

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

30.07.2025 के

तारांकित प्रश्न सं. 154 का उत्तर

रेलगाड़ियों की टक्कर

*154. श्री माधेश्वरन वी. एस.:

श्री दुर्व्व वाइको:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) हाल ही में कुड़ालोर, दक्षिण रेलवे में हुई टक्कर सहित विगत तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान रेलवे फाटक सम्पारों पर चलती रेलगाड़ियों, वाहनों अथवा पैदल यात्रियों के बीच हुई टक्कर की घटनाओं का ब्यौरा क्या है;
- (ख) क्या स्कूल वैन और रेलगाड़ी की टक्कर के समय सेम्मनकुप्पम स्थान पर चौकीदार वाला सम्पार फाटक खुला हुआ था;
- (ग) यदि हां, तो क्या मानवीय लापरवाही और स्वचालित इंटरलॉकिंग प्रणाली के अभाव को इस दुर्घटना के कारणों के रूप में पहचाना गया था, यदि हां, तो उक्त टक्कर में कितने छात्र मारे गए और कितने घायल हुए;
- (घ) क्या सरकार ने उक्त रेलवे फाटक पर जिम्मेदारी का पता लगाने और प्रणालीगत सुरक्षा चूकों की पहचान करने के लिए उच्च स्तरीय जांच शुरू की है और इसके लिए जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध कार्रवाई की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ङ) तमिलनाडु में चौकीदार वाले रेलवे फाटकों की कुल संख्या का ब्यौरा क्या है;
- (च) क्या सरकार अब तमिलनाडु में विशेषकर विद्यालयों के निकट स्थित चौकीदार वाले सभी रेलवे सम्पारों को स्वचालित बनाने के कार्य में तेजी लाएगी और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (छ) पीड़ित परिवारों को कितना मुआवजा और सहायता प्रदान की गई है और भविष्य में ऐसी परिहार्य त्रासदियों को रोकने के लिए क्या उपाय किए जाने की योजना है; और

- (ज) कुड़ालोर में समपार पर अंडरपास के शीघ्र निर्माण के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

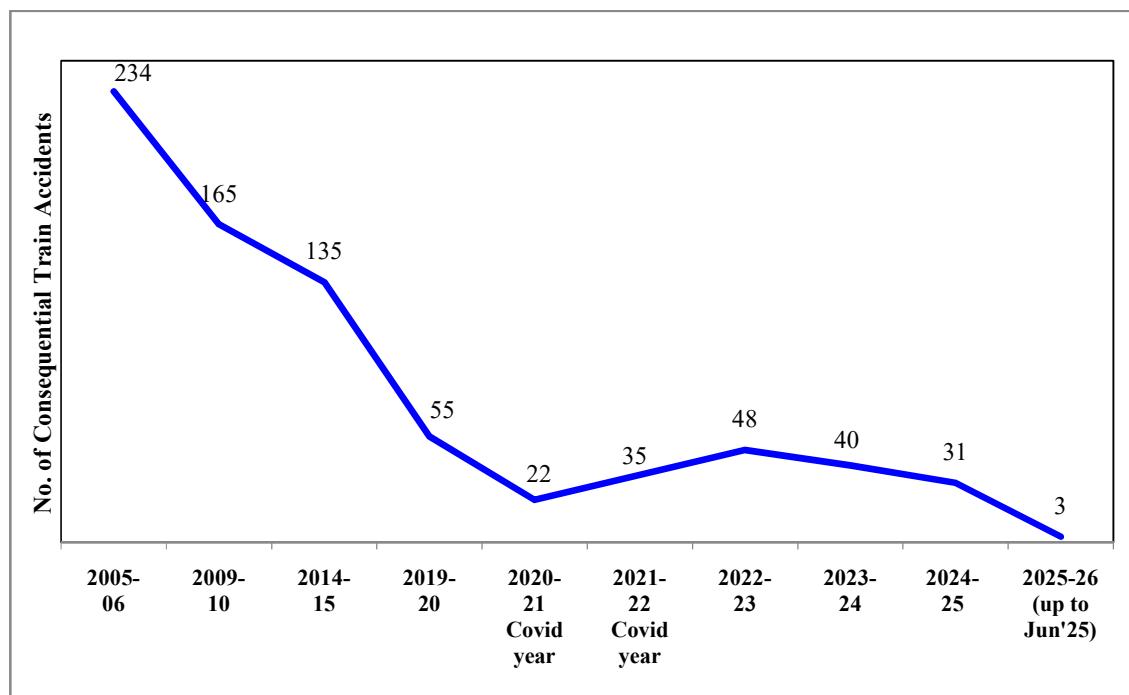
- (क) से (ज): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

