बल्लारी-गुंटकल तीसरी-चौथी लाइन: ₹1,264 करोड़ का मल्टीट्रैकिंग

रेलवे अवसंरचना और रसद-दक्षता | समाचार संदर्भ: 24 जुलाई 2026 (CCEA मंजूरी) | प्रकाशित: 17 अक्टूबर 2026

पृष्ठभूमि और संदर्भ

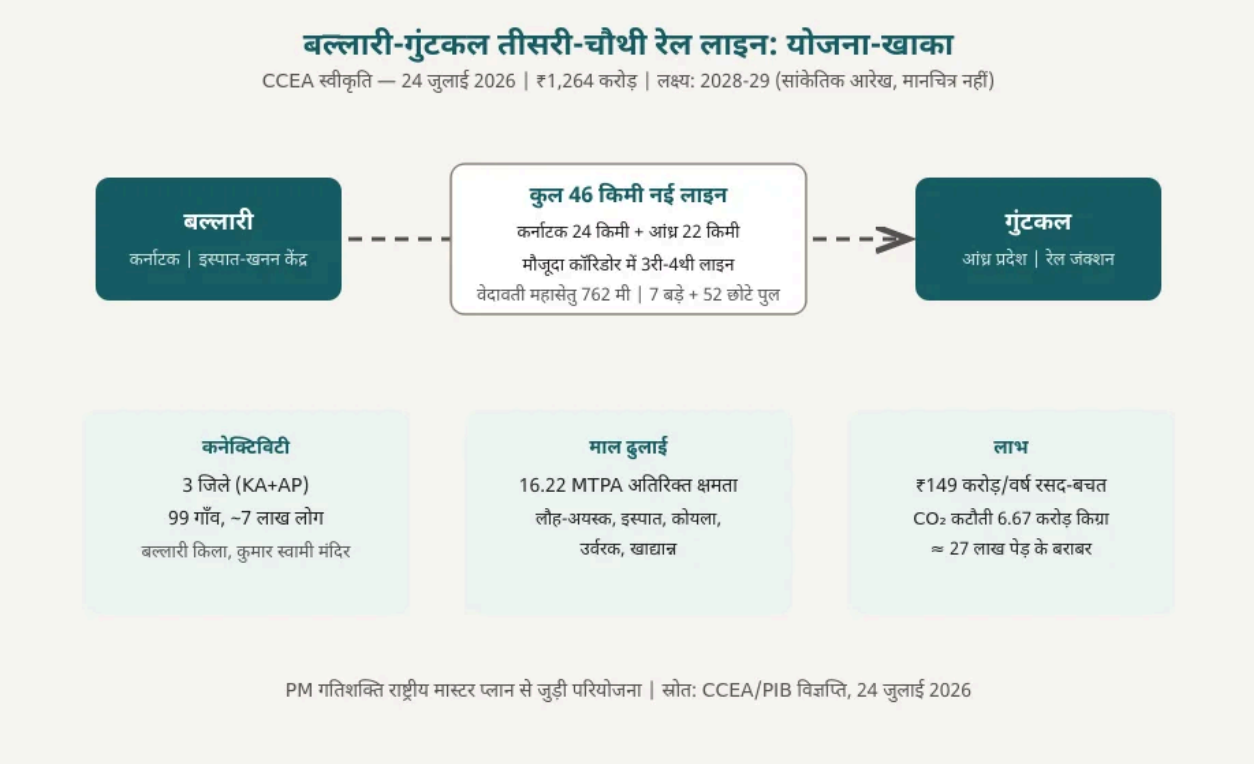
भारतीय रेलवे की मालढुलाई का बड़ा हिस्सा कुछ ही व्यस्त गलियारों से गुजरता है, और इन्हीं गलियारों की लाइन-क्षमता (कितनी ट्रेनें एक दिन में निकाली जा सकती हैं) आपूर्ति-शृंखला की रफ्तार तय करती है। बल्लारी-होसपेट क्षेत्र देश के प्रमुख इस्पात और सीमेंट क्लस्टरों में से एक है — लौह-अयस्क, डोलोमाइट, चूना-पत्थर, इस्पात, कोयला, उर्वरक और खाद्यान्न जैसे भारी कच्चे माल और उत्पाद इसी धुरी पर चलते हैं। जब एक ही धुरी पर यात्री और मालगाड़ियाँ दोनों चलती हैं तो यात्री-सेवाओं को प्राथमिकता देते हुए मालगाड़ियों को लूप-लाइनों में रुकना पड़ता है, और ढुलाई-समय बढ़ जाता है। इसी बुनियादी बाधा को दूर करने के लिए रेलवे दो रास्ते अपनाता है — नए समर्पित माल गलियारे (DFC) बनाना, या मौजूदा व्यस्त खंडों में लाइनें बढ़ाकर क्षमता जोड़ना (मल्टीट्रैकिंग)।

