भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

10.12.2025 के

तारांकित प्रश्न सं. 150 का उत्तर

रेल पटरियों पर सुरक्षा

***150. श्री विजय कुमार हाँसदाक:**
श्री बलवंत बसवंत वानखड़े:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विगत पांच वर्षों के दौरान रेल पटरियों और मानवरहित रेल समपारों पर हुई मौतों और रेल दुर्घटनाओं में हुई मौतों की वर्ष-वार और जोन-वार संख्या कितनी है;

(ख) विगत पांच वर्षों के दौरान रेल पटरियों का रखरखाव करने वाले कामगारों सहित जान गंवाने वाले रेल कर्मचारियों की जोन-वार और वर्ष-वार संख्या कितनी है;

(ग) क्या इन दुर्घटनाओं का एक कारण कार्मिकों की कमी है क्योंकि रिक्त पदों का बैकलॉग भरा नहीं जा रहा है और यदि हां, तो विगत दस वर्षों के दौरान रिक्त पदों और की गई भर्तियों का ब्यौरा क्या है;

(घ) यात्रियों/कर्मचारियों के लिए रेल पटरियों पर सुरक्षा बढ़ाने और रेलवे में रिक्त पदों के बैकलॉग को समाप्त करने के लिए सरकार द्वारा किए गए/किए जा रहे उपायों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) वर्ष 2020 से वित्तीय मुआवजा प्राप्त करने वाले परिवारों की प्रतिशतता तथा तत्संबंधी लंबित मामलों का वर्ष-वार और जोन-वार 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।

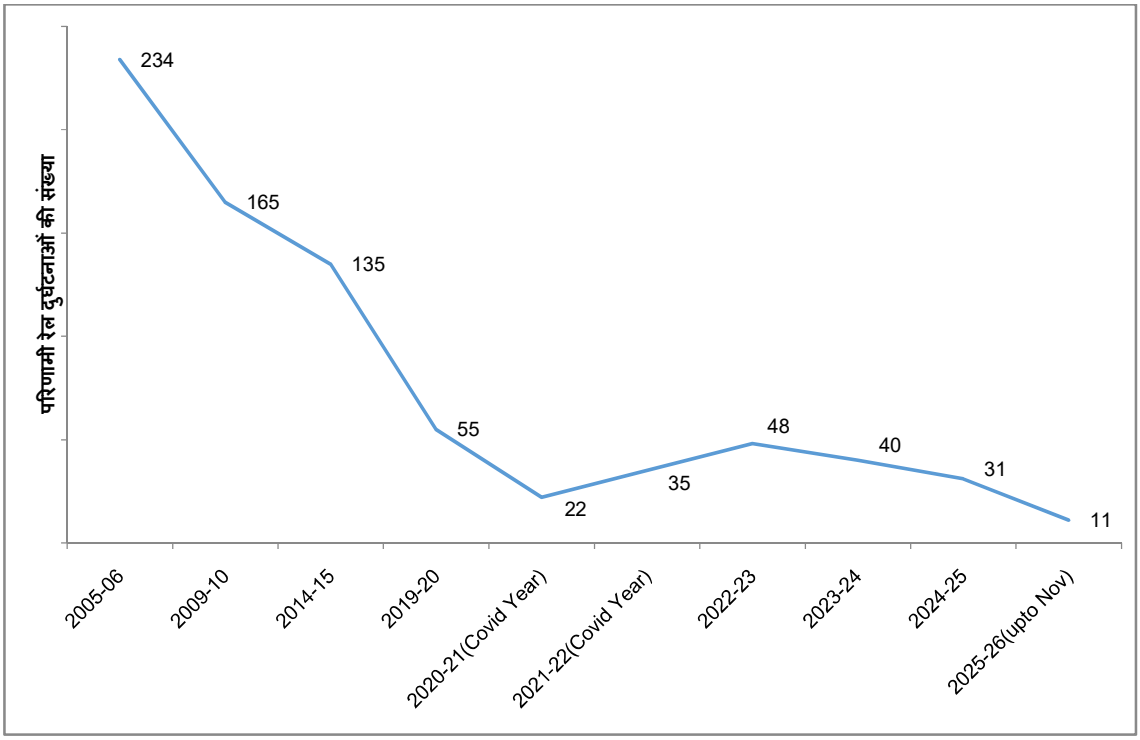
****

दिनांक 10.12.2025 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं.150 के भाग (क) से (ङ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(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 दुर्घटनाएँ वर्ष 2014-15 में 135 से घटकर वर्ष 2024-25 में 31 रह गई हैं, जैसा कि नीचे दिए गए ग्राफ़ में दिखाया गया है।

