भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

05.08.2026 के

तारांकित प्रश्न सं. 250 का उत्तर

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे जोन में रेलगाड़ियों का संचालन

***250. श्रीमती ज्योत्स्ना चरणदास महंत:**

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विगत एक वर्ष के दौरान दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे जोन विशेषकर बिलासपुर और रायपुर मंडलों से गुजरने वाली कुल कितनी स्थानीय और लंबी दूरी की यात्री रेलगाड़ियां रद्द की गई हैं/उनके मार्गों में परिवर्तन किया गया है;

(ख) क्या उक्त मार्ग पर मालगाड़ियों से कोयले की ढुलाई, पटरियों के विस्तार और तकनीकी अनुरक्षण कार्य को प्राथमिकता दिए जाने के कारण दैनिक यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने रेलगाड़ियों के बार-बार रद्द होने के कारण आम यात्रियों और कामगारों को यात्रा करने में आ रही समस्या/असुविधा का कोई आकलन किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा उक्त जोन यात्री रेलगाड़ियों का सुचारु और समय पर संचालन सुनिश्चित करने और इन रेलगाड़ियों के अचानक रद्द होने की स्थिति की समीक्षा करने के लिए उठाए गए/उठाए जा रहे कदमों का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री
(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

****

दिनांक 05.08.2026 को लोक सभा में तारांकित प्रश्न सं. 250 के भाग (क) से (घ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (घ): वर्तमान में, भारतीय रेल एक ही रेल अवसंरचना पर माल और यात्री दोनों प्रकार की रेलगाड़ियों का परिचालन करती है। इसलिए, कभी-कभी, रेलगाड़ी परिचालन को निम्नलिखित कारणों से विनियमित किया जाता है:

रेल परिसंपत्तियों का अनुरक्षण: परिसंपत्ति विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए रेलपथ और अन्य परिसंपत्तियों का अनुरक्षण करना, जो रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है।

अवसंरचना और क्षमता संवर्धन कार्य: रेलमार्ग पर संकुलन को कम करने और लाइन क्षमता को बढ़ाने के उद्देश्य से अवसंरचना के विकास और क्षमता संवर्धन कार्यों को निष्पादित करना।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में हाल ही में पूरी की गई परियोजनाओं और चल रही परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएं:

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु.)
1	खरसिया-कोरिछापर नई लाइन (43 किमी)	851
2	बिलासपुर- उरकुरा तीसरी लाइन (110 किमी)	365
3	सल्का रोड- खोंगसरा दोहरीकरण (26 किमी)	181
4	दुर्ग-राजनांदगांव दोहरीकरण (31 किमी)	250
5	बिलासपुर में फ्लाईओवर के साथ खोडरी-अनूपपुर दोहरीकरण (72 किमी)	792
6	चांपा -झारसुगुड़ा तीसरी लाइन (152 किमी)	1,227
7	पेंड्रा रोड - अन्नूपुर तीसरी लाइन (50 किमी)	394
8	रायपुर - टिटलागढ़ दोहरीकरण (203 किमी)	1,171
9	दल्लीराझरा-रावघाट (95 किमी)	1,628

चालू परियोजनाएं:

क्र. सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु.)
1	खरसिया-धरमजयगढ़ नई लाइन (122 किमी)	3,407
2	गेवरा रोड- पेंड्रा रोड नई लाइन (135 किमी)	3,724
3	धरमजयगढ़-कोरबा नई लाइन (63 किमी)	1,686
4	चिरिमिरी -नागपुर हॉल्ट नई लाइन (17 किमी)	670
5	सरडेगा-भालुमुंडा नई लाइन (37 किमी)	1,282
6	खरसिया - परमलकासा नई दोहरी लाइन (278 किमी)	7,854
7	रावघाट-जगदलपुर नई लाइन (140 किमी)	3,513
8	किरंदुल- जगदलपुर दोहरीकरण (150 किमी)	1,780
9	जगदलपुर -कोरापुट दोहरीकरण (107 किमी)	1,547
10	झारसुगुड़ा-बिलासपुर चौथी लाइन (206 किमी)	2,596
11	गेवरा रोड- पेंड्रा रोड दोहरीकरण (135 किमी)	3,475
12	राजनांदगांव -नागपुर तीसरी लाइन (228 किमी)	3,545
13	बोरीडांड - अंबिकापुर दोहरीकरण (80 किमी)	1,577
14	दुर्ग-राजनांदगांव चौथी लाइन (31 किमी)	464
15	गोंदिया-डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 किमी)	2,223
16	बैकुंठ - उरकुरा चौथी लाइन (26 किमी)	426
17	चांपा-कोरबा तीसरी लाइन (42 किमी)	755