खबरों में क्यों

कैबिनेट आर्थिक मामलों की समिति (CCEA) ने 24 जुलाई 2026 (शुक्रवार) को कर्नाटक और आंध्र प्रदेश में बल्लारी-गुंटकल रेल खंड पर तीसरी और चौथी लाइन के निर्माण को मंजूरी दी। लगभग ₹1,264 करोड़ लागत की यह परियोजना दोनों राज्यों के तीन जिलों में फैली है और मौजूदा रेल नेटवर्क में करीब 46 किलोमीटर जोड़ेगी; लक्ष्य 2028-29 तक पूरा करने का है। रेल मंत्रालय के अनुसार परियोजना से लगभग 99 गाँवों — कुल लगभग सात लाख आबादी — को बेहतर कनेक्टिविटी मिलेगी, और मालढुलाई क्षमता में 16.22 मिलियन टन वार्षिक (MTPA) की अतिरिक्त बढ़त होगी। कैबिनेट ब्रीफिंग के अनुसार अलाइनमेंट कर्नाटक में 24 किलोमीटर और आंध्र प्रदेश में 22 किलोमीटर है; मार्ग में वेदावती नदी पर 762 मीटर का एक मेगा पुल समेत 7 बड़े और 52 छोटे पुल बनेंगे। परियोजना PM गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के अंतर्गत योजनाबद्ध है, और अनुमानित बचत ₹149 करोड़ वार्षिक रसद-लागत और 6.67 करोड़ किलोग्राम CO2 कटौती — लगभग 27 लाख पेड़ लगाने के बराबर — बताई गई है।

प्रमुख अवधारणा: लाइन-क्षमता, ट्रेन-पाथ और मल्टीट्रैकिंग का अर्थ

रेल खंड की ‘क्षमता’ का अर्थ है कि निर्धारित समय और सुरक्षा-मानकों के भीतर उस खंड से कितनी ट्रेनें गुजारी जा सकती हैं — इन्हीं स्लॉट को ट्रेन-पाथ कहा जाता है। दोहरीकरण या तीसरी-चौथी लाइन जुड़ने से एक ही दिशा में अतिरिक्त पाथ बनते हैं, जिससे मालगाड़ियों को ओवरटेक के लिए लूप में घंटों नहीं रुकना पड़ता। मल्टीट्रैकिंग मौजूदा धुरी का विस्तार है, जबकि समर्पित माल गलियारा (DFC) मालगाड़ियों के लिए अलग, हरित आधारभूत जाल है — दोनों एक ही समस्या के दो अलग स्तर के समाधान हैं। बल्लारी-गुंटकल जैसे खंडों में, जहाँ मांग धीरे-धीरे बढ़ रही हो, मल्टीट्रैकिंग कम लागत और कम समय में क्षमता जोड़ने का व्यावहारिक मार्ग माना जाता है।



