



**BACKGROUNDEERS**  
Press Information Bureau  
Government of India

# मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल: भारत के रेल आधुनिकीकरण का उन्नयन

12 जून, 2026

मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल (एमएचएसआर) परियोजना भारत के रेलवे आधुनिकीकरण के प्रयासों में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। देश के पहले हाई-स्पीड रेल गलियारे के तौर पर, इसका उद्देश्य शहरों के बीच आवागमन को आधुनिक बनाना और घरेलू रेलवे क्षमताओं को सुदृढ़ करना है। 508 किलोमीटर लंबा यह गलियारा महाराष्ट्र, गुजरात और दादरा एवं नगर हवेली से होकर गुजरता है। इसमें हाई-स्पीड यात्री परिवहन के साथ-साथ व्यापक अवसंरचना विकास भी शामिल है, जिसमें पुल, सुरंगें, सेतु, स्टेशन, सिग्नलिंग प्रणाली और बिजली नेटवर्क शामिल हैं। मुंबई और अहमदाबाद के बीच यात्रा के समय को कम करने के साथ ही, यह परियोजना तकनीकी विशेषज्ञता, औद्योगिक क्षमता और संस्थागत जानकारी का निर्माण कर रही है। ये क्षमताएं भविष्य में पूरे भारत में हाई-स्पीड रेल के विस्तार में सहायक होंगी।

**पारंपरिक रेल से लेकर हाई-स्पीड कनेक्टिविटी तक**

भारतीय रेलवे विश्व के सबसे बड़े रेलवे नेटवर्कों में से एक है और यात्री एवं माल परिवहन का एक महत्वपूर्ण साधन बना हुआ है। विभिन्न क्षेत्रों को आपस में जोड़कर यह देश भर में यात्रियों

और वस्तुओं के आवागमन को सरल बनाता है। यह संपर्क आर्थिक विकास और बाजारों, शिक्षा एवं आवश्यक सेवाओं तक बेहतर पहुंच में योगदान देता है। बढ़ती परिवहन जरूरतों को पूरा करने के लिए रेल नेटवर्क और इसकी वहन क्षमता में वर्षों से लगातार विस्तार हुआ है।

भारत के बदलते शहरी परिदृश्य ने लोगों के रहन-सहन, काम-काज और यात्रा करने के तरीके को भी बदल दिया है। प्रमुख आर्थिक केंद्रों के विकास से लंबी दूरी और अंतर-शहरी यात्रा की आवश्यकता बढ़ी है। गतिशीलता की इन बढ़ती जरूरतों को पूरा करने के लिए, भारत ने **मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल (एमएचएसआर) गलियारे** की शुरुआत की। **सितंबर 2017** में आधारशिला रखे जाने के साथ ही, इस परियोजना ने भारत की हाई-स्पीड रेल यात्रा की शुरुआत की। इस कॉरिडोर का उद्देश्य यात्रियों के आराम, सुरक्षा और विश्वसनीयता को बढ़ाते हुए यात्रा के समय को काफी कम करना है। यह भारत के रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर के आधुनिकीकरण और लगातार आर्थिक विकास को बढ़ावा देने की दिशा में भी एक महत्वपूर्ण कदम है।

