

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

11.02.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 1854 का उत्तर

महाराष्ट्र में रेल समपार

1854. श्री धैर्यशील राजसिंह मोहिते पाटील:

डॉ. अमोल रामसिंग कोल्हे:

श्री संजय दिना पाटील:

श्रीमती सुप्रिया सुले:

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़:

श्री भास्कर मुरलीधर भगरे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार ने महाराष्ट्र में रेल समपारों की सुरक्षा और परिचालन स्थिति का आकलन किया है;
- (ख) यदि हां, तो आज की स्थिति के अनुसार राज्य में कुल कितने समपारों को मानवयुक्त और मानवरहित के रूप में वर्गीकृत किया गया है;
- (ग) क्या सरकार को कई उपनगरीय/अर्ध-शहरी समपारों पर लगातार सुरक्षा खतरों, यातायात की भीड़-भाड़ और दुर्घटना के जोखिमों की जानकारी है और तत्संबंधी क्या आकलन किया गया है;
- (घ) यदि हां, तो विगत पांच वर्षों के दौरान इन समपारों पर दुर्घटनाओं, मौतों और घायलों की संख्या का वर्ष-वार और जिला-वार ब्यौरा क्या है;
- (ङ) सरकार द्वारा सड़क उपरि पुलों, सड़क अधोगामी पुलों और सीमित ऊंचाई वाले सबवे के माध्यम से समपारों को समाप्त करने/उन्नयन करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है;
- (च) ग्रेड-सेपरेशन परियोजनाओं के लिए कितनी निधि आवंटित/संस्वीकृत और उपयोग की गई है और विलंब/लागत में वृद्धि के क्या कारण हैं; और
- (छ) क्या रुकी हुई परियोजनाओं में तेजी लाने के लिए महाराष्ट्र सरकार के साथ संयुक्त कार्य योजनाओं पर विचार किया जा रहा है और यदि हां, तो ऐसी पहलों की वर्तमान स्थिति क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (छ): दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार महाराष्ट्र में 595 अदद चौकीदार वाले समपारों सहित 601 अदद समपार हैं।

संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, भारतीय रेल के बड़ी लाइन नेटवर्क पर सभी बिना चौकीदारों वाले समपारों को 31.01.2019 तक हटा दिया गया था। पिछले पांच वर्षों में महाराष्ट्र में स्थित समपारों पर कोई परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटना नहीं हुई है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल में समपारों को समाप्त करने के लिए ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुलों का निर्माण करना सतत् प्रक्रिया है। ऐसे निर्माण कार्यों को प्राथमिकता दी जाती है और संरक्षा पर प्रभाव तथा रेलगाड़ी परिचालन में गतिशीलता और सड़क उपभोक्ताओं पर इसके प्रभाव के आधार पर शुरू किया जाता है।

2004-14 की तुलना में 2014-25 (दिसम्बर, 2025) की अवधि के दौरान भारतीय रेल में निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुलों की संख्या निम्नानुसार है:-

अवधि	निर्मित ऊपरी/निचले सड़क पुल
2004-14	4,148 अदद
2014-25 (दिसम्बर, 2025)	13,882 अदद (महाराष्ट्र राज्य में 1228 अदद सहित)

01.01.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 1,14,298 करोड़ रुपए के 4769 ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल स्वीकृत किए गए हैं जिसमें महाराष्ट्र में 5599 करोड़ रुपए की लागत पर 269 अदद पुल शामिल हैं जो आयोजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

ऊपरी/निचले सड़क पुल का कार्य पूरा होना और चालू होना कई कारकों पर निर्भर करता है जैसे समपार को करने के लिए सहमति देने में राज्य सरकारों का सहयोग, पहुंचमार्ग संरेखण का निर्धारण, सामान्य व्यवस्था आरेखण की स्वीकृति, भूमि अधिग्रहण, अतिक्रमण हटाना, अतिलंबी जनोपयोगी साधनों का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृति, परियोजना/कार्य स्थलों के क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति, जलवायु परिस्थितियों आदि के कारण परियोजना/क्षेत्र विशेष में एक वर्ष में कार्य करने के मौसम की समयावधि आदि। ये सभी कारक परियोजनाओं/कार्य पूरा करने के समय को प्रभावित करते हैं।

रेलवे ने ऊपरी/निचले सड़क पुलों के कार्यों की प्रगति में तेजी लाने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं:

