

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

23.07.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 581 का उत्तर

सेवानिवृत्त रेलवे कर्मचारियों की पुनः नियुक्ति

581. श्री टी. एम. सेल्वागणपति:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या यह सच है कि रेलवे ने रिक्त अराजपत्रित पदों पर सेवानिवृत्त रेलवे कर्मचारियों को पुनः नियुक्त करने का निर्णय लिया है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) क्या मंडल रेल प्रबंधकों को उन्हें अनुबंध के आधार पर स्वयंसेवक के रूप में नियुक्त करने का अधिकार है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या यह भी सच है कि रेलवे में तीन लाख से अधिक पद रिक्त हैं और रिक्त पदों को भरने के लिए यह पद्धति अपनाई जा रही है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (घ) क्या यह भी सच है कि पिछले कुछ वर्षों के दौरान हुई सभी रेल दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण कर्मचारियों की कमी के कारण हुई मानवीय भूल थी; और
- (ङ) यदि हाँ, तो इस संबंध में रेलवे द्वारा उठाए गए सुधारात्मक कदमों का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ग): भारतीय रेल के आकार, स्थानिक वितरण और परिचालनिक महत्व को ध्यान में रखते हुए पदों का रिक्त होना और उन्हें भरा जाना एक सतत् प्रक्रिया है। नियमित परिचालन, प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों, यंत्रिकीकरण और नवोन्मेषी पद्धतियों की आवश्यकता को पूरा करने के

लिए पर्याप्त और उपयुक्त जनशक्ति मुहैया कराई जाती है। रिक्तियों को मुख्यतः परिचालनिक और प्रौद्योगिकी संबंधी आवश्यकताओं के अनुसार रेलों द्वारा भर्ती एजेन्सियों को मांग पत्र भेज कर भरे जाते हैं।

कोविड-19 के कारण लागू प्रतिबंधों में ढील देने के बाद, दो बड़ी परीक्षाओं जिनमें 2.37 करोड़ से अधिक अभ्यर्थियों ने भाग लिया, का सफलतापूर्वक आयोजन किया गया था।

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	केन्द्र	दिवस	पालियां
एल2 - एल6	1.26 करोड़	211	726	68	133
एल1	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 जनशक्ति को प्रशिक्षण देने की आवश्यकता होती है। 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 इसी तरह के कदाचार की कोई घटना सामने नहीं आई है।

2004-2014 की तुलना में वर्ष 2014-2024 के दौरान भारतीय रेल में की गई भर्तियां निम्नानुसार हैं-

अवधि	भर्तियां
2004-2005 से 2013-2014 तक	4.11 लाख
2014-2015 से 2024-2025 तक	5.02 लाख

***लेवल-1 और सुरक्षा संबंधी पदों सहित**

इसके अलावा, प्रणालीगत सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने समूह 'ग' पदों की विभिन्न कोटियों में भर्ती के लिए वर्ष 2024 से वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की प्रणाली शुरू की है। वार्षिक कैलेंडर की शुरुआत करने से अभ्यर्थियों को निम्नानुसार लाभ होगा:

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

तदनुसार, सहायक लोको पायलटों, तकनीशियनों, उप-निरीक्षक, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में कांस्टेबल, जूनियर इंजीनियर(जेई)/डिपो सामग्री अधीक्षक (डीएमएस)/रासायनिक एवं धातुकर्म सहायक (सीएमए), पैरामेडिकल कोटियों, गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक) और गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (पूर्व-स्नातक), मिनिस्टीरियल एवं आइसोलेटेड कोटियां और लेवल-1 के पदों को भरने के लिए जनवरी से दिसम्बर, 2024 के दौरान 92,116 रिक्तियों के लिए दस केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएं (सीईएन) अधिसूचित की गई हैं।

55,197 पदों के लिए पहले चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं (सीबीटी) चार चरणों में पूरी की गई हैं। इनका विवरण निम्नानुसार है:-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	केन्द्र	दिवस	पालियां
एएलपी के पद हेतु प्रथम चरण सीबीटी (18,799 रिक्तियां)	18,40,347	156	346	5	15
तकनीशियन के पद हेतु सीबीटी (14,298 रिक्तियां)	26,99,892	139	312	9	27

जेई/डीएमएस/सीएमए के पद हेतु प्रथम चरण सीबीटी (7,951 रिक्तियां)	11,01,266	146	323	3	9
रे.सु.ब.-उप निरीक्षक के पद हेतु सीबीटी (452 रिक्तियां)	15,35,635	143	306	5	15
रे.सु.ब.-कांस्टेबल के पद के लिए सीबीटी (4208 रिक्तियां)	45,30,288	147	348	12	36
पैरामेडिकल कोटियों के पद के लिए सीबीटी (1376 रिक्तियां)	7,08,321	143	300	3	9
गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटि (स्नातक) के पद हेतु प्रथम चरण सीबीटी (8113 रिक्तियां)	58,41,774	141	355	16	47

एएलपी (प्रथम चरण), रेल सुरक्षा बल-उप निरीक्षक और कांस्टेबल, जेई/डीएमएस/सीएमए (प्रथम चरण) और तकनीशियन के पदों के लिए कंप्यूटर आधारित परीक्षा के परिणाम पहले ही प्रकाशित किए जा चुके हैं। एएलपी और जेई/डीएमएस/सीएमए के पदों के लिए कंप्यूटर आधारित परीक्षा के दूसरे चरण का कार्य भी पूरा किया जा चुका है। विवरण निम्नानुसार है:

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	केन्द्र	दिवस	पालियां
एएलपी के पद हेतु द्वितीय चरण सीबीटी (18,799 रिक्तियां)	2,66,363	112	213	2	4
जेई/डीएमएस/सीएमए के पद के लिए द्वितीय चरण सीबीटी (7,951 रिक्तियां)	1,17,339	118	200	2	3