### एमएचएसआर: विजन को आधारभूत ढांचे में बदलना

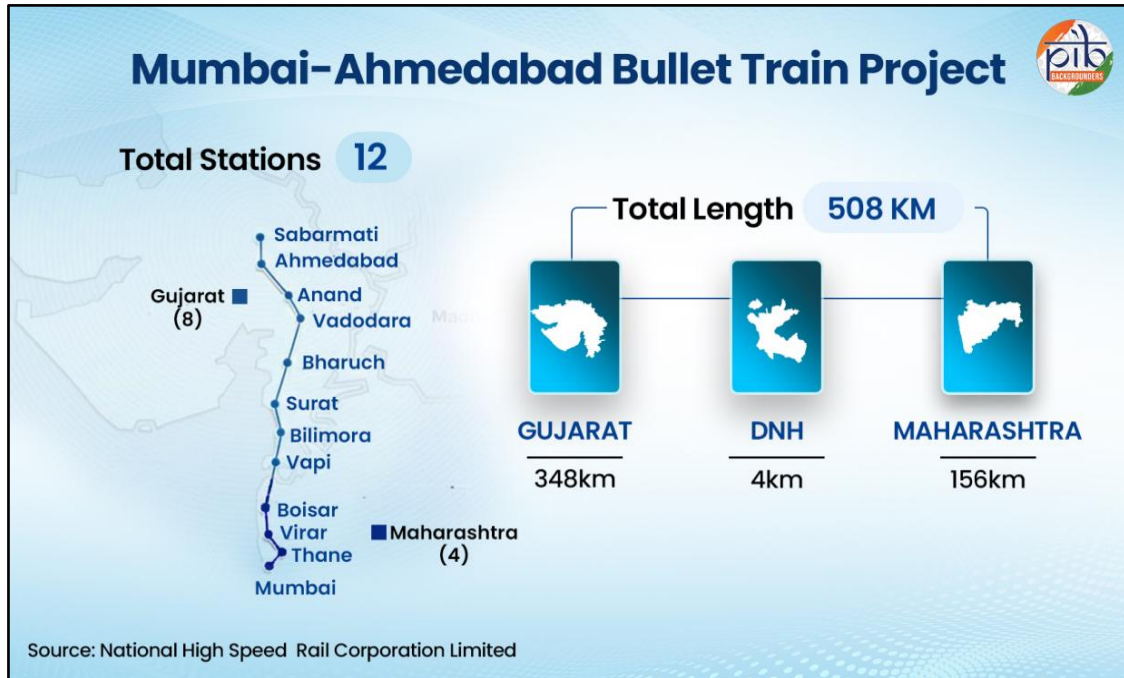
हाई-स्पीड रेल (एचएसआर) का मतलब उन यात्री रेल प्रणालियों से है जिन्हें पारंपरिक रेलगाड़ियों की तुलना में काफी अधिक गति से चलने के लिए तैयार किया गया है। ये प्रणालियां आम तौर पर विशेष कॉरिडोर पर चलती हैं और उन्नत रोलिंग स्टॉक, सिग्नलिंग, संचार और सुरक्षा तकनीकों पर निर्भर करती हैं। इन विशेषताओं के कारण परिचालन दक्षता और विश्वसनीयता का उच्च स्तर प्राप्त होता है। परिचालन की दृष्टि से, हाई-स्पीड रेल को उन रेल प्रणालियों के रूप में परिभाषित किया जाता है जो **250 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति से चलती हैं।**

वर्तमान में, भारतीय रेलवे नेटवर्क में अधिकतम विकसित की गई गति लगभग **180 किलोमीटर प्रति घंटा** है, जो वंदे भारत जैसी सेमी-हाई-स्पीड सेवाओं ने प्राप्त की है। इसके उलट, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएचएसआर) परियोजना की डिज़ाइन की गई गति **350 किलोमीटर प्रति घंटा** और परिचालन गति **320 किमी प्रति घंटा** है। यह भारत में शुरू की गई सबसे व्यापक

रेल अवसंरचना परियोजनाओं में से एक है, और मुंबई और अहमदाबाद की दूरी को लगभग **1 घंटे 58 मिनट** में पूरा करेगी।

तेज गति से यात्री परिवहन उपलब्ध कराने के साथ-साथ, यह परियोजना पहली बार देश में एक उच्च गति रेल प्रणाली स्थापित करेगी। इस प्रणाली में पुल निर्माण, बैलास्टलेस ट्रैक बिछाना, सुरंग निर्माण, पुलों का शुभारंभ और स्टेशन क्षेत्र नियोजन शामिल हैं। इसमें सिग्नलिंग और विद्युत प्रणालियां, साथ ही भारतीय इंजीनियरों और तकनीशियनों के लिए विशेष प्रशिक्षण भी शामिल है। परियोजना के माध्यम से विकसित जानकारी, कौशल और क्षमता देश भर में भविष्य के उच्च गति रेल गलियारों को सहयोग देने की उम्मीद है।

