

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा  
06.08.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2966 का उत्तर

रेल दुर्घटनाओं में लावारिस शवों पर कार्रवाई

2966. श्री कल्याण बनर्जी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या यह सच है कि पिछले पंद्रह वर्षों के दौरान देश में रेलवे लाइनों पर/दुर्घटनाओं में मरने वालों में से एक तिहाई शवों पर दावा नहीं किया गया है;
- (ख) यदि हाँ, तो 2019 से अब तक ऐसे लावारिस शवों की संख्या का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;
- (ग) लावारिस शवों के संबंध में अब तक क्या कार्रवाई की गई है; और
- (घ) पिछले दो वर्षों के दौरान रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उठाए गए/उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है और ऐसी दुर्घटनाओं से बचने के लिए अब तक प्राप्त प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (घ): भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के अंतर्गत 'पुलिस' एवं 'सार्वजनिक व्यवस्था' राज्यों के विषय हैं और इस प्रकार, रेलों में अपराधों की रोकथाम, पता लगाना, पंजीकरण और जांच करना तथा कानून एवं व्यवस्था बनाए रखना आदि राज्य सरकारों की

ज़िम्मेदारी है, जिसे वे अपनी कानून प्रवर्तन एजेंसियों यथा राजकीय रेल पुलिस/जिला पुलिस के माध्यम से निभाती हैं। रेलवे सुरक्षा बल रेल संपत्ति, यात्री क्षेत्र और यात्रियों की बेहतर सुरक्षा और संरक्षा मुहैया कराने और उनसे जुड़े मुद्दों पर राजकीय रेल पुलिस/जिला पुलिस के प्रयासों में सहायता करती है।

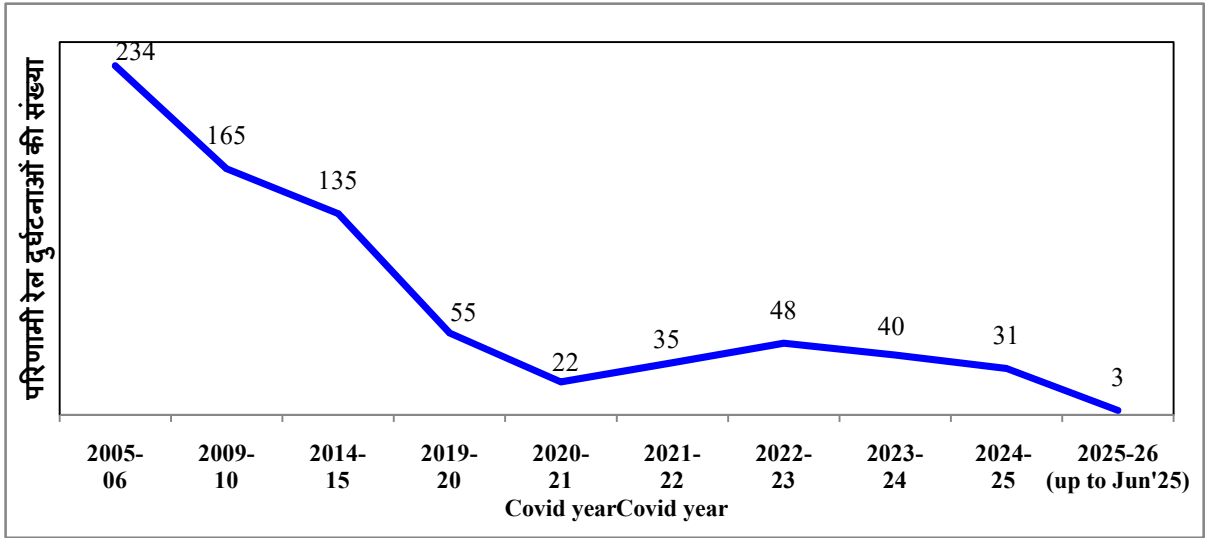
अप्राकृतिक मृत्यु के मामलों को राज्य पुलिस द्वारा दर्ज किया जाता है और उनकी जाँच की जाती है क्योंकि यह उनकी संवैधानिक ज़िम्मेदारी है। तदनुसार, जाँच के दौरान, शवों को उनके निकटतम परिजनों को सौंप दिया जाता है। जिन मामलों में उनकी पहचान नहीं हो पाती है, राज्य पुलिस कानूनी प्रावधानों के अनुसार ऐसे शवों का अंतिम संस्कार करती है।

