भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

12.08.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3976 का उत्तर

देशभर में रेलगाड़ियों का विलंब से आगमन

3976. श्री विजयकुमार उर्फ विजय वसंत:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देशभर में रेलगाड़ियों के विलंब से आगमन की बढ़ती घटनाओं की जानकारी है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान निर्धारित समय से विलंब से पहुंची रेलगाड़ियों की संख्या के दर्ज किए गए औसत विलंब सहित जोन-वार और वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार द्वारा भीड़भाड़, अवसंरचनात्मक बाधाओं और रखरखाव कार्यों सहित रेलगाड़ियों में होने वाली देरी के प्रमुख कारणों के संबंध में कोई आकलन किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार ने रेलगाड़ियों की समय-सारणी के समुचित पालन में सुधार के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किए हैं और यदि हां, तो इसके अंतर्गत हासिल की गई प्रगति सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या गत पांच वर्षों के दौरान रेलगाड़ियों के आगमन में अधिक विलंब हुआ 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 हरसंभव 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।

2023-24, 2024-25 और 2025-26 के दौरान भारतीय रेल पर रेलगाड़ियों का औसत समयपालन निम्नानुसार है:

वर्ष	समयपालन प्रतिशत
2023-24	73.62 %
2024-25	77.12 %
2025-26	77.43 %

गाड़ी सेवाओं के समयपालन में सुधार लाने के लिए उठाए गए कदमों में 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 सवारी डिब्बा 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 {तत्समय 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 ग्रहण करने के लिए उत्तरोत्तर प्रगति की जा रही 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 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 रेलइंजनों का उपयोग किया जा रहा है।**

- **इसके अलावा, भारतीय रेल द्वारा 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 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 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 पर 33,624 फॉग सेफ डिवाइस उपलब्ध हैं।

(ii) परिष्कृत 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 है।

- **सिगनलिंग अवसंरचना का अधुनिकीकरण: भारतीय रेल संवर्धित विश्वसनियता और संरक्षा के लिए सिगनल प्रणाली अवसंरचना का आधुनिकीकरण कर रहा है। यह पर्याप्त अतिरेक (बिजली आपूर्ति और ट्रांसमिशन मीडिया में) के साथ इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणालियों, रेलगाड़ी वाहन**

सत्यापन और इलेक्ट्रोमैकेनिकल प्रतिष्ठानों के प्रतिस्थापन के लिए दोहरी पहचान प्रणालियों के प्रावधान द्वारा विश्वसनीय डिजिटल तकनीक का उपयोग कर रहा है। कई सुधार उपाय किए गए हैं जैसे कि:

क. पुरानी यांत्रिक सिगनल प्रणाली के स्थान पर पॉइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत संचालन के साथ इलैक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियों का प्रावधान। दिनांक 30.06.2026 तक इसे 6671 स्टेशनों पर प्रदान किया गया है, जिनमें से 3954 स्टेशनों पर इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियां मुहैया कराई गई हैं।

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. ब्लॉक खंड के स्वचालित क्लीयरेंस के लिए एक्सल काउंटर, बीपीएसी (ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर) लगाए गए हैं ताकि अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयरेंस 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 नियम में दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत रोलिंग ब्लॉक के दौरान सिगनलिंग परिसंपत्तियों के अनुरक्षण की योजना बनाई गई है और इसे क्रियान्वित किया गया है, जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य को रोलिंग आधार पर पहले से ही नियोजित 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 पर 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 रु. में)
नई लाइनें	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

- 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 को उन्नत करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:

i. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 कि.ग्रा. की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड 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 260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की अधिकतम आपूर्ति करना, जिससे 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 उच्च आउटपुट सामान्य 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 का उपयोग।

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 की इंटरलॉकिंग।

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

xi. सबसे बेहतर अनुरक्षण की आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए संपूर्ण कार्यप्रणाली की जांच के लिए एकीकृत रेलपथ निगरानी प्रणाली (आईटीएमएस) और दोलन निगरानी प्रणाली (ओएमएस) की संस्थापना।

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

xiii. विभिन्न स्रोतों से प्राप्त रेलपथ निरीक्षण रिकॉर्ड के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब आधारित रेलपथ प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) का उपयोग किया जा रहा है ताकि उचित अनुरक्षण इनपुट प्राप्त हो सके।

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

खंडीय गति (कि.मी. प्रति घंटा)	2014		2026	
	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 समयपालन रिपोर्ट किया गया।

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

******