सभी 21 आरआरबी के लिए एएलपी (द्वितीय चरण) के सीबीटी के परिणाम प्रकाशित किए गए हैं।

तकनीशियन के पदों के लिए पैनल मांगकर्ता रेलवे को भेज दिया गया है।

इसके अलावा, वर्ष 2025 के लिए वार्षिक कैलेंडर के अनुसार, निम्नलिखित दो केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएं भी जारी की गई हैं- :

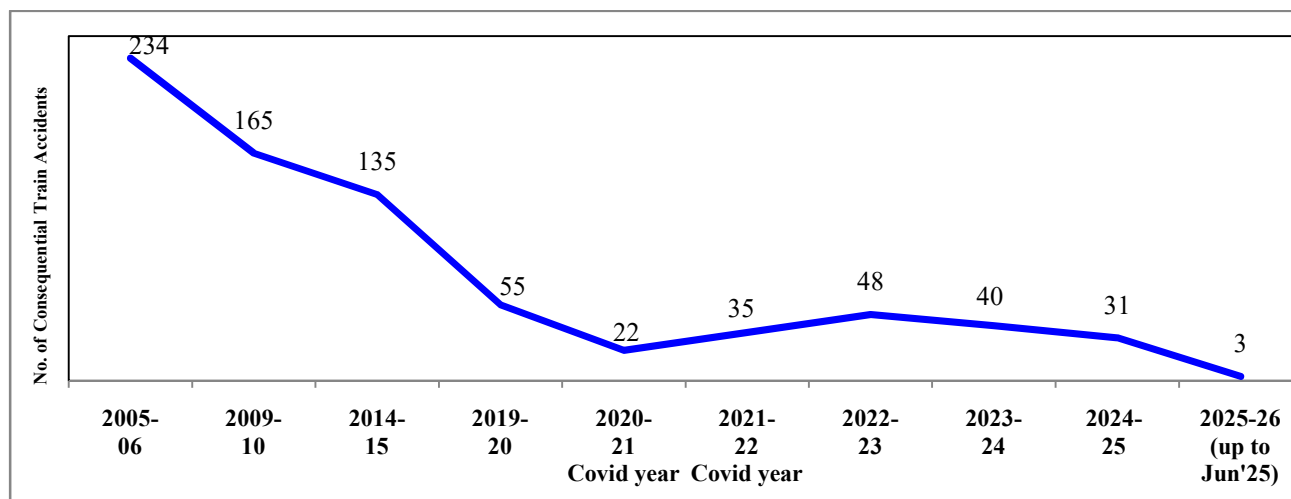
(क) केंद्रीयकृत रोजगार अधिसूचना (सीईएन) संख्या 01/2025 मार्च, 2025 में एएलपी की 9,970 रिक्तियों के लिए भी अधिसूचित की गई है।

(ख) जून, 2025 में 6,238 तकनीशियनों की रिक्तियों के लिए केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचना (सीईएन) संख्या 02/2025 अधिसूचित की गई है।

बहरहाल, कभी-कभी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, सेवानिवृत्त रेल कर्मचारियों को योग्यता, अनुभव आदि के आधार पर अस्थायी रूप से रिक्त पदों पर पुनः नियुक्त किया जाता है ताकि विकासात्मक और अन्य कार्यों की सुचारु प्रगति सुनिश्चित की जा सके जब तक कि रिक्त पदों को निर्धारित नियमों और प्रक्रिया के अनुसार नियमित आधार पर नहीं भरा जाता है। मंडलों में सेवानिवृत्त कर्मचारियों को पुनः नियुक्त करने की शक्ति मंडल रेल प्रबंधक को दी गई है।

(घ) और (ङ): भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। यह ध्यान देने योग्य बात है 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 रह गई है और 2025-26 (जून तक) में 3 तक 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।



भारतीय रेल पर परिणामी रेल दुर्घटनाएं 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	1711	904	3155
2014-15 से 2023-24	678	748	2087

इन दुर्घटनाओं के कारणों में रेलपथ में खराबी, सिगनल विफलता और मानवीय विफलता आदि शामिल हैं।

गाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय निम्नानुसार हैं:

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	2022-23	2023-24	संशोधित अनुमान	बजट अनुमान

	(वास्तविक)	(वास्तविक)	(वास्तविक)	2024-25	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 विफलता के कारण होने वाली दुर्घटनाएं कम करने के लिए 30.06.2025 तक 6635 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।

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 जाती है। कवच को पहले ही दक्षिण मध्य रेल और उत्तर मध्य रेलवे के 1548 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। इन रेलमार्गों पर 30.06.2025 तक 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 दिशानिर्देश 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, 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/चौड़ी सतह के 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 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 रेल की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और रेलपथों के लिए बेहतर वेल्डिंग तकनीकों अर्थात् फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।
16. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग कारों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।
17. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर पेट्रोलिंग।
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 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 डिजीजन 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 अनेक ‘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 है। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूद सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीकों से प्रोग्रेसिव फिट्मेन्ट का कार्य भी चालू है।
28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
29. भारतीय रेलों पर (ओपन लाइन) दिनांक 30.11.2023 के सामान्य नियम गजट अधिसूचना के तहत 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 नियोजित किया जाता है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

30. रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधार, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक संबंधी संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	मदें	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2024- 25 (मार्च, 2025 तक)	2004-14 की तुलना में 2014-25
	प्रौद्योगिकीय सुधार			
1.	उच्चगुणवत्ता वाली पटरियों - का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)	57,450 कि.मी.	1.4 लाख कि.मी.	2 गुना से अधिक
2.	लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (कि.मी.)	9,917 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	31.01.25 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 में खराबी (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.	फलाईओवर (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