**508 किलोमीटर लंबा एमएचएसआर गलियारा** महाराष्ट्र, गुजरात और दादरा एवं नगर हवेली से होकर गुजरता है। इस गलियारा में मुंबई (बीकेसी), ठाणे, विरार, बोइसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरुच, वडोदरा, आनंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशन हैं। प्रत्येक स्टेशन को उसके शहर की विशेषता और विचार को प्रतिबिंबित करने के लिए तैयार किया गया है। समकालीन वास्तुकला, आधुनिक सुविधाएं और बहुआयामी कनेक्टिविटी इनके डिजाइन का अनूठा हिस्सा हैं। साबरमती स्टेशन को बुलेट ट्रेन, मेट्रो, बीआरटीएस और रेलवे नेटवर्क को जोड़ने वाले एक बहुआयामी केंद्र के रूप में तैयार किया जा रहा है। नजदीकी क्षेत्र की योजना भी ट्रांजिट आधारित विकास सिद्धांतों के अनुसार बनाई जा रही है। गलियारे पर पहली हाई-स्पीड रेल सेवा **अगस्त 2027** में शुरू होने की उम्मीद है।



मार्ग का अधिकांश हिस्सा ऊंचाई पर बना है, जिसका लगभग 90% हिस्सा पुलों पर निर्मित है। निर्माण कार्य मुख्य रूप से फुल स्पैन लॉन्चिंग मेथड (एफएसएलएम) की ओर से किया जा रहा है। यह तकनीक भारत में पहली बार इस्तेमाल की जा रही है और पारंपरिक खंडीय निर्माण की तुलना में दस गुना अधिक तेज है। परिचालन के शोर को कम करने के लिए पुलों के दोनों ओर ध्वनि अवरोधक लगाए जा रहे हैं। ये सभी विशेषताएं गलियारे के कुशल निर्माण, परिचालन प्रदर्शन और एकीकृत शहरी विकास पर केंद्रित होने को दर्शाती हैं।

### तकनीकी विशेषताएं और प्रणालियां

एमएचएसआर परियोजना को **जापानी शिंकानसेन प्रौद्योगिकी** और परिचालन मानकों का इस्तेमाल कर तैयार किया जा रहा है। इस गलियारे में कर्षण, विद्युतीकरण, ट्रैक अवसंरचना और संचालन के लिए एडवांस प्रणालियां शामिल हैं। परियोजना के आधिकारिक निरीक्षण में निम्नलिखित प्रमुख तकनीकी घटकों का उल्लेख है:

- **ओवरहेड विद्युतीकरण (ओएचई):** कॉरिडोर के साथ 20,000 से अधिक ओएचई मास्ट लगाने की योजना है। 2×25 केवी ओवरहेड ट्रेक्शन सिस्टम शिंकानसेन से व्युत्पन्न ओएचई कैंटिलीवर का इस्तेमाल करता है।
- **ट्रेक्शन और बिजली आपूर्ति:** इस परियोजना में 12 ट्रेक्शन सबस्टेशन, 2 डिपो ट्रेक्शन सबस्टेशन और 16 वितरण सबस्टेशन शामिल हैं।
- **ट्रेक सिस्टम:** भारत में पहली बार जापानी शिंकानसेन प्रौद्योगिकी पर आधारित जे-स्लैब बैलास्टलेस ट्रेक लगाया जा रहा है।
- **ट्रेक निर्माण केंद्र:** रेल, ट्रेक स्लैब, मशीनरी और उपकरण के प्रबंधन के लिए समर्पित ट्रेक निर्माण केंद्र स्थापित किए जा रहे हैं।
- **रोलिंग स्टॉक डिपो:** गुजरात के साबरमती और सूरत व महाराष्ट्र के ठाणे में तीन डिपो निर्माणाधीन हैं।

## गलियारे में हो रहा अभियांत्रिकी सुधार

एमएचएसआर गलियारा नदियों, शहरी क्षेत्रों और दुर्गम भूभाग से होकर गुजरता है, जिसके लिए व्यापक पुल और सुरंग इंफ्रास्ट्रक्चर की आवश्यकता है। ये संरचनाएं परियोजना के सबसे जटिल इंजीनियरिंग घटकों में से कुछ का प्रतिनिधित्व करती हैं।

### कॉरिडोर पर पुल निर्माण कार्य

इस कॉरिडोर में 25 नदी पुल शामिल हैं, जिनमें से **21 गुजरात में और 4 महाराष्ट्र में** स्थित हैं। मेषवा, वत्रक, मोहर (शेधी), विश्वमित्री, धाधर, किम, मिंधोला, पूर्णा, अंबिका, वेंगानिय, कावेरी, खरारा, औरंगा, पार, कोलाक, दमन गंगा और दारोठा नदियों पर पुलों का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है।