- i. सुचारू निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए सामान्य व्यवस्था आरेखण (जीएडी) को अंतिम रूप देने से पहले संबंधित राज्य सरकार/सड़क स्वामित्व प्राधिकरण के साथ संयुक्त सर्वेक्षण किया जाता है।
- ii. ऊपरी/निचले सड़क पुल कार्यों से संबंधित विभिन्न मुद्दों को सुलझाने के लिए रेलवे और राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ आवधिक बैठकें की जाती हैं।
- iii. डिजाइन के अनुमोदन के दौरान विलंब से बचने के लिए रेलवे के हिस्से में स्पैन के विभिन्न संयोजनों, तिर्यकता और सड़क की चौड़ाई हेतु अधिसंरचना आरेखणों का मानकीकरण किया गया है। इसे सार-संग्रह के रूप में जारी किया गया है, जिसे सर्वत्र रेल लाइनों पर ऊपरी सड़क पुल निर्माण के लिए त्वरित योजना बनाने हेतु सीधे अपनाया जा सकता है।
- iv. जहां कहीं संभव हो, ऊपरी/निचले सड़क पुलों के कार्यों को रेलवे द्वारा एकल निकाय के आधार पर निष्पादित करने की योजना बनाई गई है। यदि कोई सड़क स्वामित्व प्राधिकरण/राज्य सरकार चाहती है तो रेलवे उन्हें एकल निकाय के आधार पर कार्य निष्पादित करने की अनुमति दे सकती 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 भारी गिरावट आई है।

परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या कम हो गई है जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

वर्ष	परिणामी दुर्घटनाएं
2014-15	135
2025-26 (31.01.2026 तक)	12 (90% की कमी)

रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा में सुधार दर्शाने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण सूचकांक परिणामी दुर्घटना सूचकांक है, जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है:

परिणामी दुर्घटना सूचकांक:-

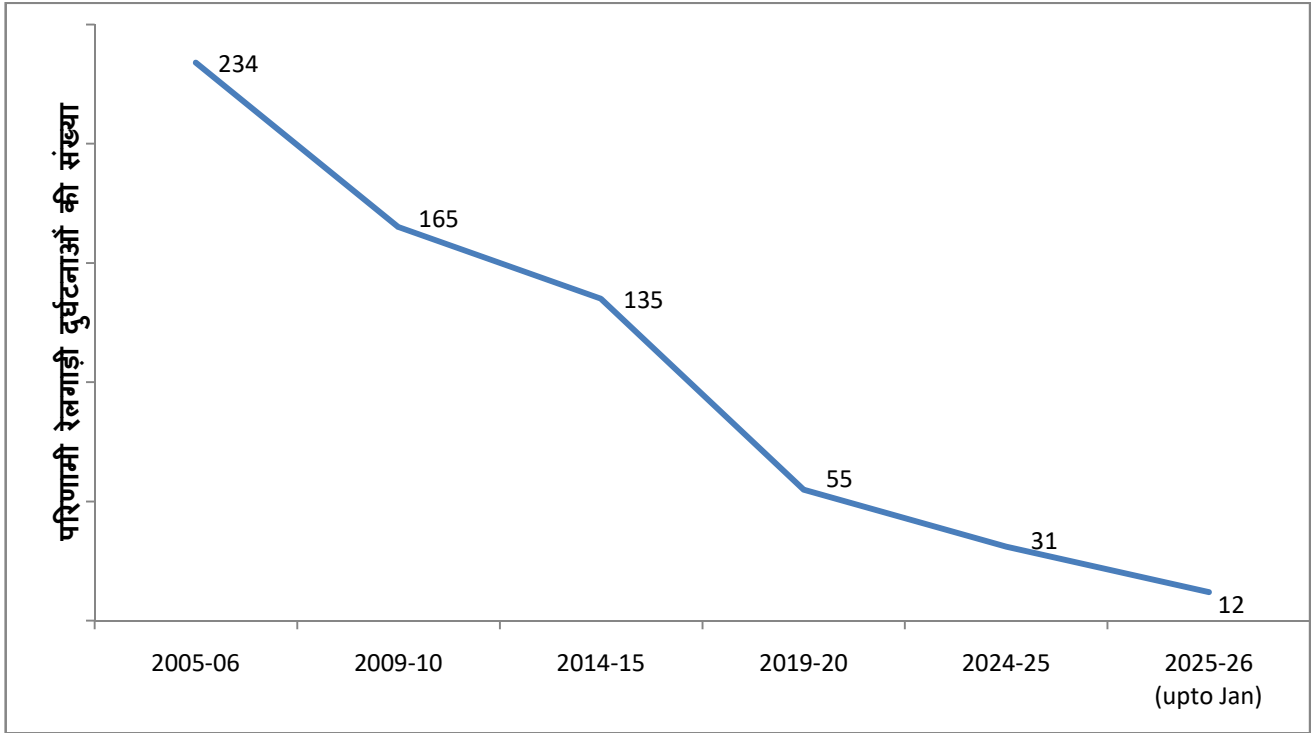
वर्ष	दुर्घटना सूचकांक
2014-15	0.11
2024-25	0.03 (73% की कमी)

