

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
30.07.2025 के
अतारांकित प्रश्न सं. 1625 का उत्तर

तमिलनाडु के तिरुवल्लूर के निकट रेल दुर्घटना

1625. श्री के. सुधाकरनः

श्री ए. राजा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) 13 जुलाई, 2025 को तमिलनाडु के तिरुवल्लूर के निकट एक मालगाड़ी पर कच्चे तेल के टैंकर में लगी आग की घटना का ब्यौरा क्या है, जिसमें आग लगने का कारण और रेलवे की अवसंरचना को हुए नुकसान का ब्यौरा शामिल है;
- (ख) क्या किसी जाँच के आदेश दिए गए हैं, यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार ने घटनास्थल के पास रेलवे ट्रैक में दरार की रिपोर्ट की जाँच की है और यदि हाँ, तो संभावित तोड़फोड़ या ट्रैक सुरक्षा संबंधी मुद्दों को दूर करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं/किए जा रहे हैं;
- (घ) क्या दक्षिण रेलवे के अंतर्गत उक्त पटरियों की कभी सुरक्षा संबंधी संपरीक्षा की गई थी और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ङ) क्या रेलवे अपनी सिगनल और संचार प्रणाली सहित सभी पटरियों की सुरक्षा संबंधी संपरीक्षा और निवारक रखरखाव का आदेश देगा और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (च) चेन्नई-अरक्कोणम मार्ग पर ट्रेनों को रद्द किए जाने, मार्ग परिवर्तन और निर्धारित स्टेशन से पूर्व रोक दिए जाने सहित ट्रेन सेवाओं में उत्पन्न व्यवधान को कम करने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है;
- (छ) खतरनाक सामग्री ले जाने वाली मालगाड़ियों द्वारा इसी प्रकार की घटनाओं को रोकने के लिए क्या सुरक्षा उपाय लागू किए जा रहे हैं; और
- (ज) प्रभावित मार्ग पर पूर्ण रेल परिचालन बहाल करने की समय-सीमा क्या है और क्या प्रभावित यात्रियों के लिए मुआवजे की योजना बनाई गई है?

उत्तर

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

(क) से (ज): 13-07-2025 को 05.10 बजे, पेट्रोलियम उत्पादों को ले जा रही एक मालगाड़ी में दक्षिणी रेलवे के चैन्नै मंडल के तिरुवल्लूर स्टेशन के पास किलोमीटर 42/10ए -16ए पर आग

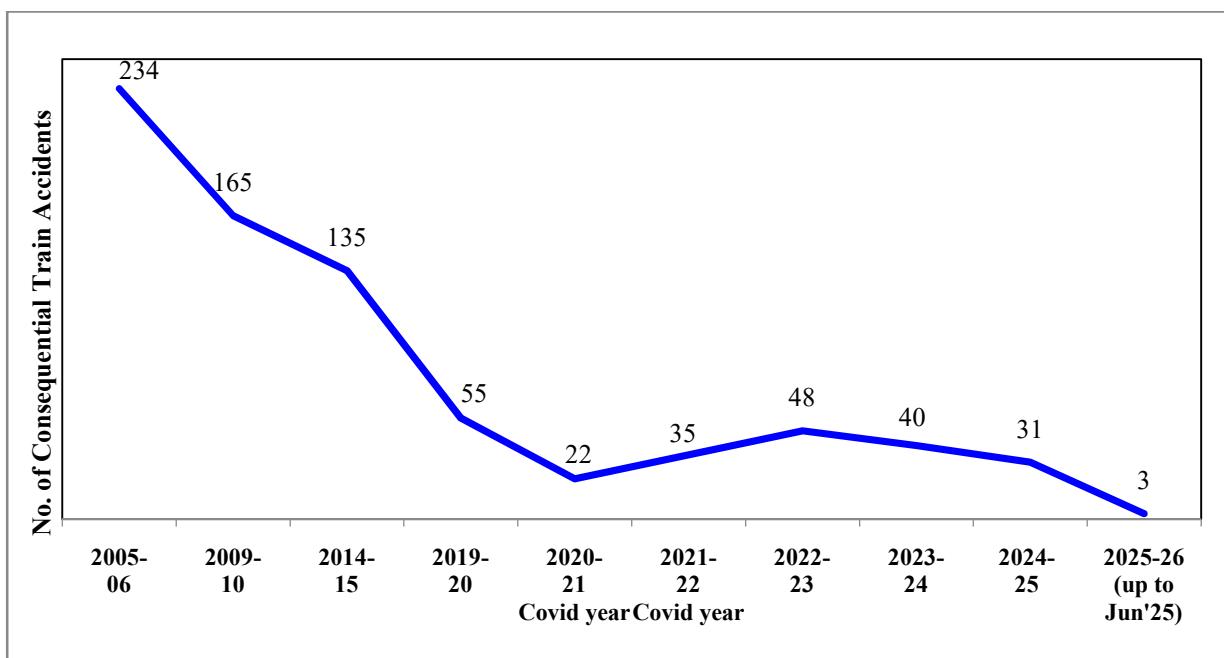
लग गई। इस घटना में, रेलगाड़ी के 18 माल डिब्बों को नुकसान पहुंचा। घटना के स्थान पर पटरियों (स्लीपर, पटरियों, टर्नआउट स्विच), विद्युत उपकरण (शिरोपरि उपकरण खम्भे, कैटेनरी और संपर्क तार) और सिगनलिंग उपकरण (पॉइंट मशीन, बॉन्ड तार) को भी नुकसान पहुंचा था। घटना के कारण रेल के अवसंरचना को हुए नुकसान की लागत लगभग 1.69 करोड़ रुपये आंकी गई है। घटना की जांच के लिए दक्षिण रेलवे द्वारा एक जांच समिति का गठन किया गया 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, जैसाकि 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 रह गई है और इसके अलावा वर्ष 2025-26 (जून, 2025 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।

