

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा

23.07.2025 के  
तारांकित प्रश्न सं. 60 का उत्तर

मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क पर रेल दुर्घटनाएं

\*60. प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़:

श्री संजय दिना पाटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) विगत पांच वर्षों में प्रत्येक वर्ष और वर्तमान वर्ष के दौरान मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क में यात्रा करते समय हुई दुर्घटनाओं में कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई और कितने लोग घायल हुए और ऐसी दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण क्या हैं;
- (ख) क्या उक्त रेल दुर्घटनाओं के पीड़ित परिवारों को रेलवे द्वारा मुआवजा और राहत प्रदान की जा रही है;
- (ग) यदि हां, तो पिछले पांच वर्षों के दौरान मुआवजे की कितनी राशि का भुगतान किया गया और ऐसे मुआवजे में दावे की प्रक्रिया क्या है;
- (घ) क्या सरकार ने मुंबई उपनगरीय नेटवर्क में दुर्घटनाओं और मौतों की संख्या को कम करने के लिए कोई विशिष्ट कदम उठाए हैं/उपाय किए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है;
- (ङ) क्या सरकार ने भीड़-भाड़ की एआई-आधारित निगरानी अथवा प्लेटफार्म स्क्रीन डोर जैसी आधुनिक सुरक्षा प्रौद्योगिकियां शुरू करने पर विचार किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है;
- (च) क्या रेल सुरक्षा बल (आरपीएफ) और राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) को दुर्घटना संभावित क्षेत्रों में पर्याप्त रूप से तैनात किया गया है, यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है; और

(छ) क्या सरकार ने दुर्घटनाओं को रोकने के लिए मुंबई उपनगरीय स्टेशनों में प्लेटफार्म अवसंरचना में सुधार करने के लिए भी कदम उठाए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री  
(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

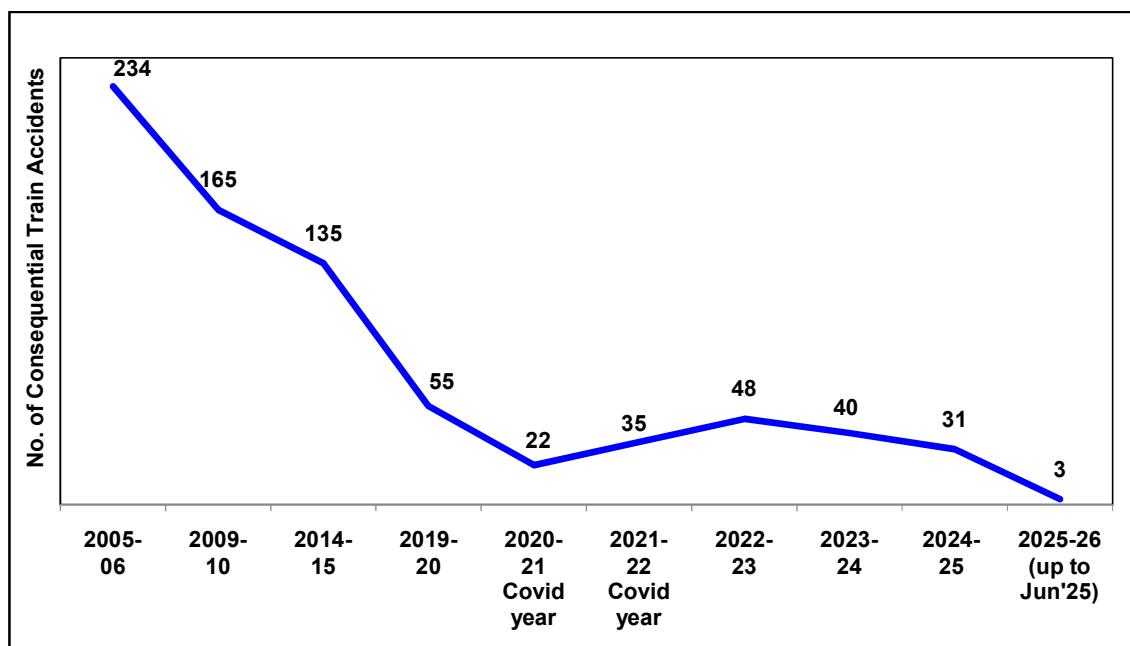
\*\*\*\*\*

दिनांक 23.07.2025 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 60 के भाग (क) से (छ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (छ): 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 काफी गिरावट आई है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं वर्ष 2014-15 में 135 से घटकर वर्ष 2024-25 में 31 रह गई हैं, जिन्हें नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शाया गया है।

