भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

12.03.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2234 का उत्तर

वंदे भारत एक्सप्रेस की औसत गति में कमी

2234. श्री वी. वैथिलिंगम:
डॉ. धर्मवीर गांधी:
डॉ. कल्याण वैजीनाथराव काले:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उच्च गति से परिचालन करने की डिजाइन क्षमता के बावजूद पिछले कुछ वर्षों में वंदे भारत रेलगाड़ियों की औसत गति में कमी आने के क्या कारण हैं;

(ख) सरकार द्वारा अवसंरचना से संबंधित चुनौतियों, जिनमें ट्रैक की स्थिति और भूभाग शामिल है, के आकलन का ब्यौरा क्या है, जो वंदे भारत रेलगाड़ियों को अधिकांश मार्गों पर अपनी निर्धारित गति प्राप्त करने से रोकती हैं;

(ग) सभी वंदे भारत मार्गों पर परिचालन गति में सुधार लाने के लिए चल रहे ट्रैक उन्नयन, कठिन भूभाग और मौसम के प्रभाव जैसे मुद्दों के समाधान के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(घ) अर्ध-उच्च गति और उच्च गति रेल यात्रा को बढ़ावा देने के लिए सरकार की आधुनिकीकरण पहल के तहत रेल बुनियादी ढांचे को बढ़ाने में क्या प्रगति हुई है; और

(ङ) अर्ध-उच्च गति वाली रेल सेवा के रूप में अपनी इच्छित भूमिका को पूरा करने के लिए अतिरिक्त मार्गों पर वंदे भारत एक्सप्रेस के लिए इष्टतम परिचालन गति प्राप्त करने की समय-सीमा और रणनीति का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ) वंदे भारत गाड़ी को 160 किलोमीटर प्रति घंटे की गति तक चलाने के लिए डिजाइन किया गया हैं। बहरहाल, गाड़ी की गति ना केवल चल स्टॉक के प्रकार पर निर्भर करती है, बल्कि मार्ग पर उपलब्ध रेलपथ संरचना पर भी निर्भर करती है।

भारतीय रेल पर रेलपथ अवसरंचना का उन्नयन और सुधार एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। 2014 में, केवल लगभग 31,000 किलोमीटर रेलपथ की गति क्षमता 110 कि.मी. प्रति घंटे और उससे अधिक थी, जिसे वर्तमान में लगभग 80,000 किलोमीटर तक सुधारा गया 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, प्री-स्ट्रेस्ड 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 अर्थात 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।

*****