

## इंजीनियरिंग विभाग के बारे में

### ➤ इंजीनियरिंग विभाग के कार्य

इंजीनियरिंग विभाग निम्नलिखित कार्यों के लिए जिम्मेदार है

- ट्रैक, पुल, सुरंगों, स्टेशनों और अन्य संरचनाओं का रख-रखाव।
- नए स्टेशनों, अतिरिक्त लूप लाइनों और अन्य संरचनाओं का निर्माण कार्य।
- साइडिंग, सड़क ऊपरी पुल / सड़क निचले पुलों आदि का निर्माण कार्य।

### ➤ ट्रैक रख-रखाव प्रणाली:

काँकण रेलवे पर ट्रैक रख-रखाव प्रणाली पूरी तरह मशीनीकृत है। रख-रखाव प्रणाली मोटे तौर पर 3 अलग स्तरों में विभाजित किया जा सकता है।

क) शीर्ष स्तरीय, जो रख-रखाव प्रणाली का आधार है, जिसमें सादे ट्रैक को टेम्पिंग करने के लिए 3 ट्रैक टैपिंग मशीन, तथा पाईट एवं क्रॉसिंग टेम्पिंग करने के लिए 2 टर्नआउट टैपिंग मशीन शामिल हैं। 3 ट्रैक टैपिंग मशीन और 2 टर्नआउट टैपिंग मशीन का प्रयोग करके 738.941 किलोमीटर की पूरी लंबाई और टर्नआउट की टेम्पिंग की जाती है। ट्रैक रिकॉर्डिंग कार और ओसिलेशन निगरानी प्रणाली के परिणामों के आधार पर ट्रैक पर ध्यान देने वाले स्थानों को पहचाना जाता है और मशीनों को इन स्थानों पर काम कर के ठीक किया जाता है। इसके अलावा पूरे ट्रैक का व्यवस्थित टेम्पिंग दो साल में पूरा किया जाता है।

ख) मध्यम स्तरीय, जिसमें मोबाइल रख-रखाव (एम.एम.जी.) यूनिट्स शामिल हैं। जो आयसोलेटेड स्पॉट जिन्हें पारंपरिक रूप में स्लेक पेंकिंग नीम से जाना जाता है, ऐसे जगहों की टेम्पिंग के लिए जिम्मेदार हैं। पटरियों के रख-रखाव के लिए 9 रेल रख-रखाव (आर.एम.वी.) वैन हैं और प्रत्येक वरिष्ठ खंड इंजीनियर के तहत एक रेल रख-रखाव वैन 70-80 किलोमीटर ट्रैक का रखरखाव करती है। 1 रेल रखरखाव वैन के साथ एक मोबाइल रख-रखाव यूनिट प्रत्येक अनुभाग इंजीनियर के तहत उपलब्ध है जो 80 किलोमीटर ट्रैक का रख-रखाव करता है। यूनिट में 6 स्कील्ड स्टाफ शामिल हैं जिन्हें ट्रैक रख-रखाव के लिए आयसोलेटेड स्थानों को ठीक करने के अलावा आयसोलेटेड वेल्ड / रेल फ्रैक्चर

ठीक करने के लिए प्रशिक्षित किया गया है। रेल रख-रखाव वैन का फोटो, फोटो गैलरी में उपलब्ध है।

ग) निम्न टियर जिसमें जूनियर इंजीनियर / इंजीनियर स्थायी रेलपथ के तहत ट्रैक रख-रखाव यूनिट शामिल है। प्रत्येक जूनियर इंजीनियर के तहत, ट्रैक मोबाइल रख-रखाव यूनिट में 12 ट्रैकमैन शामिल हैं जो 30-40 किलोमीटर के ट्रैक का रख-रखाव करते हैं। रख-रखाव यूनिट पूरे क्षेत्राधिकार पर चलता रहता है और ऑफ ट्रैक टैम्पर्स के साथ आयसोलेटड स्थानों को ठीक करता है। यूनिट हर दिन एक या दो स्थानों पर ध्यान देता है जैसे की पुल एप्रोच, स्वीच एक्सपान्शन जोड, कर्व आदि।