दिनांक 30.07.2025 को लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 154 के भाग (क) से (ज) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (ज): भारतीय रेल में संरक्षा को उच्चतम 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, जिनमें रेलगाड़ियों की टक्कर की घटनाएं भी शामिल हैं, 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 हुई थीं, जो वर्ष 2024-25 में घटकर 31 रह गईं तथा वर्ष 2025-26 (जून तक) घटकर 3 रह गईं हैं।

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



पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष 2025-26 (20 जुलाई 2025 तक) के दौरान, भारतीय रेल में चौकीदार वाले समपार फाटकों पर चलती रेलगाड़ियों की टक्कर से संबंधित कुल 3 परिणामी रेल दुर्घटनाएं हुईं।

दक्षिण रेलवे के तिरुचिरापल्ली मंडल के विल्लुपुरम-मयिलादुतुरै रेलखंड पर नॉन-इंटरलॉकिंग चौकीदार वाले समपार फाटक सं. 170 पर 08.07.2025 की सुबह एक स्कूल बस और पैसेंजर रेलगाड़ी (डाऊन 56813 पैसेंजर) के बीच टक्कर लगने की एक घटना हुई। इस घटना में 3 लोगों की मृत्यु हो गई और 3 लोग मामूली रूप से घायल हो गए। इस दुर्घटना की जाँच के लिए जाँच गठित कर दी गई है।

किसी भी दुर्घटना या अप्रिय घटना के तुरंत बाद दुर्घटना पीड़ितों को अनुग्रह राशि का भुगतान किया जाता है। पिछले तीन वर्षों 2022-23 से 2024-25 के दौरान, समपार फाटकों पर हुई दुर्घटनाओं सहित गाड़ी दुर्घटनाओं में मृतकों के परिजनों और घायलों को रेलवे द्वारा कुल 16 लाख रुपए की अनुग्रह राशि का भुगतान किया गया। कुड़ालोर दुर्घटना मामले में, मृतकों के परिजनों और घायलों को 11 लाख रु. की अनुग्रह राशि का भुगतान किया जा चुका है।

समपारों की इंटरलॉकिंग/समपार समाप्त करना

समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग एक ऐसा संरक्षा तंत्र है जिसमें यह सुनिश्चित किया जाता है कि समपार फाटक की सुरक्षा के लिए मार्ग क्लीयर होने और समपार फाटक के बंद एवं लॉक होने पर ही सिग्नल डिस्प्ले किए जाएं। इससे रेल और सड़क यातायात के लिए सुरक्षित मार्ग सुनिश्चित होता है।

यातायात घनत्व और भारतीय रेल सिग्नल इंजीनियरिंग नियमावली (आईआरएसईएम) के उपबंधों के अनुसार रेलगाड़ी परिचालन के विभिन्न पहलुओं के आकलन के आधार पर ही समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की जाती है। समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग एक सतत प्रक्रिया है।

