

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा  
03.12.2025 के

अतारांकित प्रश्न सं. 659 का उत्तर

मध्य और पश्चिमी रेलवे के अंतर्गत उपनगरीय ट्रेनों में अत्यधिक भीड़भाड़

659. प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़:  
श्री संजय दिना पाटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार को मुंबई में मध्य और पश्चिमी रेलवे के अंतर्गत संचालित उपनगरीय ट्रेनों में अत्यधिक भीड़भाड़ की जानकारी है;
- (ख) यदि हां, तो व्यस्ततम समय के दौरान निर्धारित क्षमता के मुकाबले प्रति डिब्बा यात्रा करने वाले यात्रियों की औसत संख्या कितनी है;
- (ग) क्या सरकार ने मांग-आपूर्ति में अंतर का आकलन करने के लिए कोई अध्ययन किया है और भीड़ को कम करने के लिए अतिरिक्त सेवाएं, विस्तारित रेक या नए डिब्बा लगाना शुरू करने का प्रस्ताव है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (घ) क्या ट्रैक क्षमता बढ़ाने, सिग्नलिंग का आधुनिकीकरण करके और उपनगरीय और लंबी दूरी के रेल यातायात को अलग करने के लिए किसी परियोजना को मंजूरी दी गई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ङ) ऐसी परियोजनाओं का ब्यौरा और वर्तमान स्थिति क्या है और अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसियों की सहायता का ब्यौरा क्या है; और
- (च) उपनगरीय स्टेशनों पर फुट ओवरब्रिज, एस्केलेटर, लिफ्ट और बेहतर भीड़ प्रबंधन प्रणालियों को बनाने सहित यात्री सुरक्षा को बढ़ाने के लिए क्या उपाय किए गए हैं/किए जा रहे हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (च): मुंबई क्षेत्र में उपनगरीय रेल नेटवर्क की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

I. मुंबई के यात्रियों की जरूरतों को पूरा करने के लिए वातानुकूलित-ईएमयू सहित उपनगरीय सेवाएं संचालित की जा रही हैं। वर्तमान में पश्चिम रेलवे 109 वातानुकूलित सेवाओं सहित 1406 सेवाओं का संचालन करता है, जबकि मध्य रेलवे 80 वातानुकूलित सेवाओं सहित 1810 सेवाओं का संचालन करता है।

विरार और अंधेरी के बीच धीमी गति से चलने वाले गलियारे पर सभी प्लेटफार्मों के विस्तार के बाद, 15 कार सेवाओं की संख्या को चरणबद्ध रूप से 79 से बढ़ाकर 211 कर दी गई है।

इसके अलावा, किसी भी मार्ग/खंड पर उपनगरीय सेवाओं सहित नई रेलगाड़ियों की शुरुआत विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है, जिनमें शामिल हैं:

- रेलखंड की क्षमता
- पथ की उपलब्धता,
- अपेक्षित चल स्टॉक की उपलब्धता,
- चल स्टॉक के लिए उपयुक्त अवसंरचना की उपलब्धता,
- रेलपथ और अन्य परिसंपत्तियों की अनुरक्षण आवश्यकता

II. मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में रेल नेटवर्क की क्षमता में सुधार और वृद्धि के लिए, 8,087 करोड़ रुपए की लागत पर मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-II, 10,947 करोड़ रुपए की लागत पर एमयूटीपी-III और 33,690 करोड़ रुपए की लागत पर एमयूटीपी-IIIक को स्वीकृत किया गया है। इन परियोजनाओं में मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य शामिल हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु. में)
1	छठी लाइन मुंबई सेंट्रल-बोरीवली (30 कि.मी.)	919
2	हार्बर लाइन गोरेगांव-बोरीवली का विस्तार (7 कि.मी.)	826
3	विरार-दहानू रोड तीसरी और चौथी लाइन (64 कि.मी.)	3587
4	पांचवीं और छठी लाइन सीएसटीएम-कुर्ला (17.5 कि.मी.)	891
5	पनवेल-कर्जत उपनगरीय कॉरिडोर (29.6 कि.मी.)	2782