यात्री रेलगाड़ियां निर्धारित समय-सारणी के अनुसार परिचालित की जाती हैं। ऊपर उल्लिखित तंगियों सहित परिचालनिक तंगियों के बावजूद, भारतीय रेल अपनी समय-सारणी के अनुसार रेलगाड़ियों को परिचालित करने और समयपालन बनाए रखने के लिए हर संभव प्रयास करती है।

यात्रियों पर गाड़ी विनियमन के प्रभाव को कम करने के लिए भी प्रयास किए जाते हैं तथा यात्रियों को समय पर सूचना दी जाती है, ताकि यात्रियों को असुविधा कम हो।

उपरोक्त तंगियों के बावजूद, 2025-26 के दौरान, बिलासपुर मंडल में लगभग 95% समय-सारणीबद्ध रेलगाड़ियां (मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर रेलगाड़ियां) परिचालित की गईं, जिनमें बिलासपुर मंडल में निर्दिष्ट मार्गों पर 96% समय-सारणीबद्ध रेलगाड़ियां शामिल हैं। इसी तरह, रायपुर मंडल में 98 प्रतिशत से अधिक समय-सारणीबद्ध रेलगाड़ियां परिचालित की गईं, जिनमें रायपुर मंडल में निर्दिष्ट मार्गों पर चलने वाली 97 प्रतिशत समय-सारणीबद्ध रेलगाड़ियां शामिल हैं।

भारतीय रेल में समयपालन में सुधार लाने हेतु उठाए गए कदम:

भारतीय रेल में समयपालन को उच्च प्राथमिकता दी जाती है और रेलगाड़ियों के समयबद्ध चालन के लिए हरसंभव प्रयास किया जाता है। बहरहाल, भारतीय रेल में समयपालन को कई कारक प्रभावित करते हैं जिनमें कोहरे का मौसम, पथ संबंधी तंगियां/संकुलन, परिसंपत्तियों का अनुरक्षण एवं अन्य मुद्दे, अलार्म चेन खींचना, आंदोलन, मवेशियों का कुचला जाना और अन्य अप्रत्याशित परिस्थितियां शामिल हैं।

गाड़ी सेवाओं के समयपालन में सुधार लाने के लिए उठाए गए कदमों में निम्नलिखित शामिल हैं:

- **प्रौद्योगिकीय उपकरणों और सूचना प्रौद्योगिकी प्रणालियों का उपयोग करके रेलगाड़ियों के समयपालन की नियमित, सतत और तत्समय निगरानी।**

- **गाड़ी परिचालन की निगरानी के लिए एक एकीकृत डिजिटल प्लेटफार्म का उपयोग जिसमें एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) और नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) शामिल हैं जो राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) के साथ एकीकृत किए गए हैं।**

- **जीपीएस उपकरणों से सुसज्जित इंजनों {तत्समय रेलगाड़ी सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) और इंजनों तथा गाड़ियों की दूरस्थ निगरानी और प्रबंधन (आरईएमएमएलओटी)} और स्टेशन सिगनल प्रणाली के साथ एकीकृत डाटा लॉगर्स के माध्यम से गाड़ियों के संचलन द्वारा ही समय को स्वतः अपडेट करने के लिए क्रमिक प्रगति।**