- साबरमती, नर्मदा, तापी, जगानी और वैतरणा नदियों पर बने प्रमुख पुलों का निर्माण कार्य प्रगति पर है।
- माही नदी पुल पर 12 में से 11 कुओं का निर्माण पूरा हो चुका है और पांच स्पैन को लॉन्च किया गया है।
- तापी नदी पुल पर नींव का काम चल रहा है और 12 में से 10 कुओं का निर्माण पूरा हो चुका है।
- साबरमती नदी पुल पर आधारभूत संरचना का कार्य पूरा हो चुका है और ऊपरी संरचना का निर्माण कार्य जारी है।
- देसाई खाड़ी पुल के लिए भू-तकनीकी जांच पूरी हो चुकी है और निर्माण का कार्य प्रगति पर है।
- उल्हास नदी शाखा पर एक अस्थायी पहुंच पुल का निर्माण भी पूरा हो चुका है।

नदी पार करने वाले पुलों के साथ ही, इस गलियारे में राजमार्गों, नहरों, नदियों और रेलवे ट्रैक पर बने **28 इस्पात पुल** शामिल हैं। ये सभी संरचनाएं मिलकर गलियारे के इंजीनियरिंग इंफ्रास्ट्रक्चर का एक महत्वपूर्ण हिस्सा बनती हैं।

### भारत की पहली जलमग्न रेल सुरंग

इस गलियारे में महाराष्ट्र में लगभग **21 किलोमीटर लंबा सुरंग** खंड शामिल है। इस खंड में भारत की पहली समुद्री रेल सुरंग है जो ठाणे क्रीक के नीचे से गुजरती है। यह समुद्री मार्ग लगभग 7 किलोमीटर लंबा है। सुरंग निर्माण में न्यू ऑस्ट्रियन टनलिंग मेथड (एनएटीएम) और टनल बोरिंग मशीन (टीबीएम) तकनीक का संयोजन किया गया है। इसमें 5 किलोमीटर का एनएटीएम खंड और 16 किलोमीटर का टीबीएम खंड शामिल है। दोनों ट्रैक 13.1 मीटर व्यास वाली एक ही सुरंग में समाहित होंगे। टीबीएम कटर हेड का व्यास 13.6 मीटर है, जो किसी भारतीय रेलवे परियोजना में इस्तेमाल किया गया अब तक का सबसे बड़ा कटर हेड है। निर्माण कार्य में लगातार प्रगति हुई है और घंसोली और शिलफाटा के बीच स्थित समुद्री सुरंग का 4.8 किलोमीटर हिस्सा पहले ही पूरा हो चुका है।

## टनल बोरिंग मशीनें (टीबीएम)

मेट्रो नेटवर्क और लंबी रेल/ सड़क सुरंगों में व्यापक तौर पर इस्तेमाल की जाने वाली टीबीएम, घनी आबादी वाले और भूवैज्ञानिक रूप से जटिल क्षेत्रों में उच्च परिशुद्धता, कम कंपन और बेहतर सुरक्षा प्रदान करती हैं।

## नई ऑस्ट्रियन टनलिंग विधि (एनएटीएम)

पर्वतीय क्षेत्रों में व्यापक तौर पर अपनाई जाने वाली एनएटीएम, इंजीनियरों को वास्तविक समय में खुदाई सहायता को अनुकूलित करने की अनुमति देती है, जिससे यह परिवर्तनशील और नाजुक चट्टान संरचनाओं के लिए आदर्श बन जाती है।

# Engineering Marvels Behind India's Bullet Train



### Bridges

**28** Steel Bridges &  
**25** River Bridges

### Tunnel

**21 km**  
(including 7 km Undersea)



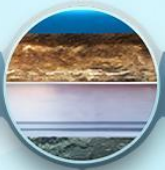
**Viaduct**  
**465 km**



**Earth Structure**  
**7 km**



**Mountain Tunnel**  
**8 Nos.**



Source: National High Speed Rail Corporation Limited

## सुरक्षित और विश्वसनीय संचालन सुनिश्चित करना

एमएचएसआर गलियारे में एडवांस सुरक्षा और निगरानी प्रणालियां शामिल हैं, जिससे विभिन्न पर्यावरणीय परिस्थितियों में भी ट्रेनों का संचालन विश्वसनीय बना रहे। इनमें भूकंप का पता लगाने, वर्षा की मॉनिटरिंग और हवा की गति की मॉनिटरिंग करने वाली प्रणालियां शामिल हैं, जो जरूरत पड़ने पर त्वरित समय पर आकलन और त्वरित परिचालन प्रतिक्रिया को सक्षम बनाती हैं।

