भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

22.07.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 647 का उत्तर

पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान

647. श्री सुकान्त कुमार पाणिग्रही:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेल सुरक्षा, संभार संबंधी दक्षता और क्षेत्रीय आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के लिए कवच 4.0, पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान और केंद्रीय बजट 2026-27 के अंतर्गत रेलवे के आधुनिकीकरण में तेजी लाई है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान ओडिशा में स्वीकृत प्रमुख रेल परियोजनाओं, जिनमें नई रेल लाइनें, विद्युतीकरण, दोहरीकरण, स्टेशन पुनर्विकास और गति शक्ति कार्गो टर्मिनल शामिल हैं, के लिए बजट अनुमान, आवंटित निधि और किए गए व्यय का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) प्रस्तावित गोपालपुर-फुलबनी-रायराखोल रेल लाइन के सर्वेक्षण, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर), अनुमानित लागत, स्वीकृति की स्थिति और कार्यान्वयन की समय-सीमा क्या है;

(घ) क्या ओडिशा में कृत्रिम बुद्धिमत्ता (एआई) आधारित सिग्नलिंग, कवच 4.0, पूर्वानुमान आधारित रख-रखाव और डिजिटल निगरानी प्रणालियां प्रारंभ की गई हैं, यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या वर्ष 2026-27 के दौरान ओडिशा के लिए अतिरिक्त रेल अवसंरचना और लॉजिस्टिक्स परियोजनाएं प्रस्तावित हैं और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ):

भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। पिछले कुछ वर्षों में किए गए विभिन्न संरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप, दुर्घटनाओं की संख्या में भारी गिरावट आई है।

परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या कम हो गई है जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

वर्ष	परिणामी दुर्घटनाएं
2014-15	135
2025-26	16 (88% की कमी)
2026-27 (जून 2026) तक)	2

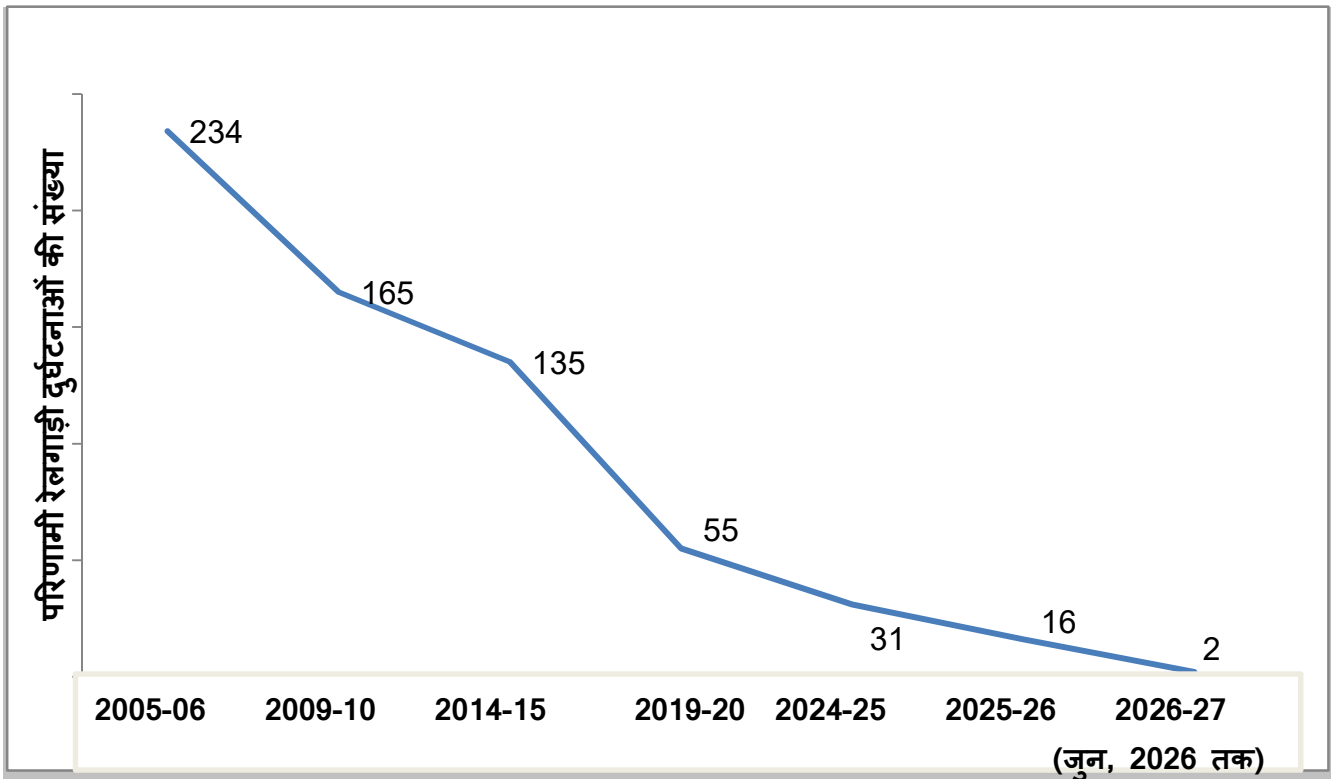
रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा में सुधार दर्शाने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक परिणामी दुर्घटना सूचकांक है, जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है:-