- **डेटा लॉगर स्टेशनों पर यात्री गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की तत्समय और वास्तविक रिपोर्टिंग सुनिश्चित करते हैं।**

- **भारतीय रेल पारंपरिक सवारी डिब्बों (सडिका सवारी डिब्बों) को अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी वाले आधुनिक हल्के भार वाले एलएचबी सवारी डिब्बों से प्रतिस्थापित कर रही है। भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयां अप्रैल 2018 से केवल एलएचबी सवारी डिब्बों का उत्पादन कर रही हैं। पिछले कुछ वर्षों के दौरान एलएचबी सवारी डिब्बों के उत्पादन में लगातार वृद्धि**

हुई है और 2014 से लगभग 50,000 से अधिक एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया गया है। भारतीय रेल शीघ्र त्वरण और मंदन वाली वंदे भारत, नमो भारत रैपिड रेल और अमृत भारत गाड़ियों का भी प्रसार कर रही है।

- समयपालन में सुधार लाने के लिए, भारतीय रेल समय-सारणी को युक्तिसंगत बनाने का कार्य भी करती है। ऐसी ही एक प्रक्रिया, वैज्ञानिक तरीके से, आईआईटी-मुंबई की सहायता से उनके ट्रैफिक सिम्युलेटर का उपयोग करके शुरू की गई थी। इस प्रक्रिया का उद्देश्य रुकौनी को कम करने और समयपालन में सुधार लाने के लिए सभी खंडों पर निश्चित एकीकृत अनुरक्षण ब्लॉकों का प्रावधान करना भी था।

- गाड़ियों को उचित विद्युत शक्ति प्रदान करने के लिए नई पीढ़ी के उच्च क्षमता वाले इंजनों का उपयोग किया जा रहा है।

- इसके अलावा, कोहरे के प्रभाव को कम और समाप्त करने और कोहरे के मौसम की स्थिति में लोको पायलटों को रेलगाड़ी चलाने में सहायता करने के लिए भारतीय रेल द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

  (i) जीपीएस आधारित फॉग सेफ डिवाइस- लोको पायलटों को ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित पोर्टेबल 'फॉग सेफ डिवाइस' (एफएसडी) उपलब्ध कराया जा रहा है, जो कोहरे जैसी खराब दृश्यता परिस्थितियों के दौरान सामने आने वाले महत्वपूर्ण पहचान चिह्नों जैसे सिगनल, समपार फाटकों, स्थायी गति प्रतिबंधों आदि की सूचना अग्रिम रूप से प्रदर्शित करता है। इस डिवाइस का उपयोग विशेष रूप से शीत ऋतु के दौरान सुरक्षित रेलगाड़ी परिचालन के लिए किया जाता है और खराब दृश्यता की परिस्थितियों में चालन के दौरान लोको पायलटों पर तनाव को कम करने में सहायता करता है। 31.05.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 33,624 फॉग सेफ डिवाइस उपलब्ध हैं।

  (ii) मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल (एमएएसएस) प्रणाली: कोहरे और खराब मौसम में दृश्यता में बाधक जैसी असामान्य परिस्थितियों के दौरान स्वचालित सिगनल वाले क्षेत्र में एमएएसएस प्रणाली शुरू की गई है। यह प्रणाली कोहरे के मौसम की परिस्थितियों के दौरान रेलगाड़ी परिचालन में होने वाली देरी को कम करने में सहायता करती है।

  कोहरे और खराब दृश्यता की परिस्थितियों में रेलगाड़ी परिचालन, प्रशिक्षण पाठ्यक्रम का एक अनिवार्य घटक है तथा इसे लोको पायलटों और सहायक लोको पायलटों के लिए निर्धारित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के परिवहन मॉड्यूल और तकनीकी मॉड्यूल में पहले से ही शामिल किया गया है।

