

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

11.03.2020 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2852 का उत्तर

रेल यात्रा की सुरक्षा

2852. श्री बल्ली दुर्गा प्रसाद राव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) सरकार द्वारा भारतीय रेल में राजस्व की तुलना में लागत की वृद्धि की वार्षिक दर अधिक होने को ध्यान में रखते हुए सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कार्यवाही की गई है; और
- (ख) रेल यात्रा की सुरक्षा तथा रेलवे नेटवर्क के सामान्य स्वास्थ्य के बारे में लोगों की आशंकाओं/चिंताओं को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

उत्तर

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

(क) और (ख): एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

\*\*\*\*

रेल यात्रा की सुरक्षा के संबंध में दिनांक 11.03.2020 को लोक सभा श्री बल्ली दुर्गा प्रसाद राव के अतारांकित प्रश्न सं. 2852 के भाग (क) और (ख) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान भारतीय रेल के राजस्व व्यय और राजस्व प्राप्ति का विवरण निम्नानुसार है:

(करोड़ रु. में)

वर्ष	राजस्व प्राप्तियां और पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि/कमी की दर	राजस्व व्यय और पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि/कमी की दर	कमी/आधिक्य
2016-17	165382.48(-1.78%)	160469.48(-7.59%)	4913
2017-18	178929.64 (-8.19%)	177264.03(-10.47%)	1665.61
2018-19	190507.37(-6.47%)	186733.51(-5.34%)	3773.86

यात्री और माल यातायात क्षेत्रों दोनों में आय को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित सुधारात्मक उपाय किए गए हैं:

(i) उपलब्ध स्थान का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने और यात्री आय बढ़ाने के उद्देश्य से विशेष रेलगाड़ियों का संचालन, ऑन-बोर्ड क्षमता में वृद्धि, प्रीमियम ट्रेनों में फ्लेक्सी-किराया योजना को लागू करना और युक्तिकरण करना, कम अधिभोगिता वाली श्रेणियों व खंडों में ग्रेड-वार छूट और विशिष्ट खंडों में कम अधिभोगिता वाले एसी-3 टियर सवारी डिब्बों और स्लीपर श्रेणी के सवारी डिब्बों के लिए क्रमशः एसी चेरर कार और द्वितीय श्रेणी अनारक्षित के किराए की पेशकश करना, आरक्षण कोटे की आवधिक समीक्षा और वैकल्पिक गाड़ी स्थान योजना की शुरुआत करना, जिसे विकल्प के नाम से जाना जाता है, सहित विभिन्न पहलकदमियों की गई हैं।

(ii) हाल ही में, 01.01.2020 से यात्री किरायों को भी युक्तिसंगत बनाया गया है जिसमें भारतीय रेल के गैर-उपनगरीय खंडों पर किराए में मामूली वृद्धि हुई है। गैर-उपनगरीय (साधारण, गैर-वातानुकूलित श्रेणियों और वातानुकूलित श्रेणियों के लिए) में क्रमशः 01 पैसे/प्रति किमी. (यात्री किलोमीटर), 02

पैसे प्रति किमी. और 04 पैसे प्रति किमी. की वृद्धि की गई है। उपनगरीय खंडों के यात्रियों और सीजन टिकट धारकों के लिए कोई किराया वृद्धि नहीं हुई है।

(iii) मालभाड़े का युक्तिकरण 01.11.2018 से किया गया था।

(iv) 01.12.2018 से कंटेनर गाड़ियों के ढुलाई प्रभार में 5% की दर से वृद्धि।

(v) 27.12.2018 से आवक और जावक दोनों पण्यों (कंटेनर यातायात को छोड़कर) पर 20 रुपये प्रति टन की दर से टर्मिनल प्रभार लगाया गया है।

(vi) मैरी गो राउंड (एमजीआर) की मालभाड़ा दर को 01.05.2018 से और संशोधित किया गया है और यह 30.04.2019 तक वैध थी। 30.04.2019 के बाद 30.04.2020 तक, मालभाड़ा दर में 5% की वृद्धि की जाएगी। इसके बाद, मालभाड़ा दरों में 30.04.2021 तक 5% की वृद्धि की जाएगी।