परिणामी दुर्घटना सूचकांक:-

वर्ष	दुर्घटना सूचकांक
2014-15	0.11
2025-26	0.01 (91% की कमी)

यह सूचकांक सभी रेलगाड़ियों के कुल चालन किलोमीटर के अनुपात के रूप में परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या को मापता है।

दुर्घटना सूचकांक = परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या
गाड़ियों की संख्या X मिलियन किलोमीटर चालन



रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा का संवर्धन करने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:-

1. भारतीय रेल में पिछले कुछ वर्षों में संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय को बढ़ाया गया है, जो निम्नानुसार है:-

वर्ष	संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय/बजट (करोड़ रु. में)
2013-14	39,200
2022-23	87,336
2023-24	1,01,662
2024-25	1,14,022
2025-26	1,17,693
2026-27	1,20,389

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए, 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार 6,671 रेलवे स्टेशनों पर कांटों एवं सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन के साथ विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
3. 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार, समपार रेलफाटकों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 10,395 समपार रेलफाटकों पर अंतर्पाशन की व्यवस्था की गई है।
4. 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार, संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 6,671 रेलवे स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन द्वारा रेलवे स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मुद्दों जैसे अनिवार्य समरूपता जांच, परिवर्तन कार्य प्रोटोकॉल, समापन आरेखण तैयार करने आदि के संबंध में विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

6. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः बल दिया गया है।
7. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेलइंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।
8. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड उपलब्ध कराए जाते हैं, जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो शिरोपरि उपस्कर मास्ट से पहले मौजूद होता है ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर चालक दल को आगे मौजूद सिगनल के बारे में सचेत किया जा सके।
9. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) उपलब्ध कराया जाता है जो लोको पायलटों को अगले थलचिह्नों यथा सिगनल, समपार रेलफाटकों आदि की दूरी जानने में समर्थ बनाते हैं।
10. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय आधुनिक रेलपथ संरचना इस्तेमाल की जा रही है जिसमें 60 किलोग्राम, 90 चरम तन्य सामर्थ्य पटरियां, लचीले जुड़नारों के साथ प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) सामान्य/चौड़ा आधार स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर पंखानुमा विन्यास के टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर शामिल हैं।
11. मानवीय त्रुटियों का न्यूनीकरण करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग द्वारा रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।
12. रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और जोड़ों के वेल्डन से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना, जिसके द्वारा संरक्षा में सुधार होता है।
13. दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए पटरियों का पराश्रव्य दोष संसूचन परीक्षण (यूएसएफडी)।
14. अधिक लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डन के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वेल्डन तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डन को अपनाना।

15. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ अभिलेखी यानों) द्वारा रेलपथ ज्यामिति की निगरानी।

16. वेल्डन/पटरियों की दरारों का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।

17. टर्नआउट नवीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्डन योग्य सीएमएस पारणों का उपयोग।

18. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों की निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण किए जाते हैं।

19. रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली अर्थात युक्तिसंगत अनुरक्षण आवश्यकता का निर्णय लेने और साधन-सामग्री को इष्टतम बनाने के लिए रेलपथ डेटाबेस और निर्णय सहायता प्रणाली को अपनाया गया है।

20. रेलपथ की संरक्षा संबंधी मुद्दों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, गलियारा ब्लॉक, कार्यस्थल संरक्षा, मानसून पूर्वोपाय आदि के संबंध में विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

21. रेलगाड़ियों का संरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं माल डिब्बों) का निवारक अनुरक्षण किया जाता है।

22. पारंपरिक सडिका डिजाइन के रेल डिब्बों को एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बों से बदला जा रहा है।

23. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को समाप्त कर दिया गया है।

24. पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान आंकी गई दशाओं के आधार पर पुलों की मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य किया जाता है।

25. भारतीय रेल ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक "अग्नि सूचनाएं" प्रदर्शित की गई हैं। प्रत्येक सवारी डिब्बे में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग लगने की रोकथाम करने के लिए 'क्या करें' और 'क्या न करें' के बारे में शिक्षित और सचेत किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को नहीं ले जाने, धूम्रपान नहीं करने, जुर्माना आदि से संबंधित संदेश शामिल हैं।

26. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और रसोई यानों में आग संसूचन एवं शमन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धूम्र संसूचन प्रणाली उपलब्ध करा रही हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा सवारी डिब्बों में चरणबद्ध विधि से उत्तरोत्तर फिटमेंट किया रहा है।

27. कर्मचारियों को नियमित परामर्श और प्रशिक्षण दिया जा रहा है।

28. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण नियम में चलायमान ब्लॉक प्रत्यय की शुरूआत की गई थी, जिसमें चलायमान आधार पर अग्रिम में 52 सप्ताह तक परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/ प्रतिस्थापन के कार्य की योजना बनाई जाती है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधारों, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि के संबंध में संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है::-

क्र.सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2025-26	2004-14 की तुलना में 2014-26
	प्रौद्योगिकीय सुधार			
1.	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 किलोग्राम) (किलोमीटर)	57,450 किलोमीटर	1.63 लाख किलोमीटर	2.8 गुना से अधिक
2.	अधिक लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (किलोमीटर)	9,917 किलोमीटर	87,219 किलोमीटर	लगभग 9 गुना
3.	इलेक्ट्रोनिक अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	837 स्टेशन	3,691 स्टेशन	4 गुना से अधिक
4.	कोहरा पास संरक्षा उपकरण (अदद)	31.03.14 तक 90 अदद	31.03.26 तक : 31,693 अदद	352 गुना
5.	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	35,971 अदद	

	बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां			
1.	**प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ किलोमीटर)**	**32,260 किलोमीटर**	**57,583 किलोमीटर**	**1.78 गुना**
2.	**यूएसएफडी (पराश्रव्य दोष संसूचन) वेल्डन परीक्षण (अदद)**	**79.43 लाख**	**2.25 करोड़**	**2.8 गुना से अधिक**
3.	**वेल्डन की खराबियां (अदद)**	**2013-14 में: 3699 अदद**	**2025-26 में: 272 अदद**	**93% कमी**
4.	**पटरियों में दरारें (अदद)**	**2013-14 में: 2548 अदद**	**2025-26 में: 208 अदद**	**92% की कमी**
	बेहतर अवसंचना और चल स्टॉक			
1.	**जोड़े गए नए रेलपथ किलोमीटर (रेलपथ किलोमीटर)**	**14,985 किलोमीटर**	**36,429 किलोमीटर**	**लगभग 2.5 गुना**
2.	**फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)**	**4,148 अदद**	**14,362 अदद**	**3 गुना से अधिक**
3.	**बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले समपार (अदद)**	**31.03.14 तक: 8948**	**31.03.26 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी समाप्त कर दिए गए)**	**समाप्त कर दिए गए**
4.	**एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)**	**2,337 अदद**	**49,366**	**21 गुना से अधिक**

<u>कवच कार्यान्वयन</u>

1. कवच स्वदेश विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली (एटीपी) है। कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन (एसआईएल-4) की आवश्यकता होती है।

2. यदि लोको पायलट ब्रेक लगाने में विफल रहता है तो कवच स्वचालित ब्रेक लगाकर लोको पायलट को निर्दिष्ट गति सीमा के भीतर रेलगाड़ी चलाने में सहायता करता है और यह खराब मौसम के दौरान रेलगाड़ी को संरक्षित ढंग से चलाने में भी सहायता करता है।
3. यात्री गाड़ियों पर पहला फील्ड परीक्षण फरवरी 2016 में शुरू किया गया था। इस प्रकार प्राप्त अनुभव और निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकनकर्ता (आईएसए) द्वारा प्रणाली के निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकन के आधार पर, कवच संस्करण 3.2 की आपूर्ति के लिए 2018-19 में तीन फर्मों को अनुमोदित किया गया था।
4. कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में अपनाया गया।
5. कवच प्रणाली के कार्यान्वयन में निम्नलिखित कार्यकलाप शामिल हैं:

   क. प्रत्येक स्टेशन, ब्लॉक खण्ड पर स्टेशन कवच का संस्थापन।

   ख. पूरे रेलपथ की लंबाई में आरएफआईडी टैग का संस्थापन।

   ग. समग्र खंड में दूरसंचार टावरों का संस्थापन।

   घ. रेलपथ के साथ-साथ ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना।

   ङ. भारतीय रेल पर चल रहे प्रत्येक रेल इंजन पर लोको कवच का प्रावधान।

6. दक्षिण मध्य रेल के 1465 मार्ग किलोमीटर पर कवच संस्करण 3.2 के संस्थापन और प्राप्त अनुभव के आधार पर आगे और सुधार किए गए। अंततः आरडीएसओ द्वारा दिनांक 16.07.2024 को कवच विशिष्टि संस्करण 4.0 को अनुमोदित किया गया।