6	ऐरोली-कलवा (एलिवेटेड) उपनगरीय कॉरिडोर लिंक (3.3 कि.मी.)	476
7	पांचवीं और छठी लाइन बोरीवली-विरार (26 कि.मी.)	2184
8	कल्याण-आसनगांव के बीच चौथी लाइन (32 कि.मी.)	1759
9	कल्याण-बदलापुर के बीच तीसरी और चौथी लाइन (14.05 कि.मी.)	1510
10	कल्याण यार्ड-मुख्य लाइन और उपनगरीय का पृथक्करण	866
11	नायगांव और जुचंद्रा (5.73 कि.मी.) के बीच वसई बाइपास लाइन (दोहरी लाइन)	176
12	पैदल पार पुल, आदि जैसे अनधिकृत प्रवेश नियंत्रण (34 स्थानों पर)	551

इसके अलावा, एमयूटीपी-III और IIIक के तहत कुल 12 कारों के 238 रेक को 19,293 करोड़ रुपए की लागत से मंजूरी दी गई है। इन रेकों के प्रापण की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

वर्तमान में, मुंबई उपनगरीय नेटवर्क पर स्वचालित रूप से दरवाजा बंद होने की प्रणाली के साथ वातानुकूलित ईएमयू के 17 रेक चल रहे हैं। सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नई द्वारा स्वचालित दरवाजे की व्यवस्था के साथ दो गैर-वातानुकूलित ईएमयू रेक विकसित करने का निर्णय लिया गया है। इन ईएमयू रेक में स्वचालित दरवाजे, वेस्टिबुल, छत पर स्थित वेंटिलेशन यूनिट और हवा के परिसंचरण के लिए लूवर वाले दरवाजे होंगे।

III. सिगनल प्रणाली में सुधार और क्षमता बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

1. मध्य रेलवे के छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस-कल्याण खंड के लिए उपनगरीय रेलगाड़ियों में डिब्बों की संख्या 12 से बढ़ाकर 15 करने के संबंध में पुनर्निर्माण कार्यों को मंजूरी दी गई है।
2. पश्चिम रेलवे के 7 स्टेशनों (दादर, लोअर परेल, मरीन लाइन, चरनी रोड, राम मंदिर, चर्चगेट और बांद्रा टर्मिनस) पर मौजूदा सिगनल प्रणाली को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग से बदला जा रहा है। लोअर परेल में इस इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग कार्य को कमीशन कर दिया गया है और दादर में कार्य प्रगति पर है।

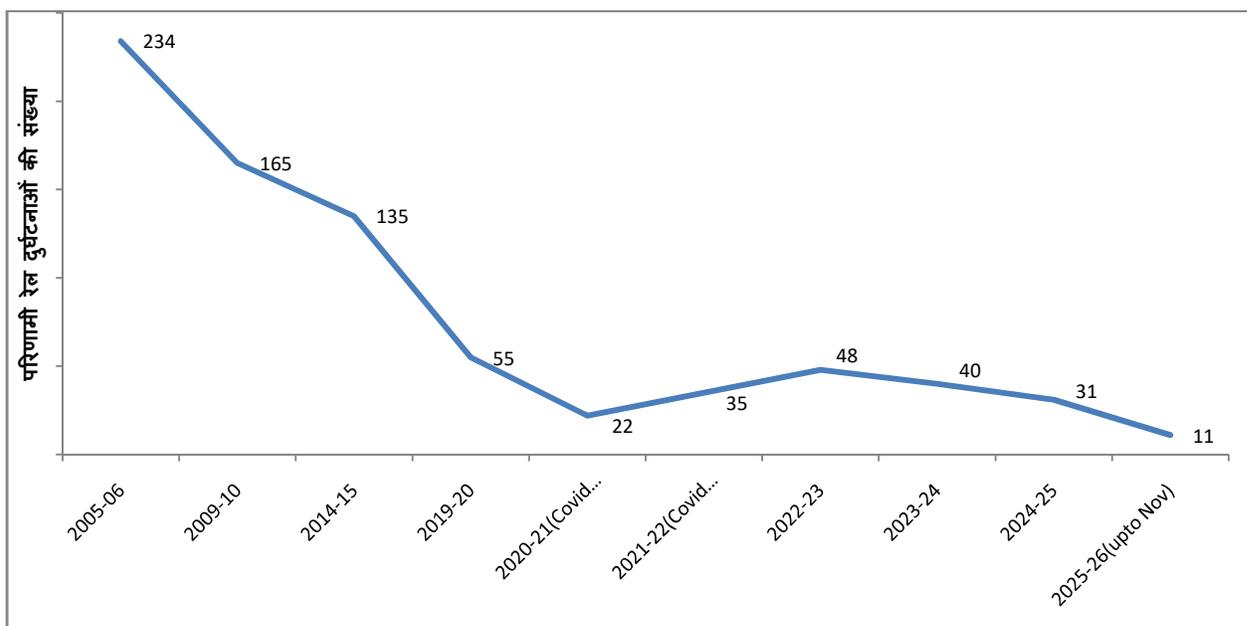
3. पश्चिम रेलवे के भाईंदर, नाइगौन, माहिम, प्रभादेवी और दहानू रोड स्टेशनों पर डुअल डिटेक्शन प्रणाली के प्रावधान जैसे विश्वसनीयता बढ़ाने के उपाय उपलब्ध कराए जा रहे हैं और कार्य प्रगति पर है।