यह नोट किया जाए कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान, परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 1711 (औसतन 171 प्रतिवर्ष) थी, जो वर्ष 2024-25 में घटकर 31 और वर्ष 2025-26 (जून, 2025 तक) में 3 रह गई हैं।

रेलगाड़ी परिचालन में बेहतर संरक्षा दर्शाने वाला अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक दुर्घटनाएं प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर (एपीएमटीकेएम) है, जो वर्ष 2014-15 में 0.11 से घटकर 2024-25 में 0.03 रह गया है, जो उक्त अवधि के दौरान लगभग 73% का सुधार दर्शाता है।



भारतीय रेल पर परिणामी रेल दुर्घटनाओं और उनमें हताहतों (रेल यात्रियों और रेल कर्मचारियों सहित) की संख्या निम्नानुसार है:

अवधि	परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या	मृतकों की संख्या	घायलों की संख्या
2004-05 से 2013-14 तक	1711	904	3155
2014-15 से 2023-24 तक	678	748	2087

मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क पर दुर्घटनाओं के संबंध में, पिछले 5 वर्षों के दौरान, अर्थात् वर्ष 2020-21 से 2024-25 तक और मौजूदा वित्तीय वर्ष 2025-26 (30 जून, 2025 तक) में, मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे में मुंबई उपनगरीय नेटवर्क पर उपनगरीय गाड़ियों की कुल 5 परिणामी रेल दुर्घटनाएँ हुईं।

मध्य रेलवे में, 5 परिणामी रेल दुर्घटनाएँ हुईं, जबकि पश्चिम रेलवे में, इसी अवधि के दौरान कोई परिणामी रेल दुर्घटना नहीं हुई। इन दुर्घटनाओं में, कोई हताहत या घायल नहीं हुआ।

इन दुर्घटनाओं के कारणों में सामान्य रूप से रेलपथ संबंधी खराबी, रेलइंजन/सवारी डिब्बों में खराबी, उपकरणों की विफलता, मानवीय त्रुटियाँ आदि शामिल हैं।

किसी दुर्घटना अथवा अप्रिय घटना के तुरंत बाद दुर्घटना पीड़ित व्यक्तियों को अनुग्रह राशि का भुगतान किया जाता है। वर्ष 2020-21 से 2024-25 की अवधि के दौरान मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क में यात्रा करते समय गाड़ी दुर्घटनाओं में हताहतों और घायल व्यक्तियों के परिजनों को रेलवे द्वारा 34.55 लाख रुपए की अनुग्रह राशि का भुगतान किया गया है।

रेल अधिनियम, 1989 की धारा 124 और 124ए (धारा 123 के साथ पठित) के तहत यथापरिभाषित गाड़ी दुर्घटनाओं और अप्रिय घटनाओं में रेल यात्रियों की मृत्यु/चोट के लिए मुआवजे का निर्णय रेल दावा अधिकरण द्वारा पीड़ितों/उनके आश्रितों द्वारा रेल दावा अधिकरण के समक्ष दायर दावा आवेदन के आधार पर किया जाता है और यह उचित न्यायिक प्रक्रिया का पालन करने के बाद मामलों का निपटारा करती है। रेल प्रशासन तभी मुआवजा देता है जब माननीय रेल दावा अधिकरण द्वारा दावेदार के पक्ष में आदेश दिया जाता है और रेलवे उस आदेश को लागू करने का निर्णय लेती है। मुआवजा राशि नियत अनुग्रह राशि के अतिरिक्त दी जाती है। वर्ष 2020-21 से 2024-25 की अवधि के दौरान मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क में यात्रा करते समय गाड़ी दुर्घटनाओं में हताहतों और घायल व्यक्तियों के परिजनों को रेलवे द्वारा 216.87 करोड़ रुपए की मुआवजा राशि का भुगतान किया गया है।