7. कवच 4.0 संस्करण में विविध रेल नेटवर्क के लिए आवश्यक सभी प्रमुख विशेषताएं शामिल हैं। यह भारतीय रेल की संरक्षा में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। अल्प अवधि के भीतर, भारतीय रेल ने स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली विकसित की है, का परीक्षण किया गया और उसे संस्थापित करना शुरू कर दिया है।

8. कवच संस्करण 4.0 में किए गए प्रमुख सुधारों में अवस्थिति सटीकता में वृद्धि, बड़े यार्डों में सिगनल संबंधी पहलुओं की बेहतर जानकारी, ओएफसी पर स्टेशन-से-स्टेशन कवच इंटरफ़ेस और

मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से सीधा इंटरफ़ेस शामिल है। इन सुधारों के साथ, कवच संस्करण 4.0 को भारतीय रेल में बड़े पैमाने पर लागू करने की योजना है।

9. व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, 13.07.2026 की स्थिति के अनुसार, कवच संस्करण 4.0 को 2490 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक चालू किया गया है, जिसमें शामिल उच्च घनत्व वाले दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग निम्नानुसार है:

क्र.सं.	रेल खंड	प्रगति (मार्ग कि.मी.)
(1)	दिल्ली मुंबई मार्ग: 1,344 मार्ग कि.मी.	
i	तिलक ब्रिज - जंक्सन केबिन - पलवल - मथुरा -नागदा -वडोदरा-विरार रेलखंड (मंगल महुडी-पंच पिपलिया को छोड़कर)	1,248
ii	वडोदरा - अहमदाबाद रेलखंड	96
(2)	दिल्ली - हावड़ा मार्ग: 1,146 मार्ग कि.मी.	
i.	चिपियाना - टुण्डला - कानपुर - सुबेदारगंज रेलखंड	563
ii.	कानपुर-लखनऊ रेलखंड	71
iii.	डिडियू (एफओसी)-भभुआ रोड रेलखंड	50
iv.	सासाराम-फेसर रेलखंड	43
v.	गया-सरमाटांड़-निमियाघाट रेलखंड	159
vi.	छोटा अमबोना - बर्द्धमान - हावड़ा रेलखंड	260

10. इसके अलावा, भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और ओड़िसा से होकर गुजरने वाले रेलखंडो सहित चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 21,937 मार्ग किलोमीटर पर कवच के रेलपथ साइड कार्यों का कार्यान्वयन प्रारंभ किया गया है।

11. भारतीय रेलखंडो पर कवच के प्रमुख मदों की कुल प्रगति निम्नानुसार है:

क्र.सं.	मदें	प्रगति
I	ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	11,253 कि.मी.

Ii	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	1,668 अदद
Iii	स्टेशन डेटा सेंटर	958 स्टेशन
Iv	रेलपथ साइड उपकरणों का संस्थापन	7,721 मार्ग कि.मी.
V	रेल इंजनों में कवच का प्रावधान	6,045 अदद

12. इसके अलावा, 7,435 विद्युत रेल इंजनों और 1200 ईएमयू/एमईएमयू के संस्थापन का कार्य किया गया है।

13. सभी संबंधित अधिकारियों को प्रशिक्षण देने के लिए भारतीय रेल के केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों में कवच पर विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। अब तक 94,000 से अधिक तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच प्रौद्योगिकी के विषय पर प्रशिक्षित किया जा चुका है। इसमें लगभग 57000 लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सम्मिलित हैं। यह पाठ्यक्रम इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।

14. जून, 2026 तक 'कवच' प्रणाली से संबंधित कार्यों पर कुल 3874.9 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। वर्ष 2026-27 के दौरान 2066.24 करोड़ रुपये निधि का आबंटन किया गया है। कार्यों की प्रगति के अनुसार अपेक्षित निधि उपलब्ध कराई गई है।

अक्टूबर, 2021 में माननीय प्रधानमंत्री द्वारा पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) का शुभारंभ किए जाने से अवसंरचनात्मक परिवहन परियोजनाओं की योजना निर्माण और क्रियान्वयन में परिवर्तनकारी दृष्टिकोण आया है। एनएमपी ने संबंधित मंत्रालयों/राज्य सरकारों/विभागों के बीच सहयोग के माध्यम से रेलवे, शिपिंग, सड़क मार्ग, दूरसंचार, पाइपलाइन आदि जैसे अवसंरचनात्मक क्षेत्रों के बीच समन्वय स्थापित किया है, जिससे परियोजना को पूरा करने के लिए आवश्यक मंजूरी प्राप्त करने में तेजी आई है और साथ ही तीव्र गति से योजना बनाई जा सकी है।

