

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
06.08.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 2877 का उत्तर

मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क

2877. श्री के. सी. वेणुगोपाल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) वर्ष 2022 से 2024 के दौरान मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क पर प्रतिवर्ष दर्ज की गई यात्रियों की मृत्यु की संख्या का लाइन और स्टेशन-वार ब्यौरा क्या है;
- (ख) अत्यधिक भीड़-भाड़, रेलगाड़ियों से गिरने, पटरी पार करने के कारण हुई मौतों सहित उक्त मौतों की श्रेणी-वार संख्या और उनके मुख्य कारण क्या हैं; और
- (ग) मुंबई उपनगरीय रेल पर इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या उपाय किए गए हैं/किए जा रहे हैं और पूर्व में किए गए उपायों के बावजूद मृत्यु दर में लगातार वृद्धि के क्या कारण हैं?

उत्तर

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

(क) से (ग): भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के अंतर्गत ‘पुलिस’ एवं ‘कानून व्यवस्था’, राज्य संबंधी विषय हैं और इस प्रकार, राज्य सरकार अपनी विधि प्रवर्तन एजेन्सियों यथा, राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी)/जिला पुलिस के माध्यम से रेलों में अपराधों की रोकथाम, पता लगाने, पंजीकरण करने और जांच तथा कानून-व्यवस्था बनाए रखने के लिए उत्तरदायी है। अप्राकृतिक मृत्यु के मामले राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी)/जिला पुलिस द्वारा दर्ज किए जाते हैं और जांच की जाती है। रेल सुरक्षा बल (आरपीएफ) द्वारा रेल संपत्ति, यात्री क्षेत्रों और यात्रियों

को बेहतर सुरक्षा मुहैया कराने और उनसे जुड़े मामलों के लिए राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी)/जिला पुलिस के प्रयासों में सहायता की जाती है।

वर्ष 2023 की तुलना में वर्ष 2024 के दौरान मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क में अप्राकृतिक मौतों की घटनाओं में कमी आने की संभावना है।

राजकीय रेलवे पुलिस से प्राप्त जानकारी के अनुसार, वर्ष 2022, 2023 और 2024 में ब्लॉक सेक्शनों में अप्राकृतिक मृत्यु की क्रमशः 1764, 1880 और 1692 घटनाएँ और स्टेशनों पर अप्राकृतिक मृत्यु की क्रमशः 662, 656 और 781 घटनाएँ दर्ज की गई हैं। इन आँकड़ों में रेलगाड़ियों से गिरने, अनधिकृत रूप से पटरियां पार करने और खंभे से टकराने जैसे विभिन्न अन्य कारणों से होने वाली मौतें शामिल हैं।

मुंबई में स्वचालित दरवाजों वाली वातानुकूलित लोकल रेलगाड़ियों की शुरुआत यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने और भीड़भाड़ से जुड़ी घटनाओं को कम करने की दिशा में एक स्वागत योग्य पहल है। स्वचालित दरवाजे यात्रियों को फुटबोर्ड पर लटकने या चलती गाड़ी में चढ़ने से रोकते हैं, जो घातक दुर्घटनाओं का एक प्रमुख कारण है। ये दरवाजे गाड़ी के चलने के दौरान बंद रहते हैं और केवल स्टेशनों पर ही खुलते हैं जब गाड़ी रुकी होती है, जिससे गिरने का जोखिम काफी कम हो जाता है।

मुंबई उपनगरीय रेल सेवाओं में अवसंरचना सुधार के लिए निम्नलिखित परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लम्बाई (कि.मी. में)	लागत (करोड़ रुपए में)
1	सीएसएमटी-कुर्ला पाँचवीं और छठी लाइन (एमयूटीपी-II)	17.5	891
2	मुंबई सेंट्रल-बोरीवली छठी लाइन (एमयूटीपी-II)	30	919
3	गोरेगांव-बोरीवली से हार्बर लाइन का विस्तार (एमयूटीपी-IIए)	7	826
4	बोरीवली-विरार पाँचवीं और छठी लाइन (एमयूटीपी-IIए)	26	2184
5	विरार-दहानू रोड तीसरी और चौथी लाइन	64	3587