मौलिक प्रतीकात्मक चित्र: pcsmantra.com

मुख्य तथ्य और आंकड़े

मंजूरी और तिथि	**CCEA की मंजूरी 24 जुलाई 2026; लक्ष्य पूर्णता 2028-29 (रेल मंत्रालय)**
लागत और लंबाई	लगभग ₹1,264 करोड़; ~46 किलोमीटर (कर्नाटक 24 किमी + आंध्र प्रदेश 22 किमी), दोनों राज्यों के 3 जिले
पुल-संरचना	वेदावती नदी पर 762 मीटर का मेगा पुल; 7 बड़े और 52 छोटे पुल (कैबिनेट ब्रीफिंग)
माल-क्षमता	16.22 मिलियन टन वार्षिक अतिरिक्त मालढुलाई (रेल मंत्रालय प्रवक्ता)
माल-संग्रह	लौह-अयस्क, डोलोमाइट, चूना-पत्थर, इस्पात व इस्पात उत्पाद, कोयला, उर्वरक और खाद्यान्न
लाभ-अनुमान	₹149 करोड़ वार्षिक रसद-लागत बचत; 6.67 करोड़ किग्रा CO2 वार्षिक कटौती (कैबिनेट ब्रीफिंग का अनुमान)
जन-लाभ	लगभग 99 गाँव, ~7 लाख आबादी को बेहतर कनेक्टिविटी; बल्लारी किला और श्री कुमार स्वामी मंदिर जैसे स्थलों तक पहुँच
योजना-ढाँचा	PM गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के अंतर्गत बहु-साधन कनेक्टिविटी और एकीकृत नियोजन

क्षमता-विस्तार कैसे काम करता है — तीन कड़ियों में

पाथ का गणित: दो लाइनों वाले खंड पर एक दिशा में चलने वाली धीमी मालगाड़ी पीछे की तेज ट्रेन को रोक देती है। तीसरी-चौथी लाइन जुड़ते ही ओवरटेक संभव हो जाता है और प्रति दिशा उपलब्ध ट्रेन-पाथ बढ़ जाते हैं — इसीलिए 46 किमी जैसा छोटा खंड भी पूरी धुरी के प्रवाह को बदल सकता है, क्योंकि गलियारे की क्षमता उसके सबसे संकरे खंड से तय होती है।

क्लस्टर-से-बंदरगाह अर्थशास्त्र: बल्लारी-होसपेट इस्पात-सीमेंट क्लस्टर का कच्चा माल अंदर आता है और तैयार उत्पाद बाहर जाता है; तेज, भरोसेमंद पाथ मिलने से इन्वेंटरी-लागत घटती है और पोर्ट (पूर्वी तट) तक की ढुलाई समय-बद्ध होती है। कैबिनेट ब्रीफिंग में ₹149 करोड़ वार्षिक रसद-बचत इसी समय-विश्वसनीयता का मौद्रिक अनुमान है।

यात्री-सेवा पर पड़ताल: माल-पाथ अलग होने से मौजूदा लाइनों पर यात्री ट्रेनों के समय में सुधार की गुंजाइश बनती है; मंत्रालय का दावा है कि परिचालन दक्षता और सेवा-विश्वसनीयता दोनों बढ़ेंगे और भीड़भाड़ घटेगी।

परियोजना का महत्त्व

छोटी परियोजना, रणनीतिक अर्थ: देश भर में स्वीकृत कई बड़ी रेल-परियोजनाओं के बीच 46 किमी का यह खंड इस सिद्धांत का उदाहरण है कि नेटवर्क-सुधार असली बाधा-बिंदु (bottleneck) पर किया जाए तो सीमित निवेश से असमानुपातिक लाभ मिलता है — यही गतिशक्ति दृष्टिकोण की कसौटी है।