यह नोट किया जाए कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान 1711 (औसतन 171 प्रति वर्ष) परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाएं थीं, जो वर्ष 2024-25 में घटकर 31 रह गईं तथा वर्ष 2025-26 (नवंबर, 2025 तक) और घटकर 11 रह गईं।

पिछले पांच वर्षों के दौरान परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शाई गई है:-



भारतीय रेल पर हुई परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाएं और उनमें हुए हताहतों (रेल यात्रियों और रेल कर्मचारियों सहित) की संख्या निम्नानुसार हैं:-

अवधि	परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या	हताहतों की संख्या	घायलों की संख्या
2004-05 से 2013-14 तक	1,711	904	3,155
2014-15 से 2023-24 तक	678	748	2,087
2024-25	31	18	92

गाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:

1. पिछले कुछ वर्षों में भारतीय रेल में संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय में वृद्धि हुई है, जो निम्नानुसार हैः

संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय/बजट (करोड़ रु. में)				
2013-14 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	2024-25	2025-26
39,463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाओं पर रोकथाम के लिए 31.10.2025 तक 6,656 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

3. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.10.2025 तक 10,098 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।

4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.10.2025 तक 6,661 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन द्वारा स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।

5. कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा (एटीपी) प्रणाली के रूप में अपनाया गया था। कवच को चरणबद्ध रूप से उत्तरोत्तर रूप से उपलब्ध कराया जा रहा है। शुरूआत में, कवच संस्करण 3.2 को दक्षिण मध्य रेलवे के 1465 मार्ग किलोमीटर और उत्तर मध्य रेलवे के 80 मार्ग किलोमीटर पर लगाया गया था। कवच विशिष्टि संस्करण 4.0 को अ.अ.मा.सं ने दिनांक 16.07.2024 को मंज़ूरी दी थी। व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के बाद, कवच संस्करण 4.0 को दिल्ली-मुंबई मार्ग पर पलवल-मथुरा-कोटा-नागदा खंड (633 मार्ग किलोमीटर) और दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर हावड़ा-बर्धमान खंड (105 मार्ग किलोमीटर) पर सफलतापूर्वक कमीशन कर दिया गया है। कवच को दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग के शेष खंडों में भी कार्यान्वित किया जाना शुरू हो गया है। इसके अलावा, कवच को भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और पहचाने गए खंड को कवर करते हुए 15,512 मार्ग किलोमीटर पर कार्य शुरू कर दिया गया है।

6. अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख तैयार करने आदि जैसे सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

7. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः बल दिया गया है।

8. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

9. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए जाने की व्यवस्था है, जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो ओएचई मास्ट पहले स्थित होता है ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर क्रू को आगे के संकेत के बारे में चेतावनी मिल सके।

10. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) की व्यवस्था की जाती है जिससे लोको पायलट को आने वाले मुख्य स्थलों यथा सिगनल, समपार फाटकों आदि की दूरी का पता लग जाता है।

11. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग किया जाता है।

12. मानवीय त्रुटियों को कम करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।

13. संरक्षा बेहतर करने के लिए रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और ज्वाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना।

14. पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए पटरियों का अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।

15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।

16. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग यानों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।

17. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।

18. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।

19. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों को निगरानी और जागरूक बनाने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।

20. युक्तिसंगत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता और इनपुट के इष्टतमीकरण से संबंधित निर्णय लेने के लिए ट्रैक डाटाबेस और डिसीजन सपोर्ट सिस्टम जैसी रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली को अपनाया गया है।

21. रेलपथ की संरक्षा संबंधी मुद्दों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्य स्थल पर संरक्षा, मानसून संबंधी सावधानियों आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

22. गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।

23. पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाए जा रहे हैं।

24. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर चौकीदार रहित सभी समपारों (यूएमएलसी) को समाप्त कर दिया गया है।

25. पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान स्थितियों के आकलन के आधार पर पुलों की मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य किया जाता है।