पिछले पांच वर्षों के दौरान हुई रेल दुर्घटनाओं की संख्या नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शाई गई है:-



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

- i. 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 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	संशोधित अनुमान 2024-25	बजट अनुमान 2025-26
रेलपथ अनुरक्षण और निर्माण कार्य का	9,172	18,115	20,322	21,800	23,316
मोटिव पारव 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

- ii. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाएं कम करने के लिए 30.06.2025 तक 6635 स्टेशनों पर कांटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
- iii. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 30.06.2025 तक 11,096 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
- iv. 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।
- v. 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। इन रेलमार्गों पर 30.06.2025 तक लगभग 2200 मार्ग किमी पर रेलपथ साइड कार्य पूरे हो चुके हैं। इन खंडों पर नियमित परीक्षण किए जा रहे हैं।
- vi. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेखन तैयार करने आदि पर विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।
- vii. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः बल दिया गया है।
- viii. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

- ix. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्नल 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।
- x. 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।
- xi. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यूटीएस) पटरियां, प्रीस्ट्रेस्ड कंब्रीट 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।
- xii. 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।
- xiii. संरक्षा बेहतर करने के लिए रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और जवाइंटों की वेल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना।
- xiv. पटरियों में दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए परटियों की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
- xv. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।
- xvi. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग यानों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।
- xvii. वेल्ड/पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।
- xviii. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।
- xix. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों को निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।

- xx. 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।
- xxi. रेलपथ की संरक्षा संबंधी मुद्रों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्य स्थल पर संरक्षा, मानसून संबंधी सावधानियों आदि पर विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।
- xxii. गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।
- xxiii. पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाए जा रहे हैं।
- xxiv. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर चौकीदार रहित सभी सम्पारों (यूएमएलसी) को समाप्त कर दिया गया है।
- xxv. 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।
- xxvi. 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।
- xxvii. 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।
- xxviii. कर्मचारियों की नियमित काउन्सिलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
- xxix. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालू लाइन) साधारण नियम रोलिंग ब्लॉक अवधारणा की शुरूआत 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।

संरक्षा-संबंधी कार्य: 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.	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.	1.4 लाख कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	लंबी रेल पटरियां पैनल (260 मीटर) (कि.मी.)	9,917 कि.मी.	77,522 कि.मी.	लगभग 8 गुना
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	31.01.25 तक: 25,939	
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)	79.43 लाख	2 करोड़	2 गुना से अधिक

	वेल्डिंग परीक्षण (अदद)			
3	वेल्ड संबंधी खरावियां (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 की 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

फरवरी 2024 में और उससे पहले दिसंबर 2017 में घटना स्थल वाले खंड में अंतर-रेलवे संरक्षा लेखा परीक्षा किए गए थे। इन दोनों लेखा परीक्षा में, घटना स्थल पर रेलपथ, सिगनल और संचार प्रणाली से संबंधित कोई विशेष कमी सामने नहीं आई। ये लेखा परीक्षा भारतीय रेल नियमावली में निर्धारित नियमित निरीक्षणों के अतिरिक्त हैं।

