

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
26.03.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 4364 का उत्तर

केरल में रेल अवसंरचना परियोजनाएं

4364. श्री के. राधाकृष्णनः

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) केरल में दोहरीकरण, विद्युतीकरण और नई लाइन परियोजनाओं सहित रेल अवसंरचना विकास परियोजनाओं की स्थिति का व्यौरा क्या है;
- (ख) शबरी रेल परियोजना और तलश्शेरी-मैसूरु रेल मार्ग को पूरा करने की समय-सीमा का व्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार की केरल में और अधिक वंदे भारत रेलगाड़ियां अथवा तीव्र गति वाली अन्य रेल सेवाएं शुरू करने की योजना है और यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है; और
- (घ) केरल में रेल सुरक्षा, स्टेशनों के आधुनिकीकरण और यात्री सुविधाओं में सुधार करने के लिए उठाए जा रहे कदमों का व्यौरा क्या 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 नहीं बल्कि क्षेत्रीय रेल-वार किया जाता है, क्योंकि रेल परियोजनाएं राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं। रेल परियोजनाओं को मिसिंग लिंक और वैकल्पिक मार्गों, संकुलित/संतृप्त लाइनों का संवर्धन, राज्य सरकारों, केन्द्रीय मंत्रालयों, संसद सदस्यों, अन्य जनप्रतिनिधियों द्वारा उठाई गई मांगों,

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।

01.04.2024 की स्थिति के अनुसार, केरल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुल 419 कि.मी. लंबाई वाली 12,350 करोड़ रुपये लागत की 08 परियोजनाएं (02 नई लाइनें और 06 दोहरीकरण) योजना और क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं, जिनमें से मार्च, 2024 तक 26 कि.मी. लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और 3,046 करोड़ रु. का व्यय किया गया है। सारांश निम्नानुसार है:

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च 2024 तक कुल व्यय (करोड़ रुपये में)
नई लाइन	2	146	0	304
दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग	6	273	26	2,742
कुल	8	419	26	3,046

केरल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	372 करोड़ रुपये/वर्ष
2025-26	3,042 करोड़ रुपये (8 गुना से अधिक)

केरल राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली महत्वपूर्ण अवसंरचनात्मक परियोजनाओं का निष्पादन भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण रुका हुआ है। केरल राज्य में भूमि अधिग्रहण की स्थिति निम्नानुसार है:

केरल में परियोजनाओं के लिए अपेक्षित कुल भूमि	476 हेक्टेयर
अधिगृहीत भूमि	66 हेक्टेयर (14%)
अधिग्रहण के लिए शेष भूमि	410 हेक्टेयर (86%)

भूमि अधिग्रहण कार्य में तेजी लाने के लिए केरल सरकार के सहयोग की आवश्यकता है।

भूमि अधिग्रहण के कारण विलंबित कुछ प्रमुख परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

केरल की प्रमुख परियोजनाओं में भूमि अधिग्रहण की स्थिति					
क्रम संख्या	परियोजना का नाम	भूमि की संपूर्ण स्थिति (हेक्टेयर)			राज्य सरकार के पास जमा की गई राशि (करोड़ रुपए में)
		कुल अपेक्षित	कुल अधिगृहीत	कुल शेष	
1	त्रिवेंद्रम - कन्याकुमारी दोहरीकरण	40	33	7	1312
2	एर्णाकुलम - कुम्बलम दोहरीकरण	4	2	2	262
3	कुम्बलम - तुरवूर दोहरीकरण	10	6	4	248
4	अंगमाली-सबरीमाला नई लाइन	416	24	392	282

भारत सरकार परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए तैयार है, बहरहाल, सफलता केरल सरकार के सहयोग पर निर्भर करती है।