### वर्षा निगरानी प्रणाली

बुलेट ट्रेन सेवाओं के सुरक्षित संचालन को सुनिश्चित करने के लिए, एक स्वचालित वर्षा निगरानी प्रणाली अपनाई गई है। यह प्रणाली गलियारे के महत्वपूर्ण स्थानों पर स्थापित वर्षामापी यंत्रों के माध्यम से त्वरित समय पर वर्षा का डेटा प्रदान करती है। वर्षा की जानकारी निरंतर संचालन नियंत्रण केंद्र (ओसीसी) को भेजी जाती है, जहां परिचालन संबंधी निर्णय लेने में सहायता के लिए इसकी निगरानी की जाती है। दो प्रमुख मापदंडों, यानी प्रति घंटा वर्षा और पिछले 24 घंटों में कुल वर्षा, का मापन किया जाता है। ये मापन मिट्टी की संरचनाओं, प्राकृतिक ढलानों, सुरंग प्रवेश द्वारों और अन्य संवेदनशील स्थानों के आस-पास की स्थितियों का आकलन करने में सहायक होते हैं। पूर्वनिर्धारित सीमा मानों और रखरखाव टीमों की ओर से क्षेत्र सत्यापन के आधार पर, जरूरत पड़ने पर उचित परिचालन उपाय लागू किए जा सकते हैं। मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन कॉरिडोर पर छः वर्षामापी यंत्र स्टेशन प्रस्तावित हैं। प्रत्येक स्टेशन लगभग 10 किलोमीटर के प्रभाव क्षेत्र की निगरानी करेगा।



## पवन गति निगरानी प्रणाली

एमएचएसआर गलियारे का कुछ हिस्सा तटीय क्षेत्रों और तेज हवा वाले अन्य स्थानों से होकर गुजरता है। ऐसे क्षेत्रों में ट्रेनों के सुरक्षित संचालन को सुनिश्चित करने के लिए, गलियारे के साथ-साथ एक समर्पित पवन गति निगरानी प्रणाली स्थापित की गई है। गुजरात में 9 और महाराष्ट्र में 5 सहित चौदह जगहों को वायुमापी यंत्र लगाने के लिए चिन्हित किया गया है। ये यंत्र त्वरित समय पर हवा की गति और दिशा का मापन



करते हैं और 0 से 252 किलोमीटर प्रति घंटे तक की हवा की गति को रिकॉर्ड कर सकते हैं। परिचालन नियंत्रण केंद्र (ओसीसी) में डेटा की निरंतर निगरानी की जाती है। जब हवा की गति निर्धारित सीमा तक पहुंच जाती है, तो परिचालन प्रोटोकॉल सक्रिय हो जाते हैं। 72 किलोमीटर प्रति घंटे और 130 किलोमीटर प्रति घंटे के बीच की हवा की गति के लिए, सुरक्षित संचालन सुनिश्चित करने के लिए ट्रेनों की गति को नियंत्रित किया जाएगा।

## प्रारंभिक भूकंप पहचान प्रणाली

यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने के लिए, एमएचएसआर में 28 भूकंपमापी यंत्रों से युक्त एक प्रारंभिक भूकंप पहचान प्रणाली लगाई जाएगी। यह प्रणाली भूकंप की प्राथमिक तरंगों का पता लगाएगी और स्वचालित आधार पर बिजली बंद कर देगी। इससे प्रभावित खंड में ट्रेनें आपातकालीन ब्रेकिंग के माध्यम से सुरक्षित रूप से रुक सकेंगी। 28 भूकंपमापी यंत्रों में से 22 गलियारे के साथ लगाए जाएंगे। शेष 6 भूकंप संभावित क्षेत्रों में लगाए जाएंगे, जिनकी पहचान विस्तृत भूकंपीय सर्वेक्षण और मिट्टी की उपयुक्तता अध्ययन के माध्यम से की गई है। इन स्थानों का चयन ऐतिहासिक भूकंप डेटा और सूक्ष्म कंपन परीक्षण के आधार पर किया गया है।