26. भारतीय रेल ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक "आग संबंधी सूचनाएं" लगाई हैं। सभी डिब्बों में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग से बचने के लिए 'क्या करें' और 'क्या न करें' के बारे में सूचित और सतर्क किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूम्रपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।

27. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैन्ट्री कारों में आग संसूचक एवं अवरोधन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धुआं संसूचक प्रणाली की व्यवस्था कर रही हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूद सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीके से प्रोग्रेसिव फिट्मेन्ट का कार्य भी किया जा रहा है।

28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।

29. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित लाइन) सामान्य नियम में रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरूआत की गई है, जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य को रोलिंग आधार पर 52 सप्ताह पूर्व ही योजनाबद्ध किया जाता है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

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

क्र.सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2024-25	2004-14 की तुलना में 2014-25
प्रौद्योगिकीय सुधार				
1	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)	57,450 कि.मी.	1.43 लाख कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (कि.मी.)	9,917 कि.मी.	77,522 कि.मी.	लगभग 8 गुना
3	इलेक्ट्रोनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन)	837 स्टेशन	3,691 स्टेशन	4 गुना से अधिक
4	फॉग पास सेफ्टी उपकरण (अदद)	31.03.14 तक 90 अदद	31.03.25 तक 25,939	288 गुना
5	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	28,301 अदद	
बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां				
1	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ कि.मी.)	32,260 कि.मी.	49,941 कि.मी.	1.5 गुना
2	यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) वेल्डिंग परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	2 करोड़	2 गुना से अधिक
3	वेल्ड संबंधी खराबियां (अदद)	2013-14 में: 3699 अदद	2024-25 में: 370 अदद	90% कमी

4	पटरियों में दरारें (अदद)	2013-14 में: 2548 अदद	2024-25 में: 289 अदद	88% से ज्यादा कमी
बेहतर अवसंरचना एवं चल स्टॉक				
1	जोड़े गए नए रेलपथ कि.मी. (रेलपथ कि.मी.)	14,985 कि.मी.	34,428 कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	13,808 अदद	3 गुना से अधिक
3	बड़ी लाइन पर चौकीदार रहित समपार (अदद)	31.03.14 तक: 8948	31.03.24 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी बंद कर दिए गए)	हटा दिए गए
4	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337 अदद	42,677	18 गुना से अधिक

भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के अंतर्गत 'पुलिस' एवं 'कानून व्यवस्था', राज्यों के विषय हैं और तदनुसार, भारतीय रेल पर असामान्य मौतों के मामले संबंधित पुलिस प्राधिकारियों जैसे कि राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) अथवा जिला पुलिस, द्वारा दर्ज किए जाते हैं और इनका अन्वेषण किया जाता है, जो अपनी क्षेत्राधिकार के आधार पर कार्रवाई करते हैं। रेलपथों, बिना चौकीदार वाले रेल समपार फाटक और रेल दुर्घटनाओं में हुई सभी असामान्य मौतों का डाटा राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो (एनसीआरबी) द्वारा 'भारत में दुर्घटनाओं में हुए हताहत और आत्महत्याएं' (एडीएसआई) में प्रकाशित किया जाता है।

रेलवे द्वारा रेलपथ पर अप्रिय घटनाओं में मानव मौतों को रोकने/न्यूनतम करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:

i. क्षेत्रीय रेलों ने संरक्षा, सुरक्षा, सिगनल और अभियांत्रिकी विभागों के अधिकारियों को शामिल करके 'संयुक्त समितियां' गठित की हैं ताकि दुर्घटनाओं के कारणों की जानकारी प्राप्त की जा सके और मानवों द्वारा अनधिकृत रूप से पटरियां पार करने से होने वाली अप्रिय घटनाओं के कारण मौतों को कम करने के लिए विशेष उपाय सुझाए जा सकें। तदनुसार, हताहतों की संख्या को न्यूनतम करने के लिए अवसंरचना में सुधार लाने और सृजन करने हेतु रोकथाम संबंधी और सुधारात्मक उपाय किए जाते हैं।

ii. रेलवे स्टेशनों पर यात्री उद्घोषणा प्रणाली के माध्यम से नियमित घोषणाएँ की जाती हैं, जिसमें यात्रियों से पैदल पार पुल (एफओबी) का उपयोग करने और पटरियों को पार करने से बचने का अनुरोध किया जाता है।

