

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
23.07.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 490 का उत्तर

उत्तर-पश्चिम रेलवे में रेलगाड़ियों की गति

490. श्री हनुमान बेनीवाल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) गत वर्ष और वर्तमान वर्ष के दौरान उत्तर-पश्चिम रेलवे में रेलवे पटरियों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण से संबंधित कार्य किन-किन स्थानों के बीच पूरा किया गया है, उनका ब्यौरा क्या है और इन कार्यों पर हुए व्यय का ब्यौरा क्या है;
- (ख) क्या उत्तर-पश्चिम रेलवे में रेलवे लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के बावजूद ट्रेनों की गति में वृद्धि नहीं हुई है;
- (ग) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;
- (घ) क्या जोधपुर मंडल में रेलवे लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के बावजूद 90 प्रतिशत ट्रेनों की गति कम कर दी गई है;
- (ङ) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;
- (च) क्या सरकार का नागौर में मेड़ता रोड से नागौर होते हुए बीकानेर तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण का प्रस्ताव है; और
- (छ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (छ): वित्त वर्ष 2024-25 और 2025-26 के दौरान उत्तर पश्चिम रेलवे में कमीशन की गई दोहरीकरण परियोजनाएं निम्नानुसार हैं:

क्र.सं.	परियोजना	लंबाई (कि.मी. में)	कमीशन किए गए खंड	परियोजना की लागत (करोड़ रुपए में)
1	फुलेरा-डेगाना दोहरीकरण	108	परियोजना पूरी हो गई है	836
2	चूरू-रतनगढ़ दोहरीकरण	46	परियोजना पूरी हो गई है	354
3	मानहेरू-भवानी खेड़ा दोहरीकरण	32	मनहेरू-भवानी (14 कि.मी.)	144

वित्त वर्ष 2024-25 और 2025-26 के दौरान विद्युतीकृत खंडों का विवरण निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना	लंबाई (कि.मी. में)	लागत (करोड़ रुपए में)
1	सरूपसर-अनूपगढ़	71	45
2	मकराना-फुलेरा	148	94
3	थईयात हमीरा-सोन्	66	24
4	बिछीवाड़ा-हिम्मतनगर	81	56
5	जैसलमेर-आशापुरा गोमट	125	70
6	रतनगढ़-मोलीसर	23	17
7	मोलीसर-चूरू	35	42
8	मानहेरू-भवानी	14	15

भारतीय रेल पर गाड़ी सेवाओं की गति बढ़ाना सतत् प्रक्रिया है और यह मार्गवर्ती खंडों की अधिकतम अनुमेय गति, मार्गवर्ती खंडों की ढलान, चल स्टॉक/इंजन की गति क्षमता, पथ की उपलब्धता, अनुरक्षण कोरिडोर ब्लॉक, स्थायी और अस्थायी गति प्रतिबंध, सिगनल प्रणाली आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है। संसाधनों का इष्टतम उपयोग करने के लिए, चल स्टॉक की गति क्षमता को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल पर गाड़ी सेवाओं को अधिकतम स्वीकार्य गति पर निर्धारित किया जाता है।

रेलपथ अवसंरचना का उन्नयन और सुधार सतत एवं निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। इस उद्देश्य के लिए किए गए विभिन्न उपाय निम्नानुसार हैं:

- (i) 60 किगा, 90 अल्टीमेट टेन्साइल स्ट्रेंथ (यूटीएस) रेल, प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) आधुनिक लोचदार फास्टनिंग वाले सामान्य/चौड़े बेस स्लीपर वाले आधुनिक रेलपथ घटकों का उपयोग करना।
- (ii) थिक वेब स्विच और वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग के साथ पीएससी स्लीपरों पर फैन शेपड टर्नआउट बिछाना।
- (iii) गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर उपलब्ध कराना।
- (iv) जोड़ों की वेल्डिंग को न्यूनतम करने के लिए रेल नवीनीकरण हेतु 260 मीटर लंबे रेल पैनलों का उपयोग।
- (v) पारंपरिक स्विच एक्सपेंशन जॉइंट (एसईजे) के स्थान पर थिक वेब स्विच एक्सपेंशन जॉइंट को अपनाना।
- (vi) पारंपरिक थर्मिट वेल्ड के स्थान पर मोबाइल फ्लैश बट वेल्डिंग संयंत्र द्वारा फील्ड वेल्डिंग।
- (vii) फेज्ड ऐरे प्रौद्योगिकी द्वारा रेल और वेल्ड की उन्नत यूएसएफडी परीक्षण तकनीक का उपयोग।
- (viii) रेलपथ रिलेइंग गाड़ियों, पॉइंट्स एवं क्रॉसिंग बदलने की मशीनों, रेलपथ बिछाने के उपकरणों आदि का उपयोग करते हुए रेलपथ नवीकरण/प्रतिस्थापन में मशीनीकरण।
- (ix) इष्टतम अनुरक्षण आवश्यकताओं को निश्चित करने के लिए एकीकृत रेलपथ निगरानी प्रणाली (आईटीएमएस) और दोलन निगरानी प्रणाली (ओएमएस) संस्थापित करना ताकि समग्र स्थिति का मूल्यांकन किया जा सके।
- (x) रेलपथ अनुरक्षण के लिए हाई आउटपुट टैम्पर्स, उच्च आउटपुट वाली गिट्टी साफ करने वाली मशीनें और पटरी ग्राइंडिंग मशीनें आदि जैसी उन्नत आधुनिक मशीनों को शामिल करना।

- (xi) पटरियों/दरारों के परीक्षण के लिए स्वचालित अल्ट्रासोनिक पटरी परीक्षण कार (एसपीयूआरटी) और यूएसएफडी परीक्षण प्रणाली आधारित रेल-सह-सड़क वाहन को अपनाना।
- (xii) यार्ड में रेलपथ मानकों की निरंतर रिकॉर्डिंग के लिए पोर्टेबल रेलपथ मापने वाली ट्रॉली का उपयोग।
- (xiii) सटीक अनुरक्षण इनपुट प्राप्त करने के लिए विभिन्न स्रोतों से प्राप्त रेलपथ निरीक्षण रिकॉर्डों के एकीकरण और डेटा विश्लेषण के लिए वेब सक्षम रेलपथ प्रबंधन प्रणाली का उपयोग करना।

उपरोक्त उपायों के परिणामस्वरूप, 2014 से 2025 तक (अब तक) भारतीय रेल पर 110 कि.मी. प्रति घंटे और 130 कि.मी. प्रति घंटे की गति क्षमता वाले उन्नत रेलपथ का विवरण निम्नानुसार है:

110 कि.मी. प्रति घंटे और उससे अधिक की गति क्षमता वाले रेलपथ की लंबाई	
2014	~ 31,000 कि.मी.
2025	~ 83,000 कि.मी. (2.7 गुना)

130 कि.मी. प्रति घंटे की गति क्षमता वाले रेलपथ की लंबाई	
2014	~ 5,000 कि.मी.
2025	~ 23,000 कि.मी. (4.6 गुना)

जोधपुर मंडल में, उपरोक्त रेलपथ उन्नयन उपायों के परिणामस्वरूप निम्नलिखित खंडों को 110 कि.मी. प्रति घंटे तक उन्नत किया गया है:

क्र.सं.	खंड	लंबाई (कि.मी.)
1.	राई का बाग-फलोदी	134

2.	जोधपुर-फुलेरा	260
3.	लूनी-बाड़मेर	180
4.	मेड़ता रोड-बीकानेर	150

मेड़ता रोड-बीकानेर रेल लाइन (173 कि.मी.) के दोहरीकरण के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने हेतु अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण को मंजूरी दे दी गई है।