(vii) व्यापार में सुगमता को बढ़ावा देने और लागत को कम करने के लिए भारतीय रेल ने माल डिब्बों की मांग का इलेक्ट्रॉनिक पंजीकरण (ई-आरडी) और रेलवे प्राप्तियों का इलेक्ट्रॉनिक ट्रांसमिशन (ई-टीआरआर) लागू किया है।

(ख) (i) भारतीय रेलों द्वारा संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है और दुर्घटनाओं की रोकथाम करने और संरक्षा को बेहतर करने के लिए निरंतर आधार पर हर संभव कदम उठाए जाते हैं। इनमें गतायु परिसंपत्तियों का समय पर बदलाव, रेलपथ, चल स्टॉक, सिगनल और इंटरलॉकिंग प्रणालियों के उन्नयन और अनुरक्षण हेतु यथोचित प्रौद्योगिकियां अपनाना, संरक्षा अभियान चलाना, पदाधिकारियों के प्रशिक्षण पर अधिक जोर और निगरानी के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण और संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों को शिक्षित करना शामिल है।

(ii) महत्वपूर्ण संरक्षा संबंधी कार्यों हेतु पांच वर्षों की अवधि के लिए एक लाख करोड़ रुपये की राशि के साथ 2017-18 में 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)' नामक कोष का गठन किया गया जिसमें वार्षिक परिव्यय 20,000 करोड़ रुपये है। 2017-18 और 2018-19 के दौरान आरआरएसके में से रेलपथ नवीकरण, ऊपरी/निचले सड़क पुलों, सिगनल एवं दूरसंचार कार्यों एवं चल स्टॉक आदि

कार्यों पर क्रमशः 16,091 करोड़ और 18,023 करोड़ रूपयों का व्यय किया गया। 2019-20 में बजट अनुमानों में आरआरएसके के तहत 20,000 करोड़ रुपए के परिव्यय को भी आबंटित किया गया।

(iii) सुरक्षित गाड़ी परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों का निवारक और भावी अनुरक्षण किया जाता है। दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए संरक्षा उपकरणों/प्रणालियों में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, रेलपथ परिपथन, ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर की व्यवस्था, कलर लाइट एलईडी सिगनल, गाड़ी सुरक्षा चेतावनी प्रणाली, सतर्कता नियंत्रण उपकरण, फॉग पास डिवाइस, 52 किग्रा/60 किग्रा, 90 अथवा उच्चतर यूटीएस पटरियों और पूर्व-बलित कंक्रीट स्लीपर का प्रयोग, पटरियों/वेल्डिंग में आंतरिक दोषों का पता लगाने के लिए पूर्व निर्धारित अंतराल पर पटरियों एवं वेल्डिंग के लिए अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन का उपयोग करना शामिल है।

(iv) दोषों को ढूँढने और योजनागत अनुरक्षण के लिए रेलपथ संरचना की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी की जाती है। प्राथमिक रेलपथ नवीकरण के समय गर्डर पुलों पर स्टील चैनल स्लीपर्स का उपयोग किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, चिह्नित मार्गों पर थिक वेब स्विचों, वेल्डेबल कास्ट मैगनीज़ स्टील क्रॉसिंग बिछाने का विनिश्चय किया गया है। लिंके हॉफमेन बुश (एलएचबी) सवारी डिब्बों का उत्तरोत्तर प्रयोग, सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) द्वारा निर्मित सवारी डिब्बों में सेंटर बफर कपलर का उपयोग, आदि। रेल पटरियों को आयु-सह-स्थिति आधार पर रेलपथ नवीकरण कार्यों द्वारा बदला जाता है, जो एक सतत् प्रक्रिया है।

(v) अन्य उपायों में लोको पायलटों और संरक्षा कोटि के अन्य कर्मचारियों का प्रशिक्षण, उनके समुचित विश्राम तथा आवधिक रूप से चिकित्सा जांच आदि सहित काम करने की स्थितियों में सुधार लाना शामिल है। इसके अलावा, भारतीय रेल पर निरंतर निगरानी और संरक्षा पहलुओं में सुधार लाने के लिए रेलपथ की पेट्रोलिंग, फुटप्लेट निरीक्षण और विभिन्न स्तरों पर संरक्षा समीक्षाएं नियमित रूप से की जाती हैं।