iii. रेल यात्रियों को पटरियां पार करने, गाड़ी के फुट-बोर्ड/छत पर यात्रा करने, चलती गाड़ियों में चढ़ने/उतरने आदि के घातक परिणामों के प्रति संसूचित करने के लिए रेलवे द्वारा विभिन्न जागरूकता अभियान आयोजित किए जाते हैं।

iv. अनधिकृत प्रवेश, फुट-बोर्ड, फुट-स्टेप्स, गाड़ी की छत पर यात्रा, चलती गाड़ियों में चढ़ने/उतरने के विरूद्ध नियमित अभियान चलाए जाते हैं और गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों पर रेल अधिनियम, 1989 के संबंधित प्रावधानों के तहत मुकदमा चलाया जाता है।

v. अनधिकृत प्रवेश के संबंध में अतिसंवेदनशील स्थानों पर रेल सुरक्षा बल कर्मियों को तैनात किया जाता है।

vi. अनधिकृत प्रवेश के संबंध में अतिसंवेदनशील चिह्नित किए गए स्थानों पर बाउंड्री दीवार/बाड़ लगाने का कार्य किया जाता है।

vii. यात्रियों को जागरूक बनाने के लिए प्रमुख स्थानों पर चेतावनी संकेत बोर्ड लगाए गए हैं।

viii. पटरियों सहित रेल परिसरों पर अनधिकृत प्रवेश रेल अधिनियम की धारा 147 के तहत दंडनीय अपराध है और उल्लंघनकर्ताओं के विरूद्ध तदनुसार कार्रवाई की जाती है।

इसके अलावा, रेलपथ अनुरक्षण से संबंधित कर्मचारियों की सुरक्षा और कल्याण के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

i. रेलपथ अनुरक्षकों को जोखिमपूर्ण वातावरण में कार्य करते समय आवश्यक सुरक्षा उपकरण मुहैया कराए जाते हैं। उनके लिए प्रमुख सुरक्षा उपकरण जैसे रेट्रो रिफ्लेक्टिव सेफ्टी जैकेट (ल्यूमिनस वेस्ट), सुरक्षा जूते, दस्ताने, सुरक्षा हेलमेट जिसमें अलग किया जा सकने वाली माइनर लाइट, तीन रंग की एलईडी तीन सेल टॉर्च, रेनकोट, विंटर जैकेट आदि मुहैया कराए जाते हैं।

ii. इन कर्मचारियों की कार्य कुशलता बढ़ाने और शारीरिक थकावट को कम करने के लिए, हल्के वजन के उपकरण जैसे स्पैनर, हथौड़ा, क्रोबार आदि मुहैया कराए जाते हैं। इसके अलावा, बैटरी/हाइड्रोलिक संचालित मशीनें और स्वचालित प्रणालियां हल्के रखरखाव कार्यों जैसे फिटिंग निकालना/लगाना, बोल्ट कसना, रेल जॉइंट में लुब्रिकेशन आदि के लिए विकसित की गई हैं, ताकि शारीरिक थकावट को कम किया जा सके और उत्पादकता में सुधार हो सके।

iii. विभिन्न प्रकार की रेलपथ मशीनों का उपयोग करके रेलपथ का यांत्रिक अनुरक्षण सभी प्रकार के कठिन कार्यों जैसे टैंपिंग, बलास्ट क्लीनिंग, पटरियों को उठाना और संरेखित करना, साथ ही पटरियों की ग्राइंडिंग, कटिंग, ड्रिलिंग आदि के लिए शुरू किया गया है ताकि मानवीय श्रम कम हो। रेलपथ अनुरक्षण के लिए मल्टी यूटिलिटी/रेल आधारित वाहन मोबाइल टीमों को मुहैया कराए जाते हैं।

iv. संरक्षा संबंधी पद्धतियों को सुदृढ़ बनाने के लिए नियमित काउंसलिंग और चिकित्सकीय परीक्षण किए जाते हैं। संभावित जोखिमों के विषय में जागरूकता बढ़ाने के लिए नियमित प्रशिक्षण सत्र आयोजित किए जाते हैं। सेमिनार और कार्यशालाओं के माध्यम से उचित संरक्षा प्रोटोकॉल के साथ "पर्सनल सेफ्टी फर्स्ट" कार्यक्रम आयोजित किया जाता है, जहां इन कर्मचारियों को 'पटरियों पर अथवा निकटवर्ती क्षेत्र में कार्य करते समय सुरक्षित रहने के तरीके' के विषय में प्रशिक्षित किया जाता है।

