भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
22.07.2026 के
अतारांकित प्रश्न सं. 683 का उत्तर

छत्तीसगढ़ के सरगुजा में रेलमार्गों में कवच का विस्तार

683. श्री चिन्तामणि महाराज:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार रेलवे में कवच प्रणाली के विस्तार का कार्यान्वयन कर रही है और भविष्य में छत्तीसगढ़ के सरगुजा में रेलमार्गों को इस प्रणाली के अंतर्गत शामिल करने का कोई प्रस्ताव है और यदि हां, तो तत्संबंधी चरण-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार द्वारा सरगुजा, छत्तीसगढ़ के रेलमार्गों पर कवच सहित आधुनिक सुरक्षा प्रणाली के विस्तार के लिए प्रभावी कदम उठाए गए हैं ताकि यात्रियों की सुरक्षा और सुरक्षित रेल परिचालन को सुदृढ़ किया जा सके और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार ने उक्त राज्यों में रेल नेटवर्क के आधुनिकीकरण और यात्री सुविधाओं के सुदृढ़ीकरण के लिए कोई विशेष कार्ययोजना तैयार की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ग): 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

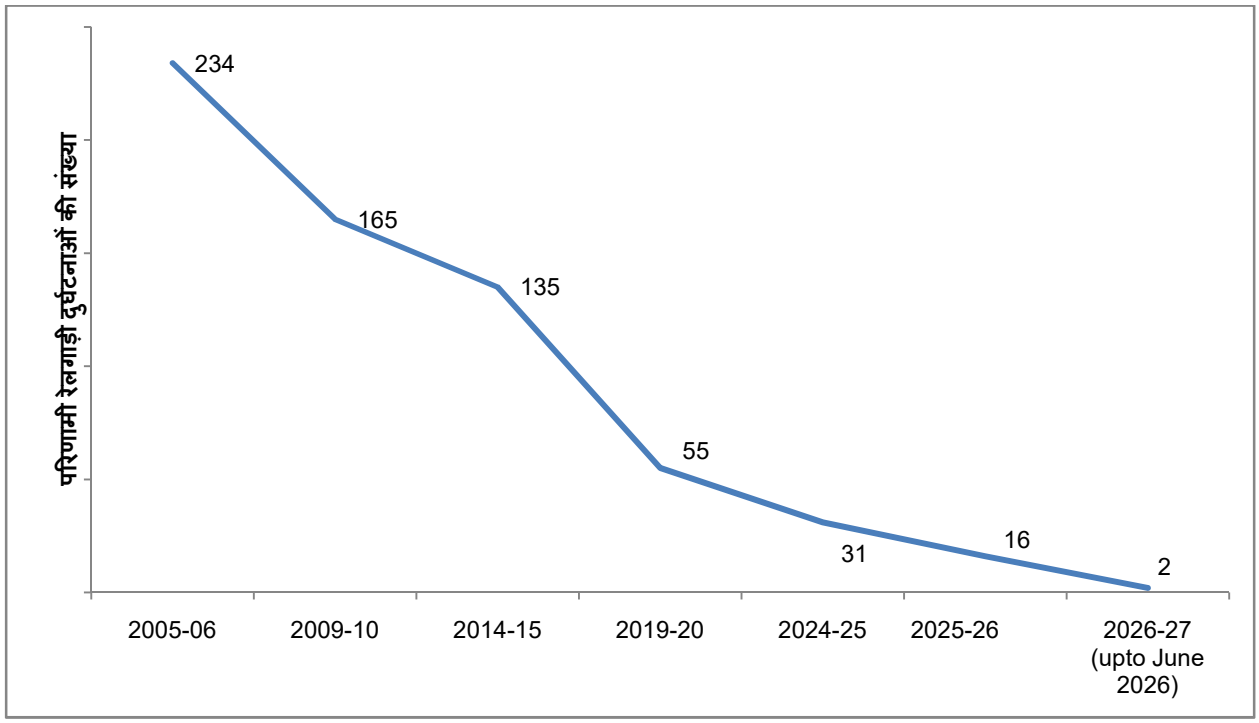
रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा में सुधार दर्शाने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक परिणामी दुर्घटना सूचकांक है, जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है:-

