

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

19.03.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3141 का उत्तर

संरक्षा श्रेणी पदों पर कार्यबल की कमी

3141. श्री राहुल गांधी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या संरक्षा श्रेणी के पदों, विशेषकर ट्रैक मेंटेनर्स के स्तर पर कार्यबल की कमी है;
- (ख) यदि हां, तो इसके स्वीकृत पदों, रिक्तियों और नॉन-कोर कार्यों के लिए नियुक्त ट्रैक-मेंटेनर्स का जोनवार ब्यौरा क्या है;
- (ग) संशोधित (ट्रैक मेंटेनर्स के लिए मैनपावर और लागत मानदंड) फॉर्मूला, 2024 के अनुसार ट्रैक मेंटेनर्स के कार्यबल की आवश्यकता का जोनवार ब्यौरा क्या है;
- (घ) क्या ट्रैक मेंटेनर्स की कमी से ट्रैक अनुरक्षण और निरीक्षण कार्य पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है;
- (ङ) यदि हां, तो निरीक्षण कार्य के बैकलॉग सहित तत्संबंधी जोनवार ब्यौरा क्या है; और
- (च) ट्रैक अनुरक्षण में चूक के कारण हुई दुर्घटनाओं, रेल के पटरी से उतरने और संरक्षा संबंधी घटनाओं का जोनवार ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (च): भारतीय रेल के आकार, भौगोलिक वितरण और परिचालन महत्व को ध्यान में रखते हुए पदों का रिक्त होना और उन्हे भरा जाना सतत् प्रक्रिया है। नियमित परिचालन, प्रौद्योगिकीय

परिवर्तनों, यंत्रीकरण 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 भर्ती एजेन्सियों को रेलवे द्वारा मांग पत्र भेज कर भरा जाता है।

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 है।

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। इनमें 40,000 से अधिक ट्रैक मेंटेनरों की भर्ती शामिल हैं।

वर्ष 2004-2005 से 2013-14 की तुलना में 2014-2015 से 2023-2024 के दौरान भारतीय रेल में की गई भर्तियों का विवरण निम्नानुसार दिया गया है:-

अवधि	भर्तियां
2004-2005 से 2013-14	4.11 लाख
2014-2015 से 2023-2024	5.02 लाख

इसके अलावा, प्रणालीगत सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने वर्ष 2024 से समूह 'ग' पदों की विभिन्न कोटियों में भर्ती के लिए 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 तेज़ी।

तदनुसार, क्रैक मेंटेनर्स की 13,187 रिक्तियों सहित सहायक लोको पायलटों, तकनीशियनों, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में उप-निरीक्षक और कांस्टेबल, जूनियर इंजीनियर(जेर्इ)/डिपो सामग्री अधीक्षक (डीएमएस)/रासायनिक एवं धातुकर्म सहायक (सीएमए), पैरामेडिकल कोटियों, गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक) 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 अधिसूचनाएं अधिसूचित की गई हैं। 41500 पदों के लिए, प्रथम चरण कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं (सीबीटी) दिनांक 25.11.2024 से 30.12.2024 तक आयोजित की गईं।

विवरण निम्नानुसार हैं:-

परीक्षा	अभ्यर्थी	शहर	केन्द्र	दिवस	पालियां
एएलपी सीईएन सं. 01/2024 (18,799 रिक्तियां)	18,40,347	156	346	5	15
तकनीशियन सीईएन सं. 02/2024 (14,298 रिक्तियां)	26,99,892	139	312	9	27
जेर्इ/डीएमएस/सीएमए सीईएन सं. 03/2024 (7,951 रिक्तियां)	11,01,266	146	323	3	9
रेसु.ब. (एस.आई) सीईएन सं. 01/2024 (452 रिक्तियां)	15,35,635	143	306	5	15

इसके अतिरिक्त, कांस्टेबल के पद के लिए आरपीएफ सीईएन संख्या 02/2024 (4,208 रिक्तियों) के लिए कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं दिनांक 02.03.2025 से शुरू हो गई हैं। सहायक लोको पायलट के पद के लिए सीईएन संख्या 01/2024 के लिए दूसरे चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं (सीबीटी-II) दिनांक 19.03.2025 और 20.03.2025 के लिए निर्धारित की गई हैं।

परिचालन और अनुरक्षण पद्धतियों में प्रौद्योगीकीय उन्नयन के आधार पर ट्रैक मेनेजरों सहित संरक्षा कोटियों की जनशक्ति संबंधी आवश्यकताओं की नियमित समीक्षा की जाती है।