घटना के मद्देनजर, दक्षिणी रेलवे ने अपनी सेवाओं पर प्रभाव को कम करने के लिए पूर्ण रूप से प्रयास किए। परिणामस्वरूप, 94.6 प्रतिशत निर्धारित सेवाएं बहाल कर दी गईं। यात्रा करने वाले यात्रियों के लाभ के लिए वैकल्पिक ठहराव प्रदान करके अंतर-क्षेत्रीय और लंबी दूरी की गाड़ियों को उपयुक्त रूप से परिवर्तित करके यह संभव हो सका। इसके अलावा, दक्षिणी रेलवे ने लंबी दूरी की गाड़ियों के उपलब्ध ले-ओवर रेकों की कुशलतापूर्वक योजना बनाई और उनका उपयोग मंगलूरु और

आलप्पुऱ्णा की ओर अत्यधिक संरक्षित सेवाओं को चलाने के लिए किया, जो अन्यथा रेकों की कमी के कारण रद्द हो जाती थी। फंसे हुए यात्रियों के लिए चैन्नई सेंट्रल से कोयंबटूर की ओर स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं क्योंकि चैन्नै सेंट्रल से कोयंम्बतूर की ओर कोई नियमित सेवाएं नहीं थीं। चैन्नै-अरक्कोणम मार्ग पर गाड़ियों को रद्द करने, मार्ग बदलने और समय से पहले ही रोकने सहित गाड़ी सेवाओं में उत्पन्न व्यवधान को कम करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए:

- i. **विशेष बसों की व्यवस्था-** अरक्कोणम जंक्शन पर, गाड़ी संख्या 17654, 16022, 12674 और 12672 में फंसे यात्रियों को निकालने के लिए कुल 20 बसों की व्यवस्था की गई। इन व्यवस्थाओं के माध्यम से, ईएमयू यात्रियों सहित लगभग 750 यात्रियों को अरक्कोणम जंक्शन से आवडि (एवीडी), अम्बतूर (एबीयू) और चैन्नै तक सुरक्षित रूप से पहुंचाया गया, जिससे व्यवधान के दौरान न्यूनतम असुविधा सुनिश्चित हुई। काटपाड़ी (केपीडी) में, कई प्रभावित गाड़ियों के यात्रियों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए 23 राज्य सरकार की बसें लगाई गईं, जिनमें गाड़ी संख्या 12686, 12696, 12608, 22641, 22698, 12680, 12028, 12698, 12295, 22305, 18189 और 22638 शामिल हैं। इन व्यवस्थाओं से लगभग 1,500 यात्रियों को आगे की कनेक्टिविटी के लिए कोयम्बेडु बस स्टैंड पर ड्रॉप-ऑफ पॉइंट की व्यवस्था के साथ काटपाड़ी से चैन्नै ले जाया गया।
- ii. **खानपान सेवाएं:** अरक्कोणम जंक्शन और काटपाड़ी पर अल्पावधि टर्मिनेट गाड़ियों के यात्रियों को लगभग 1500 पानी की बोतलें और नाश्ता वितरित किया गया।
- iii. **ईएमयू सेवाएँ:** बस ब्रिजिंग सेवाओं के अलावा, वैकल्पिक डायर्वर्जन उपाय के रूप में सात ईएमयू गाड़ियों का परिचालन अरक्कोणम जंक्शन-सीजे-सीजीएल मार्ग से किया गया। इस व्यवस्था से 3,000 से ज्यादा यात्रियों को लाभ हुआ और परिचालन चुनौतियों के बावजूद सुरक्षित और सुविधाजनक यात्रा विकल्प उपलब्ध हुए।
- iv. **वंदे भारत एक्सप्रेस के माध्यम से संपर्क:** गाड़ी संख्या 20644 वंदे भारत एक्सप्रेस (कोयम्बतूर जंक्शन से चैन्नै सेंट्रल) को चेंगलपट्टु जंक्शन, अरक्कोणम जंक्शन के परिवर्तित मार्ग के रास्ते परिचालित किया गया ताकि अरक्कोणम जंक्शन (चैन्नै सेंट्रल और अरक्कोणम जंक्शन के बीच आंशिक रूप से रद्द) से चलने वाली गाड़ियों को जोड़ा जा सके,

जैसे गाड़ी संख्या 12623 त्रिवेंद्रम मेल (चैन्नै सेंट्रल-तिरुवनंतपुरम सेंट्रल) और गाड़ी संख्या 12027 शताब्दी एक्सप्रेस (चैन्नै सेंट्रल-बैंगलुरु सिटी)।

