरूच, आनंद, वडोदरा, अहमदाबाद और साबरमती) में नींव संबंधी कार्य पूरा कर लिया गया है। महाराष्ट्र खंड में, 3 स्टेशनों (ठाणे, विरार, बोईसर) में नींव संबंधी कार्य प्रगति पर है।

गुजरात में एकमात्र सुरंग का कार्य पूरा कर लिया गया है। समुद्री सुरंग (लगभग 21 किलोमीटर) का कार्य शुरू कर दिया गया है। जिसमें से, महाराष्ट्र में घनसोली और शिलफाटा के बीच 4 किलोमीटर सुरंग का कार्य पूरा कर लिया गया है।

बुलेट ट्रेन परियोजना एक बहुत ही जटिल और प्रौद्योगिकी प्रधान परियोजना है। परियोजना के पूरा होने के लिए सटीक समय-सीमा और लागत का निर्धारण सिविल संरचनाओं, रेलपथ, बिजली, सिगनल और दूरसंचार तथा ट्रेन सेटों की आपूर्ति के सभी संबंधित कार्यों के पूरा होने के बाद उचित रूप से सुनिश्चित किया जा सकता है।

हाई स्पीड कॉरिडोर परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी प्रधान परियोजनाएं हैं, जिनकी स्वीकृति और निष्पादन व्यवहार्यता, यातायात अनुमान, संसाधनों की उपलब्धता आदि पर निर्भर करते हैं।

स्टेशनों का पुनर्विकास

रेल मंत्रालय ने लंबी अवधि के दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए 'अमृत भारत स्टेशन योजना' शुरू की है।

इस योजना में स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उन्हें चरणबद्ध रूप से लागू करना शामिल है। मास्टर प्लानिंग में शामिल हैं:-

- स्टेशन और परिचलन क्षेत्रों तक पहुंच में सुधार
- शहर के दोनों छोरों के साथ स्टेशन का एकीकरण
- स्टेशन भवन का सुधार
- प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, वाटर बूथ में सुधार
- यात्री यातायात के अनुरूप चौड़े पैदल पार पुल/एयर कॉनकोर्स का प्रावधान
- लिफ्ट/एस्केलेटर/रैम्प की सुविधा
- प्लेटफार्म की सतह और प्लेटफार्मों पर कवर का सुधार/प्रावधान
- एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क का प्रावधान

- पार्किंग क्षेत्र, मल्टीमोडाल एकीकरण
- दिव्यांगजन के लिए सुविधाएँ
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली
- प्रत्येक स्टेशन की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए कार्यकारी लॉन्ज, व्यावसायिक बैठकों के लिए विशिष्ट स्थान, लैंडस्केपिंग आदि की सुविधा।

इस योजना में संधारिणीय और पर्यावरण अनुकूल समाधान, आवश्यकतानुसार गिट्टी रहित रेलपथ आदि का प्रावधान, चरणबद्धता और व्यवहार्यता और लंबी अवधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर का निर्माण की भी परिकल्पना की गई है।

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत अब तक 1337 स्टेशनों की पहचान की गई है, जिनमें से 80 स्टेशन मध्य प्रदेश राज्य में स्थित हैं। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत मध्य प्रदेश राज्य में विकास के लिए चिह्नित किए गए स्टेशनों के नाम निम्नानुसार हैं:

अकोदिया, अमला, अनूपपुर, अशोकनगर, बालाघाट, बानापुरा, बरगवां, ब्योहारी, बेरछा, बेतूल, भिंड, भोपाल, बिजुरी, बीना, बियावरा राजगढ़, छिंदवाड़ा, डबरा, दामोह, दतिया, देवास, गाडरवारा, गंजबासौदा, घोड़ाडोंगरी, गुना, ग्वालियर, हरदा, हरपालपुर, इंदौर जं., इटारसी जंक्शन, जबलपुर, जुन्नारदेव, करेली, कटनी जंक्शन, कटनी मुरवारा, कटनी साउथ, खाचरोड, खजुराहो जं., खंडवा, खिरकिया, लक्ष्मीबाई नगर, मैहर, मक्सी, मंडलाफोर्ट, मंदसौर, एमसीएस छतरपुर, मेघनगर, मुरैना, मुलताई, नागदा जं., नैनपुर जं., नर्मदापुरम (होशंगाबाद), नरसिंहपुर, नेपानगर, नीमच, ओरछा, पांढुर्ना, पिपरिया, रतलाम, रीवा, रूठियाई, सांची, संत हिरदाराम नगर, सतना, सागर, सीहोर, सिवनी, शहडोल, शाजापुर, शामगढ़, श्योपुर कलां, शिवपुरी, श्रीधाम, शुजालपुर, सिहोरा रोड, सिंगरौली, टीकमगढ़, उज्जैन, उमरिया, विदिशा, विक्रमगढ़ आलोट।

मध्य प्रदेश राज्य में अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य तीव्र गति से शुरू किए गए हैं। अब तक 09 स्टेशनों (कटनी दक्षिण, नर्मदापुरम (होशंगाबाद), ओरछा, सिवनी, शाजापुर, श्रीधाम, हरपालपुर, नैनपुर जंक्शन, ब्यौहारी) का कार्य पूरा हो चुका है। अन्य स्टेशनों पर भी कार्य तीव्र गति से शुरू किया गया है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल पर स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण निरन्तर और सतत चलने वाली प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्यों को पारस्परिक प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के अध्यधीन आवश्यकता के अनुसार किया जाता हैं। कार्यों की स्वीकृति देने और

निष्पादन के समय निचली कोटि के स्टेशनों की तुलना में उच्च कोटि के स्टेशनों के विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण को प्राथमिकता दी जाती है।

अमृत भारत स्टेशन योजना सहित अन्य योजनाओं के तहत स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण कार्य सामान्यत: योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएं' के अंतर्गत वित्तपोषित किए जाते हैं। 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।

मध्य प्रदेश राज्य सात रेलवे ज़ोनों के क्षेत्राधिकार में आता है, अर्थात् मध्य रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे। इन जोनों के लिए वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए 5,566 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है, जिसमें से अब तक (अक्टूबर, 2025 तक) 3,500 करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका 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 स्वीकृतियां 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, उच्च वोल्टेज बिजली लाइनों के निकट सान्निध्य में किए जाने वाले कार्यों के कारण गति प्रतिबंध आदि जैसी ब्राउन फील्ड संबंधी चुनौतियों के कारण भी प्रभावित होती है और ये कारक कार्य के समापन समय को प्रभावित करते हैं। अत: इस स्तर पर कोई समय-सीमा नहीं बताई जा सकती है।

*****