भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
17.12.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2904 का उत्तर

धनबाद जिले में आरओबी/आरयूबी की कमी

2904. श्री दुलू महतो:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि धनबाद जिले में कई रेलवे समपार गेटों पर अभी भी सड़क उपरि पुल (आरओबी)/अंडरपास का अभाव है, जिसके कारण रोजाना यातायात जाम होता है और जनता को कठिनाई होती है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) लिलोरी गेट, फुलारीटांड, सोनारडीह और बटुआ रेलवे समपार पर स्थिति विशेष रूप से गंभीर है, जहां भारी कोयला ट्रक और ट्रेलर लंबी कतारें लगा देते हैं, जिससे छात्रों, नागरिकों, एम्बुलेंस और आपातकालीन सेवाओं में बाधा उत्पन्न होती है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या गंभीर रोगियों को ले जाने वाली एम्बुलेंस अक्सर इन समपार पर फंस जाती हैं, जिसके परिणामस्वरूप अस्पताल पहुंचने में देरी होती है और यहां तक कि जान भी चली जाती है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या इन समपार पर बार-बार यातायात जाम होने से सड़क उपयोग करने वालों के बीच विवाद होता है, जिसमें पुलिस को हस्तक्षेप करना पड़ता है और कानून-व्यवस्था पर असर पड़ता है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या सरकार का इन समपार पर अंडरपास, उपरि पुल/वैकल्पिक सड़कें बनाने का प्रस्ताव है, जिनमें मानसून के दौरान जलभराव को रोकने और यातायात को सुचारू रूप से चलाने के लिए उचित जल निकासी व्यवस्था हो और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री
(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): समपार, रेल और सड़क दोनों उपयोगकर्ताओं के लिए संभावित संरक्षा जोखिम हैं। समपार का उन्मूलन भारतीय रेल की एक सतत और गतिशील प्रक्रिया है। ऐसे कार्यों को गाड़ी

परिचालन में संरक्षा, गाड़ियों की गति और सड़क उपयोगकर्ताओं पर प्रभाव और व्यवहार्यता आदि के आधार पर शुरू किया जाता है।

समपार को या तो समपार के स्थान पर ऊपरी/निचले सड़क पुल उपलब्ध करा कर समाप्त किया जाता है या सीधे बंद कर (कम यातायात वाले समपार के लिए) या सड़क यातायात को पास के ऊपरी/निचले सड़क पुल/समपार की ओर मोड़कर स्थल की स्थिति के अनुसार समाप्त किया जाता है।

भारतीय रेल पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों के कार्यों की स्वीकृति और निष्पादन एक सतत् और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। गाड़ी परिचालन में संरक्षा और गतिशीलता पर उनके प्रभाव तथा सड़क उपयोगकर्ताओं पर पड़ने वाले प्रभाव के आधार पर ऐसे कार्यों की प्राथमिकता निर्धारित करके उन्हें शुरू किया जाता है।

2004-14 की तुलना में 2014-25 (अक्टूबर, 2025) की अवधि के दौरान भारतीय रेल पर निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुलों की संख्या निम्नानुसार है:

अवधि	**निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुल**
2004-14	**4,148 अदद**
2014-25 (अक्टूबर, 25)	**13,653 अदद**

01.11.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में कुल 4689 अदद ऊपरी/निचले सड़क पुल को 1,11,583 करोड़ रुपए की लागत पर स्वीकृत किया गया है, जिसमें झारखंड राज्य में 147 अदद ऊपरी/निचले सड़क पुल शामिल हैं, जिनकी लागत 2,707 करोड़ रुपए है और ये योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

आज की तिथि के अनुसार, धनबाद जिले में 58 अदद समपार मौजूद हैं, जिनमें से 28 अदद ऊपरी/निचले सड़क पुल कार्य समपार के स्थान पर स्वीकृत हैं और ये योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। उल्लिखित स्थानों का विवरण इस प्रकार है:

क्र.सं.	समपार का विवरण	टिप्पणियाँ
1.	किमी 0/15-16 पर कतरासगढ़-निचितपुर (लिलोरी गेट) के बीच समपार सं. 3/स्पेशल/3टी	इन समपारों पर पहले ही ऊपरी सड़क पुल कार्यों के लिए स्वीकृति मिल चुकी है।
2.	कि.मी. 16/45-47 पर सोनारडीह-फुलवारीटांड़ (सोनारडीह गेट) के बीच समपार सं. 7/स्पेशल/3टी	
3.	कि.मी. 21/14-16 सोनारडीह- फुलवारीटांड़ (फुलवारीटांड़ गेट) के बीच समपार सं. 8/स्पेशल/3टी	इस समपार पर ऊपरी/निचले सड़क पुल के निर्माण के लिए तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट/विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का कार्य शुरू कर दिया गया है।
4.	कि.मी. 342/32-34 पर चास-इस्पात नगर (भटुआ गेट) के बीच समपार सं. टीबी-15	इस समपार पर ऊपरी सड़क पुल के निर्माण के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का कार्य शुरू कर दिया गया है।

ऊपरी/निचले सड़क पुल के कार्यों को पूरा करना, पहुंच मार्ग का संरेखण निर्धारित करना, सामान्य आरेखण व्यवस्था (जीएडी) का अनुमोदन, भूमि अधिग्रहण, अतिक्रमण हटाना, अतिलंघनकारी जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, परियोजना/कार्य स्थलों के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति, जलवायु संबंधी परिस्थितियों आदि के कारण विशिष्ट परियोजना/क्षेत्र के लिए वर्ष में कार्य करने वाले महीनों की संख्या आदि

जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। ये सभी कारक परियोजनाओं/कार्यों के पूरा होने के समय को प्रभावित करते हैं।

इसके अतिरिक्त, रेलवे ने भूमिगत मार्ग में जलभराव की समस्या को कम करने के लिए कई उपचारात्मक उपाय किए हैं:

क. नए निचले सड़क पुल/भूमिगत मार्ग योजना के अभिन्न अंग के रूप में जल निकासी की पर्याप्त व्यवस्था की गई है।

ख. मौजूदा निचले सड़क पुलों/भूमिगत मार्ग के जल प्रवाह को निकटवर्ती पुल और नालों/नालियों की ओर मोड़ना, पहुंच मार्गों पर कवर शेड का प्रावधान, निचले सड़क पुल के प्रवेश द्वार पर हंप का प्रावधान, क्रॉस नालियों का प्रावधान, जोड़ों आदि को सीलबंद करना जैसे उपचारात्मक उपाय व्यवहार्यता, उपयुक्तता और साइट की आवश्यकताओं के अनुसार किए जाते हैं।

ग. चिह्नित निचले सड़क पुलों के लिए पम्पिंग की व्यवस्था की गई है, ताकि आपातकालीन स्थिति में पानी को शीघ्रता से निकाला जा सके तथा सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के लिए असाधारण/असामान्य वर्षा की स्थिति में सड़क यातायात को रोकने का प्रावधान किया जा सके।

*****