IV. यात्रियों की सुविधा के लिए एस्केलेटर, लिफ्ट, प्लेटफॉर्म एक्सटेंशन, स्काईवॉक/हाईवॉक, एलिवेटेड डेक, नए पैदल पार पुल, एक दूसरे से जुड़े हुए पैदल पार पुल, बेहतर साइनेज, लाइटिंग और वेंटिलेशन आदि जैसी विभिन्न सुविधाएं एमयूटीपी III और IIIक के विभिन्न कार्यों के तहत प्रदान की जा रही हैं। तदनुसार, मध्य और पश्चिमी रेलवे पर 84 उपनगरीय रेलवे स्टेशनों पर 142 लिफ्ट और 237 एस्केलेटर का प्रावधान किया गया है।

V. 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 भारी गिरावट आई है। परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाएँ वर्ष 2014-15 में 135 से घटकर वर्ष 2024-25 में 31 हैं, जैसा कि नीचे दिए गए ग्राफ में दिखाया गया है।

यह नोट किया जाए कि वर्ष 2004-14 की अवधि के दौरान 1711 (औसत 171 प्रति वर्ष) परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाएं थीं, जो वर्ष 2024-25 में घटकर 31 रह गईं तथा वर्ष 2025-26 (नवंबर, 2025 तक) और घटकर 11 रह गईं।

रेलगाड़ी परिचालन में बेहतर संरक्षा दर्शाने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर दुर्घटना (एपीएमटीकेएम) है, जो वर्ष 2014-15 में 0.11 से घटकर वर्ष 2024-25 में 0.03 रह गया है, जो उक्त अवधि के दौरान लगभग 73% का सुधार दर्शाता है।



रेल परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए उठाए गए विभिन्न संरक्षा उपाय निम्नानुसार हैं-

1. भारतीय रेल में, पिछले वर्षों में संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय में वृद्धि हुई है, जो निम्नानुसार है:

संरक्षा संबंधी गतिविधियों का व्यय/बजट (करोड़ रु. में)				
2013-14 (वास्तविक)	2022-23 (वास्तविक)	2023-24 (वास्तविक)	2024-25	2025-26
39,463	87,327	1,01,651	1,14,022	1,16,470

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाएं दूर करने के लिए 31.10.2025 तक 6,656 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली की व्यवस्था की गई है।
3. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.10.2025 तक 10,098 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.10.2025 तक 6,661 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अभियोग 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 को चरणबद्ध रूप से उत्तरोत्तर रूप से उपलब्ध कराया जा रहा है शुरुआत में, कवच संस्करण 3.2 को दक्षिण मध्य रेलवे के 1465 मार्ग किलोमीटर और उत्तर मध्य रेलवे के 80 मार्ग किलोमीटर पर लगाया गया था। कवच संस्करण 4.0 विशिष्ट को अ.अ.मा.सं ने दिनांक 16.07.2024 को मंजूरी दी थी।

व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के बाद, कवच संस्करण 4.0 को दिल्ली-मुंबई मार्ग पर पलवल-मथुरा-कोटा-नागदा खंड (633 मार्ग किलोमीटर) और दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर हावड़ा-बर्धमान खंड (105 मार्ग किलोमीटर) पर सफलतापूर्वक कमीशन कर दिया गया है। कवच को दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग के शेष खंड में भी लागू किया जाना शुरू हो गया है।