भारतीय रेल ने अपनी परियोजना संबंधी योजना प्रक्रिया में गति शक्ति के सिद्धांतों को तात्कालिक रूप से अपनाया है, जिससे परियोजनाओं का मूल्यांकन, स्वीकृति और निष्पादन तीव्र गति से किया जा रहा है। सर्वेक्षण आधार पर बीआईएसएजी-एन द्वारा विकसित पीएम गति शक्ति संस्थागत तंत्र के माध्यम से भूमि सर्वेक्षण, मार्ग संरेखण, वन और वन्यजीव क्षेत्रों से गुजरने से बचने के लिए वैकल्पिक मार्ग का निर्णय, पतनों, खानों, कोयला खदानों से संपर्कता आदि का कार्य किया जाता है। इससे विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने की गुणवत्ता संवर्धित हुई है और परियोजना की लागत में कमी आई है।

इस समय सभी नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं का सर्वेक्षण पीएम गति शक्ति संस्थागत तंत्र के तहत शुरू किया गया है, जिसे विभिन्न आर्थिक क्षेत्रों के लिए मल्टी-मोडाल संपर्कता अवसंरचना के विकास हेतु बीआईएसएजी-एन द्वारा विकसित किया गया है, जिसका उद्देश्य एकीकृत योजना, उन्नत संभार तंत्र क्षमता, प्रथम और अंतिम स्थान संपर्कता, थ्रुपुट संवर्धन तथा यात्रियों, माल/पण्यों अर्थात कृषि उत्पादों, उर्वरकों, कोयला, लौह अयस्क, इस्पात सीमेंट, चूना पत्थर आदि के निर्बाध परिवहन में बाधाओं को दूर करना है।

<u>ओडिशा</u>

हाल के वर्षों में बजट आबंटन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। ओडिशा राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली अवसंरचना परियोजनाओं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन निम्नानुसार है:

अवधि	परिव्यय
2009-14	₹ 838 करोड़/वर्ष
2026-27	₹ 10,928 करोड़ (लगभग 13 गुना)

रेलपथ निर्माण:

ओडिशा राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले नए रेलपथों की कमीशनिंग/बिछाने के कार्य का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	कमीशन किया गया नया रेलपथ	प्रति वर्ष नए रेलपथ की औसत कमीशनिंग
2009-14	267 कि.मी	53 कि.मी
2014-26	2,236 कि.मी	186 कि.मी (3.5 गुना से अधिक)

स्वीकृत परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, ओडिशा राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 81,739 करोड़ रुपए की लागत से 4,256 कि.मी. कुल लंबाई की 55 परियोजनाएं (19 नई लाइनें और 36 दोहरीकरण/बहु-रेलपथन) स्वीकृत की गई हैं। सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक किया गया कुल व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	19	1,544	277	7,288
दोहरीकरण/बहुपथन	36	2,712	1,309	21,675
कुल	55	4,256	1,586	28,963

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएं:

ओडिशा राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली हाल ही में पूरी की गई कुछ परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु. में)
1	दैतारी-बांशपानी नई लाइन और जखपुरा-हरिदासपुर तीसरी लाइन (179 कि.मी.)	1,317
2	झारसुगुडा सरडेगा नई लाइन (53 कि.मी.)	1,598
3	हरिदासपुर-पारादीप नई लाइन (82 कि.मी.)	2,397
4	अनुगुल-सुकिन्दा नई लाइन (104 कि.मी.)	2,834
5	चंपा-झारसुगुडा तीसरी लाइन (152 कि.मी.)	1,227
6	संबलपुर-टिटिलागढ़ दोहरीकरण (182 कि.मी.)	2,262
7	राउरकेला-झारसुगुडा तीसरी लाइन (101 कि.मी.)	1,313
8	बांशपानी-दैतारी-टमका-जखपुरा दोहरीकरण (164 कि.मी.)	1,827
9	संबलपुर-तालचेर दोहरीकरण (174 कि.मी.)	1,539
10	रायपुर-टिटिलागढ़ दोहरीकरण (203 कि.मी.)	1,171
11	झारसुगुडा-सरडेगा दोहरीकरण (50 कि.मी.)	3,200

ओडिशा में चल रही परियोजनाएं:

इसके अलावा, ओडिशा राज्य में पूर्णतः या अंशतः पड़ने वाली शुरू की गई कुछ प्रमुख परियोजनाएं इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	कुल लागत (करोड़ रु. में)
1	जुनागढ़-नबरंगपुर नई लाइन (116 कि.मी.)	2,865