- v. सहायता डेस्क: यात्रियों की आवश्यकताओं के प्रबंधन और सूचना के प्रसार के लिए नियंत्रण कक्ष और महत्वपूर्ण स्टेशनों पर जैसे चैन्नै सेंट्रल, चैन्नै एष्बूर, काटपाड़ी जं, जोलारपेट्टै जं, तिरुत्तणि, अरक्कोणम जंक्शन, चेंगलपट्टु जं और गुंडूर जं पर सहायता डेस्क स्थापित किए गए।
- vi. अतिरिक्त काउंटर: रिफंड के लिए आने वाली अत्यधिक भीड़ को नियंत्रित करने के लिए कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने के साथ एमएएस और एमएस पर अतिरिक्त काउंटर संचालित किए गए, क्योंकि 17 गाड़ियों को रद्द कर दिया गया, 34 गाड़ियों का मार्ग परिवर्तित किया गया और 4 गाड़ियों को एमएएस के बजाय अरक्कोणम जंक्शन/काटपाड़ी जं से परिचालित किया गया। पीआरएस काउंटरों से कुल 1.5 करोड़ रुपये का रिफंड किया गया। इसके अलावा, अनारक्षित यात्रियों को लगभग 80,000 रुपये का पूर्ण रूप से रिफंड किया गया।

दक्षिण रेलवे द्वारा घटना से हुए नुकसान को कम करने और यातायात पुनर्बहाली के लिए तत्काल कदम उठाए गए। यातायात पुनर्बहाली 13.07.2025 को पूरी हो गई। डाउन स्लो लाइन 13.07.2025 को 21:25 बजे और अप स्लो लाइन 14.07.2025 को 00:47 बजे पुनर्बहाली कर दी गई। डाउन और अप फास्ट लाइनें 14.07.2025 को 23:50 बजे पुनर्बहाली कर दी गईं।

भारतीय रेल में पटरियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, निरीक्षण, रखरखाव और नवीनीकरण को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। इसके लिए भारतीय रेल नियमावली में सुविचारित निरीक्षण और निगरानी कार्यक्रम और दिशानिर्देश दिए गए हैं। इनका सख्ती से पालन और रिकॉर्ड का रखरखाव किया जाता है। ये रिकॉर्ड स्थायी होते हैं और नामित प्राधिकारियों द्वारा इनकी जाँच की जाती है। पटरियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, विभिन्न स्तरों पर पटरी संरचना के सभी घटकों के कई निरीक्षण कार्यक्रम निर्धारित किए गए हैं। निरीक्षणों में प्राप्त निष्कर्षों का अनुसरण किया जाता है और किसी भी प्रकार की खराबी आने से पहले ही मरम्मत, रखरखाव और

नवीनीकरण के लिए समय रहते हुए आवश्यक कार्रवाई की जाती है। उपरोक्त निरीक्षण, निगरानी और सुधार भारतीय रेल के स्थायी पथ इंजीनियरों की इयुटी और उत्तरदायित्व में अंतर्निहित हैं।

भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के तहत 'पुलिस' और 'लोक व्यवस्था' राज्य के विषय हैं और इसलिए राज्य सरकारें अपनी कानून प्रवर्तन एजेंसियों अर्थात् राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी)/जिला पुलिस के माध्यम से रेलों पर अपराध की रोकथाम करने, पता लगाने, पंजीकरण करने और जांच करने तथा कानून एवं व्यवस्था आदि बनाए रखने के लिए जिम्मेदार हैं। बहरहाल, रेल सुरक्षा बल यात्री क्षेत्र और यात्रियों को बेहतर संरक्षा और सुरक्षा मुहैया कराने तथा इनसे जुड़े मामलों के लिए राजकीय रेल पुलिस/जिला पुलिस के प्रयासों में सहायता करती है और भारतीय रेल पर तोड़फोड़ की घटनाओं को रोकने के लिए भारतीय रेल द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं:-