केरल राज्य में बड़ी लाइन नेटवर्क का 100% विद्युतीकरण किया जा चुका है।

किसी भी ऐल परियोजना का पूरा होना राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के अधिकारियों द्वारा वन संबंधी स्वीकृति, लागत में भागीदारी वाली परियोजनाओं में राज्य सरकार द्वारा लागत का हिस्सा जमा करना, परियोजनाओं की प्राथमिकता, अतिलंघनकारी जन सुविधाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक स्थितियां, परियोजना स्थल (स्थलों) के क्षेत्र में कानून व्यवस्था की स्थिति, जलवायु अवस्थाओं के कारण परियोजना स्थल विशेष के लिए वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है।

अंगमाली-सबरीमाला नई लाइन परियोजना:

एरुमेली के रास्ते अंगमाली-सबरीमाला नई लाइन परियोजना को वर्ष 1997-98 में स्वीकृति प्रदान की गई थी। अंगमाली-कलाड़ी (7 कि.मी.) पर कार्य और कलाड़ी-पेरम्बवूर (10 कि.मी.) पर लंबी गमन दूरी संबंधी कार्य शुरू किया गया था। बहरहाल, भूमि अधिग्रहण और लाइन सरेखण के निर्धारण के विरुद्ध स्थानीय जनता के विरोध, परियोजना के विरुद्ध दर्ज न्यायिक मामलों और केरल राज्य सरकार से अपर्याप्त सहयोग के कारण इस परियोजना पर कार्यों को आगे नहीं बढ़ाया जा सका।

केरल रेल विकास निगम लिमिटेड (केआरडीसीएल) द्वारा परियोजना की अनुमानित लागत को 3801 करोड़ रुपए पर अद्यतन किया गया है और इसे दिसंबर, 2023 में अनुमानित लागत की स्वीकृति और परियोजना की लागत साझा करने की सहमति के लिए केरल सरकार को प्रस्तुत किया गया था। केरल राज्य सरकार ने अगस्त, 2024 में कुछ शर्तों के साथ परियोजना की लागत साझा करने की सहमति प्रकट की है। रेलवे द्वारा केरल राज्य सरकार से लागत साझा करने के लिए बिना शर्त सहमति देने का अनुरोध किया गया है। केरल राज्य सरकार से राज्य सरकार, रेल मंत्रालय और भारतीय रिजर्व बैंक के बीच परियोजना के लिए त्रिपक्षीय समझौता जापन पर हस्ताक्षर करने का भी अनुरोध किया गया है।

तलश्शेरी-मैसूर नई लाइन परियोजना (200 किमी):

तलश्शेरी-मैसूर नई लाइन के लिए सर्वेक्षण किया गया था। बहरहाल, स्थानीय लोगों की आपत्ति को देखते हुए, कर्नाटक सरकार ने कर्नाटक क्षेत्र से गुजरने वाले संरेखण के बारे में आपत्ति जताई है। इसके अलावा, यह संरेखण जंगल और पर्यावरण की दृष्टि से संवेदनशील क्षेत्रों से होकर गुजरता है। नया संरेखण निर्धारित करने के लिए सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है।

वंदे भारत रेलगाड़ियां:-

रेल नेटवर्क राज्य की सीमाओं के आर-पार फैला होता है। तदनुसार, रेलगाड़ियां ऐसी सीमाओं के आर-पार नेटवर्क की आवश्यकता के अनुसार चलाई जाती हैं। वर्तमान में, आरंभिक/अंतिम आधार पर 4 वंदे भारत रेलगाड़ी सेवाएं अर्थात् 20631/20632 मंगलुरु सेंट्रल-तिरुवनंतपुरम वंदे भारत एक्सप्रेस और 20633/20634 कासरगोड़-तिरुवनंतपुरम वंदे भारत एक्सप्रेस, केरल राज्य में स्थित विभिन्न स्टेशनों की आवश्यकताओं को पूरा कर रही हैं।

इसके अलावा, भारतीय रेल पर वंदे भारत रेलगाड़ी सेवाओं सहित नई रेल सेवाएं शुरू करना यातायात औचित्य, परिचालनिक व्यवहार्यता, संसाधनों की उपलब्धता आदि के अध्यधीन सतत प्रक्रिया है।

संरक्षा:

भारतीय रेल द्वारा रेलपथ को उन्नत करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं, जिसके परिणामस्वरूप रेल संरक्षा में सुधार हुआ है:

