भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

12.08.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3916 का उत्तर

रेलगाड़ियों का देरी/विलंब से चलना

3916. श्री सुरेश कुमार शेटकर:
श्री बी. मणिक्कम टैगोर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उन रेल मार्गों और खंडों की पहचान की है जहां सर्वाधिक रेलगाड़ियां विलंब से पहुँच रही हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं;

(ख) क्या सरकार द्वारा रेलगाड़ियों के परिचालन में टाले जा सकने वाले विलंब के लिए जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की गई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार रेलगाड़ियों के परिचालन में विलंब को कम करने के लिए रेलवे अवसंरचना का आधुनिकीकरण करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके कार्यान्वयन के लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है;

(घ) क्या किसी मौजूदा नीति के अंतर्गत यात्रियों को रेलगाड़ियों के आगमन में अत्यधिक विलंब के लिए मुआवजा दिया जाता है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) क्या सरकार का रेलगाड़ियों की समयबद्धता में सुधार करने के लिए उन्नत सिग्नल प्रणाली और यातायात प्रबंधन प्रणालियों सहित नई प्रौद्योगिकियां शुरू करने का प्रस्ताव है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): भारतीय रेल में समयपालन को उच्च प्राथमिकता प्रदान की जाती है और रेलगाड़ियों को समय पर चलाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाते हैं। बहरहाल, भारतीय रेल

में समयपालन को कई कारक प्रभावित करते हैं, जिनमें कोहरे का मौसम, पथ संबंधी तंगियां, 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 उपकरण और सूचना प्रौद्योगिकी प्रणालियों का प्रयोग कर रेलगाड़ियों के समयपालन की नियमित, सतत् और तत्समय निगरानी सुनिश्चित करना।**

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

- **जीपीएस उपकरणों से सुसज्जित रेलइंजनों {वास्तिविक समय रेलगाड़ी सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) और रेलइंजनों तथा गाड़ियों की दूरस्थ निगरानी और प्रबंधन (आरईएमएमएलओटी)} तथा स्टेशन सिगनल प्रणाली के साथ एकीकृत डाटा लॉगर्स के माध्यम से गाड़ियों के संचलन द्वारा समय को स्वतः अद्यतन करने के लिए प्रगतिशील विकास किया जा रहा है।**

- **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 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 की संख्या भी बढ़ा रही है।**

- **समयपालन में सुधार लाने के लिए, भारतीय रेल समय-सारणी को युक्तिसंगत बनाने का कार्य भी करती है। वैज्ञानिक तरीके से, ऐसा ही एक प्रयोग, आईआईटी-मुंबई की सहायता से उनके ट्रैफिक सिम्युलेटर का उपयोग करके किया गया था। इस प्रयोग 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 रेलइंजनों 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 गाड़ी 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) प्रदान किया 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 करने और खराब दृश्यता की परिस्थितियों में चालन के दौरान लोको पायलटों पर तनाव को कम करने में सहायता करने के लिए किया जाता है। 31.05.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 33,624 फॉग सेफ डिवाइस उपलब्ध हैं।

(ii) आशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल (एमएएसएस) प्रणाली: दृश्यता में बाधक कोहरे और खराब मौसम 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 यह 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।

- **सिगनलिंग अवसंरचना का अधुनिकीकरण: भारतीय रेल संवर्धित विश्वसनियता और संरक्षा के लिए सिगनलिंग अवसंरचना का आधुनिकीकरण कर रही है। यह पर्याप्त अतिरेक (बिजली आपूर्ति और ट्रांसमिशन मीडिया में) के साथ इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणालियों, रेलगाड़ी वाहन सत्यापन के लिए दोहरी पहचान प्रणालियों और इलेक्ट्रोमैकेनिकल प्रतिष्ठानों के प्रतिस्थापन के प्रावधान द्वारा विश्वसनीय डिजिटल तकनीक का उपयोग कर रहा है। कई सुधार संबंधी उपाय किए गए हैं जैसे कि:**

  (क) पुरानी यांत्रिक सिगनल प्रणाली के स्थान पर पॉइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत संचालन वाली इलैक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणालियों का प्रावधान। दिनांक 30.06.2026 तक इसे 6671 स्टेशनों पर उपलब्ध कराया गया है।

(ख) संरक्षा में बढ़ोतरी करने के लिए दिनांक 30.06.2026 तक 6,671 स्टेशनों पर विद्युत साधनों के माध्यम से रेलपथ अधिभोगिता के सत्यापन द्वारा रेलवे स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।

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

(घ) दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण नियम में रोलिंग ब्लॉक के दौरान सिगनलिंग परिसंपत्तियों के रखरखाव की योजना बनाई गई है और इसे क्रियान्वित किया गया है, जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य के लिए रोलिंग आधार पर अग्रिम में योजना बनाई जाती है और उसे निष्पादित किया जाता है।