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।

$$\text{दुर्घटना सूचकांक} = \frac{\text{परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या}}{\text{रेलगाड़ियों की संख्या x मिलियन किलोमीटर चालन}}$$



रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा संवर्धन के लिए विभिन्न संरक्षा उपाय निम्नानुसार किए गए 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. समपार रेलफाटकों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए, 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार 10,395 समपार रेलफाटकों पर अंतर्पाशन की व्यवस्था की गई है।

4. संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार 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) इलेक्ट्रोनिक अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	9,917 किलोमीटर	87,219 किलोमीटर	लगभग 9 गुना
3.	इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन (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	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% की 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 का 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. 13.07.2026 की स्थिति के अनुसार, व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, 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 हैः

क्र.सं.	रेल खंड	प्रगति (मार्ग कि.मी.)
(1)	दिल्ली-मुंबई मार्ग: 1344 मार्ग किलोमीटर	
i	तिलक ब्रिज - जंक्शन केबिन - पलवल - मथुरा - नागदा - वडोदरा - विरार खंड (मंगल महुडी - पंच पिपलिया के अलावा)	1248
ii	वडोदरा - अहमदाबाद खंड	96
(2)	दिल्ली-हावड़ा मार्ग: 1146 मार्ग किलोमीटर	
i.	चिपियाना - टूण्डला - कानपुर - सुबेदारगंज खंड	563
ii.	कानपुर - लखनऊ खंड	71
iii.	पंडित दीन दयाल उपाध्याय (एफओसी) -भभुआ रोड खंड	50

iv.	सासाराम - फेसर खंड	43
v.	गया - सरमाटांड़ - निमियाघाट खंड	159
vi.	छोटा अमबाना - बर्द्धमान - हावड़ा खंड	260

10. इसके अलावा, ट्रेक साइड कवच कार्यान्वयन कार्य को भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 21,937 मार्ग किलोमीटर पर शुरू किया जा रहा है जिसमें छत्तीसगढ़ राज्य का अनूपपुर- बोरीडान्ड- अम्बिकापुर खंड शामिल है। अम्बिकापुर स्टेशन सरगुजा जिले को भी सेवित करता है।

11. भारतीय रेलखंडों 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	ट्रैक साइड उपकरणों का संस्थापन	7,721 मार्ग कि.मी.
v	रेल इंजनों में कवच का प्रावधान	6,045 अदद

12. इसके अलावा, 7,435 रेल इंजनों और 1200 ईएमयू/एमईएमयू में कवच लगाने का कार्य शुरू 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 57,000 लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सम्मिलित हैं। यह पाठ्यक्रम इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।

14. जून 2026 तक कवच संबंधी कार्यों पर 3874.9 करोड़ रुपये की निधि का उपयोग किया गया है। वर्ष 2026-27 के दौरान 2066.24 करोड़ रुपये की निधि आबंटित की गई है। कार्यों की प्रगति के अनुसार आवश्यक फंड उपलब्ध कराए जाते हैं।

<u>छत्तीसगढ़</u>

रेल बजट:

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

अवधि	परिव्यय
2009-2014	₹311 करोड़ प्रति वर्ष
2026-2027	₹7470 करोड़ (लगभग 24 गुना)

रेलपथ निर्माण:

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

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथ की औसत कमीशनिंग
2009-14	32 कि.मी.	6.4 कि.मी. प्रति वर्ष
2014-26	1311 कि.मी.	109.29 कि.मी. प्रति वर्ष (17 गुना)

स्वीकृत परियोजनाएं:

दिनांक 01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, छत्तीसगढ़ राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली 48,202 करोड़ रुपए लागत की 2,398 कि.मी. कुल लंबाई वाली 36 परियोजनाएं (8 नई लाइन और 28 दोहरीकरण) स्वीकृत की गई हैं। सार निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक किया गया कुल व्यय (करोड़ रुपए में)
नई लाइन	8	887	262	7,535
दोहरीकरण	28	1,512	889	1,298
कुल	36	2,398	1,151	18,833