v. क्षेत्रीय प्रशिक्षण केंद्रों (जेडटीसी) के माध्यम से रेलपथ संरक्षा नियमों, मशीनों/उपकरणों के उपयोग, प्राथमिक उपचार आदि के विषयों पर नियमित प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाते हैं, जिसमें बेहतर समझ के लिए व्यवहारिक और दृश्य प्रशिक्षण साधनों का उपयोग किया जाता है।

vi. कर्मचारियों के कल्याण उपायों के संबंध में, उन्हें गैंग टूल्स सह विश्राम कक्ष, गैंग हट्स, चौकीदार वाले समपार फाटक पर शौचालय की सुविधाएँ, पानी की बोतल (2 लीटर, हीट इंसुलेटेड), आश्रितों की शिक्षा और स्वास्थ्य की देखभाल के लिए पारिवारिक आवास प्रदान किया गया है। इसके अलावा, रेलपथ अनुरक्षकों की ड्यूटी की प्रकृति के अनुसार जोखिम और कठिनाई भत्ता भी प्रदान किया जाता है।

vii. जलवायु संबंधी परिस्थितियों और आवश्यकताओं के अनुसार ड्यूटी रोस्टर में लचीलेपन की अनुमति है। रेलपथ अनुरक्षकों को प्रोत्साहन देने के लिए संरक्षा और रेलपथ अनुरक्षण कार्यों में उत्कृष्ट प्रदर्शन के लिए सम्मान और पुरस्कार दिए जाते हैं।

viii. वीएचएफ आधारित आने वाली गाड़ियों के संबंध में चेतावनी प्रणाली (एप्रोचिंग ट्रेन वॉर्निंग सिस्टम) से ब्लॉक खंड में आने वाली गाड़ियों के लिए एडवांस स्टार्टर सिगनल के हरा होने पर कर्मियों को हैंडहेल्ड वीएचएफ रिसीवर डिवाइस के माध्यम से पहले से चेतावनी देता है। इन उपकरणों को सभी मार्गों पर पटरियों पर काम करने वाले कर्मियों को सामान्य सुरक्षा सावधानियों के अतिरिक्त संरक्षा के लिए मुहैया कराया जा रहा है।

उक्त उल्लिखित संरक्षा संबंधी उपायों के परिणामस्वरूप, रेलपथ अनुरक्षण कार्यों के दौरान रेल कर्मचारियों के ड्यूटी के दौरान मृत्यु की संख्या 2013-14 में 196 से घटकर पिछले पांच वर्षों में औसतन 67 प्रति वर्ष रह गई है, जो कि लगभग 66% की कमी है।

<u>भर्ती</u>

भारतीय रेल के आकार, स्थानिक वितरण और परिचालन महत्व को ध्यान में रखते हुए पदों का रिक्त होना और उन्हें भरा जाना एक सतत् प्रक्रिया है। नियमित परिचालन, प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों, यंत्रीकरण और नवोन्मेषी पद्धतियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त और उपयुक्त जनशक्ति मुहैया कराई जाती है। इन रिक्तियों को मुख्यतः परिचालनिक और प्रौद्योगिकी संबंधी आवश्यकताओं के अनुसार रेलवे द्वारा भर्ती एजेन्सियों को मांग पत्र भेजकर भरा जाता है।

मंत्रालय के लिए पूर्ण रूप से राजपत्रित संवर्ग में, वार्षिक रूप से भर्तियां संघ लोक सेवा आयोग के माध्यम से की जाती हैं। इसके अलावा, 2004-2013 के दौरान 4988 अधिकारियों की भर्ती की तुलना में, 2014-2024 के दौरान संगठित सेवाओं में 7297 अधिकारियों की भर्ती की गई हैं।

वर्तमान में भारतीय रेल में 2024 और 2025 के वार्षिक कैलेंडर के अनुसार अराजपत्रित कार्मिकों की 1,20,579 रिक्तियों पर भर्तियां शुरू की गई।