- **सिगनल अवसंरचना का आधुनिकीकरण: भारतीय रेल अधिक विश्वसनीयता और संरक्षा के लिए सिगनल अवसंरचना का आधुनिकीकरण कर रही है। यह पर्याप्त अतिरेक (बिजली आपूर्ति और पारेषण मीडिया में) के साथ इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम, ट्रेन व्हीकल वेरिफिकेशन के लिए दोहरी संसूचन प्रणालियों और पुराने विद्युत-यांत्रिक उपकरणों के प्रतिस्थापन द्वारा विश्वसनीय डिजिटल प्रौद्योगिकी का उपयोग कर रहा है। कई सुधारात्मक उपाय किए गए हैं जैसे:**

  क) पुरानी यांत्रिक सिगनल प्रणाली के स्थान पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन के साथ इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियों का प्रावधान। दिनांक 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार, ये प्रणालियां 6671 स्टेशनों पर मुहैया कराई गई हैं, जिनमें से 3954 स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग मुहैया कराई गई है।

  ख) संरक्षा बढ़ाने के लिए दिनांक 30.06.2026 तक 6,671 स्टेशनों पर विद्युत साधनों के माध्यम से रेलपथ अधिभोगिता के सत्यापन द्वारा रेलवे स्टेशनों का संपूर्ण रेलपथ परिपथन।

  ग) ब्लॉक खंड के स्वचालित क्लीयरेंस के लिए एक्सल काउंटर, बीपीएसी (ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर) लगाए गए हैं ताकि अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देने से पहले बिना किसी मानवीय हस्तक्षेप के गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित किया जा सके और मानवीय हस्तक्षेप को कम किया जा सके। दिनांक 30.06.2026 तक, 6085 ब्लॉक खंडों पर ये प्रणालियाँ मुहैया कराई गई हैं।

  घ) भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण नियमों में पुरःस्थापित रोलिंग ब्लॉक (देखें दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना) के दौरान सिगनल परिसंपत्तियों का योजनाबद्ध अनुरक्षण किया जाता है, जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य की योजना रोलिंग आधार पर अग्रिम रूप से बनाई जाती है और निष्पादित की जाती है।

- **क्षमता संवर्धन और अवसंरचना का उन्नयन**

  भारतीय रेल द्वारा पिछले 12 वर्षों के दौरान बड़े पैमाने पर रेल नेटवर्क का क्षमता संवर्धन शुरू किया गया है। भारतीय रेल में नए रेलपथ की कमीशनिंग/बिछाने का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	औसत कमीशन किए गए नए रेलपथ
2009-14	7,599 कि.मी.	4.2 कि.मी. प्रतिदिन
2014-26	36,429 कि.मी.	8.32 कि.मी. प्रतिदिन (लगभग 2 गुना)

01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 8.31 लाख करोड़ रुपए लागत तथा 40,000 कि.मी. कुल लंबाई की 514 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (169 नई लाइन, 29 आमान परिवर्तन और 316 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं। सारांश निम्नानुसार है:

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण की कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी)	मार्च 2026 तक कुल व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	169	16,634	3,361	1,57,572
आमान परिवर्तन	29	3987	3,045	24,227
दोहरीकरण	316	19,379	6,177	1,23,454
कुल	514	40,000	12,583	3,05,253

छत्तीसगढ़

हाल ही के वर्षों में बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि की गई है। छत्तीसगढ़ राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:

अवधि	परिव्यय
2009-2014	₹311 करोड़ प्रति वर्ष
2026-2027	₹7,470 करोड़ (लगभग 24 गुना)

रेलपथ निर्माण:

छत्तीसगढ़ राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथों की कमीशनिंग/बिछाने का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	32 कि.मी.	6.4 कि.मी. प्रति वर्ष
2014-26	1,311 कि.मी.	109.29 कि.मी. प्रति वर्ष (17 गुना)

स्वीकृत की गई परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, छत्तीसगढ़ राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 48,202 करोड़ रुपए लागत तथा 2,398 कि.मी. कुल लंबाई की 36 परियोजनाएं (8 नई लाइन और 28 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं। सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक किया गया कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	8	887	262	7,535
दोहरीकरण	28	1,512	889	11,298
कुल	36	2,398	1,151	18,833

