भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
11.12.2024 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2691 का उत्तर

पश्चिम बंगाल में कंचनजंगा एक्सप्रेस और मालगाड़ी में टक्कर

2691. सुश्री सयानी घोष:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम बंगाल में कंचनजंगा एक्सप्रेस और मालगाड़ी की टक्कर संबंधी जांच रिपोर्ट में बताया गया है कि यह "स्वचालित सिग्नल विफलता" की स्थिति में ट्रेन संचालन के प्रबंधन में "कई स्तरों पर चूक" होने के कारण "संभावित दुर्घटना" थी, तथापि इसे टाला जा सकता था और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या घटना की जांच कर रहे रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने स्वचालित ट्रेन-सुरक्षा प्रणाली 'कवच' को सर्वोच्च प्राथमिकता पर लागू करने का भी आहवान किया था और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) पिछले पांच वर्षों के दौरान सिगनल विफलता के कारण कितनी ट्रेन दुर्घटनाएं हुई हैं;

(घ) रेलवे में स्वीकृत क्षमता के सापेक्ष सिग्नलिंग और दूरसंचार कर्मियों के कितने पद रिक्त हैं; और

(ङ) 'कवच' प्रणाली को शीघ्र लागू करने और भारतीय रेलवे द्वारा सिगनलिंग और दूरसंचार कर्मियों के रिक्त पदों को भरने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) और (ख): 17.06.2024 को 08:50 बजे पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार मंडल के रंगापानी-चत्तरहाट ब्लॉक खंड में रेलगाड़ी सं. 13174 डाउन (कंचनजंघा एक्सप्रेस) और डाउन जीएफसीजे कंटेनर के बीच पीछे से टक्कर हुई।

यह स्वचालित सिगनल व्यवस्था युक्त एक बड़ी लाइन, दोहरी लाइन वाला, विद्युतीकृत खंड है। नागर विमानन मंत्रालय के अधीन सांविधिक निकाय, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त (सीसीआरएस) द्वारा इस दुर्घटना की जांच की गई है। इस जांच रिपोर्ट के अनुसार, यह दुर्घटना *"गाड़ी संचालन में त्रुटि"* कोटि में वर्गीकृत की गई है।
सीसीआरएस ने अन्य बातों के साथ-साथ "नए स्वचलित सिगनल खंड" को शुरू करने की सिफारिश की है जो स्वचालित गाड़ी सुरक्षा के प्रावधान के अनुरूप होनी चाहिए।

(ग) पिछले 5 वर्षों के दौरान 2019-20 से 2023-24 और चालू वर्ष 2024-25 (अप्रैल से नवंबर) के दौरान, जांच समिति द्वारा स्थापित अंतिम निष्कर्षों और कारणों के आधार पर, सिगनल व्यवस्था के कारण भारतीय रेल में कुल 4 रेल दुर्घटनाएं हुईं।

(घ) और (ङ) भारतीय रेल के आकार, स्थानिक वितरण और परिचालनिक महत्ता को ध्यान में रखते हुए पदों का रिक्त होना और रिक्तियों का भरा जाना एक सतत् प्रक्रिया है। नियमित परिचालन, प्रौद्योगिकी में परिवर्तनों, यांत्रिकीकरण और अभिनव प्रक्रियाओं के लिए पर्याप्त और उपयुक्त जनशक्ति प्रदान की जाती है। इन रिक्तियों को परिचालनिक एवं प्रौद्योगिकीय आवश्यकताओं के अनुसार मुख्यतः रेलवे द्वारा भर्ती एजेंसियों को मांग-पत्र भेजकर भरा जाता है।

कोविड-19 के कारण लगाए गए प्रतिबंधों में ढील देने के बाद, जिनमें 2.37 करोड़ से अधिक अभ्यर्थियों की दो प्रमुख परीक्षाओं का सफलतापूर्वक आयोजन किया गया है।

परीक्षाएं	अभ्यर्थी	शहर	केंद्र	दिवस	पालियां
एल2 - एल6	1.26 करोड़	211	726	68	133
एल -1	1.1 करोड़	191	551	33	99

इन परीक्षाओं के आधार पर, रेलों में 1,30,581 अभ्यर्थियों की भर्ती की गई है।

रेलवे भर्ती बोर्ड की परीक्षाएं काफी तकनीकी प्रकृति की होती हैं जिनमें बड़े पैमाने पर लोगों और संसाधनों को जुटाना तथा लोगों को प्रशिक्षण देना शामिल होते हैं। रेलवे ने इन सभी चुनौतियों को पार किया और सभी निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन करते हुए पारदर्शी तरीके से भर्ती का सफलतापूर्वक संचालन किया। पूरी प्रक्रिया के दौरान पेपर लीक या ऐसे किसी के कदाचार की कोई घटना सामने नहीं आई है।

2004-14 की तुलना में 2014-2024 के दौरान भारतीय रेलों पर की गई भर्ती निम्नानुसार हैः-

अवधि	भर्तियां
2004-14	4.11 लाख
2014-24	5.02 लाख

इसके अलावा, प्रणालीगत सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने समूह 'ग' पदों की विभिन्न कोटियों में भर्ती के लिए इस वर्ष वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की एक प्रणाली शुरू की है। वार्षिक कैलेंडर की शुरुआत करने से अभ्यर्थियों को निम्नानुसार लाभ होगा:

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

तदनुसार, सहायक लोको पायलट, तकनीशियनों, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में उप-निरीक्षकों और कांस्टेबलों, कनिष्ठ इंजीनियरों /डिपो सामग्री अधीक्षकों/रासायनिक और धातुकर्म सहायकों, पराचिकित्सीय कोटियों, गैर-तकनीकी प्रचलित कोटियों (स्नातक) और गैर-तकनीकी प्रचलित कोटियों (पूर्वस्नातक) के पदों को भरने के लिए जनवरी से अक्टूबर 2024 के दौरान 58,642 रिक्तियों के लिए आठ केंद्रीकृत अधिसूचनाएं (सीईएन) अधिसूचित की गई हैं। कंप्यूटर आधारित परीक्षा दिनांक 25.11.2024 से आरंभ हो गई है।

इसके अतिरिक्त, कवच का त्वरित कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदम निम्नानुसार हैं

1. कवच एक स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली है। कवच एक अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसे उच्चतम 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 विनिर्दिष्ट 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। प्राप्त अनुभवों और स्वतंत्र संरक्षा निर्धारक (आईएसए) द्वारा प्रणाली के स्वतंत्र संरक्षा मूल्यांकन के आधार पर कवच के संस्करण 3.2 की आपूर्ति के लिए 2018-19 में तीन फर्मों को मंजूरी दी गई थी।

4. कवच को जुलाई 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में अपनाया गया था।

5. कवच प्रणाली के कार्यान्वयन में निम्नलिखित मुख्य कार्यकलाप शामिल हैं:

   - प्रत्येक स्टेशन, ब्लॉक खंड पर स्टेशन कवच की संस्थापना।
   - पूरे रेलपथ की लंबाई पर आरएफआईडी टैग का संस्थापन।
   - संपूर्ण रेलखंड में दूरसंचार टावरों का संस्थापन।
   - रेलपथ के साथ-साथ ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना।
   - भारतीय रेल पर परिचालित किए जाने वाले प्रत्येक रेलइंजन पर लोको कवच का प्रावधान।

6. दक्षिण मध्य रेलवे के 1465 मार्ग किलोमीटर पर कवच के वर्जन 3.2 की संस्थापना के आधार पर बहुत अधिक अनुभव प्राप्त हुआ था। इन अनुभवों का उपयोग करते हुए आगे और भी सुधार किए गए थे। अंततः दिनांक 16.07.2024 को कवच वर्जन 4.0 विशिष्टियों को आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित किया गया।

7. कवच के वर्जन 4.0 में विभिन्न रेल नेटवर्क के लिए आवश्यक सभी मुख्य विशेषताएं शामिल हैं। भारतीय रेल हेतु संरक्षा के संबंध में यह विशिष्ट उपलब्धि है। अल्प अवधि के भीतर, भारतीय रेल द्वारा स्वचालित गाड़ी संरक्षा प्रणाली को विकसित किया गया, परीक्षण किया गया और उसे लगाना शुरू किया गया।

8. कवच के वर्जन 4.0 में प्रमुख सुधारों में अधिक सटीक अवस्थिति, बड़े यार्ड के लिए सिगनल संबंधी पहलुओं की बेहतर जानकारी, ओएफसी पर स्टेशन से स्टेशन तक कवच इंटरफेस और मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली के लिए सीधा इंटरफेस शामिल हैं। इन सुधारों के साथ, अब बड़े पैमाने पर कवच वर्जन 4.0 को लगाए जाने की योजना बनाई गई है।

9. अक्टूबर 2024 तक भारतीय रेल में कवच प्रणाली में शामिल प्रमुख मदों की प्रगति निम्नानुसार है:

क्र.सं.	मदें	प्रगति
i.	ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	5116 किमी
ii.	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	538 अदद
iii.	स्टेशनों पर कवच का प्रावधान	521 अदद
iv.	रेलइंजनों में कवच का प्रावधान	687 रेलइंजन
v.	ट्रैक साइड उपस्कर का संस्थापन	3413 मार्ग कि.मी.

10. कवच प्रणाली के कार्यन्वयन के अगले चरण की योजना निम्नानुसार हैः-

- 10,000 रेल इंजनों में लगाने हेतु परियोजना को अंतिम रूप दिया गया है।
- लगभग 15000 मार्ग किमी के लिए कवच के रेलपथ के कार्यों के लिए बोलियां आमंत्रित की गई हैं। इसमें भारतीय रेल के सभी स्वर्णिम चतुर्भुज (जीक्यू) रेलमार्ग, स्वर्णिम विकर्ण रेलमार्ग (जीडी), उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) और चिह्नित रेलखंड शामिल हैं।

11. वर्तमान में, कवच प्रणाली की आपूर्ति के लिए 3 ओईएम अनुमोदित हैं। क्षमता और कार्यान्वयन के स्तर को बढ़ाने के लिए और अधिक ओईएम के परीक्षण और अनुमोदन विभिन्न चरणों में हैं।

12. सभी संबंधित अधिकारियों को प्रशिक्षण देने के लिए भारतीय रेल के केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों में कवच से संबंधित विशेषज्ञता प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। अभी तक 9000 से अधिक तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच प्रौद्योगिकी से संबंधित प्रशिक्षण प्रदान किया गया है। इन पाठ्यक्रमों को इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।

*****