### लेवल क्रॉसिंग (एल. सी.)

कोकण रेलवे में कुल 86 मानवीय लेवल क्रॉसिंग हैं।

यहाँ कोई "मानवरहित लेवल क्रॉसिंग नहीं है।

### ➤ कटिंगों और सुरंगों में भू-तकनीक सुरक्षा कार्य

कोकण रेलवे एक दुर्गम क्षेत्र के मध्य से गुजरता है और संरक्षण के एक तरफ भारत का पश्चिमी तट है और लाइन के पूर्वी तरफ पश्चिमी घाट की एक लंबी पर्वत श्रेणी है। कोकण रेल के क्षेत्र में गहन 3500 – 4000 मी.मी. के लगभग औसत वर्षा प्रतिवर्ष होती हैं। इसकी तीव्रता अक्सर प्रति घंटे 50 मी.मी. से अधिक है। लाइन का निर्माण जिस स्तर में किया है उसमें लेटराइट मिट्टी, बोल्टर मिश्रित मिट्टी और जार्डेटेड बेसाल्ट है। कोकण रेल में कुल 91 सुरंग है जिसकी कुल लंबाई 84.496 कि.मी. है। कोकण रेलवे में कुल 563 कटिंग है जिसकी कुल लंबाई 223.786 किलोमीटर है।

कटिंगों की गहराई 10 से 45 मीटर है। इस उपरी हिस्से से लैटरिटिक मिट्टी की परत है। निम्न हिस्से में बेसाल्ट रॉक का स्तर है। कुछ कटिंगों में इन दो परतों के बीच में एक रेड बोल क्षेत्र मौजूद है। लेटराइट लोहे के आक्साइड की उपस्थिति की वजह से लाल भूरे रंग के है। वे बहुत ही छिद्रयुक्त और पारगम्य हैं। कोकण क्षेत्र में बहुत अधिक वर्षा के कारण पानी का रिसाव कटिंगों में होता है और लेटराइट मिट्टी अपनी उच्च छिद्रता की वजह से पानी का अवशोषण करके अपना घनत्व बढ़ाती है, लेकिन उसकी उसके स्थायित्व की ताकत घट जाती है। इसके

अलावा ऊपरी कठिन लैटरिटिक द्रव्यमान के नीचे मृण्मय सामग्री के जल अवशोषण की वजह से कटिंग कमजोर बनती है जिसके परिणामस्वरूप ढलान विफल होकर मिट्टी फिसल जाती है।

लैटरिटिक चट्टान लिथोमार्जिक मिट्टी संयोजन के साथ निरंतर भूवैज्ञानिक परिवर्तन के दौर से गुजरते रहते रहे हैं, और यह अनुभव रहा है कि भारी वर्षा के तहत ढलाने अस्थिर होती है। तीन वरिष्ठ अधिकारियों की एक समिति कटिंगों और सुरंगों का निरीक्षण हर साल कर रही है और काम करने के लिए अपनी सिफारिशें करती है। अनुभागीय इंजीनियर और सहायक इंजीनियर नियमित रूप से अपने वर्गों का निरीक्षण करते हैं और सभी संवेदनशील स्थानों की एक सूची बनाते हैं और साल भर में उनके व्यवहार की निगरानी करते हैं। इसके अलावा, अनुसंधान डिजाइन और भारतीय रेलवे के मानक संगठन (आर.डी.एस.ओ.) की एक टीम ने भी कटिंगों का निरीक्षण किया है और उनकी सिफारिशों की हैं। ऊपर दी गई विशेषज्ञ समिति / टीम की सिफारिशों के आधार पर, आवश्यक कार्यों की पहचान की जाती है और कार्य किया जाता है।

**कटिंगों / सुरंगों के स्थिरीकरण के लिए किए गए विभिन्न जियोटेक सुरक्षा कार्य।**

**पिछले 28 वर्षों के दौरान कटिंगों में निम्नलिखित बोल्टर गिरने की / मिट्टी निकलने की असंख्य घटनाएँ घटी :**

1998 – 1999	110 संख्या
1999 – 2000	132 संख्या
2000 – 2001	123 संख्या
2001 – 2002	44 संख्या.
2002 – 2003	29 संख्या
2003 – 2004	71 संख्या
2004 – 2005	35 संख्या
2005 – 2006	66 संख्या
2006 – 2007	13 संख्या
2007 – 2008	26 संख्या
2008 – 2009	12 संख्या
2009 – 2010	08 संख्या

2010 – 2011	17 संख्या
2011 – 2012	10 संख्या
2012 – 2013	05 संख्या
2013 – 2014	05 संख्या
2014 – 2015	02 संख्या
2015 – 2016	00 संख्या
2016 – 2017	03 संख्या
2017 – 2018	03 संख्या
2018 – 2019	03 संख्या
2019 - 2020	05 संख्या
2020 - 2021	06 संख्या
2021 - 2022	03 संख्या
2022 - 2023	05 संख्या
2023 - 2024	01 संख्या
2024 - 2025	03 संख्या
2025 - 2026	03 संख्या
2026 - 2027	00 संख्या
<b>कुल</b>	<b>743 संख्या</b>