भारत में दुर्घटना संबंधी मौतों एवं आत्महत्याओं में रेलों पर अप्राकृतिक मौतों से संबंधित आँकड़े राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो द्वारा प्रकाशित किए जाते हैं। वर्ष 2023 और 2024 के आँकड़े अभी प्रकाशित नहीं हुए हैं। बहरहाल, लावारिस/अज्ञात शवों का ब्यूरो राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो द्वारा अलग से प्रकाशित नहीं किया जाता 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 में, पिछले कुछ वर्षों में संरक्षा से संबंधित कार्यकलापों पर व्यय में वृद्धि हुई है जो निम्नानुसार है:

| संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय (करोड़ रु. में) |                       |                       |                       |                              |                          |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|--------------------------|
|  | 2013-14<br>(वास्तविक) | 2022-23<br>(वास्तविक) | 2023-24<br>(वास्तविक) | संशोधित<br>अनुमान<br>2024-25 | बजट<br>अनुमान<br>2025-26 |
| रेलपथ का अनुरक्षण और निर्माण कार्य                 | 9,172                 | 18,115                | 20,322                | 21,800                       | 23,316                   |
| मोटिव 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 समपार 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 |

- 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।
- समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 30.06.2025 तक 11,096 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
- 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।
- 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 जाती 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 कि.मी.) का कार्य प्रगति पर है। दिनांक 30.07.2025 को 324 मार्ग किलोमीटर लंबे कोटा-मथुरा खंड (दिल्ली-मुंबई मार्ग) पर कवच को सफलतापूर्वक कमीशन किया गया है।
- 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 दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।

7. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए विसंयोजन और पुनः संयोजन 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 स्लीपर्स पर फैनशेड 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 किया गया है।
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 डिजीजन 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 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 रेलें (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 आदि संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

| क्र.सं. | मद   | 2004-05 से<br>2013-14 | 2014-15 से 2024-25<br>(मार्च, 2025 तक) | 2004-14 की<br>तुलना में 2014-<br>25 |
|---------|--|-----------------------|--|-------------------------------------|
|         | <b>प्रौद्योगिकीय सुधार</b>                                       |                       |  |                                     |
| 1       | उच्च-गुणवत्ता वाली<br>पटरियों का उपयोग<br>(60 कि.ग्रा.) (कि.मी.) | 57,450<br>कि.मी.      | 1.43 लाख कि.मी.                        | 2 गुना से अधिक                      |
| 2       | लंबी रेल पटरियां<br>(260 मीटर) (कि.मी.)                          | 9,917<br>कि.मी.       | 77,522 कि.मी.                          | लगभग 8 गुना                         |

|                             |   |                       |  |                   |
|-----------------------------|---|-----------------------|--|-------------------|
| 3                           | इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन)                              | 837 स्टेशन            | 3,691 स्टेशन                                       | 4 गुना से अधिक    |
| 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 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 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 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 |
|---|---|-----------|--------|-----------------|

भारतीय रेल 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 आयोजित किए जाते हैं।
2. रेलवे स्टेशनों पर लाउड हेल्म के साथ-साथ सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणालियों द्वारा यात्रियों को पटरियां पार करने, चलती रेलगाड़ियों में चढ़ने और पायदान पर यात्रा करने के प्रति आगाह करते हुए लगातार उद्घोषणाएं की जाती हैं।
3. रेलवे स्टेशन पर रेल डिस्प्ले नेटवर्क में यात्री जागरूकता के लिए शॉर्ट वीडियो भी प्रदर्शित किए जाते हैं।
4. यात्रियों/जनता को रेल पटरियां पार करने के प्रति आगाह करने के लिए अतिक्रमण की आशंका वाले संवेदनशील स्थानों पर फ्लेक्स बोर्ड लगाए गए हैं।
5. अतिक्रमण रोकने के लिए संवेदनशील स्थानों पर रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों को तैनात किया जाता है और अतिक्रमण करने वालों पर मुकदमा चलाया जाता है।
6. रेलगाड़ी की छतों, पायदान और रेलगाड़ी संरचना के अन्य प्रतिबंधित स्थानों पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई की जाती है।

\*\*\*\*\*