यह नोट किया जाए कि दिए गए मुआवजे हेतु यह आवश्यक नहीं है कि यह केवल उसी वर्ष की दुर्घटनाओं/हताहतों से संबंधित हो। किसी वर्ष में प्रदत्त राशि रेल दावा अधिकरणों (आरसीटी) या अन्य न्यायालयों द्वारा किसी वर्ष विशेष में निपटाए गए मामलों की संख्या पर निर्भर करती है, भले ही दुर्घटना किसी वर्ष में हुई हो।

रेलगाड़ी परिचालन जिसमें उपनगरीय गाड़ी परिचालन भी शामिल है, में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा उपाय निम्नानुसार हैं:-

1. भारतीय रेल पर संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय पिछले कुछ वर्षों में निम्नानुसार

बढ़ा है:

संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय (करोड़ रु. में)						
	2013-14 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	संशोधित अनुमान 2024-25	बजट अनुमान 2025-26	
रेलपथ का अनुरक्षण और निर्माण कार्य	9172	18,115	20,322	21,800	23,316	
रेल इंजनों और चल स्टॉक का अनुरक्षण	14796	27,086	30,864	31,540	30,666	
मशीनों का अनुरक्षण	5406	9,828	10,772	12,112	12,880	
सड़क संरक्षा समपार और ऊपरी/निचले सड़क पुल	1986	5,347	6,662	8,184	7,706	
रेलपथ नवीकरण	4985	16,326	17,850	22,669	22,800	
पुल संबंधी कार्य	390	1,050	1,907	2,130	2,169	
सिगनल एवं	905	2,456	3,751	6,006	6,800	

दूरसंचार संबंधी कार्य					
उत्पादन इकाइयों सहित कारखानों तथा संरक्षा पर विविध व्यय	1823	7,119	9,523	9,581	10,134
कुल	39463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

2. मानवीय विफलता के कारण होने वाली दुर्घटनाएं कम करने के लिए 30.06.2025 तक 6,635 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 30.06.2025 तक 11,096 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 30.06.2025 तक 6,640 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन के लिए 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 रक्षण (एटीपी) प्रणाली के रूप में अपनाया गया था। कवच प्रणाली की उत्तरोत्तर चरणबद्ध रूप में व्यवस्था की जा रही है। कवच को पहले ही दक्षिण मध्य रेल और उत्तर मध्य रेलवे के 1548 मार्ग किलोमीटर पर संस्थापित किया जा चुका है। वर्तमान में, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3000 मार्ग कि.मी.) पर कार्य प्रगति पर है। दिनांक 30.06.2025 तक रेलमार्गों पर लगभग 2200 मार्ग कि.मी. पर रेलपथ साइड कार्य पूरे कर लिए गए हैं। इन खंडों पर नियमित परीक्षण किए जा रहे हैं।

6. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के रेखांकन तैयार करने आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।
7. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः जोर 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, रेल फाटकों आदि की दूरी का पता लग जाता है।
11. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किमी की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़ी सतह के 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 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 वैलिंग 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 रेल की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वैलिंग के उपयोग को कम करना और रेलपथों के लिए बेहतर वैलिंग तकनीकों अर्थात् फ्लैश बट वैलिंग अपनाना।
16. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग कारों) द्वारा रेलपथ ज्यामिति की निगरानी।

17. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर पट्रोलिंग।
18. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।
19. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों की जाँच करने और उन्हें जागरूक करने 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 से संबंधित मामलों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्य साइट 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 सभी चौकीदार रहित 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 का 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’ संबंधी विभिन्न दिशानिर्देशों के बारे में सूचित और सतर्क किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूमपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।

27. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैन्ट्री कारों में अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धुआं संसूचन प्रणाली की व्यवस्था कर रही हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीकों से प्रोग्रेसिव फिटमेन्ट का कार्य भी चालू है।
28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
29. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के अंतर्गत भारतीय रेल (ओपन लाइन) सामान्य नियमों में रोलिंग ब्लॉक की अवधारणा को समाविष्ट किया गया है, जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य को रोलिंग आधार पर 52 सप्ताह पूर्व ही नियोजित किया जाता है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

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

क्र.सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2024-25 (मार्च 2025 तक)	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.	8 गुना से अधिक
3	इलेक्ट्रोनिक इंटरलॉकिंग	837 स्टेशन	3,691 स्टेशन	4 गुना से अधिक

	(स्टेशन)			
4	फॉग पास सेफ्टी उपकरण (अदद)	31.03.14 तक: 90	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 विफलताएं (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 अधिक कमी
बेहतर अवसंरचना एवं चल स्टॉक				
1	जोड़े गए नए रेलपथ कि.मी. (रेलपथ कि.मी.)	14,985 अदद	34,428 कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	फ्लाईओवर (आरओबी)/	4,148 अदद	13,808 अदद	3 गुना से अधिक

अंडरपास (अदद)	(आरयूबी)			
3	बड़ी लाइन पर चौकीदार रहित सम्पार (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

मुंबई उपनगरीय रेलखंड सहित भारतीय रेल पर अपनाए गए संरक्षा उपायों के संबंध में, निम्नलिखित कार्य योजना तैयार की गई है:-

#### 1. 73 चिह्नित स्टेशनों पर स्थायी प्रतीक्षा क्षेत्रों का निर्माण:

- वर्ष 2024 के त्यौहारों के दौरान, स्टेशनों के बाहर प्रतीक्षा क्षेत्र बनाए गए थे। सूरत, उधना, पटना और नई दिल्ली में ये प्रतीक्षा क्षेत्र अधिक भीड़ की संभलाई में सक्षम थे। यात्रियों को केवल तभी प्रवेश करने दिया जाता है जब गाड़ी प्लेटफॉर्म पर आती है।
- महाकुंभ के दौरान प्रयाग क्षेत्र के नौ स्टेशनों पर इसी प्रकार की व्यवस्था की गई थी।
- इन स्टेशनों के अनुभव के आधार पर, देशभर के 73 स्टेशनों पर, जहाँ समय-समय पर अधिक भीड़भाड़ होती है, स्टेशनों के बाहर स्थायी प्रतीक्षा क्षेत्र का निर्माण करने का निर्णय लिया गया है। प्रतीक्षा क्षेत्र के भीतर भीड़ को नियंत्रित किया जाएगा। यात्रियों को प्लेटफॉर्म पर तभी प्रवेश करने दिया जाएगा जब गाड़ी प्लेटफॉर्म पर आ जाएँ। इससे प्लेटफॉर्म पर भीड़ कम होगी।
- नई दिल्ली, आनंद विहार, वाराणसी, अयोध्या और गाजियाबाद स्टेशनों पर पायलट परियोजना शुरू की गई है।

## 2. पहुंच नियंत्रणः

- चिह्नित किए गए 73 स्टेशनों पर पूर्ण रूप से पहुंच नियंत्रण शुरू किया जाएगा।
- पुष्टिकृत आरक्षित टिकट वाले यात्रियों को प्लेटफॉर्म पर सीधे प्रवेश कराया जाएगा।
- बिना टिकट या प्रतीक्षा सूची वाले यात्री बाहरी प्रतीक्षा क्षेत्र में प्रतीक्षा करेंगे।
- सभी अनधिकृत प्रवेश द्वारा सील कर दिए जाएँगे।

## 3. चौड़े पैदल पार पुल (एफओबी):

- 12 मीटर चौड़े (40 फीट) और 6 मीटर चौड़े (20 फीट) मानक पैदल पार पुलों के दो नए डिज़ाइन विकसित किए गए हैं। महाकुंभ के दौरान रैंप वाले चौड़े पैदल पार पुल भीड़ प्रबंधन में काफी प्रभावी रहे। इन नए मानकीकृत चौड़े पैदल पार पुलों को सभी स्टेशनों पर बनाया जाएगा।