## 2026 में प्रमुख परियोजना उपलब्धियां

2026 के दौरान कई महत्वपूर्ण उपलब्धियां हासिल की गई हैं, जो गलियारे के विभिन्न घटकों में हुई प्रगति को दर्शाती हैं। निम्नलिखित घटनाक्रम परियोजना के कार्यान्वयन की गति को दर्शाते हैं।

दिन	उपलब्धि
29 जनवरी 2026	अहमदाबाद में 100 मीटर लंबा 'मेक इन इंडिया' स्टील पुल बनकर तैयार हुआ।
03 फरवरी 2026	महाराष्ट्र के पालघर में दूसरी पर्वतीय सुरंग का निर्माण सफलतापूर्वक पूरा हुआ।
17 मार्च 2026	बुलेट ट्रेन स्टेशन शहर के परिवहन तंत्र में एकीकृत होने के लिए तैयार हैं।
08 अप्रैल 2026	सबसे भारी पोर्टल बीम को चालू रेलवे ट्रैक पर उतारा गया।
09 अप्रैल 2026	महाराष्ट्र के विक्रोली में पहली टीबीएम (टीबीएम) की असेंबली शुरू हुई।
11 अप्रैल 2026	सावली में दूसरी टीबीएम की असेंबली शुरू हुई।
22 अप्रैल 2026	बुलेट ट्रेन वायडक्ट पर ट्रैक बिछाने का कार्य प्रगति पर है।
27 अप्रैल 2026	साबरमती नदी पर पुल का निर्माण कार्य प्रगति पर है।
04 मई 2026	अमदावाद में 22 दिन के भीतर सभी पांच भारी पोर्टल बीम को रेलवे ट्रैक पर उतारा गया।
17 मई 2026	विक्रोली में 350 टन का कटरहेड उतारा गया।
20 मई 2026	भरूच के पास 130 मीटर लंबे स्टील पुल का निर्माण शुरू हुआ।
23 मई 2026	मुंबई के पास सावली में दूसरी टीबीएम का कटरहेड उतारा गया।

27 मई 2026	अमदावाद के कालूपुर फ्लाईओवर पर 45 मीटर लंबा खंडीय पुल बनकर तैयार हुआ।
02 जून 2026	पालघर जिले में तीसरी पर्वतीय सुरंग का निर्माण कार्य पूरा हुआ।

## आर्थिक और सामाजिक रूपांतरण में गति

कनेक्टिविटी बढ़ाने के साथ-साथ, बुलेट ट्रेन परियोजना से रोजगार निर्माण, उद्योगों को मजबूती, पर्यटन को प्रोत्साहन और घरेलू विनिर्माण को गति मिलने की उम्मीद है।

### तेज कनेक्टिविटी

एमएचएसआर परियोजना से मुंबई और अहमदाबाद के बीच यात्रा का समय घटकर दो घंटे से भी कम हो जाएगा। वर्तमान में सड़क मार्ग से इसी यात्रा में 8-9 घंटे और हवाई मार्ग से हवाई अड्डे की प्रक्रियाओं सहित लगभग 4-5 घंटे लगते हैं। तेज यात्रा से व्यावसायिक दक्षता में सुधार होगा और यात्रियों का अनमोल समय बचेगा।

### क्षेत्रीय अर्थव्यवस्थाओं को सुदृढ़ बनाना

तेज गति की रेल औद्योगिक केंद्रों और बाजारों को एक दूसरे के करीब लाएगी। वापी और मुंबई जैसे विनिर्माण केंद्रों के बीच बेहतर संपर्क से आपूर्ति श्रृंखलाएं मजबूत होंगी और कॉरिडोर के पार व्यापार के मौके बढ़ेंगे।

### पर्यटन और स्थानीय विकास

यह गलियारा प्राकृतिक, सांस्कृतिक और ऐतिहासिक आकर्षणों से भरपूर क्षेत्रों से होकर गुजरता है। बेहतर पहुंच से पर्यटन, आतिथ्य सत्कार और संबंधित सेवाओं को प्रोत्साहन मिल सकता है। स्टेशनों से वाणिज्यिक गतिविधियों और स्थानीय विकास को भी प्रोत्साहन मिलने की उम्मीद है।

### कौशल विकास, अवसर निर्माण

इस परियोजना से लगभग 4,000 प्रत्यक्ष और 35,000-40,000 अप्रत्यक्ष रोजगार निर्माण होने की उम्मीद है। निर्माण के दौरान लगभग 40,000 श्रमिकों को रोजगार मिलने की संभावना है। वडोदरा में एक समर्पित हाई-स्पीड रेल प्रशिक्षण संस्थान एडवांस रेल प्रौद्योगिकियों में विशेषज्ञता तैयार करने में सहायक होगा।