	(एमयूटीपी-III)		
6	पनवेल-कर्जत उपनगरीय गलियारा (एमयूटीपी-III)	29.6	2782
7	ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) उपनगरीय गलियारा लिंक (एमयूटीपी-III)	3.3	476
8	कल्याण-आसनगांव चौथी लाइन (एमयूटीपी-IIIए)	32	1759
9	कल्याण-बदलापुर तीसरी और चौथी लाइन (एमयूटीपी -IIIए)	14	1510
10	कल्याण-कसारा तीसरी लाइन	67	793
11	नायगांव-जुंड्र डबल कॉर्ड लाइन	6	176
12	निलजे-कोपर डबल कॉर्ड लाइन	5	338

रेल मंत्रालय ने अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की है। इस योजना में दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ निरंतर आधार पर स्टेशनों के विकास की परिकल्पना की गई है। इसमें स्टेशनों पर स्टेशनों तक पहुंच में सुधार लाना, परिचलन क्षेत्र, प्रतीक्षालयों, शौचालयों, आवश्यकता अनुसार लिफ्टों/स्वचालित सीढ़ियों, प्लेटफार्म सतह और प्लेटफार्म कवर, स्वच्छता, निःशुल्क वाई-फाई, 'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क, बेहतर यात्री सूचना प्रणालियों, एकजीक्यूटिव लाउंज, व्यापारिक बैठकों के लिए नामोदिष्ट स्थान, प्रत्येक स्टेशन पर आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए लैंडस्केपिंग आदि जैसी सुविधाओं में सुधार के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और इन्हें विभिन्न चरणों में कार्यान्वित करना शामिल है।

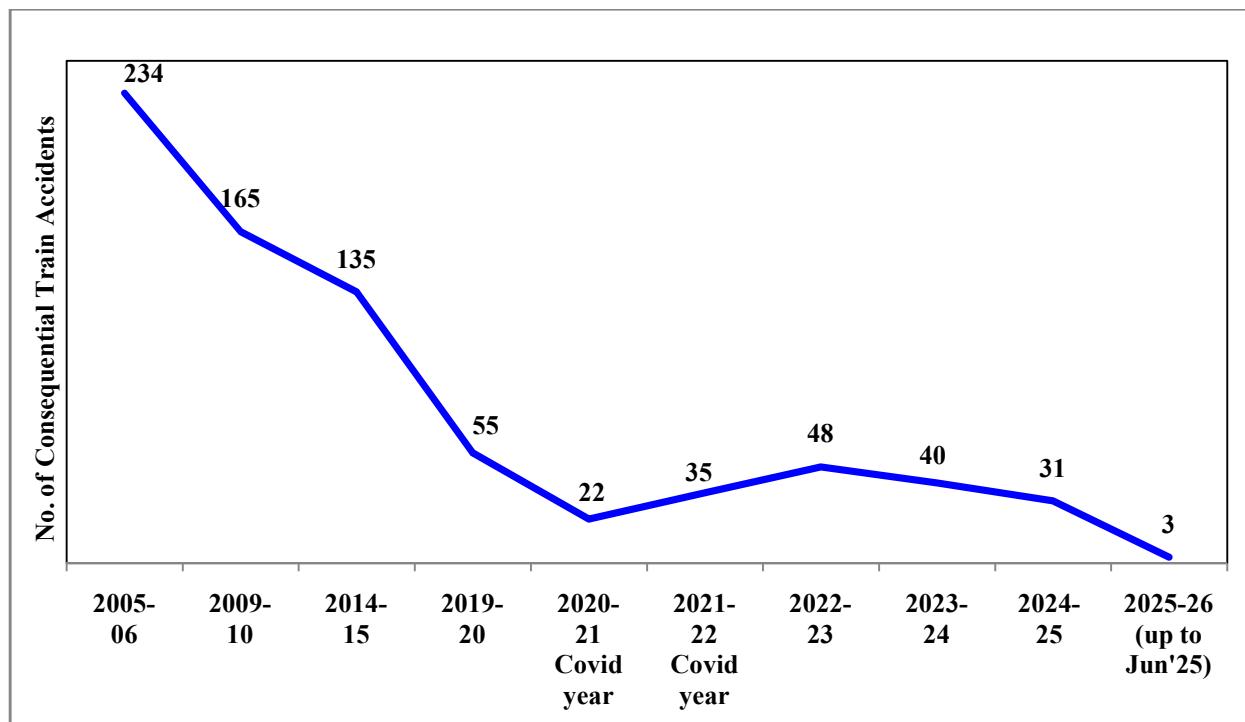
इस योजना में स्टेशन भवन में सुधार, शहर के दोनों ओर के साथ स्टेशन को एकीकृत करने, मल्टीमॉडल एकीकरण, दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं, संधारणीय और पर्यावरण अनुकूल समाधान, गिट्टी रहित पटरियों का प्रावधान, आवश्यकता, चरणबद्ध और व्यवहार्यता के अनुसार और दीर्घ अवधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर के निर्माण की भी परिकल्पना की गई है।