सहायक लोको पायलटों (एएलपी), तकनीशियनों, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में उप-निरीक्षक और कांस्टेबल, जूनियर इंजीनियर (जेई)/डिपो सामग्री अधीक्षक (डीएमएस)/रसायन एवं धातुकर्म सहायक (सीएमए), पैरामेडिकल कोटियों, गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक), गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (पूर्व-स्नातक), अनुसचिवीय एवं पृथक कोटियों और लेवल-1 कोटियों जैसे सहायक, ट्रैक मेंटेनर और पॉइंट्समैन के पदों को भरने के लिए जनवरी से दिसम्बर 2024 के दौरान 92,116 रिक्तियों के लिए दस केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएं (सीईएन) अधिसूचित की गई हैं।

59,678 पदों के लिए पहले/एकल चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षा (सीबीटी) पूरी की जा चुकी है। विवरण निम्नानुसार दिया गया है -

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
सहायक लोको पायलट के पद (18,799 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	18,40,347	156	15
तकनीशियन के पद (14,298 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	26,99,892	139	15
जेई/डीएमएस/सीएमए के पद (7,951 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	11,01,266	146	15
रे.सु.ब. एस.आई के पद (452 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	15,35,635	143	15
आरपीएफ-कांस्टेबल के पद (4208 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	45,30,288	147	15
पैरामेडिकल कोटियों (1376 रिक्तियां) हेतु सीबीटी	7,08,321	143	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक) (8113 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	58,41,774	141	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (पूर्व-स्नातक) (3445 रिक्तियां) हेतु प्रथम चरण सीबीटी	63,27,473	157	15
अनुसचिवीय एवं पृथक कोटियों हेतु सीबीटी (1,036 रिक्तियां)	4,46,013	139	15
कुल अभ्यर्थी	2,50,31,009		

सहायक लोको पायलट, जेई/डीएमएस/सीएमए और गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियों (स्नातक) के पदों के लिए द्वितीय चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षा (सीबीटी) भी पूरी की गई है। इनका ब्यौरा इस प्रकार है:-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
सहायक लोको पायलट के पद (18,799 रिक्तियां) हेतु द्वितीय चरण सीबीटी	2,66,363	112	15
जेई/डीएमएस/सीएमए के पद (7,951 रिक्तियां) हेतु द्वितीय चरण सीबीटी	1,17,339	118	15
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक) (8113 रिक्तियां) हेतु द्वितीय चरण सीबीटी	1,21,931	129	15
कुल अभ्यर्थी	5,05,633		

सहायक लोको पायलट (एएलपी) के पद के लिए कंप्यूटर आधारित अभिक्षमता परीक्षा (सीबीएटी) भी पूरी कर ली गई है। इसका ब्यौरा निम्नानुसार है:-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	भाषाएं
सहायक लोको पायलट के पद (18,799 रिक्तियां) हेतु सीबीएटी	1,32,044	84	2

लेवल - I कोटियों के 32,438 रिक्तियों हेतु सीबीटी दिनांक 27.11.2025 से 15 भाषाओं में 140 शहरों में शुरू की गई है। कांस्टेबल (आरपीएफ) के 4,208 पदों के लिए शारीरिक दक्षता परीक्षा (पीईटी) दिनांक 13.11.2025 से शुरू की गई है।

23,000 से अधिक उम्मीदवारों के लिए पैनल, जिसमें तकनीशियन, जूनियर इंजीनियर, पैरा मेडिकल कोटियों, उप-निरीक्षक (आरपीएफ) और सहायक लोको पायलट के पद शामिल हैं, को अंतिम रूप दिया गया है। इनमें से अधिकांश संरक्षा कोटियों में हैं।

इसके अतिरिक्त, वर्ष 2025 के वार्षिक कैलेंडर के अनुसार, 28,463 रिक्तियों के लिए सात केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएँ भी जारी की गई हैं। जिनका ब्यौरा निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचना संख्या	पद का नाम	अधिसूचित की गई रिक्तियों की संख्या	अधिसूचना जारी करने का माह
1	01/2025	सहायक लोको पायलट	9,970	मार्च 2025
2	02/2025	तकनीशियन	6,238	जून 2025
3	03/2025	पैरा मेडिकल कोटि	434	जुलाई 2025
4	04/2025	खंड नियंत्रक	368	अगस्त 2025
5	05/2025	जूनियर इंजीनियर/डिपो सामग्री अधीक्षक	2,585	अक्टूबर 2025
6	06/2025	एनटीपीसी (स्नातक)	5,810	अक्टूबर 2025
7	07/2025	एनटीपीसी (पूर्व-स्नातक)	3,058	अक्टूबर 2025

