भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

02.04.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 5120 का उत्तर

रेलवे में वैकल्पिक यात्रा बीमा

5120. एडवोकेट अदूर प्रकाश:
श्री एंटो एन्टोनी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विगत तीन वर्षों के दौरान रेलवे की यात्रियों से होने वाली आय सहित काउंटर टिकट बिक्री तथा ऑनलाइन टिकटों की बिक्री की संख्या का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या रेलवे की काउंटर टिकट और इंटरनेट के माध्यम से बुक टिकट की कीमत में अंतर है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या रेलवे सभी यात्रियों को बीमा कवरेज प्रदान कर रहा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) विगत दस वर्षों के दौरान रेल दुर्घटनाओं के संबंध में रेलवे द्वारा प्राप्त किए गए, संसाधित किए गए, संवितरित किए गए और अस्वीकृत किए गए यात्री बीमा दावों का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ङ) विगत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न रेल दुर्घटनाओं में हताहत हुए यात्रियों का ब्यौरा क्या है;

(च) काउंटर से जारी किए गए रेल टिकटों के लिए वैकल्पिक यात्रा बीमा सुविधा प्रदान नहीं किए जाने के क्या कारण हैं; और

(छ) क्या सरकार की काउंटर से जारी किए गए टिकटों के लिए भी यात्रा बीमा सुविधा का विस्तार करने की कोई योजना है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (छ): वित्त वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के दौरान कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) और अनारक्षित टिकट बुकिंग प्रणाली (यूटीएस) काउंटरों के साथ-साथ इंटरनेट

के माध्यम से बुक की गई टिकटों की संख्या और तदनुरूपी अवधि के लिए यात्री खंड से राजस्व का विवरण निम्नानुसार हैः-

(आंकड़े करोड़ रु. में)

वर्ष	बुक की गई टिकटों की कुल संख्या	यात्री खंड से राजस्व
2021-22	131.69	39,214
2022-23	251.81	63,417
2023-24	279.58	70,693

टिकटों की वास्तविक खरीद के अलावा, ऑनलाइन बुकिंग का विकल्प भी उपलब्ध है। जहाँ तक किराए का संबंध है, जिसमें मूल किराया, आरक्षण शुल्क, सुपरफास्ट अधिभार, जीएसटी, जो भी लागू हो, यात्री आरक्षण प्रणाली काउंटर टिकटों और ई-टिकटों दोनों के लिए समान हैं।

इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज़्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) ने आरक्षित टिकटें ऑनलाइन बुक करने की सुविधा प्रदान की है, जिससे यात्रियों को टिकट बुक करने के लिए आरक्षण काउंटर पर जाने की परेशानी से मुक्ति मिली है, जिसके परिणामस्वरूप यात्रा का समय और परिवहन लागत बचती है। इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज़्म कॉर्पोरेशन द्वारा सुविधा शुल्क लिया जाता है। इसके अलावा, ग्राहकों द्वारा बैंकों को लेनदेन शुल्क का भी भुगतान किया जाता है। आईआरसीटीसी द्वारा प्रदान की जाने वाली ऑनलाइन टिकट बुकिंग सुविधा भारतीय रेल की सर्वाधिक यात्री अनुकूल पहलों में से एक है और वर्तमान में 80% से अधिक आरक्षित टिकट ऑनलाइन बुक किए जाते हैं।

सभी रेल यात्रियों को, चाहे वे ऑनलाइन या आरक्षण काउंटर से टिकट बुक करें, तथा सभी अनारक्षित यात्रियों को रेलवे अधिनियम, 1989 के तहत यथा निर्धारित क्षतिपूर्ति प्रदान की जाती है। इसके अतिरिक्त, रेल दुर्घटना/अप्रिय घटना के पीड़ित यात्रियों को तत्काल राहत के रूप में अनुग्रह राशि भी दी जाती है।