क्र.सं.	परियोजना का नाम	कुल लागत (करोड़ रु. में)
2	नवरंगपुर-जयपुर नई लाइन (41 कि.मी.)	748
3	जयपुर-मल्कानगिरी नई लाइन (130 कि.मी.)	2,344
4	मल्कानगिरी-पांडुरंगापुरम नई लाइन (174 कि.मी.)	3,592
5	बुढ़ामरा-चाकुलिया न्यू लाइन (60 कि.मी.)	1,459
6	गुनुपुर-थरूबाली नई लाइन (74 कि.मी.)	1,166
7	पुरी-कोणार्क नई लाइन (32 कि.मी.)	492
8	बदामपहाड़-केन्दुझरगढ़ नई लाइन (82 कि.मी.)	1,876
9	बांगिरिपोषी-गोरुमाहिषानी नई लाइन (86 कि.मी.)	2,269
10	बरगढ़ रोड-नुआपड़ा रोड नई लाइन (138 कि.मी.)	2,622
11	निर्गुण्डी-विजयनगरम तीसरी लाइन (385 कि.मी.)	4,963
12	विजयनगरम-टिटिलागढ़ तीसरी लाइन (265 कि.मी.)	6,996
13	संबलपुर - जरपड़ा तीसरी और चौथी लाइन (127 कि.मी)	3,574
14	राज आठगड़ से होकर बूढ़ापंक- सालेगांव के बीच तीसरी और चौथी लाइन (170 कि.मी)	3,035
15	कोत्तवलसा-कोरापुट दोहरीकरण (189 कि.मी.)	3,580
16	कोरापुट-सिंगापूर रोड़ सड़क दोहरीकरण (165 कि.मी.)	2,462
17	जगदलपुर-कोरापुट दोहरीकरण (107 कि.मी.)	1,547
18	झारसुगुड़ा-बिलासपुर चौथी लाइन (206 कि.मी.)	2,596
19	झारसुगुड़ा-साशन तीसरी और चौथी लाइन (35 कि.मी)	1,113
20	बन्डामुन्डा-रांची दोहरीकरण (159 कि.मी.)	3,029
21	नारायणगढ़-भद्रक तीसरी लाइन (153 कि.मी.)	3,425
22	भद्रक-निर्गुण्डि तीसरी लाइन (92 कि.मी.)	1,632
23	निर्गुण्डि स्टेशन पर रेल फ्लाईओवर के साथ कटक- निर्गुण्डि चौथी लाइन (16 कि.मी)	759

क्र.सं.	परियोजना का नाम	कुल लागत (करोड़ रु. में)
24	डांगोवापोसी-जरोली (बांसपानी) तीसरी और चौथी लाइन (43 कि.मी)	1,638
25	तालचेर स्टेशन पर फ्लाईओवर के साथ जरपड़ा- बुढ़ापंक के बीच तीसरी और चौथी लाइन (101 कि.मी.)	929
26	बन्डामुन्डा ए केबिन से बन्डामुन्डा बी केबिन तक फ्लाईओवर (5 कि.मी)	135

<u>अमृत भारत स्टेशन:</u>

रेल मंत्रालय ने रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की है।

इस योजना में रेलवे स्टेशनों में सुधार लाने के लिए मास्टर योजना तैयार करना और उनका चरणबद्ध कार्यान्वयन शामिल हैं। इस मास्टर योजना में निम्नानुसार शामिल हैं:

- **स्टेशन और परिचलन क्षेत्रों तक पहुंच में सुधार**
- **स्टेशन का शहर के दोनों भागों के साथ एकीकरण**
- **स्टेशन भवन में सुधार**
- **प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, पेयजल बूथों में सुधार**
- **यात्री यातायात के अनुरूप अधिक चौड़े ऊपरी पैदल पुल/एयर कॉनकोर्स की व्यवस्था**
- **लिफ्ट/स्वचालित सीढ़ियों/रैंप की व्यवस्था**
- **प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार/प्लेटफॉर्म शेल्टर का प्रावधान**
- **'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क की व्यवस्था**
- **पार्किंग का विकास**
- **दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं**
- **बेहतर यात्री सूचना प्रणाली**
- **एयर कॉनकोर्स, एक्जीक्यूटिव लाउंज, मल्टी, मल्टी मोडाल एकीकरण, लैंडस्केपिंग आदि की व्यवस्था।**

इस योजना में आवश्यकतानुसार, चरणबद्ध और व्यवहार्य रूप से दीर्घकालिक और पर्यावरण अनुकूल समाधान आदि और दीर्घावधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर के निर्माण की भी परिकल्पना की गई है।

अभी तक, इस योजना के अंतर्गत विकास हेतु 1340 स्टेशनों को चिह्नित किया गया है, जिनमें से 59 स्टेशन ओडिशा में स्थित हैं। ओडिशा में अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत चिह्नित स्टेशनों के नाम इस प्रकार हैं:

राज्य	स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों का नाम
ओडिशा	59	अंगुल, बादामपहाड़, बलांगीर, बालासोर, बालूगांव, बड़बिल, बरगढ़ रोड, बारिपदा, बरपाली, बेलपहाड़, बेतनोटी, भद्रक, भवानीपटना, भुवनेश्वर, बिमलागढ़, ब्रह्मपुर, ब्रजराजनगर, छत्रपुर, कटक, दमनजोड़ी, ढेंकानाल, गुनुपुर, हरिशंकर रोड, हिमगीर, हीराकुड, जाजपुर-क्योंझर रोड, जलेश्वर, जारोली, जेपोर, झारसुगुड़ा, झारसुगुड़ा रोड, कांटाबांजी, केंदुझारगढ़, केसिंगा, खारियार रोड, खोरदा रोड, कोरापुट, लिंगराज मंदिर रोड, मंचेश्वर, मेरामंडली, मुनिगुड़ा, पांपोष, पारादीप, परलाखेमुंडी, पुरी, रघुनाथपुर, रायराखोल, रायरंगपुर, राजगंगपुर, रायगड़ा, राउरकेला, सखी गोपाल, संबलपुर, संबलपुर सिटी, सोरो, तालचेर, तालचेर रोड, टिटलागढ़ जंक्शन।

स्टेशन जहां कार्य पूरा किया जा चुका है:

ओडिशा में अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य तेज गति से शुरू किए गए हैं। ओडिशा राज्य में पूरे किए गए स्टेशनों का विवरण निम्नानुसार है:

राज्य	स्टेशनों की संख्या	स्टेशनों का नाम
ओडिसा	09	बलांगीर, बारीपदा, बरपाली, बिमलागढ़, कटक, केसिंगा, खरियार रोड़ परलाखेमुंडी, तालचेर

अन्य स्टेशनों पर विकास की गतिविधियाँ भी तेज गति से शुरू की गई हैं और कुछ स्टेशनों की प्रगति इस प्रकार है:

भुवनेश्वर स्टेशन: पूर्व और पश्चिम दिशा की ओर नए स्टेशन भवन का कार्य, एयर कॉनकोर्स, पश्चिमी और पूर्वी दिशा में एलीवेटेड ड्राइववे और ऊपरी पैदल पुल के विस्तार का कार्य पूरा कर लिया गया है। प्लेटफॉर्म का सतह संबंधी सुधार, परिचलन क्षेत्र के सुधार, प्लेटफॉर्म शेल्टर, लिफ्ट और एस्केलेटर के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

कटक स्टेशन: नए द्वितीय प्रवेश स्टेशन भवन का कार्य, नए मुख्य प्रवेश स्टेशन भवन का संरचनात्मक कार्य और प्लेटफॉर्म सतह के उन्नयन के कार्य पूरे हो चुके हैं। एयर कॉनकोर्स, परिचलन क्षेत्र में सुधार, ऊपरी पैदल पुल, प्लेटफॉर्म शेल्टर, नए मुख्य प्रवेश स्टेशन भवन के फिनीशिंग कार्य, लिफ्ट और एस्केलेटर के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

पुरी स्टेशन: नए स्टेशन भवन और प्लेटफार्म शेल्टर के संरचनात्मक कार्य पूरे हो चुके है। प्लेटफार्म की सतह में सुधार, परिचलन क्षेत्र में सुधार, नए स्टेशन भवन का फिनिशिंग कार्य, लिफ्ट और एस्केलेटर के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

मंचेश्वर स्टेशन: स्टेशन भवन के विस्तार, परिचलन क्षेत्र के सुधार, पहुँच मार्ग, बुकिंग कार्यालय, प्लेटफॉर्म शेल्टर और शौचालय संबंधी कार्य पूरे किए जा चुके हैं। स्टेशन भवन का उन्नयन, विस्तारित स्टेशन भवन को जोड़ने वाले स्काईवॉक तथा लिफ्ट के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

लिंगराज मंदिर रोड स्टेशन: प्लेटफॉर्म सतह में सुधार, प्लेटफॉर्म शेल्टर और शौचालय संबंधी कार्य पूरे किए जा चुके हैं। स्टेशन भवन का विस्तार एवं सुधार, 12 मीटर चौड़े ऊपरी पैदल पुल, लिफ्ट तथा रेलगाड़ी संकेतक बोर्ड एवं सवारी डिब्बा संकेतक बोर्ड की संस्थापना संबंधी कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

इसके अलावा, भारतीय रेल में स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है और इस संबंध में कार्यों को सापेक्ष प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता के अध्यधीन, आवश्यकतानुसार शुरू किया जाता है। स्टेशनों के विकास/पुनर्विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण के कार्य स्टेशन की कोटि/स्थिति/स्टेशन में संभाले जाने वाला यातायात आदि के आधार पर शुरू किए जाते हैं।

सामान्यत: अमृत भारत स्टेशन योजना सहित अन्य योजनाओं के अंतर्गत स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण का वित्तपोषण योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएँ' के अंतर्गत किया जाता है। योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत स्टेशनों के आबंटन और व्यय का ब्यौरा क्षेत्रीय रेल-वार रखा जाता है, न कि रेलवे स्टेशन-वार या राज्य-वार। ओडिसा तीन रेलवे जोनों अर्थात् दक्षिण पूर्व रेलवे, पूर्व तट रेलवे और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के अधिकार क्षेत्र में आता है। इन जोनों के लिए, विगत दो वित्तीय वर्षो और मौजूदा वित्तीय वर्ष के लिए 4,630 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है, जिसमें से 3,647 करोड़ रुपये का व्यय (जून 2026 तक) उपगत किया जा चुका है।