- 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 मशीनों का उपयोग करना।

- 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।

भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:-

- विगत वर्षों में भारतीय रेल में, संरक्षा से संबंधित कार्यकलापों पर व्यय में वृद्धि हुई है जो निम्नानुसार है:

संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय			(करोड़ रु. में)		
	2013-14 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	संशोधित अनुमान 2024-25	बजट अनुमान 2025-26
रेलपथ का अनुरक्षण और निर्माण कार्य	9172	18,115	20,322	21,800	23,316
रेल इंजनों और चल स्टॉक का अनुरक्षण	14796	27,086	30,864	31,540	30,666
मशीनों का अनुरक्षण	5406	9,828	10,772	12,112	12,880

सड़क संरक्षा सम्पार और ऊपरी/निचले सड़क पुल	1986	5,347	6,662	8,184	7,706
रेलपथ नवीकरण	4985	16,326	17,850	22,669	22,800
पुल संबंधी कार्य	390	1,050	1,907	2,130	2,169
सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी कार्य	905	2,456	3,751	6,006	6,800
उत्पादन इकाइयों सहित कारखानों तथा संरक्षा पर विविध व्यय	1823	7,119	9,523	9,581	10,134
कुल	39463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

2. मानवीय विफलता के कारण होने वाली दुर्घटनाएं कम करने के लिए 28.02.2025 तक 6623 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
3. सम्पार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 28.02.2025 तक 11,089 सम्पार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 28.02.2025 तक 6,631 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन के लिए स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय स्वचालित रेलगाड़ी रक्षण (एटीपी) प्रणाली के रूप में अपनाया गया था। कवच प्रणाली की उत्तरोत्तर चरणबद्ध

रूप में व्यवस्था की जा रही है। कवच को पहले ही दक्षिण मध्य रेल और उत्तर मध्य रेलवे के 1548 मार्ग किलोमीटर पर संस्थापित किया जा चुका है। वर्तमान में, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3000 मार्ग किमी) पर कार्य प्रगति पर है। इन रेलमार्गों पर लगभग 2066 मार्ग किमी पर रेलपथ साइड कार्य पूरे कर लिए गए हैं। इन खंडों पर नियमित परीक्षण किए जा रहे हैं।

6. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के रेखांकन तैयार करने आदि पर विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।
7. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः जोर दिया गया है।
8. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।
9. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए जाने की व्यवस्था है जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो ओएचई मास्ट पहले स्थित होता है ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर क्रू को आगे के संकेत के बारे में चेतावनी मिल सके।
10. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) की व्यवस्था की जाती है जिससे लोको पायलट को आने वाले मुख्य स्थलों यथा सिगनल, रेल फाटकों आदि की दूरी का पता लग जाता है।
11. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़ी सतह के स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जाता है।

12. 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।
13. 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।
14. पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए रेल की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और रेलपथों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीकों अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।
16. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग कारों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।
17. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर पेट्रोलिंग।
18. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।
19. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु निगरानी करने और कर्मचारियों को शिक्षित करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।
20. युक्तिसंगत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता और इनपुट के इष्टतमीकरण से संबंधित निर्णय लेने के लिए ट्रैक डाटाबेस और डिसीजन सपोर्ट सिस्टम जैसी रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली को अपनाया गया है।
21. रेलपथ की संरक्षा से संबंधित मामलों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्य साइट पर संरक्षा, मानसून संबंधी सावधानियों आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।
22. गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।

23. पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाए जा रहे हैं।
24. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर सभी चौकीदार रहित समपारों (यूएमएलसी) को समाप्त कर दिया गया है।
25. 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/पुनर्स्थापन कार्य किया जाता है।
26. भारतीय रेल ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक “आग संबंधी सूचनाएं” लगाई हैं। सभी डिब्बों में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग से बचने के लिए अनेक ‘क्या करें’ और ‘क्या न करें’ के बारे में सूचित और सतर्क किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूम्रपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।
27. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैन्ट्री कारों में आग संसूचक एवं अवरोधन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धुआं संसूचक प्रणाली की व्यवस्था कर रही है। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूद सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीकों से प्रोग्रेसिव फिटमेन्ट का कार्य भी चालू है।
28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
29. भारतीय रेलों पर (ओपन लाइन) दिनांक 30.11.2023 के सामान्य नियम गजट अधिसूचना के तहत रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरुआत की गई है जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य को रोलिंग आधार पर 52 सप्ताह पूर्व ही नियोजित किया जाता है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधार, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि से संबंधित संरक्षा संबंधी कार्यों का व्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2024-25 (जनवरी 2025, तक)	2004-14 की तुलना में 2014-25
	प्रौद्योगिकीय सुधार			
1	उच्च-गुणवत्ता की पटरियों का उपयोग (60 किग्रा.) (कि.मी.)	57,450 कि.मी.	1.4 लाख कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	लंबे रेल पैनल (260मी.) (कि.मी.)	9,917 कि.मी.	76,000 कि.मी.	7 गुना से अधिक
3	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन)	837 स्टेशन	3,243 स्टेशन	4 गुना
4	फॉग पास सेफ्टी डिवाइस (अदद)	31.03.14 तक: 90 अदद	31.01.25 तक: 25,293	281 गुना
5	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	27,079 अदद	
	बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां			
1	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ कि.मी.)	32,260 कि.मी.	49,000 कि.मी.	1.5 गुना
2	वेल्डिंग की यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) जांच (अदद)	79.43 लाख	1.9 करोड़	2 गुना से अधिक

3	वेल्ड में खराबी (अदद)	2013-14 में: 3699 अदद	2024-25 में: 301 अदद	92 % कमी
4	पटरियों में दरारें (अदद)	2013-14 में: 2548 अदद	2024-25 में: 243 अदद	91% कमी
	बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक			
1	जोड़े गए नए रेलपथ कि.मी. (रेलपथ कि.मी.)	14,985 अदद	34,000 कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	फ्लाईओवर (उपरि सड़क पुल)/अंडरपास (निचला सड़क पुल) (अदद)	4,148 अदद	12,771 अदद	3 गुना से अधिक
3	बड़ी लाइन पर चौकीदार रहित सम्पार (अदद)	31.03.14 तक: 8948	31.03.24 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी सम्पारों को समाप्त कर दिया गया)	हटाया गया
4	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337 अदद	41,551	17 गुना से अधिक

भारतीय रेल पर बड़ी लाइन नेटवर्क की चालू लाइनों पर सभी बिना चौकीदार वाले सम्पारों को समाप्त कर दिया गया है।

स्टेशन पुनर्विकास:

भारतीय रेल पर स्टेशनों का विकास/उन्नयन निरन्तर और सतत् चलने वाली प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्य पारस्परिक प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के अध्यधीन आवश्यकतानुसार

किए जाते हैं। कार्यों को स्वीकृति प्रदान करने और निष्पादन के समय निचली कोटि के स्टेशनों की तुलना में उच्च कोटि के स्टेशनों के विकास/उन्नयन को प्राथमिकता दी जाती है।

रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल पर रेलवे स्टेशनों के विकास के लिए 'अमृत भारत स्टेशन योजना' शुरू की है। इस योजना में दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ सतत् आधार पर स्टेशनों के विकास की संकल्पना की गई है। इस योजना में प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर आवश्यकता को देखते हुए, रेलवे स्टेशनों पर सुविधाओं जैसे रेलवे स्टेशन तक पहुंच मार्ग में सुधार, परिचलन क्षेत्र, प्रतीक्षालय, शौचालय, आवश्यकता के अनसुर लिफ्ट/एस्केलेटर, प्लेटफॉर्मों की सतह तथा प्लेटफॉर्मों पर छत, स्वच्छता, निःशुल्क वाई-फाई, 'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं द्वारा स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क, बेहतर यात्री सूचना प्रणाली, एकजीक्यूटिव लाउंज, व्यावसायिक बैठकों के लिए नामित स्थान, लैंडस्केपिंग आदि जैसी सुविधाओं में सुधार लाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उनका चरणबद्ध कार्यान्वयन करना शामिल हैं।