रेलवे भर्ती बोर्ड की परीक्षाएं काफी तकनीकी प्रकृति की होती हैं जिनमें बड़े पैमाने पर कर्मियों और संसाधनों को जुटाने तथा जनशक्ति के प्रशिक्षण की आवश्यकता होती है। रेलवे ने इन सभी चुनौतियों का सामना किया और सभी निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन करते हुए पारदर्शी तरीके से भर्ती का सफलतापूर्वक संचालन किया। पूरी प्रक्रिया के दौरान पेपर लीक होने या इसी तरह के कदाचार की कोई घटना सामने नहीं आई है।

वर्ष 2004-2005 से 2013-14 की तुलना में 2014-2015 से 2024-2025 के दौरान भारतीय रेल में की गई भर्तियों का विवरण निम्नानुसार दिया गया है:-

अवधि	भर्तियां*
2004-2005 से 2013-2014	4.11 लाख
2014-2015 से 2024-2025	5.08 लाख

* लेवल-1 और संरक्षा संबंधी पदों सहित

इसके अलावा, प्रणालीगत सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने समूह 'ग' पदों की विभिन्न कोटियों में भर्ती के लिए वर्ष 2024 से वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की एक प्रणाली शुरू की है। वार्षिक कैलेंडर शुरू होने से अभ्यर्थी निम्नानुसार लाभान्वित हो रहे हैं:

- **अभ्यर्थियों के लिए अधिक अवसर;**
- **प्रतिवर्ष योग्यता प्राप्त करने वालों को अवसर;**
- **परीक्षाओं की निश्चितता;**
- **भर्ती प्रक्रिया, प्रशिक्षण और नियुक्तियों में तेज़ी।**

रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के पीड़ित व्यक्तियों को दुर्घटना या अप्रत्याशित घटना के तुरंत पश्चात अनुग्रह राहत राशि प्रदान की जाती है। दिनांक 01.01.2020 से 30.11.2025 के दौरान रेलवे द्वारा गाड़ी दुर्घटनाओं में मृतक व्यक्तियों के परिजनों को दी गई कुल अनुग्रह राशि 32.72 करोड़ रुपए है।

रेल अधिनियम, 1989 की धारा 124 और धारा 124-क (धारा 123 के साथ पठित) के तहत यथा परिभाषित रेलगाड़ी दुर्घटनाओं और अप्रिय घटनाओं में रेल यात्रियों की मृत्यु/चोट के लिए मुआवजे का निर्णय रेल दावा अधिकरण (आरसीटी) द्वारा पीड़ितों/उनके आश्रितों द्वारा उनके समक्ष दायर किए गए दावा आवेदन के आधार पर किया जाता है और इसमें उचित कानूनी प्रक्रिया का अनुपालन करने के पश्चात् मामलों का निपटान किया जाता है। रेल प्रशासन तब मुआवजा देता है जब माननीय आरसीटी द्वारा दावेदार के पक्ष में निर्णय दिया जाता है और रेलवे उस आदेश को लागू करने का निर्णय लेती है। मुआवजे की राशि अनुग्रह राशि के अतिरिक्त प्रदान की जाती है।

दिनांक 01.01.2020 से 30.11.2025 तक हुई रेलगाड़ी दुर्घटनाओं में मृतकों के परिजनों को रेलवे द्वारा भुगतान की गई मुआवजे की कुल राशि 24.29 करोड़ रुपए है।

रेलवे द्वारा किसी कर्मचारी के परिवार/आश्रितों को अनुग्रह मुआवजा राशि वित्तीय सहायता (01.01.2016 से 25 लाख रु) तब दी जाती है जब उसकी सरकारी ड्यूटी के समय दुर्घटना के कारण मृत्यु हो जाती है।

अनुग्रह राशि का शीघ्र संवितरण विभिन्न कारकों जैसे अपेक्षित दस्तावजों (यथा कानूनी उत्तराधिकारी प्रमाण-पत्र) को समय पर प्रस्तुत न करने, पारिवारिक विवाद/प्रतिस्पर्धी दावे, मृत्यु के कारण के सत्यापन आदि पर निर्भर करता है। पिछले 5 वर्षों के दौरान, वर्तमान तिथि से, संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा लगभग 98% मामलों में अनुग्रह मुआवजा राशि का भुगतान कर दिया गया है।

******