भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

24.07.2024 के

अतारांकित प्रश्न सं. 300 का उत्तर

कवच प्रणाली की स्थिति

300. श्री खलीलुर रहमान:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार पिछले पांच वर्षों में हुई ट्रेन दुर्घटनाओं के संबंध में जानकारी प्रदान करेगी;

(ख) यदि हां, तो कवच सुरक्षा प्रणाली के कार्यान्वयन की स्थिति का ब्यौरा क्या है;

(ग) ट्रेन संख्या और नाम सहित अब तक कितनी ट्रेनों में यह प्रौद्योगिकी लगाई गई है;

(घ) प्रौद्योगिकी के उपयोग के बावजूद इन टक्करों के कारण क्या हैं; और

(ङ) क्या कवच के विकास के लिए स्वीकृत धनराशि का उपयोग रेलवे के लिए फर्नीचर और क्रॉकरी खरीदने में किया गया है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

****

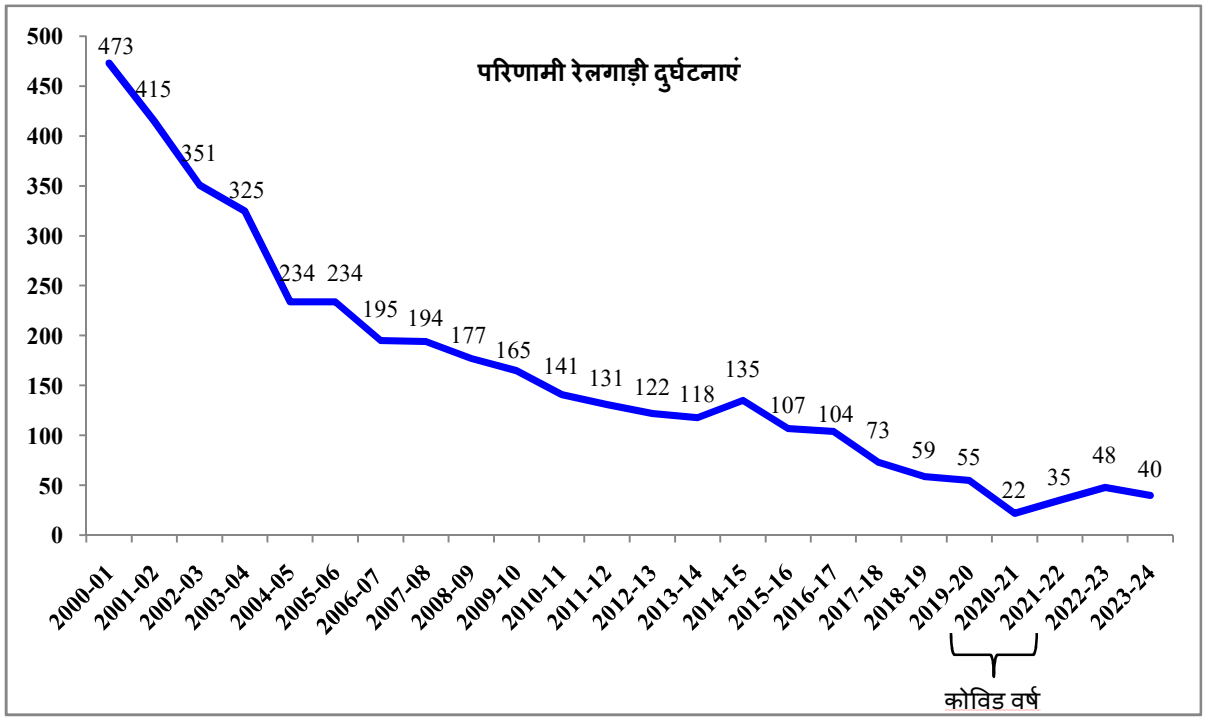
s.k

कवच प्रणाली की स्थिति के संबंध में दिनांक 24.07.2024 को लोक सभा में श्री खलीलुर रहमान के अतारांकित प्रश्न सं. 300 के भाग (क) से (ङ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): पिछले कुछ वर्षों में उठाए गए विभिन्न संरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं की संख्या में भारी गिरावट आई है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं 2000-01 में 473 से घटकर 2023-24 में 40 हो गई हैं जैसा नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शाया गया है।

यह ध्यान देने योग्य बात है कि 2004-14 की अवधि के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की औसत संख्या 1711 (औसत 171 प्रतिवर्ष) थी जो वर्ष 2014-24 की अवधि के दौरान घटकर 678 (औसत 68 प्रतिवर्ष) हो गई है।

गाड़ी परिचालन में बेहतर संरक्षा दर्शाने वाला अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर दुर्घटना (एपीएमटीकेएम) है, जो 2000-01 में 0.65 से घटकर 2023-24 में 0.03 हो गया है, ये उक्त अवधि के दौरान 95% से अधिक का सुधार दर्शाता है।



s.k

(ख) से (घ):

1. कवच स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली (एटीपी) है। यह अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए उच्चतम स्तर के संरक्षा प्रमाणीकरण की आवश्यकता 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. कवच प्रणाली के कार्यान्वयन में अनेक गतिविधियों का निष्पादन शामिल है, जैसे:

   क. प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन कवच की संस्थापना।

   ख. पूरे रेलपथ की लंबाई में आरएफआईडी टैग की संस्थापना।

   ग. पूरे खंड में टेलीकॉम टावरों की संस्थापना।

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

   ङ. भारतीय रेल पर चलने वाले प्रत्येक रेलइंजन में लोको कवच का प्रावधान।
4. अभी तक कवच को दक्षिण मध्य रेल के 1465 मार्ग किलोमीटर पर और 144 रेलइंजनों (इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट रेकों सहित) में पहले ही लगाया जा चुका है।
5. वर्तमान में, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारे (लगभग 3000 मार्ग किमी) पर कवच से संबंधित मुख्य मदों की प्रगति निम्नानुसार है:

   (i) ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना: 4275 किमी

   (ii) दूरसंचार टावरों का संस्थापन: 364 अदद

   (iii) स्टेशनों पर कवच उपस्कर का प्रावधान: 285 अदद

   (iv) रेलइंजनों में कवच उपस्कर का प्रावधान: 319 रेलइंजन

   (v) ट्रैक साइड उपस्कर का संस्थापन: 1384 मार्ग किमी

s.k

6. इसके अलावा, भारतीय रेल पर अन्य 6000 मार्ग किमी के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट और विस्तृत अनुमान अनुमोदित है।

7. 16.07.2024 को कवच 4.0 विशिष्ट को अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा अनुमोदित की गई है। इस संस्करण में विविध रेल नेटवर्क हेतु आवश्यक सभी प्रमुख विशेषताएं शामिल हैं। यह भारतीय रेल के लिए सुरक्षा में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। अल्पावधि के भीतर भारतीय रेल ने, स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली विकसित, परीक्षण और संस्थापना शुरू कर दिया है।

(ङ) कवच के लिए स्वीकृत निधि का उपयोग केवल कवच के लिए ही किया जाता है।

******

s.k