रेलवे के माल-हिस्से की लड़ाई: भारतीय रेलवे लगातार सड़क माल ढुलाई से हिस्सा वापस पाने की कोशिश कर रहा है; 16.22 MTPA अतिरिक्त क्षमता लौह-अयस्क और सीमेंट जैसी भारी, बल्क-कमाई वाली लदान के लिए है, जो रेल की राजस्व-स्थिरता के लिए महत्त्वपूर्ण है।

क्षेत्रीय संतुलन: रायलसीमा और उत्तरी कर्नाटक जैसे आंतरिक क्षेत्रों को पोर्ट और बाज़ार से जोड़ना 'आंतरिक क्षेत्रों का तटीयकरण' माना जा सकता है — अनुमानित रोजगार और स्वरोजगार के अवसर मंत्रालय ने इसी तर्क पर गिनाए हैं।

चुनौतियाँ और प्रश्न-चिह्न

क्रियान्वयन की गति: तीन वर्ष की समय-सीमा में 762 मीटर के मेगा पुल समेत 60 पुलों का निर्माण शामिल है; रेलवे की पुरानी परियोजनाओं में भूमि-अधिग्रहण और पुल-निर्माण ही देरी के प्रमुख कारण रहे हैं, इसलिए समय-सीमा को अभी लक्ष्य ही मानना चाहिए।

अनुमान और वास्तविकता: 16.22 MTPA और ₹149 करोड़ की बचत प्रशासनिक अनुमान हैं; वास्तविक उपयोग इस बात पर निर्भर करेगा कि क्लस्टर के उत्पादन और निर्यात-मांग अनुमान के अनुरूप बढ़े — ये आंकड़े स्वतंत्र सत्यापन से परे हैं।

अंतिम-मील कड़ी: मुख्य लाइन की क्षमता तभी उपयोगी है जब साइडिंग, टर्मिनल और क्लस्टर से जुड़ाव सुव्यवस्थित हों; अन्यथा नई क्षमता भी कतारों में बदल सकती है।

आगे की राह

आगे तीन काम स्पष्ट हैं: (i) परियोजना की निगरानी पुल-घटकों सहित माइलस्टोन-आधारित हो, ताकि 2028-29 की समय-सीमा न चूके; (ii) बल्लारी-होसपेट क्लस्टर के उद्योगों के साथ साइडिंग और टर्मिनल-नियोजन समन्वित किया जाए, ताकि नई क्षमता का उपयोग शुरू से हो; (iii) गतिशक्ति पोर्टल पर इस खंड का समन्वय सड़क-परियोजनाओं और पोर्ट-कनेक्टिविटी से किया जाए, ताकि मल्टीट्रैकिंग का लाभ दोहरे निवेश में न बँटे। मध्यावधि में इस धुरी को समर्पित माल गलियारे के दूसरे चरण से जोड़ने के प्रस्तावों की भी समीक्षा तार्किक अगला कदम होगी।

अवधारणा में अंतर

तीन अंतर स्पष्ट रखें: (1) मल्टीट्रैकिंग बनाम DFC — पहला मौजूदा यात्री-माल मिश्रित धुरी में लाइनें जोड़ता है, दूसरा मालगाड़ियों के लिए अलग हरित नेटवर्क बनाता है; (2) नई लाइन (new line) बनाम क्षमता-विस्तार (doubling/tripling)

— नई लाइन नया भौगोलिक संपर्क बनाती है, जबकि दोहरीकरण-तिहरीकरण मौजूदा संपर्क की मात्रा बढ़ाता है; बल्लारी-गुंटकल दूसरी श्रेणी में है; (3) गतिशक्ति-नियोजन बनाम पारंपरिक स्वीकृति — गतिशक्ति में परियोजना चरण-दर-चरण अलग-अलग मंत्रालयों की योजनाओं को एक पोर्टल पर रखकर तय होती है, पारंपरिक पद्धति में प्रत्येक मंत्रालय अलग से स्वीकृति लेता था।