- i. रेल सुरक्षा बल, राजकीय रेलवे पुलिस और आसूचना इकाइयों के प्रतिनिधियों के साथ रेलवे की राज्य स्तरीय सुरक्षा समिति (एसएलएससीआर), जिनका गठन प्रत्येक राज्य में संबंधित राज्यों/केंद्र शासित प्रदेश के पुलिस महानिदेशकों/पुलिस आयुक्त की अध्यक्षता में किया गया है, की नियमित बैठकें आयोजित की जा रही हैं। इसके अलावा, रेल सुरक्षा बल द्वारा रेल परिसरों तथा चलती गाड़ियों के साथ-साथ रेल परिसरों में अपराध को नियंत्रित करने, मामलों को दर्ज करने, उनकी जांच करने और कानून एवं व्यवस्था बनाए रखने के साथ-साथ तोड़फोड़ की घटनाओं, आसूचना जानकारी साझा करने आदि पर ध्यान केंद्रित करने के लिए सभी स्तरों पर राज्य पुलिस/राजकीय रेलवे पुलिस अधिकारियों के साथ निकट संपर्क रखा जाता है। ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाए जा रहे हैं।
- ii. केन्द्रीय एवं राज्य आसूचना एजेंसियों के अलावा, रेल सुरक्षा बल की आसूचना इकाई अर्थात् अपराध आसूचना शाखा (सीआईबी) और विशेष आसूचना शाखा (एसआईबी) को भी संवेदीकृत किया गया है तथा किसी भी तोड़फोड़ के प्रयासों का पता लगाने और उसकी रोकथाम करने के लिए आसूचना जानकारी एकत्रित करने के लिए पुलिस अधिकारियों के साथ समन्वय करके अपेक्षित कार्रवाई करने के लिए निर्देशित किया गया है।

- iii. रेल कर्मियों, रेल सुरक्षा बल, राजकीय रेलवे पुलिस और सिविल पुलिस द्वारा चिह्नित ब्लैक स्पॉट और संवेदनशील खंडों पर लगातार गश्त की जा रही है।
- iv. रेलपथ के पास बिखरी हुई सामग्री को हटाने के लिए नियमित अभियान चलाए जा रहे हैं, जिसका उपयोग अवांछित तत्वों द्वारा रेलपथ को बाधित करने के लिए किया जा सकता है।
- v. रेलपथ के पास रहने वाले लोगों को रेलपथ पर कोई अवांछित सामग्री डालने, रेल के पुर्जे हटाने, आदि के परिणामों के बारे में जागरूक किया जा रहा है और उनसे अनुरोध किया जाता है कि वे निगरानी रखें और किसी भी संदिग्ध गतिविधि की तुरंत सूचना दें।
- vi. उच्च जोखिम वाले क्षेत्रों, संवेदनशील क्षेत्रों में गश्त करने तथा खतरों को प्रभावी ढंग से कम करने के लिए खुफिया जानकारी साझा करने के लिए विशेष टीमें गठित की जाती हैं।

भारतीय रेल द्वारा माल की ढुलाई, रेल अधिनियम, 1989 के प्रावधानों के तहत की जाती है। अधिनियम की धारा 67 और 87 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, सरकार द्वारा भारतीय रेल पर खतरनाक माल की ढुलाई हेतु शर्तें अधिसूचित की गई हैं। इनमें खतरनाक माल की ढुलाई हेतु व्यापक संरक्षा उपाय शामिल हैं और भारतीय रेल पर ऐसे माल के परिवहन में संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए इनका अनिवार्य रूप से पालन किया जाना शामिल है।

रेल अधिनियम, 1989 की धारा 124 और धारा 124-ए (धारा 123 के साथ पढ़ी जाने वाली) के तहत परिभाषित रेल दूर्घटनाओं और अप्रत्याशित घटनाओं में रेल यात्रियों की मृत्यु/घायलों के लिए मुआवजा देता है, जिसका निर्णय रेल दावा अधिकरण (आरसीटी) द्वारा पीड़ितों/उनके आश्रितों द्वारा आरसीटी के समक्ष दायर किए गए दावे के आवेदन के आधार पर किया जाता है और यह उचित कानूनी प्रक्रिया का अनुपालन करने के पश्चात् मामलों का निपटान करता है। रेल प्रशासन तब मुआवजा देता है जब माननीय आरसीटी द्वारा दावेदार के पक्ष में निर्णय दिया जाता है और रेलवे उस आदेश को लागू करने का निर्णय लेता है। घटना के तुरंत बाद, भारतीय रेल ने रेलगाड़ियों की आवाजाही को इस तरह नियंत्रित किया कि किसी भी यात्री को घटना के कारण

प्रत्यक्ष रूप से कोई चोट या संपत्ति का नुकसान न हो। इसलिए, अधिनियम के तहत रेल यात्रियों से मुआवजे का कोई दावा नहीं किया जा सकता।
