भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

18.12.2024 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3728 का उत्तर

तमिलनाडु सहित संपूर्ण देश में रेलगाड़ियों की गति को बढ़ाना

3728. श्री थरानिवेंथन एम. एस.:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार ने तमिलनाडु सहित संपूर्ण देश में रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने के लिए विद्यमान रेल पटरियों का उन्नयन करने के लिए क्या उपाय किए हैं और इन पहलों की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) तमिलनाडु के भीतर पिछले तीन वर्षों के दौरान सुरक्षा और गति बढ़ाने के लिए नियोजित प्रौद्योगिकियों सहित पटरी उन्नयन संबंधी निधि आवंटन का ब्यौरा क्या है;

(ग) विभिन्न मार्गों के लिए निर्धारित गति लक्ष्य क्या हैं और सरकार इन गतियों को प्राप्त करते समय सुरक्षा मानकों का अनुपालन किस प्रकार सुनिश्चित करेगी;

(घ) क्या सरकार तीव्र रेलगाड़ी सेवाओं के लिए आवश्यक अवसंरचना में सुधार की सुविधा के लिए राज्य सरकारों और स्थानीय अधिकारियों के साथ समन्वय कर रही है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या प्रमुख मार्गों पर उन्नयन पूरा करने के लिए कोई विशिष्ट समय-सीमा निर्धारित की गई है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) प्रगति की निगरानी करने तथा जनता को सूचित करने के लिए कौन-सा तंत्र मौजूद है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

वर्ष 2014 में, केवल लगभग 31,000 कि.मी. रेलपथ की गति क्षमता 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 (तमिलनाडु से होकर गुजरने वाले रेलपथ सहित) हो गई है:

i. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) की पटरी, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़ी आधार के 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. संरक्षा बेहतर करने के लिए रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना।
iv. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और रेलपथों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीकों अर्थात फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।
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. मानवीय त्रुटियों को कम करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।
viii. मानवीय विफलता को दूर करने के लिए प्वॉइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत संचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली।
ix. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग करना।
x. पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए रेल की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
xi. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग कारों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।

xii. पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान स्थितियों के आकलन के आधार पर पुलों का मरम्मत/पुर्नस्थापन कार्य किया जाता है।

भारतीय रेल में रेलपथ नवीकरण कार्य आदि 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	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

*****