भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
11.12.2024 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2561 का उत्तर

रेलगाड़ियों की गति में कमी

2561. डॉ. कलानिधि वीरास्वामी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार कतिपय मार्गों पर पुरानी या अपर्याप्त रेल-अवसंरचना के कारण रेलगाड़ियों की गति में कमी के बारे में अवगत है;
(ख) यदि हां, तो इस मुद्दे से सबसे अधिक प्रभावित मार्ग या क्षेत्र कौन-कौन से हैं;
(ग) क्या गति में कमी का कारण बनने वाली विशिष्ट अवसंरचना की कमियों की पहचान करने के लिए कोई आकलन किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
(घ) अवसंरचना के आधुनिकीकरण के लिए पिछले तीन वर्षों में कितनी निधि आवंटित और उपयोग की गई है;
(ङ) तमिलनाडु सहित देश में रेलगाड़ियों की तीव्र गति सुनिश्चित करने हेतु रेल-पटरियों, संकेतन प्रणालियों और पुलों को उन्नत करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और
(च) क्या सरकार ने खराब अवसंरचना के कारण होने वाले गति-प्रतिबंधों को समाप्त करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (च): भारतीय रेल नेटवर्क में अलग-अलग अनुमेय रेलखंड गति वाले विभिन्न मार्ग शामिल हैं। भारतीय रेल पर गति संभाव्यता बढ़ाना/रेलपथ का उन्नयन करना सतत् प्रक्रिया है।

SK

वर्ष 2014 में, केवल लगभग 31,000 कि.मी. रेलपथ पर गति संभाव्यता 110 कि.मी. प्रति घंटा और उससे अधिक थी, जो भारतीय रेल द्वारा किए गए निम्नलिखित उपायों के कारण वर्तमान में बढ़कर लगभग 80,000 कि.मी. तक हो गया है :

i. आधुनिक फिटिंग के साथ पूर्वबलित कंक्रीट (पीएससी) स्लीपरों पर 60 किलोग्राम लंबी पटरियों से युक्त रेलपथ संरचना बिछाना।
ii. मोटे वेब स्विचों और वेल्ड योग्य कास्ट मैंगनीज स्टील (सीएमएस) क्रासिंग आदि का उपयोग।
iii. ज्वॉइंटों को समाप्त करने के लिए लंबी वेल्डेड पटरियां/निरंतर वेल्डेड पटरियां मुहैया कराना।
iv. वेल्ड की विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए चरणबद्ध एरे अल्ट्रासोनिक परीक्षण की उन्नत प्रौद्योगिकी द्वारा लंबे रेलपथ पैनल मुहैया कराकर और फ्लैश बट वेल्ड का परीक्षण करके थर्मिट वेल्ड के स्थान पर फ्लैश बट वेल्डिंग का उपयोग।
v. रेलपथ के बेहतर रखरखाव और विश्वसनीयता के लिए उच्च आउटपुट प्लेन टैम्पर्स और पॉइंट्स एवं क्रॉसिंग टैम्पर्स का उपयोग करके रेलपथ अनुरक्षण के लिए यंत्रीकृत प्रणाली को अपनाना।
vi. परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता में और सुधार लाने के लिए रेल नेटवर्क पर भारत में निर्मित रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक मशीनों की तैनाती।
vii. गुणवत्ता सुनिश्चित करने और मानवीय त्रुटियों को कम करने के साथ-साथ रेलपथ नवीकरण की प्रगति में सुधार लाने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी -28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से पटरियां बिछाने की गतिविधि का मशीनीकरण।
viii. मानवीय विफलता को समाप्त करने के लिए प्वॉइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत संचालन के साथ इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली।
ix. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग करना।

गाड़ी परिचालन को बाधित किए बिना विभिन्न अनुरक्षण/उन्नयन कार्य किए जाने अपेक्षित होते हैं। कुछ मामलों में, गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से कार्यस्थल के स्थानों से गुजरते समय गाड़ियों को कम गति (गति प्रतिबंध) पर चलाने की अनुमति दी जानी अपेक्षित होती है। कार्य पूरा होने के बाद और निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार, गाड़ी की सामान्य गति बहाल कर दी जाती है।

SK

भारतीय रेल में रेलपथ नवीकरण कार्य सहित संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर निवेश का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(करोड़ रु. में)

	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	बजट अनुमान 2024-25
रेलपथ और निर्माण कार्यों का अनुरक्षण	18,115	20,322	21,386
रेलइंजन और चल स्टॉक का अनुरक्षण	27,086	30,864	31,494
मशीनों का अनुरक्षण	9,828	10,772	11,864
सड़क संरक्षा समपार और आरओबी/आरयूबी	5,347	6,662	9,980
रेलपथ नवीकरण	16,326	17,850	17,652
पुल संबंधी कार्य	1,050	1,907	2,137
सिगनल एवं दूरसंचार कार्य	2,456	3,751	4,647
उत्पादन इकाइयों सहित कारखाने और संरक्षा पर विविध व्यय	7,119	9,523	9,615
कुल	87,327	1,01,651	1,08,776

*****

SK