गोपालपुर-रेढ़ाखोल नई लाइन

ओडिशा रेल अवसंरचना विकास लिमिटेड ने गोपालपुर-रेढ़ाखोल नई रेल लाइन के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की थी। बहरहाल, प्रस्तावित नई रेल लाइन का संरेखण फुलबनी होकर नहीं गुजर रहा था, इसलिए ओआरआईडीएल को गोपालपुर-रेढ़ाखोल नई रेल लाइन के संरेखण की पुनर्समीक्षा करने का सुझाव दिया गया था। फुलबनी तक रेलसंपर्कता का विस्तार करने के लिए आदेनीगढ़-फुलबनी (30 कि.मी.) के अंतिम स्थान सर्वेक्षण को स्वीकृति दे दी गई है। निर्माणाधीन खुर्दा रोड-बलांगीर रेल लाइन पर आदेनीगढ़ एक प्रस्तावित एक स्टेशन है।

रेल परियोजना/परियोजनाओं का पूरा होना कई कारकों पर निर्भर करता है, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- **भूमि अधिग्रहण**
- **वानिकी स्वीकृति**
- **अतिलंघनकारी जनोपयोगी सेवाओं का स्थानांतरण**
- **विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियाँ**
- **क्षेत्र की भूवैज्ञानिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियाँ**
- **परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति**
- **परियोजना स्थल विशेष के लिए एक वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि।**

ये सभी कारक परियोजना/परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।

गतिशक्ति कार्गो:

"रेल कार्गो की संभलाई के लिए अतिरिक्त टर्मिनलों के विकास में उद्योग से निवेश को बढ़ावा देने के लिए, गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल नीति शुरू की गई है। गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों को निजी निवेशकों द्वारा विकसित किया जा रहा है और इन्हें गैर-रेल भूमि पर या रेल भूमि पर पूर्णतः/अंशतः विकसित किया जा सकता है जहां गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल का स्थान उद्योग की मांग और कार्गो यातायात की क्षमता के आधार पर निर्धारित किया जा रहा है।

अब तक, 142 गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों को चालू किया जा चुका है। इसके अलावा, 310 अन्य स्थानों पर जीसीटी के विकास के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान की गई है। चालू किए गए 142 जीसीटी की अनुमानित माल सम्हलाई क्षमता 224 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। इस नीति के माध्यम से इन जीसीटी में लगभग ₹10,000 करोड़ का निजी निवेश जुटाया गया है। वर्ष 2025-26 के दौरान इन जीसीटी पर 146 मिलियन टन माल की सम्हलाई की गई ।

ओडिशा राज्य में अब तक 12 गति शक्ति माल टर्मिनल (जीसीटी) चालू किए जा चुके हैं तथा 36 अन्य स्थानों पर गति शक्ति माल टर्मिनलों के विकास के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान की गई है। ओडिशा राज्य में चालू किए गए गति शक्ति माल टर्मिनलों का विवरण निम्नानुसार है:

1	पारादीप	जगतसिंहपुर
2	पारादीप	जगतसिंहपुर
3	केचुबहाल-लैकेरा के बीच	झारसुगुड़ा
4	जाजपुर केन्दुझर रोड़	जाजपुर
5	ब्रजराजनगर	झारसुगुड़ा
6	माछपाड़ा	कटक
7	बरपाली रोड	सुंदरगढ़
8	सागरा	संबलपुर
9	बृन्दामल	झारसुगुड़ा
10	जखपुरा	जाजपुर
11	बन्डामुन्डा जंक्शन	सुंदरगढ़
12	पारादीप	जगतसिंहपुर

रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण:

भारतीय रेल में रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण मिशन मोड में शुरू किया गया है। अब तक, बड़ी लाइन नेटवर्क का लगभग 99.6% विद्युतीकृत किया जा चुका है। शेष नेटवर्क में विद्युतीकरण कार्य शुरू हो गया है। वर्ष 2014-26 के दौरान और वर्ष 2014 से पहले किए गए विद्युतीकरण का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	मार्ग कि.मी.
2014 से पहले (लगभग 60 वर्ष)	21,801
2014-26	48,072

ओडिशा राज्य में सम्पूर्ण मौजूदा बड़ी आमान लाइन को विद्युतीकृत किया जा चुका है। इसके अलावा, सभी नई लाइन/बहु-पथन परियोजनाओ को विद्युतीकरण के साथ स्वीकृत और निर्मित किया जा रहा है।

******