- क्षमता संवर्धन: पिछले 12 वर्षों के दौरान भारतीय रेल द्वारा रेल नेटवर्क की क्षमता संवर्धन का कार्य बड़े पैमाने पर शुरू किया गया है। भारतीय रेल में नई रेल लाइन की कमीशनिंग/बिछाए जाने का विवरण निम्नानुसार है:

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

01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, पूरे भारतीय रेल में लगभग 8.31 लाख करोड़ रुपए की लागत से कुल 40,000 कि.मी. लंबी 514 रेल अवसंरचना परियोजनाओं (169 नई रेल लाइन, 29 आमान परिवर्तन तथा 316 दोहरीकरण) की स्वीकृति दी गई है। सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण (कि.मी.)	मार्च, 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी.)	मार्च, 2026 तक कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइनें	169	16,634	3,361	1,57,572
आमान	29	3987	3,045	24,227

परिवर्तन				
दोहरीकरण	316	19,379	6,177	1,23,454
कुल	514	40,000	12,583	3,05,253

- रेलपथ अवसंरचना:

भारतीय रेल में रेलपथ अवसंरचना का सुदृढ़ीकरण, उन्नयन, आधुनिकीकरण और सुधार एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। भारतीय रेल द्वारा रेलपथ का उन्नयन करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:

i. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 कि.ग्रा. वाली आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी), पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जा रहा है।

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

iii. ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की अधिकतम आपूर्ति करना, ताकि संरक्षा और यात्रा गुणवत्ता में सुधार किया जा सके।

iv. पूर्ववर्ती पारंपरिक/बेहतर एसईजे के स्थान पर थिक वेब स्विच विस्तार ज्वाइंटों का उपयोग किया जा रहा है।

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

vi. रेलपथ की बेहतर अनुरक्षण क्षमता और विश्वसनीयता के लिए हाई आउटपुट प्लेन टैम्पर्स और प्वॉइंटों एवं क्रॉसिंग टैम्पर्स का उपयोग करके रेलपथ अनुरक्षण के लिए यंत्रीकृत प्रणाली को अपनाना।

vii. परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता को और बेहतर बनाने के लिए रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक मशीनों की तैनाती।

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

ix. समपार फाटक पर संरक्षा बढ़ाने के लिए समपार फाटक का अंतर्पाशन।

x. पटरियों और वेल्डों के परीक्षण के लिए उन्नत चरणबद्ध एरे प्रौद्योगिकी का उपयोग।

xi. इष्टतम अनुरक्षण आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए व्यापक अवस्थिति मूल्यांकन हेतु एकीकृत रेलपथ निगरानी प्रणाली (आईटीएमएस) और दोलन निगरानी प्रणाली (ओएमएस) की तैनाती।

xii. यार्डों में रेलपथ मापदण्डों की निरंतर रिकॉर्डिंग के लिए पोर्टेबल रेलपथ मापन ट्रॉली को अपनाना।

xiii. सटीक अनुरक्षण इनपुट समर्थता के लिए विभिन्न स्रोतों से प्राप्त रेलपथ निरीक्षण रिकॉर्ड के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब आधारित रेलपथ प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) का उपयोग करना।

उपर्युक्त उपायों के परिणामस्वरूप, रेलपथ की गति संभाव्यता में उल्लेखनीय बढ़ोतरी हुई है। वर्ष 2014 की तुलना में 2026 के दौरान रेलपथ की गति संभाव्यता का विवरण निम्नानुसार है:

खंडीय गति	2014		2026	
(कि.मी. प्रति घंटा)	रेलपथ किलोमीटर	%	रेलपथ किलोमीटर	%
130 और अधिक	5,036	6.3	24,713	22.5
110 - 130	26,409	33.3	62,482	58.1
< 110	47,897	60.4	20,897	19.4
कुल	79,342	100	1,07,552	100

परिणाम/निष्कर्ष:

इन पहलों के कारण, भारतीय रेल द्वारा 2025-26 के दौरान 77% से अधिक की समग्र समयपालनता रिपोर्ट की गई।

जोनों की संख्या	समयपालनता प्रतिशत
3	90% से अधिक समयपालनता
09	समयपालनता 75% और 90% के बीच

यदि रेलगाड़ी के निर्धारित प्रस्थान के तीन घंटे से अधिक समय तक रेलगाड़ी के विलंब से चलने के कारण यात्रा नहीं की जाती है, तो आरक्षित, आरएसी और प्रतीक्षा सूची टिकट रखने वाले

सभी यात्रियों को रद्द करने या क्लर्क शुल्क की कटौती के बिना किराए का पूरा रिफंड दिया जाता है, बशर्ते कि रेलवे यात्री (टिकट रद्दकरण और किराए का प्रतिदाय) नियम, 2015 के अनुसार निर्धारित समय सीमा के भीतर टिकट रद्द कर दिया गया हो टिकट जमा रसीद (टीडीआर) दायर की गई हो, जैसा भी मामला हो।

****