हाल ही में पूरी की गई परियोजनाएं:

छत्तीसगढ़ 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)
1	खरसिया- कारीछापर नई लाइन (43 कि.मी.)	851

2	बिलासपुर-उरकुरा तीसरी लाइन (110 कि.मी.)	365
3	सलका रोड-खोंगसरा दोहरीकरण (26 कि.मी.)	181
4	दुर्ग-राजनांदगांव दोहरीकरण (31 कि.मी.)	250
5	बिलासपुर में फ्लाईओवर सहित खोदरी-अनूपपुर दोहरीकरण (72 कि.मी.)	792
6	चंपा-झारसुगुड़ा तीसरी लाइन (152 कि.मी.)	1,227
7	पेंड्रा रोड-अनूपपुर तीसरी लाइन (50 कि.मी.)	394
8	रायपुर - टिटिलागढ़ दोहरीकरण (203 कि.मी.)	1,171
9	दल्लीराझरा - रावघाट (95 कि.मी.)	1,628

चालू परियोजनाएं:

छत्तीसगढ़ राज्य में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली कुछ परियोजनाएँ, जो शुरू की गई हैं, वे इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़)
1	खरसिया- धरमजयगढ़ नई लाइन (100 कि.मी.)	3,407
2	गेवरा रोड-पेंड्रा रोड नई लाइन (135 किलोमीटर)	3,724
3	धरमजयगढ़-कोरबा नई लाइन (63 किलोमीटर)	1,686
4	चिरमिरी-नागपुर हॉल्ट नई लाइन (17 किलोमीटर)	670
5	सरडेगा-भालुमुंडा नई लाइन (37 किलोमीटर)	1,282
6	खरसिया-परमालकसा 5वीं और छठी लाइन (278 किलोमीटर)	7,854
7	रावघाट - जगदलपुर नई लाइन (140 किलोमीटर)	3,513
8	किरंदुल-जगदलपुर दोहरीकरण (150 किलोमीटर)	1,780
9	जगदलपुर-कोरापुट दोहरीकरण (107 किलोमीटर)	1,547
10	झारसुगुड़ा-बिलासपुर -चौथी लाइन (206 किलोमीटर)	2,596
11	गेवरा रोड-पेंड्रा रोड दोहरीकरण (135 किलोमीटर)	3,475
12	राजनांदगांव-नागपुर तीसरी लाइन (228 किलोमीटर)	3,545
13	रायपुर-धमतरी और अभनपुर-राजिम आमान परिवर्तन (67.20 किलोमीटर)	3,250
14	दुर्ग- राजनांदगांव के बीच चौथी लाइन (31 किलोमीटर)	464
15	गोंदिया-डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 किलोमीटर)	2,223
16	बैकुंठ-उरकुरा चौथी लाइन (26 किलोमीटर)	426
17	चंपा-कोरबा तीसरी लाइन (42 किलोमीटर)	755

सरगुजा जिले के लिए रेल संपर्क:

वर्तमान में सरगुजा जिला, अम्बिकापुर रेलवे स्टेशन द्वारा सेवित है जो अनूपपुर-अम्बिकापुर लाइन पर एक टर्मिनल स्टेशन है। अम्बिकापुर रेल कनेक्टिविटी में सुधार लाने के लिए, बोरीडान्ड - सूरजपुर रोड (80 कि.मी.) के दोहरीकरण का कार्य स्वीकृत किया गया है और कार्य शुरू कर दिया गया है।

सरगुजा जिले में रेल कनेक्टिविटी को और बेहतर बनाने के लिए, निम्नलिखित अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण (एफएलएस) अनुमोदित किए गए हैं:

क्र.सं.	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण	स्थिति
1	अम्बिकापुर - रामानुजगंज - गढ़वा रोड और रामानुजगंज-बरवाडीह नई लाइन (262 किलोमीटर)	फिल्ड सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार कर ली गई है।
2	सरडेगा - पत्थलगांव - अम्बिकापुर नई लाइन (218 किलोमीटर)	क्षेत्र सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार कर ली गई है।
3	अम्बिकापुर- सूरजपुर दोहरीकरण (38 किलोमीटर)	सर्वेक्षण स्वीकृत कर दिया गया है।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के बाद, परियोजना की स्वीकृति के लिए राज्य सरकारों सहित विभिन्न हित-धारकों के साथ परामर्श और आवश्यक अनुमोदन जैसे नीति आयोग, वित्त मंत्रालय आदि के मूल्यांकन की आवश्यकता होती है। चूंकि परियोजनाओं की स्वीकृति एक सतत और गतिशील प्रक्रिया है, इसलिए सटीक समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है।

<u>अमृत भारत स्टेशन:</u>

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

इस योजना में भारतीय रेल के स्टेशनों में सुधार लाने के लिए मास्टर योजना तैयार करना और उनका चरणबद्ध कार्यान्वयन शामिल है। इस मास्टर योजना में प्रत्येक स्टेशन पर आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित कार्य 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, पानी के बूथ में सुधार,
- यात्री यातायात के अनुरूप चौड़े पैदल पार पुल/सबवे का प्रावधान
- लिफ्ट/स्वचालित सीढ़ियों/रैंप का प्रावधान
- प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार/प्लेटफॉर्म शेल्टर का प्रावधान
- 'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क का प्रावधान,
- पार्किंग विकास
- दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं,
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली,
- एयर कॉन्कोर्स, एग्जीक्यूटिव लाउंज, मल्टीमॉडल एकीकरण, लैंडस्केपिंग आदि का प्रावधान शामिल हैं।

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

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत अब तक 1340 स्टेशनों को विकास के लिए चिह्नित किया गया है जिसमें से 32 स्टेशन छत्तीसगढ़ में स्थित हैं। छत्तीसगढ़ में अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत विकास के लिए चिह्नित स्टेशनों के नाम निम्नानुसार हैं:

राज्य	स्टेशनों की सं.	स्टेशनों के नाम
छत्तीसगढ़	32	अकलतरा, अंबिकापुर, बैकुंठपुर रोड, बालोद, बाराद्वार, बेल्हा, भानुप्रतापपुर, भाटापारा, भिलाई, भिलाई नगर, भिलाई पावर हाउस, बिलासपुर, चांपा, दल्लीराझरा, डोंगरगढ़, दुर्ग, हथबंध, जगदलपुर, जांजगीर नैला, कोरबा, महासमुंद, मंदिर हसौद, मारौदा, निपानिया, पेंड्रा रोड, रायगढ़, रायपुर जंक्शन, राज नंदगांव, सारोना, तिल्दा-नेओरा, उरकुरा, उसलापुर

<u>स्टेशन जहां कार्य पूरा किया जा चुका है:</u>

छत्तीसगढ़ में अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य तेज गति से किए जा रहे हैं। छत्तीसगढ़ में पूरे किए गए स्टेशनों का ब्यौरा निम्नानुसार हैं:

राज्य	स्टेशनों की सं.	स्टेशनों के नाम
छत्तीसगढ़	10	अंबिकापुर, बालोद, भानुप्रतापपुर, भिलाई, चाँपा, दल्लीराझरा डोंगरगढ़, राजनांदगांव, सरोना, उरकुरा

अन्य स्टेशनों पर विकास की गतिविधियां भी तीव्र गति से शुरू की गई हैं और कुछ स्टेशनों की प्रगति निम्नानुसार है:

बिलासपुर स्टेशन: नई पूर्वोत्तर दिशा की स्टेशन इमारत और नई दक्षिण-पश्चिम दिशा की स्टेशन इमारत का नींव संबंधी निर्माण-कार्य पूरा हो चुका है। नई पूर्वोत्तर दिशा की स्टेशन इमारत, नई दक्षिण-पश्चिम दिशा की स्टेशन इमारत, आवासीय क्वार्टर, सबस्टेशन इमारत और सेवा इमारतों की अधिसंरचना का कार्य शुरू कर दिया गया है।