गति क्षमता में सुधार:

भारतीय रेल में रेलपथ अवसंरचना का सुदृढ़ीकरण, उन्नयन, आधुनिकीकरण करना और सुधार लाना एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे सहित भारतीय रेल में रेलपथ के उन्नयन के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:

i. **प्राथमिक रेलपथ नवीकरण के समय 60 किग्रा, 90 अल्टीमेट टेंसाइल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियों युक्त आधुनिक रेलपथ संरचना, इलास्टिक फास्टनिंग वाले चौड़े और भारी प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी), पीएससी स्लीपर पर फैन शेप्ड लेआउट टर्नआउट और गर्डर पुलों पर एच-बीम स्लीपर का उपयोग किया जा रहा है।**

ii. थिक वेब स्विच और वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग टर्नआउट नवीकरण कार्यों में किया जा रहा है।

iii. जोड़ों की वेल्डिंग से बचने के लिए 260 मीटर लंबे रेल पैनलों की आपूर्ति में वृद्धि की गई है, जिससे संरक्षा और यात्रा गुणवत्ता में सुधार हुआ है।

iv. पारंपरिक स्विच एक्सपेंशन ज्वाइंट (एसईजे) के स्थान पर थिक वेब स्विच एक्सपेंशन ज्वाइंट/बेहतर एसईजे का उपयोग किया जा रहा है।

v. पटरियों के लिए बेहतर वेल्डिंग प्रौद्योगिकी अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग को अपनाना।

vi. रेलपथ के बेहतर अनुरक्षण और विश्वसनीयता के लिए उच्च आउटपुट प्लेन टैम्पर और पॉइंट्स तथा क्रॉसिंग टैम्पर का उपयोग करके रेलपथ अनुरक्षण के लिए यंत्रीकृत प्रणाली को अपनाना।

vii. परिसंपत्ति विश्वसनीयता में और सुधार लाने के लिए रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक मशीनों का उपयोग।

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

ix. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग।

x. पटरियों और झलाई के परीक्षण के लिए उन्नत फेज्ड एरे प्रौद्योगिकी का उपयोग।

xi. इष्टतम अनुरक्षण आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए रेलपथ के संपूर्ण दशा मूल्यांकन के लिए एकीकृत ट्रैक मॉनिटरिंग सिस्टम (आईटीएमएस) और ऑसिलेशन मॉनिटरिंग सिस्टम (ओएमएस) का संस्थापन।

xii. यार्ड में रेलपथ संबंधी मापदंडों की निरंतर रिकॉर्डिंग के लिए पोर्टेबल ट्रैक मेजरिंग ट्रॉलियों का उपयोग।

xiii. सटीक अनुरक्षण इनपुट को सक्षम करने के लिए विभिन्न स्रोतों के माध्यम से प्राप्त रेलपथ निरीक्षण रिकॉर्डों के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब समर्थित रेलपथ प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) का उपयोग करना।

उपरोक्त उपायों के परिणामस्वरूप, रेलपथ की गति क्षमता में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। 2014 तथा 2026 के दौरान, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में रेलपथ की गति क्षमता का तुलनात्मक ब्यौरा निम्नानुसार है:

खण्डीय गति (किमी प्रति घंटा)	2014		2026	
	रेलपथ किमी	%	रेलपथ किमी	%
130 तथा अधिक	कुछ नहीं	0	1,594	35.3
110-130	1,690	59.3	2,348	52.0
<110	1,160	40.7	574	12.7
कुल	2,850	100	4,516	100

यह देखा जा सकता है कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में लगभग 88% रेलपथ को 110 किमी प्रति घंटे और उससे अधिक गति क्षमता के लिए अपग्रेड किया गया है।

उपरोक्त पहलकदमियों के कारण, भारतीय रेल ने 2025-26 के दौरान 77% से अधिक समग्र समयपालन दर्ज किया।

*****