वर्तमान में, भारतीय रेल पर 11,096 चौकीदार वाले समपार फाटक इंटरलॉक किए गए हैं। तमिलनाडु में अब तक राज्य के कुल 1,255 चौकीदार वाले समपार फाटकों में से 1,053 चौकीदार वाले समपार फाटकों को इंटरलॉक किया गया है। इसके अलावा, राज्य में 72 चौकीदार वाले समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग का कार्य शुरू कर दिया गया है।

भारतीय रेल के बड़ी लाइन नेटवर्क की रनिंग लाइनों पर बिना चौकीदार वाले सभी समपार 31.01.2019 से समाप्त कर दिए गए हैं।

ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों का निर्माण

समपारों को या तो समपार के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल (आरओबी/आरयूबी) बनाकर या सीधे बंद करके (कम यातायात वाले समपार हेतु) या साइट की स्थिति के आधार पर सड़क यातायात को निकटवर्ती आरओबी/आरयूबी/समपार की ओर डायर्वर्ट करके समाप्त किया जाता है।

भारतीय रेल में समपार के स्थान पर ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों (आरओबी/आरयूबी) के कार्यों की स्वीकृति और निष्पादन एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। रेल परिचालन में संरक्षा और गतिशीलता तथा सड़क उपयोगकर्ताओं पर इसके प्रभाव के आधार पर ऐसे कार्यों की प्राथमिकता तय की जाती है और इन्हें शुरू किया जाता है।

2004-14 की तुलना में 2014-25 (जून 2025) की अवधि के दौरान भारतीय रेल में निर्मित आरओबी/आरयूबी की संख्या निम्नानुसार है:

| अवधि | निर्मित आरओबी/आरयूबी |
|--------------------|---|
| 2004-14 | 4,148 अदद |
| 2014-25 (जून 2025) | 13,426 अदद (तमिलनाडु राज्य में 747 अदद सहित) |

01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 1,00,860 करोड़ रु. की लागत से 4,402 आरओबी/आरयूबी स्वीकृत किए गए हैं, जिनमें तमिलनाडु राज्य में 4,669 करोड़ रु. की लागत से 235 ऊपरी सड़क पुल (आरओबी)/निचले सड़क पुल (आरयूबी) शामिल हैं, जो योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

कुड़ालोर जिले में 92 समपार हैं, जिनमें से 11 समपारों को आरओबी/आरयूबी का निर्माण करके समाप्त करने की मंजूरी दी गई थी। बहरहाल, तमिलनाडु सरकार से आरयूबी के निर्माण के लिए समपार को समाप्त करने की सहमति न मिलने के कारण, समपार सं.170 के स्थान पर आरयूबी सहित 07 समपारों पर आरयूबी के निर्माण कार्य शुरू नहीं किए जा सके।

इसके बावजूद, राज्य सरकार से लगातार अनुरोध किया जा रहा है कि उपर्युक्त समपार फाटकों को समाप्त करने के लिए आवश्यक सहमति प्रदान की जाए ताकि समपार फाटकों के स्थान पर आरओबी/आरयूबी का निर्माण किया जा सके।

किसी भी ऊपरी सड़क/निचले सड़क पुल से संबंधित कार्यों का पूरा होना और इनकी कमीशनिंग विभिन्न कारकों जैसे समपार समाप्त करने हेतु सहमति के लिए राज्य सरकारों का सहयोग, पहुंच मार्ग का संरेखण निर्धारित करना, सामान्य व्यवस्था आरेखण (जीएडी) का अनुमोदन, भूमि अधिग्रहण, अतिक्रमण हटाना, बाधक जनोपयोगी सेवाओं को स्थानांतरित करना, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक मंजूरियाँ, परियोजना/कार्य स्थलों के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु परिस्थितियों के कारण विशिष्ट परियोजना/कार्य स्थलों के लिए वर्ष में कार्य करने के महीनों की संख्या आदि पर निर्भर करता है। ये सभी कारक परियोजनाओं/निर्माण कार्यों के समापन समय को प्रभावित करते हैं।