## 4. कैमरे:

- महाकुंभ के दौरान कैमरों से भीड़ प्रबंधन में बड़े पैमाने पर सहायता मिली। रेलवे स्टेशनों और आसपास के क्षेत्रों में सीसीटीवी कैमरों से रेलवे स्टेशन पर भीड़भाड़ की कड़ी निगरानी और प्रबंधन में सहायता मिलेगी।

## 5. वॉर रूमः

- बड़े स्टेशनों पर वॉर रूम बनाए जाएँगे। भीड़भाड़ की स्थिति में सभी विभागों के अधिकारी वॉर रूम में कार्य करेंगे।

## 6. नई पीढ़ी के संचार उपकरणः

- सभी अधिक भीड़भाड़ वाले स्टेशनों पर वॉकी-टॉकी, उद्घोषणा प्रणाली, कॉल प्रणाली जैसे नवीनतम डिज़ाइन के डिजिटल संचार उपकरण लगाए जाएँगे।

## 7. नए डिज़ाइन वाले पहचान पत्र:

- सभी कर्मचारियों और सेवाकर्मियों को नए डिज़ाइन के पहचान पत्र दिए जाएंगे ताकि केवल अधिकृत व्यक्ति ही स्टेशन में प्रवेश कर सकें।

## 8. कर्मचारियों के लिए नए डिज़ाइन की वर्दी:

- सभी कर्मचारियों को नए डिज़ाइन की वर्दी प्रदान की जाएगी ताकि संकट की स्थिति में उनकी आसानी से पहचान की जा सके।

## 9. स्टेशन निदेशक पद का उन्नयन:

- सभी प्रमुख स्टेशनों पर एक वरिष्ठ अधिकारी स्टेशन निदेशक के रूप में कार्यरत होंगे। अन्य सभी विभाग स्टेशन निदेशक को रिपोर्ट करेंगे।
- स्टेशन निदेशक को वित्तीय अधिकार दिए जाएँगे ताकि वे स्टेशन के सुधार के लिए तत्काल निर्णय ले सकें।

## 10. क्षमता के अनुसार टिकटों की बिक्री:

- स्टेशन निदेशक को स्टेशन और उपलब्ध गाड़ियों की क्षमता के अनुसार टिकटों की बिक्री को नियंत्रित करने का अधिकार दिया जाएगा।

इसके अलावा, स्टेशनों पर भीड़भाड़ को नियंत्रित करने के लिए अन्य हितधारकों के साथ समन्वय में निम्नानुसार उपाय किए जा रहे हैं:-

- भीड़भाड़ प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए राजकीय रेलवे पुलिस/राज्य पुलिस और संबंधित रेलवे विभागों के साथ समन्वय किया जा रहा है।
- अधिक भीड़ के दौरान भीड़ को सुचारू रूप से नियंत्रित करने और यात्रियों को तत्काल सहायता प्रदान करने के लिए संवेदनशील स्थानों पर राजकीय रेलवे पुलिस और रेल सुरक्षा बल कर्मियों को तैनात किया गया है।

- अधिक भीड़ के दौरान भगदड़ जैसी स्थिति से बचने और यात्रियों को तत्काल सहायता प्रदान करने के लिए भीड़ को सुचारू रूप से नियंत्रित करने के लिए पैदल पार पुल पर राजकीय रेलवे पुलिस और रेल सुरक्षा बल कर्मियों को तैनात किया गया है।
- भीड़ के विषय में जानकारी एकत्र करने के लिए खुफिया इकाइयों (सीआईबी/एसआईबी) और सादे कपड़ों में सुरक्षा कर्मियों को तैनात किया गया है और तदनुसार राजकीय रेलवे पुलिस/पुलिस को शामिल करके व्यवस्था की गई है।

यात्रियों की समग्र सुरक्षा को मजबूत बनाने के लिए रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) कर्मियों को राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी)/जिला पुलिस के साथ समन्वयन में कार्य करने के लिए पर्याप्त रूप से तैनात किया गया है।

\*\*\*\*\*