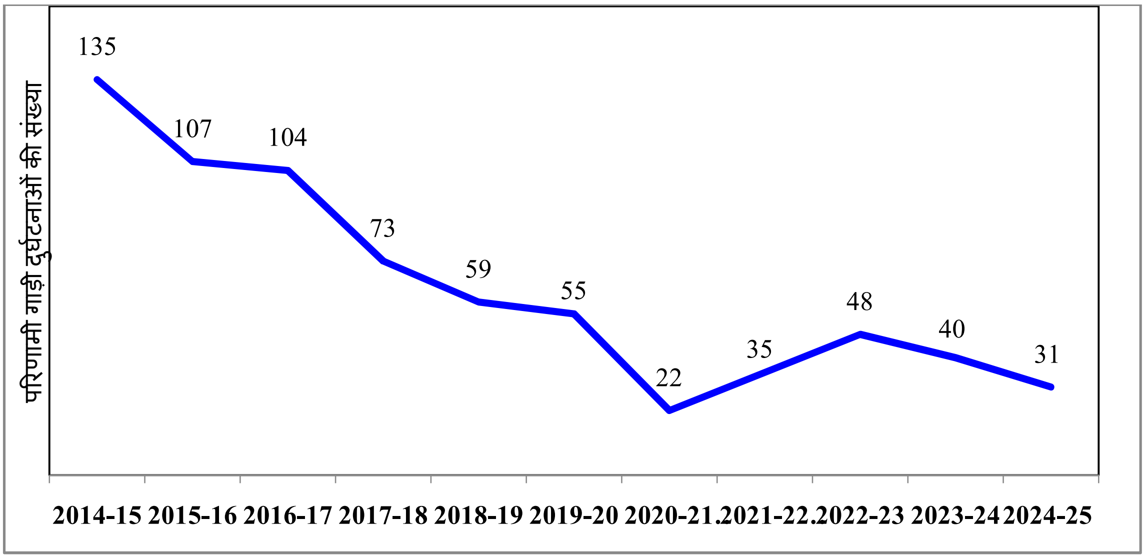
इसके साथ ही, इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज़्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) की आधिकारिक वेबसाइट के माध्यम से ऑनलाइन ई-टिकट बुक करने वाले यात्रियों को अर्थात वैकल्पिक यात्रा बीमा योजना (ओटीआईएस) नामक योजना के तहत एक विकल्प दिया गया है। यह योजना पूरी तरह से वैकल्पिक प्रकृति की है। कोई भी यात्री जो बीमा का लाभ प्राप्त करना चाहता है, वह टिकट बुक करते समय अपने विवेक से इस योजना का विकल्प चुन सकता है। यह योजना उन यात्रियों के लिए उपलब्ध है जो आईआरसीटीसी के माध्यम से ई-टिकट बुक करते हैं और यह उन लोगों को अतिरिक्त बीमा कवर प्रदान करती है जिन्होंने इसका विकल्प चुना हो और प्रीमियम का भुगतान किया हो। यात्री सीधे बीमा कम्पनियों की वेबसाइटों पर अपना नामांकन कर सकते हैं और सीधे बीमा कम्पनियों से अपने दावे का निपटान कर सकते है।

भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। पिछले 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, जिसे 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।

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 2023-24 में 0.03 रह गया है, जो उक्त अवधि के दौरान लगभग 73% का सुधार दर्शाता है।

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



भारतीय रेल में होने वाली परिणामी रेल दुर्घटनाएं और उनमें हुई हताहतों (रेल यात्रियों और रेल कर्मियों सहित) की संख्या निम्नानुसार हैं:-

अवधि	परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या	मृतकों की संख्या	घायलों की संख्या
2004-05 से 2013-14 तक	1,711	904	3,155
2014-15 से 2023-24 तक	678	748	2,087

इसके अलावा, गाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा संबंधी उपाय इस प्रकार हैं:

1. भारतीय रेल में, पिछले वर्षों में संरक्षा से संबंधित कार्यकलापों पर व्यय में वृद्धि हुई है, जो निम्नानुसार हैः

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	9172	18,115	20,322	21,800	23,316
मोटिव पावर और चल स्टॉक का अनुरक्षण	14796	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 ऊपरी/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 दुर्घटनाओं को रोकने के लिए 28.02.2025 तक 6623 स्टेशनों पर कांटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

3. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 28.02.2025 तक 11,089 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।

4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 28.02.2025 तक 6,631 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन द्वारा 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 गई 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 किलोमीटर) का कार्य प्रगति पर है। इन रेलमार्गों पर लगभग 2066 मार्ग किलोमीटर पर रेलपथ साइड कार्य पूरे हो चुके 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 आरेख 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 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 गए हैं जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो शिरोपरि उपस्कर 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 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 प्लास्सर क्विक रिलेइंग सिस्टम, ट्रैक रिलेइंग ट्रेन, 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 पटरियों की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।

15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वैल्डिंग तकनीक अर्थात 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 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 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 सवारी डिब्बा कारखाना डिज़ाइन के रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिज़ाइन 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 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 '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 संसूचन एवं अवरोधन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धुआं संसूचन प्रणाली की व्यवस्था कर रही हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा 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 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (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।

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

क्र.सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2024-25 (जनवरी 2025 तक)	2004-14 की तुलना में 2014-25
	प्रौद्योगिकीय सुधार			
1	उच्च-गुणवत्ता वाली	57,450	1.4 लाख कि.मी.	2 गुना से

	पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)	कि.मी.		अधिक
2	लंबी रेल पटरियां पैनल (260 मीटर) (कि.मी.)	9,917 कि.मी.	76,000 कि.मी.	7 गुना से अधिक
3	इलेक्ट्रोनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन)	837 स्टेशन	3,243 स्टेशन	4 गुना
4	फॉग पास सेफ्टी उपकरण (अदद)	31.03.14 तक: 90	31.01.25 तक: 25,293	281 गुना
5	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	27,079	
	बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां			
1	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ कि.मी.)	32,260 कि.मी.	49,000 कि.मी.	1.5 गुना
2	यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) वेल्डिंग परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	1.9 करोड़	2 गुना से अधिक
3	वेल्ड संबंधी खराबियां (अदद)	2013-14 में: 3699 अदद	2024-25 में: 301 अदद	92% कमी
4	पटरियों में दरारें (अदद)	2013-14 में: 2548 अदद	2024-25 में: 243 अदद	91% कमी
	बेहतर अवसंरचना एवं चल स्टॉक			
1	जोड़े गए नए रेलपथ कि.मी. (रेलपथ कि.मी.)	14,985 अदद	34,000 कि.मी.	2 गुना से अधिक
2	फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	12,771 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	41,551	17 गुना से अधिक

******