

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

19.03.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3208 का उत्तर

कौशाम्बी के लिए रेल संपर्क

3208. श्री पुष्पेंद्र सरोजः

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या कौशाम्बी में रेल संपर्क सुधारने के लिए रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करने या नया बनाने की योजना है;
- (ख) यदि हां, तो निर्धारित समय-सीमा और बजट आवंटन का ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार 100 प्रतिशत रेलवे विद्युतीकरण और ट्रैक आधुनिकीकरण पर बल दे रही है यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और कौशाम्बी और उसके आसपास कितने प्रतिशत रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण किया गया है; और
- (घ) क्या दिल्ली-लखनऊ और वाराणसी तक यात्रा के समय को कम करने के लिए नई सेमी-हाई स्पीड ट्रेनें शुरू करने या पटरियों की स्थिति को बेहतर करने की योजना है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ) : रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण/स्वीकृति/निष्पादन राज्य-वार/केन्द्र शासित क्षेत्र-वार/जिला-वार नहीं बल्कि क्षेत्रीय रेल-वार किया जाता है, क्योंकि रेल परियोजनाएं राज्य/केन्द्र-शासित क्षेत्र/जिला की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं। रेल परियोजनाओं को लाभप्रदता,

यातायात अनुमानों, अंतिम स्थान संपर्कता, मिसिंग लिंक और वैकल्पिक मार्गों, संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन, राज्य सरकारों, केन्द्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जनप्रतिनिधियों द्वारा की गई मार्गों, रेलवे की अपनी परिचालनिक आवश्यकताओं, सामाजिक-आर्थिक महत्वों आदि के आधार पर स्वीकृत किया जाता है जो चालू परियोजनाओं के थ्रो-फॉरवर्ड और निधियों की समग्र उपलब्धता पर निर्भर करता है।

उत्तर प्रदेश राज्य में पूर्णतः/अंशतः आने वाली रेल अवसंरचना परियोजनाएं उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे ज़ोनों के अंतर्गत आती हैं। लागत, व्यय और परिव्यय सहित रेल परियोजनाओं के क्षेत्रीय रेल-वार विवरण, भारतीय रेल द्वारा सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया जाता है।

कौशाम्बी जिले के प्रमुख रेलवे स्टेशन भरवारी, सिराथू और मनौरी हैं। ये स्टेशन दिल्ली-हावड़ा बरास्ता प्रयागराज मुख्य लाइन मार्ग पर स्थित हैं। हाल ही में, इस मार्ग के साथ समर्पित माल गलियारे का कार्य भी पूरा कर लिया गया है। इसके अलावा, सूबेदारगंज में रेल पुल परियोजना (9 कि.मी.) सहित प्रयागराज-बमरौली चौथी लाइन का कार्य स्वीकृत किया गया है और कार्य शुरू हो चुका है। इससे कौशाम्बी से गुजरने वाले गाड़ी यातायात की गतिशीलता में भी सुधार होगा। कौशाम्बी में फाफामऊ से ऊँचाहार के दोहरीकरण कार्य को भी 971 करोड़ रुपए की लागत पर स्वीकृत किया गया है।

01.04.2024 की स्थिति के अनुसार, उत्तर प्रदेश में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 92,001 करोड़ रुपए की लागत वाली कुल 5,874 कि.मी. कुल लंबाई की 68 परियोजनाएँ (16 नई लाइन, 03 आमान परिवर्तन और 49 दोहरीकरण) योजना और कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं, जिनमें से 1313 किमी लंबाई कमीशन हो चुकी है और मार्च, 2024 तक 28,366 करोड़ रुपए का व्यय किया जा चुका है। कार्य की स्थिति का सार निम्नानुसार है:

योजना शीर्ष	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2024 तक किया गया व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	16	1740	297	8672
आमान परिवर्तन	3	261	0	26
दोहरीकरण	49	3873	1016	19668
कुल	68	5874	1313	28366

भारतीय रेल पर रेलपथ अवसरंचना का उन्नयन और सुधार एक सतत् और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। भारतीय रेल द्वारा रेलपथ को उन्नत करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :

- i. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण के दौरान 60 किग्रा, 90 अल्टीमेट टेन्साइल स्ट्रेंथ (यूटीएस) रेल, पूर्व-बलित कंक्रीट स्लीपर (पीएससी), लोचदार फास्टनिंग वाले सामान्य/चौड़े आधार वाले स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैन शेप्ड के लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपरों से युक्त आधुनिक रेलपथ संरचना का उपयोग किया गया है।
- ii. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्डेबल सीएमएस क्रासिंग का उपयोग किया गया है।
- iii. जोड़ों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे रेल पैनलों की आपूर्ति बढ़ा दी गई है, जिससे संरक्षा में सुधार होता है।
- iv. पटरियों के लिए बेहतर वेल्डिंग प्रौद्योगिकी अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।
- v. रेलपथ के रखरखाव के लिए मशीनीकृत प्रणाली को अपनाना, जिसमें उच्च आउटपुट प्लेन टैम्पर्स और पॉइंट्स एवं क्रॉसिंग टैम्पर्स का उपयोग किया जाएगा, ताकि रेलपथ का बेहतर अनुरक्षण और विश्वसनीयता सुनिश्चित की जा सके।
- vi. परिसंपत्ति की विश्वसनीयता में और सुधार लाने के लिए रेल नेटवर्क पर भारत में निर्मित रेल ग्राइंडिंग मशीनों सहित अत्याधुनिक आधुनिक मशीनों की तैनाती।
- vii. पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि रेलपथ मशीनों का उपयोग करते हुए रेलपथ बिछाने संबंधी कार्यों का मशीनीकरण।
- viii. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए समपार फाटकों को इंटरलॉक करना।
- ix. खामियों का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए अल्ट्रासोनिक दोष जांच (यूएसएफडी) परीक्षण।
- x. ओएमएस (ऑसिलेशन मॉनिटरिंग सिस्टम) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग कार) द्वारा रेलपथ ज्यामिति की निगरानी।

वर्तमान में, भारतीय रेल के कुल बड़ी लाइन नेटवर्क का लगभग 98% विद्युतीकृत किया जा

चुका है। 2014-24 के दौरान और 2014 से पहले किए गए विद्युतीकरण का विवरण इस प्रकार

है:

अवधि	मार्ग किलोमीटर
2014 से पहले (लगभग 60 वर्ष)	21,801
2014-25 (फरवरी, 2025 तक)	45,922

कौशांबी क्षेत्र में बड़ी लाइन वाला नेटवर्क 100% विद्युतीकृत हो चुका है।

वर्तमान में, दिल्ली-लखनऊ खंड 22425/26 अयोध्या कैंट-आनंद विहार (टर्मिनस) वंदे भारत एक्सप्रेस सहित 54 जोड़ी गाड़ी सेवाओं द्वारा सेवित किया जा रहा है। इसी तरह, दिल्ली-वाराणसी खंड 22435/36 वाराणसी-नई दिल्ली वंदे भारत एक्सप्रेस और 22415/16 वाराणसी-नई दिल्ली वंदे भारत एक्सप्रेस सहित 27 जोड़ी गाड़ी सेवाओं द्वारा सेवित किया जा रहा है। इसके अलावा, भारतीय रेल पर यातायात औचित्य, परिचालनिक व्यवहार्यता आदि के अध्यधीन, नई गाड़ी सेवाएं शुरू करना एक सतत् प्रक्रिया है।