### मेक इन इंडिया को सहयोग

यह परियोजना प्रौद्योगिकी हस्तांतरण और घरेलू विनिर्माण के माध्यम से मेक इन इंडिया पहल को सहयोग देती है। परियोजना के घटकों में भारतीय कंपनियों की भागीदारी से औद्योगिक क्षमताओं को मजबूती मिलने और इस्पात, सीमेंट और विद्युत उपकरण जैसे संबद्ध क्षेत्रों को मदद मिलने की उम्मीद है।

## केंद्रीय बजट 2026-27 में हाई-स्पीड रेल गलियारे का प्रस्ताव

आधुनिक, उच्च-गति रेल नेटवर्क की परिकल्पना को आगे बढ़ाते हुए, केंद्रीय बजट 2026-27 में विकास को जोड़ने वाले सात उच्च-गति रेल गलियारों की घोषणा की गई। ये गलियारे प्रमुख शहरों और क्षेत्रों को एकीकृत करेंगे, लोगों की सुगम आवाजाही को आसान बनाएंगे और राज्यों के बीच आर्थिक आदान-प्रदान को प्रोत्साहन देंगे। लगभग 4,000 किलोमीटर लंबे इन प्रस्तावित गलियारों में लगभग 16 लाख करोड़ रुपये का निवेश होने की उम्मीद है। ये विकास भारत के परिवहन अवसंरचना के एक प्रमुख घटक के रूप में उच्च-गति रेल की ओर बदलाव का संकेत देते हैं।

योजनाबद्ध उच्च-गति रेल गलियारे देश के विभिन्न क्षेत्रों में रणनीतिक रूप से स्थित हैं।

रूट	यात्रा का समय
दिल्ली-वाराणसी	3 घंटे 50 मिनट
वाराणसी-पटना-सिलीगुड़ी	2 घंटे 55 मिनट
चेन्नई-बेंगलुरु	1 घंटा 13 मिनट

बेंगलुरु-हैदराबाद	2 घंटे
चेन्नई-हैदराबाद	2 घंटे 55 मिनट
मुंबई-पुणे	48 मिनट
पुणे-हैदराबाद	1 घंटा 55 मिनट

## रेल परिवहन के भविष्य को आकार देना

मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल परियोजना भारत के रेल विकास में एक महत्वपूर्ण बदलाव का प्रतिनिधित्व करती है। देश के पहले हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर के रूप में, यह गति, कनेक्टिविटी और इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण में नए मानक स्थापित कर रही है। सिविल कार्यों, पुल निर्माण और सुरंग निर्माण में हुई महत्वपूर्ण प्रगति परियोजना के पूरा होने की दिशा में निरंतर गति का संकेत देती है। अब तक किए गए निर्माण का पैमाना परियोजना के विभिन्न घटकों में निरंतर प्रगति को दर्शाता है। साथ ही, एडवांस प्रौद्योगिकियों और इंजीनियरिंग पद्धतियों को अपनाने से हाई-स्पीड रेल विकास में घरेलू क्षमताओं को मजबूती मिल रही है। एमएचएसआर परियोजना न केवल एक परिवहन पहल है, बल्कि भारत की दीर्घकालिक हाई-स्पीड रेल महत्वाकांक्षाओं के लिए एक उत्प्रेरक भी है।

## संदर्भ

प्रधानमंत्री कार्यालय

<https://www.pib.gov.in/newsite/printrelease.aspx?relid=170771&reg=48&lang=2>

रेल मंत्रालय

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2257831&reg=1&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2267962&reg=48&lang=1>

[https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/187/AS538\\_MhnJml.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/187/AS538_MhnJml.pdf?source=pqals)

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2176788&reg=48&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2221838&reg=48&lang=2>

नेशनल हाई-स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड

<https://www.nhsrcl.in/en/project/project-overview>

<https://www.nhsrcl.in/en/media/press-release>

<https://www.nhsrcl.in/en/project/safety-features>

<https://www.nhsrcl.in/en/media/blog/long-short-economic-prosperity-indias-first-hsr-project-expected-bring>

**पीआईबी शोध**

\*\*\*

पीके/केसी/एमएम