इस योजना में आवश्यकतानुसार स्टेशन भवन में सुधार, रेलवे स्टेशन का शहर के दोनों भागों के साथ एकीकरण, मल्टी-मोडल एकीकरण, दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं, दीर्घकालिक और पर्यावरण अनुकूल समाधान, गिट्टी रहित पटरियों आदि की व्यवस्था करना, चरणबद्ध कार्यान्वयन तथा व्यवहार्यता आकलन एवं दीर्घावधि में स्टेशन पर सिटी सेन्टरों के निर्माण की परिकल्पना की गई है।

अब तक, अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत विकास के लिए 1337 रेलवे स्टेशनों को चिह्नित किया गया है, जिनमें से 35 रेलवे स्टेशन केरल राज्य में स्थित हैं। केरल राज्य में अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत विकास के लिए चिह्नित किए गए स्टेशनों के नाम निम्नानुसार हैं:-

राज्य	अमृत स्टेशनों की संख्या	अमृत स्टेशनों के नाम
केरल	35	अलापुङ्गा, अंगडीपुरम, अंगमालि कालडि, चलाकुडी, चंगनाशेरी, चेंगन्नूर, चिरयिनकीष, एरणाकुलम, एरणाकुलम टाउन, एट्टुमानूर, फेरोक, गुरुवायूर, कण्णूर, कासरगोड, कयानकुलम, कोल्लम, कोझिकोड, कुट्टीपुरम, मवेलीकारा, नेय्यातिनकारा, नीलांबुर रोड, ओट्टप्पलम, परप्पनंगडी, पच्चानूर, पुनालुर, षोरणूर जं., थलास्सेरी, तिरुवनंतपुरम, त्रिशूर, तिरूर, तिरुवल्ला, थिरुपनिथुरा, वडकारा, वर्कला, वडकांचेरी

अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण को आम तौर पर योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएं' के अंतर्गत वित्तपोषित किया जाता है। योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत आवंटन और व्यय का ब्यौरा क्षेत्रीय रेल-वार रखा जाता है, न कि कार्य-वार या स्टेशन-वार या राज्य-वार। केरल राज्य दक्षिण रेलवे के अंतर्गत आता है। इस जोन के लिए, योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत वित वर्ष 2024-25 के लिए 1,098 करोड़ रुपये (संशोधित अनुमान) का आवंटन किया गया है।

भारतीय रेल पर रेल पुलों के निरीक्षण की एक सुस्थापित प्रणाली है। सभी रेल पुलों का वर्ष में दो बार निरीक्षण किया जाता है, एक मानसून के आरंभ होने से पहले और एक विस्तृत निरीक्षण मानसून के बाद। इसके अलावा, कुछ रेल पुलों का उनकी हालत के आधार पर अधिक बार निरीक्षण भी किया जाता है। रेल पुलों की मरम्मत/सुदृढ़ीकरण/पुनर्स्थापन/पुनः निर्माण एक सतत प्रक्रिया है और इन निरीक्षणों के दौरान पता लगाई गई उनकी वास्तविक हालत के आधार पर आवश्यकता पड़ने पर किया जाता है।

केरल दक्षिण रेलवे के अंतर्गत आता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान, भारतीय रेल में 5,405 रेल पुलों की मरम्मत/पुनर्स्थापन/सुदृढ़ीकरण/पुनर्निर्माण किया गया, जिनमें दक्षिण रेलवे के 274 रेल पुल शामिल हैं।

यात्री सुविधाएँ:

रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था स्टेशन की कोटि पर निर्भर करता है। भारतीय रेल में रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार एक सतत् और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है, जो निधि की उपलब्धता के अध्यधीन आवश्यकता, यात्री यातायात की मात्रा और कार्यों की पारस्परिक प्राथमिकता के आधार पर किया जाता है। इसके अलावा, वर्तमान में, स्टेशनों का आधुनिकीकरण 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के अंतर्गत किया जा रहा है।