- गहरी ढलानों को चौड़ा करना, रोक दीवार का निर्माण, बलास्ट रिटैनिंग दीवार, कैच वाटर ड्रेन की लाइनिंग।  
निर्माण के दौरान, यह कटिंग बहुत कठिन थे और इन्हें बनाने के लिए विस्फोट करने पड़े। हालांकि, एक बार, भारी बारिश, भूकंपीय गतिविधियों और अपक्षय कार्रवाई के दोहराये चक्र के वजह से मिट्टी और बोल्टर इंटरफेस में आंतरिक विशेषताओं में परिवर्तन हुआ जिसने ढलानों को विफल और कमजोर बनाया। इसके स्थायी समाधान के लिए उचित ढलान देना चाहिए, इसलिए कटिंगों में एक स्थायी उपाय के रूप में, गहरी ढलानों को चौड़ा किया गया है।
- मिट्टी के कटाव की रोकथाम:  
मिट्टी की कटिंगों में ढलानों को 1:1 के स्लोप बनाने के बाद 4 से 6 मीटर चौड़ा बर्म हर 6 से 8 मीटर की ऊंचाई पर रखके, मिट्टी का कटाव रोकने के लिए स्थानीय रूप से उपलब्ध घास या वेटीवर घास का ढलानों के उपर रोपण किया गया है।

- स्टील बोल्टर नेट का प्रावधान:**  
 बोल्टर को गिरने से रोकने के लिए स्टील बोल्टर नेट को सुरक्षात्मक उपाय के रूप में अपनाया गया है। ऐसे कई उदाहरण हैं जहां गिरे हुए बोल्टर, नेट में फंस गए हैं और दुर्घटनाओं को रोका गया है। बोल्टर जाल में फंसे बोल्टर दिखाने वाले फोटो, फोटो गैलरी में उपलब्ध है।
- रॉकबोल्टिंग का प्रावधान :**  
 ढीले पत्थरों को गिरने से रोकने के लिए सुरंगों में रॉकबोल्टिंग का कार्य किया गया है। इस प्रणाली में, रॉक बोल्ट के माध्यम से, रॉक को कंप्रेशन में रखके कमजोर रॉक को गिरने से रोका जाता है। रॉकबोल्टिंग के फोटो, फोटो गैलरी में उपलब्ध है।
- शॉटक्रीटींग का प्रावधान:**  
 शॉटक्रीटींग का काम सुरंगों में बोल्टर को गिरने से रोकने के लिए किया गया है। यह एक बहुत प्रभावी प्रणाली है। यह पारंपरिक कन्क्रीट लाइनिंग की तुलना में बेहद किफायती है। जब शॉटक्रीट जॉइंटेड रॉक पर दबाव के साथ / लगाया जाता है तो यह दरारें, फीशर्स, जॉइंट प्लेन्स, को भरता है और रॉक मास की वहज से होने वाले रॉक विस्थापन को रोकता है। शॉटक्रीटींग के फोटो, फोटो गैलरी में उपलब्ध है।
- गैबियन दीवार का प्रावधान:**  
 गैबियन दीवारों को रोक दीवार के रूप में इस्तेमाल किया गया है। गैबियन एक स्टील जाल का बक्सा है जो पत्थर से भरा जाता है और आजू बाजू रखा जाता है जिन्हें एक साथ बांधकर दीवार बनती हैं। गैबियन दीवार का लाभ यह है कि यह पूरी तरह से पारगम्य है और इसलिए दीवार के पिछे जल का दबाव के निर्माण नहीं होता है। गैबियन दीवार के फोटो, फोटो गैलरी में उपलब्ध है।
- कटिंगों और सुरंगों में पूरे किए गए विभिन्न भू तकनीक सुरक्षा कार्यों का सार**

स. क्र.	कार्य का मद्	मात्रा
1	ढलान को सपाट करने और बर्म के निर्माण करने के लिए भूमि कार्य और एम. एस. बी. एन. को वापस लगाना	9635770 घनमीटर
2	आर.सी.सी. रोक दीवार	33222 घन मीटर
3	गैबियन दीवार	39124 घन मीटर
4	मायक्रोपायलिंग	56944 रनींग मीटर
5	कैच वाटर ड्रेन की लाइनिंग (सी. डब्ल्यू. डी)	35446 घन मीटर

स. क्र.	कार्य का मद	मात्रा
6	सुरंगों की शॉटक्रीटींग	812680 वर्ग मीटर
7	सुरंगों की रॉकबोल्डिंग	2174.81 मेट्रीक टन
8	सॉइल नेलींग	42358 रनींग मीटर
9	बोल्डरनेटींग	1216000 वर्ग मीटर