अकलतारा स्टेशन: स्टेशन भवन का सुधार कार्य, परिचलन क्षेत्र, पार्किंग, प्रतीक्षालय, बुकिंग काउंटर, प्लेटफॉर्म शेल्टर, नए शौचालय, लैंडस्केपिंग का सुधार, सीसीटीवी और साइनेज के संस्थापन का कार्य पूरा हो गया है। 12 मीटर चौड़े पैदल पार पुल का कार्य शुरू कर दिया गया है।

कोरबा स्टेशन: स्टेशन भवन, प्रतीक्षालय, बुकिंग काउंटर का सुधार कार्य, परिचलन क्षेत्र, पार्किंग, प्लेटफॉर्म शेल्टर, लैंडस्केपिंग का सुधार, सीसीटीवी और साइनेज के संस्थापन का कार्य पूरा हो गया है। 12 मीटर चौड़े पैदल पार पुल का कार्य शुरू कर दिया गया है।

जगदलपुर स्टेशन: नए स्टेशन भवन, 12 मीटर चौड़े पैदल पार पुल का निर्माण-कार्य, प्लेटफॉर्म की सतह के सुधार, परिचलन क्षेत्र, शौचालय, प्लेटफॉर्म शेल्टर और प्रतीक्षालय में सुधार का कार्य पूरा हो गया है। लिफ्ट, साइनेज का निर्माण-कार्य और सवारी डिब्बा संकेतक बोर्ड की संस्थापना का कार्य शुरू कर दिया गया है।

महासुमंद स्टेशन: नए स्टेशन भवन का संरचनात्मक कार्य, प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार और प्लेटफॉर्म शेल्टर का कार्य पूरा हो चुका है। नए स्टेशन भवन का फिनिशिंग कार्य, परिचलन क्षेत्र में सुधार और 12 मीटर चौड़े पैदल पार पुल का कार्य शुरू कर दिया गया है।

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

रेलवे स्टेशनों का विकास/उन्नयन जटिल स्वरूप का होता है जिसमें यात्रियों और रेलगाड़ियों की संरक्षा अंतर्ग्रस्त होती है और इसके लिए पेड़ों की कटाई, धरोहर, दमकल विभाग की स्वीकृति, विमानपत्तन संबंधी स्वीकृति इत्यादि जैसी विभिन्न सांविधिक स्वीकृतियों की आवश्यकता होती है। ये स्टेशन काफी समय से परिचालित हैं, इसलिए जनोपयोगी सेवाओं (जिनमें जल/सीवेज लाइन, ऑप्टिकल फाइबर केबल, गैस पाइप लाइन, पावर/सिगनल केबल इत्यादि शामिल हैं)

अतिलंघनों को स्थानांतरित करने, यात्री संचलन को बाधित किए बिना रेलगाड़ियों के परिचालन, रेलपथ एवं उच्च वोल्टेज बिजली लाइनों के नजदीक किए जाने वाले कार्यों के कारण गति प्रतिबंध आदि जैसी ब्राउनफील्ड कार्य संबंधी चुनौतियां सामने आ रही हैं और ये कारक कार्य की प्रगति और कार्य के समापन समय को प्रभावित करते हैं।

सामान्यतः अमृत भारत स्टेशन योजना सहित अन्य योजनाओं के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों के विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण का वित्तपोषण योजना शीर्ष-53 'ग्राहक सुविधाएँ' के अंतर्गत किया जाता है। योजना शीर्ष-53 के अंतर्गत आबंटन और व्यय का ब्यौरा क्षेत्रीय रेल-वार रखा जाता है, न कि रेलवे स्टेशन-वार या राज्य-वार। छत्तीसगढ़ राज्य दो क्षेत्रीय रेलों अर्थात् दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और पूर्व तट रेलवे के क्षेत्राधिकार में आता है। इन क्षेत्रीय रेलों के लिए वित्तीय वर्ष 2026-27 के लिए 1,132 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है, जिसमें से अब तक (जून, 2026 तक) 486 करोड़ रुपए का व्यय उपगत किया गया है।

******