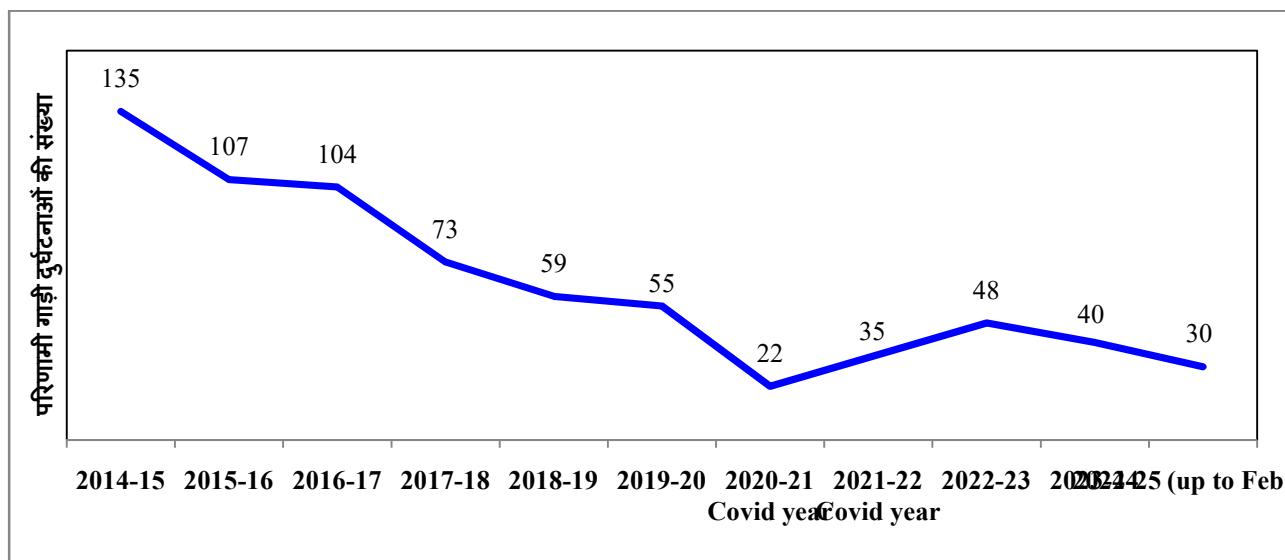
भारतीय रेल नेटवर्क पर, रेलपथ अनुरक्षण संबंधी नियमित कार्यकलापों का अधिकांश कार्य रेलवे के स्वामित्व की रेलपथ मशीनों द्वारा किया जाता है जिसका संचालन रेलवे के स्थायी कर्मचारियों द्वारा किया जाता है। इन कार्यों को रेलवे के ट्रैक मेंटरों द्वारा किया जाता है जो तत्काल ध्यान दिए जाने योग्य कार्यों, तात्कालिक मरम्मत, पेट्रोलिंग और विविध अनुरक्षण कार्यकलापों से संबंधित कार्य करते हैं। रेलपथ की संरक्षा से प्रत्यक्ष रूप से संबंध नहीं होने वाले सीमित रेलपथ अनुरक्षण कार्यों को, जब तक कि रिक्तियों को नहीं भरा जाता मौजूदा प्रावधानों के अनुसार कार्यरत कर्मचारियों के कार्यभार को संतुलित करने के लिए आउटसोर्स किया जाता है।

भारतीय रेल में रेलपथ के निरीक्षण और अनुरक्षण को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है और इसके लिए भारतीय रेल की नियमावलियों में निरीक्षण और निगरानी कार्यक्रम और दिशा-निर्देश निहित हैं। इनका सख्ती से पालन किया जाता है और एक ऑनलाइन पोर्टल पर दर्ज किया जाता है जिसे संपादित नहीं किया जा सकता है और जिसकी नामित अधिकारियों द्वारा जांच की जाती है। नियमावलियों में निर्धारित निरीक्षण और उसकी निगरानी रेलपथ इंजीनियरों के कार्यों और जिम्मेदारियों के अभिन्न अंग हैं। निर्धारित कार्यक्रम में विलंब/अंतर के मामले में चेतावनी देने के लिए प्रणाली में अपवाद रिपोर्ट प्राप्त करने का प्रावधान है जिसकी नियमित रूप से निगरानी की जाती 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 2023-24 में 40 रह गई हैं, जिसे नीचे ग्राफ में दर्शाया गया है। इन दुर्घटनाओं के कारणों में मुख्यतः पटरियों में खराबी, रेल इंजन/सवारी डिब्बों में खराबी, उपकरण की विफलता, मानवीय चूंक आदि शामिल हैं।

यह नोट किया जाए कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 1711 (औसत 171 प्रतिवर्ष) थी, जो वर्ष 2014-24 की अवधि के दौरान घटकर 678 (औसत 68 प्रतिवर्ष) रह गई है, जोकि 60% की कमी है।

गाड़ी 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।



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

- विगत वर्षों में भारतीय रेल में, संरक्षा से संबंधित कार्यों पर व्यय में वृद्धि हुई है जो निम्नानुसार है:

संरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यय			(करोड़ रु. में)		
	2013-14 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	सं.आ. 2024-25	ब.आ. 2024-25
रेलपथ और निर्माण कार्य का अनुरक्षण	9172	18,115	20,322	21,800	23,316
रेलइंजन और चल स्टॉक का अनुरक्षण	14796	27,086	30,864	31,540	30,666
मशीनों का अनुरक्षण	5406	9,828	10,772	12,112	12,880
सड़क संरक्षा सम्पार और ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल	1986	5,347	6,662	8,184	7,706
रेलपथ नवीकरण	4985	16,326	17,850	22,669	22,800
पुल संबंधी कार्य	390	1,050	1,907	2,130	2,169
सिगनल एवं दूरसंचार कार्य	905	2,456	3,751	6,006	6,800
उत्पादन इकाइयां सहित कारखाने तथा संरक्षा पर विविध व्यय	1823	7,119	9,523	9,581	10,134
कुल	39463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

- मानवीय विफलता के कारण होने वाली दुर्घटना रोकने के लिए 31.01.2025 तक 6,617 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाले इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
- सम्पार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.01.2025 तक 11,083 सम्पार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
- संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.01.2025 तक 6,625 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 जा रही है। कवच को पहले ही दक्षिण मध्य रेल और उत्तर मध्य रेलवे के 1,548 मार्ग किलोमीटर पर संस्थापित किया जा चुका है। वर्तमान में, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3000 मार्ग किमी) पर कार्य प्रगति पर है। इन रेलमार्गों पर लगभग 1969 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, रेल 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 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 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 फ्लॉडिटेक्शन परीक्षण (यूएसएफडी)।
15. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के उपयोग को कम करना और रेलपथों के लिए बेहतर वैल्डिंग 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 पट्रोलिंग।
18. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में थिक वेब स्वच 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 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 मानवरहित 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/पुर्नस्थापन कार्य किया जाता है।
26. भारतीय रेल ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक “आग संबंधी सूचनाएं” लगाई है। सभी डिब्बों में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग से बचने के लिए विभिन्न ‘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 है। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीकों से प्रोग्रेसिव फिटमेन्ट का कार्य भी चालू है।
28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सिलिंग 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 शुरूआत 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।

रेलवे द्वारा किए गए संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	मर्दें	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2023-24	2004-14 की तुलना में 2014-24
रेलपथ अनुरक्षण				
1.	रेलपथ नवीकरण पर व्यय (करोड़ रुपए में)	47,038	1,09,577	2.33 गुना
2.	रेल नवीकरण प्राथमिक (रेलपथ कि.मी.)	32,260	43,335	1.34 गुना
3.	उच्च-गुणवत्ता की पटरियों का उपयोग (60 किग्रा.) (किमी.)	57,450	1,23,717	2.15 गुना
4.	लंबे रेल पैनल (260मी.) (किमी.)	9,917	68,233	6.88 गुना
5.	पटरियों की यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) जांच (रेलपथ किमी.)	20,19,630	26,52,291	1.31 गुना
6.	वेल्डिंग की यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) जांच (अदद)	79,43,940	1,73,06,046	2.17 गुना
7.	नए जोड़े गए रेलपथ किमी. (रेलपथ किमी.)	14,985	31,180	2.08 गुना
8.	वेल्ड संबंधी विफलताएं (अदद)	2013-14 में: 3699	2023-24 में: 481	87% कमी

9.	पटरियों में दरारें (अदद)	2013-14 में: 2548	2023-24 में: 383	85% कमी
10	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	21,127	
11	रेलपथ मशीन (अदद)	31.03.14 तक = 748	31.03.24 तक = 1,661	122% वृद्धि
समपार फाटकों को समाप्त करना				
1.	मानव रहित समपार फाटकों को समाप्त करना (अदद)	31.03.14 तक: 8948	31.03.24 तक : शून्य (31.01.19 तक सभी बंद कर दिए गए)	100% कमी
2.	मानव युक्त समपार फाटकों को समाप्त करना (अदद)	1,137	7,075	6.21 गुना
3.	रोड ओवर ब्रिज (आरओबी)/ रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) (अदद)	4,148	11,945	2.88 गुना
4.	समपार समाप्त करने पर व्यय (एलसी+आरओबी+आरयूबी)	8,825	41,957	4.75 गुना
पुल पुनर्स्थापन				
1.	पुल पुनर्स्थापन पर व्यय (करोड़ रुपए में)	3,924	8,255	2.10 गुना
सिगनल कार्य				
1.	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (स्टेशन)	837	2,964	3.52 गुना
2.	स्वचालित ब्लॉक सिगनल (किमी.)	1,486	2,497	1.67 गुना
3.	फॉग पास सेफ्टी डिवाइस (अदद)	31.03.14 तक: 90	31.03.24 तक: 19,742	219 गुना

चल स्टॉक				
1.	एलएचबी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337	36,933	15.80 गुना
2.	वातानुकूलित डिब्बों में अग्नि और धूमन संसूचक प्रणाली का प्रावधान (डिब्बों की संख्या)	0	19,271	
3.	पेंट्री और पावर कारों में अग्नि संसूचन एवं अग्निशमन प्रणाली का प्रावधान (डिब्बों की संख्या)	0	2,991	
4.	गैर-वातानुकूलित डिब्बों में अग्नि शामकों का प्रावधान (डिब्बों की संख्या)	0	66,840	