इसके अलावा, कवच को भारतीय रेल के सभी जीक्यू, जीडी, एचडीएन और पहचाने गए खंड को कवर करते हुए 15,512 मार्ग किलोमीटर पर लागू किया जाना शुरू हो गया है।

6. अनिवार्य साम्यता जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण हो चुके कार्यों के आरेख तैयार करने आदि जैसे सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मामलों 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 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 स्लीपरों पर फैनशेपड 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।
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 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 फिटमेंट 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) सामान्य 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।
30. रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण कार्यों, प्रौद्योगिकीय सुधारों, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि संबंधी संरक्षा कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2024-25	2004-14 की तुलना में 2014- 25
<b>प्रौद्योगिकीय सुधार</b>				
1	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (कि.मी.)	57,450 कि.मी.	1.43 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 अदद	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) वैलडिंग परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	2 करोड़	2 गुना से अधिक
3	वैलड 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 कि.मी.	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

VI. मुंबई उपनगरीय रेल नेटवर्क में यात्रियों की संरक्षा के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

1. भीड़ प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए जीआरपी/राज्य पुलिस के साथ समन्वय किया जाता है।
2. जीआरपी और रेल सुरक्षा बल स्टाफ को पैदल पार पुल और अन्य संवेदनशील स्थानों पर तैनात किया गया है ताकि भीड़ को सुचारु रूप से नियंत्रित किया जा सके और भारी भीड़-भाड़ के दौरान भगदड़ जैसी स्थिति से बचा जा सके और यात्रियों को वास्तविक समय में सहायता प्रदान की जा सके।

3. रेलवे स्टेशनों पर सार्वजनिक घोषणा प्रणाली के साथ-साथ लाउड हैलर के माध्यम से यात्रियों को पटरी पार करने, चलती रेलगाड़ियों में चढ़ने और फुटबोर्ड/छतों पर यात्रा करने के खिलाफ चेतावनी देने के लिए लगातार घोषणा की जाती है।
4. रेलवे स्टेशन पर रेल डिस्प्ले नेटवर्क पर यात्रियों की जागरूकता के लिए छोटे वीडियो भी प्रदर्शित किए जाते हैं।
5. भीड़ के बारे में जानकारी एकत्र करने के लिए खुफिया इकाइयों (सीआईबी/एसआईबी) और सादे कपड़े वाले कर्मचारियों को तैनात किया गया है। तदनुसार जीआरपी/पुलिस को जोड़ने की व्यवस्था की गई है।
6. रेलवे की सुरक्षा व्यवस्था की नियमित निगरानी और समीक्षा के लिए राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के संबंधित पुलिस महानिदेशक/आयुक्त की अध्यक्षता में सभी राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के लिए राज्य स्तरीय रेलवे सुरक्षा समिति (एसएलएससीआर) गठित की गई है।
7. तत्काल सहायता के लिए यात्री सीधे रेल मदद पोर्टल पर या हेल्पलाइन नंबर 139 [इमरजेंसी रिस्पांस सपोर्ट सिस्टम (ईआरएसएस) नंबर 112 के साथ एकीकृत] के माध्यम से शिकायत कर सकते हैं।
8. यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने और उनकी सुरक्षा संबंधी चिंताओं को दूर करने के लिए रेलवे ट्विटर और फेसबुक जैसे विभिन्न सोशल मीडिया प्लेटफार्मों के माध्यम से यात्रियों के साथ नियमित संपर्क में रहती है।
9. यात्रियों की सुरक्षा के लिए रेलवे स्टेशनों और डिब्बों में लगाए गए सीसीटीवी कैमरों के माध्यम से निगरानी रखी जाती है।
10. सोशल मीडिया, डिजिटल और प्रिंट मीडिया का उपयोग करते हुए रेलवे द्वारा विभिन्न जागरूकता और संवेदनशीलता अभियान चलाए जा रहे हैं।
11. रेल पटरियों को पार करने के खिलाफ यात्रियों/जनता को सावधान करने के लिए अतिक्रमण के संवेदनशील स्थानों पर हिंदी और मराठी दोनों भाषाओं में फ्लेक्स बोर्ड लगाए गए हैं।
12. रेलगाड़ी की छतों, फुटबोर्ड और रेलगाड़ी संरचना के अन्य प्रतिबंधित स्थानों पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई की जाती है।

\*\*\*\*\*