यह सूचकांक सभी रेलगाड़ियों के कुल चालन किलोमीटर के अनुपात के रूप में परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या को मापता है।

दुर्घटना सूचकांक =

परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या

रेलगाड़ियों की संख्या x मिलियन किलोमीटर चालन



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

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

संरक्षा संबंधी गतिविधियों पर व्यय/बजट (करोड़ रु. में)				
2013-14	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26
39,200	87,336	1,01,662	1,14,022	1,17,693

2. मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाएं दूर करने के लिए 31.12.2025 तक 6,660 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 31.12.2025 तक 10,097 समपार फाटकों पर इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।

4. संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.12.2025 तक 6,665 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन द्वारा स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. कवच एक अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है जिसके लिए उच्चतम स्तर के संरक्षा प्रमाणन की आवश्यकता होती है। कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में अपनाया गया। दक्षिण मध्य रेल के 1465 मार्ग किलोमीटर पर कवच संस्करण 3.2 के संस्थापन और प्राप्त अनुभव के आधार पर आगे और सुधार किए गए। अंततः, अ.अ.मा.सं. द्वारा दिनांक 16.07.2024 को कवच विशिष्ट संस्करण 4.0 को अनुमोदित किया गया।

व्यापक और विस्तृत परीक्षाओं के उपरांत, कवच संस्करण 4.0 को 1297 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक चालू किया गया है, जिसमें उच्च घनत्व वाले दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग शामिल हैं। दिल्ली-मुंबई मार्ग पर कवच संस्करण 4.0 को जंक्शन केबिन- पलवल- मथुरा- नागदा खंड (667 मार्ग किलोमीटर), वडोदरा-विरार खंड (336 मार्ग किलोमीटर) और वडोदरा- अहमदाबाद खंड (96 मार्ग किलोमीटर) पर तथा दिल्ली-हावड़ा मार्ग पर, गया-सरमाटांड (93 मार्ग किलोमीटर) और बर्धमान-हावड़ा खंड (105 मार्ग किलोमीटर) पर कमीशन किया 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 अनुदेश 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, प्रीस्ट्रेसड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार बंधन वाले सामान्य/चौड़े स्लीपर, पीएससी स्लीपरों 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 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 अधिकतम आपूर्ति 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 वेल्डिंग 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 निगरानी करने और कर्मचारियों को 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 के 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 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, धूमपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।
27. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैंट्री कारों में अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धूम संसूचन प्रणाली की व्यवस्था कर रही हैं। क्षेत्रीय

रेलों द्वारा मौजूदा सवारी डिब्बों में चरणबद्ध तरीके से प्रोग्रेसिव फिट्मेन्ट का कार्य भी चल रहा है।

28. कर्मचारियों की नियमित काउन्सिलिंग की जाती है और उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।
29. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित 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।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, 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
प्रौद्योगिकीय सुधार				
1	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (किलोमीटर)	57,450 किलोमीटर	1.43 लाख किलोमीटर	2 गुना से अधिक
2	लंबी रेल पटरियां (260 मीटर) (किलोमीटर)	9,917 किलोमीटर	77,522 किलोमीटर	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 अदद	288 गुना
5	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	28,301 अदद	
बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां				
1	प्राथमिक रेल नवीकरण (रेलपथ किलोमीटर)	32,260 किलोमीटर	49,941 किलोमीटर	1.5 गुना
2	यूएसएफडी (अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) वेल्डिंग परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	2 करोड़	2 गुना से अधिक
3	वेल्ड 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 अधिक कमी
बेहतर अवसंरचना एवं चल स्टॉक				
1	जोड़े गए नए रेलपथ किलोमीटर (रेलपथ किलोमीटर)	14,985 किलोमीटर	34,428 किलोमीटर	2 गुना से अधिक

	किलोमीटर)			
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 समाप्त कर दिए गए)	हटा दिए गए
4	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337 अदद	42,677	18 गुना से अधिक