• भू - तकनीक सुरक्षा कार्य पर प्रतिवर्ष व्यय का सार

वर्ष	अनुमानीत व्यय (₹ करोड में)
1999-2000	3.45
2000-01	6.63
2001-02	8.35
2002-03	5.20
2003-04	23.68
2004-05	33.64
2005-06	21.60
2006-07	29.96
2007-08	35.16
2008-09	32.48
2009-10	26.39
2010-11	18.80
2011-12	20.46
2012-13	26.02
2013-14	17.13
2014-15	8.17
2015-16	4.58
2016-17	0.59
2017-18	0.52
2018-19	0.15
2019-20	4.53
2020-21	8.82
2021-22	5.67

वर्ष	अनुमानीत व्यय (₹ करोड में)
2022-23	2.00
2023-24	0.92
2024-25	0.27
2025-26	0.00
2026-27	0.86
<b>संपूर्ण</b>	<b>346.03</b>

➤ पूरे किये गए यातायात की सुविधा कार्य और अन्य कार्य

स.क्र.	काम का विवरण	पूरा किया गया काम
1	डबल लाइन का कमीशनिंग	रोहा से वीर खंड 47 किमी।
2	नए क्रासिंग स्टेशनों की कमीशनिंग	<ul style="list-style-type: none"> <li>• कुडाल और सावंतवाडी स्टेशनों के बीच में झाराप।</li> <li>• करंजाडी और दीवानखवाटी स्टेशनों के बीच में विन्हरे।</li> <li>• पडुबीद्री और मुल्की स्टेशनों के बीच नंदीकूर।</li> <li>• सावंतवाडी और पेरनेम स्टेशनों के बीच मडुरे।</li> <li>• कानकोना और अस्नोटी स्टेशनों के बीच लोलीएम।</li> <li>• उडुपी और पडुबिद्री स्टेशनों के बीच इननांजे।</li> <li>• राजपुर रोड और वैभववाडी रोड स्टेशनों के बीच खारेपाटन रोड।</li> <li>• वीर और करंजाडी स्टेशनों के बीच में सापे-वामने।</li> <li>• गोकर्ण और कुमटा स्टेशनों के बीच में मिर्जान।</li> <li>• आरवली रोड और संगमेश्वर स्टेशनों के बीच में कडवाई।</li> <li>• दिवान खावटी और खेड स्टेशनों के बीच में कलंबणी बुद्रक।</li> <li>• वैभववाडी रोड और नांदगांव रोड स्टेशनों के बीच में अचिर्णे।</li> <li>• अडवली और विलवडे स्टेशनों के बीच में वेरवली।</li> <li>• कोलाड और माणगांव स्टेशनों के बीच में इंदापुर।</li> <li>• माणगांव और वीर स्टेशनों के बीच में गोरेगांव रोड स्टेशन का काम पूरा किया गया।</li> </ul>

स.क्र.	काम का विवरण	पूरा किया गया काम
3	नई हॉल्ट स्टेशनों की कमीशनींग	<ul style="list-style-type: none"> <li>• मुर्डेश्वर और भटकल स्टेशनों के बीच में चीत्रपूर।</li> <li>• विलवडे और राजापुर रोड स्टेशनों के बीच में सौंदल स्टेशन का काम पूरा किया गया।</li> </ul>
4	स्टेशनों में अतिरिक्त यात्री लूप लाइनों की कमीशनींग	कोलाड, करंजाडी, विन्हरे, अंजनी, चिपलून, कामथे, सावर्डा, अरावली रोड, निवसर, आद्वली, विलवडे, राजापुर रोड, वैभववाडी रोड, नांदगांव, कणकवली, सिंधुदुर्ग, सावंतवाडी रोड, थिविम, करमाली, मडगांव, बाल्ली, अंकोला, मुर्डेश्वर, सुरतकल और ठोकुर में अतिरिक्त लूप लाईन का कार्य पूरा किया गया।
5	स्टेशनों पर गूड्स लूप लाइनों की कमीशनींग	रत्नागिरी और वेर्णा में मालगाडी वाली लूप लाईन का कार्य पूरा किया गया।
6	नई साइडिंग की कमीशनींग	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ठोकुर में एच.पी.सी.एल. साइडिंग - 3.22 कि.मी.</li> <li>• पानमबुर में एन.एम.पी.टी. के लिए ठोकुर बाईपास - 2.755 कि.मी.</li> <li>• नंदिकुर में यू.पी.सी.एल. साइडिंग - 4.995 कि.मी.</li> <li>• ठोकुर में एम.आर.पी.एल. साइडिंग - 1.587 कि.मी.</li> <li>• कॉनकॉर के लिए बाली में एम.एम.एल.पी. साइडिंग - 1.161 कि.मी.</li> </ul>

अद्यतन 30-04-2026