इस योजना के अंतर्गत विकसित किए जाने के लिए अब तक महाराष्ट्र राज्य के 132 स्टेशनों सहित 1337 स्टेशनों की पहचान की गई है।

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, जैसा कि 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 तक) 3 रह गई है।

रेलगाड़ी परिचालन में बेहतर संरक्षा दर्शाने वाला अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक दुर्घटना 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।



1. भारतीय रेल पर संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर पिछले कुछ वर्षों में व्यय 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	9,172	18,115	20,322	21,800	23,316
कर्षण पावर और चल स्टॉक का अनुरक्षण	14,796	27,086	30,864	31,540	30,666
मशीनों का अनुरक्षण	5,406	9,828	10,772	12,112	12,880
सड़क संरक्षा सम्पार और ऊपरि/निचले सड़क पुल	1,986	5,347	6,662	8,184	7,706
रेलपथ नवीकरण	4,985	16,326	17,850	22,669	22,800
पुल संबंधी कार्य	390	1,050	1,907	2,130	2,169
सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी कार्य	905	2,456	3,751	6,006	6,800
उत्पादन इकाइयों सहित कारखानों तथा संरक्षा पर विविध व्यय	1,823	7,119	9,523	9,581	10,134
कुल	39,463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

2. मानवीय चूक 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. सम्पार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 30.06.2025 तक 11,096 सम्पार 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 संरक्षा (एटीपी) प्रणाली के रूप में अपनाया गया था। कवच प्रणाली की उत्तरोत्तर चरणबद्ध रूप में व्यवस्था की जा रही है है। कवच को पहले ही दक्षिण मध्य रेल और उत्तर मध्य रेल के 1548 मार्ग किलोमीटर पर संस्थापित किया गया है। वर्तमान में, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3000 मार्ग किमी) का कार्य प्रगति पर है। कवच को 30.07.2025 को 324 मार्ग किलोमीटर को कवर करते हुए कोटा-मथुरा खंड (दिल्ली-मुंबई मार्ग) पर सफलतापूर्वक चालू किया गया है।
6. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख 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 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 सेफटी 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 अर्थात् 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 शिक्षित 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 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 सवारी डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन सवारी 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, धूमपान 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 फिटमेन्ट का कार्य भी चल रहा है।
28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
29. दिनांक 30.11.2023 के राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेलों (चालू लाइन) साधारण नियम में रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरुआत 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 पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधार, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक संबंधी संरक्षा संबंधी कार्यों का व्यौरा 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 (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 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)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	13,808 अदद	3 गुना से अधिक
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 रेल नेटवर्क में यात्रियों की संरक्षा के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं:-

1. रेलवे द्वारा सोशल मीडिया, डिजिटल और प्रिंट मीडिया का उपयोग करके विभिन्न जागरूकता और संवेदीकरण अभियान चलाए जाते हैं।
2. रेलवे स्टेशनों पर लाउड हेलर के साथ-साथ सार्वजनिक घोषणा प्रणालियों के माध्यम से यात्रियों को पटरियां पार करने, चलती रेलगाड़ियों में चढ़ने और फुटबोर्ड पर यात्रा करने के प्रति आगाह करने के लिए लगातार घोषणा की जाती है।
3. रेलवे स्टेशन पर रेल डिस्प्ले नेटवर्क में यात्रियों की जागरूकता के लिए शॉट वीडियो भी प्रदर्शित की जाती हैं।

4. यात्रियों/जनता को रेल पटरियां पार करने के प्रति आगाह करने के लिए अतिक्रमण वाले संवेदनशील स्थानों पर हिंदी और मराठी दोनों भाषाओं में फ्लेक्स बोर्ड लगाए गए हैं।
5. अतिक्रमण को रोकने के लिए संवेदनशील स्थानों पर रेल सुरक्षा बल कर्मचारियों को तैनात किया जाता है और अतिक्रमियों पर मुकदमा चलाया जाता है।
6. रेलगाड़ियों की छतों, फुटबोर्ड और रेल संरचना के अन्य प्रतिबंधित स्थानों पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई की जाती है।