मेंस दृष्टि

GS-III: अवसंरचना, रसद-दक्षता, रेल-सुधार, क्षेत्रीय विकास। उत्तर में तथ्य (24 जुलाई 2026 CCEA; ₹1,264 करोड़; 46 किमी; 16.22 MTPA — स्रोत-आधारित) रखें और लाभ-आंकड़ों को प्रशासनिक अनुमान के रूप में ही प्रस्तुत करें; अतिरिक्त दावे न जोड़ें।

UPSC CSE Mains शैली: मौलिक अभ्यास प्रश्न

'रेल क्षमता-विस्तार परियोजनाएँ केवल ट्रैक जोड़ने का काम नहीं, बल्कि रसद-तंत्र की विश्वसनीयता बदलने का उपकरण हैं।' बल्लारी-गुंटकल मल्टीट्रैकिंग परियोजना के आलोक में इस कथन की व्याख्या कीजिए।

(उत्तर 150 शब्दों में दीजिए) | 10 अंक

उत्तर की रूपरेखा

भूमिका में: भारतीय रेल की बाधा-समस्या और गलियारा-अर्थशास्त्र।

मुख्य भाग में: अवधारणा: लाइन-क्षमता/ट्रेन-पाथ; तर्क: पाथ-गणित, क्लस्टर-पोर्ट लिंक, यात्री-सेवा लाभ; सीमाएँ: क्रियान्वयन-जोखिम, अनुमान की प्रकृति, अंतिम-मील; मार्ग: माइलस्टोन निगरानी, साइडिंग-समन्वय, गतिशक्ति-एकीकरण।

निष्कर्ष में: रेल क्षमता को विश्वसनीय रसद में बदलने के लिए पुलों सहित समयबद्ध निर्माण, साइडिंग-टर्मिनल समन्वय और गतिशक्ति-एकीकरण के सुझाव दें; अतिरिक्त मालढुलाई, बचत और उत्सर्जन-कटौती को सरकारी अनुमान तथा 2028-29 को लक्ष्य ही लिखें, प्राप्त परिणाम नहीं।

स्रोत

- प्रेस सूचना ब्यूरो — CCEA: बल्लारी-गुंटकल तीसरी-चौथी लाइन (24 जुलाई 2026, PRID 2288860)
- The Hindu — Cabinet approves railway multi-tracking project across Karnataka, Andhra Pradesh at ₹1,264 crore (प्रेस-आधारित)

मुख्य तथ्य 24 जुलाई 2026 के कैबिनेट-ब्रीफिंग दस्तावेज़ और The Hindu की रिपोर्ट से शब्दशः सत्यापित; PIB विज्ञप्ति-पृष्ठ की लिंक-जाँच की गई है। पुल-संरचना, ₹149 करोड़ रसद-बचत और CO2 कटौती के आंकड़े कैबिनेट ब्रीफिंग दस्तावेज़ के अनुमान हैं — इन्हें सरकारी अनुमान के रूप में ही दर्ज किया गया है। परियोजना की मंजूरी 24 जुलाई 2026 की घटना है; पूर्णता लक्ष्य 2028-29 का है।

यह भी पढ़ें: समर्पित माल गलियारे: रेल क्षमता से विश्वसनीय लॉजिस्टिक्स तक | ज़ोजिला सुरंग का भेदन: कश्मीर-लद्दाख सम्बद्धता का दशक-पुराना सपना, अंतिम 2.5 मीटर से आगे की राह।

याद रखें: तीन बातें याद रखें: 24 जुलाई 2026 की CCEA मंजूरी, ₹1,264 करोड़ में 46 किमी की तीसरी-चौथी लाइन, और 16.22 MTPA अतिरिक्त माल-क्षमता। असली पाठ यह है कि नेटवर्क की क्षमता उसके सबसे संकरे खंड से तय होती है — छोटी परियोजना भी रणनीतिक हो सकती है, बशर्ते समय पर पूरी हो।